Město zítřka a jeho plánování (1929)

Stávající přetížení centra musí být odstraněno.

Použití technické analýzy a architektonické syntézy mi umožnilo sestavit plán současného města pro tři miliony obyvatel. Výsledek mé práce byl představen v listopadu 1922 na podzimním Salonu v Paříži. Byl přivítán poněkud strnule; šok z překvapení vyvolal v některých kruzích pobouření a v jiných nadšení. Řešení, které jsem navrhl, bylo drsné a zcela nekompromisní. Plány nedoprovázely žádné vysvětlivky a každý – želbohu – neumí plán přečíst. Snad jsem měl být neustále přímo na místě, abych mohl odpovídat na základní otázky tryskající ze samých hlubin lidského cítění. Takové otázky vyjadřují hluboký zájem a nemají zůstat nezodpovězeny. Když mělo později dojít k napsání této knihy – knihy, v níž jsem mohl zformulovat nové principy urbanismu –, rozhodl jsem se, že *nejprve* najdu odpovědi na tyto základní otázky. Použil jsem dva druhy argumentace: za prvé, lidské argumenty, které ve své podstatě vyvěrají z naší mysli nebo srdce nebo fyziologie našich vjemů; za druhé, historické a statistické argumenty. Takto jsem se tedy mohl držet toho základního a přitom být pánem prostředí, v němž se toto všechno odehrává.

V tomto směru doufám, že budu schopen pomoci čtenáři učinit kroky, jejichž prostřednictvím může dosáhnout jistého a pevného stanoviska. Takže když rozložím své plány, mohu mít šťastnou jistotu, že jeho překvapení už nebude šokem a jeho obavy nevyvolají paniku.

[...]

Současné město pro tři miliony obyvatel

Podobně jako badatel v laboratoři jsem se vyvaroval všech zvláštních případů a všeho, co může být náhodné, a zaujal jsem ideální místo, z kterého začnu. Mým cílem nebylo ignorovat stávající stav věcí, nýbrž *formulací teoreticky dokonalého modelu dospět k základním principům moderního urbanismu.* Takové základní principy, jsou-li opravdové, mohou sloužit jako kostra libovolného systému moderního urbanismu; budou *pravidly*, podle nichž se rozvoj bude ubírat. Pak budeme v situaci, kdy budeme moci uvažovat jakýkoli specifický případ: ať už Paříž, Londýn, Berlín, New York nebo nějaké malé město. Poté, na základě toho, co jsme se dozvěděli, můžeme převzít řízení a rozhodnout, jakým směrem bude blížící se bitva vedena. Neboť přání přestavět jakékoli město moderním způsobem znamená jít do veliké bitvy. Umíte si představit, že by někdo šel do boje a přitom nevěděl, zač bojuje? A přesto se to děje. Úřady jsou nuceny něco udělat, takže navlečou policii bílé rukávy, nebo ji posadí na koně, vymyslí zvukové signály a semafory, navrhnou postavit přes ulice mimoúrovňové přechody nebo pod ulice pohyblivé chodníky; navrhne se více zahradních měst, nebo se rozhodne rušit tramvaje, a tak dále. A k těmto rozhodnutím se dospívá v jakémsi šíleném spěchu, aby se divoké zvíře udrželo na řetězu. Tím zvířetem je velkoměsto. Je nekonečně silnější než všechna tato opatření. A právě se začíná probouzet. Co nám přinese zítřek, s čím se budeme muset vyrovnávat?

Musíme mít nějaká pravidla chování.

Musíme mít základní principy moderního urbanismu.

Místo

Rovné místo je ideálním místem pro současné město (obr. str. 17). Ve všech těch místech, kde dochází k přehuštění dopravy, rovné místo poskytuje možnost tento problém normálně řešit. Tam, kde je dopravy méně, jsou výškové rozdíly méně závažné.

Řeka teče daleko od města. Řeka je jakousi tekutou železnicí, nákladovým nádražím a překladištěm. Ve slušném domě neprochází schodiště pro služebnictvo přijímacím

salonem – i když je služebná okouzlující (nebo když pohled na loďky těší oko chodce opřeného o zábradlí).

