

MEZIVÁLEČNÉ PLÁNOVÁNÍ

Funkcionalistické město

Pojem funkcionalismu zavedla urbanistické avantgarda v souvislosti s požadavkem na účelné řešení staveb, které měly co nejlépe sloužit svému určení z hlediska provozních. V prostředí měst jde tedy o co nejúčelnější provozní uspořádání městské struktury zbavené estetických či jiných uměleckých aspektů (z hlediska provozu byly účelně upořádány např. kláštery či středověká města).

V roce 1928 byla založena organizace *Mezinárodní kongres moderní architektury* (zkratka CIAM), které ve stručném programovém prohlášení mj. obsahově re-definovala pojem urbanismus. Podle CIAM měl urbanismus sledovat 3 základní funkce:

1. bydlení
2. práce
3. oddech

a jeho předmětem/nástroji se měly stát využití území, organizace dopravy a legislativa. Dle prohlášení CIAM by měla roztržštěná držba pozemků daná trhem a spekulacemi nahrazena pozemkovou ekonomikou a účelným prostorovým uspořádáním.

V průběhu následujících let jednotlivé kongresy CIAM odmítly tradiční podoby městské zástavby v podobě uzavřených bloků a koridorových ulic a preferovaly geometrické zastavení v podobě volně stojících domů.

Přelomovým momentem byl kongres CIAM v Athénách v roce 1933 s tématem Funkční město. Podle vzoru územního plánu Amsterdamu zde byly mj. prezentovány podobné dokumentace 33 měst. Pojem funkční město byl vymezen tím, že forma města je určována primárními funkcemi (bydlením, prací a rekreací, včetně dopravy jako spojujícího prvku).

Výsledným dokumentem Kongresu byla Zjištění, v současnosti známá jako *Athénská charta*. Charta de facto rozvinula původní teze CIAM – odmítla způsob výstavby průmyslových měst 19. století, ve kterých docházelo k smíšení jednotlivých funkcí a nabídla koncept segregovaných funkčních zón. Tato myšlenka striktní funkční separace však v praxi vyvolávala nadměrné dopravní proudy, jež ve svém důsledku vedly k mnohem větší degradaci kvality městského prostředí než vznikala při funkčním mixu.

Teze Athénské charty se nicméně uplatnily při obnově evropských měst po 2. světové válce, kdy při masové výstavbě přišly ke slovu monofunkční obytné zóny, automobilové tepny namísto ulic a jednotné zastavovací systémy.

Funkcionalistické Brno

Urbanisticky pojatý funkcionalismus se v Brně projevil realizací vybraných obytných celků popírajících tradiční blokové schéma výstavby – tedy celků v podstatě sídlištního charakteru. Sem patří kolonie v Brně-Zábrdovicích (1925), obytný soubor na ulici Tábor (20. – 30. léta), Skácelova ulice v Králově Poli, Vaňkovo náměstí v Masarykově čtvrti, Rennská ve Štýřicích.

Specifickou byla výstavba kolonie funkcionalistických vilových domů Nový dům v Brně Žabovřeskách vznikající jako součást Výstavy soudobé kultury v Československu v roce 1928. Jedinou, nicméně značně rozlehlou funkcionalistickou čtvrtí v Brně se stala Masarykova čtvrť.

Meziválečné plánování

Na přelomu 19. a 20. století disponovalo pouze málo uceleným územním plánem – města si zpracovávala pouze asanační plány městských jader či regulační plány nově vznikajících předměstí. Tyto plány byly zaměřeny spíše na technické řešení nové zástavby (hlavní roli zde většinou hrál městský geometr), nežli na řešení funkčních a prostorových aspektů. Soustavná urbanistická činnost se rozvinula v řadě měst spíše až v meziválečném období, v některých městech (např. New York) byla iniciována a nesena dokonce soukromými společnostmi. Pouze malý zlomek z těchto plánů vzniklých před 2. světovou válkou byl ovšem realizován – výjimkou může být např. Amsterdam, který v roce 1934 zpracoval moderní územní plán přinášející koncept velkých kompaktních sídlišť (přetrvávající v amsterdamské bytové výstavbě po dlouhou dobu).

