

Mendelova univerzita v Brně
Zahradnická fakulta v Lednici na Moravě

ZAHRADNĚ ARCHITEKTONICKÉ ÚPRAVY OBYTNÝCH A PĚŠÍCH ZÓN
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí bakalářské práce

Ing. Iva Hradilová

Vypracovala

Jana Šindlerová

Lednice 2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatelka: **Jana Šindlerová**

Studijní program: Zahradní a krajinářská architektura

Obor: Zahradní a krajinářská architektura

Název tématu: **Zahradně architektonické úpravy obytných a pěších zón**

Zásady pro vypracování:

1. Vyhledejte, shromážděte a prostudujte literární prameny či jiné relevantní podklady vážící se k danému tématu a vypracujte literární rešerši.
2. Najděte vhodné příklady řešení zahradně architektonických úprav obytných a pěších zón u nás i v zahraničí. Vybrané příklady navštivte, zdokumentujte a proveďte jejich analýzu kompozice. Věnujte pozornost problematice požavků kladených na tyto prostory a to z hlediska nároků urbanistických (prostorových, provozních a funkčních), ekologických i nároků obyvatel měst.
3. Získané poznatky porovnejte, shrňte a formulujte obecná východiska pro navrhování zahradně architektonických úprav obytných a pěších zón.
4. Po dohodě s vedoucím práce vyberte z hlediska tématu vhodný modelový objekt. Proveďte analýzu lokality a na základě získaných informací z předchozí práce navrhnete vhodné zahradně architektonické řešení s ohledem na prostorové, provozní a funkční uspořádání. Svou zahradně architektonickou studii doložte grafickými přílohami – situace, půdorys, řezy, perspektivy, axonometrie, detaily apod.

Rozsah práce: 30 – 40 stran + grafické přílohy

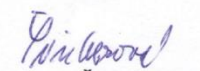
Seznam odborné literatury:

1. HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu : II.díl.* 1. vyd. Praha: ČVUT, 1999. 137 s. ISBN 80-01-01549-1.
2. HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu I.* 1. vyd. Praha: ČVUT, 1997. 115 s. ISBN 80-01-01342-1.
3. LYNCH, K. *Obraz města : The image of the city.* 1. vyd. Praha: Polygon, 2004. 202 s. ISBN 80-7273-094-0.
4. GEHL, J. *Cities for people.* Washington, DC: Island Press, 2010. 269 s.
5. GEHL, J. – GEMZOE, L. *Nové městské prostory.* Brno: Era, 2002. 263 s. ISBN 80-86517-9-8.
6. GEHL, J. *Život mezi budovami : užívání veřejných prostranství.* 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-0.
7. HNILÍČKA, P. *Sídelní kaše : otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů.* 1. vyd. Brno: ERA, 2005. 131 s. ISBN 80-7366-028-8.
8. KUPKA, J. *Zeleň v historii města.* 1. vyd. V Praze: České vysoké učení technické, 2006. 146 s. ISBN 80-01-03443-7.
9. CARMONA, M. a kol. *Public places-urban spaces : the dimensions of urban design.* Boston, MA: Architectural Press, 2002. 312 s. ISBN 978-0-7506-3632-2.
10. *Topos : the international review of landscape architecture and urban design.* ISSN 0942-752X.

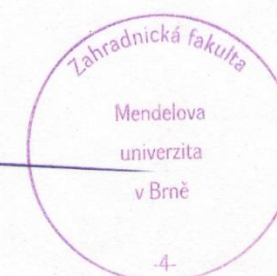
Datum zadání bakalářské práce: prosinec 2012


Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2015

L. S.


Jana Šindlerová
Autorka práce


prof. Ing. Jiří Damec, CSc.
Vedoucí ústavu




doc. Ing. Robert Pokluda, Ph.D.
Děkan ZF MENDELU

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma **Zahradně architektonické úpravy obytných a pěších zón** vypracovala samostatně a použila jen prameny, které cituji a uvádím v přiloženém soupisu literatury.

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

V Lednici, dne

Podpis

PODĚKOVÁNÍ

Za vedení práce a odborné konzultace děkuji Ing. Ivě Hradilové.

OBSAH

1	ÚVOD.....	7
2	CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	7
3	METODIKA.....	8
4	TEXTOVÁ ČÁST - PĚŠÍ A OBYTNÉ ZÓNY	8
4.1	Pravidla provozu v zónách v ČR.....	8
4.2	Pravidla provozu v zónách mimo ČR.....	8
4.3	Definice pěší zóny	9
4.3.1	Typologie pěší zóny	9
4.4	Definice obytné zóny	10
4.4.1	Typologie obytné zóny.....	10
4.5	Výběr zón, historie a lokalizace jejich měst	11
4.5.1	Budapešť	11
4.5.2	Vídeň.....	11
4.5.3	Krakov.....	11
4.5.4	Praha.....	12
5	PĚŠÍ ZÓNY V ZAHRANIČÍ A V ČR.....	13
5.1	Váci utca, Budapešť.....	13
5.2	Graben, Kärntner strasse, Vídeň.....	13
5.3	Ulice Celetná, Praha	14
5.4	Porovnání pěších zón.....	15
6	OBYTNÉ ZÓNY V ZAHRANIČÍ A V ČR	16
6.1	Jasomirgott strasse, Vídeň.....	16
6.2	Ulica Kanonicza, Krakov	16
6.3	Ulice Havelská, Havelská ulička, Praha	17
6.4	Porovnání obytných zón	18
6.5	Inspirace ze zahraničí	18
7	PRAVIDLA NÁVRHU	21
7.1	Návrh pěší zóny.....	21
7.1.1	Doprava	21
7.1.2	Osvětlení	21
7.1.3	Odvodnění	22
7.1.4	Inženýrské sítě	22
7.1.5	Konstrukce, volba materiálu, mobiliář.....	22
7.2	Návrh obytné zóny	22
7.2.1	Délka zóny.....	22
7.2.2	Inženýrské sítě	22
7.2.3	Doprava.....	22
7.2.4	Šířka komunikace, minimální prostor pro průjezd, sklony	23
7.2.5	Vjezd	24
7.2.6	Místa pro vyhýbání vozidel, obratiště.....	24
7.2.7	Opatření pro regulaci rychlosti vozidel.....	25
7.2.8	Parkování.....	25
7.2.9	Ostatní opatření.....	25
7.2.10	Konstrukce, volba materiálu, mobiliář	26
7.2.11	Vegetační prvky.....	26
8	PRINCIPY NAVRHOVÁNÍ	26
9	PRAKTICKÁ ČÁST	28
9.1	Analýza vybraného území	28
9.1.1	Lokalizace	28
9.1.2	Klimatické podmínky, přírodní okolí	28
9.1.3	Historie	28

9.1.4	Širší vztahy	33
9.1.5	Významné objekty a plochy	33
9.1.6	Územní plán.....	33
9.1.7	Zóny	33
9.2	Výběr lokality pro návrh.....	34
9.3	Návrh pěší zóny.....	45
9.4	Návrh obytné zóny.....	55
10	DISKUZE	61
11	ZÁVĚR.....	62
12	SOUHRN A RESUME	63
13	SEZNAM OBRÁZKŮ	64
14	ZDROJE	66
14.1	Literární zdroje	66
14.2	Zákony a vyhlášky, značení.....	66
14.3	Internetové zdroje	67
14.4	Mapy	67

1 ÚVOD

Obytné a pěší zóny se stávají přirozenou součástí města, jsou to místa střetávání lidí, odpočinku i zábavy. Obě tyto zóny mají velký přínos pro udržitelný rozvoj města, splňují i ekonomické a ekologické aspekty.

V západních státech stále více přibývá pěších a obytných zón v centrech měst i intravilánu – zlepšuje se takto životní úroveň města. Obytné zóny jsou vymezené u obytných komplexů, čtvrtí, zahrnují mnoho ulic i jednu ulici. Jsou to zóny v centru i na okrajích měst.

Pěší zóny se nacházejí v centrech měst, kde umožňují lidem nerušenou chůzi po obchodech, památkách. Místa, kde se lidé setkávají, scházejí se s přáteli, odpočívají či pozorují své okolí. Každé město podporuje podobný úmysl – vytvořit prostor pro chůzi a osobní setkávání; prostor pro zdravý životní styl, kterého chtějí dosáhnout. Důležité je lidi připravit na omezení provozu v pěších zónách a oslovit je krásou místa, geniem loci, možností vyjít si ven sednout si na lavičku do pěší zóny a sníst si svůj oběd. Jestliže město disponuje dostatečně velkým prostorem pro vytvoření místa s pobytovou funkcí, lze využít i vegetační prvky ve formě stromořadí, nebo alespoň v přenosných nádobách.

Velký rozmach v současnosti nabírají obytné zóny, které se hojně začínají vytvářet - jak v nových výstavbách, tak ve starých zástavbách. Obytná zóna je prostorem, kde jsou si všichni rovni – chodci, cyklisté, řidiči, hrající si děti. Proto je to místo, kde převládá množství funkcí, které se navzájem prolínají a vytváří tak jedinečný spojitý celek.

2 CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem této bakalářské práce je soustředit se na obytné a pěší zóny v širším kontextu. Vypracovat jednoduchou definici a závěry pro použití na konkrétním příkladu.

Dalším cílem je posoudit a porovnat pěší a obytné zóny v zahraničních městech (v této bakalářské práci k tomu poslouží tři bývalá hlavní královská města – Budapešť, Vídeň a Krakov) a v České republice, kde pro porovnání přibývá čtvrté bývalé královské město Praha. Následuje jejich porovnání a vyhodnocení závěrů z těchto terénních průzkumů, jakými jsou provoz chodců v pěší zóně, zastoupení vegetačních prvků a jejich umístěním v prostoru, osvětlení, použití materiálů pro povrchy, dlažbu a mobiliář a další aspekty.

Hlavním cílem je vyvodit závěry z dostupné literatury a norem a vyslovení daných východisek, které je možné použít pro další uplatnění u praktického návrhu pěší i obytné zóny. Zkoumání se tedy stává prostředkem pro návrh a tvorbu a přibližuje nás k cíli – k aplikaci získaných poznatků do praktického úkolu. Vybraným praktickým úkolem je navržení obytné a pěší zóny ve městě Nový Jičín. Nový Jičín je středně velké město, které má historické centrum přetvořené na pěší zónu a z ulic vybíhajících z náměstí jsou také pěší zóny. Bohužel ale ve městě schází více obytných zón, takže dalším cílem je zde nějaké navrhnout.

3 METODIKA

V první fázi této práce byla shromážděna dostupná česká i zahraniční literatura v oblasti urbanismu, stavby měst, genia loci a zahradní architektury. Získané zdroje lze rozdělit na dvě kategorie – zdroje z literatury a zdroje získané z terénu. Zdroje z literatury byly čerpány z knihovny Zahradnické fakulty Mendelovy univerzity v Brně, Olomoucké knihovny, Moravské zemské knihovny a některé knihy byly autorkou zakoupeny - viz přehled literatury na konci bakalářské práce. Informace z terénního průzkumu pro teoretickou část, pro porovnávání a vyslovení závěrů, byly zajištěny návštěvou vybraných lokalit – Budapešť, Vídeň, Krakov a Praha. Informace pro praktickou část byly taktéž získány z terénního průzkumu města Nový Jičín. Čímž dostává tato bakalářská práce dva pohledy na věc, objektivní pohled získaný a citovaný z nashromážděné literatury a zároveň subjektivní pohled, který autorka získala návštěvou vybraných lokalit a vyslovila své závěry, které se opírají o její dosavadní vědomosti a zkušenosti.

Druhou fází představuje textová část, která obsahuje popis obytné a pěší zóny, jejich historický vývoj, pravidla provozu podle platných zákonů a norem, využití zón ve městě a vyslovení cílů v udržitelném vývoji města. K vypracování textové části jsou potřebné informace z terénu a jejich srovnání se získanými informacemi z literatury. Po tomto srovnání následují normy a zákony dané platnou legislativou, z nichž jsou vyslovené vlastní závěry.

Třetí fází je praktická část, která navazuje na získané informace v textové části a aplikuje je do praxe. Vybraným objektem pro praktické zkoumání je město Nový Jičín v Moravskoslezském kraji. Pro vypracování a konkrétní návrh pěší a obytné zóny předchází analýzy města – historické mapy a vývoj města, širší vztahy, významné budovy, funkční uspořádání města a zhodnocení přírodních a klimatických podmínek. Konkrétní návrh pěší a obytné zóny je v lokalitách vyplývajících z analýz města, kde je navrženo více možných alternativ pro návrh zón. V této práci je však rozpracován pouze jeden návrh pěší zóny a jeden návrh obytné zóny. K těmto vybraným místům je zpracován současný stav, návrh po změně provozu a dalších změnách, perspektivy a řezy místa.

Čtvrtou fází jsou závěry, které vyplývají z celé bakalářské práce. V závěrech jsou shrnutá fakta a dojmy z teoretické i praktické části, které shrnují celkový postoj k práci.

4 TEXTOVÁ ČÁST - PĚŠÍ A OBYTNÉ ZÓNY

4.1 Pravidla provozu v zónách v ČR

Pravidla provozu v obytných a pěších zónách vycházejí ze zákona č. 361/2000 Sb. - Zákon o provozu na pozemních komunikacích:

- Obytné a pěší zóny jsou oblasti, kde začátek je označen dopravní značkou „*Obytná zóna*“, „*Pěší zóna*“ a konec je označen taktéž dopravní značkou - „*Konec obytné zóny*“, „*Konec pěší zóny*“.
- Chodci mohou užívat pozemní komunikaci v celé její šířce. Děti si mohou hrát na pozemní komunikaci pouze v obytné zóně.
- Do pěší zóny mají vozidla zakázaný vjezd, pokud není značka doplněna o informace o omezeném provozu – například z důvodů zásobování.
- V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km/hod. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.
- V obytné zóně a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu. To platí i pro děti hrající si v obytné zóně.

4.2 Pravidla provozu v zónách mimo ČR

Pravidla platí stejná. Obytné i pěší zóny jsou označeny dopravní značkou. Řidiči vozidel musí být ohleduplní a všímaví ke svému okolí. Vjezd do pěší zóny je povolen pouze zmínkou na značce. (obr. 1) Vozidla v obytné zóně musí stát na místech označených jako parkoviště.



Obrázek 1: Pěší zóna s povolením vjezdu ve Vídni, Jana Šindlerová, 8/2013

4.3 Definice pěší zóny

Pěší zóny jsou místa, kde se lidé setkávají. Jsou to ulice, kde vzniká život, kde lidé chodí, stojí, hrají si. Díky dopravním značkám vymezujícím pěší zóny, máme obvykle v centru města prostor pro setkávání lidí, pro posezení nad šálkem kávy a pozorováním a všemi smysly vnímáním svého okolí. (obr. 2)

Pěší zóny nám nabízejí alternativu ekologického dopravního prostředku – vlastní nohy. Jak řekl jeden dánský filozof: „Každý den se prochodím ke stavu tělesné i duševní pohody a chůzí se zbavuji všech nemocí.“ (GEHL, 2010)

Kromě uklidňujícího a povznášejícího pocitu je podporována i podstata města, která se v 60. letech 20. století vytrácela kvůli rozvoji automobilového průmyslu. Lidé začali být pohodlní a všude jezdili svými auty, vytrácel se život, komunikace a prostor pro ty, co chtěli chodit. Změna v územním plánu města znamená i změnu v lidském myšlení a vnímání. Postupem času se lidé stále více odcizovali, až došlo k uvědomění a vzniku nového myšlení. Začaly se přetvářet ulice pro auta na ulice pro lidi. Došlo ke vzniku pěších zón, které měly zajistit návrat k původnímu životu a pohybu. (GEHL, 2010)

Nejstarší „pěší zóny“ nalezneme v Benátkách - celé město má síť úzkých ulic, kde auta neprojedou, proto je zde možná jen pěší doprava. (GEHL, 2010)

Avšak první pěší zóna s tímto označením vznikla v Rotterdamu po druhé světové válce, kdy primární úlohou bylo jít nakupovat. Aby se lidé cítili dobře a nakupování využívali, vznikla pěší zóna. (GEHL, 2010)



Obrázek 2: Posezení v zóně, Budapešť, Jana Šindlerová, 8/2013

Pro pěší zóny je typické, že zabírají celý prostor od jedné strany ulice k druhé straně. Převážně jsou to jen vydlážděné ulice, které se rozjasňují vegetačními prvky – stromořadím či přenosnými nádobami s květinami. Často jsou zde zajímavé architektonické detaily – zajímavě vytvořená dlažba, různé druhy materiálů, výkladní skla obchodů a osvětlení.

Osvětlení dokáže udělat divy, může se zaměřit jen na detaily, které chce zdůraznit a tím podtrhnout krásu zóny. Dalším typickým prvkem pěších zón jsou kavárničky, restaurace a jejich venkovní zahrádky, které zasahují do cesty a vybízejí kolemjdoucí k posezení. Židle jsou převážně umístěny pro volné pozorování svého okolí a ruchu ulice. (GEHL, 2010)

4.3.1 Typologie pěší zóny

Typologie pěší zóny je odvozena ze subjektivního terénního průzkumu v navštívených pěších zónách v Budapešti, Vídni, Krakově a Praze. Pěší zóny můžeme rozdělit podle charakteru:

1. pěší zóna s centrální plochou, náměstím

V případě, kdy je pěší zóna s centrální plochou, bývá ústředním bodem náměstí, kde se lidé scházejí. Je to místo s největší koncentrací lidí a nejvyšší rušností a frekvencí hluku i pohybu. Místo, kde je dostatek laviček a volného prostoru pro konání společenských akcí – koncertů, divadel a dalších kulturních akcí jako jsou výstavy. Jsou zde situovány i služby ve formě občerstvení, bank, pojišťoven, radnice a obchodů.

2. pěší zóna v ulici

Pěší zóna v ulici je převážně v místech, kde jsou obchody, služby – kavárny, restaurace a hospůdky – kam si lidé jdou odpočinout a načerpat trochu atmosféry, která se vznáší kolem. Nebo lidé, kteří si užívají nákupní horečku a nadšeně vbíhají do vedle sebe seskupených obchodů.

Následně je lze rozdělit i podle přítomnosti nějaké významné instituce. Významná instituce lze definovat jako budova, která má místní nebo regionální význam a plní různé funkce – např. kulturní, ekonomickou, vzdělávací a estetickou. Mohou to být budovy divadel, kin, městských, katastrálních, zemědělských a dalších úřadů, knihovny a muzea, ale také se zde může řadit celoměstsky známá restaurace, hospůdka či hotel. Proto vymezujeme dva typy pěší zóny:

1. pěší zóna s významnou institucí

2. pěší zóny bez významné instituce

4.4 Definice obytné zóny

Obytná zóna je součástí města, může se nacházet v centru, ale i na jeho okraji. Funkcí obytné zóny je zohlednění bezpečnosti ze strany řidičů, možnost her dětí, možnost pohybu a odreagování. Jsou místem, kde mohou volně chodit maminky s dětmi, kde je neruší velký ruch z okolí cest a nevhodně zaparkovaná vozidla. Je to oblast hojně využívaná chodci, řidiči kol, pejskaři a dětmi.



Obrázek 3: Obytná zóna s lidským měřítkem, Brno, Jana Šindlerová, 8/2013

Obytné zóny mohou být v různé zástavbě – obytná zóna v komplexu panelových domů nebo obytná zóna v ulici rodinných domů. Obytná zóna v komplexu panelových domů neobsahuje absolutně žádné lidské měřítko. Všechny domy jsou několika patrové a architekturu nedokážeme vnímat, pokud nemáme dostatečný odstup. V těchto zónách pak



Obrázek 4: Obytná zóna s obchody, Praha, Jana Šindlerová, 12/2013

často nalezneme mnoho stromů, záhonů a dětských hřišť, které se snaží přiblížit tento prostor lidem žijícím v panelových domech. Ulice se zástavbou rodinných domů bývají s průměrně dvěma patry. U těchto domů vnímáme lidské měřítko a lidé se tu cítí pohodlně a bezpečně. (obr. 3) Pokud ještě obyvatelé svou zónu zkrášlují květináči v oknech, působí to maximálně malebně. (GEHL, 2010)

Častou součástí obytných zón jsou dětská hřiště, stromořadí, kavárny či čajovny. Občas i nějaký obchod, stánek s občerstvením a novinami. (obr. 4)

V blízkém okolí se často nacházejí parkově upravované plochy, které plní pobytovou funkci, kam si lidé mohou jít po práci odpočinout na čerstvý vzduch. Chodníky jsou široké, z různých druhů materiálů. Osvětlení je různorodé, někde jsou to pouliční lampy ve výšce 2,5 m a jinde zase bodová světla v chodnicích.

4.4.1 Typologie obytné zóny

Typologie obytných zón je jednodušší, jde rozdělit podle charakteru zástavby:

1. zóny v ulici s rodinnými domy (SITTE, 1995)

Obytné zóny s rodinnými domy jsou častější. Jsou to ulice, kde si jsou všichni účastníci provozu rovni, kde vozidla projíždějí opatrně a ohleduplně vůči svému okolí a snaží se o bezpečnost. Obytné zóny jsou vhodné hlavně pro rodiny s dětmi, kde rodiče mají prostor, kam mohou poslat děti si hrát.

2. zóny v oblasti panelových domů (SITTE, 1995)

Totéž platí i u panelových domů, kde je dokonce větší pravděpodobnost na hustší koncentraci dětí a jejich her. Ale musí být v návrhu více řešena doprava a vhodné umístění parkoviště pro větší počet rodin a lidí vlastnicích automobil.

4.5 Výběr zón, historie a lokalizace jejich měst

Budapešť, Vídeň, Krakov a Praha jsou města, jež byla vybrána jako modelová území, na kterých je zkoumáno postavení a funkce pěší a obytné zóny.

Všechna tato čtyři města spojuje jejich v mnoha ohledech stejná historie - jsou městy královskými a už za vlády Jagellonců (15. – 16. století) patřila Budapešť, Vídeň, Krakov a Praha mezi největší sídla střední Evropy. V současné době tato města už nejsou královskými, ale stejně si převážná většina z nich zachovala svoji dominantu – v podobě hlavního města jako správního, politického, rozvojového a hospodářského města – Praha, Budapešť a Vídeň. Pouze Krakov ztratil tato svá privilegia, protože nevyhovovalo jeho postavení v rámci státu Polsko.

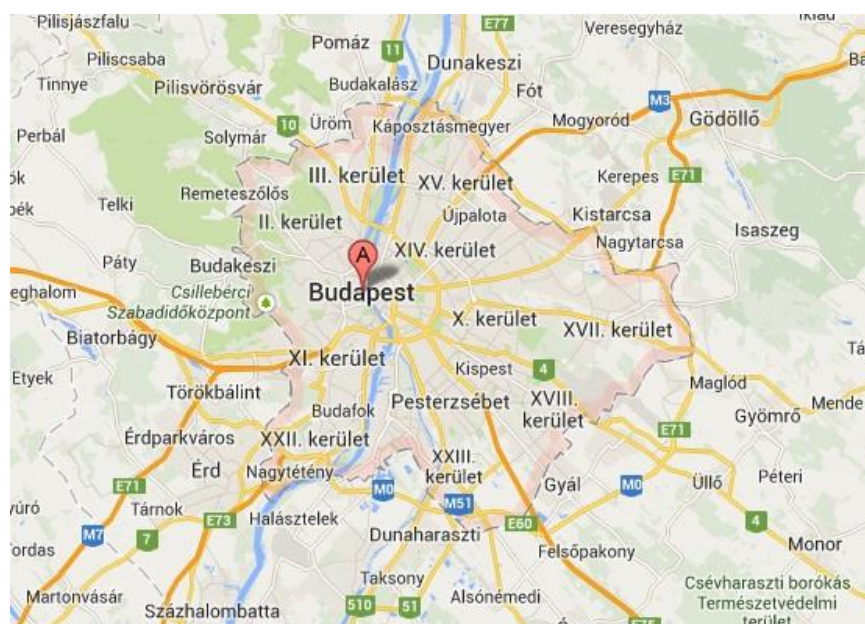
Kromě bohaté historie je také spojuje fakt, že všechna tato města jsou založena na významných řekách – Dunaji, Visle a Vltavě.

Níže popisované zóny ve městech jsou vybírány tak, aby došlo k možná co nejobektivnějšímu srovnání. Ke každé zóně jsou vybrány dvě zóny v zahraničních městech a jedno z České republiky. Pěší zóna je prezentována městy Budapešť, Vídeň a Praha. Obytná zóna je prezentována městy Vídeň, Krakov a Praha.

4.5.1 Budapešť

Budapešť je hlavní město Maďarska. Jeho rozloha činí 525,2 km² (obr. 5), počet obyvatel je přibližně 1,8 miliónu. Což z něho dělá 8. největší město Evropské unie.

Budapešť se skládala ze dvou částí, tyto dvě části od sebe byly odděleny řekou Dunaj. První část byl Budín a druhá část Pešť. Po vytvoření prvního mostu se obě části spojily a vznikla Budapešť. Už ve 13. století zde postavili hrad, v němž sídlil první uherský král Béla IV. (Vojtěch IV.).



Obrázek 5: Mapa Budapešti (maps.google.cz)

4.5.2 Vídeň

Vídeň je hlavní město Rakouska. Rozkládá se na 414,6 km² (obr. 6), počet obyvatel je přibližně 1,7 miliónu. Vídní protéká řeka Dunaj.

Na místě současné Vídně byl v minulosti postaven vojenský římský tábor Vindobona. Postupem času se tábor přeměnil na město. V roce 1155 se poprvé stala Vídeň hlavním městem Rakous díky markraběti Jindřichovi II. Jasomirgott. První vládnoucí dynastie žijící ve Vídni byli Habsburkové.



Obrázek 6: Mapa Vídně (maps.google.cz)

4.5.3 Krakov

Krakov byl hlavním městem Polska až do konce 16. století, kdy král Zikmund III. Vasa rozhodl přesunout hlavní město do Varšavy. Jeho rozloha je 327 km² (obr. 7) a počet obyvatel je přibližně 760 tisíc.

