Ing. Jos. Peňáz: Budoucí Brno

Význam města Brna po státním převratu značně vzrostl v ohledu politickém, kulturním i hospodářském. Zeměpisnou svou polohou ve středu republiky a příznivým spojením železničním na všechny strany jest Brno předurčeno státi se v budoucnosti význačným střediskem života obchodního i průmyslového. Tyto příznivé podmínky mohou však z Brna vytvořiti v dohledné době opravdové velkoměsto pouze tehdy, budou-li odstraněny všechny překážky, které nyní rozvoj města brzdí a budou-li dále městu poskytnuty veškery podmínky k jeho dalšímu vývoji tak, jak to vzrůstající počet obyvatelstva a potřeby obchodu i průmyslu budou vyžadovati.

Rozmach politického, kulturního i hospodářského života v Brně vyžaduje nutně, aby řešeno bylo *vhodné umístění representačních a jiných důležitých veřejných budov*, které město Brno nezbytně potřebuje (nová radnice, ústřední tržnice, representační dům, budova ředitelství státních drah, centrály bank, velkých průmyslových podniků a pod.) tak, aby při tom dosavadní skromná plocha zeleně ve vnitřním městě nebyla dále zastavována. Dále třeba nalézti dostatek vhodných stavebních míst k vybudování *nové obchodní čtvrti*. Nemenší důležitostí jest i správné umístění a zastavění budoucí *čtvrti průmyslové* se snadným vlečkovým spojením s nádražím.

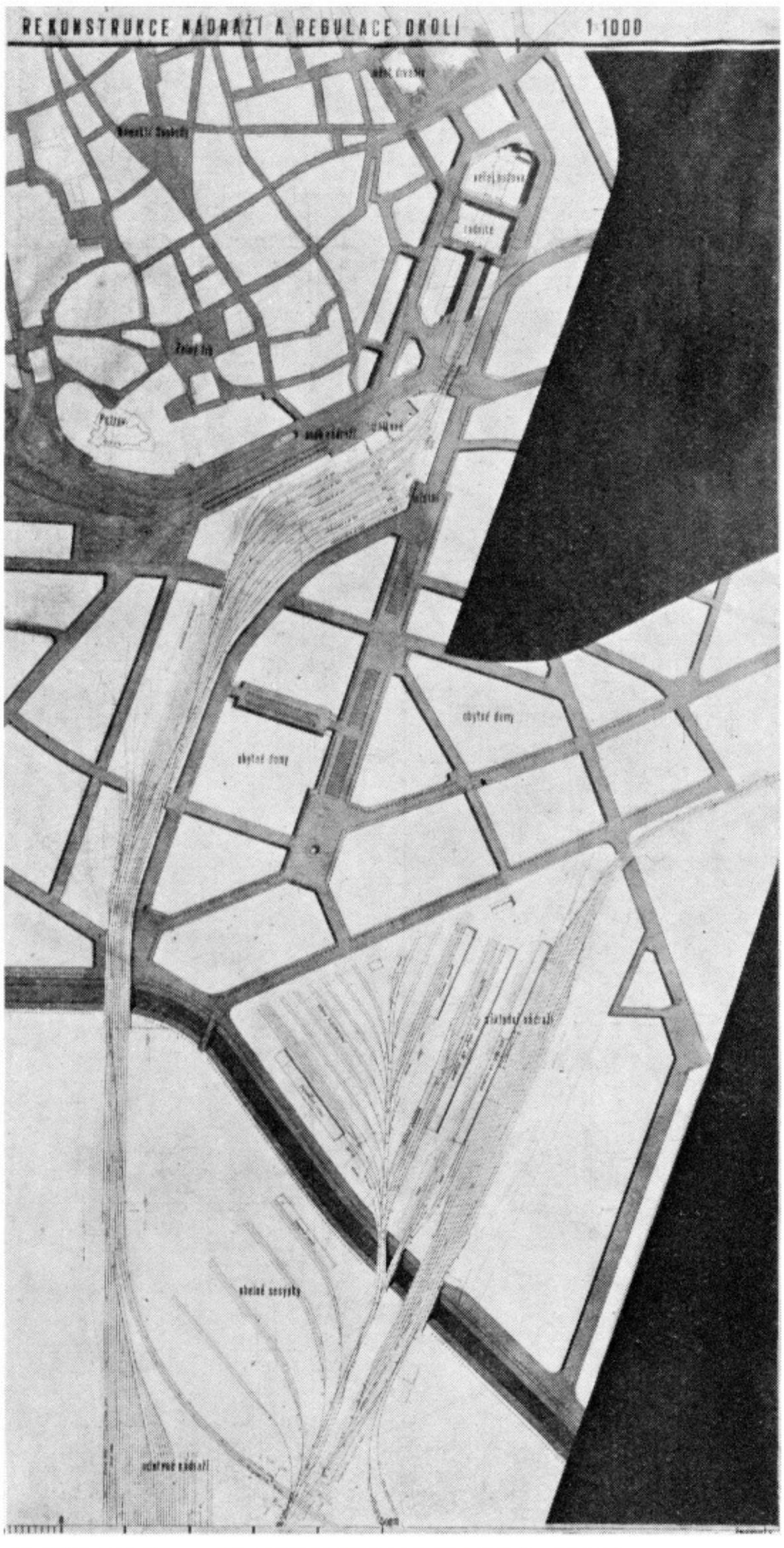
Tyto uvedené *problémy* možno správně vyřešiti pouze tehdy, bude-li v Brně získáno dostatečně velké volné místo mezi nádražím a nynějším středem starého města. Poněvadž Brno bylo až do minulého století pevností, jejíž hradby sahaly těsně až k nynějšímu osobnímu nádraží, byl celý střed města úplně zastavěn nejhustším zastavěním a nelze nyní na něm nic podstatného měniti — tím spíše, že nynější ochrana nájemníků znemožňuje zde jakékoliv větší přestavby.

