IP PROJEKT

Interní soutěž FA ČVUT v rámci Institucionálního plánu ČVUT pro rok 2020 okruh A

PŘÍPRAVA PUBLIKACE

PLÁNOVÁNÍ MĚSTA /Příručka mladého urbanisty/

Hlavní řešitel: prof. Ing. arch. Michal Kohout
Spoluřešitel: doc. Ing. arch. David tichý, Ph.D.
Termín: únor 2020 - červen 2021

POPIS PROJEKTU

Anotace:
Plánování města, tedy vystavěného prostředí od velkého urbanistického měřítka až po jednotlivé domy, vyžaduje komplexní přístup založený na koordinaci jednotlivých složek návrhu. Pro studenty je v ateliérové výuce důležité se naučit vyhledávat a moderovat potřeby města a jeho obyvatel, komunikovat s klientem, vědět jak zohlednit současné znalosti tvorby prostředí, pochopení jeho struktury a charakteru, i významu veřejného prostoru a jeho systémového členění. S ohledem na šíři problematiky je cílem příprava publikace, která má především studentům usnadnit pochopení návrhu v kontextu pravidel udržitelného rozvoje.

Zdůvodnění potřeby:
Komplexnost znalostí v oblasti udržitelného rozvoje, která je při tvorbě města ve všech jeho měřítkách vystavěného prostředí dnes nutností, je pro studenty bez metodického a výukového materiálu obtížně pochopitelná. Publikace má sloužit jako znalostní a teoretický podklad pro navrhování i ateliérovou výuku samotnou.

Cíl projektu
Systematizovat metodu práce ateliérových projektů s důrazem na schopnost interpretace principů udržitelného rozvoje, a to především s ohledem na koordinaci všech složek v této oblasti. Cílem je vznik teoretického materiálu, který pomůže především studentům se v oblasti plánování města zorientovat.

FINANCOVÁNÍ

Karta dílčího úkolu (projektu) IP 2020 - Vnitřní soutěž

Fakulta / součást	Fakulta architektury/ Ústav nauky o budovách

2	Neinvestiční finanční prostředky celkem	Přidělené neinvestiční prostředky z IP 2020 (tis. Kč)	Spoluúčast MIMO IP 2020 (tis. Kč)	Čerpání IP 2020 k 31.5.2021 (v %)
	Osobní náklady			
02.I	Mzdy (včetně pohyblivých složek):	30,00	0,00	100,00
02.II	Odměny dle dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr:	0,00	0,00	
02.III	Odvody pojistného na veřejné zdravotní pojištění a pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti a příděly do sociálního fondu:	10,50	0,00	100,00
	Ostatní			
02.IV	Materiální náklady (včetně drobného majetku):	0,00	0,00	
02.V	Služby a náklady nevýrobní:	59,50	0,00	100,00
02.VI	Cestovní náhrady:	0,00	0,00	
02.VII	Stipendia:	20,00	0,00	100,00
3	**Celkem**	**120,00**	**0,00**	**400,00**

Řešitel	**prof. Ing. arch. Michal Kohout**
Název projektu	**Publikace Plánování města – principy udržitelného rozvoje**
Číslo FIS grantu Vnitřní soutěže	**1032001E012 FUČ dofinancování**

	Neinvestiční finanční prostředky celkem	Dofinacování z FUČ (tis. Kč)	Čerpání FUČ2020 k 31.12.2020 (v %)
	Osobní náklady		
1.1	Mzdy (včetně pohyblivých složek):	0,00	0,00
1.3	Odměny dle dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr:	0,00	0,00
1.3	Odvody pojistného na veřejné zdravotní pojištění a pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti a příděly do sociálního fondu:	0,00	0,00
	Ostatní		
2.1	Materiální náklady (včetně drobného majetku):	0,00	0,00
2.2	Služby a náklady nevýrobní:	60,00	100,00
3	**Celkem**	**60,00**	**100,00**

PLÁNOVÁNÍ MĚSTA

/ PŘÍRUČKA MLADÉHO URBANISTY /

PUBLIKACE PLÁNOVÁNÍ MĚSTA PŘEDSTAVUJE VÝSLEDKY DLOUHOLETÉ SPOLUPRÁCE FAKULTNÍHO ATELIÉRU KOHOUT–TICHÝ NA FA ČVUT S ČESKÝMI MUNICIPALITAMI NA VÝVOJI METODY VÝUKY URBANISTICKÉHO ROZVOJE INTEGRUJÍCÍHO PRINCIPY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE S POCHOPENÍM MĚŘÍTKOVÝCH SOUVISLOSTÍ VYSTAVĚNÉHO PROSTŘEDÍ A KOORDINACÍ JEHO JEDNOTLIVÝCH SLOŽEK. PUBLIKACE JE URČENA PŘEDEVŠÍM STUDENTŮM ARCHITEKTURY PRACUJÍCÍM NA URBANISTICKÝCH ZADÁNÍCH. DÍKY NÁZORNÉMU ZPRACOVÁNÍ A BOHATÉMU OBRAZOVÉMU MATERIÁLU JI VŠAK OCENÍ JAKO PŘEHLEDNÝ ÚVOD DO PLÁNOVÁNÍ MĚST I VŠICHNI TI, KTEŘÍ HLEDAJÍ ZÁKLADNÍ POUČENÍ V OTÁZKÁCH ROZVOJE ÚZEMÍ, AŤ JIŽ S NÍM PŘICHÁZEJÍ DO STYKU JAKO ZÁSTUPCI SAMOSPRÁV NEBO JAKO OBČANSKÁ VEŘEJNOST, MAJITELÉ NEMOVITOSTÍ ČI DALŠÍ AKTÉŘI.

