

MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ
ZAHRADNICKÁ FAKULTA V LEDNICI

NÁSTUPNÍ PROSTORY MĚST
Bakalářská práce

Vedoucí práce
Ing. Barbara Krátká Adámková, Ph.D.

Vypracovala
Marie Lehovcová

Lednice 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci: „Nástupní prostory měst“

vypracoval/a samostatně a veškeré použité prameny a informace jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Jsem si vědom/a, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 Autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu náklad spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Lednici dne:

.....
podpis

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatelka: **Marie Lehovcová**
Studijní program: Zahradní a krajinářská architektura
Obor: Zahradní a krajinářská architektura

Název tématu: **Nástupní prostory měst**

Zásady pro vypracování:

1. Prostudujte odbornou literaturu a další zdroje k zadanému tématu. V úvodu se věnujte základním termínům a vytvořte metodiku práce. Přesně vymezte okruh problému.
2. Vypracujte literární část věnující se problematice nástupních míst měst – jako základní jsou zamýšleny prostory nádraží, hlavních vjezdových komunikací, pěší trasy přicházející z krajiny do města, letiště, dálnice – soustředte se na místa, kdy se přijíždějící-přicházející poprvé setkává s městem. Kudy všudy? Jak je město v těchto okamžicích vnímáno? Co vše se na prvních dojmech podílí? Jak lze zahradně architektonickými či jinými zásahy první dojem z místa ovlivnit? Co bývá negativní, co pozitivní ...
3. Po dohodě s vedoucím práce vyberte modelové město, které v úvodu obecně analyzujete. Poté určíte místa, odkud lidé město poprvé vnímají – pokuste se vypracovat metodické pokyny, jak tato místa určovat a co je pro ně podstatné. Zhodnoťte jejich formu i ducha a pokuste se navrhnout ideální řešení, které prokážete grafickými výstupy v úrovni architektonické studie (situace, řezopohled, perspektivy, model atd.).
4. Shrňte získané poznatky z teoretické i aplikované části a vyslovte inspirativní závěry pro navrhování nástupních prostorů měst.

Rozsah práce: 40 stran textu + grafické přílohy návrhu

Seznam odborné literatury:

1. HAAS, T. *New urbanism and beyond : designing cities for the future*. New York: Rizzoli, 2008. 349 s. ISBN 978-0-8478-3111-1.
2. *Topos : the international review of landscape architecture and urban design*. ISSN 0942-752X.
3. *Urban design : Standpunkte und Projekte. 1*. München: Callwey, 2006. 111 s. ISBN 978-3-7667-1685-9.
4. MOUGHTIN, C. *Urban design : street and square*. 3. vyd. Amsterdam: Architectural Press, 2003. 300 s. ISBN 0-7506-5717-0.
5. BROWN, L. J. – DIXON, D. – GILLHAM, O. *Urban design for an urban century : placemaking for people*. Hoboken, N.J.: Wiley, 2009. 296 s. ISBN 978-0-470-08782-4.
6. FLANNERY, J. A. – SMITH, K. M. *Urban landscape design*. Kempen: teNeues, 2008. 218 s. ISBN 978-3-8327-9275-6.
7. FINE, M. *Urban spaces*. México: Atrium Internacional de México, 2002. 191 s. ISBN 84-95692-18-X.
8. GEHL, J. – GEMZOE, L. *Nové městské prostory*. Brno: Era, 2002. 263 s. ISBN 80-86517-9-8.
9. GEHL, J. *Život mezi budovami : užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-0.

Datum zadání bakalářské práce: prosinec 2012

Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2015

L. S.



Marie Lehovcová
Autorka práce


prof. Ing. Jiří Damec, CSc.
Vedoucí ústavu




Ing. Barbara Krátká Adámková, Ph.D.
Vedoucí práce


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

Poděkování

Za odborné vedení mé bakalářské práce patří poděkování Ing. Barbaře Krátké Adámkové, Ph.D. Za podporu při jejím zpracování děkuji rodině a svým blízkým.

OBSAH

1. ÚVOD.....	6
2. CÍL PRÁCE.....	6
3. LITERÁRNÍ PŘEHLED.....	7
3.1 VYMEZENÍ POJMŮ	7
3.1.1 NÁSTUPNÍ PROSTOR MĚST.....	7
3.1.2 MĚSTO.....	7
3.2 HISTORICKÝ PŘEHLED VÝVOJE MĚST HISTORICKÝ PŘEHLED VÝVOJE MĚST	8
3.2.1 Počátky měst - Starověk.....	8
3.2.2 Počátky evropského urbanismu – antika.....	9
3.2.3 Středověk.....	11
3.2.4 Renesance.....	13
3.2.5 Baroko a klasicismus	14
3.2.6 19. století.....	15
3.2.7 20. století.....	16
3.3 ZÁKLADNÍ TYPY NÁSTUPNÍCH PROSTORŮ VE MĚSTECH	17
3.3.1 Dopravní terminály.....	17
3.3.2 Dopravní cesty – vjezdové komunikace.....	19
3.4 VNÍMÁNÍ MĚST, NEBO MOŽNÉ PŘÍSTUPY K ŘEŠENÍ PODLE VYBRANÝCH AUTORŮ	22
3.4.1 Podle Camila Sitte	22
3.4.2 Podle Norberga Schultze	22
3.4.3 Podle Kevina Lynche	23
3.4.4 Podle Jana Gehla.....	23
4. METODIKA.....	25
4.1 POUŽITÉ MATERIÁLY	25
4.2 METODIKA PRO TEXTOVOU ČÁST.....	25
4.3 MODELOVÉ ÚZEMÍ.....	25
4.3.1 Terénní průzkum a analýzy celkového města.....	25
4.3.2 Analýza vybraných nástupních prostorů.....	25
4.3.3 Návrhová část	25
5. MODELOVÉ ÚZEMÍ – PODĚBRADY	26

5.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	26
5.2 HISTORIE	27
5.2.1 Stručná historie města	27
5.2.2 Vývoj urbanistické struktury města.....	27
5.3 ŠIRŠÍ VZTAHY MĚSTA	28
5.3.1 Funkce města.....	28
5.3.2 Přírodní podmínky.....	28
5.3.3 Dopravní vztahy.....	29
5.3.4 Vymezení nástupních prostorů města	30
5.3.5 Vybrané nástupní prostory ke zpracování architektonické studie	31
5.4 NÁVRHOVÁ ČÁST.....	32
5.4.1 Riegrovo náměstí.....	32
5.4.2 Okružní křižovatka – Kluk – Přední Lhota.....	36
6. DISKUZE.....	39
7. ZÁVĚR.....	40
8. RESUME.....	40
8.1 ABSTRAKT	40
8.2 ABSTRACT	40
9. POUŽITÁ LITERATURA.....	41
10. PŘÍLOHY.....	43
10.1 FOTODOKUMENTACE MODELOVÉHO ÚZEMÍ	44

1. ÚVOD

Nástupní prostory měst jsou jedním z důležitých témat pro dnešní dobu. Jde o místa, která se týkají všech obyvatel města. Pro ně je město jejich domovem. Jezdí každý den do práce, do školy, ale jejich život ve městě tvoří i procházky po ulici, do parku, do krajiny. Využívají při tom různé způsoby dopravy, od veřejné (jako je autobus, vlak) po vlastní (auto, kolo, pěší). Pohled na město mají již zažitý a jejich pohled je spíše rutina, ale přitom by je měl život v něm bavit. Obyvatelé měst jsou různých věkových kategorií, liší se svými zájmy a nástupní prostory by měly naplňovat očekávání všech, ať už jde o aktivní zájmy nebo odpočinkové či pouze estetické. Nástupní prostory by měly splnit hlavně základní potřeby občanů. Autobusová a vlaková nádraží by například měla poskytnout pohodlí, bezpečí a funkčnost prostoru.

Pro cizince jsou nástupní prostory prvními místy, které spatří při návštěvě města. Utvoří si svůj názor na město již při pohledu z okénka jedoucího vlaku po trati či z auta po silnici nebo jako turista – návštěvník města. Proto je důležité, aby pohled na město již od počátku byl přívětivý a lákal každého kolemjedoucího k návštěvě. Pouhým pohledem se dá poznat kulturní město a živé ulice, krásné pohledy na město ukazující hodnotná místa, výhledy do krajiny, ale i z krajiny na město. Tato místa v dnešní době trpí vlivem nesouladného uspořádání infrastruktury a budov, proto je nutné dát městům nový život. Podle Antonia de Saint-Exupéry: „Nedědíme Zemi po našich předcích, ale vypůjčujeme si jí od našich dětí. Proto by mělo být úkolem architektů hledat požadavky dnešní doby a přizpůsobit dnešní stav měst do krásné budoucnosti.“

2. CÍL PRÁCE

Cílem této práce je sepsat témata, související s problematikou nástupních prostorů měst. Úkolem je k jednotlivým charakteristickým plochám přiřadit dobrý příklad řešení ze světa či z domácích realizací. V další části poukázat postup k tvorbě nástupních prostorů měst na vybraném modelovém území. Pro vytvoření inspirativních závěrů pro tvorbu nástupních prostorů bylo vybráno město Poděbrady a jeho charakteristické nástupní prostory.

3. LITERÁRNÍ PŘEHLED

3.1 VYMEZENÍ POJMŮ

3.1.1 NÁSTUPNÍ PROSTOR MĚST

Nástupními prostory měst se rozumí prostory týkající se vstupu do města. Místa, kde se člověk poprvé setkává s městem a začíná vnímat jeho prostory. Vstupy do města je možné rozlišit na prostory uvnitř města nebo na vstupy, kde přechází krajina do města, tvoří jej dopravní cesty: silnice a dálnice, železniční tratě, řeky, letové cesty a turistické cesty (pěší, cyklistické). Dopravu je možné dále rozdělit na individuální (automobil) a veřejnou (autobus, vlak). Uvnitř města se nachází nástupní prostory neboli dopravní terminály, mezi ně patří: parkoviště, vlakové nádraží, autobusové nádraží, přístav a letiště (DEN, 1997; KALIKOVÁ, 2001).

Vybrané pojmy týkající se nástupních prostorů měst

Letiště - je stavba na zemi nebo na vodě určená pro vzlety, přistání a pozemní pohyby letadel. Obvykle k němu patří i další technické a logistické zázemí. První civilní letiště bylo otevřeno roku 1922 v tehdy německém Königsbergu (WIKIPEDIE, 2015).

Autobusové nádraží - Začala vznikat ve 30. letech 20. století. Zřizují se v místech, kde většina cestujících má počátek nebo cíl cesty, kde mohou cestující přestoupit na jiný dopravní prostředek, v uzlech více dopravních systémů. Autobusové nádraží musí být umístěno na samostatné ploše s dobrým dopravním napojením na veřejnou komunikaci (MAHDALOVÁ, 2015).

Vlakové nádraží – Zahrnuje výpravní budovu a nástupiště a většinou i přístřešek pro cestující. Slouží pro výstup a nástup osob do vlakové soupravy. Větší vlaková nádraží se nachází ve městech. Synonymem nádraží je stanice. Do vlakové stanice vedou k nástupišti koleje, které jsou rozdělené podle tratí, nebo stanic (MAHDALOVÁ, 2015).

Vjezdové komunikace - komunikace, které vedou do města. Jsou vstupní branou do městského prostoru. Přechází z krajiny do města. Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na kategorie:

- Dálnice: komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými

místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Jsou určené pouze pro automobilovou dopravu.

- Silnice: veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

I. třídy: pro dálkovou a mezinárodní dopravu.

II. třídy: pro dopravu mezi okresy.

III. třídy: určena k vzájemnému spojení obcí nebo napojení na ostatní komunikace.

- Místní komunikace: veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se dále rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd (ŘSD, 2002).

Parkoviště - jedná se o prostor určený k parkování, místo pro delší odstavení, odstávku vždy většího počtu motorových vozidel (PETRÁČKOVÁ, KRAUS, 1997).

Pěší trasa – komunikace určená pro pěší pohyb, lze synonymně nazvat i jako turistickou trasu, která spojuje body zájmu pro možný pěší pohyb. Vedoucí i mimo intravilán obcí a měst (BRANDOS, 2010).

Cyklistická trasa - je komunikace upravená pro cyklisty (dopravním značením popř. i stavebně). Trasa je označena dopravním značením. Dělí se na další kategorie: celoměstská páteřní (I. třída), celoměstská hlavní (II. třída), místní (III. třída), (BOHÁČ, 2006).

3.1.2 MĚSTO

(Latinsky: urbs, civitas, municipium, oppidum. Německy: Stadt, dříve Burg, Weich, Wich, příbuzné latinské: vicus a řecké ožkoc, místo opevněné, ohrazené, tolik jako slovanské: hrad, grad, gorod. Anglicky: city, town. Francouzsky: cité, ville). V různých dobách se pojem město lišil (OTTO, 1901). Dnes se pojmem Město rozumí sídelní geograficky vymezený útvar, pro který je charakteristický soubor znaků, jenž jej odlišuje od vesnice. Je to především relativní velikost ve srovnání s vesnicemi, vysoká hustota osídlení, koncentrace zástavby, typická sociální, demografická a profesní struktura obyvatel (podnikání v obchodu, průmyslu, službách) a poskytování správních, vzdělávacích, obchodních a kulturních funkcí pro širší okolí (DEN, 1997).

Obraz města – Neboli mentální obraz města lze definovat jako představy, které si lidé vytvářejí o městském prostředí, ve kterém žijí nebo je navštíví. Mentální obraz je nehmatatelný, filosofický koncept, za autora pojmu je pokládán Kevin Lynch (LYNCH, 2004).

Genius Loci – jinak duch místa, představující specifickou atmosféru dané oblasti (NORBERG-SCHULZ, 2010).

Veřejné prostranství - Veřejná prostranství jsou v zákoně o obcích právně definována od roku 2000 (Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích § 34 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 tohoto prostoru). Od roku 2006 je pojem popsán i ve stavebním zákoně (Zákon č. 183/2006 Sb odkazuje na definici v zákoně o obcích). Podmínky pro vymezení veřejných prostorů jsou stanoveny ve vyhlášce 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území: § 22 Nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek bytového domu, je 12,5m, respektive 10,5m při jednosměrném provozu, nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je přístupová komunikace k rodinnému domu je 8m, respektive 6,5m při jednosměrném prostoru. Součástí takto vymezeného veřejného prostranství je nejméně jeden pruh vyhrazený pro pěši v minimální šířce 2 m umožňující bezbariérové užívání (ČABLOVÁ a kol., 2013).

3.2 Historický přehled vývoje měst

3.2.1 Počátky měst - Starověk

První sídla vznikala v době neolitické revoluce, kdy lidé přecházeli od kočovného života lovců a sběračů k pěstování zemědělských plodin a domestikaci zvířat. Tehdejší osídlení se neřídilo urbanistickými ani matematickými zásadami. Nebylo zde pravých úhlů ani rovných linií. První sídla vznikala v úrodných údolích řek (JELLICOE, 1995).

Egyptské město (paleolit 6 000 př. N. l.) je prostorově uspořádané tak, že není jednoznačně oddělené od okolní krajiny. Egypťané nezastavovali úrodné území. Pravidelný půdorys města byl nalezen v Horním Egyptě, město Necheb u pravého nilského břehu. Mělo čtvercový půdorys a bylo vymezené hradbou a kamennou bránou. Prvním velkoměstem starověku bylo město Mennefer (později řecký Memfis). Délka zastavěného území podél západního břehu Nilu byla 14 kilometrů, rozloha města se odhaduje na 50 km². V roce 2050 př. N. l. vzniklo město Véset (významem Skvělé město), rozkládalo se na úpatí Vésetské hory na východním břehu Nilu. Hlavní osou byla mnohakilometrová královská cesta se 700 sfingami. Dalším významným městem bylo město Achet-

Aton, na polovině cesty mezi Thébami a Memfidou. Město mělo podélný tvar o rozloze 300 km², v centru se třemi paralelními ulicemi, kdy hlavní byla Královská cesta. Město bylo členěno na centrální obvod a severní a jižní předměstí. Egypťané respektovali přírodní podmínky, optimální orientaci ke světovým stranám a typické je jejich uctívání mrtvých, pro které stavěli části města.

V Mezopotámii se sídla chránila před záplavami umělými vyvýšeninami, byla využívána pravidelná půdorysná uspořádání a vysoké opevnění. Nejvýznamnějším sumerským městem bylo město Uruk (5 000 př. n. l.), které zaujímalo 500 hektarů a žilo v něm 50 000 obyvatel (HRŮZA, 2014). Uruk jako druhý městský stát v deltě mezi řekami Eufrat a Tigris popisuje sumerský Epos o Gilgamešovi jako z jedné třetiny město s posvátným okrskem, zasvěceným bohyni Ištar, z jedné třetiny zahradu a z poslední třetiny pole (JELLICOE, 1995). Dalším významným městem byl Babylón, roku 612 př. n. l. s desítkami tisíc obyvatel. Byla zde mohutná opevnění o délce až 18 km. Základní koncepcí byla po levém břehu Eufratu vedoucí severojižní Cesta procesí, na niž se vstupovalo severní Ištarinou branou a dále se pokračovalo po poutní trase. Mezi cestou a řekou se nacházely nejvýznamnější stavby města. V 18. století př. n. l. byla důležitá geometrie, o plánování staveb a cest lze najít zmínku v plánech Kiše. V zákoníku krále Chammurapiho, který je jedním z nejstarších dochovaných zákoníků na světě, je zapsáno ustanovení, týkající se uspořádání domů v ulicích.

V jižní Asii, na břehu řeky Indu se nacházelo město Mohendžo-Daro, neboli Pahorek mrtvých. Mělo rozlohu kolem sta hektarů a počet obyvatel se odhaduje kolem 50 000. Šlo o opevněnou citadelu na umělém návrší, nad hladinou záplav. Postaveno bylo o přesném šachovnicovém půdoryse s ulicemi o šířce 5-9 metrů, podél hlavních ulic se soustřeďovaly obchody a dílny řemeslníků. Ulice byly dlážděny pálenými cihlami, spojenými vápnem. Ze starověké Indie se zachovalo jen málo dokladů o lidských sídlech. Zmínky o městě jsou v eposu Mahabharata, kde jsou popisována města s jednotlivými stavbami. Jejich interpretace souvisí s buddhistickými meditačními obrazy mandaly, představující vesmír. Kruhové prvky vyjadřují přírodní jevy, přímkové a čtverce znázorňují dílo člověka, symbolizované stavbami, paláci a městy. Ornamentálně znázorněné městské hradby s bránami, pravidelná uliční síť a významné budovy v centru. Symbolika byla i v postavení ke světovým stranám. Směr východ – západ znázorňující dráhu slunce, považovali za „královskou cestu“. Směr sever – jih byl označován jako cesta větru, tento směr byl určen pro hlavní ulice. Staroindický spis Arthašāstra pojednává o nejstarším známém uspořádání měst. Nachází se v něm i zásady opevnování a umístování staveb ve městě. O umístování měst se píše: „Uprostřed osídleného území má král postavit město pro svou pokladnici. Má být na území schváleném staviteli. Na soutoku řek, nebo u hlubokého nevysychajícího jezera, nebo na břehu nádrže pro zavlažování. V závislosti na

místě by mělo mít kruhový, podélný, nebo čtvercový půdorys. Mělo by být obklopené vodou, tekoucí zleva napravo, mít tržní čtvrť a síť cest po vodě a po souši.“ Příkladem uplatnění těchto pravidel je město Srírangam, budované od 3. -17. Století. Město sloužilo jako středisko kultu a vzdělanosti. Mělo osm hradebních pásem, zvýrazněných více než dvaceti věžemi - gopurami. Centrem dispozice je chrámový okrsek a vodní nádrže k ochlazení ovzduší. Z pozdějších dob jsou známy další spisy o pravidlech staveb jako je Manasára a Šilpaśāstra. Podél hradeb je v Arhaśāstre předepsána cesta požehnání, kterou každý den kráčeli služebníci bohů. Při jejich přesnosti a pravidelnosti urbanistické nauky té doby, byla stavba měst považována za božské poslání a byla provázána složitými rituály.

Ve východní Asii a hlavně Číně již v nejstarších dobách při zakládání měst a řešení jejich dispozice kladli velký důraz na přírodní podmínky (HRŮZA, 2014). Čína na svém území má velmi široké rozpětí, co se přírodních podmínek týče. Jsou tam jak velehory, tak oblasti se subtropickým podnebím. Monzun, vanoucí v červnu až listopadu z moře, zaručuje déšť a sjednocuje teplotu na většině území. Zima je suchá, krátká a drsná. Prales, který se v Číně nacházel, byl nejbohatší na druhovou rozmanitost. Díky značnému porozumění člověka přírodě, které je základem čínského myšlení a filosofie, zde mohla být úroda sklížena i dvakrát do roka (JELLICOE, 1995). Ve starověké Číně se zabývali světovými stranami, vztahu ke směru větru, konfigurací terénu a vodou. Základním tvarem měst je čtyřúhelníkový obrys hradeb s dvanácti branami, tři brány na každé straně. Tento obraz měst je podobný jako v Indii a popsán v Bibli jako předobraz ráje. V Číně se však ne vždy dodržovaly pravidelné půdorysy měst, mnoho měst organicky rostlo v duchu taoismu malebnou nepravidelností. V Číně jsou známy zásady Feng-šuej, založené na základě úzkého vztahu k přírodním podmínkám. Jednou ze zásad je „Zády k horám, tváří k řece“, nebo také „Hora chrání chrám.“ Feng-šuej to je vítr a voda, nazývané také jako geomantie. Tyto zásady se dodnes v Číně uplatňují při situování měst, řešení uličních sítí. Jejich smyslem je harmonie mezi přírodou a stavbami. Integrace s minulostí a vytváření ducha místa. Dalším spisem pro důležité sféry života a správy země se stal spis Čou-li. Je zde popsána každá součást města i působení barev staveb. Číňané si představovali Zemi jako čtverec, proto i město mělo tento půdorys.

V předkolumbovské Americe stavěli Mayové, Aztékové, Toltékové a Olmékové města ztracená v lesích a horách, stavby mohyl. Známé je město Toltéků Teotihuacán, což znamená Město proměny člověka v boha, z doby 1. tisíciletí př. n. l. Hlavní zde byla Sluneční pyramida a k ní přiřazená hlavní osa dlouhá 5 kilometrů a široká 50 metrů. Tato osa se nazývala Alej Mrtvých. Město se rozvíjelo dále a v 7. století mělo rozlohu 30 km². Aztékové přišli do dnešního Mexika až na počátku 14. století a vytvořili „kaktusové místo“ Tenochtitlán. Těžištěm města byl chrámový okrsek, představující soubor veřejných prostranství. Pouze tento okrsek byl pravidelný a ostatní části města

byly nepravidelné. Hlavní cesty překračovaly jezero na náspech (HRŮZA, 2014). Jedno z nejdůležitějších měst Mayů bylo město Copán, při jehož vzniku muselo být na místo v koších přineseno 2 miliony m³ země. Bylo zde schodiště s hieroglyfy, tři chrámy a několik nádvoří, z nichž jedno sloužilo pro míčové hry. Město bylo určeno k bydlení, ale ještě důležitější byl jeho význam kulturní (JELLICOE, 1995). Koncem 12. Století Inkové jako vládcí Země čtyř světových stran založili říši, ve které vedla Královská cesta od severu k jihu dlouhá pět tisíc kilometrů. Sídlním městem bylo Cuzco, mělo organický do teras rozčleněný půdorys. Zprávy o těchto městech se do Evropy dostávají až v 19. Století v době renesance, kdy se hledala nová koncepce pro města.

3.2.2 Počátky evropského urbanismu – antika

Starověké koncepty vytvořily základní komponenty městských sídel, antika tyto komponenty uspořádala do významů, vztahů a soustav.

Egejské kultury jsou významné díky městům Trója, krétskému Knóssos a peloponéským Mykénám. Na počátku 3. tisíciletí př. n. l. bylo osídlení nazvané Homérem Trója. Z města bylo možné sledovat námořní plavbu mezi Středoziemím a Černým mořem, stejně jako pozemní cesty mezi Asií a Evropou. Šlo o organicky rostlé, hradbami chráněné území. Dalším významným městem je z minojské kultury město Knóssos, ležící v polovině krétského ostrova. Šlo o velkoměsto, kde žilo pravděpodobně 80 000 obyvatel. Toto město nebylo vůbec opevněno, nejspíše z důvodů že se nacházelo uprostřed ostrova a vládce zde měl pevné mocenské postavení. Těžištěm města byl palácový komplex se složitým půdorysem. Vstupovalo se do něj propylejemi přes sloupovou síň. Krétská města měla příjemné, do krajiny otevřené palácové soubory a lidské měřítko. Naopak mykénská kultura vytvářela mohutně opevněné, vyvýšené hrady. Mykény byly podle Homéra bohaté zlatem, šlo o centrum kultury. Hradby měly šířku až šest metrů a byly vytvořeny z kyklopského zdiva, podle bájí Kyklopy. Přístup do města byl pouze západní Lví branou.

