

Mendelova univerzita v Brně
Zahradnická fakulta

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ MALÝCH MĚST

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: Ing. Barbara Krátká Adámková, Ph.D.

Vypracovala: Anna Ondrušková

Brno 2013

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Veřejná prostranství malých měst vypracovala samostatně a použila jen pramenů, které cituji a uvádím v příloženém soupisu literatury.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Zahradnické fakulty Mendelovy univerzity v Brně a zpřístupněna ke studijním účelům.

V Brně, dne 9. května 2013

Podpis diplomanta

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji Ing. Barbaře Krátké Adámkové, Ph.D za metodické pokyny a odborné vedení práce. Děkuji také všem ostatním, kteří mi poskytovali potřebné informace a materiály a kteří se mnou o tematice diskutovali. Své rodině a přátelům děkuji za podporu v průběhu studia.

OBSAH

1. ÚVOD	7
2. CÍL PRÁCE	7
3. METODIKA	7
4. CO JE TO VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ A MALÉ MĚSTO	8
VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ V LEGISLATIVĚ	8
CHÁPÁNÍ POJMŮ VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ	9
„Public space“ a „open space“	9
Dělení z hlediska vlastnictví.....	10
VÝCHODISKA	12
VYMEZENÍ POJMU MALÉ MĚSTO	13
Charakteristiky malého města	13
5. TYPY VENKOVNÍCH AKTIVIT	15
6. HISTORIE RŮSTU A FORMOVÁNÍ MĚST	17
7. TYPOLOGIE ČLENĚNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ.....	19
POUŽITÁ TYPOLOGIE	21
8. NÁSTROJE ARCHITEKTA	24
9. ZÁSADY PLÁNOVÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ	25
10. TYPOLOGIE MĚST	27
TRADIČNÍ MĚSTO	28
MĚSTO OVLÁDANÉ AUTY	28
OPUŠTĚNÉ MĚSTO	29
OBNOVENÉ MĚSTO	29
MALÉ ČESKÉ „TRADIČNÍ MĚSTO“	30
Modelové město Kroměříž	30
MALÉ ČESKÉ „MĚSTO OVLÁDANÉ AUTY“	31
Modelové město Břeclav.....	31
MALÉ ČESKÉ „OSIŘELÉ MĚSTO“ (PODLE TYPU „OPUŠTĚNÉ MĚSTO“).....	32
Modelové město Krnov	32
MALÉ ČESKÉ „OBNOVENÉ MĚSTO“	33
Obnovené město – Litomyšl	33
11. MODELOVÉ MĚSTO ODRY	34
ANALÝZY.....	34

PROBLÉMY V ÚZEMÍ	36
HODNOTY V ÚZEMÍ	37
NÁVRH	38
<i>Masarykovo náměstí</i>	38
<i>Ulice Potoční</i>	40
<i>Ulice Zámecká</i>	41
12. DISKUSE	43
13. ZÁVĚR	43
14. SOUHRN	44
15. RESUME	44
16. POUŽITÉ ZDROJE	45
17. SEZNAM PŘÍLOH	48

1. ÚVOD

Základem stavby měst je především postavit město tak, aby byli lidé bezpeční a zároveň šťastní.

Aristoteles, 4. stol. p.n.l

Město a jeho veřejná prostranství jsou vždy spojena s lidmi. Bez nich se stává pouhými zdmi. Přesto, že dnes jsou lidé ve městech, veřejná prostranství vypovídají o nezdravém a neživém stavu. Co způsobuje umírání veřejných prostranství měst?

Tato práce se dívá na problematiku očima zahradního architekta, jehož posláním je právě vytvářet místa živá lidmi, rostlinami, zvířaty, vůní, barevností, proměnlivostí.

2. CÍL PRÁCE

Práce hledá způsoby, jak vytvářet živá a funkční veřejná prostranství malých měst. Klade si za cíl charakterizovat veřejná prostranství malých měst a pokouší se definovat obecně platná pravidla plánování a projektování, vyvozená z literárních pramenů a definovaných charakteristik. Další částí práce je uplatnění těchto pravidel ve studii modelového objektu – město Odry. Zde budou na základě provedených analýz veřejných prostranství formou studie řešeny zvolené objekty tak, aby odpovídaly jak stanoveným zásadám, tak i potřebám uživatelů.

3. METODIKA

Teoretická část zahrnuje prostudování dostupné legislativní a odborné literatury pojednávající o veřejných prostranstvích ve městech a objasňující pojem *malé město*. Po definování pojmů veřejné prostranství a malé město je vytvořena typologie veřejných prostranství malých měst.

Z malých měst ČR jsou vybrány a srovnány 4 reprezentativní zástupci jednotlivých typů.

Pro potřeby plánování a projektování veřejných prostranství malých měst jsou rozpracovány nástroje architekta, které zahrnují technické, vegetační a vodní prvky. Pojednání je pro názornost obohaceno autorskými kresbami, které se osvědčují při práci s veřejností.

Dále jsou definovány zásady pro tvorbu kvalitních veřejných prostranství. Práce v terénu zahrnuje průzkum, pozorování a rozhovory s lidmi. Návrhová část aplikuje získané poznatky na modelové město Odry (tři vybraná reprezentativní veřejná

prostranství). Součástí návrhu jsou analýzy města (archivní materiály, současné dostupné projekty, územní plán města, rozvojové strategie města).

4. CO JE TO VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ A MALÉ MĚSTO

Pro ujasnění významu pojmu veřejné prostranství je nutné jej nejprve ozřejmit z hlediska legislativy. Od toho se dále odvíjí způsob používání tohoto pojmu a práce s ním. Ovlivňuje také jeho chápání při práci plánování, projektování a realizace architektonických návrhů.

Veřejné prostranství v legislativě

Základní definice je uvedena v zákoně o obcích. Říká: „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.“¹

Z této definice zákona lze pochopit, že vlastnické právo není posuzující faktor při vymezování veřejných prostranství. Mohou se tedy nacházet jak na pozemcích obecních (města), tak na soukromých pozemcích.

Další rozvíjející definice uvádí Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Pod heslem „veřejné prostranství“, je kromě výše popsaných uvedena také vyhláška č. 269/2009 Sb., ze dne 12. srpna 2009, kterou se mění vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. K veřejným prostranstvím v § 7 odst. 2 požaduje: „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.“ Dále je uvedeno, že se nejedná o vydlážděnou plochu, ale především o parky, veřejnou zeleň obecně, a další veřejná prostranství, která svými parametry splňují požadavky citované vyhlášky. Účelem takto stanovených ploch je zajistit nejen dostatek zeleně, ale i dostatek ploch pro společenské aktivity obce (shromažďování, dětská hřiště, odpočívadla apod.).“²

¹ Zákon ČR č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů. Paragraf 34

² 1000 otázek ke stavebnímu právu. *uur.cz*. [online]. 2008-2012 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/1000-otazek/?action=heslo&id=146&IDtema=22>

Chápání pojmů veřejné prostranství

Na stávající legislativně vymezenou definici reagují různí urbanisté a architekti hledáním přesnějšího definování, které by plněji postihlo celou podstatu pojmu veřejné prostranství a veřejný prostor.

„Public space“ a „open space“

K hlubšímu pochopení pojmu „veřejný prostor“ může pomoci také rozbor cizojazyčných synonym a překlad jejich významu. Termín "veřejný prostor", tak jak je chápán architekty a urbanisty, vychází z překladu anglického termínu "*public space*". Výklad tohoto termínu můžeme chápat zejména ve smyslu jakéhokoli prostoru, který není privátní, tj. není součástí sféry soukromého života. „Public space“ potom slouží jako místo střetávání a komunikace ve všech jejích rovinách od politicko-právní, přes sféru sociální až k fyzické podstatě tohoto prostoru. S tímto širokým pojetím potom koresponduje i výklad termínu "veřejný prostor", tak jak je chápán v politologii, sociální a politické geografii či v oblasti komunitní práce. "Veřejný prostor" je zde chápán jako prostorová metafora, která ukazuje něco otevřeného, vymezeného pro vše, co se týká veřejnosti. Dle tohoto výkladu sem tedy spadá vše, co již není soukromou věcí, a na druhé straně vše, co nepřísluší oprávněné ochraně soukromí či státního tajemství.³

V této obsáhlé definici lze vidět hledání hlubší podstaty významu veřejného prostoru a obhájení přesahu z roviny fyzické do roviny sociální. Apeluje na antonymum slova soukromý.

Pro urbanistické pojetí by se lépe hodil ekvivalent anglického termínu "*open space*", tedy volně přeloženo "otevřený prostor", který je chápán jako termín označující veškeré užití prostoru, které není zastavěno budovami, nahrazuje přírodní prostředí, a kterému je věnována pozornost z hlediska jeho výtvarné podoby. Typickými představiteli výkladu tohoto termínu jsou parky, hřiště, hřbitovy apod.⁴

J. Šilhánková upozorňuje, že naše chápání "veřejných prostorů" by se mělo nalézat někde na pomezí dvou výše uvedených termínů. Veřejné prostory nejsou jenom prázdné plochy mezi budovami. Jsou to místa, kde se lidé navzájem setkávají, jsou to obývací pokoje města, kde se odehrávají rozhovory, mimořádné události i každodenní lidské činnosti. Vyslovuje tuto definici: "Veřejné prostory jsou všechny

³ ŠTORG, J. *Partnerství a participace. Veřejný prostor*, Nadace Open SocietyFund, Praha 2001, str. 132 in ŠILHÁNKOVÁ, V. *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu*, Brno: Civitas per Populí, 2003, s. 7. ISBN 9788021425059.

⁴ GOODAL, B. *Dictionary of Human Geography*, Penguin Books, London 1987, str. 335 in ŠILHÁNKOVÁ, V. *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu*, Brno: Civitas per Populí, 2003, s. 8. ISBN 9788021425059

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)."⁵

Dělení z hlediska vlastnictví

Kritéria dělení veřejných prostranství mohou být na základě *vlastnictví* (prostory soukromé a veřejné) a podle *urbanistické typologie* (velikost, způsob využití, význam aj.). Z hlediska vlastnictví mohou být dále děleny na poloveřejné či polosoukromé.⁶

Kromě vlastnického vztahu je v tomto vymezování určující především míra oddělení prostoru od okolních ploch a především možnost využívat veřejné prostranství, popřípadě být s ním v kontaktu. Metodika vycházející z tohoto členění dělí veřejná prostranství na prostory *veřejné*, *prostory poloveřejné*, *prostory soukromé*, *polosoukromé* a „*gated communities*“.⁷

Prostory veřejné

Tyto prostory jsou nejčastějším typem prostoru, který je běžně spojován s pojmem veřejná prostranství. Dle české legislativy sem však spadají i prostory, které jsou v soukromém majetku. Tato obecná definice pak rozšiřuje pojetí na neomezené užívání veřejnosti bez ohledu na věkové, rasové, sociální i kulturní rozdíly. Přístupnost veřejných prostranství může být různě omezena, což může vést k větší bezpečnosti, kvalitnější správě nebo omezení vandalismu.

Prostory poloveřejné

Jedná se o menší obytné ulice a průchozí vnitrobloky. Ty jsou veřejnosti přístupné, přesto však jsou jejich obyvateli vnímané jako „vlastní teritorium“. Tyto plochy mohou být obyvateli využívány pro každodenní rekreaci v místě bydliště (pikniky, zahrádkaření, dětské hry, apod.)

⁵ ŠILHÁNKOVÁ, V. – KOUTNÝ, J.: *Metodika veřejných prostorů města Brna*, materiál zpracovaný pro Útvar hlavního architekta Magistrátu města Brna, 2001, str. 4

⁶ AMBROŽOVÁ, Z. Veřejné prostory malých měst – teoretická východiska. *Urbanismus a územní rozvoj*. [online]. 2010, roč. 13, č. 6/2010 s. 14-20 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-06/04_verejne.pdf

⁷ KOLEKTIV NADACE PARTNERSTVÍ. *Kvalitní veřejné prostory, Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. Vyd. v češtině 1. Brno: Nadace Partnerství, 2004. s. 11-13. ISBN 80-85834-79-0

Prostory soukromé

Tyto plochy jsou z hlediska využívání veřejnosti uzavřené/oddělené. Přesto se významně podílejí na utváření vzhledu veřejného prostranství. Může jít o předzahrádky či soukromé cesty.

Prostory polosoukromé

Plochy, které jsou soukromým majetkem, ale za určitých okolností je veřejnost může používat. Přístupnost a užívání veřejnosti je většinou omezeno. Jsou to především velká atria, nákupní galerie, které jsou významnou spojnicí s dalšími kategoriemi veřejných prostranství. Ačkoliv je jejich charakter spíše uzavřený, vykazují charakter veřejného prostranství z hlediska počtu lidí – nakupujících. V těchto prostorech nedochází k žádnému rozvoji sociálních kontaktů. Proto bývají některými sociology označovány jako pseudoveřejné.

„Gated communities“

Tato specifická kategorie prostorů se začala objevovat od devadesátých let 20. století. Vzniká především v zástavbě rodinných domků, kde jsou majitelé nuceni zakoupit i plochy pro společné užívání a komunikace. Vznikají tak území s fyzicky odděleným přístupem. Tyto způsoby oddělování vytvářejí prostorovou bariéru (často se jedná o území v blízkosti lesa nebo na okraji volné krajiny). Dalším důsledkem je chybějící přirozená sociální kontrola, protože území nemohou využívat další lidé. Lidé z interiéru nemají co na ulicích pozorovat a postupně tak vznikají „mrtvé ulice“.⁸

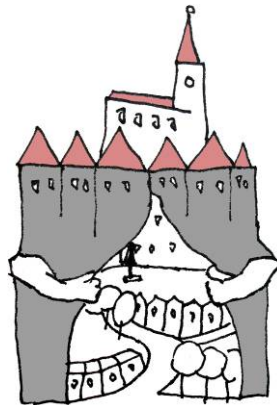
⁸ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství, 2000, s. 27 in AMBROŽOVÁ, Z. *Veřejné prostory malých měst – teoretická východiska. Urbanismus a územní rozvoj*. [online]. 2010, roč. 13, č. 6/2010 s. 14-20 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-06/04_verejne.pdf

Východiska

Tato práce se ztotožňuje s chápáním veřejného prostranství jako překrývání se pojmů „public spaces“ a „open spaces“, chápe veřejná prostranství jako



obývací pokoj města,



interiér města a



indikátor života města.

Pro potřeby malého města budou v práci používány pojmy vycházející z vlastnických vztahů: prostor veřejný, poloveřejný, polosoukromý a soukromý. Typ „gated communities“ nebude používán z důvodu nezastoupení tohoto prostoru v českých malých městech.

Uvědomění si funkcí poloveřejných a soukromých prostor v malých městech je předpokladem používání zásad vedoucích ke zlepšení úrovně plánování a projektování veřejných prostranství s cílem zajistit živé a dobře fungující město pro lidi.

Pozn. autora: V této práci jsou pojmy „veřejné prostranství“ a „veřejný prostor“ chápány jak synonyma.

