

Mendelova univerzita v Brně
Zahradnická fakulta
Ústav zahradní a krajinářské architektury

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMNÍ PROJEKT – REGENERACE VNITŘNÍCH PROSTORŮ BLOKOVÉ ZÁSTAVBY

Vedoucí práce:
doc. Dr. Ing. Dana Wilhelmová

Autor práce:
Bc. Tomáš Hošek

Lednice 2017

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Zpracovatel : **Bc. Tomáš Hošek**

Studijní program: Zahradní a krajinářská architektura

Obor: Zahradní a krajinářská architektura

Název tématu: **Diplomní projekt – Regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby**

Rozsah práce: Textová část – 40 stran, fotodokumentace, grafické přílohy dle potřeby

Zásady pro vypracování:

1. Soustředte a prostudujte literaturu, projekty a realizace k danému tématu a zpracujte rešerši.
2. Po dohodě s vedoucím DP vyberte z hlediska tématu vhodný modelový objekt a soustředte podklady pro jeho řešení.
3. Analyzujte možnosti modelového území z hlediska tématu DP.
4. Zpracujte diplomní projekt v rozsahu architektonické studie, průkazně řešící funkční, provozní, výtvarné a rekreační aspekty modelového území.
5. Zobecněte výsledky svého návrhu do roviny teoretických východisek pro řešení problematiky regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby.


Seznam odborné literatury:


1. REYNOLDS, J S. *Courtyards : aesthetic, social, and thermal delight*. New York: John Wiley & Sons, 2001. 243 s. ISBN 0-471-39884-5.
2. HOLDEN, R. *New landscape design*. London: Laurence King, 2003. 192 s. ISBN 1-85669-290-6.
3. SCHMEIDLER, K. *Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě*. 2. vyd. Brno: Zdeněk Novotný, 2001. 292 s. ISBN 80-238-6582-X.
4. HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu. : II.díl*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 1999. 191 s. ISBN 80-01-01549-1.
5. HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu I*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 1997. 115 s. ISBN 80-01-01342-1.
6. GEHL, J. *Život mezi budovami : užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-0.
7. GEHL, J. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.


Datum zadání diplomové práce: prosinec 2015

Termín odevzdání diplomové práce: květen 2017

L. S.


Bc. Tomáš Hošek
Autor práce


doc. Dr. Ing. Dana Wilhelmová
Vedoucí ústavu


doc. Dr. Ing. Dana Wilhelmová
Vedoucí práce


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

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci: **Diplomní projekt – regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby** vypracoval samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s platnou Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací.

Jsem si vědom, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000Sb., 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 a využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Lednici dne: 3.5.2017

.....
Podpis

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi pomohli při zpracování diplomové práce, zejména pak doc. Dr. Ing. Daně Wilhelmové za její připomínky. Dále bych rád poděkoval své přítelkyni, rodině a všem blízkým za podporu v době studia i mimo ni.

Obsah

1. ÚVOD.....	6	5.2 Východiska z referenčních příkladů	23
2. CÍL PRÁCE	7	5.3 Průzkumy a rozbor modelového objektu	24
3. LITERÁRNÍ PŘEHLED	8	5.3.1 Historie Prostějova	24
3.1 Vymezení základních pojmů	8	5.3.2 Širší vztahy	24
3.2 Historický vývoj blokové zástavby	8	5.3.3 Historie	24
3.3 Charakteristika blokové zástavby.....	9	5.3.4 Územní plán.....	25
3.3.1 Urbanistické utváření a tvar zástavby	9	5.3.5 Současný stav	25
3.3.2 Obytný vnitroblok	10	5.3.6 Provoz.....	28
3.3.3 Obytná funkce vnitrobloku.....	11	5.3.7 Vlastnické vztahy a technická infrastruktura.....	29
3.3.4 Orientace	12	5.3.8 Problémový výkres.....	29
3.3.5 Mikroklima a hygiena	12	5.3.9 Dendrologický potenciál.....	31
3.4 Vnitrobloková zeleň	12	5.3.10 Oslunění.....	33
3.5 Charakteristika blokového zastavovacího systému	13	5.3.11 Demografie	33
3.5.1 Přednosti blokového zastavovacího systému	13	5.3.12 Systém zeleně města.....	34
3.5.2 Nevýhody blokového zastavovacího systému.....	13	5.4 Vyhodnocení analýz a východiska pro návrh	35
3.6 Urbanistická charakteristika	14	5.5 Architektonická studie – návrh řešení.....	36
3.6.1 Architektonické a výtvarné aspekty	14	5.6 Zobecnění výsledků návrhu do roviny teoretických východisek.....	40
3.6.2 Urbanistická funkce bloku	14	6. DISKUSE.....	41
3.6.3 Členění a zpřístupnění vnitroblokové plochy.....	14	7. ZÁVĚR.....	42
3.6.4 Město ve městě.....	15	8. SOUHRN A RESUME, KLÍČOVÁ SLOVA.....	43
3.6.5 Parkování.....	15	9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ	44
3.7 Technická infrastruktura.....	15	10. PŘÍLOHY	50
3.8 Doprava a pěší provoz	15		
4. MATERIÁL A METODY	17		
4.1 Metodika práce	17		
5. VÝSLEDKY	18		
5.1 Rozbor referenčních příkladů	18		
5.1.1 Vnitroblok za Žižkovskou vozovnou	18		
5.1.2 Obytný vnitroblok Sochorova	19		
5.1.3 Obytný vnitroblok na ulici Meiningenallee	20		
5.1.4 Vnitrobloky mezi ulicemi Ben Websters Vej, Ernie Wilkings Vej a Kenny Drews Vej.....	21		
5.1.5 Vnitrobloková zástavba okolo ulice Myggenæsgade.....	22		

1. ÚVOD

Regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby je velice rozsáhlé a bohaté téma. Problematika s ní spojená dává zapravdu faktu, že každý vnitřní prostor blokové zástavby má zcela odlišný charakter a ke každému z nich je nutno přistupovat individuálně. Nelze tedy stanovit pět principů, které se dají uplatnit na každý prostor, ale je velice důležité se nechat vtáhnout do samotného místa a až následně po pochopení veškerých vztahů dělat závěry.

Při komplexním pohledu na problematiku je nutné si uvědomit, že se jedná o místa chráněná, ne vždy zcela uzavřená, ale komunikující s oblohou, což dodává místu potřebné světlo a zejména sluneční paprsky. Přístupnost slunečních paprsků a přítomnost zeleně jsou dva faktory, bez kterých by lidé žijící v přilehlých bytových domech neměli možnost dokonalého života, jelikož vhodně ztvárněný vnitřní prostor blokové zástavby s těmito náležitostmi a prvky, který prostor zobytní, lze nazvat jako oáza v betonových městech.

Aby obyvatelé bytových domů rádi trávili čas ve venkovním prostoru, je nutné, aby architekt před vytvořením vlastního návrhu dokonale poznal místo. Jedním ze základních konceptů je vědomí místa. S čímž se mohou pojít různá moudra nebo přirovnání. Jak uvádí (DANIEL LIBESKIND, 2006) ve své publikaci *Základní kameny života i architektury* „Všichni architekti jsou prostitutí – tohle prohlásil Philip Johnson. Aby získali možnost stavět, jsou schopni všeho. Frank Lloyd Wright to vyjádřil o něco méně sžíravě. Řekl, že architekt musí umět tři věci: Za prvé, získat zakázku. Za druhé, získat zakázku. Za třetí, získat zakázku“. [15]

K vytvoření dokonalého místa pro život v rámci města, avšak v zelené oáze vnitřních prostorů blokové zástavby, není od věci se nechat inspirovat již vhodně existujícími místy. Těmito místy mohou být například severské země v podobě Dánska a jeho hlavního města Kodaně, kde jsou vnitřní prostory blokové zástavby dokonale přizpůsobeny každodenním aktivitám a tím pádem lidé tyto místa využívají de facto jako soukromé zahrady, čímž se utužují jejich sousedské vztahy.

Vnitřních prostorů blokové zástavby bychom si měli velice vážit a neopomíjet jejich hodnotu, protože v současné době vznikající satelitní městečka pouze zabírají úrodnou zemědělskou půdu a místa k odpočinku v podobě vnitřních prostorů blokové zástavby již nemají kde vznikat. Každý prostor mezi bytovými domy má své kouzlo a *genia loci*, který jen podtrhává hodnoty konkrétních míst. Měli bychom tedy pro naše budoucí generace zajistit, aby vnitřní prostory blokové zástavby jen nechátraly, ale naopak se stále rozvíjely a poskytovaly obyvatelům měst krásu a užitek.

2. CÍL PRÁCE

Cílem diplomové práce na téma Diplomní projekt – Regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby je v první řadě prostudování literatury, projektů a realizací v rovině teoretické k danému tématu a následné zpracování literární rešerše. V chronologickém postupu následuje činnost stanovení kritérií pro výběr vhodných referenčních příkladů. Po stanovení kritérií je dalším cílem vhodně vybrané referenční příklady navštívit a analyzovat je. Z analýz referenčních příkladů následně stanovit východiska plynoucí pro budoucí architektonickou studii.

Po dohodě s vedoucím práce vybrat vhodný modelový objekt, následně dojde k soustředění podkladů pro jeho řešení a provedení analýz. Modelovým objektem bude prostor ve městě Prostějov. Výběr tohoto města je z prostého hlediska. Jelikož jsem prostějovský rodák, bylo mým cílem zanechat po mém studiu stopu, která by byla věnována rodnému městu.

Na základě literární rešerše a průzkumů referenčních příkladů bude zpracován diplomní projekt v rozsahu architektonické studie, která průkazně řeší funkční, provozní, výtvarné a rekreační aspekty modelového území.

Na závěr diplomové práce dojde k zobecnění výsledků návrhu do roviny teoretických východisek pro řešení problematiky regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby.

3. LITERÁRNÍ PŘEHLED

3.1 Vymezení základních pojmů

Atrium – „Centrální prostor obytného domu s krbem uprostřed. V současné architektuře se pojmem atrium označuje většinou vnitřní dvůr budovy, který je zastřešený prosklenou střešou. Může obsahovat zeleň, fontánu či plastiku“. [26]

Blok – „Zastavitelné území, vymezené zpravidla uličními čarami. V případě, že blok není ze všech stran vymezen uličními čarami, stanoví se další pomocné čáry tak, aby bylo možno nade vší pochybnost stanovit plochu bloku. Blok dále možno členit na vnitroblok a vnější pásmo, které mívá výrazně vyšší míru zastavění a vnitroblok vymezuje“. [27]

Modernizace – „Soubor opatření k přizpůsobení obytného území soudobým požadavkům, včetně nároků na zeleň“. [23] „Vylepšení a přizpůsobení soudobým požadavkům nebo znalostem. [29] Podle stavebního zákona jde o „takovou stavební úpravu, při níž se jednotlivé konstrukční části stavby nahrazují částmi modernějšími“. (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu).