Řekové se seznámili s kulturou Blízkého východu i Egypta, inspirovali se jejich mytologií, učily se mořeplavectví (HRŮZA, 2014). Jejich civilizace se rozvíjela paralelně s egyptskou a sumerskou, s nimiž pravděpodobně měli obchodní styky. Nepřátelské vztahy měli Řekové s Peršany (JELLICOE, 1995). Archaické období od 8. století př. n. l. zahrnovalo stavbu dřevěných chrámů a obytných domů megaronu. Později hrála velkou roli řecká městská kolonizace a rozvoj kultury v 5. století př. n. l., tato doba je nazývána jako doba klasická. Na tuto dobu navazuje helénistické období, končící začátkem našeho letopočtu. Řekové zprvu žili v malých sídlištích, u nichž budovali posvátné okrsky a svatyně. Významným městem jsou Delfy, které byly považovány za střed světa, vložený do hory Parnas, do tohoto prostředí jsou serpentinovitě tvořené Svaté cesty. Dalším významným městem

je Olympia, známá díky konání prvních olympijských her. Bylo zde kulturní centrum s uměleckými galeriemi, nacházeli se zde sochy božstev a vítězů her, setkávali se zde umělci a odtud se šířila jejich sláva. V klasickém období hledali Řekové pro nová města příhodné zátoky pro vybudování přístaviště. Vznikající města byla rozmanitá, stejně jako místa, na kterých se stavěla. Každé z nich mělo vyvýšenou akropoli s chrámem pro řecká božstva, agoru a amfiteátry. Až na výjimky byla tato města rostlá, dispozice vycházela z přírodních podmínek a potřeb obyvatel. Osnova uličních sítí a trasování hradeb vycházela z terénních modelací území. Antické Řecko je významné také díky svým myslitelům a filozofům. Známým je například Platón (427 – 347 př. n. l.) a jeho spis Ústava a zákony - pravidla uspořádání městského života. Za ideální považoval město, kde se lidé zabývají primárně zemědělstvím, mořeplavbu a obchod považoval za zdroj obtíží. Mnohem konkrétněji o městě uvažoval Aristotelés (384 – 322 př. n. l.), který ve spise Politika doporučoval kombinaci pravidelné a nepravidelné městské dispozice. Psal o tom, že hradby nemají mít pouze obranný, ale i estetický význam. Psal také o tom, že vyvýšená města jsou vhodná pro oligarchie a monarchie. Naopak rovina je vhodná pro demokracii. Uspořádání domů pravidelné je praktické a vkusné podle způsobu Hippodamova, naopak nepravidelné je vhodné pro bezpečnost ve válce, protože se zde útočníci nevyznají. Do světového vývoje urbanismu zasáhl Hippodámos z Milétu (450 př. n. l.), který je považován za autora koncepce šachovnicového půdorysu – dodnes v urbanismu používaný termín hippodamická koncepce měst. Podle jeho plánů bylo uspořádáno například přístavní město Piréus. Priéné je zachované řecké město postavené na této struktuře, rozkládá se na čtyřech terasách, má sedm ulic širokých kolem sedmi metrů, které jsou vedeny po vrstevnicích. Příčně jsou protínány patnácti uličkami, širokými čtyři metry, překonávající terén pomocí schodišť. Uliční síť vymezuje stavební bloky, tvořené atriiovými domy. Další město, které bylo významné i v pozdějších dobách je Efesos, který je významný pro své umístění a napojení na obchodní cesty. Vyznačuje se organickým půdorysem. Řecká města se rozkládala od Španělska až po Černé moře a byla provázána sítí obchodních cest. V Helénistickém období je nejvýznamnějším městem Alexandrie postavená v Egyptě pro Alexandra Velikého. Alexandr Veliký kolonizoval města po trase Hedvábné stezky. Dispozice města byla dána dvěma kolmými hlavními ulicemi, které byly lemovány sloupy. Ve vývoji světového a hlavně evropského urbanismu hrají města antického Řecka mimořádnou úlohu. Do urbanismu přinesla zásady pro utváření rostlých měst, tak i pro utváření na principu základních geometrických tvarů. Řekové jako první hledali města vyhovující demokratické společnosti. Město se stalo předmětem zájmu nejen architektů a inženýrů, ale i filozofů, lékařů a učenců. Řekové zvládali jak rozvoj a přestavbu měst existujících, tak i zakládání měst nových. Města z této doby byla

uměleckým dílem, k jejich jedinečnosti patří důmyslné využití přírodních podmínek a zapojení města do krajiny (HRŮZA, 2014).

Apeninský poloostrov byl ve starověku osídlen mnoha kmeny. Prvními zakladateli měst na Apeninském poloostrově byli Etruskové, kteří osídlili většinu poloostrova, a na jihu Řekové. Etruskové byli vyspělou civilizací a podmanili si původní kmeny (Latinové). Římané se v historii poprvé objevují jako kmen pod nadvládou Etrusků (JELLICOE, 1995). Etruskové byli matematiky a geometry, architektky a zároveň umělci. Zabývali se kultivací krajiny, budováním kanálů a odvodňovacích zařízení. Stavěli silnice a mosty. Uctívali kult zemřelých. Města zakládali na severu Apeninského poloostrova, často v blízkosti nalezišť železných rud. V blízkosti měst byly přístavy. Způsob umisťování a zakládání měst převzali Římané. Při výběru místa hledali zdravou polohu, usuzovali tak podle druhů a kvality rostlinných porostů a přítomnosti určitých zvířat. Pak následovalo určení středu města, nazývaného mundus (pupek). Obvod města latinsky pomerium, byl vymezen vyoráním brázdy bronzovým pluhem. Na kruhu kolem středu města byly vymezeny dvě hlavní osy jako ulice, které pro římské vojsko se později nazývali via principalis též cardo, vedoucí od severu k jihu. Od severu se na tuto osu vstupovalo branou porta pretoria, od jihu branou porta decumana. Východo-západní ulice se nazývala via praetoria též decumanus. Na koncích byly brány porta principalis dextra a porta principalis sinistra. Většinou však etruská města byla rostlá, to bylo ovlivněno nejspíš polohou na návrších. V době republikánského Říma byl základním úkolem městského censora město celkově regulovat. Po vpádu Galů koncem 4. stol. př. n. l. se v Římě náhodně obnovovalo město, nedbalo se ani na přítomnost ulic a stavělo se na každé volné ploše. Městské Forum Romanum však stále předurčovalo Svatou cestu (via sacra), vedoucí od svahu Palatinu ke Kapitolu, z dálkových cest vedla na sever via Flaminia, na jih k přístavům vedla via Appia, do Toskánska via Cassia, do Francie a Španělska via Aurelia. Tyto cesty vedly do Říma čtrnácti branami, zde se stavěly první mosty. Na cestách byl vysoký dopravní ruch, proto byla nutná určitá omezení. V roce 45 př. n. l. proto Julius Caesar zakázal vjezd do měst ve dne. Kromě tohoto ustanovení vydal další, které se týkalo podmínek praktického provozu města. Zahrnul zde dopravu, údržbu ulic a vodovody. Vydal také zákon o rozvoji města, kde je nejstarší známý urbanistický plán města. Obyvatele Říma žili většinou ve vícepatrových domech insulae, které jsou předobrazem dnešních bytových domů. Z doby Říma je známý spis o stavitelství a architektuře, který napsal Vitruvius Pollio – Deset knih o architektuře. Je zde kapitola o zakládání města, která se řídí etruským základem. Po rozdělení ulic a vytyčení tříd se mají určit plochy pro veřejné budovy, posvátné chrámy a prostor pro forum (HRŮZA, 2014). Detailní popis antické vily můžeme najít v dopisech Plinia mladšího (JELLICOE, 1995). Dalším autorem z této doby je méně známý Vegetius Renatus, který

počátkem 5. stol. n. l. píše: „*Buduj tábor podle potřeb místa. Krása zde nemá přednost před užitkem. Nejkrásnější se však považuje město, jehož délka je o třetinu větší než šířka.*“ Dalším typem měst z doby římské jsou nově založené pevnosti Castra. Město tohoto typu mělo dvě hlavní osy. Castra byla zpočátku opevněnými vojenskými tábory.

Ze starověkých měst se zachovaly pouze zlomky. Jsou však známé dávné půdorysy. Antika vytvořila základ znalostí pro člověka o vlastnostech sídel v celosvětovém měřítku. Je významná pro další vývoj v evropském prostoru. Důležitým principem je umístování staveb do terénu a uplatňování funkčního využití přírodních zdrojů. Každé město v té době mělo svého *genia loci*, což nebylo určené jen dobovými náboženskými představami, ale důmyslným začleněním města do krajiny (HRŮZA, 2014).

3.2.3 Středověk

Středověk je obdobím mezi 6. a 14. stoletím. Byzantská říše převzala určité architektonické prvky z doby Římské, vyznačovala se vkládáním křesťanských prvků do nově vznikajících i již existujících měst. Města byla opevňována a posilována pevnostmi. Vznikala nová klášterní města. Tvořila se poutní místa, jako je Jeruzalém, Konstantinopol, která se stala centrem Byzantské říše. Město se nacházelo na významné ose mezi Evropou a Asií. Hlavní osu města tvořila 5,5 km dlouhá, na většině své délky sloupovým lemovaná ulice, nazývaná Mese. Císařské fórum se nazývalo Augustaeu, byl to nejdůležitější veřejný prostor, na kterém se nacházel pozlacený sloup Milion, od tohoto sloupu se měřily všechny vzdálenosti v říši. Ve městě se nacházela další čtyři fóra, všechna byla umístěna na hlavní ose Mese. Tím se Konstantinopol, (dnešní Istanbul) lišil od Říma, kde byla fóra seskupena kolem nejstaršího Forum Romanum. Také křesťanské svatyně byly umístovány podle určitého záměru. Byly situovány na návrších, aby byl na ně možný pohled od Marmarského moře. Hlavní pozici měl chrám Hagia Sofia. Ve městě byla nutná koordinace staveb a jejich pravidel. Známý je Theodosiův kodex z roku 389. Věnoval se estetice města a ochraně architektonicky významných budov. Dalším byl Justinianův kodex z roku 534, kde byly například popsány světelné podmínky ve městě. Správu města zajišťoval městský prefekt, nazývaný eparchos. Jeho působení určovala Kniha eparcha. V textu těchto pravidel jsou například popsány právní aspekty týkající se provádění staveb. Prefekt měl právo odstranit vše, co snižuje společenskou velkolepost ve městě. V 10. století napsal Georgio Kodinov spis o pamětihodnostech. Ve spisu zaznamenal i způsob vyměřování měst v terénu.

Církevním centrem říše byl Jeruzalém, byl centrem Svaté země. Město navštívila matka Konstantina Velikého Helena a podle legend zde našla relikvie spojené s posledními Ježíšovými dny.

Hlavní osou města byla *cardo*, vedoucí k severní bráně se sochou císaře, na jižním konci byly dva chrámy. Pro Evropu byla Byzantská říše nositelem antických odkazů, zprostředkovatelem kulturních a obchodních kontaktů (HRŮZA, 2014).

Středověk je dějinná epocha, která přinesla založení nového kulturně civilizačního vývoje Evropy (ŠEVČÍK, 2002). V Evropě začátkem středověku probíhala velká migrace. Během následujících staletí docházelo k velkému urbanizačnímu procesu, vytvářela se základní síť sídel a cest je spojujících. Byl vytvořen základ dnešního osídlení. Stavby se odvíjely podle možností surovin. Na východě se stavěly kruhové domy z mamutích kostí, zatímco jinde byly husté lesy, zajišťující dostatek dřeva. Jedním ze známých raných měst je Biskupin, nacházející se na území dnešního Polska. Město bylo uspořádáno v jednotlivých řadách, podél jedenácti ulic. Toto hradiště bylo obehnané čtyři metry vysokými palisádami. Pro stavbu středověkých měst v jižní a západní Evropě je typické, že jejich inspirací byla biblická města (Jeruzalém, Řím, Konstantinopol). Města se potýkala s hledáním míst pro umístění tržišť, řešení dostatečně širokých ulic pro dopravu a odolných dlažeb, u ulice byla nejžádanější místa pro stavbu. Byl velký růst měst a rozvoj dálkového obchodu. Uvnitř měst se dbalo o čistotu ulic a pitné vody. Byla velká snaha o regulaci zástavby a napřimování ulic. Vznikalo stavební právo, které se zabývalo využitím pozemků. Byl určený stavební řád, který vymezoval stavební parcely a určoval přípustné stavební materiály ve městě. Stavba klášterů na volných pozemcích byla inspirována Biblií. Příkladem je jediný dochovaný urbanistický plán, byl nalezen v klášteře Sant Gallen. Plán nakreslil poradce Karla Velikého, vzdělaný Hait, opat ze švýcarského kláštera. Architektura klášterů byla ve středověku nejvyspělejší urbanistickou koncepcí. Kláštery kolonizovaly, spravovaly a ovládaly určitá území. Měly úlohu pevností a uměleckých dílen. Osady a vesnice sloužící jako tržní místa se mohly přetvářet na města. To probíhalo na místech, kde byly nejlepší dopravní, hospodářské a přírodní předpoklady. Když již rostlá města nepostačovala rychlému vývoji v urbanizačním tlaku, hledala se místa pro nová, převážně pravidelná města. Dalším typem měst byla města horní, která souvisela s místy těžby vzácných surovin, převážně rud. Možným aspektem pro vznik měst byla vojenská a strategicky významná místa, která se nacházela hlavně u hranic nebo u vojensky důležitých cest. Pro situování a vytváření vnitřní dispozice města hrála velkou roli obchodní cesta. Tato cesta reagovala na přírodní prostředí, vyhýbala se mokřinám, zaplavovaným územím a strmým svahům. Dálkové cesty vstupovaly do města obvykle reprezentační branou, procházely městem jako hlavní ulice a na nich nebo na křížení cest vznikalo náměstí, kde se nacházely hlavní budovy města, obvykle radnice. Dalším významným prvkem byl vodní tok, sloužil někdy i lépe než doprava pozemní. Přístavní města byla u moře nebo u většího vodního toku. Tato místa u vody měla dobrý předpoklad k odbytu řemeslných a zemědělských produktů, byla to střediska

obchodu a trhu. Středověká města se vyznačují racionálností, účelností a zároveň rozmanitostí uspořádání, sledující naplnění potřeb a požadavků tehdejší doby. Hlavním prvkem je zmíněná obchodní cesta navazující na hlavní ulici ve městě. Ve většině středověkých měst převládají cesty nepravidelné, úzké, ale ve vrcholném středověku byly za ideální považovány cesty široké. Dispozice měst lze dělit na organicky rostlé a pravidelně založené. Existují i města, kde na nepravidelné jádro navazuje pravidelná dispozice cest. Utváření městského půdorysu ovlivňovalo také to, zda město rostlo kolem jednoho městského jádra či více jader. Dispozici města ovlivňovala také jejich poloha k řece. Mohla se rozkládat na jednom břehu nebo také na více březích. Těžištěm města bylo tržiště. Významné bylo opevnění města, přihlíželo se k tvorbě hradeb podle terénu, ale byla snaha docílit co nejkratšího obvodu hradeb. Kostely označují ve středověkých městech obvykle jejich nejstarší jádra. Uvažuje se i o tom, že kostely byly stavěny na místech dřívějších pohanských svatyní. Později hlavním místem ve městě byla radnice a kostely, kláštery, hřbitovy byly budovány v blízkosti hradeb. Středověká města Čech, Moravy a Slezska vznikala ve 12. až 14. století. Naše území bylo situováno na rozmezí, kde se setkávala města rostlá s městy pravidelně zakládanými. Nachází se zde města královská, věnná, horní až po poddanská. Počátky sídelních jader lze spojit se slovanskými hradišti. Tento původ má známý Praha, Hradec Králové, Chrudim, Litoměřice, Pšov (dnešní Mělník). V 13. století za doby vlády Přemysla Otakara I. jsou zmínky o Brně, Olomouci. Ve 14. století je středověk ve svém vrcholném období. Nejvýznamnější je doba Karla IV., jeho hlavním zájmem byla stavební činnost. Soustředil se hlavně na Prahu, která je považovaná za jedno z vrcholných děl středověku. V 15. století je v Českém království doba husitská, ta je známá revolučním lidem, ničící kláštery, kostely a královské pevnosti. Jediným vzniklým městem z této doby je Tábor (HRŮZA, 2014).

Středověká města dokázala v krajině zaujmout vhodná a pro ně výhodná místa a stala se trvalým základem sídelní soustavy pro všechna následující období (HRŮZA, ZAJÍC, 2002). Tato města vhodně reagovala na terén a přírodní podmínky rozmístováním funkčních a architektonických dominant, volbou vhodného měřítka, zajímavostí, malebností a přitažlivostí řadou podnětů i pro dnešní tvorbu (HRŮZA, 1977). Ve středověku obvykle města s větší rozlohou byla bohatší na plochy zeleně a jejich rozmanitost (KUPKA, 2006). V případě menších, sevřených, opevněných útvarů bylo naopak zeleně málo, ale její absence nebyla tolik pocíťována díky kompenzaci bohatostí přírody v nejbližším okolí sídla. U menších měst se proto krajinný rámeček promítá do kompozice měst mnohem více, dotváří ji, ovlivňuje městský interiér i exteriér (městské panorama) a umocňuje městskou siluetu (KUPKA, 2010). Konfigurace zástavby někdy harmonicky nebo kontrastně navazuje na krajinný kontext (ZIBRIN, 1988). Jádra středověkých měst a jejich urbanistická koncepce se v průběhu staletí většinou mnoho nemění. Zelené plochy města: zahrady, sady, vinice i ohrazené

plochy mimo město - obory zůstávají mnohdy i dnes stejné jako v minulosti. Mnoho městské zeleně v dnešních centrech historických měst má urbanistický původ už ve středověku, i když toto období nepřineslo veřejnou zeleň ve vlastním slova smyslu, jako mnohá staletí následující. Zahrady té doby byly uzavřené zdí, vyhrazené jen pro výjimečné lidi z tehdejšího světa. Viridarium jako ráj, rajské zahrady u klášterů, hortus conclusus pro hradní paní (RIEDL, 1989). Veřejná zeleň v té době nebyla ani zapotřebí, protože lidé měli zahrady v zadních částech parcel, ve velkých klášterních zahradách, ve vazbě na přírodní útvary či na nezastavěných plochách. Nelze říct, že by středověká sídla byla bez zeleně, spíše naopak. Středověké zahrady mají pro další vývoj zahradního umění a městskou zeleň nenahraditelný význam (KUPKA, 2006). Raně feudální města byla nejprve seskupením osad a dvorců soustředěných kolem hradišť, později kolem knížecích hradů a klášterů, což byly před-lokační aglomerace. Ani u rostlého, organického města nelze opomenout urbanistické záměry, funkční a půdorysné koncepce. Města středověku se nejvíce ze všech epoch vyznačují účelností a racionálností svého uspořádání. Sledují co nejvhodnější naplnění účelových požadavků a potřeb (HRŮZA, ZAJÍC 2002). V raném středověku došlo k diferenciaci funkcí a hospodářské důležitosti sídel, byl počátek přípravy k velkolepé stavbě měst gotických. Od 13. století se u nás začala cílevědomě vytvářet sídelní struktura v podobě lokačních měst. Vznikala nová a přestavovala se starší města podle tehdejších požadavků, budovaly se nové hrady, vznikaly nové vesnice. Za necelých sto let bylo v průběhu 13. století založeno více než dvě stě měst (VOŽENÍLEK, 1957). České země byly v polovině 13. století, co se týče urbanismu, na evropské úrovni. Vznikla pevná sídelní soustava, vznikly nové vztahy mezi městy a mezi jejich zemědělským zázemím a vznikl dodnes platný základ našeho sídelního uspořádání (HRŮZA, 1977). Vznikla pevná síť souvisejících sídelních architektonických center a dominant, vázanost a právní řád lokačních měst, ve kterých se projevila lokátorova zkušenost, ale i velkorysost plánu zakladatele. V této době se ustálily základní půdorysy měst a jejich hlavní náměstí, kostely a veřejné budovy. Na náměstí ústily nejdůležitější ulice, spojující brány města. Nejdůležitějším prvkem pro město tehdejší doby byl fortifikační systém (HRŮZA, 2014). Trasa opevnění byla určena současně se založením města a tím byl dán pevný obrys přetrvávající po staletí. Ze strategických důvodů byl kolem města ponechán nezastavitelný pás nazývaný glacis, ze kterého byla odstraňována i vegetace, aby neposkytovala nepříteli před branami ochranu. V klidnějších dobách byly na těchto místech zahrady, vinice a zemědělské plochy. Opevnění bylo významným urbanistickým prvkem a v pozdějších dobách, v 19. století se stal často místem pro tvorbu veřejné zeleně, kolem historického centra města. V časech středověkých opevněných sídel nebylo v rámci hradeb na zeleň dostatek místa. V pravidelném uličním systému byly výjimkou vrchnostenské, či církevní dvory a klášterní areály, které byly ohrazeny zdí. Jejich dispozice byla jiná, než těsná uliční

zástavba. Byly předpokladem pro vznik kultivovaných zelených ploch v rámci středověkého města (SOJKOVÁ, GLOSOVÁ, KUPKA, ŠÍŘINA, 2014).

V porovnání měst středověkých a starověkých lze najít jisté nedostatky ve středověkém období. Města středověká byla mnohem menší, vybavení veřejnými budovami nebylo tak velké, ale vyhovovalo tehdejší potřebám, podporovalo rozvoj řemesel a obchodu a také potřeby duchovní. Města vybudovaná na vhodných místech v krajině se stala dobrým základem pro další urbanistický vývoj měst. Středověká města jsou považována za kulturní hodnoty lidstva. Jsou projevem identity evropského prostoru a mohou být inspiračním zdrojem pro dnešní dobu (HRŮZA, 2014).

3.2.4 Renesance

Renesance je obdobím mezi polovinou 15. až koncem 17. století. Renesance se od středověku liší tím, že ve středověku se nehledala platná nauka o stavbách měst, středověký urbanismus vycházel hlavně z Bible. Zatímco v renesanci vznikaly ideje a spisy s koncepty, které nebyly třeba ani zrealizovány, ale mohly být vodítkem pro určitou metodiku utváření prostoru. Renesanční humanisté chápali prostor jako fenomén, který není pouze o lidech a jejich stavbách. Renesance vstoupila do dějin také pro utváření jednotlivých staveb a prostorových souborů. Koncepty měst se nadřazovaly jednotlivým prvkům ve městě. Tvořila se hlavně geometrická kompozice, která byla vkládána do měst existujících i do měst zakládaných. Prostory ve městě jsou v renesanci komponované a vzájemně provázané. Využívaly se znalosti matematické, geometrické a perspektivní. Hledala se dokonalá města a vytvořená v souladu s myšlenkami humanistických filozofů, aby byli obyvatelé šťastnější. S tím však přicházela i kritika měst (HRŮZA, 2014).

Renesance se hlásila k inspiraci antickou. V Itálii byl významným architektem a sochařem Filarete, který tvrdil že: „*Bude dokázáno, že ve starověku vznikly krásnější stavby než v současné době (středověk)*“ (AVERLINO, 1890). Hledal pojem pro znovuzrození „renesanci“. V této době byl uznávaný antický spis Deset knih o architektuře, od Vitruvia. Inspiroval se jím také Leone Battista Alberti, který napsal také deset knih, s názvem O věcech stavebních. Tento spis vyšel v roce 1452, řešilo se v něm estetické a účelné uspořádání měst, významu přírodních podmínek, hrozby poškození zdraví (HRŮZA, 2014). Leone Battista Alberti doporučoval zakřivené ulice, čímž se odlišoval od renesance, a psal o rozlišení ulic podle významu. Alberti uvádí ve svém spise: „*největší ozdobu přinese městům položení, vedení, upravení a rozmístění ulic a náměstí tak, aby všechno bylo rozděleno správně podle účelnosti, důstojnosti a příhodnosti každého objektu. Odstraní-li se pořádek, nezbude zhola nic, co by se mohlo podávat příhodně nebo důstojně*“ (ALBERTI, 1956). Hvězdicové město popsal Antonio di Pietro Averlino, který je autorem Filarete, Sforzinda. Půdorys města je

tvořen dvěma čtverci, které se svými rohy nepřekrývají. Vznikla tak osmicípá hvězda, která má uvnitř šestnáct radiálních ulic sbíhajících se v centru. Hlavní ulice jsou nakreslené o šířce přes dvacet metrů, s loubím a vodním kanálem, který by byl určený pro dopravu a čištění ulic. Dalším teoretikem byl Francesco di Giorgio Martini, ten byl zkušeným vojenským inženýrem. Proto psal o pevnostech a inženýrských stavbách, traktát O architektuře vojenské a civilní a popisoval v něm, že není nutné stavět na příhodných přírodních podmínkách, podstatou je město jako tělo. Proporce lidské figury, kdy hlavou je citadela, srdcem chrám a uprostřed je centrum městského života. O městech psal také Vincenzo Samozzi, který se vyjádřil, v knize Myšlenka univerzální architektury. Zabýval se v ní rozdělením cest uvnitř a vně města. Nejvýznamnějším autorem doby byl ovšem Leonardo da Vinci, který se vyjádřil v několika kresbách, rukopisech a denících. Kompozici měst chápal jako konkrétní prostor, s určitými problémy a složitostmi. Rozlišoval ulice pro různé typy dopravy. Kde mají jezdit vznešení a kde nákladní vozy. Řešil také vodní hospodářství, síť komunikací a rozložení měst a vesnic. Své studie zakresloval do ptačí perspektivy krajiny. Pro Milán vypracoval projekt přestavby a návrh rozvoje města, protože si povšiml problému vysoké hustoty zástavby a nadměrného počtu lidí ve městě. Jedná se o první návrh satelitních zahradních měst. Kolébkou renesance je Itálie. Mezi důležitá renesanční města patří Florencie, kde vznikla první renesanční ulice, koncipovaná pravidelně o šířce 12 metrů a délce stran 150 a 80 metrů. Projekt byl podle Giorgia Vasariho, který vybuodoval Uffizi, staly se z nich po čase umělecké galerie. Dalším významným městem jsou Benátky. Zde tvořil v 16. století chrámové stavby, jako je například S. Giorgio Maggiore (HRŮZA, 2014). Palladio napsal traktát Čtyři knihy o architektuře, kde píše i o ulicích a náměstích. Doporučuje široké ulice, protože: „*je na nich více světla a jedna strana překáží méně druhé protilehlé, je možné na širokých ulicích pozorovat půvab chrámů a paláců, z čehož se získá větší uspokojení a město se tím stává ozdobnější.*“ Dále píše, že „*velkou ozdobou je, když se v čele ulice objeví krásné, prostorné místo, z něhož je vidět průčelí nějaké krásné stavby a nejčastěji nějakého chrámu*“ (PALLADIO, 1958). V našich zemích byl v době italské renesance na počátku 16. století převládající styl pozdní gotiky. Přesto se renesanční koncepty u nás uplatnily. Příkladem je například rozšíření hradního území v Praze o letohrádek Hvězda s vějířem alejí protínající královskou oborou. Mimo Prahu si šlechtické rody stavěly renesanční zámky s pravidelnými zahradami, umístěné obvykle nedaleko větších měst. Šlechtici zároveň podporovali zkrášlování měst, proto se renesance projevila nejvíce ve městech poddanských. Stavěly se například zdobné městské brány a nová městská opevnění, která měla reprezentační význam. Příkladem těchto měst jsou například Pardubice a bohatý Jan z Pernštejna, Moravská Třebová, Telč (HRŮZA, 2014).

