

# VYBRANÉ ZÁSADY REVITALIZACE CENTER VELKÝCH MĚST

**Erich Vrtiš**

*Ing. Vrtiš je dopravním specialistou, jehož celoživotním zájmem je řešení dopravních vztahů na regionální a lokální úrovni na jedné straně s vazbami na širší vztahy celostátní i evropské, na straně druhé s vazbami na centrální oblasti velkých měst, zejména na jader aglomerací. Z obsáhlého příspěvku, který zaslal, redakce vybrala polemické názory na současné problémy městského centra ve vztahu k městské památkové rezervaci. Jeho názory jsou dokumentovány na příkladu města Brna.*

## VÝVOJ CENTER KRAJSKÝCH MĚST

Pro dynamicky se rozvíjející struktury měst před II. světovou válkou – jakož i urbanistické struktury osídlení vůbec – znamenaly pozdější zásahy zpomalení vývoje a někdy, jako v případě Brna, začátek celkové stagnace ekonomické i sociálně kulturní. Také nově ustavené kraje mají vliv na rozvoj krajských měst a jejich center, a to v obou směrech.

Například Brno, zaujímavější v dřívější sídelní struktuře postavení hlavního města Země moravskoslezské, kleslo funkčně po roce 1948 do úrovně krajského města. Obdobně Ostrava se stane centrem pouhého okrajového státního území, s důsledky pro její vazby na hlavní město ČR i ostatní kraje ve státě. Vznikem krajů hradeckého a pardubického dojde k rozbití bicentrického regionu a jeho jádrového území.

Bude sice částečně zachována identita obou center, ale při výrazném poklesu rozvojového potenciálu této aglomerace v celostátním pohledu.

Naopak např. zlínský a olomoucký kraj – i když zde dochází k překryvu vzájemné časoprostorové standardní dosažitelnosti obou jejich center – novým návrhem získávají prostor k dynamičtějšímu rozvoji.

Jihlavský kraj jako zbytnělý útvar, přes usilovnou snahu o plošné rozšíření nedosahuje srovnatelného rozvojového potenciálu s kraji ostatními.