Vymezení pojmu malé město

Definování malého města vychází z rozdělení sídel podle počtu obyvatel.⁹

- Města malá 5001 – 30 000 obyvatel
- Města střední 30 001 – 100 000 obyvatel
- Města velká 100 001 – 500 000 obyvatel
- Velkoměsta – metropole – 500 001 a více obyvatel

Charakteristiky malého města

Detailnější specifikace malého města vychází z přednáškových materiálů ing. arch. Markéty Krejčí z předmětu Architektura a stavby pro obor Zahradní a krajinná architektura. Malé město je zde definováno těmito charakteristikami:

- Jednoduchá forma městského organismu
- Snadno vnímatelné jako celek
- Vazba celku na jedno centrum
- Kontakt s okolní krajinou
- Bez nutnosti MHD
- Těsnější mezilidské vztahy

Vybrané charakteristiky byly pro tuto práci blíže definovány, aby pomohly lépe vymežit charakter malého města z hlediska urbanistického plánování a architektonického projektování. Definování malého města pomůže vymežit klíčové vlastnosti, které mohou být nevhodným způsobem plánování a projektování ohroženy.

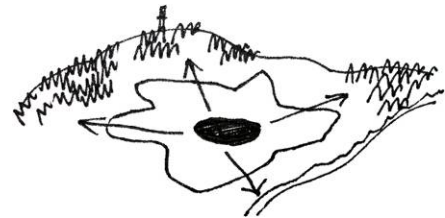
⁹ MARHOLD, Karel. Sídla - urbanistická typologie II. Vyd. 2. Praha: ČVUT, 1996, 231 s. ISBN 80-01-01467-3

Vazba celku na jedno centrum



Město má jedno hlavní náměstí, kde se odehrávají všechny důležité městské sociální aktivity, další – menší náměstí jej pouze doplňují, nepřebírají roli hlavního náměstí. Pro funkci malého města je hlavní náměstí velmi důležité. Životnost tohoto jádrového veřejného prostranství určuje životnost celého města. Vzhledem k nezastupitelné roli hlavního náměstí je pro malé město obzvláště důležité, aby splňovalo svou původní úlohu – vyváženě sloužilo shromažďování, obchodu a dopravě. Podle těchto tří funkcí definuje J. Gehl tradiční město. (NMP. s. 10).

Kontakt s okolní krajinou



Obyvatelé malého města využívají k rekreaci jak parky uvnitř města, tak příměstskou krajinu, obzvláště pokud je atraktivní – harmonická zemědělská krajina, řeka, rybník, kopec s vyhlídkou, rozhlednou, blízké poutní místo, zřícenina hradu, skála, apod. Pro malé město je klíčová pěší přístupnost příměstské krajiny. Po průzkumu ve vybraných malých městech v České republice (Boskovice, Bruntál, Břeclav, Český Krumlov, Dačice, Domažlice, Jindřichův Hradec, Krnov, Litomyšl, Moravská Třebová, Odry, Rýmařov, Strážnice, Tišnov, Třeboň, aj.) byla zjištěná jednotná délka pěší dostupnosti příměstské krajiny z centra města – cca 25 minut chůze. Nízká časová dostupnost z centra určuje větší vazbu malého města s krajinou než je tomu u měst velkých, kdy se příměstská krajina váže především na jednotlivé části města.

Bez nutnosti MHD



Dobrá pěší dostupnost a rozmístění občanské vybavenosti nepodmiňuje nutnost MHD. Po průzkumu bylo zjištěno, že obyvatelé často využívají pro pohyb ve městě kolo, ať jde o cestu do práce, nákupy nebo vyřizování povinností na úřadech.

Těsnější mezilidské vztahy



Tento fakt se ve veřejném prostranství projevuje častou komunikací lidí na ulici, navštěvování konkrétních míst z důvodu vazby ke konkrétnímu člověku (př. restaurace, kavárny, cukrárny). Občanský společenský život je založen na vztazích, které se mohou dědit z generace na generaci.

Pro malé město mohou být definovány i další charakteristiky. Například byla zjištěna jistá souvislost s plošnou velikostí malého města a rozmístěním jednotlivých funkcí – čím menší plocha, tím větší kombinování funkcí a menší zónování. Malá města také postihl růst formou panelových sídlišť, avšak dá se říct, že ne v takové míře, jako velká města a velkoměsta. Souvisí to také s nabídkou práce v malém městě a ve velkém městě. Pěší dostupnost mezi sídlištěm na okraji a centrem v malém městě je stále v normě 15 – 20 min. V této charakteristice je však opět nutné přiznat výjimky u měst, která zaznamenala velký růst v posledních padesáti letech, což mohlo vést právě k velkému růstu panelové zástavby a zvýšenému zónování ve městě.

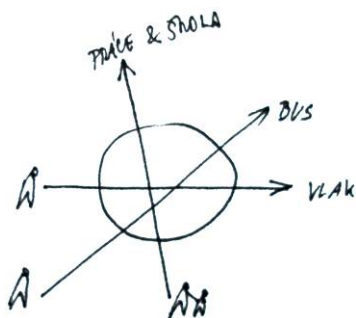
Další charakteristikou, která byla objevena ve vybraných městech (Fulnek, Odry, Krnov a další) je potřeba snadné automobilové dostupnosti všech služeb. Občané z blízkých vesnic i místní se často přepravují osobními automobily a vyžadují možnost parkovat co nejbližší požadovaným službám. Po rekonstrukci náměstí ve Fulneku, která s sebou nesla také snížení parkovacích míst, zaznamenala města výrazný odliv návštěvníků (obchody přišly o zákazníky).

5. TYPY VENKOVNÍCH AKTIVIT

Venkovní aktivity lidí ve veřejném prostranství ovlivňují různé podmínky. Jednou z nich je hmotné prostředí. J. Gehl, dánský architekt, který se od roku 1960 zabývá životem ve veřejném prostoru, popisuje 3 typy venkovních aktivit. Jsou to: *nezbytné aktivity, volitelné aktivity a společenské aktivity.*¹⁰

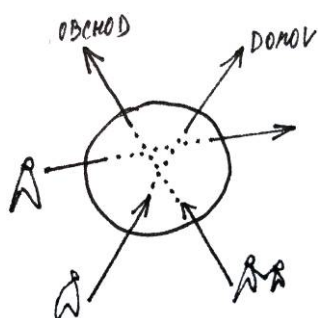
¹⁰ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 11-14. ISBN 80-85834-79-0

Nezbytné aktivity



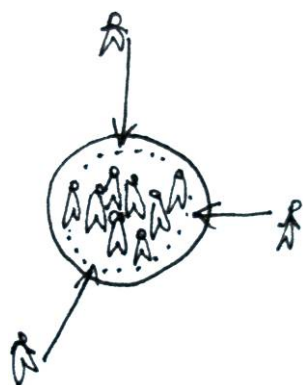
Jsou takové, které jsou více méně nucené – chození do školy, do práce, nakupování, čekání na autobus, na někoho, různé nutné zařizování apod. Tato skupina aktivit obsahuje většinu činností souvisejících s chůzí. Tyto aktivity probíhají po celý rok, bez ohledu na počasí. Materiální prostředí má na ně jen mírný vliv. Účastníci je musí provozovat bez možnosti volby.

Volitelné aktivity



Mezi volitelné aktivity patří takové, které účastníci provozují, jen když chtějí a jestliže jim to umožňuje místo a čas. Patří sem procházky na čerstvém vzduchu, postávání a pozorování okolního života, sezení a slunění. Volitelné aktivity probíhají pouze za optimálních podmínek, když k nim vybízí příjemné počasí a vhodné místo. Tyto aktivity jsou obzvláště závislé na materiálních podmínkách a souvisí tak i s materiálním projektováním.

Společenské aktivity



Jsou závislé na přítomnosti lidí na veřejném prostranství. Zahrnují hrající si děti, zdravení a konverzaci, veřejné aktivity různého druhu a především pasivní kontakty, tedy prosté pozorování jiných lidí a jejich poslouchání. Tyto aktivity se objevují spontánně, jako přímý důsledek pobytu více lidí na jednom místě, rozvíjejí se společně s ostatními aktivitami. Z toho vyplývá, že společenské aktivity jsou nepřímo podporovány tam, kde jsou nezbytným a volitelným aktivitám poskytnuty lepší podmínky.

Rozdílnost a úroveň společenských aktivit je závislá na kontextu, ve kterém vznikají. V blízkosti areálů, které lidé pravidelně navštěvují (budovy škol, pracoviště, obytné ulice) mohou být aktivity mnohostranné – pozdravy, konverzace, debaty. Vyplývají z toho, že se lidé navzájem znají, alespoň od vidění. Na rozdíl od takových činností budou probíhat jinak společenské aktivity na městských ulicích a v městských

centrech, kde jde většinou o pasivnější kontakty, vyplývající spíše z pozorování jiných lidí.¹¹

Gehl tuto úvahu shrnuje: „Přestože hmotné prostředí není přímo úměrné kvalitě a rozsahu společenských aktivit, architekti a projektanti mohou ovlivňovat podmínky pro setkávání, pozorování a poslouchání lidí, podmínky, které jednak získávají svou vlastní kvalitu, jednak se stávají důležitými jako zázemí a východisko pro jiné formy kontaktu.“¹²

6. HISTORIE RŮSTU A FORMOVÁNÍ MĚST

Růst a formování měst je podstatou současného vzhledu měst. Gehl říká: „Jestliže nejsou vytvořeny nezbytné podmínky pro odpovídající dobré fungování a využití veřejných prostor při rozhodování na primární plánovací úrovni, pro práci v malém měřítku pak zřídka existuje východisko. Tento vztah je důležitý, protože právě v malém měřítku – ve svém bezprostředním okolí – se člověk setkává s důsledky rozhodnutí, provedených na vyšších plánovacích úrovních, a hodnotí je.“¹³

Z výše uvedeného je patrné, že řešení veřejného prostranství nezačíná tímto prostorem samotným, ale vyplývá z celkového plánování na základě širších souvislostí a vzájemných spojitostí. Tento proces plánování měst – urbanismus určuje vzhled celku města, ale také jeho nejmenších ploch. Vzhledem k tomuto faktu je vhodné se krátce zamyslet, jak ovlivnil průběh let formování měst a jejich veřejných prostranství.

Většinu měst, která vznikala a rostla v období zhruba od roku 500 do roku 1500, popisuje J. Gehl jako rostoucí bez plánů v pravém slova smyslu. „Rozvíjela se tam, kde byla potřebná, utvářeli je obyvatelé města přímo při stavbě budov. Je důležité si uvědomit, že tato města nerostla na základě plánu, že se postupně rozvíjela v procesu, který často trval stovky let, protože tento pomalý proces dovoľoval kontinuální přizpůsobování a adaptaci materiálního prostředí městským funkcím. Město nebylo cílem, ale nástrojem, který formovalo jeho používání.“¹⁴

Tento postupný a pomalý vývoj, na základě nashromážděných zkušeností vedl k tomu, že v takových městech vznikly veřejné prostory, které i dnes nabízejí výjimečně

¹¹ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 15. ISBN 80-85834-79-0

¹² GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 15. ISBN 80-85834-79-0

¹³ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 85. ISBN 80-85834-79-0

¹⁴ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 41 - 42. ISBN 80-85834-79-0

dobré podmínky pro život. Tato města jsou cílem turistických návštěv a jsou stále pečlivě studována pro své kvality. Náměstí a ulice jsou uspořádány pro pobyt lidí venku (např. Piazza del Campo, Siena, Itálie).¹⁵

J. Gehl popisuje dva výrazné typy plánování měst v urbanistických ideologiích, a to renesanční a druhý související s funkcionalistickým hnutím. Renesanční plánování (1) způsobilo, že město už nebylo pouhým nástrojem, ale stalo se především dílem uměleckým, které bylo pečlivě vymyšleno a sestavováno jako jeden celek (např. Palmanova, Itálie). Prostorové efekty, budovy a umělci, kteří je vytvářeli, převážily nad prostory mezi budovami a funkcemi, které měly plnit. „Odborné plánování, jak jej známe dnes, kdy odborníci navrhnu města na papíře v modelech, aby je později vybudovali a předali hotové, má svůj původ v renesanci.“¹⁶

Další důležitý mezník v plánování měst nastal kolem roku 1930, kdy jej ovlivnil funkcionalismus (2). Východiskem tohoto směru byly především lékařské výzkumy, které se vyvíjely na přelomu 19. a 20. století. Na základě těchto výzkumů byly formulované požadavky na stavbu izolovaných budov a na oddělení obytných a pracovních čtvrtí. Gehl shrnuje přínos tohoto období těmito slovy: „Po celou historii lidského bydlení ulice a náměstí tvořily ohniska a místa, kde se shromažďovali lidé, a s příchodem funkcionalismu byly ulice a náměstí prohlášeny doslova za nežádoucí. Nahradily je silnice, pěšiny a nekonečné trávníky.“¹⁷

Důsledky tohoto plánování byly zjevné až později, v 50. a 60. letech, kdy byla vybudována velká funkcionalistická města. Města byla roztroušená a rozptýlená – pro zajištění dobrého oslunění a vzduchu. Tímto byli také rozptýleni lidé a lidské aktivity ve veřejném prostranství. Gordon Cullen označil ve své knize *Townscape* toto funkcionalistické projektování jako „plánování pouště“.¹⁸

Souběžně s funkcionalistickým plánováním vysokých budov vzrostl zájem o nízké otevřené rodinné domy. Vysoká poptávka po tomto způsobu bydlení byla ve Skandinávii, Spojených státech, Kanadě a Austrálii. V České republice ji pozorujeme dnes.

Gehl shrnuje historii plánování měst těmito slovy: „Zatímco středověká města svým uspořádáním a rozměry soustřeďovala lidi a události na ulice a náměstí,

¹⁵ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 42 ISBN 80-85834-79-0

¹⁶ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 41 ISBN 80-85834-79-0

¹⁷ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 47. ISBN 80-85834-79-0

¹⁸ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 48 ISBN 80-85834-79-0

podporovala pěší pobyt venku, funkcionalistické předměstské čtvrtě a stavební projekty činily přesný opak.“¹⁹

K problematice funkcionalistického utváření sídla se vyjadřuje také L. Krier. Popisuje necitelnost těchto staveb vzhledem k hlubokým změnám ve společnosti.²⁰

Problematika související se zónováním funkcí byla popularizovaná roku 1933 Aténskou chartou. Zónování jako způsob vytváření měst mělo přímý dopad na stav veřejných prostranství, a tím také na celkový život v takto uspořádaných městech. Krier říká: „Toto opatření je spíše anachronismem, který není jen „protiměstský“, ale i neekologický.“ Apeluje přitom také na zvýšenou dopravu lidí mezi jednotlivými zónami města. Zároveň upozorňuje na přeměnu aktivních a nezávislých jedinců na zmobilizované ale pasivní masy.²¹

Další problematikou je růst měst formou roztroušené zástavby. Zóny stávající pouze z rodinných domů vytvářejí specifická veřejná prostranství. P. Hnilička popisuje podstatu problematiky a specifikuje dopady tohoto špatného rozrůstání měst.²²

Detailní historii růstu a rozvíjení českých měst popisuje ve své práci Z. Ambrožová.²³

7. TYPOLOGIE ČLENĚNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Typologií pro dělení veřejných prostranství je mnoho. Liší se v přístupu a celkovém nahlížení na význam veřejného prostranství a jeho chápání z hlediska komplexního plánování a navrhování těchto prostor. Nejprve budou stručně popsány vybrané typologie, které budou následně vztaheny pro potřeby komplexního přístupu k plánování a navrhování veřejných prostranství malých měst.