3.2.5 Baroko a klasicismus

Jde o období 17. a 18. století. Je složité přesně vymezit dobu, ve které se tyto slohy vyskytovaly, neboť v této době existovala reformace i protireformace, osvícenství i rekatolizace. Doba, kdy došlo k velkým převratům, vynálezům a objevům, rozvoji průmyslu a obchodu. Do popředí významnosti měst se dostává Paříž, Londýn, Madrid, Vídeň, Petrohrad a Řím. Tato města se stala vzorem pro ostatní. V rozvoji městského inženýrství bylo mezi hlavními tématy vojenské, týkající se pevností, opevňování měst a hranic států. V civilním inženýrství byla důležitá vodohospodářská zařízení a dopravní sítě. Barokní urbanismus má ideové základy v protireformaci, týkající se posilování autority církve. Instrukce byly zpracovány kardinálem Karlem Boromejským, který zmiňuje pravidla umístování kostelů do dominantních pozic, přesahující okolní zástavbu. Teorii se zabývali spíše filozofové a duchovní (HRŮZA, 2014). Známy je například Carlo Lodoli, který přišel s myšlenkou funkcionalistické architektury, že „*jen co je užitečné, může být též krásné*“. Další jeho myšlenkou je, že „*nejdůležitější jsou dobré proporce, pevnost, správné umístění a také půvab*“ (GERMAN, 1987). Navázal na něj Francesco Milizia, který psal o rozložení města. Podle něj základní vlastností města je jeho poloha, pravidelnost plánu, jasné členění vznešených veřejných a soukromých budov. Uvádí, že: „*Město by mělo být příznivé pro zdraví, pohodlné a příjemné na pohled*“ a „*U plánu města si nejvíce cení uspořádanost a originálnost, úměrnost a rozmanitost*“. Renesanční města považoval za jednotvárná a nudná. Chtěl, aby každá městská čtvrť měla něco originálního a u velkých měst připouštěl nepravidelnost v půdorysu. Považoval za vhodné vytvoření obrazu, zpestřeného různými náhodami. Představoval si velký pořádek v detailech a velkou rozmanitost, rozruch v celku. Psal o prostorovém uspořádání ulic do vějířů, trojzubců, hvězdic a o architektonickém zvýraznění vstupů do měst a parků. Srovnával město a les, podle jeho slov „*město je jako les, proto musí mít půdorys jako park. Potřebuje náměstí, křižovatky a dosti široké a přímé ulice. To však nestačí, musí být navrženo vkusně a působivě tak, aby bylo současně pravidelným a originálním, uspořádaným a rozmanitým. Ulice by se měly rozbíhat jako hvězdné paprsky nebo jako husí stopa. Delší ulice by měly být rovnoběžné a křižovatky rozmanité co do tvaru, velikosti a výzdoby.*“ (SAVARENSKAJA, 1987).

V Římě docházelo k napřimování ulic, důvodem byl nejspíš vzrůstající počet poutníků. Architekt Domenic Fontana spojil na žádost papeže Sixta V. soustavu městských tříd mezi sebou a se vstupními branami (HRŮZA, 2014). Ve svém deníku napsal: „*Náš pán, s přáním usnadnit cestu těm, kteří, vedení zbožností navštěvují často nejsvětější místa města Říma, slavných svými odpustky a svatými ostatky, otevřel mnoho pohodlných a přímých ulic na mnoha místech. Tak lze z kteréhokoliv místa v Římě pěšky, na koni nebo povozem dle libosti začít cestu a pokračovat přímo ke všem poutním*

místům. Za nepředstavitelné prostředky a v souladu se záměrem byly tyto ulice rozšířeny od jednoho konce města k druhému, bez ohledu na terén, návrší byla srovnána a údolí vyplněna. Odhalila se půvabná místa, kterými procházejí rozmanité pohledy, takže kromě zbožnosti naplňují svou krásou tělesné smysly.“ (ROSSI, 1973). V roce 1748 byl vytvořen Giovannim Battistou Nollim plán Říma, který je z vrcholného období jeho urbanismu. Pro baroko je charakteristické zkrášlování měst mariánskými sloupy, křížovými cestami, sochami a sousošími světců, obelisky, drobnými kapličkami, bohatě zdobenými kašnami a vodotrysky.

Největší rozvoj byl ve Francii, v Paříži v té době bylo mnoho teoretiků. Hlavním pojmem zde byl výraz zkrášlování měst (*l'embellissement des villes*). Bylo důležité znázornit moc a slávu v urbanistických pracích. To dokládá Paříž a Nancy. Byli zde teoretici jako Cordemoy, na nějž navázal Marc-Antoine Laugier (HRŮZA, 2014). Laugier uznával malebnost středověkých měst a psal, že přílišná pravidelnost je největší ze všech chyb. Představoval si, že by v každé čtvrti mělo být něco nového, zvláštního a přitažlivého. Ve městě by měl být řád a přitom určitý chaos. Člověku se nejvíce líbí rozmanitost hmot způsobená pohledy s různě vysokými věžemi, kupolemi. Působí to podobně jako pohled na hory v obzoru. Kritizoval jednotvárné budovy a dával za vzor siluety středověkých měst (LAUGIER, 1765). Nejznámější teorií z 18. století, týkající se měst, jsou spisy Pierra Pattea. Psal komplexní problematiku. Ulice jsou podle něj komponované prostory, zároveň jsou důležité pro potřeby dopravy, bezpečnosti a hygieny. Dosavadnímu plánování měst vytýkal, že jde o díla vznešenosti a velkoleposti, ale zapomíná se na zabezpečení života obyvatel, jejich spokojenost a zdravý vzduch. Město je v této době popisováno jako uzavřený okrsek, obsahující budovy, veřejná prostranství a ulice. Náměstí přispívá ke vznešenosti města, tržiště slouží k veřejnému užítku. Kolem města může být bulvár, což je zemní val osázený stromy, sloužící k obraně (HRŮZA, 2014). Ve Francii fungovala Královská akademie architektury, sloužící k umělecké reprezentaci a k oslavě absolutistického království „Krále slunce“, Ludvíka XIV. Ve stavbě měst byla uznávána přirozenost a náhodná krása. Považovalo se za potřebné do architektury nutně vnést mladého ducha (DIDEROT, ALEMBERT, 1775). V této době vycházely cestopisy, líčící existující a snové cesty. Známy jsou například o Robinsonovi nebo Guliverovi. Do Evropy přichází informace mořeplavců o objevech jižních zemí (Austrálie). Ve Francii jsou také utopisté jako je například Fenélon, který píše, že by bylo nejlépe bez měst, kdyby obydlí splynulo s přírodou. Píše o území uprostřed přírody, bez válek a majetku. Paříž byla upravena v klasicistním stylu podle plánu Claude Perraulta. Bouraly se fortifikace a místo nich byly zakládány nové aleje, nazývané bulváry. Poté vytvořil André Le Notre velkou alej prodlužující park Tulliers, tato alej byla jako celek nazývaná Champs-Élysées (Rajská pole). Pro kontrolované zkrášlení města byly vydány stavební předpisy, kvůli rozrůstajícím se předměstím.

Známa z této doby je soutěž umístění jezdecké sochy Ludvíka XV. O této soutěži napsal spis Pierr Patte, obsahující na jeden prostor 50 různých plánů umístění, většinou zahrnující i budování nového náměstí (HRŮZA, 2014).

V Anglii koncem 17. století probíhala průmyslová revoluce, díky tomu narůstaly sociální a hygienické problémy. V této době byla vydána kniha Roberta Burtona - The Anatomy of Melancholy. Zabývá se vlivem měst na duševní stav jejich obyvatel. Píše o aktivitách volného času, o rekreaci, pěším putování a cestování. Podle něj má mít město své zvláštní promenády, zahrady, divadla, terasy, hřiště a další rekreační prvky (BURTON a kol., 1989). Zástavba Londýna se stále rozšiřovala a v této době byl veřejnosti zpřístupněn královský Hyde Park. V roce 1666 zasáhl Londýn požár, proto byla nutná obnova. K větším urbanistickým zásahům došlo až začátkem 19. století, kdy John Nash vytvořil Regent's Park v duchu pozdního klasicismu.

V Českém království byla v té době habsburská monarchie. V 2. polovině 17. století se města po třicetileté válce opravovala a přibývalo barokních a později klasicistních objektů. Městské prostory byly doplněny morovými, mariánskými sloupy a kašnami. Krajina byla obohacována barokními prvky, přibývala poutní místa a poutní cesty. V Praze baroko vstoupilo do nepravidelných prostorů a byla vytvořena určitá barokizace, vytvářející jedinečnost městských prostorů. Ve městě bylo rozšířeno opevnění a Vyšehrad se stal citadelou se zbrojnicí. Další opevnění byla vytvořena například i v Olomouci a Hradci Králové.

V porovnání renesance s barokem lze říct, že renesance byla založena na geometrii a perspektivě. Vytváření prostorů působících jako celek, který je možné ihned prohlédnout a pochopit. Naopak baroko ve městech působilo jako celek, který byl složitější, rozrůstal se až do krajiny, kterou také ovlivnil, pro pozorování časem bylo město rozmanitým. Pro další rozvoj urbanismu se stal dobrým základem (HRŮZA, 2014).

3.2.6 19. století

V této době rostl počet obyvatel ve městech a rostla průmyslová města. Stavěly se tovární a výstavní haly, nádraží a ve městech se projevovalo jiné měřítko. Kolem historických jader se stavěly předměstí. K novým způsobům dopravy přibyla železnice. Ulice vedoucí k nádraží se stávaly hlavními městskými třídami s největším obchodním a dopravním ruchem. U nádraží byl vznik prvních hotelů, kancelářských budov a obchodních domů. Podél tratí se stavěly průmyslové závody a sklady. Ve větších městech nebylo možné se dopravovat pouze pěšky nebo na koňmi tažených vozidlech, proto vznikaly nové, rychlejší prostředky městské dopravy. Jejich vývoj byl nejvyšší koncem 19. století, ovlivněný objevem elektřiny. Poté se uplatňovala jak pozemní, tak podzemní

veřejná doprava. Později se na ulicích začaly objevovat první automobily, vytlačující koňské povozy. Byly nové požadavky na trasu a šířku ulic a dopravním prostředkům vyhovující křižovatky, historické ulice pro tehdejší potřeby nebyly kapacitně a technicky dostatečné. Byly objeveny nové techniky výstavby a nové materiály, mezi které patří litina, ocel a železobeton. To umožnilo budovat stavby, které nebyly omezené výškou. Řešení hygienických problémů tehdejšího města nebylo možné najít v renesanci ani v době baroka, nová doba si nevystačila s dosavadními městy a tak byla nutná celková proměna. Napoleon III. v této době pověřil Haussmana k celkové přestavbě Paříže. Vytvořil regulační plán, zlepšil zdravotní poměry a zkrátil některé prostory (HRŮZA, 2014). Významným byl v této době Étienne-Louis Boullé, napsal Úvahy o důležitosti a užitečnosti architektury. U města se zabýval řešením vstupů, jejich veřejných prostorů, opevněním. Píše i o zemědělské krajině a nutné rekultivaci přírodního prostředí. Za hlavní určil, „že všechny přístavy, kanály a všechny komunikace by měly být co nejpříznivěji uspořádány, co se týče obchodu, ale musí přitom zajišťovat veškeré potřeby, které jsou základem příjemného života“ (ROSENAU, 1976). Do vývoje architektury a urbanismu se zapsal Claude-Nicolas Ledoux, projektoval výrobní projekty v Chaux s navazujícím obytným sídlištěm. Napsal spis Architektura posuzovaná z hlediska umění, mravů a práva. Za nejdůležitější považoval prvky, které vedou ke spokojenosti obyvatel. Město chtěl přizpůsobit ke spokojenosti každého, bez ohledu na jeho majetkové poměry. Koncepte města Chaux se stala předobrazem pro teorii zahradního města od Howarda koncem 19. století. Pro počátek moderního urbanismu je významný William Morris, o Anglii napsal, že by se ze špinavého továrního dvora měla změnit na zahradu. Při zhoršujících se podmínkách životního prostředí města se podnikatelé rozhodli postavit nové sídliště pro své zaměstnance, které stavěly většinou v blízkosti hranic města. John Claudius Loudon napsal Náměty a zásady vytváření zelených plíc metropolí, měst a vesnic z roku 1829. Navrhuje vytvořit soustavy zelených pásů, řešení předvádí na plánu Londýna. Kládl důraz na jejich včasné vymezení a ochranu. U měst se rušila opevnění, důvodem byl i nevyhovující úzký průjezd pro vozidla. Vysoká hustota zástavby vytvářející nepříznivé hygienické podmínky vedly k asanaci měst. U nás bylo takto upraveno Staré Město v Praze. Asanování bylo jinak nazývané jako ozdravování měst. Odstranění hradeb v Praze bylo po roce 1866, kdy rozboření hradeb mělo vést k obecné radosti a k budoucímu rozšíření (HRŮZA, 2014).

Počátkům soudobého urbanismu dali základ teoretici, jako je Edelberg, Cerdà, Baumeister a Stübben. Baumeister se zabýval zásadami rozšiřování měst. Podle něj nelze stanovit všeobecně platná pravidla, protože místní podmínky mají na rozšiřování velký vliv. Jeho pokračovatelem byl Stübben, který se věnoval důležitosti nabídky přiměřených bytů a pracovišť pro obyvatele, tak i vzájemnému

dopravnímu spojení a pohybu v přírodě. Dalším významným architektem je Camillo Sitte, který píše o Stavbě měst podle uměleckých zásad, roku 1889, čímž vstoupil do dějin světového urbanismu.

Koncem 19. století je vznik teorie lineárního města, které je vázáno na bydliště a pracoviště obyvatel průmyslových měst. V době rozvíjející se dopravy se nejvíce prosazovala kolejová doprava. Důležité byly dopravní trasy. Význam dopravy byl zřetelný ve Velké Viktoriině cestě, kterou navrhl Joseph Paxton v roce 1855. Představoval si 16 kilometrů dlouhou trasu spojující všechny nádraží kolem Londýna. Podél cesty umisťoval nejvýznamnější obchody, hotely, restaurace a bytové domy. Pojem „lineární město“ poprvé použil až Arturo Soria y Mata. Tento urbanista považoval za nejcharakterističtější výraz moderního města přímku. Jako město budoucnosti viděl pás 500 metrů široký, neomezeně dlouhý.

Další možností urbanistické koncepce města byla teorie zahradního města. Urbanisté se zamýšleli nad optimální velikostí měst. Kromě určení limitů zástavby a rozvoje v této době řešili obklopení města zelenými pásy. Autorem myšlenky byl Ebenezer Howard, který vydal knihu Zitřek, pokojná cesta ke skutečné reformě. Chtěl sloučit výhody městského a venkovského bydlení a zároveň odstranit nevýhody těchto forem. Kniha byla později upravena a vydána pod názvem Zahradní města zítřka.

Dále vznikala mrakodrapové města, která se potýkala s malým množstvím zastavitelných ploch a pro maximální využití uplatnila vysoké rozměry zástavby. Tato města vznikala hlavně v USA, kde byl požadavek na vysokou výnosnost města (HRŮZA, 2014).

3.2.7 20. století

Na vývoj lidských sídel ve 20. století měly velký vliv dějinné události. Velkým zlomem byla první světová válka, se kterou se svět musel vyrovnat a dvacátá léta i z těchto důvodů přinesla mnoho nových podnětů a myšlenek. Ve třicátých letech přišla hospodářská krize, následována nástupem totalitních režimů. Mnohé ideje a ideály meziválečného období tak byly vyvráceny.

S nárůstem obyvatelstva planety narůstá i počet obyvatel ve městech, kam se soustřeďuje stále více lidí. Již začátkem století se konaly mezinárodní konference na téma sociálních, kulturních a ekologických problémů ve velkoměstech a rostl zájem o urbanismus jako vědu. Již tehdy někteří myslitelé dokázali předpovědět problémy dnešní doby. Důležitou osobností oboru byl počátkem 20. století Eugène A. Hénard (1849-1923), tehdejší hlavní architekt Paříže, který byl propagátorem víceúrovňového podzemního urbanismu a kruhových rotačních křižovatek. První kruhový objezd vznikl roku 1907 v Paříži. Dalším významným urbanistickým teoretikem byl vídeňský architekt Otto

Wagner (1841-1918), na nějž navázal jeho žák Antonín Engel (1879-1958) se svým projektem pražských Dejvic jako nově vzniklé čtvrti (HRŮZA, 2014).

S myšlenkou zahradních měst, jako odlehčení problémů ve velkoměstech, přišel jako první Ebenezer Howard (1850-1928) ve své knize Zahradní města zítřka a dále ji rozvinul Patrick Geddes (1854-1932), který už neuvažoval o jednotlivých městech, ale snažil se vytvořit plány osídlení pro celé regiony (JELLICOE, 1995). Základním Geddesovým dílem je kniha Města ve vývoji, která byla vydána roku 1915 v Londýně. Geddes požadoval velmi pečlivé analýzy a rozborů všech místních podmínek, které měly předcházet plánování města. Prvními realizacemi zahradních měst bylo nové město Letchworth a předměstí Londýna Hampstead Garden Suburb, obě podle projektu Richarda Barryho Parkera a Raymonda Unwina. Myšlenkami Ebenezera Howarda se inspirovalo mnoho dalších architektů např. v USA, Rusku, Německu a Československu. U nás vznikly na tomto základě např. zlínská čtvrť Letná a pražské čtvrti Ořechovka, Spořilov, Barrandov a další. Myšlenky Ebenezera Howarda, jak spojit výhody vesnice a výhody města dohromady jsou v plánování měst stále aktuální.

V první třetině dvacátého století se o proměnu měst nebo o nalezení vhodnějších sídelních forem snažili avantgardní umělci. Ve Francii byl avantgardním architektem Le Corbusier (1887-1965). V dalších zemích se avantgardní umění mohlo rozvíjet hlavně v Holandsku, Polsku a Československu, kde k tomu byly dobré podmínky. V nově vzniklém Československu se avantgarda stala téměř národním slohem jako protiklad ke konzervativním historizujícím slohům Rakousko-Uherska.

Ideální město podle Le Corbusiera vznikne, když v centru budou vystavěny mrakodrapové domy, které zvýší hustotu zalidnění, ale zároveň se uvolní plochy, které se budou moci využít pro parky a dopravu. Architekt navštívil Československo a vypracoval pro Tomáše Baťu návrh lineárního města, které mělo vzniknout mezi Zlínem a Otrokovicemi v údolí říčky Dřevnice. Nakonec ale ze spolupráce s Baťou sešlo (HRŮZA, 2014). Le Corbusier bývá někdy kritizován, neboť nevytvářel domácí zahrady ani klasické krajinářské úpravy a jeho střešní zahrady se skrovnou výsadbou mezi velkými plochami betonu nespĺňují požadavky obyvatel na životní prostor v přírodě. Vyšší standard bydlení a lidštější rozměr poskytovaly v Německu sídliště projektované architektky německé avantgardní výtvarné školy Bauhaus (KALUSOK, 2004).

S dalšími myšlenkami o uspořádání města přišli finští architekti Eliel G. Saarinen (1873-1950) a z následující generace Alvar Aalto (1898-1976). Tzv. „organické město“ má přirozené utváření, většinou jsou to města rostlá, která reagovala postupně na historický vývoj, přírodní podmínky a potřeby lidí. Jako nepřirozené byly vnímány a odmítány geometrické půdorysy a příliš

velká města. Saarinen se snažil velká města ve svých projektech rozvolnit a přetvořit v seskupení menších měst se zelení. Zpracoval urbanistický plán Velkých Helsinek a Tallinu.

V první polovině 20. století se vytvářela teorie funkcionalistické architektury a funkcionalistických měst, která našla v roce 1933 svůj výraz v Athénské chartě. Požadavek účelnosti jako nejdůležitější vlastnosti staveb a sídel přitom nebyl zcela nový. Vysokou účelností se vyznačovaly například římské vojenské tábory nebo středověké kláštery.

Roku 1927 se ve Stuttgartu konala výstava vzorových domů pod záštitou berlínského architekta Ludwiga Miese van der Rohe (1886-1969), kde se sešli projektanti vzorových domů ve Weissenhofu z několika evropských zemí (JELLICOE, 1995). Další setkání už bylo o rok později v La Sarras u Laussane, kam bylo pozváno téměř padesát předních evropských architektů. Architekti Československa, mezi nimi např. Josef Gočár a Adolf Loos, se z politických důvodů nezúčastnili. Účastníci se dohodli na založení Mezinárodních kongresů moderní architektury (francouzská zkratka CIAM) a vydali stručné programové prohlášení I. kongresu CIAM. Činnost CIAM vrcholila v době IV. kongresu s tématem Funkční město, který se konal v roce 1933 v Athénách. Přípravou tématu kongresu se zabývali holanští architekti, v čele s hlavním architektem Amsterdamu Cornelisem van Eesterenem (1897-1988). Hlavní závěry kongresu jsou obsaženy v Athénské chartě, která má 111 bodů. Vyplývá z ní, že moderní města by měla být rozčleněna na důsledně oddělené funkční zóny, pokud možno od sebe oddělené zelení. Základními funkcemi v urbanismu jsou bydlení, práce, rekreace, doprava. Těžištěm zájmu v koloběhu denních funkcí by mělo být bydlení.

3.3 Základní typy nástupních prostorů ve městech

3.3.1 Dopravní terminály

3.3.1.1 Autobusová zastávka

Osázení okolí zastávky má odpovídat celkovému charakteru osázení ulice, ale může být zdůrazněno několika odlišnými stromy. Součástí zastávky bývá přístřešek, který je mimo jízdní pruh a od něj má být dobrý přehled o situaci na komunikaci, aby okolní provoz neohrožoval bezpečnost a zdraví čekajících (WAGNER, 1990).

Příklad řešení:

Autobusové nádraží/ Česká republika/ Litomyšl/ Autor: Ateliér RAW a Ateliér Sendler a

Babka/ 2007



Obrázek 1 Autobusové nádraží Litomyšl

Autobusové nádraží v Litomyšli je zajímavé díky svému doplnění o sezení u trvalkových záhonů navazujících přímo na zastávky. Prostoru je tak dodaná živost a pestrost. Řešení je nápadité a originální. U autobusových zastávek je důležité doplnění vegetace pro zapojení technické stavby, jako je zastávka do prostoru.

Autobusové nádraží/ Švédsko/ Trelleborg



Obrázek 2 Autobusové nádraží Trelleborg

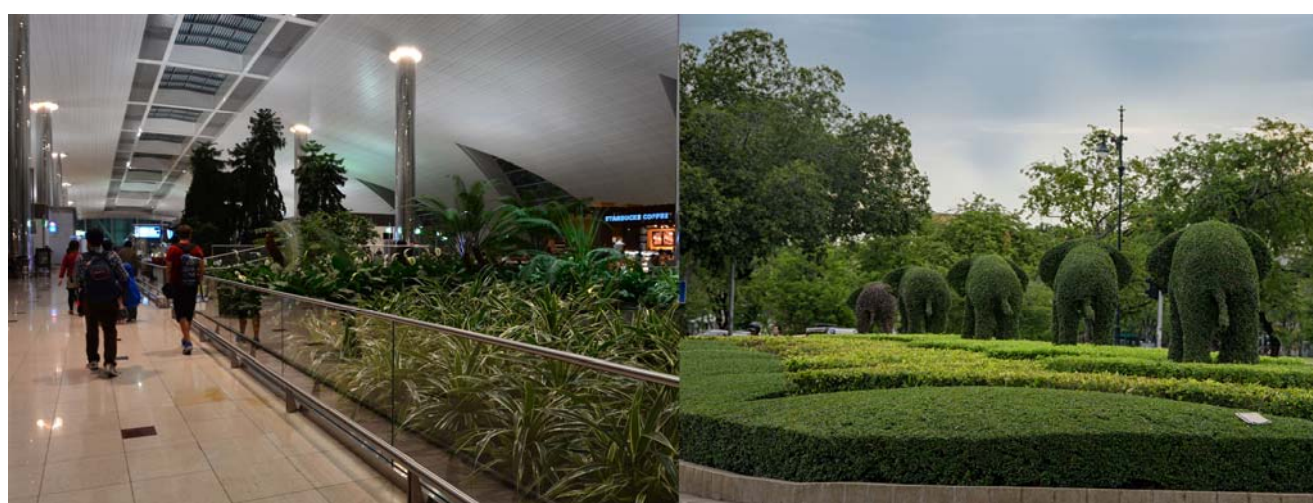
Toto řešení je jednoduché, koncepčně jde o autobusové zastávky, mezi kterými jsou v rastru vysázeny dřeviny. Prostor díky nim získává lidské měřítko a orientační body.