Obyvatelstvo

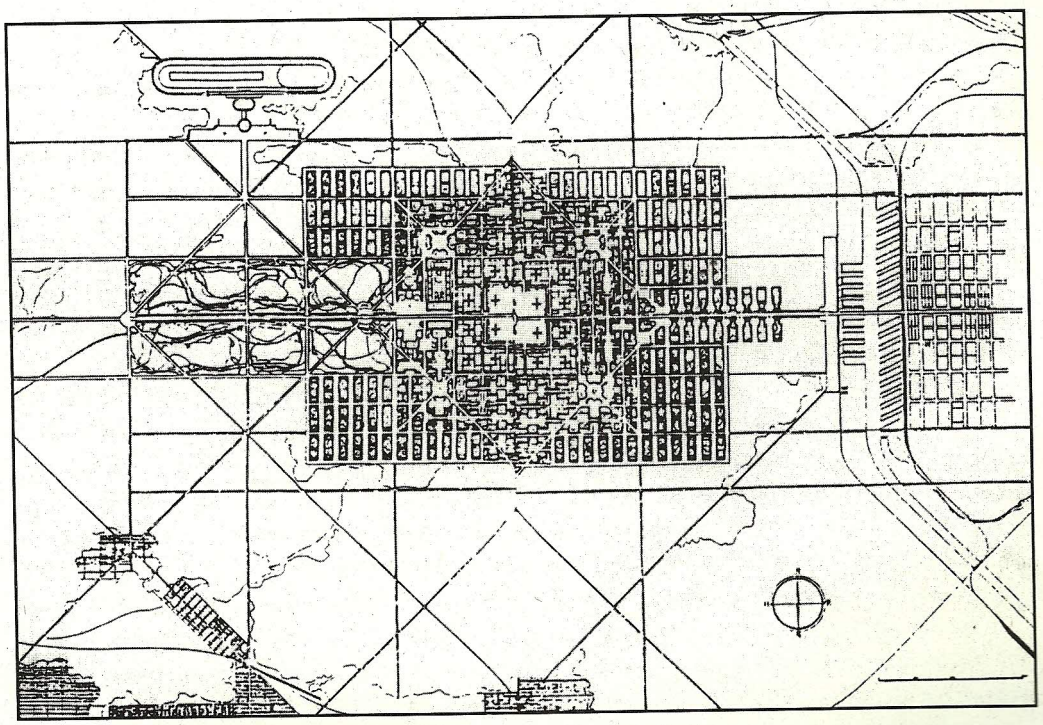
To sestává z obyvatel vlastního města, z obyvatel předměstí a z obyvatel smíšeného typu.

(a) Obyvatelé vlastního města: ti, kdo v něm pracují a bydlí.

(b) Obyvatelé předměstí jsou ti, kdo pracují ve vnější průmyslové zóně a kdo do města nepřicházejí: bydlí v zahradních městech.

(c) Obyvatelé smíšeného typu jsou ti, kdo pracují v obchodních částech města, ale své rodiny mají v zahradních městech.

Klasifikovat toto rozdělení (a tak umožnit proměnu takto přijatých typů) znamená poprat se s nejzávažnějším problémem urbanismu, neboť taková klasifikace by určila území, jež by měla být k těmto třem složkám přiřazena, a vymezila jejich hranice. To by nám umožnilo formulovat a řešit následující problémy:



1 • *Město* jako obchodní a obytné centrum.

2 • *Průmyslové město* ve vztahu k *Zahradním městům* (tj. otázka dopravy).

3 • *Zahradní města* a *denní doprava* pracovníků.

Naším prvním požadavkem bude organismus, který je kompaktní, rychlý, živý a koncentrovaný: to je Město se svým dobře organizovaným centrem. Naším druhým požadavkem bude další organismus, pružný, rozsáhlý, elastický; to je *Zahradní město* na periferii. Mezi těmito dvěma organismy musíme *požadovat* naprosto nezbytné *zákonné ustanovení* chráněné zóny, jež umožní rozšiřování, a *rezervační zóny* lesů a polí, zásobárny čerstvého vzduchu.

Hustota obyvatelstva

Čím je hustota obyvatelstva ve městě vyšší, tím menší vzdálenosti je třeba překonávat. Z toho tedy plyne poučení, že musíme *zvýšit hustotu center našich měst, kde se odehrává obchod a podnikání.*

Plíce

Práce v našem moderním městě se den ode dne zintenzivňuje a její nároky ovlivňují náš nervový systém způsobem, který se stává stále nebezpečnějším. Moderní dřina vyžaduje klid a čerstvý vzduch, nikoli zatuchlý vzduch.