Obytný soubor – „Cílevědomě navržená, komplexně vybavená, ucelená část obytné zóny“. [30]

Regenerace – Z hlediska sídelního útvaru se jedná o „soubor stavebních a nestavebních procesů a opatření, kterými se zhodnocuje urbanistická struktura a životní prostředí sídelního útvaru“. [23] „Úprava objektu zeleně směřující k obnově jeho funkcí a zvýšení užitné hodnoty, při tom musí být respektován charakter objektu zeleně a všechny zachované hodnoty“. [39] „V překladu „obnovení“, „znovuoživení“. Zahrnuje nejen stavební obnovu a údržbu určitého území, souboru staveb, ale zejména jeho funkčního začlenění do městského organismu, nalezení jeho vhodného současného poslání a očištění od všech nehodnotných součástí a nevhodných způsobů využití“. [32]

Rekonstrukce – „Jde o takovou stavební úpravu, kterou se změní technické parametry, funkce nebo účel stavby“. [42]

Vnitroblok – „Prostor zcela nebo z velké části uzavřený zástavbou obytných domů, sadovnický upravený a využívaný převážně obyvateli přilehlých domů“. [39] „Speciální místa, která jsou mimo a přesto téměř

uvnitř, obvykle v kontaktu se Zemí, ale obklopeny místnostmi. Jejichž součástí je přítomnost deště, větru, denního světla, noční tmy a zvuku, které jsou místem krásy a útěchy“. [18]

Zástavba – „Rozvolněná zástavba městského typu jako samostatné stavby, skupiny staveb nebo stavby v otevřených blocích, které nemusí tvořit souvislou uliční frontu. Zástavbu městského typu jako uzavřené nebo polootevřené bloky a objekty tvořící souvislou uliční frontu. Kompaktní zástavbu městského typu jako převážně uzavřené bloky a souvislou uliční frontu. Velmi kompaktní zástavbu městského typu jako uzavřené bloky tvořící souvislou uliční frontu s vysokou mírou využití území“. [41]

Zeleň obytné zástavby – „Zeleň navazující na budovy určené zejména k bydlení, zpravidla ztvárněná podle sadovnických zásad (např. zeleň sídlištní, vnitrobloku, u rodinných domů“. [39]

3.2 Historický vývoj blokové zástavby

Z hlediska vývoje urbanistických teorií předcházelo blokové zástavbě několik typů staveb a měst. Z nejstarších předchůdců můžeme uvést rajské dvory gotických klášterů nebo obytné budovy jednotlivých uličních bloků s průjezdem do dvora. [5] Podobné prvky se uplatňovaly v zahradách španělských Maurů, které byly obehnané zdmi. Stejně jako zahrady, tak i dvory byly většinou pravoúhlých tvarů. [13] V období renesance se stavěly zpravidla čtyřkřídle renesanční zámky, které obklopovaly nádvoří, což lze považovat rovněž za stavbu předcházející blokové zástavbě. [5] Městské občanské zahrady byly podobně jako středověké zahrady obklopeny zdmi, nikterak velkých rozměrů. Svoji vybaveností ovšem nezůstávaly v ničem pozadu. [13] Rovněž v barokních zámcích se pracuje s vývojem půdorysu a dispozice, která může být uzavřená kolem dvora nebo uzavřená pouze ze tří stran. Mnohem bližším typem zástavby jsou nájemní domy s pavlačovým charakterem a vnitřním dvorem, které nemohou být starší než z období klasicismu. [5] Z předchůdců lze zmínit např. lineární respektive hvězdčovitité město nebo z nových sídelních forem lineární formy osídlení či sídelní pásy. Tyhle způsoby utváření města se alespoň minimálně svojí formální stránkou mohli podobat blokové zástavbě. O něco blíže už můžeme být s obytnými celky, jak uvádí (HRŮZA, 1965 in Iz Istorii sovetskoj architektury, 1963) „vzorového okrsku nového typu z 8 – 12 obytných domů s nezbytným vybavením pro obyvatele“. [11]

Již v 19. století tvořil základní strukturu některých města uzavřený blok. Jednalo se buď o bloky s celistvým vnitřním prostorem, nebo bloky takřka stoprocentně zastavěné. [9] Ještě bližší styl domů můžeme vidět na sídlišti Siemensstadt v Berlíně. Výstavba individuálních bytů s moderním vybavením z let 1930 byla financována Siemensovým průmyslem. [7]

Ke „staré zástavbě“ z počátků 20. století řadíme především činžovní domy postavené na pravidelných parcelách s poměrně velkými dvory. S ulicí komunikují průjezdy a někdy jsou zaplňovány drobnými objekty. [17]

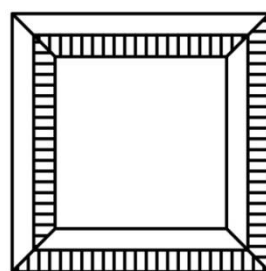
Počátky bytové výstavby se začaly ve větší míře vyskytovat v 70. letech 20. století. Dle (SOUČEK, ŠONSKÝ, 1981) bylo „v letech 1971 – 1975 postaveno přibližně 615 tisíc nových bytů a koncepce pro období 1976 – 1990 uvažovala s výstavbou 1,95 mil. bytů“. [20]

Vzhledem k oblibě bytových zastavovacích systémů docházelo k pomalému opouštění starých městských struktur. To s sebou přineslo ústup od klasické koridorové ulice na úkor volných ploch sloužící dopravě, rekreaci nebo městské zeleni. V nových obytných souborech dostává městská zeleň mnohem více prostoru oproti klasické koridorové ulici, čímž dochází ke zlepšení mikroklimatických a hygienických funkcí v rámci města. [20] Urbanismem měst 20. století se dále detailněji věnuje [12]

3.3 Charakteristika blokové zástavby

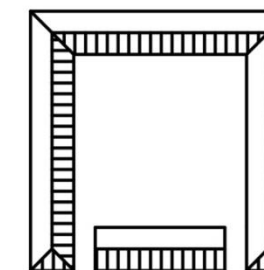
3.3.1 Urbanistické utváření a tvar zástavby

Uzavřené bloky – (Obr. 1) Tento typ vnitrobloků je charakteristický zhoršenými mikroklimatickými podmínkami a celkovým provětráváním. Hlavní předností uzavřeného bloku je intimita respektive polosoukromý prostor. Průchod osob a průjezd vozidel je zde díky uzavřenosti bloku znemožněn, což je obrovskou výhodou pro místní obyvatelé, kteří si mohou užívat ničím nerušené chvíle uvnitř vnitrobloku. Je zde hůře proveditelná možnost realizace a údržby kvůli chybějícím vjezdům zajišťující snadnější přístupnost. [23] I přesto, že je dvůr nevětrán, poskytuje mnoho předností. Jedná se o chráněný prostor z pohledu dopravy. Prostor je rovněž velice tichý a člověk je zde chráněn před větrem. [9]



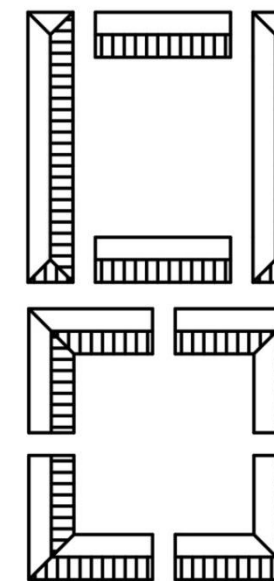
Obr. 1 – Uzavřené bloky

Uzavřené bloky s průjezdem – (Obr. 2) Zde dochází ke snížení intimity, klidu a bezpečí, což je zapříčiněno průjezdem motorových vozidel a příležitostným parkováním. V blízkosti rušných komunikací může docházet k zavedení pěšího provozu přes vnitroblok kvůli větší bezpečnosti chodců. Uzavřené bloky s průjezdem jsou dopravně dostupnější, ovšem touto výhodou dochází ke snížení jejich obytné hodnoty. [23]



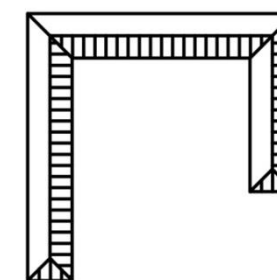
Obr. 2 – Uzavřené bloky s průjezdem

Bloky z části otevřené – (Obr. 3 a 4) Otevřenost bloků je zajištěna buď v rozích, nebo stranách. Tyto polootevřené bloky mají velice dobré hygienické poměry a dokonalé provětrávání. Mechanizovaná údržba nebo případná revitalizace je zde z hlediska lepší přístupnosti mnohem jednodušší. V důsledku umožnění vjezdu motorových vozidel a vstupu pěších, je zde snížená intimita, klid a bezpečí. Obytná funkce je tedy snižena na úkor moderní mechanizované době a pohodlnosti místních obyvatel. [23]



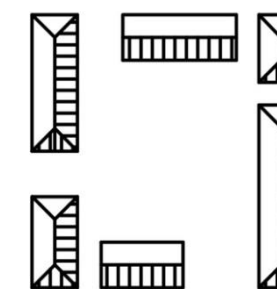
Obr. 3 a 4 – Bloky z části otevřené

Neúplné bloky – (Obr. 5) Díky své neúplnosti vnitřní prostor blok navazuje na okolní zeleň a krajinu. V neúplných blocích je zajištěna malá intimita vnitřního obytného prostoru s přechodem k volné zástavbě. Intimita lze zvýšit stavebními nebo zahradně architektonickými úpravami v podobě zdí, oplocení nebo vegetací. Pomocí těchto úprav lze docílit uzavřeného obytného prostoru. [23]



Obr. 5 – Neúplné bloky

Otevřené bloky – (Obr. 6) Z hlediska mikroklimatických a hygienických podmínek jsou otevřené bloky z dosavadně jmenovaných neoptimálnější. Tato výhoda s sebou nese méně pozitivní vlastnosti čímž je neposkytnutí dostatečné intimity a segregace dopravy. V otevřených blocích se vzhledem k větší anonymitě a pohybu nejen místních obyvatel, ale i návštěvníků zhoršuje vztah k zeleni a vybavení bloku. Tyto obytné prostory se podobají