3.3.1.2 Letiště

Letiště z hlediska zeleně jsou rovné travnaté plochy, zřizované pro bezpečné startování letadel, s dlouhými rozjezdovými a přistávacími pásy. Jiná zeleň přímo na letišti je z bezpečnostních důvodů vyloučena. Jen u oplocení letišť, skladů a ostatních zařízení je možná výsadba keřů. Před vlastním leteckým nádražím a správní budovou se zřizují výsadby okrasné, podobně jako před jinými veřejnými budovami (NOVOTNÝ, 1958). Jde o prostor s veřejnými rysy, ale přitom lze říci, že tento prostor má i rysy soukromého prostoru. Lze jej považovat za veřejně využívaný prostor (KRATOCHVÍL ed., 2012).

Příklad řešení:

Letiště/ Spojené arabské emiráty/ Dubai



Obrázek 3 Letištní hala a předprostor - Dubai

Letištní hala v Dubai nabízí cestovatelům kromě možností nákupu a odpočinku před odletem i útulnost prostoru pomocí vegetačních prvků. Interiér je tak vyřešen nápaditě a zaujme každého cestovatele. Před prostor je řešen pomocí stříhaných vegetačních prvků. Originální přístup a nápaditost u nástupních prostorů jsou důležité.

3.3.1.3 Parkoviště

Ve městě fungují pro automobilový provoz odstavné plochy a parkoviště. Odstavné plochy se plánují na příjezdových trasách do města, odkud je možná doprava do centra pomocí veřejné dopravy. Mohou být provizorní (při kulturní akci ve městě) nebo trvalé. Řešení těchto ploch je možné pomocí mlatového povrchu a osázení dřevinami pro vytvoření určité kulisy. Trvalé odstavné plochy a parkoviště by měly být více technicky vybavené, vhodná je bezprašná úprava plochy a zajištění sociálního zařízení. Wagner (1990) zmiňuje, že oblíbené jsou zatravnovací rošty pro řešení zpevněné

plochy parkoviště. Velké volné plochy nepůsobí pak ve městském prostoru tak rušivě. Pro parkoviště v ulicích je vhodným doplněním použití mobilní zeleně (WAGNER, 1990).

Příklad řešení: Parkoviště/ Itálie/ Verona



Obrázek 4 Parkoviště Verona

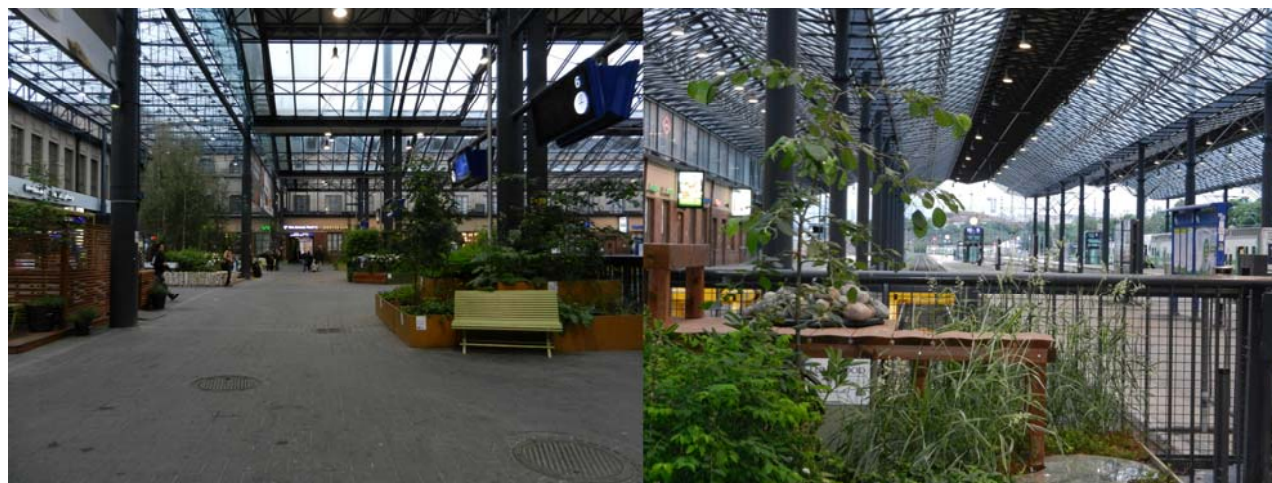
Parkování v městském prostoru většinou ruší okolní prostory. Zde je vidět jejich umístění podél ulice oddělené od okolního prostoru a zachování tak jeho jednoty.

3.3.1.4 Vlakové nádraží

Jde o veřejně využívaný prostor (KRATOCHVÍL ed., 2012). U starších nádražních budov mnohdy neruší ani tak stavby samy, jako neupravenost přilehlých prostranství, manipulačních dvorů apod. Kdyby se pomocí zeleně upravily a zamaskovaly nevzhledné plochy, získal by na vzhledu samotný objekt a jeho okolí. V těchto místech je zeleň požadavkem hlavně sociálním. Zeleň tvoří clonu zachycující zplodiny - znečištění vzduchu, které by jinak byly zanášeny do měst. Je i ochranou proti větru, snižuje vysoké teploty, dodává vlhkost a má i význam protipožární. Bohatší okrasná zeleň by měla být v místech nástupu, ke správní a ústřední budově. Ostatní plochy by měly být ozeleněny trávnikem, keři a stromy, vždy však s ohledem na četná podzemní a nadzemní vedení. Vybrané rostliny musí být nenáročné a odolné vůči nepříznivému prostředí. Zeleň zde bývá vysazována nepravidelně, pro lepší zamaskování vlastních provozních staveb (NOVOTNÝ, 1958).

Příklad řešení:

Vlakové nádraží/ Finsko/ Helsinky



Obrázek 5 Vlakové nádraží Helsinky



Obrázek 6 Vlakové nádraží Helsinky - kulturní život

V Helsinkách má vlakové nádraží kromě jeho základních funkcí i kulturní doplnění. Pro představování zahradnických a projekčních firem zde byla vytvořena mobilní zeleň přímo u nástupiště, která dodává prostoru živost. V budově se navíc nachází i výstavy fotografií a tak se může tato plocha stále měnit a zaujmout cestující při každé jejich cestě.

3.3.2 Dopravní cesty – vjezdové komunikace

3.3.2.1 Dálnice

Dálnice má všechny křižovatky mimoúrovňové. Provoz je zde nejintenzivnější. U dálničních přivaděčů je důležité dodržet rozhledové pole. U měst je vegetace důležitá pro omezení hluku z dopravy. Účelné je vytvoření zářezu do terénu a nadzemní valy osázené vegetací. V případě nemožnosti provést terénní úpravy je nutné snížení rychlosti provozu. Ochranné zdi mohou být účelné

v případě, že jejich odklon je zhruba 30°, jinak mohou působit jako hlukový kanál. Vegetace u dálnice je ve formě pásů podél každého jízdního směru a středního dělicího pásu. Výsadba musí být přizpůsobena vyšší rychlosti provozu, mění se i vnímání prostoru. Zvýšení rychlosti o 10km/hod způsobí snížení vnímání okolí o 25%. Pozornost řidiče se nezlepší jen změnou velikostí skupin, vyšších intervalů mezi výsadbou, ale i pomocí změn tvarů a barev vegetace, zdůrazněním proluk a průhledů. Nejhorší pro pozornost řidiče jsou dlouhé, rovné úseky, kde je důležité vytvořit účelnou vegetaci, pro zvýšení jeho pozornosti a tím snížení jeho únavy (WAGNER, 1990). Vegetace podél dálnic musí splňovat bezpečnost provozu. Keřová vegetace může sloužit ke zpomalení a zastavení vyjetého vozidla (EZECHEL a kol., 2011). Středové pásy na našich dálnicích jsou opatřeny svodidly, která bývají metr od sebe. Do této mezery se vysazují dřeviny, vhodné je použít keře vysokokmenné, se štíhlou korunou. Pokud jsou dřeviny široké, musí se stříhat, což je velmi náročné. S keři je možná kombinace s travnatou plochou. Výška porostů ve středovém pásu by měla být přes 150cm, aby bylo zabráněno oslnění protijedoucími vozidly a nedocházelo tak k únavě řidiče. Při 100km/hod rychlosti řidič dokáže vnímat proměnlivost vegetace po 1km (WAGNER, 1990). Parametry výsadby podél dálnic jsou dané v normě ČSN 73 6101, čl. 13.7.3.

3.3.2.2 Silnice

Ve městech jde o veřejný prostor, ulice dělíme na městskou třídu a na obytnou. Městská třída plní díky trasování a poloze důležitou obchodní, společenskou a dopravní funkci. Je zde větší podíl obchodů a služeb. Nemusí zde vždy docházet ke kolizi mezi obchodní a společenskou funkcí, proto je nutné, aby byl prostor správně uspořádán. V případě, že není dostatek prostoru k uspořádání, je možným opatřením zklidnění dopravy. Naopak obytná ulice slouží především k obsluze přilehlých domů a slouží spíše k sociálním kontaktům mezi obyvateli. Pro historické spojnice ve městě platí v dnešní době typ městské třídy (ČABLOVÁ a kol., 2013).

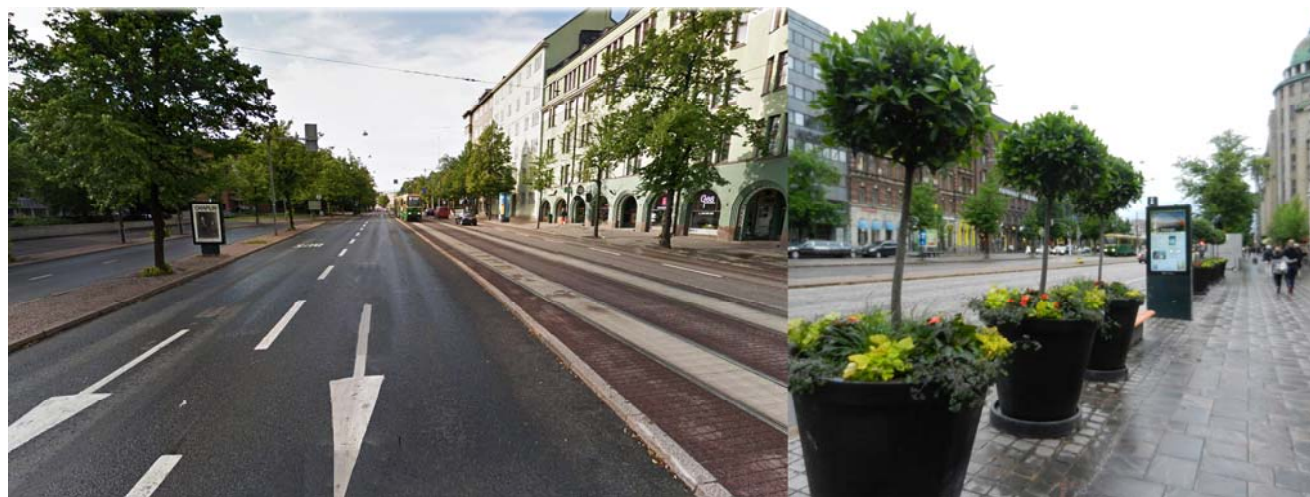
Pro silnici, která je nedaleko měst, je důležité začlenění do krajiny. Je známo, že se v minulosti při mnoha plánech silnic (i železnic) zanedbávaly okolní prostory a ubíralo se estetickým a krajinným hodnotám na úkor dopravně technických staveb. Důležité je architektonické řešení objektů (mostů, křižovatek). Trasy komunikací mají respektovat v co největší míře krajinné prostředí a průchodnost území. Měly by být zachovány výhledy na zajímavé krajinné útvary, ale i na důležité stavby měst (hrady, zámky, radnice). (KAVKA a kol., 1970).

Často opakujícím se prvkem zeleně ve městě je uliční stromořadí. Jde o liniový kompoziční prvek, který bývá v pravidelném rytmu (STEJSKALOVÁ a kol., 2011). Zeleň v ulicích ubývá, je to následek rozvíjejícího se automobilového provozu. Wagner (1990) pro působivou kompozici v ulicích

doporučuje výškovou gradaci použitím stromů, keřů, trvalek a travnatých ploch. Sadovnická úprava ulic by měla splňovat hlavně požadavky chodce (klimatické, provozní, estetické). V dlouhých ulicích doporučuje motiv výsadeb po 50 metrech měnit, za účelem rozmanitosti prostoru. Při nepravidelném sponu stromů je lepší dodržovat určitý rytmus a zabránit tak úplnému chaosu. Historické budovy je vhodné orámovat pomocí stromů a vytvořit tak působivé pohledy. Při širších ulicích je vhodné použít středový pás zeleně, při nedostatku prostoru zmiňuje možnost uplatnění mobilní zeleně a popínavých rostlin (WAGNER, 1990). Stromořadí oboustranná potřebují prostor v ulici okolo 20 metrů. Jednostranná v ulicích užších. Důležité je zvolit správný taxon, aby splňoval svoji výškou a šířkou estetické a provozní kritéria. Nejdůležitější pro bezpečnost je přehlednost v provozu. Pozitivními vlastnostmi stromořadí ve městě jsou hygienické a mikroklimatické účinky. Udržují optimální vlhkost prostředí, přistiňují, okysličují, podporují vertikální proudění, snižují exhalaci, prašnost a toxicitu prostředí. Stromořadí se sází do zpevněných ploch, nebo do vegetačního krytu. Do zpevněných ploch (dlažba, živice, mlat, štěrk) se využívá v prostorech, kde je vyšší intenzita dopravy. Závlahové mísy stromů jsou chráněné rošty, mřížemi, kamenivem, nebo jsou vyskládané dlažbou na sucho. V klidnějších ulicích mohou být osázeny nízkými keři či trvalkami. Další možností při nižší intenzitě dopravy je výsadba do souvislých zelených pruhů. Pruhy bývají mezi chodníkem a vozovkou nebo chodníkem a zástavbou. Mohou být zatravněny, nebo osázeny trvalkami a keři. Spon stromů v ulicích bývá do 8 metrů pro menší, středně vzrůstné a 10 – 15 metrů pro více vzrůstné druhy. Koruna stromů bývá založena ve výšce 2,5 – 4 metry (STEJSKALOVÁ a kol., 2011). Parametry pro výsadbu podél silnic jsou dány v normě ČSN 73 6101, čl. 13.7.3.

Příklad řešení:

Ulice/Finsko/Helsinky ul. Mannerheimintie



Obrázek 7 Ulice Mannerheimintie

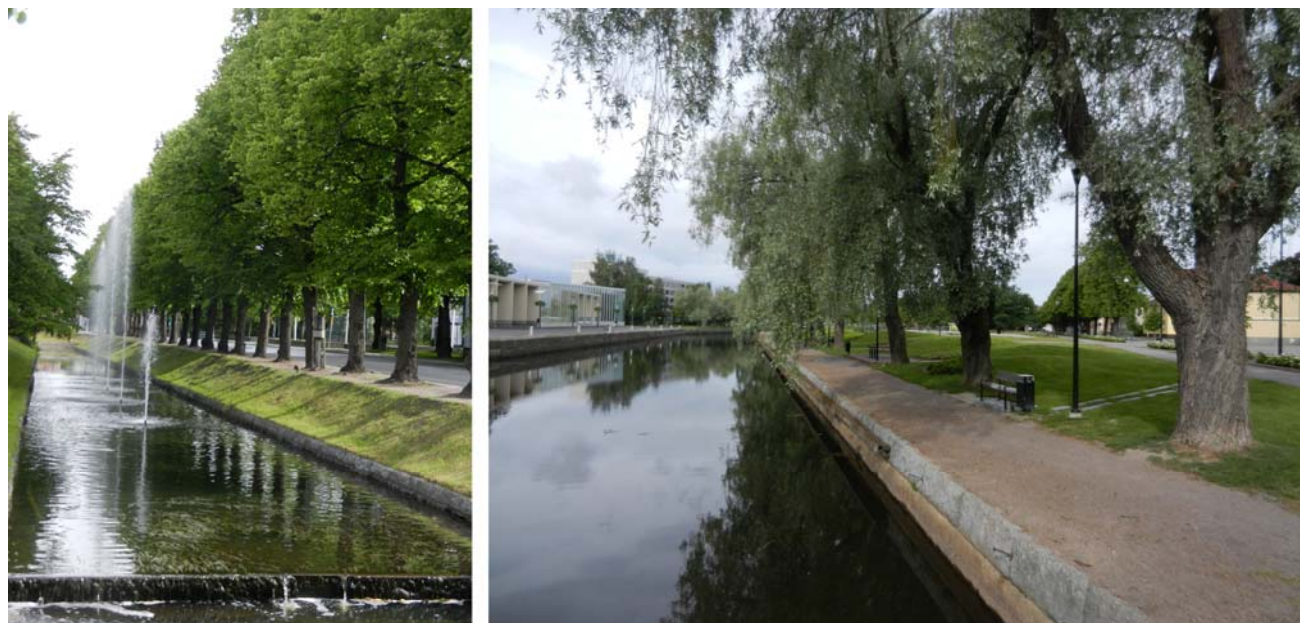
Jde o hlavní městskou třídu, kde proudí velká část dopravy. Dimenze prostoru je dále členěna pomocí dřevin. Ty působí čistě a nenarušují celkovou linii ulice. Jednotný styl fasád domů podporuje výraz ulice. Reklamní plochy jsou umístěné v menší míře. Pro pěší jsou při cestě použité prvky mobilní zeleně.

3.3.2.3 Vodní tok, řeka

Nábřeží ve městě jsou v poslední době atraktivní a jedinečné. Jde o prostor s vizuální a fyzickou hodnotou prvku vody. Jsou to potenciální místa k rekreaci a slouží jako přirozené biokoridory (ČABLOVÁ a kol., 2013). Pobřežní vegetace slouží k ochraně břehů před působením eroze proudící vodou. Vegetace částečně tlumí vodní vlny způsobené lodní dopravou. Břehová vegetace slouží i jako větrolam, chránící plavební dráhu. Vodní tok je pro lidi lákavým prvkem. Důležitá je kvalita vody, jde o nejsvětlejší kompoziční prvek, který zvětšuje dimenze prostoru. Proto negativní okolí může mít i mnohem horší dopad při spojení s vodou. Naopak upravené prostředí je odraženo ve vodě a je hodně kompozičně působivé. Při vodě může být technicky vytvořené molo, které umocní zážitek a vytvoří tak nový prostor k pobytu. Dalšími objekty mohou být zakotvené lodě, sloužící i jako restaurace, hotely. Podél vodního toku mohou být umístěny i sportovní aktivity, jako jsou běžecké stezky, rybářské stezky. Vhodná je úprava břehu, která je vymodelována v různé sklonitosti a výšce (EZECHEL a kol., 2011). Při návrhu vegetačních úprav vodního toku je důležité respektování současných přírodních podmínek. Tyto podmínky lze dotvářet vhodným výběrem rostlin a technickým řešením a vytvořit tak ucelený biologický a výtvarný ráz celku. U vodního toku je důležité poskytnout zajímavé průhledy a výhledy na celkové panorama vodní plochy a její okolí, pobřeží, ostrovy apod. Vodní tok by měl být v celkovém obraze města cenným kompozičním prvkem (KAVKA a kol, 1970).

Příklad řešení:

Nábřeží/ Finsko/ Rauma



Obrázek 8 Vodní kanál v Rauma

Město oživené vodou Kanaali. Na fotce je vidět promenáda a vložené prvky vodních stříků. Směrem z centra se voda dostává do klidnějšího obrazu s posezením pod vrbami. Voda je hlavním prvkem ve městě a podle jejího ztvárnění poznáme důležitost prostorů. Člověk může projít podél vodního prvku z centra až do krajiny.

3.3.2.4 Železniční trať

Výsadby podél železnic slouží jako ochrana proti sněhovým závějím, větru a slunci. Zvyšují bezpečnost i tím, že určují předem směr jízdy (v zatáčkách, za kopcem) a kromě toho zkrášlují drážní tělesa a zpříjemňují jízdu vytvořením zeleného rámce. Při řešení těchto míst je důležité zohlednit obraz krajiny při návrhu volbou vhodných společenstev a zachovat nebo zdůraznit zajímavé výhledy (NOVOTNÝ, 1958).

3.3.2.5 Pěší a cyklistické cesty

Jsou cesty z krajiny do města. Tyto trasy je důležité podporovat i za účelem rekreace a odpočinku. Volný čas člověka se dá využít pro estetické požitky a rozšíření vzdělání o venkovním prostředí a o krajině. Zahradní a krajinný architekt se zabývá začleněním urbanizovaného prostředí do krajiny a estetickým řešením rekreačních zařízení (např. cesty, lavičky). V městském prostředí je pro pěší cestu předmětem zájmu chodec, je nutné pro něj zajistit bezpečnou a pohodlnou cestu, ostatní funkce se musí podřít. Chodci by neměli být omezováni dopravou. Po cestě by měla být místa zájmů pro každého, místa k zastavení, nabídka kulturního a společenského vyžití, cukrárny, kavárny ale i ostatní obchody a služby. Na cestě je každý chodec pozorovatelem a hercem a dotváří tak uliční scénu (WAGNER, 1990).

Příklad řešení:

Pěší a cyklistická trasa městem/ Finsko/ Helsinky



Obrázek 9 Pěší a cyklistické cesty – Helsinky

Ve městě pod úrovní terénu je pěší a cyklistická doprava v klidové zóně, kde není nutné řešit dopravní střety. Cesta z města do krajiny je řešená přechody mezi skalním útvarem a povrchem z mlatu.

3.4 Vnímání měst, nebo možné přístupy k řešení podle vybraných autorů

3.4.1 Podle Camila Sitte

Sitte vysvětluje moderní soustavy, kde je vše systematické. Jsou možné tři hlavní soustavy moderní stavby měst: pravoúhlá, radiální a trojúhelníková soustava. Dále jsou možné jejich kombinace. Z uměleckého hlediska nejsou dotčena. Hlavním smyslem je regulace uliční sítě. Ulice slouží hlavně k dopravě, proto nemůže být vnímána smysly a může být pozorována jako na plánu. Umělecky je důležité vnímat pouze ulici a pouze náměstí. Všechna umělecká vyjádření by se mohla uplatnit i na ulici. I v geometrické soustavě města lze vytvořit dokonalé pohledy. Důležitá náměstí a třídy by měly mít sváteční šat, aby se měli místní obyvatelé čím pyšnit a radovat se z nich. Takto upravené prostory učí dospívající mládež a díky tomu získává vztah k tomuto místu. U starých měst to funguje, návštěvníci obdivují i postranní uličky, protože se jim pak líbí doslova všechno. Lze určit, která místa předkové považovali za důležitá a to díky soustředění uměleckých děl. Je nutné dokázat, že umělecké ztvárnění nemusí narušit technické a hygienické požadavky ve městech. Pro dopravu je nejtěžším místem křižovatka, zde se musí jezdit spíše krokem a občas je složité se z těchto míst rychle dostat. Oproti tomu úzká ulička se dá projet i rychle. Křižovatka je nevhodná i pro chodce, pro ně je složité přejít při vyšším provozu na druhou stranu a přitom dávat pozor na své bezpečí. Dopravní uzel je pohledovým ohniskem. Ohniskem bývá náměstí, kde se v pravidelné soustavě člověk ztrácí, výhodná pro orientaci jsou nepravidelná náměstí.

Na náměstích bývají skomírající stromy, které nedodávají dostatečný stín ani osvětlení. Nebylo by lepší využít místo toho uzavřenou zahradu podél ulice? V místech, kde byly palácové zahrady přeměněny na veřejné parky, se rostlinám daří mnohem lépe. Člověk se v létě raději prochází ve stínu stromů na ulici, než po volném prostranství. V zahradnickém umění lze dojít k závěrům, že koncepčním východiskem ve městech je sledování uliční fronty a uzavření prostorů. Často je výsadba zamýšlena opačně a to do bloků. Rozdělení všech prostorů bez návaznosti. Toto řešení není vhodné a znamená podle Sitteho velkou ostudu.

Velkoměsta rostou do gigantických rozměrů a ničí tak staré formy umění. Čím je větší město, tím jsou větší budovy a širší ulice a náměstí, mění se dimenze prostoru, který je nutné zvládnout. Vznikají nové stavební bloky a nenávaznost ve městě se prohlubuje. Ničí se malebnost a tím určitá jedinečnost města. U lidí to způsobuje jejich uzavřenost, nechťejí veřejný ruch ulic a náměstí, neradi pracují, když někdo přihlíží, neradi jedí u otevřeného okna, balkóny domů zůstávají

prázdné. Ve městě se ztrácí život. Moderní bloky budov se nehodí pro scénu a pro dosažení malebnosti jsou tyto prostory složité.

Divadelní architekt by obdivoval scénu města, kde by byla malebnost dosažená zakřivenými, zvlněnými uličkami, kde by se člověk cítil stejně jak na ulici, tak v budově. Moderní zástavba má své výhody, lze říct, že oproti starší zástavbě nabízí lepší hygienické podmínky, je více praktická. Lze přenést prvky malebnosti do moderní zástavby, použitím interiérových motivů a tím navození pocitu, že člověk netuší hranice moderního bloku a veřejného prostoru. Při utváření nových prostorů je důležité určení hlavních tras a všech dopravních sítí i plavebních kanálů, aby byly řešeny v co největším rozsahu. Důležité je prostory propojit a seskupit důležité budovy, prvky na významných místech. Ulice by na náměstí měla vyústit ve vhodných místech. Zakřivené ulice ve městech není dobré měnit, protože je dokázáno, že z hygienických hledisek zde není takové proudění vzduchu, jako u pravidelných ulic a navíc zakřivené ulice vytváří lepší orientaci pro chodce.

