

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Barbora Soukupová

URBANISMUS NAPŘÍČ ČASOPROSTOREM

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením RNDr. Pavla Ptáčka Ph.D., veškerou použitou literaturu a zdroje jsem řádně uvedla v seznamu literatury.

V Olomouci dne 11. listopadu 2012

.....

Barbora Soukupová

Na tomto místě bych ráda poděkovala RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph.D. za vedení této diplomové práce a dále pak za poskytování připomínek a cenných rad v průběhu jejího zpracování.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: **2010/2011**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Barbora SOUKUPOVÁ**
Osobní číslo: **R100739**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Urbanismus napříč časoprostorem**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování:

Cílem magisterské práce je provést přehled nejdůležitějších konceptů světového urbanismu a dále pak jejich reflexi na území ČR. Nejprve budou světové koncepty představeny, analyzovány, zhodnoceny, vysvětlen jejich význam. Poté bude zkoumáno, jak dané koncepty byly aplikovány na příklady měst v českém prostředí. V této části by měly být zachyceny podobnosti a odklony od dané koncepce. V praktické části bude představeno současné územní plánování. Budou zachyceny pozitiva a negativa rozvoje městských prostorů vybraných českých měst.

Struktura práce:

- 1) Úvod, cíl práce, metody, diskuse s literaturou
- 2) Představení základních konceptů světového a zejména evropského urbanismu (ve stručné podobě)
- 3) Představení základních konceptů urbanismu na území ČR z historického hlediska
- 4) Současný urbanismus a územní plánování v ČR
- 5) Závěr
- 6) Shrnutí - summary

Magisterská práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

řešení literárních pramenů listopad 2010 - únor 2011

kapitola č. 2 únor 2011 - červen 2011

kapitoly č. 3 červen 2011 - září 2011

kapitoly č. 4 až 5 září 2011 - duben 2012

Rozsah grafických prací: text a rozšiřující přílohy: fotodokumentace, grafy, tabulky.

Rozsah průvodní zprávy: 20-22 000 textu včetně 1 strany anglického resumé + DP v elektronické podobě.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**

Rozsah pracovní zprávy: **20 000 - 24 000 slov**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/ elektronická**

Seznam odborné literatury: **viz příloh**

Vedoucí diplomové práce: **RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.**

Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2012**

Prof. RNDr. Juraj Sevcík, Ph.D.
děkan

1.5.

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. listopadu 2010

Příloha zadání diplomové práce

Seznam odborné literatury:

- Augusta, P. Kniha o Praze 1 : Hradčany, Malá Strana, Staré Město, Nové Město, Židovské město Josefov. Praha: MILPO, 1998.
- Halík, P., Kratochvíl, P., Nový, O. Architektura a město. Praha: Academia, 1998.
- Hall, P. Urban and Regional Planning. London: Routledge, 1993.
- Hall, T. Planning Europe's capital cities : aspects of nineteenth century urban development. London: Routledge, 2010.
- Hrůza, J., ZAJíc, J. vývoj urbanismu I a II. Praha: ČVUT, 1995. Hrůza, j. Slovník soudobého urbanismu. Praha: Odeon, 1977.
- Hrůza, J. Praha v plánech a projektech : od středověku po současnost : katalog výstavy. Praha: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 1999.
- Koutný, J. Moderní urbanistické koncepce: (vývoj urbanistických koncepcí). Brno : Ústav územního rozvoje, 2004.
- Maier, K. Urbanistická čítanka 1. : vybrané texty urbanistické literatury XX. století: klasikové moderního urbanismu : urbanismus jako prostorové utváření měst. Praha : Česká komora architektů, 2000.
- Nový, O. Česká architektonická avantgarda. Praha: Prostor, 1998.
- Potůček, J. Hradec Králové: architektura a urbanismus 1895-2009 . Hradec Králové: Muzeum východních Čech ve spolupráci s vydavatelstvím Garamon, 2009.
- Seveček, O. Zrození Baťovy průmyslové metropole : továrna, městský prostor a společnost ve Zlíně v letech 1900-1938. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Filozofická fakulta, 2009.
- Silhánková, V., Koutný, J. Urbanismus a územní plánování. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2002.
- Voženílek, J. vývoj urbanismu. Praha: ČVUT, 1990.
- Ústav územního rozvoje: <http://www.uur.cz/default.asp?JD=2172> Časopisy: Urbanismus a územní rozvoj
S - státní správa a samospráva
Materiály ČSÚ, Historický lexikon obcí, monografie, územní plán, strategický plán, ústní informace na příslušných úřadech, archívech atd.

OBSAH

1. ÚVOD.....	1
2. CÍLE	2
3. METODIKA	3
3.1. REŠERŠE LITERATURY	3
4. VÝVOJ URBANISTICKÝCH TEORIÍ VE SVĚTOVÉM MĚŘÍTKU.....	5
4.1. PRAVĚK A STAROVĚK – POČÁTKY URBANISMU.....	5
4.2. STŘEDOVĚK - VZNIK SOUČASNÉ SÍDELNÍ SOUSTAVY.....	15
4.3. NOVOVĚK – PŘESTAVBA STŘEDOVĚKÝCH MĚST.....	20
4.4. 19. STOLETÍ – VZNIK VELKOMĚSTA.....	32
4.5. 20. STOLETÍ – SOUDOBÉ MĚSTO	40
5. VÝVOJ URBANISTICKÝCH TEORIÍ V ČESKÉM PROSTORU.....	49
5.1. STŘEDOVĚK	49
5.2. NOVOVĚK	55
5.3. 19. STOLETÍ.....	58
5.4. 20. STOLETÍ.....	62
6. SOUČASNÝ URBANISMUS A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ V ČESKÉ REPUBLICE.....	71

PRAKTICKÁ ČÁST DIPLOMOVÉ PRÁCE

7. SOUČASNÉ ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ VYBRANÝCH ČESKÝCH MĚST	84
7.1. OLOMOUC.....	84
7.2. OSTRAVA.....	89
7.3. ZLÍN	95
7.4. HRADEC KRÁLOVÉ	99
7.5. KARLOVY VARY	102
7.6. ČESKÝ KRUMLOV	106
7.7. HAVÍŘOV	109
7.8. MLADÁ BOLESLAV	113
7.9. ŘÍČANY	116
7.10. ZNOJMO.....	120
7.11. SHRnutí	125
8. ZÁVĚR.....	127
9. SUMMARY	130
10. SEZNAM LITERÁRNÍCH ZDROJŮ	131
11. PŘÍLOHY	144

1. ÚVOD

Výstavba města je přímým odrazem hodnot, schopností a politických záměrů společnosti té dané doby. Ať už jde o urbanismus či architekturu je viditelným i hmatatelným výrazem vkusu, kultury i předsudků společnosti. Obecněji řečeno – trvalý doklad toho, jací jsme byli, jací jsme. Město svou vnější podobou, vnitřní organizací formuluje řád, strukturu každodenního života jednotlivců.

Města jsou nejrozsáhlejší veřejně přístupnou galerií uměleckých děl architektů a výtvarníků. Uměleckým bohatstvím, které jsme zdědili. V každodenním životě toto však nevnímáme. Ale i přesto svou tichou přítomností jednotlivé budovy, jednotlivé městské prostory formulují a kultivují náš život, náš cit pro kvalitu lidského života.

Současná generace nyní přejímá, to co zdědila. Vždy záleží, jak zodpovědně se tohoto údělu ujme. Ovšem druhým neméně důležitým úkolem je - se i otevřeně postavit vůči budoucnosti a hledat nové možnosti obnovy a rozvoje měst, v duchu udržitelnosti pro generace budoucí.

Jak tedy společnost chápe městský prostor napříč historií? Jak se k tomuto urbanizovanému prostředí chová? Diplomová práce s názvem „Urbanismus napříč časoprostorem“ má za cíl představit v chronologickém pořadí urbanistické koncepty měst, jež se uplatnily v rámci celosvětového dění. Jejím úkolem je však i hlubší zaměření se na český prostor, na urbanistické koncepce v českém prostředí, jež až na výjimky jsou převzaty ze zahraničního prostředí.

Plynule obsahově práce přechází z historického pojetí urbanismu k současné podobě územního plánování, opět zde v českém prostředí. Ústředním motivem je zodpovědět otázku “ Jaká je podoba současných měst?“ či spíše “Jaká má být podoba současných měst?“ Víme, vůbec jak města mají vypadat?

Praktická část diplomové práce ještě hlouběji rozvíjí problematiku rozvoje současných měst České republiky prostřednictvím konkrétních příkladů. Jak se tyto města ve svém současném územním plánování podobají? Čím se naopak odlišují? Jaká města se k úkolu udržitelného městského plánování zodpovědně staví a jaká nikoli.

2. CÍLE

Diplomová práce si klade za cíl analyzovat urbanismus, územní plánování v rámci celého společenského vývoje. Tím pádem koncipovat sice stručný, ale co je důležitější, komplexní vhled do dané problematiky – jak co se týče prostorového tak časového hlediska - což do současnosti není v rámci jedné publikace zpracováno.

Rozšiřujícím aspektem práce je představení nejen jednotlivých teorií, které se prakticky ujaly při plánování měst, ale též utopistických vizí, dále pak osobností či hnutí, jež tyto teorie uvedli v život.

Stěžejním dané práce se stává její praktická část, kde je již na reálných příkladech měst reflektována podoba, úroveň územního plánování v současné době zde v České republice.

3. METODIKA

Dle charakteru jednotlivých kapitol či podkapitol teoretická část diplomové práce má především komparativní charakter. Z tohoto hlediska stěžejním se pro mne stalo seznámení se s literárními zdroji odborné povahy, zabývajícími se vývojem urbanistických teorií, jak ve světě, tak na území českého státu. Tento široký vhléd do problematiky mi byl umožněn především díky literárnímu fondu Národní technické knihovně a Městské knihovně v Praze, jejíž součástí je 40 poboček. Pro doplnění získaných poznatků následovala práce s periodiky, též odborné povahy. V rámci současné situace na poli územního plánování a urbanismu jsem také vycházela z audio - konferencí pro odbornou veřejnost „Inventura urbanismu“ pro rok 2010 a 2011, jež hodnotí dosavadní situaci na poli urbanismu, snaží se představit nový možný přístup k plánování měst.

Nedílnou součástí práce bylo studium podkladů územního a strategického plánování. Tyto podklady mi poté poskytly veškerá data pro praktickou část magisterské práce. Detailně jsem studovala územní, strategické, akční plány, plány rozvoje, územní studie, získané prostřednictvím oficiálních internetových stránek jednotlivých měst či po osobní domluvě se zástupci daných měst. U jednotlivých měst jsem vycházela i z mapových podkladů. I v této části jsem pracovala s literárními zdroji a to sice s periodiky. Snažila jsem se podchytit mínění o fungování a rozvoji města ze strany jeho občanů či odborné veřejnosti.

Praktickou část jsem měla v úmyslu doplnit i o rozhovory se zástupci Ústavu územního rozvoje či architektky. Po telefonických rozhovorech a poté i po uskutečněném osobním rozhovoru s architektem Jiřím Stříteckým se objasnilo, že lze získat pouze obecný vhléd do problematiky urbanismu současnosti. Nikoli podrobněji analyzovat daná města. Posléze jsem se rozhodla pro danou podobu praktické části.

Veškeré použité podklady jsou řádně ocitovány a uvedeny v seznamu literatury.

3.1. REŠERŠE LITERATURY

Stěžejními literárními zdroji pro zpracování tohoto tématu mi byly díla Jiřího Hrůzy. Jde o jediného českého autora, který se zabývá vývojem urbanismu ve stejném rozsahu jako právě já při této práci. Jiří Hrůza pod vydavatelstvím České vysoké učení technické v Praze vydal Vývoj urbanismu I. (1995), jež se velmi detailně a přehledně věnuje tomuto tématu od pravěku až do 19. století. Na tuto knihu navazuje další díl, zabírající se již 20. stoletím (1996). Dále pak zpracoval dva díly Urbanismus světových velkoměst (2003). Propojením těchto knih je Teorie města (1965) či Hledání soudobého města (1973). Dotvoření si obrazu k historii urbanismu, o jednotlivých architektech lze též prostřednictvím jeho článků v periodiku Urbanismus a území rozvoj. Doplnujícím zdrojem k tématu, ale již ne tak obsáhlého charakteru jsou nejrůznější publikace, vypracovávané pro potřeby studentů technického učení, od Karla Marholda Sídla - urbanistická typologie (1966), Martina Hexnera Územní plánování (1985), Karla

Maiera Územní plánování (2000), Otakara Hasíka Milníky vývoje územního plánování ve světě a technické infrastruktury (2008). Tyto knihy jsou si obsahově podobné a nabízející opravdu stručný vhled do územního plánování. Široký fond tohoto typu nabízí Národní technická knihovna v Praze. Historický vývoj dopřesňují autoři jako – Jaroslava Staňková – Architektura v proměnách tisíciletí (2002), Tisíciletý vývoj architektury (1989), Vladislav Dudák – Encyklopedie světové architektury, díl I. (2000), díl II.(2000), Encyklopedie světové architektury: Od menhiru k dekonstruktivismu (2000), Bohuslav Syrový – Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury (1977), Jiří Hrůza – Svět architektury (2000). Tyto knihy prohlubují informace k jednotlivým architektonickým slohům, stavbám, osobnostem či hnutím a to v rámci celkového společenského vývoje. Podklady z nichž lze získat ucelený přehled o vývoji urbanismu, územního plánování poskytuje v široké míře především nakladatelství Českého vysokého učení technického v Praze.

Dále tituly, které bych chtěla zvlášť vyzdvihnout (ač jsou již úžeji zaměřené – jejich téma je již patrné z titulu knihy) a to díky obsahové stránce i grafickému zpracování: Urbanismus socialistického Československa (1966) od Olega Švidkovskij, Husákova 3 plus 1: bytová kultura 70. let (2007) od Lady Hubátové-Vackové a Cyrila Říhy. Tématem jsou dále zajímavé díla k Josefu Gočárovi (2010) od Zdeňka Lukeše či od Ladislavy Hornákové a Radomíry Sedlákové kniha Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 – 1960 (2009), Zlínská architektura (2008) od Pavla Nováka. V neposlední řadě musím upozornit ještě na dva tituly, jež vznikly z výstav v Obecním domě a Muzeu hlavního města Prahy, představují dva významné architektky moderní architektury - Jan Kotěra: Zakladatel moderní české architektury (2001) a dále pak Adolf Loos (2009).

Mou práci obohatily i uveřejněné názory předních architektů a urbanistů, jež byly získány především z knihy Město mezi domy: rozhovory s architektky (2009). K ucelení si postojů k současnému urbanismu byly využity podklady z konference Inventura urbanismu z let 2010 a 2011.

K současnému územnímu plánování, k aktuálnímu dění se nejflexibilněji vyjadřují odborná periodika jako je Zlatý řez, Urbanismus a Územní rozvoj či Era 21. Nejfundovanější názor k současnému urbanismu a architektuře dle mého názoru prezentují architekti Roman Koucký, Adam Gebrian¹ či Jan Jehlík. Na závěr bych chtěla připomenout Davida Vávru a jeho pořad Šumná města, jehož obsahovou část je možné získat i v tištěné verzi pod stejným názvem od nakladatelství Petrov. Právě tento pořad předkládá vkusným stylem divákovi znalosti o architektuře, potažmo urbanismu.

Jak bylo výše naznačeno, pro svou praktickou část jsem prostudovala územní, strategické, akční plány, integrované plány rozvoje a profily měst. V případě těchto materiálů je třeba být dostatečně kritický a zohlednit reálnou situaci u každého z daných měst.

¹ Každou středu na radiu Wave vysílá pořad Bourání – rozhovory s kreativními lidmi z oboru architektury.

4. VÝVOJ URBANISTICKÝCH TEORIÍ VE SVĚTOVÉM MĚŘÍTKU

Zcela obecně vzato, vše co je před námi, vše co nás obklopuje, tvoří určitou scénu. Jde o všeobecné prostředí, v jehož středu se nalézáme. Tato scéna je dvojího charakteru. Něco co člověk ovlivnit nemůže, či ovlivnil nepatrně – přírodní prostředí – hory, lesy, moře, řeky, východy a západy slunce. A poté je tu prostředí umělé, stavěné člověkem. V tomto případě hovoříme o urbanistické scéně. Můžeme ji chápat v jejích jednotlivostech, zúžit ji na jednotlivé objekty. Často se určité elementy stávají symbolem celých měst – Paříž – Eifelova věž, Praha – Pražský hrad, Řím – chrám sv. Petra. Anebo naopak vnímat město jako celek. Urbanistická scéna je velmi komplikovaná a proměnlivá v čase. Jak se tedy tato scéna na světovém poli vyvíjela? Právě tuto otázku se pokusím zodpovědět následujícími podkapitolami. Každá epocha, každá společnost záměrně či živelně přetvářela prostředí jí obklopující. Každá společnost si k obrazu svému, dle svých potřeb přizpůsobovala svá města. Jakými procesy tedy prošla urbanistická scéna v rámci celosvětového kulturního vývoje? Tato kapitola nemá za cíl vystihnout úplně dějiny městského urbanismu, ale představit ty nejdůležitější koncepce, ty které se celosvětově prosadily.

4.1. PRAVĚK A STAROVĚK – POČÁTKY URBANISMU

V první fázi lidské společnosti měla sídla pouze dočasný charakter a to v důsledku častých přesunů pravěkého člověka za potravou.² Tyto dočasné příbytky sloužily jako ochrana před zvířaty a též před nepříznivými meteorologickými podmínkami.³ Prvá stálá sídla se začala budovat až s přechodem člověka od kočovného života, v němž zastával roli lovce a sběrače, k zemědělskému životu. Člověk se začíná usazovat na jednom konkrétním místě, pěstuje plodiny a domestikuje zvířata. Neolitická revoluce probíhala v různých částech v různou dobu. Tento proces se dá doložit i v současnosti, pokud si uvědomíme, že i dnes ještě určité národy stále kočují.⁴ V jednotlivých historických etapách vývoje lidské společnosti vznikaly různé koncepce řešení měst. Tyto koncepce vždy odpovídaly určitým v té době podstatným společenským potřebám. Lidé po statisíciletí shromažďovaly své poznatky o přírodních podmínkách a učili se, jaká území jsou pro ně vhodná a která nikoli. Uvědomovali si důležitost orientace ke světovým stranám, problematiku pohybu vzdušných hmot. Poznali jak důležitý je zdroj pitné vody. Tyto poznatky poté měly vliv na alokaci jejich tábořišť. Lze předpokládat, že již v této době si stanovovali určité principy vnitřního uspořádání. Za poznatky o nejstarších sídlech vděčíme pouze archeologům. Archeologické nálezy z této doby však

² Zárodky pravěké architektury spadají do doby kamenné (neolit). Stavitelství zde bylo především účelové. Nejstarší formou obydlí je přístřeší, jehož podoba byla ve formě jednoduché zástěny sloužící proti větru – obvykle několik větví zabodnutých do země v řadě za sebou či v půlkruhu, někdy pokryté trávou, kůrou, kůží (dodnes používané v Austrálii). Z těchto zástěn se později vyvinuly primitivní chatrče. V mladší době ledové si lovci mamutů stavěli okrouhlé chaty, které se skládaly z tyčí, které byly na vrcholu svázané a ve spodní části opřeny o val hlíny. Na tyče se poté kladly kůže, kůra atd. V současnosti tuto podobu chatrčí je možné vidět v Africe. Uvnitř obydlí bylo umístěno obvykle ohniště.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

³ KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce: Vývoj urbanistických koncepcí [online]. Brn: Ústav územního rozvoje, 2004 [cit. 2011-07-25]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2004/2004-06/30_koncepce.pdf>.

⁴ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

nejčastěji dokládají pouze jednotlivé budovy či pohřebiště⁵. Nelze tedy odvodit přesná pravidla uspořádání sídel té doby.⁶

Nejstarší sídla se datují do období asi 10 až 15 000 let před naším letopočtem do oblasti „úrodného půlměsíce“, tedy do oblasti Blízkého a Středního Východu.⁷ V tomto prostoru poté vznikly již historicky doložené velké městské civilizace. Dle archeologických nálezů lze za nejstarší město pokládat Jericho. Jeho nejstarší vrstvy se datují do 10. či 9. tis. př. n. l. Jericho bylo opevněné kamennou zdí s věžemi, za níž se nacházely okrouhlé domy z nepálených cihel. Již v této době mělo město několik tisíc obyvatel. V prostoru města se též podařilo vykopat část zdi z 8. tis. př. n. l., která mohla v té době sloužit jako obrana před záplavami. V turecké Anatólii bylo nalezeno sídliště Catal Huyuk, jehož původ se datuje do 7. až 6. tis. př. n. l.⁸ Domy tamějších obyvatel byly zapuštěny do země. Důvodem pro stavbu takového typu domu byly klimatické podmínky. Tyto oblasti se vyznačovaly velkými rozdíly mezi dnem a nocí, létem a zimou. Dalšími důvody mohly být ochrana před popelem z blízko ležící sopky. Přístup do takto vystavěných domů byl možný pouze ze střechy. Jednotlivé domy byly na sebe napojené, oddělené pouze silnými zdmi o šířce 50-80 cm. Půdorys domů byl čtyřúhelníkový. Tímto se vytvořil archetyp šachovnicového půdorysu. Anatólská náhorní plošina byla hustě osídlena po tisíciletí a to především díky její úrodnosti. Existuje zde jistě mnoho lokalit lidského osídlení, které doposud nebyly odhaleny. Zde se začaly vyvíjet základní znaky městského osídlení ještě před zrodem velkých starověkých civilizací. Je možné uvažovat o tom, že tyto starověké civilizace si přinesly své poznatky o budování svatyn z původních horských sídlišť, což se poté mohlo projevit v budování zikkuratů a pyramid – stavbách na umělých návrších. Je otázkou, zda též nezískaly touto zkušeností znalosti o zásadách stavby měst, které postupně zdokonalovali.⁹

Mezi klasické velké civilizace nesporně patří civilizace z tzv. Dvojríčí neboli Mezopotámie, z prostoru mezi Eufratem a Tigridem¹⁰, jež díky svým naplaveninám vytvořily úrodnou rozlehlou nížinu. Na rozmezí 3. až 4. tis. př. n. l. v této oblasti zakládali své opevněné městské státy Sumerové. Již je známo, že tyto státy měly své zavlažovací a odvodňovací soustavy. Ještě před sumerským obdobím na území Mezopotámie bylo založeno město Uruk.¹¹ Bylo opevněno 10 km dlouhou dvojitou hradbou s více než 900 polokruhovými věžemi. V centru města byl situován chrámový

⁵ První pohřební stavby pocházejí z mladší doby kamenné a bronzové. Nejběžnějším typem jsou komorové hroby - jednoduché komory neboli dolmeny. Dále byly budovány chodbové hroby - jeskyně Menga ve Španělsku, postavená z 31 kamenů, dlouhá 25 m. Zřídka byly budovány skříňové hroby - komory z velkých kamenů pod povrchem země (k vidění v severní Evropě).

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

⁶ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁷ KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce: Vývoj urbanistických koncepcí [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2004 [cit. 2011-07-25]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2004/2004-06/30_koncepce.pdf>.

⁸ Ve městě Catal Huyuk se objevila jedna z prvních interiérových výzdob typická pro tuto dobu - býčí a kraví hlava.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

⁹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁰ Nejstarší osídlení v Mezopotámii dokládají umělé sídlištní pahorky tzv. telly.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

¹¹ O základním popisu města hovoří jedna z nejstarších literárních památek lidstva Epos o Gilgamešovi: „...jeden sar město je, jeden sar zahrady, jeden sar okresek s pozemky Ištařina chrámu a tři sary pozemků kolem Uruku se táhnou...“. Tento epos nám tímto dokládá, jak bylo rozvrženo území v té době - podíl zastavění, podíl zeleně, vztah města k jeho okolí.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 7 s.

komplex boha Eanna, dále ústřední polohu zde zaujímal palác. V centru se nacházely další správní budovy, řemeslné budovy či sklady. Kolem roku 2 100 př. n. l. byl zde postaven první zikkurat.¹² Babylon byl nejprve založen na levém břehu vodního toku Eufratu a poté se rozšířil i na druhý břeh. I toto město bylo mohutně opevněno.¹³ Babylonské opevnění se dokonce skládala ze dvou hradeb, vnitřní a vnější, doplněné věžemi. Uprostřed města se nacházel rozsáhlý chrámový areál – Babylonská věž se sedmistupňovým zikkuratem, na jejímž vrcholu ve výši 90 m stál chrám z modře glazovaných cihel.¹⁴ Významnou součástí města byla „cesta procesí“ vedoucí od Ištařiny brány na jih do města Borsipa k chrámu „Dům věčnosti“. Město protínaly přímé ulice, jež lemovaly tři až čtyř patrové domy. Typickým prvkem obytných domů bylo jejich soustředění kolem vnitřního nádvoří.¹⁵

Další významnou oblastí je starý Egypt, který vynikal zejména pohřebními a chrámovými komplexy. Na rozdíl od většiny starověkých měst nebyla egyptská města uzavřená mohutnými hradbami. K takovému konceptu města se lidé vrátili až v moderní době. Právě možná díky této volnosti, neomezenosti prostoru jsou přínosem egyptského urbanismu rozsáhlé zahradní a parkové areály. Na rozdíl od pyramid či skalních hrobů, byla města stavěna ze sušených cihel a též docházelo k jejich přemístování. Z tohoto důvodu se ví doposud velmi málo i o tak významných městech jako Théby či Memfis.¹⁶ V půli cesty mezi městy Thébami a Menneferem se rozprostíralo město Achet – Aton. Dle dochovaných spisů to bylo město lineárního typu podél břehu Nilu o délce 8 km se třemi paralelními ulicemi. Samo město se členilo na několik souborů – centrální městská část, jižní a severní předměstí, dělnické sídliště obehnané zdí pouze s jednou branou zaručující snadnější kontrolu obyvatel této čtvrti. V centrální části se nacházel chrám „Slunečního disku“, v jehož blízkosti se nacházel královský palác a ostatní správní budovy. Ve vzdálenosti 5 km od paláce byl situován park. Pouze dělnické sídliště mělo pravidelný půdorys, ostatní části města byla rostlé bez pravidelnější parcelace či jiných regulí.¹⁷ Již v polovině 2 tis. př. n. l. na místě dnešního Luxoru stály všem dobře známé Théby neboli Vesét či v překladu „Skvělé město“. Město se rozprostíralo na úpatí vesetské hory, na břehu Nilu. Na břehu Nilu leží dva soubory chrámů, na jihu Luxor a 2 km na sever od něj Karnak. Hlavní osa města byla tvořena mnohakilometrovou královskou cestou se 700 sfingami s beraními hlavami, spojující město s monumentálním chrámem Amona v Karnaku. Karnak byl největším chrámovým komplexem starověku. Naproti Karnaku a Luxuru se nacházely nekropole – pohřebiště – Údolí králů a Údolí královen. Na témže břehu byly též nalezeny pozůstatky

¹² Zikkurat je stupňovitá věž na čtvercovém půdorysu se třemi až sedmi terasami a chrámem na vrcholu. Zikkurat sloužil ke kultovním účelům, později i k astronomickým pozorováním.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

¹³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁴ VICKERS, Graham. Klíčové momenty - Architektura: vývoj měst. Praha: Columbus, spol. s.r.o., 1999. ISBN 80-7249-034-6.

¹⁵ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁶ Největšího významu město dosáhlo za vlády faraona Džosera, známého především stavbou první velké stupňovité pyramidy. Pyramidy vznikaly na čtvercovém půdorysu. Nejslavnější jsou pyramidy v Gíze u Káhiry se dvěma vůbec největšími, Cheopsovou a Chefrenovou. Cheopsova pyramida se svou hmotou přes 2,5 milionu m³ patří k největším stavbám, jaké kdy lidstvo vytvořilo. Pyramidy nebyly solitérními stavbami, byly propojeny s dalšími komponenty, minimálně s chrámem mrtvých či menší pyramidou pro královnu. Faraon započal se stavbou své pyramidy s nástupem na trůn. Vnitřek pyramidy vyplňovala krypta.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

¹⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

sídlíště řemeslníků a dělníků, jež celý život věnovali stavbě těchto pohřebních souborů.¹⁸ Domy měli čtvercový či obdélníkový půdorys, bývaly nízkopodlažní i patrové, obklopené zahradou.¹⁹

Významná města vznikala i v oblasti Indie.²⁰ Ráda bych zmínila město severozápadní Indie s názvem Mohedžo – Daro neboli „Mohyla mrtvých“. Skládalo se z citadely²¹ a z dolního města pro řemeslníky a obchodníky. Město mělo pravidelný půdorys. Budovy byly stavěny z pálených cihel spojovaných vápnem. Součástí každého domu byla studna, koupelna. Ve městě byly k dispozici dokonce lázně. Dále město bylo vybaveno kanalizační sítí, jež byla proplachována vodou z vodního toku Indu, u kterého město leželo.²² Velmi pozoruhodným místem muselo být město s názvem Anaradhapura z počátku 4. stol. př. n. l., nacházející se na Srí Lance. Šlo o komplex paláců, veřejných budov, pagod²³, buddhistických svatyní a samozřejmě obytných domů. Kolem města byly rozloženy buddhistické kláštery s více jak 5 000 mnichy. Celé město mohlo připomínat zahradní město. Tvořilo jej několik umělých vodních ploch, dva rozsáhlé zahradní komplexy zdobené bazény, plastikami. Byly to zahrady „obveselení“ a „dešťového příválu“, které lze označit za předchůdce Verailles. V souvislosti s Indií je nutno podotknout, že zde se setkáváme s propracovanými pravidly výstavby měst, které v té době jinde na světě neměly obdoby. Badatelé se domnívají, že prototyp šachovnicového města pochází právě z Indie, odkud byl poté přenesen přes Blízký Východ až do Evropy.²⁴

Neméně urbanismus obohatila i Čína.²⁵ Od 2. tis. př. n. l. vznikají první města a postupně se začínají formovat pravidla jejich výstavby. Teorie výstavby měst i její

¹⁸ GUAITOLI, Maria Teresa; RAMBALDI, Simone. Ztracená města dávnověku. Praha: Slovart, 2003. ISBN 80-7209-431-9.

¹⁹ STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

²⁰ Komplexní zásady uspořádání indických měst obsahuje spis „Artchašastra“ ze 4. stol. př. n. l. Je zde věnována pozornost uspořádání královského sídla, popisovány obranná opatření - nejrůznější chodby a schodiště či propadliště atd. Ve spisu je věnována pozornost i pravidlům osídlení. Dá se hovořit, že zde se nachází první zmínka o nám již dobře známé regionální politice. Je zde diskutováno o administrativních hranicích, hierarchii městských sídel, o využití půdy, vodním a lesním hospodářství. Jsou zde nastíněny ekologické principy, vymezovány obory pro divokou zvěř a ochrana lesů pro slony. V dalších kapitolách jsou podrobná pravidla vztahující se k umístění staveb, k vnitřnímu uspořádání sídel.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

Další spis, který se z dané části světa dochoval, je architektonický traktát „Manasára“, datovaný do 11. – 12. n. l. Tento traktát se snaží velmi detailně stanovit zásady stavby jednotlivých budov a v celém důsledku tedy i měst. Důsledně klasifikuje půdorysné dispozice, plošné rozměry. Ideální město je obdélníkového tvaru, jeho delší strana je dvojnásobkem kratší strany. Městské brány jsou umístěny uprostřed stěn a na nárožích. Střední brány jsou spojeny s hlavními ulicemi, v jejichž průřezu leží náměstí. Území je děleno šachovnicově ulicemi. Jedna široká ulice kopíruje vnitřní hradbu. 1/3 území má zabírat zastavění a zbytek území je určen pro zemědělství.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

²¹ Citadela je pevnost v rámci opevnění města. I po dobytí samotného opevnění byla možnost se zde ukrýt, často to bylo místo posledního odporu.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

²² STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

²³ Věžovitá stavba, jejíž každý stupeň má svou vlastní střechu. Rozměry střeš jsou stejné, nijak se nezužují. Pagody jsou vždy bohatě zdobené. Na špičkách střeš jsou umístěny zvonečky, které svým cinkáním roznášejí buddhistické učení. Užívají se k uchování ostatků.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

²⁴ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁵ Důležitým spisem v souvislosti s urbanismem je kniha rytů Čou-li, jeden z nejstarších čínských spisů. Tento spis kromě záležitostí kolem správy země obsahuje i pravidla k výstavbě měst. Číňané si představovaly zemi jako čtverec, tudíž čtvercový půdorys muselo mít i město. Hlavní principy uspořádání královského města zněly takto: „navrhované město je čtvercové o straně 9 li (1 li se rovná 576 m) každá strana má hradbu se 3 branami a vnitřní plocha města je protažena 9ti ulicemi ze severu na jih a 9 z východu na západ. Šířka ulic je rovna 9 šířkám vozu. V centru města je císařský palác. Před ním je nádvoří a za ním tržiště. Vlevo od paláce je chrám předků císaře a vpravo chrám božstev země.“

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 9 s.

praxe se postupně tak zdokonalila, že byla dodržována se závaznou dogmaticností. Města tohoto prostoru se vyznačují geometricky pravidelnými dispozicemi, což bylo dle dochovaných spisů pokládáno za ideál města. Samozřejmě ale i zde nalezneme organicky rostlá města. Světově známou je Velká čínská zeď²⁶, dále Čína vynikala svými paláci, zahradními komplexy. Typický čínský urbanismus se vyznačuje pravidelným půdorysem s dominantní severojižní osou, na níž je alokován palác vladaře v samém středu města. Město bylo opevněno, všechny ulice vydlážděny. Císařský palác i domy obývané šlechtici byly obslouženy vodovody. Čínská města se dále vyznačují zásadou „záda k horám“ a „tváří k řece“ či též zásada „hora chrání chrám“. Hory tak chránily před silnými a chladnými povětrnostními podmínkami či písečnými bouřemi. Navíc paláce byly stavěny tváří k jihu, tak aby vladař byl zády k tržnici, což by bylo pro něj nedůstojné. Město s typickým čínským urbanismem je Peking, jehož počátky sahají do 11. století př. n. l. Peking byl zásoben vodou ze dvou jezer. Měl šachovnicový půdorys, byl dělen na 50 okrsků, každý z nich měl svou vlastní bránu. Základ kompozice byl tvořen severojižní osou. Symbolicky byla naplněna zásada „hora chrání chrám“ vybudováním pahorků v parku za císařským palácem, což mělo i praktický význam – ochranu před severními větry. Tyto pahorky byly však budovány i v ostatních parcích, a to z estetického důvodu – výhledu na město.²⁷ V Číně hlavní důraz při řešení urbanistických koncepcí hrály přírodní podmínky a to sice orientaci ke světovým stranám, vztah ke směrům větrů, využití terénu a existence vodních ploch. S obrazem pravidelného města ve tvaru čtyřúhelníku s branami směřujícími do světových stran se setkáváme v Indii a též v Bibli v koncepci Nového Jeruzaléma. Lze se jen dohadovat, zda se tento totožný model objevil v každé civilizaci zvláště – od Blízkého Východu až po Dálný Východ či byl přenášen z jedné kultury do další ku příkladu prostřednictvím putujících kupeckých karavan.²⁸

Ještě bych se ráda zmínila o městech vyspělé indiánské kultury Střední a Jižní Ameriky. Archeologické nálezy z této oblasti světa potvrzují města harmonicky zasazená do přírody. V první řadě bych upozornila na město na náhorní plošině, ležící v Mexiku pod názvem Teotihuacán. Dominantou města byla pyramida Slunce a pyramida Měsíce.²⁹ Hlavní osu tvořila tzv. Alej mrtvých, podél které byly vystavěny významné veřejné

V 7. stol. př.n.l. sepsal Kuan Čung spis Chuan –c‘, kde byly vyjádřeny zásady plánování měst. Zabýval se umístěním města v území, jeho nevhodnějším situováním vůči přírodním zdrojům: „každé velké město musí být umístěno u břehu velké řeky, pokud není na úpatí velkých hor. Nemělo by být příliš vysoko, aby mělo dostatek vodních zdrojů. Nemělo by být příliš nízko, aby lidé nemuseli vynakládat nadměrnou práci na výstavbu odvodňovacích kanálů, chránících před záplavami a spodní vodou. Zároveň musí být město umístěno v úrodné oblasti vhodné pro zemědělství“. Stanovoval velikost měst vzhledem k jejich významu, hierarchii. Určil, kolik chrámů má si ve své rezidenci vybudovat císař. O významu díla svědčí i to, že byl poté doplňován stále novými komentáři.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. 38 s.

²⁶ Mimořádným technickým dílem je Velká čínská zeď, stavěná po mnoho generací. Byla budována od 2. stol. př. n. l. a táhla se od mongolských hranic až téměř k Pekingu, v délce téměř 4 000 km. Název zeď není až tak výstižné, jde o hradby 6,5 m vysoké s ochranným valem. Strážné věže byly rozmístěny po 120 m. Hradba je složena z cihlového a kamenného pláště, vnitřní jádro tvoří hlína. Podél zdi byl systematicky budován řetěz posádkových měst. Dnešní podoba čínské zdi odpovídá jejímu vzhledu v 16. století.

STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

²⁷ Proto se nazývaly Ťing – šan , to je „Návrší krásného výhledu“.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁸ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁹ Pyramidy na americkém kontinentě nezastávaly funkci pohřebišť. Byly něco na způsob umělé hory, na níž vedly schody. Na horní terase se nacházel chrám. Největší pyramidou je Sluneční pyramida v Teotihuacánu. Je složena z více jak milionu sušených cihel.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

budovy, chrámové komplexy, schodiště či terasy. Honosnou stavbou byl chrám Quetzalcoatlův zdobený pestrobarevnými sochami opřených hadů s členkami.³⁰ Peruánské město Čan – Čan vynikalo svými pyramidami, terasami, vodními nádržemi, kanály či hradbami vysokými až 14 m.³¹ Jako náboženská centra sloužily Smaragdový chrám a Dračí chrám. Město se dělilo do 10 čtvrtí, každá z těchto čtvrtí byla obehnaná 9 m vysokou hradbou. Dále každá čtvrť měla svou vodní nádrž, pole pro obživu a hřbitov. V 15. století bylo postaveno na jednom z vrcholu středních And ve výšce 2048 m bájné Machu Picchu³² neboli „Stará Hora“ nebo také „V místě, kde odpočívá slunce“. Skládalo se z královského paláce, několika chrámů a teras sloužících pro zemědělskou činnost. Přístupová cesta do hradbami ohraničeného města ústila branou nazývanou „Brána Slunce“. Uvnitř hradeb se město dělilo na dolní - hurin a horní město - hanan. Hurin tvořily obytné čtvrti různých společenských tříd s názvy jako: čtvrť pracující třídy, čtvrť vězeňská, intelektuálů, atd. Nejkrásnější částí města bylo horní město hanan – chrámová část. Na severu se nacházel královský palác a sídla tehdy vládnoucí třídy. Dále chrám Tří oken či Velký hlavní chrám. V nejhořejší části města se nacházelo schodiště o 78 schodech, nejposvátnější místo města Intihuatana - „Kde je Slunce upevněno“, astronomická observatoř a oltář. Dominantou města byla pyramida nazvaná „Mladá hora“.³³

Právě ve starověku byly poprvé formulovány, a většinou i v praxi uplatněny, mnohé dodnes platné principy plánování a stavby měst. Je to o to úctyhodnější, že to byla díla národů, které opustily nomádský způsob života a poprvé v dějinách lidstva byly postaveny před úkol založit si sídlo – najít pro něj umístění a účelně jej uspořádat. Vzhledem k rozsahu území a časovému rozpětí nelze tento výčet měst považovat za úplný. Má snaha vedla k tomu, pouze z mého hlediska vybrat ty města, jež svým významem předstihla dobu. Již zde ať už jde o Blízký Východ či Dálný Východ se setkáváme s prvními pravidly, jak stavět města, pravidelnými půdorysnými koncepcemi, monumentálními a výstavními budovami a i technicky vyspělou infrastrukturou.

Závěr kapitoly bych přenechala významným antickým městům, významným antickým civilizacím – řeckému a římskému urbanismu. V polovině 3. tis. př. n. l. se začalo na Krétě rozvíjet palácové město Knóssos, první velkoměsto Středomoří. Knóssos je vlastně palácový komplex bez jakéhokoliv opevnění.³⁴ Několikapodlažní (nejméně dvou až čtyřpatrový) palácový komplex se rozprostíral kolem rozměrného dvora. Západní křídlo paláce mělo funkci veřejnou a náboženskou, vyskytovaly se zde svatyně a přijímací místnosti. Severovýchodní část tvořila prostor pro řemeslnou výrobu a sklady. Obytná část byla v jihovýchodní části křídla. Palác byl vybaven vodovodem,

³⁰ GUAITOLI, Maria Teresa; RAMBALDI, Simone. Ztracená města dávnověku. Praha: Slovart, 2003. ISBN 80-7209-431-9.

³¹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

³² Machu Picchu díky jeho poloze uvnitř džungle nebyl objeven Španěli. Bylo objeveno až v roce 1911 archeologem Hiram Bingham, který vedl expedici Yaleké univerzity. Po opuštění města jeho obyvateli k jeho objevení uběhlo 300 let.

GUAITOLI, Maria Teresa; RAMBALDI, Simone. Ztracená města dávnověku. Praha: Slovart, 2003. ISBN 80-7209-431-9.

³³ GUAITOLI, Maria Teresa; RAMBALDI, Simone. Ztracená města dávnověku. Praha: Slovart, 2003. ISBN 80-7209-431-9.

³⁴ Palác je vícepatrová stavba, uspořádána okolo vnitřního dvora, někdy se může zdát až labyrintově členitá. Palác v sobě zahrnoval současně obchody, sklady, dílny, reprezentativní i obytné prostory či prostory pro vyznání víry. HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

kanalizací a měl záchody i koupelny. Opakem krétského města bez opevnění volně hledícího do krajiny byly Mykény s neuvěřitelně vysokými mohutnými hradbami na vrcholu Peloponésu. Opevněné jádro působí jako rozlehlý hrad. Nejznámější součástí hradeb je Lví brána, jméno získala kvůli dvěma vytesaným lvům. Ústředním bodem města je akropole³⁵, uprostřed které je situován palác. Palác má opět složitý vnitřní půdorys a též byl několikapatrový. Celé město lze rozdělit do tří sektorů – východní sektor se zabýval výrobou, severozápadní zóna se zaobírala obchodem a poslední jihozápadní sektor měl funkci náboženskou. Každému sektoru odpovídala určitá homogenní zástavba. Společně všechny tyto zóny byly doplněny o obytné domy. Pohřební oblast ležela za hradbami.³⁶ Od 8. století př. n. l. začíná exploze řecké kolonizace s vrcholem v klasickém období 5. – 4 století př. n. l. Z rostoucích starších řeckých měst odplouvaly stále nové a nové skupiny řeckých občanů, zakládající si na nejrůznějších místech nová města. Tato města byla rozmanitá stejně tak, jako byla rozmanitá místa jejich založení. Ale každé z nich vždy mělo své akropole, agory³⁷, chrámy, stoi³⁸, amfiteátry³⁹ i hradby. Až na výjimky šlo o města organicky rozrůstající se, preferující účelové potřeby a podřizující se přírodním podmínkám. Nejvýznamnějším řeckým městem byly bezesporu Athény.⁴⁰ Základním urbanistickým archetypem je akropole, která tvoří dominantu města. Druhým takovým archetypem je tzv. svatá cesta, spojující dávné kultovní centrum Eleusis s akropolí. Jako třetí archetyp lze označit agoru neboli městské centrum. Její význam byl doložen bohatstvím jejího vybavení – sochy, chrámy, velké sloupové síně – stoi, terasy, radnice – buleuteriony. Poloha byla vymezena symbolickými kameny nazývanými horoi.⁴¹ Na maloasijském břehu egejského moře vyrostlo město Efesos. Město bylo organicky rostlé podél obchodní cesty vedoucí do Anatolie, u níž se vyskytovaly dvě agory, tedy dvě centra města – jedna u horního vstupu do města a druhá u druhého vstupu směrem od přístavu. Dominantou města byl Artemidin chrám. Součástí města bylo divadlo, lázně, knihovna.⁴² Do vývoje světového urbanismu se zapsal Alexandr Veliký (356 – 323 př. n. l.). Je známo, že založil 70 měst známých pod jeho jménem. Nejslavnějším tímto městem je Alexandrie v deltě Nilu. Základní kompozicí města byla dvě vzájemně kolmé

³⁵ Původně opevněné návrší řeckých měst s posvátným okrskem a vladařským palácem.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

³⁶ GUAITOLI, Maria Teresa; RAMBALDI, Simone. Ztracená města dávnověku. Praha: Slovart, 2003.. ISBN 80-7209-431-9.

³⁷ Řecká shromaždiště – náměstí, kde se konaly sněmy, slavnosti či trhy. V helénismu byly agory lemovány kolonádami a vstupními branami – propylejemi, zdobeny sochami, kašnami atd.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

³⁸ Otevřená síň či chodba, někdy i patrová. Často v blízkosti agory nebo hlavní třídy. Čelní část tvořilo sloupová a zadní část byla uzavřena stěnou. Stoa byla zdobena malbami a plastikami.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

³⁹ Nezasvěšená stavba elipsovitého půdorysu s arénou uprostřed a stupňovitým hledištěm.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

⁴⁰ Řečtí myslitelé věnovali značnou pozornost lidským sídlům, teoriím o ideálním uspořádání společnosti, o uspořádání obce – polis. Za první utopistický spis je považováno Platonovo (427 – 347 př. n. l.) vyprávění o Atlantidě. Platon popisuje ideální městský stát, izolovaný, opevněný na ostrově. Mnohem konkrétněji se k polis vyjadřuje Aristoteles (384-322 př. n. l.) ve spise Politika. Zde lze najít pravidla výběru místa pro město, jeho vnitřního uspořádání, řešení městských prostorů. Doporučuje kombinaci pravidelné a nepravidelné městské dispozice. Tvrdí, že hradby by neměly mít jen obrannou funkci, ale i estetickou. Do světového urbanismu se též zapsal Hippodamus z Milétu, jež byl pověřen níže zmíněnou obnovou Milétu. Je považován za autora pravidelného šachovnicového půdorysu nejenom tohoto města, ale i měst dalších. Dodnes se používá pro šachovnicový půdorys měst označení „hippodamický“.

HRŮŽA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

⁴¹ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁴² GUAITOLI, Maria Teresa; RAMBALDI, Simone. Ztracená města dávnověku. Praha: Slovart, 2003. 324 s. ISBN 80-7209-431-9.

hlavní ulice, s náměstím Alexandra Velikého uprostřed. Alexandrie je známá též díky knihovně obsahující 700 000 svazků.⁴³

Vzhled typického řeckého města by se dal popsat tak, že dominantou města byla vždy akropole – sídlo vládce a kultovní centrum, pod níž vznikalo město s hlavním centrem. Hlavním centrem řeckého města byla již zmíněná agora, jež byla lemována nejdůležitějšími veřejnými budovami – buleutoriem, stoa. Prostor agory byl dotvářen sloupy a pomníky. Součástí města byl vždy chrámový okrsek. Mezi základní vybavení řeckého města patřila divadla, divadla pro hudbu a recitaci – odeiony, lázně či gymnasia⁴⁴ či hipodromy⁴⁵. Řecký obytný dům měl obdélníkový půdorys. Skládal se ze dvou částí, pro muže a ženu. Obydlí pro muže bylo určeno pro společenská jednání a setkávání, situované kolem vnitřního dvora. V ženské části domu se odehrával celý život rodiny, tato část též byla soustředěna kolem vnitřního dvora. V zadní části byla umístěna hospodářská část s pracovnými otroky. Dům byl cihelný, později kamenný a v některých případech patrový. Střechy byly rovné, fasády prosté, hladké. Řecký dům neměl okna.⁴⁶

První urbanistické památky zanechali na Apeninském poloostrově Etruskové. Své místo ve světovém urbanismu si zaslouží díky svým vysokým poznatkům o architektuře, kultivaci krajiny, budování technických staveb – kanálů, tunelů, odvodňovacích zařízení, silnic i mostů. Zakládání měst se odvíjelo od jejich víry v magii a věštbu. Určoval se například posvátný střed města. Hranice města byly poté nastíněny vyoráním brázdy, kde se poté postavěly hradby. Půdorysy byly aspoň ve většině případů organicky rostlé.⁴⁷ Pokud byly zakládány dle pravidelného půdorysu, hlavní kompozičním prvkem byly dvě protínající se osy – severojižní a západovýchodní. Tuto kompozici poté převzali Římané.⁴⁸ Etruská města měla tři základní části a to sice akropoli, nekropoli a vlastní město. Řím byl Etruský osídlen asi v 8. století př. n. l. Etruskové založily 8 km dlouhé hradby a též fórum, které bylo později vydlážděno.⁴⁹ Dále mezi jejich zásluhy patří vybudování odvodňovacího systému nezbytného vzhledem k bažinatému okolí. Základem celého tohoto systému byla odvodňovací stoka „Cloaca maxima“, která plně vyhovovala i později při několikanásobném zvětšení města. Největším dědictvím Etrusků je konstrukce – klenba.⁵⁰

Římská říše existující tisíc let si postačila se třemi typy měst. Prvním typem byl samotný Řím – světová metropole. Druhým typem byla města, která již existovala a byla k říši připojena. Ve většině stálého území říše se doplňovaly pouze vojenské

⁴³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁴⁴ Stavby využívané pro tělesnou výchovu a ke vzdělávání. Součástí tohoto komplexu byly přednáškové sály, cvičební prostory, umývárny, venkovní hřiště. Dobře zachované je gymnasium v Syrakúsách.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

⁴⁵ Závodiště určené pro jízdu s koňmi.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

⁴⁶ STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

⁴⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁴⁸ STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

⁴⁹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁵⁰ STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

tábory, pevnosti. V již existujících sídlech docházelo k dostavbám pouze těch komponent, typických pro římskou kulturu - lázně⁵¹, vodovody, fóra⁵², cirkvy⁵³ atd. A třetím typem měst byla nově založená sídla. U nově zakládaných měst Římané uplatňovaly jednoduchý půdorys castra. Castra byly ve své podstatě vojenské tábory. Jejich půdorysné stopy lze i v současné době najít v historických jádrech Kolína nad Rýnem, Paříže, Vídně, Trieru, Augsburgu, Boloně, Florencie, Aosty i mnoha dalších městech. Základem každého castra byly dvě na sebe kolmé osy hlavních ulic - od severu k jihu v „ose světa“ a od východu na západ „běh slunce“. Ve svých počátcích byla castra opevněnými vojenskými tábory s objekty pro vojáky a jejich velitele, bez zázemí pro civilní obyvatelstvo. Postupem času dispozice castra se začala uplatňovat pro civilní města, u nichž na křížení os ležela fóra a jiné významné veřejné stavby. Průměrná rozloha castr se pohybovala kolem 10 - 20 ha. V rámci říše existovaly stovky měst, stovky vojenských táborů propojených mezi sebou 80 000 km silnic s hostinci a strážními stanovišti. Římané se zapsali do dějin i svou úrovní na poli technicko-inženýrském. Používali materiály, které ještě nikdo nikdy nepoužil - cement. Pro antický Řím bylo charakteristické území sedmi pahorků - Palatin, Kapitol, Esquilin, Quirinal, Viminál, Saelius a Aventin. Mezi Palatinem a Kapitolem vzniklo v etruském období nejstarší tržní místo, pozdější Forum Romanum. Řím je typické organicky rostlé město, do jehož půdorysu byly postupně vkládány jednotlivé budovy. Obyvatelé Říma obývali domy různé úrovně. Jen bohatí měli možnost si vystavět paláce se zahradami na klimaticky příznivějších návrších. Dále většinou v okolí Říma vlastnili letní vilu též se zahradou. Většina obyvatel milionového města bydlela ve vícepatrových (3 - 6 pater) domech nazývaných „insulae“, které byly prvním předobrazem dnešních činžovních domů.⁵⁴ V přízemích těchto domů se nacházely řemeslné díly, sklady, obchody i hostince. Nepříliš četnými byly přízemní domy. Již od 1. století př. n. l. byly domy stavěny z cihel bez omítky. Nadměrná hustota osídlení vedoucí k zhoršujícím se hygienickým podmínkám vedla k nejrůznějším restrikcím ohledně výšky zástavby - za Oktaviána Augusta to bylo něco přes 20 m a ku příkladu za Trajána méně než 18 m. Město často trpělo požáry, z tohoto důvodu Palatin a fóra byly odděleny od běžného zastavění vysokou zdí. Společenským těžištěm byla fóra, mající obdobný účel jako řecké agóry - šlo o tržní prostor. Nejstarším bylo Forum Romanum mezi Kapitolem a Palatinem, o rozloze zhruba 400 x 200 m, z něhož vybíhala Via Sacra - Svatá cesta. Julius Caesar postavil v sousedství Forum Julium a posléze další významní vladaři pokračovali v budování svých fór - Augustus, Vesapsiánus, Nerv, Trajánus. Kolem fór se poté umísťovaly nejvýznamnější veřejné budovy města - baziliky, radnice, chrámy,

⁵¹ Thermi - lázně nesloužily pouze ke koupání (ohřívání koupel, venkovní bazény, parní lázeň), ale bylo zde nabízeno široké množství služeb. Působili tu lékaři, zubaři, právníci, dále šarlatáni, mastičkáři či prostitutky. Stavby bývaly přepychové, s vysokým komfortem. Obrovská prosklená okna osvětlovala nákladnou dekoraci interiéru, s kupolemi, klenbou. Součástí lázní byly i rozsáhlé zahrady a parky. Thermi byly velmi oblíbená místa společenského života. V Římě jich bylo několik set. Byly zcela bezplatné.

HOCKER, Christoph. *Architektura*. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁵² Pravidelné římské náměstí, obklopené významnými veřejnými budovami, chrámy, sloupohradami, sochami, vítěznými oblouky, fontánami.

DUDÁK, Vladislav, et al. *Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K*. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

⁵³ Kamenná stavba se závodní drahou pro dostihy a závody se spřežením. Též v podobě arény a stupňovitého hlediště

DUDÁK, Vladislav, et al. *Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K*. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

⁵⁴ „Podle údajů z pozdní doby 4 stol. n. l. bylo v Římě 1790 domů obydlených pouze jednou rodinou nebo snad rodem. Naproti tomu bylo ve městě přes 46 000 vícepatrových nájemných domů. Za předpokladu cca 1 milionu obyvatel to představuje - včetně paláců se zahradami a rodinných domů se samostatnými pozemky - hustotu přes 1000 obyvatel na hektar.“

HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. 72 s.

vítězné oblouky a sloupy, sochy, kolonády, úřední budovy a jejich archivy atd. Řím je též známý pro tzv. Martovo pole, využívané pro směny, závody, hry či jiná shromáždění. Řím oplýval množstvím i rozmanitostí veřejných budov. Nejznámější z nich je určitě Kolosseum, chrám všech bohů – Pantheon⁵⁵, Domiciánův cirkus. Jako velké stavební komplexy byly stavěny lázně tzv. thermy - Neronovy, Titovy, Trajánovy, Caracalovy a Diokleciánovy. Stavby antického Říma vynikaly svou architektonickou působivostí, účelností a konstrukční vyspělostí.⁵⁶ Římské vodovody představovaly mohutná zařízení, přivádějící ku příkladu ve vrcholném období Říma přes 1000 litrů na osobu denně, což umožňovalo existenci fontán, zásobování lázní a soukromých domů vodou, zalévání zahrad a dokonce mytí ulic. Řím byl protkán 13 vodovody o délce přes 500 km, 4 vodovody překonávaly vzdálenost přes 90 km. Jejich součástí byly aquadukty, z nich některé byly vysoké až 30 m. Součástí vodovodního systému byly také vodojemy na návrších. Základem pro římská města byly stavby jako - fóra, chrámy, baziliky⁵⁷, cirkusy, divadla, knihovny, veřejné a soukromé lázně, kašny, kasárny, špýchary⁵⁸, sklady a paláce místodržících a místní šlechty, triumfální oblouky a sloupy, kolonády, sochy. Obraz města doplňovaly hrady s věžemi a branami. Charakteristickým římským městem jsou Pompeje, jež byly zavaleny lávou od blízké sopky Vesuv. Pompeje měly divadlo pro 5000 diváků, další kryté divadlo pro 1500 návštěvníků a navíc amfiteátr s 20 000 místy. Vykopávky objevily další stavby – fórum, chrámy, tržiště a veřejné budovy, atriové domy⁵⁹, letní sídla bohatých Římanů.⁶⁰ Co se týče stavby měst a vůbec jejich správy v rámci římského impéria⁶¹, jež bylo propojeno výkonnou komunikační sítí, lze právem hovořit o úspěšné regionální politice, uskutečňované na rozsáhlém území - Evropa, Blízký Východ, severní africké pobřeží.⁶²

⁵⁵ Rotunda s kopulí používána k pohřbívání, v pozdějších etapách vývoje často představována na kostely.

HOCKER, Christoph. *Architektura*. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁵⁶ „Ze 4 stol. n. l. se zachoval registr římských staveb, který uvádí 28 knihoven, 6 obelisků, 8 mostů, 11 fór, 10 bazilik, 11 veřejných a 856 soukromých lázní, 18 akvaduktů, 9 cirkusů a divadel, 2 triumfální oblouky, 15 kašen, 22 jezdeckých soch, množství pomníků, z nichž bylo 80 pozlaceno a 74 provedeno ze slonové kosti, 36 vítězných oblouků a dále 290 špýcharů a skladů, 254 pekáren, několik kasáren vojáků, policie a hasičů a ještě 46 veřejných domů.“

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. 74 s.

⁵⁷ Baziliky byly nejdříve stavby určené pro trh. Stávala na fórech. Nejstarší bazilika v Římě se nacházela na Forum Romanum.

HOCKER, Christoph. *Architektura*. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁵⁸ Špýky.

⁵⁹ Jednopatrová někdy dvoupatrová uzavřená budova s centrálním dvorem, až na malý světlík zastřešen sedlovou střechou. Zadní část domu se skládala se zahrady. Napravo i nalevo domu se nacházely obchody, oddělené od obytné části domu.

HOCKER, Christoph. *Architektura*. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁶⁰ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁶¹ Jediným spisem o architektuře, který se zachoval z antické doby je “ Deset knih o architektuře“, psaných před přelomem letopočtu. Autorem díla je Vitruvius. Jde o dílo, jež je především učebnicí pozemního a inženýrského stavitelství. V první knize je věnováno několik kapitol k zakládání měst. ...“při výstavbě měst je třeba zachovávat tato pravidla: předně výběr nejzdravějšího místa. Bude to místo položené výše a ne mlhovité, ne plně jinovatky a ne obrácené ani k parným ani ke studeným světovým stranám, nýbrž k mírným a konečně místo, které se vyhne bažinatému sousedství.... „ Text pokračuje zdůrazněním orientace ke světovým stranám či popisem proudění větrů. Dle Vitruvia se při výstavbě města měly nejdříve vystavět hradby, poté až rozvrhovat uliční síť a nakonec se má rozhodnout o umístění fór, veřejných budov. Vitruvius dává přednost kruhovému obrysu, protože:... „jest se co nejvíce starati o to, aby dobývaná hradba nebyla snadno přístupná, nýbrž aby byla vedena kol dokola po místech srázných a projektována tak, že cesty k branám nevedou přímým směrem, nýbrž zabočeně doleva. Města jest pak zakládati ne čtvercová, nýbrž ve tvarech kruhovitých, aby bylo možno shlédnouti nepříteli z několika míst. Obrana města, u nichž vystupují rohy je nesnadnější, poněvadž roh brání více nepříteli než vlastního občana...“. Žádná teoretická práce neměla v oblasti architektury a urbanismu takový význam po tak dlouhé období jako tato kniha. Jsou zde shrnuty všechny tehdejší vědomosti. Dále je jediným dochovaným písemným pramenem informací o řecké a římské architektuře. Podle dosavadních znalostí nebyla až do počátku renesance (jeden a půl tisíciletí) vytvořena v Evropě žádná teoretická práce tohoto druhu.

HRŮZA, Jiří. *Teorie města*. Praha: Československá akademie věd, 1965. 14 - 16 s.

⁶² HRŮZA, Jiří. *Urbanismus světových velkoměst II. díl: Athény, Řím, Istanbul*. Praha: ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03677-8.

Poslední obdobím antiky představuje Byzantská říše. Svá města tato říše v naprosté většině převzala od přecházejících civilizací. Nesetkáváme se zde tedy s novým zakládáním měst, ale spíše pouze vkládáním nových budov do již existujících městských dispozic. Dějiny této říše jsou spojeny zejména s Cařihradem. Významným krokem pro toto město bylo rozhodnutí císaře Konstantina Velikého přenést právě do Cařihradu hlavní sídlo Římské říše. Určil mu název Nový Řím a Cařihrad svou velikostí se zvětšil pětinasobně. Jeho významnosti odpovídalo to, že ze všech koutů světa byly přiváženy obelisky, sloupy, sochy a další prvky, jež jeho významnost a jedinečnost měly potvrdit.⁶³ Nejvýznamnějším křesťanskou stavbou tohoto města byla a je Hagia Sofia. Půdorys Cařihradu byl od samého počátku ovlivněn tvarem úzkého ostrohu, sevřeného mezi Marmanským mořem a zátokou Zlatého rohu. Na nejvyšším místě tohoto protáhlého místa vedla 5,5 km dlouhá hlavní městská osa, jež spojovala soubor nejvýznamnějších budov kolem Augustova fóra na konci ostrohu s hlavní městskou branou. Byzantská říše zdědila veliké bohatství měst, nejrůznější druhy staveb. Neměla tedy po celou dobu své existence potřeby měnit architektonické a urbanistické koncepce minulosti. Avšak ocenění si zaslouží za vybudování Cařihradu, jednoho z nejpůsobivějších měst světa s monumentálním chrámem Hagia Sofia.⁶⁴

Z měst starověku se většinou zachovaly pouze zlomky nebo pod zemí ukryté základy staveb, dávající představu o městských půdorysech. Stavba měst velkých starověkých civilizací od Blízkého Východu přes Asii až po Ameriku vytvořila základ znalostí člověka o sídlech. Odkaz antiky tkví v tom, že položila základy sídelní soustavy značné části Evropy a též koncepční základy celému následujícímu vývoji urbanistické teorie a praxe.

4.2. STŘEDOVĚK - VZNIK SOUČASNÉ SÍDELNÍ SOUSTAVY

Na prahu středověku existovaly stotisícové velmi vyspělé městské civilizace, jak bylo naznačeno výše. Moderní velmi velkorysá města existovala v Číně, Indii, na Blízkém Východě i Střední a Jižní Americe. Podstatně odlišný stav byl v Evropě. Právě doba stěhování národů poničila jak oppida mimo hranici Římské říše – limes romanum, tak i pozůstatky římských měst. Výjimkou byl jihovýchodní a jihozápadní okraj Evropy s Byzantskou říší a jejím výstavním Cařihradem. Na jihozápadním cípu Evropy, současné jižní Španělsko, existovaly bohaté kulturně vyspělé arabské kalifáty se svými krásnými městy, jako byla Cordoba, Sevilla a Granada. Ve zbytku Evropy žily ve stejné době národy, které ještě nedávno hledaly svá stálá sídla. Po usazení vytvořily nejprve pouze jakési zemědělské osady a opevněné dvorce pro náčelníky. Nedokázaly využít stará římská města. Avšak během několika staletí došlo v Evropě k obrovskému urbanizačnímu procesu, za něhož vznikla obdivuhodná středověká města.⁶⁵ Vytvořila se

⁶³ „Za Konstantina se ve městě postavilo několik desítek paláců, chrámů, byly zde 2 divadla, 4 000 domů bohatých měšťanů, 150 veřejných lázní a stejný počet pekáren na chleba. Město mělo několik náměstí a tržišť, dále osm vodovodů, které se vyrovnávaly vodovodům římským“.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. 81 s.

⁶⁴ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁶⁵ Ve středověkých městech vyplývala komplexnost městského obrazu z jednotného uměleckého slohu: V první řadě šlo o románský sloh. První románské stavby vznikají v Itálii. Název slohu vychází ze slova Roma, což naznačuje, že vzniklo

soustava osídlení, která je do dnešních dnů základem většiny současných států. Zakládáním měst v průběhu středověku byl pověřen tzv. lokátor. Jeho starost spočívala i v přivedení kolonistů ovládajících řemesla a obchod. V první fázi středověkých měst převládala ta organicky rostoucí – volně se rozrůstající osady a vesnice. Města postupem z těchto osad vznikala tam, kde pro to byly ty nejlepší hospodářské, dopravní i přírodní předpoklady. Půdorysy měst se utvářely stavbou domů a náměstí. Těžko předpokládat, že ve středověku byly převzaty zkušenosti antických stavitelů měst. Ve středověku též neexistoval žádný teoretický spis, jež by se věnoval stavitelství, zakládání měst a jejich vnitřnímu uspořádání. Pouze sporadicky někteří vzdělanci v Evropě byli obeznámeni se spisem Vitruvia. Kniha, která byla ve středověku základem veškerého poznání, byla Bible.⁶⁶ Nalezneme v ní i popisy domů a měst, pravidla jejich výstavby, obrazy ideálních měst. Během celého středověku byl vzorem Šalamounův chrám a ideálním městem biblický Jeruzalém. Představu o ideálním městě doplňovaly ilustrace. Text Bible nebyl však dostatečně konkrétním zdrojem pro výstavbu měst. Vyspělé dispoziční řešení ve středověku měly především kláštery.⁶⁷ Svou promyšleností často předstihovaly města, ale i pro středověk typické stavby hrady.⁶⁸ Kláštery stejně tak jako hrady ovládaly a spravovaly určitá území. Kláštery sloužila jako centra bádání, dodnes se v nich dochovaly rozsáhlé knihovny. Kláštery⁶⁹ i hrady sehrály důležitou úlohu při vzniku osídlení Evropy, byla to krystalizační jádra

v zemích, které byly součástí římské říše. Časově románské umění pokrývá 8. až 12. století. Na vzniku a šíření románského umění se podílela zejména církev, mnišské řády – řád benediktýnů a řád cisterciáků. Proto se románská architektura vyznačuje zejména stavbou církevních staveb – kostelů a klášterů. Až později se románský sloh uplatňuje i u světských staveb.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

Dalším slohem, jež je spojen se středověkem je gotika. Gotická umělecká tvorba je spjata se 12. až 15. stoletím. Počátky gotického slohu vznikly ve Francii, v oblasti Ille de France. Za první gotickou stavbu je považován klášterní chrám St. Denis, kde jsou pochováni francouzští králové. Slovo gotika je odvozeno od přídavného jména „gotské“ neboli germánské, barbarské umění. Z počátku hanlivý výraz uměleckých kritiků, jež poprvé použil florentián Giorgio Vasari pro označení uměleckých prací severně od Alp. Ve Francii je tento sloh nazýván „style ogival“ sloh lomený. Gotika se již více projevuje i na stavbách světských – obytné domy, radnice a dokonce i skladové budovy. Charakteristickými znaky gotiky je lomený oblouk a žebrová klenba. S tímto novým slohem se zejména prostor budov prosvětluje.

STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

Středověká urbanistická scéna nebyla striktně regulována, avšak určité normy usměrňující zástavbu byly dodržovány. Hlavním záměrem byla jednotnost, úhlednost, uspořádanost zástavby. Byla dodržována určitá tvarová ucelenost obrazu městské scény. V rámci středověkého města se formulovala jednotnost řadové zástavby, v jejímž kontrastu pak byly budovány dominantní katedrály a radnice.

Halík Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar: Architektura a město, Praha: Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6.

⁶⁶ Roku 313 Konstantín I. Veliký svým Milánským ediktem uznal křesťanství za státní náboženství. Církev v krátké době získala dominantní postavení. Začala expansivní výstavba kostelů a chrámů po celé římské říši.

Velmi rychle vykrystalizovaly dva hlavní typy křesťanských staveb – baptisteria, sloužila ke křtu nových věřících a baziliky pro shromažďování věřících. Dalšími stavbami byly martyria, místa úmrtí svatých.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

⁶⁷ Jediným středověkým dochovaným urbanistickým plánem je půdorys benediktinského kláštera v Sankt Gallenu, nalezený v jeho klášterní knihovně.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁶⁸ Jedním z nejdůležitějších prvků gotického osídlení byl hrad, sídlo feudálů. Prvotní hrady byly pouze obytné věže se základní obrannou technologií, situované na návrších, obklopené palisádou (souvislé řady opevnění z kůlů s hroty). Středověký hrad se skládá ze tří částí: obytná část – donjon – nejprve šlo o skromné ubytování, později vznikají reprezentativní obytné paláce s krbem. Druhou částí je hospodářský trakt s dílnami, sklady, konírnou, zásobárnou vody. Poslední část tvoří vojenské zařízení jako hrady, věže, padací mosty. Hradům příslušela ochrana hranic a obchodních cest, později i sídliště vznikajících v jejich blízkosti. Většina hradů byla postupem času opuštěna, část z nich byla přestavěna v reprezentativní zámky. Dohromady je v Evropě známo na 30 000 hradů. Mezi významné hrady patří: hrad Tarasconu na Rhone, Tower, Cornway, Harlech či pruská hradní soustava Malbrok.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁶⁹ Mezi nejvíce proslulé kláštery patří klášter ve Fuldě, klášter na ostrově Reichenau na Bodamském jezeře či klášter St. Gallen ve Švýcarsku. Klášterní komplex obsahoval klášterní kostel, konvent, opatství, školu, nemocnici, hospodářské budovy, sýpky a dílny.

STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

středověkých měst.⁷⁰ Nejstarší středověká města byla organicky rostlá navazující často na starší osídlení, ať už pozůstatky římských měst, tržní osady, hradiště či výše zmíněné hrady a kláštery. Nová města se již vyznačovala pravidelností. Jejich umístění často souviselo s přírodními danostmi. Velmi často byla zakládána v blízkosti brodů řek. Volil se pro osidlování ten břeh, který nabízel vyšší nezaplavované území, se zdrojem pitné vody, s úrodnou půdou. Ale vznikala i města na úpatí horských průsmyků, často se zde zastavovaly obchodní karavany a umísťovaly se zde královské celnice. Další skupinu tvoří města zakládána v blízkosti zdroje nerostných surovin – horní města. Důležitým aspektem pro zakládání byly obchodní cesty⁷¹, značnou úlohu však měly i aspekty strategické, vojenské. Opevněná města se stavěla v celých řetězcích podlé hranic daného státu. Středověká města vynikala především svou účelností. Města nabízela odbyt pro výrobky řemeslníků a zemědělců, stávala se středisky obchodu a místy pravidelných trhů, na nichž se setkávali kupci z různých zemí. Výchozím prvkem dispozice středověkého města byla uliční síť včetně umístění hlavního tržiště, jež poté předurčilo dělení města na jednotlivé stavební bloky. U organicky rostlých měst kopírovala síť hlavních ulic dávné obchodní cesty. Trasování těchto starých cest mělo své zákonitosti, vyplývající z dávných zkušeností s topografií terénu, pohybem vod, příhodností brodů atd. Také u nově zakládaných měst navazovaly hlavní ulice na vnější dálkové cesty a ulice vedlejší určovaly rozvržení jednotlivých stavebních bloků. Tržištěm každého města bylo tržiště umístěné často na nejdůležitější dálkové cestě nebo na křížení hlavních cest. Města organicky rostlá mají rozmanité tvary vzniklé rozšířením cesty či křižovatky. Nově založená města mají tvar pravidelně vyměřeného čtyřúhelníku. Kromě hlavního tržiště neboli náměstí, u něhož se stavěly radnice a hlavní farní stavby, město mohlo mít i několik tržišť specializovaných dle druhů zboží zde prodávajících. Jako u starověkých měst i u středověkých měst hrálo velkou roli opevnění. Při jejich trasování se využívalo přirozeného terénu. Snažili se docílit co nejkratšího obvodu hradeb. Kromě městských bran, budovaných jen na nejdůležitějších vstupech do města, významnou úlohu měla tzv. branka k vodě. Ve srovnání s antickými městy byla středověká města dosti chudá. Z veřejných budov nejprve existoval pouze kostel obklopený hřbitovem. Později byly budovány radnice. Ve větších městech poté vznikaly kláštery se špitály. Základem města byl měšťanský dům. V měšťanském domě se bydlelo, vyrábělo, skladovalo i prodávalo. Součástí domu byla i stodola a další hospodářské objekty. Středověký měšťan byl jak obchodníkem a řemeslníkem, tak i zemědělcem. Mimořádný význam v souvislosti s lokací byl přiřazen kostelům a katedrálám⁷². Podmínkami byla jejich snadná obranitelnost, úrodná půda, hluboká

⁷⁰ Ve srovnání se starověkými byla středověká města dosti malá. Největší středověká města měla několik desítek tisíc obyvatel. Svou velikostí vynikaly pouze Benátky s 200 000 obyvateli.

KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce: Vývoj urbanistických koncepcí [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2004 [cit. 2011-07-25]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2004/2004-06/30_koncepce.pdf>.

⁷¹ Hansa - obchodní svazek měst, které se primárně orientovaly na oblast Baltu na přelomu 13. a 14. století. Nesmírné bohatství nashromáždily města jako Lubeck, Hamburk či Brémy.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁷² Katedrály se skládaly s několika lodí a ochozu s věncem radiálních kaplí, který obíhá kolem choru. Boční lodě jsou odděleny pilíři s arkádami. Nad nimi se nacházela empora (prostor otevřený okny či arkádami). Okna jsou výškově protáhlá, zasklená skleněnými tabulkami jasných barev. Na stavbě katedrály pracovalo obvykle několik generací stavitelů.

STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

Významné katedrály: Anglie – katedrála Norwich, v Durhamu, Salisbury, Německo – katedrála ve Freiburgu, Polsko – sv. Jakub v Toruni.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

hladina spodní vody a dostatečně viditelné místo, odkud by se rozléhal zvuk zvonů. Kostely a jejich přilehlá okolí tvoří ve středověkých městech obvykle jejich nejstarší jádra.⁷³

Znaky vnitřního uspořádání měst dostávaly v jednotlivých evropských regionech rozdílné rysy. Největší rozdíly se projevovaly mezi jižní a západní Evropou, jež navazovala na starší osídlení starověku a východní, severní Evropou, kde se nacházely neurbanizované volné prostory. Pokud se detailněji podíváme na evropský prostor, ve střední Evropě, v západní a jižní části – západně od Porýní a jižně od Dunaje - se rozprostírala římská městská jádra. Zatímco v ostatních částech střední Evropy byla pouze keltská oppida.⁷⁴ Ve východní části si budovali Slované svá hradiště. Ve střední Evropě se často setkáváme se staršími organicky rostlými jádry měst v její západní části a novými pravidelně zakládanými městy v její východní části. Vznikají biskupské rezidence, knížecí, královské a postupem času císařské dvorce, falce⁷⁵ a hrady. Postupně se s tržních osad stávají města s právem trhů, hradeb a samosprávy. „Kolem roku 1200 bylo ve střední Evropě asi 250 měst západně a jen 10 východně od Labe. O 200 let později se uvádí na každé straně již zhruba 1500 měst.“⁷⁶ Pozůstatky středověkého urbanismu a architektury jsou patrné u měst jako Cáchy - falc Karla Velikého, Ulm - císařské falce, Munster - biskupská rezidence, Norimberk – tržní osada. Na rozmezí střední a západní Evropy, dnešní severozápadní Švýcarsko, zähringenská hrabata založila jako své obranná města 12 měst – například Freiburg, Curych, Bern a další. Tyto města mají společné znaky, které tkví v široké hlavní ulici bez tržního náměstí, úzké dlouhé stavební bloky. Takováto dispozice je vhodná pro úzká údolí či strmé ostrohy. Západní Evropa převážně navázala na starší římské, galské, normanské sídla - francouzské město Nimes nebo Arles se zprvu svým osídlením vešlo do římských cirků, vnější stěny byly využity jako opevnění. Avšak větší skupinou jsou nově zakládaná šachovnicová města tzv. „bastides“, zakládané ve 13. století jako válečné pevnosti Angličany i Francouzi v boji o západní části dnešní Francie. Nejznámějším příkladem je Montpazier založený jako součást obranného systému tehdy anglického Gaskoňska. V Anglii⁷⁷ vzniklo biskupské město Salisbury s katedrálou, dále přístavní město Winchelsea a přístavní město Kingston-upon-hult. Do středověku patří nebývalý rozvoj města Avignon, sídla papežů od roku 1309. Město bylo přestavěno a rozšířeno více jak na jeho dvojnásobek. Nejvýznamnějším městem byla Paříž, jež navazovala na římské castrum a předchozí galské osídlení. Nejstarším prostorem města je prostor dnešního chrámu Notre Dame. Postupem času se město rozrůstalo na oba břehy řeky Seiny. V rámci území jihozápadní Evropy velmi prestižní byla Cordoba s impozantní mešitou⁷⁸

⁷³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁷⁴ Velké opevněné hradiště, stavěné na strategické poloze (nejčastěji podél toku). Často měla obrovskou rozlohu – několik desítek hektarů.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

⁷⁵ Falc – opevněné sídlo feudálů (Cáchy, Forchheim, Ingelheim). Falc plnil několik funkcí: a) ubytování dvora, b) správní centrum oblasti, c) místo jurisdikce. Architektonicky šlo o předchůdce hradů. Rozvinutý typ falce se skládal z paláce se zásobárnami a reprezentačními prostory, kaple a hospodářských budov kolem paláce. Celkem bylo postaveno na 100 falcí. Zachovaly se části falcí v Ingelheimu, Cáchách či Glosaru.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

⁷⁶ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. 94 s.

⁷⁷ Eduard I. roku 1297 v Harwichi inicioval první urbanistickou konferenci.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁷⁸ Mešita se skládá ze dvou částí. Rozlehlého nádvoří obléhaného sloupovými síněmi a studnou pro rituální omývání. Na straně směřující k Mekce stojí modlitebna jako mnohalodní prostor s nikou (výklenek ve zdi), v níž je uložen Korán. Pro

z 8. století, té doby největší město islámského města. Ve zříceninách nedaleko Cordoby se zachoval palácový komplex se zahradami Medina Azahara, rezidence tehdejších kalifů. Pozůstatkem islámské kultury⁷⁹ této doby je Alhambra⁸⁰ v Granadě. Původní arabskou kulturu lze rozpoznat i v historickém jádru města Toleda – spleť uliční sítě. Ještě donedávna centrum celého tehdejšího známého světa byl Řím, nyní poničen barbary. Arabové a Normané zničili poslední opěrné body Byzantské říše. Naopak vzestup díky námořnímu obchodu zažívají městské státy jako Pisa, Janov, Neapol, Benátky Florencie, Verona či Milano a další. Ekonomická konjunktura se u nich na poli urbanismu projevila rozsáhlou stavební činností vrcholící v renesanci. Těžištěm východní Evropy byl ruský stát. Počátek ruského státu se datuje do 9. století, kdy dochází ke sjednocení slovanských kmenů na středním toku Dněpru. Nová města vznikala kolem starších opevněných hradišť. Tyto „kremly“⁸¹ byly opevněny, přičemž opevnění mělo nejen obranný, ale i reprezentační účel. V 10. století se na ruském území nacházelo 26 měst, o 100 let později byl jejich počet trojnásobný. Mezi nejvýznamnější města tehdejšího Ruska patřil Kyjev, Novgorod, Smolensk, Rostov, Pskov, Bělgorod a další. Tehdejší kremly byly v Evropě zcela unikátními svými dispozicemi. Budovy ani jednotlivé usedlosti nesledovaly uliční síť. Uchovaly si svou podobu až do 18. století, kdy započala klasicistní přestavba. Až do této doby jejich dispozice odpovídalo nejstaršímu románskému období. Co se týká severní Evropy, působícím kmenem zde byli Normané – Vikingové.⁸² Jejich domovem bylo především moře, což se projevilo i v jejich velmi malé snaze v zakládání měst. Nejmohutnějšími stavbami byly obranné valy. Největší val procházel Jutskem, budovaný 350 let jako obrana proti Sasům a Frankům. Jediné pozůstatky větších vikingských táborů byly nalezeny na dnešním dánském území. Ku příkladu jde o pevnost Trelleborg na ostrově Sjaelland. Pevnost má kruhový půdorys, jež je rozdělen křížením hlavních ulic na čtyři sektory. V každém tomto sektoru byly do čtverce umístěny čtyři podlouhlé domy, jejichž tvar připomínal loď s useknutou přídělí a záďí. Uprostřed těchto čtverců byl postaven dům náčelníků. Pevnost měla 4 brány, u nichž byly domy strážců. Pevnost byla opevněna dvěma valy s palisádami. Další stopy vikingských sídel jsou viditelné i na území Švédska, Estonska, Litvy. Nejstarší, většinou organicky rostlá města v průběhu středověku vyrostala z nevelkých původních osad na výhodných místech při pobřeží - Stockholmu, Kodaně atd..⁸³

čení koránu je zde umístěna dřevěná nebo kamenná kazatelna. Vnější prostor vyplňují minarety, z nichž jsou věřící svoláváni k modlitbám. Jsou to štíhlé hranolové nebo válcové věže s ochozem.

STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

⁷⁹ Nejposvátnější stavbou islámu je mešita al – Ahbram v Mekce, jednoduchá stavba bez oken a výzdob. Nejdůležitější částí stavby je hranolovitý objekt na nádvoří, zvaná ka'ba (arabsky krychle).

Arabové byli výbornými staviteli pevností, komunikací, mostů, přehrad a zavlažovacích zařízení.

K vrcholům islámské zahradní architektury patří „rajská“ zahrada granadské Alhambry.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

⁸⁰ Královská palác Alhambra: rezidence muslimských emirů. Složitý palácový komplex obsahuje tři základní části: mešwar – část přístupná všem, i poddaným, díván – část s trůnním sálem, harém - soukromá část. Střed harému tvoří Lví dvůr se 120 mramorovými sloupy.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

⁸¹ Kremel – ohrazené vyvýšené prostranství s naprosto volně seskupenými paláci, chrámy, kláštery. Nejznámější je moskevský kremel.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

⁸² Ti pronikají do mnoha zemí včetně Francie, Anglie a také Ruska, kde jsou známi pod názvem Varjágové.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁸³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

Města evropského středověku lze posuzovat ze dvou pohledů. Za prvé jej porovnávat s městy předcházejícího období. V tomto případě jejich hodnocení nehovoří ve prospěch středověkých měst. Středověká města byla mnohem menší, s mnohem jednodušší urbanistickou kompozicí. Zcela jim chyběl komfort měst antiky – vodovod, kanalizace a mnohé další. Navíc starověká města byla mnohem výstavnější. Význam středověkých měst byl pouze místního charakteru – například v případě zásobování zemědělskými produkty své okolí. Jen opravdu ve výjimečných situacích dosáhla určitého věhlasu. Ale na druhou stranu města vyhovovala tehdejším potřebám tamějších obyvatel. Naplňovala požadavky rozvoje obchodu či řemesel, správy, náboženského života. Středověká města vytvořila základ dnešní sídelní soustavy. V současné době patří k nejcennějším kulturním památkám.

4.3. NOVOVĚK – PŘESTAVBA STŘEDOVĚKÝCH MĚST

Urbanismus novověku je započat renesanční kulturou, ovlivněn renesančním uměním. Vzniká nový světonázor, který se obrací zpět k antice.⁸⁴ Lze říci, že urbanismus - jeho počátky vznikly právě v renesanci. V renesanci se jednoznačně formulují pravidla optimálního řešení měst, postupů jejich výstavby, což je rozdíl oproti středověku, kde žádná obecně platná nauka o stavbě měst vytvořena nebyla. Středověk vycházel pouze z praktických zkušeností. Je však paradoxem, že právě středověk na rozdíl od renesance vystavěl stovky měst. Renesance vypracovala desítky traktátů⁸⁵ ke koncipování měst, desítky traktátů popisujících a diskutujících o ideálu města.⁸⁶ Avšak postavila toho jen velmi málo. Její přínos tedy spočívá v teoretickém odkazu – v traktátech a dále v jednotlivých stavbách, kde se uplatnil renesanční architektonický sloh. Prvním renesančním traktátem je dílo Leone Battisty Albertiho (1404 – 1472) „O věcech stavebních“. V souvislosti s městským urbanismem doporučuje zakřivení ulic a jejich hierarchické odlišování.⁸⁷ V 15. století přišel s myšlenou vystihující soudobou dobu a to sice s požadavkem dostatečného množství zeleně, vzdušného města a širokého rozhledu ve městě. Hodnotí vlastnosti území a požaduje, aby město leželo uprostřed zemědělské půdy.⁸⁸ Alberti zdůrazňuje funkční členění města. Aktivity působící negativně na člověka by měly být vzdáleny od obytné zástavby. V centru města by měly být umístěny služby jako finančnictví, klenotnictví, obchody s oděvy apod. Všechny okrsky města by měly být plnohodnotně vybaveny službami. Tímto vyjádřením vystihuje stav

⁸⁴ Nebylo nutné vytvářet něco zcela nového, bylo možné se již inspirovat předchozími vzory. Tak vznikl pojem renesance – znovuzrození.

Halík Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar: *Architektura a město*, Praha: Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6.

⁸⁵ Vitruviův antický spis o architektuře byl ve velmi omezené míře znám i ve středověku. V obecném povědomí byl zapomenut. V roce 1416 byl znovu objeven v klášterní knihovně sv. Gallenu. Autoři renesančních traktátů o architektuře a urbanismu se na Vitruvia odvolávali jako na základní autoritu. První tištěné vydání vyšlo roku 1486 v Římě a poté následovalo mnoho dalších vydání a překladů do italštiny, španělštiny, francouzštiny, němčiny i ruštiny.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁸⁶ Všichni v této kapitole vyjmenovaní autoři a mnoho dalších představilo své projekty ideálních měst. Jen někomu se podařilo tyto města realizovat. Antonio Averlino měl možnost realizovat svou ideu o ideálním městě u Sforzindy, kde se poprvé uplatnilo schéma hvězdice s radiální uliční sítí. Další úspěšné realizace ideálních měst jsou ku příkladu Palma Nuova ve Španělsku, Gattinara v Itálii, La Valletta na Maltě, Grammichale na Sicílii, Freundstadt v Německu, Néf Brisac či Vitry le Francois ve Francii.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. *Architektura v proměnách tisíciletí*. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

⁸⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁸⁸ STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. *Architektura v proměnách tisíciletí*. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

současného moderního města. Ještě rozsáhlejší architektonický spis sepsal Antonio di Pietro Averulino, zvaný Filarete (1400 – 1469). Poprvé se zde objevuje půdorys typický pro renesanční město - tvar osmicípé hvězdy se 16 radiálními ulicemi sbíhajícími se k centrálnímu prostoru s věžovou stavbou. Radiální ulice se sbíhají k soustavě tří náměstí. Náměstí jsou střídavě využita pro klášter a tržiště. Podél náměstí a každé druhé ulice se vinou kanály. Všechny ulice jsou lemovány loubím a mají určitý spád pro účely proplachování.⁸⁹ Roku 1490 byl veřejnosti představen další traktát, tentokrát od Francesco di Martiniho (1439 – 1502) věnovaný lokalizaci sídel, jejich vnitřnímu uspořádání a opevnění. Největší hodnota díla spočívá především v jeho ilustracích, jež vyobrazují širokou škálu různých městských půdorysů, vedut měst, centrálních náměstí, přístavů a pevností. Více jak o 400 let dříve než Le Corbusier Martini odvozoval rozměry města a architektury od lidského těla. Ve městě ztotožňoval citadelu se sídlem knížete s hlavou, chrám se srdcem, hlavní náměstí se středem těla.⁹⁰ Významné postavení mezi teoretiky má Leonardo da Vinci (1452 – 1519). Ten se zabýval konkrétními problémy tehdejšího města. Poprvé řeší dopravu ve dvou úrovních, pro pěší a pro vozy a dokonce ji rozděluje i podle společenské třídy:… „horními cestami nesmí jezdit žádná vozidla a musí být vyhrazeny pouze pro vznešené osoby. Spodní cesty pak slouží vozům, nákladům a také obyčejným lidem.“⁹¹ Svou dobu naprosto předstihl svým návrhem na řešení přelidnění města Milána. Navrhl Miláno bez opevnění. Dále tehdejší radiální síť doplnil soustavou okruhů. Pro snížení hustoty osídlení a zlepšení hygienických podmínek ve městě přišel s ideou vybudovat v určité vzdálenosti od města satelity - 10 zahradních měst, každé až pro 30 000 obyvatel. Stavba těchto satelitů měla probíhat vzhledem k situaci ve městě v co nejkratší domě. Právě z těchto důvodů navrhl, aby domy byly montovány z předem vyrobených dílů.⁹² Do roku 1615 je datován spis Vincenza Scamozziho (1552 – 1616) „Myšlenky universální architektury“. Jeho záměrem bylo vytvořit encyklopedii renesanční architektury, renesančních měst. Jeho spis je považován za poslední teoretický spis renesance.⁹³

Za ideální město v renesanci byla pokládána geometricky pravidelná hvězdicová města, s radiálně a okružně situovanými cestami, v jejichž křížení byla alokována náměstí s významnými objekty a sochařskými díly.⁹⁴ Jak bylo ale již zmíněno, v renesanci výstavba měst nebyla četná. Renaissance se uplatnila spíše částečnou přestavbou již existujících měst.⁹⁵ Jako místa zrodu tohoto uměleckého stylu se stala Itálie.⁹⁶ Za první

⁸⁹ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

⁹⁰ HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí září - říjen 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV, 5/2001, s. 57-59. ISSN 1212-0855.

⁹¹ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 25 s.

⁹² HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí květen- červen 1999. Urbanismus a územní rozvoj. 1999, II, 3/1999, s. 46-48. ISSN 1212-0855.

⁹³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁹⁴ KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce: Vývoj urbanistických koncepcí [online]. Brn: Ústav územního rozvoje, 2004 [cit. 2011-07-25]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2004/2004-06/30_koncepce.pdf>.

⁹⁵ Mezi nejvýraznějšími osobnosti renesance patří Michelangelo Buonarroti, jehož díly jsou: chrám sv. Petra, kostel sv. Lorenza, rodinná kaple Mediceů, náměstí Campidoglio na Kapitolu. Dále Filippo Brunelleschi - chrám Santa Maria de Fiore ve Florencii, bazilika San Spirato.

STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

A v neposlední řadě Andrey Palladio, který se proslavil stavbami honosných venkovských vil.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁹⁶ V renesančním období přijížděli do Říma z různých částí Evropy umělci, aby se seznámili s antickým uměním. Počátkem 16. století se Řím stal centrem uměleckého života. Z podnětu papežů se začínají organizovat první systematické

urbanistické řešení v duchu renesance se pokládá ulice Via Nuova v Janově. Nově se utvářejí pravidelné ucelené prostory, které jsou vloženy mezi starší nepravidelné městské dispozice. Klasickým případem tohoto druhu je ve Florencii Piazza Annuziata či v městském centru ulice Uffiziemi. Dalším příkladem vložené renesanční urbanistické dispozice může být v Benátkách náměstí sv. Marka. V rámci Itálie nejznámějším nově založeným městem s typickými znaky renesance – hvězdicový půdorys je pevnost Benátské republiky Palma Nuova.⁹⁷

Vliv renesance se dostává postupem času i do zaalpských států. V těchto zemích však neexistovala inspirace antickými stavbami. Též zde silnou pozici ještě měl gotický stavební sloh. To vše vedlo k tomu, že se zde renesance začala prosazovat později. Nejprve šlo pouze o dekorace na gotických stavbách, následně vznikaly celé budovy⁹⁸ a až mnohem později došlo k vytváření jednotlivých městských prostorů na ideálech renesančního umění. Ojediněle vzniklo v tomto duchu město – pevnost geometricky pravidelná hvězdicového tvaru. Ve Francii se poprvé objevuje renesance při nové výstavbě města Vitry – Le – Francois. Půdorys města má tvar pravidelné šachovnice, tvořený 12 ulicemi s názvy dle měsíců. Dalším založeným městem bylo Richelieu, rezidence sestávající se z přestavěného zámku se zahradou a nového města. První renesanční urbanistický soubor získala Paříž a to sice stavbou palácového a zahradního komplexu Tuilleries. Nejvýznamnějším zřetelně renesančním vloženým městským prostorem v Paříži je Place Royal - dnešní Vogézké náměstí ve čtvrti Le Marais, jež se stalo vzorem pro další náměstí. V důsledku četných válečných konfliktů se ve Francii od 16. století buduje řada pevností⁹⁹, podél hranic země – opět hvězdicového tvaru.¹⁰⁰

Renesance v Německu¹⁰¹ se projevuje zejména v případě zámků a paláců. V Německu jsou také renesanční městská založení výjimkou. Do této výjimky ale můžeme zařadit město Freudenstadt či Hanau. Největším pevnostním městem na německém území byl každopádně Mannheim¹⁰² – geometrické šachovnicové město.¹⁰³

vykopávky. Papežové se však v této době soustředili spíše na budování Vatikánu a jeho okolí jako své rezidence než na samotné město.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁹⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

⁹⁸ Zajímavým typem renesančního domu je tzv. hrážděný dům, stavěný ze dřevěného skeletu, vyplněný hlinou nebo cihlami (je produktem nedostatku kamene). Tato stavební technika je známá již v antice. Hrážděné domy vznikaly v Německu, Alsasku, Normandii, jižní Anglii, ale také na Balkáně. Do současnosti je zachována řada reprezentativních staveb překupujícími dřevořezbami, např. v historickém jádru měst: Guslar, Chester, York. Ve svém počátku šlo o domy chudých zemědělců a rybářů, které byly postaveny jednoduchou technikou - dřevěná konstrukce, vyplněné hlinou, s několika okny bez dekorace. Postupem času se vytvořila plynulá zástavba.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

⁹⁹ Na samém konci 17. století vytvořil Ludvík XIV. úřad pro stavbu pevností, v jehož čele působil Sebastian Le Prestre Vauban(1633 – 1707), francouzský vojenský inženýr. Vedl opevnění pohraničních měst, postavil 50 zcela nových pevností. Jeho spis „O správném způsobu opevňování“ si nechal přeložit Petr I. do ruštiny jako vodítko pro stavbu opevnění ruské říše. Za nekrásnější Vaubanovu pevnost se považuje Neuf Brisach z roku 1698 na břehu Rýna.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁰⁰ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁰¹ Albrecht Durer (1471 -1528) ve svém traktátu „Základy opevnění města, zámků a míst“ přichází s popisem šachovnicově uspořádaného města na čtvercovém půdorysu se dvěma branami. Podstatnou část rozlohy je tvořena opevněním v šířce 300 m. Vnitřní území se dělí na 16 čtvercových bloků, z nichž 4 uprostřed zabírá palác. Podél hradeb jsou navržena obydlí vojáků, kolem paláců budovy pro šlechtu.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí květen - červen 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV, 3/2001, s. 58-61. ISSN 1212-0855.

¹⁰² Jsou dodnes jednotlivé ulice pouze očíslovány.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁰³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

Za první renesanční urbanistický soubor v Anglii¹⁰⁴ se považuje parkové náměstí Covent Garden v Londýně, které se stalo předobrazem pro mnohá další. Prototyp renesančního města se uplatnil zejména při anglické kolonizaci Irska. Dle renesančních principů bylo vystavěno město Londonderry - replika francouzského města Vitry – le Francois.¹⁰⁵

Střední, jižní i západní Evropa se již ve středověku vyznačovala hustou sítí měst. Opaku tomu bylo v severní Evropě, v části Skandinávie. Zde docházelo k urbanizaci až později, tudíž zde ve větší míře vznikaly nová městská založení a to s pravidelnými renesančními půdorysy. Značných změn doznala Kodaň, kolem které se vybuďovalo renesanční opevnění a vedle středověkého jádra vznikla nová renesanční čtvrt. Bylo založeno město Gluckstadt, které mělo konkurovat Hamburku. Mezi nově vzniklá města lze dále zařadit Kristianstad na ostrově Allo, město Boras či velkou námořní základnu Karlskrona.¹⁰⁶

V renesančním období nizozemští inženýři patřili mezi nejvýznamnější odborníky na terénní a vodohospodářské práce. Tyto znalosti získaly díky budování potřebných vodních staveb. Nejznámějším nizozemským teoretikem ohledně plánování měst byl Simon Stevin (1548 – 1620). Jeho urbanistické koncepce se vyznačovaly vždy důslednou pravidelností – neoptimálnější půdorysným tvarem byl pro něj čtyřúhelník, naprosto odmítal jakékoliv tvary, včetně hvězdicového. Jako první si kladl otázku růstu sídla. Lišil se tím od všech ostatních teoretiků, kteří předpokládali, že každé město má nějakou svou konečnou velikost.¹⁰⁷

Co se týče prostoru Uher, zde renesanční vlivy začaly působit daleko dříve než v Anglii či Francii a to díky blízkým kontaktům s Itálií. Již v polovině 16. století jsou zde zakládána nová města dle renesančních dispozic - Komárno, Levice, Krupina, Trnava, Košice atd. Podle projektu Otavia Baldigaryho bylo vystavěno pevnostní město Nové Zámky s šachovnicovým půdorysem a hvězdicovým opevněním. Nové Zámky spolu s chorvatským Karlovacem jsou prvními renesančními pevnostními městy v Evropě. Dalším pevnostním městem na Slovensku se stal Leopoldov.¹⁰⁸

¹⁰⁴ Do vývoje urbanismu zasáhl i politik Thomas More, autor nejstaršího renesančního utopického spisu z roku 1516 nazvaného „Knižka v pravdě zlatá a stejně užitečná jako zábavná o nejlepšímu stavu státu a o novém ostrově Utopiů“. Šlo o kritiku tehdejší Anglie a popis ideálního státu s ideálními městy. Jde o vyprávění o smyšleném ostrově, na němž se nachází 54 měst, všechna mají stejná rozvržení, stejný vzhled. Žádné není tak vzdálené, aby se z něho nedalo dojet do druhého v průběhu jednoho dne. Amaurotum – hlavní město - jeho půdorys je čtvercový. Obestavěný hradbami s věžemi a baštami. Hradby obklopuje ze tří stran příkop bez vody, ale hluboký a plný trní, ze čtvrté strany nahrazuje příkop řeka. Budovy jsou čisté a k jejich zadním částem přilehlé zahrady. Město se dělí na čtyři stejné části, každá z nich má ve svém středu tržiště a sklady. Kolem města jsou rozloženy čtyři špitály. Když město přesáhne limitující počet obyvatel 60 – 100 tisíc obyvatel, pak část jeho obyvatel odchází do jiného města či se stěhuje na jinou pevninu. Kromě měst má ostrov i venkovská sídliště. Vztah mezi městem a vesnicí je řešen tak, že se obyvatelé v zemědělských činnostech postupně v pravidelných lhůtách střídají. Autor hovoří o řadě otázek, které jsou dnes aktuální viz optimální velikost měst a jejich rovnoměrná síť, vybavenost měst atd.

HRŮŽA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹⁰⁵ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁰⁶ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁰⁷ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁰⁸ Tamtéž

Ve španělském prostoru¹⁰⁹ byla vystavěna královská rezidence Alcazares s rozlehlou zahradou Buen Retiro. Dále byla soustředěna pozornost na sídla Aranjuez a El Escorial.¹¹⁰ Juan Bautista de Toledo pro královské sídlo Aranjuezu navrhl koncepci paprsků sbíhajících se k zámku. V Madridu reprezentuje renesanční urbanismus Královské náměstí dle vzoru francouzských Royale Place. Nová pravidelná města byly zakládány především stejně tak jako v případě Anglie v koloniích na americkém kontinentě.¹¹¹ Španělský původ připomínají svými názvy San Augustin na Floridě, San Fernando v Texasu, Monterrey, San Francisco, San Diego a Los Angeles v Kalifornii. Jde o města, kde probíhaly koloniální misie. Projekt přestavby byl vypracován i pro Mexiko poručíkem Cortézem Alonsem Garcíem Bravou, který ponechal pro hlavní náměstí Zócalo rozměr původního centra indiánského města. Dalším důležitým městem španělských kolonií byla Havana, jde o druhou nejstarší pevnost na americkém kontinentě.¹¹²

Největším přínosem renesančního období bylo to, že město není pouze prostor jednotlivých budov. Poprvé dochází k nadřazování města a jeho formy nad jednotlivými stavbami, což se projevuje zakládáním geometricky pravidelných měst či rozšiřováním města o geometricky pravidelné čtvrti. V renesanci do městského interiéru proniká zeleň. Typickými stavbami renesanční architektury jsou zámky,¹¹³ městské šlechtické paláce,¹¹⁴ venkovské vily s okrasnými zahradami. Renesance pozměňuje město v detailech, upravuje jeho půdorys - vznikají nové uliční prostory, nová náměstí, vnáší se barevnost do prostranství.

¹⁰⁹ Ze španělského prostředí stojí za povšimnutí encyklopedie františkánského mnicha z Katalánska Francex Eiximemenic (1340-1409), jež publikoval svoji vizi ideálního města. Město bylo čtvercového půdorysu, vycházející ze křížení dvou hlavních ulic, uprostřed kterých se nacházelo náměstí s katedrálou a palácem biskupa. Město bylo rozděleno do čtyř opět pravidelných čtvrtí, každá čtvrť měla své náměstí. Knížecí palác byl umístěn přímo v blízkosti hradeb jako citadela se samostatným vstupem. Na závětné straně měla být situována nemocnice pro malomocné – leprosiárium, nevěstince a herna. HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹¹⁰ El Escorial byl tvořen královským palácem, dále 16 nádvořími, klášterem, knihovnou, obrazárnou, nemocnicí, kasárnou a hrobkou.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

¹¹¹ Již roku 1513 byla pro tuto činnost vydána určitá pravidla, která roku 1523 zahrnul Karel V. do „Zákonů Indií“. Kromě měst pro dobyvatele a pro španělské vojenské posádky v těchto zákonech byly stanoveny i způsoby stavění indiánských sídlišť nazývaných „las reducciones“. Velmi podrobné směrnice pro správu a řízení neustále rostoucích svých držav vydal v roce 1573 Filip II. Tyto „ordonance“ obsahovaly i podrobná půdorysná řešení měst, inspirována Vitruviem a italskými renesančními traktáty. O podrobnosti a praktickém zaměření těchto předpisů svědčí například ustanovení, že „vybrané místo musí být vyvýšené a zdravé. Musí být otevřeno severním větrům. Je-li na pobřeží, je třeba dbát na to, aby moře nebylo jižně nebo západně od přístavu. U přístavních měst musí být náměstí, které je výchozím bodem pro výstavbu města, situováno blízko k přístavu. U vnitrozemských měst musí být hlavní náměstí uprostřed...Hlavní náměstí musí mít podélnou formu, protože je to nejlepší pro slavnosti, při nichž jsou používány koně...pozemky na náměstí nesmí být přidělovány jednotlivým osobám, ale určeny jako kostel, královské domy a veřejné budovy města.Čtyři rohy náměstí musí být orientovány ke světovým stranám, aby ulice vycházející z náměstí nebyly přímo vystaveny hlavním větrům. ...Aby bylo lépe zajištěno uplatnění těchto zásad, musí být vždy předem vypracován plán města. Osídlenci se musí snažit, aby byly všechny stavby stejné, protože se tím zajišťuje krása města.“

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 29 s.

¹¹² HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹¹³ Panovnické sídlo Heidelberg v Německu, Saint Germain en Laye ve Francii. Zámky mají pravoúhloú formu, uzavírají vnitřní náměstí, rohy jsou vyzdobeny věžemi, v prostoru nádvoří se nachází samostatně jedna schodišťová věž. Součástí zámku je opět okrasná zahrada.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

¹¹⁴ Šlechtické paláce mají zprvu vzhled pevností, což se postupem času mění. Hlavními rysy paláců je arkádové nádvoří a k paláci přilehlá zahrada.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

Dalším architektonickým slohem, který spadá do novověku a ovlivnil světový urbanismus je baroko¹¹⁵ a počáteční etapa klasicismu, jež se projevily v průběhu 17. a 18. století.¹¹⁶ Jde o období vrcholu absolutistických monarchií, též protireformace. A hlavně jde o dobu, kdy se svět začal připravovat na již moderní dobu. Podstatně sílí urbanizace. Těžiště obchodu se díky velkým zámořským obchodům a uzavření východního Středomoří Turky přesouvá k východnímu Atlantiku. Tím dochází k oslabení měst italských, tak významných v době renesance. Vzniká prestiž měst západoevropských. V baroku se do popředí dostávají rezidenční sídla jako hlavní města jednotlivých zemí. Staly se zcela zřetelnými ohnisky architektury i urbanismu. Zde vznikaly vzory pro další města. Díky mimořádnému posílení moci hlavních měst, dosáhla na konci novověku většina těchto měst počtu přes 100 000 obyvatel.¹¹⁷ Tyto metropole se nemohly spokojit s půdorysy středověkých měst, s rozlohou limitovanou hvězdnicovým renesančním opevněním.¹¹⁸ A právě tehdy v těchto metropolích začínají vznikat velkolepé urbanistické koncepce.¹¹⁹ Jde o zásadní proměny již existujících měst.¹²⁰

¹¹⁵ Název baroka pochází ze slova barocci - italsky podivný, kterým byly nazývány odchylky a zvláštnosti v renesančních dílech, na renesančních stavbách ve 2. polovině 16. století.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. *Architektura v proměnách tisíciletí*. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

Baroko se vyznačuje ornamentálním bohatstvím, velkolepou barevností, optickými klamy v interiérech, velkým množstvím prohýbaných linií. Je výsledkem absolutismu, znázorňuje přepych, bohatství monarchie.

HOCKER, Christoph. *Architektura*. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

¹¹⁶ Jde o vymezení pouze orientační, což platí i u předešlých zmíněných slohů. Renesanční koncepce přesahovaly do 17. století a současně se barokní kompozice rodily již v 16. století. Klasicistní urbanismus se uplatňoval až do poloviny 19. století.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹¹⁷ V důsledku enormního nárůstu počtu obyvatel ve velkých městech v průběhu 16. a 17. století a díky i nedostatku stavebních pozemků vznikají obydlí na více patrech. Po obou stranách mostu se zvedají obytné tři až pětipatrové domy. U těchto domů často hrozilo zřícení či shoření. Domy se vyznačovaly dále velmi stísněnými podmínkami díky velké koncentraci obyvatel a též špatnou hygienickou situací. Obydlí na více patrech byly typické pro velké metropole: Londýn, Paříž a další.

HOCKER, Christoph. *Architektura*. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

¹¹⁸ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹¹⁹ 17. a 18. století je dobou utopistických románů. Utopisté vyjadřují rostoucí nespokojenost se soudobou společností a utíkají hledat řešení do smyšlených říší a měst. V některých z těchto spisů se lze setkat s myšlenkami, jež odpovídají současným urbanistickým teoriím.

Giovanni Domenico Campanella (1568 – 1639): Roku 1602 sepsal spis *Slunečný stát*. Campanella zde píše o létajících dopravních prostředcích, o lodích, které nejsou poháněny větrem ani vesly. Jeho stát je umístěn na rovinném ostrově v Indickém oceánu a je tvořen pouze jedním městem situovaným na návrší. Stát je rozdělen na sedm kruhových pásem - hradeb, pojmenovaných dle oběžnic. Z jednoho do druhého je přístup skrz čtyři brány po čtyřech dlážděných cestách, směřující na čtyři světové strany. Pokud by někdo dobil první pásmo, musel by poté dobít druhé, dále třetí pásmo atd. Kdo by si chtěl město podrobit, musel by ho dobít celkem sedmkrát. Ústřední bod města jsou monumentální paláce. V polovině výšky paláců se nacházejí galerie k procházení, podpírané sloupy, tvořícími arkády.

Johann Valentin Andrea (1586 – 1654): Jeho utopistickou říší je republika Christianopolis, kde se nachází tzv. obec míru se 400 obyvateli. Má půdorys ve tvaru trojúhelníku. Sídlí je velmi dobře opevněno. Budovy jsou situovány ve dvou řadách, pokud počítáme sídlo vlády a zasedací sídlo v čtyřech řadách. Je zde pouze jedna hlavní ulice a jedno tržní náměstí. Každý byt ve městě má tři pokoje - koupelnu, ložnici a kuchyň, dále balkon a zahradu. Město zkrášlují sady a nástěnné malby jak na vnějších zdech, tak v interiérech.

HRŮZA, Jiří. *Teorie města*. Praha: Československá akademie věd, 1965. 328 s.

Francis Bacon (1561 – 1626): Ve svém spise *Nová Atlantis* z roku 1627 apeluje na význam vědy pro společnost. Je známý pro svůj výrok, že domy se stavějí, aby se v nich žilo a ne aby se na ně pouze hledělo. Je nutné dávat přednost účelnosti stavby. Vytváření budov pouze pro krásu se má ponechat básníkům, jež stavějí vzdušné zámky. Dříve než Ebenezer Howard se zabýval srovnáváním výhod a nevýhod bydlení na venkově a ve městě.

HRŮZA, Jiří. *Urbanistická výročí září - říjen 2001*. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2001, IV, 5/2001, s. 57-59. ISSN 1212-0855.

Denis Vairasse d' Allais (1630 – 1672): Autor knihy o dějinách národa Severambů. Hlavní postavou je kapitán Siden, který ztroskotá u břehu Austrálie v říši Severambie. Hlavní město Sevarindu, čtvercového půdorysu, stojí uprostřed ostrova. Město se skládá ze 260 osmazií neboli čtvercových čtyřpodlažních budov. Stěny osmazií jsou z mramoru nebo bílého kamene. Ve všech ulicích, přímých a širokých, jsou k vidění sloupy, nesoucí balkony. Pod balkony je možno se schovat před deštěm či sluncem. Uvnitř osmazie jsou umístěny galerie s květinami, uprostřed nádvoří jsou záhony s vodní nádrží a fontánou, po střeše je možné chodit. V horkých dnech kvůli stínu se ve výšce střech nad ulicemi napínají plátna. Největší okrasou města je palác a chrám Slunce, dále město je vybaveno amfiteátre a bazénem.

Louis Sébastien Mercier (1740 – 1814): Roku 1771 publikoval spis vyprávějící sen, kdy se díky němu ocitne v roce 2440. V první části spisu jde především o kritiku jeho doby. Kritizuje velkoměsta za jejich přílišnou přelidněnost, za nedostačující hygienické podmínky, špatné ovzduší, problematiku dopravy. Tvrdí, že všechny velkoměsta se sobě podobají a lituje

Pro zrod baroka a klasicismu mají velký význam teoretické italské spisy. Jelikož šlo o dobu protireformace,¹²¹ problematiku ohledně urbanismu začíná řešit katolická církev.¹²² Jako první státní útvar bych zmínila Itálii.¹²³ Jak bylo výše naznačeno těžiště urbanismu a architektury se přesunulo do hlavních měst. Řím od poloviny 15. století se stal jednou nejvýznamnější metropolí západního světa. Zásluha leží v rukách papežů, kteří si zde zřídili svou rezidenci. Právě do Říma směřovaly finanční prostředky z celého světa. Papeži Sixtusovi V. se podařilo něco nevídaného, během pěti let propojil monumentálními třídami všechny hlavní římské kostely. Trasy nechal dekorovat fontánami, obelisky a dalšími uměleckými díly.¹²⁴ Již v době doznívání renesance se v Římě uplatnily barokní urbanistické koncepce. Barokní urbanistická koncepce spočívá, na rozdíl od renesance a jejího monocentrického půdorysu, v půdorysu polycentrickém. Za Sixta V. ale i za jeho předchůdce i následovníků bylo po celém Římě vybudováno mnoho paláců obklopených zahradami, jež reprezentují vrcholnou barokní architekturu a urbanismus. Zahrady v Římě se staly fenoménem, vzorem pro další města. Do baroka patří dostavění průčelí sv. Petra a kolonáda k němu patřící, od Loreneza Berniniho. Lorenzo Bernini je též autorem fontány čtyř řek na Piazza Navona. Nejvýznamnějším stavebním souborem poloviny 17. století se stalo náměstí na Kapitolu, kterou provedl Michelangelo Buonarroti. Z roku 1748 pochází tzv. Nolliho plán Říma, zpracovaný

všechny občany, jež tyto „žaláře“ musejí sdílet. Ve druhé půli autor usíná a probouzí se již v roce 2440. Setkáváme se zde poprvé s popisem moderního města. Moderní město dle autora je krásné, čisté, tiché, bez tlačenic a zmatků, dále pravidelně budované. Domy mají rovné střechy s květinami. Staré domy a pomníky jsou zbourány. Navštěvuje i Versailles, které se nachází ve zříceninách.

Morellyho zákoník přírody: Morellyho zákony se dělí na základní a posvátné, dále hospodářské, pozemkové, stavební správní, o formě vlád, manželské, o výchově, o studii, zákony trestní, o přepychu. Nás budou zajímat zákony stavební, kde se společnost dělí na kmeny tzv. triby, obce a kraje, jejichž velikost je vždy dána násobky 10. V každé obci je tribus složen z 10 rodin. Kolem náměstí jsou vybudována veřejná skladiště pro všechny druhy zásob. Městské čtvrti v obci jsou pravidelné a totožné s ostatními čtvrtěmi. Každý tribus zaujme jednu čtvrt, každá rodina má samostatný dům. Domy jsou též stejné podoby. Čtvrtě jsou řešeny tak, aby je bylo možno rozšířit a to dle pravidelného půdorysu. V určité vzdálenosti od obytných jsou vybudovány dílny pro všechny řemesla. V jejich blízkosti se nacházejí budovy pro osoby zaměstnané v těchto dílnách či v zemědělství. V určité vzdálenosti od města jsou postaveny nemocnice či domy pro seniory. Na nejobpuštěnějším místě je vybudována věznice a u ní hřbitov pro vězně. Poprvé se zde setkáváme s vymezením všech funkčních složek města – centra, bydlení, vybavení, výroby i rekreace.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹²⁰ Charakteristickým prvkem barokního urbanismu je park. Na místě jednoho centra nastupují polycentrické plány s uzly náměstí a významných budov, s monumentálními osami a dominantami na průhledech. Základem půdorysu se stává soustava přímých a širokých ulic. Ideálem zůstává pravidelné město.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹²¹ Základy protireformace vyjádřil Tridentský koncil, který se konal v Římě mezi lety 1545-1563. Výsledky Tridentského koncilu jako instrukce zpracoval pro svou arcidiecézi tehdejší milánský arcibiskup Karel Boromejský. Byly to instrukce týkající se výstavby a umístování kostelů, vyjadřující nové barokní principy, jako je dominantní umístění staveb a jejich řešení, využití terénu a přístup po schodištích, větší výška, než okolní domy atd.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹²² Františkán Carlo Lodoli (1690-1761) ve své době nazýván „novým Sokratem“ jako první vůbec formuloval myšlenku funkcionalismu: „jen co je užitečné, může být též krásné.“ „Monumentalita a vznešenost není v architektuře hlavní, protože tím nejdůležitější jsou dobré proporce, pevnost, správné umístění a také půvab.“

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. 153 s.

Francesco Milizia (1725-1798) ve své práci „O rozložení města“ formoval vlastnosti pohodlného a krásného města – pravidelnost, jasné členění, honosnost veřejných a soukromých budov. Odmítal půdorys renesančních měst. Každá městská čtvrť by dle něho měla být trochu originální, město by mělo být zpestřeno nahodilostmi. Rozmanitost by se mohla uplatňovat v různých tvarech náměstí, v uspořádání ulic do trojzubců. Dále Milizia přirovnával město k lesu. Stejně tak jak bylo nutné vykácat les za účelem založení parku, je nutné v organicky rostlém městě vytvořit přímé široké ulice a náměstí. Z kontextu jde cítit, že jde o předzvěst asanačních zásahů 19. století.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹²³ Mimořádnou postavou barokní Itálie byl Giovanni Battista Piranesi (1720-1778). Jeho nejznámějším spisem je „Různá díla perspektivní fantastické architektury podle vkusu antických Římanů, vynalezené a vyryté G. B. Piranesim“. Tvrdil, že je nutné, aby město bylo navrženo se vkusem, aby město mělo řád – tedy aby bylo pravidelné, ale též bylo rozmanité. Ulice by měly být navrženy do trojzubce.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí září- říjen 2000. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, III, 5/2000, s. 29-31. ISSN 1212-0855.

¹²⁴ Na tento úkol byl najat architekt Domenico Fontana (1543-1608).

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

architektem Giovannim Babbistou Nollim a jeho synem Carlem, zachycující Řím na vrcholu jeho barokní slávy. Jsou zde zakresleny nejen všechny ulice a náměstí, ale i půdorysy přízemí všech veřejných budov jsou zde zachyceny typické barokní kompozice vnějších a vnitřních prostorů.¹²⁵

V období renesance byla vzorem pro celý svět Itálie, nyní se tímto vzorem stává Francie. Správcové provincií iniciují přestavby svých rezidenčních měst - jako Reces, Bordeaux, Tours, Štrasburk, Metz, Lyon, Toulouse. Jsou zakládány nové široké hlavní ulice dle pařížského vzoru - Place Royale - královská náměstí. Ve světovém měřítku jednou z nejvýznamnějších realizací bylo hlavní město Lotrinska Nancy. Základem byl palác, na nějž navázala osa se třemi náměstími, vítězným obloukem, královskou zahradou, kostelem, radnicí atd.¹²⁶ Co se týká samotné Paříže, v průběhu 17. a 18. století se proměnila ze středověkého města s několika renesančními prostory na více než půlmilionovou městskou aglomeraci.¹²⁷ Stavěla se první nábreží Seiny, zakládala se nová náměstí - Place Vendome. Fortifikace byla zaměněna za městské bulváry. V rámci barokního urbanismu je proslulá pařížská soutěž na umístění jezdecké sochy Ludvíka XV. z roku 1749. Pierra Patte napsal knihu „Celkové úvahy o prostředcích, jimiž lze zlepšit město v celku a dát mu pohodlí a příjemnost“. Z celého tohoto spisu, se obvykle hlavně publikuje tzv. Patteho plán Paříže“. Je milně pokládán za projekt rozvoje Paříže. Ve skutečnosti jde o zakreslení více jak 50 soutěžních návrhů do jednoho pařížského plánu. Tímto je zde zachycena široká škála prostorových kompozičních představ dle barokního urbanismu. Dle vítězného návrhu Jacquese Ange Gabriela (1698 – 1782) byla socha umístěna mezi Tuilleries a Champs Ellyssées - tedy na Place de la Concorde.¹²⁸ Mezi vrcholná díla barokního urbanismu patří Versailles. Francouzský panovník Ludvíka XIV. (1638 – 1715) se rozhodl vybudovat si v nevelkém městečku Versailles nový zámek s parkovým komplexem.¹²⁹ Autorem koncepce byl francouzský zahradní architekt André Le Notre (1613 – 1700). Versailles¹³⁰ se stal vzorem, který byl napodobován vladaři po celé Evropě – ku

¹²⁵ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹²⁶ Hlavním záměrem většiny urbanistických koncepcí v 18. století bylo „l embellissement des villes“ tj. zkrášlování měst – což zřetelně dokládá příklad města Nancy. Cílem bylo vytvořit reprezentativní prostory, vyjadřující moc a slávu Francie. Je to zřetelný rozdíl proti následujícímu století, kdy se základním pojmem stává „l asainissement des villes“ tj. ozdravení měst. HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹²⁷ Etienne Louis Boullée (1728-1799) zaujal svými názory na přestavbu Paříž, na uplatnění satelitních měst. Těž zdůrazňoval účelnost při plánování a výstavbě měst, nikoli pouze estetickou stránku věci. Vypracoval pro celou tehdejší Francii výhledový regionální plán, řešící problematiku např. soustavu osídlení, uspořádání silniční a vodní dopravy, organizaci zemědělství a rekultivaci krajiny. Předzvěstí současného ekologického myšlení je jeho názor, že nejdůležitějším je očistění země od všech škodlivin tak, aby bylo možné zachovat život všech žijících tvorů.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí leden- únor 1998. Urbanismus a územní rozvoj. 1998, I, 1/1998, s. 65-67. ISSN 1212-0855.

¹²⁸ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹²⁹ Roku 1671 získalo městská práva a roku 1682 se stalo oficiální královskou rezidencí. Samo město mělo okolo 30 000 obyvatel. O velkoleposti Versailles svědčí, že hlavní osa má délku 7500 m, přičemž pokračuje alejí dále do krajiny. Velká vodní nádrž o ploše 75 x 110 m byla určena pro slavnosti na gondolách, za stejným účelem byl vybudován i Velký kanál o délce 1670 m (2krát větší než Václavské náměstí), dosahující šířky až 100 m. Nachází se zde i bazén o délce přes 1000 m. Polycentrická kompozice parku byla obohacena o Malý a Velký Trianon. Byly zde využity všechny parkové kompozice – terasy, aleje, bazény, kašny, vodotrysky, kanály. Celý parkový prostor byl rozměrnější než tehdejší území Paříže.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí září- říjen 2000. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, III, 5/2000, s. 29-31. ISSN 1212-0855.

¹³⁰ Velké stavební náklady tohoto komplexu vyvolaly kritiku ze strany Voltaira a dalších filosofů, kteří považovali za rozumnější vynaložit tyto finanční prostředky na zlepšení životních podmínek v Paříži.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

příkladu Versailles se snažil překonat Karel III. ve své rezidenci Caserta u Neapole, Habsburkové při budování vídeňského Schonbrunnu.¹³¹

V prostředí Anglie bylo období barokní a klasicistní architektury ovlivněno nástupem průmyslové revoluce. Dochází k rozsáhlé migraci z venkova do měst, kde vznikají textilní a strojírenské manufaktury. Urbanizací vznikla průmyslová města trpící sociálními a hygienickými problémy. Jako protipól té doby se jeví, že v duchu palladianismu¹³² si šlechtici nechávají stavět paláce a venkovská sídla. V důsledku vzrůstajícího obdivu k přírodě vzniká koncepce anglického parku – komponovaná romantická přírodní scenérie. Se zájmem o přírodu se do oblíbenosti dostávají lázeňská města. Nejznámějším projektem tohoto typu města je Bath. Významnou událostí se stala soutěž o výstavbu nového města Edinburghu z roku 1766. Bylo předloženo 6 návrhů. Byl vybrán projekt Jamese Craiga (1739 – 1795). Jde o charakteristický příklad klasicistního urbanismu. V polovině tohoto století již existovaly celé nové čtvrtě inspirované pravidelnými parkovými náměstími podle pařížského vzoru Place Royal. Roku 1666 požárem bylo zničeno 80% staveb v historickém jádru Londýna a jeho okolí. Reakcí na tuto situaci bylo Karlem II. (1630 – 1685) založení šestičlenné komise, která měla za úkol řídit obnovu města. Plán přestavby se měl uskutečnit dle návrhu Christopher Wrena (1632-1723). Tento plán nebral ohled na dosavadní uliční síť ani na konfiguraci terénu a uplatňoval charakteristické znaky barokní dispozic – trojzubce ulic, hvězdicová náměstí, osy symetrie apod. Příznakem společenských proměn bylo, že v jeho projektu za nejvýznamnější budovu nebyl označen chrám sv. Pavla, ale burza. Pod nátlakem nevole občanů Londýna plán přestavby uskutečněn nebyl. Projekt přestavby Londýna tak pouze na papíře reprezentuje urbanistického myšlení své doby. K největším urbanistickým zásahům do města došlo až na počátku 19. století, kdy byl Johnem Nashem (1752 – 1835) vytvořen urbanistický soubor Regent Park a Regents Street v duchu pozdního klasicismu.¹³³

Z nově vzniklých metropolí jsou nejvýznamnějšími ukázkami ruský Petrohrad, založený na počátku 18. století a o sto let mladší americký Washington. V průběhu 17. a 18. století Rusko¹³⁴ vynikalo svou urbanistickou činností, bylo postaveno několik desítek nových měst – obchodní centra, pevnosti při hranicích státu či města v nově získaných územích. Zároveň docházelo k přestavbám starých historických měst, u nichž původní středověké dispozice již nevyhovovaly tehdejším potřebám. Města lemovala nová předměstí, někdy určené pro vojenské posádky. V tomto období ve světě neexistuje jiná země, v níž by bylo vypracováno a realizováno větší množství klasicistních městských plánů. Až do této doby typická dispozice ruského města se skládala z opevněného kremlu, obklopeného rostoucím dvorcovým obytným zastavěním

¹³¹ KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce: Vývoj urbanistických koncepcí [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2004 [cit. 2011-07-25]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2004/2004-06/30_koncepce.pdf>.

¹³² Směr klasicistní architektury 17. a 18. století – dle Andree Palladia. Charakteristickým znakem je ústřední budova s portikem s rovnými či do čtvrtkruhu vystupujícími křídly. Typickým vzorem je palladiovský oblouk – tvořený třemi bloky oddělenými sloupy, postranní jsou užší, střední díl je širší zakončený dominujícím půlkruhovým obloukem.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

¹³³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹³⁴ Stavby ze dřeva dosahovaly v Rusku vysoké technické úrovně. Na tržištích bylo možno koupit jednotlivé komponenty dřevěných domů, které jste si mohli poté na vámi vybraném místě sestavit. Je zachována zpráva, že v roce 1551 bylo takto vybudováno celé město Svijažsk, které bylo splaveno po dílech po Volze a na určeném místě sestaveno.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

s dominantním kostelem či kláštelem.¹³⁵ Prvním impulsem bylo v Petrohradu založení komise pro jeho přestavbu, v čele s Petrem Jeropkinem (1724 – 1805). Její působnost se rozšířila i na Moskvu a posléze na všechna ostatní ruská města. Kolem roku 1740 byl předložen předpis pod názvem „Povinnosti architektonické služby“. Předpis se zabýval organizací a řízením výstavby, řešil řadu otázek z oboru stavebnictví. Zdůrazňoval pravidelnost řešení budov i jejich souborů.¹³⁶ Roku 1763 byl vydán carský příkaz ke zpracování plánů měst Ruského impéria. Pověření jeho vypracování získala komise pro výstavbu Petrohradu a Moskvy. Během následujících třiceti let existence komise se podařilo zpracovat plány více než 400 měst (některé byly dokonce řešené ve více variantách), což nemá v dějinách světového urbanismu obdoby. Roku 1785 byl vydán zákon „O plánech měst“, v němž se určuje, že města budou budována výhradně pouze dle plánů, dle schválených stanoveným postupů. Byl předepsán povinný obsah výkresové dokumentace, hlavní kapitoly průvodní zprávy i postup projednávání a schvalování.¹³⁷ Všechny doposud zpracované městské plány (jejich počet dosáhl k číslu 416) byly roku 1839 vydány ve Sbírce zákonů Ruského impéria pod názvem „Kniha plánů a výkresů“ v grafické úpravě. Jde o největší urbanistický ateliér v dějinách plánování měst. Z nově založených měst lze představit Jekatěrinoslav (Cherson) u ústí Dněpru do Černého moře. Toto město bylo řešeno jako 25 km dlouhý sídelní pás s přesně určenými lokalitami pro průmysl. Dalším městem je Jekatěrnburgu na Urale, vystavěný dle projekt kombinující pevnost s průmyslovým městem. Pro Petra I. (1672 – 1725) nebyla Moskva vhodným sídelním městem jeho říše. Rozhodoval se proto pro výstavbu nového hlavního města. U ústí Něvy si Petr I. vybral dřevěnou pevnost Sankt-Piter-Burg, začal ji přestavovat na kamennou. Na tzv. Moskevské straně, dle staré cesty mířící z Moskvy, se stavěla loděnice. Na tuto stranu též Petr I. přesunul své sídlo. Stará cesta moskevská byla opravena a vznikl tak prospekt dnes hlavní městské třídy.¹³⁸ Na žádost Petra I. byl pozván z Francie Jean Babtista Leblond (1679 – 1719) a to za účelem vypracování uceleného plánu pro město. Leblondův plán situoval městské centrum na obtížně přístupný Vasilevský ostrov a celé město uzavíral složitým věncem opevnění, v době kdy města svá opevnění již bourala. Plán byl odmítnut.¹³⁹ Stejně tak byl odmítnut plán Domenica Treziniho (1670 – 1734), jež navrhl plán uličních sítí ve formě kanálů. Nejspíše dle předlohy města Amsterdamu. V tomto roce vzniká již zmíněná Komise výstavby Sankt-Peterburgu. Tato komise udělala z Petrohradu jednu ze světových metropolí. Podařilým krajinářským řešením je soustava předměstských zámeckých sídel se zahradami - Petrodvorec na břehu Finského zálivu, Puškino a Pavlovsk.¹⁴⁰

Území dnešních Spojených států bylo stejně jako celý kontinent až do 18. století teprve na počátku své urbanizace. Jednotlivé koloniální mocnosti, ať už Španělsko, Francie, Anglie a Holandsko zde přestavovaly, budovaly města dle evropských vzorů.

¹³⁵ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹³⁶ Koncepce typické pro klasicistní urbanismus vyžadující symetrii a pravidelnost. Avšak měly i své kritiky. Nikolaj Vasiljevič Gogol vytýká architektům, že se snaží dávat všem domům naprosto prosté formy, podobající se skladům. Dále domy jsou si co nejpodobnější. Dle Gogola nová města nemají žádný výraz, vyznačují se monotónností.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹³⁷ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹³⁸ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹³⁹ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹⁴⁰ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

Z holandského města New Amsterdam později vznikl New York. Největší růst sídel probíhal v prostoru, jež kolonizovala Anglie. Anglie již měla zkušenosti z Irska. Městská založení na americké půdě měla většinou ten nejjednodušší šachovnicový půdorys, jež umožňoval snadné vytyčení ulic, zjednodušoval parcelaci i problematiku obchodu s pozemky. Při osidlování Ameriky se uplatnily i projekty ideálních měst - většinou iniciované náboženským hnutím. Tak vznikala sídla mající zajímavé půdorysy a stejně tak zajímavá jména – Nový Nazaret, Emauzy, Betlém a další.¹⁴¹ Koncem 18. století se stále výrazněji vynořovala potřeba racionálního hospodaření s pozemky. Na tento popud bylo roku 1785 vydáno nařízení, jež započalo dělení celého území Spojených států dle pravidelných pravoúhlých dílů.¹⁴² Byly vytvořeny „městské okrsky“ o ploše 6 čtverečních mil., ty se dále dělily na 36 čtvercových sekcí. Vždy jeden ze čtverců měl náležet škole. Na středozápadě byla 1/7 rozlohy rozdělena na stavební parcely pro veterány války za nezávislost. V roce 1791 na zasedání amerického Kongresu ve Filadelfii se rozhodlo o vymezení hlavního sídla pro nově vzniklou federativní vládu. Tím na území tzv. Kolumbijského distriktu byl vystavěn Washington. Prvou skicu půdorysu nového města předložil Washingtonovi státní tajemník Thomas Jefferson.¹⁴³ O zpracování projektu byl požádán Pierre Charles l'Enfant (1754-1825). L'Enfant si kvůli této zakázce obstaral několik desítek plánů evropských měst – Paříže, Karlsruhe, Turina atd. Pro prezidentský palác a pro Kongres poté vybral území Kapitolu. Ve směrech hlavních výhledů vystavěl dvě na sebe kolmé hlavní osy, jež spojil reprezentační třídou „svatou cestou“, dodnes se po ní ubírají inaugurační průvody amerických prezidentů. Ostatní území pak rozdělil na polycentrickou soustavu velkoměstských tříd, doplněnou šachovnicí místních ulic.¹⁴⁴

Barokní a klasicistní urbanistické koncepce se neuplatňovaly pouze v metropolitních oblastech ale i v ostatních městech. Všechny tyto města poté využívaly koncepcí viděných u těchto metropolí – kopírovaly Řím, Paříž s Versailles, Petrohrad a Washington. Dle těchto vzorů se v menších měřítkách vytvářely polycentrické soustavy hlavních tříd, hvězdicová náměstí, osově řešené palácové soubory se zahradami i nové městské čtvrtě. Mnohdy docházelo k uplatňování těchto principů ještě v průběhu 19. či dokonce 20. století.

Ve střední Evropě zaujímal výsadní postavení Vídeň, metropole Habsburské monarchie. Nevelké a opevněné sevřené historické jádro umožňovalo již pouze vkládání jednotlivých staveb, větší urbanistické soubory mohly vznikat pouze na předměstích. Zde se pro šlechtu budovaly paláce se zahradami - císařská rezidence Schonbrunn dle vzoru Versailles. Mezi barokními městy vyniká rezidence arcibiskupa Salcburk, jež byla obohacena o mnoho staveb v historickém jádru, dále o zámecký a

¹⁴¹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁴² MAIER, Karel. Územní plánování. Praha: ČVUT, 1993. ISBN 80-01-01012-0.

¹⁴³ Shromáždil rozsáhlý soubor italské, francouzské, anglické architektonické literatury, jež poté prodal americkému kongresu. Nyní je součástí kongresové knihovny. Podnítil vydání zákona o způsobech osidlování západních částí USA. Též ovlivnil urbanistickou koncepci města Jeffersonville ve státě Indiana, navrženého jako kosoúhlá šachovnice se střídáním zástavby a zeleně. Dále se podílel na vzniku koncepce jeho vlastní vily Montecello či Virginská univerzity v Charlottesville. HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí červenec- srpen 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV, 4/2001, s. 51-55. ISSN 1212-0855.

¹⁴⁴HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

zahradni soubor Mirabell na pravém břehu řeky Salzbach či o a hlavní pohledovou osou, orientovanou na dominanty starého města.¹⁴⁵

Území dnešního Německa bylo v této době rozdrobeno do mnoha zemí různé velikosti. Dle vzorů velkých monarchů si jejich vládcí budovali své rezidence.¹⁴⁶ Až na konci 18. století se začal jako hlavní město Pruska prosazovat Berlín. Byla založena osa Pod lipami, spojující renesanční zámek v historickém jádru s královskou oborou. Podél této osy byla zakládána předměstí - Dorotheenstadt a Fridrichstadt. V blízkosti Berlína byla na královskou rezidenci přebudována obec Postupim, tvořená barokním zámekem a zahradou. I zde cílem bylo vyrovnat se Versailles. V okolí města byly budovány lovecké zámky a letní sídla.¹⁴⁷

V rámci Nizozemí největší prestiž získal Amsterdam. Z Amsterdamu se stalo centrum světového obchodu a několikrát se zvětšila jeho rozloha ve srovnání s původním historickým jádrem. Základem jeho dispozice byly kanály, jež protínaly celé město. Ve Skandinávii měl rozhodující postavení Stockholm. I zde byl v době baroka vystavěn zámek a mnoho dalších veřejných budov.

Klasicistní urbanismus se uplatnil v Lisabonu při jeho obnově po zemětřesení. Byl vytyčen šachovnicový půdorys s náměstím obráceným k moři. Roku 1561 se stal hlavním španělským městem Madrid, což vedlo k rozsáhlé výstavbě ve městě. Byly budovány široké městské třídy. Nejpůvabnější součástí města zůstala královská zahrada Buen Retiro.¹⁴⁸

Barokní urbanismus chápal stejně jako renesance město jako celek. Zde se však již uplatňují polycentrické kompozice. Již se o městu uvažuje jako o celku, který je přímo spjat, obklopen přírodou, další krajinou a i s tou je třeba počítat v rámci určitého vymezování území. U vymezování jednotlivých staveb se již bere v potaz vliv na okolí. Pro budovy byly vymezeny prostory, jež pozitivním dojmem působí na člověka: náměstí, hlavní třídy, pohledové osy.¹⁴⁹ V baroku se mění názor na přírodní podmínky. Do této domy byly vnímány jako překážky. Baroko je citelně využívá – vodní plochy, zeleň. Baroko si je již vědomo emocionálního působení těchto prvků.

¹⁴⁵ Tamtéž

¹⁴⁶ Leonhard Christopher Sturm vznáší na tento trend kritickou připomínku, že považuje stavbu měst s dobrými obytnými domy za daleko užitečnější než budování královských paláců.
HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí listopad- prosinec 1999. Urbanismus a územní rozvoj. 1999, II, 6/1999, s. 56-58. ISSN 1212-0855.

¹⁴⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

¹⁴⁸ Tamtéž

¹⁴⁹ Typickým rysem barokního urbanismu je vytváření širokých tříd s použitím tzv. trojzubec: tři paprčitě vedené ulice k jedné ústřední budově, viz Versailles, Kongres ve Washingtonu
KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce: Vývoj urbanistických koncepcí [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2004 [cit. 2011-07-25]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2004/2004-06/30_koncepce.pdf>.

4.4. 19. STOLETÍ – VZNIK VELKOMĚSTA

V 19. století dosáhlo neobyčejného věhlasu několikero urbanistických koncepcí, které byly poté uplatňovány napříč jednotlivými městy, zeměmi či kontinenty.¹⁵⁰ V prostoru Francie se zrodila koncepce, jež asanovala historické jádro Paříže – bez ohledu na historickou strukturu zástavby - vytvářela soustavu širokých bulvárů, celé nové čtvrtě. O přestavbu Paříže na těchto principech se zasloužil nejprve Napoleon Bonaparte. Pro tento účel přestavby byla zřízena tzv. dočasná komise umělců. Komise se zabývala:...“nesoustavností a nepravidelností všech komunikací zcela nevyhovujících obchodu a dopravě, nedostatkem náměstí a veřejných tržišť, neupraveností nábreží, množstvím úzkých a křivých ulic znemožňujících provětrávání a zejména špatným stavem a nečistotou domů, které měly být v zájmu obyvatel již dávno odstraněny ...Nově prořezané ulice by měly být posuzovány ze tří rozličných hledisek: ...rozdělení a upravení různých pozemků...ozdravení města...a jeho zkrášlení...”¹⁵¹ Návrh přestavby, jež je znám pod názvem Plán revolučních umělců, navrhoval ozdravení a zkrášlení města, zlepšení inženýrských sítí, přestavbu celých čtvrtí.¹⁵² Na tyto poznatky, navázala přestavba Paříže za Napoleona III. a to již v daleko širším měřítku. Svůj hlavní záměr Napoleon III. charakterizoval nápodobně: „...věnujme všechny své síly na zkrášlení tohoto města. Otevřeme nové ulice a ozdravme přelidněné bloky, v nichž chybí vzduch a světlo a snažme se, aby dobrodiní slunečního svitu prostoupilo všude jeho zdi“.¹⁵³ Pro budoucí přestavbu byl vydán dekret „O ulicích Paříže“, jež informuje, že pařížské ulice jsou podřízeny státní silniční správě. Především legálně vyvlastňuje

¹⁵⁰ V 19. století vznikla celá řada spisů, které reagovaly na fenomén této doby – vznik průmyslových velkoměst. Autoři těchto spisů se snaží najít odpověď na technické, provozní a hygienické problémy moderního průmyslového města s masivní dopravou a vzrůstající výrobou. Myšlenky několika nejvýznamnějších autorů se pokusím uvést.

Ildefonso Cerdá y Sunyer (1816 – 1876) prosazující motto „Ruralizovat město a urbanizovat venkov“. Podle jeho názoru by město mělo být kompaktní, mělo by zabezpečovat vyrovnané životní podmínky ve všech jeho částech. Též se pokusil formulovat definici urbanismu: „soubor principů, zásad, 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“. Nejznámějším je projektem uvedeným v praxi je plán přeměny a rozvoje Barcelony v prostoru vzniklém po zbourání městských hradeb. Základem projektu byla jednoduchá šachovnice pravidelných bloků se skosenými nárožními, dále otevřené blokové zastavění s vysokým podílem vnitřní zeleně.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí listopad- prosinec 2000. Urbanismus a územní rozvoj. 1999, IV, 6/2000, s. 75-78. ISSN 1212-0855.

Reinhard Baumeister (1833 – 1917) formuloval několik tezí v rámci problematiky urbanismu:

- 1) projektování rozšíření měst spočívá především v určení tras dopravy: ulic, parních drah, kanálů
- 2) řešení uliční sítě musí zachycovat jen hlavní směry, přičemž je žádoucí zachovat již existující cesty a další pozemkové hranice. Další dělení pozemků je možné provést následně či ponechat individuální iniciativě.
- 3) seskupení čtvrtí musí vycházet z vhodné volby území, musí respektovat hygienické předpisy o výrobě.

Zdůrazňuje bourání hradeb i historických objektů, prorážení nových ulic napříč městem. Byl autor několika zastavovacích plánů u měst jako Washington, Antverpy nebo Řím. Napsal knihu „Rozšiřování měst z technického, stavebně-policejního a hospodářského hlediska“. Kniha se stala pomůckou pro plánování měst. Úspěšné rozšiřování měst viděl v kvalitních plánech a jejich důkladném dodržování, dále v zabezpečení veřejných zájmů a též v zabezpečení zájmů jednotlivých soukromníků.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

Zaujetím nad středověkými kompozicemi se vyznačoval Camillo Sitte (1843 – 1903). InklINUJE ke středověkým městům, jejich nepravidelnosti a malebnosti, většímu bohatství jednotlivých urbanistických kompozičních prostředků. Do vývoje evropského a světového urbanismu vstoupil svou knihou „Stavba měst podle uměleckých zásad“, prostřednictvím které kriticky reaguje na stavbu vídeňské Ringstrasse. V knize popsal, jak by viděl on sám nápravu, což spočívalo v dostavbě budov na volných prostranstvích, oddělení od sebe slohově odlišných budov, dotvoření náměstí kolem nich. Sitte hodnotil urbanismus své doby velmi kriticky - „technicky bylo uděláno skutečně mnoho, ale umělecky téměř nic...“ Sitteho názory se staly základem nové koncepční školy evropského urbanismu, která se stavěla proti pravidelným a symetrickým prostorovým kompozicím a preferovala půvab středověkých měst.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁵¹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 200 s.

¹⁵² V souvislosti s tímto plánem byl vydán výnos o veřejných pracích a zákon o vyvlastnění pozemků pro provádění veřejných prací, dále výnos o umístování manufaktur a dílen, vycházející z klasifikace jejich hygienické závadlosti.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁵³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 217 s.

všechny nemovitosti, jež by bránily trasování či úpravám pařížských ulic. Tento dekret plně otevřel cestu k požadovaným přestavbám města. O tuto přestavbu se zasadil Georges- Eugène Haussmann (1809 – 1891).¹⁵⁴

Zásady přestavby byly následující:

- 1) „Rozmístit velké budovy, paláce a kasárny tak, aby byly hezké na pohled, dobře dostupné při oslavách a dobře branitelné při vzpourách.
- 2) Zlepšit zdravotní stav města systematickým bouráním nehygienických ulic a center epidemií.
- 3) Zajistit veřejný klid budováním bulvárů, které umožní nejen pohyb vzduchu a světla, ale i vojenských oddílů. Tím se zlepší životní podmínky lidí a zároveň budou méně náchylní k revoltám.
- 4) Zlepšit dopravu a dostupnost nádraží tím, že přímé trasy umožní cestujícím do centra a odstraní dopravní potíže a úrazy“.¹⁵⁵

Již z výše uvedeného textu je patrné, že nové kompoziční osy neměly plnit účel pouze zkrášlení města, ale i předpoklady pro potlačení nepokojů. Pařížské ulice byly úzké a křivolaké, vhodné pro stavbu barikád. Kasárny byly v hustě zastavěných čtvrtích snadno obléhatelné. Určitý vliv však měli i hygienické podmínky – opakující se cholerové epidemii. Přestavba Paříže dosáhla nebývalých rozměrů. „V historickém jádru byla zbořena polovina všech budov, 27 tisíc obytných domů. 350 000 obyvatel bylo vystěhováno, většinou z chudinských čtvrtí. Zmizelo 50 km staré uliční sítě. Postavilo se 20 radnic, 15 četnických kasáren, 10 nádraží, 25 divadel, 13 nemocnic a 4 věznice. Celkem vzniklo 600 km nových ulic. Celková délka průčelí nově postavených činžovních domů činí 300 km. Nové bulváry měly na šířku až 70 m a avenue dokonce 120 m. Kromě 24 nových parkových náměstí byly pro veřejnost otevřeny dřívější královské zahrady v Boulogne a ve Vincennes, kde se vysadilo tisíce nových stromů“.¹⁵⁶ Přestavba Paříže se soustavou velkých bulvárů se stala vzorem pro mnohá další města - Rouen, Toulouse, Marseilles, Motpelliere nebo Avignon. U těchto měst šlo samozřejmě o zásahy daleko menšího měřítka. Soustava bulvárů byla vystavěna i v Bruselu. Soustava tří bulvárů, nazvaných Gran Via vznikla i v Barceloně. Přímo módou se staly široké bulváry u amerických měst. Široké příčné avenue byly zakládány napříč Spojenými státy.¹⁵⁷

Jedna z dalších koncepcí vzešla z amerického prostředí – New Yorku. Základním půdorysným řešením tohoto města byla holandská osada New Amsterdam s hlavní ulicí přejmenovanou z holandského Breedeweg na Broadway a s další prostornou ulicí Wallstreet, která vznikla na místě bývalých hradeb. V první polovině 19. století byl přijat plán na rozšíření soudobého města. Plán rozdělil Manhattanský poloostrov na stavební bloky, na velmi jednoduché šachovnice. Již v počátcích bylo rozhodnuto o symetrických parcelách a budovách, jelikož rovnostranné a pravoúhlé domy se nejlevněji staví.¹⁵⁸ Od západu na východ bylo navrženo 155 ulic – 18 metrů širokých a 60 m od sebe vzdálených, z důvodu co nejlepšího napojení na přístavy na řece Hudson.

¹⁵⁴ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁵⁵ HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí březen- duben 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV, 2/2001. ISSN 1212-0855. s. 62

¹⁵⁶ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 218 - 219 s.

¹⁵⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁵⁸ NOVÝ, Otakar. Velkoměsto: včera, dnes a zítra. Praha: Horizont, 1978. 464 s.

Ve směru sever jih byla ponechána historická cesta Broadway a navrženo 12 alejí neboli avenue o šířce 30 m. Plán byl schválen díky své jednoduchosti ve vyměřování a dělení stavebních parcel. Kritiku návrh získal díky velmi malému množství volných ploch.¹⁵⁹ Komise se k navrženému plánu vyjádřila takto: ...“město je především určeno pro bydlení lidí...rovnostanné a pravouhlé domy se nejlevněji staví a nejlépe hodí k život...mnozí mohou být překvapeni, že bylo ponecháno tak málo volných ploch...jistě kdyby město stálo u malého toku jako je Seina nebo Temže...Manhattanský ostrov je však obklopen rozsáhlými mořskými zálivy, což zvláště příznivě mění situaci jak z hlediska zdraví a rekreace, tak i výhodnosti pro obchod. Z těchto důvodů je však také půda velmi drahá a proto bylo třeba přihlídnout k ekonomii více, než by to za jiných podmínek dovolila opatrnost a odpovědnost.“¹⁶⁰ Vesměs celé území ostrova bylo využito pro bloky k zástavbě. Prostor dnešního Central parku byl též rozparcelován. Město však roku 1856 toto území vykoupilo.¹⁶¹ Autorem projektu parkových úprav byl Frederick Law Olmsted (1822 – 1903) a Calvert Vaux (1824 – 1895). Jejich řešení přineslo mnohé nové impulzy – ku příkladu mimoúrovňové křižovatky, jež zabraňovaly kolizím mezi kočáry a pěšími. Právě existence parku zapříčinila proslulost 5. avenue.¹⁶² Plán New Yorku je svou jasně definovanou šachovnicí charakteristickým raným příkladem jednoho z nejtýpčtějších urbanistických řešení velkoměst 19. století. Z mnoha dalších případů uplatnění šachovnicových dispozic při rozšiřování měst lze uvést New Orleans, Filadelfie, Boston, Detroit, Pensylvánie, projekt Ildefonse Cerdy na rozšíření Barcelony či projekt pražského Karlína.¹⁶³

Neméně slavnou se stala myšlenka okružní třídy podél historického jádra s rozmístěním významných veřejných budov a rozsáhlých parků, jež se zrodila v tehdejší třetí největší městě Evropy – Vídni. V té době Vídeň byla ještě sevřena městskými hradbami. Na jejich místě měla vzniknout reprezentativní okružní třída – Ringstrasse. Návrh se nasetkal s kladným přístupem ze strany armády a policie a to z důvodu ochrany před rebéliemi předměstského obyvatelstva. Policie navrhovala obehnání zdí dělnických čtvrtí. Roku 1858 byla vypsána soutěž na rozšíření města v prostoru městských hradeb. Bylo stanoveno více než 500 podmínek. Celkem bylo předloženo 85 návrhů.¹⁶⁴ Byla sestavena zpráva vyjmenovávající hlavní hlediska přestavby:

- 1) „vojenské požadavky,
- 2) regulace Dunajského kanálu a založení nábřeží,
- 3) kružní třída a souběžná ulice pro nákladovou dopravu
- 4) uspořádání a seskupení novostaveb a to a) veřejných budov b) soukromých budov,
- 5) regulace vnitřního města.“¹⁶⁵

¹⁵⁹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁶⁰ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 211 s.

