

Mendelova univerzita v Brně
Zahradnická fakulta v Lednici

ŘEKA V MĚSTSKÉ KRAJINĚ
Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce
Ing. Zora Kulhánková, Ph.D.

Vypracoval
Dan Šamánek

Lednice 2015

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Řeka v městské krajině vypracoval samostatně a použil jen pramenů, 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 15.4.2015

Podpis diplomanta

Don J. Šamíra

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatel : **Dan Šamánek**

Studijní program: Zahradní a krajinářská architektura

Obor: Zahradní a krajinářská architektura

Název tématu: **Řeka v městské krajině**

Zásady pro vypracování:

1. Prostudujte dostupnou literaturu zabývající se tématem řeky v městské krajině. Vypracujte literární rešerši. Popište vybrané příklady ztvárnění řeky ve městě. Přiložte fotodokumentaci a pokuste se kriticky zhodnotit přínos tohoto projektu.
2. Po konzultaci s vedoucí práce vyberte modelový objekt pro zpracování návrhu. Vypracujte analýzy dané lokality – historie místa, provozní vztahy, stavební záměry s lokalitou (ÚP), funkční analýza, výtvarná analýza. Z analýz pak vyhodnoťte závěry, které budou východiskem pro návrh.
3. Vypracujte zahradně architektonickou studii modelového území. Vyjádřete se graficky pomocí situace, řezopohledů, perspektiv a detailů v adekvátním měřítku. Studii doplňte popisem kompozice i jednotlivých detailů.

Seznam odborné literatury:

1. AMBROŽOVÁ, Z. Veřejné prostory malých měst – teoretická východiska. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2010. sv. XIII., č. 6, s. 14–20. ISSN 1212-0855.
2. SOLAROVÁ, L. *Řeka ve městě – voda mrtvá či živá*. Bakalářská práce. Lednice: MZLU v Brně, 2005.
3. POLÁČKOVÁ, L. Most pro pěší- specifický prvek veřejného městského prostoru. In KULHÁNKOVÁ, Z. – FIŠEROVÁ, L. *Sborník příspěvků k teorii, vývoji a tvorbě v krajinářské architektuře a zahradním umění: příspěvků Ústavu zahradní a krajinářské architektury, MZLU Brno*. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita Brno, 2005, s. 54–57. ISBN 80-7157-908-4.
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. *Topos : the international review of landscape architecture and urban design*. ISSN 0942-752X.
7. *Wasser. Gestalten mit Wasser, von Uferpromenaden zu Wasserspielen = Water: designing with water, promenades and water features*. München: Callwey Verlag, 2002. 128 s. ISBN 3-7667-1554-2.


Datum zadání bakalářské práce: prosinec 2012

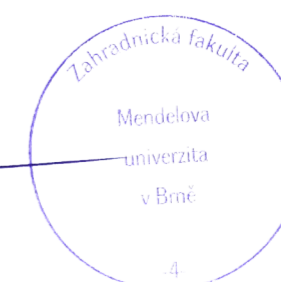
Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2015



Dan Šamánek
Autor práce

L. S.


Ing. Zora Kulhánková, Ph.D.
Vedoucí práce


prof. Ing. Jiří Damec, CSc.
Vedoucí ústavu




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

OBSAH

| | | | | | |
|-------|-----------------------------------------------------------|----|---------|------------------------------------------------|----|
| 1 | ÚVOD | 1 | 5 | PRAKTICKÁ ČÁST | 16 |
| 2 | CÍL PRÁCE | 1 | 5.1 | ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ÚZEMÍ A PŘÍRODNÍ PODMÍNKY | 16 |
| 3 | METODIKA | 1 | 5.1.1 | BIOGEOGRAFICKÉ ZAŘAZENÍ ÚZEMÍ | 16 |
| 4 | SOUČASNÝ STAV ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY | 2 | 5.1.2 | PŮDNÍ POMĚRY | 16 |
| 4.1 | TERMINOLOGIE POJMŮ | 2 | 5.1.3 | KLIMATICKÉ POMĚRY | 16 |
| 4.2 | VZTAH ŘEKY A LIDSKÉ SPOLEČNOSTI | 3 | 5.1.4 | ŘEKY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ | 16 |
| 4.2.1 | VIZUÁLNÍ PŮSOBENÍ | 3 | 5.1.5 | HISTORICKÝ VÝVOJ MĚSTA VELKÉ MEZIŘÍČÍ | 17 |
| 4.2.2 | ZVUKOVÉ PŮSOBENÍ | 3 | 5.2 | ANALÝZA ÚZEMÍ A ŠIRŠÍ VZTAHY | 18 |
| 4.2.3 | DALŠÍ FORMY PŮSOBENÍ ŘEKY | 3 | 5.2.1 | POHLEDOVÉ VAZBY V ÚZEMÍ | 18 |
| 4.3 | HISTORICKÝ VÝVOJ TOKU A SÍDLA | 4 | 5.2.2 | VIZUÁLNĚ-ESTETICKÁ ANALÝZA | 19 |
| 4.3.1 | STAROVĚK | 4 | 5.2.3 | ANALÝZA A INTERPRETACE ÚZEMNÍHO PLÁNU | 20 |
| 4.3.2 | STŘEDOVĚK | 4 | 5.2.4 | ANALÝZA DOPRAVNÍCH VZTAHŮ A VODNÍHO REŽIMU ŘEK | 21 |
| 4.3.3 | NOVOVĚK | 5 | 5.3 | VLASTNÍ NÁVRH | 22 |
| 4.3.4 | ŘEKA V 19. STOLETÍ | 6 | 5.3.1 | CELKOVÁ KONCEPCE NÁVRHU | 22 |
| 4.3.5 | ŘEKA VE 20. STOLETÍ | 6 | 5.3.2 | CELKOVÁ KONCEPCE NÁVRHU: DOPRAVNÍ VZTAHY | 23 |
| 4.4 | PŘÍKLADY SOUČASNÝCH PŘÍSTUPŮ K MĚSTSKÝM NÁBŘEŽÍM VE MĚSTĚ | 7 | 5.3.3 | ANALÝZA A POPIS NÁVRHU DETAILNĚ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ | 24 |
| 4.4.1 | PAMĚTNÍ PARK GENERÁLA MAISTERA | 7 | 5.3.4 | ŘEZOPOHLED | 25 |
| 4.4.2 | BORDEAUX | 7 | 5.3.5 | VIZUALIZACE NÁVRHU | 26 |
| 4.4.3 | ÖSTRA ÅGATAN | 8 | 5.3.5.1 | SEDACÍ SCHODY U SOUTOKU BALINKY A OSLAVY | 26 |
| 4.4.4 | OBNOVA KANÁLU CHONGAE | 8 | 5.3.5.2 | NÁPLAVKA U BALINKY | 27 |
| 4.4.5 | LIPSKO, MĚSTO NA VODĚ | 9 | 5.3.5.3 | NAUČNÁ STEZKA OKOLO BALINKY | 28 |
| 4.4.6 | AARHUS | 10 | 6 | DISKUZE | 29 |
| 4.4.7 | LYON, MĚSTO NA ŘECE | 11 | 7 | ZÁVĚR | 30 |
| 4.4.8 | REVITALIZACE ŘEKY ISARY | 12 | 8 | SOUHRN A ABSTRACT, KLÍČOVÁ SLOVA | 31 |
| 4.4.9 | KANÁL SAINT-MARTIN A BLVD. RICHARD LENOIR | 12 | 9 | SEZNAM OBRÁZKŮ A MAP | 32 |
| 4.5 | SOUČASNÉ TENDENCE ŘEŠENÍ NÁBŘEŽÍ NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY | 13 | 9.1 | SEZNAM PŘÍLOH | 33 |
| 4.5.1 | NÁBŘEŽÍ ŘEKY OTAVY | 13 | 10 | POUŽITÁ LITERATURA A DALŠÍ ZDROJE | 34 |
| 4.5.2 | NÁBŘEŽÍ JAKO SEDACÍ SCHODY | 13 | 10.1 | POUŽITÁ LITERATURA | 34 |
| 4.5.3 | PROMĚNA NÁBŘEŽÍ ŘEKY LOUČNÉ | 14 | 10.2 | POUŽITÉ INTERNETOVÉ ZDROJE | 34 |
| 4.6 | SOUHRN SOUČASNÉHO STAVU A VLASTNÍ KOMENTÁŘ | 15 | | | |

1 ÚVOD

Téměř každým městem v České republice protéká řeka. Ačkoli ve většině případech se vodní tok nachází spíše na okraji města, historicky tak město bylo založeno pouze poblíž řeky, ne přímo na břehu, avšak po vzestupu měst a jejich rozšiřování se řeka dostala do struktury sídla. Řeka je tak dnes velmi významným prvkem lidských sídel. Spolu s tím však přišly problémy v podobě povodní apod. Intenzivní využívání ploch okolo řek si tak vyžádalo úpravy, jež si kladly za cíl zmírnit vybřezování toků z jejich koryt. Toho se mělo docílit napřímením, zkapacitněním a opevněním toků. Ve výsledku se tyto kroky ukázaly jako nevhodné, kýženeho cíle nebylo dosaženo, naopak na mnoha místech dochází k větší kumulaci vody, což vede k vytvoření větší a ničivější povodňové vlny. Došlo také k narušení přirozenosti řek, tím ke zhoršení vlastností ekosystému, ale také k degradaci jinak hodnotného liniového prvku v lidském sídle. Tato práce si klade za cíl prostudovat zdařilé příklady revitalizace řek ve městech, vyzdvihnout dobré nápady a postupy, a následně je aplikovat na modelovém příkladě.

2 CÍL PRÁCE

Cílem první části práce je studium příkladných úprav nábřeží ve městech, seznámení se s různými přístupy, jejich analýza a zhodnocení. Na základě literární rešerše a analýzy modelových objektů vytvořit možná východiska pro navrhování městského nábřeží.

Výsledkem druhé části práce je komplexní analýza a návrh pro vybrané modelové území. Návrh, studie na úrovni konceptu, pracuje s výsledky z první části práce.

3 METODIKA

Teoretická část se zabývá literární rešerší zaměřenou na odbornou literaturu týkající se tématu koexistence řeky a města. Cílem této rešerše je pochopení problematiky na všech úrovních. Dále byla vybrána modelová území, příklady řešení, na kterých je možné demonstrovat současné tendence v řešení nábřeží a přístupu k řece. Závěr tvoří porovnání různých přístupů v modelových územích a vyhodnocení možných východisek pro další část práce – vlastní návrh.

Druhou část práce tvoří vlastní návrh v modelovém území na úrovni konceptu. Základem je komplexní analýza modelového území a následně vypracování studie, která vychází ze zjištěných poznatků. Studie na úrovni konceptu je zde prezentována skrze půdorys, řezopohled a pohledy (vizualizace).

Při práci byl použit software Adobe Photoshop, Indesign a Illustrator, dále AutoCAD 2011, Google SketchUp a MS Word a Excel.



Obr. 1: Na vodní hladině se odráží Staré Město pražské.

4 SOUČASNÝ STAV ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

4.1 TERMINOLOGIE POJMŮ

Biocentrum je biotop [§ 3 písm. i) níže uvedeného zákona] nebo soubor biotopů v krajině [§ 3 písm. k) níže uvedeného zákona], který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému [§ 3 písm. j) níže uvedeného zákona]. (zákon č. 395/1992 Sb.)

Biokoridor je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter propojenou soustavu. (zákon č. 395/1992 Sb.)

Břeh je místo na rozhraní souše a vodní plochy, zpravidla přirozeně vytvořené erozí a sedimentací, nezpevněné, bez výrazné arch. úpravy.

Ekosystém je obecné označení pro ucelenou část přírody (biosféry), která není uzavřená a komunikuje s ostatními částmi přírody. Skládá se ze složky živé (tvořené organismy) a složky neživé (tvořené prostředím, biotopem). Základní funkcí ekosystému je koloběh energie a látek. (Chytrý, 2000)

Nábřeží je nějakým způsobem zpevněný prostor podél řeky, nacházející se výše nad úroveň běžné hladiny. Zpravidla slouží jako dopravní komunikace podél řeky, ale může sloužit i jako jednoduchý přístav, kde jsou lodě přivazovány ke sloupkům zapuštěným do hmoty nábřeží. V dřívějších dobách nábřežní zeď zároveň chránila sídla před menšími povodněmi.

Náplavka je plocha podél řeky, nacházející se o úroveň níže než nábřeží, těsně nad běžnou hladinou vody. U této plochy se počítá s občasným zaplavením vodou z řeky. Může být využívána jako cesta pro pěší a cyklisty, v zimě jako deponie sněhu, jako přístavní plocha nebo pro rekreaci, avšak vždy je nutné počítat s možným zaplavením (ochrana před vytopením, plovoucí konstrukce, snadno odstranitelná konstrukce, apod.).

Revitalizace, pojem, který má původ v latinské předložce *re-*, znovu a slově *vitalis*, životaschopný. Revitalizace v nejjednodušší formě znamená obnovení, resp. oživení, zpravidla se ale chápe jako soubor opatření nebo činností, které vedou k nápravě přirozených ekosystémů, společenstev, krajinných celků apod. (Štěrba, 2008)

Říční navigace je soubor různých staveb a prvků, jež mají za úkol vést říční vodu skrze dané místo tak, aby nezaplavovala okolní zástavbu,

příp. aby se nerozlévala do okolní krajiny. Základním prvkem je nábřežní zeď, která tvoří exponovanou část nábřeží. Ve volné krajině bývají nejčastějšími prvky říční navigace sypané hráze podél toku.

Říční niva (též údolní niva) je údolní dno každého říčního údolí. Tato část údolí bývá pravidelně zaplavována, příp. byla formována a ovlivňována povodněmi. Zde řeka na celé ploše vytváří meandry (není-li tok regulován). Nachází se zde kvalitní zemědělské půdy, jsou zásobárnou podzemní vody, kterou v době nízkých srážek dokáží dodávat do samotné řeky, jedná se o jev kdy řeka tzv. drenuje okolní krajinu. (Štěrba, 2008)

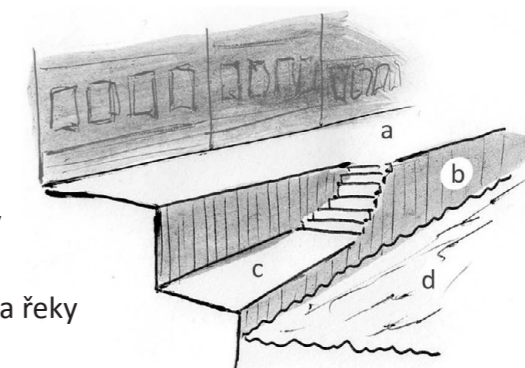
Říční krajina je soubor neoddelitelných společenstev souvisejících s říčním tokem, jako např. řečiště, pramen, aktivní i odstavná ramena, tůň, zaplavované nivy, břehy, a další objekty vzniklé postglaciální řekou (Štěrba, 2008). Z toho vyplývá, že říční krajinu tvoří zejm. koexistence říčního toku a údolní nivy, do které se rozlévá. (Štěrba, 2008)

Obr. 2: Benátky – město postavené na vodě.



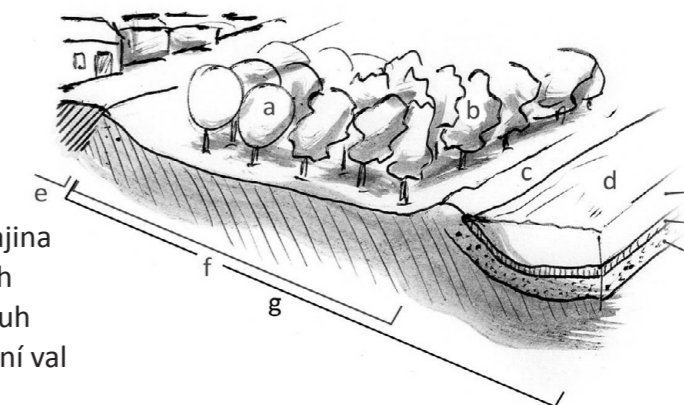
Obr. 3: Schéma nábřeží

- a nábřeží
- b nábřežní zeď
- c náplavka
- d běžná hladina řeky



Obr. 4: Říční krajina

- a tvrdý luh
- b měkký luh
- c agradační val
- d řečiště
- 1 reopelegiál – volně tekoucí vody
- 2 bentál – povrchová vrstva dna (jen několik cm)
- 3 hyporeál – podříční dno s infiltrovanou vodou
- e říční terasa
- f říční niva
- g říční krajina



4.2 VZTAH ŘEKY A LIDSKÉ SPOLEČNOSTI

Voda působila na člověka již od nepaměti. Po tisíce let se zde vytvářel antagonistický vztah mezi životodárnou vodou a nebezpečím, které voda představuje. Na jednu stranu je to tekutina nenahraditelného významu pro život, na stranu druhou hrozba v podobě vše ničících povodní či v podobě možného utonutí. Kniha genesis popisuje jak bůh nejprve odděluje světlo od tmy, nebe od země, načež odděluje suchou zemi od vody. V mnoha dalších filosofických a náboženských teoriích o vzniku světa nacházíme vodu přímo jako arché, tedy prapůvodní substanci, která stojí za absolutním původem všeho. V dobách kočovných kmenů byla řeka zdrojem vody, ale také překážkou v pohybu. Později znamenala řeka také obživu, nejen rybařením, ale i jako zdroj živné zemědělské půdy, přinášené pravidelně velkou vodou. Pro první města byla řeka jednou z determinant sídelního rozvoje, součástí dopravní sítě i městských obranných struktur. Na obrazech ideálních krajinek z 15. a 16. století nacházíme řeku či jezero s lidskými příbytky na břehu, od kterých se dále rozprostírá obdělávaná zemědělská půda, voda tak byla vždy součástí i snového světa. I dnes je to významný prvek sídelní struktury, který se podílí na vytvoření městské identity a image města. V současnosti se tedy řeka stala zejména vizuálním doplňkem lidského sídla. (Norberg-Schulz, 2010; Říha, 1987)

Voda řeky působí přirozeně na několik hlavních lidských smyslů, krom vizuálního vnímání je silný vliv v podobě zvuku, také hmatu při přímém kontaktu s vodou, ale rovněž působí i nepřímo skrze příjemnější klima v blízkosti vody.

4.2.1 VIZUÁLNÍ PŮSOBNÍ

Řeka představuje v sídelní struktuře horizontální liniový prvek, který může být důležitým prvkem orientace ve městě, případně i identifikace člověka s místem (Norberg-Schulz, 2010). Tvar řeky je dán reliéfem zemského povrchu, ten se ve většině případů svažuje k moři. Na rozlehlé planině, povětšinou blíže k ústí řeky do moře, je řeka klidná a široká. Naopak na složitějším reliéfu, tvořeném kopci a údolími, je řeka užší a divočejší, taková řeka zvýrazňuje křivku údolí. Vizuální působení je značně subjektivní záležitostí, zpravidla vycházející z konkrétní empirie. Jak vysvětluje Christian Norberg-Schulz (2010), člověk, jenž je zvyklý na kopcovitý terén a úzké divoké řeky, může cítit až úzkostlivé pocity, vzbuzující rovněž strach a pocity nejistoty, při pohledu na pustotu a prázdnotu široké řeky na planině. Široké a klidné řeky zpravidla postrádají větší interakci s městem, kterým protékají. Příkladem může být město Bordeaux, zde řeka Garonna působí jako nezáčastněný kolemjdoucí, který tu byl mnohem dříve a zcela si hledí svého. Sídelní struktura města se tak přizpůsobila řece.

Řeka Garonna dosahuje u města Bordeaux šíře v průměru 400 metrů, město ji využívá zejména jako dopravní tepnu. Na lidi tak může působit až agorafobicky, zejména v kontrastu se sítí stísněných ulic města. Opakem mohou být menší vodní kanály v Bruggách, které jako by svůj tvar zcela přizpůsobovaly městu, kterým protékají. Město dostává až romantický charakter, všemožné schody k vodě, branky ke kanálu i velký počet menších lodí podél břehů nás neustále přesvědčují o tom, že vodní tok je zde přirozenou a chtěnou součástí města, ale také rovnocenným prvkem běžným ulicím.

Vizuální působení by mělo být co nejrozmanitější, což nemusí znamenat nabízet v jednu chvíli velké množství zážitků, ale především nepůsobit monotematicky při procházení po nábřeží. Toho je možné docílit i scénicky řešenou litorální (břehovou) vegetací, kterou budou střídát otevřené průhledy na opačný břeh na ta místa, kde se zrovna nachází něco zajímavého. Říční tok je zároveň v mnoha městech jediným místem, které nabízí otevřené prostranství se širokým rozhledem, což uliční síť zejména některých měst neumožňuje. Vizuální působení je základní emoční cestou působení vody, v čemž hraje roli zejména stav vodní hladiny. Klidná vodní hladina, zrcadlící okolí, v kontrastu se zpeřenou vodou, např. pod jezem, vytvářejí zcela odlišně působící scény. Pohled na vodu je u lidí velmi žádaný a spíše vzácný, což lépe zhodnocuje nemovitosti podél řek, jako je tomu například u Temže v Londýně (Day, 2004). Podobný postřeh píše i Jan Gehl (2012) ve spojení s řekou Aarhus v Dánsku (viz příklady v kapitole níže).

4.2.2 ZVUKOVÉ PŮSOBNÍ

Zvuk padající vody dokáže být velmi specifický. Velkou roli hraje množství vody, od cinkání několika kapek při letním dešti po burácející jez silnější řeky. Prožitek ze zvuku vytvořeného pohybem vody může úzce souviset s identifikací se s daným místem (Norberg-Schulz, 2010). Padající voda může sloužit i jako záměrná zvuková kulisa, jež přehlušuje ruch dopravy, tak je tomu např. v New Yorkském Paley Park, kde k tomuto účelu slouží 6 metrů vysoký, uměle vytvořený vodopád. Vodní stěnu zde můžeme chápat i jako reminiscenci vodního toku – řeky.

4.2.3 DALŠÍ FORMY PŮSOBNÍ ŘEKY

Projev řeky v různé formě se mění rytmicky v průběhu dne i v průběhu roku. Během dne stojí za proměnou změny ve světelných podmínkách, primárně pohyb slunce po obloze, ale také umělé osvětlení na nábřeží, dále např. ruch na řece a v jejím okolí. Během roku jsou to zejména teplotní podmínky, které způsobují zamrzání vodní hladiny v zimních měsících, vytvoření mlhy a pokrytí hladiny spadlým listím na podzim, resp. na konci vegetačního období. Řeka je tedy organickým, stále se měnícím prvkem ve městě.

Vůně je dnes méně významná ve spojení s řekou, než tomu bylo dříve, kdy se řeka používala jako stoka pro splaškovou vodu. V tomto ohledu se jedná o pozitivní jev. Dnes odvádí čističky odpadních vod většinu vody až níže pod město, přičemž vypouštěnou vodu se snaží co nejvíce vyčistit. Ačkoli se nejedná přímo o vůni, s respiračními pochody souvisí i mikroklima. Okolí vodních prvků nabízí příjemnější mikroklima než běžná ulice, zejména v letních měsících. To přispívá k vyšší atraktivitě prostorů okolo řeky ve městě.

