

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

Fakulta architektury

Ústav teorie urbanismu

Doc. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.

MODERNÍ URBANISTICKÉ KONCEPCE

THE MODERN URBAN CONCEPTIONS

TEZE PŘEDNÁŠKY KE JMENOVÁNÍ PROFESOREM

V OBORU URBANISMUS



BRNO 2003

KLÍČOVÁ SLOVA

urbanismus, rozvoj a plánování města, koncepce města, urbanistická struktura, funkce města, provoz města, prostor a území města, přírodní prostředí města

KEY WORDS

Townplanning and Urban Design, Development of the Town, Conception of Town, Urban Structure, Functions of the Town, Townscape, environmental Space of the Town

OBSAH

| | |
|--|----|
| PŘEDSTAVENÍ AUTORA | 4 |
| MODERNÍ URBANISTICKÉ KONCEPCE..... | 4 |
| Historické dědictví vývoje měst | 6 |
| Města, jejich vývoj a uspořádání | 6 |
| Proměny měst v 19. století | 10 |
| Novodobé urbanistické koncepce..... | 12 |
| Města 20. století | 13 |
| Funkcionalismus a stavba měst | 14 |
| Poválečný rozvoj měst..... | 16 |
| Rozvoj měst a osídlení v druhé polovině 20. století..... | 17 |
| Soudobé město a osídlení | 19 |
| Závěr | 21 |
| Seznam vyobrazení..... | 23 |
| Seznam literatury..... | 23 |
| Abstract | 25 |

PŘEDSTAVENÍ AUTORA

Doc. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.

Narozen v Kostelci na Hané 27. 6. 1944. Po absolvování Střední umělecko průmyslové školy sochařsko kamenické v Hořicích v Podkrkonoší byl v roce 1962 přijat na Fakultu stavební VUT v Brně. Studoval obor architektura a stavba měst a studium ukončil s vyznamenáním obhajobou diplomové práce na katedře urbanismu v roce 1968.

V letech 1968 - 1971 pracoval jako projektant na Útvaru hlavního architekta města Brna. Od 1. 12. 1971 nastoupil jako odborný asistent na katedru urbanismu Fakulty stavební VUT v Brně (od roku 1977 Fakulta architektury VUT). Od této doby je nepřetržitě zaměstnán na VUT v Brně, kde prošel řadou pracovních a akademických funkcí.

PŘEHLED ODBORNÝCH ČINNOSTÍ

Celkový profil

Architekt – urbanista, pedagog a výzkumný pracovník, projektant, odborný poradce, vedoucí ústavu teorie urbanismu FA VUT v Brně

Úseky činnosti v čase

- Projektant na Útvaru hlavního architekta města Brna 1968 – 1971
- Odborný asistent, katedra urbanismu FAST VUT v Brně (od 1977 FA VUT) 1971 – 1986
- Docent katedry urbanismu a územního plánování FA VUT v Brně od 1986
- Vedoucí katedry urbanismu a územního plánování FA VUT v Brně 1990 – 1991
- Vedoucí ústavu teorie a vývoje urbanismu FA VUT v Brně 1991 – 1994
- Proděkan pro tvůrčí činnost FA VUT v Brně 1994 - 2000
- Vedoucí ústavu územního plánování FA VUT v Brně 1995 – 2001
- Vedoucí ústavu teorie urbanismu FA VUT v Brně 2001 - dosud

Vzdělání

- Ing.arch. - FAST VUT v Brně – obor architektura a stavba měst, 1962 – 1968
- Kandidát technických věd 1982
- Docent pro obor urbanismus 1986
- Habilitace v oboru urbanismus 2003

Ocenění

- 6 cen a 4 odměny v 11 mezinárodních a národních urb. - arch. soutěžích 1967 – 1992
- Cena města Kostelce na Hané 1976

Členství

- Autorizovaný architekt Česká komora architektů
- Asociace pro urbanismus a územní plánování
- Vědecká rada FA VUT v Brně
- Oborová rada DSP pro urbanismus FA VUT
- Rada studijního programu FA VUT v Brně
- Rada informačních systémů FA VUT v Brně

Profesionální zkušenosti

- Pedagogická a vědecká činnost (32 let)
- Projekční činnost (35 let)

- Exaktní a počítačové aplikace v urbanismu (28 let)
- Expertní a poradenská činnost (11 let)

Publikování (nejzávažnější práce)

- Oslunění a zastínění pozemků a objektů, 1975
- Matematické modelování sídelního útvaru, disertační práce, 1982
- Stanovení nákladů vyvolaných polohou území v sídelním útvaru 1984
- Modelování dopravních vztahů v sídelním útvaru, 1986
- Studie regionálního plánu jihočeského a dolnorakouského příhraničí, mezinárodní spolupráce, 1996
- Český urbanismus v nové situaci, výzkumný záměr Fakulty architektury VUT v Brně, dílčí úkol, 2000
- Obraz a vybavení ulice, 2001

Projekty (nejzávažnější práce)

- Územní plán Kostelec na Hané 1995
- Územní plán Ruprechtov 1998
- Územní plán Jevíčko 1992
- Územní plán Blažovice 1974

Realizace (nejzávažnější práce)

- Palackého náměstí v Ivanovicích na Hané, 1989
- Obytný soubor Brodek u Prostějova, 1978
- Obytný soubor Senice na Hané, 1973

Expertní a poradenská činnost

- Posuzování vědeckých a odborných prací
- Poradenská činnost pro obecní a městské úřady, územní rozvoj obcí

Pedagogické zkušenosti

- 32 let výuky urbanismu a úz. plánování na FA VUT v Brně v bakalářském, magisterském a doktorském studiu - přednášky, semináře, ateliery, státní zkoušky, vedení doktorandů
- vedení urbanistického ústavu fakulty architektury
- vedení ateliérů urbanistické tvorby

Výstavy

- Výstava urbanistických studentských prací, Kabinet architektury, Brno 1986
- Výstava prací učitelů a studentů FA VUT Brno, Kabinet architektury, Brno 1986
- Výstava prací učitelů a studentů ústavu teorie a vývoje urbanismu FA VUT v Brně, Kostelec na Hané, 1986

Zahraniční styky

- Stáže Krakov (1973), Helsinky /1978), Moskva (1979)
- Přijetí učitelů a studentů TU Kaiserslautern na FA VUT Brno, 1991
- Návštěva učitelů a studentů FA VUT Brno na TU Kaiserslautern, 1991
- Seminář učitelů a studentů FA VUT Brno a TU Graz, Brno 1991
- Seminář a výstava učitelů a studentů TU Graz, fakulty architektury Ljubjana a FA VUT Brno, Graz 1992.
- Přijetí zahraničních hostů /Německo, Rakousko, Velká Británie, USA/, 1991 – 1993
- Studie regionálního plánu jihočeského a dolnorakouského příhraničí, mezinárodní spolupráce VUT Brno, ČVUT Praha, TU Wien, JU České Budějovice, 1996

Dnešním městům už více než 100 let hrdě říkáme moderní. Umíme tento pojem a v uvedené souvislosti správně interpretovat; jsou naše dnešní města skutečně moderní? I dnešní době od počátku 20. století (nebo spíše od průmyslové revoluce, která proběhla v druhé polovině 19. století) dáváme přídomek moderní, vnímáme to jako dnešní, současná, ale podvědomě i jako synonymum slov: nejvyspělejší, nejlepší, na vrcholu vývoje apod. Realita ale může být skutečnosti odlišnější. "Moderní" město - město 20. století - existuje a musí fungovat v mnohem náročnějších a obtížnějších podmínkách než města minulosti. Jeho koncepce, jeho prostorové i provozní řešení je proto o to náročnější, i když máme k dispozici tisícileté zkušenosti se stavbou a rozvojem měst.

HISTORICKÉ DĚDICTVÍ VÝVOJE MĚST

Lidské osídlení vznikalo a vyvíjelo se v návaznosti na složité dějinné a přírodní procesy. Základním cílem prvních lidí bylo zajištění obživy a proto předvěký člověk – lovec a sběrač obilí neměl stálé sídlo a za potravou - lovem nebo sběrem obilí se přemísťoval. Jeho sídliště měla proto v tomto období pouze dočasný charakter a sloužila mu jako ochrana před divokými zvířaty a před nepřízní počasí. Byly to zřejmě nejručnější úkryty, a to jak přizpůsobené přírodní, tak jednoduché umělé.

Teprve s domestikací obilí a zvířat - počátkem zemědělství, vznikly poprvé v lidské historii podmínky pro vznik stálých lidských sídel. Tento historický proces počátků sídel nebyl ve světě časově stejný - započal nejdříve v klimaticky příznivých oblastech – hlavně v subtropickém pásmu. Nejstarší počátky zemědělství předpokládáme v oblasti tzv. „úrodného půlměsíce“ v prostoru Blízkého a Středního východu v době asi 10000 – 15000 let před naším letopočtem [4].

Města, jejich vývoj a uspořádání

Obecně lze město považovat za lokální společenství, za místo dění a dějů, za prostor a prostředí pro produkční činnosti a život jeho obyvatel, za pokladnice hmotné kultury (historické dědictví), za centrum obsluhy okolního spádového osídlení (sídelní dělby práce), nebo za administrativně správní celek [5]. Město je legislativně určeno zpravidla městským statutem, který je v různých zemích různě definován. Urbanistické pojetí města vychází z poslání a zájmů urbanismu jako oboru [14]. Zabývá se jejich geografickou polohou (vždy v jedinečném sídelním prostoru) a fyzickým prostředím. Zabývá se dále jejich funkčním, provozním a prostorovým uspořádáním a utvářením jejich urbanistické formy, struktury a urbánního prostředí [39, 42]. Důležitá je vazba sídla na krajinu [47].