Dnešní města mohou svou hustotu zvýšit pouze na úkor volných prostranství, jež jsou plícemi města.

Musíme *zvětšit volná prostranství a zmenšit vzdálenosti, které je třeba urazit.* Střed města proto musí být konstruován *vertikálně.*

Obytné městské čtvrti nesmějí být již nadále stavěny podél „uličních chodeb" koridorových ulic, plných hluku a prachu a zbavených světla.

Je snadné stavět městská obydlí stranou ulic, bez malých vnitřních dvorků a s okny obrácenými do velkých parků; buď plánováním bydlení v odstupu od uliční čáry, nebo na „buněčném" principu.

Ulice

Dnešní ulice je stále ještě stará plocha „nikoho", která byla vydlážděna a pod kterou se vedou trasy podzemní dráhy.

Moderní ulice v pravém smyslu slova je nový typ organismu, jakési pokračování dílny města, sídlo mnoha složitých a jemných orgánů, jako jsou rozvody plynu, vody a elektřiny. Je zcela proti všem zákonům ekonomiky, bezpečnosti a zdravého rozumu tato důležitá servisní vedení zakopávat. Měla by být dosažitelná po celé své délce. Každé patro této dílny města bude mít svou vlastní zvláštní funkci. Má-li být tento typ ulice, který jsem nazval „dílnou", realizován, stane se předmětem výstavby stejně jako domy, které ji obvykle lemují, a mosty, které ji přenášejí přes údolí a řeky.

Moderní ulice by měla být mistrovským kouskem stavebnictví, a nikoli prací pro pomocné dělníky.

„Uliční chodba" by již neměla být tolerována, neboť otravuje domy, které ji lemují, a vede k výstavbě malých vnitřních dvorků neboli „studní".

Doprava

Dopravu lze klasifikovat snadněji než jiné věci.

Dnešní doprava není klasifikována – je jako dynamit nazdařbůh vržený do ulice, kde zabíjí chodce. Přesto *doprava neplní svou funkci.* Toto obětování chodců nevede nikam.

Jestliže dopravu klasifikujeme, dostaneme následující rozdělení:

(a) Těžká nákladní doprava.

(b) Lehčí nákladní doprava, tj. dodávkové vozy atd., které se pohybují na krátké vzdálenosti všemi směry.

(c) Rychlá doprava, která pokrývá velkou část města.

Je zapotřebí třech druhů silnic v úrovních nad sebou.

(a) Pod úrovní terénu bude ulice pro těžkou dopravu. Toto patro domů se bude skládat pouze z betonových sloupů a stěn a velkých volných prostranství mezi nimi, která budou tvořit jakási překladiště, kde se může těžká nákladní doprava nakládat a vykládat.

(b) V úrovni přízemí budov bude složitá a jemná síť běžných ulic, jimiž se bude doprava pohybovat ve všech libovolných směrech.

(c) Ze severu na jih a od východu na západ povedou dvě velké osy města – velké *hlavní silnice pro rychlou jednosměrnou dopravu* vybudované na ohromných železobetonových mostech, které budou 40 až 60 metrů široké a každých asi osm set metrů se na ně budou napojovat vedlejší silnice z přízemní úrovně pod nimi. Na tyto hlavní silnice bude tedy možné najet v kterémkoli místě, takže bude možné i nejvyššími rychlostmi projet městem a dostat se na předměstí bez nutnosti projíždět jakýmikoliv křižovatkami.

Počet stávajících ulic by měl být snížen o dvě třetiny. Počet křižovatek závisí přímo na počtu ulic a *křižovatky jsou nepřítelem dopravy*. Dnešní síť ulic byla fixována v dávných časech historie. Zvěčněním hranic nemovitého majetku se téměř bez výjimky zachovaly i ty nejnepatrnější stezky a stezičky dávné vesnice a staly se z nich ulice, a někdy dokonce i třída... Ve výsledku máme křižovatku každých padesát metrů, nebo dokonce každých dvacet či deset metrů. A to vede k nesmyslným dopravním zácpám, které všichni tak dobře známe.