Dle typologie V. Šilhánkové²⁴ jsou veřejné prostory rozlišeny podle základního prostorového charakteru:

- ulice
- náměstí

¹⁹ GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. s. 48 ISBN 80-85834-79-0

²⁰ KRIER, L. *Architektura - volba nebo osud*. 1. vyd. Praha: Academia, 2001. s. 51. ISBN 80-200-0012-7.

²¹ KRIER, L. *Architektura - volba nebo osud*. 1. vyd. Praha: Academia, 2001. s. 79. ISBN 80-200-0012-7.

²² HNILIČKA, P. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: ERA, 2005. 131 s. ISBN 80-7366-028-8.

²³ AMBROŽOVÁ, Z. Veřejné prostory malých měst – teoretická východiska. *Urbanismus a územní rozvoj*. [online]. 2010, roč. 13, č. 6/2010 s. 14-20 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-06/04_verejne.pdf

²⁴ ŠILHÁNKOVÁ, V. *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu*, Brno: Civitas per Populi, 2003, 144 s. ISBN 9788021425059.

- zeleň
- ostatní

Ty dál rozvíjí do mnoha dalších podtypů. Mezi další parametry dělení uvádí: „dle převládající funkce, dle významového typu, dle kvalitativní charakteristiky, dle stavu vybavenosti“.

Jiná typologie dělí veřejná prostranství takto ²⁵:

- ulice - městská třída
 - obytná ulice
 - pěší zóna
- náměstí – centrální, další typy
- náves
- městská zeleň
- parky
- městské zahrady
- lesoparky a příměstské rekreační lesy
- vnitrobloky
- sídlištní zeleň mezi panelákovou zástavbou
- nábřeží
- další specifické prostory (střechy objektů, poloveřejná nádvoří, zahrady a dvory, zastřešené pasáže, doprovodný veřejný prostor významných budov

J. Gehl popisuje typ náměstí podle hlediska, jak se podílí na městském životě a fungování městského organismu. Uvádí tuto typologii dělení náměstí²⁶:

Hlavní náměstí – centrální prostor města nebo městské čtvrti (Place Kléber, Štrasburk, Francie)

Určené k pobytu – městský prostor, který je určen především pro setkávání a prodlévání. Tato kategorie zahrnuje jak náměstí s rušnou atmosférou, tak i městský prostor, který je využíván k pasivnější rekreaci (Sankt Ahns Torv, Kodaň, Dánsko)

Dopravní náměstí – posláním těchto prostorů je rozvoj městské dopravy. Zvolená náměstí propůjčují prostorový komfort hromadné dopravě (Luisenplatz, Darmstadt, Německo)

²⁵ KOLEKTIV NADACE PARTNERSTVÍ. *Kvalitní veřejné prostory, Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. Vyd. v češtině 1. Brno: Nadace Partnerství, 2004. s. 14-21. ISBN 80-85834-79-0

²⁶ KOLEKTIV NADACE PARTNERSTVÍ. *Kvalitní veřejné prostory, Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. Vyd. v češtině 1. Brno: Nadace Partnerství, 2004. s. 14-21. ISBN 80-85834-79-0

Náměstí monumentální stavby – městský prostor zdůrazňuje nějakou budovu, tvoří cézuru, která má často symbolický význam. Sem patří i náměstí před monumentálními stavbami (Trojice náměstí v Qasr-Al-Hokm, Rijád, Saudská Arábie)

Promenáda – tento lineární městský prostor může zahrnovat místa po prodlévání, ale charakteristickým rysem, udávajícím ráz tohoto prostoru je pohyb (Champs-Élysées, Paříž, Francie)

Použitá typologie

Uvedené typologie veřejných prostranství používají taková dělení, která slouží směru jejich zájmu. Ve vybraných typologiích se objevuje určité oddělení typů veřejného prostranství od zeleně. Toto typologické oddělení vzniklo pravděpodobně z obtížného zařazení některých ploch veřejného prostranství s převažující vegetační složkou.

Pro potřeby této práce je vytvořena typologie veřejných prostranství, která co nejlépe vystihuje problematiku veřejných prostranství malých měst. Byly vybrány ty typy, jejichž význam je pro malé město zásadní, neboť jsou hlavními ukazateli stavu života mezi budovami v malém městě. Ostatní typy veřejných prostranství byly vypuštěny (např. hřbitovy, atria obchodních center). Veřejná prostranství byla rozdělena tak, aby odpovídala požadavkům plánování a projektování.

Definice typu prostoru je provedena slovem i obrázkem, který je nedílnou součástí typologie.

Použitá typologie:

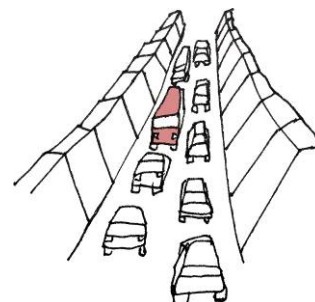
- Vstupy do města

prostory u vlakových a autobusových nádraží nebo další vjezdy do města. Prostory mohou mít formu náměstí, či rozšířené ulice. Dominuje zde koncentrace lidí (aut), která je proměnlivá. Významným požadavkem je takové uspořádání prostoru, které podporuje dobrou orientaci vstupujícího člověka do města. Vstupy město reprezentují, dělají mu reklamu.

- Ulice:

městská třída

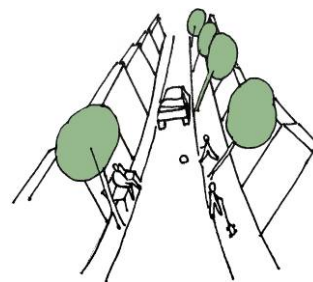
Hlavní charakter udává doprava, často se jedná o okružní dopravní tah městem. Tato ulice soustřeďuje obchodní, společenskou a dopravní funkci. Většinou se jedná o tradiční historické cesty. Dnes slouží prostor ulice linkám hromadné dopravy, velké nároky jsou i na kapacitu parkování v souvislosti s dopravní obsluhou domů v ulicích. Vhodným uspořádáním



a členěním prostoru lze snížit negativní vlivy dopravy, což vede také ke zlepšení kvality veřejného prostoru.

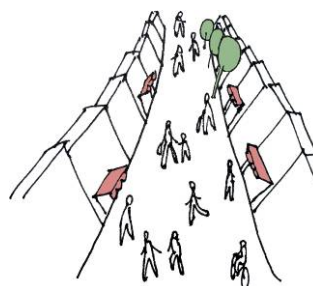
obytná ulice

Ulice, sloužící především k obsluze přilehlých domů, svým charakterem umožňuje sociální kontakty místních obyvatel a sousedů. Vyloučení tranzitní dopravy vytváří lepší podmínky k obývání ulice. Pro podporu života na této ulici jsou možné méně náročné způsoby, například snížení rychlosti. Dnes se tento způsob užívá pod pojmem Zóna 30²⁷.



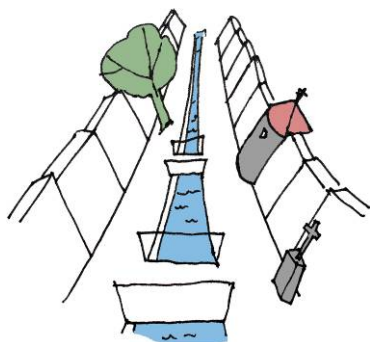
pěší zóna

Jedná se zejména o ulice s převažující obchodní a společenskou funkcí, kde je určujícím prvkem pěší pohyb. Motorová doprava je výrazně omezená. Často jsou tyto ulice součástí historických center. Dopravně zklidněný prostor umožňuje sociální kontakty, pobyt v atraktivním veřejném prostoru a nabízí příležitost k různým aktivitám.



Utváření všech tří typů dále ovlivňuje přítomnost specifického prvku, který tyto typy dále obohacuje. Tento prvek na sebe určitým způsobem může strhávat pozornost a specifikovat místo. Specifický prvek ovlivňuje využívání veřejného prostranství, vymezuje jej. Tento typ není synonymem *genia loci*. Hledání specifika místa vede k odstranění unifikovaného plánování a navrhování veřejného prostoru.

- *typy specifického prvku:*



- sakrální stavba (kaple, kříž, boží muka,...) sakrální stavba podporuje pietnost místa, potřebu ochranné zóny
- historicky významná profánní stavba (bašta, katovna, hradby, pomníky, pamětní desky) většinou turisticky atraktivní místa, které vyžadují možnost pobytu návštěvníků
- přírodní prvek (památný strom, potok) – Nejde jen o prvek ekologický, ale především oživovací. Lidmi bývá vnímán jako atraktivita v jinak „nudném“ prostoru. Je vhodné tyto stávající prvky co nejvíce zapojit do užívání veřejného prostoru lidmi.

²⁷ KOLEKTIV NADACE PARTNERSTVÍ. *Kvalitní veřejné prostory, Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. Vyd. v češtině 1. Brno: Nadace Partnerství, 2004. s. 15. ISBN 80-85834-79-0

- Náměstí:

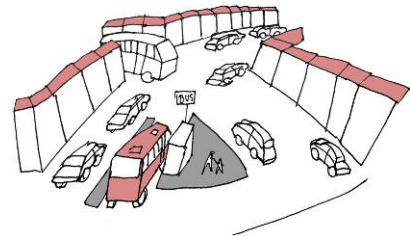
- Hlavní náměstí

Ve většině malých měst existuje historicky definované centrální náměstí – hlavní shromažďovací prostor města s reprezentační funkcí. Potřebou náměstí je slučovat shromažďování, obchod ale také dopravu. (Velké náměstí, Kroměříž; Masarykovo nám., Nový Jičín; Masarykovo nám., Odry)



- Dopravní náměstí

Dominantní funkcí těchto náměstí se stala doprava. Náměstí bývá součástí dopravního obchvatu města, slouží individuální automobilové dopravě a také dopravě hromadné (náměstí T. G. Masaryka, Břeclav).



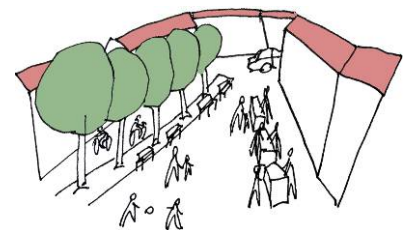
- Náměstí monumentální stavby

Tento městský prostor je podmíněn významnou budovou. Nemusí být přímo označen jako náměstí, ale svým charakterem patří do reprezentačních shromažďovacích prostor. Je podřazen hlavnímu náměstí. (prostor před školou T. G. Masaryka v Odrách, Sněmovní a Stojanovo náměstí Kroměříž, náměstí Minoritů a Husovo náměstí Krnov, Šantovo náměstí a Toulouvcovo náměstí Litomyšl, prostor před synagogou Břeclav)



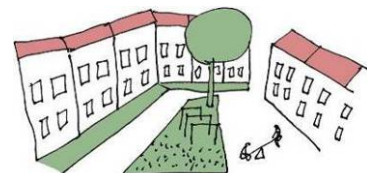
- Náměstí vedlejší

Jde o doprovodná veřejná prostranství, která jsou centrálními prostory obytných souborů. Mohou mít charakter klidného polosoukromého prostoru, kde lze pozorovat větší množství sousedských setkání. Mohou sloužit jako tržiště.



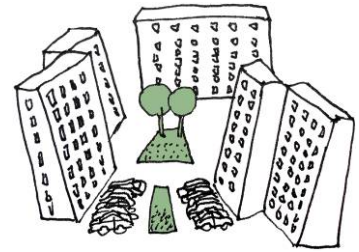
- Vnitrobloky ve starší zástavbě

Jedná se o prostory poloveřejného charakteru, užívají je především obyvatelé přiléhajících domů. Výška podlaží i vzdálenosti mezi budovami poskytují lidem vyšší intimitu. Prostory slouží pro pikniky, dětské hry, apod.



- Vnitrobloky na sídlišti

Tyto prostory by rovněž měly mít charakter poloveřejný. Avšak plochy, které se těsně dotýkají domu, nejsou od ostatních nijak vymezeny, čímž dochází k přímému přechodu prostoru veřejného do soukromého. Výška podlaží i vzdálenosti mezi budovami obyvatele izolují.



- Městský park a veřejné zahrady

Veřejné prostory, kde dominují vegetační prvky. Slouží k rekreaci obyvatel.



- Nábřeží

Zahrnuje doprovodné prostory řek a potoků včetně koryt. Nábřeží jsou velmi atraktivními prostory města k rekreaci (vedení cyklotras, vycházkových okruhů apod.)



8. NÁSTROJE ARCHITEKTA

Nástroje zahradní architektury můžeme dělit různými způsoby. Pro tuto práci bylo zvoleno hledisko prostorového vnímání. Hlavním posuzovacím faktorem je to, zda nástroj slouží pro vytvoření *plochy* nebo *objemu*.

Plochou se rozumí vodorovné prvky, které v závislosti na měřítku prostoru nevytvářejí výškové bariéry (přibližně do 10 cm výšky).

Objemem se rozumí vertikální prvky (přibližně nad 10 cm výšky).

Podle tohoto základního dělení jsou pak specifikované nástroje podle vlastností na technické, vegetační a vodní. Výčet možných nástrojů nemůže být vzhledem ke stále rozvíjející se nabídce nových prvků úplný. Jde pouze o bližší specifikaci pro lepší pochopení tohoto dělení.

plocha

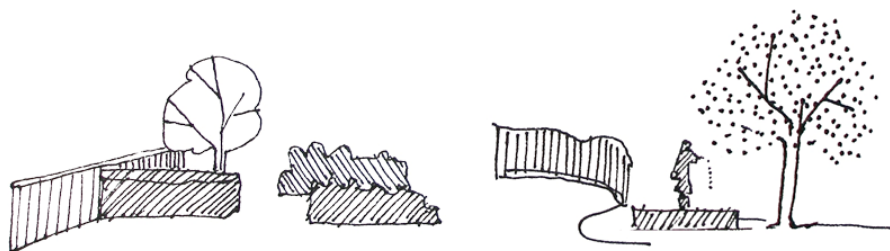


plošný technický nástroj: dlažba (kámen, beton, asfalt), mlat, štěrk, štět, pryž, makadam, kov, světlo,...

plošný vegetační nástroj: travnatá plocha, půdopokryvný záhon, květinový záhon...

plošný vodní nástroj: voda statická, tekoucí, hluboká, mělká,...

hmota



technický nástroj hmoty: zídka, zeď, schody, zábradlí, sloupek, lavička, informační tabule, osvětlení, výtvarné dílo, vodní stavba pergola, altán, parkující auto,...

vegetační nástroj hmoty: keř solitéra, skupina, živý plot; strom solitéra, skupina, stromořadí, alej, záhon – plocha, linie,...

vodní nástroj hmoty: vertikálně tekoucí voda – střík, vodopád, mlha

Konkrétní nástroje volí architekt podle potřeby uplatnění vhodné zásady, která bude sloužit k tvorbě dobrého veřejného prostranství.

Hmotné veřejné prostředí získává svou podobu kombinací typu veřejného prostranství a použití nástroje architekta. Například ve veřejném prostranství vnitrobloku na sídlišti použije architekt nástroje plochy a objemu tak, aby vytvořil takový městský prostor, který bude lidi lákat k delšímu pobytu.

Pozn.: Použitá typologie zahrnuje nástroje vegetační i technické. Při řešení veřejného prostranství malého města si jsou vegetační i technické prvky rovnocenné.

