

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE  
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A  
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

**REVITALIZACE TŘÍDY SVOBODY  
V OLOMOUCI**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Diplomant: Bc. Aneta Kulišťáková

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně, pod vedením Ing. Vojtěcha Novotného, Ph.D. Uvedla jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala.

Podpis:

.....



## **1. Úvod**

Město Olomouc leží ve východní části České republiky, v samém srdci Hané. Zde se nachází i třída Svobody, jeden z mnoha městských bulvárů, jimž dal vzniknout prostor po zbořených městských hradbách. Díky svému umístění, většinou dobrému napojení na hlavní ulice směřující do historického centra města i jisté fyzické monumentálnosti má většina městských bulvárů velký potenciál stát se hojně navštěvovaným místem, kde vzniká čilý turistický ruch a kde se soustředí množství služeb města. Bohužel mnoho ze tříd se silným potenciálem je zanedbáno a je v zájmu měst postarat se o nový koncept, který jim dá znovu vyniknout.

## **2. Cíle**

Objektem zájmu této práce je, v souladu se zadáním, třída Svobody nacházející se ve městě Olomouc. Hlavním cílem diplomové práce je vypracování návrhu na revitalizaci třídy, v rámci čehož je realizováno několik dílčích úkolů tvořících základ pro samotný projekt revitalizace.

Cílem diplomové práce tedy je:

- Vypracování literární rešerše uvádějící do problematiky tématu funkčních veřejných prostranství,
- Zmapování stávajícího stavu řešeného území a
- Následné zpracování projektu na revitalizaci třídy.

### **3. ČÁST I – Literární rešerše**

#### **3.1 Veřejná prostranství**

Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích, definuje v §34 veřejná prostranství následovně: „Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“

Veřejná prostranství jsou součástí urbanistického řešení prostoru města, které by, stejně jako architektura, mělo mít kvality trvanlivosti a funkčnosti a zároveň by mělo být schopné přinášet svým uživatelům pocit pohody a emocionální spokojenosti. Z procesu plánování urbanistického řešení by neměl být vyloučen názor veřejnosti (Moughtin et al., 2003).

Vzhledem k tomu, že městská prostranství mají fungovat jako místa setkávání, sociálního života, jak vyplývá už z jejich historického určení (Gehl, 2012), musí se při jejich navrhování začít brát znovu ohled na širší měřítko místa a uvažovat v širších souvislostech, tedy uvažovat o prostoru komplexně, a ne se zaměřovat na každou samostatnou budovu zvlášť, bez vazby na okolí, tak jako vyznávali modernisté (Jacobs, 1975).

#### **3.2 Města = místa pro lidi**

Lynch rozeznává tři metafory pokoušející se vysvětlit městskou formu. Kouzelná metafora pro nejčasnější ceremoniální centra měla spojovat město s vesmírem. Druhá z metafor připodobňuje město ke stroji. Poslední pak přirovnává město k živému organismu z buněk, které rostou či mohou zanikat. Moughtin (2003) zmiňuje i princip termínu „organické plánování“, které spočívá v rozdělení města na komunity, z nichž každá funguje jako samostatná jednotka. Město by také mělo být samostatné v rámci svých potřeb energie a snižovat produkci znečištění na minimum (Moughtin, 2003). Spotřeba energie i míra znečištění samozřejmě závisí na velikosti města. Jednotlivé faktory se budou značně lišit u malé obce, města střední velikosti a velkoměsta. Kuta et al. (2012) považuje za ideální město o velikosti 50 000 až 200 000 obyvatel a argumentuje tím, že „v takto početných městech lze z hlediska demografického potenciálu vybudovat komplexní občanskou infrastrukturu“.

Pro většinu měst má největší význam centrum města a historické jádro města. Tyto části daly základ městu, které pak mohlo dále expandovat. V centru se nachází významné reprezentativní budovy, historické památky i velká část ze sektoru služeb. Je velmi důležité, aby se obyvatelé mohli v centru cítit bezpečně, a proto je nutné klást důraz na řešení center jako pěší zóny, kde bude doprava částečně nebo zcela eliminována. Důležitý faktor nejen pro centra, ale města jako celek, který ovlivňuje další sídelní i rozvojový potenciál, je urbanistická struktura. Jsou rozlišovány následující typy urbanistické struktury města:

- kompaktní,
- rozvolněná,
- sektorová,
- promíšená (Kuta et al., 2012).

Kromě důležitosti velikosti a urbanistické struktury města zmiňuje Kuta et al. (2012) i význam městského půdorysu. Správně vytvořený půdorys města, tzn. dobře zapamatovatelný půdorys vyvolávající v obyvatelích pocit sounáležitosti a pocit domova, dle názoru autora přispívá k integritě města (Kuta et al., 2012).

### **3.3 Ulice, městské komunikace**

Různé zdroje uvádí mnoho definic termínu ulice, např. Oxfordský slovník říká, že „ulice běží mezi dvěma řadami domů nebo obchodů“. Moughtin (1999) definuje ulici jako „uzavřený trojrozměrný prostor mezi dvěma liniemi přilehlých budov“. A Jacobs (1975) dokonce ulici a její chodníky označuje jako „hlavní městské veřejné prostory, nejdůležitější z životně důležitých orgánů města“. Je možno preferovat kteroukoliv z početných definic ulice, nicméně faktem zůstává, že je základní funkční buňkou organismu města.

Živé město, jež funguje dobře a bez kolizí, zásadním způsobem ovlivňuje vytvoření optimální hierarchické soustavy ulic. Hierarchie městských komunikací, které plní každá jinou funkci, formuje celou organizaci města. Kvalitní řešení uliční osnovy je důležité už kvůli tomu, že komunikace zajišťují přesun osob i zboží všeho druhu všemi směry. Kvalitně vytvořená uliční síť zamezuje případným závažným kolizím v chodu města. Dobrá uliční osnova navíc zvyšuje městskou atraktivitu.

V tradičním prostorovém uspořádání jsou uliční sítě ohraničeny plochy určené k zástavbě. Nezastavěné prostory uvnitř domovních bloků jsou užívány k soukromým účelům a zástavba sama je orientována směrem do ulice. Moderní prostorové uspořádání naproti tomu pracuje s jednotlivými budovami a uliční síť zde není na první pohled patrná (Kuta et al., 2012).

Existuje pár zásadních kritérií, která by měla být dodržena, a totiž že jednotlivé městské složky by měly být přímo propojeny se středem města i vzájemně mezi sebou tak, aby nebylo nutné projíždět přes centrum města. Centrum města poskytuje mnoho pracovních míst a zároveň je zde akumulováno občanské vybavení. To znamená, že se do centra každý den potřebuje dopravit značné množství lidí a měla by tedy být zajištěna možnost rychlé dopravy do centra města (včetně možnosti využití cyklistické dopravy z bližšího okolí). Další z podmínek je, aby se ve městech omezil výskyt ulic s neurčitým charakterem. Každá ulice by měla mít své určení, podle kterého se řídí její technické parametry, dopravní standardy i samotný vzhled (Kuta et al., 2012).

Dalším důležitým parametrem v ulicích je povrch chodníků. Ten by měl být vyveden z kvalitního materiálu pohodlného pro chůzi. Velké dlažební kostky sice mají historický nádech, ale za nepříznivého počasí se stávají nebezpečnými a k příjemné chůzi nepřispívají ani velké mezery mezi jednotlivými kostkami. Povrch použitý pro vybudování chodníku by měl být kvalitnější než je sama vozovka, aby se zamezilo nebezpečným situacím, kdy chodci pro zpříjemnění cesty využívají vozovku. Stejně rizikovou situací je používání chodníků i vozovek cyklisty. Při malé nepozornosti může dojít ke střetu cyklisty s chodcem/automobilem. Proto by měly být budovány cyklostezky, aby se docílilo oddělení jednotlivých druhů dopravy a předešlo případným nebezpečným situacím (Kuta et al., 2012).

### **3.4 Doprava ve městech**

Problém, který musí řešit velký množství měst a který úzce souvisí s řešením uliční osnova, je průjezd tranzitní dopravy. V mnoha případech je možno setkat se s tranzitní dopravou přímo v centru města, což poukazuje na špatně vyřešenou dopravní situaci. Tranzitní doprava zamožuje ovzduší v centrech, zatěžuje komunikace, působí navíc jako bariéra rozdělující části města napůl. Jako negativní

prvek nejen že snižuje estetickou atraktivitu města, ale také přímo ohrožuje bezpečí obyvatelstva. Všechny komunikace se vyznačují tím, že podélně spojují a příčně rozdělují. V případě tranzitní dopravy je tu často výrazný nepoměr ve prospěch nadměrného až totálního rozdělávání. V extrémním případě může bariéra v podobě přetížené komunikace město zcela rozdělit. Existují samozřejmě nástroje, kterými se dá komunikace překlenout. Mezi hojně používané patří podchody a nadchody, nicméně tato řešení jsou provozně náročnější a pro město i obyvatele je přínosnější variantou změnit dopravní strukturu a vést tranzitní dopravu jinými trasami (Kuta et al., 2012).

Za optimálních podmínek by velké procento přesunů po městech mělo být řešeno městskou hromadnou dopravou. Předpokladem pro její hojné využívání je dobře řešená síť linek MHD a možnost zaparkovat, dle velikosti města, na okraji centra nebo u zastávky MHD. Za tímto účelem se města uchylují k výstavbě podzemních záchytných parkovišť nebo parkovacích domů (Kuta et al., 2012). V praxi bývají hodně využívána parkoviště u nákupních center.

Gehl () i Kuta et al. (2012) docházejí ke stejnému závěru, totiž že poskytnutí dalšího prostoru dopravě za účelem zvýšení kapacity způsobí jen další příval automobilů. Proto navýšení kapacity stávající přetížené komunikace problémem nevyřeší, naopak je pravděpodobné, že po rozšíření bude provozem přetížena znovu.

### **3.5 Vývoj tvorby tříd, historie, funkce**

Ulice mají nezaměnitelnou a nepopíratelnou úlohu ve městech. Veškerý život probíhá v ulicích. Když lidé vzpomenu město, začnou uvažovat o jeho ulicích. A zajímavé ulice dělají zajímavé celé město (Jacobs, 1975). Jednotlivé ulice v rámci urbánního celku ale mívají odlišné role, závislé na sociálních, kulturních a ekonomických faktorech, jak uvádí Moughtin (1999). Závislost na těchto faktorech, projevující se v průběhu historie, již od vzniku prvních osad, dokládá i Kuta et al. (2012) zmiňující příklad oblastí v Africe trpících nedostatkem pitné vody, kde nosič vody byl rozhodujícím faktorem pro rozhodnutí o šířce ulice. Ve středověku byly pro hlavní ulice určující koňské povozy dovážející zboží na trh, výstavba postranních uliček se řídila šířkou tím, aby zde mohl pohodlně projet jezdec na koni. A novověká města se šířkou ulic již zcela přizpůsobila automobilům (Kuta et al., 2012).



Široké okružní městské třídy, někdy také nazývané jako bulváry, začaly vznikat ve druhé polovině devatenáctého století tam, kde dříve stávaly městské hradby. Městské hradby bránily rozvoji měst, a proto byly buď zcela nebo jen částečně postupně odstraňovány. Zbořené hradby uvolnily široké pásy nového prostoru k dalšímu využití. Zde se zrodily městské bulváry, případně bylo území využito pro vznik nového parku či městské promenády a okolní zeleně nebo výstavbu budov, na které nezbylo uvnitř městských hradeb místo. Jednalo se např. o budovy pro kulturní a společenské akce (divadla, koncertní sítě, kavárny) nebo reprezentativní budovy (banky, úřady, významné školy (Kuta et al., 2012)).

### **3.6 Revitalizace veřejných prostor**

Přátelské prostředí v ulicích je dáno především lidmi. Ale aby se lidé rozhodli pro užívání ulic ve větší než nezbytně nutné míře, je důležité, vytvořit příjemných veřejných prostranství. Zlepšení podmínek pro pobyt na veřejných prostranstvích zároveň posiluje potenciál města jako živého organismu, protože obyvatelům města jsou dodávány podněty pro pobyt venku, přesun pěšky či na kole (Gehl, 2012). Pakliže se lidé začnou zdržovat ve venkovních prostorech, stanou se ulice i bezpečnými, sami lidé se o to, jak říká Jacobs (1975), postarají, protože klid v ulicích není primárně udržován policií, ale právě lidmi, kteří se o bezpečnost v ulicích starají takřka nevědomky.

### **3.7 Prostředí a vyváženost**

Od počátku věků prostředí, ve kterém žije, člověka ovlivňuje. Ovšem i člověk ve velké míře ovlivňuje okolní prostředí a přizpůsobuje ho svým potřebám, a to čím dál tím více. Architekti i jiní zúčastnění mají snahu, aby navrhované změny ovlivnily materiální svět kolem tak, aby co nejlépe odpovídal lidským potřebám (Lang, 1994).

V posledních desetiletích se začal klást velký důraz na přizpůsobení měst automobilovému provozu, na to, aby mu bylo ve městech dáno dostatečné množství prostoru. Tento prostor je ale odkrajován z veřejných prostranství určených lidem, kteří se po městě potřebují (a chtějí) pohybovat. Od 60. let minulého století byla přívalem automobilů do měst zpřetřhána tradiční vazba mezi městem a jeho

obyvateli a chodci se museli začít proplétat mezi všudypřítomnými dopravními prostředky (Gehl, 2012). Hrůza (1960) v souvislosti s touto problematikou poukazuje na význam zakládání pěších zón.