K založení Krakova se pojí bájná legenda o vládci Krakovi, který založil hrad na břehu řeky Visly. Podle legendy na tomto místě předtím sídlil věčně hladový drak, který sužoval obyvatele okolí. Pak ale přišel Krak, který draka přelstil, do ovčí kůže zašil síru a hladový drak ji snědl. Síra ho začala v žaludku hrozně pálit, tak se šel napít k řece, kde pil a pil až najednou prasknul. Tak Krak osvobodil pahorek Wawel a dal vzniknout městu Krakov.



Obrázek 7: Mapa Krakova (maps.google.cz)

První královská dynastie žijící v Krakově byli Piastovci kolem roku 1000. Nejlepší léta však Krakov pamatuje za doby krále Kazimíra Velikého, kdy rozkvétal obchod, kultura a založil druhou

nejstarší univerzitu ve střední Evropě – Královskou akademii (současný název je Jagellonská univerzita).

4.5.4 Praha

Praha je hlavní město České republiky. Rozkládá se na 496 km² (obr. 8) a počet obyvatel je přibližně 1,3 miliónu. Prahou protéká řeka Vltava.



Obrázek 8: Mapa Prahy (maps.google.cz)

Kněžna Libuše podle legendy prorokovala její založení. Avšak vzniknout mu dal až příchod Slovanů v 6. století. Prvním českým králem, který sídlil v Praze, byl Vratislav II. v 11. století.

Následně v Praze sídlilo mnoho králů a mužů, který ovlivnil Prahu nejvíce, byl Karel IV. Nechal v roce 1348 postavit nejstarší univerzitu ve střední Evropě – Karlovu a mnoho dalších architektonických objektů.

„Jen málo míst vzbuzuje takové okouzlení jako Praha. Jiná města jsou možná velkolepější, půvabnější nebo „krásnější“. Praha se vás však zmocní a podrží si vás s takovou silou jako žádné jiné místo.“
Christian Norberg-Schulz (NORBERG-SCHULZ, 2010, str. 78)

5 PĚŠÍ ZÓNY V ZAHRANIČÍ A V ČR

5.1 Váci utca, Budapešť

V centru Budapešti se nachází ulice Váci, která je pouze pro pěší. Tato ulice je dlouhá přibližně 1 km, ale má dvě části oddělené hlavní ulicí Szabad Sajtó. Váci utca se nachází rovnoběžně s řekou Dunaj. Ulice je lemována domy postavenými na přelomu 19. a 20. století, ale najdeme zde i budovy současnosti. Hlavní funkci získala



Obrázek 9: Dlažba z žulových kostek, Jana Šindlerová, 8/2013

díky množství obchůdků, které nabízejí návštěvníkům množství zboží.

Při příchodu k severní části začátku pěší zóny je možno si povšimnout dopravního značení a železných zábran bránících vjezdu aut. Už při vstupu do zóny se nachází větší plocha, kde je kamenná socha se zajímavě udělanou dlažbou připomínající vlnící se vodu. Dlažba je skládaná ze dvou druhů žulových kostek. (obr. 9) Dále se ulice úží a povrch tvoří zámková dlažba. Konec ulice se znovu rozšiřuje pro fontánku a pískovcovou dlažbu.



Obrázek 10: Květináčová výsadba, Jana Šindlerová, 8/2013

Šířka ulice je dostatečně velká pro chodce v obou směrech.

Bohužel není dostatečně široká pro stromy, které se nacházejí pouze v rozšířených částech. Toto rozmístění vegetačních prvků je dostačující, budovy lépe vyniknou a stromy jsou nahrazeny jinými vegetačními prvky – osázenými květináči. Tyto prvky jsou umístěny na lampách veřejného osvětlení nad hlavami návštěvníků, celkový dojem je působivý a harmonizující. (obr. 10)

Velmi poutavé jsou nápaditě udělané detaily – např. kryty na kanály, které skýtají dojem ozdoby v chodníku. Dokonce v chodníku byla vpravena i dlaždice, pomocí níž se mohl návštěvník orientovat, kde se nachází od nejlepšího orientačního bodu – Dunaje. Tomuto je přikládán důraz, protože dezorientovaný člověk má strach a nemá žádné jistoty a díky tomu neposiluje své zkušenosti. (LYNCH, 2004)

Pouze jedna věc ničila atmosféru a image ulice, byly to výrazné zelené plastové odpadkové koše, které se do ulice vůbec nehodily. Vedle starého obchůdku byla „zelená obluda“, autorka doufá, že při její příští návštěvě už budou vyměněny za nějaké designové a harmonické.

5.2 Graben, Kärntner strasse, Vídeň

Ulice Graben a Kärntner se nachází v centru Vídně, hlavního města Rakouska. Na Kohlmarkt příčně navazuje ulice Graben, která měří přibližně 300 m, na tuto ulici pak navazuje ulice Kärntner, která je dlouhá 500 m. Obě ulice jsou pěšími zónami, s možností zásobování v hodinách od 6:00 – 10:30. (BROOK, 2008)

Po stranách ulic se nachází velké množství kaváren s posezením, hotelů a obchodů s oděvy a suvenýry.

Šířka ulic je podstatně větší než u Váci utca, kde nebylo

možné vysazovat stromy, zde v ulici Kärntner už stromy být mohou. (obr. 11) Listnaté stromy, jež jsou vyvětvené v dostatečné výšce 5 m, umožňují průhled v ulici. Tímto autoři dosáhli lepší orientace a přehlednosti místa. V ulici Graben stromy nenajdeme, přesto jsou zde jiné architektonická díla –



Obrázek 11: Kärntner strasse, Vídeň, Jana Šindlerová, 8/2013

kašny a zlacené sochy. Zurčící voda působí uklidňujícím dojmem v ulici plné spěchajících lidí, turistů a hluku.

Na konci Graben je zastávka metra, je označena nenápadnou cedulí U, ale jinak na sebe nijak neupoutává pozornost a neruší ulici. Absolutně ladí k formě a barvě dlažby. Odpadkové koše nejsou pohledu nepříjemné jako ve Váci utca.

Výsadba stromů uprostřed ulice byla velmi poutavá, dojem zdůraznily lavičky umístěné kolem kmenů. Bylo by příjemné jít si sednout pod koruny stromů a sledovat lidi proudící v obou směrech ulice. A díky tomu naplnit svou potřebu pozorovat, být pozorován, slyšet a cítit. (GEHL, 2010)

5.3 Ulice Celetná, Praha

Ulice Celetná je významná ulice v Praze, spojuje Staroměstské náměstí s Prašnou bránou. K začátku pěší zóny můžeme použít několik ulic – Ovocný trh, Královskou a Templovou. Konec pěší zóny Celetná končí na Staroměstském náměstí. Ulice je dlouhá přibližně 400 m a je v ní povolen vjezd dopravním obsluhám mimo taxi v době od 6:00 - 9:00 a od 20:00 - 22:00 a také vozidlům se souhlasem MČ Praha.



Obrázek 12: Středový vodící pruh, Jana Šindlerová, 12/2013

Z konce ulice je krásný výhled na obě strany, z jednoho konce návštěvníci mohou vidět Prašnou bránu a z druhého konce Staroměstské náměstí. Tyto výhledy jim pomáhají s orientací v krásných starých pražských uličkách. Při vstupu si mohou prohlédnout pamětní desku Bernarda Bolzana, muže narozeného v Praze v 18. století, byl to matematik, filozof a kněz. Při procházce ulicí mohou dále sledovat mnoho výkladních skříní lemujících cestu, restaurací a dokonce je zde i středověká krčma U Pavouka, dále Divadlo v Celetné, Pražské Quadriennale, Museum tortury, Museum čokolády, Wax museum Prague a slavný pěti hvězdičkový hotel Ventana Prague.

Přestože je ulice relativně dlouhá, je poměrně úzká, což zapříčiňuje historická zástavba Prahy. V dřívějších dobách se města stavěla více nahloučená z ekonomických a klimatických důvodů. Díky šířce ulice v ní nenalezneme žádné vegetační prvky z prostorových důvodů.

Celá ulice se skládá ze starých domů postavených v už ve 13. a 14. století, patří mezi nejstarší ulice Prahy.

Tyto domy jsou ještě podtrženy zajímavě stylizovaným osvětlením. Dlažba v ulici je velmi pestrá, je stylizovaná jako klasická jednoproudová silnice s chodníky po obou stranách. Velký rozdíl je v barevnosti a směru kladení žulových kostek, ze kterých se skládá. V těsných pruzích u domů, "chodnicích", jsou mícháány různě velké a barevné obrazce ve tvaru čtverce. Taktéž jsou mícháány kameny ve střední části. Ve středu pochozí části je vydlážděn osový kamenný pruh, který návštěvníky vede ulicí. (obr. 12)

Ulice je velmi impozantní, i když zde chybí jakékoliv zastoupení vegetačních prvků. Při průchodu touto ulicí to ovšem není vnímáno jako nedostatek. Dobře navržená dlažba podtrhuje celkový genius loci a dosahuje zajímavosti a hravosti, protože nedochází k pravidelnému opakování zavedené strnulosti. (obr. 13) Dlažba vypadá jako časová osa, která zaznamenávala historii.



Obrázek 13: Celkový dojem Celetné ulice, Jana Šindlerová, 12/2013

5.4 Porovnání pěších zón

Byly vybrány tři pěší zóny – dvě ze zahraničí a jedna z České republiky. Všechny tři zóny byly porovnány a byly formulovány závěry.

U všech zmiňovaných zón se autoři vcítili do *genia loci* a snažili se ho vystihnout.

Funkce těchto zón jsou totožné – obchodní, informační, zábavní, snaha o rozproudění života ulice, snaha lidi přimět k pohybu, spřátelení se s lidmi a okolím, možnost pozorovat a být pozorován, slyšet, cítit a mnoho dalších. Všechny tři zóny mají podobný charakter, liší se v druhu dlažby, osvětlení i v použití vegetačních prvků. V pražské Celetné ulici se vegetační prvky vůbec neuplatňují, zatímco v maďarské ulici Váci utca jsou zakomponovány pouze přenosné vegetační prvky – květináčové výsadby a v rakouských ulicích Graben, Kärntner strasse vegetační prvky gradují až ve vysazené stromy. Další rozdíl je ve skladbě dlažby, některá vede, některá si vás chce ponechat na místě.

6 OBYTNÉ ZÓNY V ZAHRANIČÍ A V ČR

6.1 Jasomirgott strasse, Vídeň

Obytná zóna se nachází přímo před katedrálou sv. Štěpána ve Vídni na ulici Jasomirgott. (obr. 14) Její délka je 100 m a nachází se na ní mnoho obchodů a hotelů. Do ulice Jasomirgott je možno se dostat ze dvou ulic, ze severu po ulici Bauernmarkt a z jihu po ulici Rotenturm Strasse.



Obrázek 14: Jasomirgott strasse, Jana Šindlerová, 8/2013

Jelikož je zóna poměrně krátká, není zde moc zajímavých prvků, celá zóna je vydlážděná a jedinými vegetačními prvky se stávají osázené květináče u hotelů a posezení kaváren. Velká přednost této uličky je v kráse výhledu na katedrálu, když návštěvník sedí na židličky v kavárně a kochá se okolím.

Zde plní obytná zóna svou funkci, lidé mohou chodit a přátelit se, nejsou ve velké míře obtěžováni automobilovou dopravou.

6.2 Ulica Kanonicza, Krakov

Ulice Kanonicza se nachází v Krakově, bývalém královském městě Polska. Ulice Kanonicza je velmi významná obytná zóna v Krakově, k níž se dá dojít z ulice Senacka ze severu, přes náměstí sv. Máří Magdalény z východu a z jihu přes ulici Podzamecze. Ulice je hlavním koridorem mezi zámek Wawelem a Glównym rynkem. Obytná zóna začíná na křižovatce ulic pod hradem, zahrnuje náměstí a končí na křižovatce ulice Senacka. Ulice je dlouhá přibližně 300 m.

V ulici je mnoho památkově chráněných domů, které mají dlouhou historii. (obr. 15) Některé z domů byly postaveny už v první polovině 14. století, pak byly dostavovány další, až vznikla plně zastavěná ulice bez jakéhokoliv průchodu. Fasády domů už prošly mnoha přestavbami, kvůli požárům i architektům. Proto se ulice Kanonicza může pyšnit titulem nejlépe historicky zachovalé ulice v Krakově. V domě č. 1 býval palác biskupa Samuela Maciejowského, v současné době se stal po

náročné rekonstrukci sídlem Institutu historie architektury Krakovské polytechniky. Dům č. 17 je taktéž bývalým palácem a v současnosti je přestavěn v oddělení Národního muzea, kde je možno zhlédnout dávné sakrální umění.

Dlažba se skládá ze žulových kostek různých velikostí

a různého kladu. Ulice je tímto rozdělena na čtyři vizuální pruhy, každý pruh je oddělen jednou linií v šířce jedné kostky. Kolik pruhů bylo při tvorbě zamýšleno nechat chodcům a kolik vozidlům? Mohou mít vozidla pouze jeden pruh? Ano, mohou. Odpadkové koše jsou celkem zdatně designově vyřešeny, avšak nevhodně umístěny, protože se jim lidé musejí vyhýbat a dělají tak cestu nepříjemnou.

Přiléhající náměstí sv. Máří Magdalény je čtvercové a celé vydlážděné, čímž navazuje na ulici. (obr. 16)

Přestože ulice je krásná svými historickými domy, čistě funkčně vydlážděná v pruhy, podobně jako v Celetné ulici v Praze, vytváří v návštěvníkovi pocit, že je bez života. Tak jako postrádá jakékoliv vegetační prvky, tak postrádá hravost a další vývoj pro tvorbu nové historie.



Obrázek 15: Pohled na ulici a dlažbu, Krakov, Jana Šindlerová, 12/2013



Obrázek 16: Navazující náměstí sv. Máří Magdalény, Jana Šindlerová, 12/2013

6.3 Ulice Havelská, Havelská ulička, Praha

Ulice Havelská, Havelská ulička se nachází v centru Prahy a nachází se mezi Uhelným trhem a Ovocným trhem. Součástí ulice Havelské je i Havlovská tržnice, která je nejstarší dochovanou tržnicí ve staré Praze. (obr. 17) Název ulice byl odvozen od kostela sv. Havla, který stojí v prostřední části ulice, avšak samotný název Havelská ulice byl oficiálně zaveden až v roce 1870.



Obrázek 17: Havlovská tržnice, Praha, Jana Šindlerová, 12/2013

Havelská ulice má přibližně 300 m, Havelská ulička měří přibližně 70 m. Obytná zóna začíná v Havelské uličce a pokračuje přes Havelskou ulici. Do Havelské ulice se chodci mohou dostat z ulice Železná, která je na severní straně, nebo z jižní strany přes ulici Uhelný trh. Havelskou ulici kříží přesně uprostřed ulice Melantrichova, která dále navazuje na ulici Na Můstku. Do Havelské uličky se lze vydat buď z ulice Havelské, nebo z ulice Rytířské.

V zóně se nachází dvě slavné čtyřhvězdičkové restaurace, Kogo Ristorante a Havelská koruna. Dále pak mnoho obchodů v přízemních patrech a mnoho bytových jednotek ve vyšších patrech.

Ulička Havelská je poměrně krátká a prvním patrem spojuje sousedící budovy, takže při průchodu budí opticky pocit tunelu.



Obrázek 18: Dlažba, Praha, Jana Šindlerová, 12/2013

Součástí uličky je jeden jízdní pruh, jeden pruh vyhrazený pro stání aut a jeden pruh sloužící jako chodník pro pěší. Dlažba vozovky je z šedých žulových kostek, chodníky taktéž a jsou zvýšené nad úroveň vozovky. Osvětlení je sjednocující, jelikož je zde použit stejný typ jako v ulici Celetné, o níž byla zmínka v souvislosti s pěší zónou.

Ulice Havelská je delší a není ohraničená zvýšenými chodníky, jelikož je ulice určena jak pro chodce, tak pro automobily. Povrch vozovky je vydlážděn většími a tmavšími žulovými kostkami. (obr. 18) Povrch chodníků je pak ze světlejších menších žulových kostek, avšak v některých částech je chodník součástí vozovky, tak je taktéž vydlážděn tmavšími kostkami. Ve světlé pochozí části jsou geometrické tvary vyskládané z tmavších kostek - vodící pruhy, pak příčné pruhy zmenšující vzdálenosti a mnoho malých čtverců za sebou tvořící mozaiku.

Ulice je dostatečně široká, aby zde mohly být zakomponovány vegetační prvky. Jedná se o čtyři vysazené stromy v severní polovině ulice. Tři stromy jsou již ze starší vzrostlé výsadby a jeden je čerstvě dosazen. Kořenový prostor stromů je chráněn umělecky ztvárněnou kovovou mříží se znakem města, kde je ponechán dostatečně velký prostor pro tloušťku kmene, který je vysypán kačirkem. V jižní polovině ulice je Havelské tržiště, které se vyznačuje množstvím nakupujících lidí a turistů, kteří si chtějí koupit čerstvé ovoce a zeleninu.

Ulici a uličku celkově autorka hodnotí kladným dojmem, vegetační prvky a dobře promyšlená dlažba zapůsobí na vnitřní pocity a člověk se zde cítí vítaný. Ale je na zvážení náhodné parkování automobilů, které narušovaly tento dojem.

6.4 Porovnání obytných zón

Autorka vybrala pouze tři obytné zóny – dvě ze zahraničí (Rakousko, Polsko) a jednu z České republiky. Zóny porovnávala a došla k těmto závěrům.

Všechny zóny se nacházejí poblíž centra měst. Buď je jimi možno projít do historického středu – náměstí, hrad, nebo se nacházejí v uličce blízko tepně vedoucí k tomuto náměstí či hradu. V závislosti na vývoji jedinečnosti osobnosti každý vnímá atmosféru jinak. Za nejpůsobivější považuje autorka zónu v ulici Havelská v Praze, kvůli celkovému skloubení všech potřebných věcí v prostoru – vegetačních prvků, designové dlažby, osvětlení v historizujícím stylu a prožitku lidí při průchodu touto zónou.

Dlažba je velmi důležitým aspektem prostoru a ve všech zmiňovaných prostorech byla navržena důmyslně a s citem. Osvětlení bylo různé, Praha a Krakov uplatňují historizující světla na způsob lucerniček, zatímco Vídeň používá moderní osvětlení, umístěné na napnutém vedení uprostřed ulice.

Vegetační prvky - stromy byly uplatněny pouze v jedné obytné zóně – v Praze, což je velmi negativní, protože to není jen zóna pro chůzi, ale i odpočinek. Lidé chtějí vyjít z domu, posedět si a zahledět se do zelené barvy, kterou jim nabízí vysazené stromy a trvalky. Avšak aspoň částečné vegetační prvky ještě je možno nalézt ve Vídni, kde jsou zastoupeny přenosnými květináči. Samozřejmě není možno očekávat stromy v úzké ulici, ale kde jsou dostatečně velké prostory, je vhodné stromy zakomponovat.

Dobře vytvořená obytná zóna je cílem každého města, protože je tak vytvářen prostor, který lidi sbližuje, kde se lidé zajímají o sebe i o místo, kde žijí.

6.5 Inspirace ze zahraničí

Inspiraci ze zahraničí lze načerpat v každém druhém městě, které v zahraničí navštívíte. Město může být malé, střední nebo velké a stejně v každém z nich je uplatněna pěší nebo obytná zóna. Pro každou z těchto zón je něco jedinečné – od dlažby, přes šířku a délku zóny, osvětlení, posezení, návštěvnosti a dalších. Pár inspirací je zobrazeno na obrázcích 19 a 20.

INSPIRAČNÍ ZDROJE ZE ZAHRANIČÍ



CHARLOTTESVILLE : CH. BIRNBAUM, 2005



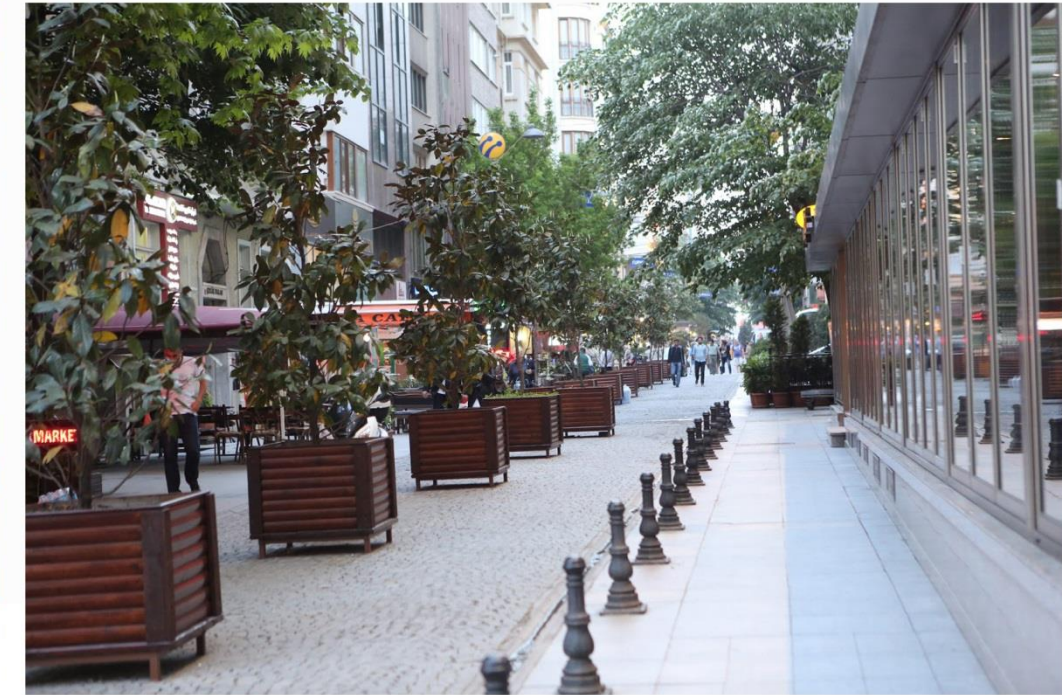
MAĎARSKO: roamhungary.com
/photos/pedestrian_streets/, 2008



SANTA MONICA: ilovehelsinki.com
/2011/08/22/pics-from-santa-monica/, 2011



CHARLOTTESVILLE: CH. BIRNBAUM, 2008

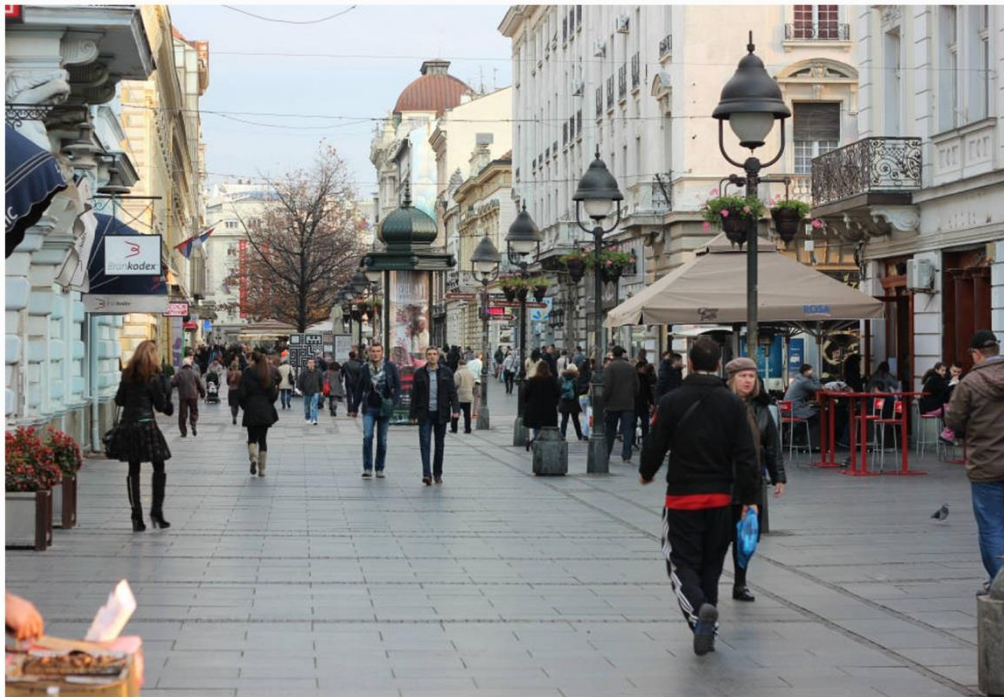


TORONTO: raisethehammer.org
/article/2502/parking_is_not_the_problem_with_
the_farmers_market, 2015



PAŘÍŽ: commons.wikimedia.org
/wiki/File:ParisPedestrianStreetCul-de-sac.jpg, 2011

INSPIRAČNÍ ZDROJE ZE ZAHRANIČÍ



BĚLEHRAD: <http://www.giveliveexplore.com/2012/11/15/a-really-uncomfortable-date-plus-a-contest/>, 2015



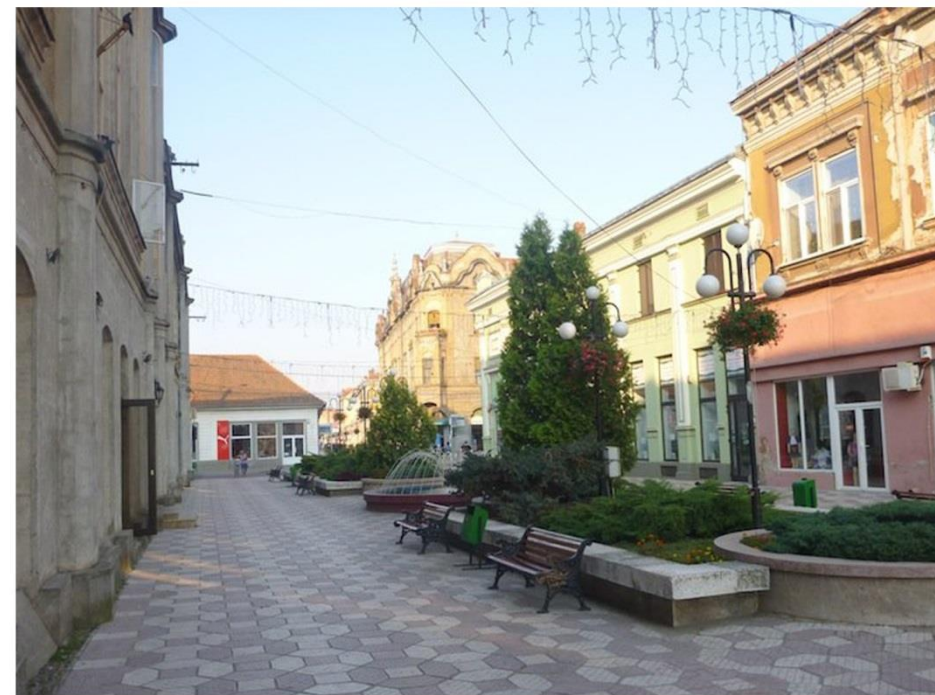
HELSINKI: <http://daviding.com/blog/index.php/archive/2009/07/>, 2009



ZHENGYANG: absolutechinatours.com/Guilin-attractions/zhengyang-pedestrian-street-2632.html, 2001



BRATISLAVA: chocolate-fish.net/img_-4644, 2010



LUGOJ: pedalpowertouring.com/tours/europe/romania/lugoj-to-timisoara-romania/, 2011



COLORADO: 17thstreet.org, 2007

7 PRAVIDLA NÁVRHU

Návrh obytných a pěších zón musí splňovat technické podmínky podle norem ČSN 73 6110 a ČSN 73 6102.