978-80-01-06879-3

MICHAL KOHOUT / DAVID TICHÝ ---------- ÚSTAV NAUKY O BUDOVÁCH

ČVUT FA

OBSAH

Předmluva

1 ● ÚVOD

Ateliérová zadání
Koncept výuky
Metoda práce v ateliéru
Principy udržitelného rozvoje a jak je chápat

2 ● SPOLUPRÁCE S MĚSTY

1 Principy spolupráce
2 Zadání projektů a výběr lokalit
3 Průběh semestru
4 Studentský workshop
5 Participace studentů
6 Prezentace výsledků a jejich využití
7 Výstava projektů
8 Benefity vzájemné spolupráce

Dosavadní spolupráce s městy
------- Sídliště, jak dál?
------- Štětí
------- Nepomuk
------- Praha Smíchov
------- Praha 4 – Budějovická
------- Brno
------- Benešov
------- Pardubice
------- Havlíčkův Brod
------- Říčany
------- Olomouc
------- Choceň

Základní teorie a pojmy
Rejstřík autorů podle typu zadání (spolupráce s městy)
Rejstřík autorů podle jednotlivých vyobrazení
Literatura

3 ● SYSTEMATIKA PRÁCE

A ANALYTICKÁ ČÁSt

3.A.1 ------- SWOT analýza
3.A.2 ------- Analýza historie místa
3.A.3 ------- Analýza územního plánu
3.A.4 ------- Analýza morfologie
3.A.5 ------- Analýza dopravy
3.A.6 ------- Analýza krajiny a prvků zelenomodré infrastruktury
3.A.7 ------- Analýza funkcí v sídle
3.A.8 ------- Analýza okolních vlivů
3.A.9 ------- Demografická a sociologická analýza
3.A.10 ------- Analýza záměrů a strategií v území
3.A.11 ------- Mentální vnímání území
3.A.12 ------- Práce s referenčními projekty
3.A.13 ------- Vyhodnocení analýz a potenciálů rozvoje

B NÁVRHOVÁ ČÁST

3.B.1 ------- Vize rozvoje, lidé, měřítka prostředí, stavební program
3.B.2 ------- Koncept rozvoje
3.B.3 ------- Širší vztahy
3.B.4 ------- Krajina a sídlo, vymezení a vzájemný vztah, hranice a rozhraní, prvky krajinné a zelenomodré infrastruktury, environmentální šetrnost
3.B.5 ------- Základní prostorová struktura města – skladebnost jednotek a jejich vymezení
3.B.6 ------- Osnova veřejných prostranství, typologická skladba, charakter a význam
3.B.7 ------- Dopravně technické aspekty řešení, prostupnost územím, obsluha území
3.B.8 ------- Podrobnější stavební program rozvojových a transformačních ploch, občanská vybavenost a služby, ekonomická efektivita
3.B.9 ------- Zastavovací systémy, hustota zástavby, parcelace
3.B.10 ------- Charakter zástavby, bloky, uliční a stavební čáry, výškové uspořádání
3.B.11 ------- Míra soukromí a jeho hierarchizace
3.B.12 ------- Dokončení a vyhodnocení projektu

1

ÚVOD

- Ateliérové zadání
- Koncept výuky
- Metoda práce v ateliéru
  - ANALÝZA
  - KONCEPCE
  - NÁVRH
  - DOKONČENÍ
- Principy udržitelného rozvoje

SPOLUPRÁCE S MĚSTY

4.

- Principy spolupráce
- Zadání projektů a výběr lokalit
- Průběh semestru
- Studentský workshop
- Participace studentů
- Prezentace výsledků
- Výstava projektů
- Benefity vzájemné spolupráce

DOSAVADNÍ SPOLUPRÁCE S MĚSTY

SÍDLIŠTĚ, JAK DÁL?
Spolupráce se šesti municipalitami
LS 2013/14

ŠTĚTÍ
Rozvoj města a rozvoj současné vesnice
ZS 2014/15

NEPOMUK
Potenciál urbanistického rozvoje města
LS 2014/15

PRAHA / SMÍCHOV
Jak navrhovat novou městskou čtvrť
ZS 2015/16

PRAHA 4 / BUDĚJOVICKÁ
Potenciál stávající městské čtvrti
LS 2015/16

BRNO
Nová čtvrť aneb jak stavět současné město?
ZS 2016/17

BENEŠOV
Potenciál urbanistického rozvoje města
LS 2016/17

PARDUBICE
Jak přistupovat ke třem klíčovým městským lokalitám
ZS 2017/18 | ZS 2019/20

HAVLÍČKŮV BROD
Potenciál urbanistického rozvoje města
LS 2017/18

ŘÍČANY
Dlouhodobá spolupráce s městem
ZS 2012/13 | ZS 2013/14 | ZS 2018/19

OLOMOUC
Potenciál urbanistického rozvoje města
LS 2018/19

CHOCEŇ
Potenciál urbanistického rozvoje města
LS 2019/20 | LS 2020/21

BENEŠOV
— POTENCIÁL URBANISTICKÉHO ROZVOJE MĚSTA

Benešov je středně velké město v relativně blízké dojezdové vzdálenosti od Prahy s velkým množstvím rozvojových ploch i vnitřních prostorových rezerv. Mezi jeho kvality patří půvabná okolní krajina i blízkost zámeckého areálu Konopiště. K problémům naopak patří rozdrobená prostorová struktura města, nízká kvalita a čitelnost veřejných prostranství a poměrně velké množství panelových sídlišť, jež zasahují přímo do historického centra města.

Studenti ateliérů Kohout–Tichý a Vavřín–Fingerová připravili projekty zaměřené na urbanistický rozvoj města, jeho veřejná prostranství, jednotlivé lokality i okolní krajinu. Projekty inspirovala i spolupráce se zástupci města Benešov a místním spolkem Archibn.

Výsledek této kooperace představující koncept posílení městské struktury a obnovy okolní i městské krajiny byl představen na výstavě v Městské výstavní síni. Její součástí byl velký model celého města, ale i modely a výkresy jednotlivých projektů, které návštěvníkům výstavy ukázaly, jakým způsobem se město může do budoucna rozvíjet a jak by případně mohly některé části města vypadat. Výsledné projekty patřily k nejlepším příkladům vzešlým ze spolupráce s městy.

3.

SYSTEMATIKA PRÁCE

ANALYTICKÁ ČÁST

Seznam základních analýz:

3.A.1	—	SWOT analýza
3.A.2	—	analýza historie místa
3.A.3	—	analýza územního plánu
3.A.4	—	analýza morfologie
3.A.5	—	analýza dopravy
3.A.6	—	analýza krajiny a prvků zelenomodré infrastruktury
3.A.7	—	analýza funkcí v sídle
3.A.8	—	analýza okolních vlivů
3.A.9	—	demografická a sociologická analýza
3.A.10	—	analýza záměrů a strategií v území
3.A.11	—	mentální vnímání území
3.A.12	—	práce s referenčními projekty
3.A.13	—	vyhodnocení analýz a potenciálů rozvoje

1a - **hlavní železniční trať č. 010** (Praha – Kolín – Česká Třebová) jako **součást I. tranzitního koridoru** (Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Slovensko) **a III. tranzitního koridoru** (Německo – Plzeň – Praha – Pardubice - Olomouc – Ostrava – Slovensko)

