



Rešerše za urbanismus a územní plánování

Autoři: Ing. Zuzana Kramářová, Ph.D.
Ing. Aleš Kaňkovský

Osnova:

- 1) Úvod
 - struktura a velikosti měst (samoty, osady, vsi, městysi, města, metropole, megapole)
 - velikosti správního členění (kraj, ORP, PÚ, obec)
 - velikosti z hlediska ČSÚ
 - nadefinování malých měst pro účely projektu InCities
- 2) Veřejný prostor, veřejné prostranství
 - obecné definice (Gehl, Lynch, 128/2000, Metodika navrhování veřejných prostorů, Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy)
 - naše definice
- 3) Uživatelé
 - člověk, fauna, flóra
 - rozdílné potřeby dle věkových kategorií (pěší s kočárkem, pěší s batoletem, pěší s předškolním dítětem, samostatně se pohybující dítě, teenager, mladá generace, dospělí, rodiny s dětmi, senioři, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)
 - generely bezbariérových tras měst
- 4) Pohyb
 - pohyb v místě, pohyb mezi městy
 - druhy pohybu + v kontextu ke směru (pěší chůze a běh, kola, koloběžky, skateboardy, MHD, příměstské autobusy, regionální autobusy, dálkové autobusy, auta osobní, taxi a uber, auta nákladní; železnice, lodní doprava + přívozy, letecká doprava – vnitrostátní a mezinárodní)
 - prostorové nároky dopravy na veřejný prostor
 - poznatky významné pro malá města v rámci projektu InCities
- 5) Veřejný prostor
 - vývoj veřejného prostoru
 - popis aktuálního stavu veřejného prostoru v ČR
 - dělení veřejného prostoru
- 6) Legislativa a normativní předpisy
 - zákon č. 128/2000 Sb.
 - zákon č. 183/2006 Sb.
 - vyhláška č. 501/2006 Sb.
 - vyhláška č. 268/2009 Sb.
 - vyhláška č. 398/2009 Sb.
 - ČSN 73 6110, ČSN 73 6059, ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804



1 Úvod

Na počátku 3. tisíciletí je na území České republiky v rámci běžné urbanistické teorie definováno sídlo jako *uskupení trvalých lidských obydlí*. Pokud tuto běžně užívanou definici rozebereme dopodrobna, její význam je následující:

uskupení – znamená, že se nejedná o pouze jeden objekt, ale několik;

trvalých – je nutné, aby zde lidé bydleli trvale, což vylučuje objekty pro ubytování a rekreaci, které nemohou sloužit pro trvalé bydlení;

lidských – stavby jsou primárně určeny pro lidi, nikoliv pro jiný živočišný druh;

obydlí – je jasně dána funkce objektů pro bydlení a doplňkové funkce, tzn. nemůže se jednat o soubory výrobních hal, zemědělské areály, turistické resorty a podobně.

Takto definované sídlo je tedy jasně vymezenou strukturou v mozaice krajiny. Urbanistická teorie rozlišuje šest základních velikostí souborů trvalých lidských obydlí. Jsou jimi samoty, osady, vsi (obce), městysi, města a metropole, při čemž samoty nelze zahrnout do pojmu sídlo (z důvodu počtu) a i u osad lze vznášet určité výhrady proti tomuto zařazení.

Z hlediska administrativního členění České republiky je území rozděleno do 14 krajů (ustanoveny zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)) a ty se dále dělí na ORP – obce s rozšířenou působností a obce s pověřeným úřadem (oboje ustanoveny v zákoně č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností), do jejichž působnosti pak spadají jednotlivé obce. Ty jsou pak definovány a dále členěny v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zákon). V tomto zákoně je definice obce/sídla tato: „*Obec je základním územním samosprávným společenstvím občanů; tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce.*“ (zákon č. 128/2000 Sb., §1). Dělení obcí/sídel dle pak je na čtyři kategorie: obce, městysi, města a statutární města. Definice, které pro město a městys stanoví zákon č. 128/2000 Sb. v §3 zní: *Obec, která má alespoň 3 000 obyvatel nebo byla před 17. 5. 1954 městem, je městem, pokud tak na návrh obce stanoví předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády. Obec je městysem nebo byla před 17. 5. 1954 městem, pokud tak na návrh obce stanoví předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády.* (citace jsou zkráceny, nejsou doslovné). Statutární města jsou pak v tomto zákoně definována samostatně v §4: „*Statutárními městy jsou Kladno, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Jablonec nad Nisou, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Brno, Zlín, Olomouc, Přerov, Chomutov, Děčín, Frýdek-Místek, Ostrava, Opava, Havířov, Most, Teplice, Karviná, Mladá Boleslav, Prostějov a Třinec. Území statutárních měst se může členit na městské obvody nebo městské části s vlastními orgány samosprávy.*“

U sídel je jedním z předně sledovaných kritérií velikost, zejména počet obyvatel. Ta se v České republice nejaktuálněji a nejpřesněji zjistí dle hodnot uváděných Českým statistickým úřadem (ČSÚ) na jeho webových stránkách (<https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>). Co se týká klasifikace a třídění jednotlivých sídel dle velikosti/počtu obyvatel je dle ČSÚ dělení na „velikostní skupiny obcí“. Těch je dle ČSÚ 10 skupin (viz obrázek 1).



nání

	1 997	500 - 999	1 000 - 1 999	2 000 - 4 999	5 000 - 9 999	10 000 - 1
obvyvatel	obvyvatel	obvyvatel	obvyvatel	obvyvatel	obvyvatel	obvyvatel
1 997	1 366	769	426	147	-	-
- 499	-	-	-	-	-	-
370	279	152	75	21	-	-
206	87	49	32	14	-	-
166	79	49	27	11	-	-
45	31	15	16	4	-	-
127	89	44	26	8	-	-
64	60	30	17	10	-	-
171	98	36	22	14	-	-
172	89	48	19	9	-	-
216	96	37	14	9	-	-
193	178	108	61	15	-	-
127	109	74	32	4	-	-
83	97	53	37	9	-	-
57	74	74	48	19	-	-

val
obektiv
ní možný z
vína zvolené
máří jednotky

Obrázek 1 - počet obcí ve velikostních skupinách dle ČSÚ (zdroj: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_af=100H_1&c=v61~2__RP2018MP12DP31)

Jak je z obrázku 1 částečně patrné, odpovídá územní členění výsledků ČSÚ zákonu č. 347/1997 Sb. o vytvoření VÚSC v platném znění, zákon č. 387/2004 Sb. o změnách hranic krajů, a klasifikaci CZ-NUTS. Od 1. 1. 2008 je úroveň okresů NUTS4 nahrazena, v souladu se systémem Eurostatu, klasifikací LAU (Local Administrative Units), konkrétně úrovní LAU 1 (https://www.czso.cz/csu/czso/pocet_obyvatel_m).