Hmat: možnost dotknout se vody, je dnes na mnoha místech ve městě téměř nereálná. Zbytky atavismu od lidských předků, několik tisíc let kontaktu lidí s vodou, jsou dnes potlačované. Bruno Latour tento problém nazývá slovy „ztráta kontaktu s empirií“ (Cílek, 2005). U velkých toků je kontakt s hladinou spíše nereálný, jedním z řešení je reminiscence vodního toku na nábřeží (viz nábřeží v Bordeaux).

Břehová vegetace zvyšuje atraktivitu nábřeží, ale je důležitá i z ekologických důvodů, např. se může stát úkrytem pro různá zvířata. Jak píše Cílek (2005): „Ke kvalitnímu životu patří nejenom teplá voda, ale také možnost pozorovat sýkorky nebo se projít do přírody.“ Liniový porost procházející městem, doprovázející nejen řeky, ale také rychlostní komunikace či železnice v podobě různých náspů, se ukazují jako zajímavé biokoridory bohaté na různé druhy zvířat a rostlin.



Obr. 5: Zvuk padající vody v New Yorkském Paley Parku zprostředkovaný 6 m vysokou vodní stěnou.

4.3 HISTORICKÝ VÝVOJ TOKU A SÍDLA

Již první lidská sídliště vznikala v okolí řek, což bylo dáno primárně nezbytností vody pro život. V době označované jako neolitická revoluce lidské kmeny přechází od kočovného způsobu života k mnohem usedlejšímu, přičemž zakládají první zemědělské společnosti, jež stojí z počátku na velmi primitivním obdělávání půdy a pastvě. Nejvhodnější půda, dostatečně živná a kvalitní k zemědělskému využití, s dostatkem vody, a to vše bez předchozí zdlouhavé kultivace, se nacházela právě v říční nivě. O významu řeky a vodních ploch pro člověka svědčí přisuzování božských vlastností a posvátných významů v rámci různých animistických náboženství. Od doby neolitické revoluce (po poslední době ledové, i.e. 10–8 tisíc let př. n. l.) vytvářela převážně postglaciální řeka současnou podobu říční krajiny, a to za pomoci destrukce a akumulace různých materiálů. V této říční krajině následně vznikala z velké části lidská kultura. (Štěrba, 2008; Sádlo, 2005)

4.3.1 STAROVĚK

Období starověku je na blízkém a středním východě reprezentováno nejstaršími lidskými kulturami v oblasti tzv. úrodného půlměsíce. Úrodný půlměsíc je oblast úrodných půd v okolí řek Eufrat a Tigris na území dnešního Iráku a Sýrie, a řeky Nilu na území dnešního Egypta. Zejména v okolí Eufratu (více než Tigridu, kde podmínky nebyly tak příznivé) se jako kolébka civilizace již ve 4. až 3. tisíciletí př. n. l. vytvořila společnost Sumerů, reprezentovaná zprvu severní Asýrií a jižní Babylonií. Z důvodů blahodárných, avšak zároveň i vše ničících záplav byla první města zakládána dále od řeky, vyspělá síť kanálů poté zajišťovala vodu do vzdálenějších míst od hlavních toků a rovněž odvod vod povodňových. (Klíma, 1962) Ochrana před řekou však mohla být i náročnější než byla pouhá větší vzdálenost města. Například Hrůza a Zajíc (1996) uvádějí v souvislosti s městem Jericho toto: *“V pozdější vrstvě byla vykopána část mohutné zdi, datované do 8. tisíciletí př. n. l. Dodnes se zdá být sporným účel této zdi, která mohla sloužit i k ochraně před záplavami.”* Později, v 7.–6. století před n. l., obyvatelé města Babylonie zvládli upravit tok řeky Eufrat tak, aby řeka protékala o několik stovek metrů jižněji od města, zejména dále od Mardukova chrámu, a na pravouhlém půdorysu. Vodu z řeky, dle tvrzení historika Herodota z 5. století př. n. l., využili na západní straně města k napájení visutých zahrad královny Semiramis, dále vytvořili kanály skrze území uvnitř hradeb a vodní příkop za hradbami, který obepínal celé město. Z tohoto období se zachovaly obrazy vytesané do kamene, které běžně zobrazují lov, rybaření, lodě na řece nebo hradby s náznakem vodního toku před nimi či obranného vodního příkopu. (Jellicoe, 1995)

Obdobným způsobem se vytvořila společnost i ve starověkém Egyptě, zde však byla říční krajina užší a možnosti využití vodních kanálů menší. Města vznikala podél řeky, v její relativní blízkosti, avšak dostatečně mimo dosah pravidelných záplav. Význam řeky nebyl v lidské společnosti nikdy vyšší, což se projevovalo krom náboženství i v urbanismu. Jak uvádí Hrůza a Zajíc (1996), například ve městě Achet-aton stály všechny důležité stavby na straně u řeky, naproti tomu nejdále od řeky stála chudá dělnická sídliště. Řeka samotná poté dělila zemi na část určenou pro mrtvé, zde byly umísťovány mastaby, pyramidy a jiné hrobky, a na část určenou pro pozemský život, kam byla situována většina měst, což bylo východně od Nilu.

Stejným směrem se vyvíjely města i ve starověké Číně. Starověký čínský učenec Kuang Čung, zabývající se urbanismem a zakládáním nových měst, píše toto: *“Každé velké město musí být umístěno u břehu velké řeky, pokud není na úpatí velkých hor. Nemělo by být příliš vysoko, aby mělo dostatek vodních zdrojů. Nemělo by být příliš nízko, aby lidé nemuseli vynakládat nadměrnou práci na výstavbu odvodňovacích kanálů, chránících před záplavami a spodní vodou.”* (Hrůza et Zajíc, 1996) To nám poskytuje alespoň hrubý nástin ideálního místa pro založení města z pohledu civilizace starověké Číny. Řeka v něm hrála významnou roli.

Indie se v době starověku mohla pochlubit velkou vyspělostí některých měst. Konkrétně město Mohedžo-Daro na řece Indu, kamenné město na pravidelném půdorysu využívalo vodu z řeky na přirozené pročišťování městské kanalizační sítě. Dále město Lóthal, postavené na vyvýšených terasách jako ochrana před povodněmi, kde se poprvé objevují přístavní doky. Další města jako Anuradhapúra a Angkor Tom pro nás mohou být zajímavé po stránce využívání nábřeží. Dochází zde již k prolínání funkčnosti a estetických hodnot. (Hrůza et Zajíc, 1996)

Antické Řecko využívalo vodní toky spíše v místech, kde se daly využít jako přirozené a snadno ubránitelné přístavy, racionální přístup k využívání přirozených modelací se tak promítá i do vztahu město-řeka. Mnohem sofistikovanější přístup projevují na severu Itálie Etruskové, kteří již k vodním tokům přistupují inženýrsky. To se projevuje v odvodňování již poměrně velkých území a budování kanalizací. Tyto znalosti od Etrusků přebírají následně Římané, výsledkem je odvodnění říční nivy na území dnešního Říma a její zastavění, vytvoření kanalizace, známé jako Cloaca Maxima, nebo například desítky kilometrů dlouhé vodní kanály doplněné o akvadukty, apod. V pozdější době znalosti upadají společně s kulturou. Spolu se sevřením měst hradbami docházelo k využívání i relativně nevhodných míst

k výstavbě domů, běžně přímo na břehu i na ostrovech řeky Tibery v Římě, kde byly domy pravidelně poškozovány záplavami. (Hrůza et Zajíc, 1996) Architektonicky zajímavý je Tiberský ostrov, na kterém byl již v roce 291 př. n. l. postaven Chrám Aeskulapiovi, ochrannému božstvu lékařů, a to v době těžkého moru. Celý ostrov v té době získává podobu lodi, což ještě více umocňuje menší obelisk v jeho středu, jenž představoval reminiscenci stěžně. Dnes se na ostrově nachází nemocnice řádu Milosrdných bratří. Podoba lodi, u které se dala očekávat snad i lepší odolnost vůči pravidelným povodním, se nedochovala. Břehy ostrova tak byly ve 20. století přetvořeny v zajímavě řešené rozlehlé náplavky, jež nabízejí přístup až k vodě po schodišťových rampách v době běžné úrovně hladiny řeky. (Staccioli et D'Este, 2008)



Obr. 6: Umělecké ztvárnění Tiberského ostrova.

Jako jeden z významných projevů pádu starého Říma je považováno zničení jejich vodovodů, jedná se o první příznak nástupu středověku. (Hrůza et Zajíc, 1996)

4.3.2 STŘEDOVĚK

Raný středověk, reprezentovaný například Slovy, příliš architektonicky k nábřežím nepřistupoval, jejich přístup byl na úrovni pasivního využívání vodních zdrojů. Ochrana před povodněmi a erozí břehů byla omezena jen na výběr vyvýšených míst pro stavbu sídlišť, zpravidla nejméně 5 metrů nad úrovní běžné hladiny. Více architektonicky přistupují k řece až města vrcholného středověku, u nás přibližně 14.–15. století. Středověká města se vyvinula zejména ze starších sídlišť s výhodnou polohou, např. u brodu, významné komunikace, na křižovatce cest, na strategických a dobře ubránitelných místech, apod. Města u brodů (či z jiného důvodu situovaná u řeky)

zpravidla volila výhodnější břeh, i.e. nejlépe nezaplavitelnou stranu, s návazností na zemědělskou půdu a zdroj pitné vody. Středověká města byla z urbanistického hlediska spíše rostlá, městská tkáň se přizpůsobovala toku, naproti tomu stála jen kosmická západovýchodní orientace křesťanských chrámů (Norberg-Schulz, 2010). Celá struktura města byla primárně uzavřená do hradeb, města nenabízela vysoký komfort, kanalizace a doprava čisté vody (jaké bychom mohli najít např. v antickém Římě) zpravidla zcela chyběly. Hradby nabízely alespoň nezbytný kontakt s řekou v podobě tzv. branky k vodě, důležitého přístupu k řece. Postupem času se města rozšiřovala i na druhý břeh, přičemž zatímco města antického Říma daly přednost levému břehu, středověká sídliště se rozšiřovala zejména na břeh pravý. Rozšiřující se středověké město v říční nivě tak uzavírá řeku do umělé strouhy uvnitř své struktury, což z počátku nemuselo přinášet větší problémy, jak přesněji vysvětluje Vastlová (2012; Štěrba 2008): „*Má se za to, že povodně v těch dobách byly díky téměř nenarušeným říčním biotopům podstatně menší. Kvůli odlesňování v horních částech povodí v období kolonizace (přibližně od 10. do 14. století) došlo k jejich podstatnému navýšení.*“ Těmito kroky se tak vytvořil prostor pro budoucí problémy s povodněmi, který bylo nutno řešit. Např. ve středověké Praze na obranu před vysokou hladinou vody navrhli terén uvnitř hradeb nad úroveň kamenných románských domů: „*jejich přízemí jsou dnes pod úrovní terénu, protože byla na počátku 13. stol. zvýšena niveleta ulic jako ochrana proti záplavám.*“ (Hrůza et Zajíc, 1996) Město tak povyrosto o několik metrů nad hladinu vody v řece. Takové podloží však může představovat při rekonstrukci nábřeží problém nejen ze statických důvodů, ale také z pohledu ochrany památek či spíše ochrany archeologických nalezišť. Toto rozšiřování města uvnitř hradeb a směrem k řece mělo paradoxně jeden pozitivní přínos ke zlepšení zdravotních poměrů ve městě, zadláždění či zastavění nábřeží mnohdy až k vodě odstranilo nutnost kontaktu přímo s bahnem a naplaveninami na břehu, které byly obohaceny o různé městské splašky, čímž se stávaly ideálním prostředím pro množení různých bakterií a tak inkubátorem velkých morů. (Cílek, 2010)

V 15. století byla v Evropě nejbohatší a nejvíce nezávislá města v Nizozemí, s tím souvisí i vysoká úroveň tamních měst. Ve 13. a 14. století se z této části Evropy stalo významné obchodní a finanční centrum, zdejší obchod (např. se sukrem) byl umožněn zdejšími námořními přístavy, spojenými kanály s městy. Zdejší města zpravidla leží na řekách, z nichž vybíhají sítě kanálů přímo okolo center. Z tohoto důvodů bývají např. Bruggy, jedno z měst v této oblasti, ležící na řece Reie, označovány jako „Benátky severu“. Vysoká úroveň měst ve středověku a následně dlouhodobý ekonomický úpadek od konce 16. století způsobily, že se nám zachovalo původní středověké město

bez větších zásahů novějších struktur v průběhu novověku. Zdejší městská nábřeží jsou tak ukázkou přístupu ideálního středověkého města k řece. E.g.: nábřeží řeky Šeldy na ulici Graslei v Gentu, tedy ve městě, které bylo ve středověku co do počtu obyvatel jen nepatrně menší než Paříž či Londýn. Na tomto místě se zachovaly původní gotické budovy, přičemž samotné nábřeží je řešeno spíše stroze inženýrsky, jako jednoduchá kamenná hrana, kterou doprovází velké množství sloupků na uvázání lodí a menších schodišť k vodě. Řeka funguje jako odrazná plocha a při klidnější vodní hladině zrcadlí kulisy středověkého města. (Jellicoe, 1995)



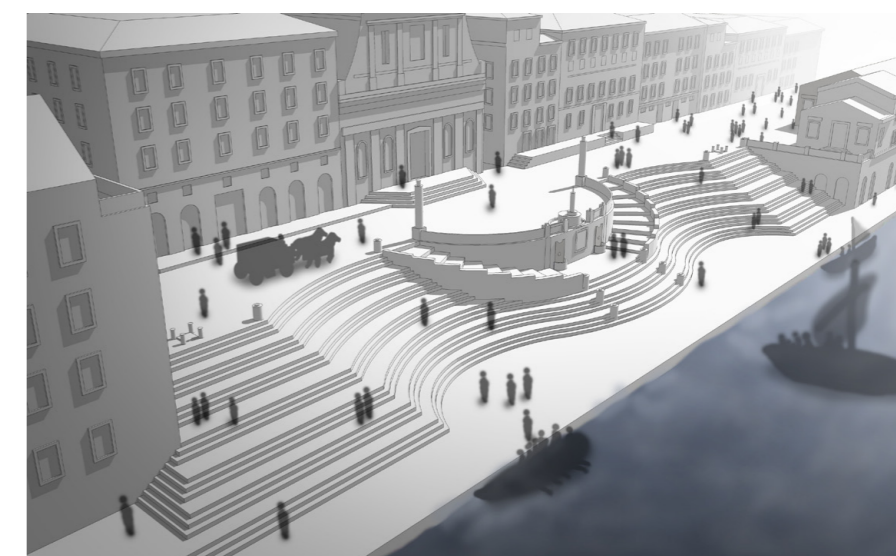
Obr. 7: Původně středověké nábřeží Graslei ve městě Gent, Belgie.

4.3.3 NOVOVĚK

V období nastupujícího humanismu v Evropě se dostává do popředí komunikace na úkor válek. Řeka, která byla dříve mnohdy součástí obranných struktur sídel, brání postupu nepřátelských vojsk, se v době míru ukazuje jako přirozená překážka pro všechny. Problémem byl nedostatek přemostění, mnohá města měla pouze jediný most či brod. Osvícenecký přístup přišel se stavbou nových mostů. Velmi zajímavým příkladem je benátský ponte Rialto spojující břehy Grand kanálu. Tato stavba je esteticky hodnotná pro okolí, je funkční, splňuje svůj účel, a krom toho na sebe vydělává, což zajišťuje pronájem krámků na mostě. Podobný princip nacházíme také u florentského ponte Vecchio, raně renesančního mostu. (Hrůza et Zajíc, 1996)

Z období renesance se nám ve výsledku zachovalo více teoretických děl, než skutečných realizací. Renesanční díla byla silně ovlivněna nastupujícím významem matematiky, městské kompoziční ideály byly přesně propočítané, tudíž pravidelné. Skica od Leonarda da Vinci na urbanistickou přestavbu Florencie nám ukazuje pravidelné město s napřímenou řekou Arnou. Nepravidelné romantické meandry nesplňovaly tehdejší představy o ideálním městě. (Hrůza et Zajíc, 1996)

Baroko umocňuje některé renesanční principy, např. pravidelnost urbanismu, k čemuž přidává větší dimenzi či důraz na scénické efekty. Barokní tvorba proniká za hranice města až do volné krajiny, kterou propojuje alespoň vizuálně s realizacemi ve městě. Pro podobné principy se řeka zdá velmi vhodná, zejména proto, že renesance chápala přírodní terén jako možnou překážku pro ideální urbanismus, zatímco baroko již vědomě využívá přírodou vytvořené prvky. Vznikají různé kanály, které mají na řeku odkazovat, případně se jedná o přirozený liniový tok (řeku) svázaný do zcela umělých, zpravidla přímých koryt. (Hrůza et Zajíc, 1996) Pro téma této práce jsou mnohem zajímavější scénicky řešená nábřeží a přístavy, které v baroku vznikají. E.g.: Porto di Ripetta, římský přístav na řece Tibeře. Autorem tohoto nábřeží byl Alessandro Specchi, více známý jako autor Španělských schodů, rovněž v Římě. Porto di Ripetta bylo reprezentativní přístavní nábřeží, jehož vznik inicioval a dotoval tehdejší papež Klement XI. Přístavní nábřeží, vzniklé v roce 1704, bylo situováno přímo před kostelem San Girolamo degli Schiavoni, čímž z této církevní stavby vytvářelo dominantu pro cestující na řece Tibeře. Kostel tvořil středovou osu, okolo které zrcadlově sestupovaly schody až k hladině řeky. Středovým prvek přímo před kostelem byl oblý výběžek, jenž byl v rovině s okolními ulicemi a nabízel vyhlídku na dění níže. Schodiště okolo středu bylo více, s různým úhlem stoupání. Hlavní schodiště nebylo rovné, jak by se nabízelo, nýbrž zaoblené okolo středu, to umocňovalo středovou dominantu výběžku a kostela nad ním. Porto di Ripetta byl nejreprezentativnější říční přístav v Římě, jehož významu si byl vědom i Giovanni Battista Piranesi, který jej zachytil na jedné ze svých vedut. V druhé polovině 19. století byl přístav nahrazen protipovodňovou ochranou a z části přetvořen na důležitou silnici. (Blunt, 1982)



Obr. 8: Vizualizace nábřeží (říčního přístavu) Porto di Ripetta.

Krom Říma je zajímavý vývoj i v Paříži, kde od 16. do 18. století soustavně dochází k přebudování nábřeží Seiny, načež výsledný stav je podrobně zaznamenán E. Verniquetem v druhé polovině 18. století. Spolu s přestavbou nábřeží dochází např. k vyčištění dna řeky Seiny a mnoha dalším krokům pro zvýšení úrovně hygieny v barokní Paříži. Samotná nábřeží mají spíše jednoduchou formu, zcela postrádají estetiku římských nábřeží. (Hrůza et Zajíc, 1996)

4.3.4 ŘEKA V 19. STOLETÍ

Průmyslová revoluce, začínající v 18. století a naplno propukající ve století 19., zapříčinila obrovský nárůst počtu lidí ve městech, kteří sem odcházeli za prací v továrnách. Během relativně krátké doby vzrostl počet lidí ve městech několikanásobně, což vedlo k extrémnímu zhoršení životních podmínek. Města, jejichž ulice byly dimenzovány pro desetitisíce lidí, najednou musela zvládat nápor statisíců či milionů. Představy teoretiků hovořili o tomto jevu jako o něčem, co bude nezastavitelně probíhat i nadále. V této souvislosti se hovoří o šoku z budoucnosti, a z toho vycházeli mnozí urbanisté 19. století, tomu podřídili i vývoj urbanismu. (Hrůza et Zajíc, 1996) Teoretici architektury v této době přichází s velkým množstvím spíše utopických myšlenek. Stejně neutěšená situace panuje i v koexistenci řeky a města. Nové továrny se staví poblíž měst, za jejich hradbami, a v mnoha případech v blízkosti řeky. Vodní tok sloužil jako zdroj energie pro chod továrny, případně jen jako odpadní stoka. Pokud byla řeka splavná, využívala se nábřeží jako různá skladiště a doky, řeka poté jako dopravní tepna. Přesto je z pohledu této práce 19. století důležité, neboť jak podotýká Konvička (2002): „Rozšiřováním města se řeka dostává ze své okrajové obranné polohy a stává se organickou součástí urbanistické struktury.“ Dlouhodobě neudržitelná situace nakonec vyústila k radikálním asanacím měst, to se týkalo i mnoha městských nábřeží, jejichž regulace byla navíc způsobena zvýšenou hrozbou povodní. Po celý novověk dochází k regulacím řek v krajině, přičemž cílem je získat např. větší prostor pro zemědělskou půdu. Tyto snahy jsou nejvýraznější od poloviny 19. století do konce 20. století. „Tyto změny v korytech toků vyvolaly mohutnou povodeň v roce 1890 a následně intenzivní protipovodňové regulace.“ (Just, 2005)

Blízkým příkladem asanace města je modernizace Vídně koncem 19. století. Nejvýznamnějším počinem bylo zboření městských hradeb, jež pozbyly svůj smysl, čímž vznikl dostatek prostoru pro okružní třídu. Dunajský kanál (Donaukanal) byl v městský kanál prvně regulován již okolo roku 1600. Koncem 19. století, při modernizaci centra Vídně, byl kanál osazen pohyblivou bariérou u horního vstupu z Dunaje a hydraulickými čerpadly u dolního výstupu (Nussdorfer Wehr- und Schleusenanlage), což byly prvky ochrany kanálu a města

před povodněmi. (AEIOU, online) Nábřeží kanálu tvoří tři výškové úrovně, přičemž ta nejvyšší, v úrovni města, je využita primárně pro silniční dopravu, spodní úroveň tvoří hladina vody, kterou využívají lodě, případně restaurace na lodních palubách, pevně zakotvené u břehů Dunajského kanálu.

Prostor mezi těmito dvěma úrovněmi je tvořený několik metrů širokými náplavkami na obou březích, které jsou v průběhu roku využívány jako cyklistické či pěší trasy skrze celé město, dále pro pořádání různých kulturních akcí, nachází se zde zahrádky restaurací, apod. Do Dunajského kanálu vtéká řeka Vídeňka (Weinfluss), protékající silně regulovaným betonovým korytem skrze vídeňský městský park (Stadtpark).

Posledními kroky v rámci asanací měst na přelomu 19. a 20. století bylo časté kompletní zatrubnění menších toků ve městech, což bylo mmj. způsobeno katastrofální kvalitou vody, zapříčiněnou vyléváním splašků a odpadní vody do těchto toků, a s tím souvisejícím zápachem a obavou ze šíření nemocí. Překlenuté kanály byly na povrchu přeměněny na běžné cesty, čímž se ztrácí kontakt s vodou, a po pár generacích zcela i historická paměť. Příklady podobného řešení nalezneme v mnoha městech, e.g.: brněnská Ponávka, dále již zmíněná řeka Vídeňka, jež je zatrubněná od městského parku (Stadtpark) výše po proudu, nebo kanály v německém Lipsku, které v poslední době prošly obnovou a z části se navrátily do městské struktury (bude podrobněji popsáno v další kapitole).