9. ZÁSADY PLÁNOVÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Pro vytváření veřejných prostranství, která budou zdrojem života v malém městě, byly použity základní urbanistické zásady, které jsou předpokladem pro práci s lidskou dimenzí.²⁸ Z nich byly vybrány ty nejlépe vyhovující potřebám malého města:

1. *Shromažďovat nebo rozptylovat*

Cílem je koncentrovat lidské aktivity, přičemž je nutné správně posoudit, kde je vhodné ztišení a uklidnění (rozptýlení) jako protiváha k místům koncentrovaným.

2. *Nezónovat, ale propojovat různé funkce*

Cílem je zajistit všestrannost veřejného prostranství, které poskytuje hojnost vjemů, sociální udržitelnost a bezpečí.

3. *Navrhovat městský prostor tak, aby byl lákavý a bezpečný pro chodce i cyklistický provoz*

²⁸ GEHL, J. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. s. 232-235. ISBN 978-80-260-2080-6

4. *Otevřít hraniční linie mezi městem a budovami*

Život v budovách a ve městě na sebe mohou vzájemně působit. Součástí je vytvářet jemné přechody například poloveřejnými prostory.

5. *Podporovat podmínky k tomu, aby městský prostor lákal lidi k delšímu pobytu*

Pro naplnění těchto základních pěti zásad slouží další rozvíjející zásady.

- Na zásadu 2., 3. a 5. se vztahuje „*zásada dopravního plánování*“.

Nejvhodnějšími se ukázaly dva způsoby. 1. způsob „woonerfs“ našel řešení v rozvoji ulic s integrovanou dopravou. Tomuto systému se dostalo odezvy ve většině zemí Evropy. 2. způsobem je „zklidňování dopravy“, kdy se zavádí tiché ulice a ulice pro hraní. Součástí nových ulic bylo omezení rychlosti provozu, čímž se pro všechny druhy dopravy staly vlídnější a bezpečnější.

Další metodou je zavádění „sdílených“ ulic, které jsou v ČR značeny jako obytná zóna. Pokud na nich mají jasnou a nejvyšší prioritu chodci, je naplněn jejich účel a slouží dobře.²⁹

- Na zásadu 1., 4. a 5. se vztahuje „*Zásada přitahovat nebo odpuzovat*“.

Gehl (ŽMB 74) uvádí 5 prvků, kterými mohou architekti napomoci nebo zabránit izolaci a kontaktu.

<u>Izolace</u>	<u>x</u>	<u>kontakt</u>
zdi		žádné zdi
velké vzdálenosti		malé vzdálenosti
velké rychlosti		malé rychlosti
mnohonásobné úrovně		jedna úroveň
odvrácená orientace		orientace tváří v tvář

- Na zásadu 1., 4. a 5. se vztahuje „*Zásada město ve výši očí*“.

Součástí této zásady je *ochrana* (před dopravou, před kriminalitou a násilím, před nepříjemnými smyslovými vjemy) tak, aby byl vytvořen pocit jistoty a bezpečí.

Tato zásada vytváří možnost chůze bez překážek, možnost stát a pobývat a možnost se posadit. Tím je zajištěno *pohodlí* lidí.

K naplňování zásady města ve výši očí patří také možnost užívat si dobrého počasí a posilování pozitivních smyslových zážitků (*radost* z vody, z kvetoucí rostliny, ze slunce i stínu, příjemné barevnosti, nápaditého akcentu).³⁰

²⁹ GEHL, J. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. s. 234. ISBN 978-80-260-2080-6

³⁰ GEHL, J. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. s. 239. ISBN 978-80-260-2080-6

Pro úplnost práce s veřejným prostranstvím byla připojena také zásada:

6. Zásada uvolnění středu

Tato zásada se uplatňuje při umisťování pomníků a soch ve veřejném prostranství. Vychází z tradice římského fóra, kde bylo vše uspořádáno tak, aby byl ponechán volný střed. Odtud pak bylo možné pozorovat bohatství výzdoby rozložené podél jeho stěn. Tím bylo umocněno působení uměleckých děl.³¹

Sitte přirovnává umisťování soch a pomníků ke stavbě sněhuláků na zasněženém volném prostranství venkovského tržiště. Sněhuláka je možné postavit pouze na bílých, provozem nedotčených místech. Právě na takových místech se vztyčovaly pomníky a stavěly kašny.³²

Každé město a každé náměstí tedy musí mít odlišné umístění sochy, kašny nebo pomníku podle toho, jak v jednotlivých případech vyúsťují do náměstí ulice, jakým směrem probíhá doprava, jak zůstávají pokaždé jiná místa volná a jak probíhal historický vývoj náměstí.

Z hlediska umisťování objemu na ploše se této zásadě podřizuje také výsadba stromů a keřů. Správně zvolené místo zajistí lepší účinnost vegetačního prvku a zamezí vnímání vegetace jako nepříjemné bariéry.

10. TYPOLOGIE MĚST

Podle toho, v jakém stavu se v současnosti města nacházejí (v jaké fázi reakce na dosavadní vývoj města), je Gehl dělí na 4 typy³³:

- Tradiční město
- Město ovládané auty
- Opuštěné město
- Obnovené město

Toto členění také vypovídá o kvalitě života ve veřejném prostranství a zpětně odpovídá na příčinu. Pro práci architekta je podstatné pochopit dosavadní vývoj města a jeho veřejných prostranství, aby mohl na tuto skutečnost reagovat adekvátním způsobem a použil odpovídající metody pro práci s konkrétním prostorem. Z těchto důvodů byla tato typologie členění měst použita v této práci.

V této části bude nejprve popsán určitý typ města tak, jak jej popisuje J. Gehl.

³¹ SITTE, C. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. vyd. Praha: ABF-ARCH, 1995. s. 17. ISBN 80-901608-1-6

³² SITTE, C. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. vyd. Praha: ABF-ARCH, 1995. s. 25. ISBN 80-901608-1-6

³³ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 10-19. ISBN: 80-86517-09-8

Tradiční město

Funkční model využívání města se neustále mění. Lze však definovat 3 složky, kterým město sloužilo vždy. Vždy fungovalo jako místo *shromažďování, obchodu a dopravy*.³⁴

Ve starých městech, kde se převážná část dopravy provozovala pěšky, existovala rovnováha mezi setkáváním, obchodem a dopravou. (v témže prostoru možnost chodit, prodávat, potkávat se, sledovat, co se děje, apod.) Zásadní změna nastala kolem roku 1900 – el. tramvaje, osobní kola, později auta zcela změnily dopravní model města. Po 2. světové válce se stala dominantní automobilová doprava, která se nemohla provozovat současně s funkcemi setkávání a trhu. Dřívější rovnováhu vystřídal konflikt.³⁵

Změna nastala i u funkce tržiště – obchodování se posunulo z otevřeného prostoru do prostoru uzavřeného – malé krámky podél náměstí a ulic – obchodní domy – supermarkety – nákupní centra mimo město – to znamená oddělený prostor obchodu od ostatních veřejných prostranství. Trh byl doslova vykázán z veřejného prostranství a stal se soukromou záležitostí, která se odehrává v privátním prostředí.³⁶

Město ovládané auty

J. Gehl řadí do této kategorie stará města, kde se nároky dopravy řešily automobilovou dopravou, mající za následek zhoršení situace uvnitř města. Automobilová doprava zabrala prostory ulic i náměstí, což vedlo k vytlačení dalších funkcí. Hluk, zápach a vizuální znečištění zredukovalo městský život. Pěší chůze se stala obtížnou a nepříjemnou, pobyt na veřejném prostranství byl znemožněn (nedostatek místa). Mezi stojícími a jedoucími auty se vejde pouze chodec, který sem musí (pouze nutné aktivity). V řadě průzkumů byla dokázána souvislost mezi kvalitou města a kvalitou městského života. Prostor s mnoha kvalitami (žádné nebo malé nedostatky) nabízí široké spektrum městských aktivit. Městský prostor s mnoha nedostatky – ovládnutí města auty, způsobuje, že volitelné a sociální aktivity zanikají. Městům zaplněným automobily se lidé vyhýbají.³⁷

³⁴ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 10. ISBN: 80-86517-09-8

³⁵ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 13. ISBN: 80-86517-09-8

³⁶ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 13. ISBN: 80-86517-09-8

³⁷ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 14. ISBN: 80-86517-09-8

Opuštěné město

J. Gehl popisuje tento typ města jako město se slabší tradicí, kdy rozvoj automobilové dopravy byl silnější bez kroků k jejímu omezení. To vedlo k silně omezené nebo znemožněné pěší dopravě. S tímto faktem vymizelo také mnoho aktivit na veřejném prostranství, které jsou spojené s pěší dopravou. Tato města jsou závislá a automobilové dopravě, která určuje všechny aspekty denního života. Jako příklady uvádí autor města v Severní Americe³⁸.

Obnovené město

V posledních 30 až 40 letech byl zaznamenán prudký vzrůst zájmu o veřejný městský prostor a o život ve městě. Je to přímá reakce na jeho stále omezenější možnosti. Mnoho měst se snaží, aby podmínky pro život a chodce ve městě byly přijatelnější.

Historický vývoj měst až do dnešní doby, a zejména vlivy v posledních 60 letech, související s výrazným vzrůstem automobilové dopravy uvnitř měst, se vysoce podílí na současném stavu měst. Celkové zhoršení životnosti měst a kvality veřejných prostranství ve městech vedlo k přímé reakci. Byla prokázána spojitost mezi kvalitou městského prostoru a rozsahem a charakterem městského života. (Jane Jacobsová – smrt a život amerických velkoměst). Začaly se zřizovat pěší zóny. Je zajímavé, že první heslo pro pěší zóny bylo: *Jak dostat lidi do obchodů (ne život ve městech)*.³⁹

Zřizování pěších zón (Liljbane – Rotterdam, Nizozemsko) začalo v Evropě v 60. a 70. letech 20. století. Kodaň začala tento problém řešit v roce 1962. V 50., 60. a 70. letech 20. století začalo vznikat více prostorů a míst s příjemným prostředím. Už nebyly hlavní pouze nákupy, ale také další aktivity ve veřejném prostranství, přiměřené podmínky pro chůzi, sociální a rekreační aktivity. V roce 1980 přišla Barcelona s konceptem orientovaným na život ve městech v koordinované politice budování městského prostoru. Tento koncept se jmenoval „Dobytí města zpět“.⁴⁰

Na základě tohoto rozdělení je věnována pozornost malým českým městům a jejich porovnání s popsányými typy. Podle potřeb současného stavu je definice či název upraven pro podmínky malých měst v České republice.

³⁸ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 16. ISBN: 80-86517-09-8

³⁹ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 18. ISBN: 80-86517-09-8

⁴⁰ GEHL, J. -- GOEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. s. 18. ISBN: 80-86517-09-8

Malé české „tradiční město“

Typy tradičního města, jak jej popisuje J. Gehl, můžeme v České republice najít v historických centrech měst, která jsou většinou památkově chráněna.

Památkový zákon⁴¹ definuje území hodné ochrany jako území, jehož charakter a prostředí určuje soubor nemovitých kulturních památek. Památkové zóny jsou území sídelního útvaru nebo jeho části s menším podílem kulturních památek, historické prostředí nebo část krajinného celku, které vykazují významné kulturní hodnoty.

Vzhledem k podmínkám ochrany, kdy nejsou chráněny pouze nemovité kulturní památky, ale také charakter území a prostředí nebo část krajinného celku, se kterým jsou spjaty, lze předpokládat, že součástí ochrany je také zachované historicky utvářené veřejné prostranství. Tato skutečnost podporuje také možnost zachování tradičního města.

Způsob ochrany těchto částí města (nejčastěji center) také zahrnuje omezení vjezdu aut na důležitá veřejná prostranství, což je ve prospěch užívání těchto míst chodci.

Památková atraktivita města vede také ke zvýšené návštěvnosti měst, což je přímo úměrné s životem obchodu. Kombinace příjemných velikostí veřejného (nejčastěji středověkého) prostoru s omezením aut – rušivého prvku, a fungující nabídkou volitelných aktivit výrazně napomáhá zvýšení života ve městech.

Přes všechny tyto výše uvedené pozitivní přínosy pramenící z historicky utvářeného města, zůstává paradoxně ohrožení těchto městských prostor v podobě vylidnění pro běžný každodenní život. Nebezpečím je využívání center především pro potřeby turismu, což způsobuje nárazovou návštěvnost a odcizení těchto prostranství místními lidmi v případě, že jej nemohou sami libovolně užívat pro každodenní potřeby volitelných aktivit. Způsob využívání historických center především pro potřeby turismu může změnit město na pouhé kulisy či skanzen.

Modelové město Kroměříž

Příkladem malého tradičního města může být město Kroměříž (28 971 obyvatel). Historické jádro města Kroměříže s Podzámeckou a Květnou zahradou byly v roce 1978 vyhlášeny městskou památkovou rezervací.⁴²

⁴¹ Národní památkový ústav. *npu.cz* [online]. 2003-13 [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.npu.cz/pro-odborniky/pamatky-a-pamatkova-pece/zakony-mezinarodni-dokumenty/zakon-o-statni-pamatkove-peci/>

⁴² VRANÍKOVÁ, Radmila. *Program regenerace městské památkové rezervace Kroměříž* [online]. Kroměříž, 2011 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: <http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/00-Textova%20cast%20MPR.pdf>

Kromě historické zástavby vytvářející veřejná prostranství přizpůsobená životu člověka, jsou tato prostranství řešena tak, aby nedocházelo ke kolizi dopravy a chodce. Na Velké náměstí (typ *hlavní náměstí*) je možné přijít ulicemi typu *obytná ulice a pěší zóna* (např. ulice Vodní, Tylova, Kovářská), které slučují pohyb pěších i motoristů. Ke zklidnění dopravy slouží jednak použití jednosměrné dopravy, jednak odstranění bariér obrubníků a nepohodlné dlažby. Jedna výšková úroveň umožňuje pohyb chodců, cyklistů i aut. Zároveň mohou na ulici vystupovat zahrádky restaurací a další obchody, čímž se stírá hranice mezi veřejným prostorem a budovami.

Automobilová doprava na Velkém náměstí je řešena komunikací po obvodu náměstí, takže střed zůstává volný pro pobyt lidí (viz. Obrazová příloha č. 1).

Z hlediska zásady umisťování pomníků a soch stojí za zmínku, že ačkoliv je náměstí pravidelného tvaru obdélníku, není morový sloup umístěn ve středové ose, ale je mírně odsunut jak ze středu, tak ze středové osy.

Malé české „město ovládané auty“

V těchto městech doprava silně ovládá centrum města, vstup do města a obytné ulice. Rychlá doprava tak vytlačuje pomalý život města chodců.