Plány měst by měly být jako umělecká díla, vytvářená s citem. Lidské oko vidí v ohnisku kuzele venkovní prostředí v úběžnicích, které se v oku sbíhají. Tento princip využívali barokní umělci. Požadavkem je perspektivní vnímání prostoru (sbíhavost a konkávnost). Každý může mít malířskou paletu a podle technických možností doplnit prostory o malebné prvky a přitom zachovat požadavky dnešního města. Všude musí jít rukou v ruce umění a příroda, nevytvářet města podle šablony, ale aby měla svůj zvláštní charakter a dispozici (SITTE, 1995).

3.4.2 Podle Norberga Schultze

Fenomenologie místa je každodenní život ve světě. Skládá se z živočichů, vegetace, z měst, ulic, domů, nebe a ročního období. Zahrnuje i pocity, které nejsou hmatatelné. To vše tvoří existenci. Vše ostatní, jako jsou čísla, data nejsou tak důležité, přitom je jim v dnešní době přisuzována velká důležitost, než životu. Každá událost má vztah k určitému místu. Místo má určitý tvar, texturu, barvu a vytváří se tak určitý charakter prostředí a atmosféru, které jsou podstatné. Pro město je důležité vytvořit odlišná místa, která nemají být určena pouze funkčně. Díky známé funkci má již člověk představu, jak to místo bude vypadat, ale atmosféra a jedinečnost každého prostoru by měla být jiná, než pouhá očekávání, představy. Člověk vnímá vnější pohled věci, ale přitom existuje i vnitřní obraz, který v něm navozuje určité pocity. Stromy a vegetace jsou velmi důležité, spojují zemi a nebe a stávají se světem. Být na zemi, znamená být pod nebem a to co je mezi zemí a nebem je světem, který obývají smrtelníci. Umělou součástí prostředí jsou sídla, od domů po města s cestami, které sídla spojují. Města jsou ohniska, kde je země přiblížena člověku a stává blízkost člověka k nebeské dálce.

Struktura místa je dána charakterem a prostorem. Prostor je pouze trojrozměrná organizace prvků, která vytváří místo. Charakter je atmosféra, která je vlastností každého místa. Principem organizace je uzavřenost, jako je kruh, trojúhelník, čtverec, přímka, nebo nepravidelná volná křivka. Každá uzavřenost má své hranice, hranice, které vnímali Řekové jako místo, odkud věci dostávají svůj počátek, ne kde je vnímán konec. Město na rozdíl od krajiny je uzavřeným prostorem, proto lze říci, že krajina je pozadím a město figurou. Město ztrácí identitu v případě, že je vztah s krajinou narušen. Každý prostor vyžaduje jiný charakter, kancelář by měla být praktická, kostel velebný. Při návštěvě cizího města nás upoutá charakter, který se stane naší zkušeností. Charakter místa se mění roční dobou, časem. Určíme motiv, který jsme ve městě postrehli. Otázkou pro zjištění charakteru je „*Jaký?*“ Jaké je město, jaká je ulice. Struktura místa není věčná. Místa se mění, někdy hodně rychle. Místa si uchovávají svoji identitu v určitém čase. Místo, které by bylo vhodné pouze pro jeden účel, by bylo do budoucna nepoužitelné. Genius loci nebývá samovolně narušen. Je důležité ho ochraňovat a konkretizovat jeho podstatu v novém historickém kontextu.

Genius loci je římským pojmem. Podle Římanů má každá bytost svého genia, ochranného ducha. Tento duch dává místům a lidem život, doprovází je od narození do smrti a určuje jejich povahu a charakter. Antický člověk prožíval prostředí, chtěl vycházet dobře s geniem místa, ve kterém žil.

Genius loci provází člověka od nepaměti. Je dokázané, že dnešní člověk má zájem o zážitky z cizích míst a chce poznat jejich charakter. Člověk pro svou existenci se musí orientovat a identifikovat, vědět kde je, jaké je určité místo. Nestačí budovat praktická města, ale i konkretizovat genia loci. Je možné ho konkretizovat pomocí budov, ale je možné ho najít s každým prvkem. Je nutné pochopit poslání místa, ochraňovat zemi a stát se součástí celku. Když Bůh řekl Kainovi: Budeš na zemi psancem a štvancem, postavil člověka před problém: najít ztracené místo.

Město je umělým místem a je důležité, jak se váže ke svému okolí a jaká je jeho silueta. Kvalitou je jeho uzavřenost a otevřenost, může být naznačená nebo plně jasná. Hlavními urbanistickými prvky jsou centra - náměstí a cesty - ulice. V prostorech mezi těmito prvky jsou budovy, které místa definují. Genius loci může být určen různými pohledy. Existují místa, kde cítíme rozmanitost a tajemnost sil přírody, místa abstrakce řádu, citění rovnováhy. Vznikají kategorie: romantický, kosmický a klasický. Každou situaci lze syntetizovat pomocí těchto tří kategorií. Romantická architektura je rozmanitá, se silnou atmosférou, fantastická, tajemná, nebo i idylická, důvěrná. Romantické je středověké město ve střední Evropě, vyznačující se věžičkami a špičatými štíty domů. Kosmická architektura je uniformní a má absolutní řád, schází jí atmosféra. Bývá přísně

geometrická a příkladem je pravoúhlé křížení os. Klasická architektura je organizována logickými hledisky. Je výsledkem uvědomělé kompozice (NORBERG-SCHULZ, 2010).

3.4.3 Podle Kevina Lynche

Dobrá obraz prostředí dává jeho nositeli pocit emocionální jistoty a bezpečí. Proto byl vytvořen systém orientace, popsané ohniskové body, propojení význačnými cestami. Je nutné se vyznat v systému prostředí, aby se člověk necítil ztracen. Uzel, cesta, hranice, oblast tvořící základ orientace člověka v prostoru. Cesty jsou hlavním město utvářejícím prvkem. Jsou důležité svými znaky. Jde o lineární oblasti pohybu a lidé většinou rádi sledují pohyb dopravy. Každé místo by mělo být typické. Charakteristické prostory mohou posílit image jednotlivých cest. Najdeme ulice, které dokážou zaujmout i svojí šířkou. Prostory potřebují svoji identitu, jinak je jejich systém matoucí. Plynulý průběh cest podporuje například přítomnost zeleně a fasády domů. Image prostředí má návaznost na okolí. Pozorovatel přenáší image ulice na její sousedství a pak na město a nakonec na celkový program města. Důležité jsou směrové vlastnosti cest. Člověk přemýšlí o začátku cesty, kam vede, vymezení konce ulice je také důležité. Křižovatky představují místa rozhodování. Jde o ohniskové uzly, kde koncentrace cest má určitou charakteristiku. V image města je chápeme jako body, přitom může jimi být jak křižovatka, ale i náměstí. Pravoúhlé jsou k rozhodování jednodušší, než větší splet' ulic. Když je zde více než 4 ulice, člověk znejistí.

Okraje vnímáme skrze území, mohou být velmi nápadné nebo nevýrazné. Tvoří je často nábřeží, cesty, přilehlé dálnice. Důležitá je jejich kontinuita a zřetelnost.

Ke zlepšení obrazu města je nutné rozvíjet vizuální identifikaci a jeho vnitřní strukturu. Podle cest se organizuje celek. Hlavní ulice mají mít zvláštní kvalitu, která by je odlišovala od ostatních komunikací. Může to být pomocí fasád, funkcí, stromů, barevností povrchů. To určí hierarchii města a vytvoří hlavní kostru prostředí. Hlavní cesta nám pak může poskytnout nezapomenutelné vizuální vjemy a podpořit vizuální vazby s ostatními cestami.

Kevin Lynch sleduje obraz města pomocí mentálních map lidí. Zjišťuje tak jejich vnímání prostředí, co považují ve městě za důležité a co naopak jako za zapomenutelné (LYNCH, 2004).

3.4.4 Podle Jana Gehla

Jan Gehl ve městě považuje za důležité lidské měřítko. Od něj se v poslední době ubírá pohled na automobilovou dopravu, která způsobuje ve městech pravý opak. Přednostně jsou řešeny jednotlivé budovy v návaznosti na dnešní trendy (GEHL, 2012). Vznikají tak města, která nemají provázanou koncepci. Píše o tom novinářka Jane Jacobsová, která v roce 1961 napsala knihu Smrt a život amerických velkoměst, zdůrazňuje zde osamoceně stojící budovy, které nepodporují městský

prostor a vytváří neživá města. Ve většině měst je možné tvrdit, že na jejich obyvatele není brán ohled. Typickými problémy ve městech jsou překážky, omezený prostor, znečištění, hluk, riziko nehod a hanebné podmínky (JACOBSOVÁ, 2013).

Hlavními městskými funkcemi pro obyvatele, jako jsou místa setkávání a společenské prostory jsou spíše ve městech zredukována, nebo postupně zanikají. Do budoucna je nutné brát větší ohled na chodce a usilovat o to, aby automobilový provoz měl ve městě menší priority. Přáním do budoucna jsou živá, bezpečná a zdravá města s podporou chodců, cyklistů a městského života. Za bezpečné město je považována struktura, kde jsou krátké pěší vzdálenosti, přitažlivá veřejná prostranství a pestrost městských funkcí. Udržitelná je zelená mobilita, která představuje kromě zmíněné cyklistické a pěší i dopravu veřejnou. Většina populace využívá automobilovou dopravu ve městech a žije sedavým způsobem života (GEHL, 2012).

Aktivita ve městě můžeme dělit na rekreační, které nabízí služby a přitažlivý prostor a aktivity pracovní jako je průmysl, obchod a služby. Takto by se mohly dělit i důvody, proč člověk navštěvuje město, jede za prací nebo za kulturou. Náklady na uplatnění lidského měřítka ve městech jsou na rozdíl od ostatních investic skromné, týkají se rozšířením cyklistických cest, podpory veřejné dopravy, vytváření pěších zón a zobytnění ulic. Ze zahradně architektonického pohledu může být přínosem rozšíření systému zeleně a vytváření kleneb korun stromů v ulicích. Čím více budeme město budovat pro automobilovou dopravu, tím více aut přitáhneme. Rozředění provozu není ve městech možné aplikovat tímto způsobem. Dopravu je možné omezit díky poplatkům ve městě nebo snížením kapacity dopravních tahů. Je nutné, aby město obsahovalo lákavé cesty pro pěší chůzi s nabídkou kulturních a rekreačních podmínek. Užívání prostoru ve městě je hlavně pro cílevědomou cestu z jednoho místa na druhé, promenádu, krátké zastavení, dlouhé stání, prohlížení výkladních skříní, konverzaci a setkávání, odpočinek a pouliční zábavu. Aktivita ve městě jsou nezbytné, volitelné a společenské (GEHL, 2000).

Při jízdě autem při vyšší rychlosti není možné vidět detaily a lidi, pro rychlosti vyšší než 50 km/hod je adekvátní velký prostor a větší nápisy. Při zvyšování rychlosti aut se mění dimenze prostoru. Proto lze říci, že nižší rychlost aut podporuje živější město. Průčelí budov, které komunikují s prostředím (například kavárny a posezení na ulici) přitahují aktivity v místě. Zákonitě lidé přicházejí tam, kde jsou lidé. Kvalitní městský prostor je podmínkou pro kvalitní veřejnou dopravu. Na celou trasu od startu k cíli se musíme zaměřit jako na celek. Dobré pěší a cyklistické trasy a dobrý mobiliář na zastávkách zajišťují ve dne v noci pohodlí a pocit bezpečí ve městě (GEHL, 2012).

Pro chodce je důležitá pohodlná chůze po městě, bez přerušování a překážek. Nutné je vytváření promyšlených vycházek, které obsahují zajímavé pohledy a cíle. Celá trasa by se neměla

chodci zdát jako dlouhá únavná perspektiva. Klikatá ulice se nesmí klikatit hodně. Město by mělo nabízet primární pohodlné sezení a i sekundární (schody). Starší lidé jsou náročnější na pohodlnější sezení, než mladí, kteří se v prostoru přizpůsobí. Je dokázané, že lidé se dívají na lidi (WHYTE, 1988).

Stromy, parky, květiny jsou důležitými prvky městského prostoru. Definují městský prostor a tvoří akcenty pro důležitá místa. Kromě estetických kvalit tvoří určitou symboliku ve městě. Předávají poselství o vnitřním zamyšlení, kráse, osvěžení a o rozmanitosti přírody.

V noci bývá město plné nahodilého, chaoticky uspořádaného osvětlení. Osvětlení je pro noční scénu města potenciálním uměleckým prostředkem. Je-li požadavkem, aby města přitahovala lidi, aby je mohli za každých okolností užívat, je nutné ověřit fyzické, psychologické a praktické aspekty města a poté je obohatit pomocí tvorby s vizuálními prostředky (GEHL, 2012).

Vybrané nástroje pro rozvíjení veřejného života: Navrhujte prostor tak, aby byl lákavý a bezpečný pro chodce a cyklisty. Otevřete hraniční linie mezi budovou a veřejným prostorem, aby se mohly navzájem ovlivňovat. Vytvářejte podmínky, které podpoří člověka k setrvání ve veřejném prostoru, pro trávení více času ve městě. Podporovat aktivní přízemí budov (pestrost funkcí). Vytvářet místo agresivních ulic (jednosměrná rychlostní silnice) obousměrné ulice, s vegetací a mírnějším dopravním provozem. Navrhovat pěší trasy bez překážek. Jednoduché křižovatky a dobře čitelné prostory (GEHL, 2000).

4. METODIKA

4.1 Použité materiály

Pro potřeby vypracování této bakalářské práce budou použity tyto materiály: Základní mapa ČR 1:10000, Ortofotomapa, katastrální mapa, územní plán města Poděbrady.

Použitý software: Microsoft office Word, Microsoft Office Excel, Adobe Photoshop, AutoCAD, SketchUp.

4.2 Metodika pro textovou část

Dle zadání bude vyhledaná odborná literatura a další zdroje týkající se tématu nástupních prostorů měst. Z těchto podkladů bude vypracována literární rešerše a vymezení základních termínů.

4.3 Modelové území

Po dohodě s vedoucím práce bude vybráno modelové území, které v úvodu zanalyzuji. Z terénního průzkumu města budou vycházet analýzy. Při terénním průzkumu bude pořízená fotodokumentace. Pro terénní průzkum budou potřebné mapové podklady města.

Modelovým územím je město Poděbrady.

4.3.1 Terénní průzkum a analýzy celkového města

Proběhne za účelem hledání nástupních prostorů města. Všechny cesty budou navštíveny a bude k nim pořízena fotodokumentace. Místa, která budou vnímána jako první prostory města, budou zakreslena do mapy. Dále budou zaznačeny dopravní terminály (vlakové nádraží, autobusová zastávka, parkoviště) a dopravní cesty (silnice, vodní tok, vlaková dráha, pěší cesty). Z terénního průzkumu celého města vznikne výsledná mapa nástupních prostorů.

Další analýzy města budou popsány na základě mapových podkladů. Z platného územního plánu bude určeno hlavní funkční využití města, přírodní podmínky města. Následovat bude analýza provozu zaměřená na hlavní trasy dopravy.

4.3.2 Analýza vybraných nástupních prostorů

o *Funkční analýza*

K vybraným nástupním prostorům bude zpracována funkční analýza z územního plánu. Budou vymezeny hlavní funkce, jako jsou: plochy občanského vybavení, plochy obytné a plochy veřejných prostorů.

o *Mapa obchodů a služeb*

Mapa obchodů a služeb bude vypracována na základě terénního průzkumu. Budou vymezeny služby snižující úroveň města, stravovací služby, zájmové služby, ubytovací, plochy občanské vybavenosti, komerční zóny.

o *Analýza systému zeleně*

Bude provedena analýza návaznosti řešeného území na systém zeleně.

o *Analýza dopravních vztahů*

Budou vymezeny hlavní cesty dopravy a jejich směr trasy.

o *Analýza negativních prvků*

Bude zpracována na základě terénního šetření, budou vymezeny hlavní problémy, které se v území nachází.

o *Analýza vybavenosti prostoru*

Bude zpracována na základě terénního průzkumu, bude zakreslen mobiliář a další prvky veřejného prostoru.

4.3.3 Návrhová část

Bude zpracována architektonická studie zahrnující situaci, perspektivní pohledy, axonometrii, řezy a osazovací detail, poté bude popsán záměr návrhu.

5. MODELOVÉ ÚZEMÍ – PODĚBRADY

5.1 Základní údaje o řešeném území

Řešené území: KÚ Poděbrady

Nadmořská výška: 185 m n. m.

Výměra katastrálního území: 1.353,39 ha

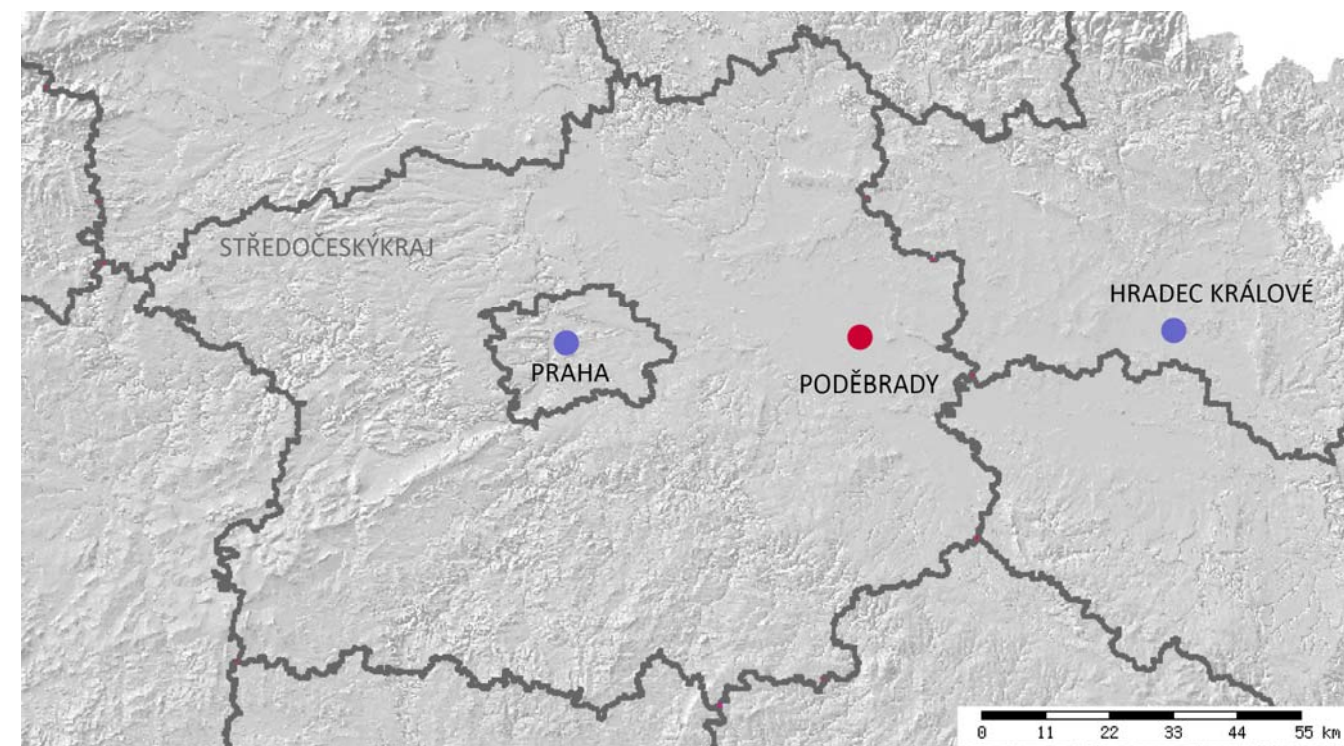
Počet obyvatel: 14.013 (k 1. 1. 2014)

Město Poděbrady se nachází 50 km od Prahy na východním okraji Středočeského kraje, 10 km od města Nymburk. Leží ve středu Polabí, na výhodném kulturním a dopravním místě mezi Prahou a Hradcem Králové. Město Poděbrady k sobě váže celkem 34 obcí, vytváří tak mikroregion 1. stupně. Sousedí s mikroregiony Nymburk, Kolín, Nový Bydžov, Jičín a Hradec Králové. Celá oblast mikroregionu je nížinná a úrodná. Krajinu formoval tok Labe, dříve se u Poděbrad nacházela Poděbradská blata (tvořená mokřinami a bažinami). Lužní lesy přímo navazují na městskou parkovou zeleň. Město Poděbrady se dělí na devět částí: historické centrum, Nymburské předměstí, Kostelní předměstí – Žižkov, Malé Zboží, Koutecká, Polabec, Velké Zboží, Kluk a Přední Lhota. Název města vznikl nejspíše z polohy místa „pode brody“.

Údaje o KÚ: Orná půda	489,14 ha
Zahrady	89 ha
Ovocné sady	3 ha
Travní porosty	156,31 ha
Lesní pozemky	127,14 ha
Vodní plochy	95,28 ha
Zastavěné plochy	93,45 ha
Dráha	12,18 ha
Silnice	95,36 ha
Zeleň	35,87 ha
Ostatní plochy	156,66 ha
Celkem	1 353,39 ha



Obrázek 10 Lokalizace Poděbrad na mapě ČR



Obrázek 11 Lokalizace na mapě kraje

Věková struktura obyvatel

k 31. 12. 2006	0-14	Produktivní (15-64 let)	Post-produktivní
Počet obyvatel	1693	9250	2312
Procentické zastoupení	13 %	70 %	17 %

Porodnost klesá, průměrně se narodí 100 dětí ročně.

Bydlení

2001	Bytové domy	RD	Ostatní budovy	Celkem
Obydlené domy	2188	285	51	2524
Počet domů celkem	2874			
Byty obydlené	5151			
Byty neobydlené	758			
Počet bytů celkem	5909			

Ve městě se nachází celkem 686 neobydlených domů.

5.2 Historie

5.2.1 Stručná historie města

Historie Poděbrad sahá až do pravěku, kdy přes řeku Labe přecházela obchodní stezka z Prahy do Slezska a dále do Polska. Kamenný vodní hrad zbudoval v místě starého opevněného místa Přemysl Otakar II. Největší rozmach poděbradského panství bylo za pánů z Kunštátu, nejvýznamnějším z nich byl Jiří z Poděbrad, který v roce 1458 byl zvolen českým králem. Díky němu byly Poděbrady povýšeny na město v roce 1472. Další rozkvět města byl za vlády Ferdinanda I., který po návštěvě roku 1539 poděbradské panství začlenil mezi tzv. královská komorní panství. Za třicetileté války trpělo město vpády švédských a saských vojsk. Největší požár byl v roce 1681, shořela radnice a značná část tehdy dřevěných domů. Pod pokutou ztráty várečného práva bylo nařízeno stavět domy na náměstí pouze zděné. V polovině 18. století projevila zájem o císařský zámek Marie Terezie, která nechala v letech 1752 – 1757 přestavět zámek do dnešní podoby. V roce 1840 zakoupil panství vídeňský bankéř Jiří Sina, jehož pravnučka se svým manželem knížetem Hohenlohe se na zámku trvale usadila. Přátelství s podnikateli bratry Gerhartovými bylo nejspíš podnětem k založení sklářského průmyslu. Historicky významný v historii města byl rok 1905, kdy knížete navštívil německý statkář baron von Büllow, který na vnitřním nádvoří označil místo silného pramene, který zde byl skutečně v hloubce 96,7 m navrtán. Objev minerálně uhlíčitě vody způsobil, že již v roce 1908 zde byla první lázeňská sezóna. Město se po první světové válce rychle měnilo na lázeňské město podle regulačního plánu architekta Františka Jandy. Od roku 1926 se specializovalo

na léčení srdečních a cévních onemocnění. Postupně zde byly vybudovány léčebné domy, penziony, hotely. Lázeňská zóna je pro město velmi významná.

5.2.2 Vývoj urbanistické struktury města

Z roku 1420 pochází gotická architektura, která je zachována v historickém centru města. Roku 1681 propukl velký požár, po kterém následovala renesanční přestavba, což jsou patrové domy na náměstí. Významný faktor, který má vliv na urbanistický vzhled, je, že město Poděbrady jsou ve svém půdorysném obraze charakterizovány prostorovým vývojem na kříži dvou os. Ty jsou ve směru JV – SZ. Grafická osa je tvořená Labem a po kolmém směru na ni pak navazuje urbanistická osa, založená urbanistickým plánem architekta Františka Jandy z roku 1912. Je realizována směrem k nádraží – náměstí, k lázeňskému parku a po levém břehu Labe probíhá středem Polabské obory. Původní Jandův kompoziční záměr, který předpokládal, že železniční trať se stane další novou kompoziční a dopravní osou města a rozvoj čistě lázeňského města bude souměrně komponován kolem ní, se nenaplnil. V území za tratí se do II. světové války realizovaly jen dvě další městské části, tj. Žižkova a Koutecká čtvrť. V minulosti připojené obce jsou dnes městskými částmi. Čtvrť Polabec, Kluk a Přední Lhota se nacházejí na levém břehu Labe a zachovaly si spíše venkovský ráz. Od historického centra Poděbrad na pravém břehu je dělí řeka. Souvislou zástavbou je s centrem propojena čtvrť Velké Zboží (VÁCHA, STEGBAUER, 2006).

