

Manuál veřejných prostranství pro město Lanškroun

**Vypracovala: Bc. Anežka Lejhancová
Vedoucí práce: Ing. Jitka Trevisan**

Diplomová práce

**Manuál veřejných prostranství
pro město Lanškroun**

**Obor: krajinářská architektura
Akademický rok: LS 2024/2025**

**Fakulta architektury
Ústav krajinářské architektury 15120**



**FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE**

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Anežka Lejhancová
AR 2024/2025. LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

MANUÁL VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ PRO MĚSTO LANŠKROUN

(AJ)
MANUAL FOR CREATING PUBLIC SPACES FOR THE CITY OF LANŠKROUN

JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA

Vedoucí práce:	Ing. Jitka Trevisan	Ústav: 15120
-----------------------	---------------------	---------------------

Oponent práce:	doc. Ing. Lukáš Štefl, Ph.D.
-----------------------	------------------------------

Klíčová slova (česká): Lanškroun, manuál, veřejné prostory, modro-zeleno-šedá infrastruktura, adaptace na změnu klimatu, spojitý systém

Anotace (česká):	města a potřeby obyvatel. Práce je zaměřena na udržitelnost a adaptaci na změnu klimatu se zachováním stávajících hodnot, eliminací negativních jevů a vnesení nových kvalit s respektováním limitů území.
----------------------------	--

Anotace (anglická):	possibilities and the needs of its inhabitants. The work is focused on sustainability and adaptation to climate change, preserving existing values, eliminating negative phenomena and introducing new qualities while respecting the limits of the territory.
----------------------------	--

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 23.05.2025

podpis autora-diplomanta



**FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE**

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Anežka Lejhancová
datum narození: 08.06.1998
akademický rok / semestr: LS 2024/2025
studijní program: Krajinářská architektura
ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury
vedoucí diplomové práce: Ing. Jitka Trevisan

téma diplomové práce: Manuál veřejných prostranství pro město Lanškroun
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Cílem diplomové práce je vytvoření manuálu pro navrhování veřejných prostranství pro město Lanškroun, která reflektují možnosti města a potřeby obyvatel. Řešeným územím pro diplomní práci je zastavěná část města Lanškroun vymezena podle územního plánu. V první fázi budou provedeny analýzy a terénní průzkumy řešeného území na základě kterých vznikne hodnocení veřejných prostor v současném stavu. Z těchto hodnocení budou vyvozeny principy, podle kterých bude možné navrhovat veřejná prostranství s důrazem na systém modro-zeleno-šedé infrastruktury.

Manuál vychází ze současné potřeby navrhovat udržitelná veřejná prostranství adaptovaná na změnu klimatu. Důraz bude kladen na zachování stávajících hodnot, eliminaci negativních jevů a vnesení nových kvalit s respektováním limitů řešeného území.

Diplomní projekt bude zpracován jako manuál pro navrhování veřejných prostranství. Jeden vybraný prostor bude rozpracován do studie

Cílem diplomové práce je:

- Vymezení ploch veřejného prostranství města
- Hodnocení stavu vymezených veřejných prostranství
- Vyrovení principů na základě hodnocení
- Vytvoření manuálu pro navrhování veřejných prostranství s důrazem na funkční systém modro-zeleno-šedé infrastruktury a hospodaření s dešťovou vodou

2/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Předpokládané výstupy:

- Celková situace v měřítku 1:1000–1:10000
- Jednotlivé situace v měřítku 1:500–1:1000
- Detailní situace, řezy, řezpohledy v měřítku 1:100–1:1000
- Prostorová zobrazení – vizualizace

3/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Portfolio A4 – rozděleno na část analytickou a část návrhovou

Poster závěrečných výstupů – bude upřesněno v průběhu – varianta 1: 4x jednotlivé formáty A1 na výšku, varianta B: velikosti 1188 na šířku a 1680 na výšku

Fyzický model vybrané plochy ve vhodném detailu

Datum a podpis studenta 13.02.2025

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

17.2.2015
H. R. R. R.

13/2/25 KM

OBSAH

ÚVOD A TEORETICKÁ ČÁST

A ANALYTICKÁ ČÁST

- A.1 - Vymezení území
- A.2 - Přírodní podmínky
- A.3 - Historie
- A.4 - Současný stav

B HODNOCENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ MĚSTA

- B.1 - Identifikace a hodnocení VP
- B.2 - Hodnocení materiálů a vybavení
- B.3 - Shrnutí - Mapa problémů a hodnot VP

C NÁVRHOVÁ ČÁST

- C.1 - Celoměstské koncepce VP
- C.2 - Principy navrhování VP pro město Lanškroun
- C.3 - Doporučení pro mobiliář a vybavení
- C-4 - Aplikace principů na konkrétní typy VP

D STUDIE PROSTORU VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ

- D.1 - Analýzy a rešerše na téma železničních brownfieldů
- D.2 - Koncept prostoru
- D.3 - Návrh prostoru

ÚVOD A TEORETICKÁ ČÁST K TÉMATU DIPLOMOVÉ PRÁCE

TÉMA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Veřejná prostranství měst a jejich zapojování do celoměstských koncepcí je v dnešní době aktuálním tématem.

