

# MODERNÍ URBANISTICKÉ KONCEPCE

(VÝVOJ URBANISTICKÝCH KONCEPCÍ)



JAN KOUTNÝ



**Moderní urbanistické koncepce (Vývoj urbanistických koncepcí)**  
**Jan Koutný**

# MODERNÍ URBANISTICKÉ KONCEPCE (VÝVOJ URBANISTICKÝCH KONCEPCÍ)

**Jan Koutný**

*Dnešním městům už více než 100 let hrdě říkáme moderní. Umíme tento pojem v souvislosti s vývojem urbanistických koncepcí 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.*

## MĚSTO A JEHO KONCEPCE

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. Dále se zabývá jejich funkčním, provozním a prostorovým uspořádáním a utvářením jejich urbanistické formy, struktury a urbánního prostředí [39, 42]. Důležitá je rovněž vazba sídla na krajinu [47].

Se vznikem a rozvojem lidských sídel vzniká a rozvíjí se plánování člověka v území, jehož výsledkem je plánovitá přeměna prostředí člověkem. V čase se pak mění předmět, obsah, způsob, forma a preference plánování. Tyto proměny jsou odrazem a důsledkem společenských, kulturních, výrobních a ekonomických změn.

Rozvoj měst a osídlení je soustavným procesem obnovy a rozvoje. Plánování rozvoje města je o to složitější, že se dotýká různých jednotlivců a zájmových skupin, jejichž zájmy mohou být rozporné. Záměry rozvoje města by měla vyjadřovat jeho koncepce, která by měla určovat

směr, způsob a dynamiku tohoto rozvoje. Urbanistickou koncepcí rozumíme způsob, jakým ve městě byla a v budoucnu bude záměrně rozvíjena jeho urbanistická struktura;<sup>1)</sup> koncepce města by tedy měla být dlouhodobá. Rozvoj města je permanentní proces, protože jeho vývoj není nikdy ukončen.

## 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 nejrůznější úkryty, a to jak přizpůsobené přírodě, tak jednoduché umělé.

Teprve s domestikací obilí a zvířat – v počátcích rozvoje 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 10 000 – 15 000 let před naším letopočtem [4].

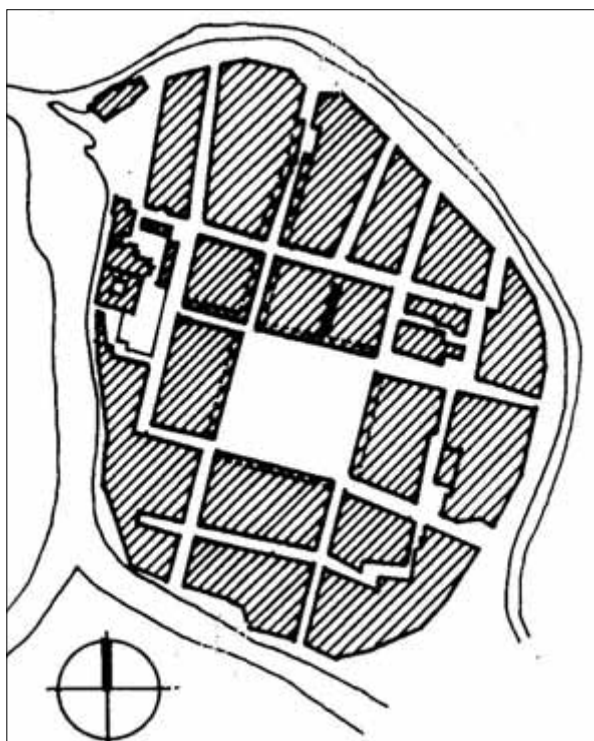
1) Zásady a pravidla územního plánování: Názvosloví. Brno: VÚVA, 1983

## Města, jejich vývoj a uspořádání

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 letopočtem.<sup>2)</sup>

V historickém období vznikly v jednotlivých etapách vývoje<sup>3)</sup> postupně různé koncepce řešení měst. Principy těchto koncepcí byly charakteristické pro konkrétní epochu (vedle potřeby bydlení to byla obrana, dále podmínky pro rozvoj kultury, řemesel a obchodu, správní funkce apod.). Města vznikala v polohách s výhodnými přírodními podmínkami [43].