Vzdálenost mezi dvěma autobusovými zastávkami nebo dvěma stanicemi metra nám skýtá potřebnou jednotku pro vzdálenost mezi ulicemi, ačkoli tato jednotka je podmíněna rychlostí vozidel a pěším výkonem chodců. Takže průměrná měrná jednotka asi 400 metrů by představovala normální oddělení ulic a tvořila standard pro městské vzdálenosti. Moje město je založeno na rastrovém systému s ulicemi každých 400 metrů, třebaže příležitostně jsou tyto vzdálenosti podrozděleny tak, že vytvářejí ulice každých 200 metrů.

Trojúrovňový systém odpovídá všem potřebám motorizované dopravy (nákladním automobilům, taxivozům, autobusům), protože zajišťuje rychlý a *pohyblivý* provoz.

Doprava pohybující se po pevných kolejích je ospravedlnitelná pouze tehdy, pokud má podobu konvoje převážejícího obrovský náklad; pak se stává jakýmsi rozšířením podzemní dráhy nebo vlaků příměstské dopravy. *Tramvaj nemá v srdci moderního města právo na existenci.*

Skládá-li se tedy město z čtvercových „bloků" o straně 400 metrů, dostaneme dílce asi o ploše 16 hektarů a hustota obyvatelstva se bude pohybovat od 6000 do 50 000* podle toho, zda budou „bloky" určeny pro komerční využití, či pro bydlení. Přirozenou věcí by tedy bylo nadále uplatňovat naši jednotku vzdálenosti tak, jak existuje v pařížském metru dnes (totiž 400 metrů), postavit stanici doprostřed každého „bloku".

Podél dvou velkých os města, dvě „patra" pod hlavními silnicemi pro rychlou dopravu povedou podzemní dráhy ke čtyřem nejvzdálenějším místům zahradních měst na předměstí a budou navazovat na metropolitní síť... V ještě nižší úrovni a opět podél těchto dvou hlavních os povedou jednosměrné smyčkové systémy pro příměstskou dopravu a pod nimi opět čtyři hlavní trasy sloužící spojení s venkovem v severním, jižním, východním a západním směru. Tyto hlavní trasy budou končit na Hlavním nádraží, nebo – ještě lépe – mohou být propojeny smyčkovým systémem.

Nádraží

Je zde pouze jedno nádraží. Jediným místem pro nádraží je střed města. Je pro něj přirozeným místem a není důvod umisťovat ho kamkoli jinam. Vlakové nádraží je hlavním dopravním uzlem.

Nádraží bude v podstatě podzemní budovou. Jeho střecha, která bude dvě patra nad přírodním terénem města, bude tvořit přistávací plochu pro aerotaxi. Tato přistávací plocha (propojená s hlavním letištěm v chráněné zóně) musí být v těsném kontaktu s podzemními dráhami, příměstskými trasami, hlavními tratěmi, hlavními silnicemi a administrativními službami, které jsou s tím vším spojené...

Plán města

Základní principy, jimiž se musíme řídit, jsou tyto:

1 • Musíme odstranit přetížení center našich měst.
2 • Musíme zvýšit jejich hustotu.
3 • Musíme rozšířit prostředky pohybu.
4 • Musíme zvětšit parky a volná prostranství.

V samém středu máme *nádraží* s přistávací plochou pro aerotaxi.

---

* Snad se jedná o počty obyvatel jednotlivých „bloků", což by zhruba odpovídalo dále uváděným hustotám (pozn. edit.)

V severojižním a východozápadním směru máme *hlavní silnice* pro rychlou dopravu, které tvoří vyvýšené vozovky 40 metrů široké.

U paty mrakodrapů a všude kolem nich máme velké volné prostranství 2400 metrů na 1500 metrů, které dohromady tvoří plochu 3 600 000 čtverečných metrů, kterou zabírají zahrady, parky a třídy. V těchto parcích, u paty mrakodrapů a kolem nich budou restaurace a kavárny, luxusní obchody, umístěné v budovách s ustupujícími terasami: zde budou také divadla, sály a tak dále; a zde parkoviště, resp. parkovací přístřešky.

Mrakodrapy jsou navrženy čistě pro obchodní účely.

Vlevo máme velké veřejné budovy, muzea, městské a správní úřady. Ještě dále vlevo máme „Park" (který je k dispozici pro další logický rozvoj srdce města).

Vpravo, na ploše přeťaté jedním ramenem hlavních silnic, máme skladiště a průmyslové čtvrti s jejich nákladovými nádražími.

Všude kolem města je *chráněná zóna* lesů a zelených ploch.