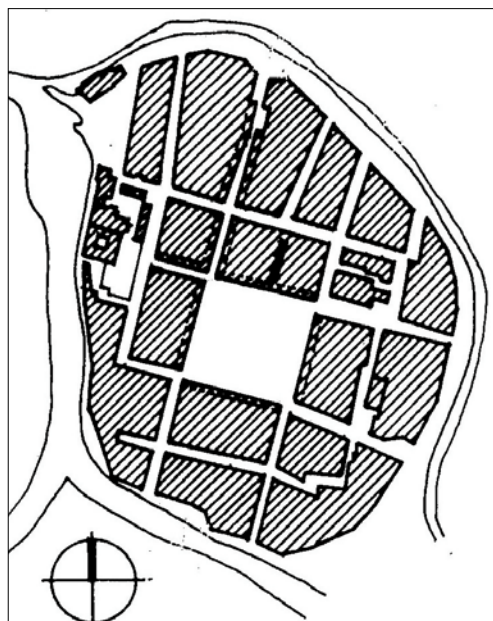
Města samotná, jako výraz vyspělé, kulturně a ekonomicky soběstačné společnosti, vznikala na euroasijském a africkém kontinentu v zemědělsky příhodných územích od 4. tisíciletí před naším letopočtem¹.

V historickém období vznikly v jednotlivých etapách vývoje² různé koncepce řešení měst. Principy těchto koncepcí byly charakteristické pro konkrétní epochu (vedle potřeby bydlení to byla obrana, podmínky pro rozvoj řemesel a kultury a obchodu, správa, apod.). Města vznikala v polohách s výhodnými přírodními podmínkami [43].

Kánon řeckého hipodamického města³ [15, 20] byl jedním z těch, které měly nadčasovou platnost a řada jeho principů je aktuální dodnes. Město s pravidelnou osnovou ulic mělo ve svém těžišti ústřední agoru se společenskou nebo obchodní funkcí. Na jejímž obvodě nebo v návaznosti na ni byl situován chrám a veřejné budovy. Obvod města, vymezený přirozeně podle přírodních a morfologických podmínek, byl opevněn. Město bylo koncipováno s ohledem na přírodní podmínky a s uplatněním kompozičních prostorových principů, které Řekové dovedli do promyšleného a propracovaného systému.

Poslední etapa starověké stavby měst - římská stavba měst znamenala nejen další vývoj stavby měst a městských koncepcí, ale také položení základů velké části evropského osídlení. Starověká města byla vyspělá, jejich uspořádání umožňovalo jak množství rozličných činností jeho obyvatel, tak náročné provozní a funkční zatížení; vznikly první milionové metropole v historii měst.

Řecká a římská stavba měst položily základy evropské městské kultury. Založené středověké město vycházelo ze zjednodušených principů římského města, vytvářelo ale svébytné prostorové struktury, založené na jasných prostorových a provozních vazbách. I když vlastní skladba středověkého města se jeví zdánlivě především utilitární, vznikají tu neopakovatelné městské prvky, prostory a stavby, svědčící o vysokém výtvarném citu a o schopnostech využít při kompozici prostoru mistrně přírodní vlastnosti [29]. Mezi základní funkce středověkého města náleželo: bydlení, obrana (ochrana), řemesla, obchod a trh, kultura, správa; těžištěm města bylo náměstí s trhovou funkcí.



Obr. 1 České Budějovice - jasné prostorové řešení založeného středověkého města

¹ Nejstarší městské osídlení bylo v Mezopotámii, v oblasti Egypta a východní oblasti Středomoří, v povodí řeky Indu a v severní Číně [4, 15, 20, 45].

² Starověk, středověk a novověk.

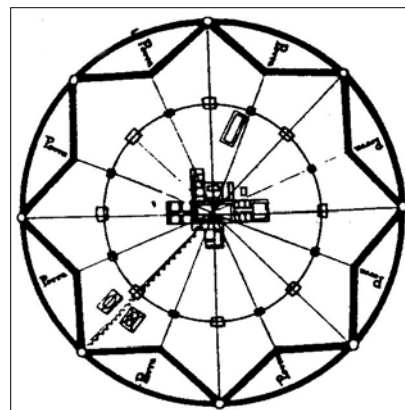
³ Poprvé uplatněn při obnově města Milétu Hipodamem z Milétu v 5. století před n.l.

Středověká města byla relativně malá (oproti starověkým městům), město s několika tisíci obyvatel je již velké. Největší středověká města měla několik desítek tisíc obyvatel⁴. Z této velikosti se vymykaly pouze středověké Benátky, které měly asi 200 000 obyvatel. Středověké město mělo zpravidla okrouhlý, někdy pravidelný obrys a bylo opevněno hradbami. Ve středověku byla prakticky dotvořena soustava evropského osídlení [45], propojená jak staršími, tak ve středověku vzniklými a stabilizovanými cestami a trasami. K celkovému pochopení fenoménu středověku je potřebné poznání středověké kultury, která tvořila jeho duchovní podstatu.

Novověk obohatil vývoj významnými přínosy společenskými, kulturními, přírodopisnými i technickými. V širších souvislostech vytvořil podmínky pro budoucí změny, pro nástup moderní doby. Vliv antických ideálů na počátku novověku (v renesanci a baroku) se ve stavbě měst projevil znovuobjevováním umění antické stavby měst⁵ a dalším propracováváním prostorové kompozice města i jeho částí. Nové myšlenky se na počátku novověku objevují v návrzích ideálních měst a v řešení nových urbanistických souborů situovaných do stávající (středověké) struktury měst. Později se stavba měst zaměřuje i na přestavby celých měst i koncepční pojetí krajiny. Myšlenky nového prostorového pojetí jsou zřejmé už z prvních renesančních přestaveb a vytváření nových náměstí v důležitých místech městského prostoru.

Propracované zásady antické stavby v traktátech římských autorů jsou v pozornosti novověkých architektů a stavitelů [44]. Jeden z prvních návrhů ideálního města pod názvem Sforzinda vytváří Filarete, Jeho návrh (nebo spíše schéma) má všechny hlavní znaky pozdějších hojných návrhů ideálních měst. Město je koncentrické, s radiálními a okružně situovanými cestami, v jejichž křížení jsou náměstí s významnými objekty nebo sochařskými díly. Nejdůležitější prostor je hlavní náměstí uprostřed města v průsečíku všech radiálních cest, kde je situován zámek. Kolem města bylo navrženo hvězdicovité renesanční opevnění, které nahrazuje středověké hradby, neúčinné v důsledku vynálezu a rozšíření střelných zbraní. Návrhy ideálních měst zpracovávali nejen architekti a vojenští inženýři, ale i výtvarní umělci - sochaři a malíři. Návrhy ideálních měst bývaly pojaty jak v koncentrické struktuře i pravoúhlé. Systémy opevnění byly zdokonalovány zejména v baroku. Zatímco se města podle ideálních návrhů realizovala jen zřídka⁶, mnohem častější bývaly realizace fortifikačních systémů.

Obr. 2 Filarete: Sforzinda



Přestavby se stávají v novověku významným počinem při řešení otázek rozvoje měst. Vedle počátečních menších přestaveb, které implantovaly do středověké struktury měst nové prvky městských prostorů, vznikají koncepce přestaveb celých měst, z nichž řada byla realizována.

⁴ Praha době největšího rozkvětu měla asi 80 000 obyvatel, Paříž 60 000 ob. apod. [14, 20].

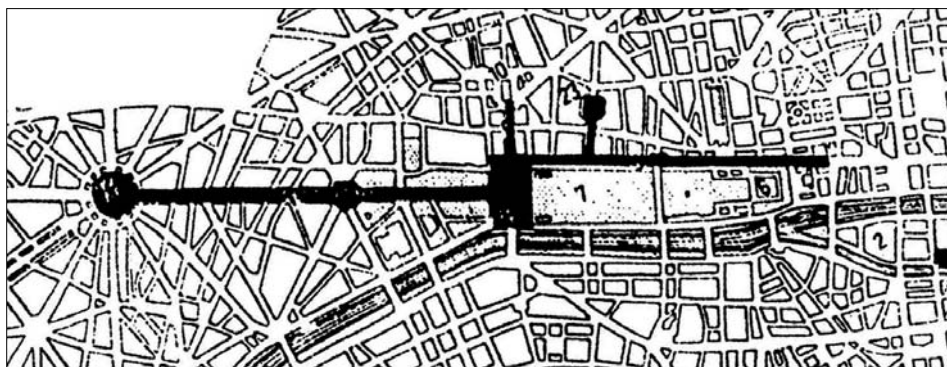
⁵ Renesance se hlásila k odkazu antiky, k jejím filosofickým a kulturním tradicím, to vše se podílelo na vzniku hnutí humanismu jako filosofického základu novověké epochy.

⁶ Vzácnou výjimkou je Palma Nuova v severní Itálii.