Projekt TAČR TL02000559 „Bezpečná města pro chodce a seniory“, zkráceně zvaný InCities, si klade za jeden z cílů zkoumat mobilitu a stanovit doporučení pro řešení problémů mobility v sídlech, která je možné klasifikovat jako města nemající vlastní systém městské hromadné dopravy. To znamená města, kde je výrazně problematičtější mobilita chodců, zejména rizikové skupiny jako jsou senioři, děti a dospělí doprovázející malé dítě, na větší vzdálenosti, které ve větších městech s fungujícím systémem městské hromadné dopravy mohou být pokryty mimo jiné i tímto druhem dopravy.

Vzhledem k výše jmenovanému dělení sídel se tedy musí jednat o sídla se statutem města, minimálním rozměrem zastavěného území alespoň 1000 m vzdušnou čarou (odpovídá cca 1500 m v uliční síti; při rychlosti pěší chůze seniora či malého dítěte 4 km/hod odpovídá docházkové vzdálenosti nad 20 min), bez systému městské hromadné dopravy pokrývající převážnou část zastavěného území včetně jeho odtržených částí (přílehlých zastavěných území/obcí).

Těmto parametrům **odpovídají města o velikosti 7 000 – 20 000 obyvatel**. Sídla menšího charakteru (méně než 7 000 obyvatel) nespĺňují velikostní kritérium alespoň 1000 m vzdušnou čarou a tudíž i dostatečnou docházkovou vzdálenost a sídla větší (nad 20 000 obyvatel) mají zpravidla alespoň částečně fungující systémy městské hromadné dopravy, proto je v nich mobilita a možnosti pěších tímto faktorem silně ovlivněna.



Města vybrané velikosti 7 000 – 20 000 obyvatel (pro účely projektu jim říkáme „malá města“) jsou dostatečně rozsáhlá z hlediska nutnosti překonat větší vzdálenosti (například docházka na úřady, za nákupy, za vzděláním nebo volnočasovými aktivitami, ...), ale příliš malá, aby jejich počet obyvatel umožnil komerční provoz místní hromadné dopravy, a s malým rozpočtem města, aby bylo možné dotování a udržení této hromadné dopravy. Jedná se tedy o města, kde veřejná hromadná doprava není reálně zříditelným druhem dopravy.

Tato města jsou tudíž odkázána z hlediska mobility obyvatel zejména na pěší chůzi, cyklodopravu, motorovou silniční dopravu v osobních automobilech nebo obdobné druhy přepravy.

Osobní automobilová doprava je aktuálně na velkém vzestupu, ale na územní členění má velmi vysoké nároky z hlediska potřeby prostoru. To je ve stávající uliční síti malých měst velký problém. Uliční síť je dána historickým vývojem města a bez výrazných a nákladných změn především v majetkoprávní a ekonomické rovině ji není možné změnit nebo rozšířit. Protože malá města nemají finanční prostředky k úpravě uliční struktury, řeší problémy s osobní automobilovou dopravou nekoncepčně a systémem ad-hoc. Tím však velmi omezují prostor pro ostatní druhy dopravy, především pěší chůze (například zřízení parkovacích stání na úkor šíře chodníků, minimalizace počtu přechodů pro chodce z důvodu zvýšení rychlosti provozu, ...). To společně s trendy životního stylu jako jsou požadavky rychlé mobility a existence virtuálních sociálních sítí vede k celkovému úbytku pěších ve veřejném prostoru, minimalizaci kontaktů a většímu odcizení. Veřejný prostor tak postupně ztrácí své základní funkce a je postupně přeměňován na mrtvé plochy odstavené techniky – parkoviště bez života. To je trend rozvoje, který je třeba soustavnými podněty zvrátit zpět. Projekt InCities si proto klade za jeden z cílů najít soubor doporučení k znovuzavedení pěší chůze ve veřejném prostoru jako nejběžnějšího druhu dopravy.

Dalším faktorem, proč je projekt InCities zaměřen na problematiku v malých městech, je skutečnost, že velká města jako jsou Praha, Brno, Plzeň, Hradec Králové nebo Ostrava již dlouhodobě budí zájem předních odborníků a ostatních vysokých škol a tato problematika je zde řešena buď formou jiných projektů, komerčních studií, strategií rozvoje či jiných dlouhodobě sledovaných koncepcí. Oproti tomu malá města stojí prozatím na okraji zájmu odborníků, protože při řešení jejich problémů není možno dosáhnout okamžité velké publicity nebo velkých finančních zisků. Zároveň zde není možné plně uplatňovat obecně známé principy z dlouhodobého výzkumu velkých měst a aglomerací – výzkumná báze zde takřka chybí.

2 Veřejný prostor, veřejné prostranství

Z urbanistické teorie i z hlediska legislativy existují dva v zásadě velice příbuzné pojmy – veřejný prostor a veřejné prostranství. Ne každá publikace nebo odborný text pracují s oběma pojmy a nezdá se, že lze setkat i se situacemi, kdy jsou stavěny do role synonym. Dle toho jak jsou oba pojmy definovány, však lze nalézt určité rozdíly v jejich chápání.