1b - regionální **železniční trať č. 020** Choceň – Týniště nad Orlicí – Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou - Velký Osek

1c - regionální **železniční trať č. 018** Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl

1d - železniční stanice Choceň

2a - plánovaný obchvat města a přivaděč na silnici č. 35 z Hradce Králové přes Vysoké Mýto do Mohelnice

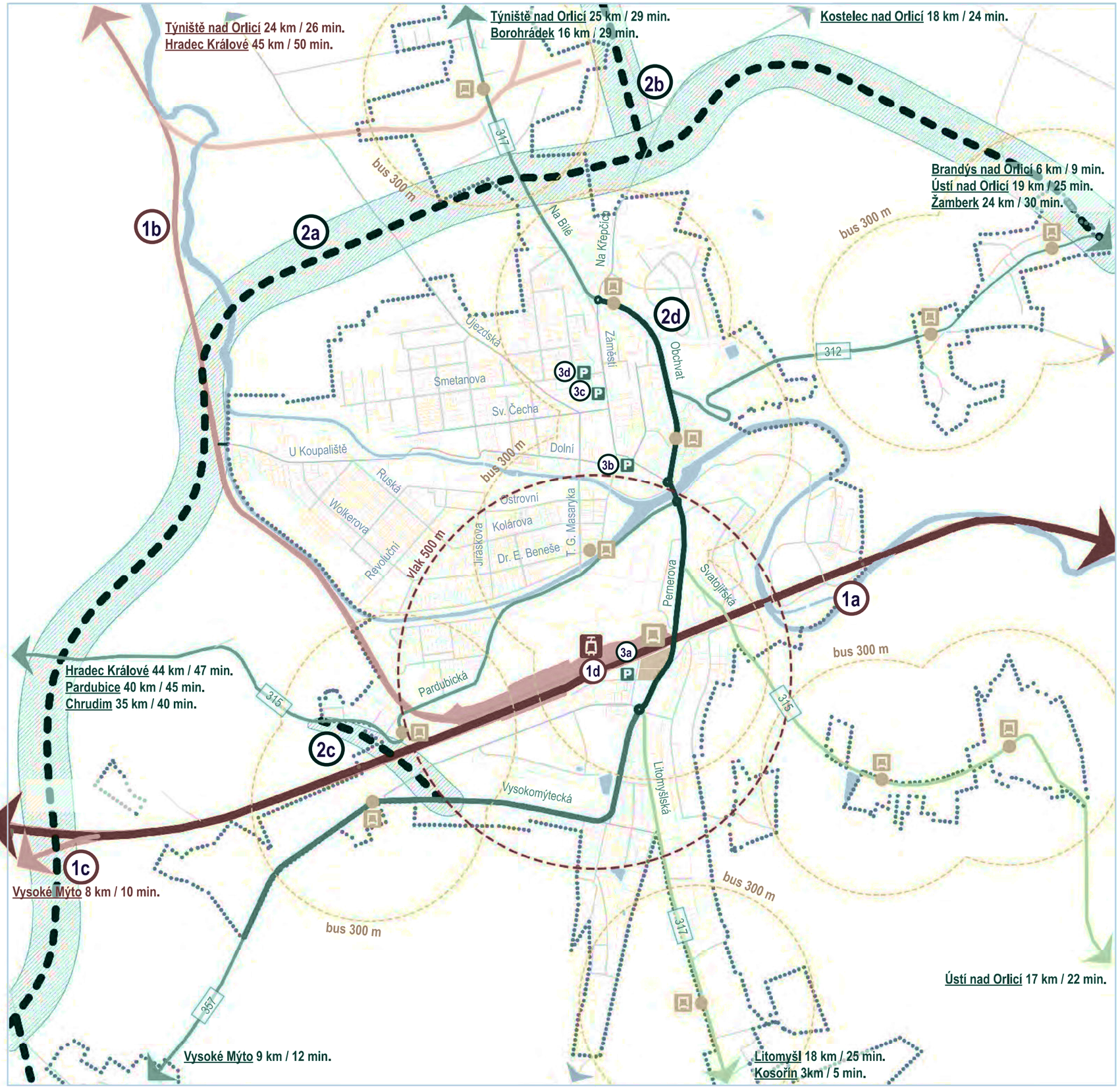
2b - plánovaný obchvat sousední obce Běchovice

2c - plánované propojení silnic **II.** třídy Pardubická a Vysokomýtecká pro zklidnění nábřeží kolem parku na ulici Pardubická odkloněním dopravy na ulici Vysokomýteckou

2d - nejvytíženější úsek silnice v obci - Obchvat

VÝKRES DOPRAVY - SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ

- hranice zastavěného území
- plocha železničnícch koriodrů
- železnižní trať celostátního významu
- železnižní trať regionálního významu
- železniční vlečka
- vlakové nádraží
- územní rezervy pro plánované obchvaty obcí
- plánované obchvaty
- silnice II. třídy intenzity 7000 - 10000 voz / 24h
- silnice II. třídy intenzity 5000 - 7000 voz / 24h
- silnice II. třídy intenzity 3000 - 5000 voz / 24h
- silnice II. třídy intenzity 1000 - 3000 voz / 24h
- místní a obslužné komunikace
- parkování
- autobusové nádraží
- autobusová zastávka



DOPRAVA

Železniční doprava

Železniční doprava je pro Choceň velmi důležitá, zapříčinila její rozvoj v 19 století a i dnes těží z velmi dobré dopravní dostupnosti jak směrem do Prahy tak na Moravu, tak i do okolních regionů.

Silniční doprava

Chocní přímo neprochází žádná významná silnice. Choceň je propojena s ostatními podobně velkými městy a menšími obcemi v okolí soustavou silnic **II.** třídy. Tyto silnice prochází městem jako ulice Pardubická, Vysokomýtecká, Litomyšlská , Na Bílé a Na Křepčích.

Nejvytíženějším úsekem ve městě je komunikace č. 315 (Týnišťko – Choceň – Ústí nad Orlicí) v místě od kruhového objezdu u vlakového nádraží kolem Zámku po Obchvatu ke kruhovému objezdu na Záměstí.

V současnosti je plánován a hojně diskutován severní obchvat města a napojení na D35 u Vysokého Mýta pro zlepšení dostupnosti krajského města Pardubice.

Dále je uvažované propojení silnic **II.** třídy Pardubická a Vysokomýtecká pro zklidnění nábřeží kolem parku na ulici Pardubická odkloněním dopravy na ulici Vysokomýteckou.