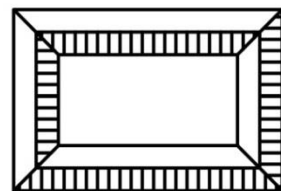
Obr. 6 – Otevřené bloky

současným sídlištěm a tím pádem jsou obdobné realizační údržbové podmínky. [23]

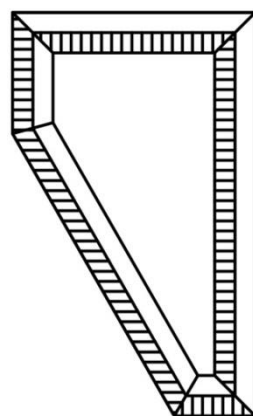
Bloky tvaru čtverce nebo obdélníku o poměru stran do 1:2 – (Obr. 7)
Obytné vnitrobloky díky poměru stran do 1:2, v závislosti na orientaci ke světovým stranám a výšce zástavby, vytvářejí lepší možnosti jejich budování. [23]

Bloky ve tvaru úzkého obdélníku o poměru stran nad 1:2 – (Obr. 8)
Jedná-li se o vysokou zástavbu tohoto typu, popřípadě zástavbu trojúhelníkovou, lichoběžníkovou nebo nepravidelnou, není tento typ zástavby vhodný pro vytváření vnitrobloků určených k obytné funkci. To co vede ke konstatování, že bloky již zmíněných vlastností nejsou vhodné pro budování obytných vnitrobloků, je fakt, že budovy vytvářejí úzké a zastíněné prostory. Pobytová funkce podobných vnitrobloků může být zvýšena vybudováním různých typů menších budov v podobě kluboven, tělocvičen nebo zimních zahrad. Způsob, jakým by se zastíněné prostory staly více využitelnějšími, vyžaduje značné náklady. [23]

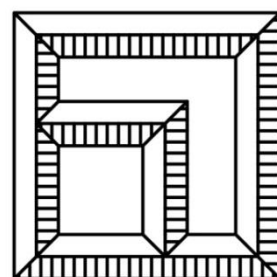
Bloky se souvislou vnitřní zástavbou – (Obr. 9)
Využitelnost vnitrobloků, ve kterých se vyskytuje vnitřní zástavba, je pro obytnou funkci značně omezená. Zobytnění vnitrobloků se souvislou vnitřní zástavbou je možné v případě částečné nebo kompletní demolice vnitřní výstavby. [23] Existují i varianty, kdy je prostor vnitrobloku utvářen pouze pomocí světlíků. V těchto případech je zezeň úplně nebo částečně vytlačována, což nám může potvrdit i fakt, že mnohdy dochází k zastavění dvorů v blocích dalšími budovami popřípadě různými dílnami nebo přístavky. [8]



Obr. 7 – Bloky o poměru stran do 1:2



Obr. 8 – Bloky o poměru stran nad 1:2



Obr. 9 – Bloky se souvislou vnitřní zástavbou (Obr. 1-9 – autor, 2017, překresleno dle Šubr, 1990).

3.3.2 Obytný vnitroblok

Dle (Šubr, 1990) je obytný vnitroblok „zahradně architektonicky upravená plocha uvnitř soustředěné starší a novější bytové zástavby, která je úplně nebo z větší části touto výstavbou obklopena a je využívána především obyvateli přilehlých bytových domů“. [23]

Otázkou zastavení bloků se zabýval ne jeden architekt. Zda je to správné či nikoli není zcela jednoduché říci. Co lze ale říci je to, že pokud je blok zastavěný, je ho nutné ozdravit. Ozdravení, byť jen z části, zastavěných vnitrobloků je krokem pro budoucí generace, které spočívá v hledání všeobecných zásad týkající se světla, zeleně, vzduchu a ticha. Z těchto zásad vyplývá provětrání bloku či jeho otevření nebo zastavení, rovněž otázka oslunění a rozptýleného světla. Pro urbanistický vývoj jsou otázky provětrávání, otevřenosti bloků, vnitroblokových parků, principů osvětlení rozptýleným i umělým světlem nebo principů oslunění stěžejní. [8]

Zredukování či nahrazení nevyhovující zástavby bloků vybouráním zástavby uvnitř bloku, snížení výšky domů nebo kompletní vybourání bloku a následnou novou výstavbou, popřípadě vznikem nového parku je v soudobém urbanismu reálným krokem. Tento krok musí být nicméně podložen řadou aspektů dokazující správnost tohoto rozhodnutí. [8]

CHRIS VAN UFFELEN ve své publikaci Landscape architecture pojednává o obytném vnitrobloku jako místu, které je určeno pro pobyt lidí v parkově upravených plochách. Prostory mezi domy jsou doplněny alejemi, které člení prostor na menší celky, které jsou vizuálně prodyšné, ale fyzicky neprostupné. [2]

Obytná zástavba v podobě otevřeného prostranství mezi jednotlivými budovami vytváří atraktivní místa pro relaxaci a trávení volného času. Dokonalý zahradní charakter pro zvýšení obyvatelnosti bloku je dán nejen vegetačními prvky, ale i technickými prvky v podobě pergol, vodních prvků a hřišť. [1]

Aby obytný vnitroblok byl obyvatelný a lidé se v něm chtěli zdržovat, je zapotřebí pracovat s lidským měřítkem, v podobě posílení pěšího provozu a programu ve vnitrobloku. Díky zapracování lidského měřítka do vnitrobloků, dojde k posílení společenské funkce zvýraznění míst k setkávání. [4]

3.3.3 Obytná funkce vnitrobloku

Obytný vnitroblok poskytuje svým obyvatelům různé funkce, ale za jednu z nejdůležitějších lze považovat právě funkci obytnou, respektive obytně – rekreační. Aby se člověk ve vnitrobloku cítil příjemně, je potřeba splňovat několik předpokladů. Lze tedy všeobecně stanovit tři základní kategorie ploch.

První kategorií budou plochy s nejlepšími obytnými předpoklady vhodné ke krátkodobé rekreaci. (Obr. 10) Jedná se tedy o plochy funkčně významné, jejichž funkční intenzita je dána několika kritérii. Stěžejními kritérii jsou zejména urbanistické uspořádání zástavby, typ zástavby a její podlažnost. Dále má na tuto kategorii vliv počet obyvatel, širší vztahy a celková lokalizace obytného souboru v rámci urbanistické zástavby města. [20] S touto problematikou, zejména počtem obyvatel, a s tím spojenou hustotou osídlení se zabývá HNILÍČKA, 2012, ve své publikaci Sídlní kaše.

Druhou kategorií jsou plochy funkčně významné v přímém dopadu negativních vlivů. Obytná kvalita vnitrobloku je tedy omezena. Za negativní vlivy v meziblokové zástavbě lze považovat dopad motorové dopravy, technickou infrastrukturu, nadměrnou pěší frekvenci nebo plochy, které jsou částečně nebo zcela nevyužitelné vzhledem k jejich nepříznivé plošné struktuře.

V obytných souborech se vyskytují rovněž plochy funkčně nevýznamné, které jsou další kategorií. Plochy těchto vlastností jsou v obytných vnitroblocích zcela nežádoucí. Jedná se o takové prostory, které nejsou schopny plnit žádné obytně – rekreační funkce. Takovéto prostory vznikají z negativních technických, hygienických nebo mikroklimatických důvodů. [20]

Základní funkcí vnitrobloku by tedy měla být funkce obytná poskytující obyvatelům potřebné možnosti pasivního (odpočinek, četba a vnímání přírody) a aktivního (sport, hry dětí a venčení psů) vyžití. (Obr. 11 – 15). [23]

K tomu aby vnitroblok lákal obyvatele v něm pobývat a nejen procházet, je zapotřebí aby splňoval tři základní typy venkovních aktivit. Jedná se o nezbytné, volitelné a společenské aktivity. Pro vytoužený život ve vnitroblocích je nutno zahrnout celé spektrum aktivit, které se spojují a zajišťují obytným čtvrtím smysl a přitažlivost. [3]. Touto problematikou se podrobněji věnuje (Gehl, 2000) ve své publikaci Život mezi budovami.

V rámci obytného vnitrobloku je žádoucí se zmínit i o termínu obývatelnost, kterým se zabývá Honzík (1976) ve své publikaci Tvorba životního slohu a definuje ho jako „souhrn podmínek, které způsobují, že tento prostor je příhodný k obývání“. Při pohledu na dnešní vnitrobloky doprava většinou prochází všemi ulicemi a vlastní vnitroblok není dost často obývatelný, ať už z nevyhovujících sociálních, atmosférických, provozních nebo psychologických podmínek nebo rozparcelování dvorů na menší plochy. V tomto případě můžeme říct, že jde o město lidí, ale nikoliv pro lidi. Tyhle nedostatky se dají

velice lehce napravit pouze několika málo opatřeními. Ke zvýšení obývatelnosti nám pomůže zamezení dopravy, místo které budou chodníky pro lidi a scelení dvorů. [9]



Obr. 10 - Pergola – Kodaň – Sydhaven



Obr. 11 - Kavárna – Kodaň – Charlottehaven



Obr. 12 – Herní prvky – Vídeň - Leopoldstadt



Obr. 13 - Komunitní zahrádky – Vídeň – Lopoldstadt



Obr. 14 – Klidový vnitroblok – Vídeň – Leopoldstadt



Obr. 15 – Vodní prvek – Budapešť – Lágymányos

3.3.4 Orientace

Každý prostor je charakteristický různými vlastnostmi. Když se zaměříme na porovnání vnitrobloků a řadové zástavby, tak můžeme porovnávat pro a proti. Uzavřené vnitrobloky sice nedisponují tak ideálním mikroklimatem, ale je zde rozhodně snadnější orientace. Řadové zástavby jsou zcela monotónní a stejné, orientace je značně složitá. [9]

Pro zvýšení orientace ať už v otevřených nebo uzavřených vnitroblocích lze použít několik způsobů. Základním principem je uplatnění vegetace liniově nebo bodově. Pomocí alejí lze usměrňovat ke konkrétnímu cíli. Při doplnění vegetace technickými prvky specifických forem, se stane prostor snadněji zapamatovatelný a orientace v něm bude snazší. [1]

3.3.5 Mikroklima a hygiena

Podle nových názorů jsou uzavřené bloky po 1. světové válce odsuzovány. Z pohledu mikroklimatu je takový blok nevětrán a orientace ke světovým stranám je náhodná, takže některá okna nebyla mnohdy vůbec osluněna. [9]

Vnitroblokové prostory mají specifické mikroklimatické podmínky, mezi které (Šubr, 1990) řadí „zejména světelné poměry, vzdušné provětrávání, tepelný režim, srážky. Vzdušná vlhkost je závislé na mnoha faktorech: velikost a tvar bloku, výška zástavby, poměr šířky a výšky“. Těmito zcela zásadními faktory se detailněji věnuje (Šubr, 1990) ve své publikaci Zeleně obytných vnitrobloků. Problematikou mikroklimatu zejména provětráváním se také zabývá (Reynolds, 2002) ve své publikaci Courtyards – Aesthetic, social and thermal delight. Optimální proslunění a provětrání je velice důležité. Bloky poskytující neoptimálnější mikroklimatické podmínky by měly mít poměr šířky k výšce větší než 2:1. Problematikou tvaru půdorysů a poměrů výšek k šířkám se zabývá rovněž [21] ve své publikaci Zeleně v zemědělské výstavbě.