Dále za nimi jsou *zahradní města*, která kolem dokola tvoří široký pás.

Přímo uprostřed toho všeho potom máme *Hlavní nádraží*, které sestává z následujících prvků:

(a) Přistávací plocha o rozloze 200 000 čtverečných metrů.
(b) Mezipatro neboli mezanin; v této úrovni jsou nadzemní komunikace pro rychlou motorizovanou dopravu: jediná křižovatka je kruhový objezd.
(c) Přízemí, kde jsou vstupní haly a pokladny pro podzemní dráhu, příměstské trasy, hlavní tratě a leteckou dopravu.
(d) „Suterén": zde jsou podzemní dráhy, které obsluhují město a hlavní silnice.
(e) „Spodní suterén": zde jsou příměstské trasy vedoucí po jednosměrné smyčce.
(f) „Druhý spodní suterén": zde jsou hlavní trati (vedoucí na sever, jih, východ a západ).

Město

Zde máme čtyřiadvacet mrakodrapů, z nichž každý je schopen pojmout 10 000 až 50 000 zaměstnanců: to je obchodní a hotelová část atd. a čítá 400 000 až 600 000 uživatelů.

Obytné bloky čítají 600 000 obyvatel. Zahradní města zahrnují dalších 2 000 000 obyvatel či více. Na velkém ústředním volném prostranství jsou kavárny, restaurace, luxusní obchody, různé haly, velkolepé fórum stupňovitě sestupující dolů do ohromných parků, které je obklopují, a celé uspořádání je přehlídkou řádu a vitality.

Hustota obyvatelstva

(a) Mrakodrap: 3000 obyvatel na 1 hektar.
(b) Obytné bloky odsunuté od sebe: 300 obyvatel na 1 hektar. Toto jsou luxusní obydlí.
(c) Obytné bloky založené na „buněčném" systému s podobným počtem obyvatel.

Tato vysoká hustota nám skýtá potřebné zkrácení vzdáleností a zabezpečuje rychlé spojení.

Poznámka. Průměrná hustota na 1 hektar v srdci Paříže je 370 a Londýna 160; v přelidněných čtvrtích Paříže je to 530 a Londýna 420.

Volná prostranství

Z území (a) je 95 procent plochy volné (náměstí, restaurace, divadla).
Z území (b) je 85 procent plochy volné (zahrady, hřiště).
Z území (c) je 48 procent plochy volné (zahrady, hřiště).

Vzdělávací a občanská centra, univerzity, muzea umění a průmyslu, veřejné služby, radnice

„Anglický park". (Sem se město může v případě potřeby rozšířit.)
Sportoviště: Dráha pro automobilové závody, Dostihová dráha, Stadion, Plavecké bazény, atd.

Chráněná zóna (která bude majetkem města) s letištěm

Zóna, v níž bude veškerá výstavba zakázána; bude rezervována pro růst města podle rozhodnutí městské správy: bude zahrnovat lesy, pole a sportoviště. Vytváření „chráněné zóny" neustálým skupováním drobných pozemků v bezprostředním okolí města je jedním z nejdůležitějších a nejnaléhavějších úkolů, které může městská správa sledovat. Ve výsledku to bude představovat desetinásobné zhodnocení vloženého kapitálu.

Průmyslové čtvrti: typy použitých budov

Pro obchod: šedesátipatrové mrakodrapy bez „vnitřních studní" neboli dvorů...

Obytné budovy odsazené od ulic a s šesti dvojitými patry (mezonety), opět bez vnitřních dvorů: byty po obou stranách s vyhlídkou do rozlehlých parků.

Obytné budovy na „buněčném" principu s „visutými zahradami" s vyhlídkou do rozlehlých parků, opět bez vnitřních studní. Toto jsou „hotelové byty" nejmodernějšího typu.

Zahradní města: jejich estetika, ekonomika, dokonalost a moderní vzhled

K vyjádření potřeb zítřka stačí jednoduchá věta: MUSÍME STAVĚT V OTEVŘENÉ OSNOVĚ. Půdorysné uspořádání musí být čistě geometrické do všech důsledků.

[...]