Obr. 9: Brněnská ulice Cejl při stavbě podzemního kanálu pro Ponávku.

4.3.5 ŘEKA VE 20. STOLETÍ

Počátek minulého století je ve znamení silného učení funkcionalistů, což se později projevuje i ve vztahu urbanistů k řece. Např. významný architekt Le Corbusier v roce 1929 píše o této problematice toto: „Řeka by měla téct daleko od města. Je to jakási tektutá železnice, nákladové nádraží a překladiště.“ (Cílek, 2012) Ztráta historické paměti již po jedné generaci od výjimečně silné povodně v roce 1890, spolu s nastalým dočasným povodňovým klidem a ekonomickým rozmachem, které vedly k zastavování říční nivy i na místech běžně dříve zasažené povodněmi, vytvářely následně při nových povodních silný tlak na regulaci řek. Vzhledem k linearizačním a planačním pudům člověka-inženýra, došlo na mnoha místech k napřímení říčního toku na úkor meandrů, a to i ve městech. Konvička (2002) v této souvislosti uvádí příklad řeky Moravy, která byla od poloviny 19. století do současnosti průběžně napřímena, a tím i zkrácena ze 743,55 km na 555,24 km, tj. o 188,31 km (neboli o 25,32 %). Napřímení vedlo mmj. k urychlenému odvodu vody z krajiny, ta se v nižších polohách projevuje jako přívalová povodňová vlna. Zkrácením toku byla zmenšena i samočistící schopnost řeky za pomoci břehové vegetace. Napřímená řeka ve městech pomáhá rychlému odvodu vody za město, kde ji dnes však nic nezpomaluje až k dalšímu městu. Camillo Sitte (1995) napřímení řek i ulic označoval kriticky slovy „plíživá nemoc strnulé geometrické pravidelnosti“, čímž můžeme chápat nižší estetickou hodnotu napřímené řeky před řekou meandrující. Regulace, ve jménu snahy získat více zemědělské půdy, ale také ochránit města, pokračovaly i v druhé polovině 20. století.

4.4 PŘÍKLADY SOUČASNÝCH PŘÍSTUPŮ K MĚSTSKÝM NÁBŘEŽÍM VE SVĚTĚ

Fakt, že téměř každým městem na světě protéká nějaká řeka, předznamenává ohromné množství odlišných přístupů k ní. Příklady řešení je možné rozdělit zejména dle velikosti toku, z toho totiž vyplývá i možné využívání řeky (např. jako dopravní tepny). Další možný způsob rozdělení je dle řešení nábřeží, to může zůstat přírodě blízké (e.g.: revitalizace řeky Isary v Mnichově), může být chladně architektonické, až inženýrské (Östra Ågatan v Uppsalu), nebo může být nábřeží pojato jako umělecké dílo – socha (e.g.: Mendelssohnovo nábřeží v Lipsku; nábřeží v Ljubno ob Savinji).

U velkých vodních toků se poslední dobou setkáváme často s reminiscencí řeky v podobě menšího vodního prvku na nábřeží (e.g.: zrcadlová vodní plocha na náměstí Place de la Bourse v Bordeaux). Řeka se silným proudem nenabízí příliš možností interakce s životem ve městě, výjimkou jsou pouze kotviště. Samotná voda se u velkých toků ukazuje jako potenciálně nebezpečná.

Následující příklady jsou vybrány tak, aby se příliš neopakovaly použité principy, snahou je prozkoumat současné trendy a možnosti realizací nábřeží ve městech.

Pamětní park generála Maistera

Ljubno ob Savinji, Slovinsko

Nábřeží řeky Garonny a Place de la Bourse

Bordeaux, Francie

Östra Ågatan a nábřeží u Svartbäcksgatan

Uppsala, Švédsko

Obnova kanálu ChonGae

Soul, Jižní Korea

Mlýnský náhon Pleiße

Lipsko, Německo

Aboulevarde, nábřeží řeky Aarhus

Aarhus, Dánsko

Nábřeží řeky Rhône

Lyon, Francie

Revitalizace řeky Isary

Mnichov, Německo

Kanál Saint-Martin & blvd. Richard-Lenoir

Paříž, Francie

4.4.1 PAMĚTNÍ PARK GENERÁLA MAISTERA

Ljubno ob Savinji, Slovinsko

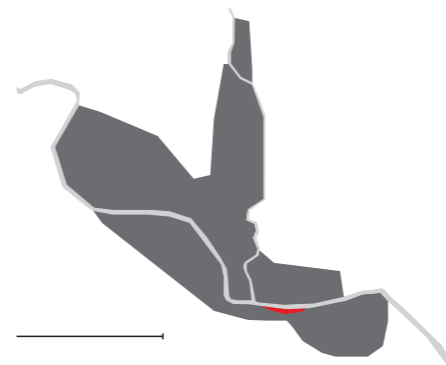
GPS: 46° 20' 21.33" S,
14° 50' 12.79" V

Autor: Bruto

Rok: 2007

Legenda:

— nábřeží



Pamětní park tvořící nábřeží řeky Savinji „byl naprojektovaný jako abstraktní třírozměrné vypočtení severních hraničních horských hřebenů, o něž vojáci generála Maistera v roce 1918 bojovali“ (Uffen, 2010). Celé nábřeží je velmi pravidelně rozděleno železobetonovými prefabrikáty na trojúhelníky, prostor mezi prefabrikáty je vyplněn štěrkem, trávnikem, či kameny. Celé nábřeží doplňuje plastika ze svařovaných kovových tyčí, která stylizuje generála Maistera následovaného jeho koněm a vojáky. (Uffelen, 2010)



4.4.2 BORDEAUX

La perle d'Aquitaine

GPS: 44° 50' 29.73" S, 0° 34' 9.22" Z

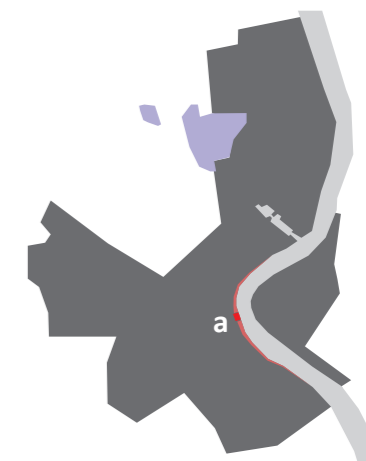
Místo: řeka Garonne, Francie

Šířka řeky: 400 m

Legenda:

— městské nábřeží

a Place de la Bourse



Město Bordeaux, nazývané Perla Akvitánie (*La perle d'Aquitaine*) či Spící Kráska (*La Belle Endormie*), je nejvíce známé pro své stejnojmenné víno. Kromě vína se zde také nachází největší náměstí v Evropě, Place des Quinconces, jehož strany dosahují délky 360 m, dále významný přístav a také architektura 18. století, díky které se mmj. centrum města ocitlo na seznamu světového dědictví UNESCO. Řeka Garonna zde působí jako nezúčastněný kolemjdoucí, který tu byl mnohem dříve a zcela si hledí svého. Sídlní struktura města se tak přizpůsobila řece. Garonna dosahuje u města Bordeaux šíře v průměru 400 metrů, město ji využívá zejména jako dopravní tepnu. Na lidi může působit její velikost až agorafobicky, zejména v kontrastu se sítí menších ulic města. Možná právě působení velkého měřítka řeky vedlo k vytvoření největšího evropského náměstí právě zde, v Bordeaux, aby tak lidské dílo soupeřilo s dílem přírody.

Na nábřeží okolo řeky se každoročně pořádají trhy a oslavy spojené s vínem, ale přímá interakce s řekou zde chybí. To bylo pravděpodobně podnětem pro vznik reminiscence vodního toku v podobě odrazné vodní plochy na náměstí Burzy (Place de la Bourse), pojmenované po barokizujících stavbách burzy, které náměstí lemují. Náměstí dominuje 100 m dlouhá a 28 m široká odrazná plocha, jejíž povrch tvoří černý leštěný dlažební kámen. Ten pokrývá drobná vrstva vody, plocha tak funguje jako zrcadlo a odráží nebe a budovy burzy v pozadí. Po drobné vrstvě vody je možné chodit, na rozdíl od řeky je tu tedy umožněn přímý styk lidí s vodou. Celý efekt odrazné vodní plochy je ještě umocněn jemnou mlhou, kterou vytvářejí tisíce drobných trysek. Mlha v ideálních podmínkách odděluje realitu od dokonalého odrazu, dělí tak snový svět od toho skutečného. Jemnou mlhu využívají lidé rovněž k ochlazení v letních měsících.

(Vlevo nahoře) obr. 10: Pamětní park generála Maistera.

(Vlevo dole) obr. 11: Place de la Bourse s odraznou vodní plochou a vodními tryskami, které vytvářejí jemnou mlhu.

4.4.3 ÖSTRA ÅGATAN

Uppsala, Švédsko

a — promenáda Östra Ågatan

GPS: 59° 51' 23.48" S, 17° 38' 24.30" V

Autor: White Arkitekter AB

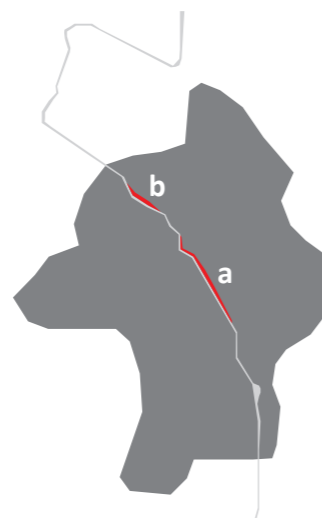
Rok: 2011

Šířka kanálu: 15–25 m

b — nábřeží Svartbäcksgatan

GPS: 59° 51' 48.33" S, 17° 37' 52.42" V

Šířka kanálu: 25 m



Švédské město Uppsala je známé jako působiště velkého množství slavných osobností vědy, např. Carla Linného, zakladatele botanické a zoologické systematické nomenklatury, který zde umírá v roce 1778. Dnes 140 tisícové město se v nedávných letech rozhodlo zvýšit životní úroveň ve městě rekonstrukcí říčního nábřeží. Skrze sídlo protéká menší řeka Fyrisån, která má v průměru 25 m šířku a 14 m³/s průtok. Spolu s rekonstrukcí nábřeží došlo k úpravě přilehlých nábřežních ulic na převážně pěší zóny. Takto řešená je situace i u hlavní ulice Östra Ågatan v centru města, kde tím vznikla promenáda podél řeky. Podstatou promenády, a tedy celého řešení nábřeží, je volný, ničím nerušený pohyb. Řeka samotná je zde uzavřena do kamenného koryta přibližně 3 m pod úroveň okolních ulic. Kontakt s vodou zde není možný, ale dále od centra je nábřeží řešeno volněji, spíše jako náplavka, jen lehce nad úroveň běžné hladiny vody. Promenáda Östra Ågatan je orientovaná směrem na jihozápad, povrch tvoří žulové desky, které doprovází kontrastní stěna z tmavého diabasů. Tato nízká stěna vytváří linii, jež odděluje prostor pro pěší od silnice pro vozidla a cyklisty. Do diabasové stěny jsou zapuštěné lavičky z dubového dřeva. Nábřeží doplňují bronzové sochy od umělkyně Kajsy Mattasové, celkem pět soch a dva reliéfy zapuštěné do diabasové stěny. Místo dnes funguje jako prostor pro setkávání. (Uffelen, 2010)

Zajímavě řešené je i nábřeží podél ulice Svartbäcksgatan. Zde je ponechán spíše přírodní charakter nábřeží, tvořený travnatým břehem a zpevněný lipovým stromořadím. Do takto řešeného břehu jsou na několika místech vloženy dubové mola ve tvaru sedacích schodů, dále vlny přetékaající přes břeh, určené primárně k pohodlnému lenutí, nebo můstku, který je vyvýšený nad řeku, nabízející tak výhled na 118 m vysokou gotickou katedrálu, jež se tyčí nad město, a která se zrcadlí na vodní hladině.

(Vpravo nahoře) obr. 12: Promenáda Östra Ågatan v centru města.

(Vpravo uprostřed) obr. 13: Ulice Svartbäcksgatan s dřevěnými moly.

(Dole) obr. 14–16: Obnovený kanál ChonGae v Soulu.



4.4.4 OBNOVA KANÁLU CHONGAE

GPS: 37° 34' 6.40" S, 126° 59' 39.92" V

Lokace: Soul, Jižní Korea

Autor: Mikyoung Kim Design

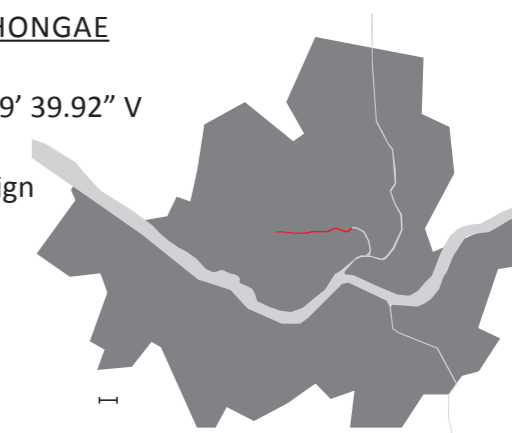
Rok: 2005–2009

Délka kanálu: 10,9 km

Šířka kanálu: 10 m

Legenda:

— kanál ChonGae



Mezinárodně oceněným příkladem obnovy vodního toku v centru města je kanál ChonGae v jihokorejském Soulu, který zvítězil ve World Technology Award. Do roku 1916 představoval vodní tok hranici mezi Japonskem ovládanou částí poloostrova a Koreou, načež v 60. letech 20. století byl pohřben pod čtyřproudovou rychlostní komunikaci. Smyslem obnovení kanálu bylo zdůraznit sjednocení Severní a Jižní Korey, poukázat na důležitost kvalitního životního prostředí, a také vytvořit aktivní veřejné prostranství. Vítězný projekt odkazuje na osm korejských provincií skrze osm různých místních druhů kamene, dále je zde osm zdrojů vody a osm světelných optických vláken. Návrh pracuje s různou úrovní vody z hodiny na hodinu, i v rámci různých ročních období. Běžná hladina umožňuje návštěvníkům využívat menší náplavky podél břehů přímo v kanálu, být tak v přímém kontaktu s vodou. Skrze vodní tok jsou napříč umístěny různě exponované kameny, které s kolísající hladinou během dne mizí pod vodní hladinu. Celý kanál je zahlouben 5 m pod úroveň ulice, což umožňuje vypořádat se až se stoletou vodou v období monzunových dešťů. V suché periodě je kanál zásobován vodou z řeky Han, do které se následně i vlévá. Obnovený vodní kanál snížil teplotu v nejbližším okolí o 3.6 °C, tedy asi o 10 procent (Donga, 2005). (ArchDaily, 2011)



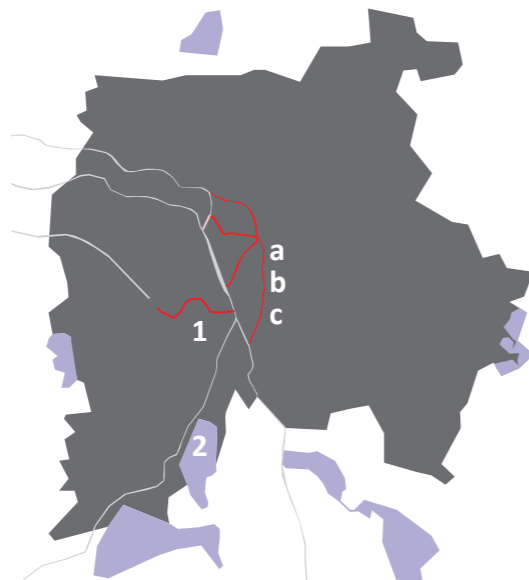
4.4.5 LIPSKO, MĚSTO NA VODĚ

Pleiße ans Licht!

Německo

Mlýnský náhon Pleiße:

- a nábreží před Dresdner bank
 - b Mendelssohnovo nábreží
 - c dětské hřiště Grassistraße
-
- 1 Karl-Heine kanál
 - 2 Cospudener See



Lipské řeky, kdysi velmi důležitý faktor ve vývoji města, byly kontaminované splašky a průmyslovými odpadními vodami, a to zejména ve 40. letech minulého století. Kontaminovaná voda byla zdravotně závadná, pro život ve městě byl však větší problém silný zápach, který voda vytvářela. To vedlo mezi lety 1951–1956 k překrytí 3200 m dlouhého mlýnského náhonu Pleiße a jeho zapuštění pod zem. O deset let později byl zasypán či kanalizován i mlýnský náhon Elster, čímž město přišlo o dva nejvýznamnější vodní toky, které procházely přímo jeho centrem. Výsledkem byla významná ztráta historického prvku a charakteru některých městských částí. Koncem roku 1980 vznikla občanská iniciativa, vedená převážně umělci a architekty, která vyzývala k respektování historických toků a jejich obnovení – Pleiße ans Licht, tedy Pleiße (Pleißemühlgraben = mlýnský náhon Pleiße) na světlo. V prvních letech byla snaha o zvýšení povědomí o vodních tocích v Lipsku u široké veřejnosti, na což navázaly projekty rekonstrukcí Neue Ufer (nová nábreží). V roce 1996 byl položen základní kámen první etapy: odkrytí mlýnského náhonu Pleiße. Rekonstrukce byla dokončena roku 1999. (Neue Ufer, online)



MENDELSSOHNUFER

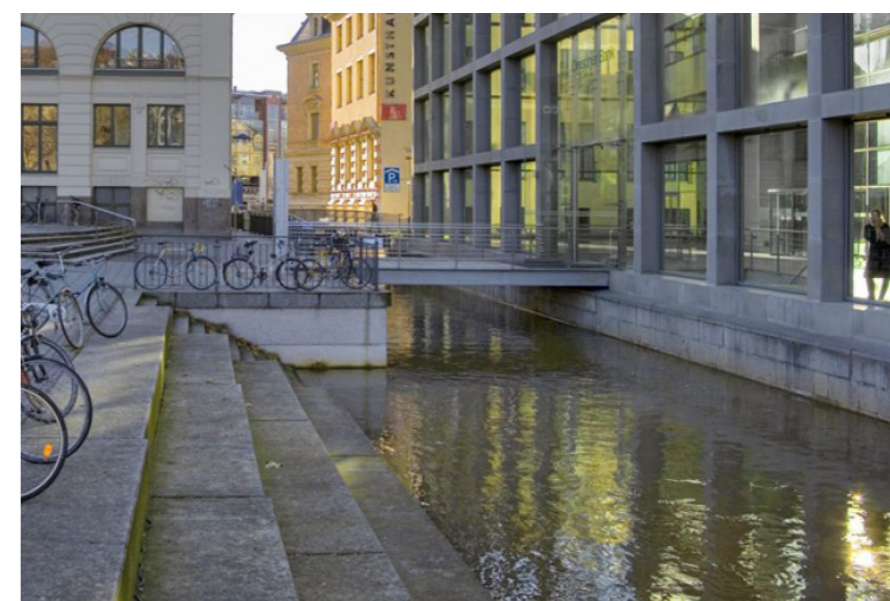
GPS: 51° 9' 44.64" S, 12° 22' 13.11" V
Autoři: GFSL Clausen + Scheil,
RKW Rhode Kellermann Wawrowsky
Rok: 2007
Šíře kanálu: 10 m
Délka nábreží: 75 m

Nejvýraznější částí obnovy mlýnského náhonu Pleiße je jistě 75 m dlouhé nábreží Mendelssohnufer mezi ulicemi pojmenovanými po významných hudebních skladatelích Beethovenstraße a Mozartstraße. Budova lipské univerzity (Universität Leipzig) a Nejvyššího správního soudu zde vytváří menší náměstí, pod kterým se nachází třípatrové podzemní parkoviště. Vodní kanál prochází náměstím diagonálně, nábreží tak tvoří boční stěnu parkoviště. Celá realizace je pojata velmi skulpturálně, jak vysvětluje Chris von Uffelen (2010): „Základním tématem tohoto místa je houslový koncert e moll skladatele Felixe Mendelssohna-Bartholdyho, proto břehy kanálu lemuje trávnik a terasy ve tvaru notové osnovy a dřevěné kvádry zpodobňují jednotlivé noty.“

Realizace Mendelssohnova nábreží s podzemními garážemi, náměstím a obnovenou mlýnskou struhou se stala ikonou obnovy vodních toků v Lipsku, mlýnský náhon nabízí mnohé další, rovněž velmi inspirativní příklady přístupu k vodnímu toku ve městě. Na adrese Dittrichring 7–9, kde se nachází administrativní centrum Dresdner bank, asi 750 m severně od Mendelssohnova nábreží, je přístup k vodě pojat jako kamenné sedací schodiště o čtyřech stupních, orientovaných do prosklené fasády budovy banky. Skleněná fasáda budovy funguje jako odrazná plocha, sedící lidé tak vidí sebe, za nimi se pak jako kulisa tyčí odraz gotického chrámu sv. Tomáše (Thomaskirche), kde pracoval slavný lipský rodák Johann Sebastian Bach jako dirigent. Mlýnský náhon Pleiße tu působí jako vodní příkop před nedobytnou budovou banky, kterou překlenují jen dva menší mosty. Dresdner bank se zde finančně podílela na obnově vodního kanálu. (GPS: 51° 20' 20.22" S, 12° 22' 14.07" V)

(Vpravo nahoře a uprostřed) obr. 17 a 18: Mendelssohnovo nábreží s budovou Nejvyššího správního soudu v pozadí.
(Vpravo dole) obr. 19: Sedací schody u budovy Dresdner bank.

(Vlevo) obr. 20: Vodní kanály v Lipsku jsou plné promyšlených uměleckých prvků, některé pracují scénicky s umělým osvětlením, jiné, jako zde, používají jednoduché principy jako je odraz od hladiny.