V českém prostředí měla Praha v meziválečném období velmi dobrou úroveň urbanistického plánování. Celkový regulační plán Prahy byl dokončen v roce 1929 a později byl doplňován dopravními plány (včetně projektu metra) i urbanistickou koncepcí celého pražského regionu.

Dalším příkladem moderního územního plánu v našich podmínkách může např. plán Hradce Králové Josefa Gočára.

Meziválečné plánování v ČSR – příklad urbanistického vývoje Brna v období I. republiky

Vznik Československé republiky znamenal pro město Brno zasazení do zcela odlišných politických a geografických realit. Z důvodů národnostních a politických byly omezeny (zpočátku ne příliš zásadně) vztahy s Vídní. Odlišná poválečná hospodářská dynamika Rakouska a ČSR, znamenala zřetelné utlumení ekonomických kontaktů, ztrátu rakouských trhů, odrazila se však také na relativní stagnaci Vídně v kontrastu k rozvíjejícímu se Brnu.

Období mezi lety 1910 a 1930 je etapou silného relativního populačního růstu brněnské aglomerace. Ten se od poloviny 20. let odrážel mj. i v zintenzivnění bytové výstavby trvajícím do vypuknutí hospodářské krize v roce 1933. Živelnost nové bytové výstavby byla alespoň částečně zmírňována zákonem na podporu stavebního ruchu z roku 1921, kdy jako hlavní stavebníci začalo vystupovat město Brno, průmyslové a obchodní společnosti a bytová družstva.

V roce 1919 proběhla další fáze integrace 19 obcí v rámci tzv. Velkého Brna a posléze i k vytvoření stabilní správní organizace města. Nová centrální poloha Brna v rámci státního útvaru a budování nových kontaktů východním směrem (zejména vůči Bratislavě) byly nejvýraznějšími rysy širší regionální situace v období I. republiky.

V Brně na počátku I. republiky vykristalizovala řada problémů vyplývajících z jen zčásti řízeného územního rozvoje let minulých. Šlo především o vyřešení bytové otázky zhoršované rostoucí migrační atraktivitou města.

Hned v období po roce 1918 byly v Brně vyhlášeny pouze dílčí regulační soutěže (např. budovy lékařské fakulty na Žlutém kopci) – vývoj tak byl usměrňován pouze na základě částečných regulačních plánů městských čtvrtí, náměstí či ulic.

Určitou reflexí koncepce zahradních měst se staly části Úřednické (Masarykovy) čtvrti a dále vybrané okrsky např. v Pisárkách či Černých Polích. Tento typ zástavby se stal charakteristickým pro novou předměstskou výstavbu. Ve 20. letech se ovšem tento přístup stal kritizovaným – koncept zahradního města neřešil problém nevyhovujícího centra a vztahy průmyslových a obytných čtvrtí.

V roce 1923 byl založen *regulační poradní sbor* – jeho nejdůležitějším posláním bylo situační a výškopisné zmapování většiny obcí připojených v roce 1919 k Velkému Brnu. V roce 1924 byla vypsána ideová soutěž na regulaci vnitřního Brna. Soutěž se měla soustředit především na komunikační problémy při zachování půdorysu vnitřního města. Výsledek soutěž nebyl uspokojivý a to především z důvodu otázky vyřešení železničního uzlu Brno. Otázka přesunu osobního nádraží se tak do popředí řešené problematiky.

Nová soutěž tedy měla vyřešit otázku nádraží a celkové rekonstrukce související železniční sítě, dále pak uspokojivé vytyčení obytných a průmyslových oblastí a umístění veřejných staveb.