¹⁶¹ Za 5, 5 milionů dolarů – 200 000krát více než stál celý ostrov.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁶² HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁶³ NOVÝ, Otakar. Konec velkoměsta. Praha: Mladá Fronta, 1964.

¹⁶⁴ V soutěži byly předloženy také kuriozní projekty např. návrh francouzského vojenského inženýra na soustavu podzemních železničních tratí s mnoha stanicemi, které však nebyly určeny pro obyvatele města, ale pro vojsko, přeskupující se při nepokojích pod zemí na různá místa ve městě.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁶⁵ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 222 - 223 s.

Roku 1865 byla zahájena výstavba okružní třídy Ringstrasse o délce 4 km a šířce 57 m.¹⁶⁶ V průběhu výstavby byl neustále zvyšován podíl parcel pro činžovní domy. Ve Vídni se dále budovalo nábřeží France Josefa. Regulační zásahy probíhaly i vně města. Stavební činnost ve Vídni se nevyrovnala Paříži, ale za 30 let v pásmu Ringstrasse se postavilo přes 500 soukromých a veřejných budov, dále bylo založeno 90 nových ulic a náměstí, více jak 20 parků. Při asanaci historického jádra se postavilo přes 1500 nových domů a přes 3000 domů bylo přestavěno. Koncept Ringstrasse není dodnes dokončen, ku příkladu severní křídlo hradu a vítězné oblouky chybí dodnes. Stejně jako přestavba Paříže našla své napodobitele, tak i vídeňská Ringstrasse je patrná též v dalších městech – Brno, Augsburg, Štětín, Mohuč, Kolín nad Rýnem, Gdaňsk.

Berlín představuje další typ urbanizační činnosti 19. století. Berlín se vyznačoval nevelkým historickým jádrem. Byl složený z měst Berlína a Cöllnu, z nichž každé leželo na jedné straně řeky Sprévy. Na západním břehu Sprévy se rozkládal palác, jež byl spojen alejí – dnešní třída Unter den Linden s královskou oborou – dodnes nazývaná čtvrť Tiergarten. Podél aleje vznikala předměstí – nejznámější Dorothenstadt, Friedrichstadt a samozřejmě postupem času mnohá dělnická, průmyslová sídliště – jejich vzhled však nebyl nijak regulován. V 19. století se zrodil nový stavební řád, který stanovil, že řízení stavební činnosti bude regulováno striktně ze strany policejního presidia. Stavební řád věnoval velkou pozornost požárním předpisům, naopak pravidla pro zastavění byla více méně volná, ku příkladu: na ulicích širších více než 15 m se směly stavět libovolně vysoké domy. Na berlínském policejním presidiu působil v této době James Friedrich Ludolf Hobrecht (1825 – 1902). Právě on byl pověřen zpracováním zastavovacího plánu pro území vně historického jádra. Tento zastavovací plán byl dosti kritizován, že jde pouze o politická nařízení určující, jaké pozemky je možné zastavět a jaké nikoli. Hobrecht vymezil parcely o velikosti 300 x 500 m. Na vůli majitele spočívalo, jak tyto pozemky bude dále dělit prostřednictvím ulic, za své náklady. Výsledkem bylo, že došlo ke vzniku mimořádně hlubokých parcel, umožňujících stavbu několika domů za sebou s malými úzkými rozestupy. Domy byly od sebe odděleny malými zadními dvory. Na parcelách se mísila výstavba bytových domů s průmyslovými závody a sklady. Tím pádem došlo k zhoršení hygienických podmínek ve městě. Plánu kromě hustého a vysokého zastavění bylo vytýkáno nedostatek zeleně či opomenutí funkčního zónování. Hobrechtův plán si nekladl vysoké cíle. Pouze co nejjednodušeji rozčlenit stavební parcely. A právě z tohoto důvodu byl ve velké míře kritizován. Dodnes jsou v Berlíně postaveny dle tohoto plánu celé čtvrtě – husté převýšené zastavění bez zeleně a bez určité koncepce. Na kritiku Hobrecht reagoval: že „se přeceňuje význam zastavovacího plánu, když je považován za zcela závaznou normu anebo za dílo řešené z uměleckých hledisek...Plán je nutno chápat jako změnitelný a pružný...jako policejní předpis a součást stavebního řádu musí zastavovací plán rezignovat na požadavky krásy a na umělecké záměry. Oba tyto požadavky vůbec nejsou věcí policie a úřední cestou jich také vůbec nelze dosáhnout.

¹⁶⁶ Výstavba Ringstrasse byla financována z fondu pro rozšiřování města. Peníze pro stavbu veřejných budov byly získávány z prodeje parcel soukromníkům a to za poměrně vysokou cenu.
HRŮŽA, Jiří. Historie vídeňské Ringstrasse. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII, 4/2010, s. 7-13. ISSN 1212-0855.

Mohou být pouze výsledkem individuálního cítění a osobní soukromé iniciativy.¹⁶⁷ Realizace plánu nikterak nezlepšila bytové podmínky ve městě.¹⁶⁸

Dále následovaly koncepce kompromisu a to mezi novou výstavbou, novými principy regulace a zachováním historických kompozic města. Toto dilema řešily Athény, skládající se z akropole a tzv. Dolního města. Celé město trpělo po dlouhou dobu postupným rozkládáním všech památek. Četné památky byly poškozeny během bojů s Turky.¹⁶⁹ Jedinou zbylou ozdobou města byl olivový háj s 200 000 stromy, rozkládající se v délce několika kilometrů podél řeky Kephissos. Bylo vypracováno několik návrhů na přestavbu a rozšíření města – nerespektující antické památky viz návrh plného obestavění akropole či známější návrh Eduarda Schuabera z Vratislavi (1804 – 1860) a Stamatiose Kleantese (1802 – 1862), v duchu barokního půdorysu navrhli reprezentativní městské centrum s palácem. Úpravami se vyhnuly akropoli, ale jinak nerespektovali antické části města jako například svatou cestu. Jiné koncepce přišly s ideou vyloučení dalšího zastavění historické části města, ponechání ve městě pouze královského paláce a vil a celé hlavní město přesunout do nedalekého přístavního Pirea. Došlo ke kompromisnímu řešení. Byly vystavěny nové hlavní uliční osy. Pro umístění paláce bylo vybráno místo, které nikterak nenarušilo siluetu města. Podobný osud potkal například Bělehrad či Řím. S podobnými problémy, v jaké míře zanechat staré kompoziční osy, v jaké míře je regulovat se setkalo i město Hamburk po zasažení požáru, který zničil celou třetinu historického jádra města s 1800 budovami. Zde bylo též předloženo vícero plánů obnovy, jež by zlepšily technické parametry města a samozřejmě určitým způsobem město zkrášlily. Plánům bylo vytýkáno nedostatečné respektování původní zástavby či přílišná šířka ulic. I zde tedy přišlo řešení ve formě kompromisu - zachování staré půdorysné koncepce s určitými regulačními zásahy.

S ohledem na špatné hygienické i bytové podmínky měst se v nejrůznějších zemích vytvářely komise řešící tuto problematiku. Ve Velké Británii byl roku 1848 schválen „Zákon o veřejném zdraví“. Pokusy o zlepšení stavu měst však byly velmi obtížně realizovatelné. Jedním možným řešením byla asanace. Ve všech výše zmíněných koncepcích jsou viditelné prvky asanačních zásahů. Asanace jsou pro 19. století příznačné a to napříč všemi průmyslovými zeměmi a to z důvodů nových požadavků dopravy a snahy odstranění nejrůznějších hygienických problémů. Historická zástavba byla nahrazena novou, byly vystavěny širší ulice s dostatkem světla a vzduchu, zavedeny nové inženýrské a kanalizační sítě, zlepšila se čistota veřejných prostranství, snížila se hustota osídlení, budovaly se sociální a zdravotnická zařízení, došlo ke zkrášlení města.

¹⁶⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 228 - 229 s.

¹⁶⁸ V roce 1880 existovalo více jak 15 % domácností s nocležníky, ti si pronajímali místo pouze na přespání, dokonce během dne se jich zde vystřídal více v jedné posteli. Často domácnosti žily pouze v jedné místnosti. V jedné místnosti se vyspalo více jak 30 nocležníků. Hustota obyvatel činila v roce 1900 zhruba 30 000 lidí na km². V roce 1880 byl v rámci této problematiky vydán policejní předpis, že na jednoho nocležníka musí připadat nejméně 3 m² podlahové plochy. Berlín byl v této době považován za město s nejhorsšími bytovými poměry v celé Evropě.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁶⁹ Uvádí se, že z celkového počtu 1200 domů zůstalo jen 8 nepoškozeno.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 228 - 229 s.

Další způsob řešení těchto problémů bylo vystavění vzorové dělnické zástavby. Samy politikové a monarchové prostřednictvím jednotlivých výstav budovaly vzorové dělnické zastavění, avšak bez úspěchu. Podnikatelé 19. století si stále více uvědomovali, že produktivitu zaměstnanců na pracovišti je možné ovlivnit zvýšením jejich životních podmínek. Rozhodli se pro výstavbu vlastních „dělnických kolonií“ v těsném sousedství jejich továren. Kromě vystavěných domků či bytů, byla sídliště vybavena dětskými zařízeními, školami, obchody, kulturními a zdravotnickými zařízeními. Pamatovalo se i na veřejně prospěšné parky, prototypem se stal Birkenhead park založený na liverpoolském dělnickém předměstí podle projektu Josepha Paxtona (1803 – 1865). Tovární sídliště vznikala v Británii, Francii, Německu, USA či Rakousku – Uhersku i jinde.¹⁷⁰ Mezi nejznámější dělnické sídliště patří Saltaire u anglického Bratfordu. Podnikatel Titus Salt zde roku 1851 založil továrnu na alpakové zboží, u níž postavil sídliště. Vystavěl zde 850 rodinných řadových domů se zahrádkami, doplněné o další rekreační plochy, dokonce zde byly vybudovány veřejné lázně, dále prádelna, společná jídelna, školy a kostel. V roce 1879 postavil George Cadbury sídliště Bournville. Wiliam Lever vybuďoval v roce 1886 Port Sunlight u Liverpoolu či firma Krupp sídliště v Essenu – tato výstavba byla poté napodobována na dalších místech v Německu. Vésinet z let 1864 – 1865 je považovaný za nejlepší francouzskou realizaci 19. století. Podnikatel Alphonse Pallu odkoupil na břehu Seiny u nádraží park o rozloze 500 ha. Založil zde na 80 ha zahradní sídliště. Ve Francii se kolonie staly velmi populární, jejich iniciátorem byly zejména železniční společnosti. Tyto společnosti budovaly své kolonie v návaznosti na nádraží, na nově stavěné tratě. Ve Spojených státech se obvykle uvádí Pullman city na předměstí Chicaga, v sousedství továrního komplexu známého výrobce železničních a zvláště spacích vagónů George Mortimera Pullmana. George Pullman se snažil vybudovat pro své zaměstnance co nejideálnější prostředí - město bylo zkrášleno umělými jezery, vodotrysky, parky a vybaveno nejrůznějšími službami – školami, obchodními domy, divadly atd.. Pullman se tímto snažil vyloučit represe dělníků. Paradoxem je, že v tomto městě se odehrála první organizovaná stávka v USA. Vzorové kolonie 19. století měly na svou dobu vysoký standart jak vlastních bytů, tak celkového vybavení. Výrazně zlepšily životní podmínky chudších vrstev obyvatel. Staly se inspirací pro myšlenky zahradních měst.

Do 19. století patří i koncepce lineárního město. Základní myšlenka lineárního města je založena na tom, že dopravě je podřizena výstavba měst. Stavitelé měst si stále více uvědomovali význam dopravních tras pro město. Došli k poznání, že doprava tvoří základní osu městských půdorysů a též podstatně ovlivňuje ceny pozemků. Na základě této myšlenky je nejlepší možné řešení budovat města podélné, lineární formy. Základní koncepční linií se stala trasa komunikace - kolejová trať, která je obklopena výstavbou. Půdorysné tvary musí být co nejpravidelnější, což je shledáno za nejpohodlnější, nejehospodárnější, nejhezčí. Lineární město se dělilo na území - 1/5 bydlení, 4/5 zeleň. V pásech na sebe navazují zóny bydlení, vybavenosti a výroby. Každý dům je obklopen zahradou za účelem pěstování zeleniny a rekreace. Pojem lineární město poprvé použil Arturo Soria y Mata (1844 – 1920).¹⁷¹ Na základě jeho koncepce mělo vzniknout 50

¹⁷⁰ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁷¹ HRŮŽA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

km dlouhé lineární město, obepínající okraj Madridu. Úsek byl zkrácen na pouhých 5 km, postavených na jihovýchodě města. Soria y Mata viděl lineární město jako „město budoucnosti“, které může dosáhnout do Petrohradu, Pekingu či Bruselu. Uprostřed tohoto nekonečného pásu měla být situována železnice, voda, plyn, elektřina. Lineární města navrhoval i Le Corbusier (1887 – 1965), Ludwig Hilberseimer (1885–1967) i Ivan Leonidov (1902 – 1959). Jako lineární města byly zpracovány projekty přestavby ku příkladu měst jako je Londýn, Berlín, Chicago.¹⁷²

Nejvýraznější koncepcí zrozenou na rozhraní 19. století, spíše však realizovanou ve 20. století, byla myšlenka zahradních měst. Výstavbou těchto měst mělo dojít k určité regulaci rozrůstání měst a ke snížení počtu obyvatel. Dále se tato koncepce snažila o zlepšení životních podmínek obyvatel. Znakem těchto měst je jejich obklopení zelenými pásy, nízká hustota zastavění izolovanými či řadovými domky se zahradami, vlastnictví pozemků městem a koncentricky situované zóny – bydlení, rekreace, výroby. Zastánci této koncepce předpokládali, že se lidstvo nadchne natolik výhodami malých zahradních měst v zeleni, že se nakonec rozhodne velká města opustit.¹⁷³ Autorem myšlenky zahradního město byl Ebenezer Howard (1850 – 1928). V zahradních městech viděl všechny výhody městského i venkovského bydlení a to: „krása přírody, společenské příležitosti, pole a sady snadno přístupné, nízké nájemné, vysoké mzdy, nízké daně, dostatek práce, nízké ceny, žádná úporná práce, možnost podnikání, příliv kapitálu, čistý vzduch a voda, dobré odvodňování, krásné domy a zahrady, žádný kouř, žádné perlechy, svoboda, sociální soulad“.¹⁷⁴ V roce 1903 byla zahájena podle projektu významných britských architektů Barryho Parkera (1867 – 1947) a Raymonda Unwina (1863 – 1940) výstavba prvního zahradního města nazvaného Letchworth na londýnském předměstí Hampstead Garden Suburb. Je považováno za architektonicky a urbanisticky nejzdařilejší příklad zahradního města. Roku 1913 byla založena Mezinárodní federace zahradních měst a plánování měst, která existuje dodnes pod názvem Mezinárodní federace pro bydlení a plánování. Ohlas myšlenky zahradních měst se projevil hlavně v průběhu 20. století v četných realizacích.¹⁷⁵ Pojem „zahradní město“ se stalo velice módním a často tak bylo zneužíváno, i když plánovaná výstavba s principy zahradního města neměla mnoho společného. Koncepce zahradního města zůstává ideálem urbanistické koncepce i v současné době.

V několika slovech lze říci, že 19. století se vyznačovalo procesem neustálého zvyšování podílu městského obyvatelstva, rozvojem průmyslu a dopravy,¹⁷⁶ růstem nehygienických dělnických předměstí, bouráním historických fortifikačních systémů, spojením města s jeho předměstími, asanací starých částí měst. Byla to těžká doba jak

¹⁷² MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

¹⁷³ KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2003. 26 s. ISBN 80-214-2463-X.

¹⁷⁴ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 120 -121 s.

¹⁷⁵ NOVÝ, Otakar. Konec velkoměsta. Praha: Mladá fronta, 1964.

¹⁷⁶ Mimořádný význam je přiřčen novým způsobům dopravy, v této době železnici. Železnice v průběhu tohoto století protínala kontinenty statisíci kilometry jejích tratí. Železnice se stala jedním z nejdůležitějších činitelů podmiňující rozvoj průmyslu. Města napojená na železniční tratě se čile rozvíjela, zatímco ostatní svůj význam ztrácela. Trasa železnice rozčlenila městský prostor na přednádraží prostor s navazující obytným zázemím a zanádražní prostor s navazujícími výrobními plochami. Železniční nádraží budována na okraji vnitřního města se stala dalším důležitým těžištěm města. K nim vedoucí ulice se přeměnily v městské třídy s čilým obchodním ruchem.

KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2003. ISBN 80-214-2463-X.

pro stoupence moderní architektury, tak pro stoupence hodnot historie. Pro stoupence moderny to byla doba, kdy se uplatňovaly historizující slohy, jak při řešení jednotlivých budov tak jednotlivých městských prostorů.¹⁷⁷ Obdivovatelé historických částí města museli přihlížet demolici četných památek protínáním nových širokých bulvárů, nahrazením měšťanských domů a paláců mnohapatrovými činžovnými domy a kancelářskými budovami.¹⁷⁸ 19. století na druhou stranu zakotvilo první zákonodárství.

¹⁷⁷ V 19. století vyúsťuje otázka: V jakém slohu vlastně máme stavět? Ztráta samozřejmosti architektonického výrazu charakterizuje architektonický vývoj 19. století – dochází k navrácení se k vícero historickým architektonickým slohům. I v tomto období se objevují první hnutí za ochranu památek. Probouzí se zájem o památky, řeší se vztah člověka k dějinám. Obliba pseudohistorických slohů v téže době může být však i projevem zaostávání uměleckého vývoje za dynamikou technických inovací. Spíše šlo o vycházení z přesvědčení o nadčasovosti historických vzorů.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁷⁸ Na závěr bych jako v každé kapitole zmínila utopistická díla a představila autory těchto děl. Utopisté 19. století reagovali na růst průmyslových měst a s tím spojené kritické hygienické i životní podmínky místních obyvatel. Největším jménem 1. poloviny 19. století je Charles Francois Marie Fourier (1772-1837). Právě on se věnoval kritice velkých měst, nadměrné hustoty zalidnění. Mínil, že město má mít přesně řízenou výstavbu, při níž je regulován jak exteriér stavby, tak interiér. Přišel s koncepcí falanstér – objemově i půdorysně rozsáhlá budova pro 400 až 500 rodin, s nádvořím, dvěma křídly, uprostřed průčelí zvedající se do věže. Centrální část budovy je tvořena společenskými sály, v křídlech se nacházejí bytové jednotky. Jednotlivé části města – předměstí, centrum, okrajové čtvrtě byly od sebe děleny zelenými pásy. Pro svá města vypracoval stavební řád regulující hustotu zastavění, šířku ulic, odstupy budov. U budov upřednostňoval jednotnou architekturu. Jediná realizovaná falanstéra byla postavena Jean Bábiste André Godinem (1817 – 1888) ve francouzském městečku Guise.

Jako dalšího utopistu tentokrát z ruského prostředí lze uvést Vladimíra Fjodoroviče Odojevského (1804 – 1869). Sepisoval ve formě dopisů celkové dějiny Ruska. Dochoval se pouze díl zabývající se budoucností, nazvaný rok 4338. Předvídal zde lety na Měsíc, kde bylo vytvořeno umělé ovzduší. Plně klimatizovaná města se vzdušnou dopravou. Hlavním prostorem Ruska měla být Moskva a Petrohrad, spojené rychlodráhou. Předpokládal využití alternativních zdrojů energie – pozemské teplo, Slunce.

Étienne Cabet (1788 – 1856) znám pro svou knihu „Cesta do Ikárie“, 50 milionů obyvatel rozdělených do stejných provincií dělicích se na deset komun. Hlavní město Ikárie je idealizovaná představa kombinace Paříže a Londýna s přímými rovnými širokými ulicemi, alejemi, sloupořadími, sochami, zahradami a parky, kruhové město se šachovnicovou sítí. Stavby jsou obklopeny zelení, zeleň se nachází i uprostřed jednotlivých staveb. Hygienicky závadné výroby, nemocnice a hřbitovy jsou umístěny za hranice města.

Cabetův kritik Theodore Dezamy považoval za optimální sídelní soustavu pravidelnou síť obcí, které by neměla mít více než 10 000 obyvatel. Právě tehdy může čerpat všechny výhody vesnice a města. V centru situoval palácový komplex ve tvaru rotundy sloužící k ubytování všech obyvatel komuny, vybaven klimatizací a společenskými místnostmi obklopen zahradami a parky, na okraje komuny alokoval plochy pro zemědělství, sady a louky.

V 19. století převládají utopistická díla sociálních reformátorů, kteří se snažili tímto zlepšit životní podmínky tamějších lidí, nikoli radikálně měnit společnost jak tomu bylo o století dříve.

Charakteristickým příkladem sociálního reformátora je James Silk Buckingham (1786 – 1855), autor spisu „Národní zla a praktická pomoc“. Základem jeho představ bylo město Victoria pro 10 000 obyvatel, obklopen 10 000 akry zemědělské půdy. Při překročení hranice 10 000 obyvatel by měli obyvatelé města odcházet po skupinách po 2-5 tisících a zakládat další vzorové kolonie. Součástí města je plná jeho vybavenost službami – lázně, prádelny, jídelny, školy, školky, bezplatné vzdělání či bezplatná zdravotní péče. Nehygienická výroba opět je vyloučena za hranice města. Do města je zakázáno přivážet lihoviny a zbraně. Dále ve městě jsou zakázány hostince, náleevny, zastavárny, herny a nevěstince. Město Victoria mělo tradiční čtvercový půdorys, vyznačovalo se symetrií, prostorností, dostatkem světla a vzduchu, dokonalou čistotou, kanalizací. Dále rozmístěním veřejných budov tak, aby byly přístupné ze všech čtvrtí. Rozsáhlé trávníky, parky, květinové záhony a dostatek vody doplňovaly obraz města. Uprostřed města se tyčila věž, jež osvětlovala celé území města.

Robert Pemberton publikoval spis „Šťastná kolonie“ z roku 1854, popisující dle jeho představ vzorovou kolonii. Na rozdíl od Buckinghamů jde o město kruhové a jeho hlavním úelem je stát se vědeckým centrem tzv. „přírodní univerzitou“. Město bylo kruhové (asi míle v průměru), tvořeno pásy či kruhy, jež se postupně rozšiřovaly směrem od centra. Ulice jsou široké, lemované stromy. I zde jsou patrné náznaky zahradního města – obytné bloky obklopené zelenými pásy, množství parkových ploch či botanických zahrad.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 120 -121 s.

V poslední čtvrtině 19. století se začínaly objevovat tzv. antiutopie, spisy varující před technologickým pokrokem. Samuel Butler (1835 – 1902) publikoval spis s názvem „Erewhon“, jde o přesmyčku slova nikde. Líčí v něm civilizaci, jež se vzdala technických vymožeností i přesto je ale vyspělejší než tamější společnost. Dále román Nunsowe Greena „Za tisíc let“ popisuje přelidněnou planetu v roce 2882. Lidé již v tomto románu žijí v mrakodrapových zmechanizovaných hotelech. Země má umělé klima. Doprava je řízena rychlodráhou.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

Pro počátky moderního urbanismu má velký význam William Morris (1834 – 1896). Své názory na město a životní prostředí vyjádřil v knize „Novinky odnikud, neboli Doba pohody“. Jde o první „ekologický román“, líčící regenerovanou Anglii bez velkých měst a škodlivého průmyslu, s čistou Temží, čistým ovzduším a návratem lidí k jednoduššímu způsobu života. Londýn v jeho představách již neexistuje, většina obyvatel se přestěhovala do malých venkovských obcí. Přímou kritizuje, že výsledkem honu za ziskem, jsou přelidněná města s továrnami.

Většina utopických představ 19. století v teorii či praxi nenašla své uplatnění, avšak předvíдалa mnohé, co se stává dnes aktuální. Představy o budoucích městech utopisté odvozovali od nových společenských vztahů, odstraňovali soukromé vlastnictví, věřili v lepší vztahy mezi lidmi.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 120 -121 s.

Vznikají první regulační plány měst.¹⁷⁹ Budovaly se první moderní vodovody, kanalizace a sítě veřejné dopravy a učinily se první kroky ke zlepšení zdravotních poměrů měst. Nalézaly se nové možnosti bydlení, zlepšovaly se dispozice bytů. Stále více se uznával význam přírodních podmínek ve městech, též byla vymezována první krajinná chráněná území.

4.5. 20. STOLETÍ – SOUDOBE MĚSTO

I 20. století je ve znamení pokračujících urbanizačních procesů, pokračujícího rozrůstání měst. Hlavním tématem urbanismu 20. století je velkoměsto – mnohamilionové město, aglomerace.¹⁸⁰ Urbanisté se snaží velkoměsto poznat, pochopit a řešit jeho problémy – zejména usměrňování výstavby, hledali nové řešení výstavby.

Jak bylo již řečeno, s myšlenkou zahradních měst přišel na přelomu 19. a 20. století Ebenezer Howard. Hlavní město, jež bylo budováno po vzoru zahradního města, je Canberra dle projektu Waltera Burley Griffina (1876 – 1937). Canberra se skládá ze dvou samostatných částí oddělených jezerem - centrum jako obchodní střed a druhé centrum na Capitol Hill s vládními budovami. Většina budov je obklopena parky, zelení. Na periferii jsou alokovány zemědělské farmy.¹⁸¹ Myšlenka zahradních měst byla ve 20. a 30. letech nesmírně populární v USA. Prvním americkým zahradním městem bylo město Mossmain. Na okraji New Yorku bylo založeno sídliště Radburn

¹⁷⁹ V této době se setkáváme s pojmem regulační urbanismus. Účast architekta ve výstavbě městských částí se značně zúžila. Jeho role spočívala ve vytyčení uliční sítě a vymezení parcelace pozemků. Tyto pozemky byly poté individuálně zastavovány. Urbanismus se zúžil na technický problém. Camillo Sitte se k tomuto vyjádřil: „Urbanismus nemá uměleckou hodnotu, účelem je uspořádání ulic, tedy čistě technický cíl.“

HALÍK, Pavel; KRATOCHVÍL, Petr; NOVÝ, Otakar. Architektura a město. Praha: Academia, 1996. ISBN 80-200-0245-6.

¹⁸⁰ Teorie věnující se fenoménu velkoměsta:

Constantinos A. Doxiades se vyjádřil k budoucímu vývoji stále rostoucích měst. Rozděluje města na jednotlivé hierarchické stupně – polis, dynopolis, metropolis, megapolis, ekumenopolis. Předpokládá, že se blížíme ke všeměstu – k ecumenopolis – vrchol vývoje města. Dojde k pohlcení měst menšího hierarchického stupně. Hlavním znakem sídelní formy je stálý růst, sídla neustále porostou, až se rozšíří po celém povrchu. Bude zde nakonec existovat jen jedno univerzální město. V rámci této problematiky se přiklání k lineárnímu městu s polycentrickou kompozicí, jehož jádro by mělo být alokováno podél jeho hlavní osy.

NOVÝ, Otakar. Velkoměsto: včera, dnes a zítra. Praha: Horizont, 1978.

Eugène Hénard (1849 – 1923) v Londýně na mezinárodní konferenci o plánování a stavby měst přednesl svou úvahu na téma „Města budoucnosti“. Pozornost soustředil na dopravu, jelikož předvídal prudký rozvoj automobilismu. Navrhoval kruhové křižovatky, veřejnou dopravu či použití vzdušné dopravy. Vyličil město „jehož ulice s intenzivní dopravou budou mít úměrně k potřebám 3 – 4 úrovně...budeme tak mít ulice s více patry, stejně tak jak máme vícepatrové domy. Problém dopravy tak může být vyřešen, ať je jakkoliv vážný.“ Navrhl soustavu 500 m vysokých věží pro orientaci letadel, letadla přistávající na rovných střeších budov, ze suterénu budov by naopak vzlétaly.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 94 s.

Otto Wagner (1841 – 1918) podrobně popsal svou představu o členění města na městské čtvrtě pro 100 – 150 000 obyvatel, navrhoval radiálně okružní půdorys města. Součástí města byly zonální třídy 80 – 100 m široké, šířka byla takto široká s ohledem na budoucí stavební záměry. Svou představu budoucích městských čtvrtí vyjádřil v projektu „Ideální projekt pro výstavbu XXII. Vídeňského okrsku“ - klasicizující kompozice, hustě pravidelná síť malých náměstí, osu celé čtvrtě tvoří zelený pás, do nějž jsou vloženy veřejné budovy.

Antonio Sant Elia (1888 – 1916) autor „Manifest futuristické architektury“ obsahující vizi přetechnizovaného městského prostředí s mrakodrapy, dopravou ve více úrovních, rychlodráhami a letištem přímo v městském centru. Kresbami Elia se inspiroval ve svých pracích Le Corbusier.

August Perret navrhl město plně zeleně se skupinou mrakodrapů o 65 patrech, v polovině jejich výšky vedly mosty spojující stavby navzájem.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

Patrick Geddes (1854 – 1932) vydal knihu „Města ve vývoji - úvod do hnutí plánování měst a do nauky o městech“, jež představila jeho chápání města jako životního a sociálního prostředí. Zdůrazňoval, že „prostředí a organismus, místo a lidé, jsou neoddělitelní“. Kritizoval jednostranné architektonické pojetí urbanismu. „Nemůžete nejprve nakreslit ulitu a pak do ní vtěsňovat živého šneka a domnívat se, že tím vytvoříte pokrokové město“.

Považoval za nejdůležitější, aby města byla studována ve všech souvislostech, v rámci regionu.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.267 s.

¹⁸¹ VOTRUBEC, Ctibor. Lidská sídla: jejich typy a rozmístění ve světě. Praha: Academia, 1980. 393 s.

pro 25 000 obyvatel. Byl zde poprvé použit systém slepých ulic, kolem nichž se soustředily skupiny rodinných domků.¹⁸² Výstavbu zahradních měst zařadil za hospodářské krize roku 1933 do svého programu Nový úděl prezident Franklin Roosevelt (1882 – 1945). Bylo nezbytné postavit co nejlevnější byty pro tehdejších 10 milionů nezaměstnaných lidí. Výstavba se prováděla za státní prostředky. Vzniklá sídliště obklopená zelenými pásy byla tvořená rodinnými domky. Sídlíště měla vysokou urbanistickou úroveň s důrazem na krajinářské plánování. Výsledkem bylo sídliště Greenbelt ve státě Maryland, Greendale ve státě Wisconsin, Greenhills ve státě Ohio a další.

Realizace zahradních měst se již ve 20. a 30. letech stále vzdalovaly od prvých představ jejich zakladatele. Jak do způsobu financování, vlastnictví, tak do jejich soběstačnosti či velikosti.

V rámci Velké Británie je znám Patricka Abecrombieho (1879 – 1957) plán Velkého Londýna. Základem tohoto plánu bylo snížit přílišnou koncentraci obyvatel v Londýně pomocí výstavby 10 satelitních měst ve vzdálenosti 40 – 50 km od Londýna. Každému satelitnímu městu bylo určeno 600 000 obyvatel. Půdorysná koncepce Velkého Londýna se dělila na 4 okruhy: vnitřní městský okruh, předměstský okruh, zelený pás a vnější krajinný okruh. V centrální části se nacházelo hrabství. Právě z této oblasti mělo být přesunuto nejvíce obyvatel do satelitních měst. Ve vnějším pásmu byl kromě obytné zástavby umístěn průmysl a satelitní města. V zeleném pásmu pak zeleň a zemědělství. V roce 1946 došlo ke schválení zákona „O nových městech“, načež začala výstavba osmi satelitních měst ve vzdálenosti 40 – 50 km. Dále 12 nevelkých měst ve vzdálenosti 60 – 100 km bylo vybráno pro přesídlení obyvatel. Uplatnily se zde základní principy zahradních měst – nízká hustota zástavby, nízkopodlažní zástavba v zeleni. Plán Velkého Londýna ve své podstatě byl neúspěšný, jelikož problém přehustění jádrové oblasti nevyřešil. K přesídlení často tyto města využili lidé bydlící v jeho vnější části, nikoli bydlící přímo v centru. Postupně se stavěly nová a nová města. Dnes se počet satelitních měst pohybuje kolem 30ti. Nová města se umísťovala nejen kolem Londýna¹⁸³, ale postupem času též v průmyslovém regionu střední Anglie u Liverpoolu a dále ve Walesu, Skotsku a severním Irsku.¹⁸⁴

Během období, co se tato zahradní města stavěla, lze hovořit o několika generacích těchto měst. Zástupcem první generace zahradních měst je Harlow u Londýna. Zde jsou ještě dodržovány tradiční principy určené Ebenezerem Howardem – nízkopodlažní zástavba, nízká hustota zastavění, oddělení jednotlivých okrsků zelenými pásy. Pro druhou generaci zahradních měst je už typičtější větší kompaktnost zástavby, silnější městský ráz, vícepodlažní zástavba. Klasickým příkladem této druhé generace je Cumbernauld u Glasgow z poloviny 50. let. Docházelo k hledání nového rázu zahradního města. Takovým to novým pojetím bylo například město Runcorn u Liverpoolu z poloviny 60. let, kde z městského jádra byla vyloučena zcela doprava. Doprava zde byla zabezpečena pouze autobusy. Třetí generace měst se již počtem

¹⁸² HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁸³ Osídlování okolí Londýna bylo často kritizováno. Města pouhých několik desítek kilometrů od Londýna směrem na Birmingham, Oxford a Cambridge více zahušťovaly již tak značně urbanizované prostředí. Navíc došlo k znehodnocení kvalitní zemědělské půdy řídkým osídlením na velké rozloze (50 obyv./ha). Satelitní města neumožňovaly obsluhu veřejnou dopravou, při předpokladu 1,5 automobilu pro 1 rodinu zatěžují životní prostředí.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁸⁴ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

obyvatel pohybuje kolem 250 000 obyvatel. Příkladem třetí generace měst je ku příkladu Milton Keynes, jehož projektování začalo koncem 60. let.¹⁸⁵

V této době se vytváří metodika územního plánování celých oblastí, nikoli pouze měst.¹⁸⁶ Začíná se formulovat regionální plánování. Začínají se postupně formulovat satelitní města. Vytváření se dvě variety satelitních měst – bez pracovních příležitostí neboli „noclehárny,, v blízkosti větších měst či satelitní města s poměrnou částí pracovních míst. Jejich velikost i funkce se liší. Německý urbanista Paul Wolf (1879 – 1954) viděl poslání satelitů v odlehčení přehuštení velkoměst, šancí pro obyvatele se přesídlit do menších měst v blízkosti těch větších. Nejlepší variantou takovéhoho satelitu je samozřejmě Howardova myšlenka plné vybavenosti města, plně soběstačného města v zeleni. Města, kde se snoubí výhody města s výhodami venkova. V případě Evropy se nabízí dva typy těchto satelitních měst – anglická a skandinávská satelitní města. Anglické satelity, zejména v blízkosti Londýna - většinou jsou alokovány ve vzdálenosti 40 – 50 km od jádrového města. Ve Skandinávii satelitní města jsou umístěny většinou ve vzdálenosti 10 – 20 km, kdy tvoří s jádrovým městem jakýsi kompaktní celek. V tomto případě lze hovořit spíše o autonomních či spíše poloautonomních městských obvodech.

Ve 20. století se vyděluje ještě jedna koncepce města a to sice tzv. organický urbanismus. Základem organičnosti je takové uspořádání města, které umožňuje co největší připomenutí přirozeného uspořádání města. Jde o města, jež svým půdorysem reagují na historický vývoj, na přírodní podmínky. Jedná se o odmítání pravidelných geometrických půdorysů velkých měst, upřednostnění malých měst s nízkou hustotou zastavění, jež se vyvíjí v souladu s přírodními podmínkami a uplatňují v rámci svého vnitřního prostoru tyto přírodní prvky – zeleň, vodní plochy. Na tomto principu bylo realizováno Elielem Saarinen (1873 – 1950) několik pobaltských měst. Své představy o organické decentralizaci vyjádřil knihou „Město, jeho růst, úpadek a budoucnost“. Dle

¹⁸⁵ MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

¹⁸⁶ V 19. století bylo výjimkou, pokud některé město vlastnilo svůj komplexní urbanistický plán. Byly zpracovávány spíše asanační plány či regulační plány jednotlivých městských čtvrtí. Jak v asanačních tak v regulačních plánech se navrhovaly nové uliční čáry, umístění nových reprezentativních budov, zahrnovaly různě rozsáhlé demolice. První regulační plány určovaly co nejsnadnější parcelaci, základní technické parametry. Nejdůležitější osobou při výstavbě byl městský geometr a městský inženýr. Počátkem 20. století se začíná uplatňovat nové pojetí urbanistického plánu města – zohledňuje technické, účelové, provozní a estetické aspekty (viz projekt rozvoje Vídně z roku 1905 zahrnující i zelený pás kolem města či Geddesovy rozvojové studie indických měst). Ve většině měst se vypracovávají celkových plánů měst rozvíjelo až v meziválečném období. V některých městech jsou plány iniciovány nikoli samosprávou, ale soukromými společnostmi. Na příklad v New Yorku vznikla společnost pro regionální plánování, která se v průběhu 20. let zabývala rozvojem této aglomerace. Za vzor uplatňování moderních urbanistických principů byl označován plán města Amsterdam vytvořený C. van Eesteren z roku 1934. Pro Amsterdam jsou ve již ve 20. letech charakteristické velké kompaktní sídliště. Dochází k využívání opuštěných bývalých průmyslových a přístavních ploch. Vývoj Moskvy byl předurčen generálním plánem z roku 1935. Dle vize politického režimu se vytvářely zejména reprezentativní městské prostory, dominantní rozmístění veřejných budov symbolizující moc režimu - Moskevská univerzita na návrší nad městem a Palác sovětů jako nové hlavní dominanty v sousedství Kremlu. Byly uplatňovány historizující kompoziční principy a architektonické tvarosloví. V Berlíně se budovaly pod vedením Martina Wagnera (1885 – 1957) zejména zahradní předměstí. Do urbanismu se mělo promítnout vítězství Německa ve 2. světové válce. V čele plánování stál Albert Speer (1905 – 1981), který měl prostřednictvím rozsáhlých demolice docílit vybudování dvou křížících se městských os, obklopených monumentálními velestavbami, symbolizující moc říše. Obdobné záměry měly vzniknout i v jiných německých městech – Norimberk, Mnichov. Ojedinelým jevem byl zejména poválečný vývoj Berlína – rozděleného na dvě města - pseudomonumentální reprezentační prostory a rozsáhlé sídliště na východě versus prestižní stavby západního světa v západní části města. První polovina 20. století je počátkem vývoje regionálního plánování, které se rozvíjelo zejména v průmyslových regionech - region Doncaster, oblast Porúří. V Porúří se vytvořil Svaz obcí, který koordinoval nejen společné plánování, ale i konkrétní výstavbu.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

Saarinena současná kompaktní města je možné přetvořit na soustavu zelení izolovaných malých měst, z nichž každé bude mít svou individuální tvář. Každá nová obec bude obklopena přírodou. Lze zde sledovat opět podobnost s teorií zahradních měst či s myšlenkami Camila Sitteho, obdivovatele organických středověkých měst. Obhájcem naprosté deurbanizace byl Frank Lloyd Wright (1869 – 1959). Naprosto odmítal města a snil o volném životě lidí v krajině.¹⁸⁷ Své utopické koncepce publikoval pod názvy „Mizející město“, „Prostorné město“ a nakonec „Živoucí město“. Na rozdíl od jiných, kteří se snažili o částečnou decentralizaci, o změnu vzhledu současných měst, tvrdil „změnit vzhled jakéhokoliv současného města je dnes prostě nemožné. Struktura města je příliš stará a příliš vetchá. Je také naprosto nevhodná pro budoucnost, kterou předvídáme“.¹⁸⁸ Přes jeho kritiku velkoměst předvídal, že soustavy dálnic se stanou arteriemi budoucího osídlení, kolem nichž budou vznikat nová centra služeb. Dálnice budou integrovat a na druhou stranu decentralizovat města. Automobilové vyjížděky viděl jako základní budoucí formu společenského života. V projektu Broadacre city aplikovat koncepci lineárního města v kombinaci se zahradním městem. Podél hlavní komunikace alokoval pracoviště a veřejné budovy. Antiměsto pro něj bylo živelně rostlé americké předměstí s rodinnými domky podél dálnic slévající se do celých soustav pohlcující okolní krajinu.¹⁸⁹

Snad nejvýraznější a nejviditelnější tendencí 20. století je funkcionalistické hnutí. První polovina 20. století je ovlivněna funkcionalistickou architekturou, funkcionalistickým urbanismem. Tento pojem vychází z požadavku užitečného a účelného řešení staveb, aby co nejlépe fungovaly z hlediska provozních a materiálních funkcí. V rámci města jde opět o požadavek účelného uspořádání.¹⁹⁰ Účelnost staveb zdůrazňovala od konce 19. století tzv. Chicagská škola s hlavním představitel Louism Henrym Sullivanem (1856 – 1924), jež je autorem výroku „forma následuje funkci“¹⁹¹. Tento výrok se stal programovým heslem funkcionalismu.¹⁹² Tony Garnier (1869 – 1948) ve svém projektu „Průmyslová města“ formuloval hlavní principy funkcionalistického hnutí, které se o třicet let později stalo hlavním obsahem Athénské charty. Pracoval na „Ideálním městě pro 35 000 obyvatel“.¹⁹³ Le Corbusier¹⁹⁴ ve své tvorbě byl silně inspirován architektonickými a urbanistickými koncepcemi Tonyho Garniera.¹⁹⁵

¹⁸⁷ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹⁸⁸ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 148 s.

¹⁸⁹ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

¹⁹⁰ Požadavek účelného uspořádání měst nalezneme u řeckých filosofů, stejně tak jej zřetelně vyčteme v půdorysech římských vojenských táborů. Především dobré funkci měst jsou věnovány kapitoly Vitruviova spisu „O architektuře“. Předchůdcem funkcionalistického názoru byl anglický filosof Francis Bacon (1561 – 1625), který napsal „domy se stavějí proto, aby se v nich bydlelo a ne proto, abychom se kochali jejich zevnějškem“. Požadavek užitečnosti se prosazoval také v období klasicismu, Francesco Algarotti (1712 – 1764) „smysl staveb není v reprezentaci, ale ve skutečnosti v jejich funkci“. Na prioritě účelu postavil svou koncepci moderní architektury koncem 19. století Otto Wagner (1841 – 1918) a tento svůj názor vyjádřil opuštěním historizujících inspirací a snahou o racionální řešení architektonických i urbanistických dispozic.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁹¹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 296 s.

¹⁹² HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁹³ Toto město situoval do jihofrancouzské krajiny. Na terasovitý svah nad řekou umístil obytnou část s občanským vybavením a promenádou. K řece umístil zařízení pro sport a rekreaci. Nemocnici poté usadil na svah nad město do zeleně. Budovy mají celé skleněné stěny, rovné střechy se zahradami. Níže po toku byla průmyslová zóna s přístavem a nákladním nádražím. Výroba byla oddělena od obytných čtvrtí zelení. Do jisté míry byly jeho myšlenky uplatněny v plánování obytné čtvrti Lyonu.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

V roce 1927 německá skupina Werkbund, založená architektem Hermannem Muthesiušem (1861-1927), uspořádala ve Stuttgartu propagační výstavu. Obdobné svazy vznikaly v dalších evropských státech, stejně jako za první republiky ustanovený Svaz českého díla zde v Československu. V rámci této výstavy byla vystavěna vzorová bytová kolonie Weisenhof. Podobné kolonie poté vznikaly i na jiných místech např. Vídni či Vratislavi. Právě při stuttgartské výstavě se vznesla idea ohledně organizovaného setkávání s cílem výměny zkušeností a názorů. Le Corbusier se této myšlenky ujal a roku 1928 se na zámku ve švýcarském La Sarras sešlo 30 evropských architektů. Zde poté projednávaly možnosti podpory moderní architektury.¹⁹⁶ Účastníci tohoto setkání se dohodli na založení organizace pod názvem „Mezinárodní kongresy moderní architektury“ neboli CIAM. Na svém prvním kongresu bylo vydáno programové prohlášení, kde je obsaženo základní východisko urbanismu „Urbanismus je uspořádáním různých měst a prostorů sloužících všem individuálním i kolektivním projevům hmotného, citového a duchovního života. Týká se to jak městských aglomerací, tak i venkovského osídlení. Urbanismus nemůže být podřízen pouze pravidlům laciného estetismu“.¹⁹⁷ Propagovali, že urbanismus musí být hlavně funkční. Byly definovány tři hlavní funkce urbanismu: bydlení, práce, oddech. Předmětem urbanismu jsou poté: využití území, organizace dopravy a legislativy. Zdůrazňuje stanovení proporcí mezi zastavěnou a volnou plochou městského prostoru, dopravou či hustotou obyvatel. Dále upozorňuje na velkou roztržitost pozemků. Spekulaci musí nahradit řádná pozemková ekonomie.¹⁹⁸

¹⁹⁴Vůbec nejvýraznější a pro mne nejdůležitější osobou funkcionalistického hnutí byl avantgardní architekt Le Corbusier. Roku 1922 Le Corbusier představil návrh Soudobého města pro 3 miliony obyvatel. Formuloval čtyři zásady uspořádání měst:

- 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: metřům, autům, tramvajím, letadlům.
- 4) Rozšířit osázené plochy jako jediný prostředek pro zajištění dostatečné hygieny a klidu pro práci, nezbytného pro nový pracovní rytmus.“

KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2003. ISBN 80-214-2463-X. 14.

Snížení hustoty zastavění a zároveň zvýšení hustoty kontaktů a získání dostatečné plochy pro dopravu či zeleň v městském centru vyřešil prostřednictvím stavby mrakodrapových domů.

Město pro 3 mil obyvatel mělo pravidelnou symetrickou klasicistní kompozici s přímými koridorově vedenými třídami s blokovou výškovou zástavbou. Těžištěm města bylo obchodně administrativní zóna se 24 mrakodrapy. Každý mrakodrap se měl stát pracovištěm pro 10 – 50 000 obyvatel. Městské jádro je obsluhováno dopravou na několika úrovních, Součástí této zóny bylo i letiště. Jednotlivé budovy byly obklopeny parkovou zelení. Administrativní centrum obepínaly obytné bloky.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

Dále se proslavil pro svůj návrh přestavby centrální části Paříže – Voisinův plán Paříže. Navrhoval úplné zbourání centrální části Paříže. Centrální část tvoří Cité – obchodně administrativní zóna s šedesátipatrovou mrakodrapovou zástavbou obklopenou parky. Uvnitř těchto parků by byly zachovány památkově nejhodnotnější kostely. Centrum města je protkáno autostrádami. Doprava je zde řešena v několika úrovních. Na tuto zónu navazuje obytná část s dvanáctipodlažními deskovými budovami, kolektivními vilovými domy. Za vnějším pásmem města se nacházejí zahradní města pro dělnické obyvatelstvo.

HALÍK, Pavel; KRATOCHVÍL, Petr; NOVÝ, Otakar. Architektura a město. Praha: Academia, 1996. ISBN 80-200-0245-6.

Mezi jeho další projekty, jež se staly světoznámé se stala práce pod názvem „La Ville Radieuse“ neboli v překladu Zářící město“. Tento projekt byl původně předložen v urbanistické soutěži tematicky věnované přestavbě Moskvy. Zde zanechal moskevské historické jádro a poté zónově rozdělil město na výrobní, správní a obytnou část. Obytná zóna byla decentralizována a řešena jako zelené město.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

Význam Le Corbusiera spočívá v tom, že dokázal sdělit a realizovat své myšlenky moderního urbanismu a architektury - jež sdělili či vymysleli jiní - mnohem lépe, než ti kterými byl inspirován.

¹⁹⁵ MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

¹⁹⁶ Z Československa byl pozván Josef Gočár, Jaroslav Krejcar, Adolf Loos, Oldřich Starý.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

¹⁹⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1. 299 s.

¹⁹⁸ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

Druhý kongres se konal ve Frankfurtu nad Mohanem z iniciativy Ernsta Maye (1886 – 1970). Tématem tohoto kongresu byl „byt pro existenční minimum“. V rámci kongresu pod vedením Maye vzniklo sídliště v údolí říčky Nida.

Třetí kongres na téma „Racionální zastavovací soustavy“ následoval v Bruselu, tentokrát organizován Victorem Bourgeoisem (1897 – 1962). Diskutovalo se nad projekty prvních sídlišť. K tomuto tématu vzniká obytný soubor Dammerstock v Karlsruhe s geometricky pravidelným řádkovým zastavěním. Výsledkem kongresu je odmítnutí tradičního zastavění s plně uzavřenými bloky, minimálními dvory a koridorovými ulicemi. Pouze řádkové zastavění s volně stojícími deskovými domy může zajistit všem bytům dobré oslunění i provětrání, nejlepší orientaci ke světovým stranám a dostatek zeleně v sousedství domů.

Nejznámějším kongresem se stal čtvrtý kongres pod záštitou architekta Cornelia van Eesterna¹⁹⁹ (1897 – 1988), jelikož zde vznikl text „Zjištění“ – známý pod názvem Athénská charta, vyjadřující vůdčí myšlenky moderní architektury.²⁰⁰

Roku 1933 delegace nastoupila na loď plující z Marseilles do Athén a zpět, výsledkem plavby byl zmíněný dokument. Ve své době nevyvolal větší ohlas. Evropa musela řešit větší problémy než dobře fungující města.²⁰¹ Veškeré znalosti charty se omezily hlavně na dva body:

77. „Základními klíči urbanismu jsou čtyři funkce: bydlení, práce, rekreace a doprava.“
78. „Plány určí strukturu a polohu každého ze sektorů, jež náleží těmto čtyřem základním funkcím.“

Tato formulace odmítala způsob zastavění průmyslových měst 19. století, mísení funkčních složek ve městě. Kritiku vnášela na nevhodný hygienický stav měst. CIAM odmítal staré městské struktury, staré blokové zastavění, staré bytové dispozice. Hledal nové formy zástavby- zástavby prosluněnější, provzdušnění propojené se zelení. Města se měla striktně dělit na segregované funkční zóny – obytné plochy, výrobní, městské vybavení, dopravu a zeleň.²⁰² Athénská charta dále zdůrazňovala nutnost zkoumání města v rámci většího území – regionu. Plán města by měl být nahrazen plánem regionu. Města by měla být schopna růstu, rozvoji ve všech svých funkčních zónách. Města musí počítat s rezervami a vazbami mezi jednotlivými složkami. Každé město by mělo mít či spíše musí mít program rozvoje založený na odborných rozbořech.²⁰³

Doktrína CIAM má z dnešního pohledu mnohé nedostatky. Avšak vůbec poprvé usilovala o to, jak vytvořit pro příjmově slabé občany kvalitní standardní bydlení.

¹⁹⁹ Eesteren definoval funkční město“ Pojem funkční město znamená, že formu města určují jeho primární funkce – bydlení, práce a rekreace, včetně dopravy jako spojujícího prvku. Chceme stanovit základní principy a realizační možnosti funkčního města. K tomu je třeba shromáždit znalosti o současném stavu a učinit je srovnatelnými jednotným vyjádřením“.

HRŮZA, Jiří. Charta moderního urbanismu. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5. 8-9 s.

²⁰⁰ Ještě před tímto setkáním byli architekti vyzváni, aby pro kongres připravili dle vzoru územního plánu Amsterdamu – obsahově, měřítkem i graficky jednotnou dokumentaci 33 měst. Mezi zahrnutými městy byla i Praha. Od každého města se požadovalo: mapa v měřítku 1:10 000 vyjadřující rozložení bydlíšť, pracovišť a rekreace a graf přírůstku obyvatel. Mapa v měřítku 1: 10 000 s dopravním schématem doplněná charakteristickými příčnými profily ulic s výškami zastavění.

Mapa v měřítku 1: 50 000 znázorňující základní prvky v rozsahu celé aglomerace. Dokumentace je uchována v archivu CIAM v Curychu.

HRŮZA, Jiří. Charta moderního urbanismu. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5.

²⁰¹ HRŮZA, Jiří. Charta moderního urbanismu. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5.

²⁰² Tato teorie by vedla sice ke zlepšení hygienických podmínek města, ale kritika reagovala na přílišnou vzdálenost mezi bydlíštěm a pracovištěm, což též vyvolávalo nároky na dopravu a tím pádem též na životní prostředí. Rostoucí objem dopravy pak více škodí než některá pracoviště v blízkosti obytných prostorů. Dále funkcionalismu byla vytýkána sterilita, schematicnost a též omezení pouze na technický provoz města a jeho uspořádání.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁰³ HALÍK, Pavel; KRATOCHVÍL, Petr; NOVÝ, Otakar. Architektura a město. Praha: Academia, 1996. ISBN 80-200-0245-6.

Další pařížský kongres na téma „Bydlení a rekreace“ se schází na sklonku války, již za jiné mezinárodní situace.

Během 2. světové války se vyvinuly snahy obnovit CIAM v Americe. Z Rakouska pocházející Richard Neutra založil tehdy spolu se Sigfriedem Giedionem (1888 – 1968), Waltrem Gropiem (1883 – 1969) a dalšími členy skupinu „CIAM – sekce pro obnovu a poválečné plánování“. Činnost skupiny však nebyla nijak zásadní. Několik kongresů se sešlo i po válce. Roku 1965 na X. kongresu v Dubrovniku byla činnost skupiny ukončena. Nová generace poválečných architektů nepovažovala setkávání za užitečná.²⁰⁴

Athénská charta se stala základním dokumentem, který byl uplatňován i v praxi. A to zejména po 2. světové válce při nutné obnově měst. Nyní se hodily všechny náměty na téma minimální bytové dispozice, typizované půdorysy, průmyslová montáž domů z velkých stavebních elementů, jednoduché zastavovací soustavy, monofunkční obytné soubory atd.

V roce 1963 pozval řecký urbanista Constantinos A. Doxiadis (1914 – 1975) své kolegy z oboru z celého světa na projížďku jachtou. Zakotvili u ostrova Délos, kde přijali prohlášení - Deklarace z Délu. Hlavním těžištěm deklarace bylo zdůraznění vědy a výzkumu v moderním urbanismu. Obdobné projížďky se konaly opakovaně. Roku 1972 byly uzavřeny deklarací Délos – deset.²⁰⁵

Co se týče poválečného období, nejzřetelnějším problémem byla zničená města po 2. světové války. Vznikaly celé kanceláře, které urbanisticky, architektonicky či technicky připravovaly konkrétní postupy obnovy. Přípravy na obnovu měst však probíhaly i během války. Nacisté řešili proměnu svých dobytých území. Ku příkladu soudobá podoba Varšavy měla být zcela nahrazena. Ve východní Evropě se plánovaly nejrůznější osady německých kolonistů. V evropské části Ruska byly řešeny projekty na umístění průmyslu. Výjimkou poválečné obnovy byla ta města, která se nechala bez zastavění a upravila se na pietní prostor – viz epicentrum výbuchu v Hirošimě, či český příklad města Lidice. Zcela opačným příkladem je Varšava, jejíž historické jádro bylo opět obnoveno, ve snaze se přiblížit původní podobě. Mezi těmito krajními příklady existovala další celá řada variací obnovy. V Sovětském svazu byla řada měst obnovena ve stylu sovětského realismu – historizující sloh - domy se sloupovými řádami, monumentálními sokly a římsami, zdobnými věžemi, atikami a sochami. Zcela novou monumentální podobu získal Stalingrad. U měst jako Moskva nebo Leningrad se memoriálně upravovaly plochy, kde byla zastavena nacistická vojska.²⁰⁶

Fenoménem 20. století²⁰⁷ se staly kromě zahradních měst, zejména rozsáhlé sídlištní soubory.²⁰⁸ Všechny sídliště se vyznačují stejnými znaky. Jde o sídelní celek v periferní

²⁰⁴ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁰⁵ HRŮZA, Jiří. Charta moderního urbanismu. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5.

²⁰⁶ Plán řešil území o rozloze 6 700 km², kde žilo ve 143 samostatných správních jednotkách více než 6 milionů obyvatel. HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁰⁷ Ráda bych zmínila některé projekty fantastických měst. Projekty fantastických měst odrážely problémy životního prostředí, celosvětové populační exploze. Projekty na tyto skutečnosti reagovaly opuštěním těchto aglomerací. První velkou přehlídkou těchto projektů byla výstava „Vizionářská architektura“ roku 1960 v Muzeu moderního umění v New Yorku. Byly zde vystaveny i starší projekty – studie Le Corbusier - nekonečný lineární čtrnáctipatrový dům s dálnicí na střeše, navržen roku 1929 pro Rio de Janeiro. Celkový přehled o tehdejších fantastických projektech představil roku 1963 Michel Ragon ve své knize „Kde budeme žít zítra?“

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

oblasti města tvořený mnohapatrovými uniformními obytnými domy, sestavený ze stejných v továrně vyrobených částí. Jak jsou bytové soubory stejného vnějšího vzhledu, tak mají i víceméně stejný půdorysný interiér. Mezi domy je anonymní prostor - „země nikoho“. Lze zde najít různá veřejná zařízení, jako jsou školy, obchody a stanice veřejné dopravy, spojující obyvatele s centry měst. Na sídlištích bychom marně hledali prvky specifické pro město – náměstí, veřejné parky. Sídlíště se vyznačují anonymním, uniformním a monotoním architektonickým a urbanistickým řešením. Vlastností sídlišť je obvykle absence pracovních příležitostí, což vede k jejich hromadnému opouštění ráno za prací a k večerním návratům. Avšak ve své době, kdy vznikaly, se vyznačovaly i jistými klady ve srovnání se staršími částmi měst - úroveň technického vybavení bytů s koupelnami a ústředním topením, čistším ovzduším v důsledku jejich okrajové polohy, dostupnosti přírodního zázemí.²⁰⁹

Prvé sídelní celky vznikaly v evropských zemích ve 20. století 30. let pod vlivem zahradních měst. Vyznačovaly se menšími měřítky co do výšky, tak do rozsahu.

Kvalitními soubory co do prostorového uspořádání i výtvarného řešení jsou vídeňské „obytné dvory“ nebo berlínská sídlíště. Totéž lze říci o většině poválečných sídlišť. Vzorovým sídlištěm se stal berlínský „Hansaviertel“ z druhé poloviny 50. let, projektovaný předními evropskými architekty jako součást Mezinárodní stavební výstavy – IBA. Sídlíště Väilingby u Stockholmu z 50. let má velmi zajímavé posazení do terénu, příznivé prostředí vyvolané úměrností prostorů i objektů. Dalším zdařilým projektem je švédské sídlíště Örebro či Tapiola - satelitní předměstí Helsinek nízké hustoty zastavění, zasazené do lesního prostředí. Nordweststadt ve Frankfurtu nad Mohanem z 60. let opět se vyznačuje přijatelným měřítkem zástavby. Výstavba sídlišť v bývalých socialistických zemích se stala bází státní sídelní politiky.²¹⁰

Extenzivní růst sídlišť trval v západoevropských zemích až do 70. let, ve východních zemích až do konce 80. let. Postupem času se došlo ke zjištění, že jednostranná orientace pouze na budování sídlišť neuspokojuje potřeby obyvatelstva, navíc zhoršuje funkční i sociální struktury měst. Tím pádem došlo k návratu k obnově, dostavbě

Kenzo Tange přišel s návrhem rozšíření Tokia formou lineárního města na pilotách nad mořskou zátokou. K. Kikutake si představoval plovoucí město, v nichž by lidé žili ve válcových domech, ponořených pod mořskou hladinou. Isozaki město tvořené věžemi, navzájem spojené mosty.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

Paul Maymont nebo Yona Friedman navrhovaly města stavěná na pilířích nad krajinou nebo nad existujícími městy, případně se měla vznášet. Mnoho různých variant zpracovala britská skupina Archigram, ku příkladu „kráčející města“ či „instantní města“, která byla možno rychle montovat a demontovat.

HALÍK, Pavel; KRATOCHVÍL, Petr; NOVÝ, Otakar. Architektura a město. Praha: Academia, 1996. ISBN 80-200-0245-6. Autoři těchto projektů rezignovali na využití pozemského povrchu. Zemský povrch nechávali na pospas znečištění, devastaci.

²⁰⁸ Sídlíště mají pradávnu historii – nejstarší ve starém Egyptě stavěné pro dělníky, řemeslníky a umělce pracující na stavbách pyramid. Skutečným předobrazem dělnických sídlišť byla čtvrt Fuggerei v Augsburgu na počátku 16. století. Sídlíště postavené podnikatelem Fuggerem pro řemeslníky své firmy. Byla to geometricky uspořádaná skupina unifikovaných objektů s jednotně řešenými byty. Problematikou zlepšení bytových podmínek dělnické vrstvy obyvatelstva se zabýval i CIAM. Roku 1929 se konal kongres na téma byt pro existenční minimum. Byly formulovány zásady úsporných bytových dispozic - pracovní a ne obytná kuchyň, spojení koupelny s WC, vzájemná průchodnost místností. Bezprostředně s tím souvisela myšlenka typizace takových dispozic, nejrůznějších stavebních výrobků až po úplné detaily. Předpokládalo se, že hromadný výrobek může mít lepší design, nižší cenu a dokonce i vyšší kvalitu.

Na kongresu CIAM roku 1930 byly kodifikovány představy, že nejhodnější je zastavění, které zabezpečuje každému bytu stejné oslunění a provětrávání. Ideálem se stal paralelně řazený dům stejné orientace, umožňoval zároveň montáž pomocí jeřábů.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1

²⁰⁹ HRŮZA, Jiří. Hledání soudobého města. Praha: Obelisk, 1973.

²¹⁰ Typickým příkladem Německo – západní část žije v mnohapatrových sídlištích 3% obyvatel, východní část 20% obyvatel.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

prostorů vnitřních městských částí. Ku příkladu ve Vídni se rozrůstala komunální bytová výstavba, financována státem. Na této komunální výstavbě se podíleli významní architekti. Jde o velmi kvalitní zpracování budov. Stejnou strategii využil i západní Berlín – obnova a doplňování existujících bytových čtvrtí. Obnova vnitřního Berlína je dodnes mezinárodně oceňována – promyšlená urbanistická koncepce, vysoká architektonická kvalita staveb. Jednotlivé obytné soubory přitom zároveň reprezentují širokou škálu současných postmoderních projevů – od meziválečné moderní architektury až po historizující dekorativismus. Ve východním Berlíně pokračovala výstavba velkosídlí.²¹¹

Specifickým druhem „sídlíště“ jsou na okrajích velkých měst seskupení administrativních budov s jejich zázemím. Dalšími takovými sídlíšti a projevy suburbanizace jsou velká nákupní centra vně měst. V USA se vžil název „nákupní města“ – shopping towns. Budují se obvykle při dálnicích, poskytují dobré možnosti parkování, prostor pro sklady, nabízejí širokou nabídku obchodních zařízení. Taková centra se stala módními i v Evropě. U administrativních či obchodních sídlíšť se projevuje stejný problém, akorát v obráceném pořadí. Žijí pouze během pracovní a nákupní doby. S tímto problémem se na americkém kontinentě začalo bojovat začleňováním do těchto souborů hotely, penziony, restaurace.²¹² Éra sídlíšť je již za námi. Nyní se potýkáme s živelně rostlými předměstími rodinných domů. Je nutné postihnout záporné a klady obou těchto jevů a postupovat dle těchto závěrů při nové výstavbě na předměstích.

²¹¹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²¹² HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

5. VÝVOJ URBANISTICKÝCH TEORIÍ V ČESKÉM PROSTORU

V českém prostředí existuje široká škála příkladů, jež je možné sledovat v celoevropském měřítku. Opakují se zde evropské trendy s jejich typickými rysy. Čím však byl český urbanismus jedinečný? Čím se naopak jednotlivé české urbanistické koncepce a vize architektury ujaly v evropském prostředí či zámoří?

Jednoznačně nejvýznamnější město středověku v evropském měřítku je považována Praha. Právě v Praze na jednom místě jsou shrnuty veškeré urbanistické koncepce té doby. Svou velkolepostí by se v té době nenašlo výstavnějšího města. Další etapou, kdy opět český urbanismus a architektura se dostávají do popředí světového zájmu je první polovina 20. století. Úroveň českých funkcionalistických architektů se srovnává s osobnostmi, jako byl Le Corbusier a další. Nejslavnější částí českého urbanismu je budování funkcionalistického Zlína a vůbec budování „malých Zlínů“ v nejrůznějších koutech světa a to díky rodině Baťů.

5.1. STŘEDOVĚK

V českém prostředí se středověk považuje za počátek vzniku městských sídel, i když z prvé kapitoly je zřejmé, že městská sídla ve světě vznikala již ve starověku. Ve středověku se vytvořily základy dodnes existující soustavy osídlení evropského kontinentu, osídlení českého území. Při zkoumání počátků českých středověkých měst lze konstatovat, že vznikla či se rozvíjela ze sídel předslavanských kultur – na nepravidelných půdorysech starších osad. V některých případech lze rozeznat půdorys již dříve zmiňovaného vojenského tábora – castra.²¹³ V době stěhování národů na českém území byla zakládána keltská oppida.²¹⁴ Tato oppida se často nacházela v obtížně přístupném terénu – na návrších, bez zemědělského zázemí.²¹⁵ Druhá polovina měst se ale stavěla zcela od počátku.²¹⁶ Nejstarší města v podobě rozsáhlých opevněných hradišť spadají do období Velkomoravské říše²¹⁷ – Mikulčice, Staré Město, Sady u Uherského Hradiště, Pohansko u Břeclavi, Modré u Velehradu. Tato hradiště měla organicky rostlý půdorys tvořený seskupením usedlostí a dvorců podél cest. Při křížení těchto cest byly stavěny církevní stavby. Právě v této době se začínají rýsovat

²¹³ Výzkumem jsou potvrzeny římské tábory na Jižní Moravě. Nejvýznamnějším centrem byla lokalita Mušov. Další římské tábory se nacházely na Znojensko, Břeclavsko, oblast Brna. Římský tábor však byl i na území Olomouce, část Slavonin či Neředín.

Archeologie barbarů: Seznam hlavních lokalit pro dobu římskou. In. Protohistorie - archeologie barbarů [cit. 2011-12-22]. Dostupné z: droberjar.cz/cms/files/doba-rimska/01-Seznam-lokalit-DR.doc

²¹⁴ V České republice se nacházela soustava oppid podél toku Vltavy: Zbraslav, Třisov, Hrazany, podél řeky Berounky oppidum Stradonice, na soutoku Střely a Malé Střely oppidum Vladař. Další oppida v oblasti Moravy se nacházely ve Starém Hradisku, Brno – Maloměřice či Hostýně.

Dudák, Vladislav. Encyklopedie světové architektury: Od menhiru k dekonstruktivismu, díl 2, L – Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-2.

²¹⁵ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²¹⁶ Avšak nejstarším počátkem osídlení nejsou sídla, ale cesty – protínající celé země. Jejich vedení bylo vždy předurčováno přírodními podmínkami, terénem, vodními toky.

LE GOFF, Jacques; SCHMITT, Jean-Claude, a kol. Encyklopedie středověku. Praha: Vyšehrad, 2008. ISBN 978-80-7021-917-1.

²¹⁷ První zděné stavby spadají do poslední čtvrtině 9. století – nejstarší církevní stavba: zděná rotunda v Levém Hradci, nejstarší civilní stavba - knížecí palác v Mikulčicích.

SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

urbanizační rysy budoucích měst.²¹⁸ Na tyto sídelní jádra navázaly středověká města, správní centra přemyslovské říše²¹⁹. Nejdůležitějšími slovanskými, přemyslovskými sídly byl Levý Hradec a Budeč, které v 9. století v době Přemyslovců po přenesení sídel na Pražský hrad a Vyšehrad ztrácejí svůj význam.²²⁰

Za vlády Přemysla Otakara I. (vládl 1192 – 1230) se poprvé objevují zprávy obsahující pojem město.²²¹ Již existující městská sídla získávají výsady²²², formuluje se hierarchie sídel. V této době byl nově založen Hodonín, Nové město na Moravě, Bruntál, Uničov, Litoměřice, Znojmo, Hradec Králové či Opava a jako prvá poddanská města se uvádějí Kladruby a Velehrad. Tato nejstarší sídla²²³ měly rostlý nepravidelný půdorys. Znakem těchto měst bylo umístění kostela na dominantním místě. Těžištěm města byla tržiště, opět nepravidelného půdorysu, vycházejícího z křížení cest či jejich souběhu, proto bývají často trojúhelníková. Obrys města stabilizovaný pozdějšími hradbami bývá méně pravidelný než-li u měst vzniklých v pozdější časové etapě.

Za vlády Václava I. (vládl 1230 – 1253) vstupuje na urbanistickou a architektonickou scénu gotický sloh, s ním budování hradů a klášterů.²²⁴ Dále jsou osidlována volná území a to i díky německým kolonistům povoláním ze strany krále.²²⁵ Období Václava I. je charakterizováno zejména stavbou fortifikačních systémů kolem jednotlivých měst: „dal obezdít město pražské a jiné trhové vsi, které se v naší obecné řeči nazývají města, nařídil opevnit dřevem nebo kamením, donucuje řeholní i světské duchovní ke stavění hradeb a příkopů týchž měst“.²²⁶ Příčinou pro toto opevňování byla hrozba vpádu Tatarů. Do této doby se kladou počátky Žatce na ostrohu původního hradiště, Písku u brodu přes Otavu, Mostu pod hradem Hněvínem, Ústí nad Labem jako obchodního centra a zároveň labského přístavu nedaleko hradu Střekov. Novým typem města se stalo město „horní“ – Jihlava, Stříbro. Jejich důležitost se poté projevila v jejich rozloze a výstavnosti.

²¹⁸ SYROVÝ, Bohuslav, et al. *Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury*. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

²¹⁹ Výčet nejstarších měst lze nalézt v Kosmově kronice – Praha, Bílina, Hněvín most, Hradec Králové, Chrudim, Litoměřice, Olomouc, Pšov – dnešní Mělník, Znojmo a Žatec. Z 9. a 10. století jsou zachovány zprávy i o Bechyni, Časlavi, Děčíně, Netolicích a Starém Plzenci.

HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²²⁰ HRŮŽA, Jiří *Urbanismus světových velkoměst* : Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²²¹ Města královská – založená vladařem, města poddanská – založená šlechtou či církví, města věnná – města odkázána vladařem manželkám.

LE GOFF, Jacques; SCHMITT, Jean-Claude, a kol. *Encyklopedie středověku*. Praha : Vyšehrad, 2008. ISBN 978-80-7021-917-1.

²²² Právo tržní – privilegium pořádat trhy, právo vařečné – právo vařit pivo, právo mílové - na míli (11 km) od města se nesmí vyskytovat žádný řemeslník, právo samosprávy - právo postavit si radnici a volit své zástupce (12 konšelů v čele s purkmistrem), právo hradební – právo postavení si hradeb a formulovat si vojsko, právo hrdelní – právo trestat přestupky proti právu, právo horní – právo těžit kovy.

Dějepis.com: Evropa ve vrcholném středověku. [cit. 2011-12-22]. Dostupné z: <http://www.dejepis.com/index.php?page=000>

²²³ Nejstaršími románskými stavbami byly románské církevní stavby na knížecích hradech – rotundy - sv. Martin na Vyšehradě, sv. Jiří na Řípu, klášterní stavby – Strahovský, Svatojiřský, Sázavský klášter, klášter v Třebíči či Velehradě. SYROVÝ, Bohuslav, et al. *Architektura : Přehled vývoje stavitelství a architektury*. Praha : SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

²²⁴ Mezi významné kláštery patří dodnes: klášter ve Zlaté Koruně, Vyšším Brodě, Plasech, Kladrubech, Kadani, Oseku, Broumově, Tišnově, Sázavský klášter. V Praze zejména Břevnov, Anežský či Strahovský klášter. Základním typem gotické stavby byl kostel, ty se nacházely na celém území českých zemí.

STAŇKOVÁ, Jaroslava a Josef PECHAR. *Tisíciletý vývoj architektury*. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

²²⁵ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²²⁶ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1. 104 s.

Za nejvýznamnějšího zakladatele českých středověkých měst je pokládán Přemysl Otakar II. (1253 – 1278), jež založil, rozšířil či zvelebil několik desítek měst. Právě on si zřetelně uvědomoval jejich strategický a hospodářský význam. Města rozmisťoval dle širších regionálních souvislostí. Vytvářel řetězce měst – řetězce pevností – řetězce celnic – a to zejména na západním a východním okraji země. Při západní hranici to byla města - Domažlice, Sušice, Tachov, Písek, Klatovy, Locket a Kadaň. České Budějovice byly vystavěny jako královské město na území Jižních Čech, té doby území ovládané rodem Rožmberků. Ve stejném období i tento rod buduje svá založení - Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Telč. Při východní moravské hranici proti Uhrům bylo vystavěno - Uherské Hradiště, založené jako Nový Velehrad, Uherský brod, Břeclav. Přemysl Otakar II. si též byl vědom významu staré Trstenické stezky jako spojnice mezi Čechami a Moravou. Podél Trstenické stezky vystavěl či rozšířil města - Kouřim, Kolín, Čáslav, Chrudim, Vysoké Mýto, Litomyšl, Polička, a Jevíčko. Z dalších významných měst kladených do doby Otakarovy vlády se uvádí Beroun na důležité zemské stezce do západních krajů - Dvůr Králové, Chrudim, Jaroměř, Litoměřice, Louny, Nymburk, Pelhřimov, Žatec. Celkem se s Otakarovým jménem spojuje 33 měst.²²⁷ Polovina těchto měst byla založena kolonizací německých osadníků.²²⁸ Nejednalo se u většiny měst o zcela nové založení na zelené louce, ale např. o rozšíření města, vystavění či rozšíření opevnění, zvýšení jeho práv apod.²²⁹

U nově vznikajících měst lze určit jasné zásady jejich prostorového řešení – šachovnicově uspořádaná uliční síť. Farní kostel byl budován v rohu náměstí. Radnice se nacházela v jedné ze stěn náměstí, naopak klášter při hlavní ulici u hradeb. Mnoho měst bylo stavěno dle vzorů již dříve vystavěných měst.²³⁰ Určitá města jsou pouze analogií jiného města. O tom svědčí zakládající listina Přemysla Otakara II pro město Čáslav: „hradby městské co do výšky a co do šířky mají být jako hradby kolínské, s věžemi zaokrouhlými, tak tři věže mají státi nad branami, poskytující vjezd a východ měšťanům, též ze strany vody, aby se vystavěla malá branka“.²³¹

Otakarův názor na význam měst pro České království je vyjádřen v listinách rozšiřující jejich práva. V privilegii pro město Mělník je uvedeno „království našeho sláva, kteréž žádostivi jsme, nejvíce z okrasy a ozdoby měst roste, zvláště pak, když jim štědrota naše nějaké užitky a důchody uděluje“. V téže listině se znovu připomíná, že „důstojnost království roste s výstavností měst“.²³²

V období jeho následovníka Václava II. (vládl 1283 – 1305) je spojeno mnohem méně měst. Tím nejvýznamnějším, zvláště co do výstavnosti, je Kutná Hora. Svou urbanistickou dispozicí představuje toto město ojedinělý případ, jeho zcela nepravidelný půdorys je tvořen tábořem stříbrokopů. Šlo o živelné osídlení, které nepotřebovalo ani

²²⁷ Jeho vláda zasahovala daleko na sever, na jih až k Adriatickému moři a zahrnovala i území dnešního Rakouska. I na těchto územích se nacházejí založení Přemysla Otakara II. Patří mezi ně například vznik Vídeňského Hradu a možná i nové opevnění Vídně. Rakouská města, která založil, rozšířil či lépe opevnil: jsou Radkršburg, Bruck an der Mur, Leoben, Stein, Krems a Hainburg na Dunaji, na břehu Baltického moře město Královec – Königsberg.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²²⁸ Z této doby je naše řeč poznamenána německým pojmy jako ku příkladu: činže, grunt, rychtář, rynek. Docházelo k poněmčování celého pohraničí, zejména severních a západních Čech.

SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

²²⁹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²³⁰ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

²³¹ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 16 – 17 s.

²³² HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1. 106 s.

náměstí. Když se město rozhodlo pro stavbu chrámu sv. Barbory, muselo pro něj najít volný pozemek až na samém okraji města. Dalším příkladem pozdně středověkého města je Plzeň. Plzeň vyniká pravidelným šachovnicovým půdorysem s dominantou farního kostela ve středu náměstí. Co do polohy v těžišti kotliny a půdorysu jde o analogii k městu České Budějovice.²³³ Ojedinělým městem období Václava II. je Nový Bydžov. Nejde o město výjimečné svým významem, ale jeho půdorysná koncepce nemá kopii v celé tehdejší Evropě. Je naprosto pravidelný, s pravoúhloú osnovou, s náměstím na kříži hlavních ulic, s pravidelnými ulicemi spojujícími náměstí se zemědělským zázemím.

Od 11. až 14. století, především za panování posledních Přemyslovců dochází v českých zemích k nebyvalému rozvoji měst. V tomto období je založeno či dotvořeno více než 100 měst, tvořící základ současného osídlení.²³⁴

Stavba středověkých měst vrcholí vládou Karla IV. (vládl 1346–1378) Stavební činnost patřila mezi hlavní zájmy Karla IV. Projevila se jak na území Českého království, tak i v měřítku celé říše. Netýkala se pouze stavby měst, ale hradů či klášterů. Vzniká Bělá pod Bezdězem na pravidelném šachovnicovém půdorysu s tří hektarovým náměstím v jeho těžišti. Dále jádro Mladé Boleslavi je přesunuto z městského podhradí na hradní ostroh. Karel IV. je především významným budovatelem Prahy a zakladatelem Karlštejna²³⁵.

Následující léta jsou dobou husitských válek. V této etapě vzniklo pouze jedno město – Tábor. Husité si pro založení města vybrali opevnitelný ostroh. Co do půdorysu je analogií Kutné Hory. Od Kutné Hory se lišil tím, že jeho těžištěm se stalo velké náměstí. Mohutné opevnění využívalo trasování řek, dále bylo doplněno o založení vodní nádrže. Ve své době patřilo toto opevnění k nejdokonalejším v Evropě.²³⁶

Urbanisticky nejvyspělejšími středověkými městy byla ta se šachovnicovým půdorysem pravoúhloú uliční sítí, s čtyřúhelníkovým náměstím neboli tržištěm – hlavní prostor města, obehnaná hradbami. Jednotlivé bloky zástavby²³⁷ byly rozčleňovány na úzké a dlouhé parcely.²³⁸

Závěr kapitoly bych věnovala hlavnímu městu České země – Praze, představení její podoby v době středověku. Právě Praha patřila v evropském měřítku mezi ta nejvýznamnější a možná byla i tím nejvýznamnějším městem. Sama Praha jako jediné město nabízí široké spektrum zásad středověkého urbanismu.

²³³ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²³⁴ MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

²³⁵ Zde uloženy české korunovační klenoty.

SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

²³⁶ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²³⁷ A jak vypadal takový městský dům? Dle popisu parcely šlo o úzký dům, s mnoha velmi málo osvětlenými místnostmi. Z ulice se vstoupilo do klenutého „mázhausu“, zde se provozovalo řemeslo. Z mázhausu vedlo schodiště do patra, do obytné části. Před vstupy do domů se nacházelo gotické klenuté podloubí.

SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

²³⁸ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

Půdorys Prahy byl ovlivněn její polohou v kotlině mezi terasovitými pohorkami. Kompoziční osu tvořila a dodnes tvoří řeka Vltava. Hlavní příčinou trvalého osídlení pražského prostoru všemi předchozími kulturami byla existence brodů přes Vltavu. Utváření středověkého půdorysu města bylo započato příchodem Slovanů, kteří zde zakládají zemědělská sídliště a o něco později na návrších hradiště²³⁹. Základními krystalizačními body předrománských sídel byly dvě hradiště – Vyšehrad a Hradčany s Pražským hradem.²⁴⁰ Význam obou hradů byl po dlouhou dobu totožný. V 11. století byl po určitou dobu panovníckým sídlem Vyšehrad. Byl rozlehlejší, lépe opevněn, bylo zde situováno více kostelů, což bylo ve středověku základním měřítkem významu hradů i celých měst. Vyšehrad se dělil na dvě části – vyvýšená akropole v jihozápadním cípu s vladařským sídlem. Rozlehlejší nižší část patřila slavné vyšehradské kapitule.²⁴¹ Přes tyto přednosti Vyšehradu se Pražský hrad stal dominantou budoucího města, čemuž vděčí své poloze přímo nad těžištěm pražské kotliny a také výhodnějším podmínkám pro další vývoj osídlení v jeho okolí. Na tyto hrady navázalo další osídlení. Celá tato aglomerace byla vymezena na severu a jihu královskými hrady. Ve starých židovských textech bylo toto osídlení nazýváno jako „Mezihrady“. Důležitou osnovou tohoto osídlení byly cesty – zprvu zastávaly funkci tržišť, báze budoucích pražských ulic²⁴². Podél cest se rozrůstalo další zastavění.²⁴³ V těžištích osad vznikaly kamenné kostelíky po obou stranách Vltavy. Již roku 1200 byla Praha mimořádně rozsáhlou středověkou sídelní aglomerací sestávající se ze dvou hradů a mnoha postupně srůstajících osad. Na počátku 13. století vzniká Staroměstské náměstí – jako hlavní tržiště města. Při tomto náměstí se začali usazovat bohatí řemeslníci a obchodníci, včetně židovských kupců. Díky čemuž zde vyrostlo Židovské město. Ve 13. století je české království ohroženo vpádem Tatarů, dochází tedy k jeho opevnění. Nebylo možno opevnit celou aglomeraci, byla vybrána ta nejhustěji osídlená část – pravobřežní osídlení.²⁴⁴ Za Václava I. však nedochází pouze k opevnění města, ale dochází k založení Nového města v okolí kostela sv. Havla – Havelského města. Jde o první záměrně založené město s více než 500 m podélným tržištěm zahrnující Ovocný a Uhelný trh. Dochází tedy k doplnění Starého města. Staré město je opevněno v linii sledující ulice Revoluční, na Příkopě, 28. října a Národní.

Z důvodu nedostatku místa uvnitř Starého města je za Přemysla Otakara II. založeno nové město na jednoduchém šachovnicovém půdorysu na svahu pod hradem, spojující živelně vzniklé prvky půdorysu původní osady. Ve vztahu ke Starému městu bylo nazýváno Menší město pražské, později Malou stranou. Toto nové město bylo spojeno

²³⁹ Velká hradiště byla situována v Šárce na Džbánů a Šestákové skále, Zámku na ostrohu Bohnické terasy nad Vltavou, Na Hradištěanech nad Prokopským údolím u Butovic, Šance nad Botičem v Hostivaři apod.

HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁴⁰ Pražský hrad se začíná budovat již ve druhé polovině 9. století. Vyšehrad jako slovanské hradiště bylo budováno od 10. století.

HRŮŽA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁴¹ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁴² Neširoká Karlova ulice, spojující Karlův most se Staroměstským náměstím, nejnávětší ulice Prahy - obchodní tepnou a to až do počátku 19. století. V souvislosti s turistickým ruchem to platí i v současnosti.

HRŮŽA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁴³ LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

²⁴⁴ HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

se Starým městem Juditiným mostem. Bylo to po Havelském městě druhé pravidelně založené město na organicky rostlém pražském území.²⁴⁵

Povýšení na město si zasloužily Hradčany v době Jana Lucemburského, jejich půdorys byl tvořen dvěma starými cestami vedoucími k hradu.²⁴⁶ Původ základu půdorysu neznáme díky četným požárům, válkám a regulačním zásahům, kdy z Hradčan vzniklo město renesančních a barokních paláců.

Pro stálou rezidenci římské říše se rozhodl učinit Prahu Karel IV. V tomto období Praha byla tvořena jak organicky rostlými čtvrtěmi tak pravidelně založenými středověkými městy. V té době se skládala ze čtyř měst – Staré město, Hradčany, Malá strana a Vyšehrad. Měla rozsáhlá tržiště, kláštery, kostely, městské paláce. V této době se stává však záměrně budovaným sídelním městem. Karel IV. zrekonstruoval oba pražské hrady. Podpořil novou výstavbu v rámci města – zejména budoval kostely a kláštery.²⁴⁷ Jeho největším stavebním záměrem bylo spolu se založením univerzity, arcibiskupství, výstavba nového kamenného mostu, nového opevnění celého města, i založení Nového města pražského.²⁴⁸ Ve srovnání s jinými středověkými městy jsou zde budovány neobvykle široké ulice, dosahující u ulice Žitné a Ječné až 30 m. Nebývalá je i délka Václavského náměstí - 750m, stejně tak rozloha Karlova náměstí - přes 8 ha. To vše se vybuďovalo v souvislosti se záměrem učinit Prahu hlavním městem evropské říše. Ve 14. století byla Praha větší rozlohou než Paříž či Londýn. Na konci 14. století byla Praha skutečným středověkým velkoměstem, skutečnou aglomerací, obklopenou věncem středověkých měst, klášterů, hradů.²⁴⁹ Nejzajímavějším urbanistickým počinem středověku je však v této době vystavěné Nové město. Novoměstský půdorys je tvořen třemi náměstími, navzájem propojenými třemi hlavními radiálními cestami. V centrální poloze je situován koňský trh – Václavské náměstí, jehož střed je protnut Jindřiškou a Vodičkovou ulicí. Tyto ulice směřují k dalšímu podélnému náměstí – dobytčímu trhu – ke Karlovu náměstí. Jde o největší středověké náměstí té doby a těž vynikalo svou důležitostí. Jeho důležitost je doložena umístěním zde Novoměstské radnice. Dále zde v rámci korunovace krále byly lidu ukazovány korunovační klenoty. Tímto náměstím došlo ke spojení města s Vyšehradem a to pomocí ulice Spálené. Třetím náměstím byl senný trh v trase dnešní Hybernské ulice.²⁵⁰ Nové město se již vyznačuje volnějším zastavěním, sady a domy se zahradami a zanecháním rezervních ploch pro další výstavbu.

²⁴⁵ MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

²⁴⁶ První z nich byla cesta ze západní Evropy, později nazývána Říšská cesta, dělící se na dva směry k pražským brodům a k Pražskému hradu. Druhá ještě starší cesta byla spojnice hradu s významnějšími hradišti – Levým Hradcem, Budčí, Šárkou a dalšími, vedoucí asi v místě dnešní Kanovnické ulice.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁴⁷ Praha představuje i ve světovém měřítku jeden z největších dochovaných souborů středověku a zvláště gotické architektury i urbanismu. Za nejvýznamnější objekty jsou pokládány Pražský hrad s katedrálou sv. Víta a Vladislavským sálem, středověká univerzitní kolej. Řada kostelů, z nichž vyniká klášterní chrám Panny Marie Sněžné a chrám sv. Petra a Pavla na Vyšehradě, z klášterů Anežský klášter, klášter Emauzy. Na Starém městě radnice s věží a orlojem. Do rané gotiky patří Staronová synagoga.

HRŮZA, Jiří. Svět architektury: Encyklopedický průvodce stavebními slohy od počátku do současnosti. Praha: AVENTINUM, 2000. ISBN 80-7151-224-9.

²⁴⁸ Tímto založením zvětšil, spolu s rozšířením území Malé strany, celkovou rozlohu Prahy na dvojnásobek – téměř na 9 km².

²⁴⁹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁵⁰ LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

V průběhu několika desetiletí se Praha přetvořila z rozptýlené románské skupiny osad na středověké gotické velkoměsto. Tato koncepce ovlivnila celý další urbanistický vývoj Prahy. Navíc byl poskytnut dostatek prostoru pro další stavební vývoj v renesanci i v baroku. Rozmanitostí historického jádra, výrazností historických dominant patří Praha mezi nejvýznamnější kulturní hodnoty u nás. Praha je nejuplnějším obrazem všech základních koncepcí a urbanistických principů středověku, v rámci jednoho města, v takovéto úplnosti se toto již nikde v Evropě neopakuje.²⁵¹

České země měly velké štěstí, že poměrnou část středověkých měst se podařilo dochovat. Nebyla zničena ani jednou světovou válkou. K zachování historických jader určitě dopomohla památková péče a též směřování výstavby na okraj měst a to především v poválečném období 20. století.

5.2. NOVOVĚK

Již v této době se české království mohlo pyšnit hustou sítí velkých středověkých měst. Tím pádem zde nebyly velké předpoklady pro zakládání nových renesančních měst, předpoklady k uplatnění pravidelných renesančních urbanistických koncepcí. Přesto však renesance tehdejší gotická města ovlivnila. Zejména feudální sídla prošla značnou proměnou. Prvním místem, kde se renesanční sloh a jeho prvky uplatnily, byla Praha, zejména pak královský dvůr. Kromě vnitřních přestaveb byla založena Královská zahrada s letohrádkem sv. Anny, míčovna, jízdárna, oranžerie, skleníky a malá zoologická zahrada. Dále byl vystaven letohrádek Hvězda s vějířem alejí, protínající královskou oboru. Dále v Praze byly budovány šlechtické paláce uvnitř Pražského hradu. Šlo o reprezentativní paláce obklopené zahradami.²⁵² Stavební činnost iniciovanou na královském dvoře kopírovaly šlechtické rody. Tyto rody si v rámci měst budovaly též své šlechtické paláce, přestavovaly své gotické hrady v renesančním duchu či hrady vyměnily za renesanční zámky se zahradami, umístěné v blízkosti měst.²⁵³ Tyto šlechtické rody²⁵⁴ pak podporovaly města v blízkosti svých sídel. Období renesance je charakteristické bohatnutím poddanských měst. Ku příkladu v Českém Krumlově byl hrad přestavěn na zámek v renesančním slohu a doplněn velkolepou zahradou. Bohatí Rožmberkové stejným způsobem přestavěli i Jindřichův Hradec či Třeboň. Též městský patriciát renovoval své gotické domy. Průčelí byla zdobena renesančními prvky. Vznikala nádvoří s arkádami. Nové půdorysy vznikaly v místech, kde stará zástavba byla zničena požáry.²⁵⁵ Úzké gotické parcely byly navzájem spojeny

²⁵¹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁵² Schwarzenberský, Lobkovický, Rožmberský, Martinický, Pernštejnský palác
Dudák, Vladislav. Encyklopedie světové architektury: Od menhiru k dekonstruktivismu, díl 2, L – Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-2.

²⁵³ Rozsáhlý zámecký komplex je k vidění - v Jindřichově Hradci, Českém Krumlově a Telči. Mezi významné zámky a hrady patří –Moravská Třebová, Bučovice, Náměšť nad Oslavou, Velké Losiny, Opočno, Kostelec nad Černými lesy, Litomyšl. Typickým prvkem renesance je sgrafito.
ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa . Praha: Československá akademie věd, 1966.

²⁵⁴ O stavební rozvoj se zasloužily zejména šlechtické rody - Rožmberkové v Jindřichově Hradci, páni ze Žerotína, páni z Dubé a Lípy, Pernštejnští.

SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

²⁵⁵ Nové renesanční půdorysy vznikly v Hradčanech a na Malé straně a to díky požárům v roce 1541. Vůbec Hradčany se staly lokací renesančních paláců, později přeměněných v duchu baroka.

pro stavbu větších objektů s renesančními průčelími. V renesančním duchu z reprezentačních důvodů byly představovány kromě měšťanských domů i městské brány. Renesance je obdobím, kdy byly budovány četné radnice – vizitky měst. Renesance se však vesměs neobjevovala na církevních stavbách, zde byl stále dominantním sloh gotický.²⁵⁶ Nejzřetelnějšími příklady podstatné renesanční přestavby jsou tři města. Tyto města byla zničena na počátku 16. století požárem. Poté byla obnovena dle renesančních kompozic. Jde o města Pardubice, Moravská Třebová a Nové město nad Metují.²⁵⁷ Dalšími městy, kde se v širším měřítku uplatňovala renesance, byla horní města, která díky těžbě velmi zbohatla. Prosperovala města jako Jáchymov a další města v Krušných horách. Tato města často neměla pravidelný půdorys, vznikla na půdorysu staršího osídlení. Jen výjimečně došlo k pravidelnému založení jako např. u města Hory sv. Kateřiny. Město s jednoduchým šachovnicovým půdorysem. Město Výsluní též se šachovnicovým půdorysem s dominantním kostelem. V souvislosti s těžbou cínu v severovýchodních Čechách bylo založeno na šachovnicovém půdorysu Nové město pod Smrkem. Na rozdíl od renesančních měst, pro které nebylo typické opevnění, tato horní města byla obklopena fortifikací. Na rozhraní renesance a baroka patří velmi známá, a to i v evropském měřítku, koncepce rozšíření a přestavba Jičína vypracovaná Nicolou Sebregondim v letech 1631- 1633. Vizi Albrechta z Valdštejna bylo přebudování Jičína na své reprezentativní sídlo s reprezentativním veřejným prostorem, širokými prospekty mířícími k dominantám města, univerzitou, arcibiskupstvím, manufakturami, zámek, honosnými měšťanskými domy. Stavební činnost však neprobíhala pouze ve městě, ale i v jeho okolí. Bylo vystavěno nové řemeslné předměstí – Nové město. Barokizace krajiny byla uplatněna prostřednictvím čtyřřadové lipové aleje spojující město s Valticemi.

Jak bylo naznačeno v první kapitole na vznik, vývoj renesančních koncepcí měla výsadní vliv Itálie. Ale každá země svým způsobem tyto koncepce obohatila a pozměnila, dle svých hospodářských a společenských podmínek. Renesanční urbanismus byl ovlivněn antikou, ale také středověkem. Opět docházelo ke zkombinování gotického umění a nově nastupujícího slohu - uplatňujícího především symetrii.

Období baroka je poznamenáno třicetiletou válkou, stavovskými povstáními a protireformací. Všechny tyto děje přispěly ke zničení mnoha domů, k opuštění měst a ke snížení počtu obyvatel. Od druhé poloviny 17. století české země začínají hospodářsky růst, což je promítnuto do stavební činnosti. Avšak k prosazení větších urbanistických barokních koncepcí nedošlo. V průběhu 17. a 18. století byly barokně a klasicistně představovány starší stavby jak světské tak církevní – paláce, kostely, kláštery, fary.²⁵⁸ Městské prostory získaly nová průčelí budov. Do měšťanských prostorů

HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁵⁶ HRŮŽA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁵⁷ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

²⁵⁸ V této etapě působí v Praze významní umělci, což se poté odrazilo na podobě barokní Prahy – v prestižních stavbách v celoevropském měřítku - rodina Dientzenhofer, Giovanni Santiny, Mathese, Fischer z Erlachu.

SYROVÝ, Petr. Dobrodružství architektury. Praha : ARCH, 1999. ISBN 80-86165-28-0.

Praha byla obohacena komplexy jako je Klementinum, Valdštejnský palác. Baroko je též obdobím budování jezuitských kolejí. Dochází opět k přestavbě paláců šlechtických rodů - Černínský, Toskánský, Arcibiskupský, Morzínský,

byly vkládány morové a mariánské sloupy a kašny. V této souvislosti mluvíme o tzv. barokizaci měst.²⁵⁹ Mnohá města působí jako barokní, díky celkové barokizaci interiérů a průčelí či díky vkládání barokních prvků, ale základy těchto měst jsou neustále založeny na středověké dispozici. Pravidelné, geometrické barokní kompozice se uplatňovaly především u nově budovaných vesnických šlechtických sídel²⁶⁰, v jejich zahradách, ve zdobení krajiny alejemi či vodními plochami. Vůbec nejvýznamnějším příkladem barokizace celého regionu je velké Lichtenštejnské panství mezi Lednicí a Valticemi.²⁶¹

Na českém území do počátku 19. století nevznikají větší urbanistické soubory. Jedná se spíše o vkládání objektů do půdorysné struktury středověkých měst. Lze však poznamenat, že docházelo k budování rozsáhlých barokních opevnění a zakládání pevnostních měst jako Josefova u Jaroměře či Terezína. Pevnostní města byla postavena na pravidelné šachovnicové uliční síti, vyznačující se jednotnou výškovou zástavbou.²⁶²

Od 18. století v souvislosti s josefínskými reformami jsou zaváděny stavební předpisy, vydávány požární řády. Mezi povinnosti magistrátu města bylo zařazeno schvalování veškerých projektů vztahujících se k nové výstavbě, dokonce i k přestavbě jednotlivých staveb. Hledělo se zejména na pravidelnost staveb, přímost uliční sítě.²⁶³

Do novověku se prolíná ještě jeden umělecký sloh a to sice klasicismus. I toto období je charakteristické tím, že budovy mění svou podobu – tentokrát ve slohu klasicistním, než že by byly realizovány významnější urbanistické koncepce. Opět nejprve mění svou podobu Pražský hrad a poté je sloh opět uplatňován na dalších budovách, v dalších městech. Za zmínku stojí vybudování prvního pražského nábřeží – Smetanova nábřeží. Původní příkop mezi Starým a Novým městem byl přetvořen na hlavní promenádu města.

Podobnými proměnami ať už jak v barokním tak v klasicistním duchu, jak bylo výše nastíněno, prošla mnohá menší česká města. Stavební aktivita se koncentrovala spíše ve městech, které se staly sídly šlechty či církve. V poddanských městech se nejzřetelněji uplatnily nové či přestavěné zámecké areály obklopené zahradami.²⁶⁴

Lichtenštejnský a Nostický palác a další paláce i mimo Prahu. Dochází zasypáním staroměstského příkopu k vybudování první pražské okružní komunikace.

LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

²⁵⁹ Jedním z nejvýznamnějších příkladů barokizace je galerie sousoší na Karlově mostě.

HRŮZA, Jiří. Svět architektury: Encyklopedický průvodce stavebními slohy od počátku do současnosti. Praha: AVENTINUM, 2000. ISBN 80-7151-224-9.

²⁶⁰ Krajina byla obohacena novými prvky – jako byla poutní místa, poutní cesty, kalvárie, křížové cesty, boží muka, sochy světců při alejích či mostech. V této souvislosti se hovoří o barokizaci krajiny. Barokní tvář na venkově získávaly selská stavení, sýpky a další užitkové objekty, kapličky apod. V souvislosti s tímto obdobím se lze setkat s pojmem české baroko. Jde o barokní budovy vyznačující se pravidelností a symetrií. Avšak reagují též na již existující zastavění, které bylo většinou asymetrické. Většina staveb vznikala přestavbami starších středověkých objektů. Vzniká tedy tím ojedinělá barokní koncepce – symetrie v asymetrii.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁶¹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

²⁶² MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II.. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

²⁶³ HRŮZA, Jiří. Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁶⁴ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

5.3. 19. STOLETÍ

19. století je ve znamení bourání fortifikačních systémů. Do 19. století byla většina předměstí českých měst oddělena od samotného města hradbami. Často před těmito hradbami byla zakázána jakákoliv výstavba. Z plánu z roku 1860 zobrazující Prahu je patrná soustava hradeb, za ní se rýsuje silueta historického města. Jde o typické středověké město, nepřátelské ke svému okolí. S rozvojem průmyslu a obchodu, se vzrůstajícím počtem obyvatel se tato uzavřená města stávala zcela přehuštěná. Bohatší občané tyto jádra opouštěli, místo nich přicházela chudší vrstva obyvatel - dělníci, řemeslníci. Zástavba dále houstla. Prostory dvorů místo zeleně nahradily dílny, kůlny a další vestavěné objekty. Reakcí na tento jev byla plánovitá výstavba předměstí.²⁶⁵ Ku příkladu v Praze Karlín²⁶⁶ – průmyslová čtvrť s typickými rysy klasicistního urbanismu – šachovnicový půdorys rozdělený na velké obytné obdélníkové bloky s přímými ulicemi, velká obdélníková náměstí. Jediná pražská čtvrť vybudovaná na klasicistních urbanistických principech. Ostatní městské čtvrtě již nebyly plánovány na pravidelném půdorysu, a do jisté míry ani nijak striktněji regulovány – Smíchov, Žižkov.²⁶⁷ I když koncem století se rodí velmi krajinářsky zajímavé zahradní čtvrtě ve větší vzdálenosti od města - v Bubenči, Vinohradech, Chuchli či Zbraslavě.

Uvolněná území po zbourání opevnění byla poté ve většině městech využita pro parkové pásy, bulváry s reprezentativní výstavbou.²⁶⁸ Historická jádra se spojila se svými předměstími, vzniklo tak kompaktní město. Tak se stalo ve většině českých měst – Brno, České Budějovice, Olomouc, Písek, Klatovy, Znojmo, Jihlava, Hradec Králové.²⁶⁹

Ne však všechna města využila této možnosti k rozvoji města. Jedním z těchto příkladů je Praha.²⁷⁰ Roku 1867 byla vyhlášena císařem Františkem Josefem za otevřené město. Území hradeb bylo však ve vlastnictví vojenské správy. Městská rada musela dané

²⁶⁵ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

²⁶⁶ V 19. století byl napříč Karlínem vystavěn železniční viadukt, na něj navazující most přes Vltavu na dráze Praha – Drážďany. Tehdejší největší železniční stavba v Evropě.
LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

²⁶⁷ Samostatná předměstí existovaly jako samostatná města až do roku 1921, poté sloučeny do tzv. Velké Prahy.

HRŮZA, Jiří. Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁶⁸ V souvislosti s tématem bourání fortifikačního systému byla vzorem pro mnoho měst výstavba vídeňského Ringu. Vídeňská Ringstrasse byla vesměs kladně vnímána, až na kritické názory vídeňských intelektuálů, kteří se odvolávali na teatrálnost celkové dispozice či eklektismus jednotlivých staveb. Z českého prostředí se kriticky k této urbanistické a architektonické soustavě vyjadřoval Camillo Sitte. Do vývoje světového urbanismu vstoupil především knihou „Stavba měst podle uměleckých zásad“. Camillo Sitte navázal kontakty v Čechách, především na Moravě. Většina jeho urbanistických řešení jsou tudíž věnovány českým a moravským městům – Děčín, Liberec, Moravská Ostrava, Mariánských Hor na Ostravsku, atd. Jeho vůbec nejvýznamnějším projektem je regulační plán města Olomouc z roku 1894. Sitteho kniha „Stavba měst podle uměleckých zásad“ se zabývala třemi základními tématy. Prvým tématem byla Sitteho obliba středověkých měst, středověkých urbanistických dispozic – nepravidelnost a malebnost historických jader. Druhým tématem je kritika dobových městských založeních, které obviňuje ze stereotypnosti – schematická geometrická náměstí, šachovnicové půdorysy, mechanické umístění veřejných budov do geometrických středů městských prostorů. Třetím tématem knihy je kritika zmíněné Ringstrasse. Svoji vizi detailně popsal i graficky znázornil. V této dispozici mu vadily poměrně velké volné plochy a slohové konflikty mezi jednotlivými budovami. Navrhl dostavbu jednotlivých budov na volných prostranstvích, tím oddělení slohově odlišných staveb. Pro každou skupinu těchto staveb vytvořil náměstí. Jeho urbanistická kompozice Ringstrasse však nezbudila žádný větší ohlas. Avšak jeho názory se staly základem nové koncepční školy evropského urbanismu, která se ostře vymezovala vůči barokním a klasicistním symetrickým kompozicím. Naopak škola propagovala nepravidelně rostlé dispozice středověkých měst a jejich náměstí.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁶⁹ SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

²⁷⁰ HRŮZA, Jiří. Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

pozemky vykoupit za nemalou finanční částku, též za své náklady muselo město zbourat hradby, zasypat příkopy. Z tohoto důvodu se pozemky fortifikačního systému rozdělily na stavební parcely, prodejem zužitkovaly. Území zde bylo plně zastavěno, staré město bylo spojeno s novým, stará zástavba s novou zástavbou činžovních domů.²⁷¹ Než však došlo k rozparcelování, uvažovalo se nad jinými řešeními, které nakonec z finančních hledisek se neuskutečnily. Spolek architektů a inženýrů přišel s projektem na výstavbu šesti km dlouhého parku.²⁷² Jak veřejnost, tak spolky – ženy okolo Elišky Krásnohorské či dokonce samotná vojenská správa prosazovali, aby alespoň určitá část byla ponechána pro veřejnou zeleň. Roku 1874 vznikl projekt široké městské třídy – dnes severojižní magistrála. Mezitím však velmi rychlým tempem tato uvolněná území byla zastavována předměstími.²⁷³ Z této doby je zachován komentář: “ Praha promeškala příznivou dobu, aby si zabezpečila pozemky za hradbami...byla jednak chudá, její finance stísněné a tehdejší otcové Prahy nebyli ani dosti prozíraví, neviděli do budoucnosti, aby si pro pokračování města zabezpečili pozemky za branami...”²⁷⁴ Činžovní domy pro úřednictvo a tamější buržoazii čile vyrůstaly na Vinohradech. Půdorys mnoha čtvrtí vznikal spontánně na základě spekulace s pozemky a to jak na Žižkově, Nuslích či Vršovicích. Jednotvárné ulice byly rozdělovány na drobné bloky. Vzniká tak velmi hustá uliční síť, vysoká hustota zastavění bez vnitřních dvorců, zástavba bez světla, bez vzduchu. Chaotická zástavba je charakteristická pro rozrůstající se průmyslové čtvrtě, zvláště Libeň či Vysočany. Období od poloviny 19. století až do první světové války je co se týče urbanismu pro Prahu odstrašujícím příkladem. Vznikají nové a nové bloky zastavění bez jakéhokoliv plánování. Nevěnuje se pozornost ani návaznosti na starou historickou zástavbu. Nová zástavba často převyšovala svou výškou i měřítkem starou zástavbu, došlo k nevratné změně siluety města. Ale samozřejmě, že i v rámci starého města dříve vznikala zástavba bez ohledu na historické stavby, jejich výšku či měřítko.

Urbanismus 19. století a počátku 20. století není vnímán příliš pozitivně. Nebyly brány v potaz přírodní podmínky. Zastavovaly se údolí továrnami, vznikaly prostory plné mlhy a kouře. Stavitelé opomíjeli respektování siluet měst. Celkové kompozice často neodpovídaly vyšší umělecké kvalitě. Zástavba často byla zcela svévolná, limitována pouze spekulacemi s pozemky. Aspoň co se týká pražského prostoru. Na konci 19. a na počátku 20. století se plánování měst stává doménou inženýrů a zeměměřičů, kteří mechanicky vyměřují ulice a určují rozměry a tvary jednotlivých bloků. Údělem architekta je již pouze architektonické ztvárnění jednotlivých budov.²⁷⁵

²⁷¹ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

²⁷² Spolek inženýrů a architektů varoval na mechanickou výstavbu bez celkového plánu. V pamětním spisu je zaznamenáno: „By město na zdravém a čerstvém vzduchu získalo a s tím poměry zdravotní zlepšily, jest nutno, aby se: ulice s ohledem na panující větry zakládaly, výška stavební poměrnou k šířce ulice se stala, velikost dvorů na určitou plochu zastavenou v souhlas uvedla, části města, jež hlavně sídlem průmyslu jsou, tak situovala, aby v ohledu zdravotním jiným na škodu nebyla“.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965. 82 s.

²⁷³ HRŮZA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁷⁴ HRŮZA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3. 80 s.

²⁷⁵ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

Jak bylo výše nastíněno, v první polovině 19. století se odehrává prudký rozvoj výroby, hlavně ve strojírenství. Zmnohonásobil se průmyslový potencionál, došlo k velmi rychlé koncentraci obyvatel do měst. Ve městech vyvstávaly problémy s chaotickou zástavbou, často promísenou s průmyslovými plochami, rostoucí živelně bez ohledů na rezervy, hygienické normy. Urbanistické řešení budovaných čtvrtí se odehrává na základě maximálního využití pozemků, nerespektování nejzákladnějších podmínek. Právě díky těmto okolnostem dochází v řadě měst k asanacím.²⁷⁶

Cílem těchto asanací bylo zlepšení zdravotních podmínek měst – zajištění pitné vody v dostatečné míře, výstavba kanalizačních sítí, čistíren, zlepšení čistoty veřejných prostranství, snížení hustoty obyvatel, nadměrné zastavenosti pozemků, výstavba sociálních a zdravotních zařízení, atd. Zajištění lepších zdravotních podmínek je však velmi složité a též nákladné. Postupem času se došlo k závěru, že opravdu tím nejjednodušším, nejrychlejším a nejlevnějším způsobem, jak docílit zlepšení podmínek ve městě, je bourání staveb, bourání celých čtvrtí a jejich nahrazení novými urbanistickými dispozicemi, novým trasováním ulic, novými stavbami. Tímto způsobem je možné vytyčit nové širší ulice, městské čtvrtě provzdušnit a prosvětlit, zavést inženýrské sítě, vymezit dostatečně velké parcely a odstupy jednotlivých staveb, budovám včlenit vyhovující dispozice. Možná právě z tohoto hlediska se synonymum pro asanaci stal pojem bourání, nikoliv ozdravení městských prostorů. Ta nejzásadnější v českém prostředí se odehrála v Praze, týkala se Starého města. Roku 1883 císař František Josef I. schválil zákon umožňující vyvlastnění domovního fondu pro potřeby soukromé bytové výstavby.²⁷⁷ Roku 1886 byla vypsána veřejná soutěž na regulaci zmíněného území. Na konci 19. století se začalo s bouráním starého Židovského města a jeho nejbližšího okolí a to na základě vítězného projektu „Finis ghetto“ od Alfréda Hurtiga. Byly zde vymezeny dvě lokality - území celého Josefova, druhá část rozlohou mnohem menší novoměstské území při kostelu sv. Vojtěcha. Toto území města bylo obydleno především městskou chudinou, vykazovalo nejvyšší procento infekčních onemocnění a též jednu z největších hustot obydlí - hustota obyvatel zde činila 1800 osob na ha, což bylo 3krát více než na Starém městě. Bylo charakteristické spleťmi uličkami. Několik set let staré stavby z období románského a gotického podlely demolici. Byly bourány celé bloky této uliční sítě. Tímto způsobem se uvolnila značná plocha přímo v jádru města. Byly proráženy nové přímé široké ulice. Byly budovány rozlehlé otevřené obytné bloky vyšších, výnosnějších činžovních domů, zarovnávány nerovnosti terénu. Jediná volná plocha se zelení, která zde vznikla, byl prostor v sousedství Staronové synagogy. Hlavním prvkem asanačního plánu se stala 24 m široká Mikulášská – dnešní Pařížská třída, kterou lidé také nazývali asanační. Záměrem bylo její vedení až na Letenskou pláň, buďto tunelem nebo průkopem. Zde měly být umístěny veřejné budovy – objekt Zemského sněmu, budova České techniky. Na rozdíl ku příkladu od asanace v Paříži se v Praze podařilo uchovat alespoň nějaké nejstarší památky židovského města - Staronová synagoga, několik dalších synagog, radnice a hřbitov, dle kterých si lze všimnout předchozího trasování uliční sítě v Židovském městě. Dokonce některé ulice byly zachovány, i když v širších rozměrech - viz

²⁷⁶ MARHOLD, Karel . Sídla - urbanistická typologie II.. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

²⁷⁷ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II.. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

Mahelova. Celkově bylo zbořeno 8000 domů. Na jejich místě vznikla celá nová městská čtvrť ve slohu eklektické historizující a secesní architektury. Asanace vzbudila však nevoli mezi občany. Vznikl Klub za starou Prahu. Dnes je staré Židovské město chráněno jako stavební památka. I přesto dodnes tyto asanační zásahy zůstávají předmětem protikladných názorů.²⁷⁸ Po této asanaci bylo uvažováno o sanaci i Malé strany. Avšak díky velké vlně nesouhlasu již k tomuto nedošlo - bylo uvažováno o výstavbě monumentálních veřejných budov na levém břehu Vltavy od Kampy až po úpatí Letné. Později byla realizována pouze Strakova akademie. Z dalších regulací, které byly na tomto úseku prováděny, bylo prolomení Malostranského náměstí pro tramvajovou trať z Karmelitánské ulice. Na Novém městě došlo ku příkladu k proražení Ječné ulice, tím pádem spojení s Jiráskovým mostem. Většina těchto zákroků však nemělo až tak sanační charakter, spíše šlo o regulaci města vzhledem k panující dopravní situaci – prořezávání nových uličních čar pro prostupnost města dopravou. Tento jev se opakoval ve všech městech na českém území.²⁷⁹

Pozitivní stránkou 19. století však byla výstavba lázeňských měst. Po vzoru anglického lázeňského města Bath od Johna Wooda vznikly i dnes významná města jako jsou Františkovy lázně, Mariánské lázně, lázeňské části Karlových Varů či Teplic. Urbanismus se obohacuje o nové prvky – promenáda, ústřední prvek tohoto města. Stěžejními body města se poté stávají jednotlivé prameny. Mezi další zcela nové motivy městské urbanismu a architektury patří – kolonády, léčebné pavilony, léčebné domy, apod.²⁸⁰

Jak tedy město v 19. století vypadalo? Šlo o kompaktní město spojené se svými předměstími. Na mnoha místech vznikly nové okruží třídy, obklopené reprezentativními čtvrtěmi v místě bývalých fortifikačních systémů. Do města jsou včleňovány první veřejné parky, sady či aleje – Chotkovy sady v Praze, Lužánky a sady na Petrově v Brně, Sady v Českých Budějovicích, sady v Lochotíně a Plzni. Do pozadí se přesouvají stavby jako kostel, chrám či klášter. Nyní město reprezentují nové druhy budov²⁸¹ – národní domy, peněžní ústavy, divadla, muzea, soudy, kancelářské budovy, továrny, dopravní budovy, kasárny, nemocnice, tržnice, obchodní galerie, nájemní domy.²⁸² Nově vznikající továrny jsou v prvních obdobích budována dle vzorů zámků. Někdy dokonce obklopená zelení při vstupu. Zřizováním těchto továren narůstá počet dělnictva, dochází k nárůstu obyvatel, nárůstu výstavby a všech dalších faktorů zmíněných výše. Tím pádem se některé části města stávají adeptem na asanaci.

²⁷⁸ Další plošná asanace proběhla ku příkladu v Hamburku. Po opakované epidemii cholery zde byly vymezeny dokonce tři asanační obvody, zahrnující 20% vnitřního města. Z mnoha dalších příkladů lze uvést Neapol. I zde asanace historického jádra byla zahájena z důvodu epidemie cholery. Dále se v literatuře uvádějí příklady asanací z Dortmundu, Štrasburku, Bruselu, Stuttgartu, Frankfurtu nad Mohanem, Darmstadt, Curychu, Trieru a dalších měst.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁷⁹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁸⁰ STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

²⁸¹ 19. století je obdobím historizující architektury. Výše zmíněné veřejné budovy jsou stavěny v novorenesančním slohu, v němž je postaveno nejvíce staveb – Národní muzeum, Národní divadlo Novogotický sloh přejímají církevní stavby. Neobaroko se vyskytuje méně často – Hanavský pavilon na Letenských sadech, Strakova akademie.

LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

²⁸² SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

5.4. 20. STOLETÍ

Na konci 19. století si jednotlivé čtvrtě českých měst zachovávaly půdorys, typický pro dobu, ve které vznikly. Začala se vyvíjet snaha o jejich rekonstrukci, snaha o zlepšení životních podmínek odpovídajících standardu současné doby. Čtvrtě byly nadměrně zastavěné, nadměrně zalidněné, průmyslová výroba zavinila žalostné hygienické podmínky. Již v předchozí kapitole byla připomenuta asanace Josefova, starého Židovského města. Asanace zde byla dokončena roku 1917. K určitým menším sanacím, rekonstrukcím či regulacím docházelo v průběhu 20. století i v jiných městech, v jiných částech Prahy. Všechny práce však měly jedno úskalí a to, že šlo pouze o zlepšení jednotlivých částí, nikoli však celého celku.²⁸³

Roku 1921 byla k Praze připojena předměstí a okrajové obce – tehdy samostatná města a samostatné obce. Vznikla tzv. Velká Praha o rozloze 174 km² s více než 670 tisíci obyvateli. Vytvoření komplexního regulačního plánu²⁸⁴ bylo velmi složité, díky rozsáhlosti a různorodost území.²⁸⁵ Úkolem státní regulační komise Velké Prahy bylo vypracování pražské dopravní sítě, rámcových zón - průmyslu, zeleně, obchodních a obytných částí města, rozmístění nejdůležitějších veřejných budov, stanovit rozměry ulic a náměstí, navrhnout způsob zastavění jednotlivých čtvrtí, zda stavět rodinné domy, nájemní domy, volně či do bloků. Nejprve na základě veřejných soutěží byly řešeny jednotlivé části města. Dle těchto soutěží si regulační komise formulovala své představy o celkové problematice.²⁸⁶ Praha byla seskupena do 13 správních okresů. Do území města byly pro potřeby budoucí výstavby zahrnuty předvídavě velké rozlohy zemědělské půdy.²⁸⁷ Zpracování komplexního regulačního plánu bylo doprovázeno dopravní soutěží, kde byl ku příkladu předložen projekt metra. Emanuel Hruška (1906 – 1989) předložil urbanistickou studii celého pražského regionu. V roce 1919 byl v Lucerně vystaven návrh „Ideální Velké Prahy“ od Maxe Urbana (1882 – 1959).²⁸⁸ Tento návrh nezobrazoval reálnou výstavbu, formuloval jen určitou možnost řešení plánu Prahy. Autor si v plánu pohrával s jednotlivými názvy městských okrsků - břicho Prahy, dělnické město, severní Cosmopolis. Nezabýval se pouze lokalizací výstavby, ale i rozpracoval dispozice desítek nově navržených budov. I u budov použil symbolické názvy - palác Míru, muzeum Národů, palác Krásných umění, Velké divadlo. Předložené urbanistické i architektonické koncepce se vyznačují geometričností, asymetrií. Právě na tento aspekt narážela kritika Karla Čapka (1890 – 1938): „nebylo –li by snad pohodlnější nechat Prahu Prahou a vybrati kdekoliv jinde místo pro zcela nové hlavní město, které by kladlo mnohem menší odpor stavitelí“.²⁸⁹ Základním urbanistickým problémem bylo vyřešení kopcovitého terénu Prahy, jak spojit centrum s výše položenými čtvrtěmi. Velká pozornost byla věnována Letné. Šlo

²⁸³ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha : Československá akademie věd, 1966.

²⁸⁴ Celkový regulační plán dokončen 1929, schválen až roku 1939.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II.. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁸⁵ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II.. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

²⁸⁶ ŠVÁCHA, Rostislav. Od moderny k funkcionalismu. Praha: Victoria publishing, 1994. ISBN 80-85605-84-8.

²⁸⁷ HRŮZA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁸⁸ Autor vilové souboru s filmovými ateliéry, restaurací a kavárnou na Barrandově. Návrh ideální Prahy obsahoval 75 mapových listů. Dnes uložen v archivu Technického muzea.

HRŮZA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

²⁸⁹ HRŮZA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3. 128 s.

o volné území v blízkosti historického jádra. Avšak vždy bylo problematické její napojení na tento celek. Ve 20. letech se zrodila myšlenka zde vybudovat moderní centrum Prahy – administrativní centrum s novým Parlamentem. A to díky polohy Letné v blízkosti centra a současně izolovaně od historického jádra. Nedošlo by tedy k narušení harmonie mezi výstavbou. Proběhly četné soutěže, avšak žádný výsledek nebyl realizován.²⁹⁰ Všechny návrhy se shodly na plochem terénu rozvrhnout výstavbu do bloků. Okrajové okrsky byly pojaty jako zahradní města. Na kopec měly být umístěny monumentální budovy.²⁹¹ Rozšířenější regionální pohled na Prahu nabízela studie „Praha budoucí: projekty zítřka“ od Vladimíra Zákrejska (1880 – 1948). Tato studie ponechávala reprezentativní a správní centrum v historickém jádru Prahy. V historickém centru by byly koncentrovány úřady, ministerstva, divadla, muzea a památky. Navrhovala vybudovat nové moderní město v Polabí tzv. Město práce, průmyslové město situované 50 km za starou Prahu. Obě tyto centra by byla spojena rychlodráhou, kolem níž by se nacházely obytné satelity v přírodě – zdravé bydlení s množstvím ploch pro volný čas.²⁹² Dále ku příkladu Klub architektů se členy časopisu Stavby přicházejí s návrhem tří monofunkčních zón pro pražský prostor - město bydlení, město obchodu, město průmyslu. Jednotlivá města jsou od sebe oddělena zelenými rekreačními pásy. Do severovýchodní části pražské aglomerace byl přesunut průmysl. Obchod, kultura, reprezentace se koncentrovala v městském jádru. Ostatní segmenty města plnily funkci obytnou, zejména pak severozápadní sektor – Bubeneč, Střešovice, Dejvice.²⁹³

Období mezi válkami²⁹⁴ je ve znamení vzniku a vývoje kapitalismu, budování moderního průmyslu, příliv nových pracovních sil do městského prostředí, což si vyžádalo budování nových obytných čtvrtí. Vznikla početná vrstva buržoazie, pro

²⁹⁰ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa . Praha : Československá akademie věd, 1966.

²⁹¹ ŠVÁCHA, Rostislav. Od moderny k funkcionalismu. Praha: Victoria publishing, 1994. ISBN 80-85605-84-8.

²⁹² HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

²⁹³ ŠVÁCHA, Rostislav. Od moderny k funkcionalismu. Praha: Victoria publishing, 1994. ISBN 80-85605-84-8.

²⁹⁴ 20. a 30. léta 20. století je období tvorby funkcionalistických architektů, jejichž díla dosahovala kvalit dodnes nepřekonaných. Jde o nejprogresivnější avantgardu 20. let s programovým heslem: forma následuje funkci. V celostátním měřítku symbolizovala triumf funkcionalismu Výstava soudobé kultury v Brně roku 1928. U příležitosti byly v Brně vybudovány skupiny rodinných domů Nový dům.

V Praze touto dobou působila funkcionalistická avantgarda Devětsil (1920-1930) v čele s Karlem Teigem, jež do českého prostředí reprodukoval závěry kongresů CIAM. Karel Teige se proslavil zejména knihou „Nejmenší byt“, snahou koncipovat bydlení pro dělnické třídy. Moderní směry urbanismu a architektury té doby zveřejňovala revue Stavba.

Funkcionalistické stavby - Veletržního paláce od Oldřicha Tyla, restaurace s terasami a plaveckým bazénem na Barrandově, obchodní dům Labuť v Praze, obchodní domy společnosti Baťa po celé České republice. Velký počet staveb vyrůstalo v Brně pod autorstvím Bohuslava Fuchse, Josefa Poláška. Nejreprezentativnější funkcionalistickou brněnskou stavbou je vila Tugendhat od Ludwiga Miese van der Rohe

BLAU, Eve, et al. Zrození metropole: Moderní architektura a město ve střední Evropě 1890 - 1937. Praha: Obecní dům, 1999. ISBN 80-902507-9-3.

Další brněnské stavby hotel Avion, škola Vesnu, lázně v Zábřdovicích.

Po ukončení činnosti skupiny Devětsil započala činnost skupina Levá fronta, jež se zaměřovala na koncepci kolektivních domů a pásová města.

NOVÝ, Otakar. Velkoměsto: včera, dnes a zítra. Praha: Horizont, 1978.

Ještě před nástupem funkcionalismu na počátku 20. století se promítá do architektury secesní sloh – hlavní nádraží v Praze, muzeum Hradec Králové, Národní dům Prostějov, Obecní dům v Praze a Peterkův dům na Václavském náměstí.

Další slohem předcházející funkcionalismu je kubismus - dům u Černé Matky Boží v Praze, obytné domy pod Vyšehradem od Chocholy.

Zakladatelem moderní architektury jsou u nás Wagnerovo žáci - Kotěra, Janák, Engel, Hypšman.

Postupem času se architektura stále více zjednodušovala – zůstalo pouze to minimální, nejnutnější – plochá střecha, jednoduchá fasáda bez ornamentů – nastupuje funkcionalismus. Architektonická tvorba se dostala během 20. let na špičku světové architektonické scény.

BENEŠOVÁ, Marie; SEMERÁKOVÁ, Jana. Vývoj architektury 12. Praha: ČVUT, 2001. ISBN 80-01-02408-3.

kteřou vznikaly celé vilové kolonie, čtvrtě rodinných domků, většinou v příjemném okolí kolem měst.

Značný ohlas v českém prostředí měla koncepce zahradních měst. Dokonce i zde byla založena společnost pro zahradní města. Zahradním městům se zde věnovali zejména Vladimír Zákřejsk a Otakar Fierlinger (1888 – 1941), jež překládali knihy Ebenezera Howardova do českého jazyka. V praxi si lze všimnout snahy o vybudování zahradních sídlišť v okrajových oblastech, viz v Lounech od Jana Kotěry (1871 – 1923), v Mostě od Františka A. Libry (1891 – 1958).²⁹⁵ V Praze je v tomto duchu budována centrální část Ořechovky od Jaroslava Vondráka (1881 – 1937). Střed městské části je tvořen menším náměstím s obchodní a restaurační budovou, od nichž se paprskovitě rozbíhají ulice, jak rovné tak lomené. Podél ulic se nacházejí rodinné či řadové patrové domy obklopené zahrádkami. Jde většinou o typizované domy, v určitých celcích se opakující. Další zahradní město je patrné ve Spořilově. Hlavní osou celé kompozice je bulvár se zeleným pásem. Průsečík dvou bulvárů a širokých ulic vytváří centrum. Spořilov se vyznačuje řadovým zastavením skromnějších rodinných domů se zahradami. Po urbanistické stránce je kvalitní i osada na Stromkách ve Vinohradech - rodinné domy sestavené z typizovaných geometrických útvarů do variabilních červenošedých kompozic. Další kolonií na podobných principech zahradních měst si lze všimnout v Břevnově, Smíchově, Strašnicích.²⁹⁶

Dle projektu Pavla Janáka (1882 – 1956) vznikla reprezentativní výstavba výstavních vil na Babě. Vily zde byly umístěny v terasách. Jednotlivé vily byly navrhovány význačnými funkcionalistickými architekty – vily mají jednoduché geometrické tvary, jednoduchá bílá průčelí, v pozadí prosvítá zeřeň.²⁹⁷

Urbanistické zásady Otto Wagnera byly využity při výstavbě pražské čtvrti Dejvice od Antonína Engla (1879 – 1958). Těžiště této čtvrti tvoří Vítězné náměstí, prostorný celek ve tvaru obdélníku, severozápadně půlkruhově ukončený. Od náměstí se paprskovitě rozbíhá osm tříd, rozdělující území na parcely různých geometrických tvarů. Uliční síť je doplněna systémem okružních tříd. Hlavní náměstí a hlavní třídy jsou obestavěny reprezentativními, klasicistními budovami. Dodnes nebyla realizována západní část Vítězného náměstí, neúplnost koncepce celkový dojem poněkud poškozuje.

V duchu vídeňské Ringstrasse byla řešena výstavba vltavského nábřeží Nového a Starého města. Podél tříd vltavského nábřeží vyrostly mohutné budovy ministerstev a univerzitních budov. Nejzdařilejší urbanistickým počinem je však prostor Palackého náměstí.²⁹⁸

Ve 20. letech se do popředí dostávají též koncepce vertikálních měst. Známy je návrh Jaroslava Polívky (1886 – 1960) a Josefa Havlíčka (1899 – 1961) na výstavbu věžových domů v nuselském údolí v Praze či návrh samotného Josefa Havlíčka na vybudování tří 75 pater vysokých administrativních mrakodrapů v pražském centru, zřetelné ovlivnění

²⁹⁵ HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

²⁹⁶ ŠVÁCHA, Rostislav. Od moderny k funkcionalismu. Praha: Victoria publishing, 1994. ISBN 80-85605-84-8.

²⁹⁷ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

²⁹⁸ ŠVÁCHA, Rostislav. Od moderny k funkcionalismu. Praha: Victoria publishing, 1994. ISBN 80-85605-84-8.

konceptem Le Corbusiera.²⁹⁹ Jediný realizovaný projekt byla jedna věžovitá kancelářská budova Všeobecného penzijního ústavu na náměstí Winstona Churchila.³⁰⁰

Dalším urbanistickým počinem byla realizace regulačního plánu Hradce Králové od Josefa Gočára (1880 – 1945). Přehledně řešený regulační plán Josefa Gočára v kombinaci s funkcionalistickou architekturou je dodnes cenným celkem. Jde o vzájemně sladěný obytný celek s veřejnou zástavbou, dopravní infrastrukturou, prostoupený vegetačními přírodními plochami a parky.³⁰¹ Gočárov spolupracovník Vojtěch Vanický charakterizoval tento regulační plán slovy: „...základní myšlenkou je rozdělení zelených ploch města...Kol starého města založen zelený pás, který zachovává mnohé překrásné partie přírodní a vytváří mu izolační prostor a vzduchový reservoir...Uzavření jeho na souvislý okruh dokončuje vzduchový kanál řeky Labe. Z tohoto pásu radiálně vychází různými směry zelené pruhy, které zásobují jej čerstvým vzduchem a dělí vznikající město na jednotlivé sektory zelení obklopené...Touto úpravou dosažena souvislá soustava zelených ploch města, v níž založeny komunikace pěší pečlivě oddělené od komunikací dopravních a tím umožněno procházeti celý Hradec Králové v sadech a sadových třídách. Sem zachovány jsou staré a řízeny také nové cenné pohledy na město“³⁰² Město spojila nová uliční síť. Doprava historického Hradce byla vedena jednosměrně a poté se napojovala na prstencovou dopravní terasu tvořenou ulicemi Jiříkova, Národního vojska a Komenského. Z této okružní třídy kolem starého města – páteř celého regulačního plánu – paprskovitě vybíhaly hlavní komunikace, propojující s centrem nové městské čtvrtě. Všechny radiální tepny na obvodu města opět architekt provázal s dalším dopravním okruhem, jenž měl v budoucnosti napojit východočeskou metropoli na automobilovou magistrálu, spojující Paříž s Varšavou. Vnitřní sektory byly tvořeny diferenciovanou zástavbou: pravobřežní Labská kotlina - třípodlažní, jihovýchodně orientované domy s úzkými dvory s hřišti nebo zahrádkami, levý břeh řeky Orlice - čtvrť rodinných vil, sektor kolem nového Pospíšilova bulváru - řadové domky s malými provozovny. Průmyslová zóna byla přemístěna severovýchodním směrem až za katastr města.³⁰³ Gočárov plán se stal základem pro další rozvoj až do 40. let 20. století³⁰⁴: ...“zástavba a uliční síť se měly naprosto vyvarovat veškeré šablonovosti a lineární střízlivosti a nově povstalé bloky svým způsobem zastavění ladně připojit k vyvýšenému Starému městu a vytvořit umělecky vycitěný přechod z města do krajiny, přičemž způsob zastavění neměl být hustý, aby bylo pamatováno na dostatečný počet volných ploch pro náměstí a sady.“³⁰⁵

²⁹⁹ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

³⁰⁰ ŠVÁCHA, Rostislav. Od moderny k funkcionalismu. Praha: Victoria publishing, 1994. ISBN 80-85605-84-8.

³⁰¹ LUKEŠ, Zdeněk, at al. Josef Gočár. Praha: Titanic, spol. s.r.o., 2010. ISBN 978-80-86652-44-3.

³⁰² LUKEŠ, Zdeněk, at al. Josef Gočár. Praha: Titanic, spol. s.r.o., 2010. ISBN 978-80-86652-44-3. 248 s.

³⁰³ LUKEŠ, Zdeněk, at al. Josef Gočár. Praha: Titanic, spol. s.r.o., 2010. ISBN 978-80-86652-44-3.

³⁰⁴ Dalšími Gočárovými urbanistickými projekty v rámci města bylo: předmostí Gočárem navrženého labského Tyršova mostu, kde Eliščíno nábřeží postupně měly zaplnit další veřejné budovy: galerie umění, sokolovna se cvičištěm, městské lázně. Dále areál školních budov Zálabí přístupný alejí líp, přílehlý komplex Ambrožova sboru či projekt Masarykovo náměstí, Ullrichovo náměstí s jeho okolím. Mezi Gočárovo významné stavby Hradce patří: ředitelství Československých státních drah s obytnou vilou, městská galerie, okresní finanční úřad. Pod Gočárovým vedením z města Hradce Králové vznikl velkorysý sídelní celek harmonicky zapojený do okolní krajiny, báze pro další rozvoj metropole českého severovýchodu.

LUKEŠ, Zdeněk, at al. Josef Gočár. Praha: Titanic, spol. s.r.o., 2010. ISBN 978-80-86652-44-3.

³⁰⁵ LUKEŠ, Zdeněk, at al. Josef Gočár. Praha: Titanic, spol. s.r.o., 2010. ISBN 978-80-86652-44-3. 250 s.

Průmyslové město Zlín je dalším příkladem prosazování pokrokových myšlenek československého meziválečného urbanismu. Baťa vytvořil ze Zlína prosperující centrum. V období mezi válkami se toto město na území Československa stalo nejrychleji rostoucím sídelním útvarem. Zlín byl jediným důsledně budovaným funkcionalistickým městem v Evropě, ještě před sestavením Athénské charty. Baťovi se podařilo realizovat, to co tehdy i dnes pokládáme za utopii.³⁰⁶ Zlín byl koncipován do podoby zahradního města s přísným funkčním zónováním, s centrální pozicí výrobního areálu firmy Baťa.³⁰⁷ Charakter výstavby vyrůstal z průmyslového stavebnictví, základním motivem architektury se stal tovární objekt. Tento motiv se objevuje poté u všech staveb, průmyslových i veřejných. Lze tedy hovořit o industriální estetice města. Město získalo svou charakteristickou tvář, jež byla dána uniformní, standardizovanou výstavbou. Tato specifika, která platila pro podobu Zlína, se poté uplatňovala i u dalších měst zakládaných firmou Baťa, jak na českém území, tak v zahraničí. Baťovské satelitní továrny a sídliště byly příkladem dokonale propracovaného systému unifikace, nesly přesný rukopis zlínského centra. Tento standard se uplatnil v ustanovení buňky o rozměru 6,15 x 6,15. Z této buňky jsou poté tvořeny půdorysy všech budov.³⁰⁸

Roku 1916 až 1918 byl realizován regulační plán na výstavbu dělnické kolonie od Jana Kotěry v blízkosti továrny, na Letné. Jan Kotěra byl seznámen s koncepcemi zahradních měst, dále včlenil do konceptu ideje investora. Právě Jan Kotěra položil základy zlínské urbanistické tradice, popsané výše. Jeho principy byly poté převzaty do Gahurovo (1891 – 1958) regulačního plánu z roku 1921. Dochází k realizaci myšlenky továrna v zahradách – vznikají dělnické kolonie na Letné, Nad Ovčírnu, Na Zálešné, Podvesné, na Dílech, Lesní čtvrť a Mokrá, funkcionalistické domky z červených cihel a bílého betonu. Zlom nastává v době, kdy Tomáš Baťa se stává starostou. Město se začíná koncipovat jako celek. Vzniká komplexní plán města, opět od Františka Gahury, nesoucí charakter firemního urbanismu, firemní průmyslové architektury. Město bylo doplňováno dalšími a dalšími stavbami – kino, kulturní dům, obchodní dům, školy, mateřské školky, jídelny, nemocnice, sociální zařízení atd. Dalším stupněm vývoje byl Základní plán obcí Velkého Zlína od Františka Gahury z roku 1934. Zde již není řešeno pouze město Zlín, ale celé Podřevnické údolí - město Zlín a sedm přilehlých obcí.

Již byla zmínka o expanzi firmy po celém českém území a též do zahraničí, budování satelitů a továren nesoucí rukopis zlínské architektury a urbanismu³⁰⁹ - zahradních průmyslových měst s funkčním zónováním. Na vznik satelitů a továren se podílelo

³⁰⁶ Proč právě tato firma byla tak úspěšná? Jaká byla její strategie? Celá Baťova filozofie byla jednoduchá - na jedné straně vlastnit a vyrábět vše, co je třeba k finálnímu výrobku, od surovin až po vlastní obchodní síť. Snížila se tak náklady a s nikým není nutno se dělit o zisk. Další důležitým aspektem je zainteresovat zaměstnance do výroby. Zaměstnanci měli podíl ze zisku, dále bylo jim nabídnuto levné a kvalitní bydlení s okolní infrastrukturou, možnost kariérního rozvoje, nejrůznější sociální výhody.

HORNÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Bata: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín : Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0.

³⁰⁷ Inspirace Amerika - koncepty company towns.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

³⁰⁸ V roce 1921 bydlelo v podnikové zástavbě 14% městské populace, v roce 1930 62%, do roku 1937 69%.

Výstavba města a továrny probíhala v duchu města: rychle-dobře-úsporně.

HORNÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Bata: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín : Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0.

³⁰⁹ Kromě továrních budov a satelitů byly budovány obchodní domy firmy - reprezentativní domy služeb- Karlovy Vary, Šumperk, Kolín, Mariánské lázně, Mladá Boleslav, Bratislava, Liberec, Olomouc, Teplice, Čáslav, Vysočany, Vršovice, Jihlav, atd.. Na projektech obchodních domů se podíleli: Ludvík Kysela, Josef Gočár, František Gahura, HORNÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Bata: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0.

urbanistické oddělení v čele s Františkem Gahurou, dále výstavbu ovlivnili nejvlivnější architekti té doby: Josef Gočár, Emanuel Hruška či dokonce Le Corbusier.³¹⁰

V československém prostoru byly vystavěny satelity jako: Otrokovice – Baťov, Bošany, Třebíč-Borovina, Nové Zámky, Batizovice, Napajedla, Baťovany (dnes Partizanske), Liptovském sv. Mikuláši, Zruč nad Sázavou, Sezimovo Ústí.

V evropském prostoru lze jmenovat satelitní jednotky: Borovo v Chorvatsku, Ottmuth-Otmet Poslko, Möhlin v Švýcarsku, Chelmek v Polsku, Hellocourt a Vernon ve Francii, tilbury v Anglii, Best v Holandsku, Martfű v Maďarsku.

Pro úplnost satelitní soubory mimo Evropu: Batanagar v Indii, Konagar v Sýrii u Bejrútu, Belcamp v USA, na předměstí v Alexandrie v Egyptě, Batavie-Kalibata v Indonesii na ostrově Jáva, Batapur v Pakistánu, Dháka v Bangladéši, Gwelo v Zimbabwe, Pinetown JAR, Limuru v Keni, Čosika v Peru, Sandak v Mexiku, Batawa v Kanadě, Batatuba, Bataypora, Batagaussu a Mariapolis v Brazílii a další.

Tyto firemní satelity si dodnes uchovávají svůj více či méně konzervovaný charakter. Zůstávají malými Zlín v cizorodém prostředí.³¹¹

Roku 1945 dochází k znárodnění společnosti. Po roce 1948 Zlín ztrácí své architektury spojené s baťovskou tradicí.³¹² Nastupuje nová generace mladých architektů již s novým cítěním. Zlínské satelity se začaly rozvíjet zcela po svém. Jednotlivé závody se oddělily podle druhu výroby. Národní podnik již pod názvem Svit už neměl sílu – zmizel silný investor a v době nového režimu ani potřebu rozvíjet dál dosavadní stavební a architektonickou tradici. Doba po roce 1945 ještě dokázala těžit z architektonické a urbanistické tradice. Doba po roce 1948 byla již zcela odlišná. Architektura města Gottwaldova se stala běžnou, zapadající do toho, co se dělo v architektuře ve všech dalších městech Československa. Architektonická výjimečnost se stala minulostí.³¹³

Architektonická výstavba byla zastavena II. světovou válkou. Dotvářela se typická skladba města, jejímž těžištěm zůstalo historické jádro s nepravidelnou sítí ulic a

³¹⁰ Le Corbusier roku 1935 byl arch. Gahurou pozván ke spolupráci s firmou Baťa. V témže roce předložil svůj návrh na pásový rozvoj výškové zástavby Zlína směrem k Otrokoviciům. Spolupráce skončila zklamáním – Baťův výrok “ Už vím, co to je architekt. Člověk, který chce sám sobě stavět pomníky za peníze těch druhých“.

HRŮŽA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

³¹¹ Baťa si nechával zpracovávat projekty ideálních měst od nejrůznějších architektů. Baťa si poté sám vytváří vizi o ideálním průmyslovém městě pro 10 000-20 000 obyvatel. Základem jeho města je vytvářet harmonické pracovní prostředí pro zaměstnance továrny. V barokních a klasicistních městech se paprskovité ulice sbíhají k sídlu, u jeho ideálního města je těžištěm továrna. K jejímu vstupu se sbíhají hlavní ulice, formou radiálních paprsků. Na továrnu navazuje rekreační zóna - centrum společenské, obchodní a správní. Dále pak část obytná s variantami uspořádaných typových rodinných domků. Poznátka a zkušenosti z výstavby satelitních továren a sídlišť měly být shrnuty v třídílné knize Ideální průmyslové město budoucnosti. Podklady jsou uloženy ve firemním archívu.

HORNÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Bata: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0.

³¹² František Lýdie Gahura (1891-1958) vytvářel od 20. let architektonický charakter Zlína. Podílel se na vytváření základní buňky. Zlín vděčí Gahurovy za svůj charakter města - město v zeleni s širokými volnými prostory, spojenými s okolními lesy.

Vladimír Karfík (1901-1996) vedoucí projekčního oddělení. Zpracoval a realizoval řadu staveb pro firmu i v zahraničí. Obdržel řadu ocenění za architekturu, např. cena města Zlína za dlouholetou architektonickou práci pro rozvoj města.

Miroslav Dorfa (1908 – 1984) se podílel na regulačních plánech továren i satelitních sídlišť, u nás i v zahraničí, v oblasti bytové výstavby rozvíjel všechny její formy-rodinný dům, řadové domy, věžové či kolektivní domy.

Jan Kotěra (1871-1923) – zakladatel české moderní architektury. Jeho regulační plány byly výchozím podkladem pro rozvoj Zlína. Položil základy zlínské architektury, zlínské urbanistické tradice.

Jiří Voženilek (1909 – 1986) ředitel Stavoprojektu v Praze. Zabýval se myšlenkou společného bydlení – realizoval kolektivní dům ve Zlíně.

HORNÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Bata: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín : Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0.

³¹³ HORNÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Bata: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0.

náměstím nebo vědomě přestavěný půdorys středověkého města. Za hranicemi tohoto obvodu se rozrostla smíšená předměstská zóna s továrními a obytnými čtvrtěmi činžovního charakteru. Kromě toho se realizují obytné plochy ve vzdálenější poloze od centra, zahradní města, vilové čtvrtě.

Dalším tématem vzhledem k první i druhé světové válce je obnova měst. Lze rozeznat širokou škálu pojetí poválečné obnovy. Ve většině případů prostory po zničených stavbách byly určeny pro novou moderní výstavbu. Tudíž se dnes na mnoha místech historických měst můžeme setkat se socialistickými stavbami. Spíše výjimku tvoří prostory, které byly ponechány bez nového zastavění. Též výjimkou jsou místa, která byla upravena na pietní prostor.³¹⁴ Klasickým tímto příkladem jsou Lidice³¹⁵. Lidice vznikly na základě soutěže z roku 1945, bylo obdrženo 58 návrhů. Bylo rozhodnuto o výstavbě památníku a na něj navazujícího sídliště. Na ose dvou hlavních ulic se nachází centrum s kinem, kulturním domem, školou, obchody a knihovnou. Sídlíště je poté tvořeno rodinnými domy katalogového typu, přímo se zde opakují čtyři typy rodinných domů. Prostor mezi sídlištěm a pomníkem je vyplněn sady růží.³¹⁶

V Evropě ve druhé polovině 20. století došlo k hospodářskému i politickému rozdělení Evropy. Toto se projevilo postupným zaostáváním východní Evropy, která centralistickým plánováním a realizováním hospodářsky neperspektivních programů, ztratila možnost konkurovat západnímu světu. Důsledky se projevily i v plánování měst a konkrétních projektech v architektuře.³¹⁷ I přesto lze konstatovat, že obecné problémy rozvoje měst jsou v základě podobné, jelikož se váží k procesům, které mají obecnou platnost (viz problematika dopravní obslužnosti měst).³¹⁸

³¹⁴ HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

³¹⁵ Stejný příklad v případě města Hirošima.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

³¹⁶ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

³¹⁷ S orientací na Sovětský svaz dochází k zavedení nového architektonického stylu v celonárodním měřítku. Roku 1949 se v Praze konala Výstava architektury národů Sovětského Svazu – tímto nastupuje nový styl – socialistický realismus. Tento sloh je vidět na stavbách – hotel Interantional Dejvice, studentské koleje v Podolí, hotel Jalta na Václavském náměstí. BENEŠOVÁ, Marie; SEMERÁKOVÁ, Jana. Vývoj architektury 12. Praha: ČVUT, 2001. ISBN 80-01-02408-3.

70. a 80. léta jsou velkým úpadkem jak urbanistické tak architektonické tvorby. Z tohoto podprůměru však vybočují – stavba základní struktury metra. Některé stanice, jejich interiéry jsou poměrně kvalitní. Dále vila Věry Chytilové v Troji od Emila Příkryla, dům ČKD na Václavském náměstí či plavecký stadion v Podolí.

HUBÁTOVÁ-VACKOVÁ, Lada, ŘÍHA, Cyril. Husákova 3 plus 1: bytová kultura 70. let. Praha: VŠUP, 2007. ISBN 80-86863-21-2.

Zcela novým druhem domu byl kolektivní dům. Znakem kolektivního domu jsou společné místnosti pro stravování, péči o děti, kulturu či sport, situované v přízemí domu. Ostatní prostory domu již zabírají bytové jednotky. Příkladem lze uvést kolektivní dům ve Zlíně se 102 byty. V přízemí se nacházely – jídelna, klubovna, přednáškový sál, společenský sál, jesle, mateřská škola, družina. Dále kolektivní dům Litvínov s 352 byty. Dvě křídla domu byly spojeny ústřední částí, v níž se nacházelo společné vybavení a služby – jesle, škola se zahradou, hřiště a letní bazén v přímé blízkosti. Dále klubovna, knihovna, prodejny, holič atd. Obyvateli kolektivních domů byli především mladé rodiny s dětmi předškolního a školního věku. Kolektivní domy často nevyhovovaly kapacitou předškolních zařízení, naopak bylo tomu s vytížením kulturních zařízení či jídelen. Lidé totiž měli možnost navštívit i jiné kulturní či jiné stravovací zařízení v rámci města. Nespornou výhodou domů bylo to, že spojovaly obytné i veřejné prostory, ležely v blízkosti center, často šlo o architektonické dominanty měst. Byly stavěny napříč Československem.

VOTRUBEC, Ctibor. Lidská sídla: jejich typy a rozmístění ve světě. Praha: Academia, 1980. 396 s.

Zlom nastal roku 1958, kdy se konalo EXPO v Bruselu. V Bruselu byl vystaven pavilon s restaurací – opět svou tvář navazující na funkcionalismus - jednoduché a elegantní stavby z kovu a skla. Roku 1960 došlo k převozu do Prahy. Pavilon vyhořel, restaurace je k vidění v Letenských sadech.

LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

³¹⁸ MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

Charakteristické pro druhou polovinu 20. století je řešení nedostatečného bytového fondu. Odpovědí na tento problém byla výstavba sídlišť na volných prostranstvích v okrajových částech měst, na základě koncepce socialistické bytové a městské politiky. Stavoprojekt se stal jediným státním projektovým ústavem. Roku 1948 s centralizací a zestátněním majetku se připravila půda pro první výstavby sídlištních souborů.³¹⁹ První sídliště byla budována v 50. letech. Tyto celky byly co do urbanismu a architektury poměrně zdařilé. Ranější sídliště jsou spíše cihlová, až později vznikají panelové domy. Dále jsou méně podlažní. V prvních fázích někde vznikají i řadové domy. Je zde snaha o jejich vybavení jeslemi, školkami, potravinami, někdy i kulturním domy. Postupem času vznikají sídliště dosahující velikosti jejich měst, viz Ostravsko – Havířov, Poruba. V Praze sídliště představují více jak třetinu bytového fondu města. Jde o stotisícové obytné celky obklopující Prahu po celém jejím obvodu – severní, jižní, jihozápadní město. Všechna tato sídliště se projevují stejnými znaky³²⁰ – stejnými vlastnostmi obytných nocleháren – absencí městsky působícího prostředí.³²¹ Největší nárůst bytové výstavby nastal v 70. letech. 20% dnešního bytového fondu pochází právě ze 70. let 20. století.³²² Městskými centry se touto dobou stávají periferní oblasti českých měst.

Dobu komunistického režimu charakterizuje jediný státem určený architektonický styl – a to sice socialistický realismus. Výstavba ve stylu socialistického realismu byla podporována hlavně v oblastech průmyslové výroby – Ostravsko, Mostecko, Ústecko atd. Zde byly vystavovány zcela nová města jako Poruba, Karviná, Bělský Les či Havířov. Například Most se změnil k nepoznání. Staré město bylo nahrazeno zcela novou výstavbou. Zachován byl pouze kostel Nanebevzetí panny Marie, pozůstatky hradu Hněvín, malá část staré vilové zástavby. Kolem všech měst byla budována nová

³¹⁹ HUBÁTOVÁ-VACKOVÁ, Lada, ŘÍHA, Cyril. Husákova 3 plus 1: bytová kultura 70. let. Praha: VŠUP, 2007. ISBN 80-86863-21-2.