Mnohé z vnitrobloků byly dříve pouze betonovými prostory, ve kterých jsou zahradními architekty navrhovány plochy zeleně, které bezpochyby zvyšují nejen estetický komfort, ale i mnohem lepší okysličování, tudíž zajišťují lepší mikroklima v městském prostředí. Pomocí použití recyklovatelných materiálů a výsadeb rostlinných druhů s malou intenzitní třídou údržby dochází ke zlepšování životního prostředí a hygienické podmínky se těmito prvky stávají značně pozitivní. [25]

3.4 Vnitrobloková zeleň

Městskou zeleň nelze zcela jednotně charakterizovat. Skládá se z mnoha typů vegetačních prvků a jejich kombinace a rozmanitost společně utvářejí různé městské prostory. Jedním z těchto prostorů je vnitrobloková zeleň.

Jedná se o zeleň uvnitř souvislého nebo polootevřeného bloku vysokého i nízkého zastavění. Zeleň tohoto typu má v rámci města druhořadý význam. Jako každá jiná zeleň zlepšuje místní mikroklima a ovzduší (Obr. 16 a 17), ale oproti např. parkovým plochám se jedná o zeleň většinou neveřejnou nebo poloveřejnou. Vnitrobloková zeleň tedy není určena pro širokou veřejnost, ale převážně pro obyvatele přilehlých bloků. [16] Dle (Otruba, 2002) jsou pod termínem zeleň vnitrobloků chápány „venkovní prostory sídel nebo jejich částí, po obvodu uzavřené (obestavěné) budovami (bytovými domy, drobnými provozovny terciální sféry aj.), s nimiž jsou zpřístupněné“ [17], [19]

Jeden z nejstarších typů této zeleně vznikl při stavebním rozmachu na přelomu 19. a 20. století. Jednalo se o pravidelně zakládané zahrádky v uzavřených blocích s besídkou nebo altánem a použitím okrasných nebo ovocných stromů, kvetoucích květin a keřů.

Díky postupnému zvyšování se nezájmu místních obyvatel vůči vnitroblokové zeleni bylo značné množství z těchto zahrádek postupem času zničeno a zastavěno garážemi nebo skladišti. Výsledkem byla ztráta intimity místa a nevysazování nových dřevin jako náhrada za dřeviny dožívající, což vedlo k postupné devastaci. V některých vnitroblocích docházelo, i přes nezáměr o vegetaci, alespoň k využití blokových zahrad pro děti v podobě dětských hřišť s travnatou plochou. [16]

Vnitrobloková zeleň je součástí obytných vnitrobloků s zobytnující funkcí nejen zástavby 19. a 20. století, ale stále více se díky novým vývojovým trendům urbanismu uplatňuje i v nové výstavbě 21. století. [23]

V publikaci (Souček, Šonský, 1981) se uvádí, že zeleně v meziblokových plochách obecně ubývá většinou na úkor dopravy nebo zahušťování zástavby. Z hlediska plošné struktury zeleně je nutné se zabývat vhodným rozmístěním budov, komunikací a dalších objektů, které by neměly být stavěny na úkor vnitroblokové zeleně, od které vychází funkční využití. [20]

V jednotlivých vnitroblocích je práce s rostlinným materiálem nutno brát jako stěžejní. Je zapotřebí uvažovat nad používáním stromů solitérních nebo ve skupinách, či náhradou trávníku kobercovými rostlinami (Obr. 18 a 19). [1], [17] Problematikou vnitroblokové zeleně se podrobněji věnuje Šubr, 1990, ve své publikaci Zeleně obytných vnitrobloků.



Obr. 16 – Vnitrobloková zeleň – Kodaň – Amager Vest



Obr. 17 – Městské divadlo – Brno – Brno střed



Obr. 18 – Nádvoří radnice – Kodaň – Kobenhavn



Obr. 19 – Vnitrobloková zeleň – Kodaň - Charlottehaven

3.5 Charakteristika blokového zastavovacího systému

Se vzrůstajícím blahobytem vzrůstají potřeby současné společnosti. Je tedy nutné komplexní zhodnocení urbanistické struktury a staršího bytového fondu s následným lepším komfortem pro současnou společnost. Jedná se o komplexní proces zkvalitnění parteru a obytného prostoru. Z hlediska uchování hodnot starší bytové zástavby se klade větší důraz na modernizaci a regeneraci starších blokových zástaveb. Regenerace jednotlivých vnitrobloků a s tím spojené jejich využití není zcela snadné. Je nutno totiž myslet nejen na obytnou funkci a vnitroblokovou zeleň, ale také na odstranění funkčního rozdělení vnitrobloků. Jednotlivé funkce by spolu měly být propojené a vzájemně se doplňovat, čímž vznikne prostor mnohem žádanější a lidé budou mít větší tendence se v takovém prostoru zdržovat. [23]

3.5.1 Přednosti blokového zastavovacího systému

- Občanská vybavenost je flexibilní a variabilní.
- Klidný a polointimní prostor obytného vnitrobloku je oddělen od veřejného rušného uličního prostředí.
- Dopravní systém je jednoduchý a přehledný.
- Dochází zde k zachování sousedských vztahů, identity prostoru, lidského měřítka a k vytvoření jednotné struktury města.

3.5.2 Nevýhody blokového zastavovacího systému

- Bloky ve tvaru úzkého obdélníku trpí špatným osluněním obytných místností a vnitroblokového prostoru.
- V některých případech se vyskytuje nedostatečné provětrávání, které lze zlepšit umístěním vodního prvku nebo zeleně, popřípadě otevřením vnitrobloku.
- Nadměrná hlučnost uvnitř vnitrobloků s povoleným vjezdem motorových vozidel nebo hlučnost z uličního prostoru, která je dána špatnou orientací bytových dispozic.
- Prostor často trpí nedostatkem volnočasových aktivit a občanské vybavenosti.
- Bytové fondy s nízkou kvalitou
- Nedostatek vnitroblokové zeleně.
- Značné problémy se statickou dopravou a s tím související nedostatek parkovacích míst. Automobily jsou tak zaparkována téměř kdekoli a nerespektují žádná pravidla slušného parkování. [23]

3.6 Urbanistická charakteristika

3.6.1 Architektonické a výtvarné aspekty

Z hlediska pocitového a architektonicko-výtvarného aspektu mohou vznikat kompozice neuniformních, půvabných a stylových rozměrů, respektující stávající „velkou“ architekturu. Díky pocitovým, architektonickým a výtvarným aspektům můžeme do meziblokových prostorů lépe vnášet koncepční myšlenky a řešit uspořádání dvorních prostorů. [17] Výtvarný výraz jednotlivých objektů či urbanistická struktura je ve starší zástavbě více oceňována, než tomu většinou je u nové bytové zástavby (Obr. 20). Moderní bloky totiž většinou trpí monotónností a uniformitou (Obr. 21). [23] Vnitroblokový prostor lze obohacovat modelovaným terénem, detaily, drobnou architekturou, vodními prvky nebo výtvarnými díly vycházející z harmonického souznění s vegetací. Zahradně architektonické řešení jednotlivých vnitrobloků různých funkcí je zcela individuální. Důraz je kladen na zajímavost, atraktivitu či náročnost nejen z pohledu finančního. Význam zahradně architektonických úprav vnitroblokových prostorů vzrůstá a do budoucna bude dále vzrůstat, protože právě tyto úpravy dělají prostor vnitrobloku obyvatelným. [17]



Obr. 20 – Umělecký prvek – Praha – Žižkov



Obr. 21 – Umělecký prvek – Budapešť – Lágymányos

3.6.2 Urbanistická funkce bloku

Pro vnitrobloky tvořené bytovými domy je v první řadě žádoucí funkce obytná. Jedná se o nejdůležitější funkci, bez které by se stal vnitřní prostor nevyužívaným a nenavštěvovaným místem. Pod obytnou funkcí je nutné si představit jak pobyt dospělých, tak pobyt dětí, pro které je nejdůležitější kvalitní zázemí z hlediska dětských hřišť. Touto problematikou se podrobněji věnuje (Souček, Šonský, 1981), ve své publikaci Zeleň v nových obytných souborech. Pomineme-li základní obytnou funkci, je

většina vnitrobloků spojena s různým podílem neobytných funkcí. Díky neobytným funkcím klesá kvalita mikroklimatických a hygienických podmínek, s čímž je spojena menší návštěvnost. Alternativou jsou vnitrobloky polyfunkční, které se především uplatňují podél hlavních ulic a v centrálních částech měst.

