

VÝZNAMNÉ URBANISTICKÉ KONCEPCE 19. A POČÁTKU 20. STOLETÍ

Vývoj urbanizačních procesů v 19. století se postupně dostal do stavu, který nemohl být řešen urbanistickými koncepcemi založenými pouze na půdorysných plánech. Silněji se ukazovala potřeba brát do úvahy i takové aspekty jako bylo na příklad řešení kanalizačních soustav (tj. spádovost uliční sítě), koncipování vodovodní sítě, zkapacitnění ulic pro používání moderních dopravních prostředků.

Potřeba komplexního řešení přestavby měst tak vedla k formování prvních ucelených teorií urbanismu, ve kterých již byla potlačována umělecká stránka (umění kompozice) ve prospěch ekonomické a funkční racionality.

Autorem prvního moderního spisu o urbanismu byl patrně Idefonso Cerdá (španělský urbanista a politik, spis *Generální teorie urbanizace*). Cerdá se zabýval tzv. urbanistickou funkcí – v potaz bral např. význam průzkumů a rozborů. Jako první definoval urbanismus jako vědu tvořenou „*souborem principů, zásad a pravidel, které je nutno uplatnit u staveb a jejich souborů tak, aby nebyly narušeny schopnosti společenského člověka, aby byl podporován jeho rozvoj a zlepšováno jeho bytí i společenské hodnoty*“. Mezi další významná jména teorie urbanismu v 19. století patří např. Reinhard Baumeister (mj. návrh základů stavebního práva), Camillo Sitte či Joseph Stübben.

Lineární město

V prvopočátcích průmyslových měst byla veřejná doprava na velice nízké úrovni – zaměstnanci většinou bydleli v dochodné vzdálenosti od místa pracoviště. S postupným rozvojem vybraných druhů hromadné dopravy (zejména kolejová doprava s parní či později elektrickou trakcí) se ovšem organizace města stávala stále více závislou na uspořádání dopravních systémů; dopravní obslužnost navíc začala významně hýbat s cenami pozemků.

Nejvýznamnější reakcí na vzestup významu dopravy v městském plánování byly práce Artura Soriay y Mata. Ten přišel s myšlenkou tzv. lineárního města (La Ciudad lineal v roce 1882) rozvíjejícího se podél vysokorychlostních a vysokokapacitních dopravních tras vycházejících ze stávajících měst (*Soria navrhoval vytvořit přes 3000 km dlouhé město spojující Cádiz s Petrohradem. Idea však byla nakonec realizována v o poznání menším měřítku – pětikilometrový úsek na okraji Madridu*).

Tato forma se zdá v dnešním pohledu z mnoha důvodů archaická – překážkami by byly zejména velké stavební náklady, dále pak dlouhé dojížděkové časy a vzdálenosti, a to i při velmi rychlých typech dopravy. Nicméně těšila se určité popularitě. Racionální myšlenkou určitě je vyšší zhodnocení stavebních investic do dopravních tras typu železnice či rychlostní komunikace (v tomto případě by však osídlení zachovávalo formu shluků kolem stanic či dálničních sjezdů). Dále tento typ města nabízí snadnou dostupnost zelených ploch a relativně snadnou možnost dalšího rozšiřování (prodlužováním konců).

V moderní době se myšlenka lineárního uspořádání města objevila v některých plánech evropských velkoměst (Kodaň, 1948; Paříž, 1965; Stockholm, 1966).

Zahradní město

Nejvýraznější koncepcí myšlenkově vycházející z kontextu podmínek 19. století je koncepce tzv. zahradních měst. Východiskem této myšlenky je kniha anglického urbanisty Ebenezera Howarda *Garden Cities of Tomorrow*. Zde autor propaguje v podstatě princip realizovaný např. u vybraných dělnických kolonií, tj. decentralizované osídlení mimo centrální město obepínající výrobní závod (viz rámeček Vzorové komunity v přednášce 1). Howard rozšířil myšlenku města vázaného na solitérní průmyslový podnik vytvořený konkrétním průmyslníkem – navrhl plánovaný přesun obyvatelstva a výrobních aktivit z přeplněných měst do měst zahradních. Zahradní město mělo být:

- ▶ limitováno populační velikostí 32 000 obyvatel,
- ▶ s odpovídajícím počtem pracovních příležitostí,
- ▶ s rozsáhlými zelenými pásy pro účely zemědělské, rekreační a omezující nekontrolovatelný růst,
- ▶ s obecním vlastnictvím pozemků, které by byly pronajímány pro soukromé využití.