Namísto příjemného prostředí jsou tak lidé ve městech vystavováni nejrůznějším překážkám, hluku a znečištění, mají málo prostoru, při užívání veřejných prostranství jsou svazováni (Gehl, 2012). Nedostatek prostoru pro venkovní aktivity obyvatel města částečně řeší zřizováním pěších zón, které, dle Gehlova (1969 ex. Gehl, 2000) pozorování přináší své ovoce v podobě až dvojnásobného počtu lidí zapojujících se do pěšího provozu i času stráveného venkovními aktivitami. V podobném duchu se vyjadřuje i Moughtin (1999), když uvádí, že rychlá doprava se s ulicemi neslučuje, a zároveň zdůrazňuje, že omezení rychlé dopravy nesnižuje užitečnost ulice a ani to nemusí nutně znamenat úplné vyloučení dopravy z ulice.

### **3.8 Cyklistika ve městech**

Cyklistická kultura je fenomén v některých městech více, v jiných méně, rozvinutý. V průběhu let zažívala své propady i pády a v dnešní době se některá z měst k cyklistickému hnutí navrácí. Cyklistika je specifickou formou v rámci pohybu ve městě, není blízká ani pěší chůzi, ale není ani příbuzná motorovým (a jiným) dopravním prostředkům. Z toho plyne i fakt, že cyklisté mají specifické požadavky pro svůj pohyb ve městě, a proto se cyklistická kultura rozvíjí jen v těch městech, kde jsou jí poskytnuty potřebné podmínky.

Mezi specifika cyklistické formy dopravy patří především rychlost cyklistů a konstituce bicyklů. Obojí se řadí do určité mezikategorie mezi prostou formou pohybu v podobě chůze a vyšších stupňů přepravy, jako je osobní automobilová doprava nebo formy městské hromadné dopravy. Chodec se pohybuje velmi pomalu, plně vnímá celé spektrum podnětů, které jsou mu dodávány z okolního prostředí, a vyznačuje se i vyšší náročností na prostředí – ať už se jedná o jeho estetickou stránku nebo čistě praktickou stránku důležitou pro jeho pobyt a pohyb po městě (například povrchy a materiály). Pěší jsou zároveň charakterizováni i značnou mírou citlivosti vůči klimatickým změnám. Oproti tomu osoba přemísťující se automobilem či městskou hromadnou dopravou se vyznačuje vyšší rychlostí,

poskytnutou ochranou před venkovními klimatickými podmínkami, není tolik vystavena smyslovým podnětům, především těm negativně vnímaným – z větší části je chráněna proti hluku z okolí i pachům. Na druhé straně ale nemá možnost ve větší míře vstřebávat pozitivní podněty, které jí okolí nabízí, jako jsou vůně, zpěv ptáků, kvetoucí stromy či záhony s květinami, umělecké instalace ve veřejných prostranstvích měst nebo architektonické zajímavosti. V neposlední řadě je chráněn i fyzicky. Cyklista se nachází někde vprostřed škály. Rychlost jeho pohybu je o poznání vyšší, než je tomu u chodců, ale pohybuje se mnohem pomaleji než automobil. Cyklista a jeho kolo jsou navíc velmi specifickým prvkem dopravy se speciálními požadavky na povrch, ale i na topografii terénu (ačkoli existují i výjimky; Gehl (2012) v této souvislosti zmiňuje například San Francisco, kde je terén kopcovitý, ale obyvatelé tvoří nadšenou cyklistickou komunitu). Z principu vyplývá, že už vzhledem k rozdílným rychlostem si tři výše zmiňované formy přesunu mohou být navzájem nebezpečné. Srážka chodce a rychle jedoucího cyklisty skýtá pro chodce potenciální nebezpečí a je proto vhodné od sebe tyto dva druhy provozu oddělit. To samé lze ale říci i o cyklistické a motorové dopravě – pohyb cyklisty po vozovce vyžaduje velkou ukázněnost ze strany cyklisty a toleranci ze strany řidiče motorového vozidla. Případná kolize je rovněž velmi nebezpečná a nejvhodnější variantou je vytvořit pro obě skupiny oddělený prostor k pohybu.

Z výše uvedeného plyne, že ideálním a všeobecně nejbezpečnějším řešením je tvorba samostatných stezek vyhrazených cyklistům – Gehl (2012) vyzdvihuje důležitost propojení sítě cyklostezek ve městě a poukazuje na problematiku měst, kde zůstalo u nepropojených kusů cyklistických tras a u slibů ze strany politiků. Svě tvrzení dokládá uvedením procentuálního vyjádření počtu návštěv města na kole: jedná se o pouhé jedno až dvě procenta (procenta jsou tvořena mladými muži sportovního založení). Vytvoření vhodných podmínek pro provozování cyklistiky pomáhá k její popularizaci a jedná se o jeden ze způsobů, jak podpořit rozvoj stávající cyklokultury ve městech – a nebo se zasadit o její vznik. Prvotřídní podmínky pro bezpečnou cyklistiku mohou k jejímu provozování přivést i skupiny obyvatelstva, které by se cyklistice jinak raději vyhnuly, např. senioři či děti dojíždějící do škol nebo populaci středního věku, která by kola využila pro dopravu do zaměstnání a zpět.

Hlavně ve velkých městech musí s podporou cyklistiky počítat celá dopravní strategie města a cyklistická kultura by měla být zohledňována i ze strany nově vznikajících velkých kancelářských budov. Pro běžného občana dopravujícího se na kole do zaměstnání je důležitá možnost kombinovat cyklistickou dopravu s městskou hromadnou dopravou, pokud například každý den dojíždí z větší vzdálenosti či se musí přepravit přes místa s nevhodným terénem, jako jsou kopcovité části měst apod. V praxi to znamená, že městská hromadná doprava, tedy autobusy/trolejbusy, tramvaje i metro by měla mít vyhrazená místa pro přepravu kol. Přizpůsobivější kancelářské budovy zavedly parkoviště pro kola, sprchy a šatny pro zaměstnance dojíždějící na kolech (Gehl, 2012).

### **3.9 Zeleň**

Zeleň je důležitou součástí urbánního prostředí, protože spojuje obyvatele měst s přírodou, dotváří charakter prostředí a zjemňuje hranaté tvary budov, s nimiž jsou přírodní prvky v kontrastu. Zeleň ve městě funguje zároveň jako ukazatel ročního období (Brath, 1986). Jackson (2003) se dokonce domnívá, že nejzdravější architektura je ta, kde je se zelení možné navázat vizuální kontakt a kde se příroda nachází v pěší dostupnosti. Přítomnost zeleně v městském prostředí je důležitá pro každodenní rekreaci, která by měla být dosažitelná v poloměru 15 minut pěší chůze od domova nebo zaměstnání. Každodenní rekreace může nabývat podobu pobytu v parku, sezení na lavičce a pozorování okolí, slunění, společenského setkání nebo procházky po městě a jeho blízkém okolí. (Ne)přítomnost zeleně v okolí nových výstaveb navíc přímo úměrně ovlivňuje cenu prodávaných bytových jednotek (Kuta et al., 2012). Byly prokázány i terapeutické účinky zeleně – problematikou se zabývá více autorů: své přesvědčení o jejích rekonvalescenčních účincích vyjádřil Frederick Law Olstead již v devatenáctém století (Ulrich, 1979), když tvrdil, že eliminace dopadů stresu vznikajícího při každodenním životě ve městě je možná už samotným pozorováním přírody, psychologickými, estatickými a hygienickými aspekty zeleně se zabýval Kuta et al. (2012), který vyzdvihuje uklidňující terapeutické účinky zelené barvy. Wells (2000) ve svých studiích například prokázal pozitivní účinek vegetace na zlepšení kognitivních funkcí u dětí a další autoři se zabývali vlivem přírodních prvků na rekonvalescenci pacientů v lázních a léčebnách, přičemž zmiňují existenci léčebných zařízení, kde jsou

konkrétní druhy dřevin vysazovány přímo pro terapeutické účely (Evans & Mitchell McCoy, 1998), ačkoli Kaplan a Kaplan (1989) upozorňují na pozitivní účinky přírodních prvků (včetně vodních prvků) hlavně při letmém kontaktu či pouhém pohledu na ně a naopak na zvýšení mentální únavy při cílené koncentraci.

Kuta et al. (2012) připomíná fakt, přírodní i kulturní turistika patří mezi nejfrekventovanější formy rekreace na jaře a na podzim, tedy mimo hlavní sezóny dovolených spojených s jinými formami rekreace. V této souvislosti upozorňuje na schopnost přírody navozovat duševní pohodu a harmonii.

Kromě dotváření, optického sjednocování a dodávání měkkosti slouží vegetace na veřejných prostranstvích také jako poskytovatel izolace před hlukem z okolních veřejných prostor zaplněných lidmi (Wachs & Gruen, 1982).

Při důrazu na detaily se lze, v rámci tvorby návrhu prostranství, soustředit i na tvorbu barevné kompozice, jelikož se při výběru dřevin dá pracovat s barvou květů na jaře, barvou listů i odstíny, kterých stromy nabývají na podzim. Celoročně zelené, neopadavé druhy dřevin se vyskytují v mnoha odstínech zelené – od světlejší zelené, přes temnou zelenou či zelenou s nádechem do modra nebo do šeda (Eckbo, 1969). Pro barvu svých listů, které na podzim přecházejí do zářivých odstínů červené, jsou zvláště oblíbené například některé odrůdy javoru; javor červený (*Acer rubrum*) a javor japonský (*Acer japonicum*).

### 3.10 Výška zástavby

Výška budov je důležitým prvkem, který, ač si to člověk při běžném každodenním pohybu po městě neuvědomuje, má dopad na jedincovo chování. Kuta et al. (2012) dává do souvislosti výšku zástavby s její hustotou. Zmiňuje, že obojí je funkcí ceny stavebních pozemků – vysoká cena pozemků má za následek větší hustotu i výšku zástavby (vyšší cena pozemků bývá pravidlem pro jádro města), menší výška zástavby a řidší hustota bývá způsobena nižší cenou pozemků (a je tak typická pro periferie (Kuta et al., 2012)).

Důsledky pobytu v místech s opravdu vysokou zástavbou (např. metropole s mrakodrapy) lze zachytit i v pohybových projevech. (Rozdíl samozřejmě nastává mezi ovlivněním moderními kancelářskými budovami a monumentálností památek jako jsou gotické katedrály (Černoušek, 1986).)

Obecně lze říci, že pobyt v prostředí vysokých budov je příjemnější osobám mužského pohlaví, což je v lidech zakódováno už od dětství. Muži mají touhu zanechat po sobě něco hmatatelného a mnohapatrová zástavba jim nevádí. Naopak ženy bývají zaměřeny na detaily, soustředí se na povrchy a jsou náročnější na povrchy, a výškové stavby v nich vyvolávají rozporuplné pocity (Černoušek, 1986).

### **3.11 Mobiliář**

Pojem městský mobiliář v sobě ukrývá prvky městského interiéru, konkrétně se jedná o lavičky, veřejné osvětlení a odpadkové koše, dále pak přístřešky městské hromadné dopravy, fontány a kašny, ale i pomníky, veřejná pítka nebo houpačky, zábradlí i oplocení (Hrůza, 1960; Eckbo, 1969; Brath, 1986). Tyto urbanistické doplňky dotvářejí veřejná prostranství a mohou zlepšit jejich kvalitu, zároveň fungují jako orientační a identifikační body, proto je podstatné rozmístovat je s rozmyslem (Brath, 1986) a brát v úvahu faktory ovlivňující využívání městského inventáře, jako je jeho orientace vůči světovým stranám nebo jeho poloha vzhledem k místům aktivit v nejbližším okolí (Gehl, 2000).

#### **3.11.1 Lavičky**

Orientace vůči světovým stranám je z hlediska oslunění místa důležitá i v případě laviček. Lavičky na osluněných místech jsou využívány celoročně, nejen v teplých letních dnech (Gehl, 2000). Mimo designového provedení je důraz kladen také na komfortnost a praktičnost laviček, jak z hlediska uživatelské přívětivosti, tak z hlediska údržby (např. použitý materiál). Lavičky by měly splňovat i anatomické předpoklady včetně správně tvarovaných sedadel a přítomnosti opěradel (Vander Zanden, 1987).

Brath (1986) a Gehl (2000) se zabývají „polyfunkčními prvky“ a tzv. „druhotnými místy k sezení“. V první skupině se nacházejí přírodní polyfunkční prvky, např. velkorozměrné kameny, které mají více funkcí – slouží třeba jako bariéra proti vjezdu motorových vozidel nebo jakou přírodní dekorace, ale lidé je mohou využít i jako místo k sezení (Brath, 1986). Jako druhotná místa k sezení jsou označovány prvky s jinou primární funkcí – patří sem schody, zídky, sokly pomníků i masivní nádoby na rostliny; všechny ty prvky, které si lidé zvykli v případě potřeby

používat k sezení. Zmíněná funkční duplicita může snížit potřebu samotných laviček v daném prostoru a ta potom v mimosezónním období nepůsobí opuštěně či depresivně (Gehl, 2000).