7.1 Návrh pěší zóny

Návrh řešení pěší zóny je třeba posuzovat podle více kritérií - urbanistická, dopravní, estetická a provozní. Urbanistické řešení velmi souvisí s estetickou funkcí, kdy účelem při zohlednění těchto kritérií v návrhu je především vizuálně estetické prostředí, které dělá místo osobitým, vytváří genia loci a začleňuje zónu do multifunkčně využívaného prostoru. Urbanismus se dále zaměřuje na funkční uplatnění zóny, aby byla hojně využívána lidmi a nestala se prázdným prostorem. (BARTOŠ, 2008)

7.1.1 Doprava

Dopravní řešení je náročnější kvůli přesně stanoveným podmínkám, kterými se musí řídit podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kde zákon vymezuje pěší zónu jako místní komunikaci IV. třídy. (Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997)

Dále se řadí do funkční skupiny D, podskupiny D1 - komunikace se smíšeným provozem podle ČSN 73 6110. (ČSN 73 6110, 2006)

Pěší zóna musí být napojena na obslužnou nebo jinak zklidněnou komunikaci, aby nedocházelo k nehodám. Provoz v pěších zónách je převážně pěší, ale je povoleno i vedení pravidelných tras linek MHD, tramvají a trolejbusů. Pokud zde bude zastávka, musí splňovat předepsané parametry. A dále je vhodné zvýraznit její trasu v pěší zóně, nejvhodnějším řešením jak tohoto dosáhnout je změna povrchu – jiná velikost, barva, kladení dlažby. (BARTOŠ, 2008)

Šířka pěší zóny je závislá na typu zástavby - pokud je to původní zástavba a je zde navrhována změna komunikace na pěší zónu, musí být omezená šířka zóny. Pokud je vytvářen nový prostor s pěší zónou, projeví se v plánu dané rozměry - např. u obytných domů by šířka měla být nejméně 12 m, pokud je předpokládán jednosměrný provoz, pak minimálně 10,5 m. Avšak ve všech pěších zónách musí být již v návrhu zohledněn průjezd vozů záchranného systému a motorové dopravy pro zásobování. (BARTOŠ, 2008)

Vjezd do zóny by měl být umožněn přes snížený obrubník s výškovým rozdílem od prostoru zóny do 0,02 m. Toto stanovisko platí i pokud je umožněn vjezd cyklistům, pokud ale pěší zónou vede trasa tramvaje, musí být bez výškového rozdílu. (BARTOŠ, 2008)

Všechny vjezdy do pěší zóny musí být označeny příslušnou dopravní značkou „Pěší zóna“ a musí zde být jasná změna dopravního režimu - např. v podobě změny dlažby, osazení sloupků, které zabraňují průjezd nepovolených vozidel (sloupky jsou ale sklopné nebo výsuvné) – př. Váci utca. (BARTOŠ, 2008)

Parkování v pěší zóně je nevhodné a smí se parkovat pouze na místech, která jsou určena dopravní značkou pro parkování. (BARTOŠ, 2008)

Pěší zóna je navrhovaná hlavně pro chodce, a proto se jim prostor přizpůsobuje. Vznikají volná místa pro lavičky a odpočívadla, která mohou být doplněna vegetačními prvky, designovou dlažbou a dalším mobiliářem. (BARTOŠ, 2008)

7.1.2 Osvětlení

Potřeba osvětlení je v pěší zóně velmi důležitá. Z důvodů snížení možné kriminality, potřeby rozpoznání obličeje a dalších potřeb. Podle normy ČSN CEN/TR 13201-1 Osvětlení pozemních komunikací - Část 1: Výběr tříd osvětlení patří pěší zóna do skupiny E1 (hlavní uživatel - chodci, nepovolený uživatel - motorová doprava, velmi pomalá vozidla a cyklisté) a E2 (hlavní uživatel - chodci, další povolený uživatel - motorová doprava, velmi pomalá vozidla a cyklisté). Do třídy osvětlení S1 až S6. (BARTOŠ, 2008)

Pokud jsou v pěší zóně i služby - obchody, kavárny a restaurace - i ty mohou výrazně pomoci při osvětlení zóny. Z toho je možno odvodit, že nemusí být vždy použito uliční osvětlení v podobě lamp, ale mohou být osvětleny třeba jen fasády domů, nebo může být v zóně světlo použito k zdůraznění - např. architektonického detailu, vodního prvku nebo vegetačního prvku. Výška uličních lamp bývá v rozmezí 4 m až 8 m. Samozřejmě musí být světlo v rozumné míře, aby nedocházelo k oslnění a nežádoucím účinkům na životní prostředí. (BARTOŠ, 2008)

Smyslem osvětlení je vytvořit prostor, který bude přehledný a bezpečný, zároveň ale i esteticky vyvážený a zajímavý. Čím je zóna navštěvovanější a frekventovanější, tím bezpečněji se tam člověk cítí.

7.1.3 Odvodnění

Odvodnění pěší zóny by mělo být zajištěno odvodňovači - menších rozměrů nebo liniiovými – tak, aby byl zajištěn odtok přebytečné dešťové vody. Odvodňovače mohou být volné bez zakrytí (jako strouha, která přidává prostoru netradiční rozměr) nebo zakryté mříží s podélnými otvory, tak aby nedocházelo k úrazům. (BARTOŠ, 2008)

7.1.4 Inženýrské sítě

Inženýrské sítě jsou neodmyslitelnou součástí současného života. Většina inženýrských sítí vede v podzemí a při návrhu vegetačních prvků je nutno s tím počítat. Nejčastěji se ukládají dvě a více inženýrských sítí do jednoho společného výkopu. Avšak při návrhu vegetačních prvků je potřeba udržovat určitou bezpečnou vzdálenost od sítí, aby nedocházelo k prorůstání kořenového systému. (ČSN 73 6005, 1994)

Přesnější určení vzdálenosti vegetačního prvku od inženýrských sítí je závislé na druhu a stáří dřeviny. Minimální doporučená vzdálenost kmene stromu od podzemního vedení je určena na 2 m. Tento údaj je však pouze orientační a je vhodné ho v praxi prověřit. Pro ochranu inženýrských sítí i dřevin samotných jsou od sebe tyto prvky odděleny pomocí kořenové bariéry a folie proti prorůstání kořenového systému. (BARTOŠ, 2008)

7.1.5 Konstrukce, volba materiálu, mobiliář

Konstrukce povrchu v pěší zóně může být konstruována pouze pro pěší provoz, takže by tento povrch nesl zatížení motorových vozidel. Pokud ale není přesně stanovená plocha pro vjezd vozidel např. se zásobováním, je potřebná konstrukce, která snese tuto zátěž. (BARTOŠ, 2008)

Materiál je volen podle nosnosti, podle estetické hodnoty - velikosti dlažby, barvy, typu materiálu - přírodní kámen, betonová dlažba. Dalším kritériem volby je návrh pěší zóny, potřeba vyjádření a působení na lidi. V jedné pěší zóně může být použit stejný materiál, ale pokaždé je jinak poskládán, čímž je možno docílit jednoty barev a typů dlažby, ale zároveň i nevšední originality. (BARTOŠ, 2008)

Mobiliář v pěší zóně představují lavičky, odpadkové koše, stojany na jízdní kola, pítka, vodní prvky - stříky, fontány a veřejné osvětlení. Mobiliář se používá buď na zklidnění prostoru a navození odpočinku - lavičky, nebo ke gradaci na začátku a na konci pěší zóny, kde může být umístěna např. fontána.

7.2 Návrh obytné zóny

Návrh obytné zóny je složitější než návrh pěší zóny, zde totiž může být smíšená doprava a musí na ni být brán zřetel. Náplní obytné zóny je vytvořit prostor, kde budou chodci, cyklisté a pomalu jedoucí vozidla v rovnováze, a budou se vyhýbat a dávat na sebe navzájem pozor. Tím vznikne prostor, kde lidé budou rádi chodit na procházky kolem svých domů a v jejich okolí a nechají děti si venku hrát.

7.2.1 Délka zóny

Při tvorbě návrhu je nutné přemýšlet o délce obytné zóny. Příliš krátká obytná zóna je nevhodná kvůli malému uplatnění, příliš dlouhá obytná zóna je nevhodná pro řidiče motorových vozidel, kteří vydrží jen omezenou rychlostí jen určitý čas a pak začnou zrychlovat, a tím by mohlo dojít k nebezpečným nehodám. Proto by doba jízdy do nejbližší části obytné zóny neměla přesáhnout délku 1 minuty. Na to navazuje informace, že by neměl být výjezd z obytné zóny k místu v obytné zóně vzdálen více než 300 m. Pokud je v blízkosti zastávka MHD, považuje se za přijatelnou i trochu delší vzdálenost, jakou je 500 m. (BARTOŠ, 2008)

7.2.2 Inženýrské sítě

Inženýrské sítě musí být zajištěné ke každému pozemku. Sítě mohou být uloženy do jednoho společného výkopu, avšak např. kanalizace potřebuje zokruhování, aby zpátky vedla do městské kanalizace. Toto zokruhování může být pod obratištěm komunikace nebo na pozemku, který je pak zatížen věcným břemenem, toto řešení problému není moc používané a ani vhodné. (BARTOŠ, 2008)

7.2.3 Doprava

Tak jako dopravu v pěší zóně řešil zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, tak ji řeší i v obytných zónách a řadí ji do místní komunikace IV. třídy. (BARTOŠ, 2008)

Rychlost jízdy v obytné zóně je omezená na nejvyšší rychlost 20 km.h⁻¹ a návrh obytné zóny by k tomu měl přispívat tak, aby nemohl řidič ani jet větší rychlostí - vytvořit šikany a další zpomalovací prvky. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361, 2000)

Množství projíždějících motorových vozidel není většinou rozhodující, ale limitem se považuje 500 vozidel/den. Pokud je hodnota projíždějících vozidel vyšší, doporučuje se změnit obytnou zónu na „zónu Tempo 30“. (BARTOŠ, 2008)

Parkování v obytné zóně se navrhuje pouze pro osobní automobily a smí se parkovat pouze na vyznačených místech, která mají např. jiné kladení dlažby, barvu a podobně. Počet parkovacích míst

je závislý na potřebách obyvatel obytné zóny a rozměrových možnostech prostoru. Samozřejmě přednost pro parkování mají obyvatelé, kteří mají omezenou schopnost pohybu. Pokud je obytná zóna v zástavbě rodinných domů, které mají vlastní příjezdovou cestu a zahradu kolem domu, nemusí se parkování řešit, protože si zaparkují na vlastním pozemku. Pokud je obytná zóna navrhována do stávající zástavby, kde nejsou tyto možnosti, musí se s parkováním počítat a navrhovaná plocha by neměla zabírat více než 20 % celkové plochy prostoru komunikace. Je-li potřeba parkování vyšší než jsou kapacitní možnosti v obytné zóně, musí se parkování vyřešit jiným způsobem - např. halovými garážemi, přílehlým odstavným parkovištěm nebo podzemním parkováním. Avšak musí se zvážit všechna řešení, zda bude vzdálené parkoviště pro lidi atraktivní a budou ho využívat, nebo bude zbytečně prodražovat návrh obytné zóny. (BARTOŠ, 2008)

Obytná zóna nesmí být přímo napojena na rychlostní a silně zatížené sběrné komunikace, napojuje se převážně na obslužné komunikace. (BARTOŠ, 2008)

Provoz, který proudí v obytné zóně, je ve většině případů obousměrný, proto všichni účastníci provozu (chodci, řidiči, cyklisté) musejí dávat pozor a být ohleduplní. (obr. 21, obr. 22 a obr. 23) Lze navrhnout i obytnou zónu pouze s jednosměrným provozem, ale pro cyklisty musí být provoz vždycky obousměrný. (BARTOŠ, 2008)

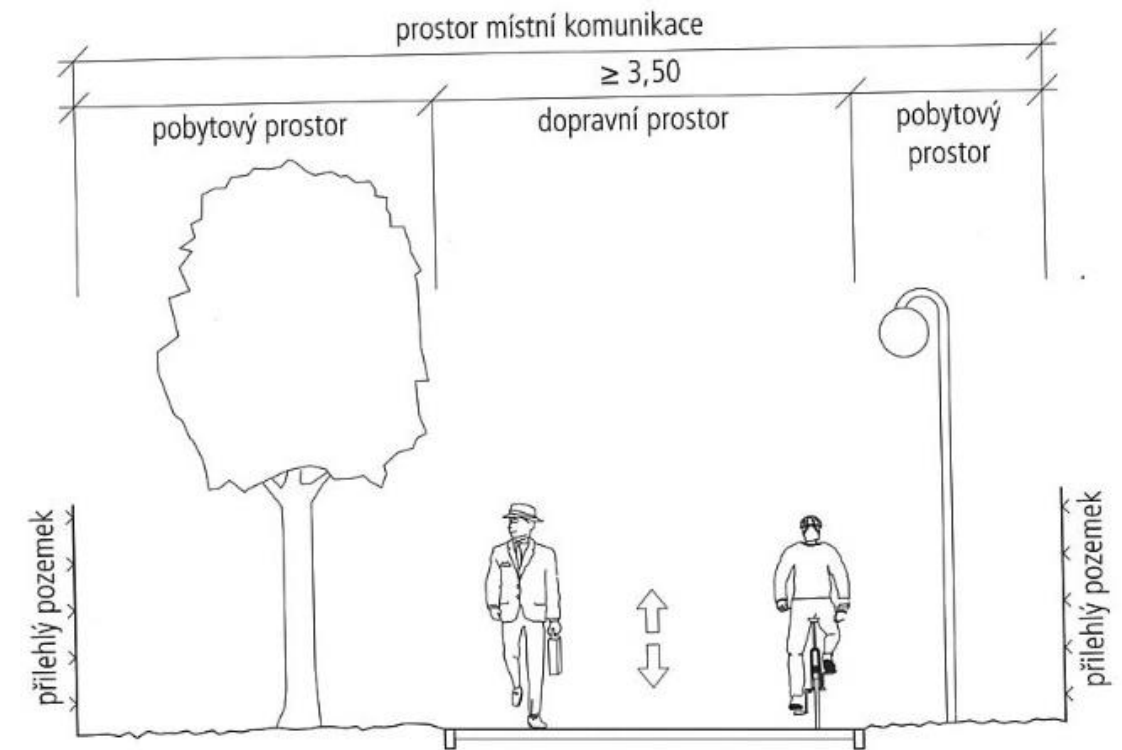
Trasy linek MHD by neměly procházet přes obytnou zónu, ale měly by být v dobré docházkové vzdálenosti pro obyvatele zóny. (BARTOŠ, 2008)

V obytné zóně jsou si všichni účastníci provozu rovni, proto se hovoří o komunikaci se smíšeným prostorem, kde chodci mohou využívat celou plochu komunikace. Tím se také splňuje podmínka, že pro chodce musí být vyhrazena minimální šířka pruhu 2 m, aby bylo umožněno bezbariérové využívání prostoru. (Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 501/2006)

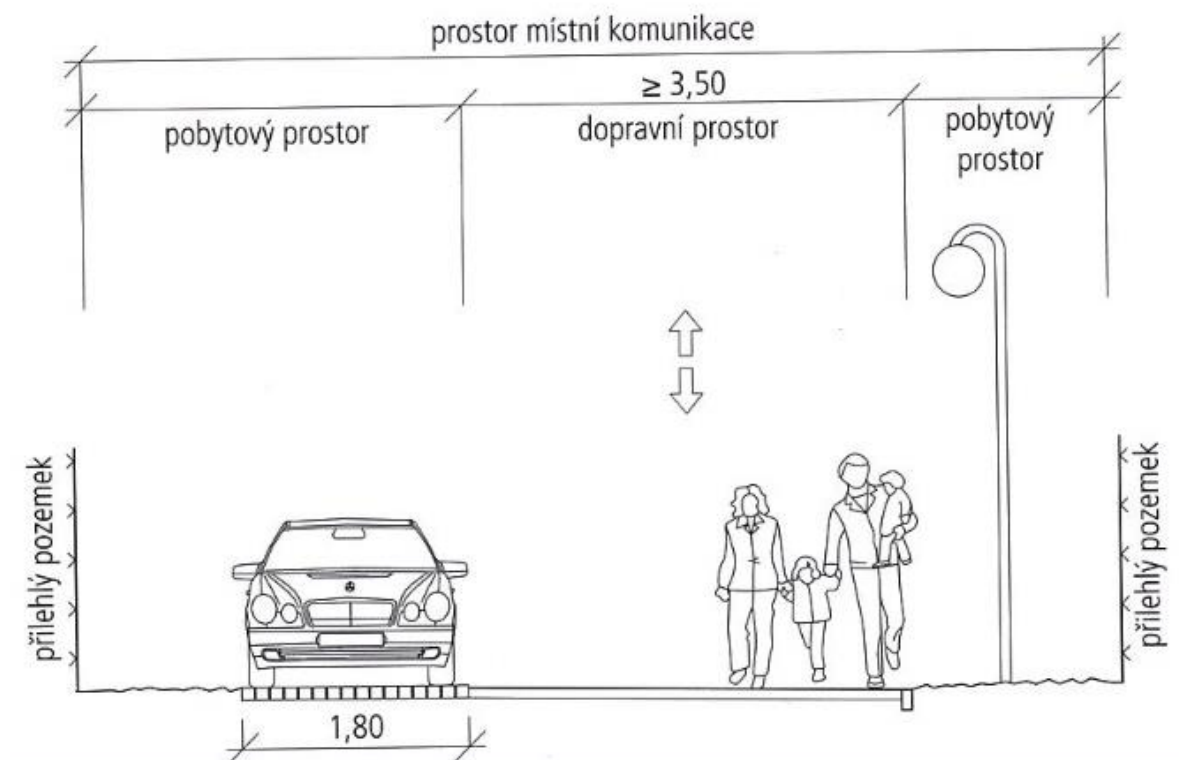
7.2.4 Šířka komunikace, minimální prostor pro průjezd, sklony

Obytné zóny musí být dostatečně široké, aby splňovaly svoji funkci - umístění všech inženýrských sítí, výsadba vegetačních prvků pro z kvalitnění naplně pobytové funkce. Proto musí být šířka komunikace v obytné zóně u rodinných domů nejméně 8 m, pokud jsou to pouze jednosměrné komunikace u rodinných domů, stačí minimálně 6,5 m, ale tato šířka už je velmi problematická při plnění funkcí. Pokud je obytná zóna u bytových domů, je minimální šířka komunikace 12 m, při jednosměrné komunikaci u bytových domů je to 10,5 m. (BARTOŠ, 2008)

Každá obytná zóna se skládá ze dvou hlavních funkcí - dopravní a pobytové a jedné vedlejší funkce parkovací. Pobytový prostor slouží pro klid a růst vegetačních prvků, pro hry dětí, dětská

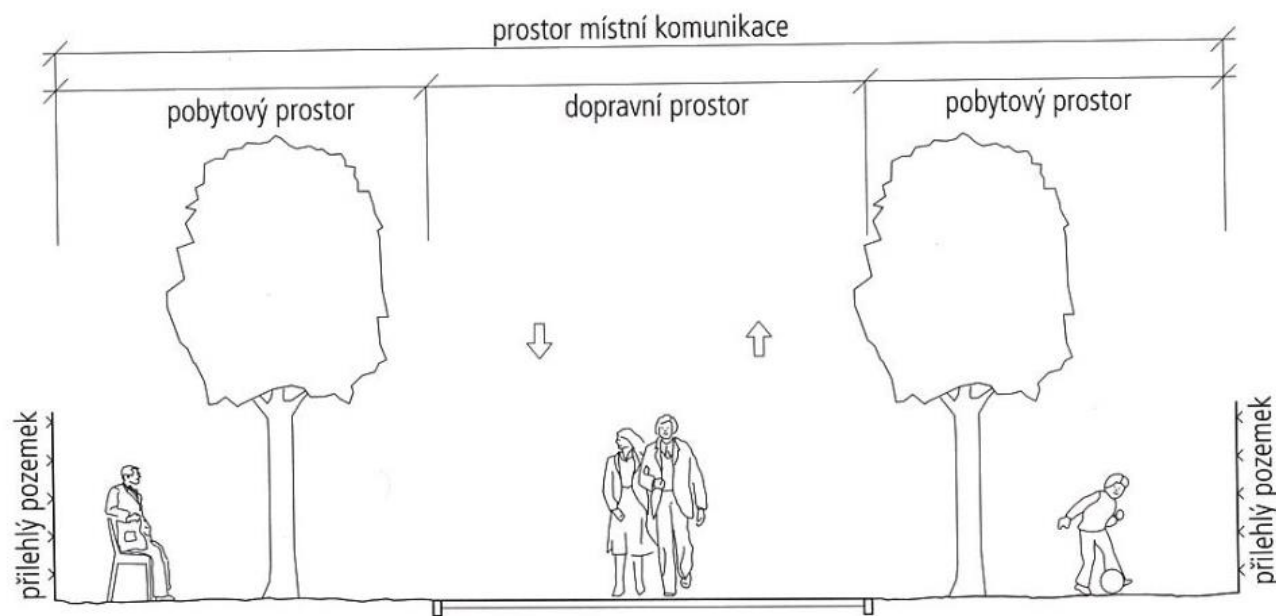


Obrázek 21: Obousměrná komunikace s jednoruhovým dopravním prostorem v místě stromu (ČSN 73 6110, upraveno BARTOŠ, 2008)



Obrázek 22: Obousměrná komunikace s jednoruhovým dopravním prostorem v místě parkování (ČSN 73 6110, upraveno BARTOŠ, 2008)

hřiště, místa s lavičkami pro relaxaci a odpočinek. Zatímco dopravní prostor slouží převážně jako prostor, kterým se snaží chodci, řidiči automobilů a cyklisté dopravit z určitého místa A na místo B. Pro bezpečné míjení chodců a vozidel musí být šířka komunikace minimálně 3,5 m a volný prostor do výšky 4,2 m a nejmenší vnitřní poloměr směrového oblouku musí být minimálně 3 m.



