ONO
CAROUCEZER HOTEL

ŽIVOT

2 · 1 MĚSTO – MÍSTO PRO ŽIVOT
2 · 2 DOPORUČENÍ

2 · 1 MĚSTO – MÍSTO PRO ŽIVOT

2 · 1 · 1 OBYVATELNOST
2 · 1 · 2 ATRAKTIVITA A IDENTITA
2 · 1 · 3 BEZPEČÍ
2 · 1 · 4 MIKROKLIMA
2 · 1 · 5 MĚSTO PRO LIDI
2 · 1 · 6 UNIVERZÁLNÍ DESIGN
2 · 1 · 7 PĚŠÍ INFRASTRUKTURA
2 · 1 · 8 PŘÍKLADY

Tvorba kvalitních a funkčních veřejných prostranství není jen záležitostí designu jednotlivých prvků, ale zejména schopnosti dobře uspořádat prostor a provoz v něm.

Městský veřejný prostor je primárně určen k pobytu a pohybu. Spolu s budovami vytváří obytný prostor – město. Za základní funkci města a veřejného prostranství považujeme jeho obyvatelnost. Město je svou podstatou sítí společenských vazeb, z nichž některé jsou zhmotněny přímo v prostoru.

2·1·1 OBYVATELNOST

V ideálním rozdělení městských veřejných prostranství jsou centrální prostory, jako jsou náměstí a parky, určeny společenskému životu (trhy, kulturní akce, jakékoli shromáždění či rekreace). Ulice slouží zejména pohybu obyvatel a spojují jednotlivé části města.

Skutečnost je však taková, že mnoho městských částí neobsahuje buď žádné, anebo jen velmi málo centrálních prostor. Typickým příkladem je absence zpevněných náměstí na většině sídlišť nebo v brněnském „Bronxu".

Někde vzniká přirozené těžiště aktivit v ulici, i když náměstí je „za rohem", jako v případě Palackého třídy. Ulice tedy v mnoha případech nahrazují funkci náměstí či parku, a protože jsou prostorově omezené, dochází zde k mnoha kolizím zejména s dopravou. Jiným případem je historické centrum, kde je omezení dopravy dáno obrovskou atraktivitou města. Bylo by prostě škoda projíždět tudy autem.

Dochází tedy k paradoxu, kdy naprostá většina obytných budov stojí v ulicích, ve kterých převažuje dopravní funkce spolu s funkcí koridoru pro vedení sítí technické infrastruktury a tyto jsou nadřazeny funkci obytné. Výsledkem tohoto uspořádání priorit jsou ulice plné aut, ulice s úzkými chodníky bez stromů a laviček, zato s popelnicemi a přípojkovými skříněmi.

Ulice je oproti centrálním prostorům výrazně těžší navrhovat, jelikož veřejných zájmů, které se v nich musí realizovat, je mnoho a jejich koordinace je velmi složitá.

Je potřeba, aby byl požadavek na obyvatelnost ulic nadřazen dosavadním funkcím uličního prostoru, jako jsou dopravní prostupnost a vedení technických sítí.

201 Almere, Nizozemí

Od roku 1975 vzniká poblíž Amsterodamu nové město Almere. V současnosti má asi 200 tisíc obyvatel a za 20 let by mělo být pátým největším městem Holandska.

Cílem holandské vlády, kraje a radnice města Almere je zavádět trvale udržitelné principy v plánování a stavbě města.

Almere by se mělo stát ikonou trvale udržitelného urbanismu a města.

Jednou z podstat návrhu tohoto města je velká různorodost veřejných prostranství. Dalšími stavebními kameny jsou budování identity, propojení města a přírody, aplikace inovací a ekologických řešení.

Na počátku nebyla otázka, co vše nám naše technologie a zákony dovolí provést, ale jak bychom chtěli žít.

202 Obytná ulice v principu Woonerf, Berlín, Německo

Podle internetové encyklopedie Wikipedie žijí zhruba 2 milióny obyvatel Holandska v ulicích založených na principu Woonerf.

Jde o ulice v rezidenčních čtvrtích v režimu sdíleného prostoru. Chodci a cyklisté mají přednost před řidiči automobilů. Vozovka není vymezena výškově, ale pouze druhem dlažby. Provoz aut je záměrně zpomalován klikatící se cestou a parkováním střídajícím se po obou stranách ulice.

V ulicích jsou záměrně posilovány příčné vazby a oslabovány ty podélné.

Stromy mohou být vysazeny více do středu uličního prostoru, a mít tak více místa pro svůj růst.

203 Ulice Kotlářská, Brno

Příklad ulice, která je důležitou dopravní tepnou a obytnou ulicí současně.

Ulice má fungující obchodní parter, je v ní řada škol a kancelářských budov. Propojuje Konečného náměstí a park Lužánky a na obou koncích se nachází významné přestupní uzly.

Při pohledu na fotografii je evidentní, jaké problémy vytváří majetková struktura pozemků se soukromými předzahrádkami a zvýšená přízemí některých budov. Různé zbytky zídek a obrubníky představují zbytečné bariéry v prostoru.

Kotlářská ulice obsahuje množství míst a prvků, které bychom mohli označit jako negativní příklady. Je neuspořádaná s nahodile parkujícími auty, plná zbytečných bariér, hyzdí ji stožáry, skříně technické infrastruktury i nevzhledná dlažba a citelně v ní chybí stromy.