Vybrané témata soutěže vyhlášené v roce 1926 lze podrobněji charakterizovat takto:

- ▶ přetížení radiálních silničních komunikací, nedostatečné tangenciální spojení obcí Velkého Brna;
- ▶ neúnosná situace městské hromadné (tj. tramvajové) dopravy, potřeba vyloučení tramvajové dopravy z vnitřního města;
- ▶ potřeba napojení Brna na labsko-odersko-dunajský průplav, nutnost zaklenutí Ponávky;
- ▶ nevyhovující kanalizační síť, kanalizačně nepokrytá předměstí, nutnost vytvoření nové centrální čistírny odpadních vod jižně od Brna na soutoku Svatky a Svitavy, výhledové hledání nového vodního zdroje vedle březovského a kamenomlýnského vodovodu;
- ▶ nutnost decentralizace města, snížení hustoty zalidnění (500 osob/ha ve vnitřním městě, 200 v zastavěném předměstí a 100 na periferii), rozumná preference činžovní výstavby, omezení pohybu obyvatelstva z centrálních částí měst, omezení nekontrolované suburbanizace – vytyčování souvisle zastavovatelných území, výšková regulace zástavby;
- ▶ nutnost relativní decentralizace průmyslu.

Soutěž z roku 1926 dosáhla již vyšší kvality výsledků. Nejvýše byl oceněn návrh architektů Fuchse, Peňáze a Sklenáře nazvaný Tangenta, který předpokládal podstatné rozšíření městského centra posunutím osobního nádraží. Komunikační páteří měl být široký bulvár vycházející z oblasti stávajícího nádraží jižním směrem a několik odlehčovacích komunikací – šlo o co nejdůslednější vyloučení průběžné

dopravy z vnitřního města. Mezi předměstskými obcemi byly navrženy nové obytné čtvrti využívající starou a novou výstavbu.

Plán již uplatňoval principy ranného funkcionalismu (oddělování bydlení od výroby, pravidelná síť obytných bloků) a v prostorovém vývoji Brna představoval významný, byť teoretický předěl. K otázce tzv. Jižního Centra se vrátil B. Fuchs s J. Kumpoštem v roce 1932, kdy navrhli řetězec sídlišť podél silnice do Hodonína (jeden z prvních příkladů regionální plánování – local/regional planning).

POVÁLEČNÉ EVROPSKÉ PLÁNOVÁNÍ

Výchozí situace v Evropě

Až na jihoevropské státy patřila v období po 2. světové válce většina evropských států k vysoce industrializovaným zemím. Proces industrializace zde však probíhal později nežli v případě Velké Británie (snad s výjimkou Belgie) – nabýval tak jiné formy a odlišné prostorové uspořádání. Když Velká Británie v roce 1973 vstupovala do EU měla v zemědělství vázány pouze 3 % pracovní síly a 80 % populace žilo ve městech. Oproti tomu 10 zemí evropského společenství v té době udržovalo cca 14 % zemědělské pracovní síly a výrazně vyšší podíl obyvatelstva žil ve vesnicích a malých městech.

S výjimkami německého Porúří či uhelných pánví jižní Belgie se evropské státy vyhnuly extrémně rychlé industrializaci vytvářející podobné sídelní systémy jako jsou/byly např. anglické Midlands či oblasti severní Anglie. Tím, že nástup industrializace byl pozvolný, často vázaný až na rozšíření elektřiny či dopravních sítí, byla v prostředí kontinentální Evropy industrializována zejména starší stávající města – dopad do vytváření městské společnosti či městské krajiny tak byl méně dramatický.