U některých vhodně řešených vnitrobloků se uplatňuje v přízemí občanská vybavenost. Jedná se o obvodové zástavby s orientací do ulice. Obytná funkce vlastního vnitrobloku tak není narušena, což je dáno vhodnou organizací a umístěním směrem do ulice. Urbanisticky žádoucí je rovněž promísení obytné a výrobní funkce, ale vždy je třeba preferovat funkci obytnou nad výrobní. Výrobní funkce totiž značně znehodnocuje vnitroblok i jeho okolí exhaláty, hlukem nebo jej prostorově omezují. [23]

Další funkcí bloku může být funkce duchovní ve dvorech kostelů. Tyto místa působí intimním charakterem a většinou jsou doplněny prvky navozující pocit pohody v podobě vegetace nebo vody v pohybu. Vnitrobloková zástavba se nemusí vyskytovat pouze v městských prostorech, nýbrž i na venkově. Tento typ vnitrobloku má rovněž obytnou funkci ovšem většinou s nižší výškou bloků. (COORDINATION, [project a CHRIS VAN UFFELEN, 2010])

3.6.3 Členění a zpřístupnění vnitroblokové plochy

V dřívějších dobách vnitrobloková plocha nesloužila všem obyvatelům. Celý prostor byl rozparcelován a využíván individuálně. S postupem času začaly vznikat tendence společného využívání centrální plochy všemi obyvateli. U jednotlivých domů byly stále ovšem prostory, které byly využívány individuálně v podobě zahrad a hospodářských dvorů. Tento druh vnitroblokové plochy se nazývá kombinovaný způsob členění plochy. Nové tendence směřovaly k rozvoji různých funkcí uvnitř bloků. K dosažení tohoto cíle došlo tehdy, když se vnitroblokové prostory propojily s hospodářskými dvorky a celý vnitroblok sloužil ke společnému využívání všech obyvatel. Dosáhlo se tedy cílového stavu v podobě zvýšení obyvatelnosti, rozvoji různých funkcí a navazování nových mezilidských vztahů. [23]

V soudobých typech vnitroblokové zástavby nejsou vnitřní dvory členěny na několik menších ploch, tudíž slouží všem obyvatelům. Vnitroblokové plochy jsou členěny na plochy s vegetací a bez ní. S postupem moderních technologií ustupují betonové plochy a rozrůstají se plochy s vegetací, což zpřijemňuje místním obyvatelům pobyt. Uplatňují se různé formy vegetačních prvků v podobě květinových záhonů, soliterních stromů nebo tvarovaných vegetačních prvků. Betonové plochy jsou členěny různým typem dlažby, čímž místu rovněž dávají patřičný charakter a obyvatelům vnitrobloků signalizují způsob využití a usměrňování provozu. [1], [19], [26]

3.6.4 Město ve městě

Život lidí na naší planetě je převážně soustředěn do dvou sídelních útvarů, čímž jsou města a vesnice. Lidé jsou různých povah a stejně jako se každý z nás odlišuje svojí charakteristickou vizáží, tak má každý odlišný názor na místo, kde má chuť trávit svůj život. Města i vesnice se díky moderním stavebním technologiím neustále rozrůstají a zastavěnost naší planety se zvyšuje.

Způsoby růstu měst mají společný původ. Ideálním způsobem je organický růst města s opakováním nezávislých čtvrtí, ovšem často dochází ke vzniku různých monofunkčních extrémů. Centrum města a jeho okolí je tedy značně odlišné s nejasným vzhledem, funkcí a uspořádáním. Trend současného městského centra vede k vertikální expanzi budov, což způsobuje vysokou hustotu budov. Na rozdíl předměstská zástavba expanduje horizontálně a vede to k nízké zastavěnosti a intenzitě lidské činnosti. [14] V okrajových částí měst v současnosti vyrůstá velmi řídká zástavba. Jednotlivé domy si jsou velice podobné, až zcela totožné. Orientace v prostoru je v těchto případech mnohdy značně složitá. Řídká zástavba se nekompromisně rozlévá do okolní krajiny a zvyšuje se výskyt rozbitých ploch, které jsou v nesouladu s městem i vesnicí. Tento trend prostorového rozpínání měst a vesnic do okolní krajiny se nazývá urban sprawl, neboli sídelní kaše. [6] Jak městská centra, tak i předměstské zástavby spolu intenzivně komunikují, nemohou být řešeny izolovaně a jsou na sobě závislé. [14]

3.6.5 Parkování

Pojem parkování je spojení odpovídající termínu dopravy v klidu. Jedná se o službu, která slouží k zajištění mobility a obslužnosti území. Parkování je tedy v běžném životě zcela nepostradatelné, jelikož zajišťuje uspokojení potřeb bydlení, nakupování a rekreace. Problematikou parkování se rovněž zabývá (Krier, 2001) ve své publikaci Architektura – volba nebo osud. Poptávka po parkování je stále rostoucí, ovšem je rozdíl z pohledu lokalizace v rámci města. Z průzkumů ze zahraničí vyplývá, že v centrech měst je až o 30% větší poptávka po parkovacích stání. Koncepce parkování je zcela stěžejní, protože na určité plochu v rámci vnitrobloku je potřeba dostat nejen zmíněné parkování, ale rovněž ostatní plochy jako jsou plochy občanské vybavenosti, funkční, bydlení a v neposlední řadě plochy zeleně. Jednotlivé funkce musí být provázané a vzájemně se ovlivňují, ne vždy pouze pozitivně. Správnými přístupy a koncepcemi je snaha zajistit nejen uspokojení obyvatel měst, ale poskytnutí již zmíněné rovnováhy mezi dopravou a pěším provozem. [14], [21]

3.7 Technická infrastruktura

Vzhledem k tomu, že dřívější vnitroblokové prostory byly převážně soukromé a nebyly využívány všemi obyvateli, jsou inženýrské sítě vedeny mimo vnitrobloky v uličním prostoru. Při modernizaci může docházet k umístění inženýrských sítí do suterénu domů nebo vnitrobloků. Potkáme-li se s vnitrobloky, které mají uvnitř technickou vybavenost, dochází k vedení sítí i přes vnitroblok. Při zřizování nové technické infrastruktury, nesmí docházet k umísťování sítí chaoticky a jednotlivě. Rovněž se musí co nejméně omezit prostupnost a obyvatelnost vnitrobloku. [23]

3.8 Doprava a pěší provoz

Vzhledem ke značnému množství ulic zajišťuje blokový zastavovací systém dokonalou dopravní i pěší přístupnost.

S rostoucí pohodlností dnešní generace lidí roste problematika dopravy automobilové (Obr. 22 a 24). Tranzitní doprava výrazně omezuje pohyb lidí v uličním prostoru, a tak se již objevily myšlenky převedení pěší dopravy do vnitrobloků. Tímto krokem by ovšem došlo k výraznému omezení obytné funkce vnitrobloku a narušení soukromí většinou poloveřejných vnitrobloků. Mnohem více může soukromí vnitrobloků narušit přemístění obchodů, restaurací a kaváren z uličního prostoru do vnitrobloků, čímž by došlo ke vzniku tzv. “obytných náměstí“. Vlivem tranzitní dopravy se vedou rovněž i spekulace o vhodném rozmístění obytných místností v rámci bytu. [23]

I vzhledem k problematice automobilové dopravy je stěžejní zmínit, že chůze je začátkem (Obr. 23). Člověk byl stvořen pro chůzi, která mu nikdy nebude odepřena. Podceňování chůze není na místě, díky ní má člověk možnost přímého kontaktu s lidmi, trávením času venku prožíváním zážitků a získávání informací (Obr. 25, 26, 30 a 31). [4]

Nejhorší situace z pohledu dopravy je doprava v klidu. V některých vnitroblocích dochází ke garážování vozidel v suterénu domů nebo samostatně stojícími garážemi ve vnitrobloku. Počty garáží jsou pochopitelně vzhledem k dnešnímu počtu automobilů nedostačující, samostatně stojící garáže navíc ubírají prostor vnitroblokové zeleni. Parkování a odstavování vozidel zabírá místo nejen v uličním prostoru, ale vzhledem k pohodlnosti lidí i ve vnitroblocích. Problematiky dopravy v klidu je jedním z nejzávažnějších problémů současné blokové zástavby (Obr. 27 a 29).

Za snadnější způsob lze považovat provoz pěší či provoz lodní (Obr. 28). Není zdaleka tolik omezován jako provoz motorových vozidel. Pěší provoz probíhá především v uličním prostoru. Vlivem škol, školek, obchodů nebo zastávek MHD roste frekvence pěšího provozu do míst těchto objektů. Pěší provoz mezi jednotlivými bloky je zajišťován již zmíněnými ulicemi, které mohou být buď pěší v obchodních ulicích, nebo obytné či parkovací v obytné zóně. [23]



Obr. 22 – Parkovací dům – Mnichov – Trudering-Riem



Obr. 23 – Pěší provoz – Vídeň – Leopoldstadt



Obr. 27 – Podzemní garáže – Kodaň – Sydhavnen



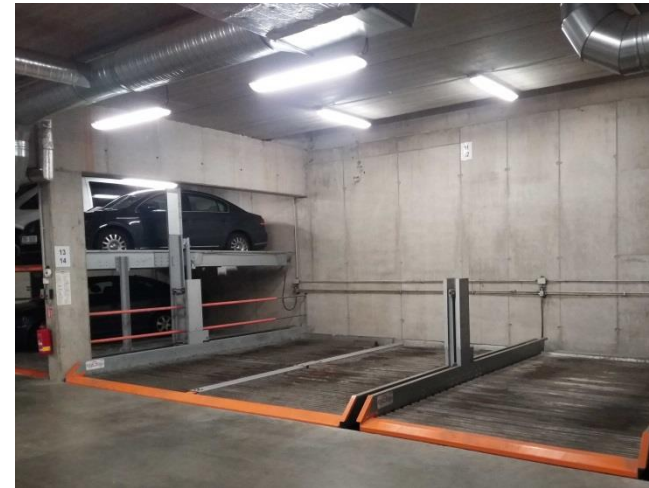
Obr. 28 – Lodní provoz – Kodaň – Sydhavnen



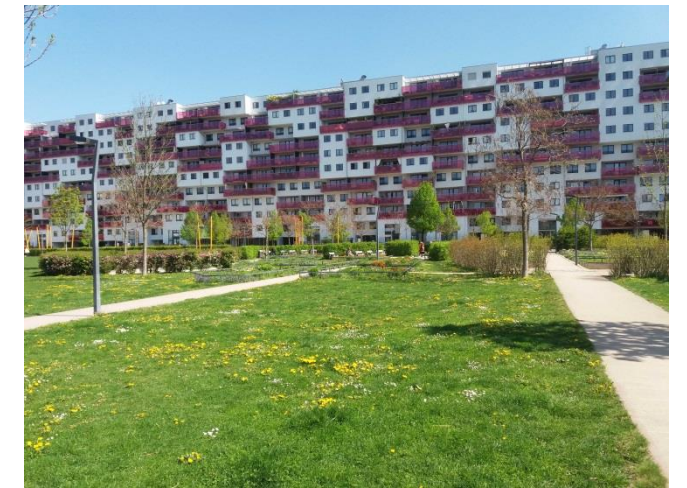
Obr. 24 – Statická doprava – Mnichov – Trudering-Riem



Obr. 25 – Pěší provoz – Vídeň – Ringstrasse



Obr. 29 – Podzemní parkoviště – Brno – Královo pole



Obr. 30 – Pěší provoz – Vídeň - Leopoldstadt



Obr. 26 – Panoramatický pohled na vnitroblokovou zástavbu – Kodaň – Kobenhavn S



Obr. 31 – Panoramatický pohled na relaxující lidi – Vídeň – Josefstadt

4. MATERIÁL A METODY

4.1 Metodika práce

Pro vznik plnohodnotné diplomové práce v rozsahu architektonické studie je v první řadě velice důležité stanovit si vhodnou metodiku práce, která bude nepostradatelným vodítkem diplomního projektu pro dosažení zdárného konce.