Ve městech dochází prostor pro vymezování nových kvalitních prostranství a stávající jsou často v nevyhovujícím stavu pro podmínky dnešní společnosti a klimatu. Tento fakt vede města k adaptaci současných veřejných prostranství na dnešní podmínky a na změnu klimatu.

Tyto adaptace je vhodné řešit koncepčně a v rámci celoměstského kontextu. V Lanškrouně ovšem dochází k jednotlivým místním zásahům, které nejsou řešeny v rámci kontextu celého města a dochází k vytváření nefunkčního a nepropojeného systému.

Tento přístup mě vedl k výběru tématu zpracování manuálu pro navrhování a adaptaci veřejných prostranství, který přistupuje k jednotlivým veřejným prostranstvím komplexně v rámci celého kontextu města a ostatních systémů (MZI, pěší propustnost, dopravní systém a další.)

CÍL

Cílem práce je vymezení a zhodnocení současného stavu veřejných prostranství pro město Lanškroun a následné vyvození obecných principů, kterými se řídit při navrhování nového, nebo při revitalizaci stávajícího veřejného prostranství ve městě, pro dosažení kvalitního a propojeného systému.

Tyto principy jsou následně aplikovány na konkrétní vybraná veřejná prostranství a překlopeny do studie nádražního prostoru.

Důraz je kladen na systém modro-zeleno-šedé infrastruktury, pěší a cyklistické propojení v rámci města.

PROCES A METODIKA

Diplomová práce je zpracována jako funkční manuál pro město. Pro přehlednost a použitelnost manuálu je práce rozdělena do několika hlavních částí, kterými jsou:

úvod - úvodní ustanovení a teoretická část k tématu projektu

A - analytická část

- obsahující analýzy celoměstského významu a jejich vyhodnocení

B - hodnocení veřejných prostranství města

- obsahující identifikaci / vymezení veřejných prostranství a zhodnocení jejich současného stavu s vyvozením hodnot, problémů a limitů při navrhování VP

C - návrhová část

- obsahující celoměstskou koncepci pro dopravní uspořádání pro pěší a cyklistickou dopravu, systém MZI, obecné principy pro navrhování veřejných prostranství v Lanškrouně a aplikaci principů na vybrané typové prostory

D - studie nádražního prostoru

- obsahující koncepci a studii nádražního prostoru za použití vyvozených principů

Souběžně s vypracováním diplomové práce probíhaly terénní průzkumy - primární terénní průzkum pro seznámení s územím proběhl v říjnu v roce 2024, Následné průzkumy byly provedeny během měsíců dubna a května v roce 2025.

* Manuál je provázán s novou vizuální identitou města a vychází z barevnosti této identity.

Veřejná prostranství

Veřejná prostranství jsou definována v § 34 zákona č. 128/2000 Sb. o obcích jako „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.“

Veřejná prostranství utvářejí obraz města. Jsou to místa, která zásadním způsobem utváří život v sídlech, mají různé funkce, velikost, měřítko, vzhled atp. Všechny tyto parametry veřejných prostranství předurčují jejich běžné užívání a oblíbenost u obyvatel. Veřejná prostranství poskytují prostor k setkávání a komunikaci, odpočinku, pozorování, hrám.

Téma veřejných prostranství nabývá zvláště v posledních letech na významu. Mnoho měst si tak nechává zpracovávat dokumentace, které komplexně řeší koncepce veřejných prostranství s cílem objasnit principy vymezení veřejných prostranství a posoudit jejich stávající a cílovou kvalitu. [1]

Sociokulturní význam veřejných prostranství

U všech veřejných prostranství je důležitá nejen jejich náplň a význam, ale i jejich sociokulturní dopad. Veřejný prostor je obraz městského způsobu života, jehož podoba není konstantní, a vyvolává potřebu jejich proměny.

Sociokulturní a ekonomické faktory předurčují formu místa stejně jako forma místa umožňuje jen určité způsoby využití. Základem pro identitu místa je právě tento vztah, jenž se propisuje do jeho uspořádání, podoby a určuje i strukturu veřejných prostranství ve městě.

Utváření tohoto vztahu ovlivňuje jejich diverzifikace a hierarchie, stejně jako charakter míst a jejich propojení. Sdílené prostory jsou základem aktivního susedství a živého veřejného prostoru. Jejich život a podoba jsou výrazem městské společnosti s velkým zpětným dopadem na život městské komunity. Na chápání místa mají vliv měkké faktory - paměť místa, orientace a identifikace s místem ale i obecné symbolické historické a významové hodnoty.

Veřejná prostranství českých měst

Specifické pro česká města je relativní dostatek veřejných prostranství a současně častá absence strategie při určování jejich podoby a rozhodování o prioritách investic.

Přístup k veřejným prostranstvím lze rozdělit na dva základní typy. Jsou jimi veřejná prostranství v tradiční kompaktní zástavbě a veřejná prostranství v rozvolněné zástavbě - především v modernistické a sídlištní.

Prostranství historických částí měst jsou z hlediska hierarchie v městské struktuře, ale i z hlediska tradice, symboliky a paměti místa základem struktury veřejných prostranství většiny měst. Jejich forma i charakter má také jasné ukotvení v jazyce (náměstí, ulice, nábřeží, park...), i místních názvech, které místa jasně identifikují. Tato ukotvenost se ne vždy odráží v jejich uspořádání a současném způsobu užívání. Jedná se často o prostranství s preferencí dopravní funkce, základní funkce sdílení a chápání místa je narušena. Tradiční děje, které jejich význam a vzájemnou hierarchii historicky utvářely, postupným vývojem již nehrají významnou roli nebo zcela zmizely.