Některé trendy však měly jednotný charakter. Navzdory silně ochranné zemědělské politice docházelo po roce 1945 k masivnímu odlivu zejména mladších farmářů z venkova do měst – cílem bylo především zvýšení životní úrovně. Často šlo o migraci na velké vzdálenosti, migrační toky směřovaly ze zůstávajících zemědělských regionů do průmyslových jader vyspělých států (např. výrazným emigračním regionem byla jižní Itálie). V příjmových oblastech tak docházelo k poměrně rychlému růstu měst, často až do podoby britských konurbací (*agglomérations* ve Francii, *Ballungsräume* v Německu). Tento růst byl provázen okolnostmi známými již z britských měst – dopravní problémy, vysoké ceny půdy, snížená kvalita bydlení a životního prostředí. S pokračujícím ekonomickým vývojem, zejména v souvislosti s modernizací průmyslové výroby, deindustrializací a terciarizací začalo v průběhu docházet ke štěpení mezi vyvíjejícími se regiony založenými na moderních technologiích a službách a regiony tradičními, jejichž aktivity technologicky vycházely z podmínek 19. století. Porúří, pomezí Belgie a Francie či severovýchodní Francie se tak dostávaly do kontrastu s vývojem v jižním Německu, středomořských oblastech Francie či v regionu Emilia-Romagna v Itálii. Vytvořila se tak nová geografie Evropy – geografie „stagnace a růstu“ nerespektující státní hranice. Do těžiště evropského sídelního a ekonomického systému dostaly velké městské aglomerace v megalopolitní zóně nazvané francouzskými výzkumníky jako *Modrý banán*. Problémy se naopak koncentrovaly do prostředí západoevropské periferie, kam lze zařadit severní Anglii, Skotsko, Irsko, severovýchodní Nizozemí, části jižní a západní Francie, jižní Itálie – Mezzogiorno.

Příčina růstu Velkého Londýna, Randstadu v Nizozemí, městských oblastí Rýn – Ruhr a Rýn – Mohan, pařížské aglomerace spočívala v aglomeračních efektech využívaných moderním průmyslem a službami.

Tab 1: příklad etapizace britského poválečného plánovacího vývoje

	fyzická přestavba 1945-1969	územně-omezené sociální projekty 1969-79	městské podnikatelství 1979-91	politika konkurence 1991-97
aktéři a organizace	všeobecná shoda napříč sektory nad jednotlivými programy obnovy. Bydlení vyvíjeno na základě partnerství mezi státem a místní správou. Úzké propojení se stavebním sektorem.	územně omezené projekty vedené místními správami, náznaky spolupráce s podnikatelským sektorem či místními neziskovými organizacemi, místní správy chápány jako přirozený činitel územní a ekonomické regenerace, tzv. „městský manažerismus“	důraz položený na roli soukromého sektoru v rozvoji měst a regionů, privatizace, vytváření růstových koalic a ekonomických elit, veřejně-soukromé partnerství, podnikatelský přístup místních samospráv	nový model rovnovážné komunikace mezi místní správou, představiteli místních komunit a soukromým a neziskovým sektorem, snaha o zabránění „municipalizace“ politiky
role státu	silná role státu v územním i jiném plánování, byrokratický paternalismus, funkcionalismus, neflexibilita a uniformita	pokusy vytvořit spolupráci mezi jednotlivými oblastmi řízenými různými orgány/ministerstvy	centralizace moci, zvýšená role privátního sektoru na řízení měst, nové formy podpory nových ekonomických sektorů, růst intenzity veřejně-soukromého partnerství a vytváření místních „quangos“ – kvaziautonomních organizací a městských společností	nový zájem o lokální témata, regionální decentralizace vybraných institucí a orgánů
státní intervence	snaha o dosažení regionální rovnováhy, kontrola růstu měst zahrnující asanace a rekonstrukce, nástroje zahrnující vytváření systému územního plánování, rozvoj nových měst, certifikování průmyslového rozvoje a identifikaci rozvojových oblastí.	územně omezené experimentální sociální programy zaměřené zejména na oživení vnitřních měst zasažených strukturálními ekonomickými změnami, identifikace ekonomického charakteru městských krizí	neo-liberální politika deregulace, liberalizace a privatizace, sociální funkce podřízeny funkcím ekonomickým, tzv. „property-led“ iniciativy	soutěž o čerpání fondů, soutěž mezi podnikatelskou sférou a místní správou o stanovení priorit regeneračních politik, zvyšování konkurenceschopnosti jednotlivých lokalit

Francouzské poválečné plánování

Poválečná Francie byla typickým příkladem kontrastů mezi silným jádrem a méně rozvinutou periferií - tato situace vyvolávala naléhavé potřeby řešení na úrovni national/regional planning. Současně vývoj v samotném jádru, tj. pařížské aglomeraci vyvolával otázky o nutnosti plánovacích zásahů v rámci městského regionu.