Například Kancelář veřejného prostoru ve své publikaci *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy z roku 2014* definuje *veřejný prostor jako veřejně přístupnou komplexní fyzickou část prostředí, kterou jsou kromě veřejných prostranství také například veřejně přístupný prostor exteriéru města, vnitrobloků i vnitřního prostoru budov a veřejné prostranství jako fyzickou část prostředí, kterou je veřejně přístupné prostranství, neboli plocha/„podlaha“ exteriéru města*. Veřejné prostranství tedy je podmnožinou veřejného prostoru, který kromě prostranství zahrnuje i prostor nad ním.

V zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích je definován pouze pojem veřejné prostranství. V §34 je přesně popsáno: „*Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.*“ Pojem veřejný prostor v tomto zákoně ani jiném, který se týká oblastí spojených s územním plánováním, není definován.

Dalším legislativním podkladem, který s pojmem veřejná prostranství operuje je vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. Konkrétně v §7, který nese název „*Plochy veřejných prostranství*“ jsou formulovány požadavky na tyto plochy. Odstavec 1 hovoří o důvodech, proč je nutné plochy vymezovat a odstavec 2 tyto plochy blíže specifikuje: „*Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, sloučitelé s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.*“

Pojem veřejné prostranství zmiňuje i zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Zde v §2, který definuje pojmy užívané ve stavebním zákoně je v odstavci 1, písmeno k) definován pojem veřejná infrastruktura. „*V tomto zákoně se rozumí veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to 1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení; 2. technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelními nebo jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody a zásobníky plynu; 3. občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva; 4. veřejné prostranství, zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu.*“

Při definování pojmu veřejné prostranství se stavební zákon i vyhláška č. 501/2006 Sb. odkazují na výše jmenovanou definici uváděnou v zákoně č. 128/2000 Sb.



Dalším odborným textem, který se problematikou zabývá, je Metodika navrhování veřejných prostorů od autorek Barbary Krátké Adámkové a Anny Magni. Tato metodika vznikla v rámci projektu NAKI s identifikací DF11P01OVV019 – Metody a nástroje krajinářské architektury pro rozvoj území, který byl zpracováván v letech 2011-2015 Zahradnickou fakultou v Lednici, Mendelovy univerzity v Brně a Právnickou fakultou, Univerzity Palackého v Olomouci. Text definuje oba zmiňované pojmy a vyhodnocuje je jako překryvné. Po úvaze straní užití pojmu veřejný prostor, jakožto pojmu komplexnějšímu. Jeho definici přebírá od Vladimíry Šilhánkové z knihy *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu* z roku 2003: „*Veřejný prostor lze definovat např. jako všechny nezastavěné prostory ve městě, které jsou volně (bezplatně) přístupné všem obyvatelům a návštěvníkům města, buď nepřetržitě, nebo s časovým omezením (např. parky zavírané na noc). Základní charakteristikou veřejného prostoru je jeho obyvatelnost spojená s užitností pro obyvatele, tj. musí sloužit obyvatelům města k provozování nejrůznějších činností pohybových (chůze, jízda na kole) a pobytových (sezení, hry).*“ a rozšiřuje ji o postřehy Markéty Čablové a jejího kolektivu z publikace *Kvalitní veřejné prostory* Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství z roku 2015, že veřejný prostor lze chápat jako ekvivalent anglického public space.

Vladimír Kuta ve skriptu *Teorie stavby měst* z let 1996-97 s pojmem veřejný prostor vůbec nepracuje. Definuje pouze urbanizovaný prostor, městské komunikace, statické a dynamické prvky utvářející organizaci a kompozici měst a na jejich základě rozvíjí teorii jejich tvorby.

Také jeden z předních současných světových architektů a urbanistů Jan Gehl s pojmy veřejný prostor a veřejné prostranství vůbec neoperuje. Nahrazuje je pojmem *městský prostor*, který staví za rovnítko k pojmu *prostor pro život* (Gehl: 2001, 2002: *Nové městské prostory*). Toto zjednodušené podání pro širokou veřejnost usnadňuje chápání pojmu městský prostor, ale pro odborné využití je hůře uchopitelné. Jednak protože městský prostor nelze aplikovat na vesnici (zde se pak analogicky musí jednat o vesnický prostor), a také patrně protože publikace, v nichž se pojem vyskytuje, jsou zaměřeny na velké metropole – city, kterými se Gehl ve své publikační praxi zabývá. To je pro praktické využití v České republice nerelevantní, protože zde je pouze jedno město, které je možné z celosvětového pohledu označit jako city - Praha, i když i zde by mohla být rozvinuta sáhodlouhá diskuse stran zařazení mezi city nebo town. V dalších odborných textech se Gehl častěji opírá o termíny open space nebo urban space, které lze přeložit jako otevřený prostor/volný prostor a urbanizovaný prostor/veřejný prostor, nicméně jejich přesné definice chybí.

Ani další přední světový architekt a urbanista Kevin Lynch ve své knize *Obraz města*, jenž pochází již z roku 1960, s pojmy veřejný prostor a veřejné prostranství neoperuje. Místo nich zavádí pět základních prvků, kterými jsou cesty, okraje, oblasti, uzly a významné prvky, pomocí nichž definuje obecnou image prostředí sídla a její možnou modifikaci.



Na základě průzkumu výše citovaných odborných textů lze oba pojmy do angličtiny volněji přeložit jako veřejné prostranství = urban area a veřejný prostor = urban space/open space. Protože se obecně v anglicky psané odborné literatuře častěji objevují spojení typu space, je nasnadě předpokládat, že zahraniční experti pracují častěji s pojmem, který zahrnuje celé prostředí včetně povrchů a prostoru nad ním, jakožto fyzických částí. Zároveň lze konstatovat i současný trend, který se snaží k fyzickým částem přidat i mentálně a subjektivně vnímané složky, které lze označit souhrnně pod pojem *genius loci* a které jsou pro uživatele/obyvatele velmi významnou a nedílnou součástí.

Z předchozího rozboru je patrné, že všechny definice si jsou více méně podobné, ale identické nejsou. Proto je třeba jasně nadefinovat, se kterými pojmy a v jakém rozsahu se bude dále pracovat.