K nim bezesporu náleží i dvě nejznámější přestavby v novověkém období - přestavba Říma a Paříže, které se staly vzorem a inspirací rozsáhlých stavebních počínů v dalších městech. Důvody k přestavbě Říma byly politické a církevní - přestěhování sídla papeže z Avignonu do Říma. Velkorysá přestavba města⁷ akceptovala dochované prvky starověké a starokřesťanské architektury⁸ a pojala je do nově vytvořené struktury města jako důležité elementy nového městského celku s novými prostory a architektonickými dominantami⁹. Rozsáhlá přestavba Říma znamenala významný a inspirativní příspěvek v pojetí a koncepci stavby měst.

Paříž byla už od doby středověku významným evropským městem. Novověká stavba měst byla ve Francii spojena především s urbanistickým rozvojem Paříže. Renesanční přestavby v Paříži nebyly příliš rozsáhlé¹⁰. V novověku se ve Francii rozvíjí francouzský barok - klasicismus. Nejvýznamnější ukázkou francouzského klasicismu se stala přestavba a výstavba města Paříže a vybudování areálu zámku a parku ve Versailles u Paříže.

Obr. 3 Pařížský
diametr



Novověké stavební aktivity v Paříži započaly za Ludvíka XIV. Architekt Le Notre dokončil rekonstrukci královských zahrad Tuileries a založil náměstí Place de la Concorde¹¹. Z tohoto náměstí vymezil Le Notre základní osu pařížského diametru ke kruhovému náměstí L'Etoile. Tím byla započata rozsáhlá přestavba města, která skončila v 60-tých letech 19. století¹². V jejímž průběhu se Paříž postupně stala moderním novověkým městem velkorysých urbanistických dimenzí. Byly budovány široké bulváry a okružní třídy, parky a areály významných veřejných budov.

Vybudování královského zámku ve Versailles jako sídla francouzského krále je spojeno s vybudováním versailleského parku architektem Le Notrem. Kompozice parku se stala vzorem nejen pro tvorbu parků, ale byla i inspirací pro kompozici měst v Evropě i mimo Evropu (Washington, Filadelfie apod.).

⁷ Koncepci přestavby navrhl architekt Domenico Fontana.

⁸ Hadriánovo mauzoleum, římská fóra, prostor Kapitolu, Koloseum, starokřesťanská architektura apod.

⁹ Přestavba města započala výstavbou chrámu sv. Petra (Michelangelo) a trasy k Andělskému hradu, dále malým trojzubcem k náměstí Navona a směrem ke Kapitolu s nově vytvořeným kapitolským náměstím (Michelangelo). V průběhu manýrismu a baroka byly v souladu s původní koncepcí dotvořeny novodobé prostory Říma - Piazza del Popolo, Španělské schody, náměstí s fontánou di Trevi apod.

¹⁰ Např. náměstí Place Vendome.

¹¹ Náměstí je stavebně vymezeno pouze na užší, severní hraně - na ostatních je ohraničeno masivy zeleně a řekou Seinou.

¹² Přestavba Paříže byla dlouhodobým úkolem. Významným počinem tzv. "Plán zkrášlení Paříže", zpracovaný umělci v době Velké francouzské revoluce, který navazoval na dosavadní myšlenky přestavby města. Přestavba města byla dokončena za prefekta Haussmanna v 60-tých letech 19. století.

Klasicismus je posledním slohem, který zasáhl do uspořádání měst v historickém období. V klasicismu byly důsledně uplatňovány principy prostorové kompozice jako symetrie, měřítko, rytmus, kontrast a harmonie.

Bývaly vytvářeny široké třídy s alejemi - bulváry a dalšími prvky novověkého městského prostoru náměstí a ulice (tříd) vzájemně kompozičně propojené - časté je např. použití trojzubce (Řím, Versailles, Petrohrad, Berlín, Washington) apod.

V novověku vzniká v Evropě poměrně málo nových měst. Původně středověká města a jejich prostory byly postupně přestavovány do renesanční, barokní nebo klasicistní podoby. U řady měst byly budovány rozsáhlé fortifikační systémy. V novověku byly přestavovány části měst a centrální oblasti městského prostoru - např. Londýn, Berlín, Drážďany apod.; vedle návrhů přestaveb vznikají návrhy obnovy měst po katastrofách (Lisabon, Londýn apod.), které nebyly vždy realizovány¹³. Jednou z největších realizací nových měst v Evropě byl Petrohrad, navržený v klasicistním duchu. Klasicistní kompozice situovala hlavní budovy a prostory města na břehu Něvy, kde z ústředního náměstí vychází trojzubec, napojující další části města.

V období historického vývoje měst vznikla řada koncepcí měst, prostorových a typologických prvků městského prostoru. Jedná se o výsledky jak racionálního a promyšleného přístupu, tak výsledky impulsivního a emotivního myšlení s vysokým výtvarným obsahem. Jsou to výsledky dlouhodobého, obtížného, spojitého i nehomogenního vývoje městských útvarů, i výsledky historicky zářivého a krátkého impulsu rozmachu městské struktury. Vznikly struktury dokonalé kompoziční skladby, spjaté s prostředím i struktury lapidárně jednoduché, s utilitární skladbou, která si nekladla nároky na kvalitu provozu i výtvarnou úroveň. Dá se říci, že byla vytvořena řada příkladů dobrých i špatných s nejrůznějšími přístupy. V těchto příkladech se odráží životní způsob, kultura a materiální úroveň. Tento odkaz minulosti je třeba pozorně studovat a poučit se z omylů i zkušeností našich předků.

PROMĚNY MĚST V 19. STOLETÍ

Přechodové období mezi historickou etapou vývoje měst a jejich moderním obdobím klademe obvykle do 19. století [14, 21, 45], začátek je vymezen počátkem průmyslového charakteru výroby.

V devatenáctém a na počátku dvacátého století získávala historická struktura měst postupně nové znaky a města se začala měnit do současné podoby [27, 46]. Tato proměna měst byla provázena celkovými změnami osídlení, jehož základy vznikaly v předchozích historických epochách. Celý proces proměny sídel a osídlení pokračoval dále ve 20. století - jeho výslednicí je soudobé město a osídlení [19].

Rozvoj výroby a její přechod od řemeslné úrovně na průmyslovou byl, mezi jiným, podmíněn technologickým pokrokem (nové vynálezy) a uvolněnějšími politickými a společenskými podmínkami, které postupně nastaly v Evropě po revolucích v Anglii a Francii.

¹³ Např. nerealizovaný návrh přestavby Londýna od Ch. Wrena.

V průběhu 18. a 19. století vznikají první strojí manufaktury. Nově vznikající průmysl se rozvíjel především ve městech¹⁴, kde byly nevhodnější podmínky pro jeho rozvoj (pracovní síly a doprava - hlavně železnice). Železnice vůbec se v této době stala jedním z nejdůležitějších činitelů podmiňujících rozvoj průmyslu. Města, která byla napojena na železnici, se začínala rozvíjet a růst, zatímco města, která tento moment opomínala, v řadě případů začala stagnovat¹⁵.

Období 19. století je obdobím významných společenských, politických a hospodářských proměn. Kapitalismus, jehož počátky vznikly sice již ve 14. století v Itálii, se nyní prosazuje svými hospodářskými přednostmi. Průvodním zjevem tohoto období je určité uvolnění politického klimatu, které dotvořilo vhodnější podmínky dalšího rozvoje. Stavební aktivity ve městech počínají formovat měnící se strukturu města.

V 19. století pozbývají účinnosti fortifikační systémy měst (středověké nebo novověké), které doposud vytvářely výrazný předěl oddělující město od jeho okolí a krajiny. Jsou postupně rušeny a s nimi zaniká poslední překážka bránící propojení města s předměstími a okolím. Na místě bývalých hradeb vznikají sadové okruhy nebo nová výstavba propojující město s jeho předměstími případně okolními městy či venkovskými sídly. Později v těchto místech často vznikají silniční okruhy. Rozdílný přístup k řešení území po fortifikaci byl rovněž ovlivněn šířkou tohoto území.

V druhé polovině 19. století vznikají první regulační plány měst, ve kterých bývalo nejčastěji řešeno jak propojení města s jeho okolím po zrušení hradeb, tak problémy úpravy a dotvoření města související s jeho rozvojem, s rozvojem průmyslu a dopravy.

Železnice bývala nejčastěji přiváděna na okraj bývalého hradebního okruhu. Na okraji původního (vnitřního) města bývalo situováno nádraží (průjezdne nebo hlavové). Hlavové nádraží nevytvářelo tak obtížně překročitelný předěl jako nádraží průjezdne, ale v našich zemích je méně časté. Trasa železnice s nádražím zpravidla rozčlenila prostor města na přednádražní prostor s navazujícím, převážně obytným územím a na zanádražní prostor s navazujícími, hlavně výrobními plochami.

Rozvoj průmyslu změnil radikálně i vazby v osídlení. Díky železnici se stávaly dopravní vazby v osídlení intenzivnější, zvyšovala se migrace i dojížděka do měst. Města mnohdy překotně rostla, ve vazbě na plochy průmyslu byla zakládána dělnická sídliště (dost často nekonceptně). Průmyslové plochy ve městech vznikaly mnohdy neorganizovaně, vnikaly do systému obytných ploch a vytvářely tak zárodky problémů, především hygienických. Jejich následky mnohdy přetrvávají dodnes. V druhé polovině 19. století se začala ve městech rozvíjet technická infrastruktura (vodovod, kanalizace), zpravidla v jejich rezidentní části.