Od roku 1880 až do roku 1920 obnášel přírůstek obyvatelstva ve vnitřním Brně pouze 70 %, kdežto u obcí předměstských, jež teprve po převratu byly k Brnu připojeny, nepoměrně více, někdy i 200 až 300 %. Celkově u Velkého Brna činil přírůstek obyvatelstva za 40 let (od roku 1880 do roku 1920) 102.8 %. V roce 1921 mělo celé Brno 221.758 obyvatel. Podle odhadu pak k 1. lednu 1929 překročil počet obyvatelstva již značně 250.000. Možno tudíž kalkulovati, že v roce 1970 bude míti Brno nejméně 500.000 a v r. 1990—2000 již 750.000 obyvatel.

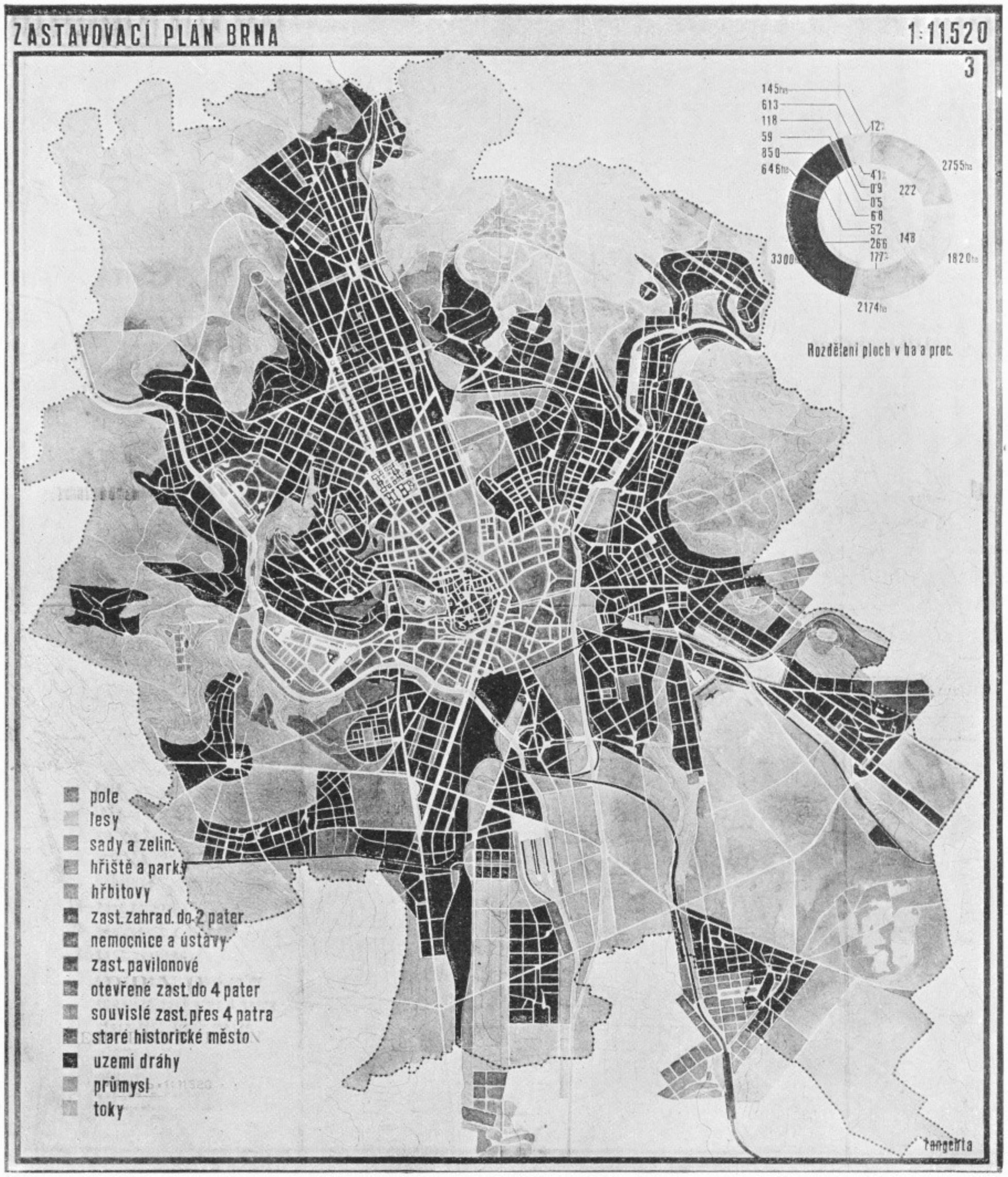
K cílevědomému řešení všech hospodářských, technických i komunikačních úkolů každého města jest třeba nezbytného základu, z něhož nutno vycházeti. Tím je *regulační plán*. Moderní regulační plán musí býti výslednicí všech podmínek terénních, komunikačních, potřeb hospodářských, zásad zdravotních, estetických, skutečností právních a j. v. Plán tento musí veškeren normální rozvoj města ve všech jeho složkách předvídati a respektovati. Aby pro vypracování regulačního plánu Brna získány byly nejlepší myšlenky a podklady, vypsala městská rada v roce 1926 veřejnou ideovou soutěž na získání náčrtku ideového plánu, se současným řešením otázky železniční, jež jest v Brně řešena velmi nedokonale, ač železnice tvoří vždy základní kostru celého městského organismu. Soutěž skončila 1. ledna 1928 a přinesla městu velice cenné projekty. Vítězně z nich vyšel projekt s heslem »TANGENTA«, jehož autory jsou: Ing. Josef Peňáz, arch. Boh. Fuchs a Ing. dr. Frant. Sklenář. Druhý soutěžní návrh s heslem »11.55« (autoři Ing. Bart. Mráz a Ing. arch. Mil. Kopřiva) přinesl pozoruhodné řešení železniční otázky.