### **3.11.2 Pítka**

Pítka se, obzvláště v horkých letních dnech, mohou stát důležitým prvkem rozpálených městských ulic. Představují vítané osvěžení pro mnohé návštěvníky lokality. Samozřejmostí je, že pítka by měla být napojena na zdroj pitné vody. Důležitým parametrem ke zvážení je výška, ve které je pítka umístěno. Některá pítka jsou umístěna tak nízko, napít se z nich přímo je velmi nepohodlné – na druhou stranu je ale mohou využít i děti a případně poslouží i jako zdroj vody pro psy. Problém ale budou mít lidé se sníženou pohyblivostí a všichni, kdo se budou zdráhat nabrat vodu do dlaní. Ideální volbou jsou proto víceúrovňová pítka. Trh, stejně jako v případech ostatního městského mobiliáře, opět nabízí širokou škálu produktů od jednoduchých, nenápadných a prostorově skromných pítek po masivní kamenná pítka nebo pítka zapracovaná do různorodých soch sloužící zároveň jako umělecké dílo.

### **3.12 Stresory a hygienické podmínky**

V městském prostředí je člověk permanentně vystaven působení velkého množství stresorů, které v konečném důsledku negativně ovlivňují kvalitu života jedince. Mezi faktory, jež spolu úzce souvisejí a promítají se na kvalitu městského prostředí, patří především zatížení města dopravou, vysoká hladina hluku, světelný smog a znečištění ovzduší. Tyto faktory navíc při spolupůsobení vytvářejí negativní synergický efekt. Do skupiny stresorů ale patří i neúměrně velká koncentrace obyvatel nebo přeplněné veřejné prostory (Černoušek, 1986; Evans & Cohen, 1987). V různé míře znečištěné ovzduší je jedním z faktorů, kterému se obyvatelé měst nemůžou dost dobře vyhnout a má nepopíratelné důsledky na lidské zdraví. Nástup automobilového průmyslu a jeho prudký nárůst není jediným činitelem ovlivňujícím tento faktor, dalšími viníky jsou i zemědělství, průmyslová výroba a časté nedodržování limitů pro vypouštění spalin (Kuta et al., 2012).

Z hygienického hlediska byla dlouho řešena i míra znečištění vod. Čistota povrchových vod doznala velkého zlepšení v minulém století, kdy se

postupně začalo dařit čistit řeky devastující svým znečištěním města. Znečištění podzemních vod ale bohužel na mnoha místech přetrvává (Kuta et al., 2012).

Hlučnost je problémem převážně ve velkých městech, která se musejí potýkat s dopady technologického pokroku a vyrovnávat se s vysokou koncentrací automobilové dopravy. Důsledky působení nadměrné hlučnosti můžeme u obyvatel velkoměst vysledovat v rovině jejich zdravotního stavu, na téma dané problematiky bylo publikováno značné množství odborných studií. Jedná se především o psychické projevy, jako jsou příznaky stresu (nesoustředěnost, podrážděnost) či různé druhy neuróz a poruch spánku, ale v neposlední řadě se může jednat i o fyziologické poškození samotného sluchového aparátu. Významnou roli zde ale hraje individuální vnímání hluku, protože hluk nemá jasně vymezená kritéria – jedná se o takový počet decibelů, který jedinec už vnímá jako nepříjemné (Černoušek, 1986; Křivohlavý, 2001).

Samozřejmostí je ale snaha o tvorbu prostředí s co nejmenší mírou hluku, která jsou nejpříjemnější, protože městský hluk v lidech zvyšuje asociální chování a vyvolává nepřátelský postoj obyvatel (Černoušek, 1986). Fenomén nadměrné hladiny hluku není příliš starý a jako takový se ukazuje jako do značné míry obtížně řešitelným. Je zde snaha chránit obyvatelstvo před hlukem, ale tato ochrana bývá v prostředí měst problematická (Kuta et al., 2012). Brožková (1983) nicméně zmiňuje možnost vyvážení rizikového faktoru hluku vhodnými barevnými kombinacemi, které pomáhají lépe hlučné prostředí snášet.

Existují dvě skupiny lidí extrémně vnímající hluk. Do první skupiny se řadí lidé se zvýšenou citlivostí na hluk v okolním prostředí – jde o jedince vnímající hluk negativně. Jedná se většinou o ženy, které vykazují vyšší nesnášenlivost vůči hlukům. Je tu ale i druhá, zcela odlišná skupina poznamenaná hlukem: tito lidé se stávají na hluku závislími, což je způsobeno zvýšenou sekrecí adrenalinu – podobně jako při závislosti na adrenalinových sportech. Tito jedinci pak automaticky hlasitou zvukovou kulisu vyhledávají (Černoušek, 1986).

Veřejné osvětlení sehrává důležitou a někdy neprávem opomíjenou úlohu v životě ve městě. Veřejné osvětlení je často považováno za samozřejmou součást městského vybavení, a možná právě proto mu není věnována stejná pozornost jako ostatním urbánním doplňkům. Nejenže veřejné osvětlení lidem pomáhá neztratit



v nočních hodinách orientaci, která díky stavbě lidského zrakového aparátu začíná slábnout už za šera, a vybrané barevné kombinace pak lidskému oku začínají splývat (Brožková, 1983), ale noční osvětlení ve městě dokáže také vytvořit výjimečnou atmosféru. Na druhou stranu je ale lidské oko velmi přizpůsobivé a dokáže se přizpůsobit i menšímu jasů ekologičtějších typů osvětlení (Krier, 1997).

Práci se světlem se věnuje Yann Kersalé, konceptuální umělec zabývající se osvětlením a světelnou výzdobou pro budovy i přírodní prostředí. Jeho projekty dokazují, že správným nasvícením lze změnit atmosféru místa, podtrhnout výjimečnost prostředí a dodat na zajímavosti i obyčejným zákoutím.

V ideálním případě se ve vybraném typu osvětlení podaří skloubit dobrá účinnost co do intenzity osvětlení (s přihlédnutím k faktu, že ne vždy prospívá přílišné nasvícení), barevný odstín světelného zdroje a ekologicky nejpříjemnější varianta. Nejpoužívanější jsou v dnešní době stále ještě sodíkové lampy (Krier, 1997), které pokrývají potřeby horizontálního osvětlení (Brath, 1986). Sodíkové lampy produkují světlo oranžové barvy, která je ale méně vhodná než bělejší odstíny, jež jsou pro lidské oko přirozenější – jsou blíže dennímu světlu, což vyhovuje zejména mužské části populace, protože za šera vidí obecně hůře než ženy, ačkoliv tento deficit je mírně vyrovnán lepším orientačním smyslem (Černoušek, 1986). Oranžové světlo má navíc další nevýhody: zkrasluje povrchy nasvícených objektů, činí je vizuálně ploššími než ve skutečnosti (Krier, 1997). Jedná se vždy o spektrální skladbu světla, která se různí u slunečních paprsků, umělého osvětlení bílé i oranžové barvy (Brožková, 1983).

Za další z negativních fenoménů nové doby je označován světelný smog. Venkovní prostranství ve městech, plochy průmyslového i dopravního sektoru, všechny bývají často zbytečně nadměrně osvětlovány umělým osvětlením (Kuta et al., 2012).

### **3.13 Dostupnost služeb**

Sektor služeb je v současné době velmi rozšířený a služby všeho druhu čím dál dostupnější. Kuta et al. (2012) připisuje změny v urbanistické struktuře měst právě na vrub přesunů obyvatelstva mezi jednotlivými sektory a zejména odlivu z primárního a sekundárního směrem do terciálního sektoru, a to navzdory tomu, že

výrobní potenciál dál roste. Nárůst produktivity práce díky postupující mechanizaci, automatizaci a zdokonalující se výpočetní technice umožňuje odchod pracovníků z průmyslového odvětví do sektoru služeb. Kuta et al. (2012) dále také zmiňuje, že další rozvoj služeb naráží na nedostatek prostoru v centrech měst. Těžký průmysl je odsouván na okraje zastavěného území a plochy, které po něm zůstávají, přebírají městská centra a poskytují je sektoru služeb (Kuta et al., 2012).

#### **4. Metodika**

V první části, literární rešerši, je přiblížena problematika veřejných prostranství a jednotlivých prvků, ze kterých se dobře fungující veřejné městské prostory skládají. Je zde rovněž pojednáno o problematice dopravy ve městech a vzniku a funkci městských bulvárů.

Ve druhé části práce je na základě terénního průzkumu a podrobného zmapování území vypracována studie revitalizace zájmového území. Textová část obsahuje podrobné přiblížení území a dvě varianty návrhu na změnu profilu zájmového území. Grafická část obsahuje analýzy funkčnosti území a jeho vztahu s okolím. Řeší rovněž dopravní napojení území na okolí.

Mapové výstupy jsou vypracovány v programu Corel, výkresy řezů jsou vypracovány ručně.

## **ČÁST II**

### **5. Olomouc – fakta**

Olomouc, šesté největší město České republiky, se nachází prakticky v centru Moravy, v srdci Hané, na rovinném terénu o nadmořské výšce 218 m n. m. (přičemž nadmořská výška středu města je 219 m n. m.). Nejvyšší bod města, Svatý Kopeček, dosahuje nadmořské výšky 420 m n. m., jedná se o již okraj Nízkého Jeseníku. Město leží na řece Moravě, při jejím soutoku s řekou Bystřicí. Olomoucký kraj patří k vůbec nejteplejším územím České republiky.

#### **5.1 Demografická a ekonomická charakteristika**

Počet obyvatel tohoto královského města byl v průběhu let velmi proměnlivý. V roce 1947 se počet obyvatel snížil v důsledku odsunu německých obyvatel, ale od padesátých let dvacátého století se Olomouc začala dynamicky rozvíjet a roku 1978 se zařadila mezi statisícová města (Gribovský, 1982).

Změn doznala v průběhu doby i hlavní odvětví, jimž se věnoval olomoucký průmysl. Zatímco od přelomu devatenáctého a dvacátého století to byl hlavně průmysl potravinářský, kolem poloviny minulého století závody přecházely na železárenskou a strojírenskou výrobu, ačkoliv zemědělství i potravinářství pořád hraje významnou úlohu; oblast Hané je svou úrodností pověstná a v oblasti potravinářské je velmi známá např. mlékárna Olma (Gribovský, 1982).

## **5.2 Historie města a třídy**

Olomouc se řadí mezi nejstarší města České republiky, mezi města s bohatou historií a velkým počtem památek. Nejranější důkazy o osídlení zemědělci na území města se datují do mladší doby kamenné, souvislé obydlení do doby mladšího neolitu (4. tisíciletí př. n. l.) (Hlobil a kol., 1984), archeologické doklady o osídlení Slovany pochází ze století devátého (Gribovský, 1982). První písemná zmínka se datuje do roku 1078 (ČSÚ, 2012), ačkoli prameny se v tomto údaji rozcházejí. V témže roce byl Otou Sličným založen olomoucký klášter Hradisko (Olomouc.com, 1998). Ve středověku byla dokonce po dobu několika století – za neustálého soupeření s Brnem - hlavním městem Moravy, a to až do poloviny sedmnáctého století (Gribovský, 1982).

Historie Olomouce se započala v raném středověku, za vlády knížete Břetislava, který namísto starého hradiska nechal postavit hrad s předhradím a nejstarší známý olomoucký kostel – dnes již neexistující kostel sv. Petra. Hospodářský a kulturní rozvoj nastal v Olomouci počátkem třináctého století, ve stejné době, kdy Olomouci i zbytku Moravy začal vládnout markrabě – vždy jeden ze synů českého krále. Město se začalo rozpínat západním směrem, k dnešnímu Hornímu a Dolnímu náměstí, která fungovala jako tržiště. V polovině téhož století město obehaly hradby a bylo oficiálně založeno. O století později se, už pod vládou Lucemburků, stala největším centrem obchodu na Moravě, křížily se tu významné obchodní trasy. V době husitských válek ovšem nastala stagnace, po které začala

dlouhotrvající regenerace města z následků válečného období, jež dala vzniknout významným stavbám, mimo jiné známému orloji. Ve druhé polovině šestnáctého století byli do města pozváni jezuité, jejichž gymnázium bylo v krátké době, roku 1573, povýšeno na univerzitu (Hlobil et al., 1984; Olomouc.com, 1998).

Zlomovým okamžikem v městském rozvoji bylo období třicetileté války, kdy roku 1642 město dobyli Švédové a jeho velká část byla zničena. Výrazně se zredukoval i počet olomouckých obyvatel – ze třiceti tisíc na dva tisíce. Tato doba znamenala přelom, kdy Olomouc ztratila statut hlavního moravského města, kterým se stalo Brno (Olomouc.com, 1998; Tichák, 2005).

Stavebně významné bylo pro Olomouc období baroka: vznikly impozantní památky, jako jsou morové sloupy (sloup Nejsvětější Trojice, jenž je považován za jedno z vrcholných děl středoevropského baroka, a Mariánský sloup) a barokní kašny zdobené antickými motivy.

Poté, co byly koncem devatenáctého století zbořeny hradby olomoucké pevnosti, začalo město rychle narůstat. V té době, v roce 1894, známý vídeňský architekt Camillo Sitte poskytl městskému zastupitelstvu regulační plán, který významně ovlivnil hlavně západní část města (Hlobil et al., 1984).

Díky regulačnímu plánu, kterým se město řídilo až do roku 1918, byly pozdější snahy o napojení nově vznikajících částí města na historické jádro prováděny s citem a středověký půdorys města byl respektován. Zachování historického půdorysu města je dodnes považováno za jednu z jeho významných kulturních hodnot (Hlobil et al., 1984).

Dlouho považována za město vojáků, v dnešní době je Olomouc považována za město studentů. (V těchto dnech na Univerzitě Palackého studuje asi dvacet tisíc lidí, studenti tak představují výraznou demografickou skupinu.) Zůstává také městem duchovních, nyní městem arcibiskupským (Magistrát města Olomouce, 2014). První biskupství se zde zrodilo už za vlády knížete Vratislava v roce 1063 (Gribovský, 1982).