Z hlediska komfortu uživatelů je jasně žádoucí, aby problém byl řešen v co možná největší šíři, to znamená z co největšího počtu aspektů, které vnímají jakožto jeden celek. Proto je vhodnější nadále operovat spíše s pojmem veřejný prostor než s veřejným prostranstvím. Definici pojmu veřejné prostranství je vhodné z hlediska legislativních aspektů formulovat následovně:

Veřejné prostranství je veřejně přístupná plocha v exteriéru města tvořená převážně fyzickým volným povrchem v exteriéru města. Jsou jím zejména plochy chodníků, ulic, náměstí, nábřeží, tržnic, parků a dalších veřejně přístupných prostorů v sídle.

Veřejný prostor by pak měl tvořit pojem nadřazený veřejnému prostranství a měl by kromě fyzických ploch zahrnovat i nehmatatelné aspekty vnímání, které uživatele prostoru ovlivňují při hodnocení. Jeho definice by pak měla znít:

Veřejný prostor je prostor přístupný veřejnosti v exteriéru města, který se skládá z plochy veřejného prostranství a volného prostoru nad ním, jakožto fyzikálních složek a také z nehmotných složek tvořících *genia loci*. Jeho základní charakteristikou je jeho obyvatelnost spojená s užitností, tj. musí sloužit obyvatelům a uživatelům k provozování nejrůznějších pohybových činností (mobilita z bodu do bodu) a pobytových činností (život, sezení či postávání, komunikace verbální i neverbální, sociální kontakt, ...). Jsou jím zejména prostory ulic, náměstí, nábřeží, tržnic, parků a další veřejně přístupné prostory v sídle.

Obě definice zcela záměrně nezmiňují majetkoprávní poměry v území, protože veřejným prostorem může být i plocha v soukromém vlastnictví, který je přístupná veřejnosti po určitý vyhrazený čas – například vnitroblok knihovny nebo přilehlá zahrada soukromého zámku.

3 Uživatelé



Všechny odborné texty popisující uživatele veřejného prostoru se zaměřují na člověka (GEHl, Lynch, Šilhánková, Čáblová, ...). Na počátku je však nutné definovat všechny uživatele, aby bylo později možné (po patřičném zdůvodnění) některé upřednostnit před jinými.

Koho je tedy možné označit za uživatele veřejného prostoru? Uživatelem je každý, kdo veřejný prostor obývá nebo jej nějakým jiným způsobem využívá a tím na něj klade nároky. V první řadě se pochopitelně jedná o člověka, dále ale nelze pominout ani faunu a flóru, která se v prostoru nalézá.

Pro zjednodušení začněme s flórou. *Flóru* (ve smyslu zelené rostlinstvo) lze z hlediska veřejného prostoru dělit na dvě základní skupiny – byliny a dřeviny. Každá z těchto skupin má odlišné požadavky a především rozdílnou dobu života a prostorové nároky.

Z důvodu zjednodušeného generalizování jsou jako *byliny* označeny vyšší rostliny, jejichž životní cyklus se počítá v měsících nebo jednotkách let. To zároveň znamená, že nemají příliš rozsáhlý kořenový bal a lze je relativně snadno zaset/osadit nebo vymístit.

Jako *dřeviny* jsou označeny vyšší rostliny, jejichž životní cyklus se počítá v desítkách let a jejich kořenový systém je možno hodnotit jako rozsáhlejší. Z těchto důvodů je třeba s nimi ve veřejném prostoru počítat z dlouhodobého hlediska a to ne jako s konstantním, ale spíše proměnným prvkem (růst stromu/keře, opadavost listí, ...).

Flóra z hlediska svého umístění je rozhodně uživatelem veřejného prostoru, i přesto, že ne zcela „dobrovolným“, protože její výsadbu a umístění v tomto prostoru zpravidla vždy řídí člověk. Jako taková má své nepopíratelné prostorové nároky, protože není schopna pohybu – „neuhne“ ostatním uživatelům, spíše je jimi nadále využívána (život ptactva, stín, estetické požitky, ...) a také si pro vodu (druhou hlavní potřebu) „nezajde“. Proto musí být její umístování v prostoru předem promyšleno především z dlouhodobého horizontu (stromy i keře rostou – zvětšují svůj objem, výšku a kořenový bal i nároky na vodu). To je důvod, proč jejich nepromyšlené umístování vede k pozdějším problémům, jako jsou například omezený rozhled, zmenšení průchozích profilů, nepřípustné zastínění obytných prostor, poškození chodníků nebo i objektů rostoucími kořeny, ...).

Bez bylin i dřevin je však každý veřejný prostor ochuzen o významný esteticko-hygienický prvek, protože zeleň (zejména dřeviny) je nejen připomínkou přírodního prostředí, ale i estetickým prvkem, který je zároveň významným lapačem polétavých prachových částic a zdrojem úpravy mikroklimatu (teplota, vlhkost, stín). Zeleň je prvním uživatelem, který vnáší do veřejného prostoru život a na který se další život navazuje.

Faunu jakožto druhou jmenovanou lze rozdělit na volně žijící a chovanou nebo také na žádoucí a nežádoucí, při čemž oba druhy dělení nejsou zaměnitelné. *Volně žijící* zvířata jsou především hmyz, práci, hlodavci a malé šelmy. To znamená zvířata, jejichž pohyb v území člověk neřídí, pouze jej může do jisté míry ovlivňovat. Zvířata, která ve veřejném prostoru či jeho okolí zůstávají po větší část nebo celou délku života. Jsou to jedinci nebo jejich skupiny, pro něž je veřejný prostor prostorem, kde se rodí, rostou, shánějí potravu, vylučují, odpočívají a spí, páří se zde a vychovávají potomstvo i zde dožívají a umírají.



Chovaná zvířata ve veřejném prostoru jsou zastoupena především psi a kočkami, ale malé skupinky tvoří i drobní hlodavci (kuny, fretky) a koně. Jedná se tedy o zvířata, která veřejný prostor užívají výhradně pod „dozorem“ člověka/chovatele. Jsou do veřejného prostoru brána k realizaci pohybu, vyměšování nebo za prací, ale po skončení těchto aktivit jsou z prostoru odvedena a další chov probíhá mimo veřejný prostor.