Doprava v klidu

V Chocni je několik příležitostí k parkování. V roce 2015 se nacházelo v centru města (kolem Tyršova náměstí, v ulicích Jungmanova, T.G.Masaryka a Záměstí) přibližně 220 parkovacích míst. Problémy s parkováním jsou především před vlakovým nádražím (který řeší projekt „Revitalizace přednádraží - Terminál v zeleni") a na sídlištích.

3a - parkování u nádraží
ve výstavbě rozšíření na celkovou kapacitu 114 automobilů + parkování pro kola

3b - parkování u Tyršova náměstí
45 na náměstí a v jeho bezprostředním okolí
50 + 12 ve dvorech přístupných z Nábřeží
celková kapacita
cca 12 míst před obchody na křižovatce ulic Dolní a T. G. Masaryka

3c - parkování u supermarketu Lidl
kapacita cca 60

3d - parkování před poliklinikou
20 míst v areálu
21 míst na ulici před areálem

750

FIG 13 ---------- URBANISTICKÝ ROZVOJ MĚSTA CHOCNĚ / *diplomní projekt*
---------- ANALÝZA DOPRAVY
---------- HANA VYMĚTALÍKOVÁ
---------- LS 2020/21

Situace představuje komplexní dopravní situaci ve městě s členěním podle jednotlivých druhů dopravy. Velmi přehledné zobrazení doprovází i vysvětlující text, což přispívá ke srozumitelnosti celého výkresu. Součástí je i popis situace dopravy v klidu ve městě a uvažovaný silniční obchvat města, jenž zásadním způsobem ovlivní celou dopravní situaci a zatížení.

NÁVRHOVÁ ČÁST

Koncepce

3.B.1 — Vize rozvoje, lidé, měřítka prostředí, stavební program
3.B.2 — Koncept rozvoje
3.B.3 — Širší vztahy

Základní návrh

3.B.4 — Krajina a sídlo, vymezení a vzájemný vztah, hranice a rozhraní, prvky krajinné a zelenomodré infrastruktury, environmentální šetrnost
3.B.5 — Základní prostorová struktura města – skladebnost jednotek a jejich vymezení
3.B.6 — Osnova veřejných prostranství, typologická skladba, charakter a význam
3.B.7 — Dopravně technické aspekty řešení, prostupnost územím, obsluha území