Celý systém zahradních měst měl sestávat ze 6 satelitů (zahradních měst) spojených rychlými dopravními trasami okolo centrálního města s 58 000 obyvateli. Vytvořený celek (centrální město + 6 satelitů) představoval tzv. „social city“ s 250 000 obyvateli. Howard neobhajoval izolovaná malá města, nýbrž tvrdil, že pokud město ve svém růstu dosáhne určité limitní velikosti, měl by být tento růst zastaven a dále

realizován v geograficky blízkém novém městě. Celé osídlení by se takto vyvíjelo celulárně do podoby jednoho velkého Social City.

Howard svá východiska vyjádřil mimo jiné digramem tzv. 3 magnetů, v němž shrnul vlastnosti městského a venkovského prostředí, resp. spojení město - venkov:

Město	Venkov	Město-venkov
Vyhoštění z přírody. Společenská příležitost	Nedostatek společnosti. Krása přírody.	Krása přírody. Společenská příležitost.
Izolace mas. Zábavní místnosti.	Nezaměstnanost. Neobdělaná půda.	Pole a sady snadno přístupné.
Vzdálenost od práce. Vysoké mzdy.	Zakázané cesty. Lesy, louky, háje.	Nízké nájemné, vysoké mzdy.
Vysoké nájemné a ceny. Možnost zaměstnání.	Dlouhá pracovní doba. Čistý vzduch.	Nízké daně, dostatek práce.
Příliš dlouhá pracovní doba. Armáda nezaměstnaných.	Nízké mzdy. Nízké nájemy.	Nízké ceny, žádná úporná práce.
Mlha a průvan. Nákladné odvodňování.	Nedostatek odvodňování. Nadbytek vody.	Možnost podnikání příliv kapitálu.
Špatný vzduch. Pochmurné nebe. Dobře osvětlené ulice.	Nedostatek zábavy. Sluneční jas.	Čistý vzduch a voda, dobré odvodňování.
Slumy a kořalny. Palácovité budovy.	Žádný společenský duch. Potřeba reformy.	Krásné domy a zahrady, žádný kouř, žádné slumy.
	Přeplněná obydlení, opuštěné vesnice.	Svoboda. Sociální soulad.
LID. Kam půjde?		

Uvedené výroky a související plánovací návrhy jsou do jisté míry reakcí na přetrvávající zdravotní a sociální problémy velkých anglických měst. Přestože v roce 1890 byly městské podmínky nesrovnatelně lepší, nežli např. v polovině 19. století, řada kritických oblastí přetrvávala – v roce 1880 byla v Manchesteru průměrná naděje na dožití při narození 29 let, v roce 1891 obytná hustota překračovala 2 osoby na místnost a ne méně než třetina obyvatel vnitřního Londýna žila pod hranicí chudoby.

Na rozdíl od ryze utopických autorů specifikoval Howard rovněž ekonomické podmínky výstavby zahradních měst. Výstavba měla být vedena soukromými společnostmi s využitím účelových půjček – výstavbou měla být zhodnocena původně levná venkovská půda a peníze získané z prodeje/pronájmu pozemků měly být použity pro další rozvoj městskou společností.

Ohlas Howardových myšlenek byl ve své době mimořádný. V Anglii byla založena Asociace zahradních měst (1899), která později iniciovala výstavbu zahradního města Letchworth podle plánů architektů Parkera a Unwina. Dalšími příklady realizace Howardovy koncepce bylo londýnské předměstí Hampstead Garden Suburb či po první světové válce vystavěné zahradní město Welwyn nedaleko Londýna. Ideou zahradních měst byla inspirována řada londýnských satelitů, tzv. nových měst. V Německu bylo v duchu konceptu postaveno město Hellerau nedaleko Drážďan (1908), v USA Radburn u New Yorku.

V českém prostředí byl koncept zahradních měst realizován pouze v podobě nevelkých obytných souborů – příkladem může být např. pražský Spořilov či Zahradní město, popř. sídliště v Lounech a Mostě.

SITUACE PO PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLCE

Novým tématem plánovačů a urbanistů se po první světové válce stalo velkoměsto se všemi kvalitativně novými problémy, které růst velkých metropolí přinášel (již tehdy si vybraní autoři všímali problémů jako je např. suburbanizace, vyliďňování center či dopravní problémy).

Patrick Geddes

Jednou z postav své doby, která významně promluvila do otázek vývoje města byl skotský biolog Patrick Geddes, který se zabýval vztahy mezi člověkem a městským prostředím – dílo *Cities in Evolution* (1915).

Významně byl přitom ovlivněn francouzskou školou humánní geografie a sociologie, studiem vztahů mezi vývojem lidského osídlení, půdou a charakterem lokální ekonomiky. Díky tomu se dokázal oprostit od ryze lokálního pohledu (který byl do té doby vlastní všem urbanistickým přístupům) a prosazovat jako základní analytickou a plánovací úroveň region (podobná změna měřítka plánovacího pohledu je patrná např. už u Howarda). Geddes zavedl do plánovacího postupu logickou strukturu navazujících sekvencí - průzkum regionu, jeho charakteristik a trendů, rozbor průzkumu a teprve následné vytvoření plánu. Jeho přístup byl tak velice kritický vůči jednostrannému architektonickému pojetí urbanismu („...nemůžete nejprve nakreslit ulitu a pak do ní vtěšňovat šneka...“).