Obrázek 25: Obousměrná komunikace v místě s dvoupruhovým dopravním prostorem (ČSN 73 6110, upraveno BARTOŠ, 2008)

Tato výška a oblouk jsou důležité pro průjezd vozidel hasičského sboru, popelářské vozy a další vozidla, která jsou větší, než je osobní automobil. U parkovacího stání se musí počítat s šířkou automobilu 1,8 m. (BARTOŠ, 2008)

Celkový sklon obytné zóny je řešen plošně, nikoli liniově jako u jiných komunikací. Proto je důležité si stanovit sklon už při návrhu a zapracovat do něho i veškeré odvodnění obytné zóny. Mohou být tři druhy sklonu - podélný, příčný a výsledný. (BARTOŠ, 2008)

Podélný sklon nesmí překročit 8,33 %, v odůvodněných případech může být sklon větší, až 12,5 %. Pokud by byly sklony ještě větší, mohl by nastat problém ve smíšené dopravě a překonávání zpomalovacích překážek a šikan. Příčný sklon by měl být v rozmezí od 0,5 % do 2 %. Minimální výsledný sklon je 0,5 %. (BARTOŠ, 2008)

7.2.5 Vjezd

Vjezd do obytné zóny je považován za křižovatku, tudíž musí splňovat podmínky pro rozhled podle ČSN 73 6102. Vjezd do zóny musí být řádně označen dopravní značkou „Obytná zóna“, musí

být řádně osvětlen a musí být jasně odlišen od klasické místní komunikace, aby si řidič uvědomil, že je ve smíšeném dopravním režimu a má omezenou rychlost. Jasně odlišení může být pomocí sníženého průběžného obrubníku s výškovým rozdílem od hlavního dopravního prostoru maximálně 0,02 m. Nebo pomocí dlouhého zpomalovacího prahu, který může mít další funkci jako chodníkový přejezd s minimální šířkou vjezdu, krátký zpomalovací práh je nevhodný. Pokud nelze provést v návrhu ani jednu z předešlých variant, musí být začátek obytné zóny až 10 m za hranicí křižovatky. (BARTOŠ, 2008)

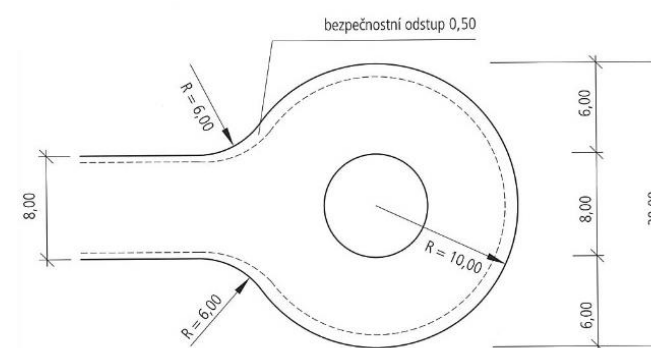
7.2.6 Místa pro vyhýbání vozidel, obratiště

Místa pro vyhýbání vozidel musí být technicky vyřešena tak, aby se zde mohla vyhýbat i vozidla větších rozměrů. Měla by být dostatečná viditelnost bez překážek, ne však delší než 50 m. (BARTOŠ, 2008)

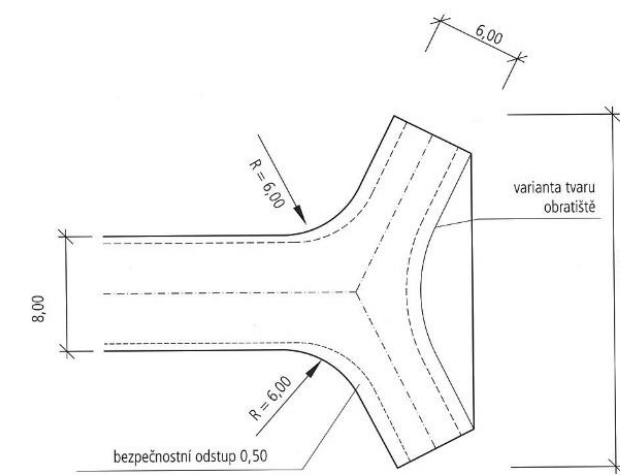
Slepá ulice delší než 40 m bez obratiště by neměla být obytnou zónou, řidič by musel couvat zpátky a mohlo by dojít k nepřehledné dopravní situaci. Pokud je slepá ulice do 100 m, navrhuje se obratiště pouze pro osobní automobily. Pokud je ulice delší než 100 m, navrhují se okružní, úvrat'ová nebo kombinovaná obratiště, tak aby se mohlo otočit i větší vozidlo např. při svozu komunálního odpadu. Střed obratiště se může využít pro další pobytovou funkci prostoru - výsadby vegetačních prvků, pískoviště nebo parkování. Pod konstrukcí obratiště mohou být zabudovány inženýrské sítě. (BARTOŠ, 2008)

Okružní obratiště (obr. 24) pro otočení dvounápravového automobilu na svoz odpadu musí mít

OBRATIŠTĚ PRO DVOUNÁPRAVOVÝ AUTOMOBIL NA SVOZ KOMUNÁLNÍHO ODPADU



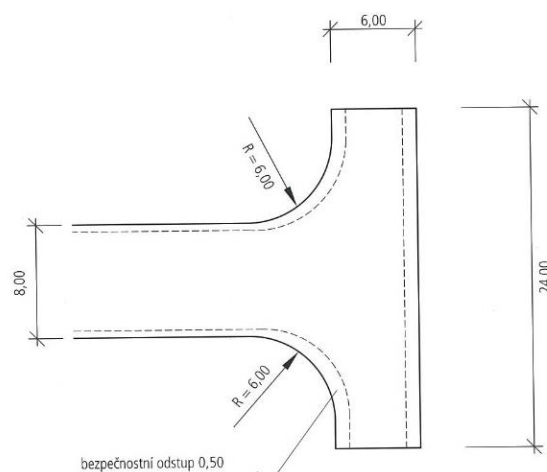
Obrázek 24: Okružní obratiště (BARTOŠ, 2008)



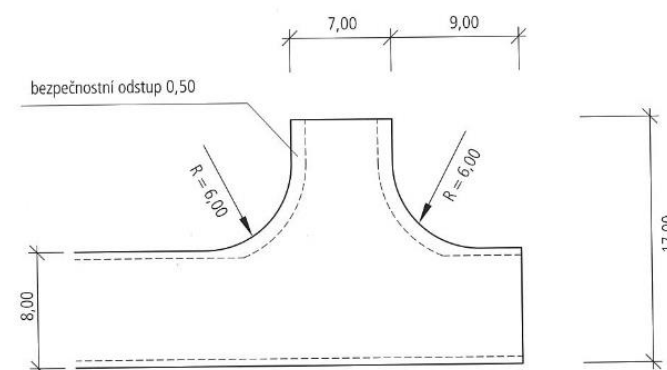
Obrázek 23: Úvrat'ové obratiště "vlastovka" (BARTOŠ, 2008)

poloměr kruhu minimálně 10 m, poloměr otočení a najíždění na komunikaci je 6m, šířka komunikace 8 m. (BARTOŠ, 2008)

Úvratňové obratiště „vlaštovka“, kde vozidlo najede do slepé části ulice a do druhé části slepé části nacouvá, aby se otočilo. (obr. 25) Pro dvounápravové automobily je stejná šířka komunikace 8 m a ve slepých částech je šířka komunikace 6 m, poloměr otočení a najíždění je také 6 m. Pro vytvoření potřebné délky těchto částí je vzdálenost 24,5 m.



Obrázek 26: Úvratňové obratiště "kladivo" (BARTOŠ, 2008)



Obrázek 27: Úvratňové obratiště "boční" (BARTOŠ, 2008)

Dalším typem úvratňového obratiště je „kladivo“, pro které platí stejné rozměry až na potřebnou délku, která je 24 m. (obr. 26) Posledním typem úvratňového obratiště je „boční“ (obr. 27), které má pouze jednu slepou část, která má šířku 7 m a celková potřebná vzdálenost je nejmenší, pouze 17 m. (BARTOŠ, 2008)

7.2.7 Opatření pro regulaci rychlosti vozidel

Opatření pro regulaci jízdy se provádí jak formou podvědomé psychologické motivace, tak zejména stavebními opatřeními - šikany, zpomalovací prahy, dělicí ostrůvky, zúžení šířky komunikace a dalšími. Všechny tato stavební opatření slouží hlavně pro zpomalení motorových vozidel, ale musí se všechna tato opatření navrhovat s mírou, aby nakonec více neškodila, než byla prospěšná. (BARTOŠ, 2008)

7.2.7.1 Zpomalovací prahy, polštáře a zvýšené plochy

Zpomalovací prahy mohou být lichoběžníkové (nejpoužívanější), stupňovité, kruhové a vlnové, a musí být navrženy tak, aby vozidlo mohlo jet 20 km/h. Sklon nájezdové rampy se navrhuje v rozmezí 1 : 10 - 1 : 15 a délka prahu se doporučuje 5 - 15 m. Zpomalovací polštáře jsou

navrženy tak, aby nešly objet motorovým vozidlem, šířka polštáře je 1,5 - 2 m (doporučuje se 1,6 - 1,7 m), délka 1,5 - 3 m, výška 30 - 80 mm, vzdálenost od obrubníku i mezi sebou je 0,75 - 1,25 m. Sklon nájezdové rampy 1 : 10. Zvýšené plochy jsou nejdelší z těchto tří zmíněných variant a používají se většinou v křižovatkách. Vhodné je všechny tři typy barevně odlišit od komunikace, aby nedošlo k jejich přehlédnutí. (BARTOŠ, 2008)

7.2.7.2 Rigoly, šikana, sloupky

Rigoly slouží k odvodnění komunikace, zároveň však mohou sloužit i jako zpomalovací prvky. Rigoly mohou jít ve třech směrech - rovnoběžně s komunikací, kolmo nebo šikmo. Nejvhodnější materiál na stavbu rigolů jsou různé druhy dlažby. Boky rigolů musí být zešikmené, aby nebyly nebezpečné pro účastníky provozu. Také je vhodné barevné odlišení. (BARTOŠ, 2008)

Šikanou může být i umístění parkování na střídačku, kdy vozidla musejí střídat „pruhy komunikace“. (BARTOŠ, 2008)

Sloupky mohou rozdělovat pobytovou a dopravní funkci prostoru. Mohou být chápány jako prvek architektury, pokud je zajímavě navržena jejich barva, tvar, materiál a mohou se stát symbolem obytné zóny. Sloupky by neměly být nižší než 0,6 m. (BARTOŠ, 2008)

7.2.8 Parkování

Místa určená pro parkování jsou označena vodorovným dopravním značením, parkoviště jsou označena svislou dopravní značkou. Parkovací místa bývají ztvárněna jiným materiálem než ostatní plochy. Parkování v obytné zóně se navrhuje pouze pro osobní automobily, a to v podobě parkování podélného 2 m × 5,5 m, kolmé a šikmé parkování 2,4 m × 4,5 m. Aby nedocházelo k parkování nákladních automobilů, doporučuje se nenavrhovat za sebou více parkovacích míst. Vedle parkovacího místa je povinné zachovat nejméně 3 m širokou komunikaci pro volný průjezd motorových vozidel. (BARTOŠ, 2008)

Součástí parkování mohou být i stojany pro jízdní kola. Nejvhodnějšími stojany jsou stojany umožňující opření a uzamčení kola. (BARTOŠ, 2008)

7.2.9 Ostatní opatření

V obytné zóně musí být umožněn vjezd na všechny přilehlé pozemky a parkovací místa. Při vjezdu do zóny musí být snížený obrubník označen hmatovým varovným páskem. Je vhodné při návrhu i realizaci spolupracovat s odborníky na prostorovou orientaci a samostatný pohyb nevidomých a slabozrakých, aby vzniklo v obytné zóně dostatečné množství orientačních bodů a znaků. (BARTOŠ, 2008)

Pro osoby s omezenou schopností pohybu musí být zajištěn rovný povrch s nerovnostmi do 3 mm, kde v dlažbě nejsou spáry větší než 3 mm. Dále pak u podélného parkování musí mít osoby s omezenou schopností pohybu délku stání minimálně 7 m, u parkování kolmého a šikmého šířku stání minimálně 3,5 m. S ohledem na tyto osoby nelze zúžit průchozí prostor na více než 0,9 m. Nenavrhovat větší výškový rozdíl než je 0,02 m, který se stane bariérou, pokud se tomu jinak nelze vyhnout, udělat pro osoby s omezenou schopností pohybu náhradní trasu. (BARTOŠ, 2008)

7.2.10 Konstrukce, volba materiálu, mobiliář

Konstrukce povrchu v obytné zóně je navrhována tak, aby snesla zatížení motorových vozidel - nejčastěji jde o kombinaci dlažby a asfaltu. Materiál dlažby může být různorodý, přes přírodní kámen po betonové výrobky. Mobiliář se navrhuje do pobytového prostoru, kde je jeho účelem zpříjemnit chvíle - lavičky, pítka, vodní prvky. Součástí pobytové plochy jsou i dětská hřiště, kde jsou průlezky, houpačky, sítě a pískoviště. Současně musí být navrhovány do takových částí obytné zóny, aby se nezvyšovalo riziko srážky s vozidlem - do části obytné zóny, která je přehledná a jezdí tu méně vozidel. (BARTOŠ, 2008)

Důležitým aspektem v obytné zóně je fakt, že v zóně bydlí množství lidí, kteří produkují odpadky, které následně vyhazují do popelnic umístěných na soukromých pozemcích majitelů. Dále by pak měl být v návrhu zakomponován i prostor pro umístění kontejnerů na tříděný odpad - nejvhodnějším místem je začátek obytné zóny, který je dobře přístupný. Kontejnery by měly být od veřejného prostoru odděleny zástěnou nebo palisádou. (BARTOŠ, 2008)

Dalším doplněním obytné zóny mohou být prvky drobné architektury - poštovní schránky, prodejní stánek, telefonní budky. (BARTOŠ, 2008)

7.2.11 Vegetační prvky

Vegetační prvky jsou nedílnou součástí obytné zóny, přinášejí klid a harmonii do ulice. Dřeviny musí být odděleny od inženýrských sítí pomocí kořenové bariéry. Volba výběru vegetačních prvků závisí od cíle, který má být dosažen - např. trvalkové záhony jako oddělovací prvek, stromy vysázené do stromořadí nebo v pobytové části pro vytvoření stinné oázy a další.

8 PRINCIPY NAVRHOVÁNÍ

Dostupná literatura nabízí množství informací, které autorka použila k srovnání se zjištěnými informacemi z terénního průzkumu. Díky všem těmto nabytým zkušenostem a znalostem formulovala závěry, které uplatní při své tvorbě praktické části bakalářské práce.

- **legislativa:** Každá pěší a obytná zóna musí být v souladu s platnou legislativou – normy ČSN 73 6110 a ČSN 73 6102.
- **začátek a konec zón:** Musí být označena dopravní značkou, aby její uživatelé věděli, že je změna provozu. Tento začátek a konec je vytvořen např. zvýšenou plochou, sloupky proti vjezdu nebo třeba změnou povrchu.
- **zachování provozu:** Při tvorbě obytné zóny musí být dodržovány státem dané povinnosti, např. šířka komunikace musí být minimálně 3,5 m, aby projelo vozidlo. Parkování v obytné zóně je pouze v místech, která jsou na to určena. Provoz je smíšený a všichni účastníci provozu jsou si rovni – chodci, řidiči automobilů i kol. V pěší zóně pak může být umožněn průjezd pro dopravní obsluhu v určitých hodinách. Provoz je pěší.
- **genius loci:** Při tvorbě zón je brán v potaz genius loci, který je v dané lokalitě. Snahou je ho podpořit a vytvořit tak jedinečné místo. K vytvoření tohoto místa mohou pomoci různé povrchy dlažby, mobiliář, umělecké prvky, které mohou být součástí pobytového prostoru.
- **povrchy:** Každá zóna může být ztvárněna pomocí povrchů dlažby jinak. Inspiraci dlažby, povrchů a ztvárnění zón je možno čerpat i v zahraničních realizacích – např. pěší zóna u knihovny v Californii, Sony centrum v Berlíně, North Wacker Drive v Chicagu a další. (WALKER, Peter. AND PARTNERS, 2005)
- **mobiliář:** V obytné i pěší zóně je možno nalézt širokou škálu možností uplatnění mobiliáře – lavičky, odpadkové koše, pítka, fontánky, vodní stříky, herní prvky – houpačky a další oblíbené dětské prvky.
- **osvětlení:** Osvětlení je důležitou součástí – mohou být použity pouliční lampy, bodové světla, designové lampy a mnohé další.

Tyto zmíněné principy lze pojmout jako prostředek k návrhu obytné a pěší zóny, které se musí dodržovat.

Tyto zóny, jež mají striktně daná fakta, která se musí dodržovat, jsou v protikladu k parkům a jiným městským prostorům. Většina zmíněných principů týkajících se pěší zóny může být použita i pro tvorbu náměstí, které má sloužit jako klidné pobytové místo bez možnosti vjezdu automobilů

a dalších dopravních prostředků. Zatímco do parků a po zelených cestách už mohou po vyznačených cestách jezdit cyklisté.

Pokud je vytvořena identita místa, bude místo zapamatovatelné a osobité. Lidé ho budou chtít navštěvovat a tím vznikne „začarovaný kruh“. Zóna bude obývaná, lidé se nebudou bát do ní chodit a stane se oblíbenou. Čím více lidí zde bude trávit čas, tím více nových lidí zde bude chodit. Tím vznikne kvalitní veřejný prostor, který lidem umožní bydlet v solidní čtvrti, kde se o sebe lidé budou zajímat. Vzniknou zde služby, které budou často využívány a budou prosperovat. To všechny vytvoří kvalitní životní podmínky, které budou přitahovat nové lidi – dojde k ekonomickému růstu v dané oblasti – poroste cena pozemků v blízkém okolí, poroste kvalita zboží a služeb kvůli větší poptávce.

9 PRAKTICKÁ ČÁST

9.1 Analýza vybraného území

9.1.1 Lokalizace

Pro potřeby návrhu obytné a pěší zóny bylo vybráno středně velké město s 25 000 obyvateli, které má historické centrum – pravidelné čtvercové náměstí, které je celé lemováno podloubím a je tudíž velmi perspektivní pro turistický ruch. Dále se ve městě nachází dvě továrny a velké množství služeb, které jsou atraktivní pro nezaměstnané lidi. Z toho vyplývá, že město má velké předpoklady pro geografický, ekonomický a kulturní růst a vytvořením nové pěší a obytné zóny dojde ke zkvalitnění městského prostoru.

Město Nový Jičín se nachází v Moravskoslezském kraji, v okrese Nový Jičín, ve vzdálenosti asi 32 km jižně od krajského města Ostravy. Z geomorfologického hlediska se Novojičínsko nachází v Moravské bráně lemované výběžky Nízkého Jeseníku – Oderskými vrchy a horským pásmem Beskyd.

V blízkosti města Nového Jičína se nacházejí vesnice – Žilina u Nového Jičína, Bludovice, Šenov u Nového Jičína, Kunin, Kojetín a Starý Jičín. V některých případech dochází k expandování města do okolí a pohlcování okolní vesnice, která se pak stane příměstskou částí města – např. původní vesnice Loučka, z níž je v současné době příměstská část. (BAŠE, 2006)

9.1.2 Klimatické podmínky, přírodní okolí

Území má podle Quittovy klasifikace klimatické charakteristiky mírně teplého území MW7. (CULEK, 2005)

V blízkosti Nového Jičína jsou lesy kolem Skalek a Svince, kde jsou lesy smíšené a je zde nově vybudovaná stezka pro procházky.

Klimatické oblasti podle Quittovy klasifikace	
Parametr	Klimatické charakteristiky mírně teplé oblasti MW7
Počet letní dnů	30-40
Počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a více	140-160
Počet mrazivých dnů	110-130
Počet ledových dnů	40-50
Průměrná lednová teplota	-2- -3
Průměrná červencová teplota	16-17
Průměrná dubnová teplota	6-7
Průměrná říjnová teplota	7-8
Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	100-120
Suma srážek ve vegetačním období	400-450
Suma srážek v zimním období	250-300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	60-80
Počet zatažených dní	120-150
Počet jasných dní	40-50

9.1.3 Historie

„Jsou města. Jejich historie má mnoho epizod; z nich leckterá pak lehce skryje ty ostatní, co nejsou vhod. A tak se dívám z téhle strany na obraz města bez rámu a vidím i ty skryté rány, co historie dala mu.“

Jaroslav Merenda (CHOBOT, 2010, str. 19)

První písemná zmínka se datuje do roku 1313, díky králi Janu Lucemburskému, který daroval Novému Jičínu právo vybírat mýto. Významnými pány v Novém Jičíně byli páni z Kravař, kteří město obdarovali právem odúmrtí, výročními trhy a také se zasloužili o znak města (obr. 28), který se používá do současnosti – zavinutá střela v ruce ozbrojence. (CHOBOT, 2010)

Dalšími pány byli páni z Cimburka, z Boskovic, z Kunovic až po pány ze Žerotína, kteří byli asi nejvýznamnějšími, dovolili městu vykoupit se z poddanství a město díky tomu získalo v roce 1558 svobodu. Dalšími památkami z dob pánů ze Žerotína je Žerotínský zámek, dům na náměstí zvaný Stará pošta, který je předsazený do centra náměstí, toto předsazení nemá žádný jiný dům. (CHOBOT, 2010)

Za účast Nového Jičína na vzpouře proti Habsburkům byl však Nový Jičín potrestán a darován jezuitskému řádu v roce 1624 v Olomouci (až do doby než byl řád zrušen v roce 1773).

Za 30leté války do města přicházejí švédská vojska, která město vyrabovala a zemřelo zde mnoho vojáků (jsou pohřbeni ve Španělské kapli). Další pohromou města byly morové rány a ničivý požár, který zachvátil město v roce 1768 a skoro celé ho spálil, bohužel o pět let později přišel další požár. Záchranou pro město bylo, že v témž roce byl zrušen Jezuitský řád a město požádalo Marii Terezii o svobodu. (CHOBOT, 2010)

V 18. století zde vznikla první městská továrna, která je známá i v současnosti v celém světě, a to továrna firmy Tonak. Jejimi zakladateli byli kloboučníci Hückelové, jež si nad továrnami postavili zrcadlově obrácené vily (obr. 29), které jsou ve městě stále, ale ve velmi špatném stavu, za světových válek v nich bývala ubytovna a nemocnice. (ZEZULČÍK, 1996)

V 19. století se ve městě rozmáhal průmysl (obr. 31), vyráběly se zde bryčky "Nojtíčanky" a vyvážely se až do Ruska. Dalším průmyslem byl pivovar Bocheta, plynárna a Autopal. V důsledku podcenění situace ve městě nevzniklo žádné vlakové spojení a až v roce 1880 vznikla první železniční trať do blízkého města Suchdol nad Odrou.

Takto vzniklo první horní nádraží, které je v současné době stále v provozu. Jelikož vlak mohl jezdit pouze do Suchdolu nad Odrou, rozhodlo se město postavit ještě jednu železniční stanici, a to 1 km



Obrázek 28: Znak Nového Jičína vyobrazený na Beskydském divadle,
Jana Šindlerová, 4/2010



Obrázek 29: Hückelovy vily, Jana Šindlerová, 4/2010

vzdálenou od té první - dolní nádraží, které směřovalo do Hostašovic. Bohužel je toto druhé nádraží v současné době už nefunkční, kvůli velkým povodním v roce 2009, které zvlínily koleje. Následkem toho je na této trase nově vybudovaná cyklostezka. (KUPKA, 2006)

Vznik samostatného Československého státu výrazně ovlivnil město, kam začínají proudit státní úředníci a učitelé a tím vznikají nové budovy, převážně vily, které je možno ve městě najít i v současné době – např. Perlova vila (obr. 30), Czeicznerova vila (ve které je v současnosti městská knihovna). (ZEZULČÍK, 2013)



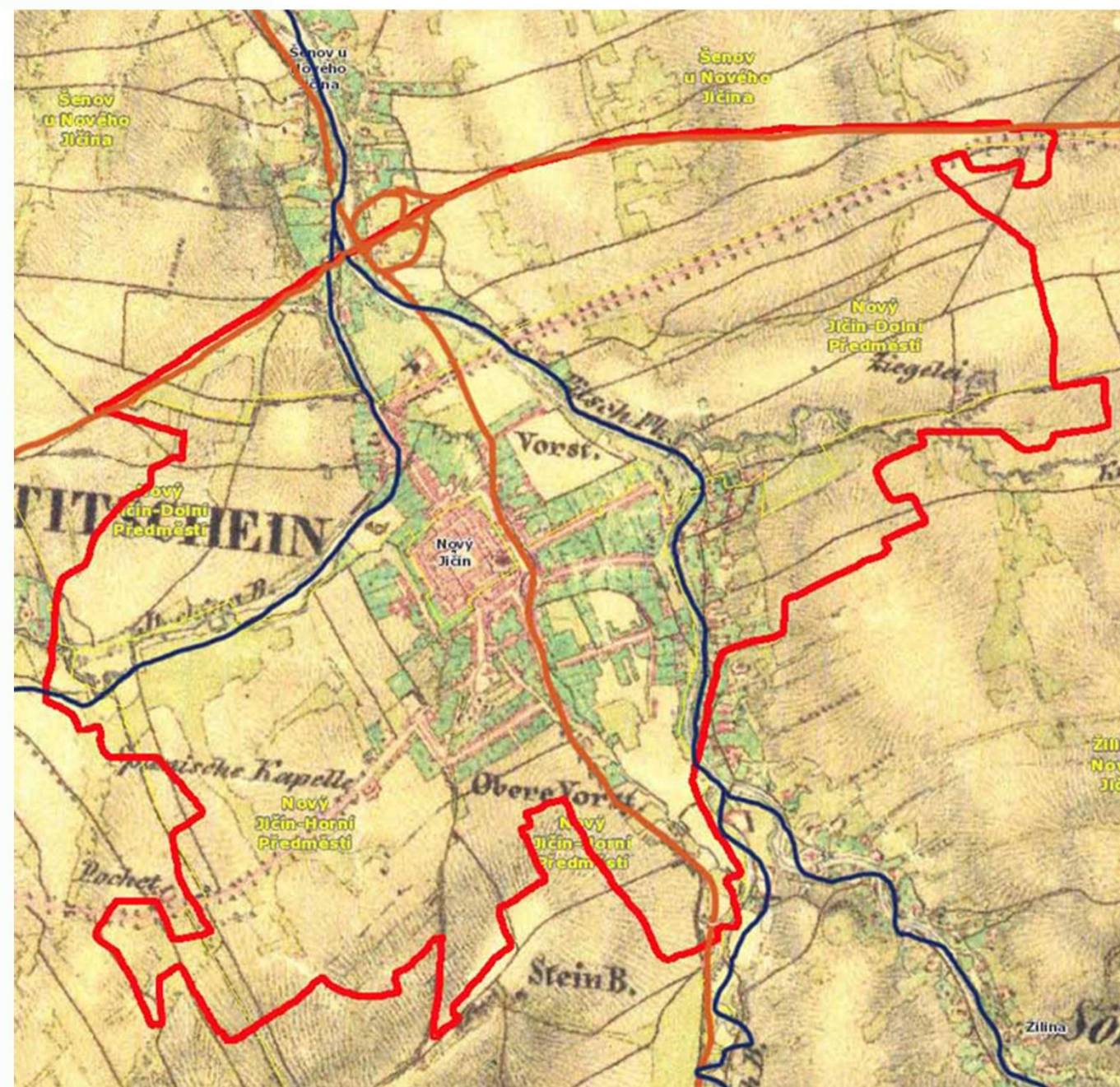
Obrázek 30: Perlova vila, Jana Šindlerová, 5/2010

Celkově město začíná dále růst a přibývají v něm další funkce, které reagují na změnu prostředí. Rekreační je důležitá svou zdravotně-preventivní funkcí a hospodářským přínosem pro město. (*Město, kultura a cestovní ruch: sborník ze semináře AUÚP*, 2010)