Kánon řeckého hipodamického města<sup>4)</sup> [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



**Obr. 1** České Budějovice – jasné prostorové řešení založeného středověkého města  
(Veselý, I.: Vývoj stavby měst, SNTL, Praha, 1974)

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 nejen množství rozličných činností jeho obyvatel, ale měla i předpoklady pro náročnější provozní a funkční zatížení; vznikly první milionové metropole v historii měst.

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

Předmětem středověkého plánování sídel bylo nejen jejich zakládání podle jednoduchého schématu a tvorba obranného systému, ale i tvorba kultovních areálů a rozvoj cest v osídlení. Souvisel s tím celkový proces středověké kolonizace a první stavební řády, formulované i v zakládacích listinách měst. Středověká města byla relativně malá (oproti starověkým městům), město s několika tisíci obyvateli již bylo považováno za velké. Největší středověká města měla několik desítek tisíc obyvatel.<sup>5)</sup> 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 cestami a trasami. K celkovému pochopení fenoménu středověku je ale potřebné hlubší poznání středověké kultury, která tvořila jeho duchovní podstatu.

V novověku byly v popředí zájmu koncepce ideálních měst, přestavby měst, fortifikační systémy, krajinné, přírodní soubory. Dále se rozvíjely cesty v osídlení a jejich

2) 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].

3) Starověk, středověk a novověk.

4) Poprvé uplatněn při obnově města Milétu Hipodamem z Milétu v 5. století př. n. l.

5) Praha v době největšího rozkvětu měla asi 80 000 obyvatel, Paříž 60 000 obyvatel apod. [14, 20].

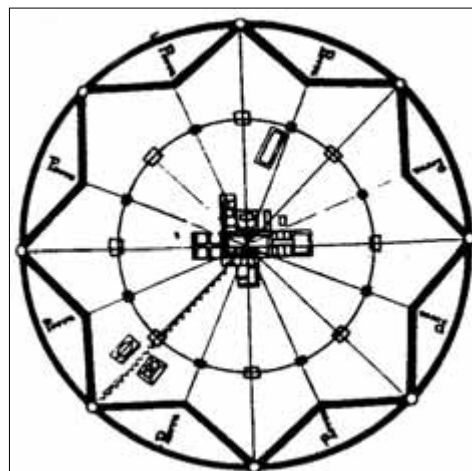


systemy. Nová města vznikala většinou ojedinele. Při stavbě měst byly uplatňovány výtvarné kompoziční principy s řadou formálních pravidel a zásad, vznikaly novověké stavební rády.

Novověk obohatil celkový 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 měst<sup>6)</sup> a dalším zpracováváním prostorové kompozice města i jeho částí. Nové myšlenky se na počátku novověku objevují v návrzích ideálních měst a v řešení nových urbanistických souborů vrostlých 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 radiálně 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; zde 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, tak i pravouhlé. Systémy opevnění byly zdokonalovány zejména v baroku. Zatímco se města podle ideálních návrhů realizovala jen zřídka,<sup>7)</sup> mnohem častější bývaly realizace fortifikačních systémů.



Obr. 2 Filarete: Sforzinda

(Nový, O.: Velkoměsto včera dnes a zítra, str. 241, Horizont, Praha, 1978)

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.

K nim bezesporu náleží i dvě nejnámější 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 města<sup>8)</sup> akceptovala dochované prvky starověké a starokřesťanské architektury<sup>9)</sup> a pojala je do nově vytvořené struktury města jako důležité elementy nového městského celku s novými prostory a architektonickými dominantami.<sup>10)</sup> 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 rozsáhlé.<sup>11)</sup> 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.

6) Renaissance se hlásila k odkazu antiky, k jejím filosofickým a kulturním tradicím, to vše se podílelo na vzniku hnutí humanismu jako filozofického základu novověké epochy.