¹⁴ Tato fakt neplatil absolutně, např. v Čechách po pozemkové reformě na konci 18. století (raabizaci) zakládala venkovská šlechta manufaktury často i ve venkovských sídlech..

¹⁵ Situace byla ve skutečnosti mnohem složitější, na rozvoj měst měla vliv i řada dalších faktorů, které budou zmíněny, vliv železniční dopravy na rozvoj měst však zůstává nepopíratelnou skutečností.

Ve stavbě měst v této etapě doznávalo historické období, spojené s tradičním, kompozičně prostorovým pojetím řešení a uspořádání městského prostoru, které nebylo schopno v plné míře účinně reagovat na nové podmínky, které ve městech vznikaly - kolize funkcí, nejrůznější omezení vyvolaná zvyšující se dopravou a provozem, hygienické závady apod. Mezi významné osobnosti tohoto období, jejichž názory a práce překonávaly tehdejší názorové bariéry, náleželi Camilo Sitte [40] a Otto Wágner.

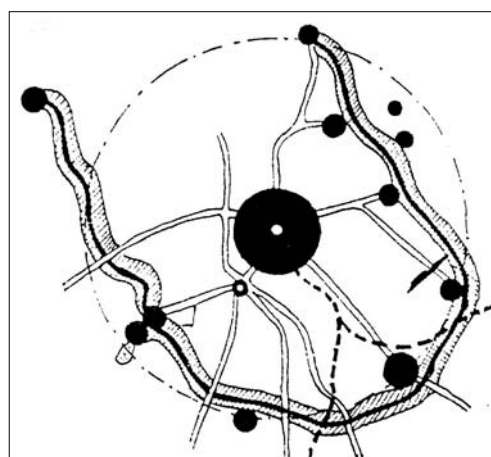
Důležitým počinem stavby měst v druhé polovině 19. století bylo dokončení přestavby Paříže v 60-tých letech 19. století za prefekta Hausmanna. Byla tak dokončena dlouhotrvající přestavba města, která proměnila Paříž v moderní velkoměsto.

Přestavby jádrových částí měst, vyvolané především novými požadavky dopravy a provozu, ale i snahou o odstranění hygienických problémů zástavby a její racionálnější řešení, byly spojeny s plošnými asanacemi dotčeného území. Známa je např. asanace pražská, kdy na základě plošné asanace Josefova byla vytvořena nová, zjednodušenější struktura území. Asanace se dotkla i prostoru Staroměstského náměstí, kde byl asanován blok "Krenových domů" a byla vybudována Pařížská třída po vzoru pařížských bulvárů. Z tohoto období je známá i "asanace" v Brně.

Novodobé urbanistické koncepce

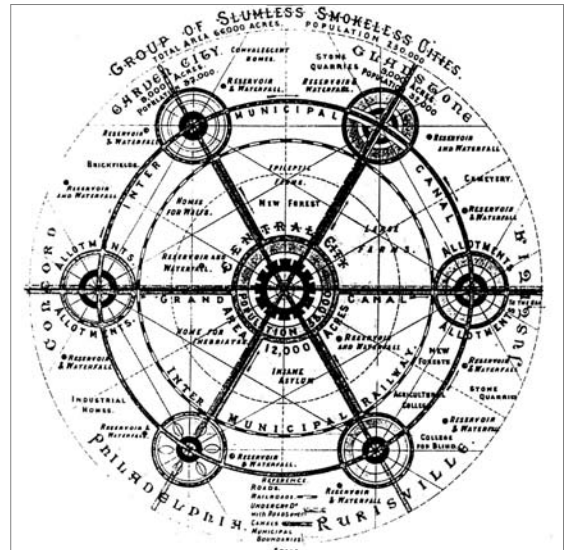
Pokračující proces urbanizace byl spojen s stálým růstem měst [37]. Počet obyvatel měst rostl a velká města se stávala metropolemi s rozsáhlým urbanizovaným zázemím. Vzhledem k tomu, že dosavadní metody a postupy plánování měst byly založeny hlavně na dobových prostorotvorných a kompozičních principech s pragmatickým řešením funkčních souvislostí, nebyly v nové situaci měst účinné, nevedly, a ani nemohly vést k žádoucím výsledkům. Vystávala potřeba nových koncepčních principů, které by umožnily soudobé problémy měst řešit lépe a účinněji. Na přelomu století vznikají první moderní urbanistické koncepce: lineární město Soria Y Maty, zahradní město Ebenezera Howarda a průmyslové město Toni Garniera.

Lineární město Soria Y Maty bylo koncepcí založenou na řešení dopravního problému, kdy základní konceptní linie - trasa komunikace - vytvářela hlavní prostorovou a provozní osu města. Třebaže pokus o realizaci ukázal určité chyby při koncepci konkrétního návrhu (lineární satelitní obytný útvar okolo města Madridu), nezmenšuje to myšlenku této, na svoji dobu převratné urbanistické koncepce. Ta našla své plné uplatnění hlavně až ve druhé polovině 20. století.



Obr. 4 Soria Y Mata - lineární město

Zahradní město anglického sociologa Ebenezera Howarda je urbanistickou koncepcí, zabývající se zónováním města a rozvojem osídlení. Na jádrové město, ve kterém byly uvažovány v koncentricky situovaných zónách (oddělených zelení a průmyslem situovaným na okraji) jednotlivé funkce, navazoval systém obytných satelitů. Myšlenka zahradních měst byla jednou z nejvýraznějších koncepcí moderní doby, velmi rychle se ujala a stala se inspirujícím motivem řešení měst ve 20. století. Zahradní města byla realizována následovníky Howarda ve Velké Británii a na sklonku dvacátých let dále rozvíjena ve Spojených Státech. Koncepce zahradních měst je stále živá, jejich další vlna pokračovala v druhé polovině 20. století.



Obr. 5 Ebenezer Howard - zahradní město

Průmyslové město Toni Garniera bylo promyšlenou urbanistickou koncepcí, která předjímala funkcionalistické pojetí města. Garnier jako první rozpoznal úlohu průmyslu při rozvoji města jako jednoho z hlavních městotvorných činitelů. Průmyslové město bylo důsledně členěno na dvě hlavní části - obytnou a průmyslovou část, samostatně dopravně napojené a propojené hromadnou dopravou. Na předělu obou částí města bylo situováno nádraží. Tato domyšlená koncepce s jasným principem zónování se stala východiskem pro funkcionalistické pojetí města v meziváleč. období



Obr. 6 Toni Garnier - průmyslové město

Proměny měst, které nastaly v 19. století znamenaly zásadní průlom do dosavadního života měst a vyvolaly nevratné změny v podmínkách jejich existence i principech jejich rozvoje. I když vývoj v 19. století může být hodnocen rozdílně, faktem zůstává, že v tomto období, byť za cenu řady nedořešených i nově vzniklých problémů, se města v zásadě začala připravovat na další proměny, které na ně čekaly ve 20. století.

MĚSTA 20. STOLETÍ

Počátek dvacáté století byl ve znamení rozmachu vědy a techniky, ale i nebezpečné proměny politického klimatu, která vedla ke vzniku světové války. Ve dvacátých letech se situace po válce velmi rychle stabilizovala a svět vstoupil do dalších let „hospodářským a kulturním rozmachem i bohatstvím nových myšlenek“ [21].

Počátek století (a nejen ten) byl ve znamení pokračující urbanizace [37, 38] a dalšího růstu velkých měst, výrazným tématem urbanismu ve světě se stává na počátku 20. století velkoměsto - od doby starověkých velkoměst¹⁶ vznikají znovu milionová velkoměsta. Problematika města a velkoměsta se stává předmětem teoretických úvah, návrhů a koncepcí [21].

Vedle železniční dopravy se začíná postupně rozvíjet i silniční doprava (nejdříve v Americe). Rozvoj průmyslu a dopravy má vliv na další proměny měst a osídlení: doprava mezi sídly (v této době v Evropě především železniční) zvyšuje mobilitu obyvatel a zintenzivňuje vazby v osídlení, zejména v zázemí velkých měst, kde v jejich předměstském území začínají vznikat aglomerační vazby. Struktura osídlení se stává složitější.

Na počátku 20. století vznikají futuristické projekty (např. Saint `Elia), zabývající se důsledky dopravy a dopravního provozu, horizontální i vertikální segregací jednotlivých druhů dopravy apod. Po teoretických pracích Ebenezera Howarda vznikají v Anglii první realizace zahradních měst a jsou dále rozvíjeny jejich koncepce (soutěž na nové australské hlavní město Canberru). Jsou ožívány i historizující koncepce (New Dehli).

Funkcionalismus a stavba měst

Opojení technikou a technickým pokrokem, charakteristické pro celou první polovinu 20. století působilo na proměnu životního stylu a životního způsobu. "Strojový věk" se odrážel v kultuře a umění. Sám Le Corbusier prohlásil: "Město je stroj na bydlení" [19].