Přesto ulice převážně zásluhou dobrého urbanismu funguje.

2 · 1 · 2 ATRAKTIVITA A IDENTITA

Dobře postavené veřejné prostranství umožňuje venkovní prostor pohodlně obývat. Stává se obývacím pokojem města, hřištěm, relaxačním koutem, koncertním sálem, ale hlavně místem ke společenskému životu. Umožňuje společenské kontakty.

To zvyšuje tržby obchodům a službám v parteru, hodnotu nemovitostí v okolí, a tím i atraktivitu celého města. Zejména však výrazně ovlivňuje charakter – image čtvrti. Vzniká tak místo, se kterým se lidé mohou identifikovat a být na něj hrdí.

Identifikace člověka s městem je pro město nejdůležitější vazbou. Tato vazba může zajistit, že s městem a jeho veřejným prostranstvím bude dobře hospodařeno.

Města se silným charakterem mají schopnost poskytovat identitu svým obyvatelům, což je důležité zejména pro ty, kteří nejsou v místě zakořeněni.

Atraktivní prostor obsahuje vždy nějakou hodnotu, která je prostorem ještě podpořena. Nejčastěji jsou hodnotou budovy a umělecká díla. Prostranství je podporují svým uspořádáním, designem a kvalitními materiály. Z toho také plyne, že pokud chceme, aby byl prostor atraktivní, nemůžeme používat bezúdržbové prvky, o které se nebudeme starat.

Není možné vytvářet atraktivní prostory, které budou bezúdržbové. V lidském vnímání funguje toto spojení: bezúdržbové = neudržované = nikomu nepatřící = bez hodnoty = k rozebrání.

Ta nejvíce atraktivní místa jsou vždy jedinečná. Nelze je vytvořit pouhou aplikací standardních postupů, byť by byly na vysoké úrovni. Úsilí o nové a jedinečné bychom měli být vždy otevření, neboť jde o charakteristickou vlastnost naší kultury.

204 Zelný trh, Brno

Náměstí s typickými trhy, kašna Parnas a katedrála Petrov spolu vytváří jedinečnou městskou atmosféru. Toto je jedno z míst, které si spojujeme s celým městem. Tímto se právem chlubíme.

S tímto nesmírně atraktivním místem jsme identifikovaní. Toto je naše město. To jsme my.

205 Náves, Bedřichovice

Vznik této návsi a její výsledná podoba byly výrazně ovlivněny prací brněnské umělkyně Kateřiny Šedé. Jejím cílem bylo obnovit společenský život v obci, kterou blízkost města proměnila do podoby satelitu, kam se jezdí pouze přespat. To, že její úsilí vyústilo v realizaci veřejného prostranství, je dílem náhody i připravenosti místních politiků.

Tématem jedné z akcí Kateřiny Šedé bylo propojení Bedřichovic s Londýnem a happening téměř poloviny obyvatel obce před londýnskou Tate Gallery. Obrácením tohoto postupu se následně Londýn otiskl do Bedřichovic.

Na první pohled nepochopitelné spojení vytvořilo originální podobu návsi a silnou identifikaci obyvatel obce s místem. Část jejich životů a životních zážitků jsou přímo vepsány v prostoru.

Projekt umožnil i participaci občanů, což rovněž posílilo jejich vazbu s návsí.

206 Ulice Šumavská, Brno

Místo s velkým pohybem lidí a intenzitou služeb je vždy místo s obrovským potenciálem. Obchody, úřady, kancelářské budovy, bydlení a studentské koleje, školy a kultura představují ideální mix pro vznik atraktivního městského prostoru.

Přesto je atraktivita tohoto místa nízká. Dílem to způsobuje modernistický urbanismus generující mrtvé obslužné uličky, dlouhé slepé fasády a omezenou plochu prostoru k podnikání. Hlavním faktorem je však neexistující koncepce architektonického řešení veřejného prostranství.

Prostě to zatím nikdo neřešil, anebo měl pouze chabé nástroje. Nahodile umístěné stánky a popelnice vytvářejí nevzhledný chaos, prostranství je neuspořádané. Koncepce výsadby zeleně začíná i končí na výsadbě stromů. Ty sice mají svoji hodnotu, svým měřítkem však nemají šanci ovlivnit charakter celého prostoru. Trávníky nejsou udržované, jsou to místa, která zbyla ponechána ladem.

2·1·3 BEZPEČÍ

Americká socioložka Jane Jacobs představila jednoduchý princip fungování bezpečného místa heslem „oči na ulici“. Obydlená místa nebo místa s velkým pohybem lidí jsou pod dohledem, a jsou tedy bezpečnější než místa pustá.

Místa, na kterých se pohybují lidé, považujeme za bezpečnější než místa prázdná.

Z tohoto pohledu mohou být potenciálně nebezpečné některé z funkčně segregovaných oblastí města, jako jsou výrobní, komerční a rekreačně sportovní oblasti, ale i parky, zahrádkářské kolonie a příměstské lesy. Tedy oblasti, které v jistou část dne zcela osiří.

Lidé ve městě nejčastěji pociťují nebezpečí ze dvou věcí - dopravy a kriminality. Doprava je vnímána jako nebezpečná všude tam, kde je zvýšený pohyb chodců a automobilů. Kriminalita je vázána (ale ne vždy) na sociálně vyloučené lokality a velké množství lidí. Subjektivní pocit nebezpečí v chudších částech města je spojen s neudržovanými budovami a poflakujícími se hlučnými lidmi, v centru potom s velkou koncentrací lidí a přítomnými bezdomovci.