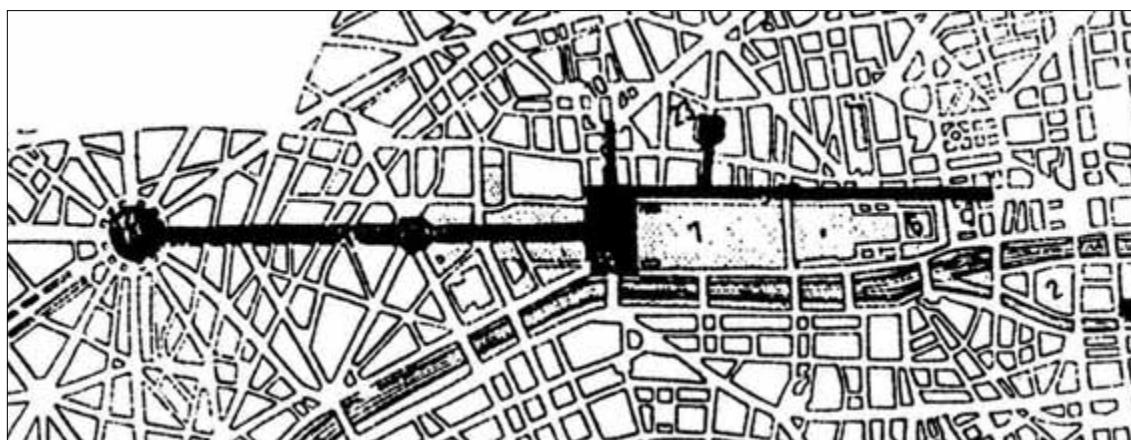
7) Vzácnou výjimkou je Palma Nuova v severní Itálii.

8) Koncepci přestavby navrhl architekt Domenico Fontana.

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

10) 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.

11) Např. náměstí Place Vendome.



**Obr. 3 Pařížský diametr**

(Lässig, K.: *Strassen und Plätze*, str. 49, Berlin Bauwesen, 1968)

Novověké stavební aktivity v Paříži započaly za Ludvíka XIV. Architekt Le Notre dokončil rekonstrukci královských zahrad Tuileries a založil náměstí Place de la Concorde.<sup>12)</sup> Z tohoto náměstí vymezil Le Notre základní osu pařížského diametru ke kruhovému náměstí Le Etoile. Tím byla započata rozsáhlá přestavba města, která skončila v šedesátých letech 19. století.<sup>13)</sup> V jejím 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.).

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.

Charakteristické bylo vytváření širokých tříd s alejemi – bulvárů a dalších prvků novověkého městského prostoru náměstí a ulic (tříd) vzájemně kompozičně propojené – časté je např. použití trojzubce (Řím, Versailles, Petrohrad, Berlín, Washington) apod.

Jak již bylo uvedeno, v novověku vzniká v Evropě poměrně málo nových měst. Původně středověká města a jejich prostory byly postupně přestavovány do renesanč-

ní, 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 však nebyly vždy realizovány.<sup>14)</sup> 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 průmyslného 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.

12) Náměstí je stavebně vymezeno pouze na užší, severní hraně – na ostatních je ohraničeno masivy zeleně a řekou Seinou.

13) Přestavba Paříže byla dlouhodobým úkolem. Významným počinem byl 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 šedesátých letech 19. století.

14) Např. nerealizovaný návrh přestavby Londýna od Ch. Wrena.

## 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.

V průběhu 18. a 19. století vznikají první strojní manufaktury. Nově vznikající průmysl se rozvíjel především ve městech,<sup>15)</sup> kde byly nejvhodnější 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 opominula, v řadě případů začala stagnovat.<sup>16)</sup>

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 jevem 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 městskými či venkovskými sídlí. Později v těchto místech často vzni-

kají 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, jejichž nejčastějším úkolem bylo jak řešení propojení města s jeho okolím po zrušení hradeb, tak úpravy a dotvoření města v souvislosti s jeho rozvojem, s rozvojem průmyslu a dopravy.

Celkově se dá říci, že hlavní změny měst v období mezi historickou a moderní etapou jejich vývoje spočívaly ve změnách koncepce jejich rozvoje, uspořádání a změnách jejich celkového prostředí. Tyto změny byly nevratné a znamenaly i změny v osídlení. Projevovaly se nápravné snahy v koncipování měst, byly hledány nové principy uspořádání měst. Náročnost rozvoje měst v nových podmínkách vyvolává (asi v polovině 19. století) nové právní postavení plánování rozvoje měst – vznik územního plánování a nové pojetí stavebních řádů.