Podati určitý obraz budoucího města Brna jest velice obtížné, ježto není možno předvídati s dostatečnou přesností ani budoucí hospodářské možnosti, ani rozvoj technických věd a vynálezů, jež jistě v obrazu budoucího Brna budou hráti rozhodující úlohu. Poněvadž však hlavní myšlenky projektu »TANGENTA« a částečně též projektu »11.55« budou realisovány v definitivních plánech regulačních, možno nástinem jich podati určitý pravděpodobný náčrtek příštího Brna.

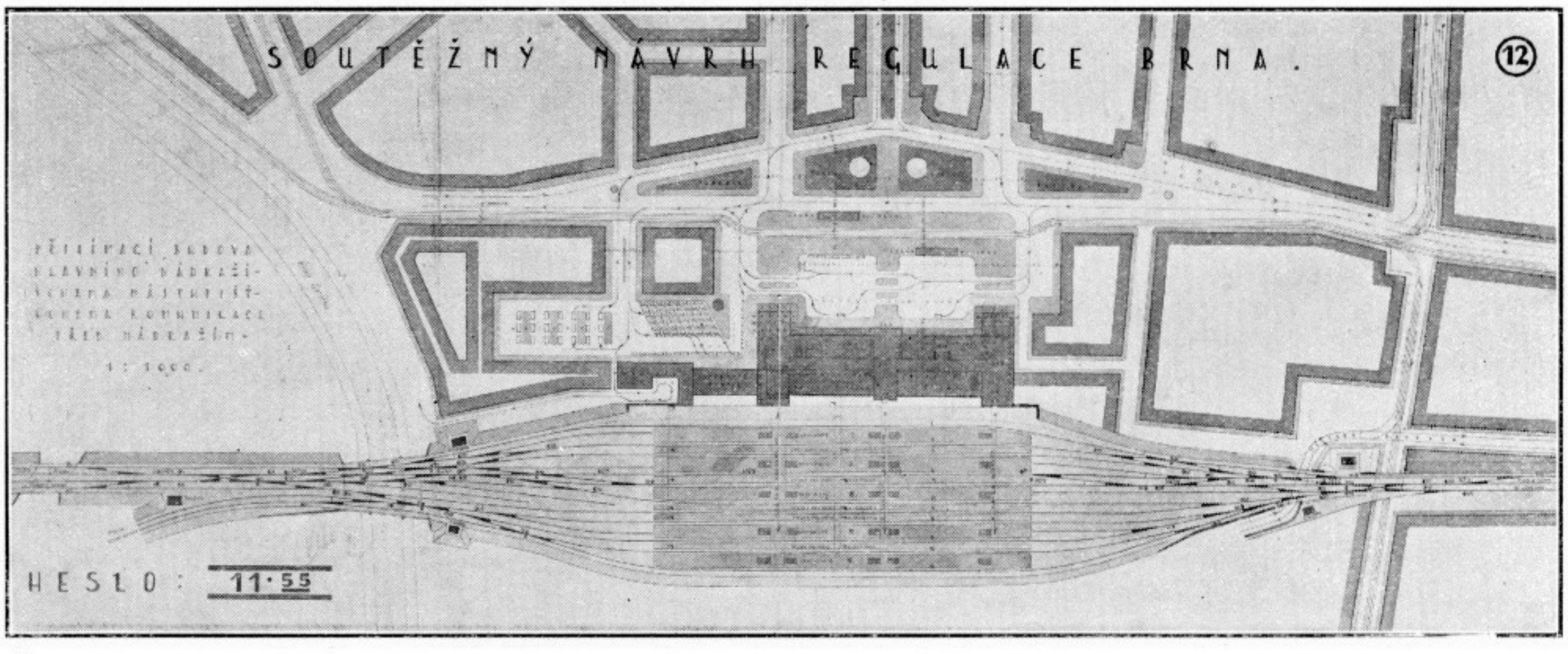
Základní myšlenkou železničního řešení regulačního plánu jest *přeložení osobního nádraží* směrem jižním k nynějšímu nákladovému nádraží rosickému. Plocha pak stávajícího jak osobního, tak nákladového nádraží byla by tím úplně uvolněna pro další stavební vývoj města, zejména pro vybudování nové obchodní čtvrti a nejdůležitějších veřejných budov. Jak velkoryse možno rozvinouti střed budoucího Brna při přeložení osobního nádraží a naopak, jak nemožné komunikační a zastavovací poměry vyvolala by pouhá rekonstrukce dosavadního nádraží na nynějším místě, jest zřejmo z těchto obrázků.