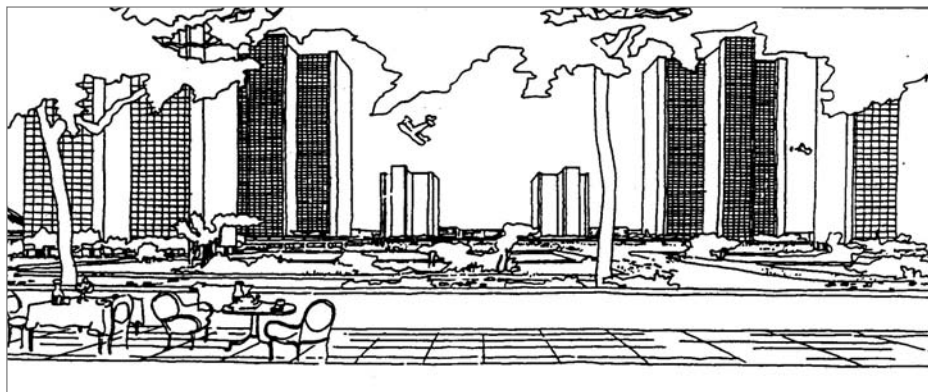
Ve dvacátých letech 20. století se formuje meziválečná avantgarda západoevropských architektů, kteří měli vazbu na sovětskou avatgardu. Funkcionalisté se v oblasti stavby měst zabývali aktuálními otázkami soudobých měst - hygienické problémy měst, definování funkcí města, uspořádání formování a městského prostoru, výrazové prostředky odpovídající éře průmyslového rozvoje a vznikajícímu modernímu životnímu stylu, použití nových stavebních technologií apod.

Jednou z nejvýraznějších vůdčích osobností meziválečné avantgardy byl Le Corbusier - architekt, výtvarník a filosof. Jeho urbanistické dílo bylo mimořádné. Byl iniciátorem řady významných aktivit a propagátorem moderního pojetí řešení urbanistického prostoru. Ve svých pracích Le Corbusier vytvářel nekompromisní originální řešení, rozvíjející základní myšlenkový a funkční koncept v uvolněných formách s jasnou provozní organizací. Své myšlenky vyjádřil v řadě prací v meziválečném i poválečném období jako např.: Město pro 3 miliony, plán Voisin, soutěžní návrh na řešení Moskvy formou pásového rozvoje, rozvoj města Alžíru a další. Pro budoucí uspořádání měst formuloval čtyři zásady [21]:

1. Snížit hustotu zastavění městských center a uvolnit tak prostor pro potřeby dopravy.
2. Zvýšit hustotu center, aby se mohly vytvořit žádoucí kontakty.
3. Rozšířit možnosti dopravy, což znamená zcela změnit současnou koncepci ulice, která nevyhovuje novému fenoménu moderních dopravních prostředků: meter nebo aut, tramvají, letadel.
4. Rozšířit osázené plochy jako jediný prostředek pro zajištění dostatečné hygieny a klidu pro práci, nezbytného pro nový pracovní rytmus.

¹⁶ Starověký Babylon, Kartágo a Řím.

Obr. 7 Le Corbusier -
Město pro 3 miliony



Stávající bloková zástavba byla kritizována pro své nevhodné hygienické vlastnosti¹⁷, byly proto hledány nové, z tohoto hlediska vhodnější formy zástavby. Byly to systémy řadové a řádkové, později meandrové zástavby¹⁸ - všechny tyto formy zástavby byly prosluněnější než tehdejší bloková zástavba a umožňovaly propojení obytných prostorů se zelení¹⁹. Jsou hledány impulsy pro nové řešení a uspořádání měst.

Jedním z významných sociologických poznatků byla formulace obytného okrsku - sousedství jako elementární obytné jednotky ve městě²⁰. Tato myšlenka byla využita v meziválečném i poválečném rozvoji měst. Pojem obytného okrsku však ztratil postupně svoji sociologickou podstatu a byl spojován s občanským vybavením obytného území. Důležitým momentem byly nejružnější formy zónování města, dávající předpoklady eliminovat rušivé vlivy sousedství nevhodných funkcí, popřípadě rušivé vlivy rozvíjející se dopravy.

Pozornost byla věnována otázkám funkčního uspořádání města, koncepcí zón a zónování města - tyto otázky byly v pozornosti od přelomu 19. a 20. století²¹. V meziválečném období se rozvíjela vedle železniční i městská (tramvajová) a silniční doprava. V regulačních plánech, které v tomto období vznikaly, bývalo město obvykle členěno na plochy obytného území, výrobní plochy, plochy městského vybavení a dopravní plochy (železnice), parky a zeleň. V meziválečném období byly ve městech budovány vilové a obytné čtvrti, dělnická sídliště, areály městského vybavení a výrobní areály. V našich zemích byla mimořádného významu např. koncepce regulačního plánu Hradce Králové, výstavba Zlína, řada městských souborů např. v Praze, areál výstaviště v Brně apod.

Velký význam pro formování úvah o moderním městě měly kongresy CIAM²². Vyústěním snah o pojetí moderního města byly závěry Aténské charty (1933) [17], která byla formulována na IV. kongresu CIAM. pod vedením Le Corbusiera.

¹⁷ Bloková zástavba bývala za účelem maximálního stavebního využití často zahušťována - malé, neosluněné a zastíněné prostory dvorů, nebo zastavování dvorů dalšími objekty zpravidla nebytového charakteru.

¹⁸ Princip meandrové zástavby použil poprvé Le Corbusier ve svém návrhu Město pro 3 miliony.

¹⁹ Téze Le Corbusiera o proslunění bydlení a jeho propojení se zelení.

²⁰ Americký sociolog Perry v roce 1925.

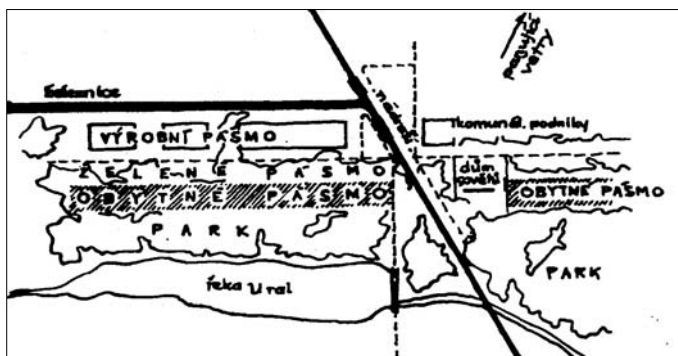
²¹ Ebenezer Howard, Toni Garnier.

²² V roce 1928 byla ve Švýcarsku založena organizace „Mezinárodní kongresy moderní architektury“ známé pod francouzskou zkratkou názvu – CIAM.

Aténská charta vyjadřuje zásady funkcionalistického pojetí města a byly zde definovány základní funkce města: bydlení, práce, rekreace, doprava²³. Takto pojaté funkce města se staly základem pro funkcionalistické pojetí a zónování města. Tato forma uspořádání dávala předpoklady odstranění kolizních střetů neslučitelných funkcí i předpoklady fungování městského provozu. Jako předmět urbanismu bylo v Athénské chartě definováno [21]: využití území, organizace dopravy, legislativa. V duchu Aténské charty byly později koncipovány monofunkční zóny, hlavně zóny převážně obytné s vybavenostními centry a zóny výrobní.

Sovětská avantgarda vyvíjela svou činnost od dvacátých let jako progresivní skupina sovětských výtvarných umělců a architektů - měla obdobné cíle jako západní představitelé funkcionalismu, se kterými byli ve spojení. Řada západních architektů se podílela na akcích sovětské avantgardy a realizovala své myšlenky v Sovětském svazu, mezi nimi byl i Le Corbusier, E. May a další. Éra sovětského konstruktivismu byla v SSSR násilně politicky ukončena v třicátých letech z popudu Stalina. Od třicátých let byl v Sovětském svazu postupně rozvíjen tzv. socialistický realismus, který se stal oficiálním uměleckým zaměřením socialismu a po 2. světové válce byl uplatňován ve všech socialistických zemích.

Mimořádným urbanistickým příspěvkem etapy sovětského konstruktivismu byla, mezi jiným, koncepce pásmového města sovětského sociologa Miljutina, která umísťovala jednotlivé funkce města v pásmovém uspořádání s příčným pohybem pěších pasantů a podélným dopravním napojením. Tato koncepce byla rozvíjena a je stále aktuální. Řadu aplikací tohoto systému rozpracoval Le Corbusier.



Obr. 8 Miljutin - pásmové město

V meziválečném období byly ve stavbě měst aplikovány koncepční myšlenky Athénské charty (často v rigorózně monofunkčním duchu), byly budovány obytné satelity. Zástavba bývala formována jako uvolněná a v nových částech měst často zmizely tradiční sevřené městské prostory. Rekonstrukce bývaly realizovány na principu úsekové nebo pločné asanace, návrhy přestaveb nebo dostaveb městského prostředí byly (často) nekompromisní ke stávající struktuře sídla. V závěru meziválečného období nastal určitý útlum rozvoje měst, hlavně v souvislosti s politickým prostředím a nejistotou před nejničivější válkou v dějinách.

Poválečný rozvoj měst

2. světová válka způsobila obrovské lidské a materiální ztráty. Po válce se politická situace postupně stabilizovala na dva světové politické systémy, jejich nejistá, vratká a křehká rovnováha skončila až ke sklonku dvacátého století rozpadem socialistického systému.