Dnešní město umírá, protože není geometrické. Stavět v otevřené osnově bude znamenat nahradit naše současná nahodilá uspořádání, *jež jsou vším, co dnes máme, jednotným* rozvržením. Pokud to neuděláme, *není pro nás spásy.*

Výsledkem skutečně geometrického rozvržení je *opakování.* Výsledkem opakování je *standard*, dokonalá forma (tj. vytvoření standardních typů). Geometrické rozvržení znamená, že svou úlohu sehrají matematici. Neexistuje žádný prvotřídní lidský výtvor, v jehož základu by nestála geometrie. Ta tkví v samé podstatě Architektury. Abychom do stavby města zavedli jednotu, musíme *výstavbu industrializovat.* Stavění je jediná ekonomická aktivita, která industrializaci až dosud odolávala. Tak unikla pronikání pokroku, což způsobuje, že náklady na výstavbu jsou stále ještě abnormálně vysoké.

Z profesionálního hlediska se architekt stal pokřiveným tvorem. Naučil se milovat nepravidelné dispozice a tvrdí o nich, že ho inspirují k originálním nápadům, jak s nimi naložit. Samozřejmě, že se mýlí. Neboť jediná výstavba, kterou lze v dnešní době uskutečnit, musí být buď pro bohaté, nebo se staví se ztrátou (jako, například, v případě projektů výstavby obecních bytů), jinak se stavby odbývají a obyvatel je tak okrádán o veškerý komfort. Automobil, jenž je možný díky masové výrobě, je mistrovským dílem pohodlí, přesnosti, vyváženosti a dobrého vkusu. Dům postavený „na míru" (na „zajímavém" pozemku) je mistrovským kouskem nesouladu – nestvůrnou věcí.

Kdyby se stavitelský stav přeorganizoval v duchu standardizace a masové výroby, mohli bychom mít zástupy dělníků stejně bystrých a inteligentních jako mechanici.

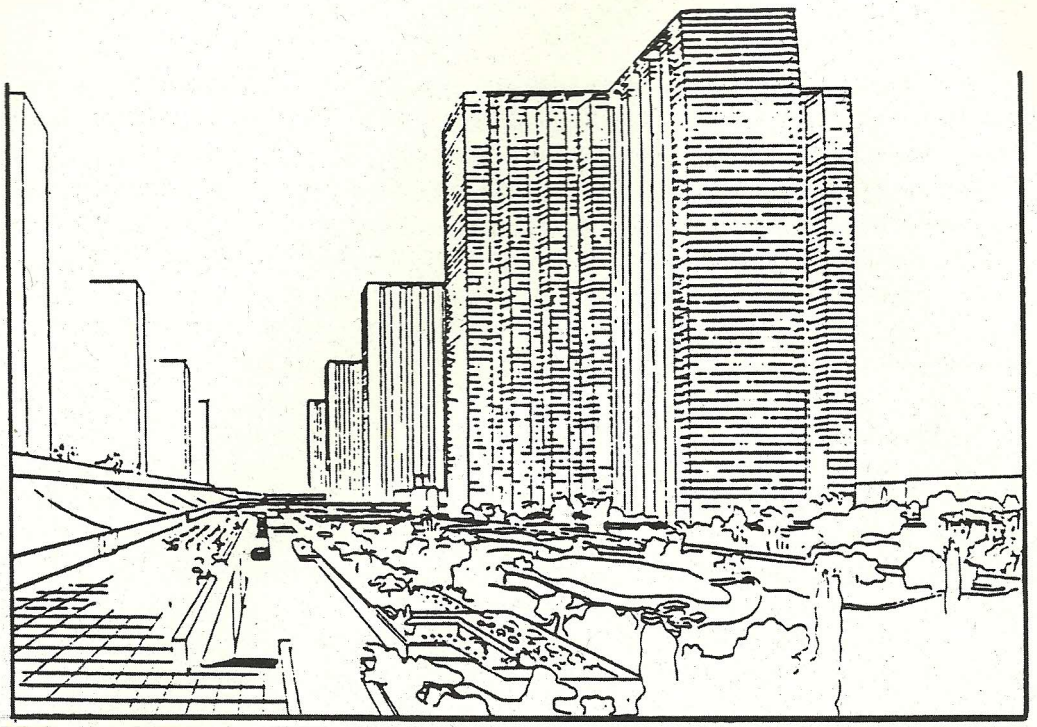
Profese mechanika se zrodila teprve před dvaceti lety, a přesto už tvoří nejvyšší kastu pracujícího světa.