Francie v průběhu 19. století neprošla rychlým populačním růstem typickým pro ostatní vyspělé země, nevyvinuly se zde velké koncentrace průmyslových aktivit (s výjimkou severních oblastí při hranicích s Belgií). Vzhledem k centralizaci státu byl růst omezen pouze na Paříž, zatímco ostatní regiony spíše stagnovaly.

Po druhé světové válce došlo k rapidnímu nárůstu počtu obyvatel, a to především v prostředí měst, zejména pak na území pařížské aglomerace. V roce 1960 patřily mezi městské cca 2/3 obyvatelstva. Podstatný díl populačního nárůstu zůstal omezen na oblasti severní a východní Francie, zatímco venkovské regiony západu a jihu (vymezené zhruba linií Le Havre – Marseille) stagnovaly či upadaly. V roce 1960 region Paříže zaujímal 2 % procenta rozlohy země a vázal téměř 20 % obyvatelstva, resp. 30

% pracovních míst v průmyslu, 25 % pracovníků ve veřejné správě, 2/3 ústředí obchodních společností (tato extrémní dominance Paříže byla popsána již v roce 1947 francouzským geografem Gravierem v knize s příznačným názvem *Paris et le désert français* – Paříž a francouzská poušť).

K potlačení naznačeného nežádoucího stavu vyvinula Francie systém ekonomického plánování založený na mixu státních a privátních investic. Normy vytvořené v průběhu 50. let daly vzniknout přístupu, který stejně jako v případě Londýna, výrazně omezoval možnost umístění nového průmyslu do pařížského regionu – jeho podíl na nově vznikajícím průmyslu se tak snížil. V roce 1960 byl v plánu Paříže navržen stop-stav pro jakýkoli fyzický růst.

Během 60. let se celý systém vyvinul do značně komplikované podoby. Pro regionální úroveň byla důležitou tzv. *Délégation à l'aménagement du territoire et l'action régionale* (DATAR) – organizace založená v roce 1963, koordinující regionální agentury a spravující regionální fondy. Od roku 1955 byla země rozdělena do 21 ekonomických plánovacích regionů, z nichž každý měl svého oficiálního zástupce-prefekta (*préfet*), kterému asistovaly sbory expertů a úředníků. Spolupráce mezi centrální a regionální úrovní se odehrávala při přípravě tzv. regionálních sekcí celostátních plánů.

Obecným cílem plánování bylo přerozdělit pracovní příležitosti v průmyslu a později také v terciárním sektoru, modernizovat zemědělství a tvorba nezemědělských pracovních míst ve venkovských oblastech. V roce 1963 byly rovněž stanoveny tzv. *métropoles d'équilibre*, u kterých mělo dojít k posilování obchodních funkcí, moderního průmyslu a vzdělávacích aktivit.

V roce 1966 byly založeny organizace metropolitního plánování v 6 velkých městských regionech – Lille/Dunkerque, Rouen/Le Havre, Nantes/St. Nazaire, Lyon/St. Etienne, Marseille/Aix, Nancy/Metz, společně s plánovacím tělesem pro oblast Paříže (plánovací organizace pro pařížský region vznikla již v roce 1961 – známou se stala zejména její výzkumná složka *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France IAURIF*).