Veřejné prostranství je vnímáno jako nebezpečné, pokud nabízí jen omezenou možnost volby trasy, je nepřehledné, nedostatečně osvětlené, opuštěné nebo se nachází v blízkosti jiného nebezpečného prvku.

Vždy je lepší se ve městě vyhnout realizaci podchodů. Pokud je to nezbytně nutné, je potřeba tato místa dopředu navrhovat s ohledem na eliminaci nebezpečí.

Podzemní veřejná prostranství je nutné navrhovat spíše v dimenzích hal, nikoliv chodeb. Podchod musí být široký, aby omezil možnost zastoupit někomu cestu. Je nutné architektonicky navrhnout interiér podchodu – podlahu, stěny i strop. Osvětlení má být intenzivní jako v interiéru budov. Prostor má být přehledný, aby bylo vidět z jednoho konce na druhý. Dobré je zajistit přítomnost lidí (např. obchody).

207 Mendlovo náměstí, Brno

Převládající doprava a celková neutěšenost odrazuje kohokoliv od návštěvy tohoto místa. Zeleň není řešena pobytově, ale má pouze dekorovat a způsobuje naopak nepřehlednost. To ve spojení s opuštěností vytváří neatraktivní a nebezpečné místo, kde je možné si ulevit, ale nikoli pobývat.

Řešení tohoto prostoru neleží v investicích do zvýšení jeho atraktivity instalací nějaké „atrakce“. Prostor musí být zapojen do struktury města. Musí být zvýšena atraktivita do něj orientovaných průčelí budov, případně jej novými budovami vymezit. Prostor musí být prostupný, zapojený do sítě pěších tras s pobytovými místy.

Doprava nesmí být neproniknutelnou bariérou ani nesmí vytvářet nefunkční zbytková místa. Musí se posílit identifikace lidí s prostorem, například posílením odkazu na historickou hodnotu místa.

208 Přednádražní prostor, ulice Nádražní, Brno

Ve statistikách dopravních nehod, srážek s chodci i v četnosti přestupků, drobných krádeží apod. vede v Brně ulice Nádražní, tedy prostor před hlavním nádražím.

Dopravní prostor komunikací a parkovišť málokdy vytváří esteticky hodnotné místo a zde výrazně přispívá celkovému odpudivému charakteru. Nebezpečí od automobilů, autobusů a tramvají hrozí ze všech stran. Prostor je formován dopravními předpisy, a nikoli potřebami lidí.

Prostor nenabízí žádné kvalitní pobytové místo a z důvodu velké hustoty lidí je zde nemožné toto místo vytvořit. Pocit nebezpečí je reálný a plyne z neustálého narušování osobní zóny jednotlivce cizími lidmi.

209 Podchod, ulice Heršpická, Brno

Většina podchodů je řešena technickým způsobem jako prostý průchod s prvky, které musí odolat působení vandalů. Počítá se se stejnou mírou údržby jako u chodníků, tedy s minimální.

Podchod je ale interiér stavby a jako takový by měl být adekvátně navržen i spravován.

Tento podchod by měl mít minimálně trojnásobnou šířku, vkusně upravené stěny i strop, silnější osvětlení, bezpečnostní kameru, ale hlavně by měl být viditelně udržovaný.

2·1·4 MIKROKLIMA

Zlepšení mikroklimatu a tvorba zdravého městského prostředí je jedním ze strategických cílů Národního akčního plánu adaptace na změnu klimatu.

Velkým tématem je redukce přehřívání měst v letních měsících. Přehřívání lze přiměřeně zmírňovat zejména redukcí zpevněných ploch, jejich ozeleňováním, zastiňováním a ochlazováním vodními prvky.

Základním nástrojem pro ovlivňování mikroklimatu města je vymezit prostranství pro výsadbu rozsáhlejších parků a zeleně ve městě, umožnit výsadbu stromů v ulicích a omezit výstavbu rozlehlých zpevněných ploch územním či regulačním plánem.

Stromy v ulicích, zelené střechy a vodní prvky by měly být standardem, pokud chceme snižovat přehřívání města.

Neméně důležitým aspektem při zlepšování městského mikroklimatu je také funkční propojování zeleně s objekty hospodařícími s dešťovou vodou. Přírodě blízké odvodnění napodobuje přirozený hydrologický režim povodí, což mimo jiné přispívá k podpoře výparu a vsaku srážkových vod v blízkosti jejich dopadu na zemský povrch.

Hluk a čistotu ovzduší nelze v uličním prostoru řešit dodatečnými prvky, jako jsou protihlukové stěny porostlé mechy nebo břečťanem. Jakékoli prvky či opatření ve stísněném uličním prostoru by neměly vytvářet prostorové bariéry, které budou překážkou vlastnímu fungování ulice.
Ty mají své místo na periferii a v místech, kde prostorovou bariéru nepředstavují.

Intenzitu hluku i čistotu vzduchu je nutné řešit hlavně u původců tohoto znečištění. Je nutné řešit příčiny, a nikoli pouze následky.