U veřejných prostranství modernistických městských struktur je znásoben problém jejich určení a identifikace. Tato prostranství jsou plošně velká a většinou plná zeleně, soužívající více či méně s dopravou v klidu a naráží na problém nestrukturovanosti, nejasnosti vymezení, nákladnosti údržby, a neposkytují dostatečnou míru diverzifikovanosti charakteru a nabídky pro aktivity. Tyto prostory většinou nemají dostatečnou vybavenost a jsou redukovány na prostory pro odpočinek s menší možností sdílení.

Určení budoucího charakteru veřejných prostranství

Pro určení budoucího charakteru veřejného prostranství jsou důležité sociokulturní vztahy, probíhající děje, ale i celková kompozice a hierarchie městských struktur. Důležitou složkou je také paměť místa, vnímaný charakter a způsob sdílení prostoru.

Úspěšné řešení architektonicko-urbanistické podoby je závislé na kontextuálním zakotvení uvnitř města a identifikace obyvatel s prostorem samotným, jeho užívání musí být v synergii s jeho nabídkou a podobou.

Veřejná prostranství jsou fenoménem určující charakter městského (sdíleného) prostoru. Pro vznik funkčních veřejných prostranství je důležité určení pravidel a rovnováh pro všechny vyskytující se aktivity (pravidla pro dopravu, dopravu v klidu, podmínky užívání prostoru pro všechny možné aktéry, ale i časový režim, možnosti využívání a pronájmu, způsob správy a podpora služeb a lokálního podnikání).

Klíčem k navrhování veřejných prostranství je **kvalitní strategické rozhodování** - určení priorit a struktury charakterů veřejných prostranství s důrazem na správné vyvážení a diverzifikaci aktivit. [2]

Vývoj významu veřejného prostranství

Během posledních desetiletí dochází k renesanci veřejných prostranství, ta již existující (často fyzicky i morálně zastaralé) se rekonstruují a dostávají novou funkci i vzhled a současně vznikají nově navržená realizovaná veřejná prostranství.

Od třicátých do sedmdesátých let 20. století byl městský prostor upořádován. Téma potřeby a kvality veřejných prostor přichází až v sedmdesátých letech s vývojem individuální dopravy. V poslední čtvrtině 20. století následně docházelo k realizaci nových a obnovování stávajících veřejných prostranství. V důsledku suburbanizace v České republice si lidé koncem 20. století začali uvědomovat potřebu setkávání a společenského kontaktu. Dalším fenoménem byl pak vznik nových veřejných prostranství jako nové typologie s novou funkcí - jsou jimi prostory vznikající při realizacích nových dopravních systémů nebo prostory velkých obchodních center (v Kanadě lazy, v US jsou to malls, u nás nazývané metropole, galerie či arkády).

S vývojem společnosti, ekonomickým rozvojem a s novými sociálními podmínkami se mění nároky na formování, vzhled a užívání veřejných prostorů. Obecně ale vždy musí prostor splňovat a co nejlépe vyhovovat příslušným lidským potřebám.

Parky i přes různost architektonických stylů zůstávají konstantní a stále slouží odpočinku, procházkám a pocitu sounáležitosti s přírodou. Naopak náměstí, dříve sloužící jako křižovatky hlavních obchodních cest, centrum administrativy a komunikace slouží dnes hlavně jako orientační body turismu. Hlavní dopravní tepny jsou soustřeďovány za města, obchody se přesouvají do nákupních center na periferii a úřady jsou přibližovány občanům. Veřejný prostor je organismem o který je třeba pečovat. Jako organismus se i vyvíjí a mění se společně s životním stylem, potřebami a nároky společnosti.

Ve 21. století dochází k novému utváření a formulaci veřejného prostranství, kdy dochází k novému pojetí využívání volného času - stále aktivnější využívání, které se odráží ve stále větší multifunkčnosti veřejných prostranství.

Veřejná prostranství (dále jen VP) jako vizitka měst a obcí

Od 90. let 20. století až po ekonomickou krizi bylo téma veřejných prostranství upozadováno urbánnímu rozvoji a expanzi stavebního využití ploch. Důraz na veřejná prostranství přišel s první dekádou 21. století a veřejná prostranství jsou stále více akcentována nejen vymezením, ale i významem, využitím a realizací.

Města s jejich managementy, architekty i poptávkou občanů si začínají uvědomovat důležitost a vliv veřejných prostorů na celkový obraz sídel. Veřejné prostory jsou odrazem reprezentace, obyvatelnosti ale i vizitkou a výpovědí o řízení sídla.

S uvědoměním si důležitosti veřejných prostranství přichází nové požadavky na jejich tvorbu a regeneraci se snahou eliminace stávajících deficitů veřejných prostorů.

Mezi deficity, které se spíše daří eliminovat je možné zařadit:

Deficit měřítka - velikosti veřejného prostoru

Potřeba skloubení měřítka veřejného prostoru s jemu úměrnými funkcemi standardně nahlazují monumentální a měřítkem odlidštěné prostory pro reprezentaci či dopravu. To se v nových rozvojových lokalitách daří eliminovat nastavením minimálního parametru pro plošný rozsah nových veřejných prostranství.