Město má mnoho ploch s různou funkcí – památková v historickém jádru, rekreační, funkci bydlení a funkci výroby a skladování. (obr. 32) V současné době jsou v Novém Jičíně plochy, které bývaly továrnami a nyní jsou nevyužité. Problém jejich oživení spočívá převážně v majetkových vztazích a v ekonomickém hledisku. (ZEMÁNKOVÁ, 2003)

ANALÝZA HISTORICKÝCH MAP

MAPA II. VOJENSKÉHO MAPOVÁNÍ (1764-1768)

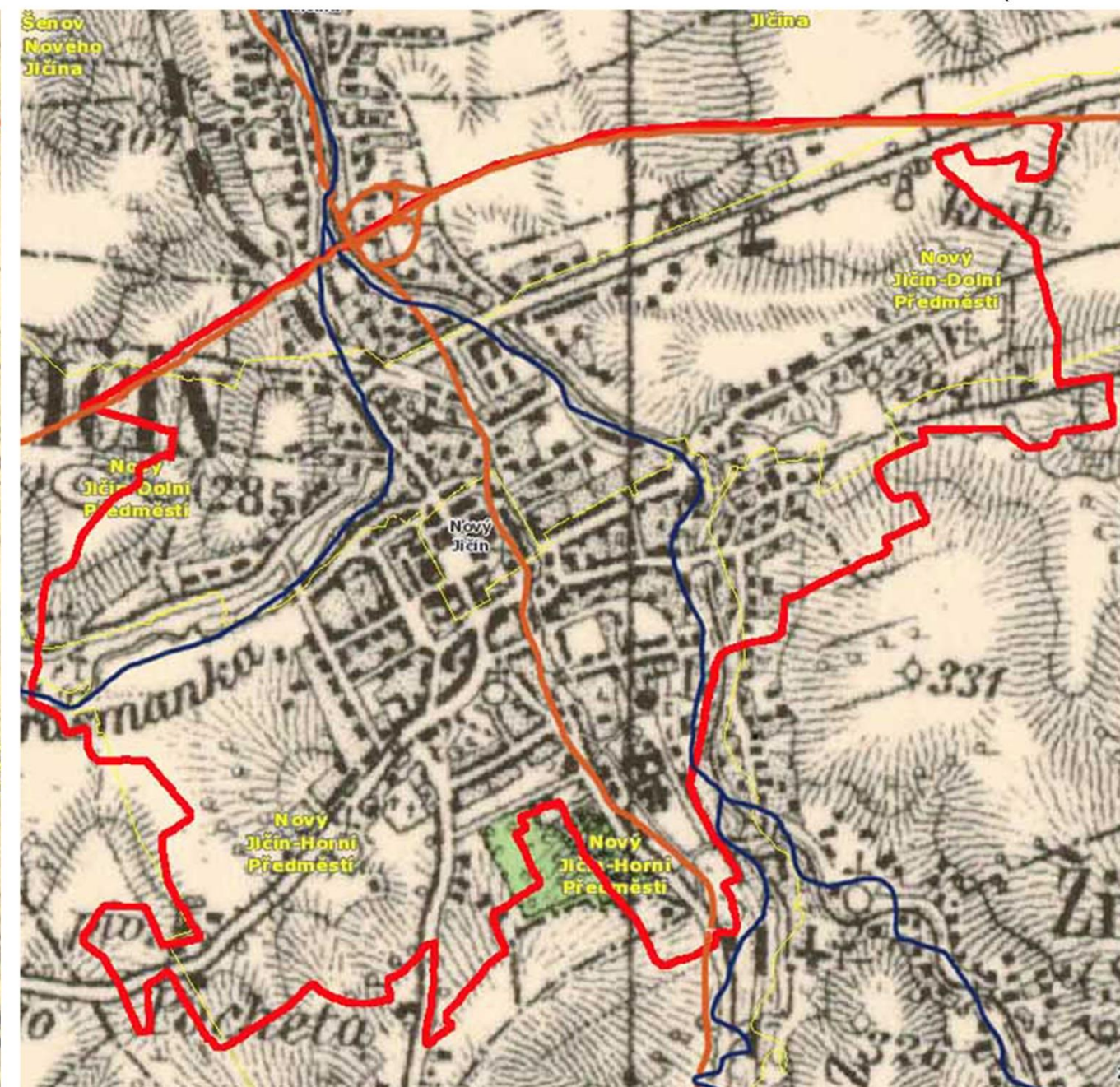


150m 300m 450m



- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ Z ROKU 2014
- VODNÍ TOKY - GRASMANKA, JIČINKA
- HLAVNÍ DOPRAVNÍ TAH MĚSTEM

MAPA III. VOJENSKÉHO MAPOVÁNÍ (1836-1852)



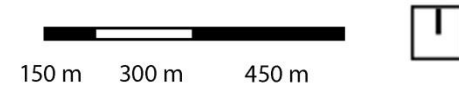
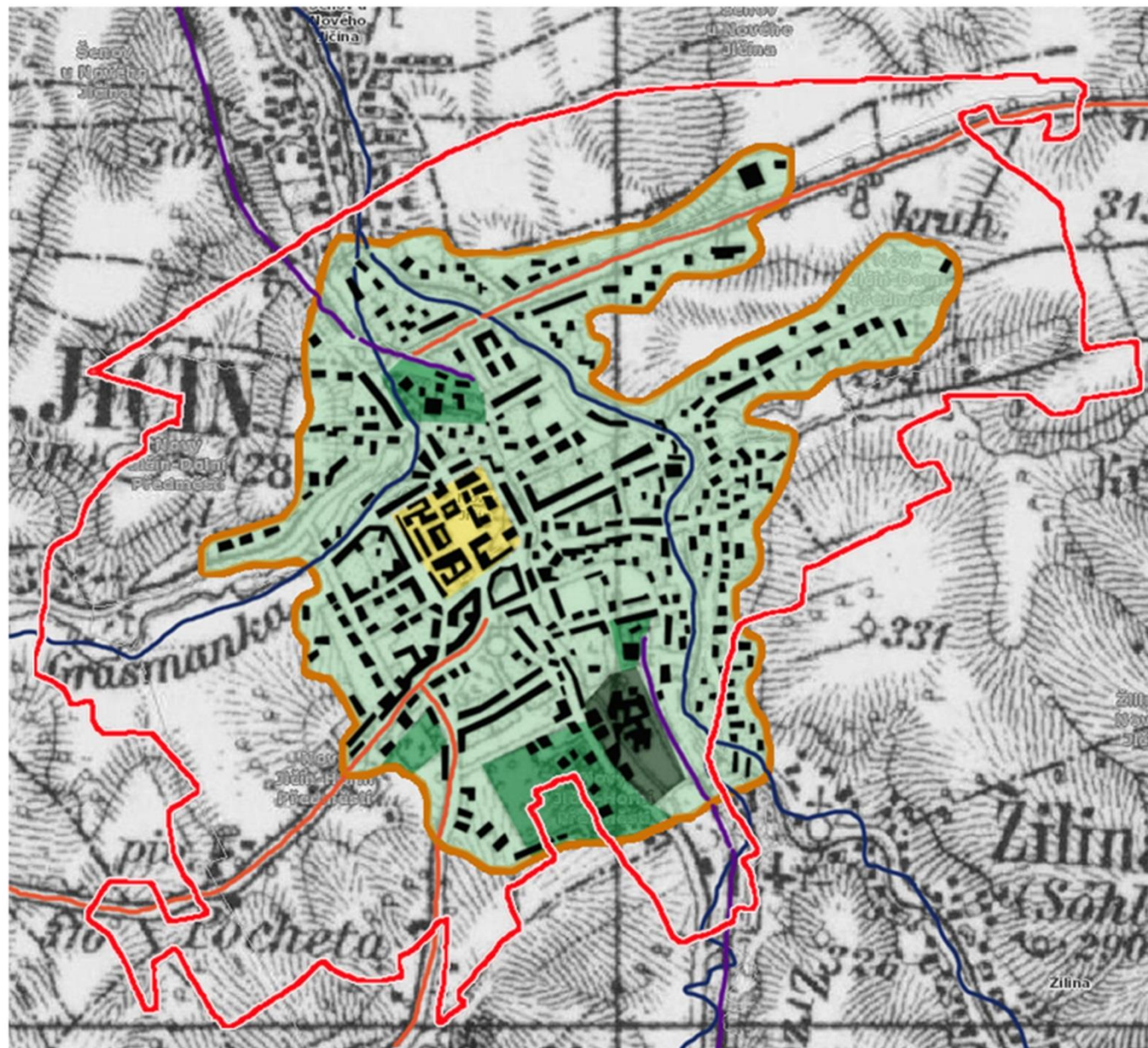
150m 300m 450m



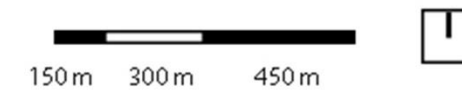
- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ Z ROKU 2014
- VODNÍ TOKY - GRASMANKA, JIČINKA
- HLAVNÍ DOPRAVNÍ TAH MĚSTEM

MAPA III. VOJENSKÉHO MAPOVÁNÍ (1836-1852)

SOUČASNÁ MAPA (2012)



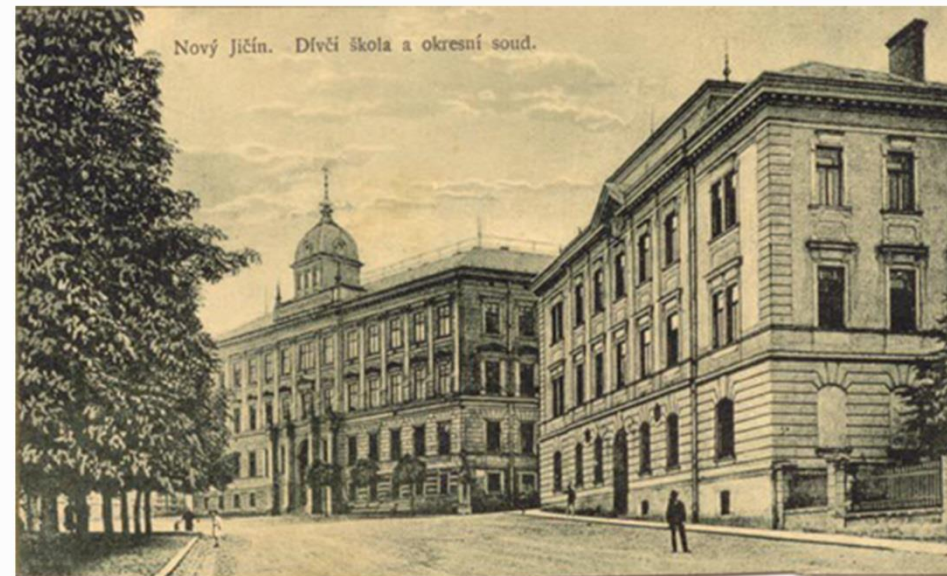
- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ Z ROKU 1836 - 1852
- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ Z ROKU 2014
- VODNÍ TOKY - GRASMANKA, JIČINKA
- HLAVNÍ DOPRAVNÍ TAH MĚSTEM
- ŽELEZNIČNÍ TRASA
- HISTORICKÉ JÁDRO
- REKREACE, SPORT, PARKY, HŘBITOV
- BYDLENÍ
- VÝROBA A SKLADOVÁNÍ



- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ Z ROKU 2014
- VODNÍ TOKY - GRASMANKA, JIČINKA
- HLAVNÍ DOPRAVNÍ TAH MĚSTEM
- ŽELEZNIČNÍ TRASA
- HISTORICKÉ JÁDRO
- REKREACE, SPORT, PARKY, HŘBITOV
- BYDLENÍ
- VÝROBA A SKLADOVÁNÍ

SROVNÁNÍ HISTORICKÝCH A SOUČASNÝCH FOTOGRAFIÍ

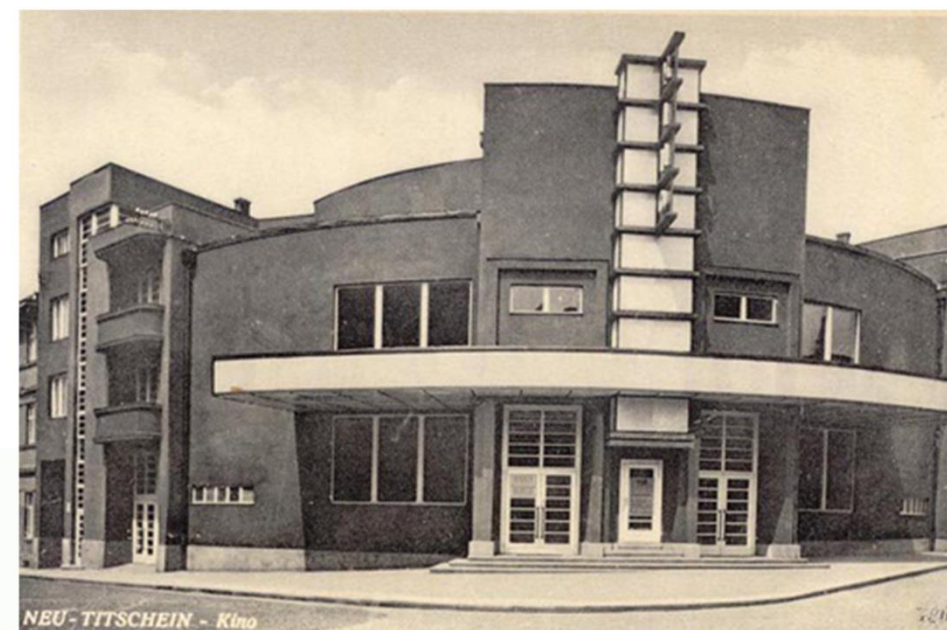
DOBOVÁ KRESBA ZACHYCUJE TYRŠOVU DÍVČÍ ŠKOLU, KTERÁ BYLA POSTAVENA V LETECH 1886 - 1887 V NOVORENESANČNÍM STYLU OD ARCHITEKTŮ HEINRICH A CLAUSE A MORITZE HINTRÄGERA (tyrska.cz) V SOUČASNOSTI JE TO ZŠ TYRŠOVA PRO VŠECHNY DĚTI



DOBOVÁ KRESBA ZACHYCUJE BESKYDSKÉ DIVADLO, KTERÉ BYLO POVENO V ROCE 1886 V KLASICISTNÍ NOVORENESANCI OD ARCHITEKTA OTTO THIENEMANNA (theatre-architecture.eu)



DOBOVÁ FOTOGRAFIE ZACHYCUJE KINO KVĚTEN, KTERÉ BYLO POSTAVENO V ROCE 1930 VE STYLU ART DÉCO KINO PROŠLO REKONSTRUKCÍ V ROCE 2011 A BYLA MU NAVRÁCENA TATO JEHO PŮVODNÍ PODOBA, KTEROU NAVRHL ARCHITETK LEO KAMMEL (panoramio.com)



Obrázek 33: Srovnání historických a současných fotografií – historické fotografie (novyjicin.cz), současné fotografie, Jana Šindlerová, 8/2014

9.1.4 Širší vztahy

Širší vztahy vyjadřují okolí Nového Jičína a jeho postavení k okolním městům a památkám – zámek v Kuníně, hrad na Starém Jičíně. V mapě jsou dále zaznačeny silnice I. třídy, cyklostezky a cyklotrasy, železniční a autobusová doprava a historické centrum. (obr. 34)

Rozdíl mezi cyklostezkou a cyklotrasou je jednoduchý. Cyklostezka je komunikace sloužící pouze pro cyklisty, může být někdy i se smíšeným provozem pro chodce, ale motorová vozidla zde nesmějí. Cyklotrasa je komunikace, kde mohou jezdit motorová vozidla, nebo jsou to lesní a polní cesty i cyklostezky. Cyklotrasa je vždy označena pomocí cyklistických značek. (plzenskonakole.cz)

9.1.5 Významné objekty a plochy

Významných a historických budov je v Novém Jičíně celá řada, proto autorka vytvořila mapu se stručným přehledem institucí a budov, které představují základní orientační body pro člověka, který v Novém Jičíně nikdy nebyl. (obr. 35) Autorka by ráda zdůraznila, že se nejedná o výčet všech historických budov (např. hotel Praha, Hücklovy vily nebo budovy, které mají fasádu v určitém architektonickém slohu – budovy na náměstí), budov sloužících kultuře (např. čajovny, kavárny a drobné výstavní plochy) a sportovních zařízení (např. absolutní absence všech fitnesscenter a posiloven), které se v Novém Jičíně nacházejí.

Veřejná prostranství jsou velmi ovlivňovaná společenskými podmínkami a časem, lidé v minulosti neměli stejné nároky jako současní uživatelé, a proto na to musí město reagovat – např. současný člověk žije zdravým životním stylem a město na to reaguje tvorbou hřiště na in-line bruslení, parky a trasami na procházky. (Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference, 2013)

Za zmínku stojí Masarykovo náměstí, v jehož středu se nachází barokní morový sloup z roku 1810 a kašna ozdobená tančícími sedláky od Franze Barwiga z roku 1929. Po rekonstrukci náměstí v roce 2010 přibyla socha sv. Mikuláše s vodní hladinou a třemi jablky a fontána času. (CHOBOT, 2010) Zde se střetává pohled na historické budovy a moderně pojaté náměstí. (KRIER, 2001)

9.1.6 Územní plán

V současnosti je v územním plánu ještě více než v minulosti uplatňována nezastupitelnost plánovací funkce při řízení efektivního rozvoje prostředí sídel. (ŠRYTR, 1998)

Územní plán má mnoho ploch, které jsou charakterizovány podle specifických kritérií - př. těchto ploch jsou Rekreační, Občanské vybavení, Bydlení individuální nebo hromadné, Dopravní

infrastruktura, Technická infrastruktura, Plochy smíšené, Zeleň, Vodní plochy a Zemědělské pozemky. (obr. 36)

9.1.7 Zóny

V mapě lze vidět zaznačené zóny stávajících a navrhovaných pěších a obytných zón. (obr. 37)

Mezi stávající zóny patří pěší zóna s centrální plochou, náměstím, pěší zóna v ulici a obytná zóna v oblasti panelových domů. Pěší zóna s centrální plochou, náměstím je Masarykovo náměstí, které tvoří historické centrum s otevřenou plochou a čtvercovým půdorysem. Budovy kolem otevřené plochy plní funkci ekonomickou i estetickou. Pěší zóny v ulici jsou zastoupeny ulicemi Havlíčkova, Resslerova, 5. května, Divišova, Úzká, Lidická, 28. října, Žerotínova, K Šatlavě a Kostelní. (obr. 38) Všechny tyto ulice spojuje postavení - jsou ulicemi, které ústí nebo jsou v těsné blízkosti Masarykova náměstí. V ulicích se nacházejí obchody a kavárny. Zatímco obytná zóna v oblasti panelových domů má účel propojovat dopravu a usměrňovat rychle jezdící řidiče automobilu.

Navrhovaná pěší zóna je na **ulici Husova**, kde tato ulice spojuje dvě významné instituce - městskou knihovnu a Beskydské divadlo.

Navrhované obytné zóny v ulici s rodinnými domy jsou ulice U Zahrad, Lesní, Pod Skalkou, Myslbekova, Novellara a Bratří Jaroňků. (obr. 39)

Ulice u Zahrad je v příměstské části Žilina, je to nově vybudovaná ulice, kde jsou novostavby. Tato ulice má perspektivu do budoucnosti kvůli svému postavení a možnosti další stavby nových domů.

Ulice Lesní je ulice staršího typu, kde jsou ulice užší s předzahrádkami nebo s oplocenými zahradami u rodinných domů. Tato ulice má omezenou velikost a nemá kam se v budoucnosti rozšířit, ale má výhodu ve volné přírodě, která je na dosah ruky.

Ulice Pod Skalkou je také nově vystavěná a je součástí celé nově vzniklé čtvrti. Místo pro stavbu je to atraktivní - blízká vzdálenost do centra i volné přírody v podobě Skalek a Svince.

Ulici Myslbekovu a Novellara spojuje způsob zástavby - kombinace řadových a rodinných domů. Dále jsou to ulice starší zástavby a jejich výhodou je v blízkosti supermarketu, sportovního areálu i centra.

Pro **ulici Bratří Jaroňků** platí totéž s výhodou, že na jedné její části je větší prostor, kde si děti mohou hrát a starší lidé odpočívat.

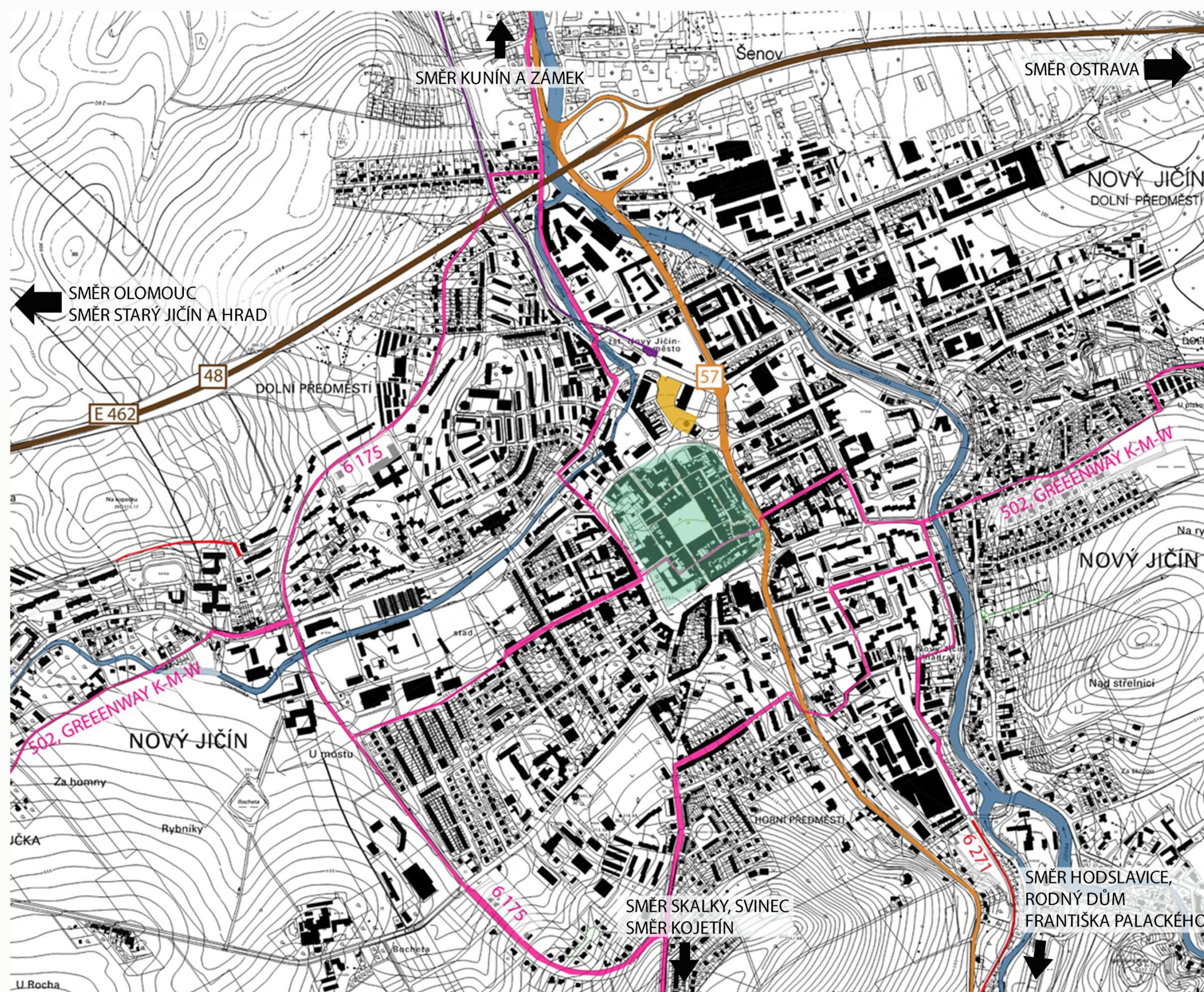
9.2 Výběr lokality pro návrh

Z předcházející mapy pěších a obytných zón vyplývají možné alternativy pro návrh, jelikož jich je velká řada, autorka vybrala pouze jednu pěší a jednu obytnou zónu.

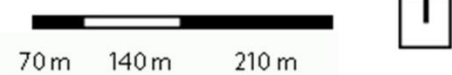
Pěší zóna je vybrána na ulici Husova v návaznosti na historické centrum města, kde budoucí pěší zóna bude propojovat budovu Beskydského divadla a budovu Městské knihovny. Důvod tvorby v této lokalitě je prostý – propojení významných institucí, blízkost centra města, možnost pobytového prostoru u divadla. Délka navrhované pěší zóny je v první části 126 m a v druhé části 129 m. (mapy.cz)

Obytná zóna byla vybrána na ulici Novellara z důvodů dobrého sportovní vyžití v blízkém okolí – zimní a letní stadion, hotel Abácie – kde je tenisový, badmintonový, squashový kurt a bowling i blízkého obchodu v podobě supermarketu Kaufland.