210 Almere, Nizozemí

Park vedle výškových budov je vlastně střechou podzemního čtyřpodlažního parkoviště. Vrstva zeminy je dost silná na to, aby umožnila růst bohaté zeleně včetně stromů.

Navíc dešťová voda ze střech okolních budov je jímána a používána k závlaze parku, cirkuluje ve vodních plochách a využívá se jako užitková voda v samotných budovách.

V tomto případě je zcela jasné, že vše, co zde vidíme, je součástí stavby a že plánování města zde probíhá systémově v širším kontextu.

211 Slovanské náměstí, Brno

Výrazně městská podoba parku nijak nebrání jeho užívání. Naopak vše, co člověk potřebuje, je volná plocha k hraní a pobíhání psů, sezení ve stínu stromů, pocit bezpečí a přehled.

212 Palackého třída, Brno

Lví podíl na přehřívání města mají zpevněné parkovací plochy. Velké plochy navíc odvádějí veškerou dešťovou vodu do kanalizace, kterou přetěžují.

Chybí zde stromy (v dostatečné hustotě min. 1 strom na 3–4 stání).

Toto místo je však zcela nevyhovujícím způsobem řešeno z hlediska urbanistického. Jde o periferii, která je charakteristická závislostí na automobilové dopravě, budovy nerespektují vazbu na uliční prostor, zcela chybí zeleň a architektonicky kvalitně řešené objekty a plochy.

Pokud budeme usilovat o adaptaci města na dopady klimatických změn a vyžadovat její naplňování v obytné výstavbě, pak musíme nalézt vhodnou podobu i takovýchto staveb a veřejných prostranství.

2·1·5
MĚSTO PRO LIDI

Dánský architekt Jan Gehl představuje ve své knize Město pro lidi soubor nástrojů od územního plánování po dílčí drobné zásahy, pomocí nichž je možné oživit veřejná prostranství a výrazně zkvalitnit život ve městě. Jeho kancelář má za sebou mnoho realizací, návrhů a strategií. Principy popsané v jeho knize jsou však univerzální a aplikovatelné i v nové výstavbě.

Hlavní zásadou je navrhovat veřejná prostranství lidského měřítka a z lidského úhlu pohledu tak, aby byla obyvatelná. Vytvářet minimum bariér, atraktivní průčelí, koncentrovat aktivity, zajistit provoz na jedné úrovni, bezpečí i dobré mikroklimatické podmínky.

Většina bariér omezujících užívání veřejných prostranství lidmi vzniká z důvodu přizpůsobení města dopravě. Doprava, která se z jedné součásti prostranství stala jeho dominantním prvkem, vytváří bariéry jak prostorové, tak i psychologické a environmentální. Nejčastějším nástrojem přizpůsobování veřejných prostranství lidem je tedy zklidňování dopravy.

Doprava je nutná, ale neměla by dominovat. Efektivita dopravního spojení nemusí být vždy jediným, a tím méně hlavním kritériem. Záleží na kontextu. Omezit rychlost, zúžit silnice, rozšířit chodníky, umožnit jízdu na kole, vysadit stromy, to lze provést na mnoha místech, aniž bychom ztratili prostupnost. Jde o správné nastavení priorit.

Získaným bonusem je nově získaný prostor, který lze užívat a pobývat v něm. Více lidí v ulicích přináší i větší bezpečnost, nové příležitosti k podnikání a více společenského života.

Dalším z pilířů tvorby města pro lidi je vzájemné propojování pobytových veřejných prostranství. Ne jedno, ale několik míst vzájemně propojených nesčítá, ale násobí potenciál města být živým, bezpečným, pohodlným a krásným místem k bydlení.

213 New Road, Brighton, Velká Británie

V roce 2010 byla z původní běžné asfaltové ulice s podélným parkováním vybudována nová pěší zóna v centru Brightonu jako vůbec první sdílený prostor v Británii. Auta do prostoru dále mohou, prostor je ale určen lidem. Nutno říct, že jde o místo s několika divadly, které je velmi navštěvované místními, ale zejména turisty.

Kancelář Jana Gehla v každém místě vždy provádí průzkumy chování lidí. Nová podoba veřejného prostoru byla vyhodnocena v překvapivých číslech. Ubylo 93 % dopravy, počet chodců se zvýšil o 63 %, ale o 600 % se zvýšil počet lidí, kteří se v místě zastavili a pobyli.

Přes počáteční obavy je dnes nepředstavitelné navrátit se k původní koncepci běžné ulice členěné obrubníky a zaplněné parkujícími auty.

214 Sídliště Rosengård, Malmö, Švédsko

Toto sídliště pro cca 24 tisíc obyvatel se v minulosti proměnilo v ghetto obývané většinou přistěhovalci se špatným ekonomickým zázemím a oblast s vysokou kriminalitou.

84 % plochy tohoto města v zeleni je veřejným prostranstvím a pouze 19 % z této plochy bylo v době pořízení Gehlovy studie nějak definováno (dětská a sportovní hřiště). Strategie změn byla založena na spolupráci s komunitou. Dvory byly odděleny od veřejného prostoru, aby se omezil rozsah „země nikoho". Vznikly zahrady, herní plochy a posílilo se veřejné osvětlení. Došlo ke zvýšení aktivit na poloveřejných dvorcích o 60 % a k úsporám nákladů na údržbu o 16 %. Nicméně urbanismus ani architektura nemohou samy o sobě vyřešit sociální a kulturní problémy ani vysokou kriminalitu.