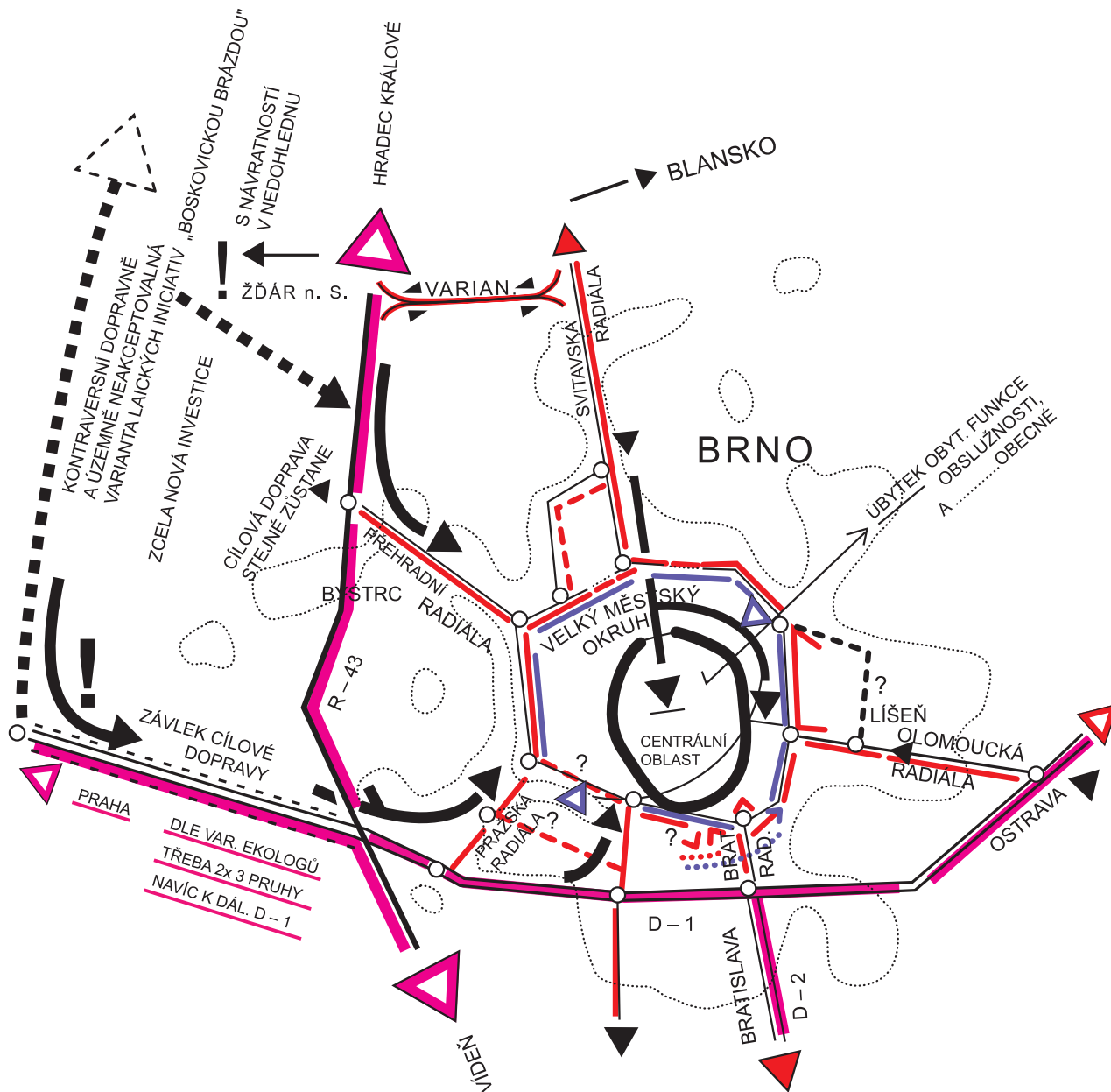
## Z HISTORIE ROZVOJE BRNA A JEHO AGLOMERACE

Brno se v roce 1641 stalo trvale hlavním městem Moravy. V kompozici lokálního půdorysu Brna nebyl prakticky uplat-

něn poměrně pravidelný půdorys, tak jako v některých jiných městech, ale před exaktností půdorysné osnovy byla dána přednost funkčnímu komunikačnímu systému.

V roce 1847 byl schválen 1. regulační plán města. Koncem 19. století došlo postupně k obrovskému rozvoji brněnského průmyslu a po výstavbě vnějších částí města došlo i na vlastní historické jádro.

V roce 1900 bylo Brno co do velikosti již šestým největším městem rakouské části monarchie (vč. Terstu a Lvova). Brněnská asanace centra, co do rozsahu srovnatelná s pražskou, začala v 90. letech 19. stol. Stržené a nově postavené domy v nové uliční čáře byly na 18 let osvobozeny od daní. Komise určila plných 75% z 572 domů ve vnitřním městě ke zboření a jejich nahrazení novostavbou. V souvislosti s tím byla vypsána mezinárodní urbanistická soutěž k r. 1902.



Obr. č. 1: SCHEMA SILNIČNÍ SÍTĚ MĚSTA BRNA podle územního plánu z r. 1994

Od 20. let 20. stol. přichází velká vlna nové výstavby, reagující na nové ekonomické potřeby a podmínky. Za této situace krystalizují v Brně dvě oblasti problematiky – oblast urbanistické a architektonické teorie, významné v celorepublikovém i celoevropském kontextu a oblast praktické realizace.

Také díky angažovanosti brněnské radnice se mohlo Brno stát ve 20. letech předním architektonickým centrem a vytvořilo fenomén brněnského funkcionalismu. Ten nalezl ve městě neobvykle široké uplatnění a zajistil Brnu jednoznačně vedoucí místo ve vývoji československé meziválečné architektury.