³²⁰ Kritika sídlišť:

blízké kontakty jsou nahrazeny anonymitou

uniformita, monotónnost architektonického i urbanistického řešení

obtížná orientace

nedostatek prostoru pro sdružování

člověk anonymně působí venku, kdežto ve svém bytě není izolován od okolí, v některých případech sociální segregace - celé budovy obydleny jen zaměstnanci jednoho podniku, v současnosti jsou zde segregovány romské menšiny, chudší vrstva obyvatelstva

sídlištní soubory se skládají pouze z bytů, zřídka obsahují jiné funkce

nedostatečné občanské vybavení

nedostatečná údržba veřejného prostoru

lidé ráno odjíždějí do práce, v podvečer přijíždějí – sídlištní prostor přes den téměř zcela vyliďněn

období budování těchto souborů – život na staveništi

životnost jednotlivých stavebních komponentů odhadováno pouze na jednu generaci

negativní energetická bilance

Co se však nedá tomuto druhu bydlení vytknout je, že ve své době zabezpečil mnoha občanům komfortnější životní standard než jaký měli ve starých městských čtvrtích či na venkově – teplá voda, radiátor, koupelna, vlastní prokój – to vše nebylo v té době samozřejmostí.

HRŮŽA, Jiří. Hledání soudobého města. Praha: Obelisk, 1973. 144 s.

³²¹ ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

³²² V 70. letech se ustaluje univerzální typ bytové dispozice 3 plus 1 o výměře 74 m². Jednotlivé stavební komponenty se standardizovaly, typizovaly – hromadná výroba jednotlivých segmentů. Došlo ke standardizaci i urbanistické koncepce sídlišť. Tento proces omezil práci architektů a urbanistů. Architekturu a uspořádání hromadné bytové výstavby určovaly jeřábové dráhy dopravující prefabrikované panely.

HUBÁTOVÁ-VACKOVÁ, Lada a Cyril ŘÍHA. Husákova 3 plus 1: bytová kultura 70. let. Praha: VŠUP, 2007. ISBN 80-86863-21-2.

sídlíště, v některých případech i rozměrově větší než samotná města. Každopádně vždy tvořila značnou část bytového fondu daných měst.³²³

Zásadní přelom nastal po pádu komunistického režimu roku 1989. Změna společenského klimatu, změna ekonomických podmínek, možnost vstupu zahraničního investora, vzestup i domácích firem se promítly jak do architektury tak urbanismu. V rámci urbanismu a architektury se začínají řešit otázky jako je zlidštění panelových sídlíšť, dobudování objektů společenské vybavenosti, výstavba v historickém centru a historických předměstích v souladu s památkovou péčí, regulace suburbanizace, podoba veřejných prostranství.³²⁴

³²³ HUBÁTOVÁ-VACKOVÁ, Lada, ŘÍHA, Cyril. Husákova 3 plus 1: bytová kultura 70. let. Praha: VŠUP, 2007. ISBN 80-86863-21-2.

³²⁴ LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

6. SOUČASNÝ URBANISMUS A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ V ČESKÉ REPUBLICE

Tematicky zaměřuji kapitolu na hlavní urbanistické problémy současnosti, na proměnu urbánního prostoru českých měst. Příčiny problémů jsou navzájem provázány. Jsou spojeny s transformací bývalého režimu, bývalého socialistického hospodářství. Jsou spojeny se změnou životního stylu. Jak na současné město pohlížejí čeští architekti a urbanisté? V současnosti jsme obklopeni těžkými otázkami. Jak spojovat veřejný zájem se soukromým? Jak regulovat a přitom nedusit kreativitu či iniciativu? Jak se bránit byrokratizací? Jak se bránit komercializací? Hledání rovnováhy, společné dohody je těžké.

V 90. letech byl ukončen projekt KBV - komplexní bytové výstavby. Na českém trhu se pozvolna začínají adaptovat nově vznikající stavební firmy, realitní kanceláře, první developerské společnosti. Dále probíhající restituční půdy, zmírněná ochrana zemědělského půdního fondu vedly k rozsáhlým projektům nové výstavby. Za podpory státu byly vytvořeny další nové nástroje k rozvoji výstavby - hypotéky, úvěry, stavební spoření. Všechny tyto faktory ovlivnily migraci v rámci města a jeho zázemí. Migračně nejziskovějšími oblastmi se staly periferní oblasti měst. Právě v těchto oblastech vznikají celé nové kolonie rodinných domů.³²⁵ Dochází k rozšiřování zástavby městského typu do volné krajiny a to bez všeobecného konceptu. Tento trend – suburbanizace - však od 90. let 20. století nijak nepolevuje. Zejména kolem hlavního města Prahy, ale i dalších větších či menších měst. Centra měst se tak mohou pomalu ztrácet v záplavě neuspořádaných předměstí.³²⁶ Přibývá ploch, které nenesou znaky města ani vesnice – jakési meziměstí.

Charakteristické pro tyto území je řídká zástavba rozlévající se do krajiny a to sice pouze monofunkčního charakteru. Chybí zde jakákoli vybavenost. Tuto vybavenost poté musí suplovat právě jim přidružená jádra měst. Rozmanitost aktivit je základním předpokladem pro zdravé fungování města. Chybí zde jakýkoli veřejný prostor – ústřední akční prostor urbánního prostředí. Bez vysoké kvality okolního prostředí nelze dosáhnout vysoké kvality ani bydlení.³²⁷ Na těchto předměstích vyrůstají podobné, někdy i totožné typy staveb. Dalším zcela charakteristickým prvkem je úplná závislost tohoto osídlení na vlastní automobilové dopravě.³²⁸ Tradiční husté osídlení města nabízí

³²⁵ FERENČUHOVÁ, Slavomíra, GALČANOVÁ, Lucie. et al. Československé město včera a dnes: Každodennost - reprezentace - výzkum. Červený Kostelec: Pavel Mervart, 2010. ISBN 978-80-87378-44-1.

³²⁶ Rodinný dům se zahradou je v současné době bezpochyby považován za nejdělnější způsob bydlení. Je spojen s myšlenkou šťastného a spokojeného života. Stává se životním cílem. Symbolizuje prestiž. Zahrada u rodinného domu je jednou ze zásadních pohnutek, proč tyto kolonie vznikají. Jen si uvědomme, kolik lidí vlastní pozemek v zahrádkářské kolonii, kolik lidí dojíždí na chalupy, často do velmi vzdálených lokalit od domova.

HNILIČKA, Pavel. Sídlení kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů. Brno: Era, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

³²⁷ Pavel Hnilička dodává k tématu, „společnost přestala vnímat prostor, a tudíž se ho ani nemůže snažit vytvářet. Dnes se bere dům jako samostatný objekt, ke kterému se přivede cesta, stejně jako třeba voda nebo plyn. A to, co zbude okolo za prostor, je jen odpad po výstavbě domu – solitéru. Pokud se v tomto ohledu naše vnímání nezmění, nemůžeme očekávat žádné zlepšení“.

HNILIČKA, Pavel. Kvalita města spočívá v možnosti volby. In: EARCH.CZ: architektura online [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.earch.cz/clanek/3981-kvalita-mesta-spociva-v-moznosti-volby.aspx#fotogalerie>.

³²⁸ Čím více prostoru je ponecháno autům, tím dále je nutno stavět domy od komunikací. Tím delší jsou ve výsledku i vzdálenosti, pro než se budují komunikace. Čím jsou vzdálenosti delší, tím sílí tlak na další výstavbu rychlejší komunikace. Město tak ztrácí městský charakter. Definitivně se rozdělí v suburbie. Extrémním příkladem je Los Angeles, kde 60% plochy města tvoří doprava. Ale například John Norquist, starosta Milwaukee v roce 2001 nechal zbořit více než míli dlouhý úsek magistrály protínající centrum města. Místo magistrály zde vytvořil bulvár s obchody, byty a kanceláři.

prostorovou blízkost služeb každodenního života. Bydlení na těchto rozvolněných předměstích vyžaduje dojíždění za službami, za prací i do škol. Město však není pouze shluk domů. Veškeré slabiny, které jsou přisuzovány sídlištím s výškovými budovami, se odehrávají i zde.

Současný rodinný dům je zcela závislý na okolní infrastruktuře: zavedení sítí, komunikací, atd. Právě z tohoto důvodu není lhostejné, kde takovýto rodinný dům bude postaven. Je nutné si též uvědomit, že tato výstavba je energeticky nejnáročnějším způsobem výstavby, naprosto v rozporu s pravidly udržitelného rozvoje. Je to dáno plošnou náročností, nákladnou výstavbou, nákladným provozem.³²⁹ „...stát platí výstavbu komunikací, a tím pádem i nese část nákladů, které jsou pro konečného obyvatele sídelní kaše levnější. Jenže v konečném součtu si je platíme všichni z daní. Celkově je tento typ zástavby pro město daleko dražší než kompaktní, zahuštěný způsob stavění. A já se domnívám, že by se mělo stavět úsporně. To má dopad i na životní prostředí, protože čím více celkově ušetřím prostředků a energie, tím více se chovám ekologicky. Myslím, že nastal čas vidět v souvislostech důsledky této expanze zástavby do krajiny. Vzniká nám drahé a zároveň i z řady důvodů nekvalitní bydlení, tak proč v tom pokračovat? Dilema nezní zrušit suburbia a stavět mrakodrapy, ale jde o to, využít daleko intenzivněji celou škálu bydlení mezi těmito póly a lépe využívat již zastavěná území“, sděluje architekt Pavel Hnilička.³³⁰ Je nutné se zamyslet nad rozumnějším využitím plochy.

Kniha Petera Newmana a Jeffreje Kenworthyho „Cities and Automobile Dependence“ představila, že hranice osídlení, kdy se již nelze vyhnout závislosti na vlastní automobilové dopravě je 30 – 40 obyv./ha. Veřejnou dopravu lze zavést na území s osídlením minimálně 50 obyv./ha. Při nižší hustotě osídlení již čestnost spojů klesá, v rámci jejich nízkého využívání, není možné je tedy ufinancovat. Městská zástavba, kde lze dojít například k poště či obchodu, musí mít osídlení s hustotou minimálně 100 obyv./ha. Při nižší hustotě zástavby je docházková vzdálenost již tak velká, že služba není využívána.³³¹ Současné územní plány předměstských částí nařizují nízkou hustotu osídlení prostřednictvím maximálních limitů využití území. Dodržování těchto limitů má dojít ke zlepšení kvality bydlení. Paradoxem je, že způsobují přesný opak. Požadovaná hustota zastavění zapříčiňuje závislost území na vlastní dopravě, zapříčiňuje monofunkčnost území. Možným řešením by bylo umožnění zhuštění osídlení ze současných 10 až 30 obyv./ha na 80 až 100 obyv./ha, jež zabezpečí již fungující městské osídlení, stále s dostatkem zeleně.

Rodinný domek se zahradou je považován za neideálnější formu bydlení. Důvodem, proč většina obyvatel nežije v rodinných domech, je finanční nákladnost tohoto bydlení. Čím bohatší společnost bude, tím více rodinných domků bude stát. Je nepatřičné uvažovat přímo o restriktivních opatřeních. Je nutné tuto výstavbu kvalitně kormidlovat,

Projekt byl úspěšný ve všech směrech. Dopravní situace se nezhoršila, město ožilo, ceny okolních pozemků významně vzrostly.

HNILIČKA, Pavel. Sídelní kaše: Otázky k subúrbánní výstavbě rodinných domů. Brno: Era, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

³²⁹ HNILIČKA, Pavel. Město v krajině nebo spíš "městokrajina"? Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760.

³³⁰ HNILIČKA, Pavel. Kvalita města spočívá v možnosti volby. In: EARCH.CZ: architektura online [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.earch.cz/clanek/3981-kvalita-mesta-spociva-v-moznosti-volby.aspx#fotogalerie>.

³³¹ Samotné slovo 'čtvrť' je odvozeno od území, které lze pěší chůzí přejít za čtvrt hodiny. Na takto velkém území by pak měly být zastoupeny veškeré služby každodenní potřeby.

HNILIČKA, Pavel. Sídelní kaše: Otázky k subúrbánní výstavbě rodinných domů. Brno: Era, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

usměrňovat a tím zmírňovat její nežádoucí důsledky.³³² A to prostřednictvím územních plánů. Zavést hranici, kde stavět a kde nikoliv. Toto potvrzuje kromě architekta Pavla Hniličky i architekt Jan Sedlák, který apeluje na lepší řešení regulačních ráďů. Právě obce by měly působit jako protitlak vůči současnému trendu.³³³ Dále je nutné zohlednit, již zmíněnou hustotu zastavění, která ovlivňuje zajištění veřejné hromadné dopravy či služeb. Pavel Hnilička též uvádí, že se u nás dle prováděcího předpisu ke stavebnímu zákonu neustále uvažuje o městě jako o městě z doby průmyslové revoluce. Navíc zde chybí architekt, urbanista – funkce lokátora. Ten by měl určit, jak se má stavět, ale s minimem pravidel. Tento člověk by měl určit nosnou ideu - vymezit parcely, ulice, veřejný prostor.³³⁴ Dalšími možnými nástroji jak usměrňovat výstavbu nerestriktivními způsoby, je stanovení výše míry poplatků za povolení stavby, výše daně za připravený a vybavený stavební pozemek. Důležitým faktorem je demokratická diskuse k tomuto tématu, diskuse k tématu odpovědné zastavení území. Vzdělávat jak širokou veřejnost, tak politickou reprezentaci.³³⁵ Architekt Roman Koucký se vyjadřuje, že středy měst jsou stále mrtvější. Města se stále více periferizují. Chybí celková vize budoucnosti, vize podoby evropského města. Neustále chybí vzájemná diskuse.³³⁶

Je pouze na nás, zda současná výstavba v periferních oblastech měst bude přijatelná i pro budoucí generace.³³⁷ Neregulovaný rozvoj suburbánního osídlení je tržně nejsnadnější, avšak dlouhodobě působí negativními dopady na společnost, jak již současnou, tak budoucí. Nelze argumentovat tím, že dům je možné zbořit. Poté opět nákladně vystavět. Rozparcelované a urbanizované území se v původní volnou krajinu již změní jen opravdu těžko.³³⁸ Je nutno dodat, že v České republice byla již odstraněna kvantitativní bytová nouze. V teoretickém hledisku by pouze stačilo renovovat, humanizovat současný bytový fond – nabídnout vyšší standard bydlení v rámci samotných měst. Tak se tomu děje i v západní Evropě, kde se urbanisté snaží zahušťovat stávající plochy měst, doplňovat jednotlivé funkce, míchat dané funkce v rámci čtvrtí – vytvářet města krátkých vzdáleností. Vzdáleností, které lze zvládnout pešky či popřípadě na kole.³³⁹ U nás si lze všimnout mísení funkcí vesměs nejvíce v rámci městských jader. Je nutné vytvářet města kompaktní a ponechat si kolem těchto

³³² HNILIČKA, Pavel. Sídlení kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů. Brno: Era, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

³³³ JIRKALOVÁ, Karolína, Jan SKŘIVÁNEK. et al. Město mezi domy: rozhovory s architektky. Praha: Gasset, 2009. ISBN 978-80-87079-05-8.

³³⁴ Inventura urbanismu 2010. In. Inventura urbanismu [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.inventuraurbanismu.cz/rok/2010#info>.

³³⁵ ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. Suburbanizace. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009. ISBN 978-80-87318-03-4.

³³⁶ JIRKALOVÁ, Karolína, Jan SKŘIVÁNEK. et al. Město mezi domy: rozhovory s architektky. Praha: Gasset, 2009. ISBN 978-80-87079-05-8.

³³⁷ Komise EU v dokumentu The Green Paper of the Urban Enviroment z roku 1990 se vyjadřuje k tématu takto: "Cílem je najít metodologii k lepšímu využití půdy, nelze s ní zacházet jako s bezedným zdrojem. Výstavba by měla směřovat dovnitř měst, neměla by donekonečna pokračovat za jejich okraje. Měla by se vyplňovat prázdná místa, docházet k přestavbám a zhušťováním zástavby. Nutné je si vymezit chráněné plochy, chránit parkové plochy. Program výstavby měst musí probíhat na principu zhušťování a zintenzivňování. Ploše periferií nemusí být poté vrácena zpět původní zemědělská produkce. Le Curbisier roku 1935 při návštěvě USA se vyjádřil takto: „Byl uskutečněn sen milionů. Miliony obyvatel měst se přestěhovali na venkov. Ti však svým příjezdem a následným usazením způsobují destrukci venkova. Výsledkem je rozlehlá, rozrůstající se zastavěná plocha obklopující město – tzv. předměstí. Jediné, co zůstává zachováno, je onen sen – sen o svobodě, o možnosti být pánem vlastního osudu. Kvůli rozvoji předměstí nezbyvá než trávit denně hodiny v metru, v autobusech, vlacích a dochází k zániku obecního života, který tvoří skutečné jádro národa. Toto všechno však činí život jen o málo svobodnějším – jeden vchod vedle druhého lemující kraj silnic, okna, jimiž jsou vidět zase jen okna, sousedící střechy zastíňující oblohu a tu a tam osamocený strom, který ono ničení přežil".

HNILIČKA, Pavel. Sídlení kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů. Brno: Era, 2005. ISBN 80-7366-028-8. 51 – 52 s.

³³⁸ Všeček, Petr. Miroslav Baše, Město - suburbie - venkov. Praha: Česká komora architektů, 2009. ISBN 978-80-86790-12-1.

³³⁹ HNILIČKA, Pavel. Město v krajině nebo spíš "městokrajina"? Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760.

měst ráz volné krajiny.³⁴⁰ Je nutné hlídat si celkovou kvalitu území. Vymezit se proti komerčním tlakům. Města a vesnice by od sebe měly být odděleny nezastavěnými plochami zeleně, nezastavěnými plochami orné půdy.³⁴¹

Dalším typickým jevem českých měst jsou sídliště. Soubory výškových budov budované od 50. let 20. století značným způsobem ovlivnily strukturu českých měst. V současné době žije na českých sídlištích téměř jedna třetina obyvatel. Ač se sídliště vyznačují problémy jako je monotónnost, monofunkčnost, nízká kvalita prostředí, tak nelze u nás hovořit o ghettoizaci. I když k odlivu příjmově silnějších vrstev došlo a neustále dochází. Jak bylo výše v kapitole naznačeno, jejich urbanistická kvalita se liší. Většinou závisí na době jejich výstavby. K důležitým faktorům patří i jejich umístění vůči regionálním centrům. Sídliště s nejhorsšími charakteristikami, ohrožená segregací se nacházejí v ekonomicky stagnujících regionech – Severní Čechy, Severní Morava. Oproti tomu v rámci Prahy je o sídliště stále zájem. Zde díky vysoké poptávce se stále udržují vysoké ceny za pronájmy či koupi. Ty sídliště s kvalitnějším obytným prostředím, dostatečným napojením na dopravní a obslužnou infrastrukturu se mohou stabilizovat a udržet si určitou dostačující úroveň.³⁴² Klady i zápory sídlišť již byly vypsány v předchozí kapitole. Jak klady sídliště tedy pozvednout a zápory odstranit?

Architekt Ladislav Lábus panelová sídliště nezavrhuje a v budoucnost některých dokonce i věří. Možná i díky tomu, že uvažuje nad budoucí společností jako o společnosti nomádké. Dle Ladislava Lábuse vazba člověka na konkrétní místo bude slábnout. Tradiční domy z cihel si budou moci dovolit pouze ti nejbohatší. Ostatní budou obývat domy z prefabrikovaných dílů. Tyto domy poté každý opustí bezstarostně, stejně tak jako si bezstarostně vybere nový.

Mají či tedy nemají naše sídliště potenciál do budoucna? Dle současné situace je viditelné, že o byty v panelových domech zájem je pořád – tedy zejména o rekonstruované, zateplené s plastovými okny, dobře dostupné hromadnou dopravou. Kvalita bytů je vždy rozhodujícím kritériem pro spokojenost potencionálního či současného majitele.³⁴³ Všichni si můžeme všimnout, že změny u nás nastávají na všech sídlištích v České republice. Zejména jde o zateplení, zvýšení technického standartu domů, zlepšení čistoty a údržby prostředí, zvyšující se občanskou vybavenost.³⁴⁴ Viditelným faktorem je zejména změna barvy panelových domů. Avšak v zahraničí problematika revitalizace panelových domů je řešena daleko hlouběji a především s pomocí architektů. Z panelových domů se stává nadstandardní bydlení, s vysokou poptávkou. Redukují se podlaží velkokapacitních sídlišť – na tři až čtyřpatrové domy.

³⁴⁰ Ochranu ZPF považuje větší část současné společnosti jako překážku pro podnikání. Půda je prakticky neobnovitelná a její plocha se bude stále jen zmenšovat. Dá se ovlivnit pouze rychlost tohoto trendu, místa odnětí půdy tak, aby vznikla relativně nejmenší škoda. Investoři si nepožizují pozemky v odpovídajících zastavitelných plochách dle ÚPD. Obvykle si koupí pozemky a následně nárokují jejich zařazení mezi zastavitelné plochy. Z vlastnění zemědělské půdy přeci nevyplyvá automatické právo ji změnit na stavební pozemek.

MACKOVIČ, Vladimír. Jak chránit ZPF aneb kam směřuje jeho ochrana?. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII(č. 5). ISSN 1212-0855.

³⁴¹ KYSELKA, Igor. Kulturní krajina - dotváření versus unifikace. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(č. 3). ISSN 1212-0855.

³⁴² TEMELOVÁ, Jana a Jakub NOVÁK. Panelový dům po dvaceti letech. Era 21. 2009, roč. 9(č. 1). ISSN 1801-089X.

³⁴³ Pro bourání panelových domů se uchýlilo pouze 7% obyvatel obyvatelé těchto domů, 80% lidí je na sídlištích spokojeno. ZADRAŽILOVÁ, Lucie. Život v pražských králíkárnách: Sonda do současného vývoje panelových sídlišť. Era 21. 2009, roč. 9(č. 1). ISSN 1801-089X.

³⁴⁴ ZADRAŽILOVÁ, Lucie. Život v pražských králíkárnách: Sonda do současného vývoje panelových sídlišť. Era 21. 2009, roč. 9(č. 1). ISSN 1801-089X.

Tímto je docíleno přátelštějšího měřítka budov. Proměnou procházejí i partery – při nichž jsou budovány zahrady. U vyšších pater jsou budovány rozměrné balkóny. Co je důkladně řešeno, což u nás není řešeno vůbec, je přestavba dispozic jednotlivých bytových jednotek. Často dispozice jsou vytvářeny přímo dle požadavků majitelů. Tudíž každý byt je svým způsobem originál. Je zvětšován formát oken, rozšiřují se předsíně, prosvětlují se koupelny a kuchyně. Byty se stávají světlejšími a celkově daleko velkorysejšími. V případě některých panelových domů vznikají střešní zahrady.³⁴⁵

Dle mého mají panelová sídliště potenciál a jsou velkou výzvou. Jen je nutné zapojit do této problematiky architektky. Ne pouze s majiteli bytů řešit kombinaci barev fasády domu. Standard bydlení lze změnit pouze celkovou rekonstrukcí. Prosvětlit, provzdušnit byty, zdvojnásobit plochu bytů. Nižší podlaží doplnit občanskou vybaveností. Přizpůsobit standard bydlení současným potřebám. Transformovat panelové domy na ekonomičtější a hodnotnější bydlení. Začněme tedy experimentovat s panelovými sídlišti.

Ladislav Lábus dále k tématu dodává, poté sídliště mohou být ideální formou bydlení pro toho, kdo dává přednost bydlení ve městě ale i v parku. Je nutné přestat zatracovat sídliště. Je nutné udělat něco, aby se tam dobře žilo. Poté zmizí segregace obyvatelstva. Barevnost paneláků je nehorázný kýč. Předtím to bylo smutné, nyní je barevnosti již moc. Možná, že dřívější vzhled byl přirozenější. Spíš barevnost i střešní nástavby panelákům škodí.³⁴⁶

Rostislav Švácha říká, že přední kvalitou sídlišť je jejich zeleň. Ale upozorňuje, že o příležitost, kdy šlo měnit sídliště k lepšímu, jsme už tak trochu přišli. Teď tomu bude bránit velká proměna vlastnických vztahů.³⁴⁷ V minulosti došlo k rozprodání bytových jednotek do soukromého vlastnictví, o to složitěji se nyní problém humanizace sídlišť řeší.

Fenoménem jak velkých aglomerací, tak menších sídel se stávají velké průmyslové zóny. A to jak nově vznikající zóny ve volné krajině, tak v centrech současných měst opuštěné průmyslové zóny. Dnešní doba utlumila investice do již založených průmyslových zón. Podnikatelé si pro své investice hledají vzdálenější a levnější lokality mimo města. Vznikají tak ve městech tzv. brownfieldy³⁴⁸. Avšak ze stávajících nových průmyslových zón se postupem vývoje mohou též stát brownfieldy.

V České republice dle „Národní strategie regenerace brownfieldů“³⁴⁹ se vyskytuje přes 10 000 těchto míst.³⁵⁰ Více jak polovina těchto lokalit je bez jakékoliv ekologické

³⁴⁵ FORSTER, Stefan. Revitalizace sídliště v německém Leinefelde. Era 21. 2009, roč. 9(č. 1). ISSN 1801-089X.

³⁴⁶ ZADRAŽILOVÁ, Lucie. Šokující pravdivost paneláků: důvod k obdivu nebo k nenávisti?: Rozhovor s Ladislavem Lábusem. Era 21. 2009, roč. 9(č. 1). ISSN 1801-089X.

³⁴⁷ TEMELOVÁ, Jana, Jakub NOVÁK, at al. Budou česká sídliště místy bydlení chudých?. Era 21. 2009, roč. 9(č. 1). ISSN 1801-089X.

³⁴⁸ Mezi brownfieldy se řadí:

- „nefunkční průmyslové a zemědělské stavby a areály,
- opuštěné vojenské prostory,
- území zdevastovaná těžbou nerostných surovin či skládkováním odpadů,
- opuštěné nebo nevyužívané železniční a jiné dopravní plochy,
- opuštěné nebo nevyužívané objekty a areály občanské vybavenosti
- rezidenční lokality (ať již opuštěné nebo zchátralé a částečně ještě obydlené)“.

HURNÍKOVÁ, Jana. Brownfieldy a územní rozvoj. Urbanismus a územní rozvoj. 2009, XII(č. 6). ISSN 1212-0855. 3 s.

³⁴⁹ Politika územního rozvoje ČR 2008 stanovila priority územního plánování. „Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb, revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného

zátěže. Hlavní problém limitující obnovu těchto zón jsou vlastnické vztahy. Tato opuštěná území představují příležitost pro ekonomický či sociální rozvoj okolí. Řada brownfieldů se vyznačuje velmi zajímavým umístěním v rámci města. Vedle zajímavého umístění mohou též nabídnout oproti výstavbě na zelené louce již vybudovanou a dostupnou infrastrukturu, napojení jak na komunikace, tak i na inženýrské sítě. Brownfieldy brzdí rozvoj území, negativně působí na městské prostředí. Obecněji řečeno přispívají ke špatnému obrazu města. Regenerace těchto území může tedy opět zapříčinit rozvoj a ozdravení daného městského prostoru. Pod pojmem regenerace se většinou skrývá rekonstrukce zanedbaných a nevyužívaných průmyslových objektů a jejich transformace na nové využití. Pro velké finanční náklady zapříčiněné procesem regenerace je vhodné, pokud své síly a možnosti spojí soukromý sektor s veřejným sektorem. Pokud veřejný sektor nabídne finanční pomoc, je už pro investora toto prostředí daleko lákavější. V Evropě existují v rámci této problematiky nejrůznější daňové úlevy, fondy, dokonce i pozemkové banky. Důležitým prvkem je poskytnutí investorovi co možná nejlákavější prostředí pro jeho záměr – snížení regulativních podmínek i daní. Důležitým hlediskem při regeneraci brownfieldů není pouze jeho řešení jako samostatné lokality, ale i v kontextu okolního území. Nové využití již nemusí být charakteru průmyslového, ale lze zde uplatnit i několik funkcí na ráz – obytná, občanská vybavenost.³⁵¹

I v případě této problematiky je zde určující územní plán. Ten vytyčuje koncepci rozvoje města. V územních plánech jsou vytyčeny velké plochy k zastavění v okrajových městských částech. V současné době je zřejmě upřednostňována před brownfieldy výstavba na zelené louce. A to nejen průmyslových areálů, rodinných domů, ale i logistických center, skladů či nákupních center v blízkosti hlavních komunikačních tahů.³⁵² Decentralizace poté posiluje závislost na automobilové dopravě. Čím je plocha města větší, tím jsou samozřejmě větší provozní a stavební náklady města. Čím více se bude město rozrůstat, tím méně finančních zdrojů bude zbývat na regenerace zanedbaných ploch, na výstavbu, na infrastrukturu. Je tedy nutné si položit otázku, do jaké míry je rozpínání měst zvyšování standardu obyvatel a do jaké míry již plýtváním prostředků. Sprawlový tlak bude pokračovat tak dlouho, dokud nebudou zavedeny takové nástroje, jež aktivují zájem o brownfieldy. Musíme si uvědomit, že půda je vzácný zdroj, který je nutné chránit. Hospodárné počínání tedy je, směřovat výstavbu dovnitř měst, kde již existuje infrastruktura a plno míst, které by si zasloužilo

území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporně v nárocích na veřejné rozpočty, na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.“

HURNÍKOVÁ, Jana. Brownfieldy a územní rozvoj. Urbanismus a územní rozvoj. 2009, XII(č. 6). ISSN 1212-0855. 3 s.

³⁵⁰ Národní strategii regenerace brownfieldů ke stažení na <http://www.czechinvest.org/brownfieldy>. CzechInvest spustil národní databázi brownfieldů k na www.brownfieldy.cz, která nabízí investorům téměř 400 detailně popsanych brownfieldů k novému podnikání.

GRULICH, Tomáš a Igor GARGOŠ. Brownfieldy v České republice: Koncepční podpora regenerace agenturou Czechinvest. Urbanismus a územní rozvoj. 2009, XII(č. 6). ISSN 1212-0855.

³⁵¹ ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. Město, region a velké průmyslové zóny: Sborník ze semináře AUÚP - Ostrava - 8. - 9. října 2009. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010. ISBN 978-80-87318-08-9.

³⁵² Architekt Jan Sedlák naráží v této situaci na značný vliv developerů - „vliv developerů je větší, než jsme všichni očekávali. Developeri zkrátka a dobře pouze sledují své legitímní zájmy: postaví, prodají, odejdou. Pro činnost developerů není nejdůležitějším faktorem veřejný zájem. V první řadě sledují ekonomickou výhodnost“.

JIRKALOVÁ, Karolína, Jan SKŘIVÁNEK. et al. Město mezi domy: rozhovory s architekty. Praha: Gasset, 2009. ISBN 978-80-87079-05-8. 75 s.

svou revitalizaci a obnovu života. Je nutné, aby územní plány lépe odrážely intenzivní využití zastavěných území a chránily doposud nezastavěná území.³⁵³

Decentralizace služeb i bydlení značně posílila rozvoj automobilismu, mobility společnosti, zhoršila efektivitu hromadné veřejné dopravy. Tento vývoj není udržitelný. Nehledě na dopad automobilové dopravy na životní prostředí, na prostředí člověka. Je nutné řešit ekologickou únosnost dopravy³⁵⁴. Hromadná doprava – zejména kolejová doprava – město opět zklidňuje, navrácí mu městskost a dokáže v rovnováze koexistovat s pěšími zónami. Je nutné opět ztraktivnit pro společnost hromadnou dopravu, cyklistiku či pěší pohyb. Není nutné zavádět, a ani nemají dostatečné výsledky, tvrdá omezení – zákaz vstupu aut do center, rozsáhlé pěší zóny. Spíše jsou upřednostňovány měkké nástroje – omezení parkování, zdražení parkování v centrech měst, poplatky za vjezd do centra města, zásahy upřednostňující chodce.³⁵⁵ Praxí českých měst je však to, že město se přizpůsobuje dopravě, nikoli doprava městu. Je zřejmé, že nelze stanovit určitý model pro všechna města. Vždy jde o individuální řešení. Na tomto řešení se nemá podílet pouze místní politická moc, ale i dopravní inženýři ve spolupráci s urbanisty, architekty. Problémy s rostoucí osobní automobilovou dopravou ukázaly, že je rozdíl mezi pojmem obecné blaho a požadavkem obyvatel. Je nutné prohloubit výzkum této problematiky v našich městech.³⁵⁶

Města by měla být plánována především pro chodce, nikoli pro automobil. Nyní se znovu vracíme k počátkům výstavby měst. Znovu se ptáme jak plánovat pěší městské zóny. Jak je učinit atraktivní pro co nejširší spektrum obyvatel.³⁵⁷ Systémový koncept k pěší dopravě u nás doposud neexistuje. Generel pěší dopravy má zpracovaný Brno, Plzeň, Olomouc. Paradoxně zaostává hlavní město Praha. Generely se zabývají průchodností území, bezbariérností tras a též napojením na hromadnou dopravu. Možným řešením této problematiky je zapojení místních obyvatel všech generací. V Praze byl iniciován projekt „Bezpečná cesta do škol“ – dle názorů žáků, samotných uživatelů, byly definovány problémy bezpečnosti v rámci pěší docházky do škol. Byla zpracována analýza a vytištěna mapa. Vše bylo předloženo Magistrátu hlavního města Prahy. Na základě nejrůznějších analýz realizovaných právě ze zdola od občanů bylo v Praze realizováno již vícero opatření zklidňujících dopravu města. Je to jeden ze způsobů, pokud tedy funguje komunikace mezi občany a politickou prezentací, jak plánovat města. Jak řešit nejen tento problém, ale i mnohé další. A jak ztraktivnit cyklistickou dopravu? Inspirace lze čerpat v tomto ohledu ze zahraničí. V Amsterdamu v roce 2002 vznikl projekt Call a bike, za symbolickou cenu jsou na zavolání zapůjčována městská kola. Podobný systém existuje v Kodani. Zde jsou rozestaveny stojany s koly, kde je možné, si zapůjčit kolo za poplatek. Poplatek je vrácen po odevzdání kola do stojanu. Dalším prvkem, jak omezit automobilovou dopravu ve

³⁵³ HURNÍKOVÁ, Jana. Brownfieldy a územní rozvoj. Urbanismus a územní rozvoj. 2009, XII(č. 6). ISSN 1212-0855.

³⁵⁴ ANDRLE, Alois. Osobní automobil mění životní styl společnosti. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, III(č. 1). ISSN 1212-0855.

³⁵⁵ MAIER, Karel. Územní plánování. Praha: ČVUT, 2000. ISBN 80-01-02240-4.

³⁵⁶ ANDRLE, Alois. Osobní automobil mění životní styl společnosti. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, III(č. 1). ISSN 1212-0855.

³⁵⁷ Hnutí Walk 21 – největší světové hnutí usilující o zlepšení podmínek pro chodce ve městě. U nás lze jmenovat sdružení Automat či sdružení Oživení. KIRSCHNER, Vladka. Omezení automobilové dopravy ve městech ve prospěch chodce. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(4/2011). ISSN 1212-0855.

městě nenuceným způsobem, je příměstská železnice. Příměstská železnice může též tvořit páteř veřejné dopravy. Je vhodné, pokud je železnice napojena na metro či hromadnou autobusovou dopravu. Městská centra jsou tak dostupnější. Tato doprava se ujala zejména ve Frankfurtu, Mnichově či Paříži. Originální způsob řešení je car-sharing, jež je velmi oblíbené v Londýně, Berlíně, Kodani či Amsterdamu. Nyní se začíná rozmáhat i v Brně. Jde o možnost sdílet automobil, bez nutnosti jej vlastnit. Uživatel platí za vypůjčení auta. Náklady se pohybují podle počtu kilometrů a doby, kdy je auto rezervováno. Uživatel se nemusí zatěžovat placením ručení či pojištěním. Tyto služby jsou výhodné pro uživatele, kteří nevyužívají auto každý den. Další možností je omezení vjezdu prostřednictvím záchytných parkovišť, ze kterých poté občané cestují do bezprostředního města hromadnou dopravou, pěšky nebo na kole. Jedná se o projekty: Park and Go, Park and Ride, Park and Bike.³⁵⁸ Je nutné, aby hromadná doprava byla co nejlevnější, tím pádem bude i atraktivní. Spojit maximální kvalitu přepravy (rychlost, hustota sítě, pohodlí ve voze, vybavenost stanic) s minimální cenou jízdného. To samé v případě Park and Ride, musí existovat možnost si vypůjčit kolo na celý den, za co nejvýhodnější cenu, po případě zadarmo. Další možností je stanovení maximálního počtu parkovacích míst v centru měst či vyloučení dlouhodobého parkování v centrálních zónách. Na druhou stranu je možné nabídnout maximální počet parkovacích míst pro krátkodobé stání (vyřizování záležitostí na úřadech, návštěva lékaře, drobné nákupy).³⁵⁹ Doprava musí být plánována v kontextu s územním plánem. Samozřejmě opět opakuji, že kompaktní, dobře vybavené město, kvalitně organizované rovná se omezení automobilové dopravy.

Tímto jsem představila hlavní fenomény současné doby – decentralizace bydlení, služeb, humanizace sídlišť, rozvojové zóny na zelené louce versus rozvojové plochy v rámci měst a na závěr problematika vzrůstající dopravy. Ke všem těmto fenoménům byly představeny i možnosti jejich řešení. Nyní bych se zaměřila na to, jak je vnímáno současné územní plánování a urbanismus českého prostoru ze strany architektů a urbanistů. Jak je jimi hodnoceno?

V 90. letech 20. století došlo opětovně k přehodnocení postojů k územnímu plánování. Ukázalo se, že odmítání jakékoliv regulace je stejně neefektivní jako totalitní plánování minulého režimu. Nově se definovala veřejná správa, která z pasivního iniciátora se přesouvá do pozice aktivního organizátora územního plánování. V takto názorově polarizovaném prostředí, v protichůdných panujících zájmech je však velmi složité dosáhnout určité vize.³⁶⁰

Architekt Viktor Rudiš se domnívá, že české urbanistické plánování je v krizi. A to především praxe urbanistického plánování. „Vidíme neutěšené okraje měst, živelnou komerční výstavbu bytů, přelévání obchodní vybavenosti z měst do polí na jejich okraj. Zdá se, jakoby jediným výsledkem plánování byly rozsáhlé stavby komunikací. Absence výrazných osobností s autoritou v čele orgánů starajících se o rozvoj města je

³⁵⁸ KIRSCHNER, Vladka. Omezení automobilové dopravy ve městech ve prospěch chodce. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(4/2011). ISSN 1212-0855.

³⁵⁹ PROKEŠ, Stanislav. Vliv dopravy na tvář ulice a na její obslužnou funkci. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, III(č. 3). ISSN 1212-0855.

³⁶⁰ MAIER, Karel. Územní plánování. Praha: ČVUT, 2000. ISBN 80-01-02240-4.

zřejmá. Výjimečná situace Litomyšle, kde spolupráce vedoucích funkcionářů s architektky již dvacet let velmi dobře funguje, ukazuje, že při dobré vůli a jasné představě o společném cíli je i v současných podmínkách možné rozvíjet město promyšleně a bez živelných prvků. Je zřejmé, že funkce městského architekta má svůj význam a je nenahraditelná“.³⁶¹

Architekt Roman Koucký předpokládá, že možné řešení současné napjaté situace v rámci urbanistické praxe, by bylo navrzení „Úřadu národního kulturního dědictví“, členěným na dvě sekce. První sekce by byla vedena tzv. kreátorem, druhá sekce tzv. konzervátorem. Konzervátor definuje hodnoty území, uchovává tyto hodnoty. Kreátor již vytváří podmínky pro vznik nových hodnot, podporuje vznik nové kvalitní architektury.³⁶²

Podobný názor zaujímá i architekt Ivan Plicka: „Kreativní (v tomto případě urbanismus) je dnes potlačeno úřednickým (v tomto případě výkonem územním plánování)“.³⁶³ U územního plánu kritizuje, že je důležitější forma plánu, všechny jeho právní náležitosti a postupy schvalování než-li jeho obsah. Formální správnost je lehce kontrolovatelná, kdežto obsahová část plánu již vyžaduje vhléd do problematiky.³⁶⁴ Dále kritizuje, že zhotovitel územního plánu dokonce nemusí být ani architekt. S ostatními architektky se shoduje, že „chybí představa, čím pro nás dnes město je a čím pro nás má být.“³⁶⁵ Předpokladem kvalitního plánu je samozřejmě vysoká úroveň zhotovitele tohoto plánu. Též záleží na vzájemné shodě mezi zhotovitelem a pořizovatelem.³⁶⁶

Stejným způsobem apeluje i Vladimír Matuš ve svém článku Úvahy o plánování v době nejistoty „...je nutné, aby se architekti a plánovači konečně ujali vedoucí role ...architekti a plánovači jsou nejlépe kvalifikováni racionálně chápat a analyzovat nadcházející světové problémy...“³⁶⁷

Dále architekt Jiří Plos upozorňuje na přeregulovanost územních plánů. Územní plán se v současné době stává plánem regulačním – a to díky své podrobnosti, určitosti. Umožňuje současné plánování pružnou proměnu staveb, urbánního prostoru? Hledá územní plánování nové urbanistické a architektonické formy? Je současné územní plánování ještě rozpravou či pouze pouhým naplňováním předepsaných itinerářů? Územní plán by měl uchovávat hodnoty a usměrňovat vývoj území. Smyslem by měla být správa co nejméně omezující, co nejméně bránící rozvoji, dalšímu vývoji. Aby měl územní plán smysl, musí hledat nová řešení, iniciovat je.³⁶⁸ „Úkolem územního plánu je stanovovat zásady funkčního, plošného a prostorového využívání celého území, nikoliv regulovat jednotlivé pozemky a rozhodovat o konkrétních stavebních záměrech“.³⁶⁹

³⁶¹ BLATOVÁ, Tamara a Lubor FRIDRICH. Viktor Rudiš: rozhovor s významným architektem a urbanistou. Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, 2011, XIV(5/2011). ISSN 1212-0855. 39 s.

³⁶² KOUCKÝ, Roman. Úřad kreátora. Praha: Zlatý řez, 2008. ISBN 978-80-87068-04-5. ISSN 1210-4760.

³⁶³ PLICKA, Ivan. Architekt, úředník, klient a téma. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760. 65 s.

³⁶⁴ PLICKA, Ivan. Architekt, úředník, klient a téma. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760.

³⁶⁵ PLICKA, Ivan. Architekt, úředník, klient a téma. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760. 65 s.

³⁶⁶ PRAŽANOVÁ, Markéta. Architekti kritizují přeregulovanost územních plánů. In: EARCH.CZ: architektura online [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.earch.cz/clanek/7032-architekti-kritizuji-preregulovanost-uzemnich-planu.aspx>.

³⁶⁷ MATUŠ, Vladimír. Úvahy o plánování v době nejistoty. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(č. 1). ISSN 1212-0855. 56 – 57 s.

³⁶⁸ PLOS, Jiří. Územní plánování na cestě tam a zpátky aneb urbanismus pro 21. století. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760.

³⁶⁹ PRAŽANOVÁ, Markéta. Architekti kritizují přeregulovanost územních plánů. In: EARCH.CZ: architektura online [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.earch.cz/clanek/7032-architekti-kritizuji-preregulovanost-uzemnich-planu.aspx>.

Roman Koucký vidí příčiny regulovanosti současného plánování v absenci architektonické osvěty, ve strachu z nového a výrazného. Názor společnosti též hraje důležitou roli v rozhodování – zde též chybí architektonická osvěta.³⁷⁰

Na druhou stranu architekt Jan Sedlák upozorňuje, že pokud územní plán nebude nic nařizovat, také nebude nic garantovat.³⁷¹ Smyslem územního plánu je posílení vývoje územního celku, ne jeho limitování. Územní plán by měl přicházet s novými řešeními, jak zodpovědně pečovat o prostředí. Územní plán by měl vhodným způsobem stanovit kritéria, ale přiměřená, nelimitující rozvoj.

Camillo Sitte již ve své knize „Stavba podle uměleckých zásad“ vyjádřil stejný názor, který panuje v urbanistické sféře i dnes: „Přání omezit plánování na co možná nejmenší míru, není vlastně ničím jiným než projevem nedůvěry vůči těm, kdo za něj nesou odpovědnost. Hlavním smyslem zamítavého postoje je zabránit jim co nejvíce činností. Z tohoto hlediska jsou zásady velmi příznačným dokladem poznatku, že byrokratickou cestou nelze vytvořit skutečně dobrý plán. Očekávat to by bylo stejným omylem, jako očekávat, že úřední cestou vznikne velkolepá katedrála, nádherné plátno nebo symfonie. Rovněž umělecky působivý plán města je uměleckým dílem a ne správním aktem. V tomto je jádro celého problému“.³⁷²

Další kritika architektů směřuje k tomu, že jediným kritériem pro výběr zpracovatele jednotlivých koncepcí je cena. Nikoliv reference. Poté přeci nemůže mít nejvyšší hodnotu ani očekávaný výsledek. Za nízkou cenu není možné očekávat vysokou hodnotu díla.³⁷³

Územní plány Roman Koucký označuje za „omalovánky“. Průměrný zpracovatel územní plán vytváří tak, že překreslí starý plán, doplní jej o určité barevné plochy dle instrukcí politické reprezentace. Plán je projednáván a upravován dle požadavků. Plány nepřicházejí s žádnou novou myšlenkou. Kvalitní vizi města nelze pořídit levně ani rychle. Ideální cestou je tzv. dvouúrovňový plán – kompozice celého města v krajině, koláže jednotlivých městských území. Plán má definovat celkovou kompozici města, členění města, určovat budoucí směřování města, představit určitou ideu jeho budoucího obrazu.³⁷⁴

Urbanisté se shodují, že neexistuje vize města. Pokud vize existuje, jde pouze o obecné fráze – městský život v zeleni, zajistit prosperitu z cestovního ruchu.....³⁷⁵ Pavel Hnilička dodává „... v demokratických zemích existují města, která koncepce mají a velmi dobře vědí, proč je potřebují. Když se města staví a přeměňují, tak by měla existovat vize. Například Mnichov chce být urbánní, kompaktní a zelený (urban, compact, green). Snaží se okolo sebe udržet zelený prstenec parků a podporuje veřejnou dopravu. Münster má úžasnou koncepci zeleně, dokonce tři okruhy parků, systémy

³⁷⁰ KOUCKÝ, Roman. Současnost je vrcholem historie. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33).ISSN 1210 – 4760. ISSN 1210-4760.

³⁷¹ Inventura urbanismu 2011. In. Inventura urbanismu [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.inventuraurbanismu.cz/rok/2011#info>.

³⁷² KOUCKÝ, Roman. Urbanismus jako autorské dílo. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760. 89 s.

³⁷³ KOUCKÝ, Roman. Současnost je vrcholem historie. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33).ISSN 1210 – 4760.

³⁷⁴ KOUCKÝ, Roman. Urbanismus jako autorské dílo. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760.

³⁷⁵ Inventura urbanismu 2010. In. Inventura urbanismu [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.inventuraurbanismu.cz/rok/2010#info>.

cyklostezek a pěších tras. A co je důležité, že si dělají pro dílčí území zastavovací plány, bez nichž nesmí vzniknout žádná novostavba.³⁷⁶

Architekt Jan Sedlák k tématu dodává, „pokud se nedokážeme shodnout, kam směřovat. Pak myslím platí to, co prý měli američtí kosmonauti na palubě Apolla napsáno jako motto pro kritickou situaci: „Nevíte-li, co máte dělat, nedělejte vůbec nic.“ Dokud nemáme domluvenou doktrínu nebo vizi, možná bychom měli postupovat jako kosmonauti a nezkoušet, zda tenhle nebo jiný knoflík je ten správný. Obávám se, že se tak často děje.“³⁷⁷

Architekt Pavel Janák se jednou vyjádřil „práce architekta je tím lepší, čím je méně vidět, čím méně je znát.“³⁷⁸ Architekt by neměl být pouze administrátorem, bez vlastního nápadu či na vlastní kreativitu rezignovat. Domy se dnes staví s perspektivou dočasnosti, nahraditelnosti. Takto se nemohou stavět sídla. Urbanismus formulovaný územním plánem je „smlouvou o společné budoucnosti daného územního celku. Mělo by jít o smlouvu všem srozumitelnou.“³⁷⁹ Kdo z široké veřejnosti rozumí dnešním územním plánům? Architekt Roman Koucký apeluje na zjednodušení legendy územních plánů. Poté budou plány daleko srozumitelnější. Dále navrhuje, aby v plochách, kde je vše dopředu dáno, byla bílá barva – přestala by se barevně pokrývat celá plocha území města. V plánech by se řešilo pouze území, které souvisí s určitou změnou.³⁸⁰

Architekt Jan Jehlík kromě nesrozumitelnosti plánů upozorňuje na jejich neaktuálnost již v době jejich schválení. Dle Jana Jehlíka se neřeší aktuální témata, jsou příliš statické a všeobecně izolované od reality – čímž myslí, že územní plány jednotlivých měst se sobě často velmi podobají, nerespektují místní rozdíly lokalit. V plánech se pouze vyhodnocují data. Nejde o vytváření obrazu jednotlivých měst.³⁸¹

Karel Maier upozorňuje, že další nevýhodou územního plánování či strategického plánování je, že pokud o budoucím rozvoji území rozhoduje politická reprezentace s mandátem na čtyři roky a poté je vystřídána, dochází tím ve většině případů i ke změně priorit v oblasti plánování.³⁸² A jaké dílčí úkoly se podaří dovést ke zdárnému konci za pouhé čtyři roky?

Willem Neutelings též se vyjadřuje, že kvalitní územní plánování nelze vytvořit bez působení vysoce kvalifikovaných architektů na městských úřadech. „Rozvoj měst je možný jen cestou důsledného plánování a regulace prostřednictvím orgánů místní správy. V mnoha evropských zemích včetně Nizozemí pracovali na úřadech územního plánování jen ti nejlepší architekti. Dnes úřady územního plánování buď nefungují, nebo zde pracují naši méně talentovaní kolegové, kteří nejsou schopni čelit politickému a ekonomickému tlaku, jemuž jsou vystaveni. Výstavba krásných měst vyžaduje silné vedení vykonávané orgánem jednajícím ve veřejném zájmu, jehož personál tvoří vysoce

³⁷⁶ HNLIČKA, Pavel. Kvalita města spočívá v možnosti volby. In: EARCH.CZ: architektura online [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.earch.cz/clanek/3981-kvalita-mesta-spociva-v-moznosti-volby.aspx#fotogalerie>.

³⁷⁷ JIRKALOVÁ, Karolína, Jan SKŘIVÁNEK. et al. Město mezi domy: rozhovory s architekty. Praha: Gasset, 2009. ISBN 978-80-87079-05-8. 77 - 78 s.

³⁷⁸ PLICKA, Ivan. Architekt, úředník, klient a téma. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760. 64 s.

³⁷⁹ PLICKA, Ivan. Architekt, úředník, klient a téma. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760.

³⁸⁰ Inventura urbanismu 2010. In: Inventura urbanismu [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.inventuraurbanismu.cz/rok/2010#info>.

³⁸¹ Inventura urbanismu 2011. In: Inventura urbanismu [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.inventuraurbanismu.cz/rok/2011#info>.

³⁸² MAIER, Karel. Poevropštění českého plánování?. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII(č. 5). ISSN 1212-0855.

talentovaní profesionálové s dlouhodobou vizí a mnohem delším mandátem, než mají politici. Je velmi důležité, aby časový horizont plánování byl nejméně 20 let, nikoliv jen čtyři roky volebního období. Pokud takový orgán ve městě není nebo nedostane náležitý mandát, není nezávislý, je zkorumpovaný a nemá podporu ze strany politiků. Pak dochází k tomu, že na předměstí i v centrech měst rychle vyrůstají blíže neurčené oblasti roztroušené zástavby, o nichž se s obavami z dalšího vývoje vyjádřil ve svém úvodním proslovu Václav Havel. Politici ani občané by neměli být překvapeni tím, že v našich městech dochází k urbanistickým haváriím podobně jako k živelním pohromám³⁸³.

Jaké je tedy východisko z této situace? Možným zlepšením současného stavu může být masové rozšiřování informací, popularizace architektury a urbanismu, zvýšení znalosti jak politické reprezentace, tak široké veřejnosti ohledně této problematiky. Sledovat trendy vyskytující se na poli urbanismu a architektury. Důležitá je však i výuka architektů a plánovačů. Výuka, jež vytvoří dostatečně kvalitní architekty a urbanisty ovládající co nejširší pole vědomostí, dovedností.

Architekt Jan Sedlák tvrdí, že jakákoliv urbanistická strategie by měla být výsledkem široké diskuse. U nás však téma město není nijak zvláště sledováno, na rozdíl od západních zemí, kde toto téma je řešeno permanentně. Je součástí veřejného života. Je zahrnuto ve všech médiích. „Problém současného územního plánu v tom, že je to často víc skalár než-li vektor. Schopnost nazírat územní plán prizmatem vektorových veličin chybí také proto, že společnost tyto veličiny dnes není schopna zřetelně formulovat“³⁸⁴.

Lze soudit, že v nejbližší době neprojde urbanismus ani architektura žádnou převratnou změnou. Je možné nebo v to alespoň doufám, že se vytvoří diskuse, že se společnost začne zabývat městským prostředím - prostředím, kde žije. Nejspíše bude veden tlak na zvyšování obytného, pracovního a rekreačního standardu. Bude vzrůstat tlak na ochranu životního prostředí. Tím by se mohlo dospět k diskusi o hospodárnosti v souvislosti s využitím území. Budoucnost bude obdobím hledání řešení nových urbanistických a architektonických forem. Možná řešení, určitě jako nyní, budou narážet na konzervatismus, tradici.³⁸⁵ Architekt Jan Jehlík vyzdvihuje, že ve 21. století se musíme vrátit k polyfunkčním městům, odstranit zónování. Přizpůsobit funkci člověku, nikoli člověka funkci. Jen dobře zorganizovaný celek je schopen unést proměnlivé děje současného i budoucího vývoje. Sídla by měla nabízet – žití, práci a rekreaci na jednom místě. Bydlet totiž neznamená jen byt, ale kvalitní okolní veřejný prostor.³⁸⁶

³⁸³ NEUTELINGS, Willem Jan. Hlavní architekt a tvář města. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII(č. 6). ISSN 1212-0855. 54 s.

³⁸⁴ JIRKALOVÁ, Karolína, Jan SKŘIVÁNEK. et al. Město mezi domy: rozhovory s architekty. Praha: Gasset, 2009. ISBN 978-80-87079-05-8. 77 – 78 s.

³⁸⁵ PLOS, Jiří. Územní plánování na cestě tam a zpátky aneb urbanismus pro 21. století. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33). ISSN 1210-4760.

³⁸⁶ JEHLÍK, Jan. Bezpečí, komunikace, reprezentace. Zlatý řez. 2010, zima 2010(č. 33).ISSN 1210-4760.

PRAKTICKÁ ČÁST DIPLOMOVÉ PRÁCE

7. SOUČASNÉ ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ VYBRANÝCH ČESKÝCH MĚST

V praktické části se ještě konkrétněji zaměřím na územní plánování zde v českém prostředí. Současné územní plánování bude analyzováno prostřednictvím deseti vybraných měst. Každé město, jež bylo vybráno, se vyznačuje specifickým vývojem, zaměřením.

- Olomouc – historické město s kulturním dědictvím zejména sakrálního typu
- Ostrava – vyrovnávající se se svým industriálním dědictvím
- Karlovy Vary – od nepaměti spojené s lázeňstvím
- Zlín a Hradec Králové – pyšníci se jedinečným urbanistickým ztvárněním z dob funkcionalistické éry
- Český Krumlov – představující urbanismus a architekturu středověké epochy
- Havířov – vybudovaný ve 20. století jako sídlištní satelit pro přilehlou Ostravu
- Říčany – v rámci své polohy v blízkosti Prahy potýkající se s masivní suburbanizací a též dopravní zátěží
- Mladá Boleslav – mnohým se vybaví asociace – průmyslový podnik Škoda Auto
- Znojmo – spojené s tradicí vinařství

Hlavní témata současného vývoje již byla nastíněna předchozími kapitolami teoretické části magisterské práce. Cílem této praktické části magisterské práce je uzavřít vzhled do problematiky současného územního plánování v českém prostředí. Již naposledy zodpovědět otázku „Jakým směrem se územní plánování, urbanismus ubírá?“. Dále přesně definovat nedostatky, ale i pozitiva těchto vybraných obcí na poli městského rozvoje.

7.1. OLOMOUC

Město Olomouc se řadí k nejstarším českým městům. V současnosti je centrem střední Moravy, spádovou oblastí nejen okresu Olomouc, ale celého Olomouckého kraje. Olomouc je známá zejména pro své historické památky – olomoucká pevnost, olomoucký hrad, kašny a sloupy (sloup Nejsvětější Trojice je od roku 2000 zapsán na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO), radnice s orlojem, městské paláce. Čím Olomouc vyniká nad ostatními městy, je množství církevních památek – arcibiskupský palác, biskupský palác, klášterní hradisko, dóm sv. Václava, kostel sv. Michala, kostel sv. Mořice, svatý Kopeček a mnoho dalších dómů, kostelů a kaplí. Historické jádro města spadá pod městskou památkovou rezervaci. Celé toto historické jádro je obklopeno pásmem parků, na něž navazují městská předměstí. Dále město od 18. století bylo významným vojenským střediskem rakouské monarchie – vznikla zde řada kasáren, cvičišť, atd. Ještě v současnosti zde sídlí Velitelství armády České republiky, jde tedy stále o centrum obrany českého státu.³⁸⁷

³⁸⁷ Historie města. In: [Tourism.olomouc.eu](http://www.olomouc.eu) [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/tourism/basic-information/history_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/tourism/basic-information/history_(cesky)).

Centrální prostor města je dán historickou zástavbou. Jde o společenské centrum města, jež si zachovalo velký podíl bydlení. Bydlení se poté koncentruje na západě a jihu města v kombinaci s komerčními plochami, na východě jsou poté plochy pro výrobu a rozvojové plochy armády, přírodní plochy nalezneme zejména v severní části města.³⁸⁸ Územní plán si vytyčuje především vytvořit z tohoto městského celku kompaktní organismus.³⁸⁹ Budoucí zástavba by měla být směřována dovnitř města, vyplnit tak proluky městského prostoru.³⁹⁰ Apeluje se zejména na polyfunkční rozvoj města a to v jeho celkové rozloze. Tedy polyfunkční rozvoj i předměstských částí jako přirozených center města. Tudíž směřuje rozvoj města i k jeho polycentričnosti. Snahou plánu je vrátit městu jeho městskost, rozrušit monofunkční prostory. Územní plán se zavazuje chránit a rozvíjet dosavadní hodnoty města.³⁹¹ Už několik let probíhá regenerace bytového fondu a veřejných prostranství v rámci městské památkové rezervace. Zvláště svým urbanistickým řešením byla oceněna regenerace Horního náměstí.³⁹² Nyní se čeká na obnovu Dolního náměstí, jež supluje též funkci parkoviště. Na rozdíl od Horního náměstí by se zde mohla ve větší míře zapojit i zeleň. V současnosti v rámci vnitřního města by se politická reprezentace měla zaměřit na obnovu náměstí Republiky. Jde o jedno z nezanedbanějších náměstí městského centra, využívaného vlastně pouze jako parkoviště. Přitom je obklopeno řadou významných budov – muzeum, knihovna, pošta. Dále přednádražní prostor je jedním z nejožehavějších urbanisticko-architektonických lokalit vnitřního města.³⁹³ Důležité je se nezaměřovat pouze na městské jádro, ale na původní vesnice - Selské náměstí v Chválkovicích, náves Svobody v Holici, neředínská náves (ulice Neředínská) a Mrštíkovo náměstí v Hejčíně.

Koncept nového územního plánu vrhá pozornost zejména na městské třídy – Masarykova třída, třída 17. listopadu, třída Kosmonautů, jakožto hlavní osy rozvoje města, osy spojující město s jeho subcentry.³⁹⁴ Městské třídy by měly plnit funkci městských tepen. Měly by být plně integrovány do městského organismu. Kompaktně obestavěny polyfunkčními domy s parterem občanské vybavenosti, doplněny o zeleň a stromořadí. Třída Kosmonautů by se měla stát hlavní rozvojovou oblastí města. Měl by zde vzniknout plnohodnotný městský bulvár, dokonce s výškovými dominantami, jejichž součástí by měly být veřejně přístupná nejvyšší patra objektů (např. s vyhlídkou, s restaurací). Jednou z dominant je již existující výšková budova RCO2 před

³⁸⁸ Regulativy v platném znění k 18. 5. 2010. In: Statutární město Olomouc: Územní plánování [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/uzemni-planovani_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/uzemni-planovani_(cesky)).

³⁸⁹ V současnosti je platný územní plán z roku 2006 - VYHLÁŠKA č. 7/2006 . V roce 2011 měl být vytvořen návrh územního plánu.

Jak bude příprava nového územního plánu probíhat?. In: Statutární město Olomouc: Základní informace [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zakladni-informace_\(cesky\)?article_id=2486](http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zakladni-informace_(cesky)?article_id=2486).

³⁹⁰ Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

³⁹¹ Územní plán Olomouc: Odůvodnění konceptu územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_II_odu_vodneni-new.cs.pdf.

³⁹² Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko: Akční plány - aktualizace 2007. In: Statutární město Olomouc: Strategická plán města Olomouce a mikroregionu Olomoucko [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_(cesky)).

³⁹³ Kauzy. In: Občanské sdružení za krásnou Olomouc [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: <http://krasnaolomouc.cz/>

³⁹⁴ Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

nádražím.³⁹⁵ V současnosti vyrůstá na třídě 18.ti patrový vysokoškolský kampus. Avšak při žádné výstavbě by nemělo dojít k upozadění dominantních prvků historické zástavby či zastínění Sv. Kopečku.

Dále nový územní plán se zavazuje k rozvoji vstupů do města – novodobých městských bran.³⁹⁶ Město má 5 vstupů a to ulicí Chválkovickou (od Šternberka a od Opavy), Lipenskou (od Ostravy), Přerovskou (od Přerova a od Zlína), Brněnskou (od Prostějova a od Brna) a Pražskou (od Litovle, Hradce Králové a od Prahy). Pouze vstup na Chválkovické je vymezen stávajícím fortem č. II. Územní plán navrhuje jasné definování hranic města prostřednictvím staveb cca vysokých 40 m v rámci těchto ulic. Pouze vstup u Pražské ulice není z kompozičních důvodů vhodný k situování takto objemné stavby³⁹⁷. Došlo by tak k jasnému oddělení vnitřního a vnějšího města, k vytvoření jasných orientačních bodů v rámci městského prostoru.³⁹⁸

Územní plán navrhuje vytvoření několika subcenter, k podpoření každodenní soběstačnosti příměstských sídel (měla by zde být alokována mateřská škola, základní škola, obchody a další vybavenost).

Obytná výstavba je podporována zejména v lokalitách Pražská-východ, Neředín – jih a Slavonín – sever a též na ose ulic Chválkovická – Hodolanská – Rolsberská – Přerovská.

V rámci jižního a západního sektoru města se vyskytuje největší koncentrace monofunkčního, převážně sídlištního bydlení. Právě zde bude nutné posílit polyfunkčnost území. Mísením funkcí vzniká stabilní městská struktura, vzniká město krátkých vzdáleností – dochází k pozvolnému snižování individuální dopravy.³⁹⁹

V rámci solitérních příměstských sídel je nutné stanovit si jejich přiměřenou velikost, jasně definovat jejich rozhraní. Jasně definovat zastavitelné, zastavěné a nezastavitelné území. Dále rozvíjet jejich začlenění do širšího městského celku, rozvíjet smíšenost funkcí na daném území.⁴⁰⁰

V neposlední řadě by se mělo pamatovat na budování města bezbariérového – vzhledem k seniorům, vzhledem ke zdravotně znevýhodněným občanům.⁴⁰¹

Po obvodu města, při dopravních tazích by pak měly vzniknout výrobní, administrativní a skladové zóny.⁴⁰² V rámci budoucí výstavby výrobních, komerčních areálů či obytné

³⁹⁵ Územní plán Olomouc: Odůvodnění konceptu územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_II_oduvodneni-new.cs.pdf.

³⁹⁶ Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

³⁹⁷ Tímto Olomouc není nikterak výjimečné město. Tyto brány se budují i u ostatních měst ve světě.

³⁹⁸ Územní plán Olomouc: Odůvodnění konceptu územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_II_oduvodneni-new.cs.pdfodůvodnění

³⁹⁹ Profil města Olomouc: 2010 - 2011. In: Statutární město Olomouc: Profil města Olomouc [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_(cesky)).

⁴⁰⁰ Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

⁴⁰¹ Profil města Olomouc: 2010 - 2011. In: Statutární město Olomouc: Profil města Olomouc [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_(cesky)).

⁴⁰² Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

zástavby do krajiny je vhodné volit izolační zeleň.⁴⁰³ Při výstavbě těchto objektů (průmyslových a skladovacích objektů často nevhodných měřítek) dochází k nevratnému zásahu do krajiny, na což by se mělo vždy předem pamatovat.⁴⁰⁴ Vzhledem ke stávající struktuře zemědělské půdy z hlediska její kvality, není možné se při tvorbě nového územního plánu vyhnout záborům půdy nejvyšších kvalit.⁴⁰⁵ Rozvoj území by měl být směřován zejména tam, kde je napojení na technické sítě, na veřejnou dopravu.

Jako každé české město se musí zabírat rekonverzí nevyužívaných areálů „brownfieldů“.⁴⁰⁶ Většina z nich je postupně regenerována soukromými subjekty. V současnosti nejvíce řešeným areálem je oblast Šantovky, nacházející se v těsné blízkosti historického centra – původní areál továrny MILO Olomouc. Zde má vzniknout nová moderní městská čtvrť – objekty pro bydlení, obchody i administrativu, oddychová zóna na břehu Mlýnského potoka.⁴⁰⁷ V rámci staveb nových obchodních galerií by se město mělo zaměřit spíše na využití současných obchodních domů – dům Prior, dům služeb Koruna. Tyto domy by si zasloužily celkovou svou obnovu, jak z hlediska architektury, tak z hlediska jejich funkce, využití.

Dále mezi řešené projekty patří regenerace a rozvoj ploch areálu výstaviště Flora - s cílem udržení statutu pro pořádání mezinárodních výstav. Dlouhodobě zanedbanou lokalitou města je i areál tržnice a bývalého autobusového nádraží. Jde o výhodně situované parcely vybízející k doplnění parkového pásu nebo k vybudování reprezentativní bytové zástavby.⁴⁰⁸ Doufáme, že jejich budoucí využití bude více kreativní a kvalitnější hodnoty.

Další lokalitou určenou k rozvoji je chátrající olomoucká fortová pevnost. Měly by být jasně konkretizovány záměry na využití jednotlivých objektů pevnosti a zvláště Korunní

⁴⁰³ Územní plán Olomouc: Odůvodnění konceptu územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_II_oduvodneni-new.cs.pdf.

⁴⁰⁴ Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko: aktualizace 2007. In: Statutární město Olomouc: Strategická plán města Olomouce a mikroregionu Olomoucko [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_(cesky)).

⁴⁰⁵ Územní plán Olomouc: Odůvodnění konceptu územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_II_oduvodneni-new.cs.pdf.

⁴⁰⁶ Střety v území:

nevyužívané areály umístěné v CHKO Litovelské Pomoraví a oblasti Natura 2000 nebo v jejich sousedství, v záplavovém území nebo v plochách zeleně. Jedná se zejména o areály v Chomoutově, Řepčíně (Moravské železářny, areál bývalé Benziny), Hejčíně (areál MOPOS), Lazcích (bývalý areál KOVO-DŘEVO), Holicích (recyklační závod Resta).

nevyužívané areály v sousedství městského centra, v sousedství kulturních památek. Jedná se o areály (areál DPMO, areál Technických služeb Zamenhofova, vojenský areál Dobrovského) a v sousedství Klášterního Hradiska (Farmak a Černá cesta).

nevyužívané areály v sousedství ploch bydlení. Jedná se o zemědělské areály v Chomoutově, Nemilanech a výrobní areály v Chválkovicích (areály Chválkovická, Železniční), v Hodolanech (bývalé Droždárny), na Bělidlech (bývalé sladovny Matěje z Janova, AŽD Roháče z Dubé), v Nových Sadech (Rokycanova, Dolní Novosadská), areály tzv. „brownfields“. Jedná se o areály v Olomouci-městě (bývalé Milo Šantova, bývalé sladovny Wolkerova), v Neředíně (kasárna Neředín), Hodolanech (VOP u Baumaxu), Holicích (bývalý areál Sladoven Prostějov, bývalý masokombinát, část areálu ZD Nový Dvůr),

Návrh zadání územního plánu města Olomouce. In: Statutární město Olomouc: Zadání územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_(cesky))

⁴⁰⁷ Základní informace o projektu Šantovka. In: Šantovka: O projektu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: <http://www.santovka.cz/o-projektu/>.

⁴⁰⁸ Kauzy. In: Občanské sdružení za krásnou Olomouc [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: <http://krasnaolomouc.cz/>.

pevnůstky. Je možné zde zřídit muzeum fortové pevnosti. Dále ostatní areály využít k volnočasovým aktivitám.⁴⁰⁹

U města Olomouce, ale i dalších českých měst jde zejména o vytvoření pozitivního obrazu města. Město Olomouc díky svému historickému bohatství, tuto pozitivní image dle mého má. Nároky společnosti se však zvyšují. Neustále je nutné vylepšovat image města, efektivně prezentovat produkty města – pro stávající obyvatele, nové obyvatele, podnikatele, studenty, turisty. Cíleně, koncepčně využívat a zvyšovat atraktivitu města.

V rámci zatraktivnění města územní plán má v úmyslu do městského organismu opět zapojit vodní toky – Moravu a Bystřici a to prostřednictvím budování nábřeží.⁴¹⁰ Nábřeží by se měla stát místy každodenní rekreace.

Dále čím se město Olomouc vyznačuje a co není dodnes dostatečně zúročeno – jsou městské parky. Tyto prostory by měly být daleko více využívána ke sportům a volnočasovým aktivitám. V současnosti parky procházejí obnovou – obnova zeleně, doplnění mobiliáře, úprava cest, zavedení cyklostezek. I nadále lze městské parky (Čechovovy, Smetanovy a Bezručovy sady) lépe zapojit do fungování města a vytvořit z nich živé prostory. Nový územní plán dále chrání i zelený prstenec podél města a vytváří též nový zelený polokruh - mezi kompaktním městem a rychlostní komunikací R35.⁴¹¹

Podmínky pro rekreaci by se měly zlepšit i v příměstských oblastech. Vytváří se předpoklady pro vytvoření Holického a tzv. Slavonínského / Nemilanského lesoparku. Dále se vyhledává lokalita pro vznik přírodního koupaliště v nivě řeky Moravy. Též by bylo žádoucí řešit návaznost CHKO Litovelské Pomoraví na urbanizované území města rekreační zónou (Řepčín, Hejčín, Lazce, Černovír). Území města Olomouce je součástí krajinného celku „Haná“, charakterizovaného rovinami, nivami. Koncepce územního plánu se zavazuje k ochraně a rozvíjení pestré zemědělské krajiny regionu Hané. Doufejme, že to bude i dodržováno. V rámci hrozby povodní by měly být respektovány nivy, rozvíjeny lužní lesy či travnaté porosty.

Co se týká dopravy, územní plán respektuje rozsah současné dopravní sítě. Navrhovanou koncepcí silniční dopravu zlepšuje, a to především vymezením Východní tangenty. Dopravní systém je rozšířen zejména posílením veřejné dopravy s cílem omezení individuální dopravy. V rámci hromadné dopravy je ve městě Olomouc upřednostňován tramvajový systém, zde by mělo dojít k největšímu rozvoji. Jsou stanoveny podmínky pro vznik nových zastávek. Tramvajové sítě by měly být rozšířeny

⁴⁰⁹ Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko: Akční plány - aktualizace 2007. In: Statutární město Olomouc: Strategická plán města Olomouce a mikroregionu Olomoucko [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_(cesky)).

⁴¹⁰ Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

⁴¹¹ Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

do většiny stávajících i budoucích městských čtvrtí.⁴¹² Další změnou je výstavba nového autobusového nádraží – v Hodolanech, na Tovární ulici.⁴¹³

Pro dopravu v klidu je navrženo nové záchytné parkoviště. Na okraji města jsou navrženy plochy pro parkoviště Park and Ride. Na okraji centrální části města parkoviště Park and Go.⁴¹⁴

Zvýšení podílu cyklodopravy je podmíněno vybudováním souvislé sítě cyklistických komunikací. Cyklistické stezky jsou v převážné většině vedeny jako společné stezky s chodci dělené na část pro chodce a cyklisty. Ucelená soustava cyklistických tras doposud neexistuje.⁴¹⁵ Koncepce územního plánu navrhuje cyklistické tahy podél vodních toků, v plochách zeleně a dále v trasách s možností napojení na okolí města, na okružní rekreační trasy.⁴¹⁶

Výše byly nastíněny změny související s novým návrhem územního plánu města.⁴¹⁷ Olomouc by se měla stát fungujícím kompaktním polyfunkčním polycentrickým organismem s atraktivnějším městským prostředím – staronovými městskými bulváry spojujícími město s jeho zázemím, novými nábřežími, obnovenými parky a vyšším podílem zeleně, obnovenými nevyužívanými areály. Tato vize by svou realizací městu zvýšila jeho hodnotu, vybuodovala zase o něco pozitivnější image města – nejen pro své obyvatele.

7.2. OSTRAVA

Historie města Ostravy je spjata zejména s průmyslem. Průmyslu bylo v tomto městě podřízeno vše – územní rozvoj, urbanismus, architektura, silueta města či jeho skladba obyvatelstva – čímž se vysvětluje přízvisko Ostravy – ocelové srdce republiky, město uhlí a železa.