ŠIRŠÍ VZTAHY

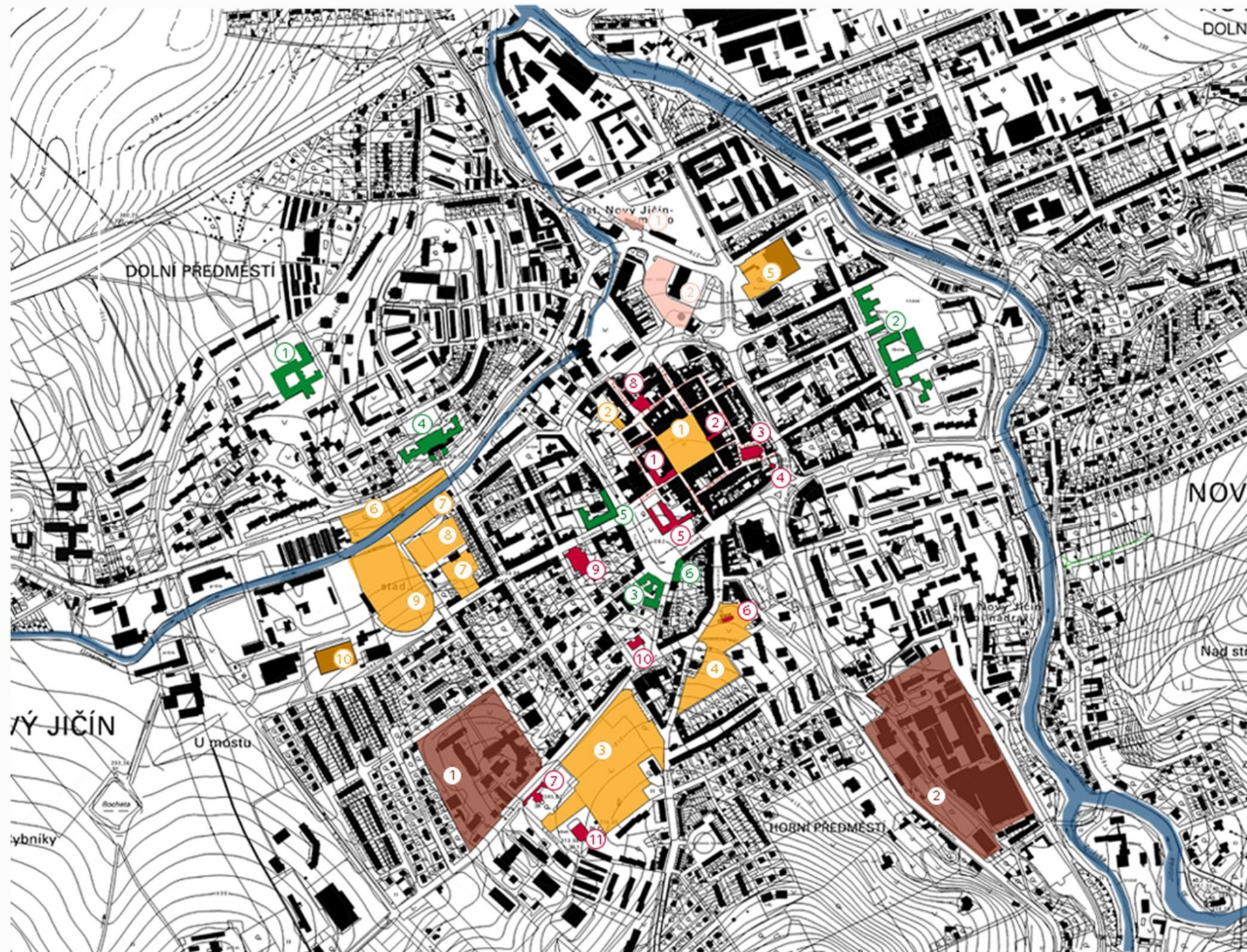


- MEZINÁRODNÍ SILNICE S ČÍSLEM E 462, SILNICE I. TŘÍDY S ČÍSLEM 48 (mapy.cz) - SMĚR OLOMOUC - OSTRAVA
- SILNICE I. TŘÍDY S ČÍSLEM 57 (mapy.cz) - SMĚR KUNÍN - HODSLAVICE
- CYKLOTRASA 502, GREENWAY K-M-W, 6 175 (mapy.cz) - CESTY OZNAČENÉ CYKLISTICKÝMI ZNAČKAMI
- CYKLOSTEZKA 6 271 (mapy.cz) - NOVĚ VYBUDOVANÁ CYKLOSTEZKA, OTEVŘENA V ŘÍJNU 2014, SMĚR NOVÝ JIČÍN - HOSTAŠOVICE
DÉLKA CYKLOSTEZKY: 9,6 km
SMÍŠENÝ PROVOZ - CYKLISTÉ I CHODCI
VEDE PŘED 5 OBCÍ: NOVÝ JIČÍN, ŽIVOTICE U NJ, HODSLAVICE, MOŘKOV A HOSTAČOVICE
- TRASA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY - SMĚR NOVÝ JIČÍN - SUCHDOL NAD ODROU
- AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - STANOVIŠTĚ VŠECH SPOJŮ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY
- HISTORICKÉ CENTRUM



Obrázek 34: Širší vztahy – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová

VÝZNAMNÉ OBJEKTY, PLOCHY



VÝZNAMNÉ BUDOVY - SPRÁVA

① RADNICE

- HISTORICKÉ OBJEKTY

- ② STARÁ POŠTA
- ③ KOSTEL NANEBEVZETÍ PANNY MARIE
- ④ BAŠTA
- ⑤ ŽEROTÍNSKÝ ZÁMEK
- ⑥ KOSTEL NEJSVĚTĚJŠÍ TROJICE
- ⑦ ŠPANĚLSKÁ KAPLE

- KULTURA

- ⑧ KINO KVĚTEN
- ⑨ BESKYDSKÉ DIVADLO
- ⑩ MĚSTSKÁ KNIHOVNA
- ⑪ LETNÍ KINO

VZDĚLÁVÁNÍ

- ZÁKLADNÍ ŠKOLY

- ① JUBILEJNÍ
- ② KOMENSKÉHO
- ③ TYRŠOVA

- STŘEDNÍ ŠKOLA

- ④ GYMNÁZIUM
- ⑤ MENDELOVA

- KROUŽKY

- ⑥ UMĚLECKÁ ŠKOLA A ZPĚV

REKREACE

- PARKY

- ① MASARYKOVO NÁMĚSTÍ
- ② MĚSTSKÁ TRŽNICE
- ③ SMETANOVY SADY
- ④ JANÁČKOVY SADY
- ⑤ VENKOVNÍ A KRYTÝ BAZÉN
- ⑥ IN-LINE OKRUH
- ⑦ TENISOVÉ KURTY
- ⑧ FOTBALOVÉ HRÍŠTĚ
- ⑨ LETNÍ STADION
- ⑩ ZIMNÍ STADION

- SPORT

DOPRAVA -

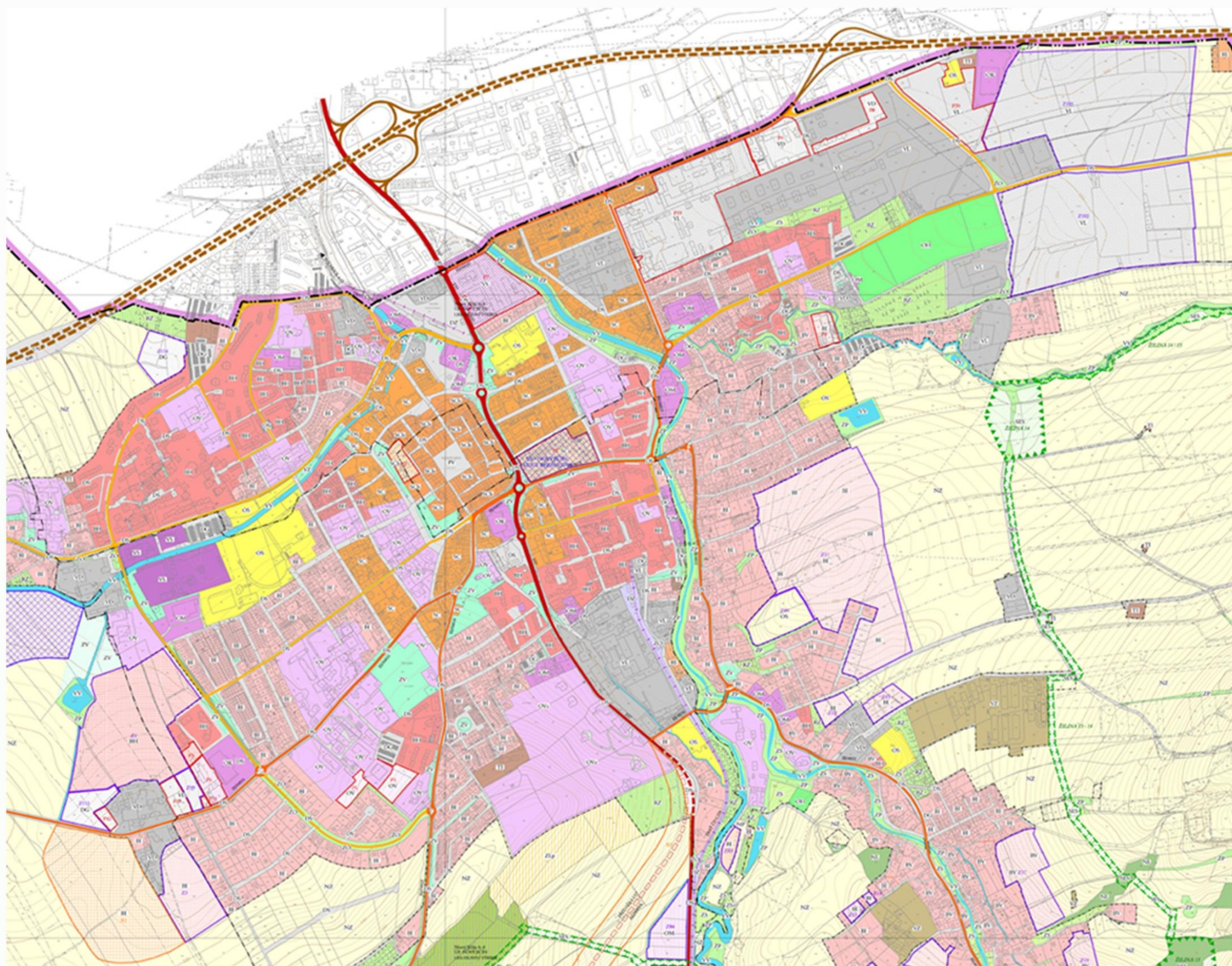
- ① VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
- ② AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

OSTATNÍ -

- ① AREÁL NEMOCNICE
- ② AREÁL TOVÁRNY TONAK

70 m 140 m 210 m





PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ			
STABILIZOVANÉ PLOCHY	ZMĚN	REZERVNÍ PLOCHY	
[Red]	[Red with dots]	[Red with dots]	BH - BYDLENÍ HROMADNÉ - V BYTOVÝCH DOMECH
[Light Red]	[Light Red with dots]	[Light Red with dots]	BI - BYDLENÍ INDIVIDUÁLNÍ - V RODINNÝCH DOMECH - MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ
[Orange]	[Orange with dots]	[Orange with dots]	BV - BYDLENÍ INDIVIDUÁLNÍ - VENKOVSKÉ
[Light Orange]	[Light Orange with dots]	[Light Orange with dots]	SCb - SMÍŠENÉ OBYTNÉ V CENTRU MĚSTA V HISTORICKÉM JÁDRU SC - SMÍŠENÉ OBYTNÉ V CENTRU MĚSTA
[Purple]	[Purple with dots]	[Purple with dots]	OV - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA OVz - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM
[Light Purple]	[Light Purple with dots]	[Light Purple with dots]	OM - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ MALÁ A STŘEDNÍ OK - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ PLOŠNĚ ROZSÁHLÁ
[White]	[White with dots]	[White with dots]	OX - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - SE SPECIFICKÝM VYUŽITÍM
[Yellow]	[Yellow with dots]	[Yellow with dots]	OS - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - TĚLOVÝCHOVNÁ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ
[Green]	[Green with dots]	[Green with dots]	OH - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - HŘBITOVY
[Light Blue]	[Light Blue with dots]	[Light Blue with dots]	PV - VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
[Yellow-Orange]	[Yellow-Orange with dots]	[Yellow-Orange with dots]	RS - REKREACE - SPORTOVNÍ
[Orange]	[Orange with dots]	[Orange with dots]	RI - REKREACE - INDIVIDUÁLNÍ POBYTOVÁ
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	RZ - REKREACE - ZAHRÁDKOVÉ OSADY
[Light Grey]	[Light Grey with dots]	[Light Grey with dots]	DS - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - SILNIČNÍ
[Light Purple]	[Light Purple with dots]	[Light Purple with dots]	DZ - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - DRÁŽNÍ
[Light Grey]	[Light Grey with dots]	[Light Grey with dots]	DG - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - GARÁŽE
[Brown]	[Brown with dots]	[Brown with dots]	TI - TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
[Light Grey]	[Light Grey with dots]	[Light Grey with dots]	VL - VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - LEHKÝ PRŮMYSL
[Light Grey]	[Light Grey with dots]	[Light Grey with dots]	VD - VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - DROBNÁ A ŘEMESLNÁ VÝROBA
[Brown]	[Brown with dots]	[Brown with dots]	VZ - VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - ZEMĚDĚLSKÁ VÝROBA Vzk - VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - ZEMĚDĚLSKÁ VÝROBA V KRAJINĚ
[White]	[White with dots]	[White with dots]	VS - PLOCHY SMÍŠENÉ VÝROBNÍ, KOMERČNÍ, LOGISTICKÉ
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	ZV - ZELENĚ - NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	ZS - ZELENĚ - SOUKROMÁ A VYHRAZENÁ
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	ZO - ZELENĚ - OCHRANNÁ A IZOLAČNÍ
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	ZP - ZELENĚ - PŘÍRODNÍHO CHARAKTERU
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	SES - ZELENĚ - PŘÍRODNÍHO CHARAKTERU - SOUČÁST ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILITY
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	ZLp - ZELENĚ - LESOPARK
[Light Blue]	[Light Blue with dots]	[Light Blue with dots]	VV - VODNÍ PLOCHY A TOKY
[Light Yellow]	[Light Yellow with dots]	[Light Yellow with dots]	NZ - ZEMĚDĚLSKÉ POZEMKY
[Light Green]	[Light Green with dots]	[Light Green with dots]	NL - POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

105 m 210 m 315 m



LINIOVÉ PRVKY

STAV	NÁVRH	
[Solid line]	[Dashed line]	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
[Thick solid line]	[Thick dashed line]	HRANICE OBCE
[Thin solid line]	[Thin dashed line]	HRANICE KATASTRU
[Dotted line]	[Dotted line]	HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ K 30.6.2008
[White box]	[White box with Z1]	ZASTAVITELNÉ PLOCHY
[White box]	[White box with P1]	PLOCHY PŘESTAVBY A DOSTAVBY
[White box]	[White box with R1]	R1 - ÚZEMNÍ REZERVA ZASTAVITELNÉ PLOCHY R2 - ÚZEMNÍ REZERVA KORIDORU PRO ALTERNATIVNÍ VEDENÍ TRASY OBCHVATU SILNICE I/5/
[White box]	[White box with blue grid]	PLOCHY PRO KTERÉ JE PODMÍNKOU PRO PROVĚŘENÍ ZMĚN URBANISTICKÁ STUDIE

DOPRAVA

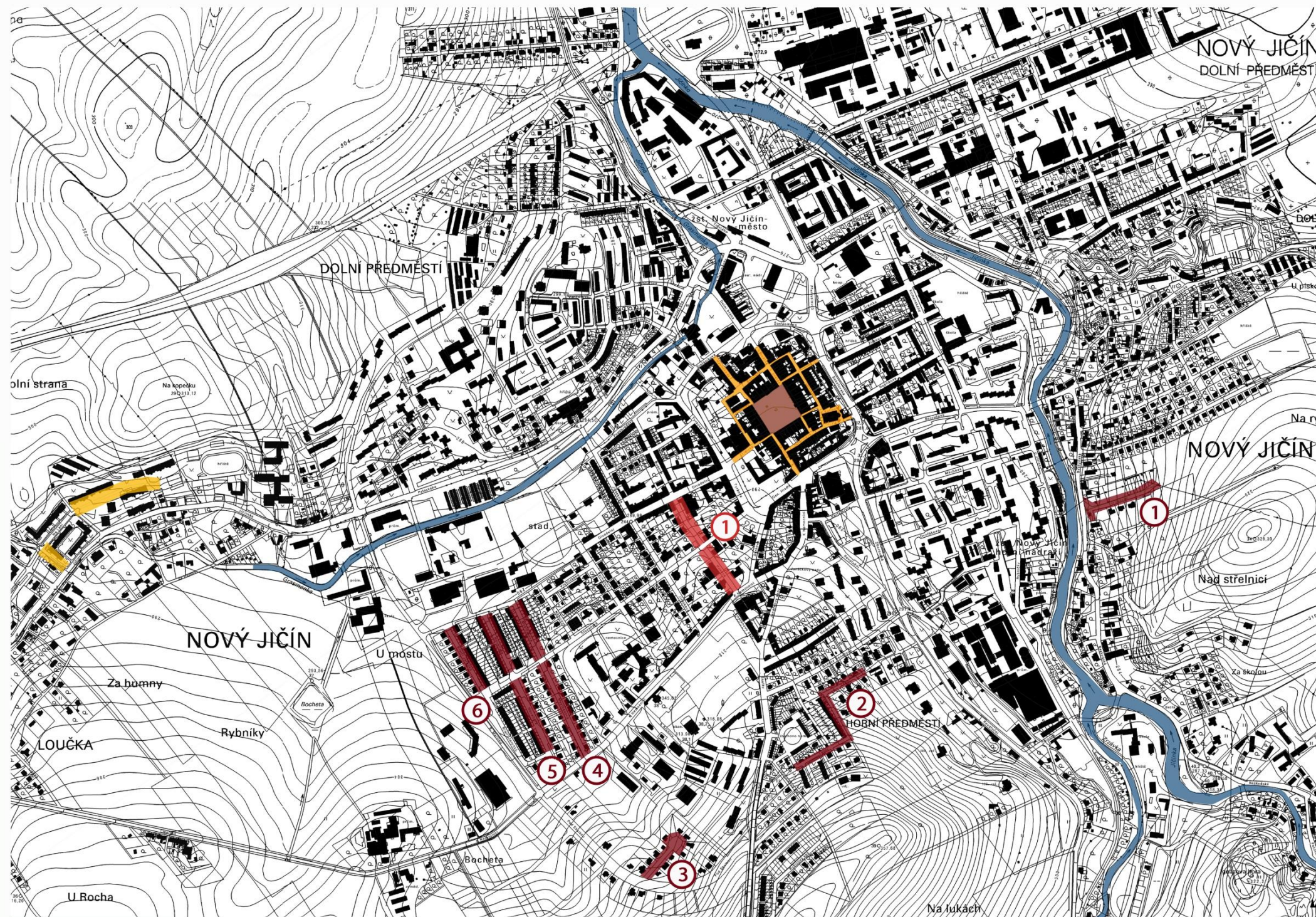
STAV	NÁVRH	REZERVA	
[Solid line]	[Dashed line]	[Dashed line]	RYCHLOSTNÍ SILNICE S OZNAČENÍM
[Solid line]	[Dashed line]	[Dashed line]	SILNICE I. TŘÍDY S OZNAČENÍM
[Solid line]	[Dashed line]	[Dashed line]	SILNICE III. TŘÍDY
[Solid line]	[Dashed line]	[Dashed line]	MÍSTNÍ KOMUNIKACE SBĚRNÉ
[Solid line]	[Dashed line]	[Dashed line]	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ REGIONÁLNÍ
[Solid line]	[Dashed line]	[Dashed line]	VLEČKA
[Solid line]	[Dashed line]	[Dashed line]	VÝZNAMNÉ MOSTY A LÁVKY PRO CHODCE

PRVKY ÚSES:

[Green pattern]	[Green pattern]	LOKÁLNÍ BIODORIDOR
[Green pattern]	[Green pattern]	LOKÁLNÍ BIOCENTRUM
[Green pattern]	[Green pattern]	REGIONÁLNÍ BIODORIDOR
[Green pattern]	[Green pattern]	REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM
[Green pattern]	[Green pattern]	NADREGIONÁLNÍ BIODORIDOR
[Green pattern]	[Green pattern]	POPIS ÚSES

Obrázek 36: Územní plán, mapa z novyjin.cz

OBYTNÉ A PĚŠÍ ZÓNY - PŘEHLED



STAVAJÍCÍ ZÓNY:

PĚŠÍ ZÓNA S CENTRÁLNÍ PLOCHOU, NÁMĚSTÍM

MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

PĚŠÍ ZÓNA V ULICI

HAVLÍČKOVA, RESSLOVA, 5.KVĚTNA, DIVIŠOVA, ÚZKÁ, LIDICKÁ, 28.ŘÍJNA, ŽEROTÍNOVA, K ŠATLAVĚ, KOSTELNÍ

OBYTNÁ ZÓNA V OBLASTI PANELOVÝCH DOMŮ

NA LANI, JIČINSKÁ

NAVRHOVANÉ ZÓNY:

PĚŠÍ ZÓNA V ULICI

① HUSOVA

OBYTNÁ ZÓNA V ULICI S RODINNÝMI DOMEY

① U ZAHRAD

② LESNÍ

③ POD SKALKOU

④ MYSLBEKOVA

⑤ NOVELLARA

⑥ BRATŘÍ JAROŇKŮ

70m 140m 210m



STÁVAJÍCÍ I NAVRHOVANÉ PĚŠÍ ZÓNY - FOTODOKUMENTACE



MASARYKOVO NÁMĚSTÍ



ULICE RESSLOVA



ULICE KOSTELNÍ



ULICE HUSOVA - NAVRHOVANÁ

NAVRHOVANÉ OBYTNÉ ZÓNY - FOTODOKUMENTACE



① **ULICE U ZAHRAD:**
- NOVĚ BUDOVANÁ ULICE
- SOUSTAVA RODINNÝCH DOMKŮ
- V PŘÍMĚSTSKÉ ČÁSTI ŽILINA



② **ULICE LESNÍ:**
- ULICE VE STARŠÍ ZÁSTAVĚ
- NACHÁZÍ SE V BLÍZKOSTI LESNÍ CESTY NA SKALKY
- ATRAKTIVNÍ LOKALITA



③ **ULICE POD SKALKOU:**
- ULICE V NOVÉ ZÁSTAVĚ
- RODINNÉ DOMY
- V BLÍZKOSTI TRASY NA SKALKY A SVINEC



④ **ULICE MYSLBEKOVA:**
- ULICE VE STARŠÍ ZÁSTAVĚ
- RODINNÉ DOMKY I ŘADOVÉ DOMKY



⑤ **ULICE NOVELLARA:**
- ULICE VE STARŠÍ ZÁSTAVĚ
- ŘADOVÉ DOMKY
- V BLÍZKOSTI SUPERMARKETU KAUFAND



⑥ **ULICE BRATŘÍ JAROŇKŮ:**
- ULICE VE STARŠÍ ZÁSTAVĚ
- ŘADOVÉ DOMKY
- PÁS DOPŇKOVÝCH VEGETAČNÍCH PRVKŮ

HUSOVA PĚŠÍ ZÓNA - SOUČASNÝ STAV



- ① BESKYDSKÉ DIVADLO
- ② BUDOVA FIRMY DYTRON
- ③ KATASTRÁLNÍ ÚŘAD
- ④ MĚSTSKÁ KNIHOVNA
- ⑤ OPLOCENÉ DĚTSKÉ HŘIŠTĚ
- ⑥ ZAHRADY KNIHOVNY
- ⑦ MATEŘSKÁ ŠKOLKA BERUŠKA
- ⑧ RESTAURACE NOVÉ SLUNCE
- ⑨ OPLOCENÁ ZAHRADA, V LÉTĚ POSEZENÍ U HOSPODY A DĚTSKÉ HERNÍ PRVKY
- ⑩ RODINNÉ DOMY
- ⑪ MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ ČR

- HRANICE ÚZEMÍ
- PŘIKÁZANÝ SMĚR JÍZDY
- NEPŮJEZDNÁ ČÁST
- PARKOVÁNÍ
- VEŘEJNÁ ZELEŇ
- SOUKROMÉ RODINNÉ DOMY
- VEŘEJNÉ INSTITUCE

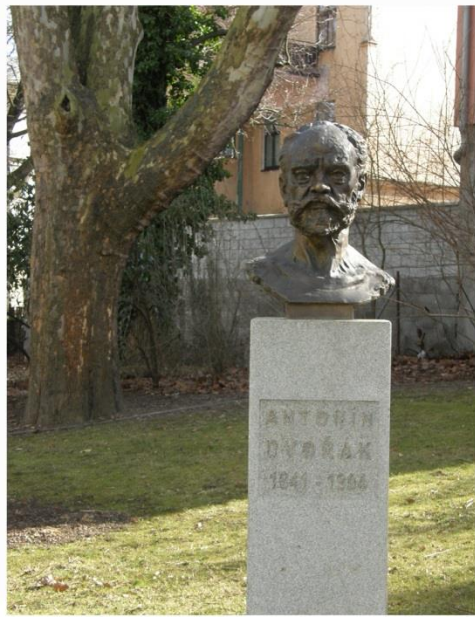
DRUHY STÁVAJÍCÍCH STROMŮ

- 1 *Aesculus hippocastanum*
- 2 *Populus nigra*
- 3 *Fagus sylvatica* 'Purpurea'
- 4 *Populus nigra*