215 Times Square, New York, USA

Těžko si lze představit obtížnější místo pro prosazování nějakého společného plánu, než je toto.

Z průzkumů vyplynuly jednoznačné závěry, 90 % plochy ulice je věnováno automobilové dopravě, ale 90 % lidí v ulici jsou chodci. Pouze 10 % lidí v ulicích byly děti nebo senioři, ačkoli tyto skupiny tvoří 30 % obyvatel New Yorku. To bylo potřeba změnit. Tehdejší starosta slíbil lidem nejzelenější město na světě, rozhodl se redukovat automobilovou dopravu a podpořit cyklisty a život v ulicích.

V roce 2008 byla provedena zkouška s jednoznačně pozitivním ohlasem. Ulice byla uzavřena pro auta a doprava byla přesměrována jinam. Od té doby probíhá proměna Broadway na bulvár určený lidem.

2·1·6 UNIVERZÁLNÍ DESIGN

Univerzální design představuje způsob navrhování věcí, staveb i městského prostředí, který umožní jejich užívání co největší skupině lidí. Pracuje nejen s odstraňováním fyzických, psychických a sociálních bariér z veřejných prostranství, ale řeší i design a funkci průmyslových výrobků a informačních systémů.

Níže uvádíme principy univerzálního designu s akcentem na jejich využití při návrhu veřejných prostranství.

SPRAVEDLIVÉ UŽÍVÁNÍ
(integrace menšinových skupin, výtah pro všechny, přechod pro všechny, univerzální prostor, umožnění ovládání věcí bez cizí pomoci atd.)

FLEXIBILITA UŽÍVÁNÍ
(možnost užívat věci různým způsobem, univerzalita, usnadnění užívání, prodloužení časového limitu na úkon, nástroje pro praváky i leváky, stisk tlačítka rukou i loktem atd.)

JEDNODUCHÉ A INTUITIVNÍ UŽÍVÁNÍ
(jednoduché a přehledné uspořádání, zjednodušování, přehlednost, bezpečnost, omezení stresu ze složitosti, jednoduchá orientace, podpora orientace, věci bez návodu atd.)

SROZUMITELNÉ INFORMACE
(dostatek správných informací, čitelnost a srozumitelnost, piktogramy, vícejazyčný návod, správné umístění atd.)

TOLERANCE CHYB
(bezpečnost, pojistky proti omylu atd.)

MALÁ FYZICKÁ NÁMAHA
(pohodlí, pohodlná chůze, odpočívadla, malý sklon terénu, rovná dlažba, eskalátory místo schodů, krátká trasa místo obcházení, lehkost zmáčknutí tlačítka atd.)

VELIKOST A PROSTOR PRO PŘÍSTUP A UŽÍVÁNÍ
(dostatek prostoru, umístění prvků v dosahu atd.)

216 Almere, Nizozemí

Nově založené město v blízkosti Amsterdamu s ambicemi stát se vzorovým trvale udržitelným městem je založeno na těchto principech:

Rozvíjení různorodosti všech oblastí. Vzájemné propojení místních center a podpora komunitních aktivit. Propojení města s přírodou. Předvídání změn a pružné zapracování nových příležitostí a výzev. Aplikace inovativních a ekologických technologií s důrazem na dobré hospodaření s energiemi, vodou a odpady.

Na fotografii je zachyceno nákupní centrum, které není umístěno na periferii, ale v centrální části města a je provedeno jako otevřené s nepravidelnou uliční sítí a různými náměstími. Navíc je doplněno o bydlení, parkovací místa jsou samozřejmě umístěna pod povrchem.

217 Obytná čtvrť Västra Hamnen, Malmö, Švédsko

Bývalá průmyslová oblast Malmö byla přestavěna na moderní a luxusní obytnou čtvrť pro 4000 obyvatel. Aplikací ekologických zásad, inteligentního systému vytápění a využití obnovitelné energie se stala prvním uhlíkově nezávislým městem v Evropě. Solární energie ohřívá v podzemním zásobníku vodu, která je v létě využívána k chlazení a v zimě k vytápění budov. Kromě toho je opravdu rozmanitá, co se týče charakteru domů a charakteru veřejných prostranství.

Hranice soukromého a veřejného prostranství je v některých ulicích velmi neznatelná. Nepravidelná uliční síť uzavírá prostory a vytváří charakter vnitrobloků. Měřítko budov i ulic je velmi pestré, čtvrť má svoji dominantu a obchodní městskou ulici s bytovými domy, nábřeží s restauracemi i rodinné domy vesnického a maloměstského typu. Samozřejmě nechybí park.

218 Bahnstadt, Heidelberg, Německo

Dobrý příklad výstavby nové čtvrti v blízkosti historického centra města. Čtvrť velice kompaktní zástavby vzniká na rozloze 116 hektarů v místě bývalého železničního překladiště.

Všechny budovy jsou stavěny v pasivním energetickém standardu. Čtvrť nabídne ubytování i pracovní místa 6500 lidem. Obsahuje byty, občanskou vybavenost, komerční a kancelářské plochy.