Olomoucká památková rezervace se svým významem i velikostí řadí hned za pražskou památkovou rezervaci. Historické centrum města dostalo status městské památkové rezervace v roce 1971 (Gribovský, 1982; Hlobil et al., 1984).

### 5.3 Třída Svobody

Třída Svobody těsně obepíná historické jádro města a spolu s ulicemi 17. listopadu, Dobrovského, Studentská a Legionářská tvoří kolem centra jakýsi okruh větších ulic. Třída Svobody je západní až jižní částí tohoto pomyslného okruhu. Na jednom konci plynule navazuje na ulici 17. listopadu, na druhé straně končí na náměstí Národních hrdinů. Její celková délka činí něco přes jeden kilometr.

K bulváru samotnému, stejně jako k celé Olomouci, se váže zajímavá historie. Jak již bylo výše zmíněno, z města se na dobu několika staletí stala pevnost a i poté, co se v praxi prokázala její zbytečnost, Olomouc se opevnění zbavovala jen velmi pomalu. Na obou koncích třídy Svobody stály hradby – Kateřinská brána a Litovelský výpad (Tichák, 2005).

Na jižním konci třídy, na úrovni nynější tržnice, stávala až do roku 1878 Kateřinská brána. Litovelský výpad s branou pro pěší se do roku 1882, kdy byl zbořen, nacházel na dnešním náměstí Hrdinů, na severním konci třídy (Tichák, 2005).

V průběhu dvacátého století došlo k velkým úpravám říčních ramen řeky Moravy. Jejich vznik byl spjat s výstavbou tereziánské pevnosti; směr toku ramen byl měněn, některé zátoky byly zcela zasypány. Zaniklo i mnoho ramen a stejný osud potkal také tzv. Mlýnský potok (Své pojmenování dostal podle Kamenného/Passingerova mlýnu, který poháněl.). Ten do města vstupoval bastionem na severní straně a korytem vyzděným cihlami v ose dnešní třídy Svobody pokračoval městem dále, až se u tržnice vlil do Střední Moravy. Tok byl zrušen v roce 1952. Důvody pro zrušení se různily, podle všeho ale začala negativa převažovat nad pozitivy, tj. pohánět mlýny a později turbíny vodní elektrárny a funkce v obranném pevnostním systému, jeho existence. Potok zvyšoval hladinu spodní vody a bránil rozvoji městské kanalizace a podle všeho způsoboval i hygienické problémy. Po zasypání koryta byly po celé jeho délce položeny kanalizační sběrače (Tichák, 2005).

Ve své době se přes potok klenulo šest mostů a dvě pěší lávky. Sedmý a velmi zásadní most byl na severním konci dnešního bulváru postaven v roce 1913. Později byl propojen s mostem sousedním a z jejich spojení vzešlo nynější náměstí Hrdinů (Tichák, 2005).

První desetiletí dvacátého století se notně zasloužilo o výstavbu bulváru. V té době nesl jméno Josef von Engelstrasse, po Josefovi z Englu, olomouckém starostovi. Započala tedy stavitelská epocha, díky které se třída stala reprezentativním prvkem města. Mezi jinými byl postaven tzv. červený kostel s farní budovou, synagoga s rabínským domem, zničené v roce 1939 fašisty, budova Rakousko-uherské státní banky – na jejím místě dnes sídlí Vědecká knihovna, Justiční palác z roku 1901 a budovy Univerzity Palackého; budova dnešní Přírodovědecké fakulty sloužila jako německé státní gymnázium a učitelský ústav a německá Obchodní akademie, kterou dnes využívá Lékařská fakulta Univerzity Palackého (Tichák, 2005).

### 5.3.1 Terezká brána

Terezká brána, vystavěná z cihlového zdiva vyplněného zeminou, pochází již z roku 1752, ale pojmenována byla až v roce 1754 na počest císařovny Marie Terezie, která v té době město poctila svou návštěvou. Brána tvoří výjimku v jinak strohé architektuře olomouckého opevnění, její zdobení tvoří motivy válečných trofejí. Okolní hradba byla roku 1883 zbourána, kdežto brána zůstala stát na svém místě, především díky památkářskému cítění urbanisty Sitteho (Hlobil et al., 1984).

### 5.3.2 Kamenný/Passingerův mlýn

Tzv. Kamenný mlýn stával na konci Lafayetteovy ulice, v dnešní době ho připomíná restaurace pojmenovaná právě Kamenný mlýn. Budova je vestavěna do historického opevnění, vodních kasáren. Jeho původní místo totiž bylo na pravém břehu mlýnského náhonu tekoucího ze severu, ale v rámci budování tereziánského opevnění musel své místo změnit a přesunul se tedy přímo do hradeb. Pod názvem Passingerův mlýn byl znám od roku 1871. Existence mlýnu je doložena od roku 1321. Mlýn měl velký význam pro chod města, kromě dodávek mouky od poloviny šestnáctého století sloužil jako první městská vodárna a později, od konce devatenáctého století, se tu začala také vyrábět elektřina pro městské divadlo a jiné objekty (Tichák, 2005).

### 5.3.3 „U Drápala“

Rohový dům na křižovatce třídy Svobody s Havlíčkovou ulicí byl postaven v roce 1896 Moritzem Fischerem, a to na žádost jisté paní Emilie Schnürerové, která zde také založila kavárnu. Ve své době velký a moderní podnik

dostal název Café Corso. V roce 1910 dům zakoupil JUDr. Richard Fischer s manželkou Aurelií. Ti zde bydleli po dalších 44 let. Svého času byl dr. Fischer olomouckým starostou, ale hlavně byl vůdčí osobností českého národního hnutí a díky tomu bylo zaručeno, že prostory kavárny pronajímал vždy jen Čechům. Od roku 1921 tu bylo možno nalézt Kavárnu Paříž, již vlastnil Rudolf Röhrich z Bohumína (Tichák, 2005).

Svůj dnešní název dostala v roce 1933, kdy si prostory pronajali Růžena a Břetislav Drápalovi; od toho roku nesla název Kavárna Drápal. Po nějakou dobu se kavárna přejmenovala na Rozkvět, ale dnes, ačkoli už tu není kavárna, ale restaurace, se ke svému názvu opět vrátila (Tichák, 2005).

#### 5.3.4 „Červený kostel“

Tzv. červený kostel byl spolu s farní budovou postaven sborem německé evangelické církve helvetského vyznání roku 1902.

#### 5.3.5 Tiskárna IGO, č. p. 596

Tento dům v secesním stylu, stojící na nároží Barvířské uličky a třídy Svobody, postavil olomoucký architekt Heinrich Czeschner na místě jiného objektu v letech 1908 - 1909. Před rokem 1910 měla budova jinou adresu než nyní, protože byla od třídy Svobody oddělena hradebním valem tzv. vodních kasáren (Tichák, 2005).

Po dokončení stavby se do čtyřpodlažního paláce nastěhoval Hugo Groák se svou rodinou. Hugo Groák byl olomoucký podnikatel a zároveň majitel tiskárny, kterou v roce 1864 zakoupil jeho otec, židovský podnikatel Josef Groák. Tiskárnu nastěhoval do dvou pater svého domu. Rodina Groáková mimo jiné tiskla i deník Mährisches Tagblatt, který tiskárnu nejvíce proslavil. Jednalo se o celomoravský deník podporující německého ducha a založený dr. Jakobem Ebenem, představitelem německého nacionálního hnutí (Tichák, 2005).

I ve druhé polovině dvacátého století, kdy dům přešel do majetku státu, stále zůstával sídlem tiskárny. Dnes na tradici navazuje Odborné polygrafické učiliště sídlící ve vyšších patrech budovy (Tichák, 2005).

#### 5.4 Představení třídy v současnosti

Třída Svobody je velmi frekventovaný bulvár, zřejmě nejvytíženější z výše zmiňovaného okruhu kolem historického centra. To je dáno už její polohou, je v přímém kontaktu s centrem města na jedné straně – v pěší vzdálenosti několika desítek metrů se nachází dvě hlavní olomoucká náměstí – a pásem zástavby navazujícím na největší olomoucký park, Smetanovy sady, a následně Čechovy sady. Oba sady od bulváru tedy dělí také pouze několik desítek metrů.

Bulvár je hojně využíván jak chodci, tak i všudypřítomnou automobilovou a autobusovou dopravou. Středem projíždí několik tramvajových linek. Chodci zde však, v poměru s ostatní dopravou, dostávají relativně málo prostoru (Ačkoliv přesnější by asi bylo říct, že je využíváno relativně malé množství prostoru vyhrazeného pěším. To je způsobeno ne právě nejšťastnějším uspořádáním funkčních ploch v některých částech třídy.) a v globálním pohledu je třída zaplněna hlavně dopravními prostředky.

Stáří zdejších budov se různí, spojuje je ale relativně zachovalý stav. Velkou měrou se různí i určení budov, konkrétně tu sídlí Okresní soud a vazební věznice, poliklinika, dvě budovy univerzity a vědecká knihovna, potraviny, množství podniků kategorie pohostinství a nepřeberně nejrůznějších služeb. Mezi nimi také několik zástupců z řad památek – kostel, Terezká brána a „vodní kasárny“.

V subjektivním pohledu na třídu jako celek působí jižnější polovina mezi tržnicí a křižovatkou s Havlíčkovou ulicí otevřenějším a méně frekventovaným dojmem. Naopak část od Havlíčkovy po náměstí Národních hrdinů je z několika důvodů vytiženější. Zaprvé se tu napojují tramvaje i ostatní doprava z Havlíčkovy ulice a zadruhé se v této části nachází mnohem větší počet služeb včetně obchodní pasáže a uliček spojujících třídu Svobody s Horním náměstím.

Začátek klidnější a v některých částech také prázdnější části třídy Svobody je, u křižovatky s ulicemi Polská a 17. listopadu, vymezen autobusovým nádražím na jedné a tržnicí na druhé straně. Tržnice zabírá relativně velkou plochu, jež je rozdělena do tří částí: nachází se zde cihlová budova tržnice, plocha s kamennými tržními stoly a komplex dřevěných stánků. V bludišti dřevěných stánků jsou pro prodej momentálně aktivně využívány jen ty okrajové, mezi vnitřními se usídlili bezdomovci. Tržištní plochu uzavírá parkoviště.



Následující část, až po křižovatku s ulicí Lafayettovou, zaujme šířkou mezi zástavbou lemující třídu. Ze zástavby v této části je vhodné vyzdvihnout hlavně tři velké budovy po levé straně třídy – polikliniku, Oblastní ředitelství Správy železniční dopravní cesty a následující přírodovědeckou fakultu Univerzity Palackého. Bulvár má v těchto místech zajímavý průřez; na vozovce jsou vyčleněny tři pruhy pro automobilovou dopravu a vprostřed jsou taženy dva pásy tramvajových kolejí. Následuje široký zatravněný pruh s keři a stromy, do jehož středu je vsazen chodník pro pěší. Z druhé strany se opět nachází vozovka, tentokrát Mlýnská ulička, a teprve pak následuje zástavba.

V poslední třetině této poloviny se ulice opět opticky zužuje a to i přesto, že po levé straně se rozkládá Palachovo náměstí, jehož menší polovinu zabírají parkovací místa placeného parkoviště. Tato část paradoxně působí poměrně strohým dojmem a na ulici tu není mnoho života, ačkoli právě zde našly místo zajímavé historické objekty, jmenovitě část původního historického opevnění Olomouce a Terezká brána, která se nachází ve druhé polovině Palachova náměstí.

Terezká brána stojí těsně při kraji komunikace a chodník pro pěší v této části nevede kolem, ale přímo v jejím podloubí. Místní řešení není zcela šťastné, brána působí dojmem monumentální památky zasahující do silnice a její turistický potenciál je možno využít jen ze strany prostranství na Palachově náměstí. V oblasti za bránou je náměstí zatravněno. Při okraji zatravněné plochy bylo rozmístěno několik laviček.

Pozdně barokní kasárna byla do tereziánského opevnění přistavěna v letech 1742 – 1756. Linie zachovalého opevnění vytváří spolu s Terezkou bránou historický nádech místa. Tlusté zdi jsou zděné, střecha je zatravněna. Prostory uvnitř kasárny jsou využívány pro pohostinství. Sídlí zde několik restauračních podniků, jež prostor v Mlýnské na druhé straně kasáren využívají pro své zahrádky. Asi metrový pás vedle stěny kasárny, porostlý trávou, břečťanem i keřovitým porostem je od chodníku oddělen zábradlím.

Od křižovatky s Havlíčkovou ulicí, kde se mimochodem nachází restaurace Drápal, se profil třídy mění a spíše než v předchozí polovině tu dostává charakter frekventovaného bulváru. Široký bulvár ve svém průřezu obsahuje relativně úzký chodník, dva pruhy pro vozidla, dále dva pásy tramvajové tratě, opět

dva dopravní pruhy, následuje opět chodník pro pěší, tentokrát poněkud širší, který je umístěn mezi zatravněnými pásy s rozmístěnými stromy či květinami, dále pak jednosměrná vozovka využívaná též k parkovacím účelům a opět užší chodník, který ale v jistých partiích mizí a znovu se objevuje o něco dále.