Všechny výše jmenované lze zároveň dělit na *žádoucí* - typickými představiteli jsou například drobní zpěvní ptáci, chovaní psi, koně a *nežádoucí*, kde lze jako typické zástupce jmenovat volně žijící myši, potkany a toulavé psi. K těmto skupinám je nutno z hlediska tvorby prostoru přistupovat individuálně – žádoucí podporovat a nežádoucí potlačovat. Jako formu podpory těchto uživatelů ve veřejném prostoru lze spatřovat ve vymezení či tvorbě vhodných ploch a prvků pro možné hnízdění drobného ptactva (například parky, solitérní stromy), vhodných ploch pro venčení psů, umístění vodních zdrojů (pítka pro ptáky, psi), ...

Volně žijící fauna je vítaným zpestřením veřejného prostoru – málokdo nezaměří svou pozornost na poskakující vrabce, sýkory nebo veverku – zejména pro seniory a malé děti, kteří mohou mít jejich „krmení“ a pozorování jako cíl procházky.

Člověk. Primární tvůrce a uživatel veřejného prostoru. Je jmenován jako poslední skupina uživatelů, která je však nejvýznačnější, neboť jeho potřeby a požadavky jsou pro tvorbu a úpravu veřejného prostoru klíčové. Zde je však nutné člověka blíže specifikovat, protože jednotlivé skupiny lidí mají mnohdy nejen velmi odlišné, ale někdy zcela protichůdné požadavky.

Dělení lidí do jednotlivých skupin může probíhat hned z několika hledisek. Například Markéta Čablová a kolektiv v publikaci *Kvalitní veřejné prostory Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství* uvádí dělení na skupiny: děti předškolního věku, děti navštěvující základní školu, teenageři a mládež, dospělí a pracující, muži a ženy, rodiče nebo opatrovníci s malými dětmi, nezaměstnaní, místní obyvatelé, důchodci a starší občané, lidé s tělesným postižením, migranti a ostatní menšinové národnostní skupiny a turisté a návštěvníci. To je smíšené dělení dle věku jedinců, jejich pracovního zařazení, životního stylu a dalších. Oproti tomu Krátká Adámková s Magni v publikaci *Metodika navrhování veřejných prostorů nově zakládaných obytných souborů s důrazem na zahradní a krajinářskou architekturu* problematiku dělení uživatelů vůbec neřeší.

Pro účely projektu InCities byla vybrána dvě dělení - podle věku a schopnosti pohybu a podle druhu pohybu. K těmto dělením bylo připojeno ještě hledisko vnímání a schopnost pohybu (z hlediska požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb) – osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Dělení lidí *dle věkových kategorií* a schopnosti pohybu je jedním způsobem kategorizace založeným na hrubých věkových skupinách a jejich možnostech pěšího pohybu, respektive na jejich omezení možnosti pěšího pohybu a tudíž rozdílných požadavcích na kvalitu a rozměrové uspořádání veřejného prostoru. Dělení je na následující kategorie: pěší s kočárkem, pěší s dítětem, samostatně se pohybující dítě, teenager, mladá generace, dospělí, rodiny s dětmi, senioři (včetně seniorů s berlemi



či chodítkem) a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (slabozrací/slepčí, osoby s poruchou sluchu, osoby s mentálními handicapy, osoby užívající invalidní vozík či jiný druh pohybových pomůcek, ...). Věkově mimo rámec řešení, ale jakožto samostatná skupina musí figurovat i uskupení. Je to samostatná skupina, do níž spadají různé organizace, spolky, firmy a podobně, které ve veřejném prostoru pořádají setkání, happeningy, manifestace, workshopy, jarmarky a podobně. I této velmi specifické skupině uživatelů je třeba některé veřejné prostory uzpůsobit (náměstí, historicky významné body a plochy, uliční prostor s předzahrádkami kaváren, ...).

Každá z těchto kategorií byla stanovena na základě rozdílných prostorových nároků („rozměry sestavy/jedinice“), jiné rychlosti pěšího pohybu, požadavků na úpravu povrchu a sklonu, na přehlednost území, umístění signalizačních a ovládacích prvků, ...

Z hlediska projektu InCities jsou nejvíce sledovanou skupinou senioři a pak následují další rizikové skupiny, jako jsou děti, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, pěší s kočárkem nebo dítětem a teenageři. Skupiny, které se v území nejčastěji pohybují pěšky (zjištěno místním pozorováním) jsou děti, teenageři, senioři, pěší s kočárkem a pěší s dítětem (seřazeno od nepočetnější skupiny k méně početné). Ostatní skupiny jsou při pěší chůzi zastoupeny velmi málo.

Dělení lidí dle užitého *druhu pohybu* je věnována samostatná (následující) kapitola.

Pro účely zmapování přehledu o možnostech, respektive limitech některých tras v území jsou ve městech zpracovávány tzv. generely bezbariérových tras města. Jedná se o územně plánovací podklady na úrovni územní studie dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Stavební zákon ani jeho prováděcí vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně plánovacích podkladech, územně plánovací dokumentaci a evidenci územně plánovací činnosti nestanovují přesné náležitosti ani obsah tohoto podkladu, proto se obsahy dle zadání a zpracovatele mohou lišit.

Systémem mobility se zabývá v současné době jak Ministerstvo dopravy České republiky, tak i Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. Ministerstvo dopravy zpracovalo a vydalo v prosinci 2015 dokument s názvem Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, kde je veřejný prostor řešen položkou Aktivita B.4 – veřejný prostor. Nutno je však podotknout, že celý dokument stanovuje metodiku pro zpracování plánů zabývajících se dopravou jakožto celkem. Pěší, cyklo doprava a veřejný prostor jsou tudíž v tomto dokumentu pouze jedním z mnoha aspektů a ani jeden z nich nepatří mezi prioritní. Celkově je dokument zaměřen na snahu vyvážit jednotlivé složky dopravy a hlavní těžiště je kladeno na motorovou silniční dopravu.

Ministerstvo pro místní rozvoj v současnosti podporuje rozvoj mobility měst formou dotačního programu Odstraňování bariér v budovách domů s pečovatelskou službou a v budovách městských a obecních úřadů.