Proměny měst v 19. století jako změny v koncepci, struktuře a celkovém prostředí byly především:

- spojení města s předměstími,
- asanace (hlavně v centrech měst),
- proměny městského prostředí a městských prostorů, proměny veřejných prostranství,
- urbanizace a další růst měst.

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 dojíždka 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. stole-

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

16) 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.



tí se začala ve městech rozvíjet technická infrastruktura (vodovod, kanalizace), zpravidla v jejich rezidenční části.

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 Camillo Sitte [40] a Otto Wágner.

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

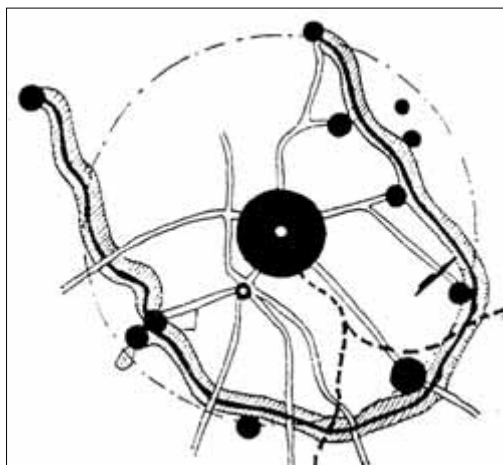
Přestavby jádrových částí měst, vyvolané především novými požadavky dopravy a provozu, ale i snahou o odstranění hygienických problémů zástavby a její racionálnější řešení, byly spojeny s plošnými asanacemi dotčeného území. Známa je např. asanace pražská, kdy na základě plošné asanace Josefova byla vytvořena 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 se 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 Ebenezer Howarda a průmyslové město Tonyho Garniera.

**Lineární město** Soria y Maty bylo koncepcí založenou na řešení dopravního problému, kdy základní koncepční 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

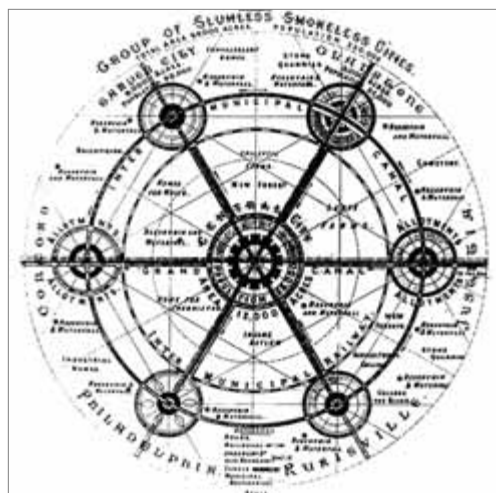
okolo města Madridu), nezmenšuje to myšlenku této, na svoji dobu převratné urbanistické koncepce. Ta našla své plné uplatnění hlavně až ve druhé polovině 20. století.



Obr. 4 Soria y Mata – lineární město

(Voženílek, J.: Vývoj urbanismu, str. 173, ČVUT Praha, 1979)

**Zahradní město** anglického sociologa Ebenezer 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 inspirovaným 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

(Garden Cities of To-Morrow, London, 1902)



**Průmyslové město** Tonyho Garniera bylo promyšlenou urbanistickou koncepcí, která předjímalá 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 meziválečném období



**Obr. 6 Tony Garnier – průmyslové město**  
(Hrůza, J.: Slovník soudobého urbanismu, str. 109, Odeon, Praha, 1977)

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 nedorěšených i nově vzniklých problémů, se města v zásadě začala připravovat na další proměny, které na ně čekaly ve 20. století.