Ostrava byla založena při soutoku vodních toků Ostravice a Odry roku 1267. Počátkem 19. století se na území města ještě nacházely úrodná pole, paseky a louky. Ostrava do této doby byla městem ve stínu Olomouce či Brna. Prudký rozmach byl zahájen až počátkem industrializace ve spojení s urbanizačním procesem. Na počátku 19. století byla založena tzv. Rudolfova huť – počátek Vítkovických železáren. V poválečném období byl vybudován průmyslový komplex Nová huť. Dynamický rozvoj průmyslu si vynutil nebývalý plošný růst výrobního území. S růstem ekonomického potenciálu se město rozrůstalo v aglomeraci – Ostrava, Karviná, část okresu Frýdek Místek, Nový Jičín a Opava. Vzniká polycentrická soustava osídlení. S rozvojem průmyslové výroby

⁴¹² Návrh zadání územního plánu města Olomouce. In: Statutární město Olomouc: Zadání územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_(cesky)).

⁴¹³ KLIMKOVÁ, Petra. Olomouc plánuje desítky kilometrů nových tramvajových tratí. In: IDnes.cz: Olomoucký kraj [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://olomouc.idnes.cz/olomouc-planuje-desitky-kilometru-novych-tramvajovych-trati-p65-/olomouc-zpravy.aspx?c=A100730_1425111_olomouc-zpravy_stk.

⁴¹⁴ Návrh zadání územního plánu města Olomouce. In: Statutární město Olomouc: Zadání územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_(cesky)).

⁴¹⁵ Profil města Olomouc: 2010 - 2011. In: Statutární město Olomouc: Profil města Olomouc [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_(cesky)).

⁴¹⁶ Územní plán Olomouc: Odůvodnění konceptu územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_II_oduvodneni-new.cs.pdf.

⁴¹⁷ Co bych na daném územním plánu chtěla vyzdvihnout je jeho zpracování – vytvoření srozumitelného, přehledného konceptu pro své občany -omezení barevnosti, omezení legendy.

začaly v Ostravě vyrůstat sídlištní komplexy – Poruba, Zábřeh, Hrabůvka, Výškovice či Dubina. Kolem města však byly vybudovány i satelity – Havířov, Jižní město či Poruba, propojeny roštem severo-j jižních a východo-západních komunikací. Čím dál více se prohlubovalo jednostranné zaměření ostravské aglomerace.

Avšak rok 1989 znamená pro město zásadní změnu – restrukturalizaci průmyslu, omezení těžby uhlí a všech s tím spojených průmyslových odvětví. Roku 1994 je těžba uhlí ukončena. Jedná se o zcela zásadní zlom ve vývoji města. Transformace vedla ke vzniku průmyslových i dopravních brownfieldů. Město muselo přijít s novou koncepcí dostatečně atraktivní pro příchod zahraničních investorů, strategií pro tvorbu nových pracovních míst, strategií pro revitalizaci celého urbánního i přírodního prostředí města. Ostravsko již překonalo své nejtěžší období. V současnosti Ostrava má silný rozvojový potenciál.⁴¹⁸

Ostrava je dnes metropolí Moravskoslezského kraje s polyfunkčním zaměřením. Zaujímá jeden z rozvojových pólů České republiky.⁴¹⁹

Jak bylo výše nastíněno, útlum těžebního průmyslu po roce 1989 znamenal pro město pokles jeho významu a zejména zapříčinil ekonomické těžkosti spojené s nutnou restrukturalizací hospodářství směrem k novým odvětvím. V minulosti byla Ostrava silně podinvestovaná. Nyní se město snaží reprezentovat nejen jako moderní průmyslové město, ale také jako město vědy, kultury či sportu s metropolitním postavením v regionu.⁴²⁰

S čím se tedy nyní musí město Ostrava vyrovnat v rámci svého rozvoje, územního a strategického plánování?

Dle územního plánu je městský organismus Ostravy nespojitě území. Obytná i občanská zástavba je soustředěna do tří subcenter – městské centrum, jižní a západní část města. Mezi centrem a městskými obvody se nacházejí funkčně nevyužité plochy.⁴²¹ Úkolem města je tedy zhušťovat městský prostor.⁴²² Pro Ostravu paradoxně tyto volné plochy mohou být výhodou. Nemusí v takové míře zatěžovat zemědělský půdní fond. Novou zástavbu může soustředit právě do těchto proluk. Dle územního plánu je zřejmé, že se v Ostravě daří rozvojem úměrně zahušťovat stávající zástavbu a měnit tak funkční současné využití. Územní rezervy v rámci městského prostoru v současnosti ještě existují.⁴²³

⁴¹⁸ ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. Město, region a velké průmyslové zóny: Sborník ze semináře AUÚP - Ostrava - 8. - 9. října 2009. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010. ISBN 978-80-87318-08-9.

⁴¹⁹ Integrovaný plán rozvoje: Ostrava - pól rozvoje. In: Ostrava – oficiální portál města: Strategické projekty města Ostravy [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategie-projekty-mesta-ostravy/iprm/iprm-ostrava-pol-rozvoje/IPRM_Polrozvoje_final_precislovany_titulka.pdf.

⁴²⁰ Územní plán města Ostravy: Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území. In: Ostrava – oficiální portál města: územní plánování [online]. 1994. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://gisova.ostrava.cz/regulativy/regulativy_08_12_2010_ver2.pdf.

⁴²¹ Územní plán města Ostravy: Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území. In: Ostrava – oficiální portál města: územní plánování [online]. 1994. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://gisova.ostrava.cz/regulativy/regulativy_08_12_2010_ver2.pdf.

⁴²² Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostravy-2009-2015>.

⁴²³ Územní plán města Ostravy: Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území. In: Ostrava – oficiální portál města: územní plánování [online]. 1994. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://gisova.ostrava.cz/regulativy/regulativy_08_12_2010_ver2.pdf.

Vzhled města ovlivnil nekontrolovaný rozvoj průmyslu od 2. poloviny 19. století do 50. let minulého století. Průmyslové podniky zaujímá rozsáhlé území města. Prorůstají až do samotného městského jádra. Historické jádro typické pro řadu českých měst Ostravě chybí. Až od roku 2000 se daří vracet městu atraktivní tvář.⁴²⁴ Omezujícím faktorem jsou však rozsáhlé plochy brownfieldů,⁴²⁵ ale pouze z prvního pohledu – narušení estetiky města. Brownfieldy v sobě nesou i vysoký potenciál rozvoje – pokud město dokáže tento potenciál využít a získat investory. Politická reprezentace se nebývale ve srovnání s ostatními městy snaží přilákat možné investory. Výsledkem současných snah města je ekonomický boom regionu, masivní příliv investic do průmyslových zón, nárůst developerských projektů. Město se dozajista prezentuje jako město vstřícné k podnikání. Vkládá investice do zkvalitnění infrastruktury, zvyšuje nabídku služeb pro podnikatele. Důležité je však co nejvíce odbourat byrokracii, poskytnout daňové úlevy, zvýhodňovat prodeje, pronájmy, poskytovat granty, pomoc při navazování obchodních kontaktů, poskytovat záruky na úvěry či majetkovou nebo kapitálovou účast města, budovat kvalitní inženýrské sítě. Zejména u Ostravy je velmi důležité (brownfieldy tvoří cca 8 % rozlohy města Ostravy)⁴²⁶, jak dokáže využít své industriální dědictví a zároveň tyto plochy propojit se starší zástavbou, vytvořit chybějící kompaktnost města. Nejvýznamnějším projektem současnosti s multifunkčním využitím⁴²⁷ je oblast Dolní Vítkovice. Do roku 2015 by zde mělo vzniknout vzdělávací a výzkumné centrum, dále kongresové a kulturní centrum, nové bytové jednotky.⁴²⁸ Druhým významným

⁴²⁴ Integrovaný plán rozvoje: Ostrava - pól rozvoje. In: Ostrava – oficiální portál města: Strategické projekty města Ostravy [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategie-projekty-mesta-ostavy/iprm/iprm-ostava-pol-rozvoje/IPRM_Polrozvoje_final_precisovany_titulka.pdf.

⁴²⁵ Nejvýznamnější brownfieldy:

Areál Oderský-závod služeb Dolu Jan Šverma – bez využití, předchozí využití lokality: průmysl

Areál u dálnice, Ostrava-Svinov - bez využití, předchozí využití lokality: průmysl, závod lihovaru

CEMOS Ostrava - částečně využití i k podnikatelským aktivitám, předchozí využití lokality: průmysl, cementárna.

Lahos Hulváky, Ostrava - částečně využito, předchozí využití lokality: průmysl, chemický průmysl

Území bývalého odvalu Dolu Jan Šverma, Ostrava - probíhají přípravné práce pro recyklaci kontaminovaného materiálu, která bude probíhat zhruba 10 let. Poté provedena biologická rekultivace - ozelenění a výsadba stromů, předchozí využití lokality: skládka chemických závodů a černouhelného dolu.

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. vyd. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

Dále se zde nachází cca 20 areálů již neprovozovaných dolů OKD.

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

⁴²⁶ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

⁴²⁷ Významné multifunkční a administrativní komplexy:

Centrum pokrokových inovačních technologií, VŠB - TU Ostrava - podnikatelský inkubátor

The Orchard - multifunkční komplex kancelářských prostor a hotelu The Orchard Park Inn****

Jindřich Plaza Ostrava: multifunkční komplex - obchodních plochy, kancelářských prostory, hotelové kapacity - Jindřich Plaza Ostrava**** s konferenčními prostory, restaurací, wellness,

Business and administrative centre Ostrava Hrabová - multifunkční území

obchodních ploch, kancelářských prostor, hotelových kapacit

Axis Office Park - administrativní komplex budov (součást Průmyslové zóny Ostrava - Hrabová)

Trident Office Park "Nad Porubkou" - kancelářská budova - výzkumné a vývojové aktivity

Palace ESET Poruba - kancelářská budova - obchodní prostory, bydlení.

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

⁴²⁸ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

projektem je oblast Karolína. Zde vzniká obchodně-zábavní centrum, dále nové možnosti bydlení, kancelářské prostory, vše doplněné městskou zelení. Toto nové centrum města se má propojit se současným rostlým centrem města.⁴²⁹

Možným dalším řešením je z těchto ploch vytvořit technickou památku a posílit tím potenciál cestovního ruchu. Úspěšnými projekty je kupříkladu areály Dolů Michal a Anselm, jež jsou provozovány jako technické skanzeny.

I v současnosti existuje velké množství průmyslových výrobních⁴³⁰ v rámci města. Nemělo by dojít ke znemožnění rozvoje průmyslu v rámci města, ale o jeho limitaci, apelaci města na snížení ekologické zátěže prostředí, zavedení odpovědného managementu firem k životnímu prostředí.⁴³¹

Hlavním cílem města Ostravy je snaha zbavit se negativní image dané minulostí, posílit výraz města v pozitivním slova smyslu. Dle mého díky jeho nevšední iniciativě se to daří. I když pro většinu obyvatel tato „nálepka“ je neustále přítomna. Může se to změnit dynamickou výstavbou dostatečně kvalitní architektury (zajímavým nedávným projektem dle mého je přestavba plynojemu na kulturní centrum ve Vítkovicích od Josefa Pleskota).⁴³² Ostrava nabízí velkou příležitost a dostatečně otevřené prostředí pro realizaci jak nových architektonických objektů tak i zapojení architekta do rekonstrukcí jednotlivých budov či prostorů. Město v současnosti nevyužívá ve větší míře nástroje architektonických soutěží, což je velká škoda. Navíc ani developerům, stavitelům neklade tuto podmínku při realizaci staveb. Město by tím mohlo zvýšit svou hodnotu, atraktivitu jak pro turisty, tak pro své občany. Již existuje několik zajímavých projektů, kde je možné ji uplatnit – již zmíněné Vítkovice.⁴³³

Ostrava se nepotýká s nedostatečnou nabídkou bydlení, avšak problémem je kvalita tohoto bydlení. Jde zejména o zajištění velikostně i vybavením na současnost

⁴²⁹ KUNC, Josef, KLUSÍČEK, Petr, et al. Percepce a lokalizace urbánních brownfields: Podobnosti a rozdíly na příkladu Brna a Ostravy. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2011, XIV, č. 1.

⁴³⁰ Mezi hlavní průmyslové rozvojové plochy Ostrava – Hrabová. Nachází se na okraji Ostravy při silniční komunikaci. Jsou zde alokovány kancelářské prostory Axis office park, dále výrobní a skladová prostory. Roku 2004 byla oceněna 1. cenou v kategorii "Zóna s největším společenským přínosem".

Průmyslová zóna letiště Ostrava (Ostrava-Mošnov). Nyní je připravena pro příchod strategického investora. Zóna se nachází v sousedství mezinárodního Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Může využít celní služby a Free zone přímo v místě. Napojení opět na rychlostní komunikace či hromadnou dopravu.

Vědecko-technologický park Ostrava, a.s. Park umístěn v areálu VŠB - Technické univerzity v Ostravě. Může nabídnout vysokou úroveň kanceláří a laboratoří.

Preferované technologie pro vstup do parku jsou: výzkumné, vývojové a projekční činnosti, zvláště vítána je spolupráce s regionálními univerzitami (biotechnologie, nanotechnologie, výroba a vývoj IT technologií, vývoj a výroba laboratorní, měřicí a zkušební techniky).

Rozvojová zóna Ostrava-Hrušov - průmyslová zóna lehkého průmyslu (lehký průmysl, sklady, drobná výroba)

Zóna lehkého průmyslu „Nad Porubkou“ – lehký průmysl

Obchodně podnikatelský areál Ostrava-Mošnov - podnikatelský inkubátor a technologické centrum

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

⁴³¹ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

⁴³² Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

⁴³³ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

standardního či nadstandardního bytového fondu.⁴³⁴ V souvislosti s množstvím volných ploch uvnitř města je možné výstavbu takto kvalitního bytového fondu zahájit zde. Nejde však pouze o zvýšení kvality bydlení, ale také kvality okolí bytové zástavby – veřejných prostranství.⁴³⁵ Město nemá vypracovanou koncepci bydlení, nejde tedy mluvit o jednotném nakládání s bytovým fondem. Vzhledem k velké finanční náročnosti, by i zde měli hrát hlavní roli soukromí investoři.⁴³⁶ Pokud nabídne současný bytový fond lákavý standard, nebude tak rozsáhlá poptávka po nové výstavbě.

Jako u většiny měst je nutné pokračovat v humanizaci sídlištní zástavby. Problémem Ostravy je však její velký rozsah, tudíž s tím spojená velká finanční náročnost. Město Ostrava se vyznačuje převahou především bytů panelového typu.⁴³⁷ Rekonstrukce sídlišť by měla být rozsáhlejší a neopírat se pouze o zlepšení zateplení či obarvení fasády.

Stejně tak jako v Evropě i v Ostravě a samozřejmě ostatních městech České republiky obyvatelstvo stárne a zvyšuje se počet obyvatel se zdravotním postižením. Na tento trend není však Ostrava připravena svou nabídkou. Je nutné vytipovat lokality pro bezbariérová bydlení, bydlení pro osoby s postižením, ale i lokality pro startovací byty, byty pro seniory, byty s asistenčními sociálními službami.⁴³⁸

Podíl zemědělské půdy na území správního obvodu Ostrava zabrané pro výstavbu rodinných domů tvoří menšinu, většinou se jedná o obchodní areály, průmyslovou či dopravní výstavbu. Zábor zemědělského a lesního půdního fondu dle schválené urbanistické koncepce je kontrolován, limitován. Při záboru se musí postupovat tak, aby byly zachovány ucelené pozemky pro zemědělskou výrobu. A opravdu odjímat tu nejnужnější plochu zemědělského půdního fondu.⁴³⁹

Velmi důležitým prvkem zvláště pro takto industriální město je rekultivace zeleně a městských parků, jež město též oživí a vyvolá pozitivní pocit z urbánního prostředí. Město se zatím zaměřuje zejména na rekultivaci, než na zřizování nových městských parků či lesů. Ve městě doposud neexistovala tradice péče o parky či sady. V současnosti je zpracován generel zeleně.⁴⁴⁰ Z územního plánu je patrné, že oproti plánu předcházejícímu již více zapojuje zeleň do struktury města. V urbanizovaných

⁴³⁴ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

⁴³⁵ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

⁴³⁶ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

⁴³⁷ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

⁴³⁸ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In. Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

⁴³⁹ Územní plán města Ostravy: Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území. In. Ostrava – oficiální portál města: územní plánování [online]. 1994. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://gisova.ostrava.cz/regulativy/regulativy_08_12_2010_ver2.pdf.

⁴⁴⁰ Integrovaný plán rozvoje: Ostrava - pól rozvoje. In: Ostrava – oficiální portál města: Strategické projekty města Ostravy [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostavy/iprm/iprm-ostava-pol-rozvoje/IPRM_Polrozvoje_final_precislovany_titulka.pdf.

částech města se však neustále vyskytuje málo zeleně. Mohlo by se zvýšit i množství odpočinkových míst.⁴⁴¹ Mezi současné strategické projekty v rámci této tematiky patří projekt „Zelená osa Vítkovic“, jejímž úkolem je výsadba izolační zeleně v ulicích ve Vítkovicích v podobě vzrostlých stromů. Tento projekt má za cíl snížení prašnosti z dopravy a průmyslu v samotném centru města.⁴⁴²

Nyní se město začalo soustředit i na vodní toky protékající městem. Přichází s projektem s mottem „Vrátit řeku lidem“. Zaměřuje se na rekultivaci vodních toků pro volnočasové aktivity – zejména řeky Ostravice.⁴⁴³

Co se týká problematiky dopravy, samozřejmě i zde se projevuje trend zvyšující se intenzity využití osobní automobilové dopravy. Město Ostrava však svou dopravní infrastrukturu, už jen pro přilákání investorů, dynamicky buduje – napojení na ostatní sídlení celky, na dálnici D1, obchvaty Ostrava – Poruba, napojení na letiště Leoše Janáčka. Palčivým problémem je však statická doprava. Parkovacích míst přibývá podstatně méně než osobních automobilů. Nedostatečná kapacita parkovišť je samozřejmě v centru a v hustě osídlených oblastech – Poruba a Jižní město. Ostrava se snaží podporovat zejména výstavbu podzemních parkovišť. Je těžké však najít investora. Nová místa pro stání vznikají především před komerčními budovami. Při revitalizaci budov v rámci města jsou projektována i parkování pro osobní automobily.⁴⁴⁴

S růstem automobilismu bojuje město zaváděním rezervovaných stání pro konkrétní registrační značku. Dále rozšiřováním parkovacích automatů. Důležitým prvkem je dostatečné množství záchytných parkovišť. V rámci záchytných parkovišť (Park and Ride) by měl fungovat naváděcí systém, signalizace obsazenosti. Záchytné parkoviště by pak měly mít pozitivní vliv na špičky ve městě v průběhu dne. V současnosti v Ostravě probíhá pilotní projekt právě naváděcích systémů s názvem „Inteligentní dopravní systémy“.

V rámci měkkých omezení automobilové dopravy se snaží rozvíjet hromadnou dopravu. Zpracovává studie na výstavbu nových tramvajových tratí. Téměř všechny části města jsou kvalitně pokryté veřejnou dopravou. Nyní je úkolem města propojit ty části, jež byly doposud nevyužívané – nově oživené brownfieldy, atd. Zajištění jejich obslužnosti je předpokladem pro realizaci dalších aktivit v těchto zónách.⁴⁴⁵

Důležitým prvkem je i budování cyklistických tras. V Ostravě nedošlo k výraznému pokroku ve výstavbě cyklistické infrastruktury, ač poptávka po cyklotrasách existuje. Začaly se realizovat pruhy na méně zatížených komunikacích. Na realizaci páteřních

⁴⁴¹ Územní plán města Ostravy: Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území. In: Ostrava – oficiální portál města: územní plánování [online]. 1994. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://gisova.ostrava.cz/regulativy/regulativy_08_12_2010_ver2.pdf.

⁴⁴² Zelená osa Vítkovic. In: Statutární město Ostrava: Oficiální portál města [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostravy/zelena-osa-vitkovic>.

⁴⁴³ Integrovaný plán rozvoje: Ostrava magnet regionu. In: Ostrava – oficiální portál města: Strategické projekty města Ostravy [online]. 2005. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostravy/iprm/iprm-ostrava-magnet-regionu/IPRM_reduk_Magnet_final_titulka.pdf.

⁴⁴⁴ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>

⁴⁴⁵ Integrovaný plán rozvoje: Ostrava - pól rozvoje. In: Ostrava – oficiální portál města: Strategické projekty města Ostravy [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostravy/iprm/iprm-ostrava-pol-rozvoje/IPRM_Polrozvoje_final_precislovany_titulka.pdf.

tras cyklistické dopravy – propojení celého města - má město v plánu získat dotační prostředky jak ze státní pokladny, tak z evropských finančních zdrojů.⁴⁴⁶

V souvislosti se snahou o snížení negativních vlivů dopravy a optimalizaci MHD vznikl projekt „Capitalising on Partner Initiatives in Mobility Management Services“. Do projektu je zapojeno 18 evropských regionů. Již se uskutečnila studijní cesta do irského města Limerick. Cílem bylo získat praktické informace o způsobu řešení dopravy ve městě, inteligentních dopravních systémech, cyklostezkách. Na základě těchto zkušeností budou vznikat akční plány.⁴⁴⁷

Aktuální vize i přes současnou ekonomickou recesi je postupně naplňována – je posilován metropolitní význam Ostravy. Město intenzivně využívá spolufinancování z externích zdrojů. Plynule dochází k humanizaci město. Vize města „Města jako magnet“ je slibná. Nové kulturní, sportovní, vzdělávací areály, technické parky, podnikatelské inkubátory, humanizace bytového fondu, rekultivace veřejných prostranství, rekultivace brownfieldů s využitím kvalitní architektury doplněnou množstvím zeleně může přeměnit Ostravu opravdu v magnet. Město se špičkovými firmami, službami, pracovní silou. „Heslo „work hard, play hard“ - tvrdě pracuj a skvěle se bav - by si měl vybavit každý, kdo slyší název města Ostrava.“⁴⁴⁸ Toť vize města. Město si opravdu neklade cíle nízko. A tak by to mělo být.

7.3. ZLÍN

Město Zlín je dalším představovaným centrem střední Moravy. Historie města spadá hluboko do středověku, kdy byl Zlín cechovním střediskem pro valašské osídlení, žijící převážně z pastevectví. Počátek přerodu v průmyslové město byl dán průmyslovou revolucí. Důležitým mezníkem v historii města se však stal rok 1894, kdy zde byla založena obuvnická firma rodiny Baťů. Díky výjimečné prosperitě této firmy a vlivu této rodiny na městský vývoj se Zlín stal moderním městským centrem, prezentující se vynikajícím urbanismem a světově uznávanou architekturou. Enormní stavitelská činnost, ve srovnání s jinými českými městy, je spjata zejména s meziválečným obdobím, se jménem Tomáše Bati – starostou města Zlína a jeho týmem městských architektů jako byl Jan Kotěra, František L. Gahura či Vladimír Karfík. Právě tito architekti vytvořili z 5 000 města aglomeraci unikátní funkcionalistické architektury.⁴⁴⁹ Město Zlín se takto stalo jedinečným příkladem průmyslového zahradního města. Po roce 1945 byly Baťovi závody zestátněny. Další rozvoj města Zlína se nesl v duchu socialistické industrializace a komplexní bytové výstavby. Byly zakládány nové výrobní areály, probíhala výstavba sídlištního typu. Po roce 1989 byly změny prostorové

⁴⁴⁶ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

⁴⁴⁷ PIMMS CAPITAL: Snížení negativních vlivů dopravy a optimalizace MHD. In: Statutární město Ostrava: Oficiální portál města [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategie-projekty-mesta-ostravy/pimms-capital-1>.

⁴⁴⁸ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostravy-2009-2015>.

⁴⁴⁹ Historie a současnost města. In: Zlín - oficiální stránky města: o městě [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/18.historie-a-soucasnost-mesta/>.

struktury města Zlína ovlivněny novými společensko-ekonomickými procesy jako je deindustrializace, spojená se vznikem opuštěných průmyslových ploch - brownfieldů, procesem komercializace či rezidenční suburbanizací v okrajových částech města a komerční suburbanizací velkoplošných prodejen.⁴⁵⁰

V současné době hlavním cílem města je opětovně navázání Zlína na baťovský odkaz, vyzdvihnout unikátní urbanistický koncept této doby, dále ho rozvíjet dle jeho základních charakteristik a novou architekturou ještě více povýšit.

Původní „baťovský“ Zlín se rozprostírá v nivě vodního toku Dřevnice, postavený v návaznosti na původní městskou zástavbu kolem současného náměstí Míru. Právě řeka Dřevnice je významnou přírodní linií vnitřního města, její břehy jsou lemované alejemi. Centrum města Zlína se skládá ze dvou oblastí, rozvojových pólů – historické jádro kolem náměstí Míru versus prostor kolem náměstí Práce s továrním komplexem. Významným prvkem celého města je přírodní osa zeleně protínající městské centrum ve směru sever – jih, propojující zalesněné komplexy lemující Poddřevnické údolí. Možnosti rozvoje této centrální oblasti jsou v opětovném otevření areálu továrny. Cílem by mělo být opět areál oživit skrze podnikatelské aktivity. Areál původní továrny má jednotný architektonický charakter na šachovnicovém půdorysu – ohraničený řekou Dřevnicí a třídou Tomáše Baťi (významným prvkem třídy jsou Morýsovy domy). V blízkosti továrny jsou situovány dělnická kolonie – Letná – první dvoupodlažní rodinné domy se zahradou bez plotů dle jednotného konceptu navržené pro zaměstnance obuvnické firmy. Další obytné čtvrtě dle stejného konceptu byly realizovány na území Zádlešná, Podvesná, Díly či Lesní čtvrť. Díky promyšleným regulačním plánům vzniklo lineární funkcionalistické město s jasným zónováním, s individuálním bydlením bez oplocení, propojené s krajinnou zelení. Bohužel postupným vývojem došlo ke konfliktům zástavby s trasováním dopravních tepen.

Východní část města navazující na centrum je ovlivněna urbanizačním procesem, zejména výstavbou multifunkčních domů – území Kvítková. Nejvýchodnější části města jsou zastavěny panelovou výstavbou – Bartošova čtvrť, Kúty. Významným záměrem je návrh vybudování lokálního centra komerčních aktivit v prostoru mezi Dřevnicí a Třídou T. Baťi. Územní plán navrhuje doplnit zástavbu v prolukách. V rámci jakékoliv zástavby územní plán apeluje na respektování tzv. zelených klínů – prostor pasek.

Původní obce si zachovaly svůj charakter, svou identitu. Avšak jejich lokální centra jsou nedostatečně vybavena, neplní funkci plnohodnotného společenského prostoru. Zejména obec Mladcová je navržena jako jeden z rozvojových prostorů.

V poslední době jsou značné tlaky na plochy pro rozvoj bydlení na jižních svazích Poddřevnického údolí. Na mnoha místech dochází ke konfliktům mezi přírodním a urbánním prostředím.⁴⁵¹

⁴⁵⁰ Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020: Analytická část. In: Zlín - oficiální stránky města: strategický rozvoj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/95486.dokumenty-ke-stazeni/>.

⁴⁵¹ Integrovaný plán rozvoje města Zlína: Společensko-kulturní a vzdělávací centrum Zlín. In: Zlín - oficiální stránky města: projekty města [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/91898.dokument-ijpm-v-puvodnim-zneni/>.

Prioritně městský rozvoj by měl respektovat zejména urbanistické hodnoty struktury lineárního zahradního města, respektovat baťovský urbanismus a zachovat cennou architektonickou zástavbu této doby – kompoziční osu podél třídy Tomáše Bati zakončenou výškovou dominantou administrativní budovy číslo 21.⁴⁵² Zajištěním památkové ochrany cenným stavbám by mělo vést k minimalizaci negativních zásahů do fyzické podoby tradiční architektury, včetně jejího okolí.

Další silnou stránkou města je množství zelených ploch. Město Zlín se řadí k městům s nejvyšším podílem lesa. Proto je chápáno jako žádoucí zachovat vysoký podíl těchto lesních ploch.⁴⁵³ Územní plán věnuje krajinnému prostředí značnou pozornost. Zejména apeluje na propojení krajinné a městské zeleně. Dále určuje přísnou ochranu tzv. zelených klínů (lokality Baba, Ostrá Horka, Nivy Vršava, Přílucký hřbet a Pančava) a zelených teras na jižních svazích uplatňujících se v obrazu města. Chrání a rozšiřuje městské parky. K rozšíření těchto ploch by mělo dojít i za účelem jejich izolační funkce – podél výrobních ploch, železnice. Územní plán dále navrhuje dotvoření doprovodné zeleně podél vodních toků. Fenoménem města jsou pozemky soukromých zahrad rodinných domů či vil, jež nejsou nijak vymezeny. Jsou součástí dalšího využití – veřejných ploch. Prioritním cílem je oživit a dále posilovat tento jedinečný obraz zahradního města. Zeleň je základ kompoziční struktury města.⁴⁵⁴

Dědictvím deindustrializace jsou brownfieldy. Jejich nové využití je tradičně spojeno s celou řadou překážek. Aktivní přístup v řešení této problematiky by mělo město ve spolupráci s dalšími možnými subjekty zaujmout zejména v případě chátrajícího Baťova areálu a Filmového areálu. Územní plán vytváří předpoklady pro polyfunkční využívání tohoto území. Regeneraci si však zaslouží i náměstí T. G. Masaryka - Gahurův prospekt⁴⁵⁵.

Dalšími rozvojovými aktivitami města je dobudování lokálních center, v oblastech vysoké koncentrace obyvatelstva, v prostorech bývalých náměstí či návsi (Malenovice, Štípy, Jižní svahy atd.) U současných centrálních ploch by mělo dojít k intenzifikaci jejich využití.⁴⁵⁶ Plochy občanského vybavení by měly být vyrovnaně rozšiřovány po celém městě s cílem minimalizovat vnitroměstský pohyb obyvatel. Plochy velkoplošných nákupních center by měly být do budoucna spíše stabilizovány než rozšiřovány. Avšak územní plán akceptuje rozšíření současných obchodních center. Rozvojové plochy v rámci výroby jsou směřovány do průmyslové zóny Holešov.⁴⁵⁷ V tomto území je významná průmyslová oblast, která má volné plochy pro investory. Strategickým cílem Zlína je přeměna průmyslového města na město inovací a služeb.

⁴⁵² Územní plán Zlína. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

⁴⁵³ Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020: Analytická část. In: Zlín - oficiální stránky města: strategický rozvoj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/95486.dokumenty-ke-stazeni/>.

⁴⁵⁴ Územní plán Zlína. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

⁴⁵⁵ Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020: Analytická část. In: Zlín - oficiální stránky města: strategický rozvoj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/95486.dokumenty-ke-stazeni/>.

⁴⁵⁶ Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020: Analytická část. In: Zlín - oficiální stránky města: strategický rozvoj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/95486.dokumenty-ke-stazeni/>.

⁴⁵⁷ Územní plán Zlína. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

Návrh územního plánu rozvíjí spíše smíšené výrobní plochy v Podřevnickém údolí, podél hlavních dopravních tahů. V okrajových částech města jsou pro tuto funkci vymezena bývalá zemědělská střediska.

V rámci města jsou rozvojové plochy bydlení navrženy s cílem intenzifikace zástavby a dále v Malenovicích. Další plochy jsou navrženy zejména západním směrem od centra. Ve všech nově vznikajících lokalitách bydlení je nutná návaznost na stávající bytovou zástavbu. Expanze bydlení do krajiny je již v rámci suburbanizace omezována na území Jaroslavických a Zlínských pasek, kde by se měly lépe stanovit podmínky pro ochranu přírodních hodnot.

Jako hlavní rozvojové lokality sportovně-rekreačního charakteru jsou územním plánem navrženy zóny Fryštácké údolí, Mladcová a Malenice. Dále cílem je vybudování lyžařského areálu Růmy, pro agroturistiku je navrženo území v místních částech Jaroslavice, Lhotka a Luřkovice. Dále je plánováno rozšíření ploch pro současné golfové hřiště.⁴⁵⁸ Celá trasa břehu řeky Dřevnice by měla být využita pro zklidněnou dopravu – pro chodce a cyklisty.⁴⁵⁹

V rámci dopravy je kladen důraz na připojení města na „pravobřežní“ komunikace R55 a kapacitní komunikace R49, která vytvoří obchvat kolem jádra města. Řešení kapacitní komunikace má umožnit rovnoměrné rozložení dopravy ve městě. V rámci veřejné dopravy ke změnám bude docházet postupně dle rozšiřování bytové zástavby. Územní plán navrhuje plochu pro nový terminál železniční a autobusové dopravy v prostoru nádraží Zlín – střed.

S nárůstem automobilové dopravy je spojen rostoucí nedostatek parkovacích ploch především v centru města, sídlištích a v zástavbě baťovských domků. Problém je řešen návrhem parkovacích domů, podzemních garáží. U komerčních center je navržen systém záchytných parkovišť Park and Ride.⁴⁶⁰

Město je i v dnešní době schopno nabídnout obyvatelům příjemné městské prostředí. Nejvíce očekávané je oživení východní části továrního areálu. Majetková problematika je zde značně komplikovaná. Doposud neexistuje shoda mezi značným počtem majitelů objektů a pozemků. V současné době město zpracovává regulační plán městského centra, zahrnující i tento areál. Dané regulativy poté nastíní nový rozvoj území, konverzi továrních budov. Dále navrhnou ochranu jedinečného zlínského urbanismu a konstruktivistické architektury. Většina budov se nachází ve špatném technickém stavu. Finanční náročnost je značná. Investoři se jako ve všech případech brání náročným rekonstrukcím. Investorům na druhou stranu mohou chybět motivující nabídky, jež by mělo iniciovat město. Přesto jsou povolna některé významné objekty ve městě rekonstruovány, adaptovány pro nové účely - objekt Malé scény, konverze tovární budovy č. 23 na podnikatelský inkubátor nebo rekonstrukce Karfíkovy budovy č. 21 pro potřeby krajského a finančního úřadu. Dále probíhají obnovy baťovských domků i objektů hromadného bydlení, jež jsou dnes z větší části v soukromém vlastnictví.

⁴⁵⁸ Územní plán Zlína: textová část odůvodnění územního plánu. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

⁴⁵⁹ Územní plán Zlína. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

⁴⁶⁰ Územní plán Zlína: textová část odůvodnění územního plánu. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

Pozemky kolem domků jsou ale stále ve vlastnictví města. Zahrádky musejí být i dnes odděleny pouze nízkými živými ploty. I dnes tyto čtvrtě mají své kouzlo, což je potvrzeno zájmem o toto bydlení.⁴⁶¹

7.4. HRADEC KRÁLOVÉ

Hradec Králové je přirozeným spádovým střediskem severovýchodních Čech. Jeho kořeny spadají hluboko do středověku. V 18. století bylo město přestavěno na vojenskou pevnost. Z dnešního urbanistického hlediska je pro město zásadnější jeho vývoj ve 20. století, kdy byl realizován územní plán Josefa Gočára z let 1926–1928. Zejména na pravém břehu Labe byly vybudovány urbanistické soubory s vynikajícími stavbami předních českých architektů. Město bylo v této době natolik věhlasné a tak často navštěvované tehdejší politickou reprezentací, že mu byl přisouzen název „Salon republiky“. Ve srovnání s jinými městy socialismus ve velké míře městské prostředí Hradce Králové nepoznamenal. Dochoval se zde odkaz předválečného urbanismu. I přesto lze zaznamenat úpadek – zvláště co se týká hromadné bytové výstavby. Monotónní panelové sídlištní soubory značně kontrastují s tradičním obrazem města. V posledních letech 20. století se však Hradec Králové opět snaží co největší měrou navázat na urbanistické kořeny z meziválečného období a opět dostát své ztracené pověsti. Důkazem tohoto úsilí je řada ocenění v nejrůznějších architektonických soutěžích.

Historické jádro města Hradce Králové je prohlášeno městskou památkovou rezervací. Prostorové uspořádání Hradce Králové je do značné míry ovlivněno obdobím, kdy bylo přestavěno na vojenskou pevnost. Stopa klasicistní pevnosti zůstala v půdorysu města natrvalo. Dále urbanisticko-koncepční řešení města je dáno již zmíněným plánem Josefa Gočára. Tato koncepce je dodnes obdivována řadou odborníků. Město se může z této doby pochlubit řadou budov jak od architekta Josefa Gočára tak Jana Kotěry.⁴⁶² I doposud platný územní plán či návrh nového územního plánu⁴⁶³ města Hradce Králové respektuje a navazuje na tuto urbanistickou koncepci Josefa Gočára s radiálně okružním dopravním systémem. Pro Hradec Králové je charakteristické dominantní postavení historického jádra a již zmíněný okružní dopravní systém. Nový návrh územního plánu se zavazuje chránit toto dominantní postavení a prostorovou skladbu městské památkové rezervace. Zejména se snaží zamezit vyliďňování městského jádra.⁴⁶⁴ Pouze I. a II. nadzemní podlaží může být využito pro jinou funkci než bydlení.⁴⁶⁵ Koncentruje se v rámci vnitřního města na oživení osy mezi nádražím a historickým jádrem.

⁴⁶¹ NOVÁ, Dagmar. Zlín – funkcionalistické město v zahradách. In: Zahrada - park - krajina [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.zahrada-park-krajina.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=101:zlin-funkcionalisticke-msto-v-zahradach-&catid=65:042009&Itemid=138.

⁴⁶² Profil města Hradec Králové. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/2032>.

⁴⁶³ Současný plán platný do roku 2015 od roku 2015 nový územní plán. Na základě soutěže zvítězil Vítězný návrh Ideový návrh nového územního plánu Hradce Králové. Platný do roku 2050.

Hradec Králové: oficiální stránky statutárního města [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad>.

⁴⁶⁴ Zadáání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/4042>

⁴⁶⁵ Územní plán města Hradec Králové. In: Hradec Králové: územní plán města Hradce Králové [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad/uzemni-plan>.

Upřednostňuje intenzivní využití městského prostoru před extenzivním rozvojem města do krajiny. Svými regulativy se snaží maximálně omezit suburbanizaci. V rámci intenzivního využití současného městského prostoru navrhuje funkční a prostorovou transformaci brownfieldů⁴⁶⁶: skladištní oblast, areál ČKD, areál bývalé Tesly, areál ZVU, areál letiště, bývalá koželužna v části Kuklen, výrobní areály též ve stejné části Kuklen a areály severně od ulice Říční.⁴⁶⁷ Jejich transformací lze řešit nedostatečnou nabídku nového bydlení a udržet přiměřenou velikost města. V rámci problematiky bydlení Hradec Králové bojuje s dědictvím panelových domů. Zásadním problémem zde je rozlehlost této formy bydlení.⁴⁶⁸

Návrh přichází s požadavkem prolomit bariéry města, zejména jde o areály poblíž železničních tratí v severní, severovýchodní a severozápadní části města.

Apeluje na polyfunkčnost městského prostoru – vyváženost bydlení s ostatními funkcemi. Též vytváří polycentrické město. Jednotlivé městské části trpí absencí center a nedostatečnou vybaveností. Plán se snaží posílit přirozená lokální centra, po případě vybudovat nová veřejná prostranství (Kukleny, Plačice, Svobodné Dvory) a doplnit jednotlivé chybějící funkce v území, doplnit plochy zeleně.⁴⁶⁹

V návrhu jsou také zakresleny nové výškové dominanty města Hradce Králové. První výšková dominanta má být umístěna na konci Benešovy třídy. Další dominantou by měla být řídicí věž letiště. A poslední výšková budova je navržena v Kuklenách, v lokalitě Nová Zelená.⁴⁷⁰

Zvýšenou pozornost jak současný územní plán, tak návrh nového územního plánu věnuje zeleni.⁴⁷¹ Hradec Králové je znám svými rozsáhlými a udržovanými plochami zeleně. Město disponuje rozsáhlými parkovými plochami a uličními stromořadími. Městská zeleň plynule navazuje na příměstskou zeleň. Plošnou výměrou zeleně na obyvatele se řadí toto město na jedno z předních pozic mezi českými městy. Dále na území města se nachází chráněný přírodní park Orlice – rozsáhlý lesní komplex sahající k samotnému městu. Plány tyto prvky zohledňují a do značné míry rozvíjejí – rozvíjejí plochy krátkodobého odpočinku a relaxace.⁴⁷² Mělo by dojít k revitalizaci parků v centrální části města (Sukovy sady), dále k vybudování nového parku Skleněnka ve vnitrobloku mezi ulicemi Karla IV. a Hořickou.⁴⁷³ Ke značnému rozvoji zelených pásů by mělo dojít podél vodních toků. Rozvíjeny by měly být plochy zeleně

⁴⁶⁶ Zadáání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/4042>.

⁴⁶⁷ Územní plán města Hradce Králové. In: Hradec Králové: územní plán města Hradce Králové [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad/uzemni-plan>.

⁴⁶⁸ Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad/sp-dokument>.

⁴⁶⁹ Zadáání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/4042>.

⁴⁷⁰ Nástupci Gočára připravují nový územní plán pro Hradec. In: Hradec Králové city [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hkciry.cz/2011/10/29/nastupci-gocara-pripravuji-novy-uzemni-plan-pro-hradec/>.

⁴⁷¹ Zadáání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/4042>.

⁴⁷² Profil města Hradce Králové. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/2032>.

⁴⁷³ Beseda projektantů nového územního plánu s komisemi místních samospráv. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/4402>.

v severozápadním sektoru města jako protiváha rozsáhlých zelených ploch na jihovýchodě.⁴⁷⁴

Hlavními rozvojovými územími v rámci bydlení se staly Kukleny, do této doby stojící na periférii zájmu. Nyní v rámci budoucího záměru se má z Kuklen stát atraktivní místo pro život. Právě v této městské části má vzniknout nová bytová čtvrť, napojená na novou komunikační trasu. Doposud se toto území potýkalo s nežádoucí skladbou zástavby, zejména s nekontrolovatelným růstem velkoskladů, provozoven či areálů stavebních firem.⁴⁷⁵

Hlavní proudy nového rozvoje mají směřovat k letišti, na Prahu k dálnici D11, na jihozápad. Dále by mělo dojít k zastavění proluk v centru města a na sídlištích.⁴⁷⁶

Zastavitelná území pro bydlení jsou nyní vymezeny jak v Kuklenách, tak v lokalitách Moravské Předměstí, v Třebši, na Plachtě.

Obslužné funkce v rámci vnitřního města by měly rozvíjet zejména v lokalitách – Gočárův okruh, Pražské předměstí, v ose nádraží a historické jádro.⁴⁷⁷

Rozsáhlé areály komerční občanské vybavenosti se navrhnou ve vazbě na III. okruh a podél pardubické radiály.

Zařízení výroby a skladování jsou soustředěny do velkých areálů v Plotištích, Kuklenách a na Slezském Předměstí.⁴⁷⁸

V rámci budoucího rozvoje města je palčivou otázkou řešení regionální sídelní aglomerace – Hradec Králové – Pardubice. Jak co nejlépe koncepčně využít této situace k rozvoji města – k příchodu investorů v oblasti bydlení, výroby a služeb.⁴⁷⁹

Ideový návrh v rámci problematiky dopravy sleduje rozšíření radiálně okružního systému města. Tento systém by měl být doplněn o III. komunikační okruh, s dalšími vnějšími tangentami. Návrh tak utváří ucelený dopravní systém, kdy dochází k odlehčení současného II. městského okruhu.⁴⁸⁰

Dále navrhuje trasování Severní tangenty a Jižní spojky. Právě tyto dopravní trasy mají definitivně odklonit tranzitní dopravu z Gočárova okruhu.⁴⁸¹ Jak ideový návrh, tak současný územní plán počítá s dobudováním dálnice D11 a rychlostní komunikace R35.

V rámci celého města je snaha o zatraktivnění hromadné dopravy a cyklistické dopravy. Jak současný, tak budoucí územní plán rozšiřuje trasy cyklistické dopravy.⁴⁸² Pro podporu dalšího budování cyklistických komunikací je k dispozici řada koncepčních

⁴⁷⁴ Zadání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/4042>.

⁴⁷⁵ Návrh nového územního plánu budoucího Hradce se pomalu rýsuje. In: Hradec Králové city [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hkciry.cz/2012/02/16/navrh-uzemniho-planu-budouciho-hradce-se-pomalu-rysuje/>.

⁴⁷⁶ Nástupci Gočára připravují nový územní plán pro Hradec. In: Hradec Králové city [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hkciry.cz/2011/10/29/nastupci-gocara-pripravuji-novy-uzemni-plan-pro-hradec/>.

⁴⁷⁷ Územní plán města Hradec Králové. In: Hradec Králové: územní plán města Hradce Králové [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad/uzemni-plan>.

⁴⁷⁸ Ideový návrh územního plánu Hradce Králové - 2010. In: UrbaPlan projektový ateliér: Urbanismus a územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.urbaPlan.cz/cs/o-firme/urbanismus-a-uzemni-planovani/>

⁴⁷⁹ Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad/sp-dokument>.

⁴⁸⁰ Návrh nového územního plánu budoucího Hradce se pomalu rýsuje. In: Hradec Králové city [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hkciry.cz/2012/02/16/navrh-uzemniho-planu-budouciho-hradce-se-pomalu-rysuje/>.

⁴⁸¹ Nástupci Gočára připravují nový územní plán pro Hradec. In: Hradec Králové city [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hkciry.cz/2011/10/29/nastupci-gocara-pripravuji-novy-uzemni-plan-pro-hradec/>.

⁴⁸² Zadání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/4042>.

materiálů. Realizace navržených tras je do velké míry závislá na finanční podpoře ku příkladu z Evropské unie. Organizace cyklistické dopravy přímo navazuje na radiálně okružní dopravní systém města, po celé délce je doplněn o cyklistickou stezku. Vlastní síť cyklistických komunikací je tvořena převážně společnými stezkami pro chodce.⁴⁸³

Dále oba plány rozvíjejí trasy veřejné dopravy. Strategický plán hodnotí úroveň hromadné dopravy již v současné době jako nadprůměrný.⁴⁸⁴ Ideový návrh přichází s myšlenkou tram – train dopravy, jež umožňuje kolejovým vozidlům přejíždět z železniční na tramvajovou trať.

Cílem je zlepšení nejen dopravní situace ve městě, ale i zintenzivnění propojení Hradce s Pardubicemi a dalšími městy.⁴⁸⁵ Nedostatečně je ve městě řešena doprava v klidu. Z obecného hlediska je nutné zejména u novostaveb sledovat kompletní zajištění potřebného počtu parkovacích stání. Nedostatek prostoru a snaha chránit plochy zeleně vede k hledání řešení v objektech hromadného parkování, popř. pod terénem.⁴⁸⁶

Vize města Hradce Králové je v roce 2020 být dynamicky rozvíjející se udržované město s harmonicky utvářeným urbanistickým řešením. Město navazující na tradici „Salonu republiky“. Město otevřené moderní architektuře.⁴⁸⁷ Nový územní plán tuto vizi dokládá a předurčuje.

7.5. KARLOVY VARY

Vznik i vývoj krajského města Karlovy Vary je spjat s teplými minerálními prameny, s lázeňstvím. Právě lázeňství ovlivnilo celkové dějiny tohoto města, ekonomiku, urbanismus, architekturu, komplexně ducha města. První zástavba vznikla kolem Vřídla. S rozvojem lázeňství vznikaly kolonády – Mlýnská, Císařská, řada lázeňských domů, ubytovacích zařízení a dalších účelových staveb. Renomé významného lázeňského střediska přetrvává do současnosti. Karlovy Vary jsou největším lázeňským městem České republiky a po Teplicích jedno z nejstarších měst tohoto zaměření. Po hlavním městě Praze jsou právě Karlovy Vary nejnavštěvovanějším místem u nás.⁴⁸⁸

Vnitřní část města Karlovy Vary neboli vnitřní lázeňské město (pro tuto část jsou stanoveny zásady pro ochranu přírodních léčivých zdrojů a lázeňského prostředí) je charakteristické pro množství lázeňských domů, ubytovacích zařízení. Dominantou tohoto území je hotel Thermal a ústředním bodem poté vřídelní kolonáda. Stavební rozvoj je zde zcela omezený. Jsou zde prováděny vesměs pouze rekonstrukce bytového fondu, zástavby vnitřních částí blokové výstavby či proluk. Zástavba je doplněna o charakteristickou lázeňskou architekturu – kolonády, vřídla, fontány, kašny, parky,

⁴⁸³ Profil města Hradec Králové. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/2032>.

⁴⁸⁴ Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/sp-dokument>.

⁴⁸⁵ Zadání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/4042>.

⁴⁸⁶ Profil města Hradec Králové. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/2032>.

⁴⁸⁷ Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/sp-dokument>.

⁴⁸⁸ Integrovaný plán rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=232>.

přiléhající lázeňské lesy. Vzhled vnitřního města je dotvořen protínajícím vodním tokem Teplá. Na lázeňskou část a její typickou architekturu plynule navazuje obchodně správní centrum města - společně tvoří památkovou zónu.

Vysoký podíl obyvatel je soustředěn v katastrálním území Rybáře, kde se nachází i vysoké zastoupení panelové zástavby ze 70. let. Podél hlavních komunikačních tras v tomto území jsou koncentrována nákupní střediska s parkovacími plochami. Výrazné zastoupení panelové zástavby se dále vyskytuje v katastrálním území Drahonice či Stará Role. V současnosti dochází k humanizaci panelových sídlišť - obarvování fasády, zateplování, zlepšení technických podmínek panelových domů. V ostatních částech města dominuje zástavba rodinných domů či bytových domů. Možnosti rozvoje bytové výstavby je na území jako Stará Role, Rybáře, Drahonice Hůrky, Olšová Vrata, Sedlec. Průmyslové zóny a skladové areály nalezneme na katastrálním území Rosnice či Bohatice. Nová průmyslová zóna pro provozy lehkého průmyslu má vzniknout na území Tašovice – Dvory. Smíšeným územím je městská část Stará Role, kde se nachází velké množství drobných provozoven. Mezi největší podniky zde patří porcelán Moritz Zdekauer, a.s.. Dále velké průmyslové podniky nalezneme na území městské části Droby - sklářská manufaktura Moser a.s., porcelánka G-Benedikt Karlovy Vary a.s. Dále jsou zde alokována velká nákupní centra. Lze očekávat další komercializaci této městské části.

Město Karlovy Vary především dbá o zachování svého lázeňského charakteru. Kultivace města je prováděna prostřednictvím péče o architekturu, obnovu parkových ploch a dalších veřejných prostranství - regenerace památkové zóny.⁴⁸⁹ V posledních letech prošla řada budov v lázeňském městě masivní obnovou. I v současnosti se město soustředí na obnovu lázeňských budov.⁴⁹⁰ Ku příkladu z rekonstruovaných Císařských lázní – Lázně I. by mělo vzniknout lázeňské infocentrum, prostor pro konání kulturních akcí. Dalším takovýmto projektem je regenerace komplexu Alžbětiniých lázní, jež bude využíváný pro léčebné účely. Lázeňská města se musí prezentovat příjemných okolím městského prostředí. V rámci města je prováděna neustálá obnova parků a dalších prvků spojených s funkcí města - fontánky, bazénky, pítka, lavičky a podobný městský mobiliář. Dle územního i strategického plánu by mělo docházet k postupnému rozšiřování zeleně v rámci města. Specifikem města jsou lázeňské lesy. Nelze však finanční zdroje směřovat pouze do historického jádra – do regenerace památkové zóny.⁴⁹¹ Cílem je i lepší využití okolní přírody – rozšířit infrastrukturu trávení volného času.⁴⁹² V lázeňských lesích se nachází kolem 130 promenádních cest a stezek, několik desítek lesních chat a altánů, laviček a dalších zařízení sloužících návštěvníkům lesů. Kromě toho je zde rozmístěna řada historicky cenných památek - křížů, obelisků, pamětních desek a kaplí. Lázeňské lesy prošly úpravou vycházkových tras, obnova pokračuje i dnes. Dále se řeší rekultivace břehů vodního toku Ohře, kde by měla vzniknout vycházková zóna. Podél řeky Ohře se plánuje též vybudování sítě

⁴⁸⁹ Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=222>.

⁴⁹⁰ KOUBEK, Pavel, JELÍNEK, Jaroslav. Rozvoj vybraných statutárních měst: Jihlava, Karlovy Vary a Mladá Boleslav. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV, 1/2011, 26 - 35 s. ISSN 1212-0855.

⁴⁹¹ Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=222>.

⁴⁹² Integrovaný plán rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=232>.

cyklostezek. Vůbec řeka Ohře je jednou z nejpreferovanějších rozvojových ploch města – má zde vzniknout poměrně kontroverzní návrh nového městského centra v oblasti bývalého Dolního nádraží. Multifunkční prostor s kanceláři, multikinem, obchodní pasáží, restauracemi, vzdělávacím centrem, kongresovým sálem, knihovnou, atd.

Příjemné okolní městské prostředí s rozsáhlou nabídkou volnočasových aktivit patří v současnosti mezi významné faktory budoucího rozvoje lázní. V současnosti jsou k dispozici v Karlových Varech – golfová hřiště, sportovní střelnice, bazény v Alžbětíných lázních a hotelu Thermal, tenisové kurty, multifunkční sportovní zařízení, rekreační jízdy na koních, v zimních měsících ledová plocha, zimní stadion. Mezi velké projekty města patří centrum zábavy a volného času, jež by mělo vzniknout v bývalém areálu vodárny v Tuhnicích. Dalším rozsáhlým projektem je nový lázeňský areál Jih - centrum pro rekreační sport a zábavu – k dispozici zde bude bowling, squash, golf, fitness, dojde k rozvoji zeleně či vybudování stezek pro pěší atd. Dále má dojít k modernizaci dostihového závodiště. Při tomto projektu zde má vzniknout ještě hotelové zařízení s restaurací a parkingem. Dále revitalizací má projít území Svätý Urban a jeho okolí v lokalitě Rybáře. Zejména jde o revitalizaci parku kolem zříceniny sv. Urbana s přílehlou vyhlídkovou terasou, o doplnění zeleně a plochy pro sportovní aktivity. Rozvíjen má být i sportovní areál Rolava – kde má vzniknout velký počet hřišť, vodní atrakce, nové plochy zeleně, bazén, hotel, kemp, restaurace, otevřená kulturní scéna.

Dále jako jedno z mála měst Karlovy Vary disponují kapacitami pro kongresovou turistiku. V současnosti jsou zde k dispozici dvě kongresová centra - Pupp a hotel Thermal. Tato centra se ovšem blíží svým kapacitním limitům, bylo by proto vhodné vystavět nové kongresové centrum. Tento projekt je plánovaný v Tuhnicích.

Dalším specifikem města Karlovy Vary jsou zákonem chráněná území před zástavbou - plochy ložisek kaolinu. Zásoby hnědého uhlí v severních částech města byla dlouhou dobu překážkou pro rozvoj. Tato rozsáhlá území doposud nejsou využívána a některá ani využitelná - z důvodu blokáce kvůli ložiskům kaolinu na tomto území. Ochrana ložisek kaolinu je nadále bariérou využití území (Jáchymovská, Rosnice – Čankov, Sedlec, Jenišov). V rámci územního rozvoje je nutné pamatovat ještě na ochranu CHKO Slavkovský les. Důležité ze strany politické reprezentace města je zamezit rozptylu zástavby do krajiny. Aktivity investorů by měly být soustředěny do rozvojových území určených územním plánem. A to platí jak u výstavby bytového fondu, tak zejména obchodních center.⁴⁹³

Výše zmíněné změny, možná vize lázeňského města je jeden úhel pohledu, jak město představit. Fenomémem Karlových Varů je zejména výstavba bytů nadstandardní kvality. Výstavba je realizována především zahraničním developerským sektorem, z investičních zdrojů občanů Ruské federace.⁴⁹⁴ Avšak výsledkem stavebního boomu

⁴⁹³ Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=222>.

⁴⁹⁴ Ruský investor plánuje stavbu věžáku v karlovarské čtvrti Doubí. Pracovníci magistrátu na podnět rozložených obyvatel zjistili, že kácením stromů na budoucím staveništi došlo k porušení zákona o ochraně přírody a krajiny. Tři bytové domy mají vyrůst na úkor zeleně v ulicích nad Vřídelní kolonádou. Petici proti tomu podepsalo přes 1500 lidí. Karlovarští radní zadrželi několik sporných staveb ve městě. In: IDnes.cz: Karlovy Vary [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://vary.idnes.cz/karlovarsti-radni-zatrhli-nekolik-spornych-staveb-ve-meste-pq7-/vary-zpravy.aspx?c=A101227_114645_vary-zpravy_sougarazovy_dum.

iniciovaného právě ze zdrojů těchto investorů, započatého v první dekádě 21. století, je řada prázdných rezidencí.⁴⁹⁵ Nelze si nevšimnout při procházce městem visících inzerátů v azbuce. Hlavním jevem v rámci územního plánování jsou změny funkčního využití, změny rozšiřující zastavitelné plochy, nejčastěji motivované ekonomickými zájmy. V případě tak častých změn územního plánu, jako je to právě u města Karlovy Vary, je nutné se poté zamyslet nad tím, zda územní plán plní svou funkci - zda jde o stabilní a určující nástroj udržitelného rozvoje města.⁴⁹⁶ Právě díky změnám v územním plánu, machinacím s pozemky si město již po několikáté vysloužilo anticenu v soutěži o ochotě úřadů poskytovat údaje o svém rozhodování.⁴⁹⁷

Politická reprezentace města by se vůbec měla zamyslet nad tím, zda Karlovy Vary jsou přitažlivé město i z pohledu jejich občanů. Politická reprezentace města se pružně přizpůsobuje developerům a investorům, nikoli veřejnému zájmu, svým obyvatelům. Integrovaný plán rozvoje města Karlovy Vary tento cíl sice vyzdvihuje, ale je realizován? Je zřejmé, že v rámci památkové zóny dochází k její regeneraci. I když jak bylo zmíněno, některé projekty jsou sporné. V rámci urbanistické struktury města je nutné vytvořit provázanost centra s okolními částmi města, kompaktně fungující městský celek – odstranit rozpor mezi městským centrem a jeho předměstími.⁴⁹⁸

V současnosti se karlovarští radní snaží vybrat specialistu, jenž by řádně vymezil pravidla ve výstavbě města. Cílem tohoto kroku je do budoucna zabránit výstavbě kontroverzních staveb.⁴⁹⁹ Proč tak náhlá změna? Město Karlovy Vary se uchází o vstup do UNESCO. Měštití radní by rády tuto koncepci schválili do doby, než začne platit nový územní plán (v nejbližší době bude veřejnosti k dispozici koncept nového územního plánu), což bude nejdříve příští rok.⁵⁰⁰

⁴⁹⁵ Například projekt, který se jmenuje Rýnský dvůr Při procházce Karlovými Vary jsou nápadné rezidence, které zejí prázdnou. Jde například o objekty na Zámecké kolonádě, v Mariánskolázeňské ulici, u Galerie umění a jinde. Ruští podnikatelé mění tvář Varů. Staví luxusní byty, sruby i celé vesnice. In: IDnes.cz: Bydlení [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://bydleni.idnes.cz/rusti-podnikatele-meni-tvar-varu-stavi-luxusni-byty-srby-i-cele-vesnice-114-/stavba.aspx?c=A091115_125841_stavba_web.

⁴⁹⁶ KOUBEK, Pavel, JELÍNEK, Jaroslav. Rozvoj vybraných statutárních měst: Jihlava, Karlovy Vary a Mladá Boleslav. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV, 1/2011, 26 - 35 s. ISSN 1212-0855.

⁴⁹⁷ Karlovy Vary dostaly potřebu anticenu, nyní za machinace s pozemky. In: IDnes.cz: Zprávy [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/karlovy-vary-dostaly-potre-ti-anticenu-nyni-za-machinace-s-pozemky-1dg-/domaci.aspx?c=A090929_154902_domaci_lpo.

⁴⁹⁸ Integrovaný plán rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=232>.

⁴⁹⁹ Jde o vilu Adler, parkovací dům v Libušině ulici, rezidence Vyhlička nebo Královská vyhlídka. Karlovy Vary hledají odborníka, který zabráni kontroverzním stavbám. In: IDnes.cz: Karlovy Vary a kraj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://vary.idnes.cz/karlovarsti-radni-chteji-zabranit-kontroverznim-stavbam-hledaji-odbornika-1by-/vary-zpravy.aspx?c=A120209_121617_vary-zpravy_sou.

⁵⁰⁰ Karlovy Vary hledají odborníka, který zabráni kontroverzním stavbám. In: IDnes.cz: Karlovy Vary a kraj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://vary.idnes.cz/karlovarsti-radni-chteji-zabranit-kontroverznim-stavbam-hledaji-odbornika-1by-/vary-zpravy.aspx?c=A120209_121617_vary-zpravy_sou.

7.6. ČESKÝ KRUMLOV

Město Český Krumlov je světoznámé díky svému dochovanému vzhledu středověkého města. Český Krumlov dává jasnou představu o podobě středověkého urbanismu a architektuře dané doby. Již od roku 1992 je město zařazeno na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Osídlení se ve středověku koncentrovalo kolem krumlovského hradu a poté v samotném městě v blízkosti současného náměstí. Největšího rozkvětu město dosáhlo za panování rodu Rožmberků. Stavěly se honosné měšťanské domy. Rozvíjela se řemesla a obchod. Po vymření rodu Rožmberků obnovilo město svůj význam až v 18. století za vlády Schwarzenberků, kdy se Český Krumlov opět stal sídelním městem. Poté co město v 19. století pozbylo svého významu šlechtické rezidence ve srovnání s ostatními českými městy v rámci rozvojových aktivit bylo značně upozaděno. Toto se však městu stalo výhodou. Ubránilo se změny v průmyslové centrum. Svůj renesančně-barokní vzhled si město dochovalo dodnes. A to i díky tomu, že i ve 20. století díky poloze v blízkosti rakouských hranic, nebyla pozornost státu příliš zaměřena do tohoto regionu. Město neprocházelo výraznými stavebními úpravami. Po roce 1989 se z „šedého“ města za pomoci nákladných finančních investic do oprav památek stalo jedno z nejhezčích měst České republiky.⁵⁰¹

Historický vývoj zastavění vedl k přirozenému členění na jádro (zámek, Latrán, Vnitřní Město) a předměstí, která se postupně během doby transformovala ve vnitroměstské čtvrtě (Plešivec, Špičák, Vyšehrad, Nádražní předměstí, Horní Brána). S rozvojem zastavěného území dochází k propojení i dalších sídelních struktur. Městské části jako Slupenec a Vyšný s rozvolněnou krajinou si zachovaly odloučenost od kompaktního města.

Historické jádro Českého Krumlova je vymezeno hranicí městské památkové rezervace. Z architektonicko-urbanistického hlediska se v maximální míře na území Latránu, Vnitřního města a Horního Plešivce dochovala původní struktura uliční sítě středověkého města. Ústředním bodem této části města je zámecký komplex. Mnohost dochovaných kulturních památek v rámci historického města je neobvyklá⁵⁰² (300 památkově chráněných objektů v historickém centru a druhý největší hradní a zámecký komplex v České republice zapsaný na seznam památek UNESCO, nejstarší barokní divadlo na světě).⁵⁰³

Unikátnost a autentičnost historického jádra města je dotvářena jeho geografickou polohou - při meandrovitě stáječící se řece Vltavě. Městské jádro nabízí řadu malebných zákoutí, mikroprostornost zase jedinečné průhledy na zámecký komplex a meandry řeky Vltavy. Veškerá stavební činnost je striktně podřízena památkovému ústavu. V oblasti obnovy či ochrany památek je hledání společného konsensu mezi samosprávou, památkovou institucí a vlastníkem velmi komplikovaným procesem.

⁵⁰¹ Strategický plán rozvoje města Český Krumlov: Profil města. In: Český Krumlov: Oddělení strategického rozvoje [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/profil_mesta.pdf.

⁵⁰² Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

⁵⁰³ Strategický plán rozvoje města Český Krumlov: Profil města. In: Český Krumlov: Oddělení strategického rozvoje [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/profil_mesta.pdf.

Nejvyšší prioritou je přisouzena péči o jednotlivé památkově chráněné objekty, zachování struktury památkové rezervace jako celku. Avšak vzhledem k jedinečnosti siluety města předmětem ochrany je u Českého Krumlova celá kotlina – do panoramatu vnitřního města se promítá i krajinné pozadí, pozadí jednotlivých předměstí. Tento jev vyvolává potřebu důsledné kontroly charakteru jakékoliv zástavby. Územní plán dbá o zachování vizuální integrity, výškové hladiny zástavby, koriguje charakter zástavby, respektuje stavební a přírodní dominanty, venkovskou strukturu zastavení jednotlivých osad jako je Slupenec, Vyšný, Staré Vyšný a Drahoslavice. Prioritou města je v rámci budoucího vývoje nenarušení pohledových směrů, panoramatických pohledů na město. Při rozvoji sídla je kladena vysoká pozornost kontrole kompozičních os, vztahu ke kulturním a přírodním hodnotám města.

Vzhledem k ostatním celkům města zastává jádro nadstandardní postavení. Tato část města však slouží vesměs pouze k potřebám cestovního ruchu.⁵⁰⁴ Strategický plán jako jeden ze svých cílů uvádí uchování trvalého bydlení v historickém jádru města.⁵⁰⁵ Skutečnost však dokládá zcela opačný trend. Obytná funkce jádrové oblasti se značně vytrácí. Je tedy otázkou zda historické jádro Českého Krumlova se nestalo skanzenem, navštěvovaným pouze turisty.

Dle současného územního plánu je nová výstavba navrhována v okolí historického jádra, v prolukách jednotlivých předměstí. Plochy pro rozvoj individuální obytné zástavby jsou navrženy v Domoradicích, Kladném – Dobrkovice, Novém Spolí, Slupenci, Vyšným.

Na území města se nachází několik sídlištních ploch - Špičák, Vyšný, Mír. Objekty působí ve vztahu k historickému městu značně negativně.⁵⁰⁶ V současnosti probíhá celková regenerace panelových sídlišť – úprava veřejných prostranství, zeleně, hřišť, mobiliáře.⁵⁰⁷ V rámci rozvoje bydlení je územním plánem navržena dostavba hromadného bydlení v těchto lokalitách.

Dále Český Krumlov se musí vypořádat s řadou zahrádkářských kolonií. Některé tyto zahrádkářské kolonie by měly být přeměněny na plochy pro výstavbu rodinných domů nebo ploch veřejné zeleně.⁵⁰⁸

V rámci orientace města na cestovní ruch je prioritou dobudování dostatečných klidových zón – odpočinkových míst. V současnosti probíhají a jsou plánovány další úpravy městských parků a zámeckých zahrad – tvorba nových vyhlídkových míst, výsadba, nový mobiliář.

Jedním z cílů je posílit v rámci města občanskou vybavenost. Prioritou je zejména rozšíření a zkvalitnění vybavenosti pro sport a rekreaci.⁵⁰⁹ V současnosti zařízení sportu celoměstského významu je alokováno v území Chvalšinská (tenisové dvorce, plavecký

⁵⁰⁴ Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

⁵⁰⁵ Strategický plán rozvoje města Český Krumlov: Návrhová část. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/str_final.pdf.

⁵⁰⁶ Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

⁵⁰⁷ Strategický plán rozvoje města Český Krumlov: Návrhová část. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/str_final.pdf.

⁵⁰⁸ Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

⁵⁰⁹ Akční plán rozvoje města Český Krumlov. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/Akni_plan2008.pdf.

bazén, sportovní hala, atletický stadion, zimní stadion, letní kino).⁵¹⁰ Akční i územní plán přichází s ideou vybudování golfového hřiště v atraktivní lokalitě bezprostředního okolí města. Dále je v plánu stavba sportovního areálu uprostřed nově vznikající zástavby v městské části Vyšný.⁵¹¹

Co je do budoucna určitě přínosné, že územní plán již nepočítá s lokalizací velkoobchodních zařízení marketového typu. V současné době jsou markety situovány pouze při křižovatce Budějovická – Tovární. Již tento prostor hal s parkovacími plochami s naprostou absencí zeleně, v blízkosti sídlištní zástavby působí nelibě.

Územní plán identifikuje široké spektrum rozvojových ploch, brownfieldů. Areál bývalé Jitona je určen jako přestavbové území pro cestovní ruch, kulturu, sport a rekreaci – multifunkční celoročně využívané centrum volného času. Ambit – bývalý Porákův mlýn a grafítka dnes využíván jako skladové plochy a areály výroby, stavební dvory. Lokalita představuje největší potenciální rezervu pro rozvoj obytné funkce či nových forem cestovního ruchu (vznik kongresového centra). Areál kasáren Vyšný je určen k přestavbě na hromadné bydlení (zčásti i plochy individuálního bydlení) a občanskou vybavenost včetně ploch pro veřejnou zeleň. Areál bývalé Liry a sousedního bývalého zahradnictví je vhodný pro umístění ubytovacích zařízení – hotelů, kempu, restauračních provozoven a sportovišť. Areál kulturní památky Pachnerova papírna v Plešivci nabízí možnosti dotvoření centra prostřednictvím objektů obchodní vybavenosti a administrativy. Areál bývalého letního kina je určen k rozvoji sportu. V lomu Vyšný je plánován naučný geologický park.

Území historického jádra se rozkládá v údolní poloze meandru řeky Vltavy. Oblast je charakterizována nepravidelnou historicky rostlou komunikační sítí. S ohledem na zájmy památkové ochrany území je zde z hlediska dopravy situace považována za stabilizovanou. Prakticky téměř celoročně je převládajícím prvkem této oblasti pěší provoz. Prakticky celá oblast je vymezena jako pěší zóna. Mimo historické jádro jsou však plánovány obchvatové trasy. Město se cíleně koncentruje na podporu dopravního napojování na nadregionální dopravní infrastrukturu.⁵¹² Velkým projektem města je studie stavby silničního tunelu a mostu přes Vltavu na silnici II/157. Z finančních důvodů však jde spíše o pouhou ideu.

Úskalím města je nedostatek parkovacích míst, jak v historické části, tak na předměstích. Akční plán si klade za cíl postupné dobudování dalších parkovacích míst zejména na sídlištních. V posledních letech byl ve městě dobudován naváděcí systém k jednotlivým parkovacím plochám.⁵¹³ Problém dopravy v klidu nelze v případě hromadného bydlení řešit zejména z finančních hledisek města.⁵¹⁴

Prioritou Českého Krumlova již řadu let (přes deset let) je přestavba autobusového nádraží. Nyní je schválena Zastupitelstvem jako prvořadá priorita města. Avšak

⁵¹⁰ Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

⁵¹¹ Akční plán rozvoje města Český Krumlov. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategie_plan/Akcni_plan2008.pdf.

⁵¹² Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

⁵¹³ Akční plán rozvoje města Český Krumlov. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategie_plan/Akcni_plan2008.pdf.

⁵¹⁴ Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

skutečná realizace je pořád v nedohlednu. Cílem je vybudování odstavných stání s minimem stavebních prací, odstavných stání i pro turistické autobusy. V rámci projektu má vzniknout nový terminál. Součástí nádraží má být i podzemní parkoviště – investičně těžko uskutečnitelná.

Město si klade za cíl dle Akčního plánu zřídit funkci architekta.⁵¹⁵ Dle mého by daného specialistu mělo mít každé město, není to však v českém prostředí nijak rozšířený jev. U měst, kde tato funkce je obsazena, je to povšimnutelné na první pohled – viz Ostrava, Hradec Králové. Avšak vždy záleží i na kvalitě architekta.

Město Český Krumlov spadá bez výhrad k nejkrásnějším městům České republiky. Z mého hlediska jde o nejkrásnější město České republiky. Město velmi zdařilým způsobem pečuje a chrání urbanistickou a architektonickou strukturu historického města. To je doloženo i tím, že většinový podíl finančních prostředků je vložen do tohoto městského území. Již jednou bylo zmíněno, že toto historické město se stalo určitým typem skanzenu. Jaká pozornost je tedy věnována ostatním částem města, kde probíhá skutečný život obyvatel Českého Krumlova? Dle mého je větší podíl pozornosti směřován k řešení cestovního ruchu nežli konkrétním potřebám místních občanů. Město se má stát příjemným místem pro život zvláště pro své obyvatele!

7.7. HAVÍŘOV

Havířov byl od počátku stavěn jako nové satelitní město "na zelené louce". Město Havířov podává jasnou představu o dobových názorech na formu nového sídelního celku. Vznikal od začátku podle směrného územního plánu. Dodržuje zásady urbanismu jako semknutý půdorys či vnitřní sektorové členění. Hlavním důvodem pro jeho vznik byla potřeba zajistit byty pro pracovníky ostravských dolů.⁵¹⁶ Havířov vznikl v letech 1947 – 1970 na území bývalých samostatných obcí.⁵¹⁷ Havířov se stal v těchto letech vzniku nejdynamičtěji rostoucím městem v celém Československu. Havířov je od počátku účelově vybudované město sídlištního, satelitního typu. Ve své minulosti se projevovala velká vazba na Ostravu – pracovní a kulturní a na Karvinou – politická. Tato orientace na tyto města přetrvala, zejména na Ostravu, kam dojíždí velký podíl obyvatelstva Havířova za zaměstnáním. Havířov je obecně v České republice vnímán spíše jako část Ostravy, nikoliv jako samostatné plnohodnotné město. Tyto těsné vazby, které přetrvaly do současnosti, poté jsou důsledkem horší úrovně občanské vybavenosti, služeb v samotném městě Havířov – zejména v oblasti

⁵¹⁵ Akční plán rozvoje města Český Krumlov. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategie_plan/Akcni_plan2008.pdf.

⁵¹⁶ Jméno města bylo vybráno ve veřejné soutěži z mnoha nejrůznějších názvů (např. Bezručov, Čurdov, Faratín, Lidobudovatelov, Budovatelnice, Budosociokolektivov, Rudohvězdov, Stalin, Gottwaldův Horníkov, Zápotockýgrad, Všemírov, Šťastnov, Bezručovy Novoměstské Baně a další).

Historie Havířova. In: Statutární město Havířov: O městě [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/historie-a-soucasnost/historie-havirova.html>.

⁵¹⁷ Dolních Bludovic, Dolní, Prostřední a Horní Suché, Šumbarku, Dolní Datyně a Životic. Obce Dolní Bludovice a Šumbark se připojily v roce 1955, Životice, Prostřední a Dolní Suchá v roce 1960, Dolní Datyně v roce 1974 a konečně Horní Suchá v roce 1975. Na město byl Havířov povýšen v prosinci 1955.

Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

zdravotnictví. Nepříznivým dědictvím minulosti je negativní image města.⁵¹⁸ Označení "socialistického města" zůstalo Havířovu v podstatě do současnosti.