Budovy po levé straně této části třídy mají spíše institucionální charakter; sídlí zde Okresní soud s vazební věznicí, banka, kostel, Vědecká knihovna, děkanát Lékařské fakulty Univerzity Palackého, což kontrastuje s pravou stranou ulice, kde se nalézají spíše služby, různorodé obchody, potraviny, hotel, několik kaváren a restaurací. Z pravé strany také odbočuje několik uliček a hlavně pasáž, ústící přímo na Horní náměstí, historický střed města, kde je možno nalézt vyhledávané památky – sloup Nejsvětější Trojice, několik kašen a radnici s orlojem.

Na první pohled se tu nachází příliš aut, a to jedoucích i zaparkovaných. Nejen že se tu napojuje několik tramvajových a autobusových linek jedoucích z Havlíčkovy ulice, přidává se k nim i hodně aut jedoucích tímž směrem. Celý bulvár je tu v jakémsi nepoměru. Mnoho prostoru tu dostávají dopravní prostředky, chodci jsou naopak znevýhodněni, a to minimálně po stránce pocitové. Návštěvník tu podléhá mírnému pocitu ohrožení – ať se rozhodne zvolit kteroukoliv cestu pěším vyhrazenou, pokaždé bude velmi blízko automobilům. Chodník po levé straně je, jak bylo řečeno výše, poměrně úzký, navíc působí v nepoměru k velikosti budov na této straně ulice. Chodci se tu dostávají velmi blízko k vozidlům. Rozhodnout se jít po pravé straně ulice není v podstatě možné – chodník tu nevede po celé délce a návštěvník je donucen přejít anebo pokračovat v chůzi po silnici. Ani jedna varianta nenabízí příliš komfortní řešení. Nejpříjemnějším se tedy zdá chůze středem třídy, po chodníku mezi travnatými pásy, nicméně pásy nevedou po celé délce středového chodníku a nejsou široké natolik, aby vytvořily dostatečnou bariéru, která by vytvořila pocit bezpečí; chodec je z obou stran obklopen vozovkou.

Právě v této části třídy se pohybuje větší počet bezdomovců, kteří využívají obrubníky kolem stromů namísto laviček.

Závěrem lze tedy shrnout, že mezi hlavní nedostatky třídy Svobody (nahlíženo ve větším měřítku) patří přemíra aut a s tím spojené nevhodné prostředí pro pěší provoz a nedostatek prostoru a podnětů pro pobyt na prostranství třídy a

chybějící pokračování cyklostezky vzhledem k tomu, že tato část města by pro cyklistiku byla ideální díky terénu a vzhledem k délce třídy.

## 6. SWOT

### Strengths (Silné stránky)

- Frekventovanost

Již nyní je třída Svobody značně frekventovaným místem a pro její další rozvoj je to velká deviza – není potřeba tvořit podmínky pro návrh optimálně navštěvovaného veřejného prostranství, postačí podpořit ty stávající podmínky, které návštěvnost pozvednou.

- Funkčnost
- Poloha

Bulvár disponuje výhodnou pozicí vzhledem k centru města a má tedy výborné předpoklady, aby přilákal návštěvníky. Nachází se v pěší dostupnosti s největšími uzly centra – Horním a Dolním náměstím.

- Zástavba

Další silnou stránkou je bezesporu i stávající zástavba, která je historicky i esteticky hodnotná. Po celé délce se nacházejí historicky zajímavé stavby – od tržnice, přes Terezkou bránu a „vodní kasárny“ až po budovu Okresního soudu a červený kostel.

### Weaknesses (Slabé stránky)

- Zastaralost

Třída neprochází žádným viditelným vývojem, žádnou změnou směrem k renovaci nebo modernizaci. To může v důsledku znamenat, že třída postupem času ztratí svoji fyzickou přitažlivost a pokud ustrne v čase, tak navíc i ztrátu přitažlivosti stran toho, co může nabídnout svým návštěvníkům a tedy postupný pokles počtu návštěvníků.

### Opportunities (Příležitosti)

- Optimalizace provozu

Pokud by se optimalizoval provoz dopravy na bulváru, výrazně by to přispělo k vytvoření příznivějších podmínek pro pěší, kteří by v centru města měli dostat více prostoru. Vhodné by bylo omezit množství automobilové dopravy, zpomalit ji a pokusit se část zcela vyloučit.

#### Threats (Hrozby)

- Postupné zavalení auty

Pokud by bulvár nedoznal žádných změn, je pravděpodobné, že by s časem vzrůstal počet automobilové dopravy tudy projíždějící, naopak úbytek počtu pěší, degradace prostředí, a s tímto jevem spojená ztráta funkčnosti bulváru jako takového.

- Postupný estetický úpadek

Hrozící estetický úpadek by mohl být urychlen trendem automobilizace ulice i vzhledem k množství imisí a prachu rozptýlovaného automobily.

- Vyhledávanost bezdomovci

Již nyní se v oblasti třídy Svobody vyskytuje větší množství bezdomovců než například na Horním náměstí, tedy v samém centru historické části města. Pokud by došlo k celkovému úpadku bulváru, lze předpokládat, že tento trend by měl pokračující tendenci.

## **7. Návrh a zdůvodnění**

Třída Svobody v člověku evokuje dojem místa, kam lidé chodí, protože musí. To je z částí dané i povahou objektů, které se na bulváru nacházejí, ať už jde o soudní budovu, objekty univerzity, supermarket, knihovnu nebo polikliniku, ale také nemalé množství zastávek hromadné dopravy. Gehl (2000) návštěvy výše zmiňovaných míst kategorizuje jako „nezbytné venkovní aktivity“, tedy každodenní činnosti a povinnosti, které zúčastnění vykonávají nezávisle na počasí a často jsou spojeny s pěší chůzí. Záměrem je vytvořit z veřejného prostranství místo, kam lidé budou chodit, protože chtějí. Místo, kam přijdou obyvatelé Olomouce, turisté, kteří Olomouc právě navštíví, a zároveň tu rádi stráví svůj čas zaměstnanci institucí z blízkého okolí. Početnou skupinu (byť přechodných) obyvatel Olomouce tvoří také

vysokoškolští studenti a i na třídě Svobody mají své pomyslné základny v podobě hned dvou fakult. Vytvořením co nejpříjemnějšího okolního prostředí se i jim nabídne možnost k dobrovolnému zastavení.

Záměrem je tedy celkově třídu „zpomalit“, vytvořit z ní příjemné prostředí pro strávení volného času stálých obyvatel, přechodných obyvatel v podobě osob studujících v Olomouci i náhodných návštěvníků města, s čímž zároveň souvisí i omezení dopravy na třídě a stimulace cyklistiky jako alternativního způsobu dopravy a tvorby vhodných podmínek pro její bezpečné provozování.

### **7.1 Varianta A**

Varianta A je podrobněji rozpracována níže v textu. Jedná se o variantu lépe aplikovatelnou v praxi pro současnou podobu třídy Svobody, její případná realizace je méně nákladná z finančního hlediska a zároveň koncepčně o něco lépe zapadá do Olomouce 21. století.

Tato varianta počítá hlavně s omezením dopravy v pohybu i v klidu, dále podpořením podmínek pro cyklodopravu a pěší a také s tvorbou lepšího prostředí pro setrvání v místě. Koncept návrhu poněkud pozměňuje poměr automobilové dopravy využívající pro průjezd lokalitou třídu Svobody a jiné trasy ve prospěch citelného odlehčení dopravy na třídě a s tím spojenou tvorbu místa vhodného více pro lidi a méně pro automobily.

### **7.2 Varianta B**

Tato varianta by třídu Svobody změnila v pěší zónu bez přítomnosti jakéhokoli automobilového provozu. Stejně jako v první variantě by byly podpořeny podmínky pro rozvoj cyklistiky.

Varianta B navrácí třídu zpět do dob, kdy třída ještě nesla jméno Josefa z Englu a kdy prostor dotvářel výrazný vodní prvek. Veškerá tranzitní doprava by byla vedena jinými trasami, pro návštěvu centra by bylo k dispozici využití odstavného parkoviště. Návrh počítá s rozdělením šíře třídy pro prostor otevřené vodní plochy, prostoru pro relaxaci návštěvníků, chodníku pro pěší a cyklostezky. V délce třídy by byla provedena výsadba stromů a pozvolný přechod vodního prvku

by proběhl v podobě velkých schodů propojujících vodní plochu a finální úroveň břehu. Schody by umožňovaly částečný přístup k vodě a zároveň nabízely možnost využití namísto laviček.

Téměř překvapující funkčnost podobně náročných projektů dokládá např. Gehl (2012) uvádějící příklad dánského města Århus, kde byl v devadesátých letech s úspěchem realizován projekt obnovy otevřeného koryta řeky Århus centrem města. Řeka byla zasypana ve třicátých letech a v prostoru pak vznikla jedna z hlavních dopravních tepen města. Po jejím znovuodkrytí, vytvoření pěší zóny a přizpůsobení podmínek prostoru pro relaxaci se areál stal nejoblíbenějším místem ve městě. Změna měla mimo jiné pozitivní vliv i na cenu nemovitostí v okolí.

### **7.3 Změna profilu třídy**

Změna profilu třídy přinese komplexní omezení dopravy a změnu prostředí pro pěší a cyklistický provoz, zpříjemní toto veřejné prostranství. Návrh třídu podélně rozděluje na dvě části a vytváří ochrannou a oddělovací bariéru mezi prostorem vyhrazeným pro dopravu a prostorem pro pěší a cyklistický provoz. Zároveň se počítá se sjednocením jednotlivých prvků včetně použitých povrchů v celé délce třídy.

Západní polovina třídy by byla koncipována jako prostor vyhrazený dopravě. Budovy na této straně ulice jsou mohutné, mimo jiné tu stojí, jak bylo výše řečeno, např. budova soudu, banka, knihovna, poliklinika či univerzitní fakulty a následně také autobusové nádraží, proto by při této straně byl ponechán rušný provoz městské hromadné dopravy v podání tramvajových linek a autobusů, a také omezený automobilový provoz, který by vizuálně vyrovnal mohutnost staveb. Tuto polovinu lidé navštěvují při svých povinných pochůzkách, což z ní činí vhodnější stranu, při které omezený provoz ponechat. Vzhledem k charakteru budov na této straně lze vyvodit, že návštěvníci sem zavítají v rámci povinných administrativních pochůzek, studijních povinností či za účelem návštěvy lékaře. Osoby vykonávající zmíněné činnosti bývají ve spěchu, častokrát se tu ocitnou v pracovní době a lze proto předpokládat, že nebudou mít čas zastavit se a pro úsporu času upřednostní využití městské hromadné dopravy před možností jít pěšky.

Oproti tomu východní strana bulváru skýtá množství menších subjektů v podobě restaurací, kaváren či cukráren, pekařství, obchodů s potravinami i obchůdků se zbožím, květinářství atd. Tato strana zůstává v kontaktu se samým centrem města, s náměstími v historickém jádru ji propojují menší uličky a pasáž. Cílem je tuto stranu ještě více oživit, přilákat návštěvníky a k již existujícímu základu přidat další drobnější subjekty, které podpoří ekonomiku a zaplní hluchá místa v přízemní úrovni.

Dělicí bariéru mezi dopravou a prostorem pro pěší provoz by tvořila živá zeď fungující jako polopropustná membrána – automobily by se do pěší zóny nedostaly, ale chodci by dle potřeby mohli v místě přechodů volně přecházet na druhou stranu a na zastávky městské hromadné dopravy.

#### **7.4 Dopravní situace**

Hlavním problémem třídy Svobody je doprava – tedy počet projíždějících vozidel (a to včetně nákladních vozidel) a zároveň velikost prostoru vyhrazená automobilové dopravě. To je špatný předpoklad pro tvorbu příjemného prostředí zaměřeného na lidi, protože, jak říká Gehl (2012), provoz ve městě je přímo úměrný velikosti městského prostoru vyhrazeného pro automobily a výstavba parkovacích míst a vozovek příliv automobilového provozu do města jen posiluje.

Omezení množství dopravy - mimo ozdravení prostředí - přispívá i k vyšší spokojenosti a psychické rovnováze obyvatelstva, a to díky snížení hladiny hluku (Černoušek, 1986). Z druhé strany na problematiku nahlíží Krier (1997); dochází k závěrům, že alespoň částečná redukce a usměrnění automobilové dopravy je možná i díky celkové vizuální proměně veřejných prostranství, a to včetně rozmístění zeleně a osvětlení.

Vzhledem k množství linek městské hromadné dopravy návrh počítá s jejich zachováním; linky oblast propojují s vlakovým nádražím i ostatními částmi města a příměstskými oblastmi a poskytují ideální možnost přiblížit se na dostupnou pěší vzdálenost k centru města. Třída je natolik široká, aby poskytla dostatek prostoru pro tramvajové pásy i pohodlný pohyb v rámci pěšího a cyklistického provozu.

Tramvajové koleje budou doplněny o zatravněné pásy, které vizuálně ozelení celkový dojem za třídy.

Nové uspořádání počítá se zachováním pásů pro tramvaje, ale s omezením automobilové dopravy co do prostoru i počtu projíždějících automobilů. Stávající počet dvou jízdních pruhů pro oba směry jízdy, které se táhnou po většině délky třídy, by byl snížen pouze na jeden pruh v každém směru (celkový počet pruhů by se tedy snížil na polovinu). Omezen by byl i počet projíždějících vozů např. zavedením mýta podle vzoru Londýna. Mýtné bylo v Londýně pro zvolené části vnitřního města zavedeno v roce 2002 a jeho dopad byl dlouhodobě monitorován. Zavedení zpoplatněné zóny přineslo kýžený efekt, jak dokazuje obr. č. a dokonce došlo k postupnému nárůstu cyklistické dopravy v oblasti. Zóna byla v Londýně rozšířena na dnešních 50 km<sup>2</sup> (Gehl, 2012). Systém samozřejmě umožňuje tvorbu výjimek, jejichž přesnou definici je možno upravovat dle potřeby, např. výjimka pro osoby bydlící přímo v oblasti, pro kterou je mýtné zavedeno či regulace hodin, po které se zóna stává zpoplatněnou.