Na zmírnění migračních proudů do hlavního města/regionu se výrazně podepsala především zmíněná sekundární centra (*métropoles d'équilibre*) neboli „vyvažovací metropolitní regiony“. První těchto center sestávající z měst severní Francie (Lille, Roubaix) sehrály významnou roli při regeneraci starých průmyslových oblastí založených na textilním průmyslu a těžbě uhlí. Další dvě - Nancy/Metz a Štrasburk byly lokalizovány v prosperujících průmyslových oblastech východu. Čtvrté centrum Lyon/Saint Etienne zahrnovalo problematické těžební oblasti a marginalizovanou zemědělskou oblast Massif central. Páté centrum Marseille/Aix pokrývalo jak rychle se rozvíjející průmyslový region dolní Rhony, tak jižní svahy Massif central. Šestým centrem je Toulouse jako středisko průmyslového komplexu na jihozápadě, relativně nedaleko je centrum sedmé – Bordeaux (západní pobřeží). Oblast Bretaně je podporována sídelním střediskem Nantes/Saint Nazaire. Takto formulovaná síť sekundárních center byla reálně podporována veřejnými investicemi francouzské vlády – příkladem může být územní rozptyl vysokého školství v závěru 60. let či rozvoj vysokorychlostních tratí TGV v letech 80. a 90. Takto zvolená územní politika přinesla viditelné úspěchy v podobě ekonomického a populačního rozvoje zvolených center (příkladem může být intenzivní růst Lyonu či Toulouse), na druhou stranu však dala vzniknout i některým problémovým momentům:

- ▶ v řadě případů rostoucí ekonomický vliv *métropoles d'équilibre* zůstal omezen na města samotná a nepřenese se do širšího rurálního regionu; určitým řešením je zde vytváření další sítě „pólů rozvoje“ založené na menších centrech;
- ▶ podpora sekundárních center částečně způsobila hluboké podfinancování městské infrastruktury v hlavním městě, což se odrazilo zejména v kvalitě dopravních sítí či bytového fondu v pařížském regionu.

Územní vývoj samotné Paříže/pařížského regionu jakoby v menším měřítku měl kopírovat politiku na národní úrovni. V rámci metropolitního regionu bylo plánem z roku 1965 navrženo 8 potenciálních nových měst spojených regionálními expresními vlaky (RER) a dálnicemi. Dále byla navržena rekonstrukce menších středisek stávajících (příkladem může být realizovaná přestavba La Défense). Podpora decentralizace ekonomických aktivit v rámci pařížského regionu tak sledovala podobnou logiku jako síť *métropoles d'équilibre* v národním měřítku.

V realu byla politika výstavby nových měst značně zredukována díky demografickému propadu – ten se odrazil především na nižší intenzitě bytové výstavby v 70. letech. Nicméně v průběhu 80. let došlo v prostředí satelitních center Paříže k masivnímu rozvoji jak bydlení, tak především kancelářských aktivit. Tento nástup byl patrný především v západní ose regionu Ile de France (La Défense, Cergy-Pontoise, St Quentin).

Navzdory mírnému polycentrickému rozvoji zůstává pařížský region polarizovaný mezi ekonomicky vlivným centrálním městem a suburbánními sídlišti, mezi rozvíjející se západní částí a stagnující východní. V 90. letech již přístup francouzské vlády spíše podporuje podmínky pro ekonomický rozvoj Ile de France – snahou je vytvořit konkurenceschopné „world-city“. Rozvoj pařížského regionu je ze strategického hlediska chápán i jako jeden z nástrojů podpory rozvoje provinčních oblastí (prostřednictvím ekonomických vazeb s centrem).

Německé poválečné plánování

Podobně jako ve Francii, i v Německu bylo možné zaznamenat zvyšující se koncentrace obyvatelstva ve městech a přiléhajících metropolitních areálech. V roce 1970 již žilo v Německu v nejrůznějších typech městských regionů 20 miliónů obyvatel (cca 13 % rozlohy země soustřeďovalo cca 45 % obyvatelstva, 50 % zaměstnanosti v průmyslu a 60 % průmyslové produkce).

Tyto městské aglomerace byly samy o sobě v území Německa prostorově značně koncentrované v podobě dvou os: 1. Porúří – Kolín n. Rýnem – Frankfurt – Mannheim – Stuttgart – Munich, 2. Hamburk – Brémy – Hanover – Kassel – Frankfurt.