10 m 20 m 30 m



HUSOVA PĚŠÍ ZÓNA - FOTODOKUMENTACE



PAMÁTNÍK A. DVOŘÁKA



POHLED OD BESKYDSKÉHO DIVADLA SMĚREM
K MĚSTSKÉ KNIHOVNĚ



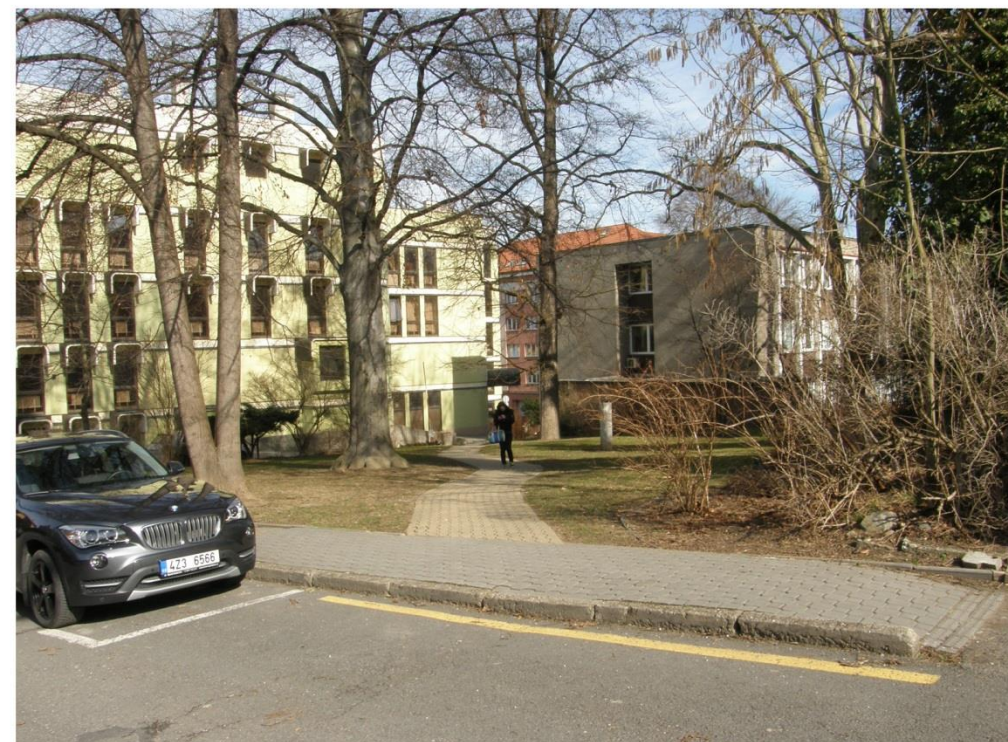
POHLED OD MĚSTSKÉ KNIHOVNY SMĚREM
K BESKYDSKÉMU DIVADLU



OPLOCENÁ ZAHRADA U HOSPODY SLUNKA



OPLOCENÉ DĚTSKÉ HŘIŠTĚ



VEŘEJNÁ ZELEŇ - POBYTOVÝ PROSTOR



POHLED NA MĚSTSKOU KNIHOVNU

HUSOVA PĚŠÍ ZÓNA - NÁVRH



10 m 20 m 30 m



BYDLENÍ
OBČANSKÉ VYBAVENÍ

HRANICE ÚZEMÍ
BUDOVY
VSTUPY
DLAŽBA Č. 1
DLAŽBA Č. 2
DLAŽBA Č. 3
ZAČÁTEK A KONEC ZÓNY
PŘECHOD PRO CHODCE

PARKOVÁNÍ
SOUKROMÉ CESTY
SOUKROMÁ ZAHRADA
KEŘE A TRVALKY
STÁVAJÍCÍ STROMY
NAVRŽENÉ STROMY
OPĚRNÉ ZÍDKY
OSVĚTLENÍ - LAMPY, V DLAŽBĚ

OPLOCENÍ
PŮVODNÍ VRSTEVNICE
ZMĚNA TERÉNU
UMĚLECKÉ DÍLO
PAMÁTNÍK
LAVIČKY
DOPRAVNÍ ZNAČKY - PĚŠÍ ZÓNA

HUSOVA PĚŠÍ ZÓNA - NÁVRH



2,5 m 5,0 m 7,5 m



— HRANICE ÚZEMÍ

— BUDOVI

— VSTUPY

— DLAŽBA Č. 1

— DLAŽBA Č. 2

— DLAŽBA Č. 3

— SOUKROMÉ CESTY

— SOUKROMÁ ZAHRADA

— KEŘE A TRVALKY

— STÁVAJÍCÍ STROMY

— NAVRŽENÉ STROMY

— DOPRAVNÍ ZNAČKY - PĚŠÍ ZÓNA

— OSVĚTLENÍ

— PŮVODNÍ VRSTEVNICE

— ZMĚNA TERÉNU

— PAMÁTNÍK

— LAVIČKY

— OPLOCENÍ

— ZAČÁTEK A KONEC ZÓNY

9.3 Návrh pěší zóny

Návrh pěší zóny je ovlivněn prostorovými dispozicemi místa – viz obr. 40. Dále pak historickými budovami, se kterými se při návrhu musí počítat – Beskydské divadlo a Czeicznerova vila – současná budova městské knihovny. S ohledem na tyto budovy musí být navržen celkový koncept. (KUČA, 2000) (obr. 41)

Cílem návrhu je vytvoření souznění jak duchovního, tak praktického - pro plné využívání plochy. Pěší zóna musí být bohužel z provozních důvodů rozdělena na dvě části, obě tyto části spojuje navržená dlažba, která také koresponduje s dlažbou používanou ve městě - žulové kostky a také navržená alej stromů, která začíná v jedné části ulice a navazuje na druhou část. (obr. 42)

Návrh pomocí dlažby podtrhuje hlavní pobytovou funkci a její centrální část, která začíná u Beskydského divadla a postupuje směrem ke Katastrálnímu úřadu. Směrem od pobytového prostoru jsou v každé části ulice navrženy pruhy v dlažbě z jiného materiálu.

Začátek a konec pěší zóny je pomocí kladení dlažby zdůrazněn tak, aby si lidé uvědomili změnu provozu. V návrhu jsou zmíněny tři typy dlažby - první typ dlažby je z klasické světlé žulové kostky 10 × 10 cm, druhý typ dlažby je z tmavé žulové kostky 5 × 5 cm a třetí typ dlažby je také z tmavé žulové kostky 5 × 5 cm s pravidelně od sebe vzdálených čtverců ze světlé žulové kostky 5 × 5 cm. Obě pěší zóny jsou označeny dopravní značkou začátek a konec pěší zóny a jsou otevřeny dopravní obsluze v hodinách 22:00 – 9:00.

Prostor u Beskydského divadla je otevřenější a je zde více prostoru pro tvorbu pobytového prostoru. V blízkosti budovy divadla se nachází umělecké dílo, které zachovává své místo i v návrhu. Avšak k dotvoření prostoru u uměleckého díla je navržena alej stromů (*Sorbus aria 'Magnifica'* - výška do 10 m, šířka do 6 m). Dále pak kolem divadla vznikly dvě trasy kudy se vydat – první trasou je pěší cestička za budovou divadla směřující k pobytovému prostoru a památníku Antonína Dvořáka a druhá trasa je vstupem do pěší zóny. (obr. 43)

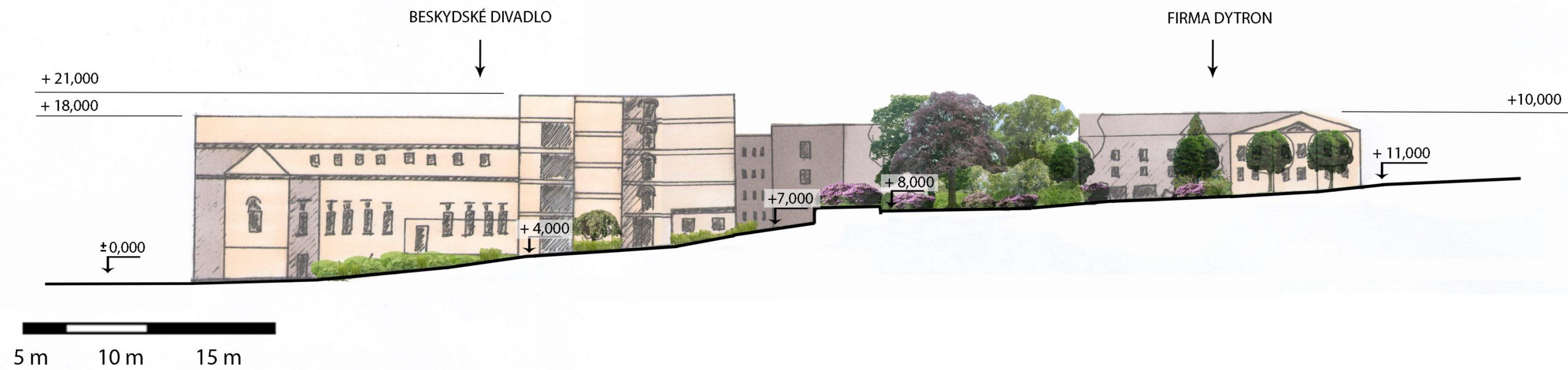
Pobytový prostor u památníku Antonína Dvořáka je vydlážděn tmavou žulou a jsou v něm navrženy lavičky pro posezení ve stínu čtyř vzrostlých stromů, které zůstávají zachovány. Prostor je kryt navrženou výsadbou keřů, které budou sloužit jako kulisa i jako na jaře kvetoucí zátoku ve městě. Keře jsou navrženy tak, aby zvládly stinné podmínky - *Rhododendron sp.*, *Ligustrum ovalifolium*, *Taxus baccata*.

Přechod mezi rameny ulice je spojen stejným typem dlažby a vysazenou alejí stromů, která prostor spojuje – *Sorbus aria 'Magnifica'*.

V druhé části pěší zóny kvůli komplikovanosti terénu vzniká malý prostor s lavičkami pod korunami již zmíněné aleje. Lavičky jsou dřevěné s ocelovým rámem. Bohužel zde není dostatečný prostor pro tvorbu tak velké pobytové plochy jako v první části, naštěstí jsou zde zahrady a dětské hřiště v okolí Městské knihovny volně dostupné, tak vytvářejí další možnosti využití. Dále pak může zóna sloužit, jako místo kudy se návštěvník v dobré náladě dostane do blízkých Smetanových sadů.

Návrh je doložen na vytvořených obrázcích 44 – 47.

ŘEZOPOHLED AA'



Obrázek 44: Podélný řez ulicí AA'



Obrázek 45: Axonometrie – podkladová mapa – mapy.cz, další úpravy Jana Šindlerová

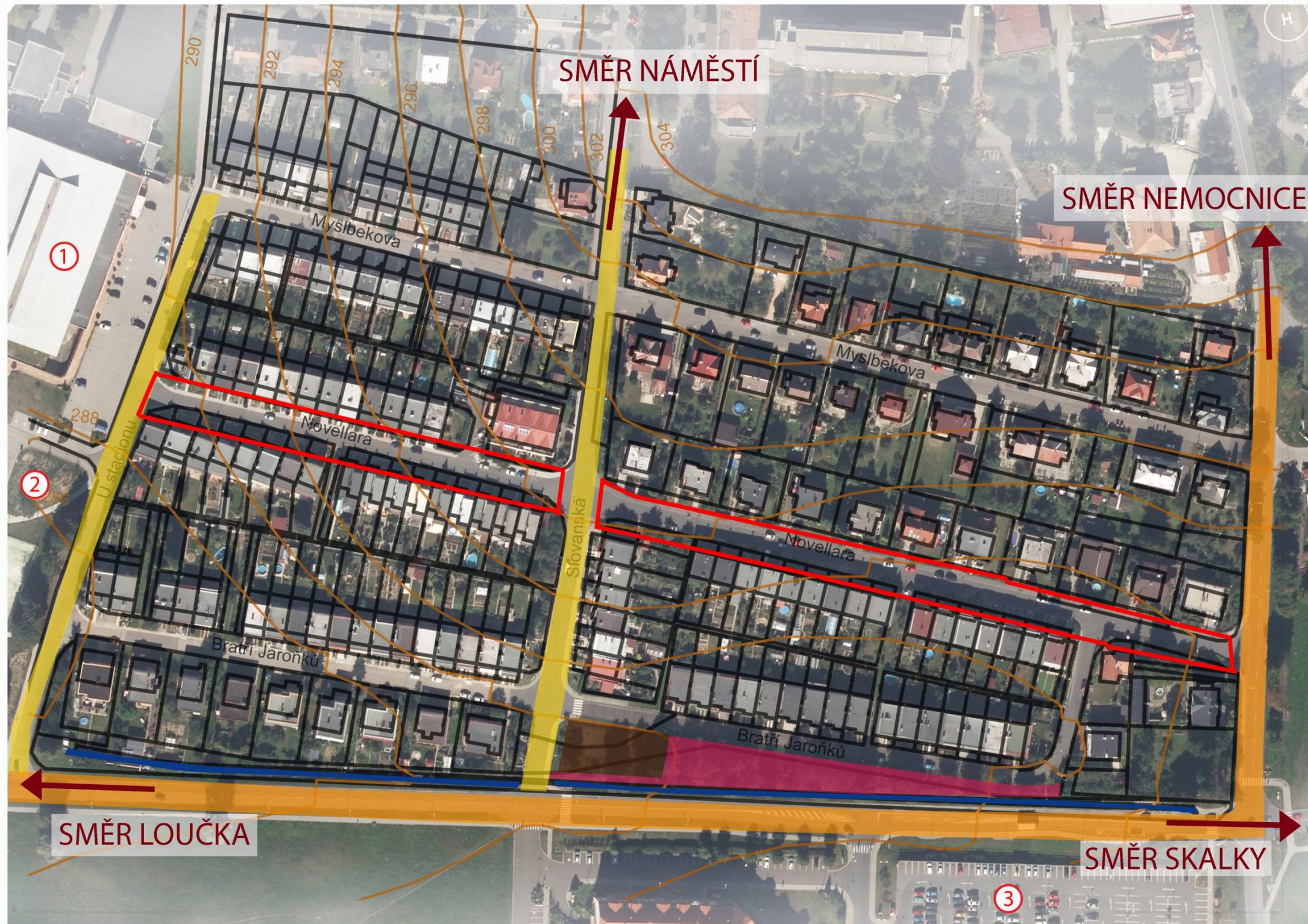


Obrázek 46: Pohled do ulice



Obrázek 47: Pohled do pobytového prostoru, v pozadí budova Beskydského divadla

OBYTNÁ ZÓNA NOVELLARA- SOUČASNÝ STAV



- ① ZIMNÍ STADIION
- ② HOTEL ABÁCIE - BOWLING, SPORTOVNÍ ZÁZEMÍ
- ③ HYPERMARKET KAUFLAND

— HRANICE ÚZEMÍ

— VODNÍ TOK

— SILNICE Č. 1 - HLAVNÍ

— SILNICE Č. 2 - VEDLEJŠÍ

— SPORTOVNÍ HŘIŠTĚ

— ZELEŇ U VODNÍHO TOKU

13 m 26 m 39 m



OBYTNÁ ZÓNA NOVELLARA - FOTODOKUMENTACE



HOTEL ABÁCIE, SPORTOVNÍ ZÁZEMÍ



POHLED DO PRVNÍ ČÁST ULICE - ŘADOVÉ DOMKY



ŘADOVÉ DOMKY



POHLED DO DRUHÉ ČÁSTI ULICE



RODINNÉ DOMY V DRUHÉ ČÁSTI ULICE



ZAČÁTEK ULICE, SMĚREM OD NEMOCNICE

OBYTNÁ ZÓNA NOVELLARA - NÁVRH



- BYTOVÝ DŮM
- ŘADOVÉ DOMY
- GARÁŽ

- HRANICE ÚZEMÍ
- BUDOVI
- VSTUPY
- DLAŽBA Č. 1
- ASFALT
- ZAČÁTEK A KONEC ZÓNY

- PŘÍJEZDOVÉ CESTY
- PŘEDZAHŘÁDKY
- SOUKROMÁ ZAHŘÁDKA
- KEŘE A TRVALKY
- TRAVNATÁ PLOCHA
- NAVRŽENÉ STROMY
- STÁVAJÍCÍ STROMY

- OPLOCENÍ
- OPĚRNÉ ZÍDKY
- VRSTEVNICE
- OSVĚTLENÍ - LAMPY
- LAVIČKY
- DOPRAVNÍ ZNAČKY - PĚŠÍ ZÓNA

OBYTNÁ ZÓNA NOVELLARA - NÁVRH



7 m 14 m 21 m



RODINNÉ DOMY
 ŘADOVÉ DOMY

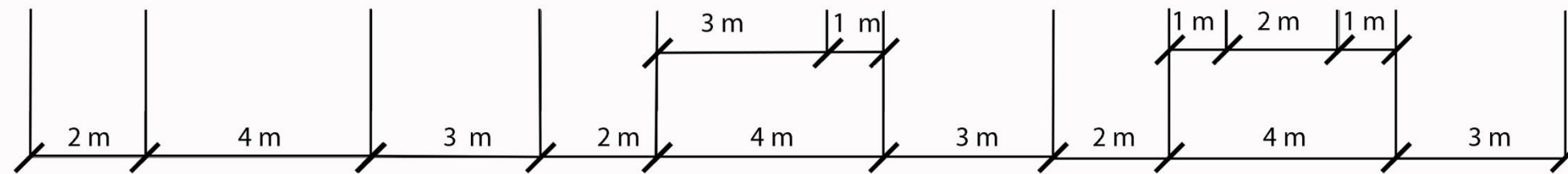
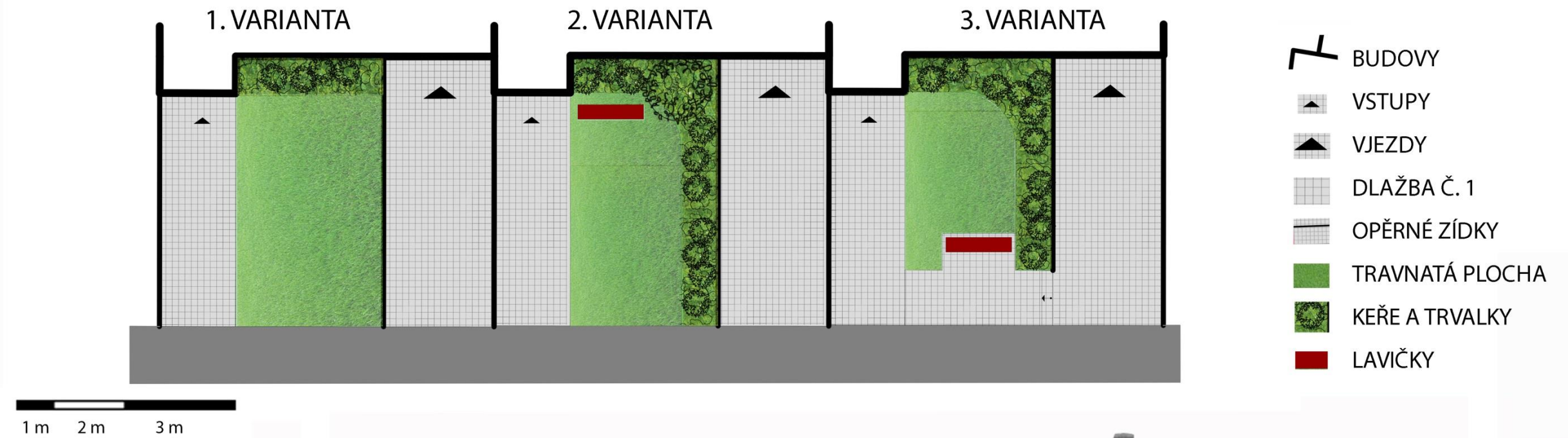
HRANICE ÚZEMÍ
 BUDOVY
 VSTUPY
 DLAŽBA Č. 1
 DLAŽBA Č. 2
 ASFALT
 ZAČÁTEK A KONEC ZÓNY

PARKOVÁNÍ
 PŘÍJEZDOVÉ CESTY
 SOUKROMÁ ZAHRADA
 KEŘE A TRVALKY
 TRAVNATÁ PLOCHA
 NAVRŽENÉ STROMY

OPLOCENÍ
 OPĚRNÉ ZÍDKY
 VRSTEVNICE
 OSVĚTLENÍ - LAMPY
 DOPRAVNÍ ZNAČKY - PĚŠÍ ZÓNA
 LAVIČKY

OBYTNÁ ZÓNA NOVELLARA - NÁVRH PŘEDZAHŘÁDEK - DETAIL

VÝŘEZ TŘÍ NÁHODNĚ VYBRANÝCH DOMŮ PRO UKÁZKU NAVRŽENÝCH PŘEDZAHŘÁDEK



SORTIMENT ROSTLIN

- ATRAKTIVNOST: – DLOUHÁ DOBA KVETENÍ
 – VÝRAZNÁ BARVA KVĚTU
 – AROMATICKÁ VŮŇ

VÝŠKA DO 2,5 M:

-SYRINGA VULGARIS "MADAME LEMOINE"

VÝŠKA DO 1 M:

- CARYOPTERIS CLANDONENSIS
 - MENTHA LONGIFOLIA
 - MELISSA OFFICINALIS
 - HEMEROCALLIS HYBRIDA
 - ORIGANUM VULGARE
 - PENNISETUM ALOPECUROIDES
 - ROSA "CLEMENTINE"

- ROSA "THE ALNWICK ROSE"
 - ROSA KORDES 'PEPITA'
 - SALVIA OFFICINALIS
 - PAEONIA LACTIFLORA
 - CHRYSANTHEMUM COREANUM
 - EUONYMUS FORTUNEI
 - PEROVSKIA ABROTANOIDES

VÝŠKA DO 0,4 M:

- THYMUS VULGARIS
 - THYMUS CITRIODORUS
 - ECHINACEA PURPUREA
 - BERGENIA CORDIFOLIA
 - FESTUCA GLAUCA
 - EUPHORBIA POLYCHROMA
 - NEPETA × FAASSENII

- PHLOX SUBULATA
 - SEDUM KAMTSCHATICUM
 - SEDUM SPURIUM

9.4 Návrh obytné zóny

Navrhovaná obytná zóna se nachází na okraji města Nový Jičín, v blízkosti zóny stojí služby - obchodní řetězec Kaufland a hotel Abácie, které nabízejí možnost uspokojení základní lidských potřeb. (obr. 48 a 49)

Ulice Novellara je rozdělena na dvě části, jelikož skrze ni vede hlavní cesta od centra města. První část ulice je dlouhá 132 m a druhá část ulice je dlouhá 252 m.

V první i druhé části ulice jsou řadové domy a v druhé části ulice i samostatné rodinné domy. Cílem návrhu bylo zajistit ulici se zklidněnou automobilovou dopravou, která bude bezpečnou a příjemnou ulici pro její obyvatele a bude zvyšovat jejich životní úroveň. Jsou zde použity zpomalovací prahy na začátku a konci obytné zóny – jsou z vyskládané dlažby, tento pruh činí 2 m. U každého vstupu do zóny je dopravní značka „Začátek obytné zóny“ a „Konec obytné zóny“. Ulici spojuje stejný motiv v dlažbě – který je v podobě 50 cm širokých pruhů dlažby, které se opakují v určitých intervalech, které se vždy násobí a přidává se jeden pruh. Pruhy jsou ze světlé žulové kostky 10 × 10 cm. Žulové pruhy od sebe oddělují stejně široké pásy asfaltu. (obr. 50 a 51)

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------|
| 1. část ulice (její délka 132 m): | 3 × pruh asfaltu šířky 20 m |
| | 4 × pruh asfaltu šířky 10 m |
| | 5 × pruh asfaltu šířky 5 m |
| | 6 × pruh asfaltu šířky 2,5 m |
| | 7 × pruh asfaltu šířky 1 m |
| 2. část ulice (její délka 252 m): | 7 × pruh asfaltu šířky 1 m |
| | 6 × pruh asfaltu šířky 2,5 m |
| | 5 × pruh asfaltu šířky 5 m |
| | 4 × pruh asfaltu šířky 10 m |
| | 3 × pruh asfaltu šířky 20 m |
| | 4 × pruh asfaltu šířky 10 m |
| | 5 × pruh asfaltu šířky 5 m |

6 × pruh asfaltu šířky 2,5 m

Pravidelnost pruhů je navržena pro zachování rovnováhy mezi vzniklými šikanami, aby nedošlo k chaosu.

V první části ulici jsou zachovány tři stromy – dva stromy *Pinus nigra* a jeden strom *Picea abies*. Je zde navržen pobytový prostor lemovaný záhony s trvalkami a dále je zde navržen soliterní strom jako ústřední bod kompozice – *Acer platanoides 'Royal Red'* (výška 20 m, šířka 10 m), který je typický svým zbarvením listů do vínově červené a na podzim barví do zlaté.

V druhé části ulice jsou v šikanách navržena parkovací stání a trvalkové záhony s alejovými stromy – *Pyrus calleryana 'Chanticleer'* (výška 13 m, šířka 6 m).

Dále pak jsou navrženy přezahradky u řadových domů, bohužel jsou v každé části ulice předzahradky jiných rozměrů, proto návrh rozměrově odpovídá pouze předzahradkám v druhé části ulice a předzahradky v první části jsou jimi inspirovány.

Předzahradkám jsou doporučeny tyto rostliny - *Salvia officinalis*, *Paeonia lactiflora*, *Chrysanthemum coreanum*, *Euonymus fortunei*, *Perovskia abrotanoides*, *Caryopteris clandonensis*, *Mentha longifolia*, *Melissa officinalis*, *Hemerocallis hybrida*, *Origanum vulgare*, *Pennisetum alopecuroides*, *Rosa "Clementine"*, *Rosa "The Alnwick Rose"*, *Syringa vulgaris*, *Thymus vulgaris*, *Thymus citriodorus*, *Echinacea purpurea*, *Bergenia cordifolia*, *Festuca glauca*, *Euphorbia polychroma*, *Nepeta × faassenii*, *Phlox subulata*, *Sedum kamtschaticum*, *Sedum spurium*. (obr. 52)

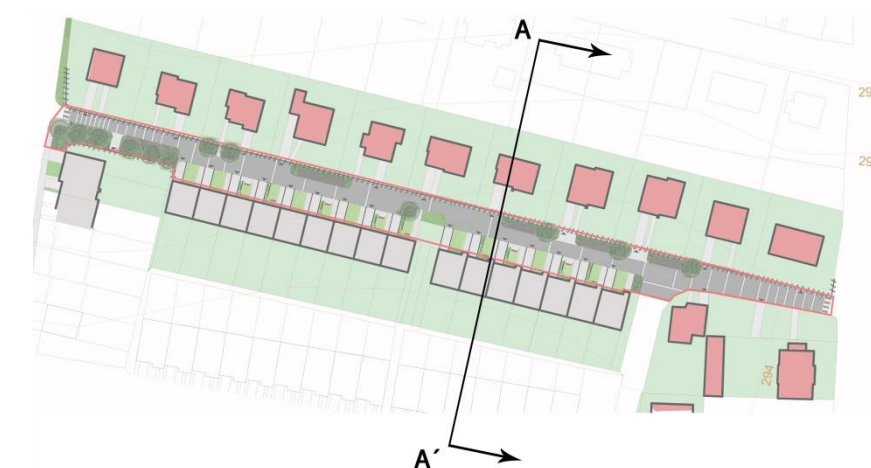
Zastoupení trvalek a keřů v šikanách, záhonech – viz rostliny z předzahradek vyšší než 30 cm a *Spiraea japonica*, *Ligustrum ovalifolium*, *Symphoricarpos chenaultii*.