Práce je rozdělena do tří částí, které na sebe plynule navazují. Každá z částí se zabývá samostatným problémem, jsou vzájemně provázané a zabývají se problematikou se společným jmenovatelem, kterým je regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby. Jedná se o část teoretickou, praktickou a návrhovou.

V teoretické části je pozornost věnována zejména odborné literatuře zabývající se problematikou blokové zástavby. Jedněmi z hlavních předpokladů k adekvátnímu porozumění je zaměření se na několik dílčích témat. V literární rešerši je práce tedy zejména věnována urbanistickému utváření a tvaru zástavby, s níž spojené výhody a nevýhody, což do značné míry ovlivňuje orientaci, mikroklima či hygienu ve vnitrobloku. S tím úzce souvisí pocity lidí zde žijících a tudíž zaměření se na obytnou funkci. Pro zvýšení obytné funkce je zcela nutné kromě logického konceptu rovněž uplatnění vnitroblokové zeleně v kombinaci s výtvarně architektonickými aspekty. V neposlední řadě je nutno se zabývat čím dál větším problémem v podobě dopravy tranzitní, pěšího provozu a dopravy v klidu.

Druhou částí je část praktická, která je mnohem zábavnější a je věnována referenčním příkladům. Pro lepší pochopení a prostudování problematiky regenerace vnitřních prostorů blokové zástavy byly navštíveny konkrétní místa v České republice a zahraničí. Na základě literární rešerše byla stanovena metodika, podle které byly konkrétní vnitrobloky cíleně vybrány. Literární část s částí praktickou jsou tedy navzájem komplexně propojeny. Jednotlivé referenční příklady byly navštíveny podle následujících kritérií, které se shodují s charakteristikami a funkcemi modelového objektu pro vypracování architektonické studie. Základním a hlavním kritériem pro všechny navštívené referenční příklady byla obytná funkce. Další kritéria se již nepatrně lišila v ohledu na to, zda se jedná o místo veřejného, poloveřejného nebo zcela soukromého vnitrobloku v různé kombinaci uzavřeného, polootevřeného nebo průchozího vnitrobloku. Pro každý vnitroblok z referenčních příkladů tudíž platí vždy alespoň dvě kritéria již zmíněná. Cílem návštěv konkrétních míst bylo pozorovat moderní či zrekonstruované vnitrobloky. Z principů uplatněných v navštívených referenčních příkladech byla čerpána inspirace, která vedla k vytvoření ideové architektonické studie.

Do další části metodiky práce řadíme návrhovou část a je již věnována modelovému objektu. Před začátkem návrhové části bylo zapotřebí získat potřebné mapové i informační podklady modelového

objektu. Z magistrátu města byl získán územní plán města Prostějova a městským archivem byly poskytnuty historické mapy. Následovalo podání žádosti o vyjádření k existenci elektřiny, komunikačních vedení, plynu a telefonu. V souvislosti s touto problematikou proběhla několikrát konzultace se stavebním projektantem ohledně plánovaného podzemního parkoviště. V době příznivých klimatických podmínek roku 2016 bylo provedeno vyhodnocení dendrologického potenciálu pomocí zjednodušené metodiky dle (Šimek, 2013). Samostatně byly hodnoceny stromy a keře. U Stromů byly hodnoceny identifikační, taxační a kvalitativní atributy. Zjednodušení se týká pouze kvalitativních atributů, ze kterých byly hodnoceny následující: vývojové stádium, fyziologická vitalita, biomechanická vitalita celkem a sadovnická hodnota. U hodnocení keřů metodika zjednodušována nebyla.

Práce pokračovala na vyhodnocování jednotlivých analýz modelového objektu, které vznikaly v terénu jeho důkladným pochopením, bez kterého by nemohla být architektonická studie zpracována. Před vlastním návrhem modelového objektu bylo území a jeho okolí několikrát navštíveno v různých ročních obdobích. Hlavním důvodem bylo pozorování obyvatel v souvislosti s jejich denními potřebami a vytvoření alespoň orientační demografické struktury. Dále byla pozornost věnována současnému stavu a vybavení, poznání jak lidé využívají současný stav vnitrobloku a kterými směry jsou vedeny hlavní provozní a pěší tahy. Shrňme-li v kostce analýzy a zároveň charakterizujeme modelový objekt, dojdeme k výsledku, že se jedná o vnitrobloky s obytnou funkcí, které jsou otevřené a ve všech svých rozích umožňující průchod. Poskytují svým obyvatelům potřebný prostor pro trávení volného času. V rámci terénních prací v různých ročních obdobích byla prováděna rovněž fotodokumentace.

Po provedení analýz a stanovení východisek pro navrhování byla započata vlastní návrhová činnost. Úplné začátky se odehrávaly na pauzovacím papíře a ne jedna varianta návrhu skončila zcela neuspokojivě. Nicméně špatný nápad je lepší než žádný nápad a postupným uspořádáním mozkových pochodů se začal vyvíjet návrh relativně smysluplný. V této fázi navrhování již začala být používána technika v podobě počítačových programů. Úplné začátky vznikaly v programu Auto CAD, následně začal vnikat 3D model, který prokazoval správnost či nesprávnost návrhu. Nevhodně navržená místa byla díky modelu odhalena a nejednou následně upravena. Po opravách a přehodnocení jednotlivých dílčích částí byl finálně zhotoven situační výkres. Na základě situačního výkresu následně vznikaly řezopohledy, finální 3D model a ptačí pohledy na modelový objekt. Na závěr bylo vybráno několik zajímavých míst, které bylo nutností ukázat v perspektivních pohledech.

Všechny tři části diplomové práce jsou komplexně provázány tvořící jeden celek. Na základě literární části vzešla metodika v podobě kritérií, slouží k výběru jednotlivých referenčních příkladů. Z referenčních příkladů a provedených analýz byla stanovena východiska, které posloužily jako podnětem k vytvoření architektonické studie.

5. VÝSLEDKY

5.1 Rozbory referenčních příkladů

5.1.1 Vnitroblok za Žižkovskou vozovnou

Název: Vnitroblok za Žižkovskou vozovnou

Místo: Praha 3, Žižkov

Realizace: 2011

Autor: Ateliér a05 [36]

Rozloha: 0,41ha

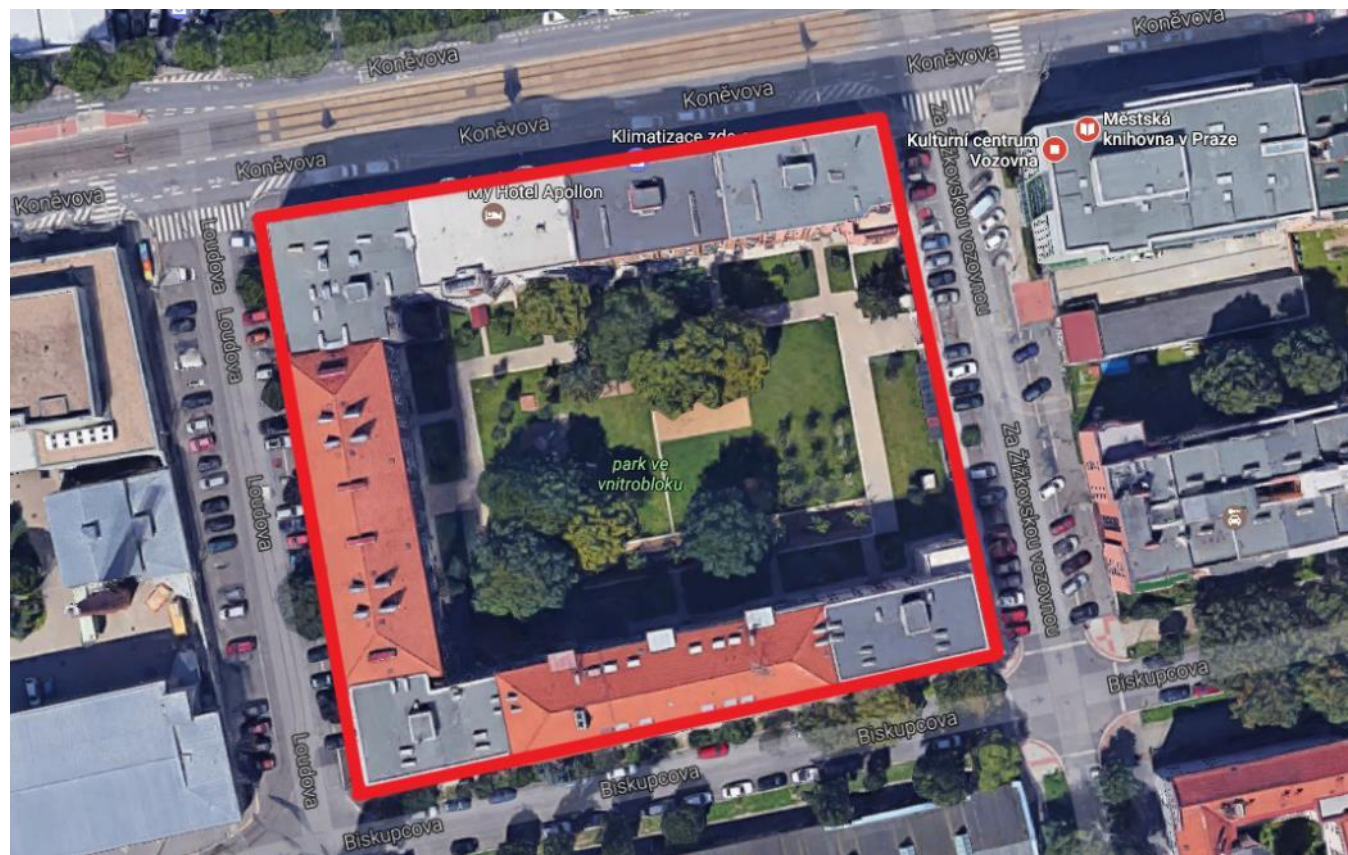
Typ: obytný, neúplný, neprůchozí



Obr. 32 – Lavička



Obr. 33 – Lehátko



Obr. 34 - Ortofoto – Půdorysný pohled Praha 3, Žižkov

Vnitroblok za Žižkovskou vozovnou se nachází v Praze v městské části Praha 3. Jedná se o polootevřený a neprůchozí vnitroblok s obytnou funkcí sloužící zejména obyvatelům přilehlých bytových domů pro trávení volného času a relaxaci (Obr. 38). Pro zvýšení udržení pořádku a soukromí, byl vnitrobloku stanoven návštěvní řád s otevírací dobou dle jednotlivých měsíců. Pocit klidného zákoutí poskytuje rovněž fakt, že je vnitroblok určen pouze pro pěší, parkování a doprava motorových vozidel je