5.3 Širší vztahy města

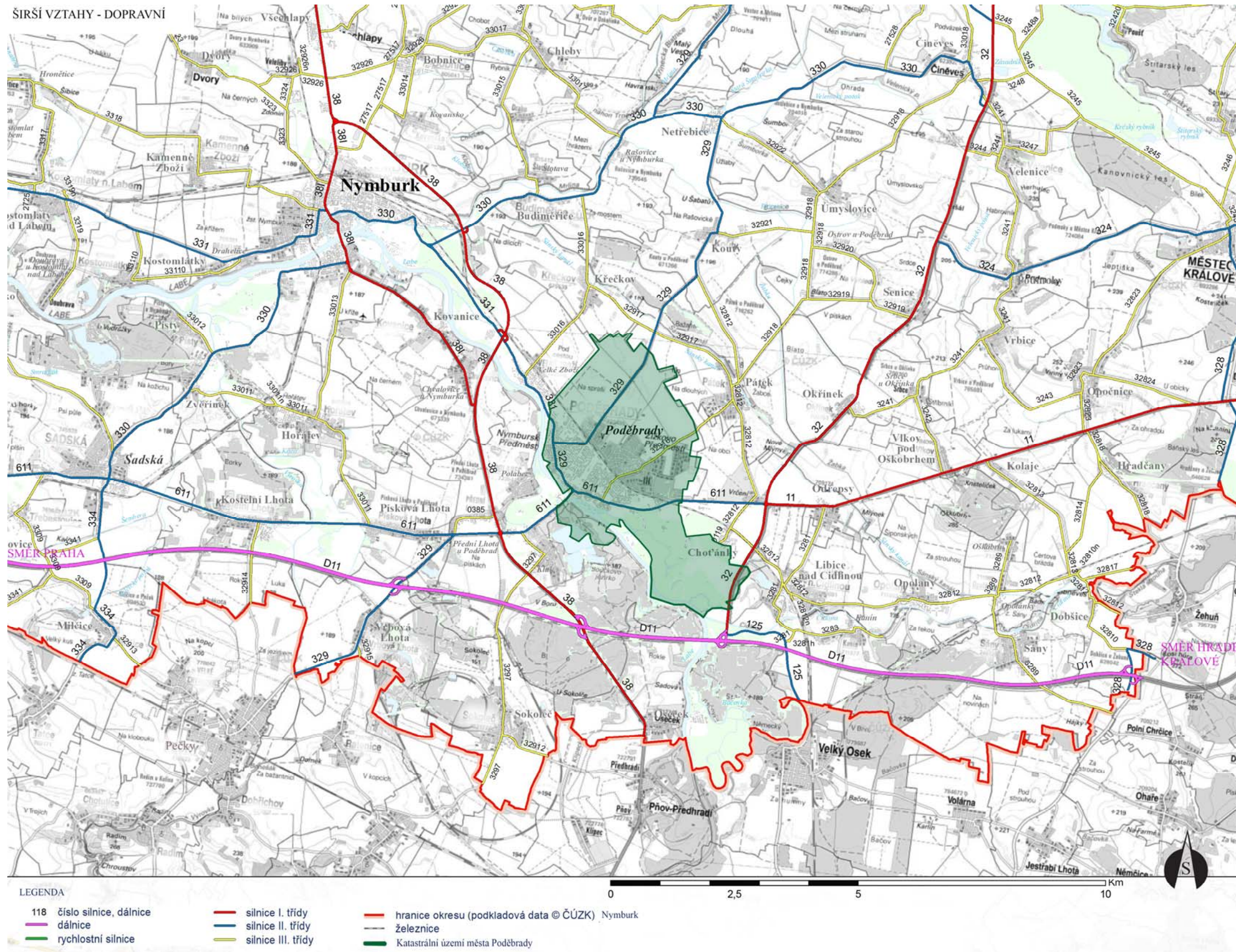
5.3.1 Funkce města

Lázeňství je důležitou funkcí města, díky které má určitou úroveň a význam. Návštěvníci sem jezdí za každého období a je důležité, aby měli dobrý dojem z města. Pro lázně a celkově i pro město je rozhodujícím, aby bylo kvalitní lázeňské vybavení, kvalitní parky a veřejná zeleň, obchody bez nároků na využití dopravy, kulturně společenské zařízení, zdravotnické zařízení, stravovací služby, dostatek garáží a parkovacích míst pro návštěvníky. Pro obyvatele je důležité zajištění sociálním a školským zařízením a důležité obchody a služby, které by nerušily dojem z města.

5.3.2 Přírodní podmínky

Město patří do bioregionu I.3. Polabská tabule, do které patří dvě biochory: Široká říční niva - ploché nivy řek ovlivněné periodickými záplavami. Převažuje vegetační stupeň 2. bukový. Charakteristické jsou trofické řady B (mezotrofní) až C (eutrofně nitrofilní) a hydrická řada 4 a 5 (zamokřená a mokrá). Další biochorou je: Teplá rovina akumulárního rázu nižších teras - velká plocha navazující na nivy řek. Sem patří spíše zemědělské plochy a borové lesy. Reliéf a geologické podloží náleží do České tabule, k celku Středolabské tabule. Jde o akumulární rovinu vytvořenou erozní činností Labe. Charakteristické jsou říční terasy. Území patří dle Quitta do teplé oblasti T2. Biogeograficky patří území do oblasti středoevropské teplomilné květeny Pannonicum, obvodu Subpanonicum. Regionálně fyto geograficky spadá do termofytika, oblast Střední Polabí. Kolem města se nacházejí převážně borové doubravy s převahou listnatých dřevin (dub, olše, jasan, lípa, topol). Vegetace v okolí města je důležitá pro funkce hygienické, klimatické, estetické a rekreační. Vegetace ve městě je dána charakterem zástavby. Převážná část historického centra středověkého typu založení je charakteristická využitím celé plochy pro zástavbu a sevření hradbami. Vysazování stromů v tomto území je složité, protože se v těchto místech nacházejí nepropustné materiály. V historickém jádru města je charakteristická vnitrobloková zeleň a stromořadí podél komunikací. Průmyslové plochy ve městě jsou bez vegetace nebo pouze zlomkově. Vyšší podíl vegetace je v území s polootevřenou zástavbou, ta se nachází mimo historické centrum. Z parků je ve městě nejdůležitější lázeňský park s kolonádou navržený krajinářským architektem Tomášem Jiránkem.

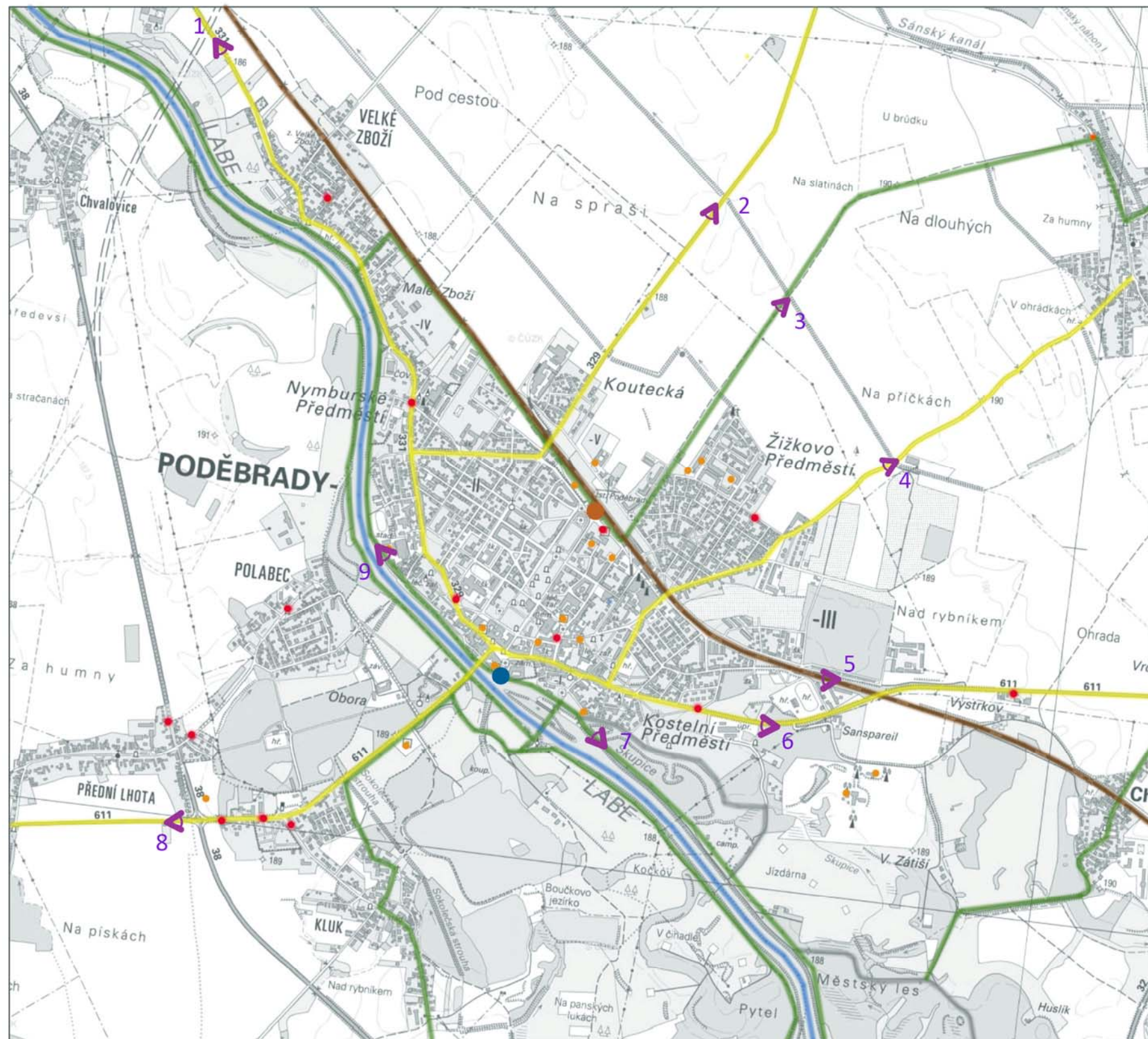
5.3.3 Dopravní vztahy



Město má dobrou návaznost a dostupnost na silniční, železniční i vodní dopravní síť. Ve městě je hlavním problémem nárůst automobilové dopravy a nedostatek parkovacích míst. Vedení silniční sítě městem je odvislé od přemostění řeky Labe. Tím se soustředí silniční doprava na náměstí Jiřího z Poděbrad, je to jediná možná trasa z Jičína, Hradce Králové na Prahu, pokud řidiči nevyužijí dálnici D11. Město leží na celostátní železniční síti, prostřednictvím dvojkolejné, elektrifikované železniční trati č. 231. Labská vodní doprava je využívána především pro rekreaci a sport.

5.3.4 Vymezení nástupních prostorů města

NÁSTUPNÍ PROSTORY - PODĚBRADY




LEGENDA:

DOPRAVNÍ CESTY -

-  ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
-  SILNICE
-  CYKLO - TURISTICKÁ TRASA
-  ŘEKA

DOPRAVNÍ TERMINÁLY -

-  AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
-  PARKOVIŠTĚ
-  VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
-  LODNÍ MOLO

MÍSTO PRVNÍHO VNÍMÁNÍ MĚSTA

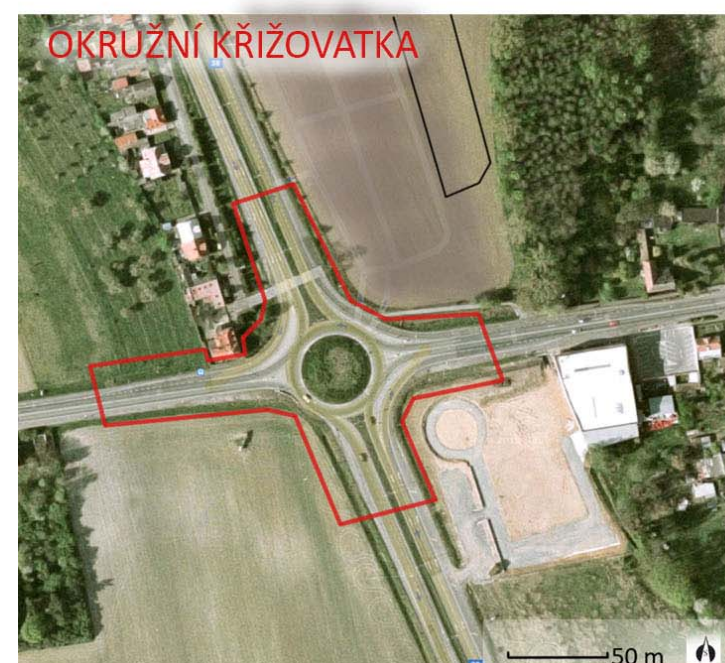
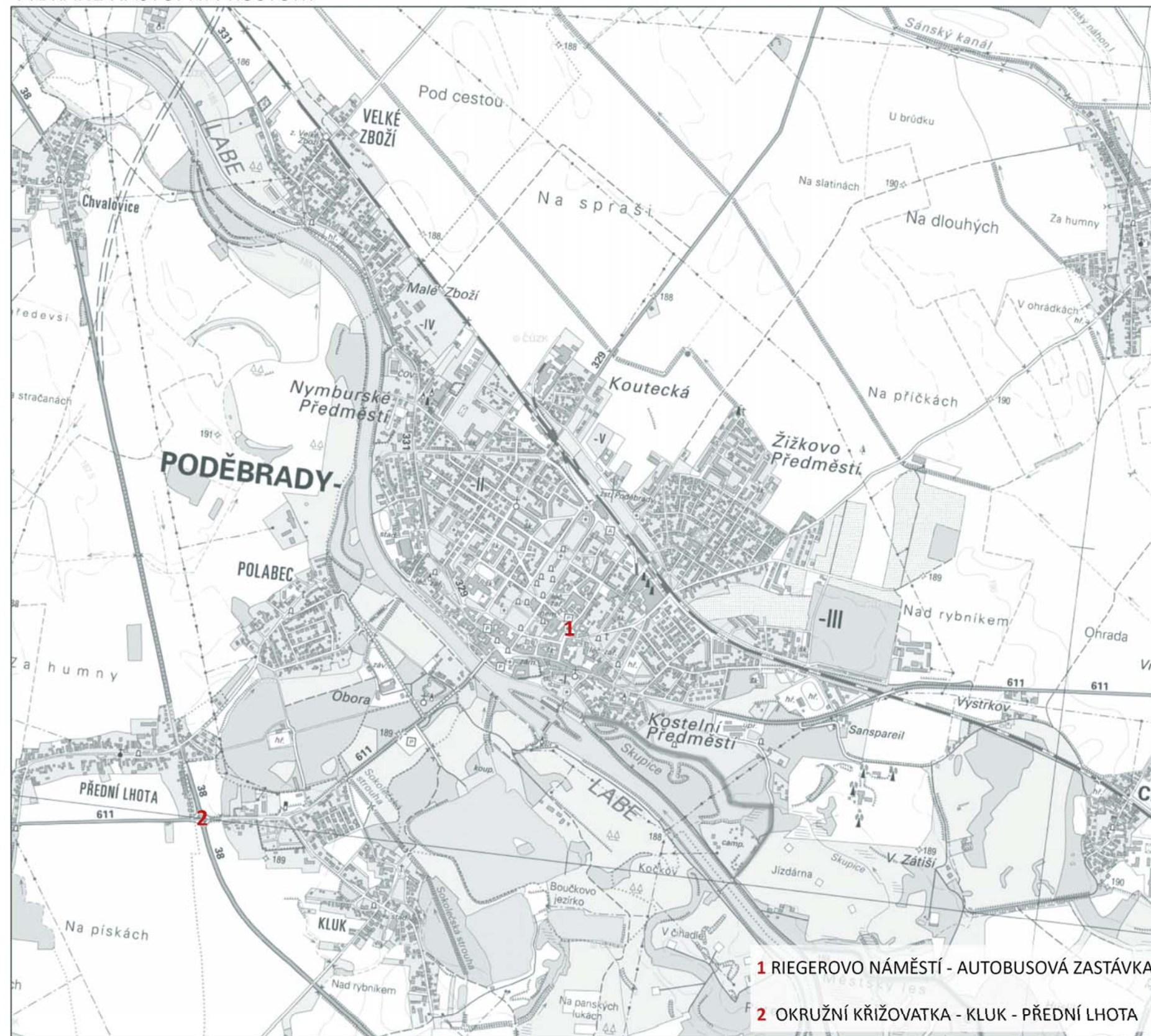


Určení nástupních prostorů města Poděbrady je dáno místem prvního vnímání města, které se nachází na cestě (po trati, silnici, turistické a cyklistické cestě, po řece) při přechodu z krajiny do města. Cesty vyznačeny na mapě. Dalšími důležitými prostory jsou místa dopravních terminálů, kde se člověk poprvé může ve městě zastavit. Těmito místy jsou myšleny autobusové zastávky, parkoviště, vlakové nádraží, přístav – lodní molo.



5.3.5 Vybrané nástupní prostory ke zpracování architektonické studie

VYBRANÉ NÁSTUPNÍ PROSTORY

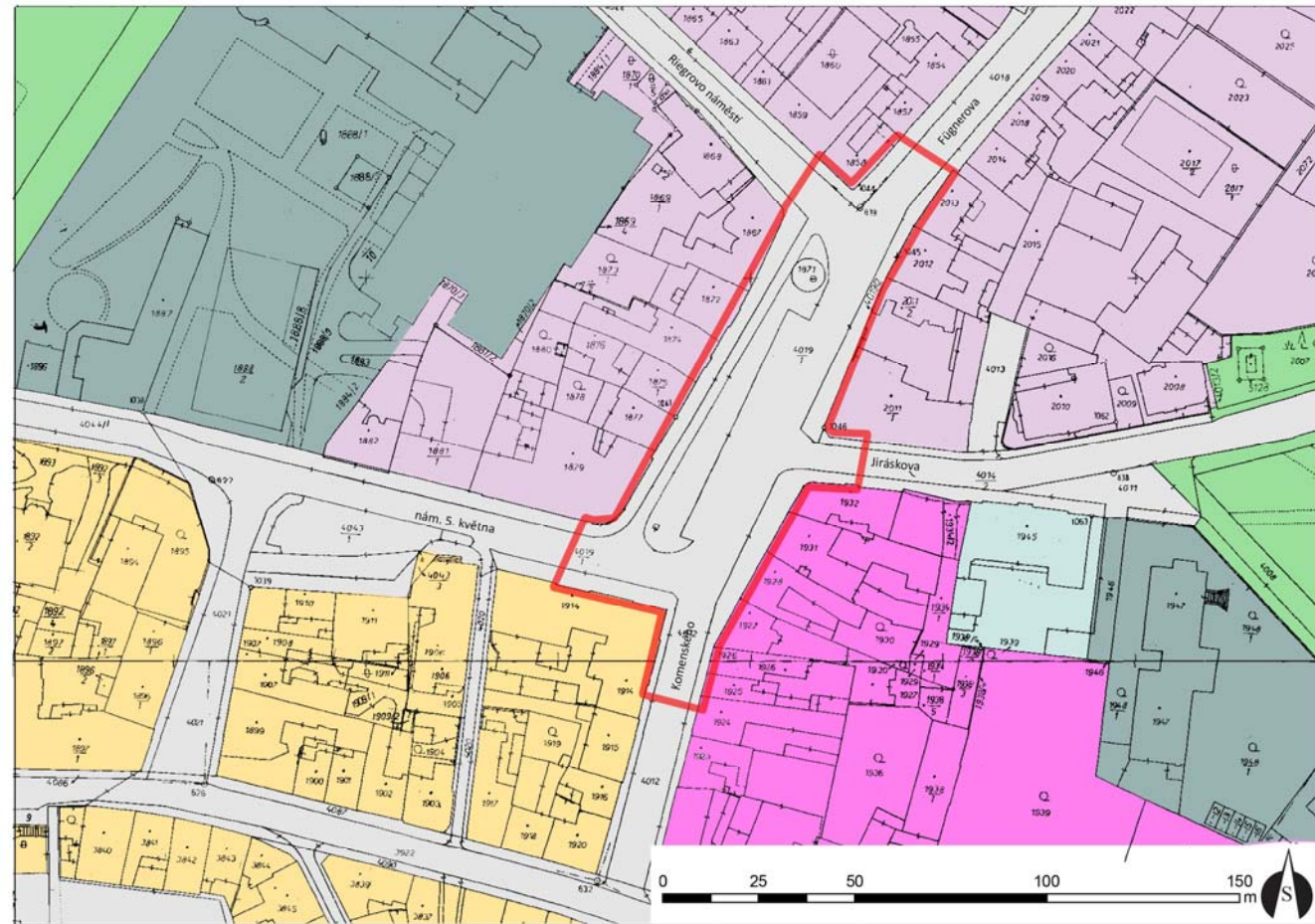


5.4 Návrhová část

5.4.1 Riegerovo náměstí

5.4.1.1 Analýza Riegerova náměstí

FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ



LEGENDA:

LÁZEŇSKÉ - PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ - KOMERČNÍ (malé a střední)	VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ - ZELEŇ
CENTRUM MĚSTA - PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ - LÁZEŇSKÉ	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
MĚSTSKÉ - PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ	

Obrázek 12 Analýza funkčního využití prostoru Riegerova náměstí

Na náměstí jsou plochy smíšené obytné, v přízemí budov se nachází obchody a služby.

OBCHODY A SLUŽBY



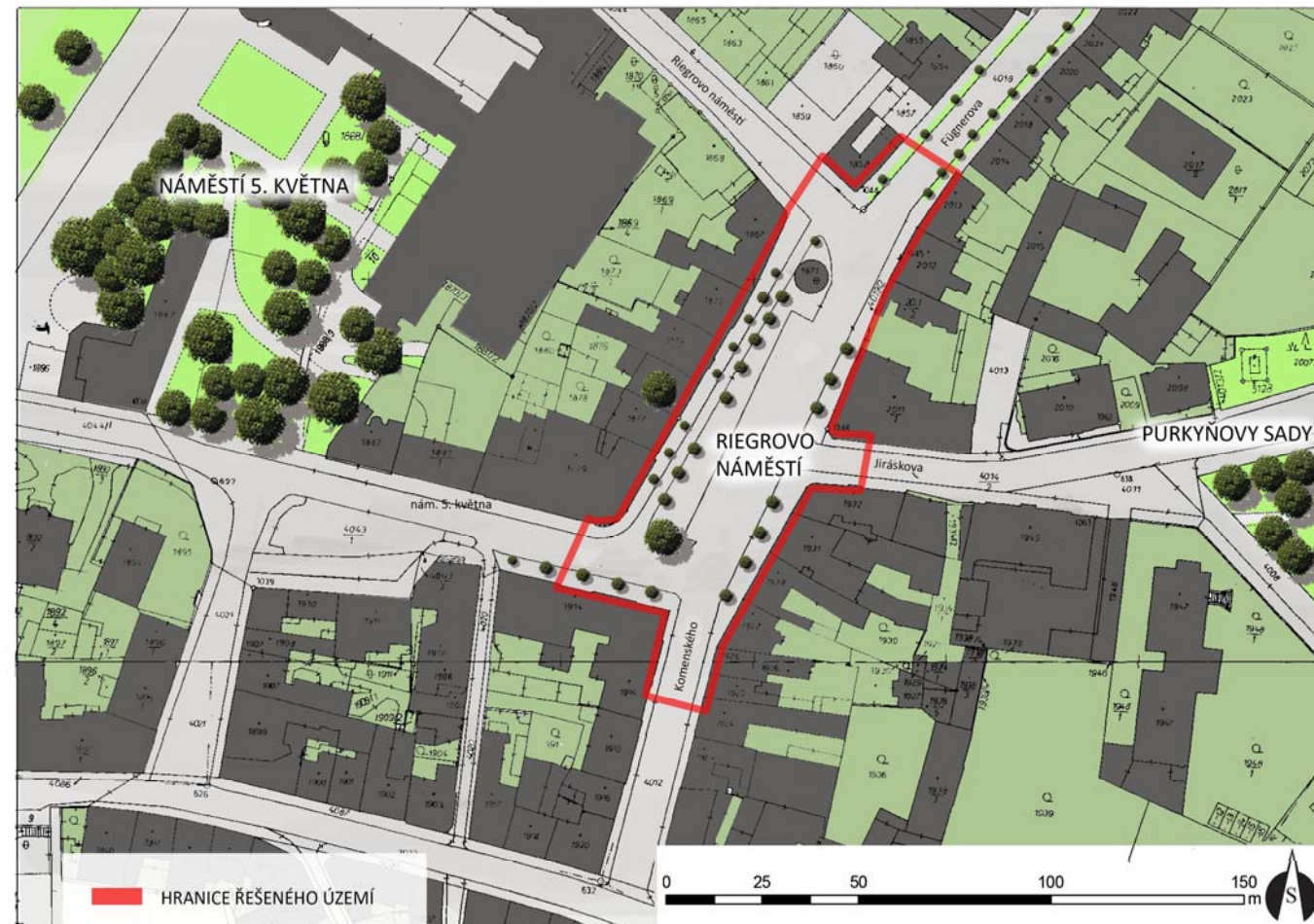
LEGENDA:

PODNIKY SNIŽUJÍCÍ ÚROVEŇ MĚSTA	ZÁJMOVÉ SLUŽBY	BUDOVY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI
STRAVOVACÍ SLUŽBY	UBYTOVÁNÍ - HOTELY	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

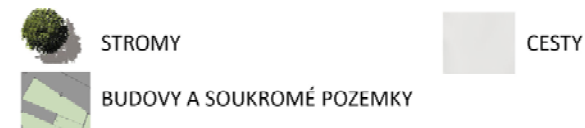
Obrázek 13 Analýza obchodů a služeb

Negativně na prostor působí herna a bar. Dále jsou to nesjednocené fasády s obchodními bannery. Oblíbeným místem je nedaleká kavárna (Café 890), kde je stále spousta lidí. Nabízené služby jsou na náměstí spíše zájmové. Mezi ně patří například kosmetický salón, galanterie, květinářství. Nejnavštěvovanějším místem z hlediska služeb je Česká pošta, dále banky.