Modelové město Břeclav

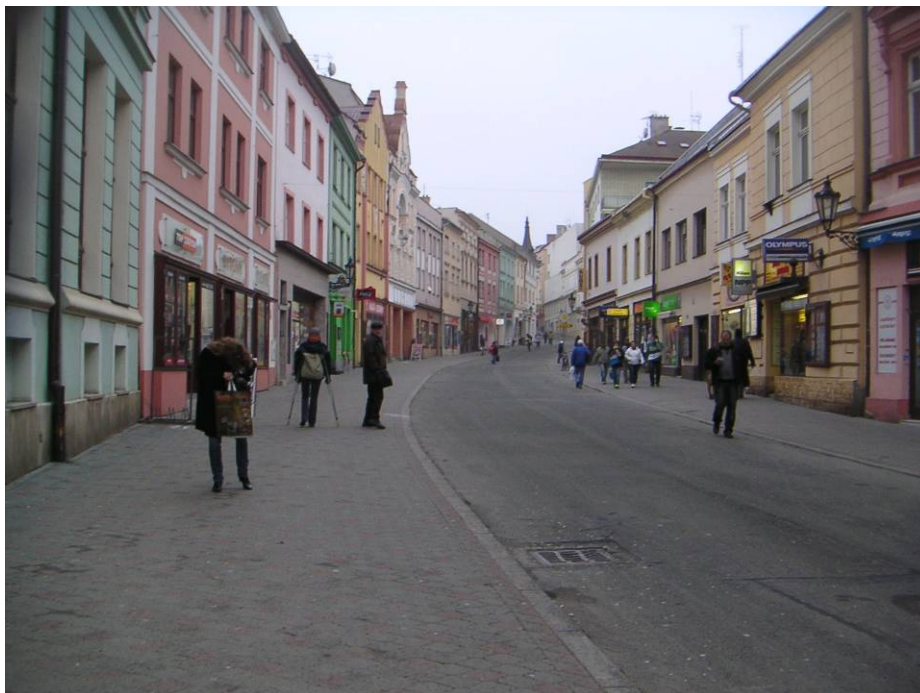
Město Břeclav (25 015 obyvatel) je posledním městem při přejezdu z České republiky do Rakouska nebo na Slovensko. Je silničním i železničním uzlem. Vzhledem k rovinatému terénu a blízkosti památky UNESCO Lednicko-Valtický areál je Břeclav cílem mnoha cyklistů. Tyto skutečnosti kladou na malé město velkou dopravní zátěž.

Břeclav je dopravou značně ovládána. Prostor Masarykova náměstí je věnován dopravě. Typ *hlavní náměstí* se stává náměstím dopravním. Chodci jsou vytlačeni na okraj, ve středu náměstí stojí kostel. Prostor ztratil reprezentativní i shromažďovací funkci. Obchod a shromažďování se přesunuly k nákupnímu centru za řekou, kde rozšířením ulice vzniká zóna klidu. Důležitost hlavního náměstí pro město vyjadřuje Pasánias, když říká, že městem nelze nazvat to, čemu chybějí veřejné budovy a náměstí.⁴³

Ostatní veřejná prostranství centra města neposkytují chodcům větší komfort. Ovládnutí prostoru dopravou je vidět také v místech *vstupů do města* (autobusové

⁴³ SITTE, C. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. vyd. Praha: ABF-ARCH, 1995. s. 17. ISBN 80-901608-1-6

Obrazová příloha č. 1 - Kroměříž



Kroměříž ulice Vodní – obytná ulice bez bariér pro chodce (duben 2013)



Kroměříž Velké náměstí – plocha *hlavního náměstí* v jedné úrovni umožňují příjemný pohyb i zajišťuje místo shromažďování (duben 2013)

Obrazová příloha č. 2 – Břeclav



Břeclav Masarykovo náměstí – dopravní zátěží vzniklo z *hlavního náměstí dopravní náměstí* (duben 2013)



Břeclav prostor před budovou vlakového nádraží–vstup do města je znepríjemněn výškovými bariérami o parkovištěm taxi

nádraží, vlakové nádraží). Obruby a další výškové bariéry v dlažbě před vlakovým nádražím výrazně upřednostňuje motoristu před chodcem (viz. Obrazová příloha č. 2).

Jiný způsob arogance města k jeho uživateli je vidět v obsáhlém zákazu při vstupu do sadů 28. října.

Takto řešená veřejná prostranství dávají chodcům najevo, že si jich neváží. Ti si pak stěžují budou vážit svého města a chtít v něm pobývat.

Malé české „osiřelé město“ (podle typu „Opuštěné město“)

Pro podmínky malých měst v ČR byl tento typ města specifikován jako města osiřelá z důvodu malé vazby s místem či odlivu obyvatel za prací do sousedních měst.

Malá vazba obyvatel s městem může v našich podmínkách vycházet z historie města. Mnoho měst v oblasti bývalých Sudet bylo po 2. světové válce násilně vyliďněno a obyvatelstvo bylo nahrazeno českými občany. Toto přetržení vývoje města a života v něm doznívá až do dnešní doby. Neprojevuje se tak výrazně jako charakter opuštěného města, přesto je toto přetržení pro následovný vývoj města velmi podstatné. V tomto městě lze pozorovat snížení zájmu o vzhled města a jeho veřejného prostranství na zásadní úrovni urbanistického plánování.

Modelové město Krnov

Město Krnov (25 090 obyvatel) leží ve Slezsku u polských hranic. Původní německé město bylo ve druhé světové válce součástí Sudet. Nadějnou minulost města před válkou vystihuje přezdívka „malá Vídeň“. Důsledky politických změn jsou v utváření města a jeho veřejných prostranstvích patrné do dnešní doby.

Příkladem je Hlavní náměstí (typ *hlavní náměstí*). Po 2. světové válce byly na severní straně náměstí zbourány domy, což vedlo k vytvoření předdimenzovaného prostoru a zároveň byla odstraněna malá doprovodná náměstí. Dostavba doposud neproběhla. V současnosti je plocha po zástavbě upravena jako parková plocha, která byla myšlena jako dočasné řešení. Historicky ani urbanisticky sem nepatří.

Jiným projevem osiřelosti města je způsob rekonstrukce veřejného prostranství, který v něm nepodporuje život. Příkladem je zbudování cyklotrasy v části ulice Opavské. Zdánlivě dobré řešení oddělit dopravu cyklistickou od motoristické vedlo k výraznému zúžení chodníků pro pěší. V rekonstrukci není patrná žádná snaha o zpříjemnění pobytu v tomto typu *městské třídy*. Úzké chodníky v kombinaci s nepříjemnou automobilovou dopravou snižují počet zákazníků místních obchodů (viz. Obrazová příloha č. 3).

Město nevyužívá vodních toků k vytvoření atraktivních veřejných prostranství.

Obrazová příloha č. 3 – Krnov



Krnov Hlavní náměstí – plocha vegetace na náměstí nahrazuje bývalý blok domů (květen 2013)



Krnov ulice Opavská – řešení uličního profilu (šířka komunikací) upřednostňuje auta před chodci květen 2013)

Malé české „obnovené město“

Obnova města zde znamená vytváření takových veřejných prostranství, která podporují život lidí. Netýká se při tom pouze obnovy historických míst, ale také dalších typů veřejných prostranství. Citlivá a promyšlená řešení pomohou vytvořit příjemné a zdravé město, které je živé.

Obnovené město – Litomyšl

Město Litomyšl (10 185 obyvatel) je známé především klášterním areálem, jehož zahrady byly v roce 2000 zrekonstruovány. Město je atraktivní také zámekem a historickým náměstím, které jsou součástí městské památkové rezervace.

Přínos tohoto města však nespočívá pouze v citlivém zachování historických veřejných prostranství, ale v novém vytváření veřejných prostranství, která naplňují zásady podporující život ve městě.

Příkladem je řešení části ulice Vodní valy a ulice Bernardka. Ulice Vodní valy je typem *obytné ulice se specifickým prvkem – voda*. Zábradlí i mosty říčky Loučné jsou řešeny tak, aby umožňovaly člověku pozorovat vodu.

Ulice Bernardka je součástí veřejného prostranství typu *vnitrobloky sídlišť*. Hranicí sídliště je právě říčka Loučná. Při řešení veřejného prostranství bylo využito atraktivity vody při zachování bezpečnosti chodce. Možnost být s vodou více v kontaktu, pozorovat ryby a další živočichy je podpořena vložением širokého sedacího schodiště do svahu koryta a širokou lávkou, na kterou navazují schody směrem do ulice Kpt. Jaroše. Do svahu koryta je také vložena pěší stezka. Toto řešení vhodně reaguje na potřeby místa a podporuje život v něm.

Dalším příkladem je veřejné prostranství typu *vstup do města*. Rekonstrukce předimenzovaného socialistického autobusového nádraží byl a provedena tak, aby se sloučilo více funkcí a prostor byl příjemný pro potřeby lidí. Součástí samotného zázemí autobusového nádraží jsou také obchody a park, jehož atraktivita je postavena na přehledné koncepci bez asociálních bariér (keře) (viz. Obrazová příloha č. 4).

Město Litomyšl je příkladem jiným malým městům v utváření veřejného prostranství pro živé město, kde se lidé cítí dobře.

Obrazová příloha č. 4 – Litomyšl



Litomyšl - ulice Bernardka – zpřístupnění říčky Loučné sedacím schodištěm; možnost mít z řeky větší požitek umožňuje také široký most (duben 2013)



Litomyšl – autobusové nádraží – polyfunkční prostor s vhodným měřítkem zpřijemňuje pobyt lidí (duben 2013)

11. MODELOVÉ MĚSTO ODRY

Analýzy

Základní charakteristika a přírodní poměry

Město Odry se nachází asi 20 km severozápadně od Nového Jičína v údolí Oderské kotliny obklopené lesnatými svahy Nízkého Jeseníku. Rozkládá se při řece Odře na úpatí Oderských vrchů mezi Veselským kopcem (557 m n. m.) na západě a Pohořskými vrchy (484 m n. m.) na východě. Geograficky náleží do okresu Nový Jičín v Moravskoslezském kraji. Od Vojenského újezdu Libavá je město vzdáleno cca 12 km. Rozloha města činí 74,08 km². Leží v nadmořské výšce 355 m n. m. (viz Obrazová příloha č. 5)

V současnosti žije v Odrách 7 423 obyvatel. Město tvoří tyto části: Dobešov, Kamenka, Klokočůvek, Loučky, Odry, Pohoř, Tošovice, Veselí a Vítovka.

V roce 1992 bylo historické jádro města vyhlášeno Městskou památkovou zónou (viz Výkresové přílohy - Výkres č. 1).

Hlavním vodním tokem je řeka Odra, do které přitéká ze západu Mlýnský a Stodolní potok a z východu Potok Vítovka a Zlatý potok. V místě, kde řeka Odra vtéká do města je oddělen náhon, který protéká městem souběžně s řekou. Na jihu města se nachází soustava produkčních rybníků (Trněný ryb. Trávný ryb., Emauzský ryb. Vraženský ryb. a rybník Cíp) s celkovou rozlohou 95 ha.

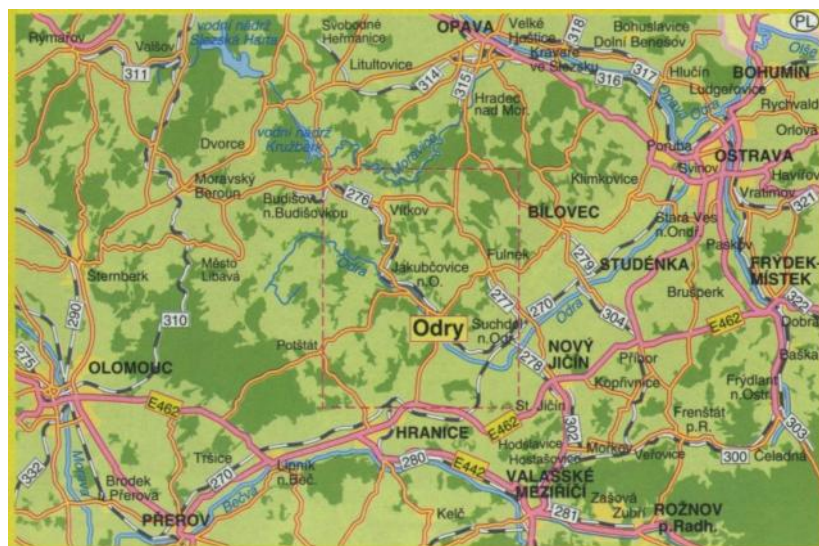
Stručná historie utváření sídla

Město se nachází na historické obchodní a válečné cestě od řeky Moravy údolím Odry do Polska – tzv. "Jantarové stezce". Vznik města se datuje do 2. poloviny 13. století. V 15. století se stalo součástí opavského knížectví a Slezska. Strategické založení města na terase řeky ochránilo historické jádro před povodněmi v letech 1934 i v letech 1997.

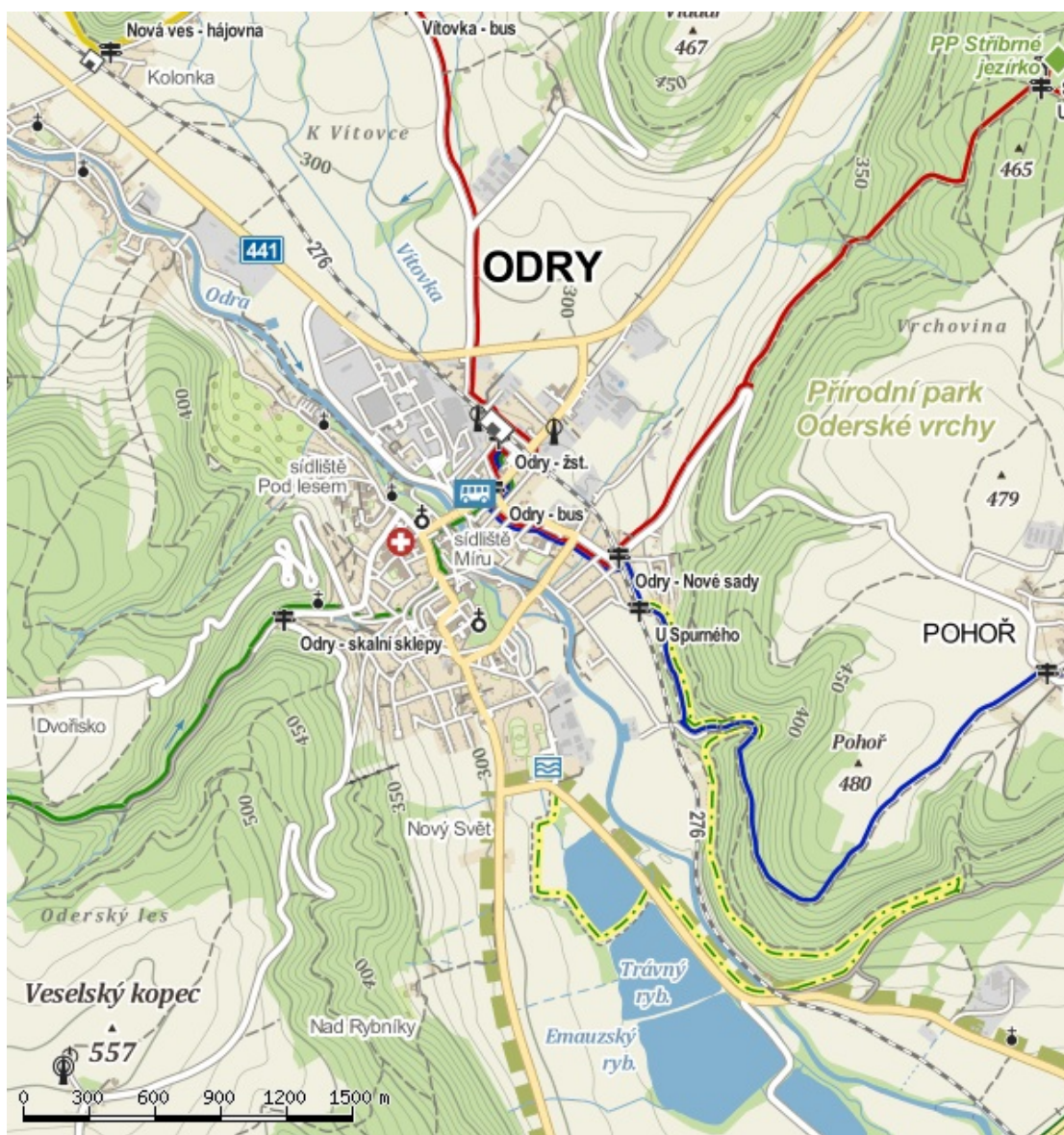
Srovnáním historických a současných map lze vidět zachovalou urbanistickou strukturu vnitřního historického města (viz Obrazová příloha č. 6). Tvar náměstí i okrouhlých ulic zůstal zachován, stejně jako kostel a zámecký park. Do roku 1863 stála uprostřed náměstí radnice, která byla v tomto roce zbořena z důvodu špatné statiky (viz Obrazová příloha č. 7). Od roku 1876 do roku 1966 zůstalo urbanistické řešení historického jádra města beze změn.