Třetím zajímavým projektem na Pleiße mülhgraben je dětské hřiště u sídliště na Grassistraße. Vodní kanál je zde odhalený a mírně rozšířený. V místě rozšíření je voda mělká, na což upozorňují nad hladinu vystupující kameny. Přístup k vodě je plynulý, řešený jako schodiště. Na rozšíření navazuje hrací plocha s prolézačkou ve tvaru lodě, to celé je zahroubené jako amfiteátr (za pomoci stupňů) pod úroveň okolního terénu. (GPS: 51° 19' 41.29" S, 12° 22' 11.41" V)

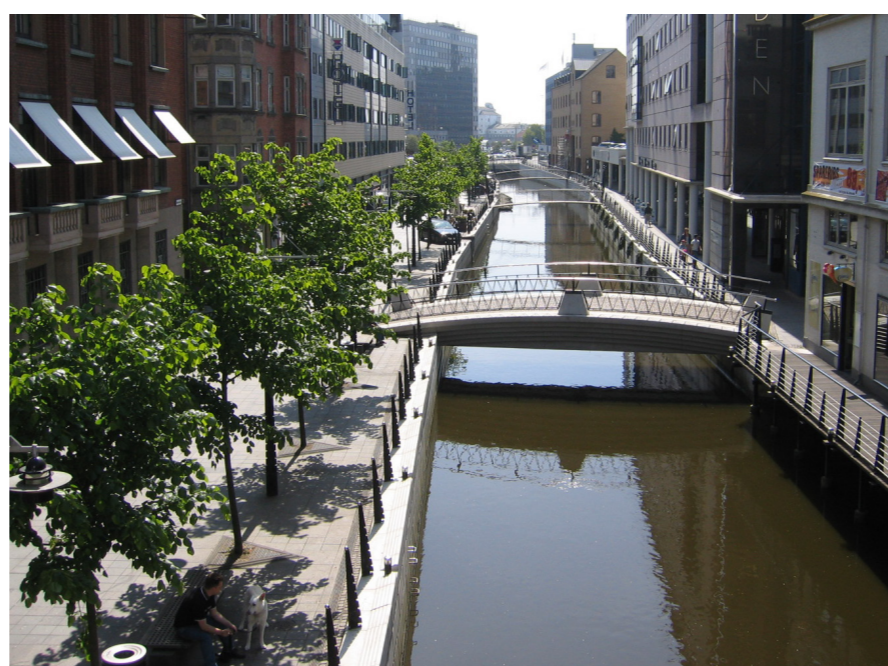
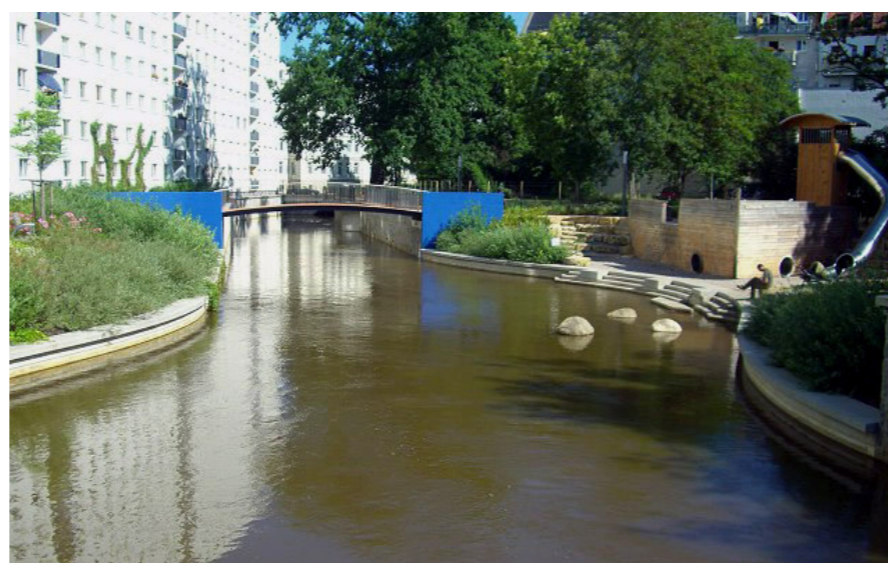


(Nahoře) obr. 21: Soutok mlýnských náhonů Elster a Pleiße.

(Vpravo nahoře a uprostřed) obr. 22 a 23: Dětské hřiště u sídliště Grassistraße. Na místě rozšíření náhonu je u hřiště mělká voda.

Projekty jako Leipzig am Wasser (Lipsko na vodě), Neue Ufer (Nová Nábřeží), Pleiße ans Licht (Pleiße na světlo) stále pokračují, přičemž již dnes se jedná o stovky menších realizací, celkově kilometry obnovených nábřeží. V současné době se pracuje na propojení Karl-Heine kanálu s přístavem Lindenauer, na který navazuje Elster-Saale kanál. To představuje vytvoření 665 m dlouhého kanálu, s jehož dokončením se počítá v roce 2015. Tyto kanály vedou skrze industriální část města a jsou splavné i pro větší lodě, kanál Karl-Heine nabízí zejména fascinující kulisy v podobě různě řešených mostních oblouků. (Neue Ufer, 2014)

Vztah Lipska k vodě posilují i rekultivace povrchových hnědouhelných dolů jižně od města, které byly povětšinou v 90. letech minulého století zatopeny, přičemž vzniklo množství velkých, antropogenních jezer, která dnes slouží k rekreaci a různým vodním sportům. Cospudener See, jedno z prvních jezer, dosahuje hloubky až 54 m, dlouhé je 3.8 km, široké 1.8 km. Jezero obohatilo zdejší krajinu a život v Lipsku. (Leipzig Seen, online)



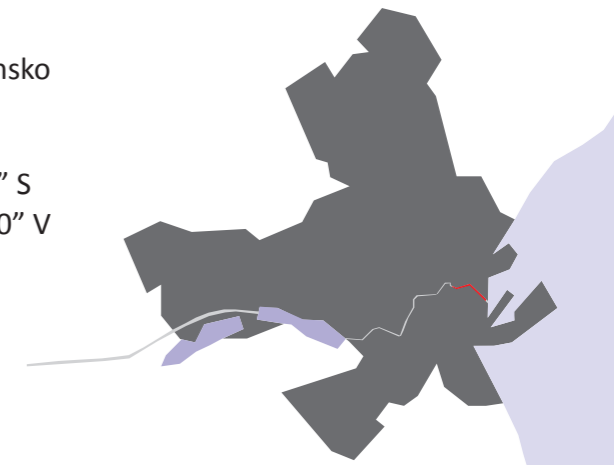
4.4.6 AARHUS

Aboulevarden | Dánsko

GPS: 56° 9' 24.28" S
10° 12' 25.80" V

Legenda:

— nábřeží
— moře



O významu obnovy řeky Aarhus ve stejnojmenném přímořském městě v Dánsku napsal Jan Gehl (2012) toto: „Řeka protékající druhým největším dánským městem Aarhus byla před rokem 1998 zakryta a ulice se používala jako dopravní tepna. Poté, co byla řeka znovu odkryta, se stal rekreační pěší areál kolem řeky Aarhus nejoblíbenějším místem ve městě. Ceny nemovitostí podél řeky patří také mezi nejvyšší ve městě.“ Tyto poznatky jednoznačně svědčí o správnosti realizace. Původně čtyřproudá komunikace ukrývala pod svým povrchem řeku. V 90. letech došlo k obnově vodního toku, ulice Aboulevarden je dnes z velké části řešena jako pěší zóna. Poptávka zde dala vzniknout velkému množství kaváren a venkovních zahrádek orientovaných k řece, kde život ve městě přetrvává do pozdních nočních hodin. Řeka je zde 10 m široká, délka pěší zóny podél toku je 850 m, napříč ji přetíná celkem 13 mostů, z toho 7 čistě pro pěší. Nábřeží je zde řešeno jako kamenné koryto bez přístupu přímo k vodě. (Gehl, 2012)

(Dole a vlevo) obr 24 a 25: Řeka Aarhus protékající ulicí Aboulevarden.



4.4.7 LYON, MĚSTO NA ŘECE

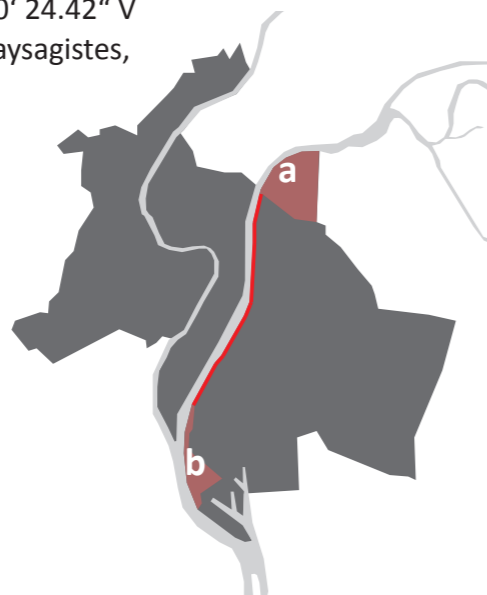
Berges du Rhône | Nábřeží řeky Rhône

Lokace: Rhône, Lyon, Francie
GPS: 45° 45' 25.14" S, 4° 50' 24.42" V
Autor: IN SITU Architectes Paysagistes,
JOURDA Architectes
Rok: 2005–2007

Legenda:

- realizované nábřeží
- a Parc de la Tête d'Or
- b Parc de Gerland

Délka nábřeží: 5 km
Šířka řeky: 200 m



„Lyon, město na řece“ je název městského výboru, jenž vznikl za účelem zkvalitnit lyonská nábřeží, a tím více propojit řeku s životem ve městě. Výsledkem je nejen zdařilá rekonstrukce nábřeží podél řeky Rhône, ale i množství legislativní ochrany řeky, tzv. modrý plán. Lyon leží na soutoku dvou řek, menší Saôny (400 m³/s) a větší Rhône (600 m³/s), ty silně ovlivnily a stále ovlivňují vývoj města. Od roku 1783, kdy Jouffroy d'Abbansen na řece Rhône v Lyonu vyzkoušel první experimentální parník na světě, uplynulo hodně času, říční doprava však v Lyonu přetrvává do dnešních dob. Jižní strana města disponuje i velkým říčním přístavem. Šíře řeky Rhône 200 m a poměrně silný proud předznamenávají, že kromě dopravní tepny příliš kýžené interakce městu nenabídne, kontakt s vodou tak byl vytvořen alespoň v podobě 12 m širokého a 200 m dlouhého mělkého bazénu na nábřeží Viktora Augagneura, kde je možné dotknout se vody. Nábřeží přináší městu hlavně tzv. zelenou cestu (greenway), díky které se bez konfliktu s automobilovou dopravou, po náplavce pod mosty, dostaneme z Parc de la Tête d'Or až do Parc de Gerland, které od sebe dělí 5 km městské struktury, projdeme tak celé město ze severu na jih. Cesta využívá náplavku, na které vcelku logicky odděluje pruh pro pěší a pro cyklisty, kteří se tak navzájem neobtěžují. (Landezine, 2011)

Nábřeží zůstává plné lidí hluboko do noci, kdy zde na monumentálním schodišti pozorují odraz osvětleného města na hladině Rhône, podobný obraz, jaký zachytil na plátně Vincent van Gogh roku 1888. Rovněž se jednalo o Rhône, ale u přímořského města Arles.



(Nahoře) obr. 26: Nábřeží Viktora Augagneura, řeka Rhône. Monumentální schodiště a reminiscence řeky před ním.

(Vlevo) obr. 27: Pěší a cyklistická trasa na náplavce podél řeky.

(Dole) obr. 28: Reminiscence řeky, doplněná nad hladinu vody vystupujícími kameny.



4.4.8 REVITALIZACE ŘEKY ISARY

Mnichov, Německo

GPS: 45° 45' 25.14" S
4° 50' 24.42" V

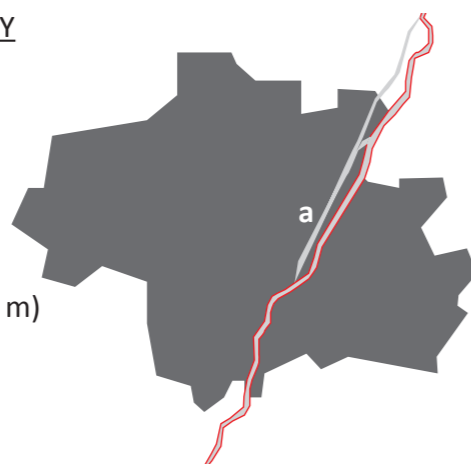
Rok: 2000-2007

Šířka řeky: až 90 m (původně 45 m)

Délka revitalizované části: 8 km

Legenda:

- revitalizovaný břeh řeky
- a Englisher garten



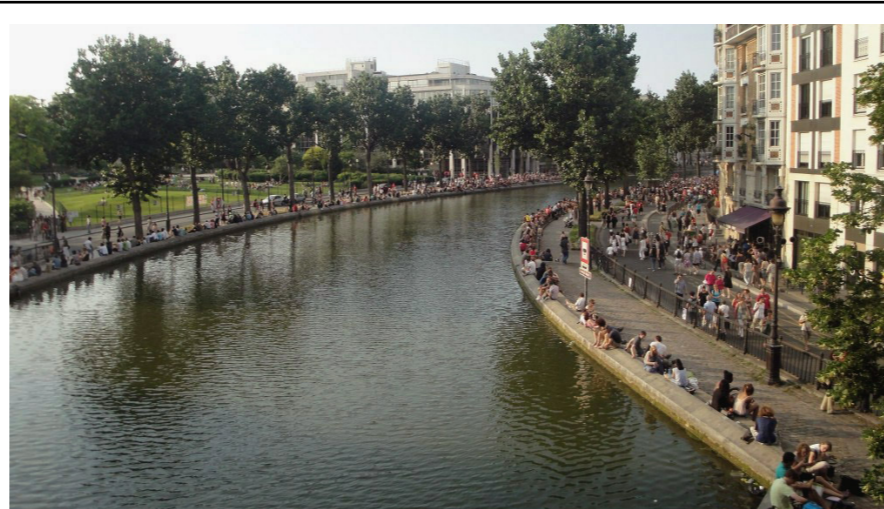
„Nový život pro Isar“ je motto sdružení několika organizací, které si kladly za cíl zlepšit protipovodňovou ochranu a možnost rekreačního využití řeky Isary. Prosazená revitalizace toku usilovala mmj. o zvýšení ekologické hodnoty toku, obnovu původních biotopů, a využití řeky k rekreaci. (Arnika, 2014)

Původně divoká alpská řeka v posledních 200 letech ztratila hodně ze své přirozenosti. Kanalizování toku z důvodu využití říční nivy, navzdouvání řeky, spolu s odvodem části vody do blízkých vodních elektráren, vedly k drastickému zhoršení ekologických poměrů v řece i říční krajině. Část vody z řeky byla rovněž odváděna do jezera Walchensee, výsledkem bylo občasné úplné vyschnutí toku na úseku mezi odvodem vody a jejím návratem z vodních elektráren. Spíše než ekologické problémy vynutil změnu přístupu tlak ze strany potenciálních rekreačních uživatelů, jejich snaha o využití řeky k volnočasovým aktivitám vedla v roce 2000 až k revitalizaci 8 km dlouhého říčního koryta v okolí města Mnichova. Podstatou revitalizace bylo několik opatření, předně se jedná o zploštění řečiště a jeho rozšíření z původních 45 m na 90 m. V řečišti dále vzniklo několik umělých ostrovů, na které byl jako materiál použit jemný i hrubý štěrk, přirozený materiál divoké alpské řeky. Betonové protipovodňové rampy a stěny byly nahrazeny přirozenější ochranou břehů v podobě ramp balvanitých, vysoko položené břehové louky byly zploštěny či přetvořeny v terasy, přístup k vodě se tak výrazně zlepšil. Vizualně řeka získala mnohem přírodnější charakter. (Arnika, 2014)

Při povodni v roce 2005 byla zaznamenána vyšší hladina vody než při ničivých povodních v roce 1999, přesto Mnichov zůstal povodňových katastrof ušetřen. Téměř ihned po dokončení revitalizace začala řeka přirozeně přetvářet své řečiště, ze tří uměle vytvořených štěrkových ostrovů zůstal jediný. (Arnika, 2014)



(Nahoře) obr. 29: Řeka Isar, přírodní charakter štěrkových pláží.



4.4.9 KANÁL SAINT-MARTIN A BLVD. RICHARD LENOIR

Paříž, Francie

GPS: 48° 52' 27.83" S
2° 21' 47.61" V

Legenda:

- nábreží kanálu
- a — zakrytý kanál (15 squares na blvd. Richard-Lenoir a blvd. Jules Ferry)
- b Parc de la Villette

Šířka kanálu: 25 m

Délka kanálu celkem: 4.55 km (z toho 2.4 km pod zemí)



Příklad kanálu Saint-Martin zdánlivě hovoří proti vodním tokům ve městě, resp. ve prospěch kanalizování vodních toků pod zemí. Kanál vznikl v první čtvrtině 19. století, měl za úkol přivádět do města, tehdy zužovaného epidemiemi cholery a úplavice, pitnou vodu. Později se z něj stala i významná dopravní komunikace. V rámci modernizaci Paříže vedené prefektem Haussmanem, byl kanál v roce 1862 na místě dnešního náměstí Bastily sveden do podzemí, a to zejména z důvodu možných obav z využití kanálu jako barikády při nepokojích. U boulevard Jules Ferry byl kanál překrytý až v roce 1907. Druhá polovina kanálu, vedoucí až k Parc de la Villette, nikdy svedena pod zem nebyla. Kanál ukrytý pod zemí uvolnil ulici širokou 60 m, jejíž délka je od vodního toku k náměstí Bastily téměř 2 km. Tento prostor přetvořil již koncem 19. století architekt Gabriel-Jean-Antoine Davioud na 15 na sebe volně navazujících squares, každý s vlastním motivem. Vznikla tak zelená cesta (greenway), jež vede od náměstí Bastily až ke kanálu, kde na ni navazuje nábreží. Samotný kanál je rovněž technicky velmi zajímavý, neboť pomocí celkem 9 plavebních komor překonává převýšení 25 m.

Vzniklý boulevard je lemovaný vzrostlým stromořadím tvořeným platany, od hluku ulice jsou squares oddělené hustým keřovým patrem. Vznikla tak liniová promenáda, kterou pouze na několika místech příčně prochází silnice. Prostor byl modernizovaný počátkem 90. let minulého století, nově tu vzniklo 18 fontán a 2 sportovní hřiště. Na volném prostřanství mezi squares se dvakrát týdně konají trhy.

(Vlevo uprostřed a dole vpravo) obr: 30 a 31: Kanál Saint-Martin.
(Dole vlevo) obr. 32: Jeden ze squares na promenádě Richard-Lenoir.

4.5 SOUČASNÉ TENDENCE ŘEŠENÍ NÁBŘEŽÍ NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Realizace na území České republiky svojí velikostí a významem zatím ani zdaleka nedosahují těch, které byly vytvořeny ve světě. Přesto mnohé z nich stojí za zmínku, neboť nízký význam z pohledu malých roměrů nahrazují zajímavými a velmi inspirativními nápady. Česká republika, jakožto země relativně nedávno uvolněná z okovů režimu, za kterého se do veřejných prostranství příliš neinvestovalo, případně alespoň ne příliš kvalitně a odborně, nabízí velké množství příležitostí pro nové realizace či radikální rekonstrukce a revitalizace stávajících prostorů. S nástupem nové generace architektů, kteří se již učili od odborníků a z kvalitních realizací z celého světa, přichází nutně i mnoho inspirativních realizací.

Soubor budov a nábreží řeky Otavy

Čechova ulice, Písek

Nábřeží jako sedací schody

Masarykovo náměstí, Letovice

Proměna nábreží řeky Loučné

park u Smetanova domu, Litomyšl



(Nahoře) obr. 33: Rozšíření náplavky u Kamenného mostu slouží různým menším kulturním událostem, např. pro sochy z písku.

(Vpravo nahoře) obr. 34: Pohled z kamenného mostu na soubor obytných budov a nábreží před ním.

4.5.1 NÁBŘEŽÍ ŘEKY OTAVY

Čechova ulice, Písek

GPS: 49° 18' 40.16" S

14° 8' 41.07" V

Rok: 1997-1999

Autor: Tomáš Trávníček

Šířka řeky: 80 m

Délka: 310 m



Výstavba nového nábreží řeky Otavy v Písku byla součástí výstavby architektonicky i urbanisticky ojedinělého souboru obytných domů na Čechově ulici. Jižní strana nábreží sousedí s Kamenným mostem, nejstarším dochovaným mostem na území České republiky. Soubor byl dokončen v roce 1999 dle návrhu architekta Tomáše Trávníčka. Řešení od počátku vyvolává silné emoce, místní obyvatelé soubor staveb pejorativně nazývají Titanik. Realizace tak měla vždy velké množství odpůrců, stejně tak i zastánců.

Samotné nábreží je řešené jako víceúrovňové, přičemž nejnížší úroveň tvoří prostá kamenná náplavka, horní úroveň tvoří ulice podél obchodních prostor v souboru staveb. Na této úrovni se nachází stromořadí a travnatý pruh, který ohraničuje pevná protipovodňová zeď s mobilními prvky v místech přístupu k řece. Střed náplavky je řešený jako dvě schodiště s přístupem přímo k hladině vody, mezi kterými se nachází menší kotviště. Nejzajímavějším prvkem je rozšíření náplavky u Kamenného mostu směrem od řeky. Rozdílné úrovně náplavky a ulice zde překonává na jedné straně nakloněná rovina, blíže k mostu poté schodiště, před kterým se podařilo vytvořit volné prostranství, které je pravidelně využíváno k menším kulturním akcím. Druhý břeh řeky je řešený jako prostý travnatý protipovodňový val, stejně jako náplavka na nábreží u Čechovy ulice působí tato inženýrská řešení velmi sterilně. Dynamicky působící řešení schodiště u kamenného mostu spolu s probíhajícími akcemi (např. sochy z písku) dodávají prostoru potřebnou živost.

4.5.2 NÁBŘEŽÍ JAKO SEDACÍ SCHODY

Masarykovo náměstí, Letovice

GPS: 49° 32' 48.39" S

16° 34' 24.42" V

Rok: 2008-2012

Autor: Jana Kaštánková

Délka nového nábreží: 15 m

Město se šesti tisíci obyvateli v údolí řeky Svitavy, jehož až romantické panorama vytvářejí barokní klášter a historizující zámek přetvořený z tvrze na skále nad městem, si položilo za cíl zvýšit živost v centru obce, na Masarykově náměstí. Mezi léty 2008 až 2012 proběhla rekonstrukce tohoto náměstí, projektant se při návrhu rekonstrukce náměstí zaměřil i na řeku Svitavu, jež rozděljuje náměstí na dvě poloviny, přičemž zde navrhl sedací schody, umožňující přístup až přímo k vodní hladině a posezení na břehu. Cílem architektky bylo zapojit co nejvíce řeku do života ve městě. Menší rozměry realizace odpovídají nízkému počtu obyvatel v obci, nabízí tak příjemné lidské měřítko. Povrch sedacích schodů tvoří žula, což omezuje využití schodů pro sezení spíše přes letní období, dřevo na ploše pro sezení by zpříjemnilo a prodloužilo zdejší pobyt. Krom povrchu plochy k sezení je možné vytknout snad jen menší zajímavost okolí, chybí zde prvek, který by přitáhl pohled lidí, přidal prostoru uměleckou vrstvu. Např. podobné realizace v Lipsku pracují s různě barevnými světly pod okolními mosty, soulský kanál Chongae zase pracuje s různou úrovní hladiny vody, se zvukem vody a s možností různě si s ní hrát (viz předchozí kapitola). Přesto nábreží v Letovicích můžeme považovat za drobný, zato velmi inspirativní a správný krok v přístupu k vodním tokům ve městech České republiky.