4 Pohyb



Pohyb a doprava jsou z hlediska územního plánování v zásadě čtvero druhu – tranzit, vyjíždka, dojíždka a v místě. Skupina *tranzit* obsahuje jedince/dopravu, kteří územím projíždějí. Z hlediska projektu InCities je skupina méně zajímavá, protože se v území zpravidla nepohybuje pěšky, ale využívá ostatní druhy dopravy, zejména pak silniční automobilovou nebo drážní. V rámci řešení projektu je s ní počítáno pouze z hlediska posouzení kapacit silničních profilů a intenzit dopravního zatížení jednotlivých komunikací, které hrají roli v kritických bodech střetu mezi chodci a silniční dopravou (místa přecházení).

Další skupinou s názvem *vyjíždka* jsou jedinci, kteří z místa vyjíždějí za prací, vzděláním, nákupy, ... Rovněž tato skupina je pro řešení cílů projektu méně zajímavá, neboť stejně jako předchozí tranzit se v území zpravidla pohybuje pěšky minimálně, protože využívá převážně individuální silniční automobilovou dopravu. Výjimku tvoří jedinci, kteří využívají hromadnou přepravu (železniční či autobusovou) a tudíž se v místě pohybují alespoň z místa bydliště na zastávky/ nádraží.

Třetí skupinou je *dojíždka*. Do této skupiny patří obyvatelé okolních sídel, kteří se do místa dopravují za prací, vzděláním, nákupy, volnočasovými aktivitami, ... Tato skupina vytváří v území jednak poptávku po parkovacích místech (přijeli osobní automobilovou dopravou), nebo se po území pohybují pěšky ze zastávek/nádraží. Toto je již projektem plnohodnotně sledovaná skupina.

Poslední a z hlediska projektu nejvíce řešenou skupinou jsou osoby pohybující se v *místě*. Jedná se o rezidenty daného města, kteří se přepravují z bodu A do bodu B bez rozdílu účelu cesty. Tuto skupinu je proto vhodné dále dělit podle druhu dopravy, kterou využívá na: pěší chůze, běh, cyklo, koloběžky, skateboardy, auta osobní, taxi nebo uber, auta nákladní (pohyb v rámci zaměstnání).

Ve výčtu chybí MHD, příměstské autobusy, regionální autobusy, dálkové autobusy, železnice, lodní doprava a přívozy, letecká doprava – vnitrostátní a mezinárodní, protože ty se při místní přepravě jedinců v malých městech neuplatní.

Doprava z hlediska jednotlivých druhů dopravy (silniční, železniční, lodní, letecká, cyklo doprava a pěší chůze) se ve veřejném prostoru objevuje zastoupena pouze v podobě silniční motorové dopravy, cyklo dopravy a pěší chůze. Ostatní druhy dopravy z důvodů zachování bezpečnosti nebo vlastní podstaty přepravy vylučují implementaci do veřejného prostoru. Nicméně projekt InCities se jimi bude zabývat především z hlediska možné náhrady za osobní automobilovou dopravu a tím minimalizaci prostorových požadavků na plochy dopravy v klidu.

Prostorové nároky dopravy na veřejný prostor v tomto textu nebudou konkretizovány, ale zmíněny pouze nástiněm především z důvodu rozsahu takto zpracovaných údajů (bylo by mimo možnosti rešerše). Výčet závazných předpisů s konkrétními požadavky na prostorové velikosti a uspořádání je uveden v kapitole 6 Legislativa a normativní předpisy.

Z hlediska jednotlivých druhů dopravy jsou prostorové požadavky velmi individuální a záleží především na velikosti přepravní sestavy, intenzitě provozu, trajektorii pohybu, rychlosti pohybu, morfologii terénu, kterým je pohyb veden, a bodech střetu s jinými trasami či druhy dopravy. Tyto faktory generují základní oblasti požadavků, jako jsou například rozhledové trojúhelníky, minimální



průjezdni profily, počty komunikačních pruhů a jejich šíře, poloměry zatáčení, doplňkové stavby a značení a další.

5 Veřejný prostor

Tento text záměrně nebude popisovat historii vývoje veřejného prostoru ani v celosvětovém měřítku ani v měřítku České republiky ani v měřítku malých měst. Důvodů je hned několik. První dvě jmenované oblasti byly popsány již mnohokrát význačnými světovými i domácími odborníky. Proto by bylo zhora nemožné v nich přinést v krátkém časovém úseku, který je práci vymezen, nové poznatky. Rovněž jejich resumé by bylo buď velice obsáhlé, nebo naopak tak stručné, že by nebylo přínosem.

U třetí oblasti – historie veřejného prostoru v malých městech České republiky narážíme na jinou bariéru. Tou je roztržitost vývojových trendů zařazení do regionů a polohy sídla v regionu, morfologie terénu, historický vývoj regionu a mnoho dalších faktorů. Popsat tak rozličné scénáře v krátkosti by bylo zavádějící, protože je to práce vyžadující dostatek času i prostoru a sama o sobě vydá na samostatný výzkumný úkol.

Nicméně je nutné zdůraznit, že bez patřičného nastudování historického vývoje konkrétních veřejných prostorů nelze kvalitně a úspěšně tyto prostory upravovat. Je to dáno skutečností, že historie území je jednou z nedílných složek *genia loci* daného místa a i když není vnímána prvoplánově, tak každý uživatel tuto složku podvědomě cítí a vyhodnocuje.

Poměrně výrazná změna životního stylu, která probíhá v posledních 30 letech, klade čím dál větší důraz na mobilitu obyvatel, především na flexibilitu jejich mobility. Současný trend vyžaduje po člověku ochotu dojíždět (za prací, vzdělání, lékařskou péčí, službami, ...) i na větší vzdálenosti. Současně s tímto trendem, který zvyšuje počet obyvatel „na cestách“, však paradoxně dochází ke zmenšení nabídky a četnosti spojů hromadné dopravy (autobusové i železniční). To společně narůstající pohodlností jedinců vede k enormnímu nárůstu individuální/osobní automobilové dopravy. Ta pak ve veřejném prostoru vytváří přehnané prostorové požadavky nejen na vlastní trasy, ale především na plochy určené pro dopravu v klidu. V posledních letech se koncepční řešení zaměřovalo na snahu doplnit chybějící parkovací plochy, ale scénář prozatím probíhá dle pravidla „s jídlem roste chuť“ – tedy čím více bylo vytvořeno parkovacích stání, tím více jich bylo požadováno a nezbýval prostor pro rezervu. Tohoto trendu si všímá ve svých publikacích i Jan Gehl a nabízí proto jako řešení zcela opačný postup – omezení přístupu motorizované dopravy a nabídku jiných forem dopravy (cyklodoprava, MHD nebo pěší chůze). Zároveň úspěšnost těchto opatření ukazuje na příkladech vývoje světových velkoměst (Kodaň, Melbourne, Brighton, Paříž, ...).