Geddes rovněž přišel s nyní zaužívaným pojmem konurbace, který demonstroval na příkladu rozšiřování měst v regionech West Midlands či v Porúří.

Jinými slovy Geddes se jako jeden z prvních snažil o nadřazení regionálního (ekonomického) plánování (resp. socio-ekonomického plánování) nad technicky orientované plánování územní. Myšlenky Geddesa a jeho následovníka, Američana Lewis Mumforda se staly základem pro činnost regionálních plánovačů a příslušných úřadů místní a regionální správy. Konkrétním příkladem posunů v plánovacím přístupu a současně příkladem regionální plánu velké městské aglomerace může být např. Plán Velkého Londýna z roku 1944 (Greater London Plan) zpracovaný na přímý popud britské vlády.

Avantgarda – Le Corbusier

Paralelně s vývojem utopického idealismu ve Velké Británii se začaly v prostředí kontinentální Evropy, konkrétně Itálie, formovat ideové principy Italského futuristického hnutí. Jeho koncept města zahrnoval futuristický design, výškové budovy, nadzemní komunikace, land-use segregaci či standardizované stavební postupy.

V intencích těchto přístupů představil švýcarský architekt a urbanista Charles Jeanneret, známý spíše pod pseudonymem Le Corbusier, koncept 3 milionového města položený na několika principech:

1. tradiční forma města se stala zastaralou v důsledku přetížení a velikosti stávajících městských center;
2. tlak na CBD může být umenšen prostorovým rozvolněním a pravidelným umístěním nového rozvoje (*Corbusier uváděl, že přetížení musí být paradoxně vyřešeno zvýšením hustoty – měl však na mysli především výstavbu výškových budov obklopených relativně velkými otevřenými plochami*);
3. je nutné vytvořit zcela novou koncepci ulice, která nevyhovuje fenoménu moderních dopravních prostředků.

Své principiální názory Corbusier vyjádřil především v knihách *La Ville Contemporaine* (1922) *Urbanismus* (1924) a *La Ville Radieuse* (Zářící město, 1933). Na druhou stranu v praxi byly jeho záměry realizovány pouze velice málo (příkladem může být Chandigarh v Indii), zejména kvůli razanci navrhovaných projektů (např. demolice centra Paříže). Jeho vliv, zejména v prostředí plánovaných měst po II. světové válce však byl neoddiskutovatelný. Koncept výškových staveb a tím i relativního zahuštění městského prostoru pronikl do řady poválečných městských rekonstrukcí. Necitlivost zásahů a nízký zájem o kvalitu vyplňujících volných ploch byly však častými důvody kritiky Corbusierovy filosofie města.

Frank Lloyd Wright

Je zástupcem anglo-amerického avantgardního přístupu a současně jedním z reprezentantů konceptu tzv. organického města. Organická města usilují o přirozený vývoj, tj. vývoj postupný, respektující historickou tradici a pokud možno probíhající v souladu s přírodními podmínkami.

Wright odmítal samotnou existenci města („...i malé město je příliš velké...“) a svým přístupem se snažil o zachování hodnot venkovského života. Využíval přitom ryze moderního fenoménu – rostoucí automobilizace (v prostředí USA). Právě dostupnost zprostředkovaná automobilem a relativní nezávislost na zdrojích energie zprostředkovaná elektřinou byla východiska, která měla dle Wrighta umožnit rozptýlit město do krajiny. Wright v budoucnosti neviděl žádné důvody pro koncentraci aktivit ve městech – předpokládal proto rozptýlit jak bydlení, tak pracovních příležitostí – velký důraz přitom kladl na předvídaný rozvoj telekomunikací a rychlostních komunikací. Ve svém klíčovém konceptu „Broadacre City“ předjímal dokonce vznik současných suburbánních nákupních center a význam křížení rychlostních komunikací jako růstových pólů.

Literatura:

- ▶ HALL, P. (1992): Urban and Regional Planning. Routledge, London, 259 s.
- ▶ HRŮZA, J., ZAJÍC, J. (1996): Vývoj urbanismu II. ČVUT, Praha, 137 s.
- ▶ PACIONE, M. (2001): Urban Geography: A Global Perspective. Routledge, London, 663 s.
- ▶ HRŮZA, J. (2002): Sto let zahradních měst zítřka. Urbanismus a územní rozvoj, 5, 3, s. 46 – 51.
- ▶ MAIER, K. (2000): Urbanistická čítanka 1. Česká komora architektů, Praha, 127 s.