Změna dopravní situace přinese odliv automobilové dopravy, která, převážně ve své tranzitní podobě, znepríjemňuje návštěvníkům pobyt na veřejném prostranství. Tato změna pomůže odstranit aspekty jako hluk, znečištěné ovzduší a prašnost. Zároveň je tu psychologický aspekt zklidnění třídy, s čímž je svázána i bezpečnost chodců a komplexní zpříjemnění prostředí. Menší doprava automobilová přenechá prostor cyklistice, pro niž vzniknou příhodnější podmínky – bezpečnost na třídě zde hraje možná ještě podstatnější roli. Lze také doufat v alespoň mírný posun od individuální automobilové dopravy k městské hromadné dopravě.

## **7.5 Tržnice**

Plocha výše popsané tržnice zabírá značnou plochu, nicméně její využití se nejeví být zcela efektivním. Budova tržnice jistě zasluží zachovat už pro svou estetickou hodnotu, plocha těsně sousedící, zaplněná kamennými stoly, je ideální např. pro farmářské trhy nebo jiný, příležitostný či sezónní prodej. Dřevěné stánky nicméně z větší části zůstávají nevyužity a podléhají postupné devastaci a vnitřní prostory mezi jednotlivými stánky jsou osidlovány bezdomovci (místo poskytuje ochranu před deště a okolní dřevostavby zároveň slouží jako dobrá tepelná izolace),



proto by se pro místo jistě našlo vhodnější využití, pokud zde není dostatek příležitostí pro obchod.

V případě třídy Svobody je plocha tržnice, příp. plocha vedle tržnice, kde se nyní nachází menší parkoviště, ideálně využitelná pro potřeby výstavby patrového parkoviště. Vzhledem ke snaze značně omezit automobilový provoz na třídě vyvstává problém potřeby zaparkování automobilů na pěšky dostupnou vzdálenost. Pokud město omezí vjezd do této části města, mělo by nabídnout možnost, kde vůz ponechat. Potřebu parkovacích míst by pokrylo zmiňované parkoviště.

V jeho bezprostřední blízkosti se umístí jedno ze stanovišť systému sdílení kol, což dá posádkám zaparkovaných vozů na výběr: dále mohou pokračovat pěšky nebo mohou upřednostnit možnost zapůjčení kola – to je ideální varianta pro absolvování většího množství pochůzek. Výhoda systému spočívá v tom, že cyklisté nemusí kolo vrátit na výchozí stanoviště. Samozřejmostí zůstává možnost využití městské hromadné dopravy.

## **7.6 Prostor pro pěší**

Vymezená pěší zóna hraje v navrhované úpravě třídy hlavní roli. Pokud se zde mají lidé i zastavit a ne jen procházet, je zkvalitnění prostranství vyhrazeného chodcům jednou z priorit. To v případě třídy Svobody znamená poskytnout chodcům více prostoru. Díky velikosti některých budov třída vyvolává dojem velkého bulváru, kterým nakonec jistě i je, nicméně bulvárům sluší spíše spokojenost chodců než automobily projíždějící jeden za druhým. Návrh vyhrazuje chodcům mnohem více prostoru než je tomu nyní: celá pravá polovina třídy by byla vyhrazena pro chůzi a případné další venkovní aktivity. Překomponování ulice zahrnuje i zrušení jednosměrky s parkujícími vozy – tento prostor by přispěl k rozšíření míst pro pěší chůzi.

Již nyní se na pravé straně nachází množství malých ekonomických subjektů a záměrem je dát jim tolik prostoru, kolik bude možné. Pokud se totiž do místa vkomponuje více prvků, které lidé využívají a kde se lidé zastavují, vytvoří se zároveň i bezpečné místo pro venkovní pobyt a zábavné místo podněcující k delšímu pobytu, pozorování okolí atd. Místo má tu výhodu, že je vhodné pro zaměření se na více cílových skupin: pohybují se tu místní obyvatelé i lidé pracující v okolí,

maminky či rodiny s malými dětmi, senioři, turisté, ale perspektivní cílovou skupinu tvoří i olomoučtí studenti. Díky přítomnosti vysokoškolských fakult (a mnoha dalších vysokoškolských budov v blízkém okolí v centru města) se tu studenti vyskytují celoročně, s výjimkou léta. Bulvár je ideálním místem pro tvorbu studentského zázemí všeho druhu, od případných ubytovacích zařízení, menších obchodů s potravinami přes knihkupectví a papírnictví po restaurace či bistra a kavárny. Posledně jmenované uvítají jistě i turisté, kteří se ve městě naopak pohybují především přes léto. Pro ně je poloha místa výhodná i jako výchozí bod turistických prohlídek; představují ideální skupinu lidí, která může zastoupit studentskou komunitu během léta a podržet tak i zdejší ekonomiku.

Rozšíření chodníku nabídne místo pro kavárenské zahrádky, kde se budou moci mísit skupiny obyvatel všech generací od dětí v kočárku až po seniory na procházce, od starousedlíků přes dočasné obyvatele až po náhodné návštěvníky města. V holých částech chodníků vznikne prostor pro umístění laviček, vodních prvků či zeleně. Zvětšením chodníků se k prostranství pro pěší připojí i větší plochy např. po zbouraných stavbách. V těchto místech vzniká prostor pro výsadbu zeleně včetně záhonů okrasných rostlin, zakomponování větších vodních prvků, např. fontán a píttek, dotvoření prostoru pomocí většího množství laviček a lze uvažovat i o umístění zábavných prvků pro nejmenší děti.

Povrchová úprava chodníku by měla být dobře schůdná pro pěší i pro kola kočárků, barevně odlišná od barvy cyklostezky; vhodné by bylo např. dláždění velkými hladkými dlaždicemi vyrobenými z místních zdrojů. Cyklostezka, která se nachází v přímé blízkosti chodníku, bude oddělena jiným výškovým stupněm či separujícím obrubníkem.

Podél cyklostezky mohou být, tentokrát ve větších intervalech, ze strany přímo sousedící s chodníkem vysázeny další stromy. Mezery mezi stromy poskytnou prostor vhodný pro umístění laviček. Stromy zde vytvoří alej poskytující stín jak pro cyklisty, tak pro návštěvníky usazené na lavičkách.

Chodník na druhé – západní – straně ulice bude též rozšířen, sice ne ve stejné míře jako na východní straně třídy, přesto i tady je potřeba více prostoru pro pěší. Nynější stav je šířkou chodníku nevyhovující, na mnoha místech je komplikovaný průchod více jak dvou osob vedle sebe, což činí problém, už pokud se

má s osobou jdoucí v protisměru minout kočárek, pár či člověk venčící psa na vodítku.

Po rozšíření chodníku vznikne dost místa i pro výsadbu stromů při okraji komunikace. Stromy optimálně vyzdvihnou charakter místa a v letních dnech zčásti poskytnou stín. Díky širšímu prostoru mezi budovami a koncem chodníku, při kterém jsou stromy sázeny, nevznikne případný problém s nedostatkem světla v přízemních prostorech domů.

### **7.7 Cyklistická stezka**

Cyklistická doprava je příznivou variantou dopravy z hlediska životního prostředí (snížení emisí) i spokojenosti obyvatel, jako bonus se jedná o zdraví prospěšný a relativně rychlý způsob přepravy. Jízda na kole je vhodnou pohybovou aktivitou i pro starší generace, která navíc zlepšuje duševní pohodu cyklistů. Spolu s pěší a veřejnou dopravou se cyklistická doprava řadí do tzv. „zelené mobility“, jež pomáhá zlepšovat trvalou udržitelnost města. Pokud selepší síť cyklostezek a celkové podmínky s jízdou na kole související (např. vhodný povrch pro jízdu na kole, možnost zaparkovat a uzamknout kolo na ulici), vznikne nová cyklistická kultura a počet cyklistů ve městě se bude postupem času zvyšovat (Gehl, 2012). Město Olomouc má navíc ty nejlepší předpoklady k vytvoření cyklistické komunity díky rovinatému terénu. Podle všeho si to uvědomili sami obyvatelé Olomouce, protože počet cyklistů v posledních letech stoupá zároveň s rostoucím počtem kol specializovaných pro městský terén (Česká Tisková Kancelář, 2013).

V oblasti třídy se nevystavění cyklostezky jeví jako nevyužitá příležitost, jelikož až k tržnici na začátku třídy Svobody se cyklostezka nachází a je tedy na co navazovat. Početnou komunitou, která by mohla zlepšení podmínek pro cyklistiku uvítat a jízdu na kole přijmout jako alternativní způsob dopravy, jsou studenti, kterých jen na Univerzitě Palackého studuje přes dvacet tisíc.

Předpokladem pro motivaci potenciálních cyklistů je samozřejmě tvorba vhodného a bezpečného prostoru pro jízdu. Návrh počítá s umístěním tohoto prostoru vedle středové bariéry. Zde by se nacházela cyklistická stezka pro jízdu v obou směrech. Povrch by měl být barevně odlišný od chodníků pro pěší, což ještě zvýší bezpečnost chodců – změna barvy povrchové úpravy bude signalizovat změnu účelu

využití a varovat před vstupem. I nepozorný chodec se tak minimálně rozhlédne, než do cyklostezky vstoupí. Jako další bezpečnostní opatření poslouží buď obrubník oddělující od sebe cyklostezku a chodník nebo celkovou změnou úrovně. Další možnosti poskytuje výsadba stromů po druhé straně cyklostezky, kde by sice netvořily souvislou živou zeď, ale napomohly by s tvorbou předělu mezi prostorem pro chodce a prostorem pro cyklisty. Tvořily by tak alej dotvářející charakter míst a mající estetickou hodnotu a zároveň stromy zajišťují stín, což cyklisté ocení zejména v létě, kdy sluneční paprsky třídu rozpalují.

Pakliže by výsledky průzkumu (Bajgar et al., 2009) zaměřujícího se na problematiku rozvoje cyklistiky v Praze byly aplikovány i na ostatní česká města a byly považovány za celorepublikový trend, pak se dá říct, že dva hlavní důvody překážející rozvoji cyklistiky jako způsobu dopravy dle respondentů výzkumu jsou: strach o osobní bezpečnost v městském provozu a absence míst, kde bezpečně kolo zanechat.

Druhý z nastíněných problémů řeší umístění stojanů na kola. Vzhledem k profilování třídy Svobody jako prostoru s obchody a kavárnami se jedná o důležitý detail, protože v momentě, kdy lidé budou chtít zajít do obchodu nebo navštívit kavárnu (což ostatně platí i pro vstup do úřadu nebo jiné administrativní budovy, knihovny atp.), budou potřebovat někdo své kolo bezpečně zanechat. Na mnoha místech ve městech můžeme vidět kola ponechaná uzamčená u sloupů pouličního osvětlení nebo zábradlí prostě proto, že majitel nenašel vhodnější místo, kde kolo nechat. Tento způsob je ale naprosto nevhodný a mimo jiné není možné ho udržet při větším množství kol.

Na třídě Svobody by stojany na uzamknutí kol našly místo ve výše zmíněné zdi, která by oddělovala vozovku od prostoru pro chodce a cyklisty. Stojany by se prolínaly s ozeleněnými partiemi bariéry a jejich umístění by tak plnilo dvojí funkci: kromě své prvotní funkce, tedy uzamknutí bicyklů, by měly zároveň funkci druhotnou, tvořily by část bariéry chránící cyklisty od automobilového provozu, jenž by pro ně jinak mohl být nebezpečný. Gehl (2012) zdokumentoval podobný jev na Manhattanu v New Yorku, kde byla ochranná bariéra vytvořena z parkujících vozidel. Zároveň potvrdil, že po zlepšení možností a podmínek pro jízdu na kole se v průběhu dvou let zdvojnásobil tamní cyklistický provoz.

Vzhledem k tomu, že stojany by se nacházely přímo vedle cyklostezky, cyklistům by stačilo pouze sesednout z kola a zamknout bicykl u stojanu. Odpadá tak hledání místa, kam kolo umístit, i případné proplétání se s kolem mezi chodci.

Jedním z prostředků motivujících občany k jízdě na kole je tzv. systém „bike-sharing“ (neboli v překladu systém „sdílení kol“), který vznikl v 60. letech dvacátého století a úspěšně funguje v řadě světových metropolí. Systém je založen na principu sdílení kol, která jsou občanům poskytnuta obcí. Zájemce si kolo vyzvedne na jednom stanovišti a na jiném ho vrátí (Valeška, 2008). Jeho výhoda oproti klasickým půjčovnám spočívá v tom, že kola mohou sloužit i pro jednostrannou přepravu, nemusí se tedy vrátit na stejném místě, kde bylo vypůjčeno (Bike sharing, 2012).