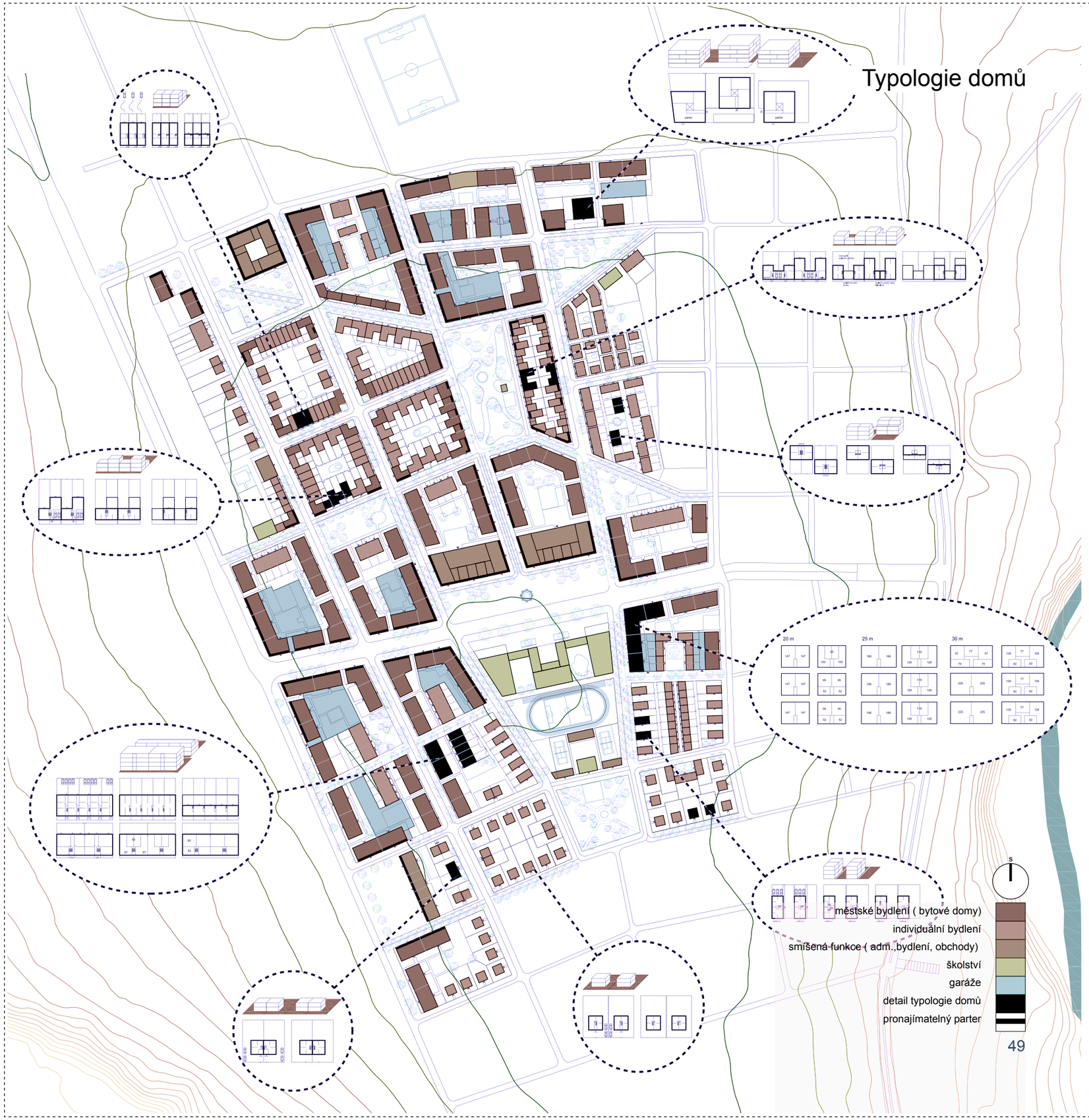
Rozpracování

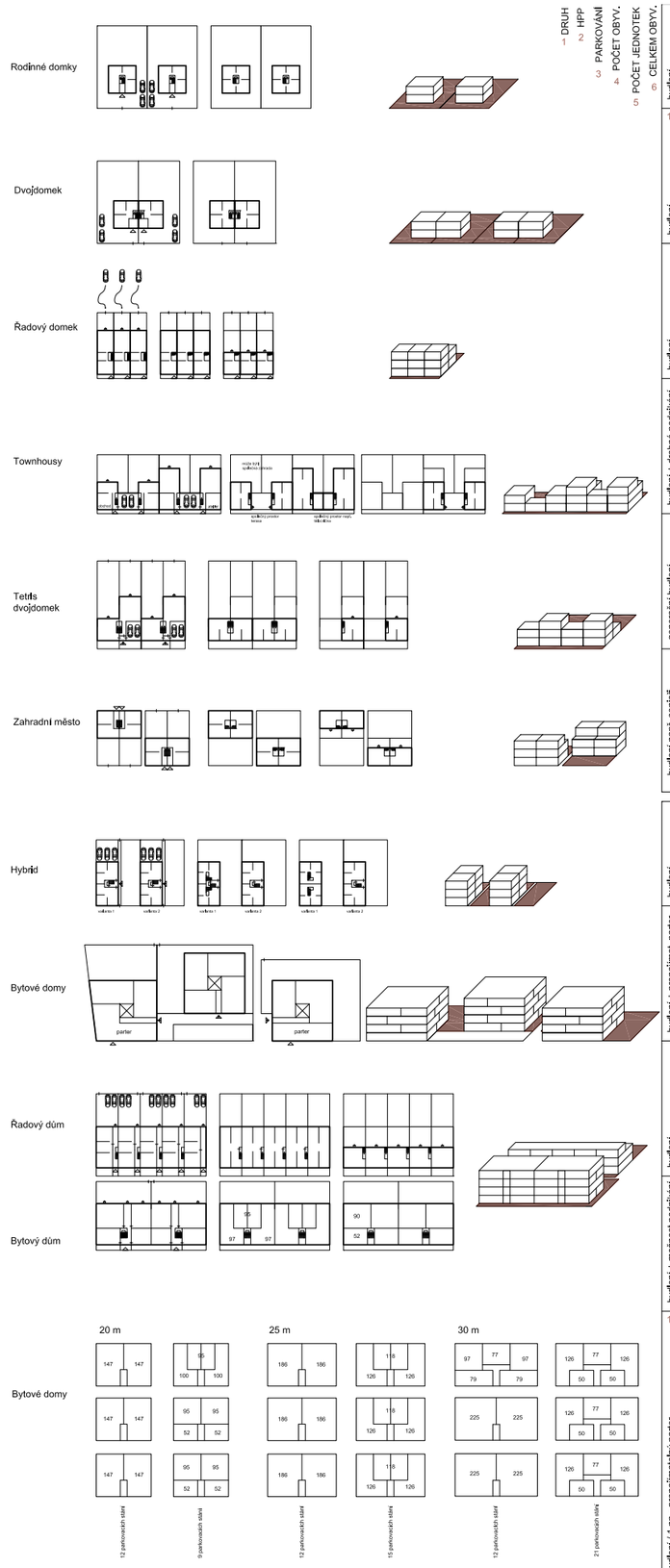
3.B.8 — Podrobnější stavební program rozvojových a transformačních ploch, občanská vybavenost a služby, ekonomická efektivita
3.B.9 — Zastavovací systémy, hustota zástavby, parcelace
3.B.10 — Charakter zástavby, bloky, uliční a stavební čáry, výškové uspořádání
3.B.11 — Míra soukromí a jeho hierarchizace

Dokončení

3.B.12 — Dokončení a vyhodnocení projektu

Typologie domů





1 – DRUH
2 HPP
3 PARKOVÁNÍ
4 POČET OBYV.
5 POČET JEDNOTEK
6 CELKEM OBYV.

bydlení	bydlení	bydlení	bydlení + drobné podnikání	generační bydlení	bydlení např. seniorů
200	180	224	150 / 332	128 / 213	132 / 212
na vlastním pozemku	na vlastním pozemku	ve vnitroblóku	společná garáž	společná garáž	umístěno na okraji bloku
max. 6 osob	max. 6 osob	max. 5 osob	max. 5 + 6 osob	max. 3 + 5 osob	max. 3 + 4 osoby
26	11	27	12	24	28
156	66	135	132	192	162
1	2	3	4	5	6

bydlení	bydlení + pronajímat. parter	bydlení	bydlení + možnost podnikání	bydlení / 1.np. + pronajímatelný parter	
gars., 57/ mezonet 121	byt 114 nebo 228	byt 90 / mezonet 150	byty 52 / 90 / 95 / 97	různé velikosti	
u domu	u domu, garáže, přilehlé p.	u domu, garáže, přilehlé p.	u domu, garáže, přilehlé p.	garáže, přilehlé parkoviště	
max. 12 osob	max. 64 osob	max. 4 + 5 osob	max. 80 osob	-	
14	3	20	7	-	5
168	192	180	560	-	1
1	2	3	4	5	6

Kromě funkčního mixu jsou v lokalitě navrženy různé zastavovací systémy kombinující jednotlivé druhy obytných typologií. U každé z nich jsou sledovány nejdůležitější charakteristiky (např. HPP, počet obyvatel, počet jednotek, forma parkování), které pomáhají jednotlivé zastavovací principy upřesnit a optimálně pro každé místo nastavit.

ZÁKLADNÍ TEORIE A POJMY

REJSTŘÍKY

LITERATURA

ZÁKLADNÍ TEORIE A POJMY [1]

Kapitola ve stručnosti vysvětluje základní pojmy, se kterými se setkáváme jako architekti a urbanisté a které jsou potřebné pro pochopení vystavěného prostředí jako systému koordinovaného prostřednictvím jeho plánování.

JEDNOTKY A MĚŘÍTKOVÉ ÚROVNĚ VYSTAVĚNÉHO MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ

Prostředí pro život městského společenství je uspořádáno – tak jako společnost sama – do jednotek, které zajišťují jeho funkčnost, tj. umožňují, aby prostředí v přiměřené míře sloužilo, chránilo i reprezentovalo příslušné společenské jednotky od jednotlivce, domácnosti, různé typy sousedství až po městskou pospolitost. Z hlediska plánování reprezentují jednotky měřítkové úrovně prostředí, kterým zpravidla přísluší určitá sada plánovacích rozhodnutí (viz Složky prostředí). Srozumitelné členění prostředí usnadňuje jeho fungování, zprostředkovává uživatelskou srozumitelnost a zajišťuje jeho krátko- i dlouhodobou obměnitelnost. Tím umožňuje i přiměřené zapojení uživatelů i ostatních aktérů a jejich skupin do jeho tvorby a správy.