SOUČASNÝ SYSTÉM ZELENĚ



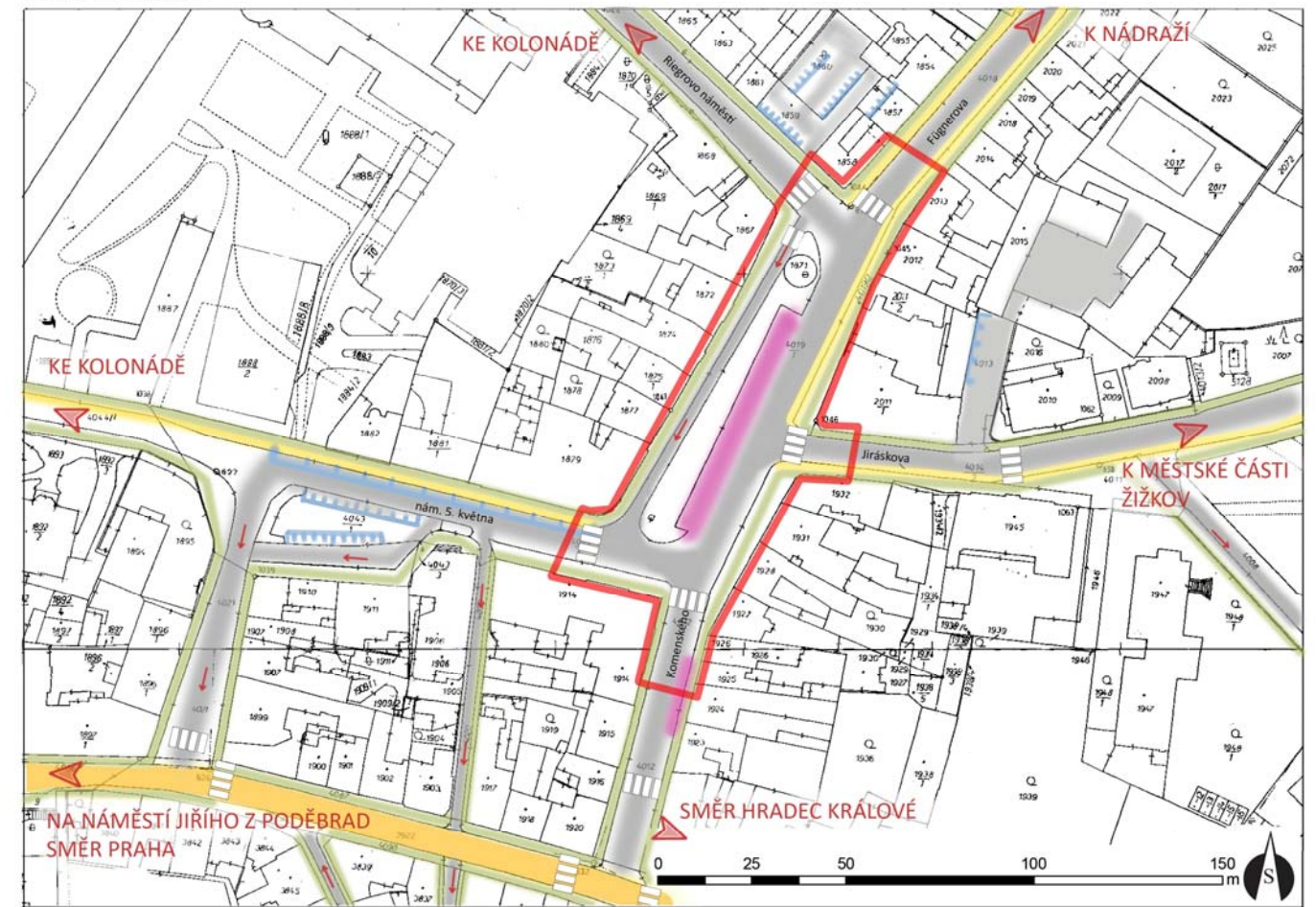
LEGENDA:



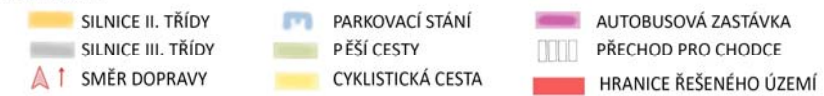
Obrázek 14 Analýza návaznosti na systém zeleně u Riegrova náměstí

Z náměstí se dá dále projít na promenádu lázeňského parku nebo do Purkyňových sadů.

DOPRAVNÍ VZTAHY

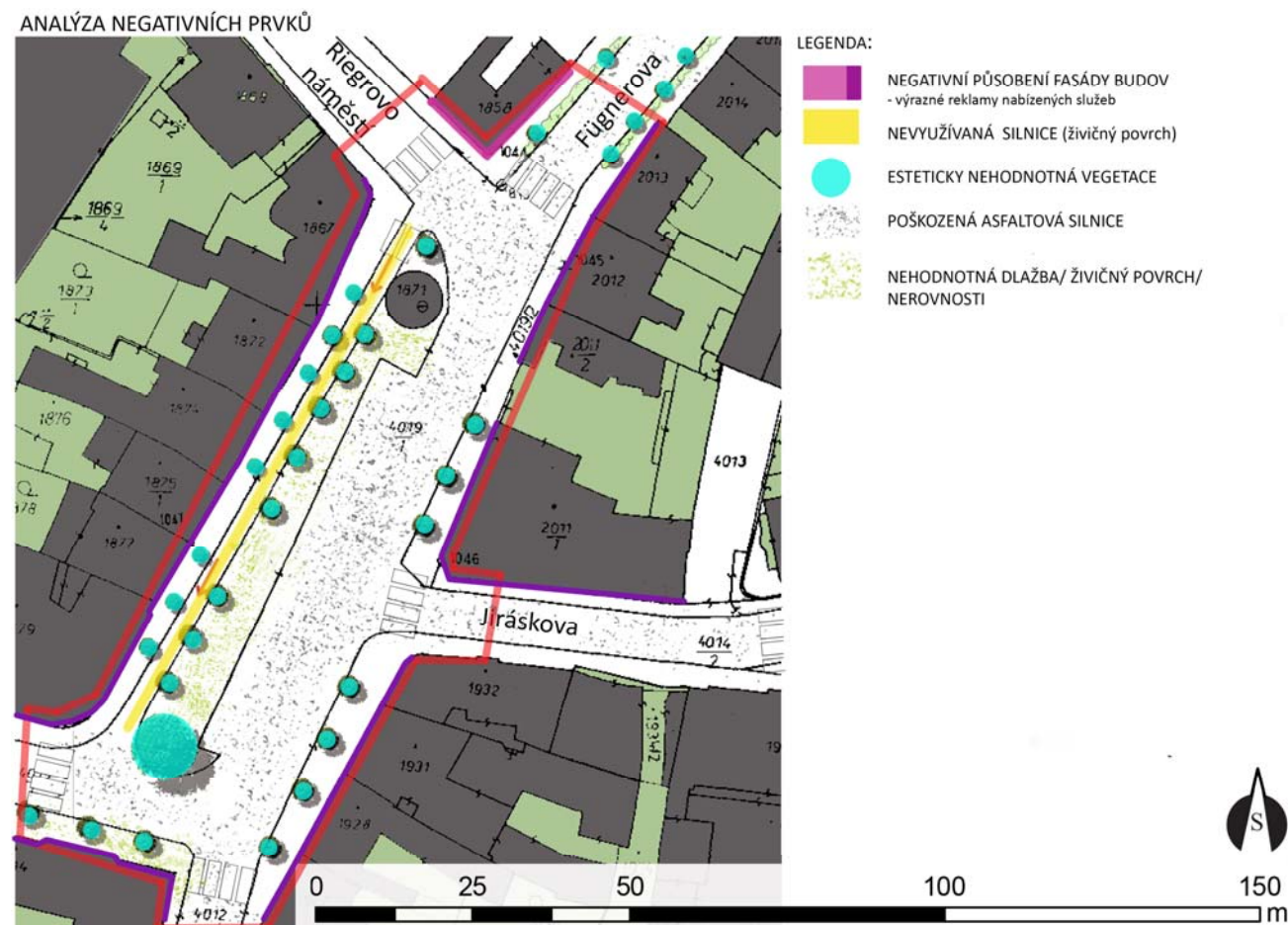


LEGENDA:



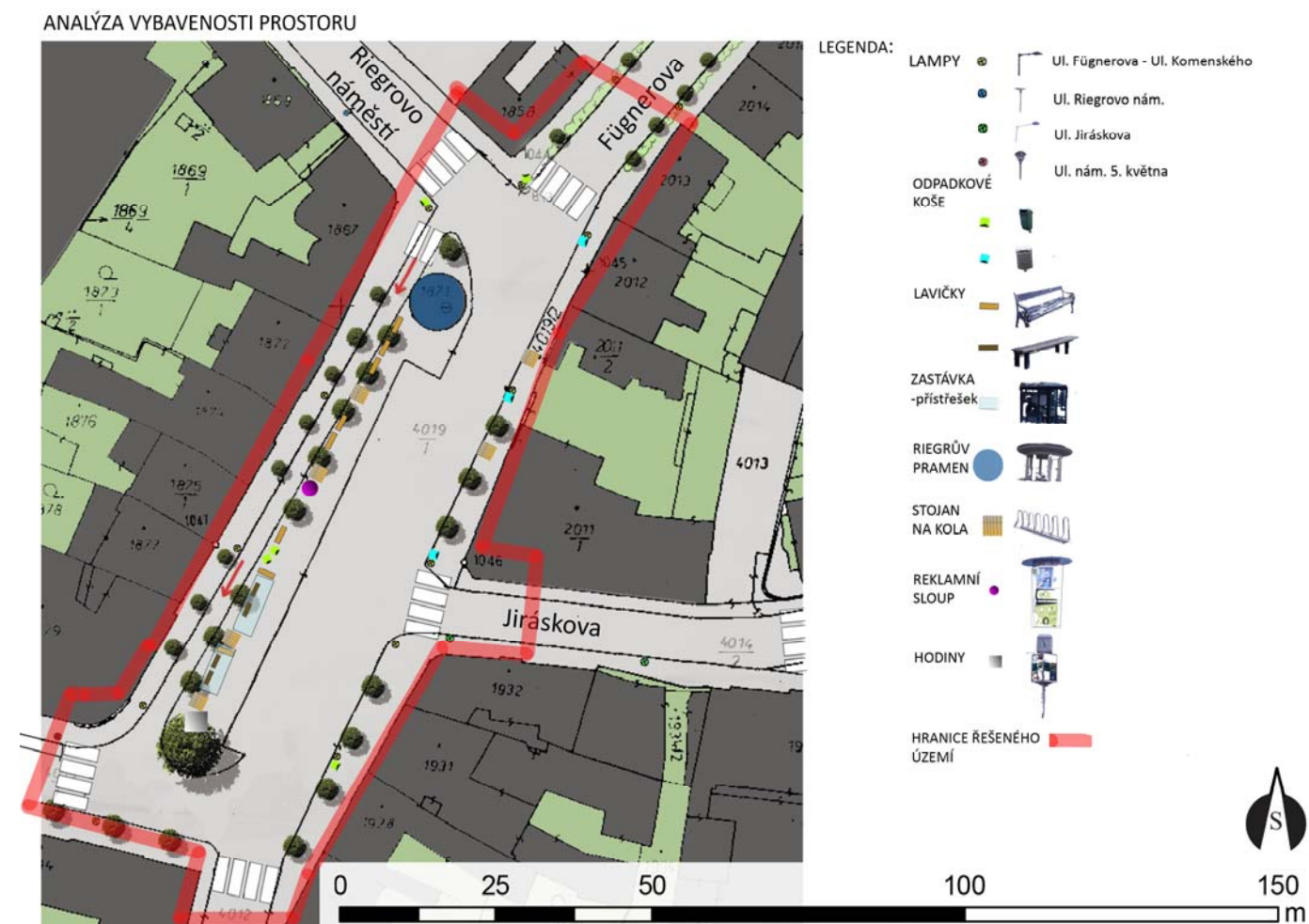
Obrázek 15 Analýza dopravních vztahů

Co se týče dopravy, auta zde nejčastěji projíždějí z ulice Palackého, ulicí Komenského do ulice Fügnerova směrem k nádraží nebo parkují na náměstí 5. května, kvůli nedalekému občanskému vybavení – banka, pošta a lázeňská promenáda. Nejvyšší povolenou rychlostí je zde 50km/ hod. Vede zde cyklistická cesta. Problém nastává na přechodech, kde bývá střet cyklistů, chodců a automobilové dopravy.



Obrázek 16 Analýza negativních prvků

Na náměstí se nachází nesouladné umístění popisů budov, služeb a reklam. Nejvíce výrazná je fasáda v severní části řešeného prostoru, kde je čínská restaurace. Dále je zde nevyužívaná jednosměrná silnice. Tato silnice současný koncept náměstí tříští. Co se týče vegetace, je esteticky nehodnotná pro tento prostor. Nachází se zde *Acer pseudoplatanus 'Globusum'*, který nemá vhodné stanovištní podmínky a zde neprosperuje, dalším stromem je soliterní *Aesculus hippocastanum*, který je napaden klíněnkou a kompozičně a esteticky s ním nelze do budoucna počítat. Povrchy v řešeném území jsou nesouladné. Nachází se zde poškozený asfaltový povrch a dlažba má nerovnosti, které snižují pohodlí chůze.



Obrázek 17 Analýza vybavenosti prostoru

Nachází se zde tři autobusové zastávky a jsou zde dva přístřešky. Lavičky pod přístřešky jsou jiné než v ostatních částech řešeného území. Prostor nemá sjednocený mobiliář. Důležitým prvkem je zde Riegerův pramen.

Východiska analýz Riegrova náměstí

Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
Umístění - historickém centru města	Dopravní střety
Dopravní dostupnost	Nevyhovující stav
Památka Riegrova pramene	Bez jednotnosti
Důležitý dopravní terminál	Využití prostoru
Příležitosti (Opportunities)	Hrozby (Threats)
Navázání na ducha místa	Roztříštění prostoru
Reprezentativnost	Bez podpory obyvatel
Podpora kultury	Zanedbání prostoru
Okolní systém zeleně	Nevyužití okolím

Obrázek 18 SWOT analýza

V řešeném území je nutné si uvědomit, jaké funkce by zde měly být. Jde o lázeňské město a nedaleko se nachází kolonáda, která je reprezentativní částí města. Tento prostor na ni navazuje a reprezentativnost zde není v současném stavu zřejmá. Důležitá je cesta od kolonády k Riegerově prameni. Další důležitou funkcí je zde nástupní prostor – autobusové zastávky, protože zde zastavují autobusy, které mají tři možné trasy. Obchody a služby jsou v tomto prostoru spíše zájmové, negativně působící fasády je nutné řešit do budoucna regulací. Náměstí je místem, kde by mělo dojít k propojení systému zeleně z Purkyňových sadů až do lázeňského parku začínajícím náměstím 5. května. Doprava v území je zde nevyhovující, v návrhu bude nutné řešit bezpečnost chodců. Z analýz vychází také nutná úprava povrchů, změna vegetačních prvků a sjednocení prvků mobiliáře.

5.4.1.2 Návrh řešení prostoru – Riegrovo náměstí

Návrh reaguje na nedostatky prostoru a mohl by být podkladem pro obnovu a tím zlepšení nástupního prostoru autobusové zastávky a Riegrova náměstí ve městě Poděbrady. Koncept je dán hlavními dopravními tahy, které je nutné zachovat. Dopravně nevyužívaná asfaltová cesta byla pro ucelení prostoru zrušena a díky ní je v místě více pobytového prostoru. Návrh podporuje cyklistickou dopravu a vytváří návaznost, která je zachována ze současného stavu. Cílem bylo sjednocení prostoru a vytvoření estetických hodnot v území. Vytvoření „kolonády“ navazuje na řešení lázeňské promenády, na kterou tento prostor navazuje. U autobusových zastávek je vytvořená průchodná konstrukce s použitím dřeva a oceli. Konstrukce průchodu začíná u budovy české spojitelný a končí u Riegrova pramene. Kolonáda je zamýšlená pro spojení prostoru a vytvoření reprezentativního místa. Prostory jsou doplněny jednoduchými květinovými mísami pro sezónní efekt. Funkčně je přístřešek kromě průchodnosti k prameni i místem k sezení a pro ochranu proti nevyhovujícímu počasí. Nahrazuje současný stav autobusových zastávek a přidává kromě této funkce další hodnotu do území. Pro sjednocení prostoru jsou navrženy stromořadí tvořené *Gleditsia triacanthos 'Sunburst'*, jde o kultivar vhodný do městských podmínek. Má zajímavé struktury větví, světle zelenou barvu olistění a na podzim výrazně zabarvuje do žluté, lehce bronzové barvy. Stromy v dlažbě jsou opatřeny ochranným roštem. Povrch v území je vytvořen dlažebními kostkami dvou barev, symbolizujícími lázeňské prostředí svou skladbou do vodní vlny, které se do tohoto prostoru hodí. Ty se opakují i na středovém ostrůvku. Dalším povrchem je asfaltová silnice, která je určena pro automobilovou dopravu. V prostoru je navržen středový vegetační pás, který dodává prostoru lidské měřítko a tvoří zajímavý pohledový prvek. Je v něm navržena podsadba stromů - trvalkový záhon, který by mohl být doplněn jarními cibulovinami. Trvalky jsou navrženy pro místní podmínky. K středovému pásu je navržen osazovací detail, který se nachází v příloze. Do konceptu náměstí je navržen jednotný vizuální styl, na který reaguje i doplnění městského mobiliáře, jako jsou stojany na kola, mapa města, hodiny, lavičky a odpadkové koše. Doporučením pro sjednocení fasád je vydání vyhlášky města o jejich regulaci a omezení reklamních ploch, zklidnění dopravy omezením rychlosti. Prostor je navržen jak pro každodenní pobyt místních obyvatel, tak pro estetické hodnoty, které utváří první dojem z města. Duch místa je v návrhu podpořen vyzdvižením pramene a přitom je vložena nová idea tohoto prostoru, zamýšlející se nad pobytem v tomto prostoru a možnostmi nového využití. Nástupní prostory by mohly navazovat na celkovou kulturu ve městě. Zahradně architektonické řešení podporuje propojení na systém zeleně, vytvoření originalnosti tohoto prostoru a reprezentativnosti místa. V příloze této bakalářské práce je vložena zahradně - architektonická studie návrhu.

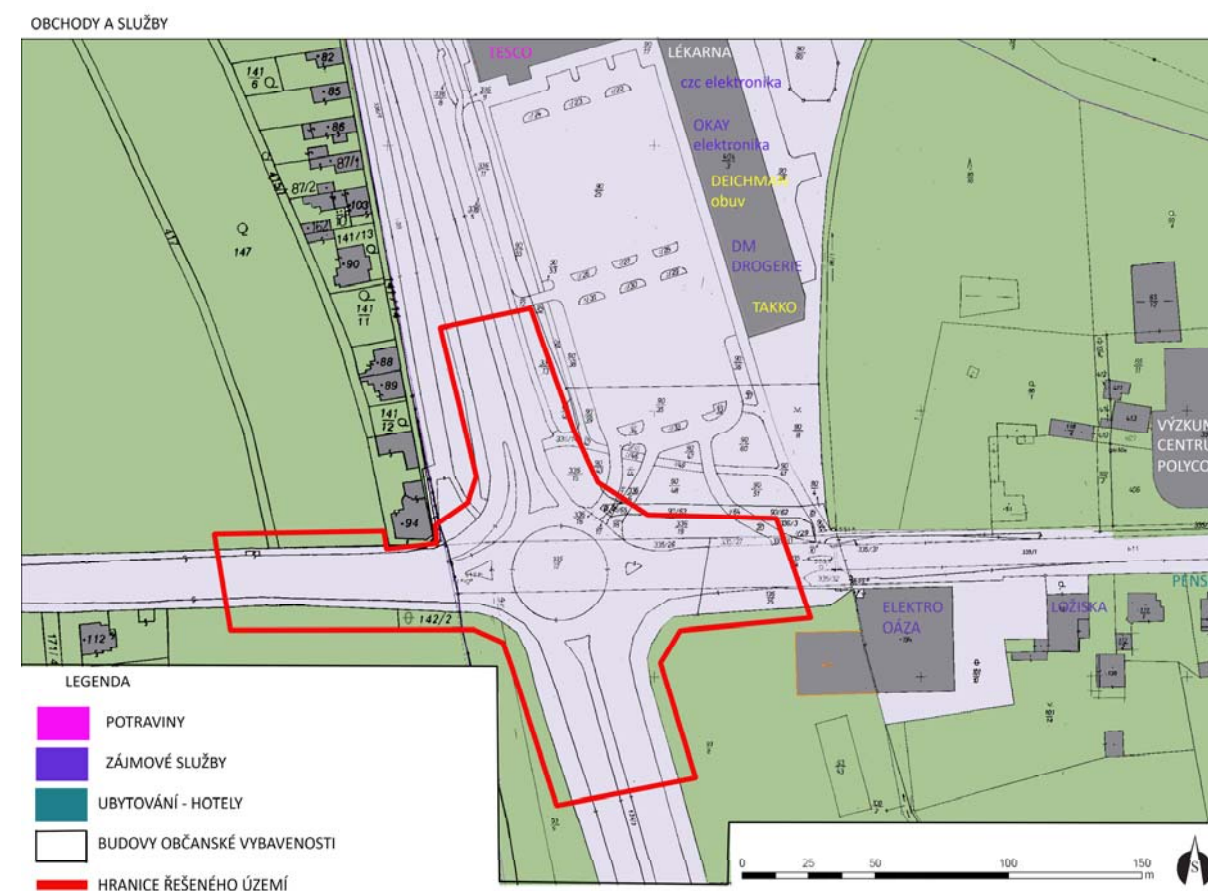
5.4.2 Okružní křižovatka – Kluk – Přední Lhota

5.4.2.1 Analýza okružní křižovatky



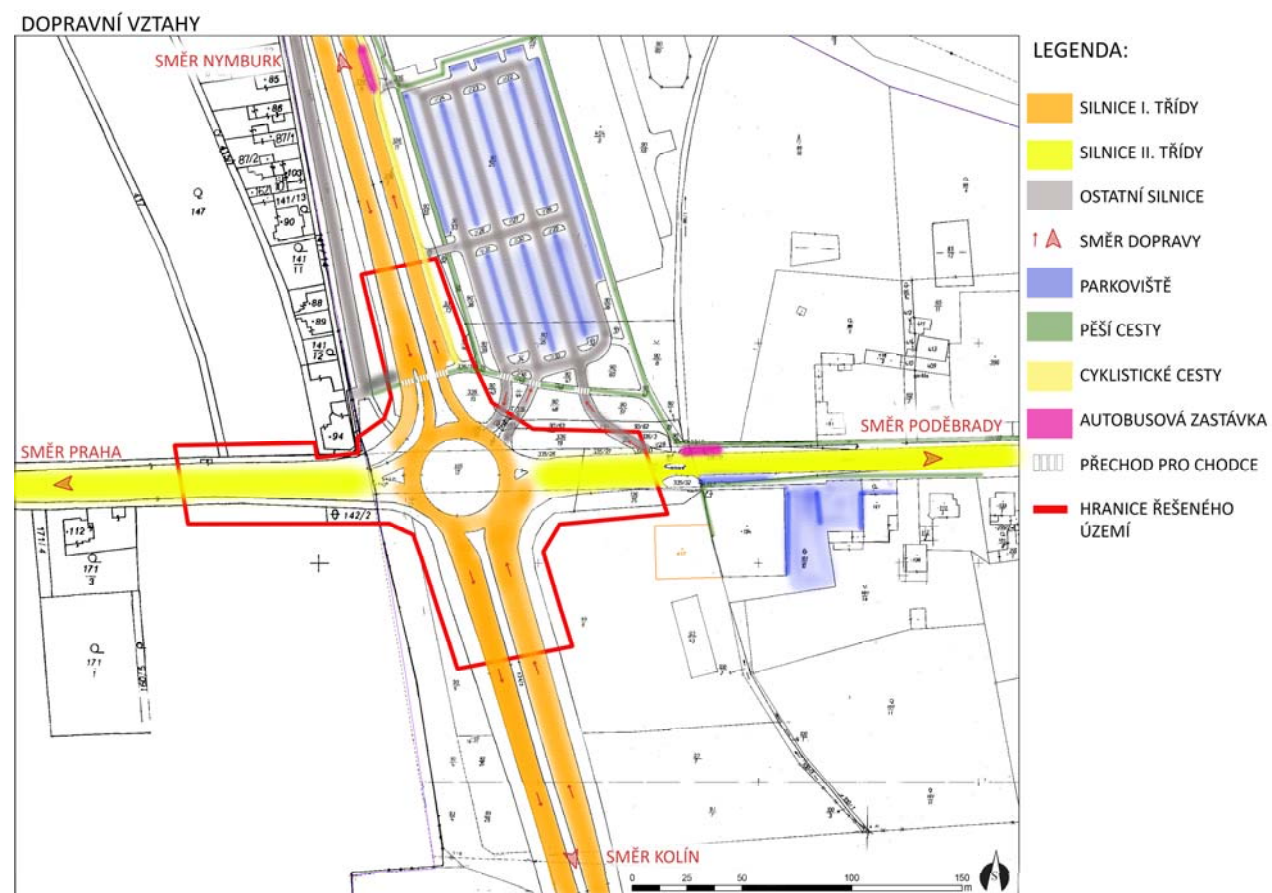
Obrázek 19 Funkční analýza

V okolí okružní křižovatky (plocha dopravní infrastruktury) se nachází zemědělské plochy, dále zde začínají plochy bydlení, které jsou ve formě rodinných, jednopodlažních domů. Řešené území ovlivňuje komerční plochy obchodních hal, které jsou do budoucna plánované k rozšíření.