zde vyloučena. Obnova vnitrobloku vycházela ze stávajícího stavu se snahou zachovat co nejvíce původní vegetace, což můžeme vidět na rozdílně starých dřevinných vegetačních prvcích. Centrální část tvoří travnatá plocha s herními prvky a mobiliářem v podobě dřevěných lehátek (Obr. 33), která je obklopena zpevněnými povrchy určenými pro pěší pohyb lidí (Obr. 36). V rámci zpevněných povrchů je použito několik druhů dlažby v kombinaci s mlatovým povrchem. Dlažby o různé délce svých stran v prostoru zajišťují snadnější orientaci a lepší usměrnění pohybu. V místech, kde se nacházejí vzrostlé stromy, byl zvolen mlatový povrch vzhledem k šetrnosti a ohleduplnosti vůči kořenům, které v některých místech vyrůstají nad úroveň terénu (Obr. 32 a 35). V mlatovém povrchu v místech, kde rostou vzrostlé stromy, jsou ve stínu korun umístěny drobné prvky mobiliáře v podobě laviček a odpadkových košů. V bezprostřední blízkosti u vstupních dveří do společných prostor bytových domů jsou záhony s půdopokryvnými rostlinami s nízkou náročností na údržbu (Obr. 37). Pro zvýšení esteticky vzhledových vlastností jsou u vstupní části do vnitrobloku vybudovány pohledově ukrytá místa pro kontejnery vhodné pro použití popínavých rostlin.



Obr. 35 – Vstupní pohled do vnitrobloku



Obr. 36 – Pohled na centrální plochu



Obr. 37 – Předzahrádka



Obr. 38 – Rastr stromů v travnaté ploše

5.1.2 Obytný vnitroblok Sochorova

Název: Rezidence Sochorova

Místo: Brno, Žabovřesky

Realizace: 2013

Autor: Arch DESIGN [33]

Rozloha: 0,33ha

Typ: obytný, z části otevřený, průchozí



Obr. 39 – Garáže východ Obr. 40 – Garáže západ



Obr. 41 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Brno, Žabovřesky

Obytný vnitroblok rezidence Sochorova se nachází v Brně v městské části Žabovřesky. Jedná se o vnitroblok nepravidelného čtyřúhelníkového tvaru. Vně celého vnitrobloku vede silnice a jsou zde umístěny přístřešky pro kontejnery (Obr. 44). Vnitroblok je obytný, z části otevřený a průchozí. Vzhledem k tomu, že vnitroblok je opatřen návštěvním řádem a otevírací dobou, je tento vnitroblok určen pouze obyvatelům přilehlých domů. To vše je docíleno oplocením v podobě nízkého plůtku a vstupní branky. Jedná se tedy o zcela soukromý vnitroblok a cizí lidé nemají umožněný vstup do vnitrobloku. Neveřejný vnitroblok podléhá přísným podmínkám návštěvního řádu. Údržbu vnitrobloku zajišťuje správce vnitrobloku, který může kvůli údržbě vnitroblok zcela uzavřít. Je zde přísný zákaz

venčení psů a zvířat a rovněž vstup lidí na travnatou plochu. Vstup do vnitrobloku je na vlastní nebezpečí a návštěvník svým vstupem do vnitrobloku bere na vědomí návštěvní řád. Celý vnitroblok je opatřen režimem, který zakazuje jízdu nejen motorových vozidel, ale rovněž cyklistů, bruslařů na kolečkových bruslích i jiných nemotorových vozidel. Parkování motorových vozidel je zajištěno v několika podzemních garážích v rámci obytných budov (Obr. 39 a 40). Prostor samotného vnitrobloku je řešen organickými tvary v podobě volně se vinoucích cestiček ve dvou površích. Na frekventovanějším pěším tahu se jedná o dlážděnou plochu (Obr. 43), na méně frekventovaných cestách je povrch mlatový (Obr. 42). Ve středové části je umístěno dětské hřiště a vodní biotop. Přírodnost vnitrobloku je zajištěna nejen pomocí organicky se vinoucích cest, ale i díky práci s terénem, kdy jsou zde vytvořeny tři terénní modelace (Obr. 45). Centru vnitrobloku dominuje umělecký objekt v podobě sochy modlící se ženy. Poblíž vodního biotopu je díky čtyřem vyvýšeným záhonům obyvatelům poskytnuta možnost vypěstování si vlastní zeleni či bylinek. V rámci vegetace je zde pracováno s dřevinnými vegetačními prvky v podobě stromů a keřů. Kolem vodního biotopu je vysazeno značné množství travin a v nejbližším okolí budov jsou vysazeny popínavé rostliny.



Obr. 42 – Pohled z východní části



Obr. 43 – Hlavní pěší tah



Obr. 44 – Přístřešek pro kontejnery



Obr. 45 – Terénní modelace v západní části

5.1.3 Obytný vnitroblok na ulici Meiningenallee

Název: Obnova obytného vnitrobloku

Místo: Berlín, Westend

Realizace: 2016

Autor:

Rozloha: 0,21ha

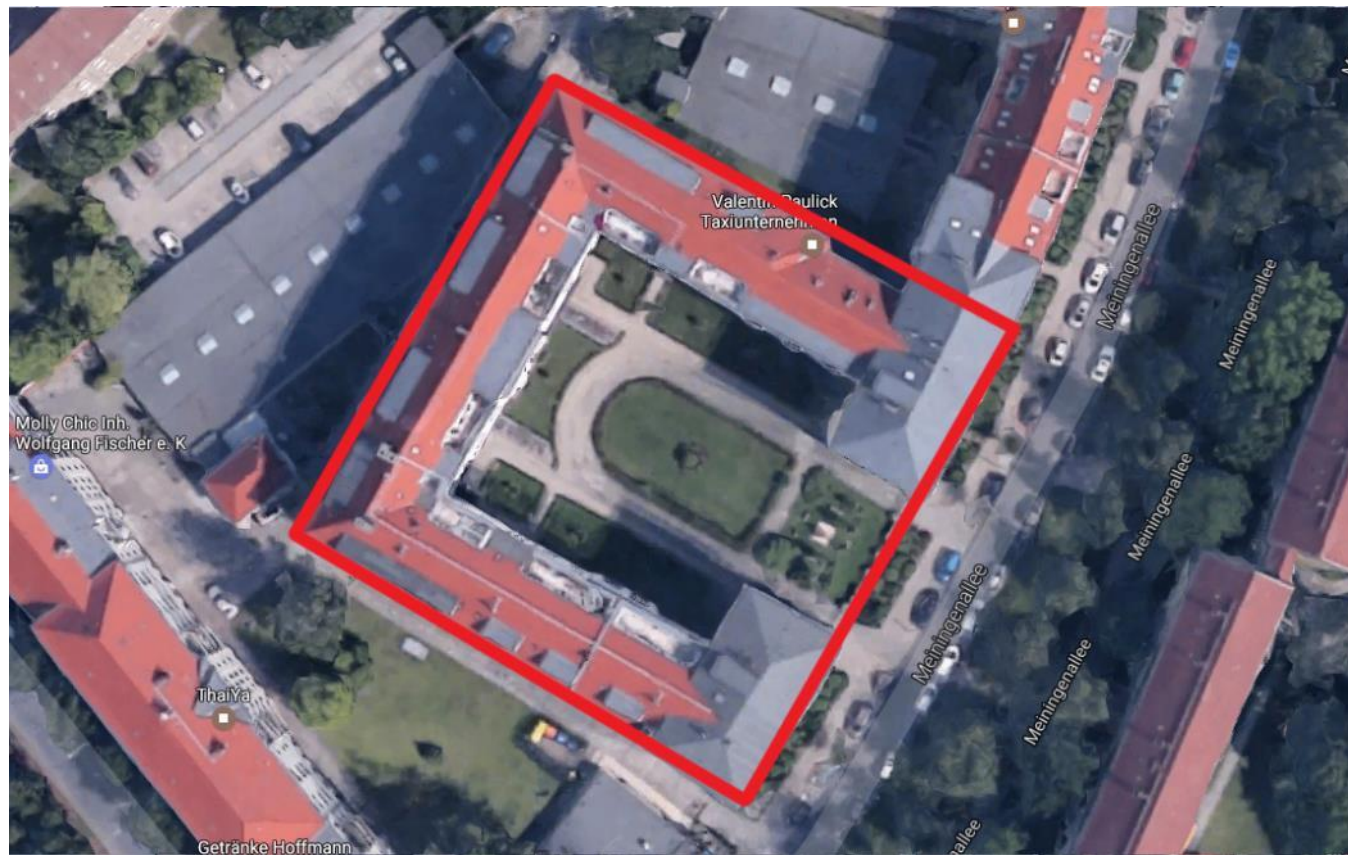
Typ: obytný, neúplný, neprůchozí



Obr. 46 – Mobiliiář



Obr. 47 – Klad dlažby



Obr. 48 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Berlín, Westend

Obytný vnitroblok se nachází v městské části Charlottenburg na ulici Meiningenallee v severozápadní části Berlína. Čtvercový půdorys vnitrobloku je polootevřený a neprůchozí. Není zde stanoven žádný režim návštěvnosti, ovšem vnitroblok je určen primárně pro obyvatele přilehlých bytových domů. Z východní strany je vnitroblok otevřený a od veřejného prostoru ulice je oddělen nízkým plotem s bránou, která umožňuje vjezd automobilům pouze pro vyložení nebo naložení osobních věcí (Obr. 50).

Parkování ve vnitrobloku není umožněno a obyvatelé bytů musí parkovat v uličním prostoru. Z pohledu vegetačních prvků před obnovou se jednalo o místo zejména s travnatou plochou a keři. Z původní vegetace nezůstalo zachováno vůbec nic a vše bylo nahrazeno novými vegetačními prvky. V centrální části vnitrobloku se nachází travnatá plocha, v níž je vydlážděna kruhová zpevněná plocha s bílou pergolou stejného tvaru doplněná lavičkami (Obr. 49). Uprostřed zpevněné plochy je mírně vyvýšený květinový záhon. Okolo pergoly je v travnaté ploše vysazeno pět kusů dřevinných vegetačních prvků. V jednom z rohů travnaté plochy je umístěno pískoviště s lavičkou pro hry malých dětí (Obr. 52). Okolo centrální travnaté plochy jsou zpevněné povrchy ze dvou barevně odlišných žulových kostek usměrňující provoz (Obr. 47). Zejména v místech okolo budov nově vzniklo několik trvalkových záhonů ne zcela logických tvarů, jejichž umístění v travnatých plochách bude značně ztěžovat následnou údržbu (Obr. 51). Celý vnitroblok je doplněn drobným mobiliářem v podobě laviček, odpadkových košů a osvětlení (Obr. 46).