Základními jednotkami obytného prostředí jsou:
- Místo [2]
- Místnost
- Byt
- Dům
- Blok
- Lokalita
- Čtvrť
- Město

— MÍSTO
Místo je nejmenším uživatelsky autonomním skladebným prvkem prostředí tvořeným obvykle funkčním kusem nábytku či zařizovacího předmětu (židle, stůl, postel, umyvadlo, vana atd.). Místa mají obvykle jednu základní funkci a jsou určena k užívání v jednom okamžiku jedním uživatelem nebo jejich velmi omezeným okruhem (pár, rodina atp.).

— MÍSTNOST
Místnost je nejmenší prostorově autonomní jednotkou prostředí, tj. má zcela zřetelné prostorové vymezení (stěny, strop, podlaha), bývá uzavíratelná a „odclonitelná“ sluchově a pohledově od okolí. Menší místnosti můžeme členit dle velikosti na jednomístné, vícemístné monofunkční (např. koupelna, kuchyně, ložnice) a vícemístné univerzální (typicky obývací pokoje).

— BYT
Byt (či jiná jednotka na této úrovni, např. kancelář či obchod) je nejmenší vlastnicky autonomní jednotkou prostředí, tj. lze jej samostatně zapisovat do katastru nemovitostí, prodávat, kupovat, pronajímat atd. Rodinný dům je bytem s atributy domu (vyšší jednotky).

— DŮM
Dům je nejmenší konstrukčně autonomní jednotkou prostředí. V systému územního plánování mu odpovídá parcela, která reprezentuje nejnižší jednotku v systému územního plánování. Počet obyvatel běžného městského činžovního domu v našich podmínkách čítá zpravidla několik desítek obyvatel.

— BLOK
Blok je nejmenší urbanisticky autonomní a skladebnou jednotkou sídla. Při běžných městských hustotách kompaktního středoevropského města ve čtvrtích nájemních domů z přelomu 19. a 20. století tvoří obyvatelé bloku skupinu o velikosti zhruba 250–500 osob. Potřebným prvkem občanské vybavenosti na této úrovni bývá dětské hřiště.

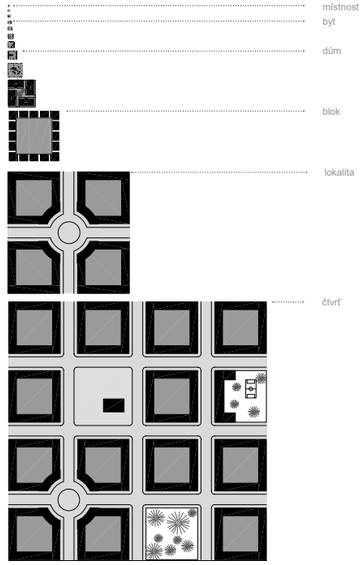
— LOKALITA
Za lokalitu považujeme nejmenší identifikovatelnou jednotku městského prostředí (tj. obvykle takovou, kterou je běžný pozorovatel schopen odečíst) větší než blok. Zpravidla se jedná o celky zástavby s jednotným charakterem a uspořádané kolem charakteristického veřejného prostranství. Často jsou totožné se sčítacími obvody či jim nadřazenými základními sídelními jednotkami. V hustším městském prostředí se může jednat o celek čítající okolo 1500–2500 obyvatel. Typickým prvkem občanské vybavenosti pro tuto měřítkovou úroveň je školka či „obchod na rohu (corner-shop)“.

— ČTVRŤ
Čtvrť je obvykle prvním autonomním celkem z hlediska provozu služeb i politického života. Současně naše města historicky nezřídka rostla po celcích této velikosti, a proto mu často odpovídá i jeden či několik málo typů převažující typologie. Tato zástavba se současně často vztahuje k ústřednímu veřejnému prostoru, prostorům či jejich charakteristické konfiguraci jako svému centru. Jedná se zpravidla o celek s počtem obyvatel v řádu jednotek tisíc (obvykle cca 4–6 000, případně až 10 000). Čtvrtí se obvykle rozumí v rámci standardního středoevropského městského prostředí spádová oblast mnoha typů základní občanské vybavenosti, typicky základní školy a zdravotního střediska.

— MĚSTO
Město chápeme jako souvislé sídlo o velikosti jedné nebo častěji více čtvrtí, tj. od cca 4 000 obyvatel vymezené vůči volné krajině.
Ve středoevropských poměrech obvykle považujeme města do velikosti 10 000 obyvatel za menší, města o velikosti 10–50 000 jako běžná, města okolo nižších stovek tisíc bývají statutárními městy a jedná se často o centra krajů. Města s počtem obyvatel v řádu vyšších stovek tisíc až nižších jednotek milionů jsou obvykle metropolemi a hlavními městy států. Města charakterizuje již od starověku specifický životní styl i uspořádání prostředí, které tradičně – na rozdíl od vesnické zástavby – navazovalo na jiný než zemědělský způsob obživy obyvatel (obchod, řemesla) a vyšší stupeň samosprávy i osobních svobod obyvatel. Města jsou obvykle správními, ekonomickými a kulturními centry větších spádových oblastí, pro které je také dimenzována část jejich vybavenosti. Proto i menší města nezřídka disponují vyšší občanskou vybaveností (střední školy, divadla, výkonnostní sportoviště atp.).

V zájmu čitelnosti prostředí by jednotky prostředí měly být alespoň na nižších stupních hierarchického systému, se kterými přichází uživatel bezprostředně do styku:
- lidskými smysly obsáhnutelné (tj. obvykle obhlédnutelné)
- vědomím rozpoznatelné (tj. obvykle pojmenovatelné).

Obdobně důležité jako vymezení samotných jednotek jsou jejich vzájemné hierarchické vztahy:
- každá jednotka vybraného měřítka obsahuje všechny jednotky měřítek nižších a specifické prvky [3] navíc
- tyto specifické prvky vybraného měřítka pak zpravidla organizují jednotky měřítka nižšího (např. komunikační prostory v bytě organizují obytné místnosti, komunikační prostor v domě určuje polohu bytů, běžná ulice definuje uspořádání domů atd.).
- životnost organizujících prvků je zpravidla vyšší než prvků organizovaných
- narušení výše zmíněných pravidel strukturu lokalizuje a dodává jí charakter; pro čitelnost prostředí je však významné, že důvod porušení by měl být z kontextu místa srozumitelný (zpravidla terénní morfologie, průchod infrastrukturálního prvků nadmístního charakteru atp.)