2·1·7 PĚŠÍ INFRASTRUKTURA

Město by mělo uspokojit individuální i společenské potřeby svých obyvatel. Vyvážení těchto potřeb je však velmi obtížné, neboť všechny požadavky se sice pomalu, ale neustále mění. Způsob života byl před sto lety či ještě dříve diametrálně odlišný od dnešního. Obýváme tedy z velké míry městské struktury založené pro zcela jiný způsob života, než jaký vedeme dnes. Důvod, proč vůbec obýváme město a nežijeme raději rozptýleně v krajině, je hlubší. Město je primárně společenskou strukturou, kterou ke svému životu potřebujeme.

Město musí být primárně prostupné pěšky.

Fyzickým vyjádřením společenské struktury ve městě jsou lokální centra, náměstí, návsi a tržiště (ve formě náměstí či ulice). Tuto urbanistickou strukturu rozšiřují (někdy i znejasňují) všechny budovy sloužící společenským aktivitám (školy, správní, kulturní a duchovní stavby, stavby pro hromadnou dopravu, stavby pro sport, obchod apod.). V historickém centru vznikly na spojnicích těchto míst pěší zóny, charakterizované velkým zastoupením komerčních aktivit. Koncentrace společenských funkcí podporuje obchod, který dále zvyšuje atraktivitu území.

Zvláštní místo v této struktuře představují parky a v mnoha případech také vnitrobloky či zeleň sídlišť. Plochy zeleně ve městě sice umožňují společenský život, ale jejich hlavním posláním je být místem k relaxaci. Jsou tedy vázány spíše na obytné budovy, školy, budovy pro zdravotnictví a administrativu, spíše na pěší síť než na síť dopravní.

S relaxační funkcí parku a společenskou funkcí jednotlivých místních center je vždy v rozporu příliš intenzívní doprava. Jde pouze o její míru, protože doprava obecně je nutná všude. Navíc adekvátně řešená veřejná doprava částečně společenskou funkci prostranství podporuje. Na mnoha místech jsou všechny tyto tři funkce (společenská, dopravní, relaxační) sloučeny v jednom prostoru ulice a jen míra kultivovanosti tohoto spojení určuje výslednou podobu prostranství.

219 Ulice Minská, Brno

Typické místo s intenzivním pohybem lidí, veřejnou a individuální dopravou a parkováním. Ulice s obchodní a kulturní funkcí a občanským vybavením představuje místní centrum. Zaparkovaná auta a úpravy ploch vymezující parkování vytvářejí na mnoha místech bariéry pěšímu pohybu, ale současně místo určitým způsobem zpřístupňují.

Jde o typické místo, které je v neustálém a nekoordinovaném přerodu. Vesnické domy jsou přestavovány na městské, předzahrádky se ruší nebo se zpřístupňují zákazníkům obchodů v parteru, parkuje se všude, kde to jde.

Rekonstruovat takové místo vždy vyžaduje nalézt a přijmout všestranný kompromis.

220 Ulice Pod Kaštany, Brno

Bydlení u frekventované komunikace vyvažuje rozsáhlý zelený vnitroblok s pobytovými místy. Jeho zásadní kvalitou je prostupnost pro pěší. Není jen soukromou oázou, ale umožňuje pěším zkrátit si cestu příjemným prostředím, a zlepšuje tak i život obyvatel sousedních bloků.

Zásadní otázkou pro bytovou výstavbu v blokové struktuře kompaktního města je, zdali má být vnitroblok více parkem anebo parkovištěm.

221 Ulice Kociánka, Sadová, Brno

Původní silnice spojující Královo Pole s okolními obcemi se vlivem pokračující výstavby mění ve frekventovanou cestu. Nestává se z ní ale ulice, zůstává silnicí.

Toto je situace typická pro periferii. Jde o akumulaci vzájemně oddělených nezávislých enkláv, které nic, kromě dopravy, nespojuje. Nevzniká zde veřejný prostor pro společenské vazby.

Nejenže chybí chodníky a domy, které by byly k ulici orientované, chybí hodnotná urbanistická koncepce a vize. Ulice není komponována.

V oblasti chybí centrální veřejné prostranství i malá místa vzájemně propojená hierarchizovanou sítí ulic.

Toto není město, ale periferie.

2·1·8 PŘÍKLADY

Nové směry v plánování měst, jako např. New Urbanism a Smart Growth, reagují na problémy generované urbanismem amerických měst, zejména jejich závislost na automobilech, která vyprodukovala neživá a nebezpečná veřejná prostranství bez společenské funkce.

Některé z problémů lze pozorovat i u nás. Zejména neustálé rozšiřování měst monofunkčními areály a rezidenčními satelitními čtvrtěmi, které nejsou vzájemně propojeny. Stále opakujeme chyby monofunkčního zónování s tím rozdílem, že navíc opomíjíme potřebu občanské vybavenosti. Nové enklávy se pouze přilepují na ty staré způsobem, že ani nenavazují na původní strukturu, ale vytvářejí vzájemně izolované ostrovy.

Problematika veřejných prostranství, jejich kvality a živosti se natolik prolíná s urbanismem, že není možné tyto dvě věci oddělovat.

Urbanistické nástroje jsou i nástroji pro utváření veřejných prostranství.

Aplikací níže uvedených urbanistických principů lze vytvořit nejen uspořádané a atraktivní město, ale současně i různorodá veřejná prostranství a jejich charaktery.

- **Pěší prostupnost a propojenost**
  Propojení důležitých míst vytváří atraktivní ulice plné života a obchodu. Můžeme navrhovat slepé ulice pro dopravu, ale nikoli pro pěší. Doprava nesmí potírat pěší vazby v hustě obydleném městě.