Deficit identity při násobném opakování téhož prostoru

Stále dochází k většímu rozlišování veřejných prostranství v rámci lokality i sídla k jejich rozmanitosti i identitě. To utváří základy pro dobrou orientaci v území a identitu místních obyvatel. Časté opakování vede k anonymitě a ztráty identity.

Destrukce veřejných prostranství technickou infrastrukturou

Rozvoj technologií přinesl možnost eliminace viditelných technických prvků a objektů (kapacitní liniové prvky TI, ochranná pásma atp.), které vždy bránili v dotváření veřejných prostorů. Dnes díky ukončováním živností dochází k eliminaci některých těchto technologických prvků nebo alespoň k jejich zmenšování. Na dále zůstávají problémem pozemní odpadové nádoby nebo stožáry nadzemního vedení.



Obr. č.1:
trafostanice s pozemními odpadovými nádobami



Obr. č.2:
nadzemní teplovod na sídlišti v Chrudimy

Destrukce veřejných prostranství velkoobjemovou zástavbou

Dřívější argumentace zabezpečení stávajících zástavby moderními obchodními jednotkami v blízkosti koncentrace obyvatel se dnes mění a ustaluje na názor diferenciaci velikosti obchodních jednotek v závislosti na lokalizaci a největší objemy se stěhují na okraj sídla.

Destrukce veřejných prostranství nesprávnou nebo chybějící údržbou

Problémy s nefunkčním osvětlením, přerostlou veřejnou zelení, kvalitou a úklidem komunikací, zvrácení ekrementy, odpadové nádoby nebo reklamní smog si managementy měst začínají uvědomovat a péče o prostranství se začíná prudce stupňovat. Hůře vymahatelná je údržba zanedbaných soukromých ploch navazujících na veřejná prostranství, která mohou poškozovat obraz sídla.

Mezi deficity, které stále přetrvávají je zařazeno:

Deficit přetížení veřejného prostranství dopravou, zvláště parkováním

Původní hlavní obchodní cesty na kterých města vznikala, jsou dnes hlavními komunikačními, které vedou přes centrum měst. To u většiny měst negativně ovlivňuje frekvenci tranzitu uvnitř sídla. Veřejný prostor zahlcený dopravou není ani nebude přitažlivý pro nebytové funkce ve vztahu k veřejnosti, aktivita obchodníků naopak vzroste v prostorech s dopravou redukovanou či vyloučenou.

V řadě lokalit dochází k neustále narůstajícímu deficitu přetížení parkováním, který vede k nejvýznamějším destruktivním jevům veřejného prostoru, zvláště v lokalitách starší zástavby. Problém je řešitelný jedině podporou investic měst i privátních subjektů do garáží, zlepšování kvality a dostupnosti MHD, parkovišť P+R, bezpečné cyklistické sítě a dalších faktorů.



Obr. č.3:
Praha Vinohrady - ulice zatížena dopravou, parkováním

Deficit přírodních prvků ve veřejném prostoru

Z důvodu zajištění dopravních profilů ulic, neochoty investování a zisku do městské zeleně, potížemi s údržbou a parkování dochází k neumísťování nové a vymísťování stávající vegetace v řadě sídel a lokalit, speciálně v místech vysoké koncentrace obyvatel. Zároveň dochází k tlaku na zábory veřejné zeleně pro výstavbu objektů a parkování. Tento negativní přístup je postupně vyvažován požadavky odboru životního prostředí na povinnou přítomnost alejové nebo jiné zeleně ve všech typech nových prostorů a návrat zeleně do prostorů kde byla zrušena.

Deficit veřejných prostorů způsobený hlukem

Automobilový, letecký, železniční provoz, tramvajová tělesa, hluk z křižovatek, sportovních areálů, skateparků atp., může být negativním faktorem na kvalitu veřejného prostoru, který jsou ale lidé kolikrát ochotni tolerovat či ignorovat. Hluk z frekventované dopravy se často daří omezovat vytlačováním dopravy z veřejného prostoru.

Deficit bydlení v centrech měst

Fenomén úbytku bytů v centrech měst může vyvolávat k naprosté dominanci nebytových funkcí a vzniku prázdných veřejných prostorů ve večerních a nočních hodinách.

Destrukce veřejných prostranství nežádoucími funkcemi a aktivitami

Do této sekce patří street art, drogové aktivity v parcích a u škol, bezdomovci, prostituce, vandalství, občasně rockové kluby a vyloučené lokality. Tyto aktivity a činnosti se negativně podepisují na přitažlivosti a návštěvnosti veřejných prostranství. Obrana proti těmto jevům spočívá v legislativě. [3]

Typologie veřejných prostranství

Základní osnovu struktury veřejných prostranství města tvoří **tradiční typy - ulice, náměstí, nábreží, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky, specifické a doplňkové formy veřejných prostranství** (doplňují obraz města a typicky se váží k určitým stavebním objektům).

Tradiční typy veřejných prostranství:

Ulice:

Lineární prvek základní osnovy veřejných prostranství. Její rolí je nejen dopravní, ale i obytná funkce. Do měst patří ulice, nikoliv silnice, lze po ní komfortně jít, zastavit se, pobývat. Silnicí lze komfortně pouze projíždět.