### SOUČASNÉ PODMÍNKY ROZVOJE MĚSTA BRNA

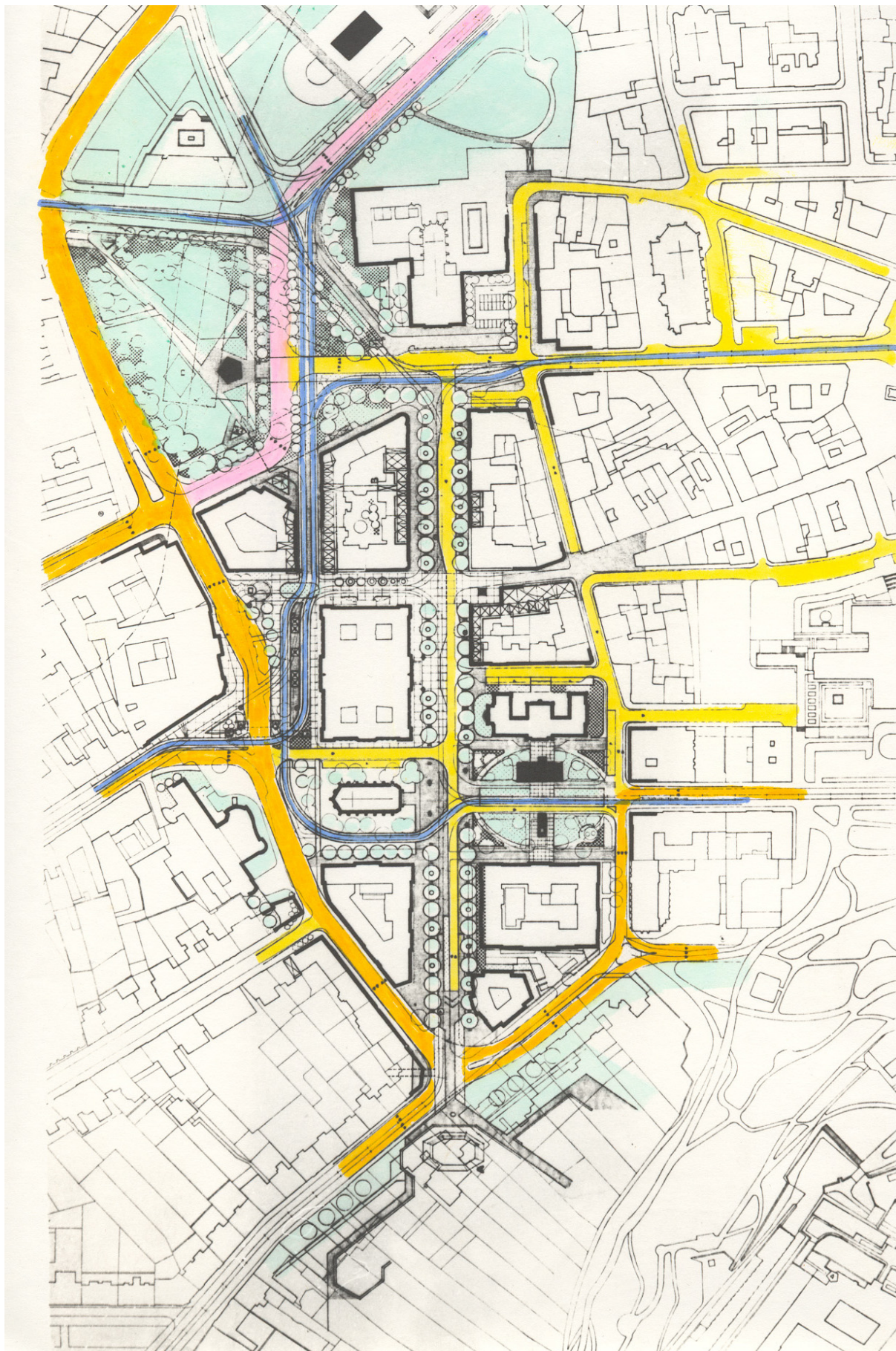
Další smysluplný rozvoj města i Jihomoravského kraje v jeho současných hranicích závisí na aktivitě spolupráce orgánů kraje, města i městských částí. Nezbytné je posílení spolupráce veřejných institucí, soukromého sektoru a veřejnosti. Jde též o intenzivnější iniciaci potenciálních investorů, přípravu veřejné infrastruktury, poskytování zajímavých nabídek investorům, zahrnujících ceny pozemků, daňové úlevy, předběžná projednání potencionálních problémů, vyplývajících z protestů veřejnosti a občanských sdružení. Tyto aktivity urychlí návratnost vynakládaných prostředků a zpracovaných dokumentů.