## MĚSTA 20. STOLETÍ

Počátek dvacátého 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, ale i celé století) 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 velkoměst<sup>17)</sup> vznikají znovu milionová velkoměsta. V předpolí velkoměst začínají růst předměstské oblasti s regionálními vztahy a aglomerace. Problematika města a velkoměsta se stává předmětem teoretických úvah, návrhů a koncepcí [21]. Do popředí se začínají ve 20. století postupně dostávat otázky přestavby, obnovy a regenerace měst. Dvacáté století je ve znamení dalších proměn osídlení a hledání nových koncepcí kvalitativně se měnících měst a osídlení. Souvisí s tím další vývoj územního plánování a stavebních předpisů.

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. Sant' Elia), zabývající se důsledky dopravy a dopravního provozu, horizontální i vertikální segregací jednotlivých druhů dopravy apod. Po teoretických pracích Ebenezer Howarda vznikají v Anglii první realizace zahradních měst a jsou dále rozvíjeny jejich koncepce (soutěž na nové australské hlavní město Canberru). Jsou ožiovány 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].

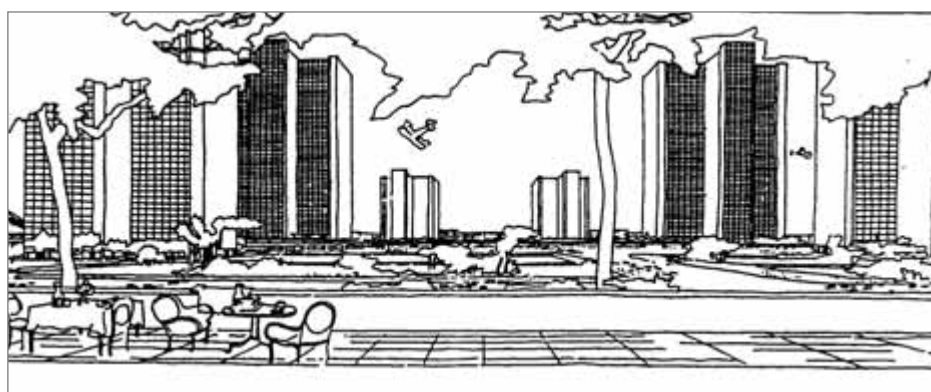
Ve dvacátých letech 20. století se formuje meziválečná avantgarda západoevropských architektů, kteří měli vazbu na sovětskou avantgardu. Funkcionalisté se v oblasti stavby měst zabývali aktuálními otázkami soudobých měst – hygienické problémy měst, definování funkcí města, uspořádá-

17) Starověký Babylon, Kartágo a Řím.

ní 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 filozof. 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. Svě 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 jako jsou metro, auta, tramvaje, letadla.
4. Rozšířit osázené plochy jako jediný prostředek pro zajištění dostatečné hygieny a klidu pro práci, nezbytného pro nový pracovní rytmus.



**Obr. 7 Le Corbusier – Město pro 3 miliony**

(Staňková, J. – Pechar, J.: Tisíciletý vývoj architektury, str. 296, 1971)

Le Corbusier sám má představu několika sídelních forem: („Tři lidská zařízení“) zemědělské sídliště, lineární průmyslové město, centrální město jako středisko směny.

Stávající bloková zástavba byla kritizována pro své nevhodné hygienické vlastnosti,<sup>18)</sup> byly proto hledány nové, z tohoto hlediska vhodnější formy zástavby. Byly to systémy řadové a řádkové, později meandrové zástavby<sup>19)</sup> – všechny tyto formy zástavby byly prosluněnější než tehdejší bloková zástavba a umožňovaly propojení obytných prostorů se zelení.<sup>20)</sup> Jsou hledány impulsy pro nové řešení a uspořádání měst.

Jedním z významných sociologických poznatků byla formulace obytného okrsku – sousedství jako elementární obytné jednotky ve městě.<sup>21)</sup> 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 nejrůznější 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. století.<sup>22)</sup> 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 nabyla mimořádného významu např. koncepce regulačního plánu Hradce Králové (Josef Gočár), výstavba Zlína, řada městských souborů např. v Praze, areál výstaviště v Brně apod.

lečném období byly ve městech budovány vilové a obytné čtvrti, dělnická sídliště, areály městského vybavení a výrobní areály. V našich zemích nabyla mimořádného významu např. koncepce regulačního plánu Hradce Králové (Josef Gočár), výstavba Zlína, řada městských souborů např. v Praze, areál výstaviště v Brně apod.