Obr. 35: Nábřežní sedací schody v Letovicích.



4.5.3 PROMĚNA NÁBŘEŽÍ ŘEKY LOUČNÉ

Park u Smetanova domu, Litomyšl

GPS: 49° 52' 20.25" S

16° 18' 30.31" V

Rok: 2012–2016 (předpokládané dokončení)

Historie, půvabnost a jedinečnost architektury desetitisícového města Litomyšl přitahuje pozornost turistů a návštěvníků z celého světa. Zdejší areál renesančního zámku je zapsán na seznamu světového dědictví UNESCO, krom toho je Litomyšl známá jako rodiště významného skladatele romantismu Bedřicha Smetany. V posledních patnácti letech město postupně velkoryse investovalo a nadále investuje do rekonstrukce svých veřejných prostranství a budov, od obnovy Klášterní zahrady dle návrhu Zdeňka Sendlera, Václava Babky a Radko Květa, přes nové autobusové nádraží Bělidla od architektonického ateliéru RAW, až k velmi zajímavé stavbě městského bazénu, kterou navrhla architektonická kancelář D.R.N.H., a za který získala Národní cenu za architekturu Grand Prix 2011 v kategorii Novostavba. V současné době město ve spolupráci s Nadací Proměny připravuje opravu nábreží řeky Loučné, konkrétně v místech okolo Smetanova domu, podél ulice Vodní valy. Zde tak naváže na nábreží a promenádu obnovenou v letech 2001 až 2003 dle návrhu architekta Josefa Pleskota, kterému se podařilo Loučnou nenásilně integrovat do života města, např. za pomoci sedacích schodů na břehu a širokého pobytového mostu. (Nadace Proměny, 2014)

Současná obnova další etapy je ve znamení spolupráce nadace Proměny a vedení města, ti společně vyhlásili architektonickou soutěž "Obnova nábreží řeky Loučné v Litomyšli". V prvním roce (2013) proběhla setkání s obyvateli, workshopy a dotazníkové šetření, jejichž cílem bylo zjistit požadavky a potřeby zdejších obyvatel. Následující rok (2014) proběhla architektonická soutěž na úrovni koncepční studie, vítězná studie poté bude propracována na úroveň projektové dokumentace. (Nadace Proměny, 2014)

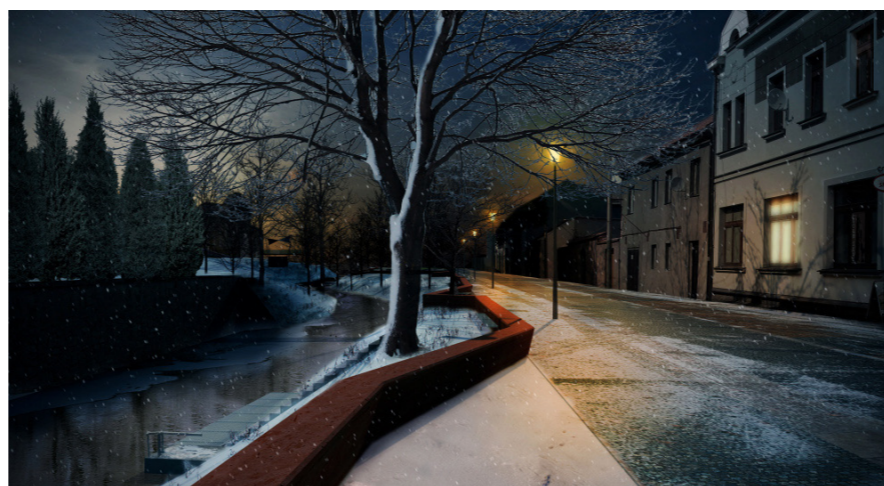
První místo v soutěži v soutěži získal návrh Martina Rusína a Martina Freie, jenž zachovává přírodní charakter břehů, přidává promenádu na břehu a těžiště parku jednoznačně umísťuje na louku nad řekou. Nejzajímavějším prvkem návrhu je nízká zídka, která může sloužit jako menší protipovodňová ochrana, zároveň výškou odpovídá druhotnému sedacímu prvku, a přestože prochází celým zpracovávaným územím, nepůsobí jako bariéra, nýbrž jako sjednocující prvek. Zídka má červený povrch, kontrastuje tak s okolím a vnáší do prostoru jakoby vodící linku. (Nadace Proměny, 2014)



(Nahoře) obr. 36: Pobytový most z první etapy obnovy řeky Loučné dle návrhu architekta Josefa Pleskota.

(Uprostřed) obr. 37: Vítězný návrh Martina Rusína a Martina Freie, znázorňující pobytovou zónu s dětským hřištěm.

(Dole) obr. 38: Vítězný návrh, červená zídka, jež propojuje celé území.



Druhé místo získala architektonická kancelář CUBOID ARCHITEKTI s.r.o. Porota jejich návrhu vytkla zejména nevhodně řešené dětské hřiště a vytvoření necitlivé bariéry v podobě kamenné zdi, jež vymezuje kavárnu a prostor hřiště pro petanque. Přesto za zmínku stojí myšlenka vytvoření menšího zálivu se sedacími schody naproti vyhlídkové věži přes řeku, možnost přímého kontaktu s vodou a hra s kameny vystupujícími nad hladinu vody. Velmi inspirativní prvek je visutý dřevěný chodník podél řeky. (Nadace Proměny, 2014)



(Více nahoře) obr. 39: Druhé místo, zátoka se sedacími schody, citlivě zasazenými do okolí, vpravo funkcionalisticky působící vyhlídková věž. (Nahoře) obr. 40: Třetí místo, ostrov uprostřed řeky.

Třetí místo získává Jana Kašánková, výše zmíněná autorka sedacích schodů na nábreží v Letovicích. Návrh je zajímavý vytvořením umělého ostrova a rozšířením řeky, přičemž břehy zde jsou řešené jako stupňovité, sedací. Ostrov autorka zpřístupňuje za pomoci kamenů vystupujících nad hladinu vody. Zajímavým prvkem je také štěrkový břeh, kterému však porota vytýká nevhodnost v daném kontextu a použití nemístního kamene, zároveň však vyzdvihují přínos z potamologického pohledu. (Nadace Proměny, 2014)

4.6 SOUHRN SOUČASNÉHO STAVU A VLASTNÍ KOMENTÁŘ

Výše popsané příklady ztvárnění nábřeží řek ve městech mohou celkově působit, že se opakuje stále stejná myšlenka, autor práce však pečlivě vybral realizace, které jsou jedinečné. Velký záběr nám tak nabízí ekologické zpracování říčního toku Isary v Mnichově, výhody zatrubnění kanálu St. Martin v Paříži, stejně jako dnešní trend v podobě odkrývání takových kanálů, příkladem bylo vybráno město Aarhus. Jsou zmíněny realizace, které řeku využívají jako přirozenou zelenou cestu, pěší tah velkými městy Lyon či Bordeaux, kde je přístup k řece nahrazen její menší reminiscencí, tomu podobné je zpracování v sochařském pojetí, např. Mendelsohnovo nábřeží v Lipsku, avšak v mnohem menším měřítku. Obecně tak lze rozpoznat několik trendů: velké řeky zpravidla nemívají přístup přímo k vodní hladině, často zde však řeku představuje nějaký vodní prvek (e.g.: vodní zrcadlo v Bordeaux), u menších toků je myšleno na kontakt lidí s vodou, to umožňují sedací schody až k hladině, téměř ve všech případech se tak člověk může dotknout vody. V mnoha městech bylo říčního nábřeží využito pro potřeby osobní, dnes zejm. automobilové dopravy. Velmi hodnotný prvek v městské struktuře je tak znepřístupněn pěším, případně jeho hodnota zaniká v hluku dopravy. Otevřenost říční krajiny je zajímavým protipólem hustě urbanizované městské krajiny, pokud by lidé měli klidný a bezpečný přístup k této otevřenosti, možná by v zájmu zkvalitnění městských prostor ustoupili od trendu rozvolněné zástavby v podobě suburbií, kterou autor práce chápe jako jednu z vážných nemocí dnešních měst.

Česko je spíše zemí horních toků řek, jejich šíře zde tak dosahují jen menších hodnot. Realizace jaké nalezneme u velkých dolních toků v Lyonu či Bordeaux zde jen těžko zopakujeme, přesto mohou být zajímavou inspirací. Téměř každé sídlo v Česku alespoň tečuje nějaký vodní tok, zpravidla však menších rozměrů, jen zřídka kdy protéká přímo jeho středem. Okrajovost prostor okolo těchto řek tak souvisí i s menší mírou zastavění, mnohdy postrádaje jednotnou uliční čáru, řeka je zde řešena volněji, s okraji v podobě břehů. Jen u více urbanizovaných ploch je sevřena říční navigací v podobě nábřeží, výjimečně v kanále (povrchovém i podpovrchovém).

Nejvíce postrádaný je v souvislosti s řekou ve městě přímý kontakt s vodou. Veškeré dobré příklady uvedené výše si této lidské potřeby jsou vědomi a nějakým způsobem ji nabízejí. Z toho důvodu výše uvedené příklady považuji celkově za zdařilé. Přesto některá místa působila ve skutečnosti výrazně příjemněji či naopak o poznání hůře, než jak nám je zprostředkovávají fotografie. Mendelsohnovo

nábřeží v Lipsku je často publikovaným a velmi ceněným příkladem z poslední doby, avšak *in situ* jediné pozitivní na tomto řešení bylo ukryté příjemné parkoviště a odkaz na místního skladatele (ovšem skrze prvek kamenných not, které bez teoretického obeznámení nejsou příliš rozpoznatelné). I přes krásný den se na tomto místě mnoho lidí nevyskytovalo, naopak opodál u dětského hřiště u kanálu (viz výše) bylo poměrně živo, přestože prostor působí trochu chaoticky. Dětem je zde umožněno hrát si v tomto prostoru, stejně jako v českém městě Písku, kde na náplavce řeky probíhaly soutěže ve stavbě soch z písku. Oprávněně se zdá, že nejen příjemný prostor, ale rovněž nabídnutá aktivita je receptem na úspěch daného místa. Kromě dokonalého provedení prostoru by tak tvůrce měl přijít i s případnou náplní, na architektově bedrech tak leží nejen tíha scénografa, ale do jisté míry i dramaturga, který uživatelům vymyslí osnovu, režirovat se naštěstí již povětšinou zvládnou sami.

5 PRAKTICKÁ ČÁST

MODELOVÉ ÚZEMÍ:

VELKÉ MĚZIŘÍČÍ - SOUTOK ŘÍČKY BALINKY A ŘEKY OSLAVY

Obr. 41: Velké Meziříčí – pohled od jihu k zámku na severu.



5.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ÚZEMÍ A PŘÍRODNÍ PODMÍNKY

Město Velké Meziříčí se nachází v kraji Vysočina, okres Žďár nad Sázavou. Ve městě žije 11 tisíc obyvatel. Z geomorfologického hlediska leží řešené území v centru Českomoravské vrchoviny, konkrétně v celku Křižanovská pahorkatina (provincie Česká vysočina, soustava Česko-moravská). Nejvyšším bodem pahorkatiny je se svými 741 m n. m. Harušův kopec, nejnižším místem je poté řečiště Oslavy (v řešeném území přibližně 400 m n. m). (Bukáček, 2011, online) Bukáček dále uvádí, že pro Křižanovskou pahorkatinu jsou typické zejména: „mírně zvlněný reliéf a rozsáhlé plošiny s hluboce zaříznutými údolímí některých řek“. (Bukáček, 2011, online)

Terén řešeného území ve Velkém Meziříčí popisuje Kuča (2011, s. 175) jako silně ovlivněný zdejšími vodními toky. Kuča pokračuje: „Nad stykem údolí se tyčí skalnatý útes, jehož vrchol zaujal meziříčský hrad. Obě řeky se spojují ve velmi ostrém úhlu, protáhlé území mezi soutokem a úpatím hradního kopce, na kterém se tísní jádro města, je téměř ploché.“ Plochost je dána tím, že se jedná zejména o naplavininy obou toků (podrobněji popsáno níže v odstavci půdní poměry).

5.1.1 BIOGEOGRAFICKÉ ZAŘAZENÍ ÚZEMÍ

Culek (1996) řadí oblast Velkého Meziříčí do Velkomeziříčského bioregionu (provincie Panonská, podprovincie Hercynská). Pro tento bioregion je typické ovlivnění vegetace podložím Českého masivu, konkrétně zde převažují kyselé krystalické břidlice a hlubinné vulkanity, na kterých se vyvinuly kyselé a na živiny chudé půdy. Rovněž charakteristické je dle Culka i značné zastoupení hadcových ostrůvků.

Velkomeziříčský region (s kódem 1.50) má protáhlý tvar od jihozápadu k severovýchodu. Dle Culka (1996) je tvořený „pahorkatinou na zdviženém zarovnaném povrchu na rulách a syenitech“. Culek (1996) pokračuje, že na území „převažuje ochuzená hercynská biota bukového stupně s přechody k 5. vegetačnímu stupni“. Z toho mmj. vyplývá, že potenciální vegetací na tomto území jsou vcelku jednotvárně tzv. bikové bučiny (asociace *Luzulo-Fagaetum*), místy však přecházející až ke květnatým bučinám. Pro tyto acidofilní bučiny je typické málo vyvinuté keřové patro, bylinnému patru poté dominují acidofilní a oligotrofní druhy. (Culek, 1996)

5.1.2 PŮDNÍ POMĚRY

Převážná většina území je tvořena hnědými půdami (konkrétně kambizem mesobazická), které jsou spíše mělké, místy s vyšším obsahem skeletu. Výjimku tvoří pouze dna údolí, kde na říčních naplavinách vznikly nivní půdy (zejm. fluvizem modální). Na nivních půdách stojí také historické centrum města Velké Meziříčí. V okolních menších údolích se nachází ještě zamokřené půdy, tzv. gleje. Z půdních typů převažují lehké a středně těžké půdy. (Bukáček, 2011, online)

5.1.3 KLIMATICKÉ POMĚRY

Podle Quitta spadá bioregion z většiny do mírně teplé klimatické oblasti MT 5, jen nejnižší oblasti spadají do teplejší oblasti MT 9, nejvyšší poté do chladnější mírně teplé oblasti MT 3. Mírně teplé podnebí je navíc ovlivněno srážkovým stínem Českomoravské vrchoviny, podnebí je zde tudíž i mírně suché. Průměrné srážky v oblasti jsou okolo 650 mm, průměrná roční teplota dosahuje 7 °C. (Quitt, 1971)

5.1.4 ŘEKY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Řešeným územím protékají dvě řeky: Balinka a Oslava. V území se Balinka vlévá do Oslavy. Průměrný průtok Balinky je zde 0,9 m³/s, průměrný průtok Oslavy je 2,5 m³/s. Průtok řeky Oslavy při stoleté vodě je 140 m³/s. (Bukáček, 2011, online) V roce 2014 byla dokončena protipovodňová ochrana řeky, která by měla nově město chránit i proti stoleté vodě. Investorem bylo Povodí Moravy, s. p.

5.1.5 HISTORICKÝ VÝVOJ MĚSTA VELKÉ MEZIŘÍČÍ

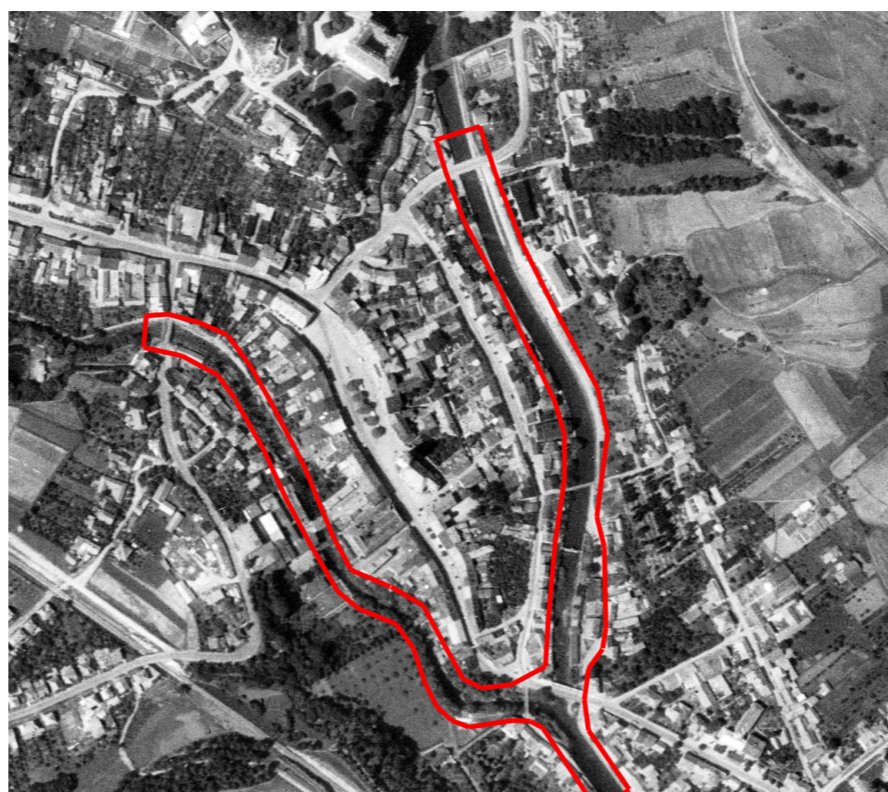
Počátky města jsou nejasné, písemné zmínky o vzniku nejsou přesvědčivě věrohodné, avšak nezlomným důkazem o středověké existenci osídlení v této oblasti je pozdně románský portálek v nejstarším východním paláci zdejšího hradu, u kterého Kuča (1996, s. 175) uvádí jako dobu vzniku nejpozději první polovinu 13. století. Osídlení pod hradem je zcela prokazatelné až od počátku 14. století. Půdorys města byl ovlivněn přírodními podmínkami, zejm. soutokem Balinky a Oslavy, stejně jako průběhem dálkové cesty z Brna do Jihlavy, jež vedla podél Balinky. Město se rozvíjelo zejm. na poloostrově mezi řekami. V průběhu 15. století se zástavba dostává až k řece Oslavě, kde později vzniká židovské ghetto. To se během následujících století rozšiřuje i na druhý břeh řeky Oslavy. Za husitských válek město získalo mohutné kamenné opevnění, neboť jej husité využívali jako jedno ze svých sídel, díky čemuž mmj. nebyl příliš poškozen původní charakter historického centra. V 19. století, z důvodu nevhodného situování nového vlakového nádraží (daleko od města a mnohem výše nad ním), začalo město stagnovat, zároveň bylo uchráněno před mohutnou výstavbou továren, těch vzniklo jen několik na periférii. Významným činem pro město byla výstavba přehradní nádrže nad Mostištem v roce 1960, která značně snížila nebezpečí povodní. Následně, v 60. letech, město řešilo problém s vysokou dopravní zátěží, kterou vyřešilo radikálně průrazem nové cesty skrze Novosady (bývalé židovské ghetto). Tím došlo k narušení historického charakteru místa, přičemž tento krok byl vcelku zbytečný, neboť roku 1978 byla severně od města otevřena dálnice Praha – Brno, na kterou byla odvedena většina tranzitní dopravy. Kuča (1996) přesto historické jádro města hodnotí jako velmi cenné, od roku 1990 je chráněné jako městská památková zóna. (Kuča, 1996)

Obr. 42: Řeka Oslava před regulací (pohled od jihu k městu).



Obr. 43: Historická fotografie ze 60. let minulého století vysvětluje zvláštní tvar jižního cípu poloostrova, navazoval na něj přímo dnes již neexistující most, který byl nahrazen novým (na fotografii vpravo). Dnešní stav poloostrova je tak výsledkem mnoha kompromisů, zejm. ponechání struktur, které již pozbyly svůj původní účel.

Mapa 1: Letecká fotografie z roku 1953 zobrazuje město ještě před asanacemi v ulicích Hornoměstská (dnes Pod Hradbami) a Novosady. (CENIA, 2009, online)



Mapa 2: Výsek z indikační skici Velkého Meziříčí z roku 1835. Řečiště se zdají být naddimenzovaná oproti běžnému průtoku. Zajímavé jsou mlýnské náhony, které prochází centrem města. Ačkoli dnes již neexistují, zůstávají po nich pozůstatky, např. v katastrální mapě.



5.2 ANALÝZA ÚZEMÍ A ŠIRŠÍ VZTAHY


5.2.1 POHLEDOVÉ VAZBY V ÚZEMÍ


Vzhledem k umístění zámku Velké Meziříčí vysoko na skalnaté výspě nad městem je památka viditelná z mnoha míst v údolí, zejm. z nábřeží řeky Oslavy na ulici Poříčí. Druhou městskou dominantou je městská věž u kostela sv. Mikuláše, která se svými 64 m rovněž upoutává pozornost. Méně hodnotnou vizuální dominantou v území je poté dálniční most Vysočina severně od města, jenž je nejvyšší svého druhu v Česku, nad řekou dosahuje výšky 76 m. Město leží v údolí, okolní hrástě jsou poté převážně zalesněné, bez vizuálních dominant.