[Škála měřítek čitelnosti vystavěného prostředí]

SLOŽKY PROSTŘEDÍ

Složky prostředí jsou hlavními vrstvami města z pohledu plánování. Jde o soustavy navazujících prvků plnících v prostředí obdobnou funkci (zástavba, majetkové členění, doprava, rozvod médií, občanská vybavenost atp.). Složky procházejí jednotlivými měřítkovými úrovněmi prostředí, přičemž se změnou jednotky či měřítkové úrovně obvykle dochází i ke kvalitativní proměně prvků dané složky.[4] V návrhu je vždy nutné současné sledovat logiku jednotlivých složek v rámci celku sídla a současně jejich vzájemnou koordinaci a spolupůsobení v jeho jednotlivých částech (jednotkách).

Za základní složky obytného prostředí obvykle považujeme:
- Veřejná prostranství / uliční síť
- Zástavbu
- Parcelaci
- Občanskou a obchodní vybavenost
- Dopravu
- Technickou vybavenost
- Krajinu (přírodní složka)

V běžném prostředí jsme obvykle schopni rozlišit, která složka hraje určující roli obsluhovaného stanovující povahu struktury (obvykle obytná zástavba) a která plní obsluhující roli vybavenosti (občanská a obchodní vybavenosti) a má event. povahu infrastrukturální (technická vybavenost). Tyto role se však mohou proměňovat. Běžná uliční síť vytváří prostor pro umisťování dopravní a technické infrastruktury, přičemž takové uspořádání je jednou ze základních podmínek čitelného uspořádání prostředí i přiměřenou zárukou flexibility budoucího vývoje. Zároveň ale prvky vyšší infrastruktury, odpovídající svým měřítkem a plánovacími postupy vyšším jednotkám prostředí (např. dálnice, páteřní sítě technické infrastruktury, kolejové koridory či mezinárodní letiště, ale i vysokoškolské areály či nemocnice plánované se spádovostí a dosahem v úrovni regionu, státu či dokonce mezistátní) se často stávají prvkem organizujícím a přímo ovlivňujícím podobu i směr rozvoje samotné městské struktury.

— VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ / ULIČNÍ SÍŤ
Veřejná prostranství tvoří základní strukturální kostru sídla. Nesou s sebou význam jak komunikační a obslužný, tak obytný a reprezentativní. Veřejná prostranství jsou definována bez ohledu na vlastnictví. Je ovšem zjevné, že k určité korelaci mezi veřejnými prostranstvími a veřejným vlastnictvím dochází. Samotný pojem má několik významových poloh, které se prostorově plně neshodují:
- Veřejná prostranství jako typ prostranství definovaný mírou přístupnosti sloužící k obecnému užívání a přístupný každému bez omezení. Jde o obecně přijímaný výklad vycházející ze zákona o obcích[5].
- Veřejná prostranství jako krajní poloha škály veřejné – soukromé (viz též hierarchie míry soukromí). Jde o vymezení vycházející z vnímání uživatelem.
- Veřejná prostranství jako prvek organizující strukturu sídla a tvořící základní síť jeho obsluhy se zpravidla skládají z uliční sítě a náměstí, eventuálně jiných typů prostranství definujících specifické typy urbanistických struktur. Jejich zrcadlem jsou ve většině systémů zástavby urbanistické bloky (v tomto případě i nezastavitelné).

— ZÁSTAVBA
Zástavba představuje základní hmotu města, zpravidla reprezentuje soukromou část struktury. V běžném prostředí bývá ve vztahu k infrastruktuře (obsluhující) v pozici obsluhované. Zahrnujeme sem nejen budovy, ale i k nim v rámci systému zástavby náležející otevřené prostory. Zástavba je zároveň nositelem základních kapacit v území.

Zástavbu lze popsat pomocí parametrů, na které zpravidla navazují jednotlivé plánovací nástroje / regulativy. Mezi základní parametry zástavby řadíme:
- objemy, kapacity
- výškové uspořádání
- plošné uspořádání (zastavěnost)
- vztah k veřejným prostranstvím
- vzájemný vztah budov a vztah budov k hranici pozemku
- funkce, typologie
- parcelace (v užším významu)

Soubor těchto parametrů spoludefinuje charakter zástavby, a to jak na základě hodnot, kterých nabývají, tak na základě míry jejich proměny v prostoru (míra homogenity).

— PARCELACE
Parcelace představuje především vlastnickou, ale i měřítkovou strukturu území. Jako jedna z nejstabilnějších vrstev obvykle představuje dlouhodobou paměť struktury území. Z hlediska kvality sídla a principu plánu lze rozlišit dvě významové polohy parcelace:

1 — V širším významu jako záznam vlastnické struktury v území

Z tohoto pohledu je vlastnická struktura částečně nezávislá vrstva pod strukturou. Měla by odpovídat vymezení uličních prostranství a bloků. Tento soulad, respektive jeho míra, je podstatným parametrem dlouhodobé stability území.
Vlastnictví a parcelace s sebou zároveň nese ekonomický rozměr členění území. Soukromý zájem je zpravidla manifestován právě ve vztahu k parcele. Pozemkové úpravy jsou historicky základním nástrojem organizace změn v prostředí (ve městě i v krajině) a parcelace (tedy organizace majetkových vztahů v území) reprezentuje jeden ze základních aspektů dohody nad budoucí podobou území.

Vlastnictví pozemků a nakládání s nimi je zároveň jedním z klíčových nástrojů municipality pro kontrolu území, a to jak v dlouhodobém horizontu (možnost výhledové změny struktury), tak pro krátkodobé cíle (možnost realizace záměrů města). Územní plánování nemůže koncepční nakládání s pozemky efektivně nahradit. Některá evropská města (např. Amsterdam, NL) proto drží většinu území města ve svém vlastnictví a jednotlivé pozemky k zastavění dlouhodobě pronajímají.