Obrázek 20 Analýza obchodů a služeb

Obchody a služby jsou v řešeném území ve formě rozsáhlé komerční plochy. Město Poděbrady těmito prostory tvoří jejich hranici. Haly jsou v prostoru velmi výrazné a chybí zde vegetační bariéra, která by zlepšila obraz města.



Obrázek 21 Analýza dopravních vztahů

Vybrané území je dopravním uzlem a tvoří důležitý nástupní prostor Poděbrad. S ním se setkávají řidiči z důležitých dopravních tras. Parkování je zde v rámci obchodních prostor. Cesty pro pěší vedou z centra Poděbrad do obchodu. Autobusová zastávka se nachází v severní části.



Obrázek 22 Analýza negativních prvků

Hlavním negativním prvkem jsou zde reklamní bannery a působení velkých ploch obchodních zařízení. Reklamní plochy jsou umístěné i v polích a vytváří komercializovaný dojem z prostředí. Vegetace je zde zanedbaná, travnaté plochy podél silnic nejsou udržované a keřový porost uprostřed okružní křižovatky je tvořen pouze rodem *Cotoneaster* a *Rosa rugosa*.

Východiska analýzy okružní křižovatky

Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
Místo prvního vnímání města	Dopravní střet
Významný bod dopravy	Nevyhovující současný stav
Umístění	Bez péče
	Velké množství komerčních ploch
Příležitosti (Opportunities)	Hrozby (Threats)
Navázání na ducha místa	Rozvoj komerčních ploch bez regulací
Reprezentativnost	Zanedbání prostoru
Sjednocení pohledu na město	Více reklamních ploch
	Ztráta významnosti

Obrázek 23 SWOT analýza

Z analýz vyplývá, že tento prostor je důležitým nástupním prostorem Poděbrad. Nachází se zde tři dopravní tahy, které vedou do města. Prostoru chybí lidské měřítko, které je ztraceno díky reklamním plochám a komerčním zařízením. Úvod do města není řešen z hlediska zahradně architektonického.

5.4.2.2 Návrh řešení prostoru okružní křižovatky

Okružní křižovatka je důležitá pro reprezentování města. Pro návrh bylo východiskem ze zjištěných analýz eliminovat pohledová negativa na komerční a reklamní plochy. Proto je vytvořen liniový prvek stromořadí z *Pyrus calleryana 'Chanticleer'*, který částečně odcloní pohled na tyto plochy. Stromy jsou navrženy dva až tři metry od krajnice. Jde o kultivar stromů, který je výrazný díky svému jarnímu a podzimnímu efektu. Na jaře bíle bohatě kvete a na podzim probarvuje do zlatavě červené barvy. Pro řešení komerčních ploch je nutná regulace již při jejich plánování, kdy by mělo být požadavkem ze strany města omezení pohledových negativ těchto prostorů. Hlavním navrhovaným prvkem je okružní záhon uprostřed křižovatky, kde je pro podporu ducha místa Poděbrad umístěn vodní prvek ve formě fontány, který má jeden hlavní střík a 4, které jsou pod jeho úrovní. Vodní prvek zaujme diváka v prostoru a pozornost, která byla dříve upřena na komerční budovy, se obrátí k němu. Výsadba je tvořena trvalkovým a keřovým pokryvem. V návrhu je brán v potaz dopravní přehled, který je 25m od vyjíždějícího vozidla, nutná je přehlednost z jednoho příjezdu k sousednímu. Návrh je promyšlen pro podpoření města Poděbrady a vyzdvihnutí jeho lázeňské funkce.

6. DISKUZE

Jaké jsou potřeby dnešní doby?

Je nutné utvářet prostor pro lidi, když je k aktivitám dnešního světa možné využít moderní média, přes virtuální média sdílet prostor a být tak v kontaktu s kýmkoliv, kdekoliv? Jakou úlohu má ve městě ulice? Když je podle Richarda Sennetta (*The fall of public Man*) v dnešním světě známa pouze individualita a komercializace. Veřejnost chce ochuzený svět se shopping centrem, což se promítá i do veřejného prostoru, zejména do toho, co se na něm odehrává a co může dnes nabídnout. Je obchodní centrum veřejným prostorem? Městské prostředí by přitom mělo dát příležitost k setkávání, kultuře tak, jak tomu bylo v době antiky na agoře. Nástupní prostory nejsou snad pouze úvodem do komercializovaného prostředí. Pokud není duch místa narušen, naše cesta k tvorbě by měla jít směrem k estetickému cítění a nejen k touze po reklamním prostředí a manipulaci ze strany obchodníků. Každý člověk chce být svobodný, bez rušivých momentů v podobě reklam na každé straně. Chce si zapamatovat určitý prostor v tom nejlepším pohledu, uvědomit si, kde je to místo a co je na něm zajímavé. Člověk může mít zážitek z uměleckého díla, kterým může být celé město. Jeho památky, cesty. Již od úvodu si vytváří dojem. Nástupní prostory měst by ho měly uvést, hranice města by měly působit harmonicky a uceleně s okolní krajinou. Cesty by měly být podpořené linií výsadbou a vést tak v klenbě stromů přijíždějícího či přicházejícího. Vodní prvek je důležitý, vytváří určitou linii a může být dobrým orientačním bodem. Podél nich by mělo být možné jít z krajiny až do centra města. Podpora pěších tras je dle mého názoru důležitým tématem pro každé město. Při tvorbě nových zastavěných území při hranici města by měly být dána určitá pravidla, jak by měla tato místa vypadat. Nutné je při jejich větším měřítku vytvoření pohledové bariéry, která může být utvořena pomocí vegetačních prvků.

Ve velkoměstech je velká anonymita, pro někoho to může být pozitivní, že zažije soukromí, které je na vesnici zažít nemožné. Pro dnešní dobu je možností vytvářet prostor pro podporu rodinného prostředí a dát tím možnosti lidem pro trávení společného času mimo svůj domov. Veřejný prostor uzpůsobit pro dnešní dobu k trávení času jednotlivců i skupin. Lidé žijí v konzumním stylu života a tomu se podřizuje i město. Z městského prostředí se stává disneyland a vše se stává náhražkou za reálný život. Ve městě se pak nachází pouze lidé se sluchátky, nevnímající prostor. Proto je důležité, aby lidé chtěli vnímat tyto prostory a nechodili ve městě bezmyšlenkovitě. Aby prostory nabízely možnosti pro trávení volného času a aby splňovaly požadavky lidí pro každý den. Nástupišť nemusí vypadat vždy stejně, mohou být originální a přitom funkční. Pohledy z něj mohou být zajímavé, mohou je tvořit pohledy na okolní život, na vegetační prvky, záhony, zajímavé detaily.

Inspirojícím architektem je Juhani Pallasma z Finska, který utvářel několik veřejných prostorů v Helsinkách (Finsko). Podporuje vnímání prostoru a zabývá se fenomenologií místa. Chce podpořit lidskou paměť, existenci, vede lidi k pocitu sounáležitosti s místem a s druhými lidmi. Hledá způsoby, jak by mohla architektura s člověkem komunikovat. Jak by mohl komunikovat nástupní prostor s člověkem? Může to být bráno jako forma pozvání do ostatních částí města.

Gehl doporučuje dopravní zklidnění. V případě, že se zklidní provoz, je nutné vytvořit prostory pro sledování. Zklidnění provozu v českých městech podpoří pouze reklamy. Proto je žádoucí omezit ve městě komerční plochy pro reklamy a vytvořit živé scény ulic. Vyzdvihnout při cestě městem esteticky významné budovy, památky nebo i podpořit scénu pomocí vegetačních prvků. Bez veřejných prostorů by město bylo pouze shlukem budov, bez dění a bez toho, co nás částečně spojuje. Město představuje pro mě velkou scénu, děj se mění každý den. Podle toho, co se děje, lze určit, jestli je místo vyhovující. V prostoru, kde se nikdo nezastaví, nic na něm nezaujme, je otázkou, zda tato plocha do města patří. Jestli jde o nástupní prostor v historickém centru města, je jistě nutná obnova prostoru a vytvoření nového konceptu.

Andreas Feldkeller je toho názoru, že parkování aut v ulicích je jako přivlastnění plochy pro soukromé účely a tím se zabere místo, které by bylo možné využít rozmanitějším způsobem. Podporuje omezení parkovacích ploch ve městě a tím i jeho odlehčení od hluku a výfukových plynů. Je naším cílem omezení dopravy a vytvoření prostorů pro lidi? Pokud to technologie umožňuje, je možné uvažovat o řešení parkovacích ploch pod úrovní městského parteru a podporovat funkce prostoru hlavně pro lidi. Město by mělo být utvářeno pro zlepšení pěších tahů a pro podporu cestování. Mělo by splňovat požadavky volného času obyvatel. Nabízet jim pohodlí, harmonický obraz a přitom zachování funkčnosti prostoru.

7. ZÁVĚR

Nástupní prostory měst je téma, o kterém by se dalo mluvit z různých úhlů pohledu. V dnešní době není tomuto tématu věnována velká pozornost. Prostory měst trpí narůstající zástavbou a vytvářením skladových a obchodních zón. Tyto plochy nejsou od okolí odcloněny a vytváří tak výrazné prvky zhoršující dojem z prostoru. Lidské měřítko je narušené, ale přitom je důležité. U větších měst je tento problém mnohem vyšší. Při psaní této práce jsem si uvědomila, že začátkem tvorby nástupních prostorů je důležité samotné uvědomění si toho, že když se vkládá prvek do celku, je nutné, aby prvek byl doplněn nebo přizpůsoben celku a vytvořil se tak nový celek. Tato tvorba musí mít ale dané zásady, jak by takový celek měl správně vypadat a co od něj očekáváme. Celek jako město se pokaždé liší. Jeho prostor je dán historickými událostmi, obsahuje v sobě funkce nebo prvky, které ho charakterizují a jeho charakter je možné přenést i do nástupních prostorů. Je potřebné hledat v každém městě jeho originalitu a tu podpořit. Charakteristické mohou být budovy, stromy nebo umělecká díla. Každé město má svůj charakter. Důležité je samotné určení, kde nástupní prostor začíná. Nástupní prostor je dle mého názoru místo, kde člověk poprvé vnímá městské prostory. Může začínat po cestě, kdy vidíme první budovy města. Měl by působit esteticky kladně a harmonicky. Člověka tento prostor uvádí do začátku jeho cesty ve městě. Dopravní cesty a dopravní terminály jsou nové pojmy, které lze použít pro definování těchto prostorů. Město žije svým způsobem a jsou v něm přirozené tahy provozu, které se mohou na určitém místě zastavit. Měřítko na tento pohled je různé. Při pohybu člověk vnímá hlavně estetické členění prostoru a přehlednost provozu. Při zastavení je schopen vnímat i další prvky, jako je obyvatelnost, funkčnost, vnímá lépe měřítko prostoru a dále, zda prostor nabízí možnosti pro jeho aktivity.

V každém prostoru je nutné najít jeho příležitosti pro zlepšení, do těchto příležitostí zahrnout charakter ostatních částí a ten podpořit v celkovém výrazu. Město Poděbrady je charakteristické lázeňstvím, čímž jsem se inspirovala a tento důležitý motiv jsem použila při tvorbě návrhů řešení autobusové zastávky na Riegrově náměstí a u okružní křižovatky. Použití prvků je navrženo přímo pro tyto prostory za účelem podpoření celkového ducha místa. Nevyhovující lidské měřítko je vylepšeno pomocí dřevinných vegetačních prvků. Při těchto zásadách je hlavní zachování nebo spíše zlepšení funkčnosti prostorů.

Dalším cílem by mělo být hledání možností, jak reálně ovlivnit toto téma a zabývat se jím ve větším rozsahu. Města se stále vyvíjí a tyto prostory je možné řešit. Jsou důležité jak pro místní, tak pro návštěvníky měst. S těmito místy se setkáváme stále.

8. RESUME

8.1 Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá nástupními prostory měst. Je sepsána literární část týkající se tohoto tématu. Literární část obsahuje historický přehled vývoje měst a popisuje řešení měst v různých dobách. Dále jsou popsány základní typy nástupních prostorů ve městě a ke každému typu je dán existující příklad řešení. Pohled a přístupy k řešení města je popsáno podle čtyř významných autorů: Jan Gehl – téma město pro lidi, Christian Norberg Schultz – genius loci, Camillo Sitte – umělecké zásady tvorby a Kevin Lynch – obraz města. Z jejich pohledů na město vychází inspirativní závěry, z kterých vycházím pro další část této práce, která se zabývá modelovým územím - městem Poděbrady a vymezením jeho nástupních prostorů. Z nich jsou vybrány dva příklady, u kterých je zpracována architektonická studie.

Klíčová slova: Nástupní prostor, město, ulice, doprava, cesta, Poděbrady

8.2 Abstract

Bachelor thesis deals with the boarding areas of cities. It is written in literature section on this topic. Literary part includes a historical overview of the development of cities and describes solutions to cities at different times. Below are the main types of entry areas in the city and for each type is given an example of existing solutions. View and approaches to solving the city is described by four prominent authors: Jan Gehl - city for people, Christian Norberg Schultz - genius loci, Camillo Sitte - artistic principles of creation and Kevin Lynch - the city's image. From their perspective, the city is based on inspiring conclusions from which I come for the next part of this work, which deals with the model territory - the city of Poděbrady and defining their entry areas. Of these, we selected two examples in which are processed architectural study.

Key words: Entrance area, city, street, transport, path, Poděbrady

9. POUŽITÁ LITERATURA

PETRÁČKOVÁ, Věra a Jiří KRAUS. *Akademický slovník cizích slov: [A-Ž]*. 1. vyd. Praha: Academia, 1997, 834 s. ISBN 80-200-0607-9.

ŠEVČÍK, Oldřich. *Architektura - historie - umění*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2002, 320 s. ISBN 80-247-0345-9.

SENNETT, Richard, Hans Paul BAHRDT, Peter MARCUS, Margaret CRAWFORDOVÁ, Paul GOLDBERG, Klaus SELLE, Oriol BOHIGAS, Manuel de SÓLA-MORALES, Juhanih PALLAS, Vit ACCONCI, Jan GEHL a Jürgen BRUNS-BERENTELG. *Architektura a veřejný prostor*. Vyd. 1. Editor Petr Kratochvíl. Praha: Zlatý řez, 2012, 164 s. ISBN 978-80-903826-4-0.

MAHDALOVÁ, Ivana. Autбусová nádraží. In: *VŠB - Technická univerzita Ostrava* [online]. 2015 [cit. 2015-03-30]. Dostupné z: <http://fast10.vsb.cz/mahdalova/MHD/predna09.pdf>

ROSENAU, Helen, Etienne Louis BOULLÉE. *Boullée & visionary architecture*. New York: Harmony Books, 1976, 158. ISBN 08-567-0157-2.

BRANDOS, Otakar. Co je treking, turistika?: pojmy turistika, VHT, alpinismus a horolezectví. In: *Treking: portál o horách, trekingu a turistice* [online]. 2010 [cit. 2015-03-30]. Dostupné z: <http://www.treking.cz/treky/alpinismus-treking-turistika.htm>

BOHÁČ, Štěpán. CYKLOSTEZKY A CYKLOTRASY - TERMINOLOGIE. In: *Praha.eu* [online]. 2006 [cit. 2015-03-30]. Dostupné z: http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048_140344_Cykloterminologie.pdf

PALLADIO, Andrea. *Čtyři knihy o architektuře*. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury, hudby a umění, 1958, 467 s.

ALBERTI, Leon Battista. *Deset knih o stavitelství*. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury, hudby a umění, 1956, 451 s.

ROSSI, Aldo. *Die Architektur der Stadt*. Düsseldorf: Birkhäuser Verlag, 1973, 174 s. ISBN 3570086410.

RIEDL, Dušan. Drobná architektura a výtvarné dílo ve vývoji zahradního umění. In: *Drobná architektura a zahradnické dílo v sadovnické tvorbě*. České Budějovice: ČSVTS, 1989, s. 5-16. ISBN 800299325X.

GERMAN, Georg. *Einführung in die Geschichte der Architekturtheorie*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1987, 296 s. ISBN 978-3534081486.

DIDEROT, Denis a Jean Le Rond d' ALEMBERT. *Encyclopédie, ou, Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*. Livourne: Tom dix-septième, 1770-1775, 33 v.

AVERLINO. *Filarete's Tractat über die Baukunst*. Vídeň: ., 1890, 772 s. ISBN 3-487-05213-X.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius loci: krajina, místo, architektura*. 2. vyd. Překlad Petr Kratochvíl, Pavel Halík. Praha: Dokořán, 2010, 219 s. ISBN 978-80-7363-303-5.

KUPKA, Jiří. Historicko-krajinný rámec v kompozici města. *Historická geografie*. 2010, 36, č. 1, č. 2., s. 51-72.

KAVKA, Bohumil, Václav AMBROŽ, Jan ČEŘOVSKÝ, Edvard GALUSZKA, Emanuel HRUŠKA, Otakar KUČA, Jaroslav MACHOVEC, J.K. ŘÍHA, Jaromír SCHOLZ, František ULÍČNÝ a Bohdan WAGNER. *Krajinářské sadovnictví*. 1. vyd. Praha: Státní zemědělské nakladatelství, 1970, 580 s. ISBN 07-053-04/44.

Letiště. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-03-30]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B>

GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012, xi, 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.

DEN, Petr. *Město*. 1. vyd. Praha: Kovalam, 1997, 94 s. ISBN 80-901825-6-9.

LYNCH, Kevin. *Obraz města: The image of the city*. 1. do češ. přel. vyd. Praha: Polygon, 2004, xi, 202 s. ISBN 80-727-3094-0.

LAUGIER. *Observations sur l'architecture*. Desaint: La Haye, 1765, 360 s. ISBN 978-1120332592.

OTTO, Jan. *Ottův slovník naučný: díl 17. Median-Navarrete*. fotoreprint pův. vyd. Praha: Sdružení pro Ottův slovník naučný, 1901, 1375 s. ISBN 80-720-3492-8.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel v obcích České republiky: k 1. 1. 2014* [online]. 2014 [cit. 2015-03-18]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/BC00298FFF/\\$File/1300721403.pdf](http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/BC00298FFF/$File/1300721403.pdf)

VÁCHA, Petr a Jiří STEGBAUER. *Poděbrady: město mého srdce*. 1. vyd. Praha: Ostrov, 2006, 150 s. ISBN 80-862-8948-6.

Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa. In: *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2002 [cit. 2015-03-30]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>

ČABLOVÁ, Markéta, Magdaléna MACEKOVÁ, Lumír MLČÁK, Martin NAWRATH, Marie ŘÍMANOVÁ, Robert SEDLÁK a ŠILBERSKÁ. *Prostory: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2013, 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

- MAHDALOVÁ, Ivana. *Regionální příměstská a městská železnice* [online]. Ostrava: ŠB - Technická univerzita Ostrava, 2015[cit. 2015-03-30]. Dostupné z: <http://fast10.vsb.cz/mahdalova/MHD/predna07.pdf>
- WAGNER, Bohdan a Miroslav PINC. *Sadovnická tvorba 2*. Praha: Státní zemědělské nakladatelství Praha, 1990, 323 s. ISBN 80-209-0112-4.
- HRŮZA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1977, 341 s. ISBN 01-527-77.
- HRŮZA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1977, 341 s. ISBN 01-527-77.
- JACOBS, Jane. *Smrt a život amerických velkoměst*. 2. vyd. Překlad Jana Solperová. Dolní Kounice: MOX NOX, 2013, 479 s. ISBN 978-80-905064-4-2.
- VOŽENÍLEK, Jiří. *Stavba měst a vesnic: urbanistická příručka*. Praha: Výzkumný ústav výstavby a architektury, Skupina Územního plánování, 1957, 665 s.
- SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. vyd. Praha: ARCH, 1995, 111 s. ISBN 80-901-6081-6.
- Strategický plán rozvoje města Poděbrady: do roku 2025. In: *Rozvoj a územní plánování: Městský úřad Poděbrady* [online]. Poděbrady, 2008 [cit. 2015-03-18]. Dostupné z: http://www.mesto-podebrady.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=12349&id_dokumenty=13974
- HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. 1. vyd. Praha: Academia, 2014, 716 s. ISBN 978-80-200-1808-3.
- BURTON, Robert, Thomas C FAULKNER, Nicolas K KIESSLING a Rhonda L BLAIR. *The anatomy of melancholy*. New York: Oxford University Press, 1989-2000, 6 v. ISBN 01981848676.
- JELLICOE, Geoffrey a Susan JELLICOE. *The landscape of man: shaping the environment from prehistory to the present day*. 3rd ed., expanded and updated, Rev. and enl. ed. New York, N.Y.: Thames and Hudson, 1995, 408 p. ISBN 05-002-7819-9.
- WHYTE, William Hollingsworth. *The Social Life of Small Urban Spaces* [dokumentární film]. 1988 [cit. 2.4.2015]. Dostupné z: <https://vimeo.com/111488563>
- HURYCH, Václav, Jana STEJSKALOVÁ, Miroslav EZECHEL, Stanislav SVOBODA a Romana MICHÁLKOVÁ. *Tvorba zeleně: sadovnictví - krajinářství*. 1. vyd. Mělník: Vyšší odborná škola zahradnická a Střední zahradnická škola ve spolupráci s Grada Publishing, 2011, 303 s. ISBN 978-80-247-3605-1.
- TOMAN, Libor. *Územní plán sídelního útvaru Poděbrady*. Hradec Králové: R-Projekt, 1998.
- ZIBRIN, Pavel. *Vnimanie urbanistického priestoru*. 1. vyd. Bratislava: Alfa, 1988, 166 s.
- HRŮZA, Jiří a Josef ZAJÍC. *Vývoj urbanismu I.díl*. 2. vyd. Praha: ČVUT, 2002, 301 s. ISBN 80-01-02551-9.
- Základní definice dopravní telematiky. In: KALIKOVÁ, Jana. *Databázové a prezentační systémy* [online]. 2001 [cit. 2015-03-30]. Dostupné z: http://www.lt.fd.cvut.cz/its/rok_2001/definice.htm
- SAVARENSKAJA. *Zapadnoevropejskoe gradostroitel'stvo XVII-XIX vekov*. Moskva: Strojizdat, 1987, 192 s.
- SOJKOVÁ, Eva, Michaela GLOSOVÁ, Jiří KUPKA a Petr ŠÍŘINA. *Zeleň městských památkových zón Středočeského kraje*. 1. vyd. Průhonice: Výzkumný ústav SilvaTaroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i., 2014, 120 s. ISBN 978-80-87674-06-2.
- KUPKA, Jiří. *Zeleň v historii města*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2006, 146 s. ISBN 80-01-03443-7.
- NOVOTNÝ, Jiří. *Zeleň ve městě*. 1. vyd. Praha: SNTL, 1958, 204 s. typové číslo L17-B3-II-4/7384.
- GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Vyd. 1. Brno: Nadace Partnerství, 2000, 202 s. ISBN 80-858-3479-0.

SEZNAM OBRÁZKOVÝCH PŘÍLOH:

Obrázek 1 Autobusové nádraží Litomyšl (autor: Marie Lehovcová)	17
Obrázek 2 Autobusové nádraží Trelleborg (autor: Marie Lehovcová)	17
Obrázek 3 Letištní hala a předprostor – Dubai (autor: Jiří Šejnost)	18
Obrázek 4 Parkoviště Verona (autor: Marie Lehovcová)	18
Obrázek 5 Vlakové nádraží Helsinky (autor: Marie Lehovcová)	19
Obrázek 6 Vlakové nádraží Helsinky - kulturní život (autor: Marie Lehovcová)	19
Obrázek 7 Ulice Mannerheimintie (autor: Marie Lehovcová)	20
Obrázek 8 Vodní kanál v Rauma (autor: Marie Lehovcová)	21
Obrázek 9 Pěší a cyklistické cesty – Helsinky (autor: Marie Lehovcová)	21
Obrázek 10 Lokalizace Poděbrad na mapě ČR (autor: Marie Lehovcová)	26
Obrázek 11 Lokalizace na mapě kraje (autor: Marie Lehovcová)	26
Obrázek 12 Analýza funkčního využití prostoru Riegerova náměstí (autor: Marie Lehovcová)	32
Obrázek 13 Analýza obchodů a služeb (autor: Marie Lehovcová)	32
Obrázek 14 Analýza návaznosti na systém zeleně u Riegrova náměstí (autor: Marie Lehovcová)	33
Obrázek 15 Analýza dopravních vztahů (autor: Marie Lehovcová)	33
Obrázek 16 Analýza negativních prvků (autor: Marie Lehovcová)	34
Obrázek 17 Analýza vybavenosti prostoru (autor: Marie Lehovcová)	34
Obrázek 18 SWOT analýza (autor: Marie Lehovcová)	35
Obrázek 19 Funkční analýza (autor: Marie Lehovcová)	36
Obrázek 20 Analýza obchodů a služeb (autor: Marie Lehovcová)	36
Obrázek 21 Analýza dopravních vztahů (autor: Marie Lehovcová)	37
Obrázek 22 Analýza negativních prvků (autor: Marie Lehovcová)	37
Obrázek 23 SWOT analýza (autor: Marie Lehovcová)	38

10. PŘÍLOHY

Příloha číslo 10.1 Fotodokumentace modelového území
Příloha číslo 10.2 Architektonická studie - Riegerovo náměstí
10.2.1 Situace, řez, ptačí pohled
10.2.2 Detail záhonu
10.2.3 Perspektivy
Příloha číslo 10.3 Architektonická studie – Okružní křižovatka
10.3.1 Situace
10.3.2 Detail záhonu
10.3.3 Perspektivy