18) Blokovaná zástavba bývala za účelem maximálního stavebního využití často zahušťována – malé, neosluněné a zastíněné prostory dvorů, nebo zastavování dvorů dalšími objekty zpravidla nebytového charakteru.

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

20) Teze Le Corbusiera o proslunění bydlení a jeho propojení se zelení.

21) Americký sociolog Perry v roce 1925.

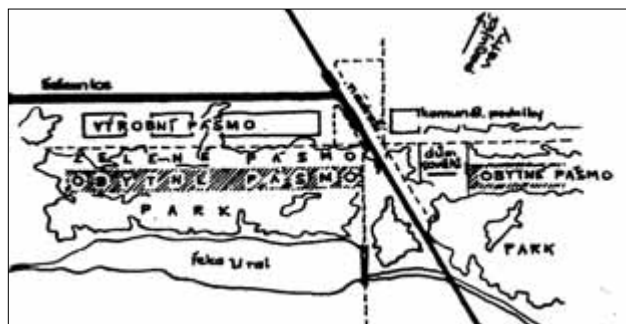
22) Ebenezer Howard, Tony Garnier.

Velký význam pro formování úvah o moderním městě měly kongresy CIAM.<sup>23)</sup> Vyústěním snah o pojetí moderního města byly závěry Athénské charty (1933) [17], která byla formulována na IV. kongresu CIAM pod vedením Le Corbusiera.

Athénská charta vyjadřuje zásady funkcionalistického pojetí města a byly zde definovány základní funkce města: bydlení, práce, rekreace, doprava.<sup>24)</sup> 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 Athénské 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. Zajímavé a domnívám se, že dodnes nedocenené, jsou koncepce „dynamického“ města Nikolaje Ladovského, která zajímavým způsobem spojuje princip koncentrického a pásmového systému. 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**  
(Voženílek, J.: Vývoj urbanismu, str. 178, ČVUT Praha, 1979)

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.

Ve čtyřicátých letech jsou dále rozvíjeny koncepce lineárního města a jejich systémů „Plán přestavby Londýna“ – Ludwig Hilberseimer (1941), skupina MARS (1942); „Plán pro město“ – José Sert (1943); optimální formy sídlišť – škola W. Gropia a M. Wagnera (1943).

### Poválečný rozvoj měst

Druhá 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.

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 nebyla obnovena zcela přesně. V socialistických zemích byla naopak často volena forma přesné obnovy původní struktury města.

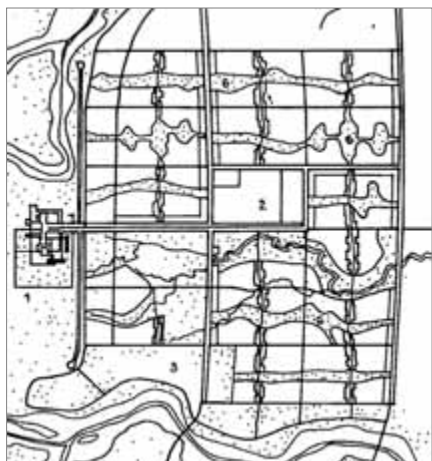
23) V roce 1928 byla ve Švýcarsku založena organizace „Mezinárodní kongresy moderní architektury“ známé pod francouzskou zkratkou názvu – CIAM.

24) Takto formulované funkce města byly zmiňovány již před Athénskou chartou, v ní však byly poprvé jednoznačně definovány.

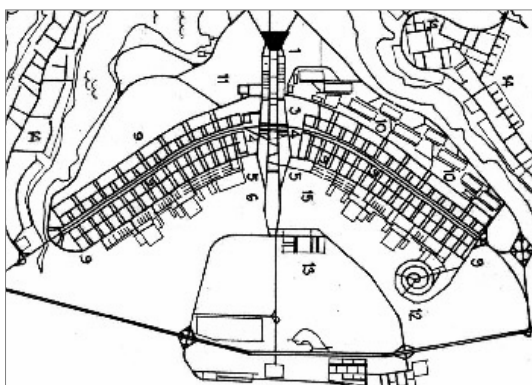


## Rozvoj měst a osídlení v druhé polovině 20. století

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 (Čandigár, Brasília); na významu nabývá rekonstrukce a obnova sídel [33]. Roste dále doprava, která začíná působit ve vysoce urbanizovaných oblastech provozní a ekologické problémy.