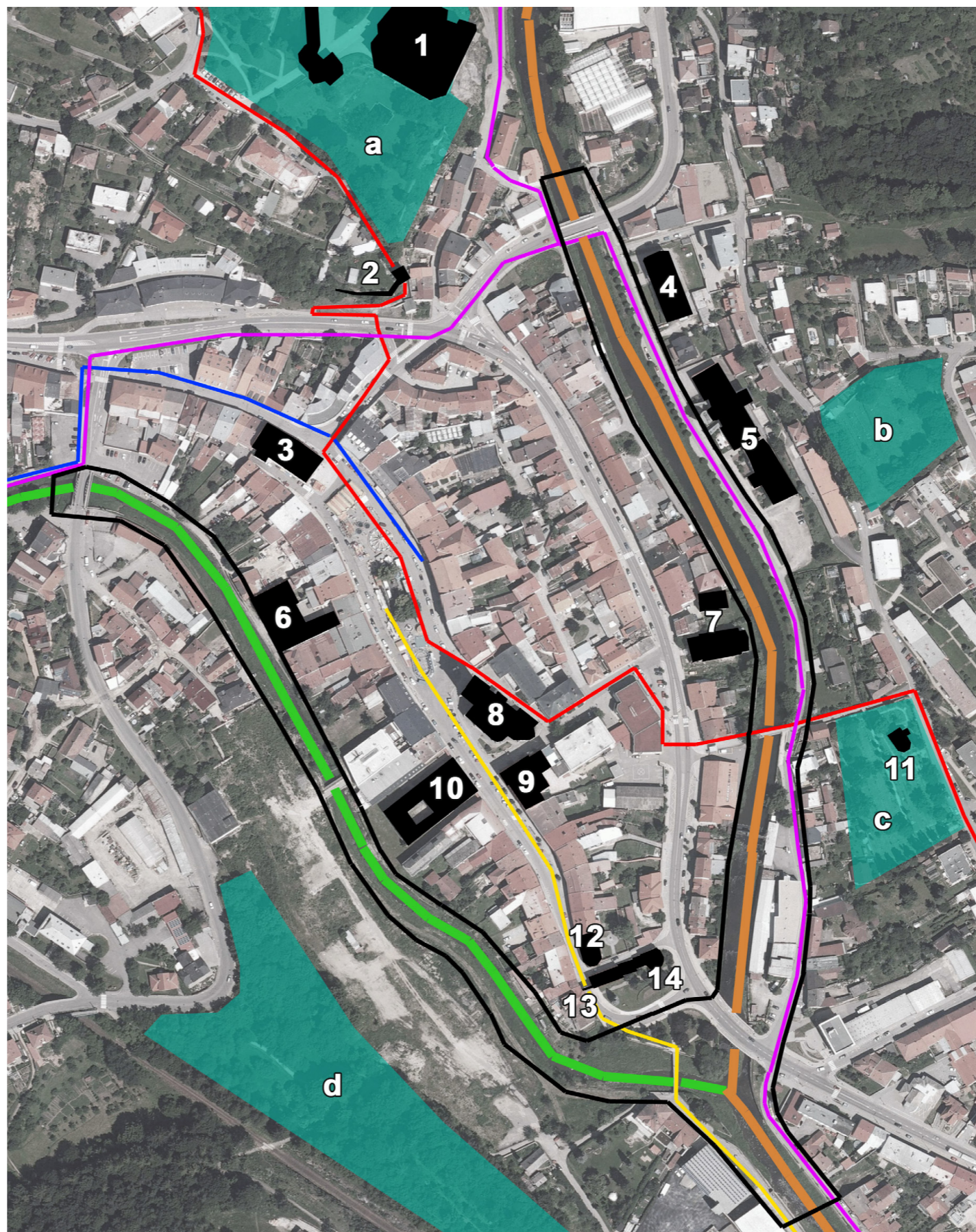
Mapa 3: Zjednodušená analýza významných staveb, ploch městské zeleně a turistických cest ve Velkém Meziříčí (detailní analýzy viz dále).

LEGENDA:

-  turistické trasy
-  cyklostezka
-  říčka Balinka
-  řeka Oslava

-  významné plochy městské zeleně:
 - a – zámecký park
 - b – židovský hřbitov
 - c – starý hřbitov (kostel Nejsvětější Trojice)
 - d – Čechovy sady

-  významné stavby:
 - 1 – zámek Velké Meziříčí
 - 2 – hradby a zámecké schody
 - 3 – renesanční budova městské radnice
 - 4 – základní umělecká škola
 - 5 – Dům zdraví: zdravotnické centrum
 - 6 – kino Jupiter
 - 7 – budovy synagogy (Nahoře Stará, dole Nová)
 - 8 – kostel sv. Mikuláše s tzv. městskou věží
 - 9 – základní škola
 - 10 – dům dětí a mládeže
 - 11 – kostel Nejsvětější trojice
 - 12 – kostel Povýšení sv. Kříže
 - 13 – Dolní brána
 - 14 – městské bašty, pozůstatek hradeb ze 16. století.



5.2.2 VIZUÁLNĚ-ESTETICKÁ ANALÝZA



Obr. 44: Balinka a městská věž v pozadí.



Obr. 45: Dolní městská brána.



Obr. 46: Odras synagog a zámku na hladině Oslavy.



Obr. 47: Odras synagog a zámku na hladině Oslavy.



Obr. 48: Soutok Balinky (vlevo) a Oslavy (vpravo).



Obr. 49: Jan Nepomucký.



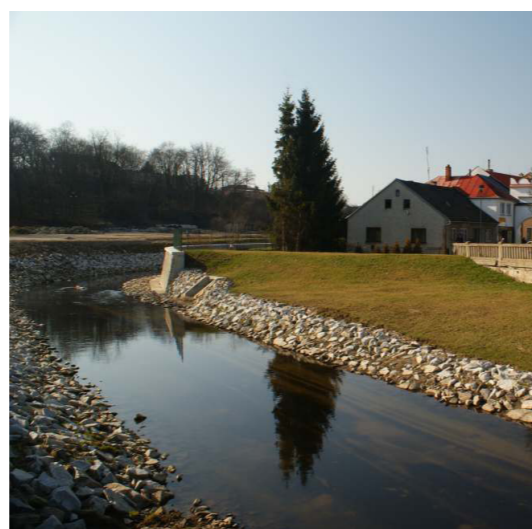
Obr. 50: Balinka a "Ostrůvek" v pozadí.



Mapa 4: Mapa zobrazuje odkud byly obrázky pořizeny.



Obr. 51: Pohled k městu od jihu.



Obr. 52: Balinka.

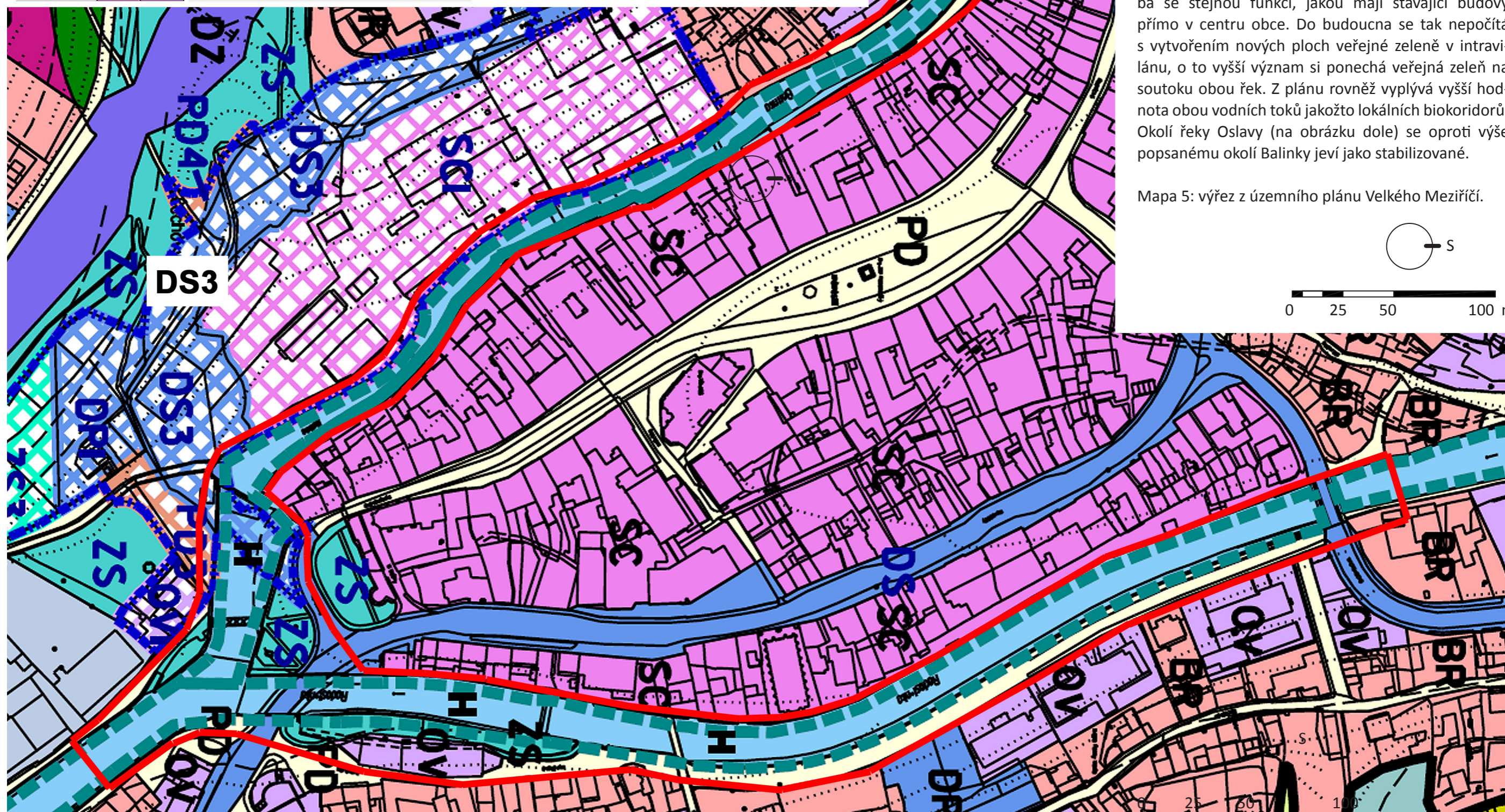


Obr. 53: Parkový prostor nad soutokem obou řek.

5.2.4 ANALÝZA A INTERPRETACE ÚZEMNÍHO PLÁNU

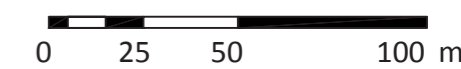
| | PLOCHY STABILIZOVANÉ | PLOCHY ZMĚN | |
|-------------------------------|----------------------|-------------|-------------------------------------------|
| PLOCHY BYDLENÍ | BR | BR | BYDLENÍ V RODINNÝCH DOMECH |
| | BD | BD | BYDLENÍ V BYTOVÝCH DOMECH |
| PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ | OV | OV | VEŘEJNÁ OBČANSKÁ VYBAVENOST |
| | KV | KV | KOMERČNÍ VYBAVENOST |
| PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ | PD | PD | KOMUNIKAČNÍ PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ |
| PLOCHY ZELENĚ | ZS | ZS | SÍDELNÍ ZELENĚ |
| PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ | SC | SC | PLOCHY SMÍŠENÉ CENTRÁLNÍ |

| | | | |
|------------------------------------|----|----|---------------------------------|
| PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY | DS | DS | PLOCHY SILNIČNÍ DOPRAVY |
| | DZ | | PLOCHY DRÁŽNÍ DOPRAVY |
| PLOCHY VÝROBY | VD | VD | DROBNÁ VÝROBA A ŘEMESLNÁ VÝROBA |
| PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁRSKÉ | H | H | VODNÍ PLOCHY A TOKY |
| PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ | LK | LK | PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ |
| | | | LOKÁLNÍ BIODOR |
| | | | ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ |
| | | | ZASTAVITELNÉ PLOCHY |
| | | | PLOCHY PŘESTAVEB |



Jak vyplývá z grafické podoby územního plánu, největší změnou v území je dopravní obchvat okolo města (na mapě vlevo nahoře jako DS3). U tohoto obchvatu je naplánováno napojení na stávající komunikaci na jižní straně města přímo v řešeném území (—), kde bude vytvořen nový most přes řeku Balinku. Na dnes volné ploše podél Balinky, která vznikla zbořením brownfieldu, je naplánována zástavba se stejnou funkcí, jakou mají stávající budovy přímo v centru obce. Do budoucna se tak nepočítá s vytvořením nových ploch veřejné zeleně v intravilánu, o to vyšší význam si ponechá veřejná zeleň na soutoku obou řek. Z plánu rovněž vyplývá vyšší hodnota obou vodních toků jakožto lokálních biokoridorů. Okolí řeky Oslavy (na obrázku dole) se oproti výše popsanému okolí Balinky jeví jako stabilizované.

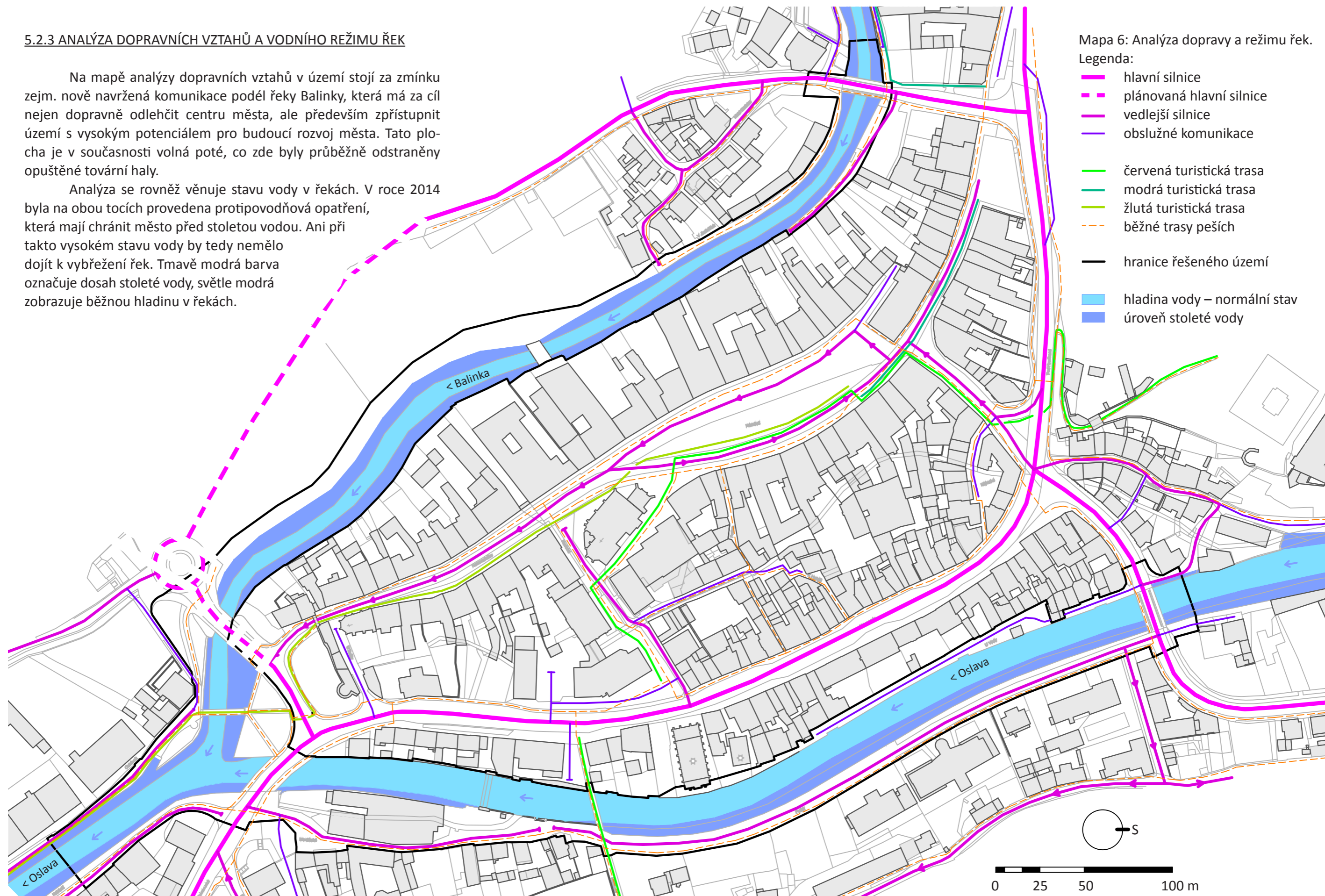
Mapa 5: výřez z územního plánu Velkého Meziříčí.



5.2.3 ANALÝZA DOPRAVNÍCH VZTAHŮ A VODNÍHO REŽIMU ŘEK

Na mapě analýzy dopravních vztahů v území stojí za zmínku zejm. nově navržená komunikace podél řeky Balinky, která má za cíl nejen dopravně odlehčit centru města, ale především zpřístupnit území s vysokým potenciálem pro budoucí rozvoj města. Tato plocha je v současnosti volná poté, co zde byly průběžně odstraněny opuštěné tovární haly.

Analýza se rovněž věnuje stavu vody v řekách. V roce 2014 byla na obou tocích provedena protipovodňová opatření, která mají chránit město před stoletou vodou. Ani při takto vysokém stavu vody by tedy nemělo dojít k vybřežení řek. Tmavě modrá barva označuje dosah stoleté vody, světle modrá zobrazuje běžnou hladinu v řekách.

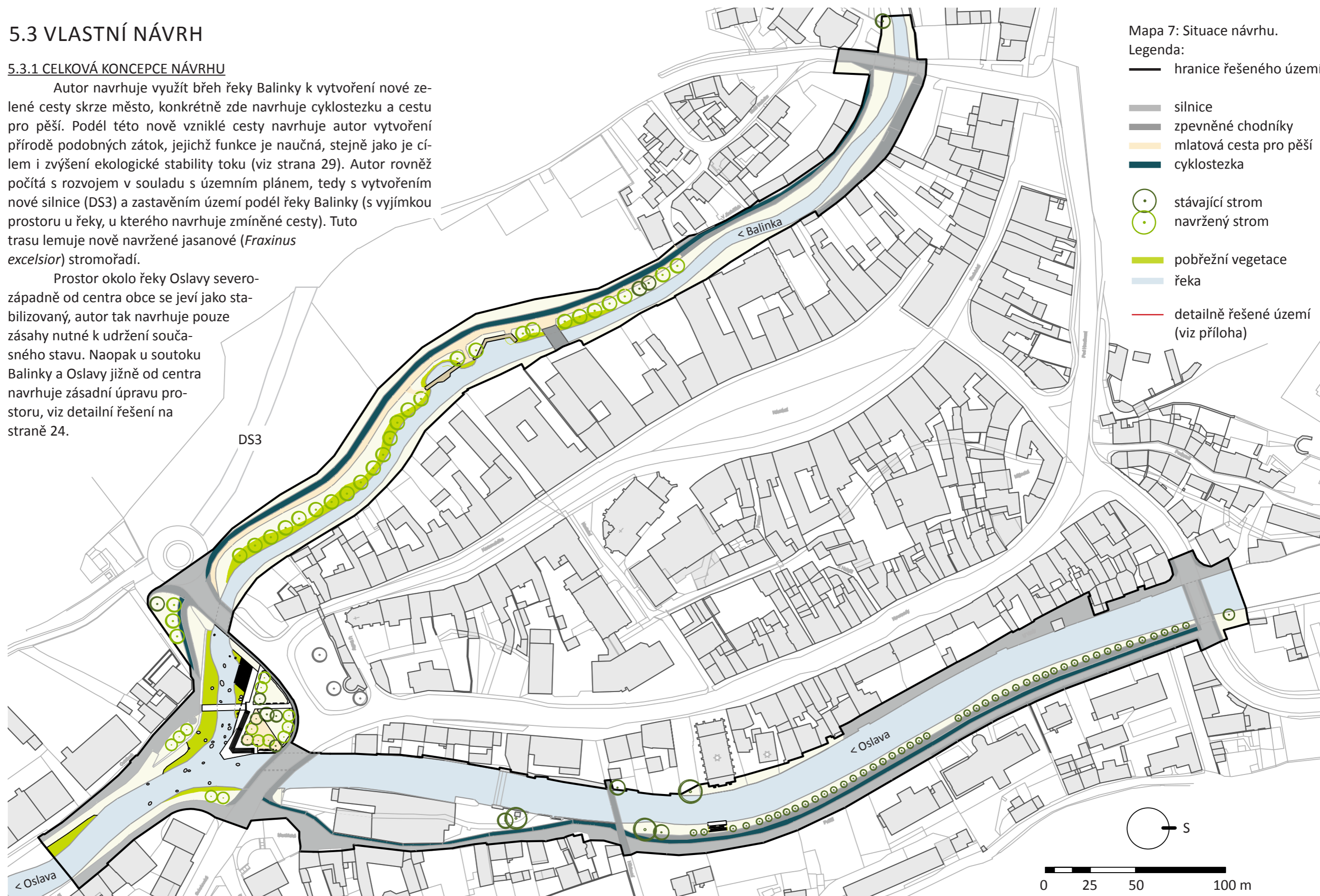


5.3 VLASTNÍ NÁVRH

5.3.1 CELKOVÁ KONCEPCE NÁVRHU

Autor navrhuje využít břeh řeky Balinky k vytvoření nové zelené cesty skrze město, konkrétně zde navrhuje cyklostezku a cestu pro pěší. Podél této nově vzniklé cesty navrhuje autor vytvoření přírodě podobných zátok, jejichž funkce je naučná, stejně jako je cílem i zvýšení ekologické stability toku (viz strana 29). Autor rovněž počítá s rozvojem v souladu s územním plánem, tedy s vytvořením nové silnice (DS3) a zastavěním území podél řeky Balinky (s výjimkou prostoru u řeky, u kterého navrhuje zmíněné cesty). Tuto trasu lemují nově navržené jasanové (*Fraxinus excelsior*) stromořadí.

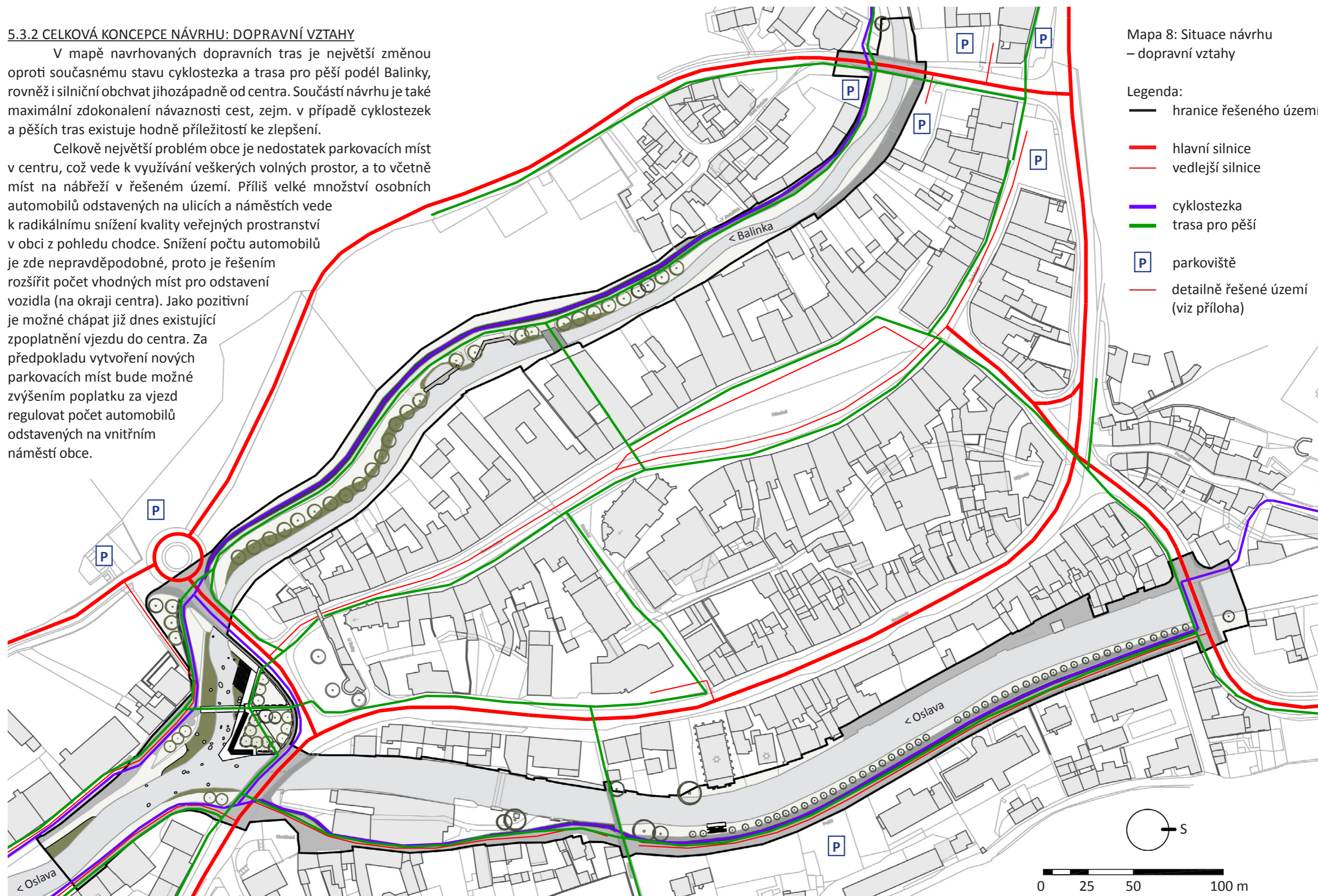
Prostor okolo řeky Oslavy severozápadně od centra obce se jeví jako stabilizovaný, autor tak navrhuje pouze zásahy nutné k udržení současného stavu. Naopak u soutoku Balinky a Oslavy jižně od centra navrhuje zásadní úpravu prostoru, viz detailní řešení na straně 24.