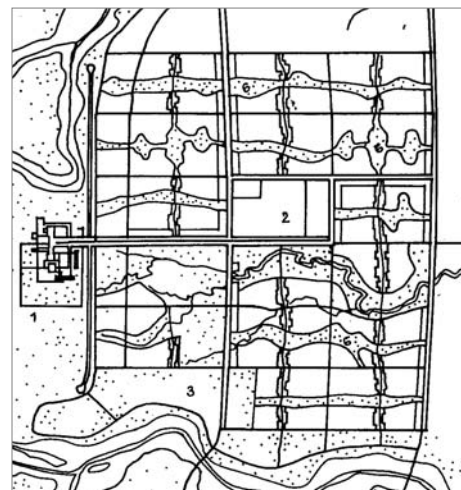
²³ Takto formulované funkce města byly zmiňovány již před Athénskou Chartou, v ní však byly poprvé jednoznačně definovány.

Prvořadým úkolem po 2. světové válce byla v Evropě obnova válkou zničených měst. K řešení tohoto úkolu přistupovaly jednotlivé země diferencovaně. V západních zemích převažoval racionální přístup k obnově, zvažující zastaralost předchozí struktury či její nedostatky z hlediska soudobého provozu města - původní struktura nebývala obnovena zcela přesně. V socialistických zemích byla naopak často volena forma přesné obnovy původní struktury města.

Rozvoj měst a osídlení v druhé polovině 20. století

Po obnově válkou zničených měst se poválečná stavba měst orientovala převážně na funkcionalistické pojetí rozvoje měst s uplatňováním variací funkčního zónování. V tomto období vznikla řada městských sídlišť, rozvíjely se centrální oblasti, ojediněle vznikla nová města (Čándigár, Brasília); na významu nabývá rekonstrukce a obnova sídel [33]. Roste dále doprava, která začíná působit ve vysoce urbanizovaných oblastech provozní a ekologické problémy.

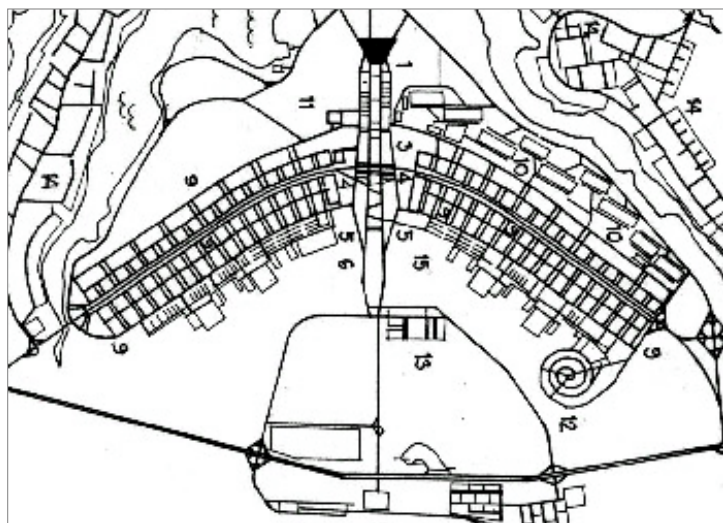
Vývoj v socialistických zemích měl určitá specifika, které jej odlišovaly od západních zemích.



Obr. 9 Le Corbusier - Čándigár, 1952

Obr. 10 Costa - Brasilia, 1956

V období šedesátých let vrcholí další vlna technického rozvoje, který přináší technologický rozvoj s novými znaky²⁴. Lidstvo dosáhlo další úrovně technologické vyspělosti, která mu umožnila, vedle přínosných efektů, působit i nevratné změny ekologického systému. V tomto období vrcholí také technicistní pojetí v architektuře a urbanismu. Vedle řady realizací to dokládá i množství futuristických technicistních vizí, které řešily urbánní problémy technologickými prostředky budoucnosti. Vedle reálných vizí jsou to i náměty spíše fantastické²⁵.



Ochrana životního prostředí se stávala jednou z nejdůležitějších otázek v rozvoji území, vzhledem k negativnímu působení výrobních technologií, extenzivnímu rozvoji, exploataci území apod.

²⁴ Druhá technická revoluce, vrcholící v šedesátých a sedmdesátých letech, byla ve znamení rozvoje automatizace, robotizace, rozvoje výpočetní techniky, počátků rozvoje genetiky.

²⁵ Z řady autorů, kteří se v této době věnovali futuristickým projektům uvádím známou skupinu Archigram, která zpracovala řadu originálních námětů futuristických vizí.

Na tyto okolnosti, upozorňoval již Římský klub na počátku padesátých let²⁶. Tyto otázky jsou v dnešní době globálního ohrožení životního prostředí stále aktuální [34]. Na sklonku šedesátých let se tyto otázky postupně dostávají do všeobecného povědomí a v širším měřítku se začíná projevat šetření přírodních zdrojů, začínají být vytvářeny a zaváděny i technologie ohleduplnější životnímu prostředí, v plánování rozvoje území se začínají uplatňovat účinnější opatření na ochranu životního prostředí (především ve vysoce aglomerovaných územích). "Ekologizace" a ochrana životního prostředí se stávají nutností²⁷.

V této době se začínají měnit názory na otázky pojetí města, jeho uspořádání a formování. Athénská charta je podrobována kritice, je jí vytýkáno, že sice umožnila vytváření fungujícího organismu sídla, ale nebylo tak vytvářeno skutečné město, že byly vytvářeny pouze fungující zóny bez výraznějších znaků městského života. Jsou objevovány tradiční hodnoty městského prostředí – ulice a náměstí, je snaha oživit městské prostory, vrátit město jeho obyvatelům, humanizovat je. Zóny města začínají být pojímány jako smíšené – bydlení, vybavení, pracovní příležitosti - při dodržování zásad ochrany životního prostředí (nové, životnímu prostředí neškodící technologie, zklidňování dopravy apod.). V teorii urbanismu jsou zkoumány soudobé podmínky pojetí a koncepce města [16].

Zhoršená situace měst v důsledku dopravy vyvolala řadu oprávněných kritik [23]. V druhé polovině 20. století si nárůst dopravy vyvolává vytváření dopravních koncepcí, které umožňují lepší a účinnější organizaci dopravy. Jsou vytvářeny dopravní systémy, umožňující diferenciaci tranzitní a cílové doprava ve městech, snížení dopravní zátěže center, odlehčení zatížení radiál. U koncentricky formovaných měst jsou vytvářeny dopravní okruhy, formují se zásady radiálně okružního provozního systému města. Je vyvinována snaha zklidňovat dopravu hlavně obytného území např. vytvářením dopravních okrsků²⁸.

Významným momentem v utváření forem městské struktury byla přestavba v Berlíně - Rolberg roce 1963. Západní Berlín neměl možnosti extenzivního růstu, musely být prováděny pouze promyšlené přestavby zhodnocující potenciál města při snaze o optimální využití území. V Berlíně - Rolberg byly po mnoha desíletích opět navrženy obytné bloky, vymezující jasně veřejný a vyhrazený (obytný) prostor. Negativní vlastnosti blokové zástavby, pro které byla v minulosti oprávněně kritizována, byly odstraněny:

- bloky byly navrženy dostatečně velké a prosluněné, bez doprovodných funkcí a zařízení uvnitř škodících obytnému prostředí,
- typologicky a hygienicky citlivá nároží byla řešena jejich zkosením,
- veřejné venkovní prostory byly řešeny s dopravním zklidněním.

²⁶ Římský klub – aktivita, která se zabývala perspektivami budoucího vývoje světa - založen ve Vídni v roce 1949. Vůdčí osobnost skupiny profesor Meadows. V knize „Meze růstu“ byla předložena na základě simulace na tzv. „modelu světa“ kritická prognóza, upřesňující negativní dopady zhoršování životního prostředí, vyčerpávání přírodních zdrojů a porušování ekologické rovnováhy na budoucí vývoj apod. V devadesátých letech bylo publikováno pokračování této prognózy v knize „Překročení mezí“ [34].

²⁷ S tímto problémem souvisí např. aktivita Zdravá města, která je zmíněna v dalším textu.

²⁸ Jedná se o tzv. enviromentální okrsky, po jejich obvodě probíhá průjezdná kapacitní doprava, uvnitř je pak pouze doprava cílová, z nejrůznějšími možnostmi zklidnění.

Od sedmdesátých let můžeme sledovat nejen odklon od technicismu a návrat k hledání tradičních hodnot města a jeho prostorového výrazu. Mění se vztah k památkám, zejména v oblasti rekonstrukce sídel. Celkově tak začínají být prosazovány trendy kultivace, ekologizace a humanizace prostředí. Mění se rovněž vztah k dopravě, zde je zřejmá snaha o eliminaci jejích negativních dopadů. Přesto doprava zůstává stále jedním z největších problémů v životě města. Závěr století je ve znamení pokračující urbanizace, roste mobilita obyvatel a začíná se projevovat globalizace. Další růst technické úrovně souvisí především s rozvojem informačních technologií.

SOUDOBE MĚSTO A OSÍDLENÍ

Průvodním rysem rozvoje osídlení je urbanizace. Při ní dochází k relativnímu i absolutnímu růstu měst. Je úzce spojena s procesy industrializace a demografické revoluce, s vědeckotechnickým rozvojem a ekonomickou úrovní státu či oblasti. Spolu s koncentrací obyvatelstva do měst dochází i ke koncentraci výroby, služeb, funkcí apod. a ke strukturálním změnám ve výrobních procesech. Urbanizace přináší i rozsáhlé sociální změny a pronikání městského způsobu života do celého osídleného prostoru.

Proces urbanizace má několik fází; nejprve nastává příliv obyvatelstva do všech městských center, poté zejména do největších měst. Po nasycení probíhá suburbanizace, někdy až dezurbanizace (snižování počtu obyvatelstva na administrativním území městských sídel).