Bytový fond je složen skoro výhradně ze sídlištní výstavby – zejména v městských částech Město, Šumbark a Podlesí. Pouze Dolní Datyně, Životice a Dolní Suchá si udržují převahu rodinných domů. Charakter zástavby těchto částí působí méně uniformně a anonymně. Ke zmírnění tempa růstu bytové zástavby přispěly 90. léta, pro něž je charakteristický zájem o výstavbu rodinných domků ve všech částech města Havířova.⁵¹⁹ Segment bytů v rodinných domech je v Havířově velmi slabý a pohybuje se okolo 5%.⁵²⁰ Nové plochy dle územního plánu pro rozvoj individuální bydlení jsou plánovány v návaznosti katastrálního území Dolní Bludovicích, Životice, Dolní Datyně.⁵²¹

Převážné procento domů je novějšího data výstavby. Z architektského hlediska je ceněna zejména tzv. Sorela⁵²², jež je vyhlášena jako ochranná zóna architektury 50. let. 20. století. Architektonický sloh vzhledem k době, kdy vznikl, je vnímán z pohledu veřejnosti kontroverzně. Územní plán plně respektuje a chrání architektonicko-urbanistické struktury této části městského území.

Vzhledem k absenci významných investic od konce 90. let docházelo k chátrání bytové zástavby.⁵²³ Pro Havířov při řešení budoucího rozvoje města zůstává základním strategickým záměrem údržba, modernizace bytových domů – zvýšení jejich estetických a technických vlastností. Oživit urbanistickou koncepci. Humanizovat prostředí v sídlištních plochách.⁵²⁴ Vytvořit podmínky pro kompaktní srůstání jednotlivých městských částí, koncentraci zástavby.⁵²⁵

⁵¹⁸ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵¹⁹ Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

⁵²⁰ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵²¹ Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

⁵²² Jádru Havířova, které bylo postaveno v 50. letech ve stylu socialistického realismu, bylo v r. 1992 vyhlášeno chráněnou památkovou zónou a nazváno podle tohoto stylu Sorela. Území zahrnuje soubor obytných budov ohraničený na jedné straně lesoparkem Stromovka, na straně druhé vede až po meandry Lučiny. Na severozápadním konci je do chráněného území zahrnut zámek a kostel sv. Anny, na jihovýchodním konci památková zóna končí kinem Centrum. Architekti projektující v 50. letech byty na rychle se rozvíjejícím Ostravsku nechtěli stavět nové domy v „buržoazním“ předválečném stylu, a proto se obrátili pro inspiraci do české renesance, o čemž vypovídají četné římsy, štíty, čučky a sgrafita, jimiž jsou domy vyzdobeny. Oblast Sorely je velice cenná svým nadčasovým urbanistickým řešením, které je mnohem lidštější než pozdější panelová výstavba.

Havířov: Chráněná památková zóna Sorely. In: Cesty krajem: Moravskoslezský kraj [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://old.cestykrajem.cz/index.php?ds=4&id_objekt=936.

⁵²³ Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

⁵²⁴ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵²⁵ Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

Vzhledem k již zmíněným absencím investičních zdrojů se město potýká se horšeným stavem městského prostředí, veřejných prostranství.⁵²⁶ Zástavba, parky a náměstí nebyly revitalizovány od jejich vzniku v 50. letech minulého století. Město Havířov si je vědomo, že nezvládlo koordinovat údržbu o veřejná prostranství. Na jedné straně je zrekonstruované náměstí v centru města, a na straně druhé přesně v opačném stavu veřejné prostory v okrajových částech města. Snahy města jsou tedy směřovány ke zvyšování kvality života a městského ve všech městských částech.

Dále jako problém se též jeví, že při výstavbě nebyly pro vznikající bytovou zástavbu plánovány prostory pro volnočasové aktivity. Hlavním cílem je nyní zajistit především lokality přitažlivé pro trávení volného času.⁵²⁷ Pro sportovní využití je plánem navržena plocha u Hájenky. Dále pro účely příjemného trávení volného času je možné využít meandrující tok řeky Lučiny či intenzivněji využít lesoparky.⁵²⁸ Město plánuje revitalizaci vodních toků, příměstských lesů a přírodních lokalit.

Avšak u města Havířov, jak bylo výše nastíněno, se jedná o nutnost všestranného rozvoje občanské vybavenosti - s ohledem na potřeby obyvatel v co nejširším hledisku (zdravotnictví, kultura, sport).⁵²⁹ Zóny pro rozvoj základní i vyšší občanské vybavenosti s doplňující funkcí bydlení jsou vymezeny - v Šumbarku, v Bludovicích, na území Havířov-město či v Prostřední Suché. V těchto katastrálních územích by se měly vystavět multifunkční lokální centra.⁵³⁰ Bývalý areál skleníků OKD je navržen jako územní rezerva pro vybudování kulturně společenského centra celoměstského a regionálního charakteru.⁵³¹

Plánovitá výstavba Havířova má i svou výhodu. Při výstavbě byla snaha o zachování co nejvyššího procenta městské zeleně. Bylo vysázeno velké množství dřevin. Byly budovány parky. Zeleň získaly vnitrobloky a dvory. Do městského prostoru byly zahrnuty i okolní lesíky. Záhy po svém vzniku získalo město přídomek „zelené město“.⁵³² I přesto je plánováno rozšíření ploch zeleně – park Lučina, Stromovka, Stružník. V Dolní Datyni je vymezena plocha pro vybudování zábavního přírodního parku pro rodiny s dětmi.⁵³³

⁵²⁶ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵²⁷ Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

⁵²⁸ Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

⁵²⁹ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵³⁰ Textová část Územního plánu města Havířov. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text/stahnout.html>.

⁵³¹ Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

⁵³² Havířov, "zelené město", jedinečný slohovou čistotou. In: E - Všudybyl: Časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.e-vsudybyl.cz/clanky/havirov-zelene-mesto-jedinecny-slohovou-cistotou-506.html>.

⁵³³ Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta->

V rámci centrálního plánování bylo město Havířov pouze základna pracovních sil pro město Ostrava. V Havířově nebyly vytvořeny podmínky pro průmysl, zajištěno dostatečné podnikatelské zázemí. Pro město je charakteristický nízký počet podniků a absence velkých prosperujících podniků, které by vytvářely stabilní základnu pracovních míst.⁵³⁴ Větší část ekonomických subjektů je nevýrobního charakteru. Největší překážkou vzniku nových podniků je nedostatek rozvojových prostorů.⁵³⁵ Rozvoj průmyslu ve městě bude nutné soustředit na taková odvětví, která nevyžadují mnoho volného prostoru, jehož je nedostatek, neznečišťuje životní prostředí - již velmi narušované vysokou mírou zplodin z nadměrné hustoty dopravy a vlivu ostravské aglomerace.⁵³⁶ V současnosti je diskutovaný prostor brownfieldu zrušeného dolu Dukla. Tento prostor by mohl být využit pro podnikatelské aktivity - výrobu.⁵³⁷

Dominantní komunikací v Havířově je silnice I/11, vedoucí od Ostravy směrem k Českému Těšínu. Město dále protíná komunikace II/4746 ve směru Havířov – Karviná. Uvedené silnice svou vysokou hustotou dopravy nepříznivě ovlivňují životní prostředí města i dopravní situaci.⁵³⁸ Z uvedených důvodů se prosazuje výstavba obchvatu.⁵³⁹ Síť obslužných komunikací by měla být ještě doplněna o nové trasy zajišťující obsluhu nově navrhovaných funkčních ploch.

Situace ve statické dopravě v Havířově není uspokojivá. Územní plán vymezuje kapacity parkovacích ploch u objektů občanské vybavenosti. U nově navrhovaných soustředěných objektů občanské vybavenosti vyžaduje zřízení vestavěných parkovacích garáží. U nově navrhovaných bytových domů požaduje 70% podíl krytých odstavných stání.⁵⁴⁰

Hustotu sítě autobusové dopravy MHD je možno označit za dobrou. Strategický plán zmiňuje především ekologizaci hromadné dopravy. Územní plán vytyčuje systém

havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html.

⁵³⁴ Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

⁵³⁵ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵³⁶ Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

⁵³⁷ Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

⁵³⁸ Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

⁵³⁹ Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

⁵⁴⁰ Textová část Územního plánu města Havířov. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text/stahnout.html>.

hlavních cyklotras vůči vnějšímu území města (přehrady Těrlická a Žermanická, meandry Lučiny).⁵⁴¹

Město Havířov je postaveno před řadu problémů s dobudováním infrastruktury, s regenerací městského prostředí. Ale v rámci tak výjimečné urbanistické - architektonické podoby je důležité, aby si uchovalo město Havířov svou podobu. Dle mého má město právě díky tomuto konceptu v oblasti svého rozvoje velký potenciál. V rámci prezentace města je však nutné zapracovat na obraze města. Město Havířov je jedno z nejmladších měst na českém území.⁵⁴² V rámci tohoto je ještě nutnější posílit image města, jelikož zde přece jen chybí generační sepětí občanů s městem, obvyklé pro města s dlouhou historií. Vytvořením plnohodnotného polyfunkčního města s kvalitním veřejným prostředím se zamezí migraci perspektivních věkových skupin z města.⁵⁴³ Jen město s vysokým podílem kvalifikovaných, vzdělaných občanů má dobrou možnost rozvoje.

V neposlední řadě je rovněž nutné řešit vztah vůči ostatním městům aglomerace. Koordinovat rozvoj města v návaznosti na rozvoj ostravské aglomerace.⁵⁴⁴

7.8. MLADÁ BOLESLAV

V současné době město Mladá Boleslav je spojeno především s průmyslovým podnikem Škoda Auto. Škoda Auto zastává prioritní roli v ekonomice města, v jeho rozvojových plánech. Mladá Boleslav je však historickým městem, jehož ústředním bodem je Boleslavský hrad. Teprve od poloviny 19. století se Mladá Boleslav začala profilovat jako průmyslové město. Stavební, průmyslový i společenský růst od 20. století ovlivňuje postavení automobilového průmyslu.⁵⁴⁵

Urbanistická struktura Mladé Boleslavi je dána polohou historického jádra ve vyvýšené poloze na ostrohu nad soutokem vodních toků Klenice a Jizery. Právě Jizera a Klenice ovlivnily další územní rozvoj.

V historickém centru města převažuje kompaktní polyfunkční zástavba. Dále od městského centra převažuje obytná zástavba s územně rozsáhlejšími monofunkčními celky - areály občanské vybavenosti a výroby. Do správního území Mladé Boleslavi náleží také obce v izolované poloze od kompaktního města. Tyto obce si dodnes

⁵⁴¹ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵⁴² Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

⁵⁴³ Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

⁵⁴⁴ Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

⁵⁴⁵ Profil města Mladá Boleslav. In: Město Mladá Boleslav: rozvojový plán města [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/?page=cz,rozvojovy-plan-mesta>.

zachovaly svůj venkovský charakter (Čejetice, Jemníky, Bezděčín, Chrást). Vytvořila se však i novodobá satelitní monofunkční výstavba (Michalovice, Debrž).⁵⁴⁶

Mladá Boleslav v současné době řeší několik dílčích problémů a to především oslabenou funkci historického jádra, rozšiřování a všeobecnou existenci monofunkčních ploch v rámci města, dále nedostatek rozvojových ploch, neuspokojivý stav bydlení a veřejných prostranství.

Historické jádro města na ostrohu nad soutokem Jizery a Klenice je položeno poměrně excentricky vzhledem k současné obytné zástavbě. Historické centrum neplní funkci plnohodnotného centra. Mladá Boleslav žádné skutečné městské centrum nemá. Historické jádro města je v jistém slova smyslu periferií. Kladně lze hodnotit revitalizaci historického centra. Historické centrum se může stát klidovou zónou pro volný čas, z tohoto hlediska je však nutné zkvalitnění městské architektury Starého i Nového města.

Většina turistických cílů ve městě je koncentrována právě na území historického jádra. Potenciál historického centra však není využit. Památky jsou vnímány izolovaně, nejsou ani optimálně zpřístupněny. Vzhledem k vyvýšené poloze nad okolním terénem se centru města nabízí možnost vybudovat zajímavé vyhlídky.

Dalšími slabými centrálními zónami jsou náměstí Republiky a oblasti kolem autobusového nádraží a Bondy centra. V rámci průchodnosti město je bariérou železniční trať, protínající město.

Komplikovaná je také situace v jižním (Dubce a Sahara) a západním (Čejetice) sektoru města. Zde se rozvinula individuální výstavby rodinných domů bez nezbytné občanské vybavenosti. Obě tyto části jsou odděleny od městského jádra říčními údolími Jizery a Klenice. Pro občany jsou dostupné potřebné služby za cenu využití automobilové dopravy. Je žádoucí vytvořit podmínky pro vybavení těchto území – službami i zelení.

V urbanistické struktuře města dominují dva hlavní monofunkční prostory – průmyslový areál Škoda Auto a panelové Severní sídliště. Průmyslový areál se rozšiřuje plynule východním směrem k rychlostní komunikaci R10. Rozvíjí se průmyslové plochy i v údolí Jizery. Tyto monofunkční zóny není možné výrazně kombinovat s jinými funkcemi. Při jejich rozvoji lze pouze dbát na adekvátní infrastrukturní napojení, jejich doplnění o veřejnou zeleň, nejnnutnější občanskou vybavenost.

V případě Severního sídliště se jedná o rozsáhlou obytnou zónu bez lokálního centra, bez kvalitního veřejného prostředí, vyhovujícího bytového fondu. Většina objektů pochází ze 70. a 80. let a nyní vyvstává potřeba revitalizace. Velké množství vlastníků znesnadňuje řešení situace.

Od 90. let 20. století ve městě probíhá proces suburbanizace, který přinesl další nové monofunkční plochy – lokality rodinných domů, obchodních a průmyslových center. Rozvoj rezidenční zástavby probíhá nejintenzivněji v lokalitách města - Kosmonosy a Bradlec (severní okraj aglomerace), Řepov, Plazy, Kolomuty (východní okraj aglomerace), Bezděčín, Dubce, Podchlumí, Chrást (jižní část města). V rámci komerční suburbanizace proběhla výstavba v těsné blízkosti nebo v návaznosti na zastavěné

⁵⁴⁶ Územní plán Mladá Boleslav: návrh změny č. 4. In: Město Mladá Boleslav: územní plány - projednáváné [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/?page=cz,uzemni-plany>.

území města - Olympia, Interspar, Baumax, atd. Další výstavba obchodních center je nežádoucí. Výstavba rezidenčních lokalit nadále pokračuje. Nelze předpokládat, že dojde k zastavení rezidenční suburbanizace. Nárůst nových rodinných domů je spojen se slabou kvalitní nabídkou bydlení v rámci samotného města.⁵⁴⁷

V územním plánu je však třeba se přednostně orientovat na intenzivní změny do stávajícího intravilánu, nikoli na extenzivní rozvoj. V každé městské části musí být vymezeny lokální centra a to i v případě budoucí výstavby. Město v rámci nového územního plánu musí navrhnout odpovídající veřejný prostor, veřejnou zeleň.⁵⁴⁸ Je nezbytné zástavbu rodinných domů doplňovat službami (základní služby, obchody, mateřská škola apod.). Důsledně tuto vizi propagovat při jednáních s investory.

V rámci rozvoje je zastavěné území města ve vysoké míře limitováno bariérami - areál Škoda Auto, silnice R10 na východě a I/38 na severu, záplavová území řek v obou údolích, obchodní zóny na východním a severním okraji města podél silničních tahů. Z čehož vyplývá nedostatek rozvojových ploch pro bydlení či občanskou vybavenost.⁵⁴⁹ Území Podchlumí a Dubce patří mezi plošně nejrozsáhlejší rozvojové lokality pro bydlení a občanské vybavení na území města Mladá Boleslav⁵⁵⁰. Rozvojové aktivity jsou směřovány do jižního a západního sektoru města - oblasti Čejetic (západ), Sahary, Bezděčina a Chrástu (jih). V těchto částech však dochází ke střetům zájmů, k výstavbě industriálních ploch nikoli ploch pro bydlení – Bezděčín.⁵⁵¹

Město se potýká s nízkým zastoupením ploch zeleně. Zelené plochy se obecně soustřeďují spíše v okrajových částech města. Vzhledem k nízkému podílu zeleně se město musí o plochy zeleně pečlivě starat. Rozvíjet každou možnou zelenou plochu. Nejvýznamnější jsou parky – Štěpánka a Radouč. Bylo by vhodné zatraktivnit okrajové části (přírodní kino, koupaliště). Je třeba revitalizovat zejména park Výstaviště a Nový park. Vzhledem k nedostatku parků a rozsáhlejších ploch zeleně je potřeba uvažovat o založení nové městské zelené plochy (projekt výstavby lesoparku Sahara).⁵⁵²

Mladá Boleslav má na svém území dva vodní toky Jizeru a Klenici. Využití těchto toků k rekreaci brání několik okolností, ku příkladu - údolí řek Jizery a Klenice je využíváno pro průmyslovou výrobu, dále jsou zde umístěny dopravní komunikace.⁵⁵³ I přesto je vhodné zahájit postupnou konverzi ploch na nezastavitelné plochy volné veřejné zeleně. Tímto by mohlo dojít k navázání těchto ploch na park Štěpánka. Oblasti soutoku vodních toků je možné více zatraktivnit – místa pikniků, hřiště.

Současná silniční infrastruktura je ve městě kapacitně nevyhovující. Tento stav lze řešit dostavbami a úpravami silniční infrastruktury. Městu chybí především tangenciální

⁵⁴⁷ Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi. In: Město Mladá Boleslav: oficiální stránky Statutárního města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://w.mb-net.cz/plan_rozvoje/cities/boleslav/plan.pdf.

⁵⁴⁸ Územní plán Mladá Boleslav: návrh změny č. 4. In: Město Mladá Boleslav: územní plány - projednáváné [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/?page=cz,uzemni-plany>.

⁵⁴⁹ Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi. In: Město Mladá Boleslav: oficiální stránky Statutárního města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://w.mb-net.cz/plan_rozvoje/cities/boleslav/plan.pdf.

⁵⁵⁰ Územní plán Mladá Boleslav: návrh změny č. 4. In: Město Mladá Boleslav: územní plány - projednáváné [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/?page=cz,uzemni-plany>.

⁵⁵¹ Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi. In: Město Mladá Boleslav: oficiální stránky Statutárního města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://w.mb-net.cz/plan_rozvoje/cities/boleslav/plan.pdf.

⁵⁵² Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi. In: Město Mladá Boleslav: oficiální stránky Statutárního města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://w.mb-net.cz/plan_rozvoje/cities/boleslav/plan.pdf.

⁵⁵³ Územní plán Mladá Boleslav: návrh změny č. 4. In: Město Mladá Boleslav: územní plány - projednáváné [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/?page=cz,uzemni-plany>.

komunikace a úseky městského obchvatu. Vysoká intenzita individuální automobilové dopravy ve městě odpovídá přítomnosti výrobce automobilů. Vlastnictví automobilu není vnímáno pouze jako otázka společenského statutu, ale odkazuje i na vztah k největšímu hospodářskému subjektu v regionu. Extrémní intenzita dopravy má poté dopad na plynulost provozu, na životní prostředí města – stav ovzduší, hluk, zdravotní stav obyvatel.

Městská hromadná doprava v minulosti byla utlumována a nyní je opětovně podporována. Prvně v historii splňují požadavek obsluhy alespoň nejvýznamněji obydlené zóny. Integrovaný provázaný systém by měl v budoucnu vyřešit provázanost jednotlivých dopravních spojů.

Vysoká intenzita automobilové dopravy s sebou přináší obtíže při řešení dopravy v klidu – především v oblasti sídlišť. Město hodlá problém řešit přestavbou nevyužitých ploch na nová parkovací místa. V případě nových rezidenčních projektů bude zvyšován povinný počet parkovacích stání. Potřebná je dohoda se Škodou Auto v souvislosti s parkováním v areálu. Pracovníci nyní z větší části parkují ve městě.

Jádrové území městské aglomerace leží v rovině, což je významným předpokladem pro rozvoj cyklistické dopravy. Rozvoj cyklistické dopravy by umožnil snížení či zachování intenzity individuální automobilové dopravy. Avšak je nutné pro tyto účely doplnit současnou infrastrukturu – cyklistické pruhy bez přerušení. Je předpokládána i výstavba cyklistických koridorů podél Jizery a Klenice. Celkově je nutné řešit bezbariérovost města i pro pěší.⁵⁵⁴

Město Mladá Boleslav má před sebou řadu nelehkých kroků směřujících ke zvýšení kvality urbánního prostředí, životní úrovně svých občanů. U tohoto typu českého města s výše popsány problémy velmi záleží na osvícenosti, efektivitě místní samosprávy na poli městského plánování. V současné době se připravuje nový územní plán, což je pro město výzva, jak lépe koncepčně řešit stávající nedostatky a zaujmout nová stanoviska v rámci rozvoje Mladé Boleslavi.

7.9. ŘÍČANY

Město Říčany je druhým největším městem na území okresu Praha-východ. Město je plně svázáno s pražskou aglomerací. Z tohoto spojení plyne řada pozitiv i negativ. Především v posledních letech jsme svědky procesu suburbanizace, svědky důsledků tohoto jevu. Hranice měst se stávají méně ostrými. Města se dynamicky rozlévají do volné krajiny. Právě město Říčany je typickým příkladem tohoto trendu. Říčany jsou samostatnou administrativní sídelní jednotkou. Avšak funkčně jsou natolik propojeny s Prahou, že se de facto staly součástí hlavního města.

Jádrovou část sídelního celku tvoří Říčany. Avšak souvislou zástavbou došlo k propojení Říčan s dříve samostatnými Radošovicemi. Obě tyto sídelní území se vyznačují plně městským charakterem. Další městské části mají již charakter

⁵⁵⁴ Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi. In: Město Mladá Boleslav: oficiální stránky Statutárního města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://w.mb-net.cz/plan_rozvoje/cities/boleslav/plan.pdf.

suburbánních venkovských sídel (směrem na sever se rozkládají katastrální jednotky Pacov, Strašín, směrem na jih poté Kuří, Jazlovce, Krabošice a Voděrádky).

Pro Říčany je zcela charakteristický vysoký podíl rodinných domů, tvořící 94 % bytového fondu. Ve srovnání s ostatními českými městy bydlení v rodinných domech je v Říčanech zastoupeno v daleko rozsáhlejší měřítku.⁵⁵⁵ Ve vztahu k celkové rozloze se vůbec město vyznačuje velkým podílem zastavěných ploch.

Velkou část rozlohy tohoto města tedy tvoří obytné plochy, poté komerční zóny (podél komunikačních tras). Z pohledu cestovního ruchu nepatří město Říčany k nikterak významným lokalitám a to díky absenci kulturních i přírodních atraktivit.

Dalším typickým prvkem pro Říčany je vyšší zastoupení trvale neobydlených domů - chat a to opět díky poloze města. Chataření není rozmístěno rovnoměrně. Nejvyšší zastoupení chat je v severní a severovýchodní části města. V některých lokalitách počet chat významně ovlivňuje jak ráz území, tak i další aspekty jako – zatížení silnic, kupní sílu atd.⁵⁵⁶ V současné době klasické chataření prochází proměnou. Přesouvá se k formě trvalého bydlení. Konverze chatových oblastí na trvalé bydlení je však uskutečňována bez vznikající odpovídající infrastruktury (Nový Pacov). Této problematice by měla být věnována větší pozornost. Návrh nového územního plánu neuvažuje o vzniku nových lokalit.⁵⁵⁷

Město díky své atraktivní poloze v zázemí Prahy má nadbytek rozvojových impulsů. Praha vytváří silné tlaky na územní rozvoj, které je nutné v budoucnosti určitým způsobem usměrňovat. Stávající územní plán nabízí rozvojové plochy pro bydlení především „na zelené louce“. Změny územního plánu potvrzují další zastavitelné plochy, reagují na velkou poptávku developerů. Výsledný model současného rozvoje Říčan je obrazem iniciativy stavebních firem a developerů, jež se nemusejí ve svých cílech nikterak omezovat regulacemi. Přičemž město poté nese většinu vyvolaných nákladů v oblasti infrastruktury. V současné době v řešeném návrhu územního plánu je nutné uvolnit pro zástavbu již pouze ty lokality, kde je k dispozici potřebný standard infrastruktury. Požadavkem na nový územní plán je intenzifikace zástavby – využití rezerv, zejména v okolí nádraží a Komenského náměstí, konverze prostoru Lihovar – nádraží, možnost přestavby podél Černokostelecké ulice. Dále je apelováno na omezení růstu zastavěného území v jihozápadní části. Nové rozvojové území centra je umístěno v prostoru Říčany-jih.⁵⁵⁸ Současný vznikající územní plán již lépe reaguje na charakter jednotlivých městských částí. Urbanistický ráz jednotlivých městských částí by měl být uchován. Z Pacova a do jisté míry i ze Strašína se staly vilové čtvrti v zeleni. Voděrádky, Krabošice, Kuří a Jazlovce si zachovávají venkovský charakter s nízkou obytnou hustotou.⁵⁵⁹

⁵⁵⁵ V rodinných domech se nachází téměř 2/3 říčanských domácností, zatímco ve srovnávaných městech je tento podíl v průměru pouze 1/3. Strategický plán rozvoje města Říčany: Analytický profil města. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/analytický-profil-mesta>.

⁵⁵⁶ Strategický plán rozvoje města Říčany: Analytický profil města. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/analytický-profil-mesta>.

⁵⁵⁷ Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

⁵⁵⁸ Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

⁵⁵⁹ Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

Novým územním plánem se město zavázalo, že nebude nadále připouštět změny spočívající v rozšiřování zastavitelného území bez adekvátní kompenzace (například rozšíření zeleně).⁵⁶⁰ Dále je vyvíjena snaha o zamezení srůstání jednotlivých sídel v důsledku pokračující suburbanizace. Nový územní plán již nepodporuje výrazný extenzivní vývoj města, zavazuje se vázat vždy nový územní rozvoj na zastavěné území. Cílem města pro nadcházející období je podpora konceptu zeleného města ve všech oblastech rozvoje Říčan. Z urbanistického hlediska jde pouze o jakousi vizi města – existuje zde nenávaznost zeleně, narušování těchto ploch, nefunkční ÚSES.⁵⁶¹

Město novým územním plánem by mělo řešit možnou průchodnost sídelního celku. Významnou bariéru v rámci městského prostředí představují dva liniové prvky. Železniční trať, která je prostupná jen na několika místech. Černokostelecká ulice s mnoha kolizními místy, která jsou pro pěší či cyklisty nepřekonatelné.⁵⁶² Všeobecně bariérami v rámci městského organismu jsou silně zatížené komunikace I. i II. třídy a dálnice. Dále plošnými bariérami je průmyslový areál Interiér Říčany či areál vězení.

Problémem města je stav veřejných prostranství. Nutné si uvědomit, stav veřejných prostranství vytváří image města. Je na zvážení, zda v situaci Říčan by neměly být přesně stanové standardy veřejných prostranství, nepřekročitelné parametry – ohledně zeleně, hřišť atd. V současnosti zde panuje velká diskontinuita a neprovázanost veřejných prostor, což vytváří i horší orientaci ve městě.

Nový územní plán apeluje na rozšíření veřejných ploch, doplnění aktivit v rámci těchto ploch, dosadbu zeleně a úpravu jednotlivých parterů. Požadavkem nového územního plánu je revitalizace, zpřístupnění zelených a vodních ploch uvnitř města. Avšak plošné rezervy uvnitř města pro nové parkové plochy jsou malé. Návrh na nový územní plán podporuje spojitost zelených ploch zejména kolem vodních ploch – Rokytka, Říčanský a Pitkovický potok a zakazuje další omezující aktivity v jejich blízkosti. Neaktivnější veřejný prostor nový plán lokalizuje do území v okolí Mlýnského rybníka.⁵⁶³ Dále cílem v rámci rekreačních aktivit je revitalizace Říčanského lesa a jeho návaznost na městský organismus. Ostatní rekreační plochy jako areály Jureček a Marvánek mají vysoký potenciál, opět se řeší jejich zanedbanost. Dochází však ke konfliktům mezi rekreační funkcí a hospodářskými zájmy. V důsledku eliminace negativních vlivů dopravy by měly být frekventované pozemní komunikace (dálnice D1, pražský rychlostní okruh) obklopeny pásy izolační zeleně. Izolačním pásmem zeleně by měla být obklopena i komerční zóna v Jažlovicích – vytváří konflikt v území, panuje zde velký kontrast s okolní zástavbou. Suburbanizace v prostoru města Říčany s sebou přináší tlak na zastavování dosud nezastavěných ploch jak pro komerční, tak i pro rezidenční účely. Tento tlak se dostává do konfliktu s plochami zeleně.⁵⁶⁴ Dle

⁵⁶⁰ Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

⁵⁶¹ Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

⁵⁶² Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

⁵⁶³ Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

⁵⁶⁴ Dochází však k dlouhodobému snižování podílu zemědělského půdního fondu. Jediným typem půdy, u níž dochází k nárůstu podílu na celkové rozloze, jsou trvalé kultury - zejména sady. Tento trend souvisí s nárůstem zastavěných ploch. Tato zástavba s sebou poté přináší vznik zahrad, sadů. Tento trend snižování půdního zemědělského fondu je stabilní již od

současného strategického plánu by mělo dojít k ozelenění alespoň malé části ploch na západě a severu Říčan – město si tímto slibuje zlepšení krajinného rázu území.⁵⁶⁵

Dalším silně vnímaným tématem je rozvoj veřejných služeb. Říčany patří již dlouhodobě k městům s rychle rostoucím počtem obyvatel, čímž vzrůstají požadavky na služby. K vážným problémům patří celkové nezajištění potřebné občanské vybavenosti. Dále představuje problém prostorové rozmístění obytných území na jedné straně města a obchodů i veřejných služeb na straně druhé. Jednotlivé služby jsou dostupné jen pro omezenou část obyvatel.⁵⁶⁶ Občanské vybavení celoměstského významu bude směřováno především do prostoru širšího centra vymezeného trojúhelníkem – historické jádro – Černokostecká – Kolovratská ulice. Je však vedena snaha o pokrytí základním vybavením celé zastavěné a zastavitelné území města.

V rámci výrobních ploch již nový územní plán by jejich rozšíření neměl podporovat. Podporuje vznik provozoven slučitelných s obytnou funkcí a to především podél Černokostecké ulici, podnikatelské aktivity při Říčanské ulici a Kolovratské ulici. Spíše ale upřednostňuje nové využití současných výrobních areálů.⁵⁶⁷

Poloha v zázemí Prahy ovlivnila i silniční síť. Tím pádem se Říčany vyznačují hustou dopravní sítí.⁵⁶⁸ Nejdůležitější silniční komunikací je dálnice D1. Na území města zasahuje do městské oblasti Jazlovice.⁵⁶⁹ Nadměrná dopravní zátěž ze silniční dopravy patří bezesporu k největším současným problémům města. Exponovaná poloha a rychlý růst města i dalších obcí v zázemí Prahy v posledních 10–15 letech způsobily obrovský nárůst dopravní intenzity. Zatížení některých silnic II. a III. třídy odpovídá intenzitám silnic I. třídy. Na těchto silnicích se v zastavěném území koncentruje lokální doprava s dopravou tranzitní. Nárůstu dopravy neodpovídají technické parametry ani stav lokální silniční infrastruktury. Nadměrná dopravní zátěž ovlivňuje dopravní prostupnost města, jízdní doby, životní prostředí. Problém umocňuje i městská hromadná doprava. Autobusové linky jsou vedeny zejména do Prahy. Linky je vhodné doplnit tak, aby autobusová doprava uvnitř města odpovídala potřebám obyvatel. Dle územního plánu by měla být navržena obsluha městských částí - nádraží, centra města, nemocnice.⁵⁷⁰

roku 1989. Hlavním důvodem je poloha města v zázemí hustě zalidněné Prahy. Jedná se o hustě osídlenou krajinu, tomu odpovídá stupeň zatížení území a znečišťování. Charakter okolní krajiny ovlivňuje hustá dopravní infrastruktura a vedení vysokého napětí. Strategický plán rozvoje města Říčany: Analytický profil města. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/analytický-profil-mesta>.

⁵⁶⁵ Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

⁵⁶⁶ Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

⁵⁶⁷ Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

⁵⁶⁸ Silniční síť v oblasti Říčan vykazuje extrémní hodnoty zatížení (jedná se o jednu z nejvyšších hodnot celého Česka). Zatížení této komunikace dosahuje v oblasti Říčan asi 50 tisíc osobních/11 tisíc nákladních vozidel/24 hodin. Nejzatíženějšími komunikacemi, které procházejí také souvisle zastavěnými obytnými zónami, jsou I/2 a II/101. Významný problém pro místní obyvatele (hluk, emise, ale i samotná hustota a bezpečnost provozu a rozdělení města pro pěší, ale i pro vozidla) představuje zejména I/2, která vede jako Černokostecká ulice v délce více než 2 km souvisle zastavěným územím městské části Radošovice.

Strategický plán rozvoje města Říčany: Analytický profil města. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/analytický-profil-mesta>.

⁵⁶⁹ Strategický plán rozvoje města Říčany: Analytický profil města. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/analytický-profil-mesta>.

⁵⁷⁰ Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

Udržitelnost rozvoje města je jednoznačně ovlivněna současným i očekávaným budoucím nárůstem nároků na dopravu. Řešení spočívá v redukci objemu tranzitní silniční dopravy procházející městem, preferenci hromadné dopravy, vytvoření uceleného systému cyklistických tras. U pěší i cyklistické dopravy se jasně projevuje negativní vliv bariér, které na území města vytváří železnice a kapacitní dopravní tahy.

Za cíl si město klade zklidnění dopravy v centrální části Říčany, zejména okolí Masarykova náměstí. Dále by rádo zamezilo odstavování automobilů v uličních profilech, tyto prostory poté nemohou být využity pro pěší či cyklistické trasy.⁵⁷¹

Nadměrné využívání individuální automobilové dopravy v rámci města je mimo jiné způsobeno absencí záchytných parkovišť v docházkové vzdálenosti od centra. Současný systém parkovišť nepodporuje pěší pohyb v rámci města. Ulice nejsou dostatečně „živé“ pro umístění služeb v parterech budov. Parkování ve veřejných prostorech znemožňuje revitalizaci těchto prostor.⁵⁷²

Nové parkoviště jsou plánována zejména v rozvojových plochách, jako jsou Říčany – jih, v lokalitě Lihovar.⁵⁷³ Mělo by dojít k redukci parkovacích míst v prostoru náměstí. Náměstí totiž nejsou parkoviště či kruhové objezdy, což by si mělo plno měst v České republice uvědomit - připomenout si funkci veřejných prostranství, zvláště těch nejvíce prioritních jako jsou právě náměstí.

Dosud extenzivní růst města není dlouhodobě udržitelný. Absence jasně cílené koncepce rozvoje města vystaveného velkému tlaku investorů může způsobit, že rozvojové plochy (například lokalita kolem Komenského náměstí, prostor Říčany-jih / Marvánek nebo podél pražského rychlostního okruhu R1) nebudou využity v souladu s dlouhodobými potřebami města. V řadě nově vznikajících městských částí chybí regulace výstavby – zejména co se týče obytných ploch. Zhoršuje se estetická kvalita sídelního celku, urbanistický charakter jednotlivých městských částí. Jasně viditelné jsou zde střety záměrů mezi možnou výstavbou a ochranou půdy, ochranou přírody.⁵⁷⁴

Regulace by měla nadřazovat dlouhodobé strategické cíle v zájmu města před dílčími zájmy jednotlivých majitelů pozemků, developerů. Prioritní je důsledné dodržování územního plánování – územního plánu obce a regulačních plánů (pro rozvojová území).⁵⁷⁵

7.10. ZNOJMO

Město Znojmo patří k nejstarším českým městům. Počáteční funkce města byla především obranná a to díky geografické poloze v blízkosti hraniční linie. Středověké město si zachovalo podobu pevnosti až do přelomu 19. století – tato část městského prostoru je nyní prohlášena za památkovou rezervaci. Stavební rozmach, město

⁵⁷¹ Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

⁵⁷² Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

⁵⁷³ Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

⁵⁷⁴ Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

⁵⁷⁵ Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

rozšiřující se i za hranice fortifikačního systému, započal zdařilý regulační plán na rozšíření města ze 70. let 19. století.⁵⁷⁶ Byla vystavěna okružní třída s parkovou úpravou, dále kruhové náměstí, z něhož paprskovitě vybíhá sedm ulic obestavěných blokovou zástavbou. Historickému jádru se vyhnuly rozsáhlé demolice. Nová zástavba vznikla na místech starých vinic a sadů.

Město Znojmo rozprostírající se na vysoké skále nad řekou Dyjí, s městskou památkovou rezervací, polohou ve vinařské oblasti a v bezprostředním kontaktu s Národním parkem Podyjí představuje jednu z nevýznamnějších turistických destinací regionu Jižní Moravy.⁵⁷⁷

Historické jádro města Znojma je rostlým celkem s krystalizačními jádry - hradem a křižovatkou obchodních cest, základ současné uliční sítě. Členění území města je dáno řekou Dyje, Granice a Lesky. Centrem města prochází výrazná severojižní kompoziční osa, propojující hlavní městské prostory historického jádra, kterým dominují věže radnice a několika kostelů.

Veškeré zásahy do historického jádra musí respektovat stávající prostorovou strukturu. Územní plán plně respektuje historické panorama jádra. Územní plán si klade za cíl zachování autenticity a identity města i přidružených obcí.

V návaznosti na toto historické jádro navazuje urbanistická struktura, jež byla vytvořena soutěžním projektem z roku 1871. Byla navržena okružní třída - dnešní obchvatná komunikace (dnes ulice Čermákova, Havlíčkova a Sokolská) s dopravním rondelem (Mariánské náměstí) - hlavní dopravní páteř města. Novější výstavbou je tato část dotčena pouze v detailech.

Rozvoj města by měl vytvářet polyfunkční prostory. Koncepce apelují na to, aby do historického jádra se opět „vrátil život“. Funkci bydlení je možné posilovat budováním půdních bytů, zlepšováním atraktivity prostředí výsadbou zeleně, zkvalitněním bytového fondu. V centru je třeba v maximální míře věnovat parter funkcím sloužícím veřejnosti - obchodům, službám, kultuře apod.

Urbanistická struktura jádra by neměla být v budoucnu nikterak významněji změněna. Rozvojové plochy pro centrum města jsou navrženy jihovýchodně od historického jádra v prostoru mezi autobusovým nádražím, náměstím Republiky a starou nemocnicí. Dále je povolena výstavba v prolukách, v návaznosti na stávající výstavbu.⁵⁷⁸ Nový plán stanovuje hlavní osy rozvoje centrálního města zejména městské třídy – Pražská, Sokolská, Havlíčkova, Čermákova, Vídeňská, Dukelských bojovníků, Rooseveltova. Důraz je kladen na posílení rezidenčního charakteru v pásu podél ulice Vídeňské a Okružní ulice. Má dojít k proměně z dopravních koridorů na opravdové městské třídy.⁵⁷⁹

Problematicky se jeví v rámci kompaktního urbanistického prostoru excentrická poloha jádra, vzdálenost některých nových částí města je vytvářena prostorová nerovnováha.

⁵⁷⁶ Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁷⁷ Strategický plán rozvoje města Znojma: Analytická část. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁵⁷⁸ Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁷⁹ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

Specifikem tohoto sídelního útvaru je, že místní části Znojma si dodnes zachovaly venkovský charakter s rurálním způsobem života. Výjimečné postavení mají Přímětice, které se v předcházejícím období staly nekonceptčním rozvojovým prostorem obytné zástavby sídlištního typu. V rámci městských částí jsou navrhovány sekundární centra, v prostorech bývalých návsi. Rozvoj venkovských sídel je spojen převážně s výstavbou rodinných domů. Jako rozvojový prostor je určeno území Křivánky, severovýchodně od centra města. Křivánky doposud i přes relativně malou vzdálenost od centra nemají na jádro prostorovou vazbu. Je zde navrhována zástavba s maximální výškou 4 podlaží, s doplňkovou výstavbou rodinných domů odpovídající charakteru místa. Dále je zde navrhována nová městská třída, nové parkové náměstí.⁵⁸⁰ Nový územní plán dle jeho konceptu hlavní rozvoj urbanistické struktury města navrhuje jižně od Oblekovic a v jižní části Znojmo - Louka (plochy pro bydlení, komerci a smíšenou výrobu), dále severně v návaznosti na zastavěné území Přímětic (plochy pro bydlení a smíšenou výrobu).⁵⁸¹

V posledních letech hlavním cílem byla regenerace památkové zóny, regenerace současného bytového fondu. V menším měřítku je prováděna i dnes.⁵⁸²

Estetická hodnota a kvalita životního prostředí města i přilehlých obcí je z komplexního pohledu příznivá. Dlouholetým problémem zůstane negativní působení sídlištních ploch a soliterních výškových staveb.⁵⁸³ V současnosti dle akčního plánu bude prováděna rozsáhlá humanizace sídliště. Nebude se nejspíše jednat o žádnou větší inovaci, pouze zlepšení technického stavu a estetického vzhledu.⁵⁸⁴

Největší koncentrace ploch veřejné vybavenosti je alokována v centru města, zároveň to způsobuje narůstání nároků na dopravu. Převážná část nové občanské vybavenosti je i nadále soustřeďována do centra a jeho rozvojových ploch. Největším souvislým prostorem určeným pro rozvoj občanské vybavenosti je území mezi autobusovým nádražím a historickým jádrem. Plochy pro další komerční aktivity jsou situovány zejména s ohledem na dobrou dopravní dostupnost jednak podél stávajících, tak i navrhovaných komunikací. Největší plochy jsou navrženy na jihu města při silnici I/38 a v rozvojovém území Křivánky.⁵⁸⁵ Velkým problémem města v rámci obsazování půdního fondu je vysoká bonita půdního fondu v celém jeho okolí. Nejvýznamnější návrhové plochy současné komerce jsou navrženy východně od části Kasárna, u nemocnice a na ulici Dukelských bojovníků.⁵⁸⁶

V celém řešeném území je nedostatek sportovních zařízení. Stávající areály zahrnují zejména hřiště pro fotbal nebo školní hřiště. Sportovní areály jsou navrženy v návaznosti na navrhovanou výstavbu v Příměticích, v lokalitě Křivánky, Dobšicích či

⁵⁸⁰ Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁸¹ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

⁵⁸² Akční plán na léta 2008 - 2015. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁵⁸³ Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁸⁴ Akční plán na léta 2008 - 2015. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁵⁸⁵ Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁸⁶ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

Šaldorfu. Nad údolím Lesky má vzniknout rekreačně sportovní areál s letním koupalištěm a aquaparkem. V údolí Lesky se předpokládá s vybudováním lesoparku.⁵⁸⁷ Nový územní plán navrhuje jako rozvojovou plochu pro sport a rekreaci území Léry. Nový plán si dává za cíl zejména zpřístupnit nábřeží řeky Dyje – plochy pro veřejnou rekreaci, rozšířit zeleň.⁵⁸⁸

Výroba je soustředěna až na malé výjimky pouze v průmyslové zóně na jihovýchodě města.⁵⁸⁹ Došlo zde k jasnému vyčlenění obtížných provozů mimo obytné území. Negativně se projevuje v panoramatu města pouze výraznými dominantami komínů. Stávající objekty podniků DAPO a OBALEX se považují za maximální hranice objemnosti a výšky zástavby. Nové výrobní zóny jsou navrženy v okrajových městských částech v blízkosti hlavní komunikační sítě.⁵⁹⁰ Nový navrhovaný územní plán se zaměřuje více na plochy brownfieldů. Přednostní využití mají plochy jako Krystal park na místě bývalého statku v Příměticích, areál bývalé Fruty Dále navrhuje přestavbu areálu staré nemocnice, bloků na ulici Milady Horákové či vojenského areálu.⁵⁹¹

Údolí vodních toků s přilehlými svahy a nivami obepíná město prostřednictvím prstence lesních a břehových porostů, které jsou návrhem doplňovány do celistvosti a revitalizovány.

Specifický charakter sídelního útvaru je dán naprostou převahou zahrad a sadů nad veřejnou zelení jak v zastavěném území, tak i v jeho nejbližším okolí. Zachování zahrad a vinohradů v okolí sídelního útvaru i jednotlivých sídel je jeden z elementů určujících charakter města i do budoucna. Koncepce rozvoje respektuje charakteristickou skladbu zeleně sídelního útvaru. Vzhledem k silnému vztahu obyvatel Znojma k zahrádkaření bude většina zahrádek ponechána. V údolí Lesky od Městského lesíku po Červený most je navržen lesopark, rovněž je navrženo zpřístupnění břehů Dyje.⁵⁹² Nový koncept územního plánu plochy městské zeleně ještě rozšiřuje (podlé řeky Dyje na obou stranách), navrhuje plochu i pro Botanickou zahradu.⁵⁹³ V současné době probíhá rekultivace městské zeleně.⁵⁹⁴

Významným fenoménem posledních let se stala cykloturistika. Město Znojmo je napojeno na dálkové tématické cyklotrasy - na trasu Moravskou vinnou, spojující Znojmo s Uherským Hradištěm, Znojemskou vinařskou stezku a trasu Vinicemi

⁵⁸⁷ Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojnocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁸⁸ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojnocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

⁵⁸⁹ Strategický plán rozvoje města Znojma: Analytická část. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojnocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁵⁹⁰ Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojnocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁹¹ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojnocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

⁵⁹² Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojnocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

⁵⁹³ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojnocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

⁵⁹⁴ Akční plán na léta 2008 - 2015. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojnocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

Znojmska.⁵⁹⁵ Disponuje hustou a kvalitní sítí cyklistických tras a stezek. Pro posílení rekreačního potenciálu území bude realizován cyklistický rekreační okruh v trase: údolí Gránického potoka, údolí Dyje, Údolí Lesky, Cínová Hora.⁵⁹⁶

Tato síť, ale nenavazuje na trasy ve vlastním městě. Díky velkému množství významných kulturních památek ve Znojmě i v blízkém okolí má právě toto město velký potenciál pro další rozvoj cyklo i pěší turistiky. Zvláště pokud se rozvíjí vinařská turistika.

Poloha města v blízkosti hranic České republiky i v okrajové oblasti Jihomoravského kraje je omezujícím faktorem v oblasti dopravní infrastruktury. Město Znojmo navíc leží v poměrně velké vzdálenosti od hlavních silničních tahů. Vlekým problémem města je neexistence obchvatu a s tím spojen problém tranzitní dopravy, která je vedena přes centrum města.⁵⁹⁷ Územní plán vytváří územní podmínky pro dokončení obchvatu Znojma a vznik kapacitního propojení Jihlava - Vídeň.⁵⁹⁸ Též se město musí vyrovnat s neuspokojeným technickým stavem komunikací, zvláště v příměstských zónách města. Dle Akčního plánu od roku 2008 intenzivně probíhá rekonstrukce lokálních komunikací.⁵⁹⁹ Ne zrovna příznivá je i situace spojená s parkováním ve městě, především v jeho centru.⁶⁰⁰ Pro město je navržen systém Park and Go v lokalitě náměstí Svobody, resp. Staré nemocnice.⁶⁰¹

I přes zmíněné nedostatky se dá říci, že ve srovnání s městy předchozími – Říčany, Ostrava či Karlovy Vary se Znojmo stejně jako ku příkladu Olomouc nepotýká s žádným závaznějším problémem. U budoucího vývoje záleží, jak si bude politická reprezentace a i občané cenit svého kulturního dědictví, půdního fondu. Jak se vyrovnají se současnou komercializací a nátlakem ze strany developerů. V rámci polohy Znojma, zde přítomné tradice vinařství s tím spojeného turistického ruchu je nutné i nadále kreativně rozvíjet veřejný prostor a občanskou vybavenost – ale vše ve prospěch tohoto historického města, nikoli ve prospěch zájmů soukromých.

⁵⁹⁵ Strategický plán rozvoje města Znojma: Analytická část. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁵⁹⁶ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

⁵⁹⁷ Strategický plán rozvoje města Znojma: Návrhová část. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁵⁹⁸ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

⁵⁹⁹ Akční plán na léta 2008 - 2015. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁶⁰⁰ Strategický plán rozvoje města Znojma: Návrhová část. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

⁶⁰¹ Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

7.11. SHRnutí

Jak je patrné z výše uvedeného, ač byla představena sídla stojící často v kontrastu proti sobě, územní plánování se u všech těchto měst vyvíjí shodným směrem. Všeobecné cíle jsou dány celorepublikově a v mnohém se příliš neliší. Lze říci, že v celém prostoru České republiky je vyprofilován určitý rámeček územního plánování. Města dle něj poté koncipují konkrétní iniciativy přímo na míru městu. Některá z těchto měst uvádějí své strategie v život aktivněji, jiná již jsou ve svých aktivitách pasivnější.

Čím se současné územní plánování vyznačuje? Nynější územní, strategické plány i jiné koncepce se v první řadě snaží o vytvoření kompaktního městského prostoru – prostoru polyfunkčního – prostoru polycentrického. V rámci svých možností plánovanou zástavbu směřují do již urbanizovaného prostoru, vyplňují proluky, revitalizují současné objekty. Dále snahou je rozrušování monofunkčních zón. Vytvořit města dostatečně vybavené službami v celkové své rozloze. Vytvářejí subcenter každodenní soběstačnosti. Zamýšlejí se i nad vizí města bez bariér – plně průchozího pro chodce, cyklisty, též bezbariérového pro seniory či zdravotně znevýhodněné občany. Od 90. let do současnosti se klade důraz na obnovení historického dědictví jednotlivých měst, motivovaný příjmem z turistického ruchu. Pravidelně dochází k regeneraci památkových zón vnitřních měst, kde jsou důsledně dodržována pravidla památkové péče. Opačná situace se odehrává u objektů, jež tyto vnitřní města obklopují. Zde v současné době panuje velký tlak, jenž směřuje nikoli k obnově tohoto původního bytového fondu, ale k jeho demolici a s tím k výstavbě nového bytového fondu, dle developerů vyšší kvality. Všeobecně dochází k humanizaci bytového fondu – zejména bytového fondu sídlištního typu. Objekty sídlištního typu získávají lepší kvality zejména po technické stránce. Avšak chybí zde kreativní pohled na architektonické řešení tohoto typu bydlení. Co se týče revitalizace brownfieldů, zde vyvstává otázka, zda přeměny nevyužívaných prostorů přidávají městu na hodnotě či naopak. Vznikají nové komerční či polyfunkční zóny velkých měřítek (viz Šantovka, Karolína). Jaké je však jejich architektonické, urbanistické řešení? Nemíjí pouze hlavním cílem těchto zásahů do městského prostoru pouze získání co největšího zisku? Z těchto revitalizovaných brownfieldů se opět mohou stát v budoucnu nové brownfieldy. Samospráva by měla apelovat na umírněný rozvoj komerčních, skladových, výrobních zón, definovat jejich měřítka – uvědomit si jejich nezvratitelný zásah do krajiny. Ožehavým tématem je vztah k veřejnému prostranství. Dochází pozvolně k regeneraci těchto ploch. Již i radnice si začínají uvědomovat důležitost těchto ploch. Kvalitní zpracování veřejných prostranství, jež by vrátilo těmto místům jejich funkčnost, život, však jsou k vidění zřídka kdy. Velkým tématem všech měst se stává „ozelenění měst“, jsou rekultivovány parky, vysazovány stromy, vznikají nové parky, lesoparky či aleje. S tím souvisí i současný trend zapojení vodních toků a jejich nábřeží do městského organismu. Všechny tyto změny souvisí s vyššími nároky na trávení volného času. Vznikají tak nové plochy areálů pro volnočasové aktivity různého zaměření. Více méně bezúspěšnou snahou měst je omezení individuální dopravy, zatraktivnění veřejné dopravy. Municipality se snaží rozšířit a posílit spoje v příměstských oblastech. Města budují obchvaty a nové komunikační spoje či alespoň rekonstruují současný stav

komunikací. Palčivým problémem všech těchto měst je statická doprava – jak ve vnitřních jádrech, tak v částech s vysokou hustotou zalidnění – viz sídliště. Téměř každé město má v koncepcích podzemní parkoviště – avšak z finančních hledisek se je nedaří budovat. V rámci zklidnění dopravy se budují záchytná parkoviště – Park and Go, Park and Ride. Stabilizace dopravní situace je nejčastěji řešena placenými parkovišti, budováním rezidenčním stání. Do popředí se dostává zejména téma cyklistické dopravy. Cyklostezky jsou budovány spíše ve vnějších částech měst, propojující sídlo s jeho okolím, než že by vznikaly páteřní trasy protínající město komplexně.

Každé město se však s výše uvedenými jevy (suburbanizace, sídliště, doprava, brownfields, nedostatek zeleně, atd.) potýká v jiné intenzitě. A též různě úspěšně těmto problémům čelí. Vždy záleží na kvalitě, osvícenosti politické reprezentaci, na otevřené spolupráci s fundovanými specialisty – architekty, urbanisty.

Územní rozvoj by měl reagovat na současné chování společnosti, dále technologický pokrok – ale co je daleko důležitější – územní rozvoj musí umět již v současnosti reagovat na jevy, jež přinese budoucnost. Pouze takové územní plánování může být úspěšné. Právě kvůli tomuto aspektu je nezbytná provázanost municipalit českých se zahraničními. Předávání si zkušeností, prezentování si navzájem svých vizí. Aktivně a hlavně kreativně přistupovat k rozvoji městského prostředí.

8. ZÁVĚR

Každá doba do existujícího prostředí něco přidává, jiného ubírá, leckdy i ničí. Nelze odhadnout, jak na současnou tvorbu bude nahlíženo v budoucnu.

Urbanismus neboli plánování měst doprovází celé kulturní dějiny. Antika položila základy urbanistickým teoriím. Středověk již vytvořil základ současného sídelního systému. Na konci této historické etapy již existovala hustá síť opevněných měst, prezentujících se prostřednictvím svých kostelů, klášterů, radnic, tržišť či měšťanských domů. Novověk dotvořil obraz města. Již cíleně se zaměřil na estetičnost městského prostoru, vnitřní přeměnu tehdejších měst. Do městského urbanismu je poprvé cíleně zapojována zeleň. 19. století ve znamení revolucí zrodilo moderní město. Prudká urbanizace vytvořila města velkých měřítek, bořící své hradby, rozpínající se do krajiny. Dále pak prudký růst tovární výroba zřetelně ovlivňuje životní podmínky městského obyvatelstva. Stále více na významu nabývá doprava. Nespokojenost s tehdejším plánováním měst, především s úrovní životního prostředí, vedla ke kritice urbanismu a následně k formulování nových teorií o vizi města. Výsledkem dějů 19. století je i zakotvení první legislativy a vznik regionální politiky. Ve 20. století se již městská sídla nerozpínají pouze do prostoru, ale též do výšky. Celé století poté reaguje na úskalí vyvolané růstem měst a dále pak se vyrovnává s dopady světových válek.

A jaké soudobé město dnes?

Urbanistická problematika nikdy nebyla a ani nikdy nebude souborem definitivních pravidel, jak by město mělo být formulováno. Forma města je odrazem dané doby, odrazem nás samých.

V současné době lze vnímat zvyšující se zájem o architekturu a urbanismus. Lidé touží po zvyšující se úrovni života ve městě. Avšak diskuse mezi veřejnou a odbornou společností ještě pořád nefunguje. Právě hlavním úskalím současného územního plánování je chybějící debata. Při každém plánování, při správě města musí existovat dialog – dialog mezi politickou reprezentací, architektem a občany. V současnosti územním plánům občané nerozumí. Územní plánování je velmi komplikované, vícestupňové, doprovází ho řada změn. A právě proto je třeba vést otevřené debaty napříč společností. Měli bychom si navzájem naslouchat, být přístupní vůči názorům ostatních. A najít kompromis – společnou dohodu. Navzájem se respektovat. Společně najít kvalitu městského prostoru. Nyní však stále všichni stojíme spíše proti sobě. Debaty by se však neměly vést pouze u příležitosti nových plánů, konceptů. Architekt, politik a občan by se měli stát partnery, jež spolupracují průběžně. Základním faktorem je však kromě společné diskuse i odpovídající kvalita jak reprezentace města, tak architekta.

Rozvoj města by měl být dlouhodobě kontinuální. Spolupráce mezi architektem a samosprávou by měla být vedena 10, 20 i více let. Z toho plyne, že vždy výhodou pro město je stálost jeho politického zastoupení. Města se nedají plánovat na období čtyř let. Současné územní plánování a především jeho základní dokument územní plán má mnohdy spíše podobu regulačního plánu, příliš zatíženého přesně vytyčenými údaji.

Územní plán má město podporovat, nikoli omezovat. Měl by se stát určitým rámcovým dokumentem pro rozhodování o investicích, ať už veřejných či soukromých. Avšak určitá pravidla existovat musí – vytvářejí pro nás jistoty. Pokud by plán nic nezaručoval, nic by ani negarantoval. Hlavní funkcí plánu by mělo být zřetelné vymezení, kde stavět a kde nikoli. Vytýčit hranici mezi soukromým a veřejným. Ale město se také musí vyvíjet – jinak se stává skanzem. Městem bez života. Nestačí si uchovávat pouze historické dědictví.

Dále častou chybou je, že plány pro sídla menších měřítek jsou totožné se sídly měřítek daleko rozsáhlejších. Sám územní plán by měl být vícestupňový – na obecné rovině by měl řešit město jako celek a poté na nižší úrovni jednotlivé městské části, kde by měly být již konkrétně reflektované potřeby obyvatel té dané oblasti.

Územní plán ani žádný jiný koncept plánování se nedá posuzovat jako svazek papírů. Územní plán to je každodenní život. Za každým územním plánem, strategií města je nutné vidět jeho obyvatele, jejich potřeby. Mám pocit, že na tohle už, ale všichni zapomněli – i občané. A právě my jako občané bychom měli prezentovat naši představu o městě. A to v daleko širší míře než doposud.

Cesty, jak zlepšit životní podmínky ve městě, je možné i přes nejrůznější experimenty. V rámci města podporovat iniciativy (viz organizace Automat), jež se snaží obnovit městskost prostorů. Tyto iniciativy by měli být podporovány, poté vyhodnoceny a v případě kladné odezvy dále rozvíjeny.

Je nutné si uvědomit, že město se již nestaví jako dříve. Nejdříve bylo alokováno území a poté do tohoto prostoru zasazeny domy. Nyní každý individuální objekt staví město. V časovém měřítku vzniká nová část města. Je chybou tento jev podceňovat.

Hlavní kvalitou městského prostředí je jeho „živost“. Město se nesmí stát pouhým koridorem pro pohyb lidí či automobilů. Město se má stát aktivně užívaným prostorem – město práce, studia, relaxace. Cílem současných koncepcí je vytvořit heterogenní polyfunkční, polycentrické město. Vybavenost vždy stabilizuje místo. Tendencí je koncentrovat zástavbu dovnitř města. I přesto se město stále rozlívá do krajiny. Z tohoto důvodu by si každé městské sídlo mělo stanovit své vnější hranice. Další tendencí je odstranění bariér pro pěší pohyb, s čímž souvisí ekologizace měst – zpřístupnění měst chodcům, cyklistům, zatraktivnění veřejné dopravy. Dochází ke kultivaci veřejných prostranství, zvyšování množství zeleně, zapojení vodních toků a nábřeží do organismu města. Módním se stává především volnočasová infrastruktura.

Stále v malé míře do městského plánování jsou zapojováni architekti. Přizvání architekta je často chápáno jako něco nadstandardního, finančně nákladného. V České republice jsou vypisovány architektonické soutěže jen ve velmi malém počtu. Naprosto tristním je, že ve veřejných zakázkách rozhoduje výhradně cena, nikoli kvalita. Nejde tedy o soutěž o projekt, ale o soutěž o nejnižší cenu.

Města nám vracejí, co jsem, do nich vložili – na to bychom neměli zapomínat. Takže pokud nejsme my spokojeni s naším městem, je to naší vinou. Buďme vnímavý k prostoru nás obklopujícímu!

Jen na závěr bych chtěla upozornit na dvě města v České republice, které bychom v rámci správy města a jeho rozvoje měli mít za vzor a to jsou Teplice a Litomyšl. Z jejich fungování by si měli vzít příklad i ostatní městské správy.

9. SUMMARY

Every time transforms a city. It is impossible to predict how the current production will be judged in the future. Opinion of society, technological progress, policy, wars or economic level always influence the development of cities.

The whole cultural history is accompanied by the urban planning. The Antique laid a groundwork of urban theories. The Middle Ages have formed a basis of a present settlement system. The Modern age completed an image of cities. The 19th century was in a sign of revolutions - urbanization, growth of factory production, transport growth. In the 20th century cities not only expand to the space, but also to the height. The century responds to difficulties caused by urban sprawl.

And the city today? Urban issues has never been and never will be a final set of rules on how the city should be built up. The interest in architecture and urbanism is incereasing at present. People long for higher level of city life. However, a discussion between public and specialized society still does not work. The main drawback of the current town planning is the absent debate - among administration, architects and citizens. The city development should be a long-term continuous. The cooperation between an architect and a government should be kept for a long term. We cant plan cities for a period of four years.

A master plan or any other planning concepts are not only papers. That's the everyday life. In each master plan, town strategies is necessary to see its inhabitants and their needs. The main quality of an urban environment is its "liveness". The city must not become a space only for a movement of people or vehicles. The city should be actively used space - the city of work, study and relaxation. Towns return us what we put into them – we should not forget it.

And how do we know that a city is working? Well, we love the town, we are glad to live, study or work there.

10. SEZNAM LITERÁRNÍCH ZDROJŮ

ANDRLE, Alois. Osobní automobil mění životní styl společnosti. Urbanismus a území rozvoj. 2000, III(1/2000). ISSN 1212-0855.

BENEŠOVÁ, Marie; SEMERÁKOVÁ, Jana. Vývoj architektury 12. Praha: ČVUT, 2001. ISBN 80-01-02408-3.

BLATOVÁ, Tamara, FRIDRICH, Lubor. Viktor Rudiš: rozhovor s významným architektem a urbanistou. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(5/2011). ISSN 1212-0855.

BLAU, Eve, et al. Zrození metropole: Moderní architektura a město ve střední Evropě 1890 - 1937. Praha: Obecní dům, 1999. ISBN 80-902507-9-3.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl I. A - K. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-07-8.

DUDÁK, Vladislav, et al. Encyklopedie světové architektury: Díl II. L - Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-6.

Dudák, Vladislav. Encyklopedie světové architektury: Od menhiru k dekonstruktivismu, díl 2, L – Ž. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-86223-08-2.

FERENČUHOVÁ, Slavomíra. GALČANOVÁ, Lucie. et al. Československé město včera a dnes: Každodennost - reprezentace - výzkum. Červený Kostelec: Pavel Mervart, 2010. ISBN 978-80-87378-44-1.

FORSTER, Stefan. Revitalizace sídliště v německém Leinefelde. Era 21. 2009, roč. 9 (1). ISSN 1801-089X.

GRULICH, Tomáš, GARGOŠ, Igor. Brownfieldy v České republice: Koncepční podpora regenerace agenturou Czechinvest. Urbanismus a územní rozvoj. 2009, XII(6/2009). ISSN 1212-0855.

GUAITOLI, Maria Teresa, RAMBALDI, Simone. Ztracená města dávnověku. Praha: Slovart, 2003. ISBN 80-7209-431-9.

HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6.

HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4.

HNILIČKA, Pavel. Město v krajině nebo spíš "městokrajina"?. Zlatý řez. 2010, zima 2010 (33). ISSN 1210-4760.

HNILIČKA, Pavel. Sídlení kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů. Brno: Era, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

HOCKER, Christoph. Architektura. Brno: Computer press, 2004. ISBN 80-251-0285-8.

HORŇÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0.

HRŮZA, Jiří. Historie vídeňské Ringstrasse. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII (4/2010). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Hledání soudobého města. Praha: Obelisk, 1973.

HRŮZA, Jiří. Charta moderního urbanismu. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-58-9.

HRŮZA, Jiří. Svět architektury: Encyklopedický průvodce stavebními slohy od počátku do současnosti. Praha: AVENTINUM, 2000. ISBN 80-7151-224-9.

HRŮZA, Jiří. Teorie města. Praha: Československá akademie věd, 1965.

HRŮZA, Jiří Urbanismus světových velkoměst: Praha. Praha: ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02764-3.

HRŮZA, Jiří. Urbanismus světových velkoměst II. díl: Athény, Řím, Istanbul. Praha: ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03677-8.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí leden- únor 1998. Urbanismus a územní rozvoj. 1998, I (1/1998). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí květen- červen 1999. Urbanismus a územní rozvoj. 1999, II (3/1999). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí listopad- prosinec 1999. Urbanismus a územní rozvoj. 1999, II (6/1999). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí září- říjen 2000. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, III (5/2000). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí březen- duben 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV(2/2001). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí květen - červen 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV (3/2001). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí listopad- prosinec 2000. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, IV (6/2000). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí červenec- srpen 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV (4/2001). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří. Urbanistická výročí září - říjen 2001. Urbanismus a územní rozvoj. 2001, IV (5/2001). ISSN 1212-0855.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu I. Praha: ČVUT, 1995. ISBN 80-01-01342-1.

HRŮZA, Jiří; ZAJÍC, Josef. Vývoj urbanismu II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01549-1.

HUBÁTOVÁ-VACKOVÁ, Lada a Cyril ŘÍHA. Husákova 3 plus 1: bytová kultura 70. let. Praha: VŠUP, 2007. ISBN 80-86863-21-2.

HURNÍKOVÁ, Jana. Brownfieldy a územní rozvoj. Urbanismus a územní rozvoj. 2009, XII(6/2009). ISSN 1212-0855.

JEHLÍK, Jan. Bezpečí, komunikace, reprezentace. Zlatý řez. 2010, zima 2010 (33). ISSN 1210-4760.

JIRKALOVÁ, Karolína, SKŘIVÁNEK, Jan. et al. Město mezi domy: rozhovory s architektky. Praha: Gasset, 2009. ISBN 978-80-87079-05-8.

KIRSCHNER, Vladka. Omezení automobilové dopravy ve městech ve prospěch chodce. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(4/2011). ISSN 1212-0855.

KOUBEK, Pavel, JELÍNEK, Jaroslav. Rozvoj vybraných statutárních měst: Jihlava, Karlovy Vary a Mladá Boleslav. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(1/2011). ISSN 1212-0855.

KOUCKÝ, Roman. Současnost je vrcholem historie. Zlatý řez. 2010, zima 2010 (33). ISSN 1210 – 4760. ISSN 1210-4760.

KOUCKÝ, Roman. Urbanismus jako autorské dílo. Zlatý řez. 2010, zima 2010 (33). ISSN 1210-4760.

KOUCKÝ, Roman. Úřad kreátora. Praha: Zlatý řez, 2008. ISBN 978-80-87068-04-5.

KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2003. ISBN 80-214-2463-X.

KUNC, Josef, KLUSÍČEK, Petr, et al. Percepce a lokalizace urbánních brownfields: Podobnosti a rozdíly na příkladu Brna a Ostravy. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV (1/2011). ISSN 1212-0855.

KYSELKA, Igor. Kulturní krajina - dotváření versus unifikace. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(3/2011). ISSN 1212-0855.

LE GOFF, Jacques; SCHMITT, Jean-Claude, a kol. Encyklopedie středověku. Praha: Vyšehrad, 2008. ISBN 978-80-7021-917-1.

LÍBAL, Dobroslav; LÍBAL, Patrik. Architektonické proměny Prahy: V jedenácti stoletích. Praha: Svoboda Servis, 2000. ISBN 80-86320-11-1.

LUKEŠ, Zdeněk, et al. Josef Gočár. Praha: Titanic, spol. s.r.o., 2010. ISBN 978-80-86652-44-3.

MACKOVIČ, Vladimír. Jak chránit ZPF aneb kam směřuje jeho ochrana?. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII(5/2010). ISSN 1212-0855.

MAIER, Karel. Poevropšťování českého plánování?. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII(5/2010). ISSN 1212-0855.

MAIER, Karel. Územní plánování. Praha: ČVUT, 1993. ISBN 80-01-01012-0.

MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01467-3.

MATUŠ, Vladimír. Úvahy o plánování v době nejistoty. Urbanismus a územní rozvoj. 2011, XIV(1/2011). ISSN 1212-0855.

NEUTELINGS, Willem Jan. Hlavní architekt a tvář města. Urbanismus a územní rozvoj. 2010, XIII(6/2010). ISSN 1212-0855.

NOVÝ, Otakar. Konec velkoměsta. Praha: Mladá Fronta, 1964.

NOVÝ, Otakar. Velkoměsto: včera, dnes a zítra. Praha: Horizont, 1978.

PLICKA, Ivan. Architekt, úředník, klient a téma. Zlatý řez. 2010, zima 2010 (33). ISSN 1210-4760.

PLOS, Jiří. Územní plánování na cestě tam a zpátky aneb urbanismus pro 21. století. Zlatý řez. 2010, zima 2010 (33). ISSN 1210-4760.

PROKEŠ, Stanislav. Vliv dopravy na tvář ulice a na její obslužnou funkci. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, III (3/2000). ISSN 1212-0855.

STAŇKOVÁ, Jaroslava, et al. Architektura v proměnách tisíciletí. Praha: Sobotáles, 2002. ISBN 80-86817-10-5.

STAŇKOVÁ, Jaroslava; PECHAR, Josef. Tisíciletý vývoj architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1989. ISBN 80-03-00073-4.

SYROVÝ, Bohuslav, et al. Architektura: Přehled vývoje stavitelství a architektury. Praha: SNTL - nakladatelství technické literatury, 1977. ISBN 80-7151-224-9.

SYROVÝ, Petr. Dobrodružství architektury. Praha: ARCH, 1999. ISBN 80-86165-28-0.

ŠVÁCHA, Rostislav. Od moderny k funkcionalismu. Praha: Victoria publishing, 1994. ISBN 80-85605-84-8.

ŠVIDKOVSKIJ, Oleg Alexandrovič. Urbanismus socialistického Československa. Praha: Československá akademie věd, 1966.

TEMELOVÁ, Jana, NOVÁK, Jakub, et al. Budou česká sídliště místy bydlení chudých?. Era 21. 2009, roč. 9(č. 1). ISSN 1801-089X.

TEMELOVÁ, Jana, NOVÁK, Jakub. Panelový dům po dvaceti letech. Era 21. 2009, roč. 9 (1). ISSN 1801-089X.

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. Město, region a velké průmyslové zóny: Sborník ze semináře AUÚP - Ostrava - 8. - 9. října 2009. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010. ISBN 978-80-87318-08-9.

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. Suburbanizace. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009. ISBN 978-80-87318-03-4.

VICKERS, Graham. Klíčové momenty - Architektura: vývoj měst. Praha: Columbus, spol. s.r.o., 1999. ISBN 80-7249-034-6.

VOTRUBEC, Ctibor. Lidská sídla: jejich typy a rozmístění ve světě. Praha: Academia, 1980.

VŠETEČKA, Petr, BAŠE, Miroslav, Město - suburbie - venkov. Praha: Česká komora architektů, 2009. ISBN 978-80-86790-12-1.

ZADRAŽILOVÁ, Lucie. Šokující pravdivost paneláků: důvod k obdivu nebo k nenávisti?: Rozhovor s Ladislavem Lábusem. *Era* 21. 2009, roč. 9 (1). ISSN 1801-089X.

ZADRAŽILOVÁ, Lucie. Život v pražských králíkárnách: Sonda do současného vývoje panelových sídlišť. *Era* 21. 2009, roč. 9 (1). ISSN 1801-089X.

Akční plán na léta 2008 - 2015. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmcity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

Akční plán rozvoje města Český Krumlov. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/Akcni_plan2008.pdf.

Aktuálně.cz: Ročenka 2009. První výsledky Zelená úsporám: Lidé ušetří 340 milionů [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://rocenka2009.aktualne.centrum.cz/domaci/clanek.phtml?id=654524>.

Archeologie barbarů: Seznam hlavních lokalit pro dobu římskou. In: Protohistorie - archeologie barbarů [cit. 2011-12-22]. Dostupné z: droberjar.cz/cms/files/doba-romska/01-Seznam-lokalit-DR.doc.

Beseda projektantů nového územního plánu s komisemi místních samospráv. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/4402>.

Český Krumlov: Územní plán. In: Český Krumlov: Územní plánování města Český Krumlov [online]. 2006 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/OUPP/text_cast.pdf.

Ekolist: Zpravodajství. Program Zelená úsporám vyhlásil stop pro panelové domy [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/program-zelena-usporam-vyhlasil-stop-pro-panelove-domy>.

Evropa ve vrcholném středověku. In: Dějepis.com [cit. 2011-12-22]. Dostupné z: <http://www.dejepis.com/index.php?page=000>.

Forum válka: Zeměpisné informace. Pevnost Praha [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/120329>.

Havířov: Chráněná památková zóny Sorely. In: Cesty krajem: Moravskoslezský kraj [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://old.cestykrajem.cz/index.php?ds=4&id_objekt=936.

Havířov, "zelené město", jedinečný slohovou čistotou. In: E - Všudybyl: Časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.e-vsudybyl.cz/clanky/havirov-zelene-mesto-jedinecny-slohovou-cistotou-506.html>.

Historie Havířova. In: Statutární město Havířov: O městě [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/historie-a-soucasnost/historie-havirova.html>.

Historie a současnost města. In: Zlín - oficiální stránky města: o městě [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/18.historie-a-soucasnost-mesta/>.

Historie města. In: Tourism.olomouc.eu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/tourism/basic-information/history_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/tourism/basic-information/history_(cesky)).

HNILIČKA, Pavel. Kvalita města spočívá v možnosti volby. In: EARCH.CZ: architektura online [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.earch.cz/clanek/3981-kvalita-mesta-spociva-v-moznosti-volby.aspx#fotogalerie>.

Ideový návrh územního plánu Hradce Králové - 2010. In: UrbaPlan projektový ateliér: Urbanismus a územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.urbaplan.cz/cs/o-firme/urbanismus-a-uzemni-planovani/>.

Idnes.cz: Praha s Středočeský kraj. Funkční krása vilových domů dejvické Baby oslňuje Pražany již 80 let [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: http://praha.idnes.cz/zacala-vystava-80-vyroci-osady-baba-drw-/praha-zpravy.aspx?c=A120925_190254_praha-zpravy_eb.

Integrovaný plán rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=232>.

Integrovaný plán rozvoje města Zlína: Společensko-kulturní a vzdělávací centrum Zlín. In: Zlín - oficiální stránky města: projekty města [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/91898.dokument-iprm-v-puvodnim-zneni/>.

Integrovaný plán rozvoje: Ostrava magnet regionu. In: Ostrava – oficiální portál města: Strategické projekty města Ostravy [online]. 2005. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostavy/iprm/iprm-ostava-magnet-regionu/IPRM_reduk_Magnet_final_titulka.pdf.