V současnosti se mluví již o třetí generaci tohoto systému – první generace tohoto systému se zrodila v Amsterdamu (tzv. systém „Bílých kol“), ale jelikož fungoval pouze na tom, že si jednotlivci kola volně bral a uživatelé nebyli nijak identifikovatelní ani postizitelní, pokud bicykl nevrátili, systém velmi brzy zanikl. Druhá generace tzv. Citybikes vznikla v 90. letech v Kodani. Kola se speciálně uzpůsobenými, tlustými pneumatikami se půjčovala na mince – stejně jako např. nákupní vozíky. Cyklisté ale zůstávali anonymní a proto se stále vyskytovaly případy krádeže kol. Zatím nejsofistikovanější je třetí generace systému sdílení kol. Té dal základ systém pod názvem Bikeabout vzniknuvší roku 1996 na Portsmouthské univerzitě. Třetí generace disponuje zásadním vylepšením: kolo si nelze půjčit jen tak – např. na Portsmouthské univerzitě bylo možno kolo vypůjčit za použití magnetické studentské karty. V jiných městech se využívá třeba elektronicky uzamykatelných stojanů (Valeška, 2008).

Celkově se bike-sharing systém ujal velmi dobře. Např. ve francouzském Lyonu se spolu se zavedením systému uchýlili i k dalším opatřením jako zvýšení bezpečnosti cyklistů a vybudování více cyklistické infrastruktury a město zaznamenalo nárůst cyklodopravy o 500%, z čehož se čtvrtina připisuje právě systému sdílení kol (Valeška, 2008).

Inspirativní nízkonákladový projekt vznikl třeba i v Praze – Suchdole, kde sami občané darovali svá stará a již nepoužívaná kola a následně se pod vedením občanského sdružení zapojili i do jejich opravy a dali jim nový nátěr. Od května roku

2013 je tak v Suchdole k dispozici kolem dvaceti kol a jedenáct stanovišť pro bicykly (Kola narůžovo: Druhý pražský bikesharing, 2013).

## **7.8 Městský mobiliář**

Třída Svobody si zaslouží navýšení počtu objektů městského mobiliáře. Nejen že se jedná objekty praktické a potřebné, jejich přítomnost veřejná prostranství zútulňuje a poskytuje návštěvníkům lepší orientaci v konkrétním místě. Do inventáře náleží druhy objektů potřebné pro různé skupiny obyvatelstva (seniory, rodiče s dětmi, cyklisty, lidi při každodenních činnostech jako je čekání na zastávce hromadné dopravy,...), které dohromady optimálně spoluutváří a ožívují prostory.

### **7.8.1 Lavičky**

Jedním z těchto objektů jsou lavičky. Lavičky dovolují zastavit se, posadit a pozorovat okolní dění. Pakliže lavičky chybí, přirozeným jevem bývá, že si lidé najdou jiné místo v okolí, kterým lavičku nahradí. Typickým příkladem jsou třeba schody. Ovšem pokud neexistuje jiná alternativa, lidé začnou pouze procházet – za svým cílem a nebo k místu, které je pro zastavení se lépe uzpůsobeno.

Jedním z problémů třídy Svobody je to, že lidé tudy pouze procházejí. Cílem je proto zastavit návštěvníky a tím prostor svým způsobem oživit a vizuálně zpomalit. K tomu je nutné dodat jim důvod, proč by se měli zastavit, ale také možnost. A právě tento požadavek splňuje rozmístění laviček.

Velmi vděčnou skupinou využívající lavičky jsou senioři. Vzhledem k častější snížené mobilitě seniorů rádi využijí možnosti si při procházce/pochůzce odpočinout. Jak zmiňuje i Jacobs (1975), občané starší generace často pozorují dění v okolí z oken svých bytů, představuje to pro ně kromě zpestření dne i jakýsi – byť nepřímý – sociální kontakt. Pokud tuto možnost nemají nebo nebydlí ulici s dostatečným množstvím podnětů, je pro ně alternativou přesun do rušnější části města. Lavičky pro ně pak představují i místo setkávání a sociálních kontaktů a komunikace se známými či vrstevníky, což uvádí i Gehl (2000).

### **7.8.2 Odpadkové koše**

Dalším nezbytným doplňkem v centru města jsou odpadkové koše. Odpadky na ulicích činí problémy zákonitě v místech, kde je odpadkových košů

nedostatek. Realizace prováděné v dnešní době dokonce potvrzují možnost navrhnout design košů tak, aby doplňoval okolní prostředí.

Zvýšit počet odpadkových košů by bylo vhodné po celé délce třídy. Samozřejmostí jsou koše na zastávkách městské hromadné dopravy, ale jejich potřeba je i u ochodů s potravinami (zde konkrétně prodejna Albert) a v místech, kde se vyskytují lavičky a tudíž je předpokládán i delší pobyt osob.

Je navrženo použití odpadkových košů Swissbin od mmcité, které jsou vysoce praktické, mají zajímavý, výrazný design (vzhledem připomínají ementál), přesto zůstávají funkční a univerzální zároveň. Odpadkové koše stejného designu byly použity i při rekonstrukci Václavského náměstí v Praze. Svým designem jsou vhodné i pro prostředí třídy – design je zajímavý a má moderní pojetí, zároveň ale není zbytečně křiklavý a nebije se s historickými budovami v okolí, ani nenarušuje atmosféru tvořenou památkami.

Velkoobjemové odpadkové koše Swissbin jsou koncipovány jako volně stojící, není proto problém je v případě potřeby přemístit, a zároveň není nutné je nějakým způsobem zabudovávat do země – ať už pro větší stabilitu nebo pro zapuštění sloupku, na který by byl přimontován samotný koš. Díky robustnímu závaží v dolní části koše nehrozí převrnutí koše. Koš disponuje malými otvory pro vyhazování, což zaručuje, že nemůže být nikým používán namísto popelnice a zároveň tak zabraňuje nechtěnému přeplnění. Díky tomu, že je koš kryt shora, nehrozí rozfoukání odpadků větrem při zaplnění objemu koše. Vhazovací otvory jsou navíc koncipovány tak, aby znesnadňovaly případné vybírání odpadků (mmcité a.s., 2014).

Alternativy na trhu je samozřejmě velké množství, nabízí se například v podobě dalších výrobků od společnosti mmcité. Jednou z nich je např. odpadkový koš Diagonal, který v sobě nese praktické řešení otázky třídění odpadků. Jedná se o jakýsi trojkoš rozdělený na tři nádoby (viz. obr.). Jednou z variant designů koše Diagonal je opláštění dřevem, které vnáší přírodní, zjemňující prvek, otázkou ke zvážení ale zůstává životnost a odolnost proti poškození ve srovnání s jinými materiály. Koš může obsahovat i zhášecí cigaret a popelník (mmcité a.s., 2014).

Dalším produktem je vysoce designový výrobek s názvem Cornet (mmcité a.s., 2014). Odpadkový koš tvarem opravdu připomíná kornout. Designová

čistota produktu opět nebrání použití jak v moderním prostředí, tak i v prostředí historických budov. Odpadkový koš je vyráběn v setu s pítkem a dohromady tvoří opravdu efektní pár oživující urbánní prostředí, přitom na sebe zbytečně nepoutají, ani nerozptylují pozornost.

### **7.8.3 Pítka**

Prvkem poskytujícím osvěžení v horkých letních dnech jsou pítka. Pro umístění na třídu Svobody je navrhováno použití praktických pitek s více úrovněmi.

Alternativou je nerezové pítko Hydro 310 od mmcité ve tvaru kuželu, vyráběné v setu s odpadkovými koši Cornet. Kolem fontánky je vytvořeno čtvercové trativodové pole, kam voda po kuželu stéká (mmcité a.s., 2014).

Po délce třídy je navrhováno umístění tří pitek, a to jednoho v místě informační tabule s mapou na konci třídy Svobody, u náměstí Národních hrdinů, které se zároveň nachází v bezprostřední blízkosti zastávky hromadné dopravy. Druhé pítko bude umístěno v oblasti křižovatky s ulicemi Pavelčákovou a Havlíčkovou, v prostorech před hotelem, kde je již možno najít hodiny, rozcestník a také tabuli s mapou. Třetí pítko najde místo v oblasti před tržnicí. Všechna místa bývají za dobrého počasí vysoce osluněna po většinu dne a jsou v délce třídy rozmístěna v rovnoměrných rozestupech. Jsou umístěna na osluněných místech při křižovatkách cest nebo v místech s vysokou koncentrací lidí.

### **7.8.4 Hodiny**

Jednou z nejpraktičtějších skupin městského itineráře jsou hodiny. Na bulváru již několik hodin umístěno je, tento počet je záhodno podpořit a případně navýšit, jelikož hodiny slouží pro dobrou orientaci osob, které sem zavítají v rámci procházky, a zároveň poslouží lidem čekající na spoje městské hromadné dopravy. Je vhodné, aby bylo z každé zastávky hromadné dopravy vidět na hodiny.

### **7.8.5 Zastávky MHD**

Zastávky městské hromadné dopravy jsou specifickým místem, kde se během dne vystřídá velké množství lidí. Většina ze zastávek na třídě je řešena dostačujícím způsobem, zvláště zastávky tramvajových linek působí relativně novým dojmem. Vzhledem k relativně vysokému procentu starších lidí čekajících na zastávkách by ale bylo vhodné umístit zde lavičky a kvůli ochraně před nepřízní



počasí také stříšky. Zajímavým a velmi originálním řešením problematiky sedadel je nahrazení laviček houpačkami. Na toto řešení velmi kladně reagují hlavně děti a jistě i olomoucká populace by podobné řešení uvítala, ale vzhledem k věkové struktuře lidí čekajících na zastávkách na třídě Svobody by bylo vhodnější nahradit sedadla houpačkami jen zčásti. Na zajištění dostatečného počtu komfortních sedadel pro případ delší doby čekání na dopravní spoj poukazuje i Brath (1986). Z každé zastávky by pak mělo být vidět na hodiny – alternativou je vestavění digitálních hodin přímo na zastávku.

Neméně důležitou je problematika pouličního osvětlení. Na lampy veřejného osvětlení je nahlíženo z hlediska funkčnosti, ale v posledních letech též z estetického hlediska. Města mají na výběr z množství designů, od starobylých lamp až po velmi novodobý design. Třída Svobody má tu výhodu, že si může dovolit obě varianty a přiklonit se k historické variantě lamp, protože se tu nachází objekty mající historickou hodnotu a ani zástavba není zcela soudobá, ale stejnou službu vykoná i osvětlení v moderním hávu – třída Svobody není natolik historickým místem, že by nesnesla využití modernějších „doplňků“ v podobě městského mobiliáře.

Turistickou atraktivitu místa zvyšuje nasvícení památek ve večerních hodinách, které vytváří kouzelnou atmosféru. V případě třídy Svobody se jedná hlavně o „Červený kostel“ a Terezkou bránu, ale třeba i vodní kasárny. Turisté navštěvující Olomouc tak budou lákáni svou večerní procházkou rozšířit kromě úplného centra i do další části města.

Na tomto místě lze vyzdvihnout, že třída má velmi dobře vyřešenu problematiku rozcestníků a turistických map, a to včetně jejich rozmístění. Rozcestníků je možno nalézt po celé délce třídy hned několik, stejně jako map, na kterých je zaznamenán i bod, kde se chodec právě nachází.

## **7.9 Vliv na zbytek města**

Město Olomouc má dostatečný potenciál, aby se stalo městem vyhledávaným, městem pověstným svou příjemnou atmosférou, které budou vyhledávat turisté. Má potenciál znovu se stát jedním z hlavních měst Moravy, ačkoli

celkové prvenství v pomyslné soutěži patrně ještě nějakou dobu bude patřit Brnu pro jeho velikost i už tradiční kategorizaci jakožto centrum Moravy.

Dobré podmínky vytváří základna stávajících turistických lákadel, jako jsou výstavní prostory a parky, ZOO, ale především obrovská škála historických památek. Centrum města je historickou atmosférou nasáknuto a dýchá i na jeho návštěvníky, ale pro udržení atraktivnosti města je zapotřebí tvorba kvalitních podmínek pobytu ve městě, v jeho veřejných prostranstvích.

Obzvlášť historické jádro města je třeba udržovat, veřejná prostranství s ním těsně sousedící, kam v tomto případě spadá i třída Svobody, taktéž a pakliže se povede tento okruh zvětšovat a město bude rozkvétat, velmi pravděpodobně se zvýší prosperita (nejen) zasažených částí. Navrhovaná úprava zmenší počet tranzitní dopravy projíždějící přes třídu Svobody. Tím se lokalita zklidní, sníží se hlučnost i množství emisí v okolí.

Pokud se podaří vytvořit lepší podmínky pro pěší, dá se očekávat příliv pěších návštěvníků do lokace a tím vzroste i komerční potenciál. Potenciální investoři si všimnou, že místo se stává lukrativnějším pro služby a zváží možnou investici. Tím se v ideálním případě vytvoří další místa lákající další lidi a uzavře se tím teoretický kruh. Jedním z míst táhnoucích lidi je obchodní centrum Galerie Šantovka nacházející se na pomezí třídy Svobody a 17. listopadu. Odtud při návratu zpět do centra Olomouce zamíří pravděpodobně přímou cestou na Dolní náměstí. To ovšem znamená, že trasa nevede přes třídu Svobody. Po revitalizaci třídy Svobody se otvírá příjemná vycházková trasa od Galerie Šantovka přes třídu Svobody směrem na náměstí Národních hrdinů. Přítomnost obchodního centra může pomoci i při snaze o zvýšení návštěvnosti přilehlých Čechových a Smetanových sadů.

Při úspěšné revitalizaci třídy Svobody zahrnující vytvoření dobrých podmínek pro chodce a cyklisty se samovolně rozšíří živé (z velké části „pěší“) jádro města, kterému třída Svobody doposud tvořila hranice, a obsáhne jak třídu Svobody, tak blízké parky, Čechovy sady a Smetanovy sady. Revitalizovaná třída Svobody má předpoklady stát se jedním hlavních prostor pro společenský život Olomouce.