Formy takové podpory je nutno orientovat především na progresivní záměry, které jsou mimo jiné také realizovány kvalitní architekturou.

Někdy se projevuje negativně slabý a nekoordinovaný odpor snahám ochránců přírody a památek (např. ve věci realizace tzv. rychlostní komunikace R-43 v trase bývalé „německé dálnice“). Ti na základě sbírání protestních dopisů nic netušících výletníků a dalších, subjektivně orientovaných populistů, formulují nekompromisní požadavky na zrušení tohoto tahu, resp. jeho přeložení. Tyto požadavky z hledisek dopravních, ekonomických, ekologických i ochrany životního prostředí samého města Brna jsou neakceptovatelné a z odborného hlediska naivní. Trasa R-43







Obr. č. 3 Varianta umístění koncertní haly v závěru Joštovy třídy.



jako nadřazené sítě v širším celoevropském kontextu je zpracovávána v územním plánu Brna již desítky let. Z hledisek celospolečenských priorit nemohou lokální tužby omezeného počtu obyvatel (kteří beztoho jsou technickým řešením chráněni před negativními účinky dopravy v Bystrici) obstát. Přeložka trasy jinak by představovala stomilionové zvýšení investic a provozních nákladů, jakož i zhoršení ekologické situace, vedle nutnosti rekonstrukce dálnice D-1 a hrozby pro statisíce obyvatel ostatních částí Brna (obr. 1).

K různým (někdy populistickým) aktivitám, ať již jsou orientovány na extrémní ochranu životního prostředí či fundamentalistickou ochranu památek, je nutno přistupovat obezřetně. Aktivisté jak žáby na prameni brání účelnému, prospěšnému a soustavnému rozvoji nejen v regionu, ale i v centrální, historické části města.

## **ROZVOJ BRNĚSKÉHO CENTRA VE VZTAHU K MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACI**

K vymezení městské památkové rezervace v r. 1989 je nutno poznamenat, že proběhlo v době praktického umrtvení stavební činnosti v centru a orgánům města i angažovaným aktivistům vymizela z paměti doba bohaté stavební činnosti dvacátých let i doba velkorysých asanací, počínající již koncem minulého století. Jak by dnes mohly být realizovány zejména funkcionalistické stavby, které jsou chloubou města? Co by asi dodnes stálo na místě novodobé výstavby, kdyby již tehdy byla aplikována absolutní kritéria ekologických fanatiků a nekritických památkářů? Příkladem může být osud Velkého špalíčku, který není ani dobrou moderní architekturou, ani příkladem citlivého památkářského přístupu.

Centrum chátrá a nákladné soutěže (Jižní centrum, Mendlovo náměstí, image náměstí Svobody) toho příliš neřeší. Např. záchodky na náměstí Svobody byly již dávno a bronzové modely náměstí je ve večerních hodinách, kdy je tam pusto a smutno, příliš neoživí. O zástavbě proluky, řešené radnicí po desetiletí, se při jejich aktivitách postupuje pomalu i s ohledem na nejistou situaci v postavení MHD. Dnes jsme hrdí, že máme v centru alespoň Bařtův palác, Moravskou banku, Avion, palác Alfu a řadu dalších staveb.

Pokud jde o zeleň, mají Brňané oči pouze pro pláč. Přednost má totiž fanatická ochrana chřadnoucích soušek před rehabilitací parků, jejich zásadní obnovou a naplněním kulturně společenským životem, o němž dnes nemůže být ani řeči. Koliště dnes slouží jako provozní přechod z centra do východních částí města a jeho rekreačně oddechová funkce vymizela.