**Obr. 9 Le Corbusier – Čandigár, 1952**  
(Boesiger, W. – Girsberger, H.:  
Le Corbusier 1910 – 65, str. 195.  
T + H London, 1967)



**Obr. 10 Costa – Brasília, 1956**  
(Haas, F.: Architektura 20. století, str. 369,  
SPN, Praha, 1983)

Sídliště, která po druhé světové válce vznikají, jsou koncipována v duchu Athénské charty, často s důrazem na dopravní řešení a bezkoliznost provozu, se zahuštěním (hlavně výškovým) v hlavních provozních trasách.

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

V období šedesátých let vrcholil další vlna technického rozvoje, který přináší technologický rozvoj s novými znaky.<sup>25)</sup> Lidstvo dosáhlo další úrovně technologické vyspělosti, která mu umožnila, vedle přínosných efektů, působit i nevratné změny ekologického systému. V tomto období vrcholil 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 fantastické.<sup>26)</sup> Futuristické projekty šedesátých let, odtržené od reality, předznamenaly dnešní představy kyberprostoru.

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

Na tyto okolnosti upozorňoval již Římský klub na počátku padesátých let.<sup>27)</sup> 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 projevovat 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 nutností.<sup>28)</sup>

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. Byly vytvářeny pouze fungující zóny bez

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

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

27) Římský klub – aktivita, která se zabývala perspektivami budoucího vývoje světa – založen ve Vídni v roce 1949. Vůdčí osobností skupiny byl 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].

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

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 dopravy 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 patrná snaha zklidňovat dopravu hlavně obytného území vytvářením pěších zón, dopravních okrsků apod.<sup>29)</sup>

Významným momentem v utváření forem městské struktury byla přestavba berlínské čtvrti Rolberg v roce 1963. Západní Berlín neměl možnosti extenzivního růstu, musely být proto prováděny pouze promyšlené přestavby zhodnocující potenciál města při snaze o optimální využití území. Ve čtvrti Rolberg byly po mnoha desetiletích opět navrženy obytné bloky, jasně vymezující 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 uvnitř umístěných zařízení škodících obytnému prostředí,
- typologicky a hygienicky citlivá náročí byla řešena jejich zkosením,
- veřejné venkovní prostory byly řešeny s dopravním zklidněním.

Od sedmdesátých let můžeme sledovat 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 pro-

sazovány 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.

## SOUDOBÉ 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 (snížování 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%).<sup>30)</sup> 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 a je předmětem úvah o regulování růstu měst nebo posílení svébytnosti jeho částí [28].

29) Jedná se o tzv. environmentální okrsky, po jejichž obvodě probíhá průjezdná kapacitní doprava, uvnitř je pak pouze doprava cílová, s nejrůznějšími možnostmi zklidnění.

30) 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.

Hlavním posláním města je jeho sídelní a výrobní (produkční) funkce [5, 24]. Sídelní funkce pozůstává z bydle- ní a jeho doprovodných funkcí: vybavení (komerční, kultur- ně-společenské, zdravotnické, vzdělávací, rekreační a rela- xační), 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 hlav- ní fáze:

- předindustriální město – středověké město, města v ze- mích nedotčených industrializací, těžiště v naturálním hospodářství,
- industriální město – město období industrializace, těžiště zaměstnanosti v sekundě,
- postindustriální město – město postindustriálního období, těžiště zaměstnanosti v terciéru a kvartéru.