Mobiliář je zde použit stejný jako v předchozím návrhu a je zastoupen lavičkami.

Parkování je povoleno na příjezdových cestách k domům, dále pak na místech vyznačených pro parkování.

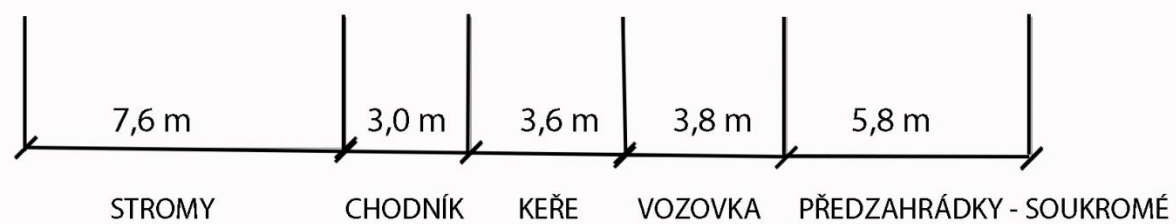
Návrh je doložen na řezopohledech, axonometrii a perspektivách. (obr. 53 – 57)

ŘEZOPOHLED AA'

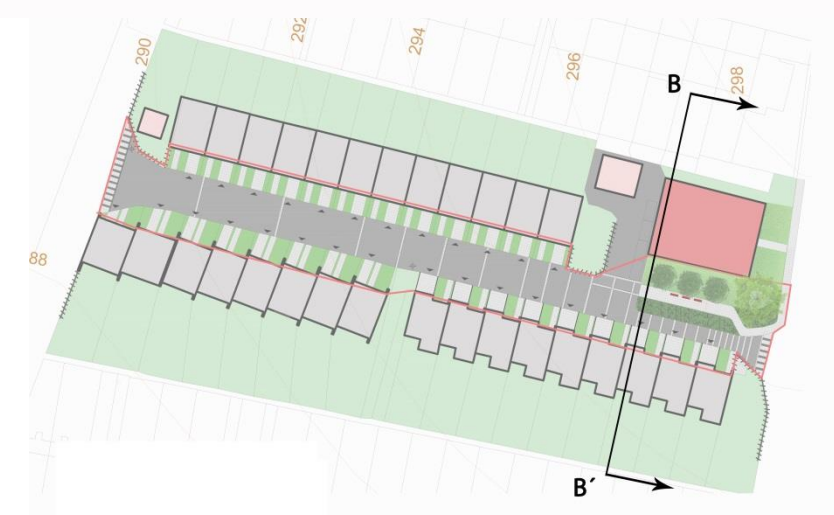
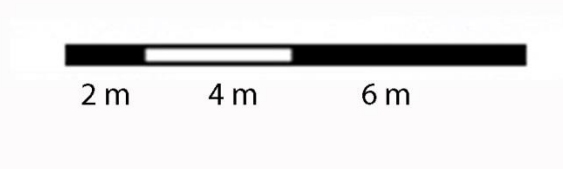


Obrázek 53: Příčný řez ulice AA' – pozadí –maps.google.cz, další úpravy Jana Šindlerová

ŘEZOPOHLED BB'



STROMY CHODNÍK KEŘE VOZOVKA PŘEDZAHŘÁDKY - SOUKROMÉ



Obrázek 54: Příčný řez ulicí BB' pozadí – maps.google.cz, další úpravy Jana Šindlerová



Obrázek 55: Axonometrie: – podkladová mapa – mapy.cz, další úpravy Jana Šindlerová



Obrázek 56: Pohled do druhé části ulice Novellara: - podklad fotografie, Jana Šindlerová, 3/2015



Obrázek 57: Pohled do ulice v první části: - podklad fotografie, Jana Šindlerová, 3/2015

10 DISKUZE

Principy umístění obytné a pěší zóny. Problematika obytných a pěších zón je rozsáhlá a nelze ji přesně definovat, protože každé místo má jiné rozměry, dimenze, genius loci, umístění v zástavbě, důležitost místa a budov. Proto by bylo dobré pro další práci na tomto tématu udělat širší terénní průzkum – s rozsáhlejším polem působnosti a například i se srovnáním obytných a pěších zón na jiných kontinentech – v Severní Americe budou jinak dimenzované i jinak umístěné v rámci celého města. Dále pak obytné a pěší zóny v severských státech Evropy v kontrastu s jižními státy Evropy, kde jsou zcela odlišné klimatické změny a jejich dopad na veřejný prostor. Budou jižní města se svými zónami otevřenější s přátelskou atmosférou? Nebo budou severské města tajuplná místa se silným geniem loci? Všechny tyto informace by bylo vhodné zjistit a inspirovat a obohatit tento pohled na středoevropské obytné a pěší zóny.

Městské zóny? Jeden z důvodů navrhování obytných a pěších zón je zlepšení vztahu lidí k ulici a veřejnému prostoru. Tento vztah lidélepší pouze tehdy, když si ulici přisvojí. Pro další práci na navrhovaných zónách by bylo vhodné udělat veřejný průzkum a dotazníkové šetření.

Budoucnost Nového Jičína? Město Nový Jičín má velký potenciál do budoucnosti v možnosti růstu, není nijak omezen geograficky, dále pak má pevné zázemí průmyslu a služeb. Stále více se ve městě rozmáhají služby sportovní a hygienické – město se snaží vytvářet lepší podmínky pro život. Jak ale zajistit obytné a pěší zóny ve městě? Navrhovat je už při návrhu zastavitelnosti území a nevytvářet „sídelní kaši“.

11 ZÁVĚR

Po prostudování dostupné literatury o obytných a pěších zónách a navštívení obytných a pěších zón v zahraničních městech evropského formátu – Budapešť, Vídeň a Krakov a domácích měst Praha a Brno - autorka vyslovila závěry z praktického zkoumání v terénu – v konkrétních městech a dále pak vyslovila závěry z obecně platné legislativy.

Závěry obsahovaly informace o dopravě, infrastruktuře, množství a umístění vegetačních prvků, mobiliáři, osvětlení a parkování. Dále pak rozměry a polohu vhodných ulic – pěší zóna by měla být blízko významných institucí, nebo v okolí centra města, kde lidé rádi chodí a ulice se pro ně stane dostupnější a snadnější při omezení provozu automobilů, stane se oázou klidu a pohody. Obytná zóna by měla být v místě, kde se nacházejí obytné domy, řadové domy, řadové domy a další možnosti. Obytná zóna zjednodušeně slouží pro vytvoření místa s rovnocennou dopravou, kde je v ulici zklidněná automobilová doprava a kde auta musejí v celé ulici dávat přednost lidem, kteří zde procházejí.

Tyto závěry o obytných a pěších zónách, pak autorka uplatnila při návrhu ve vybraném městě Nový Jičín. Nový Jičín je středně velké město, které bylo vybráno na základě atraktivnosti pro budoucí rozvoj a rozšiřování města. Návrhem pěší a obytné zóny by tudíž město zvýšilo životní podmínky pro své obyvatele. Dále pak byly vytvořeny analýzy historických map a srovnání rozlohy města v letech 1836 – 1952 a současné mapy, širších vztahů, významných institucí, mapy navrhovaných a stávající obytných a pěších zón.

Na základě těchto analýz byly vybrány dvě zóny – pěší zóna Husova a obytná zóna Novellara. Pro obě navrhované zóny byly dále zpracovány specifitější analýzy o dopravě, parkování, vegetačních prvcích, funkcích budov. Obě navrhované zóny byly doloženy fotodokumentací.

Pěší zóna Husova je v blízkosti centra města – Masarykova náměstí. Dále se pak na ulici Husova nachází mnoho významných institucí – Beskydské divadlo, Ministerstvo zemědělství ČR, Katastrální úřad a Městská knihovna. Ulice je rozdělena na dvě části z důvodu nemožnosti přerušování dopravy v ulici Slovanská. Ulice je ale sjednocena pomocí dlažby. Začátek a konec zóny je označen a zvýrazněn tak, aby si návštěvník uvědomil změnu dopravy. V ulici vznikly dva pobytové prostory – jeden za divadlem a druhý před Katastrálním úřadem. Oba tyto prostory jsou spojeny alejí stromů a pruhem dlažby.

Obytná zóna Novellara se nachází na strategickém místě – v blízkosti sportovního centra i nákupního centra. Ulice Novellara je také rozdělena na dvě části, které jsou sjednocené pomocí dlažby. Dlažba se objevuje v pravidelných intervalech od sebe vzdáleného asfaltu.

V první části ulice je navržen pobytový prostor u bytového domu s lavičkami pod stínem stromu.

V druhé části ulice jsou vytvořeny šikany a zúžení pro zklidnění dopravy a přinucení řidičů automobilů aby snížili rychlost vozidla. Tyto šikany jsou osázeny trvalkami, dřevinami a stromy a jsou v nich zakomponovány parkovací stání.

Dále pak je navržen modelový příklad předzahrádek a doporučený sortiment rostlin, tak aby působil jednotně a celostně v celé ulici. Dále je pak doporučeno parkovat na svých příjezdových cestách a vyznačených parkovacích místech.

Obě tyto zóny jsou doloženy půdorysy, detaily, řezopohledy, axonometrií a perspektivami.

Cílem pěší zóny je vytvoření klidného prostoru pro odpočinek a procházení, kde bude zvýrazněn genius loci a lidé se zde budou vracet. Cílem obytné zóny je místo se zklidněnou dopravou, kde jsou si účastníci provozu rovni a zvýšení kvality života.

12 SOUHRN A RESUME

Tato práce se zabývá obytnými a pěšími zónami a jejich uplatněním a ztvárněním ve městě. Práce se skládá ze dvou základních částí – textové části a praktické části.

V první části byla prostudovaná dostupná literatura a navštíveny obytné a pěší zóny v zahraničních městech evropského formátu – Budapešť, Vídeň a Krakov a domácích měst Praha a Brno. Z těchto navštívených zón byly vyvozeny subjektivní závěry, které se pak střetávaly s objektivními závěry, kde jsou informace o dopravě, infrastruktuře, množství a umístění vegetačních prvků, mobiliáři a parkování. Tyto závěry autorka uplatnila při návrhu ve vybraném městě Nový Jičín.

Druhá část práce je zaměřená na praktickou aplikaci získaných subjektivních i objektivních informací z první části, v reálné městské ulici. Pro praktickou část bylo vybráno město Nový Jičín, jako město s velkým potenciálem do budoucnosti. Byly udělány analýzy města Nový Jičín a analýzy vybraných ulic Husova a Novellara. Obě ulice jsou navrženy a dále zpracovány v půdoryse, řezopohledu, axonometrii a perspektivách.

Zvláštní pozornost byla věnována studiu a ztvárnění obytných a pěších zón v České republice a zahraničí.

Hlavním cílem práce je podpoření tvorby obytných a pěších zón v českých městech, tak jako je tomu u zahraničních měst. Dále zklidnění dopravy a vytvoření lepších životních podmínek pro bydlení.

This Bachelor's thesis deals with residential areas and pedestrian precincts and their use and realization in a city. The thesis is composed of two fundamental parts – textual matter and practical.

In the first part was studied available literature and were visited residential areas and pedestrian precincts in the cities of European stature – Budapest, Wien, Krakow and domestic cities – Prague and Brno. From these visited zones were deduced subjective findings which were compared with objective findings and finally led to information about transport, infrastructure, amount and position of vegetative components, furniture and car parks.

These findings were applied by the author of the thesis during the author's plan in the chosen city – Novy Jicin.

The second part is focused on practical application of gained subjective and objective information from the first part in real city street. The city Novy Jicin was selected for the practical application as the city with great potential to the future. There were made analysis of Novy Jicin and analysis of its streets – Husova and Novellara. Both streets are projected and more specifically elaborated in a ground plan, section view, axonometry and perspectives.

Specific attention was dedicated to exploration and realization of residential areas and pedestrian precincts in the Czech Republic and foreign countries.

The main goal of the thesis is a support of creation of residential areas and pedestrian precincts in the Czech towns to the same degree as in the foreign cities. Furthermore, to create calmer transport and better environment conditions for living.

13 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Pěší zóna s povolením vjezdu ve Vídni, Jana Šindlerová, 8/2013	8	Obrázek 23: Obousměrná komunikace v místě s dvoupruhovým dopravním prostorem (ČSN 73 6110, upraveno BARTOŠ, 2008).....	24
Obrázek 2: Posezení v zóně, Budapešť, Jana Šindlerová, 8/2013	9	Obrázek 26: Úvratňové obratiště "kladivo" (BARTOŠ, 2008)	25
Obrázek 3: Obytná zóna s lidským měřítkem, Brno, Jana Šindlerová, 8/2013.....	10	Obrázek 27: Úvratňové obratiště "boční" (BARTOŠ, 2008)	25
Obrázek 4: Obytná zóna s obchody, Praha, Jana Šindlerová, 12/2013.....	10	Obrázek 28: Znak Nového Jičína vyobrazený na Beskydském divadle,	29
Obrázek 5: Mapa Budapešti (maps.google.cz).....	11	Jana Šindlerová, 4/2010	29
Obrázek 6: Mapa Vídne (maps.google.cz).....	11	Obrázek 29: Hückelovy vily, Jana Šindlerová, 4/2010	29
Obrázek 7: Mapa Krakova (maps.google.cz).....	11	Obrázek 30: Perlova vila, Jana Šindlerová, 5/2010.....	29
Obrázek 8: Mapa Prahy (maps.google.cz)	12	Obrázek 31: Analýza historických map – podklad pro analýzu - mapy - geoportal.gov.cz, další úpravy Jana Šindlerová	30
Obrázek 9: Dlažba z žulových kostek, Jana Šindlerová, 8/2013.....	13	Obrázek 32: Analýza historických map – podklad pro analýzu - mapy - geoportal.gov.cz, další úpravy Jana Šindlerová	31
Obrázek 10: Květináčová výsadba, Jana Šindlerová, 8/2013	13	Obrázek 33: Srovnání historických a současných fotografií – historické fotografie (novyjicin.cz), současné fotografie, Jana Šindlerová, 8/2014	32
Obrázek 11: Kärntner strasse, Vídeň, Jana Šindlerová, 8/2013	13	Obrázek 34: Širší vztahy – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová.....	35
Obrázek 12: Středový vodící pruh, Jana Šindlerová, 12/2013	14	Obrázek 35: Významné objekty, plochy– podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová, fotodokumentace – Jana Šindlerová, 8/2014.....	36
Obrázek 13: Celkový dojem Celetné ulice, Jana Šindlerová, 12/2013.....	14	Obrázek 36: Územní plán, mapa z novyjicin.cz.....	37
Obrázek 14: Jasomirgott strasse, Jana Šindlerová, 8/2013	16	Obrázek 37: Obytné a pěší zóny – přehled – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová	38
Obrázek 15: Pohled na ulici a dlažbu, Krakov, Jana Šindlerová, 12/2013	16	Obrázek 38: Stávající i navrhované pěší zóny - fotodokumentace: Jana Šindlerová, 8/2014 a 3/2015.....	39
Obrázek 16: Navazující náměstí sv. Máří Magdalény, Jana Šindlerová, 12/2013	16	Obrázek 39: Navrhované obytné zóny - fotodokumentace: Jana Šindlerová, 3/2015.....	40
Obrázek 17: Havlovská tržnice, Praha, Jana Šindlerová, 12/2013	17	Obrázek 40: Husova pěší zóna - současný stav: – podkladová mapa – mapy.cz, další úpravy Jana Šindlerová.....	41
Obrázek 18: Dlažba, Praha, Jana Šindlerová, 12/2013	17	Obrázek 41: Husova pěší zóna - fotodokumentace, Jana Šindlerová, 3/2015	42
Obrázek 19: Inspirační zdroje ze zahraničí	19	Obrázek 42: Husova pěší zóna – návrh: – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová	43
Obrázek 20: Inspirační zdroje ze zahraničí	20		
Obrázek 21: Obousměrná komunikace s jednopruhovým dopravním prostorem v místě stromu (ČSN 73 6110, upraveno BARTOŠ, 2008)	23		
Obrázek 22: Obousměrná komunikace s jednopruhovým dopravním prostorem v místě parkování (ČSN 73 6110, upraveno BARTOŠ, 2008).....	23		
Obrázek 25: Úvratňové obratiště "vlaštovka" (BARTOŠ, 2008)	24		
Obrázek 24: Okružní obratiště (BARTOŠ, 2008)	24		

Obrázek 43: Husova pěší zóna – návrh: – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová.....	44
Obrázek 44: Podélný řez ulicí AA´	46
Obrázek 45: Axonometrie – podkladová mapa – mapy.cz, další úpravy Jana Šindlerová	47
Obrázek 46: Pohled do ulice.....	48
Obrázek 47: Pohled do pobytového prostoru, v pozadí budova Beskydského divadla	49
Obrázek 48: Obytná zóna Novellara - současný stav: – podkladová mapa – mapy.cz, další úpravy Jana Šindlerová.....	50
Obrázek 49: Obytná zóna Novellara - fotodokumentace: Jana Šindlerová, 3/2015.....	51
Obrázek 50: Obytná zóna Novellara - návrh - první část ulice: – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová.....	52
Obrázek 51: Obytná zóna Novellara – návrh – druhá část ulice: – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová.....	53
Obrázek 52: Obytná zóna Novellara - návrh předzahrádek – detail: – podkladová mapa – sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, další úpravy Jana Šindlerová, fotodokumentace Jana Šindlerová, 3/2015	54
Obrázek 53: Příčný řez ulice AA´ – pozadí –maps.google.cz, další úpravy Jana Šindlerová ..	56
Obrázek 54: Příčný řez ulicí BB´ pozadí – maps.google.cz, další úpravy Jana Šindlerová	57
Obrázek 55: Axonometrie: – podkladová mapa – mapy.cz, další úpravy Jana Šindlerová	58
Obrázek 56: Pohled do druhé části ulice Novellara: - podklad fotografie, Jana Šindlerová, 3/2015.....	59
Obrázek 57: Pohled do ulice v první části: - podklad fotografie, Jana Šindlerová, 3/2015.....	60

14 ZDROJE

14.1 Literární zdroje

1. BARTOŠ, Luděk. *Navrhování obytných a pěších zón: [technické podmínky] TP 103*. 1. vyd. Mariánské Lázně: Pro EDIP vydalo nakl. Koura, 2008. ISBN 978-80-902527-8-3.
2. BAŠE, Miroslav. *Sídla a stavby na venkově*. Vyd.1. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2006, 80 s. ISBN 80-010-3390-2.
3. BROOK, Stephen. *Vídeň*. Vyd. 5. V Praze: Ikar, 2008, 288 s. ISBN 978-80-249-1022-2.
4. CULEK, Martin. *Biogeografické členění České republiky*. 1.vyd. Editor Jaromír Demek, Peter Mackovčín. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2005, 589 s. ISBN 80-860-6482-4
5. GEHL, J. *Cities for people*. Washington, DC: Island Press, 2010. 269 s.
6. GEHL, J. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-
7. HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Vyd.1. Brno: ERA, 2005, 131 s. ISBN 80-736-6028-8.
8. HRŮZA, J. -- ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu I. díl*, 1. vyd. Praha: ČVUT, 1997. 115 s. ISBN 80-01-01342-1
9. HRŮZA, J. -- ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu : II.díl*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 1999. 137 s. ISBN 80-01-01549-1.
10. CHOBOT, Karel. *Nový Jičín: historický i současný*. 1. vydání. Příbor: Erwin, 2010, 192 s. ISBN 978-80-254-7951-3.
11. JACOBS, Jane. *Smrt a život amerických velkoměst*. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Překlad Jana Solperová. Dolní Kounice: MOX NOX, c2013, 479 s. ISBN 978-80-905064-4-2.
12. KRIER, Léon. *Architektura - nebo osud*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2001, 189 s. ISBN 80-200-0012-7.
13. KUČA, Karel a Věra KUČOVÁ. *Principy památkového urbanismu*. Praha: Jalna, 2000, 104 s. ISBN 80-862-3415-0.
14. KUPKA, J. *Zeleň v historii města*. 1. vyd. V Praze: České vysoké učení technické, 2006. 146 s. ISBN 80-01-03443-7.
15. LYNCH, K. *The image of the city*. 1. vyd. Praha: Polygon, 2004. 202 s. ISBN 80-7273-094-0.
16. *Město, kultura a cestovní ruch: sborník ze semináře AUÚP, Litomyšl, 22.-23. dubna 2010*. 1. vyd. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010, 60 s. ISBN 978-808-7318-119.
17. NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius loci: krajina, místo, architektura*. 2. vyd. Překlad Petr Kratochvíl, Pavel Halík. Dokořán, 2010. ISBN 978-80-7363-303-5.
18. SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. vyd. Praha: ARCH, 1995, 111 s. ISBN 80-901-6081-6.
19. *Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP, Znojmo 21.-22.11. 2013*. 1. vyd. Brno: Ústav územního rozvoje, 2013, 79 s. ISBN 978-808-7318-270.
20. ZEMÁNKOVÁ, Helena. *Tvořit ve vytvořeném: nové funkční využívání uvolněných objektů*. 1. vyd. Brno: VUT, 2003, 157 s. ISBN 80-214-2365-X.
21. ZEŽULČÍK, Jaroslav. *Nový Jičín*. 1. vyd. Nový Jičín: Městský úřad, 1996, 97 s. ISBN 80-902-1421-5
22. ZEŽULČÍK, Jaroslav a Ivan TÝLE. *Nový Jičín na dobových pohlednicích: ze sbírek Státního okresního archivu v Novém Jičíně, Muzea Novojičínska a soukromých sběratelů*. 1. vyd. Příbor: Ateliér Šamaj, 2013, 136 s. ISBN 80-239-6199-3.
23. ŠRYTR, Petr. *Městské inženýrství*. 1. vyd. Praha: Academia, 1998, 434 s. ISBN 80-200-0663-X.
24. WALKER, Peter. AND PARTNERS. *Landscape Architecture: Defining the Craft*. 1. vydání. San Rafael: ORO editions, 2005. ISBN 0-9746800-1-X.

14.2 Zákony a vyhlášky, značení

1. Zákon č. 361/2000 Sb. - Zákon o provozu na pozemních komunikacích
2. Dopravní značení města Prahy
3. Zákon č.13/1997 Sb. - Zákon o pozemních komunikacích

4. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 2006
5. ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, 1994
6. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů

14.3 Internetové zdroje

1. LINSZTER, Ervin. Historie města Budapešti. *Budapešť* [online]. 2006 [cit. 2015-02-22]. Dostupné z: <http://ibudapest.cz/historie.php>
2. Historie města Budapešti. *Světadily* [online]. 2007 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://madarsko.svetadily.cz/clanky/Historie-Budapesti>
3. Wien. *Videň - informace* [online]. 2013 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.wien-info.cz/Viden/informace-o-Vidni.html>
4. Krakov. *CK Mundo* [online]. 2013 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.mundo.cz/polsko/krakov>
5. Praha. *Praguewelcome* [online]. 2014 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.praguewelcome.cz/cs/pamatky/o-praze/praha-v-cislech/>
6. Karel IV. *Praha* [online]. 1998 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.praha.cz/osobnosti/karel-iv>
7. Turistika: *Ulice* [online]. 2012 [cit. 2013-09-13]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/budapest-vaci-utca>
8. Celetná. *Městská část Praha 1* [online]. 2008 [cit. 2014-02-16]. Dostupné z: <http://www.praha1.cz/cps/praha-1-celetna.html>
9. Ulice Kanonicza. *Kraków travel* [online]. 2013 [cit. 2014-02-20]. Dostupné z: <http://www.krakov.travel/guide/visite-de-cracovie/star-m-sto/action,get,id,343795,t,Ulice-Kanonicza.html>
10. Havelská. *Atlas Česka* [online]. 2007 [cit. 2014-02-25]. Dostupné z: <http://www.atlasceska.cz/praha/havelska/>

11. SVOBODOVÁ, Markéta. Beskydské divadlo Nový Jičín. *Databáze divadel* [online]. [cit. 2015-01-12]. Dostupné z: <http://www.theatre-architecture.eu/cs/db/?theatreId=442>

12. Historie školy. *Základní škola Tyršova* [online]. 2014 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.tyrska.cz/Stranky/Skola/historie-skoly.aspx>

13. Paronamio. *Mapy google* [online]. [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.panoramio.com/photo/75704780>

14. Cyklostezka nebo cyklotrasa? Jaký je v tom rozdíl?. *CYKLO RADKA. Plzeňsko na kole* [online]. 2007 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>

15. Historické fotografie. *Nový Jičín* [online]. 2006 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.novy-jicin.cz/cz/mesto/informace-o-meste/fotogalerie/historie/>

16. Nový Jičín. *Nový Jičín* [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.novy-jicin.cz/cz/mesto/informace-o-meste>

14.4 Mapy

1. Google mapy [online]. 2014 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <https://maps.google.cz/>
2. Mapy [online]. 2013 [cit. 2014-02-16]. Dostupné z: http://mapy.cz/#!x=14.425459&y=50.087194&z=16&d=addr_9104796_1&rp=m
3. GEO PORTAL. *Národní geoportál INSPIRE* [online]. 2010-2014 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>
4. ČÚZK. *Nahlížení do katastru nemovitostí* [online]. 2004-2015 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarExtent=-990320.44597457629%20-1239836%20-346646.55402542371%20-923033&MarWindowName=Marushka>