2 — V užším významu jako strukturace bloku na zastavitelné jednotky

Parcelace v tomto smyslu definuje jednotlivé provozně nezávislé jednotky. V běžných systémech zástavby se tak jedná o jeden z parametrů zástavby, významně ovlivňující charakter prostředí (velikost jednotek, ze kterých se zástavba skládá).
Tendence k výstavbě větších koordinovaných celků má podstatný dopad na vymezování parcelace, která do jisté míry předurčuje typologii zástavby. Na jedné straně tak je pro vznik typologicky různorodých celků nezbytné omezit limitování možností návrhu konkrétního projektu, na straně druhé se ale v tomto případě ztrácí jeden z podstatných nástrojů garance charakteru prostředí. Vztah parcelace a zástavby je zároveň zakotven v širším legislativním rámci [6] i obecném vnímání možnosti vlastnictví jako celku. Středoevropský kontext tradičně vychází z principu konstrukční a provozní nezávislosti staveb na jednotlivých pozemcích, ale v některých evropských zemích (např. Nizozemí) lze naopak běžně k pozemku vztáhnout část stavby (typicky sdílená nosná stěna na společné hranici). Parcelu lze zároveň vnímat jako nejnižší urbanistickou jednotku území, ke které se přiřazují parametry. Samotná hranice pozemku zároveň představuje důležitý referenční prvek, ke kterému se vztahují pravidla určující charakter zástavby (rozhraní).

— DOPRAVA
Dopravní složku města obvykle chápeme jako organizaci pohybu v území a současně staveb, která tomuto pohybu slouží. Dopravu v území rozlišujeme jednak dle samotného dopravního prostředku na tzv. mody (pěší, cyklistická, automobilová, kolejová atd.) a dále dle charakteru na individuální a hromadnou. Dopravní stavby mají povahu jednak tras – linií (chodníky, stezky, silnice, koleje atd.), uzlů – bodů (zastávky, nádraží), které mohou být oddělené či naopak sdružené pro jednotlivé dopravní mody. Současně se liší svou kategorizací, na kterou se váží jejich návrhové parametry (šířky, sklony, poloměry atd.). K dopravní infrastruktuře patří i stavby zajišťující obsluhu jednotlivých dopravních módů (parkoviště, depa, atp.). Rozmístěním zástavby i aktivit je automaticky generována i potřeba pohybu. Současně vytvořením dopravní trasy i uzlu je vytvořen potenciál pro rozvoj území jak ve smyslu ohniska (zastávky MHD, nádraží atd.), tak ve významu zpřístupnění širšího území (viz rozvoj spojený historicky s výstavbou císařských silnic – železnice – dálnic). Pohyb v území je také základní formou zažívání vystavěného prostředí a způsobem vzájemné komunikace pohybujícího se s prostředím i pozorovatelů takového pohybu. Intenzita pohybu či další okolnosti (např. stanoviště) eventuálně externality (hluk, prach, exhalace) mohou významně ovlivňovat jeho vnímání na škále (žádoucí–neutrální–obtěžující–ohrožující).

— TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
Vitální složku města tvoří i technické sítě a datové rozvody. V rámci intravilánu města se zpravidla jedná o podzemní vedení (vodovod, kanalizace, energie, plyn, elektro rozvody, veřejné osvětlení atp.) či vzdušné rozvody (některé typy datových rozvodů), které mají podobu síťových zařízení s liniovým vedením, uzlovými body i specializovanými objekty. Výstavba těchto zařízení bývá ekonomicky náročná a efektivní sladění urbanistické struktury ať už z hlediska morfologie či hustot s kapacitou a vedením technických sítí jsou klíčovým faktorem hladké a ekonomicky funkční struktury.

— OBČANSKÁ A OBCHODNÍ VYBAVENOST
V běžném obytném prostředí města se vedle obytných staveb objevují i stavby občanské, které zpravidla dané území obsluhují po stránce služeb zajišťovaných či garantovaných veřejnou správou (správa, školství, zdravotnictví, kultura, sport, bezpečnost atp.). Vedle této veřejné vybavenosti je zde možná nalézt i služby, které veřejná správa obvykle nezajišťuje – tj. tzv. obchodní vybavenost (obchod, gastronomie, přechodné ubytování atp.). Kromě zmíněné místní (nižší) vybavenosti obsluhující přímo menší územní jednotky rozeznáváme i občanskou vybavenost vyšší s větším spádovým územím od úrovně regionu, kraje či státu (nemocnice, vysoké školy, významné sportovní a kulturní stavby atp.). Občanské stavby hrají v obytném prostředí specifickou roli ohnisek aktivity i orientačních bodů. Zejména vyšší občanská a obchodní vybavenost však často vytváří rozsáhlé monofunkční areály komplikující prostupnost územím a generující současně významnou dopravní zátěž (nemocniční, obchodní či administrativní areály).

— PŘÍRODNÍ PRVKY
Přírodní prvky tvoří základní, neodmyslitelnou součást sídla jako jeho krajinný podklad, spoluurčující zásadním způsobem organizaci sídla a jeho celkový charakter, jako jeho vitální složka podílející se na zachování jeho obyvatelnosti a spoluutvářející charakter zástavby v rámci bloků a parcel i jako soustava přírodních prvků uvnitř sídla (zahrady, parky, uliční aleje atd.) a zároveň jako jeho zázemí a okolí (v minulosti především hospodářské, dnes více rekreační). Přírodní prvky uvnitř sídla mají vedle zcela praktických efektů (mikroklima, vodní režim atp.) i význam psychický a ekonomický, jako součást vnímané kvality prostředí.

NÁSTROJE REGULACE

Koordinace výstavby sídla probíhá především skrze regulaci v rámci složek prostředí a jejich jednotlivých prvků. I v rámci jedné složky se přitom s obdobnými předměty regulace nakládá na různých měřítkových úrovních často odlišnými způsoby. Pro plánování je rovněž významné, že podobné nástroje jako pro regulaci prvku prostředí a jeho parametru při jeho vzniku („předepisování“) můžeme použít jako analytické nástroje pro záznam vlastností prvků prostředí v daném místě („popisování“).
Součástí určení prvku je záznam či stanovení jeho existence, jeho lokalizace v rámci území a určení jeho parametrů (rozsahu a vlastností). V tomto ohledu je možné způsoby regulace členit následovně:
- předpis definuje existenci určitého prvku prostředí bez přiřazení konkrétní prostorové podoby; může určovat polohu buď přímou lokalizací / trasováním (např. určení polohy výškové dominanty nebo trasování osy dopravního spojení), nebo vztahem k jinému prvku / ploše (např. předepsání dopravního spojení v určených bodech, ale bez stanovení přesné trasy, nebo předepsání určité aktivity v rámci dané části území bez přesně specifikace); typicky se samotný předpis využívá u vyšších plánovacích stupňů, tam kde se předpokládá jejich pozdější zpodrobnění

PLÁNOVÁNÍ MĚSTA /Příručka mladého urbanisty/

Výukový a koncepční manuál

Propagace školy a oboru

Propojení výuky a praxe

Spolupráce s municipalitami

Pochopení udržitelného rozvoje