Hustá a propojená uliční síť vytváří živé město a usnadňuje identifikaci s prostředím a orientaci v prostoru. Charakter a využití ulice je předurčeno prostorovými vlastnostmi (šířkou a zapojením do struktury města). Pro ulice je podstatné zachování lidského měřítka.

Kvalita prostoru ulice je ovlivněna okolní architekturou a využitím parteru přilehlých objektů.

Náměstí:

Jedním ze základních kompozičních prvků struktury města. Jedná se o uzlový bod osnovy veřejných prostranství a orientačním bodem v mentální mapě města. V současném městě existuje řada prostranství, která nesou název náměstí, přesto ale nesplňují typologické ani kompoziční charakteristiky náměstí a způsob užívání. Pojem se tak stává vyprázdněným.

Podoba náměstí nabývá mnoha forem v závislosti na různých faktorech. Náměstí může být parkové, obytné, reprezentační apod. Může být definováno kvalitou rozhraní - architektura průčelí, fasád a otevřenost obklopujících struktur.

Jekvalitnějším náměstím jako veřejným prostranstvím je tradiční historického kompaktního typu s hmotou domů po obvodu.

Nábřeží:

Součástí prostoru řeky je nejen vodní plocha, ale i břehy a morfologické hrany krajiny a navazující zástavby. Veřejný prostor řeky má ve městě zejména pobytový a reprezentační charakter. Nábřeží a řeky dříve tvořily důležitou součást dopravní infrastruktury, dnes se v důsledku nárůstu automobilové dopravy dostávají do rozporu s pobytovou tak reprezentační úlohou.

Park:

Parky utváří základní strukturu krajiny ve městech. Jsou komplemnárním veřejným prostranstvím k e kamenným ulicím a náměstím. Plní roli pobytového prostranství, zelené oázy k odpočinku a načerpání duševních i fyzických sil. V současné době se jedná o jeden z hlavních prvků ekosystému města - kromě rekreační funkce by měl plnit i úlohu ekologickou a poskytovat ekosystémové služby. [4]

Zelená a modrozelená infrastruktura:

Zelená, modrozelená, modrá a krajinná infrastruktura jsou pojmy, které se objevují ve světových odborných publikacích od 80. let 20. století. O přesné definici a rozdílech mezi nimi probíhá živá odborná diskuze, která ovlivňuje i vznikající legislativu České republiky. V té totiž donedávna vymezení zelené infrastruktury (ZI) zcela chybělo a platnou součástí se stalo 1. 1. 2024, kdy do účinnosti vstoupil zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon. Ten v § 10 definuje ZI následujícím způsobem: „*Veřejnou infrastrukturou se v tomto zákoně rozumí pozemky, stavby a zařízení sloužící veřejné potřebě, a to zelená infrastruktura, kterou je plánovaný, převážně spojitý systém ploch a jiných prvků vegetačních, vodních a pro hospodaření s vodou, přírodního a polopřírodního charakteru, které svým cílovým stavem umožňují nebo významně podporují plnění široké škály ekosystémových služeb a funkcí; součástí zelené infrastruktury je také územní systém ekologické stability krajiny.*“ [5]

Prvky zelené infrastruktury v městské krajině

- Prvky zelené infrastruktury (ZI) v městské krajině jsou součástí městské přírody jako nestavební struktura města tvořená nestavebními bloky. Jedná se převážně o **městské parky, historické zahrady, speciální zahrady** apod., které jako nosné prvky svým charakterem přímo plní funkce ZI.
- WSkladebné prvky ZI, které kromě ekosystémových služeb plní další rozmanité funkce, jsou chápány jako **podpůrné prvky**, protože přispívají k plnění ekosystémových služeb svými vedlejšími účinky. Prvky, které doplňují město o plochy nezpevněného povrchu s trvalými vegetačními prvky. Jsou jimi například: hřbitovy, soukromé zahrady, areálové zahrady a zahrádkové osady.

- Doplňkové prvky** ZI jsou prvky, které nemají samostatný charakter, ale slouží k prostorovému propojení systému ZI. Jsou jimi prvky menšího rozsahu - vegetační střechy nebo liniové prvky - uliční stromořadí.

Prvky ZI poskytují řadu služeb:

- Ekosystémové služby regulační** - mikroklimatické, hygienické, půdoochranné nebo vodohospodářské (zásadní služby pro adaptaci na změnu klimatu)
- Ekosystémové služby kulturní** - estetické, percepční, vzdělávací a rekreační, které mají převážně nehmotný charakter a často jsou spojeny s existencí přírodních, kulturních, historických a percepčních hodnot (kompoziční vazby, vyhlídkové body, horizonty, panoramata) [6]

Manuály jiných měst bývají často souborem několika publikací, a to:

- a) úvodní část
- b) analytická část
- c) návrhová část
- d) přílohy: katalogy typových prvků, příklady řešení apod.

Mezi města s manuály pro tvorbu veřejných prostranství patří například:

Hlavní město Praha, Brno, Plzeň nebo Olomouc.

Mezi menší města, která mají zpracovaný manuál patří:

Humpolec, Jihlava, Liberec, Třebíč,

Manuály menších měst obnášejí mnohem větší zaměření na detail, místní charakter a aplikaci specifických principů pro daná města. Manuály větších měst se často zabývají popisem a aplikací obecných principů a požadavků na veřejná prostranství a modrozelenou infrastrukturu.

