

Úvodem (redakce)	7
Předmluva (předseda MěNV Josef Kalášek)	9
Bohuslav Fuchs, Stavební vývoj města Brna a jeho plánování	15
František Kočí, Směrný územní plán města Brna základem výstavby veletržního města	35
Oskar Poříška, Několik poznámek k územním plánům veletržního města Brno	37
Vladimír Veselý, Dopravní problémy ve směrném územním plánu města Brno	41
Vojtěch Thoř, Význam městské hromadné dopravy v územním plánu města Brno	49
Bohuslav Fuchs, Asanační a regenerační plán historického jádra města Brno	53
Zdeněk Kubiček, První etapa výstavby města Brna podle směrného územního plánu	71

RÉSUMÉ

Josef Kalášek
Introduction

Brno, la capitale de la Moravie et la deuxième la plus grande ville en Tchécoslovaquie, est connue non seulement par ses usines de construction mécaniques, mais aussi comme un centre traditionnel de la culture et de la science. Les expériences montrent qu'on ne peut pas diriger justement l'édification d'une ville sans un plan directeur, auquel on peut se fier, et cette exigence est dans le cas de Brno d'autant plus importante qu'il s'agit d'une grande ville ayant un long développement historique, des surfaces industrielles étendues et des problèmes de communication compliqués. Vu le fait que la ville a été endommagée considérablement pendant la guerre et que la plus grande partie de l'industrie est située au milieu de quartiers d'habitation, c'est l'édification de logements qui représente la tâche la plus importante. On compte aussi sur la reconstruction planifiée du barrage de Kninický, centre de récréation le plus recherché, et c'est à cela que se rattache même le problème de l'amélioration de sources d'eau potable. Pendant l'édification nouvelle de la ville, on doit accorder aussi une attention suffisante aux monuments historiques. On n'oublie pas non plus des surfaces de verdure qui doivent agrandir jusqu'au quadruple de l'état actuel.

Bohuslav Fuchs
Le développement de construction de la ville de Brno et sa planification

L'auteur s'occupe avec force de détails du développement de constructions de la capitale de la Moravie depuis que cette zone a été une province de Rome jusqu'à l'aménagement dernier de notre époque. Au 11e et au 12e siècle, le pays de Brno fut colonisé considérablement et la période du mouvement économique et de l'activité du bâtiment était la plus grande depuis 1243 jusqu'à la fin de 1400, où Brno fut stabilisé en tant que ville gothique. La période de la Renaissance est caractérisée par des travaux de constructeurs italiens dont on a peu conservé. Après 1600 c'est le style baroque, qui domine toute l'édification de la ville. Le plus grand changement se produisit à la moitié du 18e siècle, où la ville devenait une forteresse du pays, et puis de nouveau cent ans plus tard quand commença le développement de l'industrie, qui changea successivement le caractère de la ville. On démolit toutes les parties de la ville historique et on commença à édifier la banlieue dans une mesure plus grande. En 1901 on organisa un concours international pour l'aménagement de la ville intérieure. Au cours des années ultérieures plusieurs concours suivirent que l'auteur analyse en détail.

František Kočí
Plan directeur de Brno

Le plan directeur représentera un bon aide à la solution des éléments principaux de l'édification, auxquels appartiennent l'édification nouvelle de logements, la répartition de l'industrie, le transport etc. Brno, à l'heure actuelle, a plus de 320 000 habitants et on compte qu'au cours de 15-20 années il aura 500 000. La solution de la première étape de l'édification se rattache au développement de l'industrie à court terme et on la planifie de la manière complexe pour l'édification de logements, de l'industrie, du transport et des installations d'ingénieurs. La première étape est divisée en trois parties: l'édification concentrée, l'édification dans des espaces vides et les lieux individuels surtout dans des parties de la banlieue de la ville. On a accordé une grande attention dans la solution totale à la question du transport complexe, c'est-à-dire à la question du transport ferroviaire, individuel et en masse, et aux relations entre le domicile et le lieu de travail. Un autre problème concerne l'approvisionnement en eau et en chaleur. Vu que l'organisation des foires à Brno a causé une réalisation plus rapide de quelques installations, une activité urbaniste pendant la solution de tâches concrètes dans l'édification d'investissement est nécessaire.

Oskar Poříška
Quelques remarques sur les plans territoriaux de la ville de Brno

Brno qui est devenu ville des foires se trouve à l'heure actuelle dans une période importante de son développement. Il est devant des tâches nouvelles, parmi lesquelles appartient surtout la question de la solution complexe de la gare et par là on desera le noyau historique de la ville. Sur la base de recherches on crée des rues du noyau de la ville une sorte de communications réservées aux passants. L'harmonie de la silhouette du noyau historique de la ville avec la configuration du château de Brno doit être conservé et il faut y songer pendant la construction du théâtre nouveau et d'autres édifices.

Vladimír Veselý
Problème du transport dans le plan directeur de la ville de Brno

Dans le cadre du plan directeur, on a résolu pour la première fois le transport d'une manière complexe et sur la base de recherches détaillées. On compte sur une reconstruction complète du noeud de chemins de fer de la situation nouvelle de la gare et par là on desera le noyau historique de la ville. Sur la base de recherches on crée des rues du noyau de la ville une sorte de communications réservées aux passants. L'harmonie de la silhouette du noyau historique de la ville avec la configuration du château de Brno doit être conservé et il faut y songer pendant la construction du théâtre nouveau et d'autres édifices.

Vojtěch Thoř
Importance du transport collectif dans le plan territorial directeur de la ville de Brno

Le transport collectif joue un rôle important dans le développement d'une ville socialiste. Il est le plus effectif et le plus économique quant aux prétentions aux espaces des rues. Le plan territorial prévoit justement qu'on rende accessible le centre de la ville à un transport urbain de qualité. Il faut préférer quelques rues, destinées au transport collectif afin qu'elles ne soient pas dépréciées par une affluence d'automobiles.

Bohuslav Fuchs
Plan d'assainissement et de régularisation du noyau historique

La trame des rues du noyau historique de Brno n'a été conservée que jusqu'à la moitié du siècle passé. Mais ensuite on a fait disparaître les différentes maisons anciennes surtout dans la partie nord-est de la ville. Les tâches pour la conservation du noyau historique, imposées par les recherches, sont: laisser au noyau historique la fonction du centre de la ville, réparer la plupart des maisons plus vieilles que de cent ans, améliorer des installations sanitaires de logements dans la partie historique de la ville, conserver la verdure et les parcs, améliorer les conditions du transport. Le plan d'assainissement s'occupe aussi de surfaces d'eau, du placement des oeuvres d'art anciennes, des écoles etc. L'auteur analyse ces différents principes du plan d'assainissement et présente en détail les frais qui dans la première étape du plan s'élevaient à 178,5 millions de Kčs.