Velká města sice existovala již ve starověku, ale urbanizace ve velkém měřítku se projevila až od začátku průmyslové revoluce (konec 18. století). V počátečních fázích byla hnací silou urbanizace industrializace, avšak v současných rozvojových zemích je příliv obyvatelstva do měst dán především relativním přelidněním zemědělských oblastí. Ve vyspělých zemích se již podíl městského obyvatelstva výrazně nezvětšuje (v některých zemích dosáhl i přes 80%²⁹). Přehlcení městského území se projevuje rozsáhlou, často neřízenou, suburbanizací, která je charakteristická pro rozsáhlé urbanizované oblasti ve světě (zejména pro USA). Růst velkých měst vyvolává řadu nepříznivých efektů promítajících se do kvality městského prostředí a náročného provozu je předmětem úvah o regulování růstu měst nebo posílení svébytnosti jeho částí [28].

Hlavním posláním města je jeho sídelní a výrobní (produkční) funkce [5, 24]. Sídelní funkce pozůstává z bydlení a jeho doprovodných funkcí: vybavení (komerční, kulturně společenské, zdravotnické, vzdělávací, rekreační a relaxační), technické zázemí (doprava a technická infrastruktura). Na produkční (zaměstnaneckou, výrobní) funkci má vliv vývoj technologií, zejména informačních technologií.

Z pohledu sociální geografie obsahuje vývoj měst tři hlavní fáze:

- před-industriální město - středověké město, města v zemích nedotčených industrializací, těžiště v naturálním hospodářství,
- industriální město - město období industrializace, těžiště zaměstnanosti v sekundéru,
- post-industriální město - město postindustriálního období, těžiště zaměstnanosti v terciéru a kvartéru.

²⁹ Jde o hodnotu absolutní urbanizace (podíl obyvatelstva měst z celkového počtu obyvatel). Při relativní urbanizaci (podíl obyvatelstva s městským způsobem života) dosahují vyspělé evropské země téměř 100% urbanizace.

Dnešní město³⁰, se z tohoto pohledu nachází zhruba na hranici industriální a postindustriální etapy vývoje, kdy těžiště zaměstnanosti obyvatel se postupně přesouvá do oblasti terciéru a kvartéru. Tato změna proporcí zaměstnanosti ovlivní v budoucnu nejen životní způsob lidí, ale ovlivní vztah bydliště a pracoviště a bude mít dopady do nároků na uspořádání urbanistické struktury sídel. Tento vztah ovlivní i rostoucí mobilita a prudce se rozvíjející informační technologie. Výslednice všech těchto vlivů bude mít zpětně vliv na životní způsob lidí.

Rozvoj měst na konci 20. století je provázán snahou o další eliminaci negativních vlivů působících v městském prostředí, jeho ozdravení a revitalizaci vedoucí k dalšímu zobytnění prostředí města, jde rovněž o aktivnější zapojení obyvatel do ozdravného a revitalizačního procesu. Z řady významných aktivit mohou uvést alespoň některé. Mezi závažné patří hnutí „Public Spaces“, které se zabývá tvorbou, revitalizací a obnovou veřejných prostranství jako jednoho z výrazných faktorů kvality a obytnosti městského prostředí [10, 11]. Významná je aktivita „Zdravé město“, která je soustředěna na otázky zdravé, nezávadného a hygienického prostředí [1]. Snaha o zlepšení kvality městského prostředí bývá spojena s obnovou a využitím tradičních hodnot města [2, 22, 31, 32, 36]. Nová města vznikají ojediněle³¹, v tomto období jsou to spíše nové městské soubory (obytné, veřejné apod.). Jednou z největších a nejrozsáhlejších realizací přelomu tisíciletí je proměna znovu spojeného Berlína v nové hlavní město Německa.

Dá se říci, že v současné době ovlivňují rozvoj měst a osídlení hlavně následující faktory:

- rozvoj informačních technologií,
- rozvoj výrobních technologií,
- vysoký a stále rostoucí stupeň urbanizace (přímé i nepřímé),
- zvyšující se mobilita obyvatel,
- životní způsob – ovlivňovaný ekonomickou úrovní, technickým pokrokem, kulturou a urbanizací,
- globalizace – vysoký stupeň sepětí světové ekonomiky, výroby a produkce spolu s rostoucí mobilitou a informační expanzí,
- rostoucí (globální) devastace životního prostředí, ekonomické rozdíly (bohatý sever a chudý jih).

Při řešení problémů měst jsou důležité otázky regenerace, obnovy, revitalizace a přestavby, prostorového uspořádání měst, problematika centra, dopravy, kvalita bydlení, akceptování přírodních prvků, péče o obraz města a úroveň městského prostředí a v neposlední řadě i formující se pojetí evropského města³². V rámci kooperace evropských států - především rámci EU, ale i mimo ni - vznikla řada materiálů, které se zabývají jak základními problémy rozvoje evropského území, tak koncepčními otázkami rozvoje měst [6, 7, 8, 9, 17]. Myšlenky a závěry těchto materiálů jsou cenným pokladem pro koncepci a koordinaci národních politik územního rozvoje a strategie dalšího rozvoje měst.

Evropská charta prostorového plánování [17] definovala hlavní problémy, cíle a potřeby urbanistického rozvoje v návaznosti na následující problémové okruhy:

- problémy urbanistického rozvoje
- procesy urbanizace a suburbanizace velkých měst, extenzivní perimetrální narůstání sídel,
- růst prostorových standartů (bydlení),

³⁰ V kontextu je myšleno současné evropské město.

³¹ Je možno uvést nová pařížská města, nové skotské město East Kilbride [3] apod.

³² Evropská urbanistická charta.

- enormní nárůst dopravy,
- zhoršování životního prostředí, úbytek zeleně,
- stárnutí stavebních fondů (zvláště nových technologií);
základní cíle urbanistického rozvoje -
- vyvážený socio-ekonomický rozvoj regionů,
- zlepšení životních podmínek (bydlení, práce, rekreace, obsluha),
- zodpovědné zacházení s přírodními zdroji, ochrana životního prostředí.

ZÁVĚR

Rád bych se zmínil o trendech urbanistického rozvoje a koncepcích budoucích měst [5, 13, 24, 25, 28]. Jedná se o úvahy a myšlenky, rozvíjející aspekty rozvoje budoucích měst. Pro bych chtěl ilustraci uvést některé z nich.

Regionální město

Tato teorie byla uplatněna Fritzem Schumacherem v Hamburku v roce 1920 a R. Hillebrechtem v Hannoveru v roce 1950. Jedná se o sídelní formu, která je racionálně rozložena do regionálního prostoru, která využívá jak možností perimetrální dostavby jádrového města, tak rozvoje po radiálních směrech i satelitního rozvoje. Jedná se o společensky výhodnou formu, která umožňuje respektovat specifické ekologické a kulturní podmínky v sídelním území [5].

Dobrá městská forma

Pojem městské formy definuje ve své knize A Good City Form [30] americký teoretik urbanismu K. Lynch a stanovuje zde pět základních dimenzí³³ provozuschopnosti každého sídla (životaschopnost, vnímatelnost, přiměřenost, dostupnost a kontrola) a dvě další, multikriteriální dimenze (efektivnost a spravedlnost).

Harmonické prostředí města

Evropská rada architektů vydala v roce 1995 manifest o architektuře zítřka [5, 7], ve kterém vyslovuje mimo jiné také požadavky na utváření města: „Větší část toho, co bude kolem nás zítra, stojí již dnes. Ovšem toto prostředí může a musí být transformováno tak, aby se stalo prostředím pro všechny. Musí být prostředím vzešlým ze souladu jednotlivých zájmů, v němž znovu přijdou ke slovu nadčasové pojmy jako je trvale udržitelná kvalita, dlouhodobá funkčnost a estetické působení, a to ku prospěchu dnešního uživatele i soudobé společnosti.“

Město budoucnosti

Podle Evropské unie [5, 8] je za ideální město považováno takové, které má vyvážené řady sektorů a aktivit, které ve městě probíhají (doprava, bydlení, práce a volný čas), dodržuje občanská práva a zajišťuje nejlepší životní podmínky obyvatel; akceptuje postoje a životní styl svých obyvatel a bere na vědomí názory všech, kteří ve městě pracují, obchodují apod.. Město by mělo najít rovnováhu mezi moderním rozvojem a zachováním historického dědictví, nové by mělo integrovat bez zničení starého a mělo by podporovat princip udržitelného rozvoje.

³³ Pojem dimenze města znamená všechny kvality, které musí obsahovat město jako urbanistický celek.

Město přicházejícího zlatého věku

Britský teoretik urbanismu P. Hall vyslovuje ve své poslední práci [12] názor, že města zažijí svůj další rozkvět a představuje si, že města 21.století budou tvořit jednotu umění, techniky a organizace[5].

Města jako hlavní forma lidského osídlení jsou výslednicí složitých přírodních a společenských procesů. Jejich existence se stala důkazem lidského úsilí a vývoje, v nich se odrážely výsledky materiálního a duchovního pokroku lidí. Města vznikala od úsvitu lidských dějin, historicky krátkou dobu od chvíle, kdy člověk změnil své místo ve světě tím, že začal ovlivňovat a měnit prostředí ve kterém žil i jeho okolí tak, aby mu poskytlo nejen ochranu a dostatek prostředků pro obživu, ale postupně i prostor pro jeho kulturní, ekonomický a technický rozvoj.