- **Pestré služby a různorodost**
  Vytvářet multifunkční město, kde se střídá bydlení, obchody a služby, kanceláře a úřady, občanské vybavení i řemeslná výroba. Stavět multifunkční domy s obchodním parterem.

- **Různé formy bydlení**
  Mix rodinných domů, vil i sociálních bytů vytvoří pestrou strukturu obyvatel.

- **Kvalitní architektura a urbanismus**
  Město musí obsahovat pestrou škálu veřejných prostranství, nikoli jen ulice. Budovy musí kultivovat veřejné prostranství a ne se k němu obracet zády.

222 Passeig de Gracia, Barcelona, Španělsko

Padesátimetrový bulvár s velkoryse řešenou výsadbou a pobytovými místy.

223 Hammarby Sjöstad, Stockholm, Švédsko

Komplex rezidenčních budov je zasazen do zeleně a obohacen o protékající potok. Podél potoka jsou vzrostlé stromy a vytvořená promenáda, která zkvalitňuje bydlení obyvatel. Jednotlivé zelené plochy propojují komplexy budov v jeden celek.

224 Veřejná otevřená knihovna, Magdeburg, Německo

Otevřený prostor venkovní knihovny byl realizován v rámci experimentu na oživení upadajícího předměstí Magdeburgu (bývalé východní Německo). Na místě zbourané knihovny byl uspořádán happening, během kterého obyvatelé nashromáždili 20 000 knih. Na místě byla z přepravek na pivo postavena maketa budoucí otevřené knihovny a proběhl zde malý festival.

- **Komunitní uspořádání a hustá zástavba**
  Navrhovat části měst a nové enklávy o určitém počtu obyvatel jako obce se svým středem a se zvyšující se hustotou zástavby směrem k centru. Vznikne tak jasně čitelná městská struktura podporující komunitní život i diverzitu veřejných prostranství. Hustota znamená blízkost a dostupnost.

- **Ekologická doprava a udržitelnost**
  Zajistit dobrou síť pohodlné veřejné dopravy a podpořit pěší a cyklisty. Dobře hospodařit s energiemi a vodou, používat ekologické technologie, podpořit lokální produkci.

- **Kvalita života**
  Usilovat o tvorbu vysoké kvality života.

- **Předvídatelný, spravedlivý a efektivní rozvoj města**
  Veřejná správa by měla spolupracovat se soukromým sektorem a sama vědět, co chce. Měla by rozvíjet infrastrukturu, dbát na dodržování principů rozvoje a usnadňovat proces povolování.

- **Spolupráce komunity a města**
  Participační projekty a rozvoj města se zapojením veřejnosti.

- **Podpora stávajících komunit**
  Jedině lidé mohou oživit město, a k tomu musí mít odpovídající prostor. Veřejná prostranství jsou navržena jako společenská místa určená k setkávání.

- **Ochrana krajiny a přírody**
  Čím bude město hustší, tím více prostoru zbude pro přírodu.

Hlavním cílem úprav ve veřejném prostranství, třeba i dílčích, by mělo být zlepšení kvality života v místě.

Příklady z tuzemska dokládají intenzivní řešení otázek urbanismu v teoretické rovině. Vznikají manuály veřejných prostranství měst a obcí (Praha, Benešov). Vynikající jsou knihy Pavla Hniličky, práce ateliéru UNIT a Institutu plánování a rozvoje (IPR). Počet kvalitních realizovaných veřejných prostranství roste. Velkou měrou však zatím jde o úpravu prostranství ve stávající kvalitní urbanistické struktuře města, a tedy místa již vytvořená, jen zanedbaná.

225 Nábřeží říčky Loučná, Litomyšl

Zpřístupněním koryta říčky Loučná v Litomyšli došlo k vytvoření intimního veřejného prostoru. Říčka a ulice spolu do té doby nebyly v žádném vztahu, byly odděleny hradbou křovin, hluboké koryto neumožňovalo pobyt ani pohled na vodu. Prostor byl podle návrhu Josefa Pleskota realizován v roce 2002 v rámci protipovodňových opatření. Pobytovými schody a novým mostem tak říčka vstoupila do vztahu s přilehlou ulicí. Jednoduchým způsobem byl navíc vytvořen prostor s odlišným a osvěžujícím klimatem.

226 Gahurův prospekt, Zlín

Chodníky zapuštěné v terénu vytváří kontinuální lavice a bezpočet možností k sezení.

Modelací terénu bylo docíleno snížení intenzity hluku z blízké komunikace.

227 Moravské náměstí, Brno

Exponované místo, které prošlo mnoha proměnami, přestavbami a které bylo možné několikrát celé znovu uspořádat. Vzpomene si ještě někdo, že zde bylo parkoviště?

Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství vydaná Nadací Partnerství přináší desatero zásad, jak udržet město živé a zdravé.

- **Jasná vize**
  K dobré péči je zapotřebí mít jasně stanovený postup a cestu k jeho naplnění. Podstatná je erudice v daném oboru, tvořivé myšlení a schopnost řešit problémy. Vize by měla být vždy konzultována odborníky, realizovatelná.

- **Obrácení města do sebe**
  Omezení rozpínání města do okolní krajiny a nasměrování rozvoje dovnitř města.