Největším zásahem pro vzhled města bylo zboření zámku v roce 1966. K demolici zámku odstřelem došlo přes nesouhlas odboru památkářů a kulturní

Obrazová příloha č. 5 – Odry - Širší vztahy



Mapy polohy města Odry v širším území



Město Odry v turistické mapě

Obrazová příloha č. 6 – Odry - Urbánní struktura I

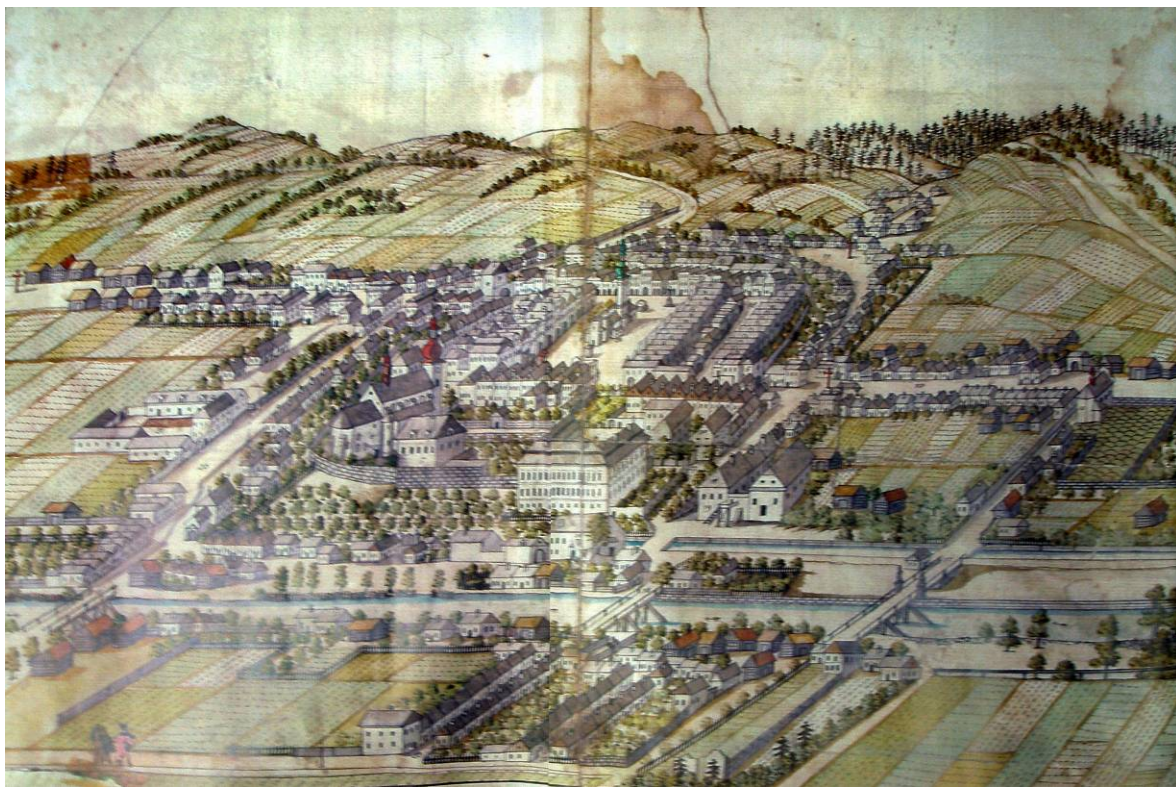


Mapa císařských otisků z roku 1930



Ortofoto (květen 2013)

Obrazová příloha č. 7 – Odry – utváření města v historii I



Veduta města Odry z roku 1817 se starou radnicí uprostřed náměstí a budovou zámku



Odry – Masarykovo náměstí (kolem 1910) - lze vidět výsadbu stromů kolem kašny

veřejnosti. Budova zámku se nacházela v těsném sousedství historického centra, byla součástí hradebního systému města. Na místě byla postavena dvoupatrová budova nákupního centra Odry (viz Obrazová příloha č. 8.)

Další zásahy způsobilo zbudování sídliště Míru mezi ulicemi 1. máje a náhonem, výstavba tří panelových bloků (lidově nazýváno „Tři prsty“) a sídliště Pod lesem v severní části města. (viz Obrazová příloha č. 9.)

Širší vztahy, provozní a sociokulturní spojitosti

Odry jsou z hlediska železniční dopravy obsluhovány regionální tratí č. 276 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. Na silniční síť je město napojeno silnicí I. třídy (647), která prochází historickým centrem města. Intenzita dopravy je 6 000 vozidel/24 hod.⁴⁴ Trasa je vyznačena ve Výkresové části (viz Výkres č. 1). S dálnicí D1 jsou Odry spojeny silnicí 441.

Důležitým faktem z hlediska sociokulturních spojitostí je německá minulost města. V roce 1930 měly Odry 4000 obyvatel, z nichž bylo 3461 Němců. Po Mnichovské dohodě se staly Odry součástí Třetí říše jako Sudety, a proto menšinové české obyvatelstvo opustilo město. Po ukončení války se v období let 1945 -1946 uskutečnil odsun německého obyvatelstva (asi 4000 lidí). Odry se poté začaly naplňovat českým (z části i slovenským) obyvatelstvem z vnitrozemí.⁴⁵ Tato historie měla přímý dopad na vývoj města. V současnosti žije v Odrách kromě Českých obyvatel také Romská menšina.

Vývoj zeleně ve městě

Výskyt vegetačních prvků na veřejném prostranství ve městě souvisel s typem zástavby a požadavky na veřejné prostranství. Z historických map i fotografií lze vyčíst minimální podíl vegetace ve veřejném prostranství. Městské prostory byly přizpůsobené především dopravě a obchodu, který probíhal většinou venku na náměstí (trhy se zvířaty apod.) (viz Obrazová příloha č. 10). Jak je vidět z veduty z roku 1817, byla vegetace především součástí soukromých zahrad a zámeckého parku (viz Obrazová příloha č. 7).

S tím souvisel i vzhled hlavního náměstí (dnes Masarykovo náměstí). Historické fotografie dokládají, že kolem roku 1900 byly kolem kašny vysazeny stromy.

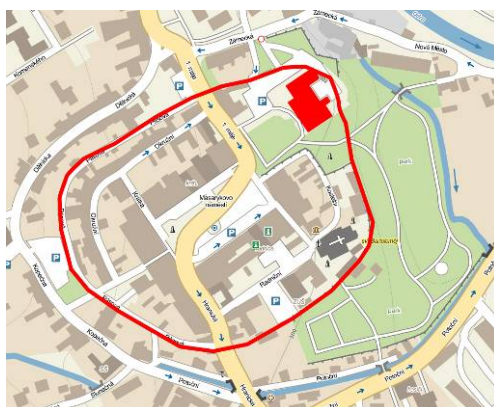
⁴⁴ Celostátní sčítání dopravy. scitani2010.rsd.cz [online]. 2011 [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

⁴⁵ Odry. wikipedie otevřená encyklopedie, [wikipedia.org](http://cs.wikipedia.org/wiki/Odry) [online]. 2013 [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Odry>

Obrazová příloha č. 8 – Odry- zámek



Pohled na budovu Zámku v Odrách (rok 1912)

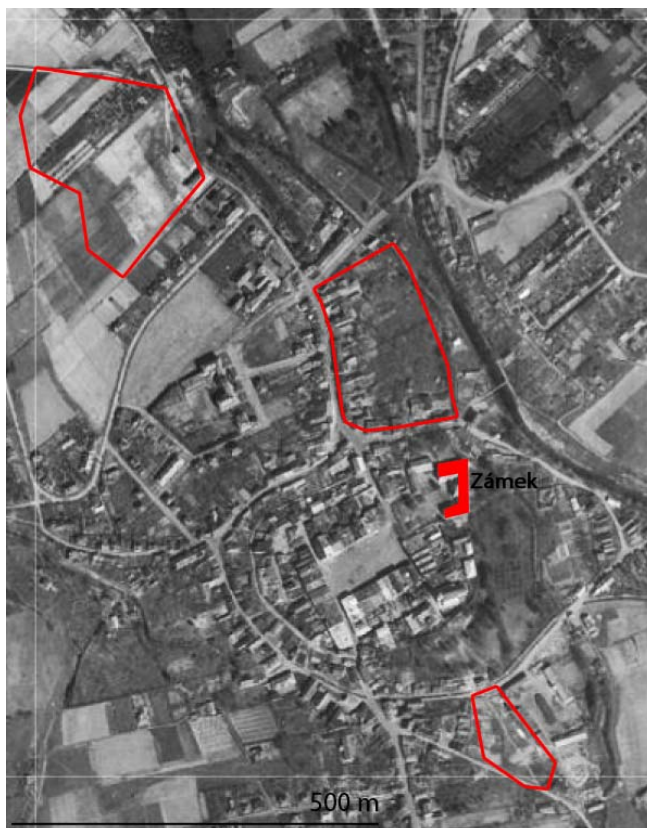


Mapa historického centra s polohou zámku (dnes nákupního centra Odry)



Nákupní centrum Odry (březen 2013)

Obrazová příloha č. 9 – Urbánní struktura II



Ortofoto (1953)



Ortofoto (2012) – Výstavba panelových sídlišť

Obrazová příloha č. 10 – Odry – Utváření města v historii II



Odry – Masarykovo náměstí (kolem 1950) –

Ize vidět výsadbu stromů kolem kašny a po obvodu náměstí



Odry – ulice Hranická (kolem roku 1930)

– vzhled veřejných prostranství (absence vegetačních prvků)

Pravděpodobně až po 2. světové válce byla po obvodu náměstí vysazena stromořadí. Stromy byly seřezávané na hlavu (viz Obrazová příloha č. 7 a 8).

Pro starou zástavbu města je typická kompaktní zástavba městského typu, kterou doprovázejí zahrady. Výstavbou cihlových bytových domů vznikla veřejná prostranství typu vnitroblok starší zástavby, kde se uplatnily plochy vegetace (trávník, keře, stromy). Výstavbou panelových sídlišť vznikaly volné „prázdné“ plochy, které byly vyplňovány vegetačními prvky. Vegetace měla změkčit ostré a tvrdé linie architektury a celkově přispět ke zlepšení životního prostředí města.

Problémy v území

Z provedených analýz vyplývají následující problémy v území:

- **Doprava**

Silnice I. třídy vedoucí přes historické centrum města působí kolizi. Masarykovo náměstí je typem *hlavní náměstí*. Z analýzy dopravy vyplývá kolize, kdy se z typu *hlavní náměstí* stalo *dopravní náměstí*. Prvky podporující automobilovou dopravu zásadně omezují pohyb pěších. Obec řeší tuto situaci návrhem obchvatu, který je součástí změn územního plánu z roku 2010 (viz Výkresové přílohy - Výkres č. 1).

Malá pozornost věnovaná chodcům se objevuje i v dalších typech veřejných prostranství, a to v *městských třídách*, v *ulicích obytných*, ale také ve *vnitroblocích sídlišť*.

Dalším problémem je tlak na možnosti parkování ve středu města. V Odrách se objevuje toto specifikum malého města velmi výrazně na Masarykově náměstí, kde jsou statické dopravě obětovány přibližně 2/3 prostoru, který má sloužit shromažďování lidí a pobytu (viz Obrazová příloha č. 11). Stejný problém se objevuje na sídlišti Míru.

Dopravní problém města spočívá v rozmazlování motoristů, zaběhnutém zvyku upřednostňovat je před chodci a cyklisty. Chodci a cyklisté nemohou volně užívat veřejná prostranství, což vede k poklesu volitelných a sociálních aktivit. Ačkoliv by se mohlo stát, že za tuto oběť získá město spokojné motoristy, je tomu spíše naopak. Vznikne město plné aut bez lidí, kteří by v něm chtěli trávit volný čas.

Dopravní analýza viz Výkresová část - Výkres č. 2.

- **Charakter zástavby a vegetace**

Řadu domů, která vytvářela ulici, nahradila výstavba panelových domů. Výstavbou sídliště Míru byla odstraněna druhá strana ulice 1. Máje. Uspořádání panelových bloků neodpovídá historickému typu zástavby.

Obrazová příloha č. 11 – Odry – Problémy



Odry – Masarykovo náměstí – kolize chodců s komunikací I. třídy



Odry – Masarykovo náměstí – rozmazlování motoristů počtem parkovacích míst

Jak bylo popsáno výše, stavba sídliště přinesla také nový prvek veřejné zeleně. Používání velkých ploch trávníku a velkých hmot keřů a stromů, za které se výstavba měla „schovat“ se na jiných veřejných prostranstvích města nevyskytovalo. Tyto prvky jsou tu neobvyklé. Výsadba jehličnatých stromů má zachránit chybějící druhou stranu ulice. Stromy, keře i travnaté plochy jsou používány, aby zachránily rozpačitou situaci špatné zástavby. Jsou degradovány na vyplňovatele prostoru s alibistickým posláním zlepšovat životní prostředí ve městě. Obdobná situace je u panelových domů („Tři prsty“). Ty vytváří mnoho výškových úrovní, čímž dochází k izolaci obyvatel.

Ve městě byly definovány typy obytné ulice se specifickým prvkem. Současné řešení těchto prostor nerespektuje specifikum místa. Podmínkou vzniku kvalitního veřejného prostranství není tato místa vyvyšovat nad ostatní. Cílem je citlivě je zachovat a zviditelnit a předejít tak změně, která určitý specifický prvek zatlačí úplně (např. zatrubnění potoka, odstranění rumpálu u studny apod.) Neboť co je vidět, o tom se ví, a může vzniknout vztah mezi obyvateli a místem.

- Sociální

Násilná výměna obyvatel města po 2. světové válce zásadně ovlivnila následující vývoj města. Došlo k přerušení započaté strategie rozvíjení města spojené se vztahem jeho obyvatel. Vazba s místem a zaběhnuté zvyky spojené s užíváním veřejného prostranství města byly přerušeny a musely nově vznikat. Město se stalo sirotkem. Jeden z projevů vztahu nových obyvatel k městu lze vidět ve stržení zámku a věnování hlavního náměstí dopravě.

Hodnoty v území

- Charakter zástavby a vegetace

Urbanistická struktura je velmi zachovalá. Historické jádro města vytváří prostory příjemné k užívání s dobrými podmínkami pro život města. Město bylo minimálně poškozeno zásahy unifikované architektury socialismu. Město má stále zachovaný charakter uzavřeného historického centra s okrouhlými ulicemi a zbytky hradebního opevnění.