Současné formy, uspořádání a vnější vzhled měst jsou výsledkem dlouhodobého, často nespojitého a rozporného vývoje, který byl ovlivněn jak důležitými civilizačními, kulturními, ekonomickými, přírodními a mocenskými faktory, tak i řadou dalších okolností, které se různou měrou a významem do jejich vývoje zapsaly [41].

Vývoj města není nikdy ukončen - neustále se mění podmínky jeho existence, mění se lidé a společnost, její vyspělost a úroveň, mění se způsob života lidí a jejich vzájemná komunikace, vyvíjí se kultura, umění, věda a technologie. To vše, včetně dalších nejmenovaných vlivů a faktorů, ovlivňuje neopakovatelným způsobem další rozvoj měst - této scény i jeviště života lidí a společnosti.

SEZNAM VYOBRAZENÍ

| | | |
|---------|---|----|
| Obr. 1 | České Budějovice - jasné prostorové řešení založeného středověkého města..... | 7 |
| Obr. 2 | Filarete: Sforzinda..... | 8 |
| Obr. 3 | Pařížský diametr..... | 9 |
| Obr. 4 | Sorio Y Mata - lineární město..... | 12 |
| Obr. 5 | Ebenezer Howard - zahradní město..... | 13 |
| Obr. 6 | Toni Garnier - průmyslové město..... | 13 |
| Obr. 7 | Le Corbusier - Město pro 3 miliony..... | 15 |
| Obr. 8 | Miljutin - pásmové město..... | 16 |
| Obr. 9 | Le Corbusier - Čándigár, 1952..... | 17 |
| Obr. 10 | Costa - Brasilia, 1956..... | 17 |

SEZNAM LITERATURY

- [1] Barton H. – Tsourou, C.: Healthy urban planning, Spoon Press, New York, 2001
- [2] Boeminghaus, D.: Fuszgängerzonen, 1992
- [3] Cameron, J.T.: East Kilbride, East Kilbride, 1996
- [4] Clark, G.: Prehistorie světa, Pyramida, Praha, 1973
- [5] Gřegorčík, J.: Města české republiky, Dílčí zpráva řešení vědeckovýzkumného záměru FA VUT v Brně, Česká architektura a urbanismus v nové situaci, Brno, 2000
- [6] Europa 2000, Evropská komise, MMR, Praha, 1994
- [7] Europa and architecture tomorrow, Architects' Council of Europe Bruxelles, 1995, ČKA, Letenská 5, Praha, 1997
- [8] Evropská charta urbanismu, Rozhodnutí EU č.234, 1992
- [9] Evropské perspektivy územního rozvoje, EU, MMR, Praha, 1999
- [10] Gehl, J.: Nové veřejné prostory, 2001
- [11] Gehl, J.: Život mezi budovami, Partnerství, 2000
- [12] Hall, P.: Cities in Civilization, Weidenfeld & Nicolson, 1998, ISBN 0-297-84219-6
- [13] Hall, P.: Cities of Tomorrow, Blackwell, Oxford, 1995
- [14] Hruška, E.: Stavba miest, vydavateľství SAV, Bratislava, 1970
- [15] Hruška, E.: Vývoj stavby miest, vydavateľství SAV, Bratislava, 1961
- [16] Hrůza, J.: Hledání soudobého města, Praha, 1973
- [17] Hrůza, J.: Charty moderního urbanismu, Praha, 2002
- [18] Hrůza, J.: Slovník soudobého urbanismu, Odeon, Praha, 1997
- [19] Hrůza, J.: Teorie města, Praha, 1965
- [20] Hrůza, J. - Zajíc, J.: Vývoj urbanismu I., Vydavatelství ČVUT, Praha, 1996
- [21] Hrůza, J. - Zajíc, J.: Vývoj urbanismu II., Vydavatelství ČVUT, Praha, 1996
- [22] Jacobs, A.B.: Great Streets, Massachusetts Institute of Technology, 1993
- [23] Jacobs, J.: Smrt a život amerických velkoměst, Odeon, Praha, 1976

- [24] Kolektiv: Česká architektura a urbanismus v nové situaci, výzkumný úkol FA VUT Brno, 2000
- [25] Komrská J., Boháč B.: Aktuální vývoj teorie urbanismu a nové trendy v prostorovém plánování. Bratislava – Newcastle – Grenoble – Hannover, 2000, ISBN 80-88999-01-4
- [26] Kosík, K.: Město a architektonika světa. Časopis TVAR, roč.1995, čís.2.
- [27] Koutný, J.: Proměny českých měst na přelomu historické a moderní epochy, habilitační přednáška, 2003
- [28] Krier, L.: Architektura, volba nebo osud, Academia, 2001
- [29] Lorenc, V.: Nové Město pražské, SNTL, Praha, 1973
- [30] Lynch, K.: A good city form, Cambridge
- [31] Lynch, K.: The Image of the City, Cambridge, 1960
- [32] Maier, K.: Urbanistická čítanka I., ČKA, Praha, 2000
- [33] Marhold, K. a kol.: Obnova sídel, ČVUT, Praha, 1992
- [34] Meadowsová, D.H. - Medows, D.I. - Randers, J.: Překročení mezí, Argo, Nadace EVA, Praha, 1995, ISBN 80-85794-83-7, ISBN 80-901890-0-8
- [35] Musil, Jiří: Sociologie soudobého města. Nakladatelství Svoboda, Praha, 1967
- [36] Norberg - Schultz, Ch.: Genius Loci, Odeon, Praha, 1994
- [37] Nový, O.: Velkoměsto včera, dnes a zítra, Horizont, Praha 1978 Ragon, M.: Kde budeme žít zítra, Praha, 1967
- [38] Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu, Skriptotrivm, Praha, 1999
- [39] Prinz, D.: Städtebau, band 1,2, Stuttgart, 1987
- [40] Sitte, C.: Stavba měst podle uměleckých zásad, ČKA, Praha, 1995
- [41] Short, J.R.: Lidská sídla, Praha, 1994
- [42] Šteis, R.: Nový urbanismus, Veda, Bratislava, 1987
- [43] Valena, T.: Město a topografie, Národní technické muzeum, 1991
- [44] Vitruvius, M.P.: Deset knih o architektuře, SNKL, Praha, 1953
- [45] Voženílek, J.: Vývoj urbanismu, ČVUT, Praha, 1979
- [46] Zapletal, P.: Brněnská okružní třída, Památkový ústav v Brně, 1997
- [47] Žák, L.: Obytná krajina, Praha, 1947

ABSTRACT

In the particular periods of the town development there were arising diverse conceptions of the town solution during the historical period until the end of the modern period. Their principles were arising of the defence requirement, the development of craft and culture, the use of art principles etc. Though it dealt with a different conceptions, the series of factors were common to them – the existence of a centre, a defence system, a simple functioning, which were mostly arising out of the function ties. Ties of a town and its surroundings and lately the system of surrounding settlement were dependent on the traffic ties of a space and their meaning – this fact has been very often determinant even in the very town establishing.

The industry development connected with a development of a technology and a traffic together with changes of the society conditions, tying a rural population so far, meant a fundamental and qualitative breach to existing evolution and a town development and the beginning of changes from the historical to a modern town during the 19th century. This change of a structure and dimension of the towns was accompanied with settlement changes. All this process was continuing up to the 20th century, its result is a contemporary town and settlement.

The modern conceptions of the town start to rise at break of 19th and 20th century. Linear town of Spanish architect Soria Y Mata was based on idea of linear town formation idea – this idea was fully used in second half of 20th century. Ebenezer Howard creates conception of garden city (including solution of city core and its residential satellites – garden cities). Garden cities are realized since the beginning of 20th century.

Functionalist conception of the town proceeds created of Tony Garnier who makes up industrial town conception based on clear traffic conception and residential part and industrial part division. Functionalist conception of the town rise from Athens charter, which defines basic town functions – habitation, employment, recreation and traffic as a connection. In modern town conception and its realization in interwar period many architects participated. Leading personality was Le Corbusier. In 20th century cities are growing, traffic between cities increases resident's mobility and makes settlement structure more intensive mainly in big cities rear area where agglomerative structures begin to form; settlement structure is getting complex in flow of 20th century.

After World War II the main goal in Europe was to renew ruined cities. In town conception dominates the functionalist development concept with Athens charter principles application. Urbanization continues, series of housing estates rise, central areas develop even new cities are build. Increased traffic caused operational and ecological problems in highly urbanized areas. At time of technological progress in sixties culminates technical concept in architecture and urbanism. Technological progress makes premises of negative impact on living environment and activates ecological movement during the making of material environment.

Since seventies of 20th century opinions on disposition and formation of town are changing. There is search for ways, which could give back town its traditional town values and could eliminate disturbing influence of growing traffic and new technologies. During the town development work new factors like large (generally uncontrolled) suburbanization of suburban areas, globalization, information technologies development etc. which affect life style change. In town conceptions are applied rational traffic conceptions, pedestrian traffic is preferred, effort to concentrate even open town structures, regional towns even large agglomerations development.

There are found ways to improve quality of town living environment. Regarding that it is above all about current places transformation, procedures and techniques of regeneration and revitalization has special importance. While solving problems of town development attention is focused on spatial arrangement of towns, centers, traffic, questions of habitation, respecting natural environment, care for the town image and quality of urban environment.