Příklady manuálů:

Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy:

vypracováno: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města
Kancelář veřejného prostoru

Prvky	D
Materiály a povrchy	1
Podlaha veřejných prostranství	1

hladkým materiálem s minimalizací spár. Z hlediska bezpečnosti je vhodné je odlišit jiným typem, barevností či strukturou materiálu, případně ještě v rámci vozovky doplnit ohraničující linií, viz *Hrany a rozhraní povrchů* →[D.1.1.4/s. 145]. Do dlážděných povrchů města nesmí být vkládán cyklopruh z odlišných materiálů (asfalt, beton), ale výlučně v podobě kamenné dlažby, materiálové odpovídající charakteru navazujícího povrchu. Vhodným řešením pro historické město může být doplnění vozovky o hladší kamennou dlažbu s dobře upravenými spárami (může jít o řezanou dlažbu z téhož materiálu, zbrousenou dlažbu apod.). →[foto 219/s. 141] Především z důvodu kluzkosti a nerovnosti není vhodné použití vozovkové dlažby či povrchového plnoplošného nátěru vodorovného značení. Vodorovné dopravní značení na kamennou dlažbu či užití živичných pásů není v historickém centru města vhodné. U vozovek s živичným krytem je vhodné použít probarvený asfalt, případně pouze vodorovné dopravní značení.

Při doplňování cyklistických pruhů v Pražské památkové rezervaci je třeba vždy postupovat v souladu s principy památkové péče.

[PRAVIDLA: POJÍZDĚNÉ POVRCHY]

✓

V historickém městě je vhodné zachovávat tradiční kamennou dlažbu pražských vozovek a provádět její pravidelnou údržbu a obnovu.

✓

Dlažbu je vhodné užívat ve zklidněných ulicích pro snížení rychlosti průjezdu vozidel. →[C.1.2 Klidné a zklidněné ulice/s. 70]

✓

V ulicích zatížených motorovou dopravou v historickém městě, které specifikuje koncepce povrchů, je vhodné pojižděné plochy opatřovat jednotlým povrchem bez spár, např. asfalt. ? Koncepce povrchů v Pražské památkové rezervaci, v současnosti zpracovávána ve spolupráci IPR a NPÚ.

✓

Pro pojižděné plochy mimo historické město je vhodné používat jednotlé povrchy bez spár. Pro snížení hluku je vhodné pro povrch vozovky použít tzv. tichého asfaltu.

✓

Zklidněné křižovatky se sjednocenou výškou vozovky a chodníku je vhodné opatřit povrchem se strukturou a barevností příbuznou s materiálem chodníků i vozovek. Vždy však musí být zřetelně odlišeny plochy pojižděné a pochozí. →[C.2.3 Křižovatky a křižení/s. 88]

✓

Zpomalovací pásy a zvýšené přechody pro chodce je vhodné řešit z materiálu, který je příbuzný s povrchy vozovky a chodníků. V případě dlážděného chodníku a asfaltové vozovky je třeba užít dlažbu, v případě velkoformátové dlažby ve vozovce je vhodné užít dlažbu menšího formátu blízkého formátu dlažby chodníků.

✓

V případě styku dvou různých materiálů je vhodné, aby povrch významnější ulice plynule pokračoval na úkor povrchu vedlejší ulice. V tomto případě je nutné pečlivě řešit detail styku obou povrchů.

✗

Umísťování nezakrytých stavebních betonových panelů ve městě je nežádoucí. Tam, kde jsou dnes umístěné, je třeba je postupně odstraňovat a nahrazovat jiným vhodným povrchem.

Obr. č.4:
Ukázka z manuálu tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy

Koncepce veřejných prostranství ve městě Olomouci

vypracováno: MCA atelier s.r.o.

celoměstský význam

- celoměstsky významné třídy

charakteristika:

Celoměstsky významné třídy jsou charakteristické urbanisticky širším profilem a relativně vysokou frekvencí dopravy jak automobilové, tak pěší a případně cyklistické. Nachází se na nich městsky významné budovy a instituce. Parter většinou nabízí zvýšenou míru obchodních a společenských aktivit. Často ústí v celoměstsky významná náměstí či vedou k celoměstsky významným cílům. Typickým příkladem jsou Třída svobody, Masarykova třída, či ulice Wolkerova.

- hlavní třídy

charakteristika:

Hlavní třídy doplňují síť celoměstsky významných tříd, jedná se především o infrastrukturu důležité komunikace propojující síť celoměstských tříd do radiálního systému. Často jsou dopravně výrazně zatíženy. Typickým příkladem jsou ulice 17. listopadu a Wittgensteinova.