Nádraží: 1. rekonstrukce, 2. přeložení



Soutěžný návrh »TANGENTA« (II. cena)



Řešení osobního nádraží dle projektu »11.55«
(III. cena)

Otázka přeložení osobního nádraží jest v Brně klíčem celé městské regulace. Návrh na přeložení nádraží jest však nejen pro město, ale i pro dráhu samu velmi výhodný a hospodárný, neboť hodnota těch zařízení, jichž při rekonstrukci osobního nádraží lze použiti, činí pouze asi 48 milionů Kč, naproti tomu přeložením nádraží se získají stavební místa v hodnotě nejméně 90 milionů Kč. Pod budoucím nádražím a jeho přilehlými částmi dá se mimo to vybudovati ještě několik tisíc automobilových garáží, skladišť i krámů, což přispěje značně ke zlevnění a rentabilitě stavby nového nádraží.

Uváží-li se dále, že Brno leží ve středu celého státu, jest jasno, že i v ohledu strategickém a vojenském má brněnské nádraží mimořádnou důležitost. Když pak již nyní v poměrech normálních ukazují se v určité denní hodiny poměry na tomto nádraží neudržitelnými, jest zřejmo, že za mimořádných okolností by brněnské nádraží nebylo ani zdaleka s to splniti úkoly, jež by na ně byly kladeny. Brno má největší zbrojovku ve státě. V době válečné by zde proto jistě byla soustředěna největší část muniční výroby i ostatního vojenského průmyslu. To by však mělo v zápětí nejen veliký dovoz surovin, nýbrž i nepoměrný příliv dělnictva z celého širokého okolí. Osobní frekvence, jež by se tak vyvinula, nedá se nyní ani přibližně odhadnouti, lze však tvrditi s jistotou, že by stoupla jistě o několik set %. Tak by zatížení již nyní nedostačujících peronů nádražních bylo stupňováno do nemožnosti. Co by se pak stalo v případě, když by na Brno kladeny byly požadavky ještě větší, při nepřátelském vpádu na naše území, anebo kdyby do Brna musily býti z důvodů strategických přestěhovány i správní úřady, jest vůbec těžko domysliti.

I s tohoto hlediska projekt »TANGENTA« podává při řešení hlavní komunikační sítě jasnou orientační síť všech hlavních silnic i ulic městských a jich linek odlehčujících.

Staré město zůstane se všemi svými památkami zachováno skoro nedotčeno ve své nynější podobě. Pouze staré objekty, vyčnívající ze stavebních čar, se budou ponenáhlu přestavovat do nových čar regulačních. Část města, ležící mezi tř. Husovou, Kolištěm a Wilsonovým náměstím, bude musit v nejbližší době býti zproštěna kolejí pouliční dráhy. Z komunikačních důvodů bude zde nutno pouliční dráhu nahraditi mnohem hybnější dopravou autobusovou. Husovu tř. bude nutno prodloužiti po svahu Denisových sadů přímo do nové čtvrti nádražní a dále až k Dornychu.