Vodní toky nejsou celkově zatrubněny, čímž vznikají typy ulic se specifickými prvky. Také ostatní specifické prvky nejsou dosud úplně potlačeny. Veřejné prostranství zahrnující kruhovou baštu ze 14. století bylo citlivě zrekonstruováno (štetová dlažba).

Významnou hodnotou v Odrách je celková rekonstrukce zámeckého parku, která proběhla v roce 2011. Park je součástí městského centra, čímž se zvyšuje jeho význam z hlediska užívání obyvatel. Nové uspořádání parku vhodně reaguje na

Obrazová příloha č. 12 – Odry - Hodnoty



Citlivá obnova ulice s baštou ze 14. století



Nezatrubněný Stodolní potok na ulici Potoční



Zámecký park – bývalé zahradnictví za náhonem po rekonstrukci (duben 2013)



Zámecký park – zpřístupnění náhonu pozvolnými svahy (duben 2013)

zámeckou minulost. Zídkou s kovovým plotem je vymezen prostor náměstí a prostor zámeckého parteru. V parku vznikly intimnější prostory i prostory otevřené pro pořádání tradičních oderských soutěží a her (Den dětí, Soutěž mladých hasičů, sáňkování aj.).

Součástí parku je vodní náhon, který byl upraven tak, aby byl zajištěn lepší přístup k vodě. Za náhonem se nachází plocha bývalého zahradnictví, která byla zrekonstruována v duchu historické zahrady s trvalkovými záhony a ovocným sadem. Všechny prvky rekonstrukce byly voleny tak, aby park nabízel široké využití a podporoval volitelné a sociální aktivity občanů. (viz Obrazová příloha č. 12).

- Sociální

Náměstí je stále funkčním prostorem ve smyslu shromažďování, obchodu a dopravy. Je zajímavé, jak popsal stav náměstí znalec místních poměrů: „zapnuto a vypnuto“. Zatímco v úředních hodinách je náměstí plné lidí i aut, po ukončení provozní doby se náměstí vyklidí a celkově ztiší. Pak náměstí užívají hlavně obyvatelé nejbližších domů, kteří svou bezprostředností prostor ovládnou, čímž se méně průbojní obyvatelé stáhnou.

Návrh

Z veřejných prostranství města Odry byly vybrány 3 různé typy veřejných, které byly zpracovány v návrhu na úrovni studie. Plochy jsou vyznačeny ve výkresové příloze – Výkres č. 1

Řešené lokality ulice Potoční a ulice Zámecká navazují na plochu zámeckého parku a dotváří tak okružní trasu kolem historického centra města. Na ulici Zámeckou dál navazují městské sady, které pokračují vycházkovou trasou podél řeky Odry do místní části Loučky. Tato trasa je místními lidmi hojně využívána.

Masarykovo náměstí

Z provedených analýz vyplývá zásadní problém v řešení dopravy, kdy dochází ke kolizi mezi motoristy a chodci. Cílem návrhu je obnovit typ *hlavní náměstí*.

K vytvoření veřejného prostranství hlavního náměstí jsou použity tyto hlavní urbanistické zásady (viz kap. 9): (1)*Shromažďovat nebo rozptylovat*, (4)*Nezónovat, ale propojovat různé funkce*, (5)*Podporovat podmínky k tomu, aby městský prostor lákal lidi k delšímu pobytu* a (6)*Zásada uvolnění středu*.

Na ně se uplatňují tyto zásady:

Zásada: „*Malé rychlosti*“

Řešení:

Řešení dopravy vychází ze silničního obchvatu, jehož návrh je součástí změn územního plánu z roku 2010. Trasy obchvatu viz Výkresová část – výkres č. 1.

Pro řešení dopravy města Odry je využito dvou variant (1. návrh i 2. návrh), kdy 1. by umožňovala objezd historického centra osobními automobily a 2. by sloužila pro nákladní auta a kamiony.

V řešení samostatného náměstí je z důvodu historické vazby zachována úhlopříčná komunikace s jednosměrným provozem. Pro obsluhu obchodů a dostupnost úřadu je vložena komunikace po celém obvodu náměstí. Při pořádání kulturní akce nebo trhů je možné uzavřít úhlopříčnou komunikaci dočasným zákazem vjezdu a ponechat obslužnost po obvodní komunikaci. Aby nedocházelo k upřednostňování motoristů před chodci, je celé náměstí vyznačeno jako obytná zóna.

Zásada: „*Jedna úroveň*“

Řešení:

Návrh vychází ze stavu náměstí před rekonstrukcí v roce 1972. Terén umožňoval jak pohyb chodců, tak automobilů. Je proto navrženo odstranění zídek, které jsou pro chodce bariérami. Celá plocha náměstí je navržena bez výškových předělů obrubníky. Pouze chodníky po obvodu náměstí jsou vyvýšeny o 8cm. Tímto způsobem je zajištěno maximální pohodlí pro chodce. Plochy komunikací jsou vymezeny jiným typem dlažby.

Návrh odstraňuje plochy trávníku, které vytváří bariéru chodcům.

Zásada: „*Město ve výši očí*“

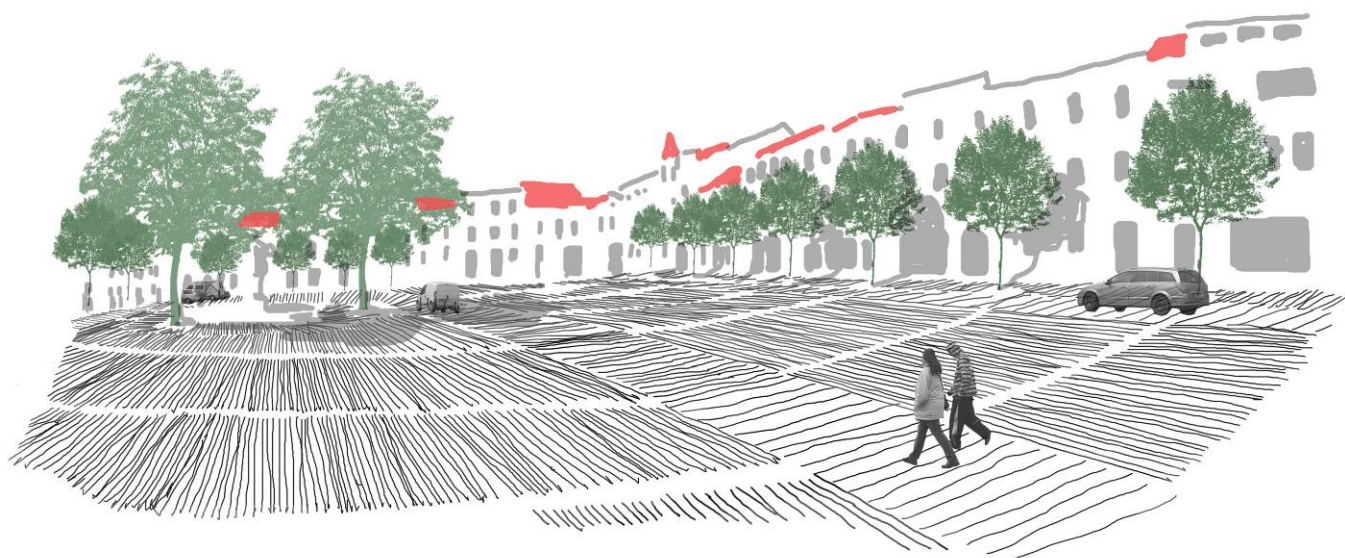
Řešení:

Rozšíření chodníků a ploch pro pěší, které navazují na komunikace, zajistí lepší pohyb chodců s pocitem bezpečí. K tomu také vede snížení rychlosti dopravy. Návrh snížení počtu parkovacích míst zajistí lepší prostupnost a povede k odstranění vizuálních bariér ve vnímání celistvosti náměstí.

Plochy pro pěší po obvodu náměstí jsou prostorově odděleny stromořadím z javorů (*Acer platanoides*) seřezávaných na hlavu. Výsadba navazuje na historické uspořádání. Vznikne tak prostor zeleného podloubí – promenáda po obvodu náměstí, což je žádoucí vzhledem k tomu, že domy podloubí nemají. Stromy zajistí také více stínu pro příjemné pobývání na náměstí v letních dnech.

Obrazová příloha č. 13 - Odry – Masarykovo náměstí I

- současný stav – 2013
- návrh
- historická fotografie – kolem 1970



Obrazová příloha č. 14 - Odry – Masarykovo náměstí II

- současný stav – 2013
- návrh
- historická fotografie – kolem 1930



Umístění laviček vychází z historických fotografií i z pozorování dnešního užívání náměstí lidmi. Lavičky jsou navrženy na taková místa, ze kterých lze pozorovat okolní dění a cítit se přitom v bezpečí.

Zvolený materiál dlažby, mobiliáře a taxonů dřevin respektuje Městskou památkovou zónu historického jádra Oder, ve kterém se Masarykovo náměstí nachází. (Viz Výkresová část – Výkres č. 3, 4, 5, 6 a Obrazová příloha č. 13 a 14).

Ulice Potoční

Z provedených analýz vyplývá problém upřednostňování motoristické dopravy před chodci.

K vytvoření veřejného prostranství *obytná ulice se specifickým prvkem potoka a křížku* jsou použity tyto hlavní urbanistické zásady (viz kap. 9): (1)*Shromažďovat nebo rozptylovat*, (4)*Nezónovat, ale propojovat různé funkce*, (5)*Podporovat podmínky k tomu, aby městský prostor lákal lidi k delšímu pobytu*

Na ně se uplatňují tyto zásady:

Zásada: „malé rychlosti“

Řešení:

Řešení dopravy části A odděluje část ulice volně průjezdné (na pravém břehu) a ulice s vjezdem pouze pro rezidenty v kombinaci s pěší trasou (na levém břehu). Šířka komunikace umožní dopravní obsluhu domů na levém břehu včetně vjezdu popelářského vozu. Kromě dopravní značky „obytná zóna“ je definována odlišným povrchem, který vymezuje plochu pro pěší také v místě křižovatky s ulicí Hranickou a navazuje dál v části B.

Pro zpomalení dopravy na ulici Hranické je navrženo zvednutí komunikace v místě křížení ulic.

V části B nedochází k žádné kolizi mezi chodci a dopravou.

Zásada: „Zásada město ve výši očí“

Řešení:

Cílem řešení části A je zapojit do veřejného prostranství specifické prvky, kterými jsou Stodolní potok a křížek v místě křížení s ulicí Hranickou. Vymezení prostoru křížku od křižovatky je dosaženo použitím odlišného povrchu (štetová dlažba) a výsadbou solitérního stromu (*Tilia cordata*). Ten bude vytvářet potřebnou doprovodnou hmotu drobné sakrální stavbě a zároveň bude vymezovat vstup do ulice.

Pro získání většího zrakového kontaktu s vodou je navrženo zvýšení dna koryta potoka o 35 cm. Dále je navrženo rozšíření koryta o šířku 1,4 m v délce cca 16 m s vložením pěti bočních schůdků, které umožní sestup k vodě. Na vzniklé snížené

Obrazová příloha č. 15 - Odry – ulice Potoční – část A (I)

- současný stav – 2013
- návrh



Obrazová příloha č. 16 - Odry – ulice Potoční – část A (II)

- současný stav – 2013
- návrh



ploše je navržen schod k sezení. Tento prvek umožní být více v kontaktu s vodou při zachování bezpečnosti chodců. Na schodky navazuje rozšířený most pro pěší a rezidentní motoristy. Součástí lávky je lavička, která je umístěna tak, aby poskytovala výhled na potok.

K posílení pozitivních smyslových zážitků budou stěny koryta „změkčeny“ popínavými letničkami v závěsných květináčích na zábradlí.

Součástí návrhu části B je řešení povrchu cesty pro pěší a cyklisty. Jednotné řešení dlažby navazuje z části A a vede chodce až do Zámeckého parku. Je navrženo vydláždění plochy vstupu do parku (odstranění ploch vegetace bez využívání) a výsadba solitárního stromu (*Salix alba*), který vstup z ulice částečně zakryje a při opačném pohledu odcloní panelovou zástavbu na druhé straně ulice („Tři prsty“). Pod stromem je navržena lavička s výhledem na potok s pěší trasou.

Na pravém břehu potoka je na stávající travnaté ploše navržena výsadba tří stromů jednotného taxonu (*Salix alba*). Část zábradlí je tvořena zapojenou skupinou keřů (*Cornus mas*, *Swida alba*). Pro posílení pozitivního požitku z místa jsou v travnaté ploše navrženy jarní cibuloviny.

Součástí vzhledu veřejného prostranství části A i B jsou přiléhající soukromé zahrádky. Proto je navrženo, aby obec podporovala vegetační prvky (především stromy a keře) na těchto soukromých pozemcích. Metodou může být každoroční soutěž „Nejkrásnější předzahrádka“, kdy 5 nejlepších bude odměněno například zahradním náradím nebo jinou odměnou k tématu zahrad.

(Viz Výkresová část – Výkres č. 7, 8, 9 a Obrazová příloha č. 15 a 16)

Ulice Zámecká

Z hlediska provedených analýz nedochází v této části k žádným dopravním kolizím mezi chodci a motoristy. Řešení se opírá o tyto hlavní urbanistické zásady: *(4)Nezónovat, ale propojovat různé funkce, (5)Podporovat podmínky k tomu, aby městský prostor lákal lidi k delšímu pobytu*

Na ně se uplatňují tyto zásady:

Zásada: „Zásada město ve výši očí“

Řešení:

K posílení pozitivního vnímání veřejného prostranství a pocitu bezpečí je navrženo rozšíření pěší trasy podél náhonu o 1 m. Tímto se také docílí bližšího kontaktu s vodní hladinou, kterou budou moci lidé lépe pozorovat. Povrch stezky je navržen z kamenných desek s obrubou kamenných kostek. Příčné kladení prostor opticky rozšíří.