5.3.2 CELKOVÁ KONCEPCE NÁVRHU: DOPRAVNÍ VZTAHY

V mapě navrhovaných dopravních tras je největší změnou oproti současnému stavu cyklostezka a trasa pro pěší podél Balinky, rovněž i silniční obchvat jihozápadně od centra. Součástí návrhu je také maximální zdokonalení návaznosti cest, zejm. v případě cyklostezek a pěších tras existuje hodně příležitostí ke zlepšení.

Celkově největší problém obce je nedostatek parkovacích míst v centru, což vede k využívání veškerých volných prostor, a to včetně míst na nábřeží v řešeném území. Příliš velké množství osobních automobilů odstavených na ulicích a náměstích vede k radikálnímu snížení kvality veřejných prostranství v obci z pohledu chodce. Snížení počtu automobilů je zde nepravděpodobné, proto je řešením rozšířit počet vhodných míst pro odstavení vozidla (na okraji centra). Jako pozitivní je možné chápat již dnes existující zpoplatnění vjezdu do centra. Za předpokladu vytvoření nových parkovacích míst bude možné zvýšením poplatku za vjezd regulovat počet automobilů odstavených na vnitřním náměstí obce.



5.3.3 ANALÝZA A POPIS NÁVRHU DETAILNĚ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Podstatou návrhu je zpřístupnění řeky a sjednocení prostoru u soutoku Balinky a Oslavy. Vysoké nábrežní zdi, které jsou pozůstatkem napojení na dnes již neexistující most přes Oslavu (viz kapitola 5.1.5), jsou přetvořeny na sedací schody. Prostor je tak změkčen. Pod sedacími schody je navržena náplavka, která nepřevyšuje stávající břehy řeky, stejně jako sedací schody se tak nestane bariérou plynulému průtoku vody při povodních. Prostor nad soutokem se skládá ze tří částí, které dělí trasy pro pěší. Přímo nad sedacími schody je navrženy mlatový povrch zastíněný jasaný. Střed vzniklého trojúhelníku nabízí zajímavý prostor pro sochu či památník. Část nejbližší městu zůstává otevřena směrem k centru, nejsou zde navrženy žádné dřeviny. Podstatou je nabídnout výhled na zachovalou Dolní bránu, nad níž se tyčí Městská věž, zůstat tak v kontaktu s městem. Zcela vlevo je znázorněn most a silnice, které v řešeném území dnes nejsou. Tento návrh počítá s vytvořením této cesty na základě náznaků v územním plánu. Ve snaze využít zajímavý prostor podél řeky Balinky je vytvoření této příjezdové komunikace logická a nezbytná. Pod tímto mostem, u řeky Balinky, je navržena náplavka v podobě dřevěného mola, která by mohla sloužit dočasným akcím, performance, nebo i rybářům (viz str. 27).

STAV ZELENĚ V DETAILNĚ ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Současně s výstavbou protipovodňové ochrany ve městě (2014) proběhla radikální probírka dřevin v okolí řek. V detailně řešeném území zůstalo mnoho pařezů po odstraněných vzrostlých stromech, proto dřeviny, které se zde nachází dnes, a nebyly tedy odstraněny, jsou celkově v dobrém stavu. Převažují stromy se sádnickou hodnotou 3, lepších hodnot dosahují vzrostlí jedinci *Fagus sylvatica* 'Atropurpurea', naopak ze stávajících dřevin je velmi nekvalitní skupina, jíž dominuje *Pinus sylvestris* 'Watereri'. Na několika místech došlo k radikálnímu zmlazení *Taxus baccata*, po kterém v současné době zůstaly jen kmeny či pařezy, ale u tohoto taxonu se dá očekávat dobrá regenerace.

LEGENDA TAXONŮ V MAPĚ

- 1) *Fraxinus excelsior* – 5 kusů
- 2) *Fagus sylvatica* 'Atropurpurea' – 3 kusy
- 3) *Juniperus sabina* – 1 skupina
- 4) *Picea omorika* – 2 kusy
- 5) *Picea pungens* – 1 kus
- 6) *Pinus sylvestris* 'Watereri' – 1 skupina
- 7) *Spirea x vanhoutteii* – 2 skupiny
- 8) *Syringa vulgaris* – 1 skupina
- 9) *Taxus baccata* – 2 skupiny

Mapa 9: Návrh dopravních vztahů v detailně řešeném území.

Legenda:

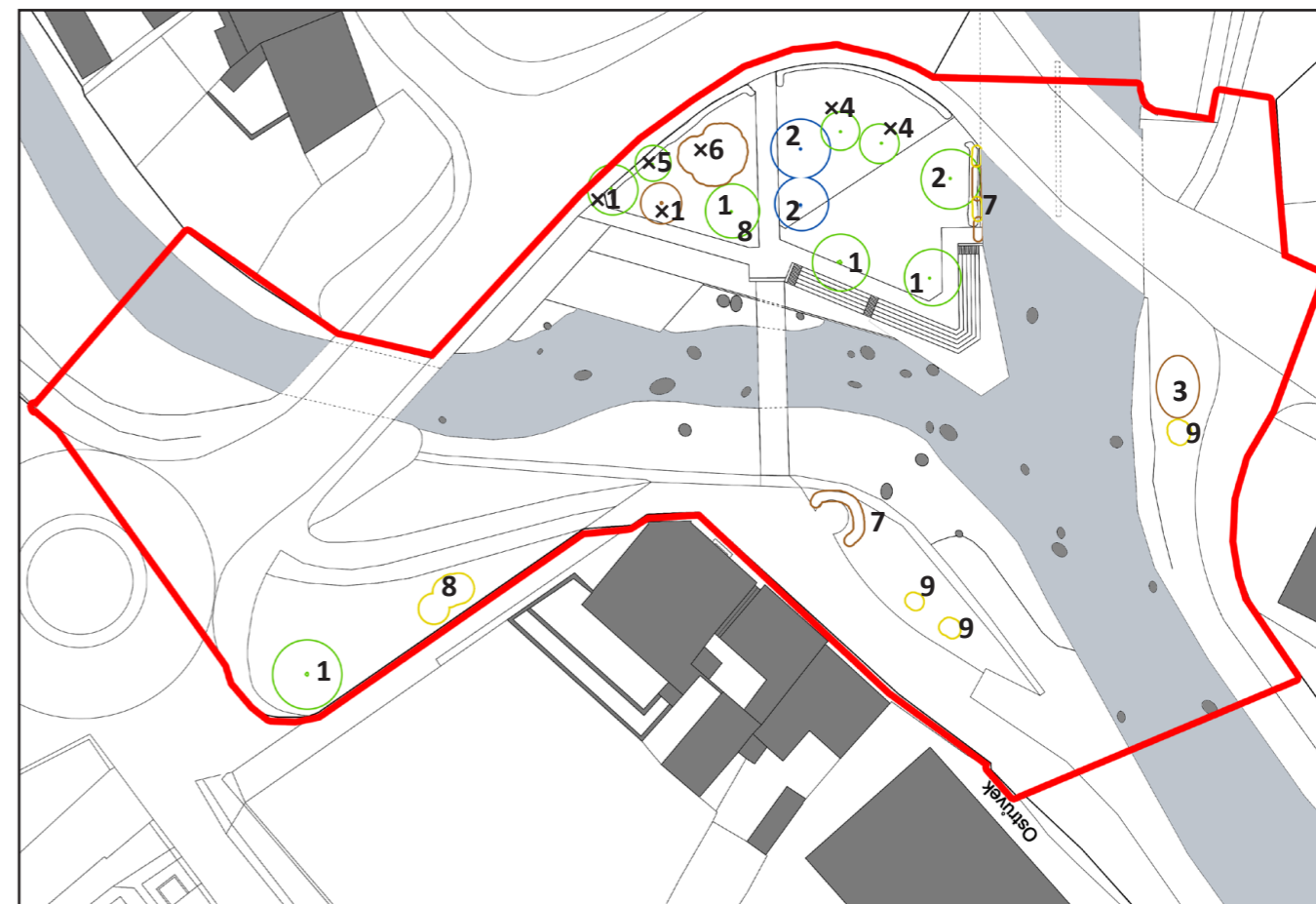
- detailně řešené území
- trasa automobilů
- cesta pro pěší
- trasa cyklistů



Mapa 10: Hodnocení dendrologického potenciálu v detailně řešeném území – aktuální stav.

Legenda:

- detailně řešené území
- Dřeviny
- sádnická hodnota 2
 - sádnická hodnota 3
 - sádnická hodnota 4
 - sádnická hodnota 5
 - × navrženo odstranění



5.3.4 ŘEZPOHLED



Na řezopohledu nahoře jsou znázorněny dvě úrovně stavu vody v řece Balince. Modrá hladina (Qa) ukazuje úroveň vodní hladiny vůči říční navigaci a okolí při průměrném (běžném) průtoku. Růžová čárkovaná čára (Q100) ukazuje úroveň hladiny Balinky při stoleté vodě, tedy při takové povodni, kdy dojde v *dlouhodobém průměru k dosažení či překročení kulminačního průtoku 1krát za 100 let.* (Český hydrometeorologický ústav, 2007, online)

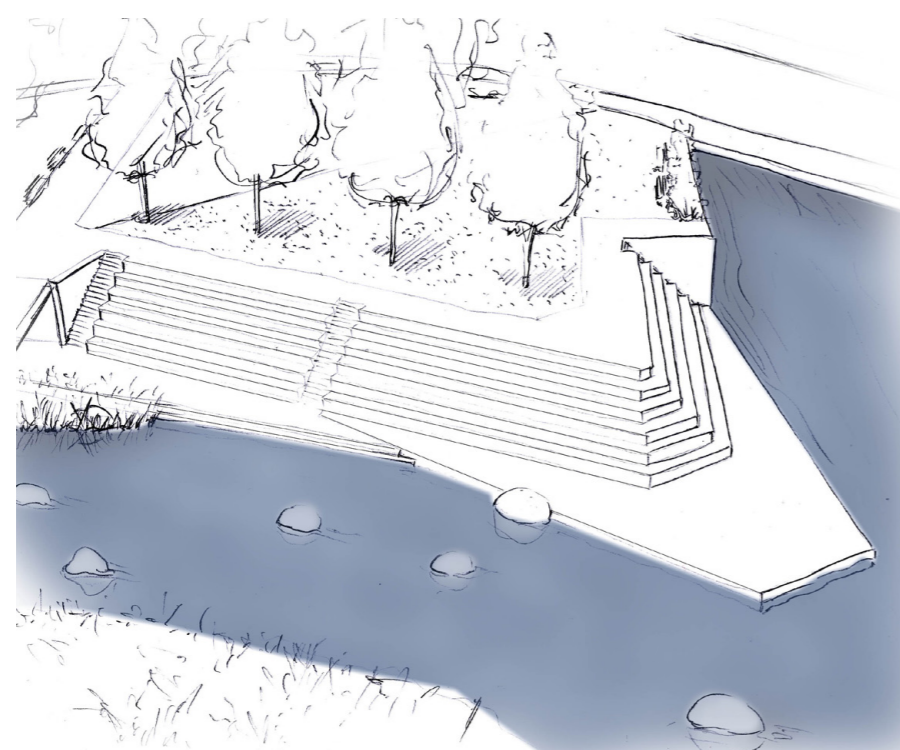
Obr. 54: Řezopohled AA' detailně řešeným územím.

5.3.5.1 VIZUALIZACE NÁVRHU: SEDACÍ SCHODY U SOUTOKU BALINKY A OSLAVY

1

Dnešní nábřeží u soutoku řek Balinky a Oslavy je výsledkem ponechání mnoha struktur z dřívější doby. Současný tvar vycházel z napojení na dnes již neexistující most, který byl nahrazen v 60. letech novým mostem kousek výše proti proudu řeky Oslavy, ten slouží dodnes. Prostor tak tvoří kamenný cíp, jenž vybíhá daleko do prostoru řečiště, bez mostu se však stává slepým a postrádá smysl. Autor navrhuje využít tento výběžek a nahradit dva a půl metru vysokou nábřežní zeď sedacími schody, které modelují prostor mnohem měkčeji, otevírají přístup přímo k vodě a zároveň slouží jako druhotný sedací prvek. Hmotu naplavenin mezi stávající zdí a vodou řek navrhuje nahradit betonovým molem, které umožní volný a bezpečný pohyb podél vody, příp. může posloužit i jako jeviště či v jistém smyslu jako pódium. Prostor nahoře nad schodišti je navržený jako kapesní park, směrem k řekám otevřený, na druhé straně jej od silnice odděluje hradba ze středně vysokého živého plotu (stříhaný *Carpinus betulus*). V řekách jsou ponechány (příp. místy dodány) velké balvany, které při nižším stavu vody vylézají nad hladinu. Balvany jako stabilní, neměnné a věčné jsou zajímavým metafyzickým protikladem rychle plynoucí vodě.

Obr. 55 a 56: Sedací schody na výběžku u soutoku Oslavy a Balinky.



5.3.5.2 VIZUALIZACE NÁVRHU: NÁPLAVKA U BALINKY

U říčky Balinky autor navrhuje vytvořit podél nábrežní stěny menší náplavku, platformu kousek nad běžnou úrovní hladiny. Ta by mohla sloužit různým akcím typu performance, jako je tomu např.

2 v jihočeském městě Písku, kde pravidelně probíhají soutěže ve stavbě soch ze stejnojmenného sypkého materiálu (viz příklady nábreží). Platforma je umístěna kousek od sedacích schodů na soutoku Balinky a Oslavy, a ačkoli je umístěna v úrovni vodní hladiny, tedy vůči okolí zahloubena přibližně o dva až tři metry, je stále stále v centru dění,

neboť je na ni dobře vidět z okolních cest. Jednoduchá konstrukce ji dělá odolnou vůči povodním, po kterých ji stačí jen opláchnout.

Obr. 57: Platforma – náplavka u řeky Balinky.



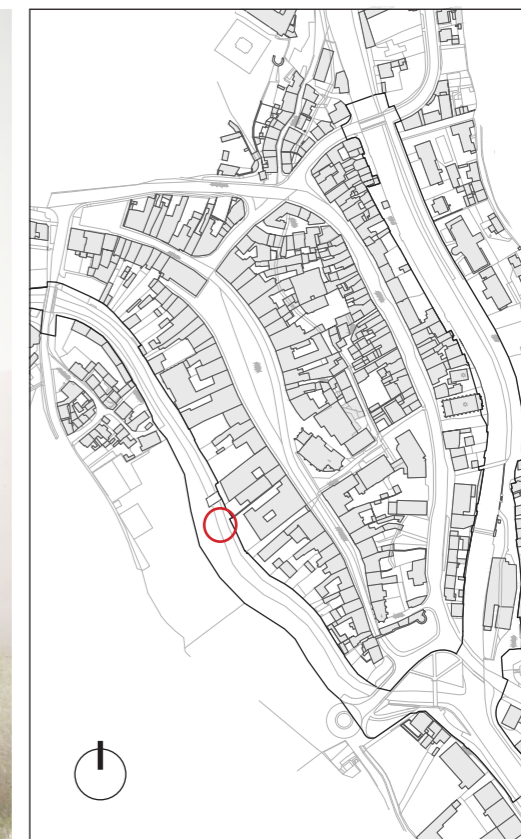
5.3.5.3 VIZUALIZACE NÁVRHU: NAUČNÁ STEZKA OKOLO BALINKY

Balinka je v návrhu upravena jako naučná trasa, kterou doprovází cesta pro pěší a cyklostezka. Od těchto cest vedou menší odbočky k vodě, kde jsou navrženy mola a menší zátoky, s cílem mmj.

o vyšší ekologizaci (zpřírodnění) toku. Tato místa slouží jak k odpočinku a poznávání přírody, tak k posílení říčního ekosystému, Balinka je totiž významným místním biokoridorem. Od této stezky se očekává, že se stane klidnou a zelenou alternativou trasy vedoucí skrze historické centrum města. V místě dnešního Domu dětí a mládeže na tento

prostor navazuje stávající modrá turistická trasa, jež pokračuje dále skrze historickou zástavbu.

Obr. 58: Naučná zátoka řeky Balinky



Mapa 11: Červený kruh na mapě znázorňuje přibližnou pozici naučné zátoky ve městě.

6 DISKUZE

První (teoretická) část práce je pojata jako literární rešerše s popisem realizací, s nimiž se autor blíže seznámil. Výběr byl velmi specifický, snahou však bylo na každém příkladu vždy nabídnout nový a originální poznatek, myšlenku. Cílem bylo prostudování zpracovávané problematiky pro následné vytvoření kvalitního vlastního návrhu.

Praktická část práce zpracovává vlastní návrh v modelovém území Velké Meziříčí. Celková koncepce návrhu zabírá plochu celého centra obce, konkrétně břehy a nábřeží obou řek – Oslavy i Balinky. Takto velké území bylo zvoleno z důvodu navrhovaného využití nábřeží k vytvoření tzv. zelených cest městem, tedy jakési alternativy běžným trasám skrze obec, které dle analýz modelového území velmi trpí automobilovou dopravou, zejm. odstavenými (parkujícími) vozidly, které znemožňují pěším volný pohyb. Taková cesta v jisté skromnější podobě již existuje podél řeky Oslavy, a to přibližně od soutoku s Balinkou až téměř k podhradí, kde dochází ke kolizi se silnicí na ulici Vrchovecká, za níž cesta pokračuje po protějším břehu dále za město. Tato trasa je dnes i významnou (značenou) cyklostezkou, její řešení však z pohledu autora práce dnes již přestává být dostačující. Pozitivní je, že mnohé ulice, kterými stezka prochází, jsou slepé pro automobilovou dopravu, ta se zde tak omezuje jen na nezbytně nutnou míru. Chybí však přehlednější značení cyklostezky, např. v podobě barevného pruhu na silnici nebo značek řešící kolizi s chodci, např. značky *cyklisto sesedni z kola* či *konec stezky pro cyklisty*. Autor tak navrhuje v celkové koncepci pouze dotvořit tento jinak dobře fungující prostor okolo řeky Oslavy bez významnějšího zásahu či vlastního výraznějšího návrhu, neboť tento prostor se zdá být stabilizovaný a obyvateli oblíbený, o čemž svědčí zejm. fakt, že je v pěkné dny plný lidí. Příliš kreativní vstup do fungujícího prostoru by mohl být spíše kontraproduktivní, proto se mu zde vyhýbá.

Autor, inspirovaný fungujícím příkladem zelené cesty podél Oslavy směřující od města na sever, navrhuje v celkové koncepci vytvořit podobnou cestu i podél řeky Balinky, jež od města směřuje západně. Jak vyplývá z interpretace územního plánu (viz str. 20) je prostor podél řeky Balinky u centra obce v současné době prázdný, s rezervací pro *plochy smíšené centrální*. Dá se zde tedy očekávat vytvoření husté zástavby, jejíž maximální propojení s okolím bude nanejvýš žádoucí. Autorem navržená trasa pro pěší a trasa pro cyklisty se jižně napojuje na stávající a výše zmíněnou trasu podél Oslavy, druhým směrem by mohla pokračovat severně podél řeky dále do krajiny. Vytvoření této zelené cesty považuje autor za logický krok, neboť úplné zastavění volných ploch až k hranici

řeky prostor spíše ochudí. Vzniklou rekreační (zelenou) cestu budoucí (stejně tak stávající) obyvatelé ocení, přispěje ke zkvalitnění zdejšího života, což se dozajista projeví i na zisku investorů-developerů při prodeji a pronájmech plánovaných budov na zmíněné ploše současného brownfieldu. Mimo další faktory je zkvalitnění života, které přichází spolu s udržovanou zelení (jasanové stromořadí, pobřežní vegetace) a volnočasovým vyžitím (cyklostezka, stezka pro pěší, naučné zátoky) jeden z hlavních důvodů, proč autor práce zvolil vytvoření této zelené cesty, přestože si je vědom, že zabere nemalou část velmi hodnotných pozemků. Vážným rozhodnutím byla i volba mezi přírodě podobným charakterem trasy a spíše architektonickým řešením, které více odpovídá městskému nábřeží, přičemž řešené území prochází centrem města. Kvalita vody ve zdejších řekách bývala velmi špatná, a ačkoli v posledních letech došlo k výraznému zlepšení (zejm. díky rozvoji ČOV), zůstává nadále kvalita celkově špatná. Nezbytný zásah do břehů Balinky tak lze využít k ekologizaci toku, mmj. navrženou výsadbou pobřežní vegetace (bylouvažovánovůlčněoautochtonních druzích, které se dnes používají v kořenových čistíčkách, př.: *Alisma parviflorum*, *Geranium palustre*, *Iris pseudacorus*, *Juncus effusus*, *Schoenoplectus lacustris*, *Sparganium erectum* apod.). Možný problém, který zde může vzniknout, je nepříznivé šíření některých druhů a následné zmenšení kapacity řečiště, což by mohlo vést ke zvýšení rizika povodní. Z toho důvodu byly vynechány rychle se šířící druhy (zejm. *Typha latifolia*, *Glyceria maxima*, *Phragmites australis* atd.). Přesto není zcela možné zmíněnému problému předejít jinak než pravidelným mechanickým odstraňováním nežádoucí vegetace, k čemuž stejně tak dochází i při údržbě břehů s trvalým travním porostem, ač jednodušeji. Podoba tohoto navrhovaného řešení je znázorněna na vizualizaci naučné zátoky na str. 28.

Velikost modelového území nevyžaduje vzhledem k podstatě práce detailně se zabývat každou částí řešeného území podrobně, ačkoli pro vysvětlení zamýšlených návrhů by to bylo žádoucí, neboť měřítko celkové koncepce návrhu (viz str. 22) ponechává příliš mnoho prostoru pro možné nedorozumění či nepochopení skutečného autorova záměru. Ve snaze minimalizovat případné nedorozumění bylo vybráno území soutoku řek Balinky a Oslavy na jižní straně historického centra k vytvoření detailního návrhu. Situace tohoto území (viz příloha práce) je zpracována v měřítku 1:200, a kromě zmíněného prostoru u soutoku řek zabírá také malou část popisované zelené cesty podél Balinky, což má za cíl alespoň nastínit autorův záměr. K tomuto detailně řešenému území byly dále vytvořeny řezopohled (str. 25) a vizualizace (str. 26 a 27), také analýza prostoru a popis výsledného návrhu (str. 24) jsou v práci mnohem podrobněji popsány než je tomu u výše diskutovaných zelených cest.