Zednická profese je tu... odnepaměti! Zedník dupe nohama a tříská kladivem. Všechno kolem sebe rozmlátí a svěřené zařízení se v jeho rukou rozpadne na kusy po několika měsících. Zedničina se musí ukáznit tím, že se stane součástí přísné a přesné mašinerie industrializovaného stavitelského stavu.

Stavební náklady klesnou v poměru 10 : 2.

Mzdy dělníků budou spadat do určitých kategorií; každému podle jeho zásluh a odvedené služby.

„Zajímavý" čili nepravidelný pozemek vysává všechny tvůrčí schopnosti architekta a vyčerpává ho. Výsledek je stejně pochybený jako pozemek: šišaté zpotvořeniny; speciální řešení, které může potěšit zase jen jiné specialisty.



Musíme stavět *v otevřené osnově*: uvnitř města i kolem něj.

Pak, až se propracujeme všemi nezbytnými technickými stupni a budeme používat absolutní EKONOMIKU, budeme moci vychutnat intenzivní rozkoš tvůrčího umění, jež se zakládá na geometrii.

Město a jeho estetika

(Plán města, který je zde předkládán, je přímým důsledkem čistě geometrických úvah.)

Vše je inspirováno novou jednotkou *ve velkém měřítku* (400 metrů). Třebaže uspořádání ulic do rastru po každých 400 (někdy 200) metrech je jednotné (v důsledku čehož se člověk snadno orientuje), žádné dvě ulice nejsou v žádném případě stejné. Zde, ve vznešené kontrapunktické symfonii, přicházejí na scénu síly geometrie.

Předpokládejme, že do města vjíždíme přes Velký park. Náš rychlý vůz projíždí po speciální vyvýšené automobilové komunikaci mezi majestátními mrakodrapy: jak se přibližujeme, proti obloze vidíme opakování čtyřiadvaceti mrakodrapů; po naší levici a pravici na okraji každého jednotlivého území jsou městské a administrativní budovy; a prostor uzavírají muzea a univerzitní budovy.

Pak se náhle ocitneme u paty prvního mrakodrapu. Zde nemáme ubohý záblesk slunečního svitu, který tak bídně osvětluje ponuré ulice New Yorku, ale nesmírný prostor. Celé město je Parkem. Terasy se vypínají nad trávníky a do hájků. Nízké budovy horizontálního typu vedou oko pozorovatele do listoví stromů. Kde jsou teď nicotné *Prokuracie*? Zde je *město* se zástupy lidí žijících v míru a čistém vzduchu, zde je hluk ztlumen pod korunami zelených stromů. Chaos New Yorku je překonán. Zde, v záplavě světla, stojí moderní město.

Náš vůz opustil vyvýšenou komunikaci, zpomalil ze své stokilometrové rychlosti a poklidně projíždí obytnými čtvrtěmi. Odstup a zalomení stavební čáry dovolují rozsáhlé architektonické perspektivy. Jsou zde zahrady, hřiště a sportoviště. A všude, kam jen oko dohlédne, je obloha. Proti ní se jasně rýsují čtverhranné siluety terasovitých střech rámované zelení visutých zahrad. Jednotnost bloků tvořících obraz staví do ostrého světla pevné linie, na nichž je do dáli sahající hmota vystavěna. Mrakodrapy, jejichž obrysy tlumí vzdálenost, vypínají své ohromné geometrické fasády ze skla, v nichž se odráží modrá nádhera nebes. Úchvatný pocit. Nesmírné, avšak zářivé barvy spektra.

A v každém směru máme jinou podívanou: náš „rastr" je založen na modulu 400 metrů, ale je podivuhodně modifikován architektonickými prostředky! (Zalamované bloky zástavby vytvářejí kontrapunkt, na modulu 600 x 400.)

Cestovatel v letadle, přilétající řekněme z Konstantinopole nebo Pekingu, náhle spatří, jak se mezi mihotavými čarami řek a skvrnami lesů objevuje jasný otisk, kterým se vyznačuje město vyrostlé v souladu s lidským duchem: pečeť práce lidského mozku.

Jak padá soumrak, skleněné mrakodrapy jako by hořely.

Toto není žádný nebezpečný futurismus, žádný literární dynamit bezohledně vržený na diváka. Je to podívaná uspořádaná Architekturou, jež využívá plastických prostředků k modulaci objemů viděných ve světle.

Město stvořené k rychlosti je stvořeno k úspěchu.