Současná podoba veřejného prostoru v malých městech je dána především jeho historickým vývojem. Lze vysledovat několik různých vývojových scénářů, které ovlivnily společně s morfologií terénu strukturu uliční sítě (například rozvoj uliční sítě kolem náměstí, rozvoj výstavby podél hlavní průjezdni komunikace, rozvoj zástavby v oblasti předměstí, rozvoj zástavby v okolí zdroje pracovních příležitostí, rozvoj zástavby v podobě rezidenčního satelitu, postupné srůstání či zarůstání okolních



vsí do zástavby města a další). Zároveň historický vývoj ovlivnil i šíři uličního profilu – původní středověké uličky nemohou pokrýt prostorové nároky současnosti a nebyl v nich prostor pro zeleň, ... Ve větších městech (například Hradec Králové, Praha, Pardubice, ...) došlo vlivem vývoje k narušení této původní struktury, která byla nahrazena novou, širší, přímější a přehlednější. Tato situace ale nenastala v malých městech. Zde tyto struktury zůstaly v převážné většině zachovány až so současnosti v nezměněných územních a šířkových parametrech, které z důvodů majetkoprávních a ekonomických není zpravidla možné zásadnějším způsobem změnit.

Dalším velmi limitujícím faktorem je existence památkové péče v historicky starších částech malých měst. Zpravidla je celé původní centrum chráněno jako památková zóna, památková rezervace nebo území s větší kumulací nemovitých památek a jejich ochranných pásem. Tato situace rovněž komplikuje snahy o revitalizaci a kvalitní využití veřejného prostoru těchto území. Přestože z hlediska památkové péče je drtivá většina památek složena z více stavebních slohů a purismus v památkové péči byl odsouzen jakožto nesprávná cesta, tak z hlediska přístupu orgánů památkové ochrany je aplikován přístup povolování minimálních změn, který spíše inklinuje ke konzervaci území, což život rozhodně nepodporuje. Je rozhodně žádoucí chránit historicky a architektonicky cenné objekty a soubory, ale vždy je třeba hledat optimální variantu řešení.

Dalšími aspekty obrazu současného veřejného prostoru malých měst jsou nedostatek finančních zdrojů na jejich rozvoj a údržbu, řešení vzniklých problémů ad-hoc bez koncepčního přístupu, větší míra laiků v řadách zastupitelů, vedení města i úředníků, „maloměstský přístup“ obyvatelstva k řešení problémů a další. To vše dohromady vede ve velké míře k neutěšenému stavu většiny veřejného prostoru malých měst. Pokud město není turisticky atraktivní, tak lze z větší části počítat s průměrným až zanedbaným stavem veřejných prostorů.

Typologické dělení. Veřejný prostor dle výše stanovené definice (kapitola 2) dělení veřejného prostoru obsahuje například ulice, náměstí, nábřeží, tržnice, parky a další veřejně přístupné prostory v sídle. To znamená, že tento prostor lze dále typologicky dělit. Neexistuje však jednotné dělení dané legislativou a různí autoři k němu tudíž přistupují různě.

Například Markéta Čablová a kolektiv v publikaci Kvalitní veřejné prostory Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství uvádí dělení na ulice, městská třída, obytná ulice, pěší zóna, náměstí, náves, městská zeleň, parky, městské zahrady, lesoparky a příměstské rekreační lesy, vnitrobloky, sídlištní zeleň mezi panelovou zástavbou, nábřeží a další specifické prostory.

Krátká Adámková s Magni v publikaci Metodika navrhování veřejných prostorů nově zakládaných obytných souborů s důrazem na zahradní a krajinářskou architekturu uvádějí dělení veřejného prostoru jednak dle otevřenosti na soukromou sféru a veřejnou sféru a veřejnou sféru dále typologicky dělí na náměstí (náměstíčko, náves, společenský prostor, ...), ulice (promenáda, pěší zóna, obytná ulice, ...), nábřeží, propojující cesty, trasy, pěšiny, park, pocket park, veřejná zahrada, plocha pro zahradničení, předprostory veřejností užívaných institucí a podniků (školka, škola, obchod, kavárna, restaurace, pošta, společenské centrum, ...), vyhrazené prostory zvláštního určení (škola, školka, veřejná instituce, hřiště, sportovní areál), parkoviště, parkovací domy a okrajové, zbytkové



plochy dopravní infrastruktury (fasáda parkovacího domu, střešní zahrada na podzemních garážích, kruhový objezd), proluky a veškeré ostatní zbytkové plochy, původní přírodní prvky a útvary (skály, vodní plochy, ...).

Také v textu Kanceláře veřejného prostoru s názvem Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy je uvedeno typologické dělení. Prostory jsou rozděleny na tradiční typy veřejných prostranství, kam patří ulice, náměstí, nábřeží a park, a na specifické a doplňkové formy veřejných prostranství, kam jsou zařazeny pasáže a průchody, prostranství ve vyšších úrovních města, veřejně přístupné vnitrobloky, veřejná prostranství okolo solitérních budov, veřejná prostranství veřejných budov, vyhrazená prostranství – areály, veřejná prostranství sídlišť, veřejná prostranství dopravní infrastruktury.