Všeobecné principy lineárních veřejných prostranství ulic jsou popsány v kapitole 3.1
Typologie, typologické podkategorie, str. 21

pobytová kvalita

Kvalitní městská třída umožňuje kromě komfortního pěšího pohybu také další pobytové aktivity a expanzi parteru domů. Je-li to z lokálního urbanistického a kompozičního hlediska možné, pak na celoměstsky významnou třídu patří stromy. Architektonický detail – mobiliář, technická infrastruktura, lampy veřejného osvětlení – nevytváří vizuální bariéry, ale jsou sdružovány do společných objektů a v ideálním případě organizovány v jedné linii.

aktivní parter

Parter domů by měl komunikovat s ulicí, být přívětivý, různorodý a poskytovat škálu vjemů. Technické prostory, vjezdy do garáže atd. by měly být v přízemí eliminovány a při výstavbě nových domů by do ulice nikdy neměly ústít. Parter budov může plnit komunikační roli i v případě, není-li veřejně přístupný, např. dobře umístěným vstupem, okny orientovanými do ulice...

návaznost na další veřejná prostranství

Vzhledem k vysokému hierarchickému postavení městských tříd je vhodné věnovat se jim konceptně, včetně dalších k nim přiléhajících veřejných prostranství a též ze vzájemného možného posilování těchto prostor. Pobytové pojednání náměstí, nábreží, záhlvy a plácky podél ulice mohou výrazně zvýšit její atraktivitu.

principy

vyvážený vztah mezi jednotlivými uživateli

Urbanisticky významné třídy jsou často také třídami vyššího významu z hlediska infrastrukturního. Dopravní zatížení by mělo odpovídat i jejich urbanistickému významu a celkové roli v hierarchii města a nemělo by být v rozporu s pobytovým potenciálem a rolí třídy ve městě z hlediska veřejných prostranství. Je vhodné preferovat šetné módy dopravy, poskytovat dostatek pěšího prostoru pro komfortní chůzi, využívat integrační opatření pro cyklisty a parkování organizovat tak, aby vozidla netvořila vizuální ani fyzickou bariéru (vhodná jsou např. podélná stání ve stavebně či materiálově odlišených záhlvech, prostídaná se stromy). Je nezbytné zajistit dostatek komfortních a bezpečných přechodů pro chodce s bezbariérovou úpravou.

Dondor boulevard, Kodal. Příklad vlození pásu s pobytovou funkcí do hlavní městské třídy. Autor: SLA. Foto: SLA, DK

Videň, Ringstrasse. Příklad reprezentativního městského bulváru. Foto: wikipedia.org

Obr. č.5:
Ukázka z Koncepce veřejných prostranství ve městě Olomouci

Manuál tvorby veřejných prostranství v Třebíči

vypracováno: Ing. arch. Petr Ondráček, městský architekt

MINIMÁLNÍ PRŮCHOZÍ PROFIL

Průchozí profil bez zasahujících překážek musí být v případě běžného chodníku široký minimálně 1,5 m včetně bezpečnostního odstupu, který je 0,5 m. Jen výjimečně na málo frekventovaných chodnících a na malou část trasy se může zúžit na 0,9 m v místě, kdy do průchozího profilu zasahuje strom, sloup veřejného osvětlení nebo jiná bodová překážka. U frekventovaných chodníků je nutné zachovat volný průchozí profil pro chodce šířky minimálně 1,5 m v celé délce trasy bez zúžení (chodník na jižní straně Karlova nám.), resp. 2,25 m (chodník na severní straně Karlova nám.). Průchozí výška činí minimálně 2,2 m.

Ve všech případech musí být zachován bezpečnostní odstup od vozovky 0,5 m. V případě umístění předsunutého prodejního místa na chodniku se průchozí profil rozšiřuje o 0,75 m, a to zdůvodu zastavování chodců u předsunutého prodejního místa.

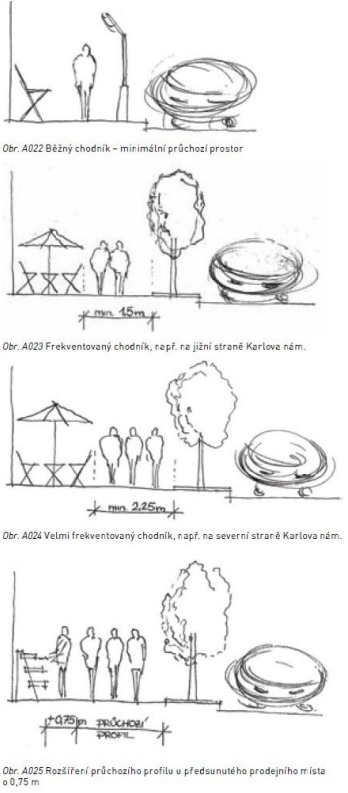
Průchozí profil bude vymezen v přirozené trase pohybu pěších mimo stromové mříže s ohledem na zajištění komfortní chůze v obuvi s podpatky.



Restaurace i předsahy před provozovnu, stínění markýzou, mobiliář není vhodný do historického prostředí
Obr. A020 / Francie, Strasbourg, Rue Gutengerg, L'Orient Express



Restaurace i předsahy před provozovnu, stínění markýzou, mobiliář není vhodný do historického prostředí
Obr. A021 / Brno, ul. Běhounská, Café Bistro Jean-Paul's



Obr. A022 Běžný chodník – minimální průchozí prostor

Obr. A023 Frekventovaný chodník, např. na jižní straně Karlova nám.

Obr. A024 Velmi frekventovaný chodník, např. na severní straně Karlova nám.

Obr. A025 Rozšíření průchozího profilu u předsunutého prodejního místa o 0,75 m

Transformace centra města Alkmaar

vypracoval: Bureau B+B

V roce 2020 zahájila Bureau B+B strategii pro ekologizaci historického centra města Alkmaar. Kromě budoucí perspektivy historických Bolwerkparků (starých obranných bašt) a ozelenění mnoha nákupních ulic a uliček Bureau B+B pracovalo na návrhu de Laat; jedna z hlavních nákupních ulic v Alkmaaru.