Dnešní město<sup>31)</sup> 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 zaměstna- nosti 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 pro- středí města, jde rovněž o aktivnější zapojení obyvatel do ozdravného a revitalizačního procesu. Z řady významných aktivit mohu uvést alespoň některé. Mezi závažné patří hnutí „Public Spaces“, které se zabývá tvorbou, revitalizací a obno- vou veřejných prostranství jako jednoho z výrazných faktorů kvality a obytnosti městského prostředí [10, 11]. Aktivita „Zdravé město“ je soustředěna na otázky zdravého, nezávad- něho a hygienického prostředí [1]. Snaha o zlepšení kvality městského prostředí bývá spojena s obnovou a využitím tra- dičních hodnot města [2, 22, 31, 32, 36]. Nová města vznika- jí ojediněle,<sup>32)</sup> v tomto období jsou to spíše nové městské sou- bory (obytné, veřejné apod.). Jednou z největších a nejrozsáh-

lejších realizací přelomu tisíciletí je proměna znovu spojené- ho Berlína v nové hlavní město Německa.

Dá se říci, že v současné době ovlivňují rozvoj měst a osíd- lení 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, tech- nickým pokrokem, kulturou a urbanizací,
- globalizace – vysoký stupeň sepětí světové ekonomiky, výroby a produkce spolu s rostoucí mobilitou a informač- ní expanzí,
- rostoucí (globální) devastace životního prostředí, ekono- mické 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, akcep- tování přírodních prvků, péče o obraz města a úroveň měst- ského prostředí a v neposlední řadě i formující se pojetí evropského města.<sup>33)</sup> V rámci kooperace evropských států – především v rámci EU, ale i mimo ni – vznikla řada materi- álů, které se zabývají jak základními problémy rozvoje evropského území, tak koncepčními otázkami rozvoje měst [6, 7, 8, 9, 17]. Mezi materiály mimořádného významu patří (vedle Evropské charty prostorového plánování, Torremolin- ské charty a Evropské charty měst) Aalborská charta z roku 1994, která definuje zásady trvale udržitelného rozvoje sídel.

Myšlenky a závěry těchto materiálů jsou cenným pokla- dem pro koncepci a koordinaci národních politik územního rozvoje a strategie dalšího rozvoje měst.

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

- problémy urbanistického rozvoje,
- procesy urbanizace a suburbanizace velkých měst, exten- zivní perimetrální narůstání sídel,
- růst prostorových standardů (bydlení),
- enormní nárůst dopravy,
- zhoršování životního prostředí, úbytek zeleně,
- stárnutí stavebních fondů (zvláště nových technologií).

31) V kontextu je myšleno současné evropské město.

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

33) Evropská urbanistická charta.



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

### Regionální město

Tato teorie byla uplatněna F. 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 dimenzí<sup>34)</sup> 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.

### 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.

*prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.*

*Ústav teorie urbanismu*

*FA VUT Brno*

## SEZNAM LITERATURY

- [1] Barton H. – Tsourou, C.: *Healthy urban planning*, Spoon Press, New York, 2001
- [2] Boeminghaus, D.: *Fusgängerzonen*, 1992
- [3] Cameron, J. T.: *East Kilbride, East Kilbride*, 1996
- [4] Clark, G.: *Prehistorie světa, Pyramida*, Praha, 1973
- [5] Gřegoričik, 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*, vydavateľstvá SAV, Bratislava, 1970
- [15] Hruška, E.: *Vývoj stavby miest*, vydavateľstvá SAV, Bratislava, 1961
- [16] Hruška, J.: *Hledání soudobého města*, Praha, 1973
- [17] Hruška, J.: *Charty moderního urbanismu*, Praha, 2002
- [18] Hruška, J.: *Slovník soudobého urbanismu*, Odeon, Praha, 1977
- [19] Hruška, J.: *Teorie města*, Praha, 1965
- [20] Hruška, J. – Zajíc, J.: *Vývoj urbanismu I.*, Vydavatelství ČVUT, Praha, 1996
- [21] Hruška, 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 architektura 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. – Meadows, 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*, Scriptorium, 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



**Moderní urbanistické koncepce (Vývoj urbanistických koncepcí)**  
**Jan Koutný**

**Vydal:**  
Ústav územního rozvoje jako přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj – číslo 6/2004  
© ÚÚR Jakubské náměstí 3, 601 00 Brno

**Redakce:**  
Tamara Blatová

**Sazba:**  
© ARTAX, a.s., Žabovřeská 16, 616 00 Brno

**Tisk:**  
Graphical spol. s r. o., Sladovnická 4, 620 00 Brno  
**1. vydání, Brno 2004**