Budoucím obchodním a komunikačním středem města stane se široká a dlouhá *Nádražní třída*, vedoucí v přímém prodloužení nynější třídy Palackého od paláce Morava až k ulici Vídeňské, v délce více než 3 km. Souběžně s ní půjde druhá nádražní třída asi 35 m široká, v prodloužení ulice Koliště až k novému nádraží. Tato třída bude sbírati též veškery komunikační tepny východní části města a soustředila by i veškeré linky pouliční tramvaje.

Před novým osobním nádražím vznikne *rozsáhlé náměstí* s representačními budovami. Do něho mimo shora popsaných dvou nádražních tříd povede od výstaviště přímá, 25 m široká třída, jež bude hlavní komunikační a obchodní tepnou celého Starého Brna. Od severovýchodu směrem z letiště zaúsťovati bude čtvrtá hlavní komunikace brněnská. Nynější hlavní vchod na letiště jest příliš daleko od středu města a bude nutno jej alespoň o 1 km přiblížiti k městu a representačně vybaviti.

V území města převládají nyní severozápadní větry. Území na západě, severu a severovýchodě Brna jest velice tvárlivé a porostlé lesy. Pouze na jihovýchodě a jihu jest úplná rovina. Možno tudíž počítati s budoucím hlavním průmyslovým sektorem pouze na jihovýchodě města, mezi Černovicemi, Komárovem, Heršpicemi a Brněn. Ivanovicemi, kde též možno vybudovati snadné vlečkové spojení s nádražím. Zde vznikne tedy pravděpodobně v budoucnosti řada nových továren a průmyslových závodů. V severní části města, v okolí české techniky, vznikne celá nová, tak zvaná »*Akademická čtvrť*« s universitou a hudební konservatoří. Nová velká nemocnice vybudována bude pravděpodobně v prodloužení ulice Údolní na jižním a jihovýchodním svahu Kraví hory. V úseku od Žabovřesk ke Královu Poli vznikne komplex moderního, vysokého zastavění se širokými, vzdušnými ulicemi a množstvím zeleně.

Na obvodu města Brna vznikne řada *vilových čtvrtí* a *dělnických kolonií* — těchto zejména při elektrisované trati do Líšně, která bude připojena na pouliční dráhu městskou a eventuálně prodloužena i do Moravského krasu. Pro auta a autobusy do údolí Svitavy bude vybudována zvláštní nová silnice v prodloužení nynější třídy Francouzské do ulice Merhautovy přes Štefánikovu čtvrť do Bílovic a odtud dále do Moravského krasu. Tím by bylo údolí řeky Svitavy uvolněno pouze pro pěší výletníky, kteří by nebyli obtěžováni hlukem aut a prachem silnice. Na severozápadě města vznikne rozsáhlé jezero (údolní přehrada u Kníniček), jehož hladina bude sahati až k Veverské Bítýšce. Tato se stane nejen střediskem vodních sportů, ale i výletištěm tisíců městských obyvatel. Výhodné spojení ze středu města obstarají jednak autobusy po nové, bezprašné silnici v prodloužení třídy Kounicovy přes Žabovřesky a Komín, jednak motorové čluny po řece Svratce, jejíž vodnatost se několikanásobně zvýší.

Brno je nyní převážně městem průmyslovým a trpí proto značně kouřem a prachem. Nápravu možno očekávati, pokud se týče obtěžování kouřem z továren, připojením těchto na rozestavěnou teplárnu; pokud se týče uličního prachu — postupným dlážděním a asfaltováním vozovek silničních. Přelidněnému pak vnitřnímu městu, pokud vzniklo v rámci bývalých městských hradeb, umožní řádnou ventilaci pásy zeleně, jež ze středu radiálně vybíhají na obvod města.