De Laat se potýkal s neobsazeností, nízkou kvalitou veřejného prostoru a byl z velké části vydlážděný, což vedlo k tepelnému stresu. Ulice byla navíc náchylná k záplavám; Během procesu navrhování v roce 2021 byl De Laat vážně postižen povodněmi, což zdůraznilo důležitost transformace. Cílem přestavby bylo vytvořit udržitelné, zdravé a obyvatelné centrum města, které se přizpůsobí klimatu a dokáže reagovat na měnící se nákupní potřeby.

Zavedení velkorysých ploch pro výsadbu vytváří živé zelené ulice, což dává De Laat jedinečnou identitu ve srovnání s jinými ulicemi v centru města. Kromě toho hrají zapuštěné plochy výsadby důležitou roli v prevenci záplav při silných deštích.

zdroj: <https://landezine.com/de-laait-alkmaar-by-bureau-bb/> a <https://bplusb.nl/project/de-laait/>



Obr. č.7: Stav prostoru před zásahem



Obr. č.8: Stav prostoru po přeměně



Obr. č.9: Stav prostoru před zásahem

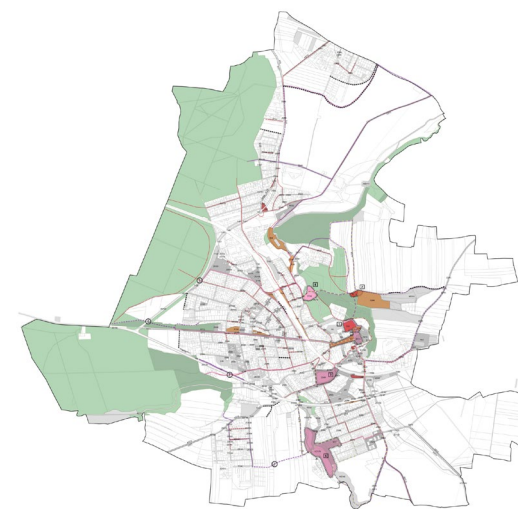


Obr. č.10: Stav prostoru po přeměně

Proměna města Úvaly

podle Generelu zeleně města Úvaly

autory generelu zeleně: ateliér Štefloví



Obr. č.11: ukázka z generelu zeleně

Město Úvaly se na základě Generelu zeleně systematicky proměňuje v zelené a příjemné město, kde je zeleň stěžejním prvkem adaptace na změnu klimatu. Důraz je kladen na koncepční a systematické plánování, realizaci i následnou péči. Město uplatňuje moderní adaptační přístupy, jako je hospodaření s dešťovou vodou, extenzifikace údržby zeleně a výsadba rostlin vhodných pro městské podmínky a změnu klimatu.

Na základě terénních průzkumů a analýzy zelené infrastruktury byl vytvořen generel zeleně, který systematicky a koncepčně plánuje rozvoj zeleně. Od roku 2016 se tak v Úvalech postupně přetváří nebo nově vytváří významné části ulic a veřejných prostor celého města.

zdroj: <https://doparku.cz/projekt/zelena-promena-mesta-uvaly/>



Obr. č.12: Stav prostoru před proměnou



Obr. č.13: Stav prostoru po přeměně



Obr. č.14: Stav prostoru před proměnou



Obr. č.15: Stav prostoru po přeměně

ZDROJE:

Teoretická část:

Obr. č. 1: <https://tn.nova.cz/auto/clanek/413504-barevne-trafostanice-pribyvaji-co-se-skryva-za-jejich-zvlastni-premenou>

Obr. č. 2: <https://chrudimskenoviny.cz/kategorie/zpravy/na-teplo-z-opatovic-bude-jeste-na-podzim-napojen-mestsky-stadion-afk-na-zakopani-ho>

Obr. č.3:
<https://mapy.cz/letecka?x=14.7287198&y=50.0647829&z=14>

Obr. č.4: <https://iprpraha.cz/stranka/3401/manual-tvorby-verejnych-prostranstvi>

Obr. č. 5: https://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/verejna-prostranstvi?srsId=AfmBO-opAfjOGjZhb3q53EQrR_xvKY3jIZ0-sdrW_bL77kQ12zJzbwHb7

Obr. č.6: <https://www.trebic.cz/manual-tvorby-verejnych-prostranstvi-mesta-trebice/d-52679>

Obr. č.7-10: <https://landezine.com/de-laait-alkmaar-by-bureau-bb/>
a <https://bplusb.nl/project/de-laait/>

Obr. č. 11-15: <https://doparku.cz/projekt/zelena-promena-mesta-uvaly/>

Web zdroje:

[1] <https://ukr.plzen.eu/uzemni-planovani/verejna-prostranstvi/>

[2] článek na webu: <https://old.uur.cz/knihovna/vyhledavani-v-databazich/hledej.asp?ID=2152&IDkniha=51214>- autorem: Vacek, Lukáš

[3] Veřejný prostor a veřejná prostranství: Almanach Katedry urbanismu a územního plánování, autor: Simona Vondráčková

[4] <https://iprpraha.cz/stranka/3401>

[5] <https://uap.iprpraha.cz/texty/500/1.2>

[6] <https://uap.iprpraha.cz/texty/500/2.3>