Samotný návrh u soutoku řek poté vychází ze stávajícího prostoru, který je pozůstatkem historického vývoje (bylo popsáno v části 5.1.5). Poměrně tvrdé řešení vysoké nábřežní zdi autor navrhuje lehkými úpravami přetvořit na sedací schody, které prostor pocitově změkčí a umožní návštěvníkům přímý kontakt s vodou. To autor považuje za důležité, neboť ztráta kontaktu s empirií (jakou je dotek vody) může vést (*ad absurdum*) k odmítnutí řeky, vzniku požadavku na její zatrubnění či přímo odstranění z prostoru města, čímž dojde k dalšímu ochuzení veřejného prostoru lidských sídel stejně jako lidského života samotného. Voda je odnepaměti součástí většiny lidských sídel, je nezbytností, je fenoménem, stejně jako je hrozbou. Své místo u lidského sídla vždy nalezne. Protiargumentem by mohla být bezpečnost lidí, ve zpřístupnění řeky však autor nevidí větší hrozbu než v přepadu přes stávající zábradlí. Rovněž by případný oponent mohl namítat, že návštěvníka sem ve skutečnosti nic nepřivádí, nemá důvod se zde zdržet. Autor je však přesvědčený, že velké množství obyvatel města si již důvod k setrvání zde vytvoří. Úkolem architekta je zejm. nabídnout jim k tomu kvalitní a odpovídající prostor. Plocha náplavky pod sedacími schody se přímo nabízí jako pódium, lehké ševelení proudící vody vytvoří kulisu dotvářející atmosféru místa. Lidská tvořit je nesmírná, právě lidé dokázali vprostřed vesmíru plného zázraků vymyslet nudu.

Dalším možným problémem pro oponenta mohou být navrhované kameny v řečišti, nápad však pochází ze současného stavu, kdy dnes zde takové kameny skutečně nalezneme, ačkoli jich je méně. Kontrast rychle plynoucí těkavé vody se stabilitou a domnělou věčností kamenů přidává místu jistou duchovní dimenzi. Oponent dále může namítnout, že sedací schody i prostor nad nimi se uzavírá do sebe, nekomunikuje s hlavními cestami okolo. Autor tak záměrně usiluje o vytvoření zóny klidu, místa mimo hlavní trasy pro únik od každodenního shonu, ke krátkému spočinutí. Nejblíže centru je prostor do silnice otevřen (nejsou zde navrženy žádné stromy), uvolňuje se tak výhled na Městskou věž a Dolní bránu s baštami. Zde území neopomene upozornit návštěvníka, že je součástí města Velké Meziříčí.

7 ZÁVĚR

Cílem této práce bylo prostudování současných tendencí v problematice revitalizací říčních toků ve městech a vytvoření závěrů z výše popsaných soudobých realizací, s nimiž se autor blíže seznámil. Tyto závěry posloužily jako vodítko pro vytvoření vlastního návrhu revitalizace vodního toku v modelovém území, konkrétně byl vybrán soutok řek Balinky a Oslavy ve městě Velké Meziříčí. Možnost aplikovat závěry z teoretické části práce na příkladu byla ovlivněna komplexními analýzami modelového území. Rozdílné požadavky a limity v modelovém území a v uvedených příkladech zapříčinily, že ze vzorů jsou použitelné jen některé myšlenky a principy, vlastní návrh tak zůstává veskrze originální.

V širším smyslu tato práce řeší mmj. i problém nápravy chyb, kterých se dopustily předchozí generace při úpravách vodních toků a stavbě měst. Nevhodné rozšiřování lidských sídel až do říční krajiny, zastavění říčních břehů, ad. To vše vedlo k větším škodám při povodních. V minulém století se na mnoha místech přistoupilo ke krokům, které měly tento problém vyřešit. Konkrétně byla snaha zkapacitnit toky, zpevnit je a napřímit je. Kýžený výsledek v podobě zabránění povodním se však nedostavil, alespoň ne vždy, a když už, tak ne v očekávané míře. Napřímení řek a vyčištění koryt totiž často vedlo k rychlejšímu postupu vodní masy říční krajinou, to vedlo na mnoha místech k naakumulování vody a zvětšení povodňové vlny. Ve výsledku došlo k rozšíření polí (zabrání části říční krajiny), ale mnohdy na úkor kvality ekosystému. Říční ekosystém byl na mnoha místech silně poškozen. Kromě ekologických problémů se často zapomínalo také na estetické působení nových struktur. Uzavření řek do kamenných koryt a jejich zahloubení téměř znemožnilo přímý kontakt lidí s vodou. Řeka se tak stala jakoby něčím nechtěným, pouze z nezbytnosti tolerovaným ve městě. Okraj takového liniového prvku, jenž protíná celé město, se stal ideálním místem pro vytvoření dopravní tepny v podobě silnice na nábřeží. Toto řešení jsme zdělili po předchozích tvůrcích a dnes se s ním vyrovnáváme.

Dnešní generace si již uvědomuje důležitost říčních toků jakožto lokálních biokoridorů, stejně tak samočistící schopnost řeky vycházející z funkčních ekosystémů, apod. Rovněž se řeka stala důležitým estetickým protikladem intenzivně zastavěným centřům měst. Poslední desetiletí se intenzivně pracuje na vybudování systémů čističek odpadních vod u každého města, rovněž se do jisté míry začalo pracovat na zpětné ekologizaci vodních toků (e.g.: řeka Isara okolo Mnichova). Ačkoli vodních toků a sídel v jejich okolí je jen v České republice ohromné množství, doposud se k řešení této problematiky přistupovalo jen zcela individuálně (ostatně tato práce je příkladem

individuálního řešení revitalizace řeky v konkrétním modelovém území). Tato problematika zatím postrádá systematičtější řešené předlohy pro podobnou revitalizaci, stejně tak chybí nějaká typologie historických, či lépe řečeno tradičních přístupů k tvorbě nábřeží v sídlech. Při podobném množství lidských sídel, řešících stejný problém, se dá očekávat vytvoření a publikování základních principů. Případně komplexnější prostudování současných příkladů s kritičtější popisem by se mohlo stát předlohou revitalizací řek, což by mohlo usnadnit řešení podobných zadání, ale také umožnilo vyvarovat se opakování častých chyb, které se dnes dělají. Příkladem může být rekonstrukce koryt vodních toků řízené inženýry-vodohospodáry, jejichž cílem je hlavně snadný a rychlý průtok vody. Jejich ideálem je doposud zcela přímé betonové koryto, nehledě na potřeby říčního ekosystému či nízkou estetickou hodnotu takového díla. Z toho vyplývá mmj. i požadavek na nezbytnou mezioborovou spolupráci při rekonstrukci podobně důležitého prvku.

8 SOUHRN A RESUMÉ, KLÍČOVÁ SLOVA

SOUHRN

Bakalářská práce se zabývá tématem Řeka v městské krajině. Autor tuto práci rozděluje na dvě části. První obecná část práce se zabývá vztahem lidské společnosti k řece, významem vody pro člověka, dále historickým vývojem vztahu lidských sídel a řek, a to od vzniku prvních měst až do současnosti. Autor v této části dále uvádí řadu příkladů soudobé tvorby městských nábřeží ze světa i z České republiky, přičemž snahou je neopakovat stejné principy. Druhá část práce se zabývá zpracováním vlastní ideové studie revitalizace řeky ve městě, konkrétně bylo pro tento úkol vybráno město Velké Meziříčí a zdejší řeky Balinka a Oslava. Navazující na výsledky a poznatky z předchozí části práce, rovněž na výsledky analýz modelového území, vypracoval autor studii, jejíž cílem je oživit zdejší městská nábřeží.

KLÍČOVÁ SLOVA

Řeka, město, nábřeží, revitalizace, veřejné prostranství, Velké Meziříčí.

ABSTRACT

The thesis examines the role of the rivers in urban landscape. The author divides the paper into two parts. The first part focuses on the relationship between the human society and the river, the importance of water for humans and the historical development of the relationship between human settlements and rivers. The author further analyses specific examples of the contemporary urban riverbanks both worldwide and in the Czech Republic. The second part of the paper presents the author's own conception of the city rivers revitalisation, namely the Balinka and the Oslava rivers in the city of Velké Meziříčí. Applying the conclusions of the first part of this paper to the analysis of the model area, the author develops a study revitalizing the above mentioned local urban riverbanks.

KEY WORDS

River, city, riverbanks, revitalisation, public space, Velké Meziříčí.

9 SEZNAM OBRÁZKŮ A MAP

SEZNAM OBRÁZKŮ:

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Obr. 1: Na vodní hladině se odráží Staré Město pražské. (Šamánek, 2014) | 1 | Obr. 32: Jeden ze squares na promenádě Richard-Lenoir. (Šamánek, 2014) | 12 |
| Obr. 2: Benátky – město postavené na vodě. (Šamánek, 2013) | 2 | Obr. 33: Rozšíření náplavky u Kamenného mostu slouží různým menším kulturním událostem, např. pro sochy z písku. (Šmejkal, 2012) | 13 |
| Obr. 3: Schéma nábřeží. (Šamánek, 2014) | 2 | Obr. 34: Pohled z kamenného mostu na soubor obytných budov a nábřeží před ním. (Šamánek, 2014) | 13 |
| Obr. 4: Říční krajina. (Šamánek, 2014) | 2 | Obr. 35: Nábřežní sedací schody v Letovicích. (Šamánek, 2014) | 13 |
| Obr. 5: Zvuk padající vody v New Yorkském Paley Parku zprostředkovaný 6 m vysokou vodní stěnou. (Henderson, 2008, pozměněno) | 3 | Obr. 36: Pobytový most z první etapy obnovy řeky Loučné dle návrhu architekta Josefa Pleskota. (Město Litomyšl, 2011) | 14 |
| Obr. 6: Umělecké ztvárnění Tiberského ostrova. (Šamánek, 2013) | 4 | Obr. 37: Vítězný návrh Martina Rusína a Martina Freie, znázorňující pobytovou zónu s dětským hřištěm. (Nadace Proměny, 2014) | 14 |
| Obr. 7: Původně středověké nábřeží Graslei ve městě Gent, Belgie. (Kindermans, 2010) | 5 | Obr. 38: Vítězný návrh, červená zídka, jež propojuje celé území. (Nadace Proměny, 2014) | 14 |
| Obr. 8: Vizualizace nábřeží (říčního přístavu) Porto di Ripetta. (Šamánek, 2013) | 5 | Obr. 39: Druhé místo, zátoka se sedacími schody, citlivě zasazenými do okolí, vpravo funkcionalisticky působící vyhlídková věž. (Nadace Proměny, 2014) | 14 |
| Obr. 9: Brněnská ulice Cejl při stavbě podzemního kanálu pro Ponávku. (AMB) | 6 | Obr. 40: Třetí místo, ostrov uprostřed řeky. (Nadace Proměny, 2014) | 14 |
| Obr. 10: Pamětní park generála Maistera. (Uffelen, 2010) | 7 | Obr. 41: Velké Meziříčí – pohled od jihu k zámku na severu. (Šamánek, 2015) | 16 |
| Obr. 11: Place de la Bourse s odraznou vodní plochou a vodními tryskami, které vytvářejí jemnou mlhu. (Flicker) | 7 | Obr. 42: Řeka Oslava před regulací (pohled od jihu k městu). | 17 |
| Obr. 12: Promenáda Östra Ågatan v centru města. (Uffelen, 2010) | 8 | Obr. 43: Historická fotografie ze 60. let minulého století vysvětluje zvláštní tvar jižního cípu poloostrova, navazoval na něj přímo dnes již neexistující most, který byl nahrazen novým (na fotografii vpravo). Dnešní stav polostrova je tak výsledkem mnoha kompromisů, zejm. ponechání struktur, které již pozbyly svůj původní účel. (Dvořák, 2011) | 17 |
| Obr. 13: Ulice Svartbäcksgatan s dřevěnými moly. (Šamánek, 2014) | 8 | Obr. 44: Balinka a městská věž v pozadí. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 14–16: Obnovený kanál ChonGae v Soulu. (Mikyong Kim Design, 2007) | 8 | Obr. 45: Dolní městská brána. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 17 a 18: Mendelsohnovo nábřeží s budovou Nejvyššího správního soudu v pozadí. (Uffelen, 2010) | 9 | Obr. 46 a 47: Odraz synagog a zámku na hladině Oslavy. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 19: Sedací schody u budovy Dresdner bank. (Rossner, 2008) | 9 | Obr. 48: Soutok Balinky (vlevo) a Oslavy (vpravo). (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 20: Vodní kanály v Lipsku jsou plné promyšlených uměleckých prvků, některé pracují scénicky s umělým osvětlením, jiné, jako zde, používají jednoduché principy jako je odraz od hladiny. (Šamánek, 2014) | 9 | Obr. 49: Jan Nepomucký. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 21: Soutok mlýnských náhonů Elster a Pleiße. (Šamánek, 2014) | 10 | Obr. 50: Balinka a “Ostrůvek” v pozadí. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 22 a 23: Dětské hřiště u sídliště Grassistraße. Na místě rozšíření náhonu je u hřiště mělká voda. (Davele, 2010) | 10 | Obr. 51: Pohled k městu od jihu. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 24 a 25: Řeka Aarhus protékající ulicí Aboulevarden. (Uffelen, 2010) | 10 | Obr. 52: Balinka. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 26: Nábřeží Viktora Augagnera, řeka Rhône. Monumentální schodiště a reminiscence řeky před ním. (In situ, 2007) | 11 | Obr. 53: Parkový prostor nad soutokem obou řek. (Šamánek, 2014) | 21 |
| Obr. 27: Pěší a cyklistická trasa na náplavce podél řeky. (In situ, 2007) | 11 | Obr. 54: Řezopohled AA’ detailně řešeným územím. (Šamánek, 2015) | 25 |
| Obr. 28: Reminiscence řeky, doplněná nad hladinu vody vystupujícími kameny. (In situ, 2007) | 11 | Obr. 55 a 56: Sedací schody na výběžku u soutoku Oslavy a Balinky. (Šamánek, 2014) | 26 |
| Obr. 29: Řeka Isar, přírodní charakter šterkových pláží. (Šamánek, 2014) | 12 | Obr. 57: Platforma či náplavka u řeky Balinky. (Šamánek, 2015) | 27 |
| Obr. 30 a 31: Kanál Saint-Martin. (Dietz, 2014) | 12 | Obr. 58: Naučná zátoka řeky Balinky. (Šamánek, 2015) | 28 |

SEZNAM MAP:

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mapa 1: Letecká fotografie z roku 1953 zobrazuje město ještě před asanacemi v ulicích Hornoměstská (dnes Pod Hradbami) a Novosady. (CENIA, 2009, online) | 17 |
| Mapa 2: Výsek z indikační skici Velkého Meziříčí z roku 1835. Řečiště se zdají být naddimenzovaná oproti běžnému průtoku. Zajímavé jsou náhony, které prochází centrem města. Ačkoli dnes již neexistují, zůstávají po nich pozůstatky, např. v katastrální mapě. (ČÚZK) | 17 |
| Mapa 3: Zjednodušená analýza významných staveb, ploch městské zeleně a turistických cest ve Velkém Meziříčí. | 18 |
| Mapa 4: Mapa zobrazuje odkud byly obrázky pořízeny. | 19 |
| Mapa 6: Analýza dopravy a režimu řek. | 21 |
| Mapa 7: Celková koncepce návrhu. | 22 |
| Mapa 8: Celková koncepce návrhu – dopravní vztahy. | 23 |
| Mapa 9: Návrh dopravních vztahů v detailně řešeném území. | 24 |
| Mapa 10: Hodnocení dendrologického potenciálu v detailně řešeném území – aktuální stav. | 24 |
| Mapa 11: Červený kruh na mapě znázorňuje přibližnou pozici naučné zátoky ve městě. | 28 |

9.1 SEZNAM PŘÍLOH:

Příloha 1: Situace návrhu.

Detailně řešené území, měřítko 1:200, formát 8 A4.

10 POUŽITÁ LITERATURA A JINÉ ZDROJE

10.1 POUŽITÁ LITERATURA

- BLUNT, Anthony. *Guide to baroque Rome*. New York: Granada, xviii, 317 p. ISBN 02-461-1762-1.
- BRAUN, Markus Sebastian a Chris van UFFELEN. *Atlas světové krajinné architektury*. V Praze: Slovart, 2014, 512 s. ISBN 978-80-7391-860-6.
- CÍLEK, Václav. *Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablko-vého štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu*. 2., dopl. vyd. Praha: Dokořán, 2005, 269 s., xvi s. obr. příl. ISBN 80-7363-042-7.
- CÍLEK, Václav. *Prohlédni si tu zemi: i když vidíme jen obyčejné věci, stejně toho vidíme hodně*. 1. vyd. Praha: Dokořán, 2012, 261 s., [8] s. obr. příl. ISBN 978-80-7363-419-3.
- CULEK, Martin. *Biogeografické členění České republiky*. Praha: Enigma, 1996, 347 s. ISBN 80-85368-80-3.
- Chytrý M. (2000): *NATURA 2000: bolehav z termínů (NATURA 2000: Frustration from terms)*. Ochrana přírody 55: 279–280.
- DAY, Christopher. *Duch & místo: uzdravování našeho prostředí : uzdravující prostředí*. 1. vyd. Brno: ERA, 2004, 273 s. ISBN 80-86517-95-0.
- DVOŘÁK, Antonín. *Velké Meziříčí na dobových pohlednicích II.: 1923-1938*. Vyd. 1. Velké Meziříčí: Dvořák, 2011, 295 s. ISBN 978-80-260-0634-3.
- GEHL, Jan. *Cities for people*. Washington, DC: Island Press, c2010, xi, 269 p. ISBN 15-972-6574-8.
- HRŮZA, Jiří a Josef ZAJÍC. *Vývoj urbanismu*. 1.vyd. Praha: ČVUT, 1999, 191-373 s., [137 s.] příl. ISBN 80-01-01549-1.
- HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2014, 712 s. ISBN 978-80-200-1808-3.
- JELLICOE, Geoffrey a Susan JELLICOE. *The landscape of man: shaping the environment from pre-history to the present day*. 3rd ed., expanded and updated, Rev. and enl. ed. New York, N.Y.: Thames and Hudson, 1995, 408 p. ISBN 05-002-7819-9.
- JUST, Tomáš. *Vodohospodářské revitalizace a jejich uplatnění v ochraně před povodněmi*. Praha: Český svaz ochránců přírody, 2005, 359 s. ISBN 80-239-6351-1.
- KLÍMA, Josef. *Společnost a kultura starověké Mezopotámie*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Československé akademie věd, 1962, 212 s., obr. příl.
- KONVIČKA, Miloš. *Město a povodeň: strategie rozvoje měst po povodních*. 1. vyd. Brno: ERA, 2002, viii, 219 s. ISBN 80-86517-38-1.
- KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Libri, 2011, 891 s. ISBN 978-80-7277-410-4.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius loci: krajina, místo, architektura*. 2. vyd. Praha: Dokořán, 2010, 219 s. ISBN 978-80-7363-303-5.
- ŘÍHA, Josef. *Voda a společnost*. 1. vyd. Praha: SNTL, 1987, 338 s.

SÁDLO, Jiří. *Krajina a revoluce: významné přelomy ve vývoji kulturní krajiny Českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Malá Skála, 2005, 247 s. ISBN 80-86776-02-6.

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

STACCIOLI, Tiziana. *Rome Past and Present*. Řím: Vision, 2008. ISBN 978-8881622122.

ŠTĚRBA, Otakar. *Říční krajina a její ekosystémy*. 1. vyd. V Olomouci: Univerzita Palackého, 2008, 391 s. ISBN 978-80-244-2203-9.

VASTLOVÁ, Ivana. *Řeka jako součást městského života s případovou studií řeky Svatky ve městě Brně*. Brno, 2012. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Filozofická fakulta. Vedoucí práce Ing. Igor Kyselka, CSc.

UFFELEN, Chris van. *Landscape architecture*. Praha: Slovart, 2010, 456 s. ISBN 978-80-7391-219-2.

QUITT, Evžen. *Klimatické oblasti Československa*. Brno, 1971.

10.2 POUŽITÉ INTERNETOVÉ ZDROJE

BUKÁČEK, Miloš. Geologie a geomorfologie kraje Vysočina. NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ. *Poznejme Vysočinu nástroji GIS* [online]. 2011 [cit. 2015-01-20]. Dostupné z: <http://gynome.nmnm.cz/gisvysociny/index.php?ln=cz&id=40&cat=a&typ=menu>

CENIA. *Kontaminovaná místa* [online]. 2010 [cit. 2015-01-20]. Dostupné z: <http://kontaminace.cenia.cz/>
Vysvětlení pojmu „stoletá povodeň“. *Český hydrometeorologický ústav* [online]. 2007, 2010 [cit. 2015-01-25]. Dostupné z: http://voda.chmi.cz/pov02/100_voda.htm

ChonGae Canal Restoration Project: Mikyoung Kim Design. KIM, Taeoh. *Archdaily* [online]. 2011 [cit. 2014-08-20]. Dostupné z: <http://www.archdaily.com/174242/chongae-canal-restoration-project-mikyoung-kim-design/>

Město Velké Meziříčí [online]. 1997-2015 [cit. 2015-01-10]. Dostupné z: <http://www.mestovm.cz/>

Neue Ufer [online]. Lipsko, 2007 [cit. 2014-07-26]. Dostupné z: <http://www.neue-ufer.de/>

Leipzig Seen [online]. 2014 [cit. 2014-09-20]. Dostupné z: <http://www.leipzigseen.de/>

Obnova nábřeží řeky Loučné v Litomyšli. Nadace Proměny [online]. 2014 [cit. 2014-08-12]. Dostupné z: <http://nabrezi-loucne.nadace-promeny.cz/>

Příklady revitalizací z Německa: Revitalizace řeky Isar v Mnichově. *Arnika* [online]. 2014 [cit. 2014-08-10]. Dostupné z: <http://arnika.org/priklady-revitalizaci-z-nemecka>

Rhone River Banks by In Situ Architectes Paysagistes. *Landezine* [online]. 2011 [cit. 2014-08-22]. Dostupné z: <http://www.landezine.com/index.php/2011/06/rhone-river-banks-by-in-situ-architectes-paysagistes/>

Stream Restoration Will Cool Down Seoul. LEE CHIN-KU LEE, Jin-Han. *The Dong-A Ilbo* [online]. 2005 [cit. 2014-08-20]. Dostupné z: <http://english.donga.com/srv/service.php3?bicode=040000&biid=2005081210798>