Z toho vyplývá, že každý autor zavádí typologické dělení dle vlastní potřeby. Proto i pro potřeby projektu InCities bude zavedena vlastní typologická řada: památkově chráněný prostor, hlavní ulice, obytné ulice, uličky, hlavní náměstí, náměstí, parky a veřejné zahrady, prostory v sídlišti, vnitrobloky, tržnice, nábřeží, parkoviště, veřejná prostranství kolem solitérních budov, plochy dopravní infrastruktury (okružní křižovatky, nádraží, ...), specifické prostory města (ostatní nezařazené prostory, například sportovní areály, ...). Tato typologická řada bude v roce 2020 blíže specifikována a eventuálně rozšířena dle potřeb vývoje výzkumu v projektu InCities.



6 Legislativa a normativní předpisy

Jak již bylo zachyceno v kapitole 2, jsou z hlediska legislativního rámce významné již dříve jmenované zákony a vyhlášky:

- 1) zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zákon)
 - v §34 definováno veřejné prostranství;
- 2) zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
 - v §2, písmeno k) jsou jako součást veřejné infrastruktury definována veřejná prostranství;
- 3) vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území
 - v §7 odst. 1 je zdůvodněno definování veřejných prostranství jakožto ploch s rozdílným způsobem využití,
 - v §7 odst. 2 je stanoveno možné využití veřejných prostranství a zároveň je stanoveno kritérium 1000 m² veřejných prostranství na každé 2 ha plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné,
 - v §22 jsou stanoveny minimální šíře veřejného prostranství vedoucího k pozemkům určeným pro bydlení.

Dále následuje výčet vyhlášek a norem, které stanovují požadavky na velikost, organizaci, kvalitu povrchu, morfologii a jiné parametry veřejného prostranství či veřejného prostoru nebo jejich součástí:

- 4) vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
 - v §31 limitování přesahů staveb do veřejného prostoru,
 - v části šesté jsou u vybraných druhů staveb stanoveny přesahy požadavků i na jejich napojení na okolí či veřejný prostor (například §41 odst. 1 nebo §42 odst. 3);
- 5) vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
 - v §2 je stanoveno, že se předmět vyhlášky vztahuje na zpracování projektové dokumentace, realizaci, kolaudaci i odstraňování mimo jiné i staveb veřejných komunikací a veřejného prostranství,
 - §4 stanoví požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejných prostranství,
 - §5 stanoví požadavky na přístupy do staveb i z veřejných prostranství,
 - Příloha č. 1 stanoví obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání,
 - Příloha č. 2 stanoví konkrétní technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství;
- 6) ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
 - celkově se norma zabývá řešením prostorového a příčného uspořádání pozemních komunikací, tedy součástí uličního prostoru,



- kapitola 10.1 – komunikace pro chodce,
 - kapitola 10.2 – obytné zóny,
 - kapitola 10.3 – pěší zóny,
 - kapitola 10.4 – cyklistická doprava;
- 7) ČSN 73 6056 – odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- celá norma řeší prostorové požadavky parkovacích a odstavných stání pro silniční vozidla;
- 8) ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty
- kapitola 12 – zařízení pro protipožární zásah řeší přístupové komunikace, vjezdy a průjezdy, nástupní plochy;
- 9) ČSN 73 0804 – Požární bezpečnost staveb – výrobní objekty
- kapitola 13 - zařízení pro protipožární zásah řeší přístupové komunikace, vjezdy a průjezdy, nástupní plochy

Normativní výčet pochopitelně není zcela kompletní, ale v kapitole byly podchyceny nejdůležitější oblasti – doprava, bezpečnost a bezbariérovost.

Literatura:

zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zákon)

zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

ČSN 73 6056 – odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty

ČSN 73 0804 – Požární bezpečnost staveb – výrobní objekty

ČABLOVÁ, M. kol. 2011. Kvalitní veřejné prostory. Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství. 132 s.

GEHL, J. 2000: Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství - Program Partnerství pro veřejná prostranství a Jan Gehl, 202 s. ISBN 80-85834-79-0.

GEHL, J. 2012. Města pro lidi. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.

GEHL, J., GEMZOE, L. 2002. Nové městské prostory. Brno: Era. 263 s. ISBN 80-86517-9-8.

HEČKOVÁ, M. 2016. O městech a lidech. 1. vyd. Ústí nad Orlicí: spolek Piána na ulici. 336 s. ISBN 978-80-270-1016-5.

HRŮŽA, J. 2003. Urbanismus světových velkoměst, I. díl, Praha. 1. vyd. Praha: Vydavatelství ČVUT. 191 s. ISBN 80-01-02764-3.



- KANCELÁŘ VEŘEJNÉHO PROSTORU 2014. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. 1. vyd. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. 290 s. ISBN 978-80-87931-11-0.
- KRÁTKÁ, ADÁMKOVÁ, B., MAGNI, A. 2015. Metodika navrhování veřejných prostorů nově zakládaných obytných souborů s důrazem na zahradní a krajinářskou architekturu. Brno: Mendelova univerzita v Brně. 60 s.
- KRATOCHVÍL, P. a kol. 2012. Architektura a veřejný prostor. Texty o moderní a současné architektuře IV. 1. vyd. Praha: Zlatý řez. 162 s. ISBN 978-80-903826-4-0.
- KUTA, V. 1996-97. Teorie stavby měst a urbanismus. Ostrava: VŠB – ZU Ostrava. 62 s.
- LYNCH, K. 2004. Obraz města: The image of the city. 1. vyd. Praha: Polygon. 202 s. ISBN 80-7273-094-0.
- ONDRUŠKOVÁ, A.: 2013. Veřejná prostranství malých měst. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 48 str. + 29 příloh. Vedoucí diplomové práce Barbara K. Adámková.
- ŠILHÁNKOVÁ, V. 2003. Veřejné prostory v územně plánovacím procesu. 1. vyd. Hradec Králové: Civitas per populi. 135 s. ISBN 80214-2505-9.

Český statistický úřad www.czso.cz

Zákony pro lidi www.zakonyprolidi.cz

Ministerstvo dopravy České republiky www.mdcr.cz

Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky www.mmr.cz

Katedra urbanismu a územního plánování www.uzemi.eu

Suburbanizace Česká republika www.suburbanizace.cz

Chotěboř www.chotebor.cz

Milevsko www.milevsko-mesto.cz