Stejně jako ve Velké Británii, ani v Německu nedosahovaly všechny městské regiony srovnatelné úrovně ekonomické prosperity. Největší z nich – Porúří byl vážně zasažen změnami v poptávce po produkovaném uhlí a oceli v 60. letech. Naproti tomu aglomerace jižního Německa vykazovaly poměrně stabilní ekonomickou situaci založenou na nových průmyslových odvětvích (často vymístěných v poválečném období z území tehdejšího východního Německa). V případě bývalého západního Německa tak bylo možné mluvit o severo-jžním gradientu.

Jakákoli městská oblast v Německu však byla v důsledku historického decentralizovaného sídelního vývoje menší nežli městské regiony Londýna či Paříže. Německé aglomerace se tak nesetkávaly s příliš intenzivními problémy ekonomického, populačního či dopravního přetížení svých území. Určitou variantou může být však rozsáhlý městský systém v Porúří zápasící s nepříznivými strukturálními změnami, zhoršenými podmínkami kvality života a dopravními problémy.

Odlišnost plánování v Německu spočívá vedle specifík tamějšího sídelního systému rovněž v tradici administrativy. Zatímco např. Francie byla do roku 1980 vysoce centralizovaným státem řízeným skrze systém státních úředníků – prefektů, poválečné (západní) Německo bylo spolkovou zemí, kde jednotlivé země disponovaly nezanedbatelnou mírou autonomie, mj. i v otázkách územní politiky. Stejně tak jednotlivé obce (*Gemeinde*) disponovaly velkou mírou zejména finanční nezávislosti.

Problémem v praxi v Německu často zůstával nesoulad mezi administrativními hranicemi zemí a reálnými vazbami a procesy. Přestože řada spolkových zemí měla jasně vyjádřená městská jádra v rámci svých administrativních hranic (např. Hesensko – městská oblast Rýn/Mohan; Bádensko-Württembersko – Stuttgart/Heilbronn; Severní Porýní-Westfálsko – průmyslová oblast Rýn/Rúr), u některých hranice nekorespondovaly s lokalizací velkých měst – příkladem může být oblast Hamburku jako městské spolkové země přecházející skrze administrativní hranici do spolkové země Schleswig-Holstein.

Podstatný díl plánování na úrovni national/regional byl v Německu orientován na podporu vzdálených venkovských oblastí. Přes veškerou snahu o zachování zaměstnanosti v zemědělství skrze restrukturalizaci poklesla mezi lety 1950 a 1980 zemědělská populace o více než polovinu. Postupně se vyvinuly 3 typy oblastí, které plánovací systém identifikoval jako 1. rozvojové oblasti (*Bundesausbaugebiete*), 2. rozvojová centra (*Bundesausbauorte*) a 3. příhraniční oblasti s NDR (*Zonenrandgebiet*).

Federální projekt rozvojových center směřoval k doplnění sítě tercierních center a to na základě částečné inspirace teorií centrálních míst. Většina rozvojových center ležela v příhraničních oblastech. V principu mohla připomínat francouzský systém *métropoles d'équilibre*, v reálu se ovšem německý přístup značně lišil a to především počtem rozvojových center (81 oproti 8 ve Francii). Německá rozvojová centra byla ve většině případů malými městy s určitými výchozími výhodami v podobě např. dobré dopravní polohy, existující průmyslové základny či kulturních podmínek. Toto svědčí o tom, že minimálně v kategorii velkých regionálních metropolí se Německo nepotýkalo s vážnějšími plánovacími problémy.

Na plánovací úrovni regional/local je v Německu základní jednotkou obec, což vyvolává potenciální problémy s koordinací územního rozvoje. Toto je řešeno jednak poměrně velkou administrativní velikostí jednotlivých obcí (po reformách v období 1965 – 1976) a dále plánovacími organizacemi (*Landschaftsverbände*), jež působí v územích rozlohou odpovídajících městským regionům.

Literatura:

- ▶ HALL, P. (1992): Urban and Regional Planning. Routledge, London, 259 s.
- ▶ HRŮZA, J., ZAJÍC, J. (1996): Vývoj urbanismu II. ČVUT, Praha, 137 s.