

K životnímu jubileu Emanuela Hrušky

Tvůrčí činnost prof. dr. ing. arch. Emanuela Hrušky, DrSc., nositele Řádu práce, předsedy Klubu Za starou Prahu, předsedy čsl. Komitétu ICOMOS, člena četných vědeckých a architektonických sborů je výjimečně široká; je architekt, urbanista, regionalista a památkář.

Jako architekt projektuje a staví domy různých účelů, zúčastňuje se všech architektonických soutěží a současně se věnuje urbanismu. Pracuje na řadě regulačních plánů, ale záhy přechází do širších problémů urbanismu a regionálního plánování. Už v roce 1934 vychází jeho habilitační práce na téma Dopravní síť v krajinném řešení.

V Praze se spolu s inženýrem Štěpánem zabývá rekonstrukcí železničního uzlu, Trojskou a Barrandovskou železniční spojkou, a uvolněné prostory na Florenci a v Holešovicích využívá pro rozšíření pražského historického centra. Tato myšlenka vzbudila pozornost v předválečném světovém odborném tisku, přenesla se do širšího problému regionálního uspořádání železniční i silniční dopravy v Praze a ovlivnila i současné řešení.

V Plánovací komisi pro hlavní město Prahu zpracovává Hruška s ostatními českými inženýry problém automobilové dopravy v Praze, a to systémem dvou severojižních magistrál s dvěma obtížnými příčnými východozápadními spoji a jejich navázáním na započatou dálnici doplněnou velkým dálničním okruhem. V městské hromadné dopravě řeší řadu variant zrychlování elektrické dráhy na křižovatkách a konečně i systém podpovrchové dráhy. Její trasy se ustálily až budováním pozdějšího metra, ale již Hruška je odvážně prodlužoval až do zázemí pražského regionu, který mu vždy tanul na mysli.

Po druhé světové válce zakládá Hruška katedru urbanismu v Bratislavě a rozvíjí svoje představy o struktuře osídlení na Slovensku. Se studenty a spolupracovníky pracuje na řadě studií územních plánů slovenských měst, zvláště Bratislavy, Banské Bystrice a Košic.

Vedle činnosti architekta-urbanisty, územního plánovatele a pedagoga, pracuje i vědecky. Vydává řadu publikací a dvě obsáhlá knižní díla u nás jedinečná: v roce 1966 Problémy současného urbanismu a v roce 1970 stěžejní Stavbu měst.

V knize Problémy současného urbanismu se autor zaměřil na obeznámení čtenáře s aktuálními otázkami výstavby lidských sídel, hlavně měst, a s problémy tvorby životního prostředí naší společnosti. Na základě poznatých faktů se pokouší v poměrech domácích i celosvětových naznačit očekávaný vývoj.



Konstatuje, že dnes žijeme v rušné době strukturálních přeměn hospodářských, společenských, vědecko-technických i kulturních a uměleckých. Proto si musíme uvědomit i změny v nazírání na funkci a formu sídel, osídlení krajiny a celého životního prostředí.

Nové sídlo je mnohofunkční útvar, který organicky spojuje funkci bydlení, funkci práce ve výrobě i ve službách a funkci kulturní i oddychovou. Dopravou je spjata do velmi složitého organismu, který nelze řešit jen metodami společenskými, ekonomickými, technickými, nebo ryze uměleckými. Právě komplexnost životního prostředí a poznání dialektických vazeb všech funkčních složek i metod je základem řešení těchto otázek v urbanismu.

Autor seznamuje čtenáře s řešením sídelních celků v určitém hierarchickém pořadí od regionu velkých územních celků přes všechny druhy osídlení až po jejich centra, a svoje úvahy syntetizuje pohledem tvůrčího architekta.

Hruška je regionalista a ve své stěžejní knize Stavba měst vysvětluje spojování města s krajinou a vytváření nové jednotky městského regionu. Řešení tohoto problému spočívá, stejně jako v sídlech, ve zjišťování a rozvíjení jednotlivých funkcí práce, bydlení, osvětlení a dopravy, v jejich uspořádání v zájmovém území města a celé krajiny, čímž docílí systému, který odpovídá novému životnímu slohu dnešního člověka. Dospívá, jako i jeho kolegové v zahraničí, k organickému regionu, který vzniká optimální koordinací základních funkcí, určením jejich stanovišť a jejich prostorových nároků. Těmito úvahami přechází od monocentrických sídel k polycentrickým – což je vlastní problém organického regionu – a jím dochází k sídelní struktuře celého státu. Směřuje vždy k nezávažnější stránce, k rozvoji hmotné kultury a životního prostředí jako vstřícnému faktoru při tvorbě národohospodářského plánu. Rozšíření kulturního obzoru vede k vyšším nárokům na životní prostředí.

Konečně je Hruška aktivním památkářem a ochranářem nejen jednotlivých památkových objektů a zahrad, ale jako urbanista i historických jader města a přírodních parků. Potřeba přestavby městských center vyplývá z nových vztahů mezi bydlištěm a pracovištěm a z rozporů mezi starou strukturou a nově se tvořícím životním stylem. Historická jádra jsou součástí městských center a územní plán je aktivním nástrojem jejich správného využití i jejich ochrany. Je třeba reorganizovat život historického jádra, vyjít přitom z jeho původní struktury a aplikovat systém okrsků, pěších tras, které umožňují určitý stupeň dostupnosti při vyloučení automobilové dopravy. Navrácení historického jádra chodcům a zavedení jen cílové dopravy je obecným požadavkem dobře splnitelným objížďkou. Vznik „City“ či kancelářského a obchodního centra měst probíhá ve všech soudobých městech. Je třeba ho rozšířit na celou centrální oblast a historické město jako její součást zatížit úměrným životem odpovídajícím jeho podstatě.

Památku lze odstranit jediné tenkrát, když si je společnost jista, že ji nahradí vyšší uměleckou formou a kvalitou. Je třeba být ochranářem tam, kde se jedná o zachování dokladů naší kulturní minulosti a novátorem tam, kde se jedná o regeneraci historické podstaty.

Vybral jsem a doplnil několik tezí Hruškových stěžejních prací, které si můžeme promítnout do současnosti socialistické výstavby našich měst, krajiny a státu. Celoživotní dílo profesora Emanuela Hrušky (*12. 1. 1906) si zaslouží nejvyššího ocenění. Přejeme mu k jeho osmdesátce mnoho zdraví a dalších tvůrčích úspěchů.