Okolí města má krásné jehličnaté i listnaté lesy s četnými lesními prameny a rybníčky, jež po vybudování velkého jezera u Kníniček oživeny budou i rozsáhlou plochou vodní. Jedinečné jsou též četné vyhlídkové body v nejbližším okolí města, z nichž některé, zřízením účelných lesních průseků, poskytovaly by krásné panoramatické pohledy na město a jeho okolí.

Náměty, získané ze soutěžných projektů regulačních, se systematicky zpracovávají v projekt *celkového zeleného pásu*, v jehož rámci budou postupně jednotlivé části podle finančních schopností města uskutečňovány. V prvé řadě bude to Wilsonův les a les Pisárky, jež nabývají již charakteru městských sadů. Na žabovřeských lukách vybudováno bude *ústřední sportoviště*. Souvislý pás lesů, luk a zahrad v okolí Brna spojen bude zelenými klíny se středem Brna tak, aby čistý vzduch měl sem snazší přístup.

Má-li budoucí Brno *vypadati* tak, jak dříve načrtnuto, musí míti dostatek dobře vedených a prosperujících průmyslových závodů a takovou správu, jež bude s to, aby velkoryse mohla plniti veškeré úkoly, jež od ní řádný rozvoj města vyžaduje. Připojením 23 předměstských obcí v roce

1919 k vnitřnímu Brnu utvořena byla vlastně ohromná vesnice s převážně přízemním zastavěním. Většina předměstských obcí byla bez kanalisace, vodovodu, silnic i chodníků. Obydleny jsou z větší části nemajetnými vrstvami dělnickými, jež v případě nezaměstnanosti v průmyslových závodech těžce obhajují živobytí obděláváním malých políček. Zmínky zaslouží fakt, že v předměstských obcích jest pozemkový majetek roztříštěn na úzké, řemenovité proužky šířky často jen 2 m a délky několik set metrů. Celkový počet parcel Velkého Brna činí přes 80.000 a průměrná velikost jedné parcely bez majetku obecního a velkostatkářského činí asi 1.14 ha. Tato okolnost jest jednou z největších překážek řádného a systematického zastavování.

V poslední době hospodářské poměry v Brně utvářejí se velice nepříznivě, neboť četné závody nejen omezují práci, ale i vůbec zavírají. Z Brna stěhují se též ústředí větších průmyslových závodů, čímž přirozeně ucházejí z města největší poplatníci. Tím *přirážková základna značně klesá, ač potřeby, zejména na stavby silniční, kanalisační, stavby škol, sociálních ústavů nepoměrně vzrůstají*. Brno přestává býti Manchestrem, stává se však útočištěm všech chudších vrstev ze širokého okolí, které se sem houfně stěhují. Za posledních 8 roků přibylo přirozenou měnou pouze asi 11.000, t. j. 5 %, kdežto přistěhováním více než 24.000, t. j. skoro 11 % obyvatelstva. Tyto přistěhovalé vrstvy vystavěly a staví si na území města celé *kolonie domků bez povolení* a správa města nenašla dosud dosti prostředků a energie, jak tomu čeliti.

Že tyto vrstvy do Brna přistěhovalé vyžádají si v budoucnosti nepoměrně vysokých nákladů, pokud se týče školství a sociální péče, jest samozřejmé. Nemá-li nynější stav v souvislosti se zmenšováním se počtu průmyslových závodů brněnských vésti v budoucnosti k hospodářské katastrofě města, nutno v nejbližší době podniknouti energické kroky k nápravě.

Technické předpoklady pro příznivý rozvoj města Brna v moderní, krásné velkoměsto jsou dány. Problém výstavby velkoměsta jest však tak rozsáhlý, že přesahuje meze technického a uměleckého tvoření jednotlivcova, stává se výrazem doby, jež vyžaduje nejširší spolupráce všech odpovědných činitelů městských. Naší generaci jest dopřáno budovati moderní Brno. Toto musí však míti vedle dopravních a uměleckých podmínek moderního města především podmínky hospodářské. Aby tyto byly zlepšeny, jest prvním úkolem nynější správy města.