## 8. Diskuze

Návrh revitalizace třídy Svobody se pokouší o eliminaci tří hlavních vytyčených problémů třídy: přemíry automobilů, faktu, že lidé jen procházejí a s tím související absence důvodů a možností pro zastavení se a chybějících podmínek pro podporu a rozvoj cyklokultury.

Lze souhlasit s tvrzením Pejpeka (2002), že třída má prostorové charakteristiky hlavního bulváru a že zrušením umělého ramene Moravy v padesátých letech minulého století třída s hlavním kompozičním prvkem přišla i o svou atmosféru a byla zde snaha prvek alespoň zčásti nahradit založením zeleného pásu se stromořadím.

Pro fungování městské hromadné dopravy v centru Olomouce a pro její napojení na širší okolí jsou důležitým funkčním prvkem tramvajové a autobusové linky, jejichž trasy probíhají právě přes třídu Svobody, a proto se návrh přiklání k zachování průjezdu linek městské hromadné dopravy přes třídu, včetně zachování prostoru pro automobilovou dopravu, ačkoli se návrh snaží o její značnou redukci. Z důvodu její nepopíratelně významné funkce se návrh přiklání k variantě zachování zredukovaného množství dopravy oproti alternativě dopravu zcela eliminující a tvořící ze třídy Svobody kompletně pěší zónu. Tato alternativa rovněž počítala s odkrytím zasypaného ramena řeky Moravy a obnovením prostoru kolem koryta, kde by se vytvořila relaxační zóna. Již na dobových kresbách působí prostor kolem koryta jako velmi poetické místo. Jak přibližuje Gehl (2012), obdobný projekt (ovšem za jiných podmínek a ve větším měřítku) byl realizován v dánském přístavním městě Arhus, kde znovuodkryli řeku a místo frekventované komunikace pro automobily zde byla vytvořena pěší zóna s prvky umožňujícími relaxaci.

Proti této alternativě ale hovořilo hned několik faktorů. Zaprvé již zmiňovaná doprava, kterou by bylo nutné zcela vyloučit, což se pro uvažované území nejeví jako vhodné. Při zachování dopravy by ovšem nebylo možné vytvořit pěší zónu, bez které by se prostor nestal klidovým a relaxačním územím. Dále proti variantě protirečí fakt, že v Olomouci se nachází jiné vodní toky, ať už řeka Morava nebo Mlýnský potok a tvorba dalšího ramena by se tak mohla jevit „nošením dříví do lesa“, když je možno, ne-li přímo záhodno, zkultivovat jiné břehy. A nakonec je tu

také fakt, který zmiňuje Tichák (2005), a totiž že rameno způsobovalo hygienické problémy.

Pejpek (2002) ve své studii vytyčil obdobný okruh problémů, jako definuje tato práce. Zmiňuje potřebu zatraktivnit prostředí třídy a přilákat obyvatele i návštěvníky města a též se pozastavuje nad problémem procházení lidí bez zastavení. Také se, stejně jako tato práce, věnuje problematickému řešení dopravní situace v oblasti třídy a v návrhu počítá s proporcionální změnou ploch na třídě ve smyslu zmenšení ploch komunikace ve prospěch chodníků. Jeho návrh nicméně zachovává množství parkovacích míst a oproti návrhu tohoto pojednání ponechává automobilové dopravě více prostoru. Nadto při snaze omezit zátěž uličního prostoru tzv. „dopravou v klidu“ je důležité, jak uvádí Filler et al. (2014), minimalizovat šikmé i kolmé parkování, což ale Pejpekův návrh nezohledňuje. Návrh také zachovává velkou propustnost mezi dopravou a prostorem vyhrazeným pro pěší provoz a nezanechává tak v lidech psychologický dojem zklidnění třídy, čemuž napomáhá právě větší množství zeleně a výraznější oddělení prostoru pro pěší a dopravy.

Ve své studii se Pejpek (2002) dále zaměřuje na dostavbu všech budov na třídě do obdobné výškové hladiny, což je sice jednotící prvek, který vizuálně vytváří komplexnější dojem ze třídy, ale na druhou stranu třída celkově působí mnohem mohutnějším dojmem. Vzhledem k tomu, že se jedná o východní stranu třídy, která sousedí s pěší zónou v historickém jádru města, lze říci, že jistá rozdrobenost a propustnost třídu vizuálně i fakticky spojuje se zbytkem historického centra. Naopak západní strana třídy, kde se nachází přibližně stejně vysoké budovy, celý prostor vizuálně uzavírá a jednotí.

Lze tedy shrnout, že ačkoliv Pejpek (2002) vytyčuje a zabývá se stejnými či alespoň do značné míry obdobnými problémy jako tato práce, jeho řešení je pojato – vzhledem k velikosti Olomouce – příliš velkoměstsky a řešení by lépe našlo uplatnění v mnohem komercializovanějších oblastech.

## 9. Závěr

Třída Svobody je jednou z tepen jádra Olomouce. Uzavírá okruh ulic obepínajících historické centrum a tvoří celou jeho jihozápadní část. Třída se nachází v těsné blízkosti dvou hlavních olomouckých náměstí – Horního a Dolního náměstí. Obzvláště Horní náměstí je proslaveno a turisticky vyhledáváno pro své památky, radnici s věží a orlojem, sloup Nejsvětější Trojice a několik kašen. Informační centrum v přízemí radnice, kde je umístěn i slavný automat na olomoucké tvarůžky, se stalo „středobodem“ turistické Olomouce. V bezprostřední blízkosti třídy se nachází i několik parkových úprav: východním směrem Bezručovy sady, kterými protéká Mlýnský potok, na západě sady Čechovy a na jihozápadě Smetanovy sady. Všechny výše zmíněné objekty se nachází v pěší dostupnosti.

Na třídě samotné se nachází množství historicky významných objektů (Terežská brána, vodní kasárny – pozůstatek opevnění Olomouce, „červený“ kostel), administrativně významné budovy výrazné i pro svou velikost a mohutnost (Okresní soud s vazební věznicí, banka, knihovna, poliklinika, hotel či budovy Univerzity Palackého) i menší subjekty (množství restaurací a kaváren, potraviny, pekařství, prodejny s domácími potřebami nebo oblečením a sídla nejrůznějších služeb).

Příjemná a bezpečná a živá veřejná prostranství jsou jenom ta, kde se nachází život, kde se nachází lidé. Mnohá místa ve městech ale podlehla nátlaku automobilového průmyslu a namísto toho, aby se přizpůsobila lidem a hlavně pro lidi, začala se uzpůsobovat pro automobily. Plochy podléhající automobilové dopravě se dlouhodobě zvětšovaly na úkor obyvatel měst. Stejnému trendu byla vystavena i třída Svobody. Po většinu délky třídy jsou zde čtyři silniční pruhy pro automobily a autobusy, dva tramvajové pásy plus servisní ulička a plochy určené k parkování.

Lze doufat, že vytvoření lepších podmínek veřejného prostoru na třídě Svobody přiláká návštěvníky a recipročně ovlivní i podporu zdejší ekonomiky díky přibývajícím subjektům kavárenského typu apod.

## 10. Literatura a použité zdroje

- BAJGAR, M. – KUNDRATOVÁ, A. – KVASNIČÁK, J. *Kolo ve městě: Co brání rozvoji cyklistické dopravy v Praze?* [online]. 28.4.2009 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <<http://www.britishcouncil.org/czechrepublic-projects-challenge-europe-kolo-ve-meste.pdf>>.
- Bike sharing. In: *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 5.11.2012 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/bike-sharing/>>.
- BRATH, J. *Formovanie a dotváranie urbánneho celku*. 1. vyd. Bratislava: Alfa, vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry, 1986. 208 s. Edícia stavebnickej literatúry.
- BROŽKOVÁ, I. *Dobrodružství barvy*. 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983. 288 s. Edice Pomocné knihy pro žáky.
- ČERNOUŠEK, M. *Psychologie životního prostředí*. 1. vyd. Praha: Horizont, 1986. 192 s. Edice Lidstvo na prahu XXI. století.
- ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. Olomouc má podle odborníků v cyklistické dopravě co dohánět. In: *Nejvíce informací o stavebnictví v ČR* [online]. 4.4.2013 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z: <<http://www.stavebnictvi3000.cz/zpravy/63493-olomouc-ma-podle-odborniku-v-cyklisticke-doprave/>>.
- ECKBO, G. *The Landscape We See*. New York: McGraw-Hill Book Company, 1969. 326 s.
- EVANS, G. W. – COHEN, S. Environmental stress. In *Handbook of Environmental Psychology*. New York: Wiley, 1987. s. 571-610.
- EVANS, G. W. – MITCHELL McCOY, J. When Buildings Don't Work: The Role of Architecture in Human Health. *Journal of Environmental Psychology*, 1998, vol. 18, s. 85-94.
- FILLER, V. et al. *Vize pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025*. Praha: Auto\*Mat, o.s., 2014. 73 s.

- GEHL, J. Mennesker og trafik i Helsingor [Chodci a motorová doprava v Elsingoru]. *Byplan*, 1969, vol. 21, no. 122, s. 132-133.
- GEHL, J. *Města pro lidi*. Brno: Nadace Partnerství, 2012. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.
- GEHL, J. *Život mezi budovami: Užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-0.
- GRIBOVSKÝ, A. *Olomouc*. 1. vyd. Martin: Vydavatel'stvo Osveta; Ostrava: Profil, 1982. 168 s. ISBN 70-113-81.
- HLOBIL, I. – MICHNA, P. – TOGNER, M. *Olomouc*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1984. 424 s. ISBN 01-528-84.
- HRŮZA, J. *Česká města*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství československých výtvarných umělců, 1960. 218 s.
- JACKSON, L. E. The relationship of urban design to human health and condition. *Landscape and Urban Planning*, 2003, vol. 64, s. 191-200.
- JACOBS, J. *Smrt a život amerických velkoměst*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1975. 281 s.
- KAPLAN, R. – KAPLAN, S. *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. New York: Cambridge University Press, 1989.
- KARÁSEK, D. – HEGMON, R. Odpadkové koše. In: *mmcité – městský mobiliář* [online]. 6.8.2014 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: <[http://www.mmcite.com/user\\_uploads/pdf/mmcite/CZ/03mmcite\\_odpadkove\\_kose.pdf](http://www.mmcite.com/user_uploads/pdf/mmcite/CZ/03mmcite_odpadkove_kose.pdf)>.
- KARÁSEK, D. – HEGMON, R. Ostatní prvky. In: *mmcité – městský mobiliář* [online]. 6.8.2014 [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <[http://www.mmcite.com/user\\_uploads/pdf/mmcite/CZ/06mmcite\\_ostatni\\_prvky.pdf](http://www.mmcite.com/user_uploads/pdf/mmcite/CZ/06mmcite_ostatni_prvky.pdf)>.
- Kola narůžovo: Druhý pražský bikesharing. In: *Prahou na kole* [online]. 13.7.2013 [cit. 2014-03-16]. Dostupné z: <<http://prahounakole.cz/2013/07/kola-naruzovo-druhy-prazsky-bikesharing>>.

- KRIER, L. *Architektura – Volba nebo osud*. 1. vyd. Praha: Academia, nakladatelství AV ČR, 2001. 192 s. ISBN 80-200-0012-7.
- KŘIVOHLAVÝ, J. *Psychologie zdraví*. 1. vyd. Praha: Portál, 2001. 280 s. ISBN 80-7178-551-2.
- KUTA, V. – SEDLECKÝ, J. – ENDEL, S. *Urbanismus a teorie stavby měst – Vybrané kapitoly z urbanismu*. 1. vyd. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2012. 203 s. ISBN 978-80-248-2820-6.
- LANG, J. *Urban Design: The American Experience*. 1. vyd. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994. 509 s. ISBN 0-442-01360-4.
- MMCITÉ 1 a.s. Výrobky. In: *mmcité – městský mobiliář* [online]. Bílovice, 2014. Dostupné z: <<http://www.mmcite.com>>.
- MOUGHTIN, C. – CUESTA, R. – SARRIS, CH. – SIGNORETTA, P. *Urban Design: Method and Techniques*. Second edition. Oxford: Architectural Press, 2003. 212 s. ISBN 0-7506-5718-9.
- PEJPEK, T.
- TICHÁK, M. *Když padly hradby: Olomouc na přelomu dvou staletí*. 1. vyd. Olomouc: Burian a Tichák, s. r. o., 2005. 192 s. ISBN 80-903687-1-9.
- ULRICH, R. S. Visual landscapes and psychological well-being. *Landscape Research*, 1979, vol. 4, s. 17-23.
- VALEŠKA, J. Fenomén sdílení kol. In: *Prahou na kole* [online]. 16.11.2008 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z: <<http://prahounakole.cz/2008/11/v-priprave-fenomen-sdileni-kol/>>.
- VANDER ZANDEN, J. W. *Social Psychology*. 4<sup>th</sup> edition. New York: McGraw-Hill, Inc., 1987. 646 s. ISBN 0-07-553945-4.
- WACHS, T. D. – GRUEN, G. *Early Experience and Human Development*. New York: Plenum Press, 1982.
- WELLS, N. M. At home with nature: Effects of „greenness“ on children’s cognitive functioning. *Environment and Behavior*, 2000, vol. 32, no. 6, s. 775-795.
- Zákon č. 128/2000 Sb., O obcích, v platném znění.