Tendence vytváření menších, ale provozně oddělených pěších zón nejsou vždy přínosem. Vytrhání kolejí z Masarykovy ulice, podstatné omezení dopravy v centru, vznik prakticky provozně nediferencované uliční sítě (doprava je již dnes z centra prakticky vyloučena a organizace provozu je nejasná) jen prakticky podpoří další společenské, obchodní i kulturní degradace centrálních prostorů. Jejich nedostupnost ze dvou tangenciálních tramvajových tratí a totální absence parkovacích příležitostí, zejména u větších objektů, odradí obyvatele od návštěvy centra, které stejně neposkytuje atraktivní místa pro široké spektrum zábavních příležitostí.

Pro obyvatele jsou méně vhodné investice do obslužných zařízení umístěných dále od tradiční severojižní provozní osy města (časově se to týká i objektů IBC). Výhodné by bylo intenzivnější využití volného areálu Jižního centra (Zvonářky) v bezprostřední vazbě na historické centrum i rychlostní městský okruh.

Pokud se týče hypermarketů, je jejich počet a poloha na okraji města pro motorizované návštěvníky a nové formy nákupů zatím výhodná.

I při respektování památkářských a ekologických zájmů se musíme smířit s tím, že při preferenci systémů MHD bude v konečné fázi automobilizace (1 : 2) v širším rozsahu památkové rezervace (včetně Špilberku, části Starého Brna a areálů Jižního centra) potřebná plocha 25 000 parkujících automobilů umístěných nejlépe na okraji centra v patrových objektech. Docházková vzdálenost k cíli by ze stanice MHD či parkoviště neměla přesahovat 200, max. 300 m.

Dosavadní snahy o změny funkční, ekonomické i provozní napomáhají přesunu aktivit z jádra měst a nemotivují rozvoj jejich center.

## **UMÍSTĚNÍ NOVÉ KONCERTNÍ HALY**

V současné době probíhá urbanisticko-

architektonická soutěž na výstavbu nové koncertní haly pro brněnskou filharmonii. Je řešena lokalita mezi ulicemi Veselou a Besední v návaznosti na stávající koncertní síň v Besedním domě. Podle mého názoru nebylo staveniště dostatečně provedeno v širších urbanistických souvislostech.

Mezi základní elementy městského centra patří hierarchie a konfigurace tras tratí MHD, směřující k samotné integraci systému až regionálního významu. (V Brně např. po zrušení trasy tramvaje přes nám. Svobody vzniká dilema realizace tras, v první etapě podzemních, pravděpodobně v západní části jádra (obr.2). Tam je soustředěno množství kapacitních zařízení, k němuž by mohla být přiřazena i nová koncertní hala). Předpokládaná severojižní trasa rychlého systému MHD představovala počátek nového regionálního systému v etapě před odsunem železničního nádraží. Z tohoto hlediska by bylo vhodné posoudit i dřívější návrh na umístění koncertní haly na konci Joštovy třídy jakožto kompoziční protějšek kostela sv. Tomáše. Tato koncepce zakládala myšlenku velkorysého kompozičního útvaru Joštova třída – Husova třída. Tato myšlenka ale z pro mne těžko pochopitelných důvodů byla opuštěna, přestože byla v předchozí urbanistické soutěži oceněna první cenou.

Hledání lokality pro koncertní halu musí zahrnout širší souvislosti a musí stanovit kritéria pro klady a zápory variantního umístění. Mezi ně patří:

- působení v prostoru městského centra,
- důstojnost zvolené lokality,
- obestavěný prostor,
- náklady na jednotlivá variantní řešení,
- potřeba pomocných provozů,
- komplexnost obsluhy haly,
- vazba na systémy MHD,
- vzhled prostoru a objektu,
- vazba na zeleň,
- souvislost s okolím, která zahrnuje vazbu na okolní významné objekty, souvislost s významnými objekty, potřebu podzemních garáží, nároky na terénní úpravy, nebezpečí dopravních kolizí, geologické podmínky zakládání apod.

Kromě toho je nutno zvažovat další okolnosti realizace, kterými jsou finanční náročnost, etapizace výstavby a provozní problémy s tím spjaté a přínosy architektonického dotvoření Joštovy třídy (obr. 3)

*Ing. Erich Vrtiš*