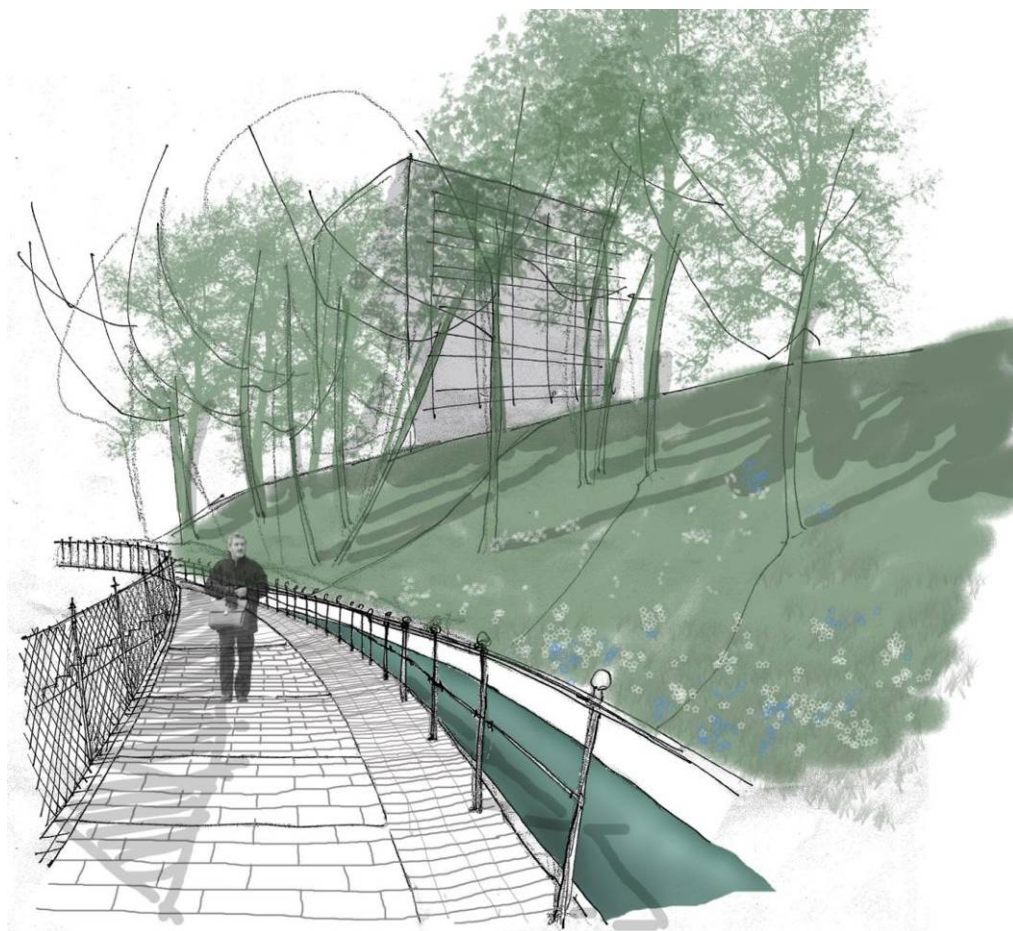
Součástí návrhu je nová lávka pro pěší, která spojuje stezku s druhým břehem, kde jsou navrženy schody směrem do sídliště Míru. Místo navrhovaného schodiště vychází ze stávajících schůdků k vodě. Tímto způsobem dojde k propojení různých typů veřejných prostranství a ta budou moci být lidmi více využívána.

V trávnatém podrostu na pravém břehu je navržena výsadba drobných cibulovin.

(Viz Výkresová část – Výkres č. 10 a 11 a Obrazová příloha č. 17 a 18)

Obrazová příloha č. 17 - Odry – ulice Zámecká– část A

- současný stav – 2013
- návrh



Obrazová příloha č. 18 – Odry – ulice Zámecká– část B

- současný stav – 2013
- návrh



12. DISKUSE

Mou práci významně ovlivnila praxe v urbanistickém ateliéru, kde jsem měla možnost pracovat s urbanisty, zahradními architekty, architekty a stavebními inženýry na významných studiích a projektech veřejných prostranství. Spojením těchto zkušeností s poznatky z urbanistické literatury vznikla metodika. Práce řešila některé podněty zadání jiným způsobem, konkrétně typologii vegetačních prvků. Pojímá tyto prvky komplexně v rámci nástrojů architekta, ale tím rozhodně nechce snížit význam zeleně ve veřejných prostorech. Naopak si klade za cíl povznést vegetačních prvky na úroveň architektonického nástroje a nespokojit se formálním návrhem ozelenění.

Spolupráce s místními znalci, pracovníky archivu, konfrontace s historickými prameny vedly k vytvoření návrhu, který je v současnosti proveditelný.

13. ZÁVĚR

Hlavním podnětem pro tuto práci byl současný stav veřejných prostranství malých českých měst. Aktuální potřebou nejen v České republice, je navrátit do měst život. Studium literatury o veřejném prostranství, historických souvislostech a současných trendech vývoje malých měst byla vytvořena slovní a kresebná typologie veřejných prostranství malých měst. Byly charakterizované nástroje architekta a vytyčeny zásady tvorby veřejných prostranství, třídění a hodnocení malých měst v České republice.

Tvorba typologie probíhala na základě posuzování aktuálních materiálů s potřebami malého města. Nástroje architekta byly vymezeny v souvislosti komplexního architektonického plánování a navrhování.

Tyto nástroje a metody byly použity na modelovém městě Odry. Kromě průzkumů v modelovém městě vychází návrh také z osobní znalosti života v malém městě a průzkumů ve vybraných malých městech.

Výsledkem práce je typologie veřejných prostranství malých měst, nástroje architekta, zásady tvorby veřejných prostranství a studie vybraných prostor města Odry. Z těchto výsledků vyplývá, že v malých městech lze vytvářet kvalitní živá veřejná prostranství.

Na základě této práce je důležité usilovat o komplexní urbanistické navrhování a projektování (urbanista + zahradní architekt + stavební architekt) a předcházet tak problematice neživých veřejných prostranství (nejen) malých měst.

14. SOUHRN

Téma: Veřejná prostranství malých měst

Práce je rozdělena do dvou částí. Teoretická část si klade za cíl na základě prostudování dostupné legislativní a odborné literatury definovat pojmy veřejné prostranství a malé město. Dále vytvořit typologii veřejných prostranství malých měst (doprovázena kresbami) pro potřeby navrhování a projektování zahradního architekta a definovat nástroje architekta (zahrnují technické, vegetační a vodní prvky).

Pro potřeby návrhové části jsou rozpracována obecně platná pravidla plánování a projektování veřejných prostranství malých měst.

Součástí návrhové části je aplikování získaných poznatků na modelové město Odry (tři vybraná reprezentativní veřejná prostranství). Součástí návrhu jsou analýzy města (archivní materiály, současné dostupné projekty, územní plán města, rozvojové strategie města). Na základě provedených analýz veřejných prostranství jsou formou studie řešeny zvolené objekty tak, aby odpovídaly jak stanoveným zásadám, tak i potřebám uživatelů.

Klíčová slova: veřejné prostranství (veřejný prostor), malé město, Odry, živé město

15. RESUME

Topic: Public space of small towns

The thesis is divided into two parts. The theoretical part aims at defining the notions of public space and small town, based on the study of the available legislative and scientific literature. Furthermore, to develop a typology of public places of small towns (accompanied by drawings) for the landscape architect's drafting and designing and to define architect's tools (including technical, vegetation and water elements).

The generally applicable rules of planning and designing public spaces of small towns are developed for the project.

The design part comprises the application of acquired knowledge on the model town Odry (three selected representative public spaces). The proposal includes analysis of the town (archival materials, currently available projects, town plan, the development strategy of the city). Based on the analysis of public spaces, the proposal design of selected objects responds to the set principles and the needs of users.

Keywords: public space (public area), small town, Odry, lively city

16. POUŽITÉ ZDROJE

Tištěné zdroje

- ERIKRES**, Thomas Hylland. *Tyranie okamžiku*. 1. vyd. Brno: Doplněk, 2005, 168 s. ISBN 80-7239-185-2
- GEHL**, Jan. -- **GOEMZOE**, Lars. *Nové městské prostory*. Brno: ERA, 2002. 263 s. ISBN 87-7407-233-1
- GEHL**, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6
- GEHL**, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-0.
- HNILIČKA**, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: ERA, 2005. 131 s. ISBN 80-7366-028-8.
- HRADIL**, Radomil. *Duše měst*. 1. vyd. Hranice: Fabula, 2010, 260 s. ISBN 978-80-86600-67-3
- KOL**. *Jak chránit obce před kamiony-manuál možných řešení*. 1. vyd. Praha: Dopravní federace, 2012, 21 s. ISBN 978-80-260-3292-2
- KOL. NADACE PARTNERSTVÍ**. *Kvalitní veřejné prostory, Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2004. 129 s. ISBN 80-85834-79-0
- KOUCKÝ**, Roman. et al. *Město mezi domy: rozhovory s architekty*. 1. vyd. Praha: Gasset, 2009. 89 s. ISBN 978-80-87079-05-8.
- KRIER**, Leon. *Architektura - volba nebo osud*. 1. vyd. Praha: Academia, 2001. 189 s. ISBN 80-200-0012-7.
- LYNCH**, Kevin. *Obraz města : The image of the city*. 1. vyd. Praha: Polygon, 2004. 202 s. ISBN 80-7273-094-0.
- MARHOLD**, Karel. *Sídla - urbanistická typologie II*. 2. vyd. Praha: ČVUT, 1996, 231 s. ISBN 80-01-01467-3.
- OTRUBA**, Ivar. *Zahradní architektura: tvorba zahrad a parků*. 1. vyd. Brno: Era, 2002, 355 s. ISBN 80-86517-13-6.
- PRECLÍK**, Vladimír. *Tiše se přemísťovati-Výlety do sochařského kraje*. 1. vyd. Hradec Králové: Kruh, 1989, 232 s.

SITTE, Camilo. Stavba měst podle uměleckých zásad. 1. vyd. Praha: ABF-ARCH, 1995. 111 s. ISBN 80-901608-1-6.

ŠILHÁNKOVÁ, V., KOUTNÝ, J. *Metodika veřejných prostorů města Brna*, materiál zpracovaný pro Útvar hlavního architekta Magistrátu města Brna, 2001

ŠILHÁNKOVÁ, Věra. *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu*, Brno: Civitas per Populi, 2003, 144 s. ISBN 9788021425059.

ŠTENCEL, Václav. Vladimír SOUČEK, Drahošlav ŠONSKÝ. *Architektonické úpravy veřejných prostranství*. 1. vyd. Praha: SNTL, 1983. 170 s.

DUNNETT, N., HITCHMOUGH, J. *The dynamic landscape : design, ecology, and management of naturalistic urban planning*. London: Spon Press, 2004. 332 s. ISBN 978-0-415-43810-0.

WATSON, D., PLATTUS, A. *Time-saver standards for urban design*. New York: McGraw-Hill, 2003. 1 s. ISBN 0-07-068507-X.

Elektronické zdroje

1000 otázek ke stavebnímu právu. *uur.cz*. [online]. 2008-2012 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/1000-otazek/?action=heslo&id=146&IDtema=22>

AMBROŽOVÁ, Z. Veřejné prostory malých měst – teoretická východiska. In: *uur.cz-Urbanismus a územní rozvoj*. [online]. 2010, roč. 13, č. 6/2010 s. 14-20 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-06/04_verejne.pdf

Celostátní sčítání dopravy. *scitani2010.rsd.cz* [online]. 2011 [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

Národní památkový ústav. *npu.cz* [online]. 2003-13 [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.npu.cz/pro-odborniky/pamatky-a-pamatkova-pece/zakony-mezinarodni-dokumenty/zakon-o-statni-pamatkove-peci/>

Odry. wikipedie otevřená encyklopedie, *wikipedia.org* [online]. 2013 [cit. 2013-05-03]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Odry>

Profil města Odry. *odry.cz* [online]. [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.odry.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta-odry-na-obdobi-2007-2013/d-287967/p1=23671>

Strategický plán rozvoje města Odry na období 2007 – 2013. *odry.cz* [online]. [cit. 2013-05-07]. Dostupné z: <http://www.odry.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta-odry-na-obdobi-2007-2013/d-287967/p1=23671>

Strategie tvorby veřejných prostranství. *urbanspaces.eu* [online]. [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://www.urbanspaces.eu/files/Joint-Strategy-in-Czech.pdf>

ŠILHÁNKOVÁ, V. Veřejné prostory a život města. In: *uur.cz-Urbanismus a územní rozvoj*. [online]. 2002, roč. 5, č. 6/2002 s. 38-40 [cit. 2013-03-04]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2002/2002-06/07_prostory.pdf

VAĐUROVÁ, J. Veřejné prostory jako indikátor kvality života města. In: *regionalnirozvoj.eu-Regionální rozvoj mezi teorií a praxí* [online]. 2012 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: http://www.regionalnirozvoj.eu/sites/regionalnirozvoj.eu/files/clanek_vadurova_0.pdf

Veřejná prostranství - Veřejné prostory, sídelní zeleň, krajina v územním plánování. In: *uur.cz-Urbanismus a územní rozvoj* [online]. 25.5.2012 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2008/2008-06/30_mimoradna%20priloha6_2008.pdf

VRANÍKOVÁ, Radmila. *Program regenerace městské památkové rezervace Kroměříž* [online]. Kroměříž, 2011 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: <http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/00-Textova%20cast%20MPR.pdf>

Ostatní zdroje

Ateliér KO&SA. Městský úřad Kroměříž. *Územní plán města Kroměříže – Komplexní urbanistický návrh: Hlavní výkres*. 1:5000. 2012

Ateliér KO&SA. Městský úřad Kroměříž. *Územní plán města Kroměříže – Textová část*. 2012

HUČÍK, Milan. Městský úřad Odry. *Územní plán města Odry – Hlavní výkres po změně č. 2*. 1:6000. 2005

HUČÍK, Milan. Městský úřad Odry. *Územní plán města Odry – Textová část*. 2005

Muzeum Oderska. *Historické pohlednice, mapy a plány*

Zákon ČR č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů. Paragraf 34 **kontaminovaná místa.** *kontaminace.cenia.cz rozvoj*. 2009

17. SEZNAM PŘÍLOH

Obrazové přílohy

- Obrazová příloha č. 1 – Kroměříž
- Obrazová příloha č. 2 – Břeclav
- Obrazová příloha č. 3 – Krnov
- Obrazová příloha č. 4 – Litomyšl
- Obrazová příloha č. 5 – Odry – Širší vztahy
- Obrazová příloha č. 6 – Odry – Urbánní struktura I
- Obrazová příloha č. 7 – Odry – Zámek
- Obrazová příloha č. 8 – Odry – Urbánní struktura II
- Obrazová příloha č. 9 – Odry – Utváření města v historii I
- Obrazová příloha č. 10 – Odry – Utváření města v historii II
- Obrazová příloha č. 11 – Odry – Problémy
- Obrazová příloha č. 12 – Odry – Hodnoty
- Obrazová příloha č. 13 – Odry – Masarykovo náměstí I
- Obrazová příloha č. 14 – Odry – Masarykovo náměstí II
- Obrazová příloha č. 15 – Odry – ulice Potoční – část A (I)
- Obrazová příloha č. 16 – Odry – ulice Potoční – část A (II)
- Obrazová příloha č. 17 – Odry – ulice Zámecká – část A
- Obrazová příloha č. 18 – Odry – ulice Zámecká – část B

Historické fotografie pro práci poskytlo Muzeum Oderska, současné fotografie jsou majetkem autora diplomové práce.

Výkresové přílohy

- Výkres č. 1 – Odry – Přehledová mapa města (1:5000)
- Výkres č. 2 – Odry – Centrum – Dopravní analýza (1:1000)
- Výkres č. 3 – Odry – Masarykovo náměstí – Návrh – Situace (1:250)
- Výkres č. 4 – Odry – Masarykovo náměstí – řez B- B' (1:50)
- Výkres č. 5 – Odry – Vzorová výsadba stromu v dlažbě (1:20)
- Výkres č. 6 – Odry – Masarykovo náměstí - vzorový řez dlažbou (1:30)
- Výkres č. 7 – Odry – ulice Potoční, část A – Návrh – Situace (1:250)
- Výkres č. 8 – Odry – ulice Potoční, část B – Návrh – Situace (1:250)
- Výkres č. 9 – Odry – ulice Potoční, část A – řez A- A' (1:50)
- Výkres č. 10 – Odry – ulice Zámecká – Návrh – Situace (1:250)

Výkres č. 11 – Odry – ulice Zámecká – řez C- C' (1:50)