Integrovaný plán rozvoje: Ostrava - pól rozvoje. In: Ostrava – oficiální portál města: Strategické projekty města Ostravy [online]. 2008. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z:

http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostravy/iprm/iprm-ostrava-pol-rozvoje/IPRM_Polrozvoje_final_precislovany_titulka.pdf.

Integrovaný plán rozvoje statutárního města Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/integrovaný-operacni-program/integrovaný-plan-rozvoje-mesta-integrovaný-operacni-program/stahnout.html>.

Inventura urbanismu 2010. In: Inventura urbanismu [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.inventuraurbanismu.cz/rok/2010#info>.

Inventura urbanismu 2011. In: Inventura urbanismu [online]. [cit. 2012-06-17]. Dostupné z: <http://www.inventuraurbanismu.cz/rok/2011#info>.

Jak bude příprava nového územního plánu probíhat?. In: Statutární město Olomouc: Základní informace [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zakladni-informace_\(cesky\)?article_id=2486](http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zakladni-informace_(cesky)?article_id=2486).

Karlovarští radní zadrželi několik sporných staveb ve městě. In: IDnes.cz: Karlovy Vary [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://vary.idnes.cz/karlovarstiradni-zatrhli-nekolik-spornych-staveb-ve-meste-pq7-/vary-zpravy.aspx?c=A101227_114645_vary-zpravy_sougarazovy_dum.

Karlovy Vary dostaly potřetí antigenu, nyní za machinace s pozemky. In: IDnes.cz: Zprávy [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/karlovy-vary-dostaly-potreti-anticenu-nyni-za-machinace-s-pozemky-1dg-/domaci.aspx?c=A090929_154902_domaci_lpo.

Karlovy Vary hledají odborníka, který zabrání kontroverzním stavbám. In: IDnes.cz: Karlovy Vary a kraj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://vary.idnes.cz/karlovarstiradni-chteji-zabranit-kontroverznim-stavbam-hledaji-odbornika-1by-/vary-zpravy.aspx?c=A120209_121617_vary-zpravy_sou.

Kauzy. In: Občanské sdružení za krásnou Olomouc [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: <http://krasnaolomouc.cz/>.

KLIMKOVÁ, Petra. Olomouc plánuje desítky kilometrů nových tramvajových tratí. In: IDnes.cz: Olomoucký kraj [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://olomouc.idnes.cz/olomouc-planuje-desitky-kilometru-novych-tramvajovych-trati-p65-/olomouc-zpravy.aspx?c=A100730_1425111_olomouc-zpravy_stk.

KOUTNÝ, Jan. Moderní urbanistické koncepce: Vývoj urbanistických koncepcí [online]. Brn: Ústav územního rozvoje, 2004 [cit. 2011-07-25]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2004/2004-06/30_koncepce.pdf>.

Nástupci Gočára připravují nový územní plán pro Hradec. In: Hradec Králové city [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/2011/10/29/nastupci-gocara-pripravuji-novy-uzemni-plan-pro-hradec/>.

Návrh nového územního plánu budoucího Hradce se pomalu rýsuje. In: Hradec Králové city [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/2012/02/16/navrh-uzemniho-planu-budouciho-hradce-se-pomalurytuje/>.

Návrh zadání územního plánu města Olomouce. In: Statutární město Olomouc: Zadání územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/uzemni-planovani/zadani-uzemniho-planu_(cesky)).

NOVÁ, Dagmar. Zlín – funkcionalistické město v zahradách. In: Zahrada - park - krajina [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.zahrada-park-krajina.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=101:zlin-funcionalisticke-msto-v-zahradach-&catid=65:042009&Itemid=138.

Nezapomeňte.cz: Jak to bylo před rokem 1989. Architektura socialistického realismu v Československu [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: http://nezapomente.cz/zobraz/architektura_socialistickeho_realismu.

PIMMS CAPITAL: Snížení negativních vlivů dopravy a optimalizace MHD. In: Statutární město Ostrava: Oficiální portál města [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostavy/pimms-capital-1>.

PRAŽANOVÁ, Markéta. Architekti kritizují přeregulovanost územních plánů. In: EARCH.CZ: architektura online [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: <http://www.earch.cz/clanek/7032-architekti-kritizuji-preregulovanost-uzemnich-planu.aspx>.

Profil města Hradec Králové. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradec Králové [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/file/2032>.

Hradec Králové: oficiální stránky statutárního města [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad>.

Profil města Mladá Boleslav. In: Město Mladá Boleslav: rozvojový plán města [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/?page=cz,rozvojovy-plan-mesta>.

Profil města Olomouc: 2010 - 2011. In: Statutární město Olomouc: Profil města Olomouc [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/profil-mesta_(cesky)).

Regulativy v platném znění k 18. 5. 2010. In: Statutární město Olomouc: Územní plánování [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/uzemni-planovani_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/uzemni-planovani_(cesky)).

Ruští podnikatelé mění tvář Varů. Staví luxusní byty, sruby i celé vesnice. In: IDnes.cz: Bydlení [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://bydleni.idnes.cz/rusti-podnikatele-meni-tvar-varu-stavi-luxusni-byty-sruby-i-cele-vesnice-114-/stavba.aspx?c=A091115_125841_stavba_web.

Stavební forum: Archiv článků. Camillo Sitte: urbanistický apel [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://www.stavebni-forum.cz/cs/article/12852/camillo-sitte-urbanisticky-apel/>.

Strategický plán rozvoje města Český Krumlov: Návrhová část. In: Český Krumlov: Strategický plán [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/str_final.pdf.

Strategický plán rozvoje města Český Krumlov: Profil města. In: Český Krumlov: Oddělení strategického rozvoje [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://obcan.ckrumlov.info/docs/dokumenty/strategic_plan/profil_mesta.pdf.

Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020. In: Hradec Králové: rozvoj města Hradce Králové [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/sp-dokument>.

Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko: aktualizace 2007. In: Statutární město Olomouc: Strategická plán města Olomouce a mikroregionu Olomoucko [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_\(cesky\)](http://www.olomouc.eu/portal/podnikatel/podnikatelske-prostredi/strategicky-plan-rozvoje_(cesky)).

Strategický plán rozvoje města Říčany: Analytický profil města. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/analyticky-profil-mesta>.

Strategický plán rozvoje města Říčany: Návrhová část. In: Říčany - oficiální stránky města: rozvoj města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrhova-cast>.

Strategický plán rozvoje města: Statutární město Havířov. In: Statutární město Havířov: Rozvojové dokumenty [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/strategicky-plan-rozvoje-mesta-ii/stahnout.html>.

Strategický plán rozvoje města Znojma: Analytická část. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmcity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

Strategický plán rozvoje města Znojma: Návrhová část. In: Znojmo: Odbor investic a správy nemovitostí [online]. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.znojmcity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1163.

Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi. In: Město Mladá Boleslav: oficiální stránky Statutárního města [online]. 2005 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://w.mb-net.cz/plan_rozvoje/cities/boleslav/plan.pdf.

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava na léta 2009 – 2015. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2009. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/aktualizovany-strategicky-plan-rozvoje-statutarniho-mesta-ostavy-2009-2015>.

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009 - 2015: Profil města. In: Ostrava – oficiální portál města: strategický plán rozvoje města. [online]. 2008. vyd. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015/profil-mesta>.

Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020: Analytická část. In: Zlín - oficiální stránky města: strategický rozvoj [online]. 2012 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/95486.dokumenty-ke-stazeni/>.

Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary. In: Magistrát města Karlovy Vary: strategické dokumenty a projekty města [online]. 2008 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=222>.

Textová část Územního plánu města Havířov: Odůvodnění. In: Statutární město Havířov: Územní plánování [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.havirov-city.cz/dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-havirov/textova-cast-uzemniho-planu-mesta-havirov-ve-zneni-vydane-zmeny-c.13-/zmena-c.13-upmh-text-oduvodneni/stahnout.html>.

Územní plán: koncept. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. 2010 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/koncept-up-znojmo/d-22123/p1=1145>.

Územní plán města Hradec Králové. In: Hradec Králové: územní plán města Hradec Králové [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/uzemni-plan>.

Územní plán Mladá Boleslav: návrh změny č. 4. In: Město Mladá Boleslav: územní plány - projednáváné [online]. 2000 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/?page=cz,uzemni-plany>.

Územní plán města Ostravy: Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území. In: Ostrava – oficiální portál města: územní plánování [online]. 1994. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://gisova.ostrava.cz/regulativy/regulativy_08_12_2010_ver2.pdf.

Územní plán Olomouc: koncept územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_I_text.cs.pdf.

Územní plán Olomouc: Odůvodnění konceptu územního plánu - varianta 1. In: Statutární město Olomouc: Obsah konceptu územního plánu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/87_/8741/V1_II_oduvodneni-new.cs.pdf.

Územní plán Říčany: návrh zadání. In: Říčany - oficiální stránky města: územní plánování [online]. 2009 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://info.ricany.cz/mesto/navrh-zadani>.

Územní plán: textová část. In: Znojmo: Odbor výstavby [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>.

Územní plán Zlína. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

Územní plán Zlína: textová část odůvodnění územního plánu. In: Zlín - oficiální stránky města: Architektura a územní plánování [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/page/70824.uzemne-planovaci-dokumentace/>.

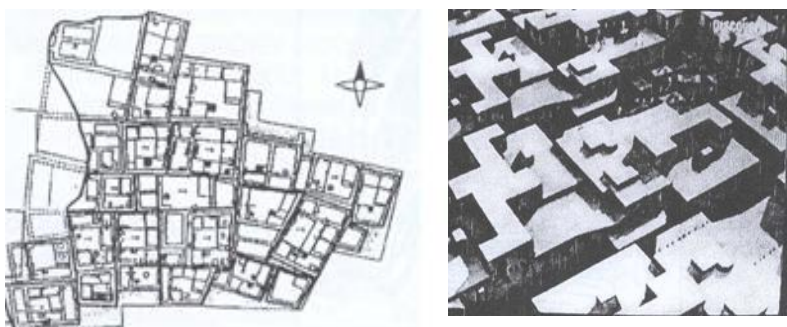
Vila Tugendhat: Fotogalerie. [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://www.tugendhat.eu/cz/fotogalerie/fotogalerie-2012.html>.

Zadání územního plánu Hradce Králové. In: Hradec Králové: nový územní plán města Hradce Králové [online]. 2011 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/4042>.

Základní informace o projektu Šantovka. In: Šantovka: O projektu [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: <http://www.santovka.cz/o-projektu/>.

Zelená osa Vítkovic. In: Statutární město Ostrava: Oficiální portál města [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/strategicke-projekty-mesta-ostravy/zelena-osa-vitkovic>.

11. PŘÍLOHY



Obr.1:

Catal Hüyük, chrámové město ze 7. až 6. tisíciletí př. n. l., nyní v Turecku. Dále pak rekonstrukce městské čtvrti – domy z obranných důvodů bez ulic, chodilo se po střeších.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 14 s.



Obr.2:

Část obytného areálu města Ur, z období cca 2000 př. n. l. - přibližně pravoúhlou sítí ulic a náměstí, zalomené, úzké a stísněné přístupy z obranných důvodů. Typ sítě ulic používaný v Mezopotámii.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 15 s.



Obr.3:

Město Achetaton - sídliště přízemních domů s rovnými střechami pro dělníky. První důsledně pravoúhlé řešení. Předchůdce sídlišť neboli kolonií typových domů s jednoduchými půdorysy pro pracovníky, viz kolonie firmy Baťa ad.

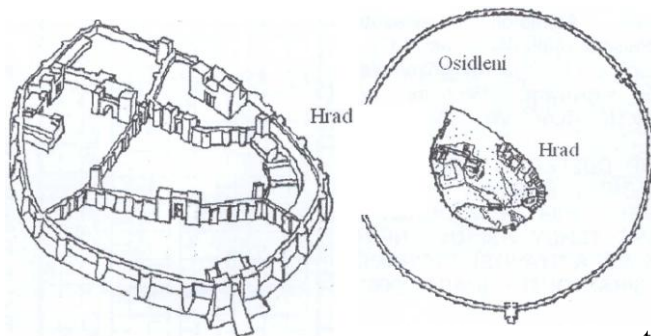
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 17 s.



Obr.4:

Uliční síť města Mohendžo-Daro u řeky Indu, vybaveného vodovodní, kanalizační a dálkovou teplovodní sítí, lázněmi, ca. 2500 př. n. l.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 18 s.



Obr.5:

Město Sam'al, nyní Sendžirli v Sýrii vybudované v 9. až 8. st. př. n. l. Opevněný hrad obklopený hradebním okruhem. Osídlení bylo situováno uvnitř. Vpravo rekonstrukce vnitřních hradeb a bran.

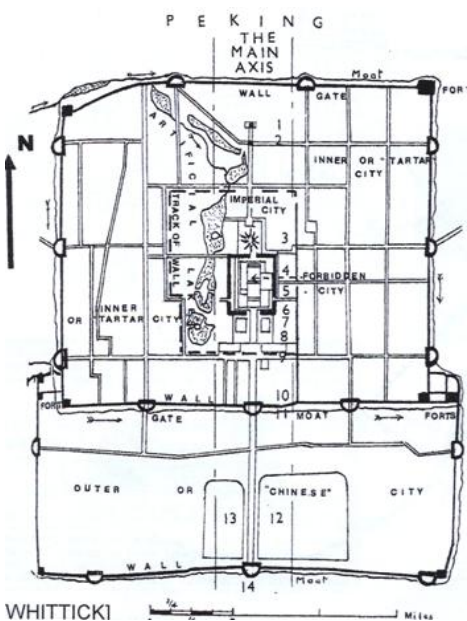
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 18 s.



Obr.6:

Město Babylon v 6. st. př. n. l. - zřetelné územně plánovací prvky - komunikační síť, umělé vodní toky, kanalizace, opevnění a brány.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 19 s.



Obr.7:

Peking - vnitřní a vnější město (inner and outer city) s pravoúhlým půdorysem ulic. Městské části jsou od sebe odděleny vodním příkopem (moat). Trůnní sál 5 je v zakázaném městě (Forbidden city). Umělý pahorek je č. 3. Vně hradby a brány. Hlavní jižní brána vnějšího města je č. 14. Hlavní osa (main axis).

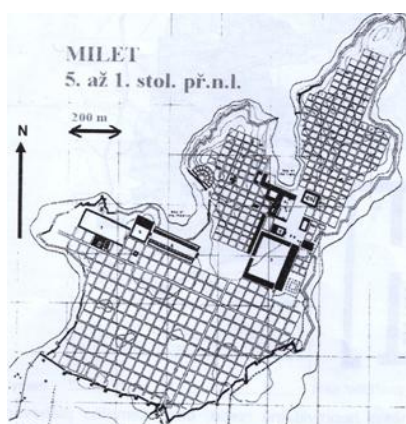
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 20 s.



Obr.8:

Atény 5. stol. př. n. l. - město nepravidelně rostlé, bez územního plánování. Technickou vybavenost zastupují veřejné toalety na náměstí - agoře, s tehdy trvale proudící vodou (pod Akropolí je dosud vývěr pramene směrem k agoře).

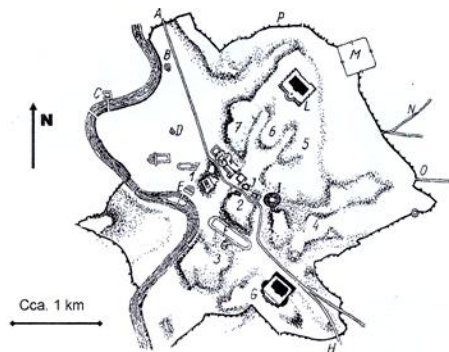
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 21 s.



Obr.9:

Starořecký hippodamický pravoúhlý pravidelný rošt ulic a domovních bloků. Podle řeckého stavitele měst Hippodama z Miletu.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 22 s.



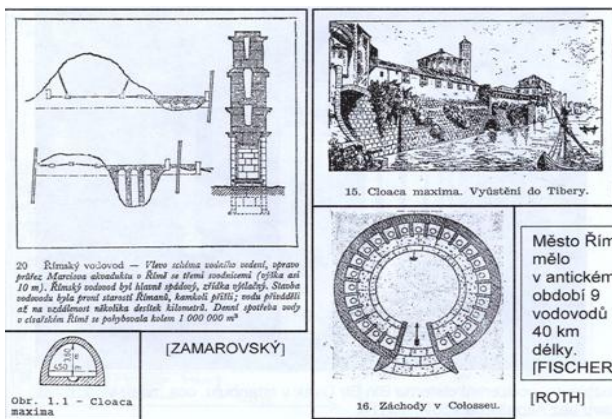
[MATOUŠEK]

Obr.10:

Řím - město situačně výhodně přizpůsobené terénu s pahorky a rovinami. Územní plánování bylo ovlivněno trasami dálkových cest - viae romanae.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 23 s.

Město Řím: 1 - mons Capitolinus, 2 - mons Palatinus, 3 - mons Aventinus, 4 - mons Caelius, 5 - mons Esquilinus, 6 - collis Viminalis, 7 - collis Quirinalis; A - Porta Flaminia; B - Mausoleum Augusti; C - Mausoleum Hadriani; D - Pantheon; E - Mavellovo divadlo; F - Circus Maximus; G - Caracallový termy; H - Porta Appia; I - Kolosseum; J - bazilika Maxentiova; K - císařská síň; L - Diokleťanovy termy; M - Castra praetoria; N - Via Tiburtina; O - Porta Praetentia; P - aureliánské hrady



Obr.11:

Ukázky antických významných vodovodů a kanalizací v Římě.

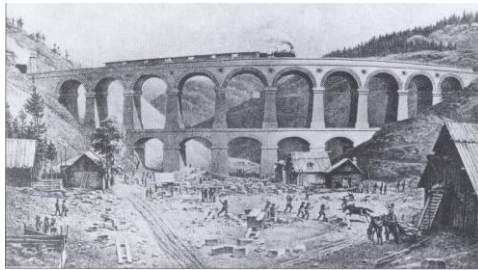
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 24 s.

Obr. 1.1 - Cloaca maxima

[ZAMAROVSKÝ]

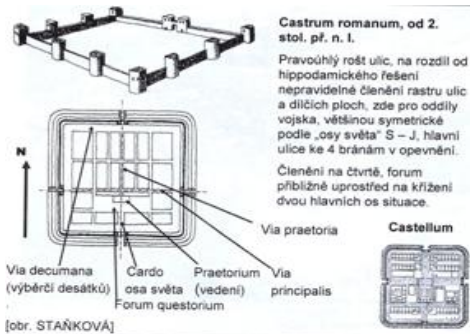
16. Záchody v Colosseu.

[ROTH]



Obr.12:
Římské akvadukty se staly modelem prvních železničních viaduktů v19. století. Kresba "Kalte Rinne" v Rakousku.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 133 s.



Obr.13:
Castrum romanum.

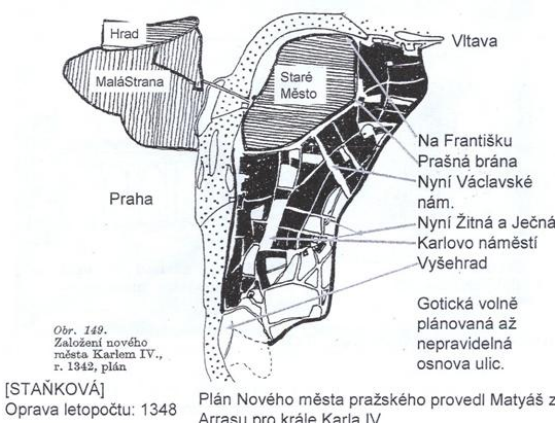
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 25 s.



Obr.14:

Paříž ve 12. století – zachovalé hlavní cesty z doby antiky – bíle vyznačené. Ostatní uliční síť roste neorganizovaně. Otok hradeb s vodním příkopem.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 29 s.



Obr.15:
Staré město pražské.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 32 s.



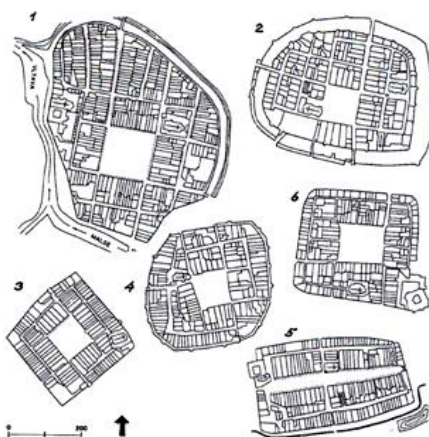
Obr.16:

Ostrava - lokátorem plánovitě založené středověké město, 13. století - náměstí, síť ulic a linie hradeb.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 32 s.



Obr.17:

Valetta na Maltě - hippodamický rošt ulic, reminiscence na antiku.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 33 s.



Obr.18:

Česká města zakládaná v pozdním středověku mají často pravoúhlu uliční síť a enormně velké náměstí uprostřed, často lemované loubím. (1-České Budějovice, 2-Klatovy, 3-Nový Jičín, 4-Vodňany, 5-Domažlice, 6-Moravská Třebová, 7-Kolín, 8-Plzeň).

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 70 s.



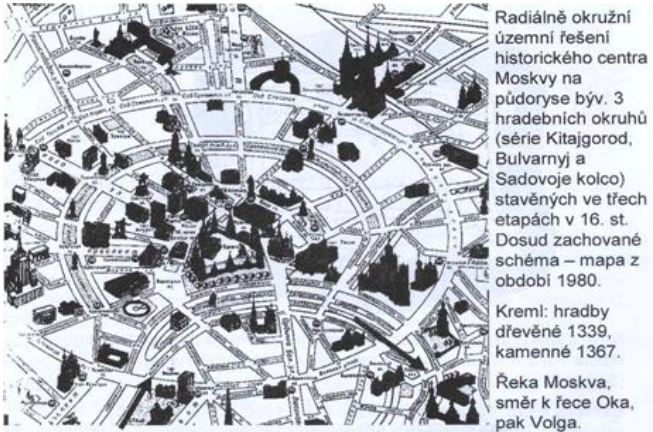
Obr.19:

Řím - perspektiva zahrady - Giardino de Quirinale a zástavba z období renesance po zahájení stavby paláce v roce 1574, arch. Ogauio Mascarini, pravoúhlý rastr.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 34 s.



Obr.20:

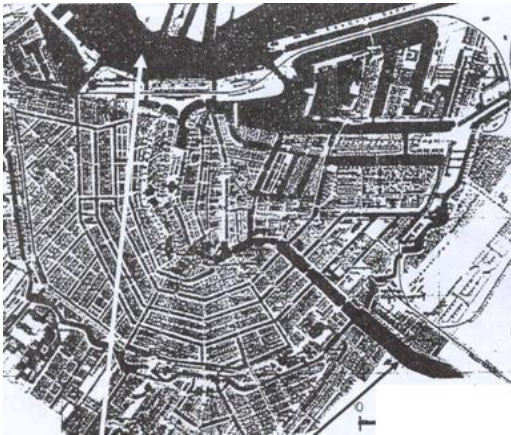
Zámek Versailles z ptačí perspektivy, 16. století. Velká osa defínuje nadřazený prostor, snoubící architekturu s přírodou, mířící do nekonečné dálky. Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 50 s.



Obr.21:

Územní řešení města Moskvy.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 34 s.



Obr.22:

Generální plán rozvoje města Amsterdam z roku 1607. Patrně jde o první územní plán blízký soudobému pojetí. Zobrazená situace Amsterdamu má odpovídat konci 17. století, době prolnutí renesance s nastupujícím barokem Radiálně okružní soustava ulic s vodními kanály. Současný stav v centru odpovídá zobrazenému stavu.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 35 s.



Obr.23:

Renesančně-klasicistní "Velká ulice" ve francouzském městě.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 139 s.

Obr.24:

Středověká ulička s měšťanskými domy mnohokrát přestavovanými. Praha, Staré Město.

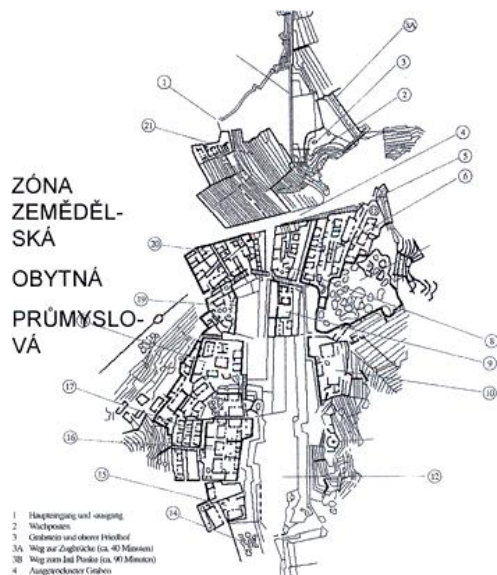
Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 138 s.



Obr.25:

Palma Nuova, Itálie - plán města, 1593, realizace zčásti dle myšlenky "ideálního města" dle A. F. Filareteho, devíticípá hvězda, radiální ulice.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 49 s.



Obr.26:

Machu Picchu – město Inků od r. 1450, např:

8 - kopule, sluneční chrám, královský hrob

9 - bydlení krále

10 - svatá plocha, sídlo velekněze

17 - východní osídlení

18 - průmyslová zóna

19 - chrám kondora a vězení

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 38 s.



Obr.27:

Raně barokní půdorys pevnostního města Hradec Králové.

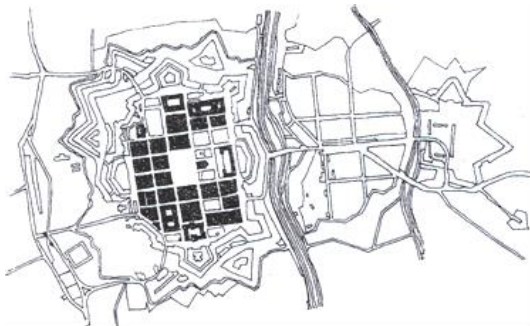
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 41 s.



Obr.28:

Hradec Králové - pozdně barokní pevnostní přestavba. Barokní opevněná města měla větší plochu opevnění než plochu zastavěnou.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 41 s.



Obr.29:

Terezín - typ pevnostního města - barokní opevnění a klasicistní řešení vnitřního půdorysu.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 42 s.



Obr.30:

Typický barokní návrh města Petrohradu - nahoře původní plán města od francouzského architekta J. B. Leblonda z roku 1717, geometrické schéma půdorysu s opevněním. Nová koncepce navržena roku 1737 hlavním architektem P. Jeropkinem viz níže – paprsky bulvárů, věž admirality (č. 2), Petropavlovská pevnost (č. 5) na původním místě, zimní palác (č. 4).

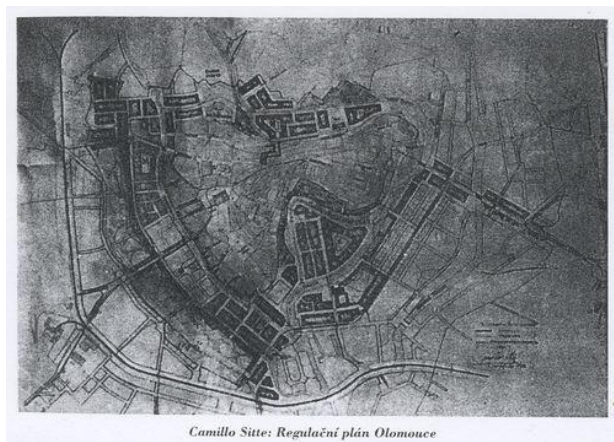
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 43 s.



Obr.31:

Berniniho barokní kolonáda, chrám sv. Petra – dle římských fór i řeckých agor. Dominantou celé kompozice je katedrála s kupolí.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 142 s.

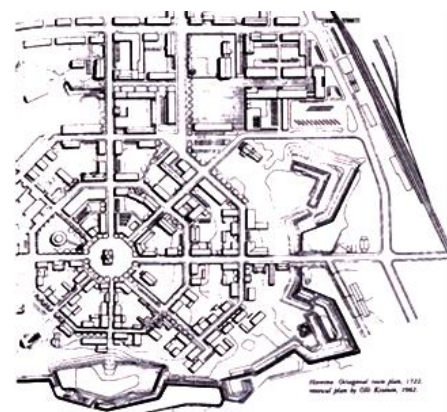


Camillo Sitte: Regulační plán Olomouce

Obr.32:

Plán města Olomouce od architekta C. Sitteho – okružní třída s parky a významnými budovami, vystavěná v prostoru hradeb.

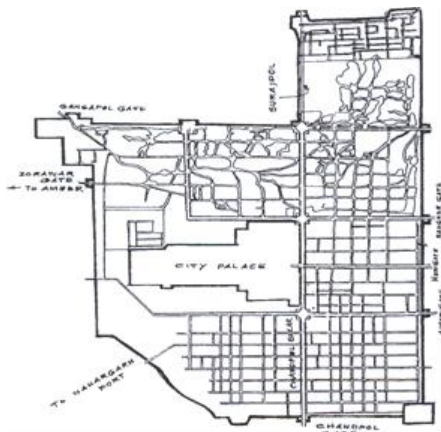
Zdroj: Stavební fórum: Archiv článků. Camillo Sitte: urbanistický apel [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://www.stavebni-forum.cz/cs/article/12852/camillo-sitte-urbanisticky-apel/>.



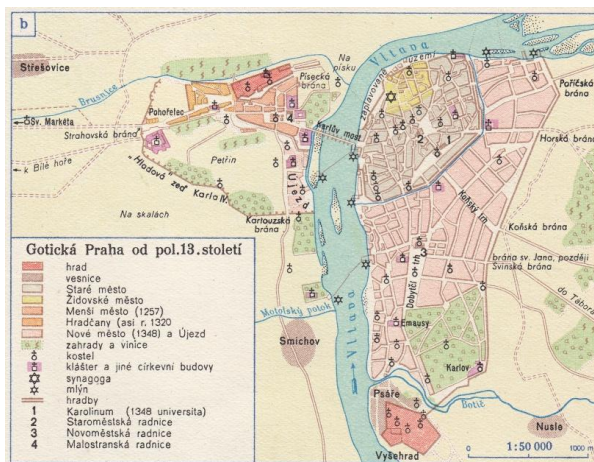
Obr.33:

Hamina, Finsko, 1722 - oktogonální plán centra města.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 43 s.



Obr.34:
Město Džajpur, Indie - plán z r. 1728 - starověký indický typ půdorysu.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 44 s.

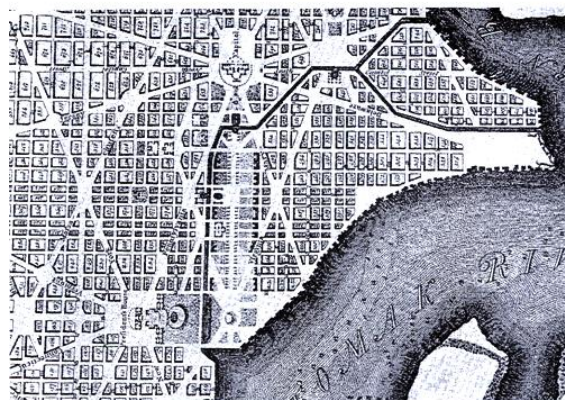


Obr.35:
Praha – půdorys - Staré i Nové město.
Zdroj: Forum válka: Zeměpisné informace. Pevnost Praha [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/120329>.

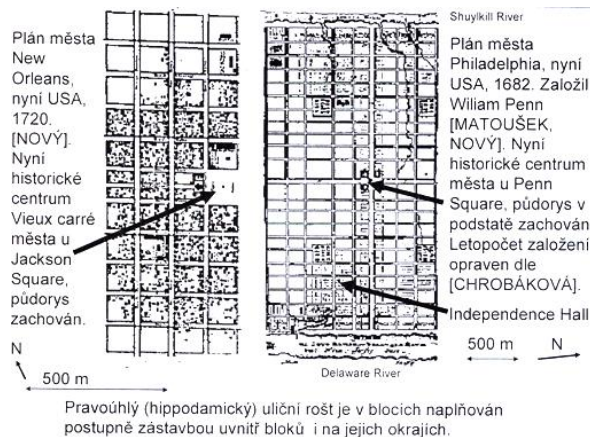


Obr.36:
Velkorysý plán situace pro novou výstavbu Londýna po jeho zkáze požárem roku 1666 od architekta Christophera Wrena nebyl použit. Přesto lze několik hlavních tříd navržených v regulačním plánu ze 17. století v současné přibližné poloze vysledovat - tlusté čáry.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 45 s.

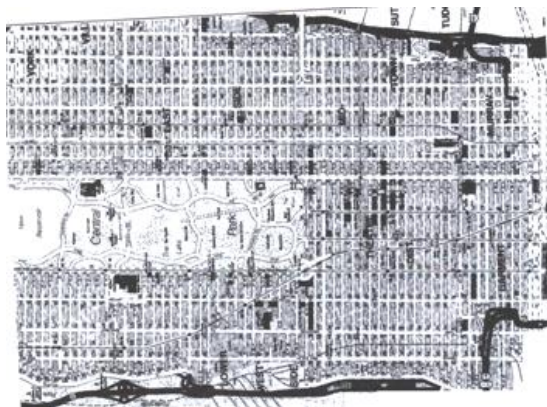
Washington – jediné americké město s barokním plánem od francouzského inženýra L'Enfanta, založené r. 1790 jako hlavní město Unie (upravená verze plánu od architekta Filcotta) [NOVÝ]



Obr.37:
Plán města Washington.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 46 s.



Obr.38:
Plán města Philadelphie.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 47 s.

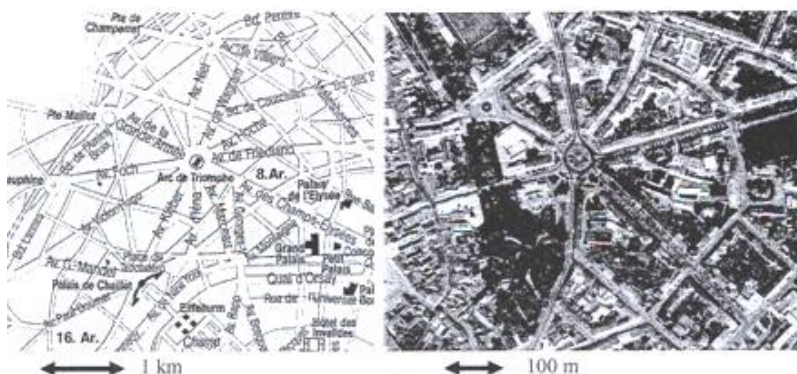


Obr.39:
Pravoúhlá síť ulic New Yorku – Manhattan, 19. st. - dosud.
Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 61 s.



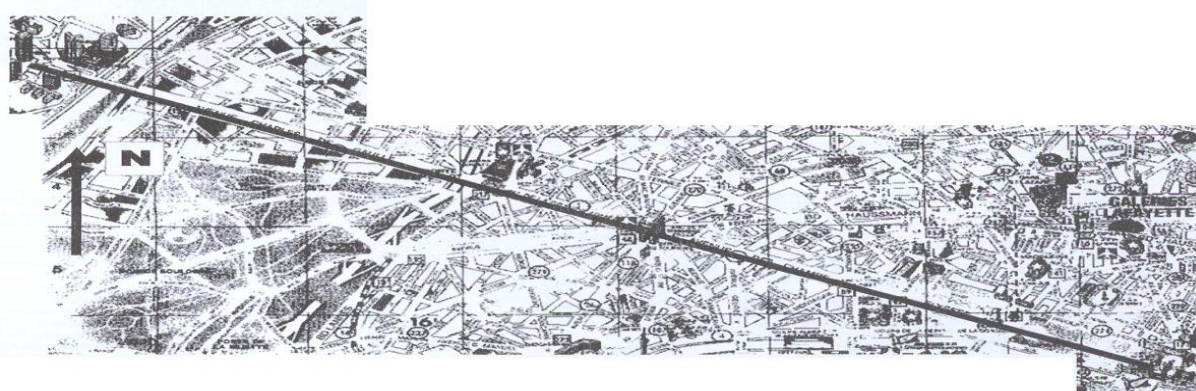
Obr. 40:
Paříž – 1. Place d'Étoile, 2. Sld. Haussmann, 3. Av. de Friedland, 4. Sld. des Malesherbes, 5. Louvre
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 53 s.

Paříž – přestavba komunikační a prostorové struktury města pod vedením prefekta G. E. Haussmanna (1853 až 1870) s typickou výstavbou širokých (>40 m) a dlouhých bulvárů, v obr. čárkovaně, v průsečiku diagonál významné budovy. V obr. jen část severozápadní plochy přestavby města. Tehdy pro koňské povozy a kočáry! (Také Brooklyn bridge z té doby!) Čerchovanou čarou královská osa, viz též další tab. Podkladní situace [NOVÝ]



Obr.41:
Vlevo náměstí Place d'Étoile, vpravo hvězdicové náměstí ve Znojmě.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická

Vlevo hvězdicové náměstí – Place d'Étoile – v Paříži, které dvěma bulváry (Avenue Foch a Avenue de Friedland) urbanisticky dotvořil G. E. Haussmann do roku 1870. Má 12 ulic.



Obr.42:

Územní řešení centra Paříže s "královskou osou" (l'axe royal) od paláců Louvru (vpravo dolní roh obr.) k budově La grande arche v novém urbanistickém okrsku La Défense (vlevo horní roh obr.). Osa je v obr. znázorněna plnou čarou. Osa je zachovávána stavebně od roku 1563 jako osa městských komunikací Avenue des Champs Elysées.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 83 s.



Obr.43:

Paříž - Haussmannovy bulváry. V době výstavby bulvárů ještě neexistovaly automobily. Bulváry velkoryse vyhovely potřebám rozvoje.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 55 s.



Obr.44:

Vídeň – Ringstrasse na půdorysu zbořených hradeb. Plán centra města z let 1859 – 1872.

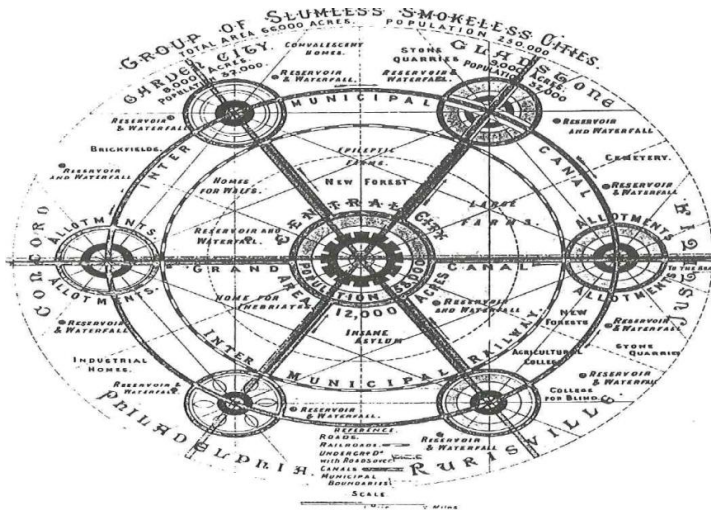
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 56 s.



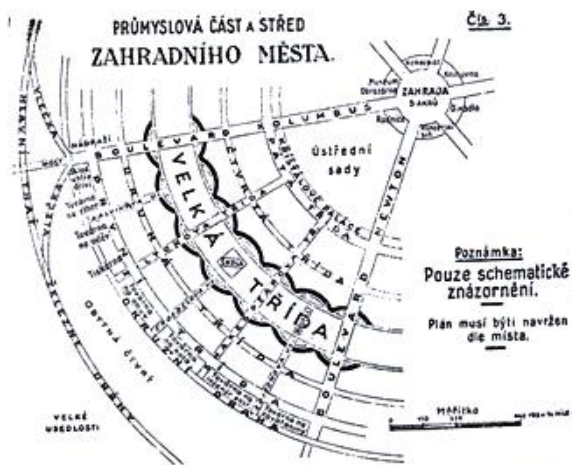
Obr.45:

Ostrava, Privoz - podle regulačního plánu z roku 1894 architekta Camillo Sittého. Ústřední kompoziční jsou úhlopříčky čtvercového areálu - nádražní třída a kolmo k ní náměstí s kostelem. Nesouhlasil s koncepcí Ringstrasse, preferoval prostorovou kompozici měst s výraznou úlohou ulic a náměstí s dominantními objekty a pomníky, veřejnými budovami a parky.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 57 s.



Obr.46:
Ideální schéma osídlení od E. Howarda - centrální město s okolními satelity.
Zdroj: MAIER, Karel. Územní plánování. Praha: ČVUT, 1993. ISBN 80-01-01012-0. 19 s.

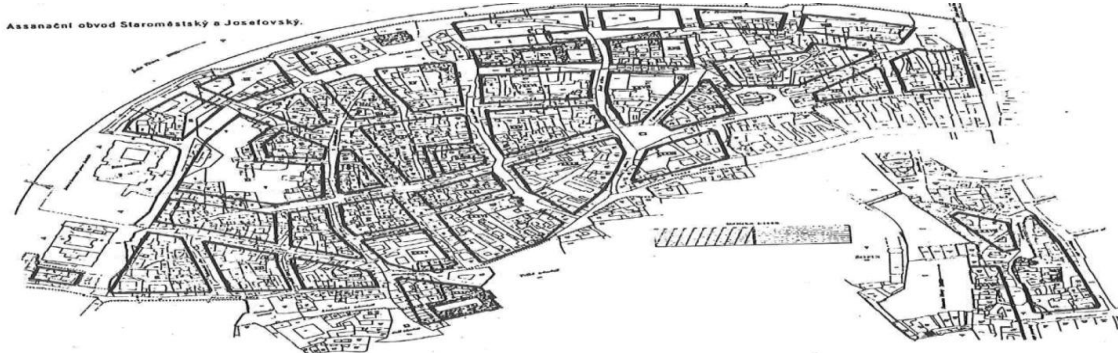


Obr.47:
Schéma zahradního města dle E. Howarda.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 59 s.

Schéma centra Howardova zahradního města: ve středu je park a ústřední veřejné budovy kulturní, správní a nemocnice; další vybavenost situoval na okruhu „velké třídy“ typu vídeňské Ringstrasse. Závody lehkého průmyslu tvoří jedno mezikruží [NOVÝ]



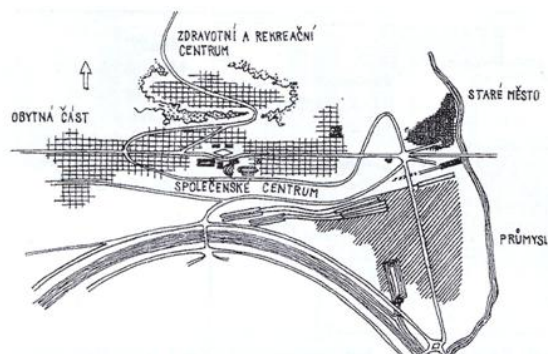
Obr.48:
Letchworth - první zahradní město, založeno roku 1903 anglickou společností zahradních měst (Garden cities pioneer comp.) asi 50 km od Londýna. Pozemky patřily společnosti a pronajímaly se. Letchworth byl pokus o decentralizaci velkoměsta prostřednictvím satelitních měst. Zahradní města měla být zakládána na radiálně okružní základně s parkem uprostřed, s jedno – dvou podlažními domy, koncept přinesl zajímavé řešení průběžných a slepých ulic.
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 60 s.



Obr.49:

Asanační plán Starého města a Vojtěšské čtvrti.

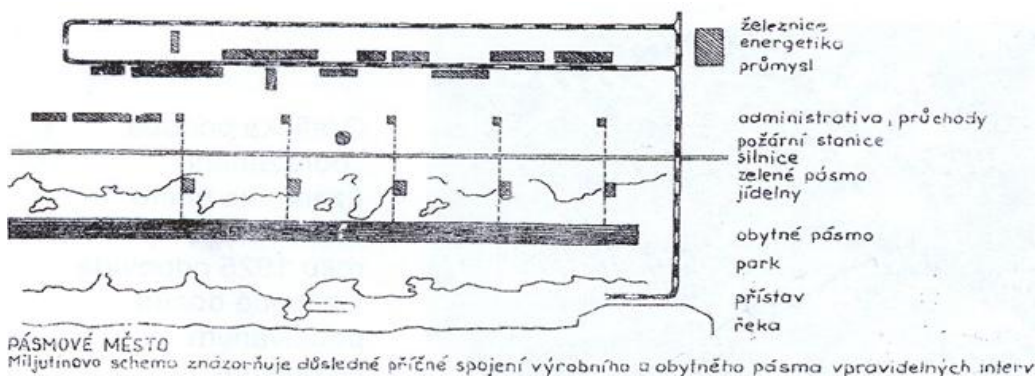
Zdroj: MAIER, Karel. Územní plánování. Praha: ČVUT, 1993. ISBN 80-01-01012-0. 18 s.



Obr.50:

"Cité industrielle", francouzský architekt Tony Garnier - návrh z let 1901 až 1904. Sleduje cíl územně oddělit plochy průmyslu od ploch bydlení a současně racionálně řešit dopravu obyvatel na pracoviště.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 60 s.



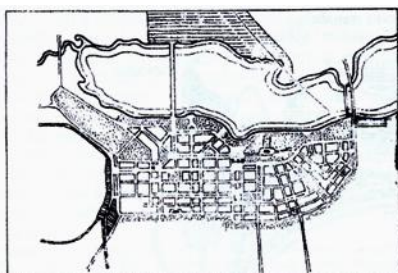
PÁSMOVÉ MĚSTO

Miljutinovo schéma znázorňuje důsledné příčné spojení výrobního a obytného pásma vpravidelných interv

Obr.51:

Miljutin Alexandrovič, sovětský urbanista - teorie pásmového města, jehož struktura vychází z důsledného funkčního zónování, jednoduchých funkčních vztahů, volného rozvoje zón a vysokého stupně kolektivizace života. Tato teorie byla shrnuta v jeho knize Socgorod.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 61 s.



Město Magnitogorsk v uralské rudné oblasti v býv. SSSR se začalo budovat v roce 1929. Situace [MATOUŠEK].

Směrný plán města Magnitogorska
 □ okrsky
 ■ zelené plochy
 — železnice
 ▲ sklady a potravinářský průmysl
 ■ zákepní průmysl

Magnitogorsk se skládá z několika velkých zón (obytná, průmyslová, rekreační), na sebe navazujících s oddělenými prostory pro dopravu. Projektantem města byl německý architekt Ernst May. [http://encyklopedie.seznam ... Wikipedia ..., 2008]

Obr.52:

Město Magnitogorsk, Rusko.

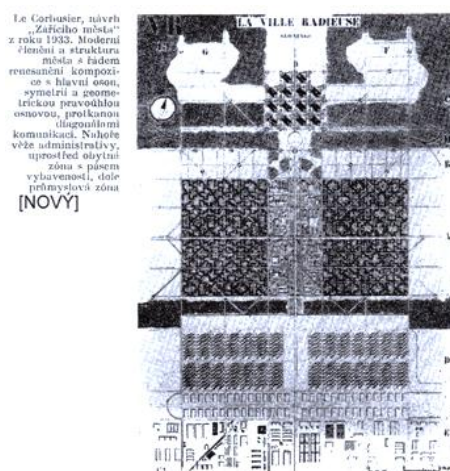
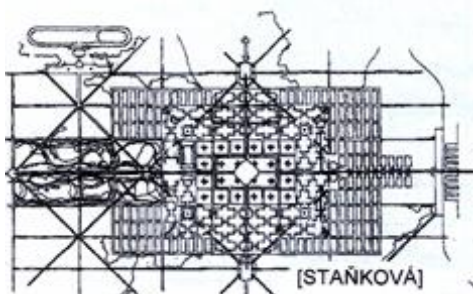
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 62 s.



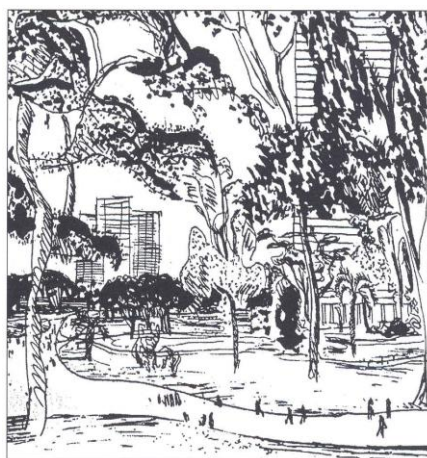
Obr.53:

Návrh města pro 3 miliony obyvatel, Le Corbusier, 1922. Do hippodamického rastru jsou vloženy diagonály, plochy jsou rozlišeny funkčně. Vyzdvihuje rovný terén, zvyšování hustoty obyvatelstva, stavbu vysokých domů, dopravu ve více úrovních. Požaduje pro všechny obyvatele slunce, viditelnost oblohy a stromů.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 63 s.



Le Corbusier, návrh „Zářícího města“ z roku 1933. Moderní řešení a struktura města s řadem renesanční kompozice s hlavní osou, symetrií a geometrickou pravidelnou osnovou, prosklenými diagonálními komunikacemi. Náhle vše administrativy, uprostřed obytná zóna s plochou vyláskností, dále průmyslová zóna [NOVÝ]



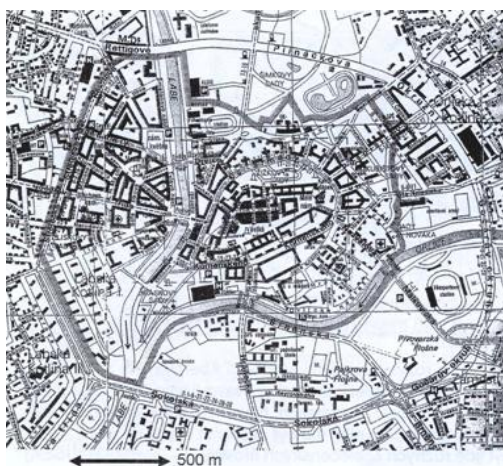
Obr.54:

Zářící město – Le Corbusier.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury,

Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-

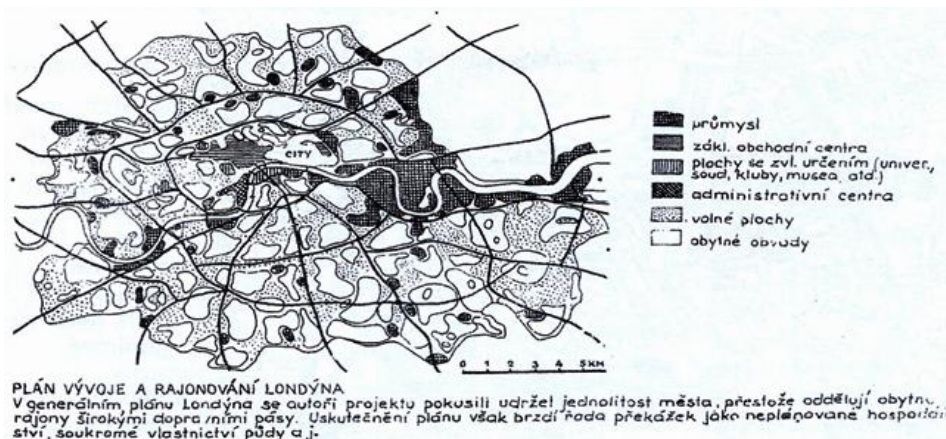
248-1793-4. 63 s.



Obr.55:

Hradec Králové – územní plán od Josefa Gočára – navrhl vnější silniční okruh, radiály i lokaci nejvýznamnějších budov.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 63 s.



Obr.56:

Po druhé světové válce rozvinuli angličtí architekti Abercrombie a Forshaw koncepci "neighbourhood" (rezidenční okrsky). Navrhli rozdělit Londýn na sídlištní jednotky o 6 až 10 tisíc obyvatelích, hlavní komunikace v zelených pásích, oddělujících okrsky. V okresech mají být lidé různých společenských úrovní.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 65 s.



Obr.57:

F.L. Gahura– regulační plán kolonie města Zlína, 1921.

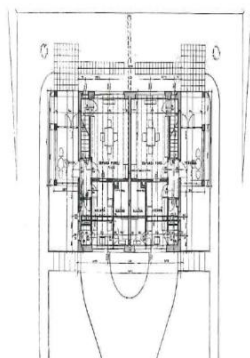
Zdroj: HORŇÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0. 42 s.



Obr.58:

Pohled na firemní čtvrť Zálešná, Podvesná a Díly, Zlín.

Zdroj: HORŇÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0. 42 s.



Antonín Víták, dvoudomek, Zlín, 1935, MZA Zlín

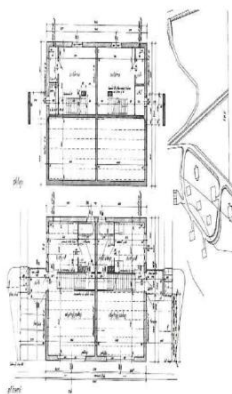
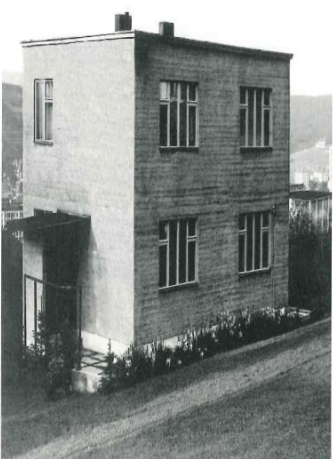
Antonín Víták, dvoudomek, půdorys přízemí, Zlín, 1935, MZA Zlín

Obr.59:
 Charakteristická architektura dělnických kolonií, Zlín - jednodomky, dvoudomky.
 Zdroj: HORŇÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0. 90 s.



Eric Sveetlund, jednodomek, Zlín 1935, MZA Zlín

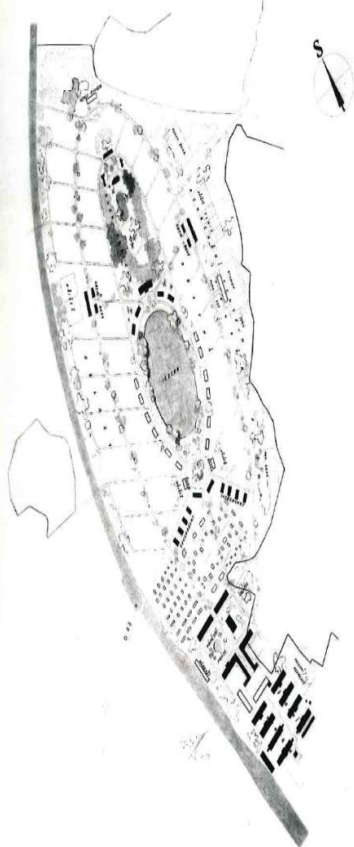
Eric Sveetlund, jednodomek, půdorys přízemí, Zlín 1935, MZA Zlín



Adolf Benš - František Jech, dvoudomek, Zlín, 1935, MZA Zlín

Adolf Benš - František Jech, dvoudomek, situace, půdorys přízemí a suterénu, Zlín, 1935, MZA Zlín

REGUL. PLÁN HELLOCOURT. M. 1:2500.



Obr. 60:

Satelitní sídliště firmy Baťa, Hellocourt, Francie.

Zdroj: HORŇÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0. 128 s.



Tilbury, Anglie, satelitní sídliště a továrna firmy Baťa, letecký pohled, 1940, MČA Zlín

Tilbury, Anglie, regulační plán satelitního sídliště a továrny firmy Baťa od Vladimíra Koflíka, 1938, MČA Zlín

Hellocourt, Francie, regulační plán satelitního sídliště a továrny firmy Baťa, jedna z variant od R. H. Podzemného, 1935, MČA Zlín

Hellocourt, Francie, satelitní sídliště a továrna firmy Baťa, letecký pohled, 1940, MČA Zlín

Le Corbusier, návrh urbanistického řešení továrního sídliště firmy Baťa, Hellocourt, Francie, 1935

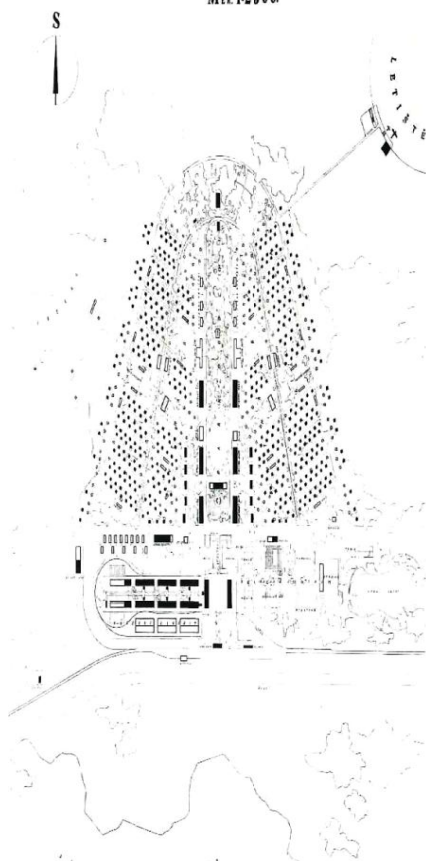
Obr.61:

Satelitní sídliště firmy Baťa, Tilbury, Anglie.

Zdroj: HORŇÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0. 128 s.

IDEÁLNÍ PRŮM. MĚSTO.

M. 1:2500.



Obr.62:

R.H. Podzemný – návrh ideálního průmyslového města.

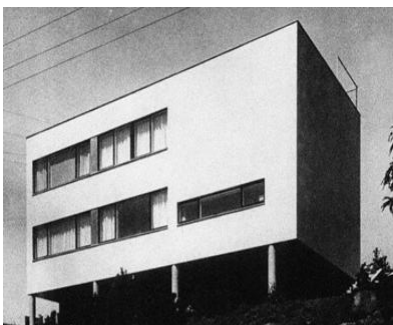
Zdroj: HORŇÁKOVÁ, Ladislava; SEDLÁKOVÁ, Radomíra. Fenomén Baťa: zlínská architektura 1910 - 1960. Zlín: Galerie výtvarného umění ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-85052-77-0. 132 s.



Obr.63:

Funkcionalistická architektura - vila architekta P. Janáka ve vilové čtvrti Baba, Praha.

Zdroj: Idnes.cz: Praha Středočeský kraj. Funkční krása vilových domů dejvické Baby oslňuje Pražany již 80 let [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: http://praha.idnes.cz/zacala-vystava-80-vyroci-osady-baba-drw-/praha-zpravy.aspx?c=A120925_190254_praha-zpravy_eb.



Obr.64:

Funkcionalistická architektura – Sutnarova vila ve vilové čtvrti Baba, Praha.

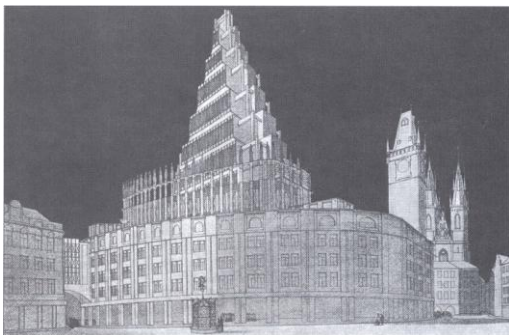
Zdroj: Idnes.cz: Praha Středočeský kraj. Funkční krása vilových domů dejvické Baby oslňuje Pražany již 80 let [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: http://praha.idnes.cz/zacala-vystava-80-vyroci-osady-baba-drw-/praha-zpravy.aspx?c=A120925_190254_praha-zpravy_eb.



Obr.65

Funkcionalistická architektura – vila Tugendhat, Brno od architekta L. Mies van der Rohe.

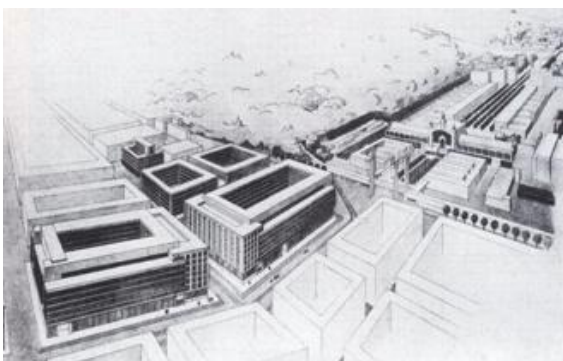
Zdroj: Vila Tugendhat: Fotogalerie. [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z:<http://www.tugendhat.eu/cz/fotogalerie/fotogalerie-2012.html>.



Obr.66:

J. Gočár - návrh dostavby Staroměstské radnice v Praze, 1909.

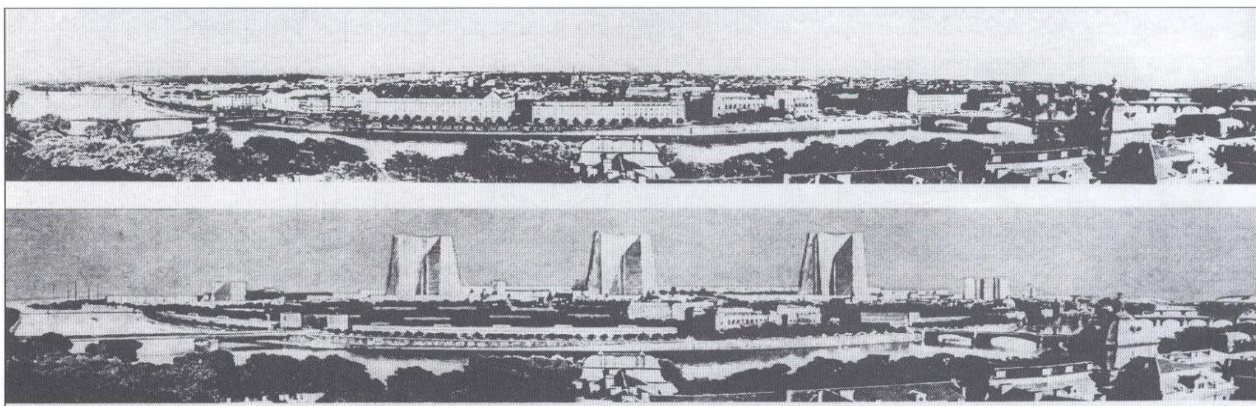
Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 177 s.



Obr.67:

J. Fuchs, O. Tyl - jen zčásti realizovaný návrh "Veletržní City" v Praze-Holešovicích, 1924.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 178 s.

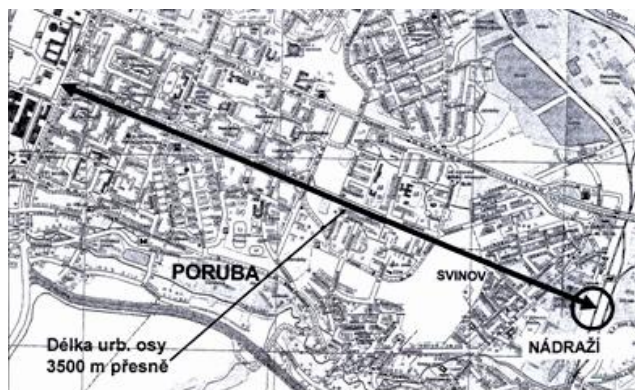


Obr.68:

J. Havlíček: Vize radikální přestavby centra Prahy, 1943-44.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996.

ISBN: 80-200-0245-6. 178 s.

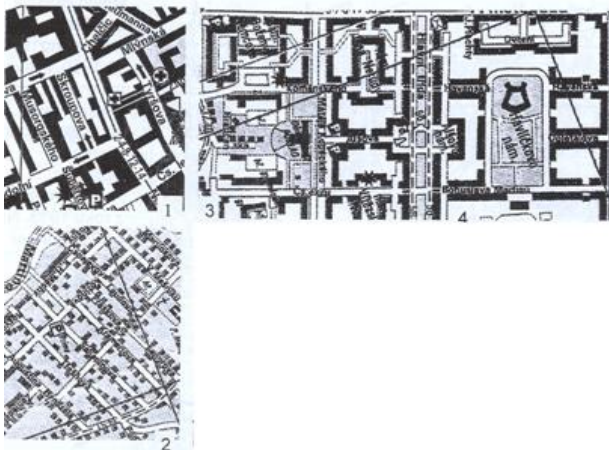


ISBN:978-80-248-1793-4. 66 s.

Obr.69:

Urbanistické řešení Ostravy - Poruby, zásady podle arch. Meduny, 1950 až 1960. Urbanistická osa - hlavní třída směřuje k nádražní budově Ostrava - Svinov. Preferovala se železniční doprava před individuální autodopravou.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008.



Obr.70:

Územně plánovací typy městské zástavby po roce 1950 v ČR

1. Sevřená uliční zástavba, tradiční
2. Rozvolněná uliční zástavba, tradiční
3. Dvorová parčíková zástavba socialistického realismu (historismu, "sorela") s průjezdy, průchody, vázaná na uliční síť, starší, 50. léta
4. Totéž jako 3, ale novější, 60. léta 20. století.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská –

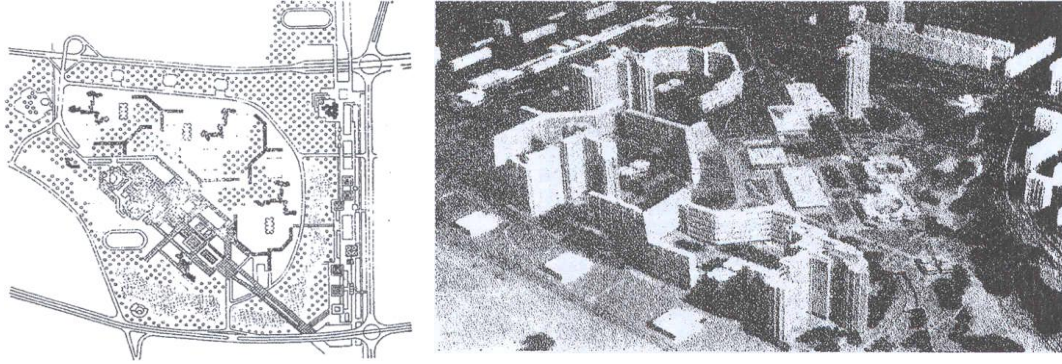
Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 67 s.



Obr.71:

Město Brasilia - hlavní urbanista L. Costa.

Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava:Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 67 s.



Obr.72:

Návrh obytné čtvrti Čertanovo v Moskvě pro 20 tisíc obyvatel. Zástavba socialistického realismu, plošně rozvolněná, budovy bez orientace na uliční síť, panelová bytová hromadná zástavba.

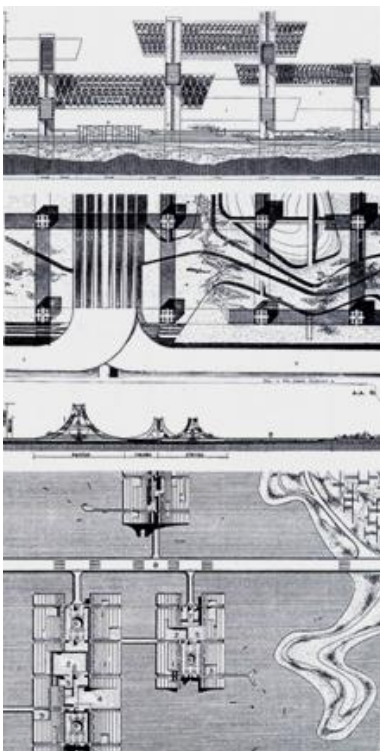
Zdroj: HASÍK, Otakar. Milníky vývoje územního plánování měst ve světě a technické infrastruktury, Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN:978-80-248-1793-4. 68 s.



Obr.73:

Le Corbusier - pohledy na hlavní osy Soudobého města pro 3 miliony obyvatel (1922). Tato převratná vize města otvírá urbanistickou revoluci. "Město moderních časů" opouští tradiční urbanistické koncepce a přináší nové principy prostorové a funkční organizace.

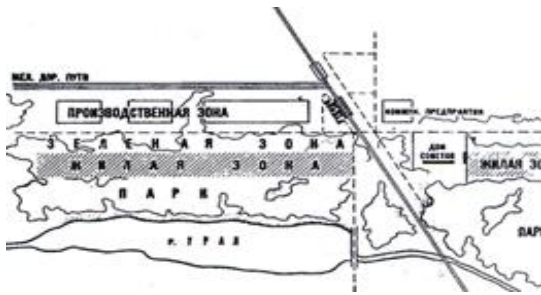
Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha: Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 55 s.



Obr.74:

Kenzo Tange, návrh města nad Tokyjskou zátokou (1960). Ve své době znamenal tento projekt revoluci. Zahájil éru technokratických utopií. Tvořily jej soustavy urbanistických komplexů, které se ve tvaru mostů pnuly mezi obřimi pilíři nebo obřích stanovými megastrukturami spojených s dálničními systémy v řetězovitých pásech.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha: Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 60 s.

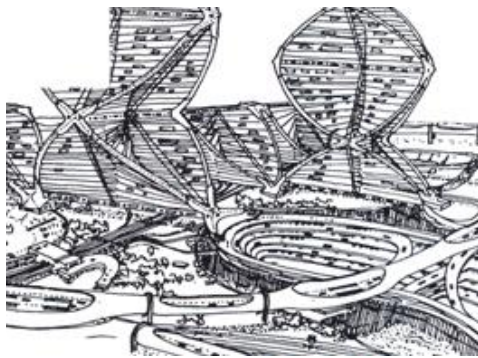


Obr.75:

Miljutin, Socgorod, 1931 - v sovětském konstruktivismu 20. let se prosazovala idea pásových měst. Urbanismus byl pojímán jako plánovitě řízená organizace života. Důležitým elementem systému byly kolektivní domy, domy-komuny s kolektivizovanými službami a výchovou dětí.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ,

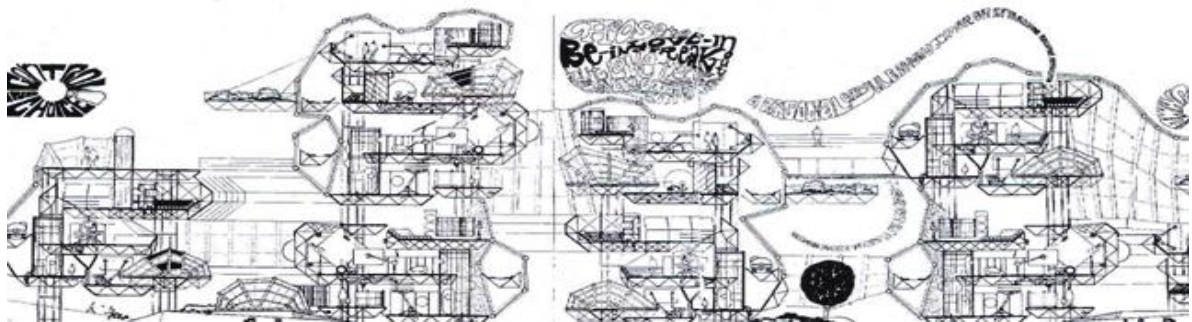
Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 56 s.



Obr.76:

Kurokawa - Helikoidální město (1961). V 60 .letech se v Japonsku objevila vlna projektů vizionářských struktur, označovaná jako hnutí metabolistů.

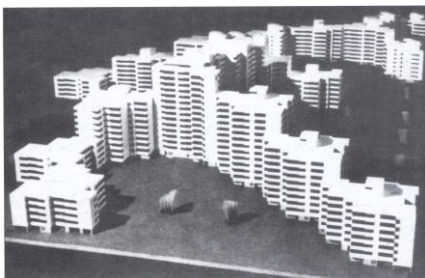
Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 61 s.



Obr.77:

Archigram - města, která se sama staví, pohybují a mění. Práce Archigramu měly vliv na estetiku pozdější architektury "high-tech".

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 61 s.



Obr.78:

Vlevo obytný komplex Berlín-Reinickendorf (1967) představoval radikální pokus o rozčlenění funkcionalistického bloku do skulpturálně modelované konfigurace.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 62 s.

Obr.79:

Moshe Safdie - obytný komplex Habitat na světové výstavě v Montrealu (1967).

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 62 s.



Obr.80:

Typické náměstí feudální epochy ve Svitavách - loubí, kostel, nevelká radnice je označena věží.

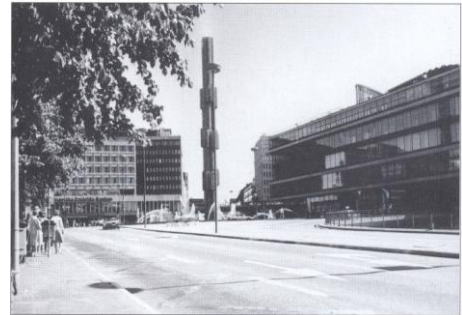
Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 148 s.

Obr.81:

Náměstí Sergelstorg

ve Stockholmu se skleněným kulturním domem, fontánovým bazénem a betonovou plastikou, z druhé poloviny 20. století.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 148 s.



Obr.82:

Panelové sídliště, Praha 4.

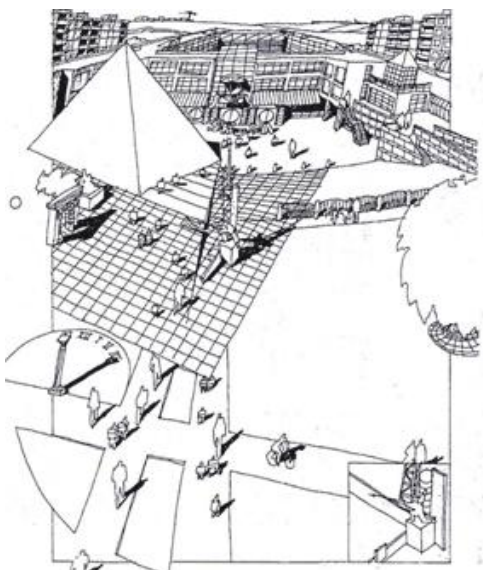
Zdroj: Aktuálně.cz: Ročenka 2009. První výsledky Zelená úsporám: Lidé ušetří 340 milionů [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://rocenka2009.aktualne.centrum.cz/domaci/clanek.phtml?id=654524>.



Obr.83:

Současné české panelové sídliště po regeneraci.

Zdroj: Ekolist: Zpravodajství. Program Zelená úsporám vyhlásil stop pro panelové domy [online]. [cit. 2012-11-21]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/program-zelena-usporam-vyhlasil-stop-pro-panelove-domy>.



Obr.84:

Sídliště Praha - Nový Barrandov, kresba náměstí s pyramidou. Hledání východiska z bezvýrazných standardních schémat.

Zdroj: HALÍK Pavel, KRATOCHVÍL Petr, NOVÝ, Otakar. Architektura a město, Praha:Academia, 1996. ISBN: 80-200-0245-6. 63 s.