- **Propojování**
  Na spojnicích významných a frekventovaných míst, která jsou hlavními ohnisky městské struktury, dochází k pozvolnému narůstání nové struktury a s tím spojeného života.

- **Rozmanitost funkcí**
  Cílené promíchávání různých funkcí vede k udržení života ve městě po 24 hodin denně.

- **Zahušťování města**
  Koncentrace města znamená méně infrastruktury a úbytek městem spravovaných ploch může vést k jejich zkvalitnění.

- **Kvalitní veřejný prostor**
  Kvalitní veřejný prostor má především velikost úměrnou svému významu, je jasně vymezený a přehledný.

- **Město pro lidi**
  Usnadnění pohybu lidí po městě bez nepříjemných podchodů a nadchodů a zpřístupnění různých míst.

- **Eliminace bariér**
  Bariérou je každá překážka rozdělující území a přerušující komunikaci v něm. Typickým příkladem jsou segregované komunikace ve městě.

- **Městský dům**
  Městský dům s obchody či službami v parteru a bydlením či kancelářemi v patrech je živý většinu dne. Parkování může být řešeno ve dvoře, zastřešené zelenou pochozí střechou přístupnou obyvatelům domu.

- **Přednost konverze před demolicí**
  Kde je to možné, a zvláště u hodnotných a výjimečných budov, volit přeměnu a oživení stávajících budov a jejich využití k novým účelům. Zachování paměti.

228 Těsnohlídkovo náměstí, Bílovice nad Svitavou

Přeměna parkoviště na důstojné náměstí, jehož hlavním posláním je být místem pro společenské akce. Jednotlivé prvky, jako je lípa s posezením, vodní prvek i místo pro májku, jsou dobře uspořádány.

Při bližším zkoumání bychom mohli najít nedostatky v bezbariérové přístupnosti (nedořešen pohyb osob se zrakovým omezením) a jisté rezervy v práci s mikroklimatem místa (aplikace principů modrozelené infrastruktury a hospodaření s dešťovou vodou). Základ je však řešen dobře, náměstí je místem pro společenské aktivity.

229 Moravská zemská knihovna, ulice Kounicova, Brno

Výjimečně kvalitně upravený předprostor významné budovy. Možnost sezení ve stínu stromu či vstupní markýzy, vodní prvek, originální a kvalitní dlažba. Ale hlavně živý prostor. Případné nedostatky v bezbariérové přístupnosti (označení nebezpečného prostoru pro osoby se zrakovým omezením) lze upravit bez koncepční změny celého prostranství.

230 Ulice Česká, Brno

Výustění ulice České na Joštovu je jedním z urbanisticky nejlépe vyřešených a nejlépe fungujících veřejných prostranství v Brně. Neslo mnoho názvů: Čára, pod hodinami, U medvídka. Vždy fungovalo jako místo srazu a vstupu do města. V minulosti ležel tento prostor před Veselou branou, za níž se rozvětvovaly ulice Česká a Veselá. Opevnění i brány byly strženy, ale prostor si svoji funkci zachoval. Je důkazem, že se vyplatí zachovávat fungující urbanistickou historickou stopu.

Prostorů „před branami“ je v Brně více a každý funguje z nejrůznějších důvodů jinak. Česká je živou spojnicí centra a obytné čtvrti na severu. Na Malinovského náměstí je stále cítit sociální bariéra bohatého centra a chudého předměstí. Šilingrovo náměstí je noblesní spojnicí dvou historických částí města. A přednádražní prostor je dopravním uzlem směřujícím lidi rychle pryč, je to konec města.

2 · 2 DOPORUČENÍ

DOPORUČENÝ PŘÍSTUP

- Vytvářet městské prostředí jako společenský prostor primárně určený k životu, práci a odpočinku.
- Navrhovat veřejná prostranství lidského měřítka a z lidského úhlu pohledu tak, aby byla obyvatelná.
- Usilovat o vysokou kvalitu výsledného veřejného prostranství a jeho obyvatelnost, přístupnost a přehlednost, bezpečí, příjemné mikroklima a atraktivitu.
- Město a jeho veřejná prostranství mají být primárně navržena pro pohyb pěšky a pobyt v místě.
- Veřejná prostranství pro pěší mají být navržena pro co nejširší spektrum uživatelů. Mají být dostatečně dimenzovaná, bez zbytečných bariér, přehledná se srozumitelnými informacemi, umožňující intuitivní užívání s malou námahou.
- Usilovat o vytváření charakteristických a originálních prostranství, a posilovat tak identifikaci obyvatel s místem.
- Nevytvářet „bezúdržbové“ prostory a prvky, naopak zintenzivnit údržbu a péči.
- Budovy orientovat do veřejných prostranství, posilovat vazby budov a veřejných prostranství.

KONKRÉTNÍ DOPORUČENÍ

- Preferovat provoz na jedné úrovni, vyhnout se realizaci podchodů, nadchodů, lávek. Segregaci nahradit kultivovanou a promyšlenou integrací jednotlivých funkcí.
- Umožnit svobodu pohybu a pobytu pěším, vytvářet široké chodníky a pobytová místa. Nevytvářet úzké, vymezené koridory a zacházky.
- Standardně navrhovat stromořadí, zelené střechy a zeleň ve vztahu s objekty hospodaření s dešťovou vodou (modrozelená infrastruktura).