Obr. 49 – Pohled na centrální prostor vnitrobloku



Obr. 50 – Travnatá plocha při vstupu z ulice



Obr. 51 – Předzahrádka



Obr. 52 – Pískoviště s lavičkou

5.1.4 Vnitrobloky mezi ulicemi Ben Websters Vej, Ernie Wilkings Vej a Kenny Drews Vej

Název: Moderní vnitrobloková zástavba

Místo: Kodaň, Sydhavnen

Realizace: 2004 – 2006

Autor: Juul / Frost architekt [34]

Rozloha: 2,01ha (0,31; 0,45; 0,35; 0,27;
0,16; 0,10; 0,20; 0,17)

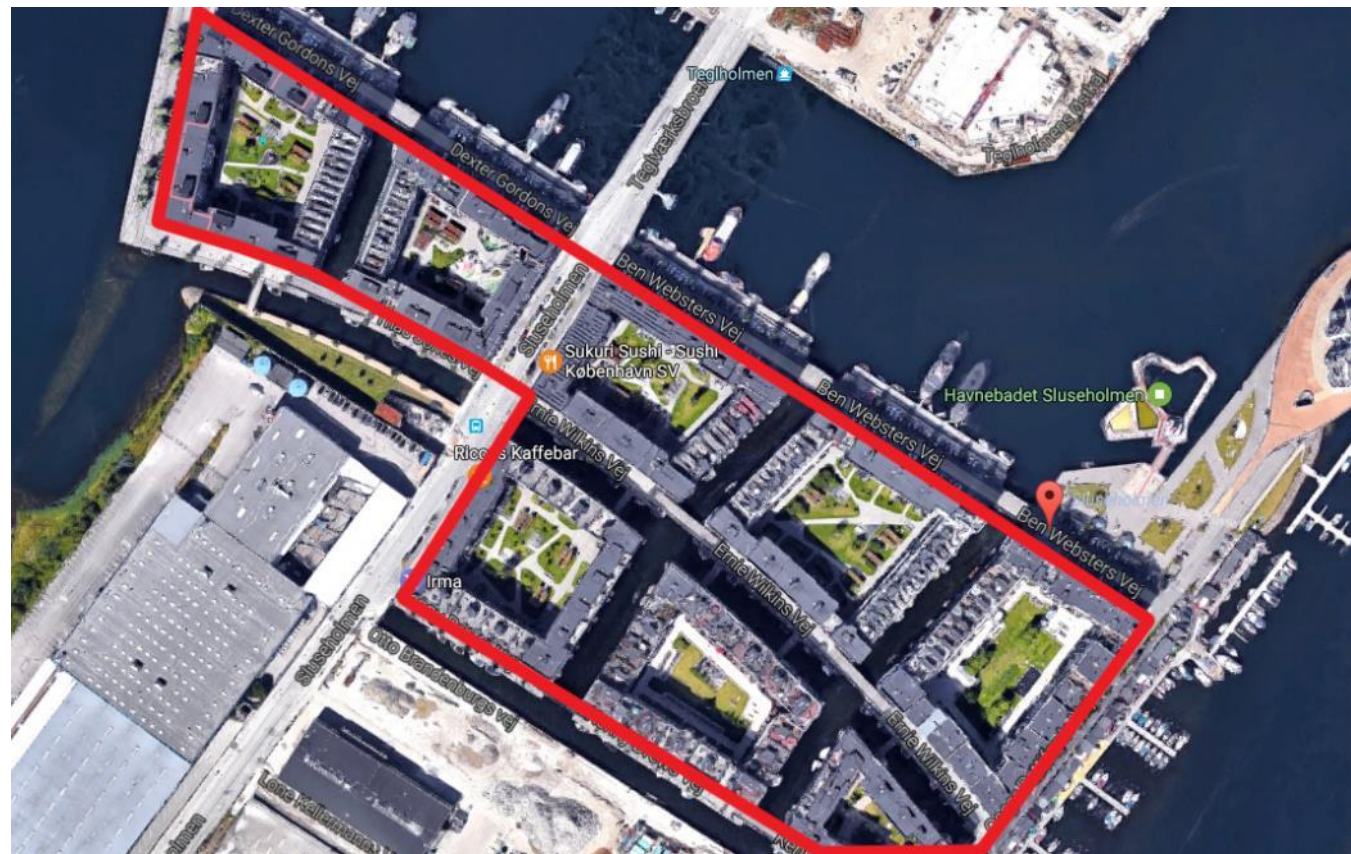
Typ: obytný, uzavřený, průchozí



Obr. 53 – Herní prvek



Obr. 54 – Vyvýšené záhony



Obr. 55 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Kodaň, Sydhavnen

Pro studium vnitroblokové zástavby je Kodaň jedním z nejideálnějších míst. V současné době se v jižní části města Kodaně staví velké množství vnitrobloků, které by měly být svojí dokonalostí vzorem pro středoevropské stavitele. Jedná se o uzavřené a průchozí vnitrobloky různých velikostí a vybavenosti. Díky nové výstavbě s moderním pojetím je kladen důraz zejména na osobní potřeby lidí a vytvoření prostorů klidných v duchu rodinné atmosféry (Obr. 59). Vzhledem k novým výstavbám je již v projektech počítáno s podzemním parkováním a značně je podpořen provoz cyklistů nad

automobilovou dopravou, které do vnitrobloků není vůbec pouštěna. Ve všech vnitroblocích se z vegetačních prvků nejvíce uplatňuje travnatá plocha v různých výškových úrovních a modelacích (Obr. 56). Zpevněné plochy jsou logicky trasovány podle největší frekvence pomocí různých textur, struktur nebo velikostí dlaždic. Zpevněné plochy jsou velice často obohaceny pergolami odlišných tvarů a velikostí doplněnými posezením s místy určenými ke grilování (Obr. 57). Nechybí ani různorodé druhy mobiliáře, osvětlení, práce se dřevem a vodní kanály pro zvýšení estetické hodnoty místa (Obr. 54 a 58). Dalšími stavbami jsou zastřešené parkování pro kola cyklistů, kterých je značné množství, ve větších vnitroblocích se jedná i o drobné stavby pro výstup z podzemních garáží. Střechy všech drobných staveb uvnitř vnitrobloků jsou utvářeny jako zelené střechy pro pohled obyvatel shora. Většina vnitrobloků je vybavena herními prvky pro různé staré děti (Obr. 53). Z pohledu vegetačních prvků jsou zde zastoupeny stromy, keře, trvalky i letničky. Je zde pracováno nejen s květinovými záhony, ale i s bylinkovými pro soukromé účely všech obyvatel.



Obr. 56 – Vyvýšený záhon velký



Obr. 57 – Posezení pod pergolou



Obr. 58 – Posezení se zabudovanými grily



Obr. 59 – Soukromé předzahrádky

5.1.5 Vnitrobloková zástavba okolo ulice Myggenæsgade

Název: Obytný vnitroblok ve středu města

Místo: Kodaň, Amager Vest

Realizace: 2007

Autor: Bystrup Architecture [35]

Rozloha: 2,09ha (0,41; 0,53; 0,38; 0,77)

Typ: obytný, z části otevřený, průchozí



Obr. 60 – Posezení



Obr. 61 – Cesta



Obr. 62 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Kodaň, Amager Vest

Dalším zajímavým místem Kodaně z pohledu vnitrobloků je téměř v centru města okolí ulice Myggenæsgade. Z vývojového hlediska se jedná o starší komplex několika vnitrobloků seskupených do jednoho. Komplex vnitrobloků je uzavřený, průchozí pro chodce a pouze po středové ulici Myggenæsgade je umožněn vjezd automobilů, které zejména využívají parkování v podzemních garážích. Několik málo parkovacích míst je i na úrovni terénu, ovšem jednotlivé vnitrobloky slouží pouze pro potřeby a pohyb lidí. Středem komplexu vnitrobloků souběžně s ulicí Myggenæsgade vede

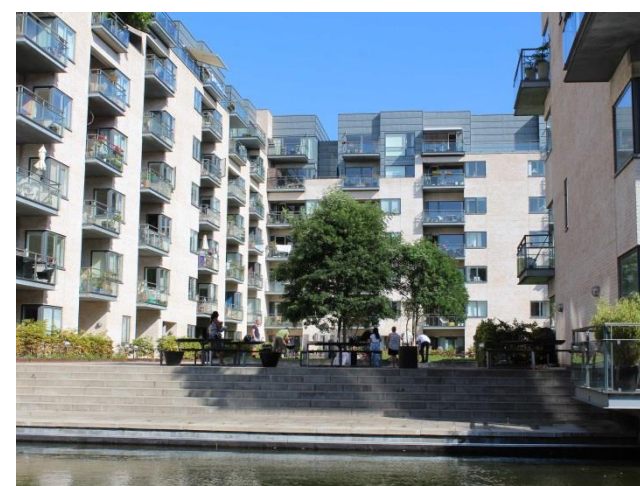
umělý vodní kanál, lemovaný řadou stromů, dávající vnitrobloku severský charakter. Mezi ulicí Myggenæsgade a vodním kanálem vede cyklistická stezka, pomocí které se cyklisté dostanou k nejednomu zastřešenému parkování pro kola rovněž se střešní zahradou. Vnitroblokovému prostoru převládají zpevněné plochy zejména velkoformátových dlažeb (Obr. 63). Vegetace je uplatňována většinou ve vyvýšených rovinách nad úrovní terénu. Jedná se jak o pouhé záhony, tak o větší plochy, ve kterých jsou umístěny travnaté plochy s květinovými záhony a posezením s pergolami, u kterých je pracováno s popínavými rostlinami (Obr. 60, 64 a 65). Všechna vyvýšená místa jsou bezbariérově přístupná pomocí ramp (Obr. 61). V záhonech různých velikostí jsou buď uplatňovány půdopokryvné stálezelené rostliny samostatně, nebo jsou doplněny dřevinnými vegetačními prvky (Obr. 66). Vnitrobloky jsou dále doplněny různými herními prvky a drobným mobiliářem.



Obr. 63 – Pohled na centrální prostor



Obr. 64 – Posezení pod pergolou



Obr. 65 – Trávení volné času lidí



Obr. 66 – Stromy ve vyvýšených nádobách

5.2 Východiska z referenčních příkladů

Proto, aby mohla být zpracována adekvátní architektonická studie, bylo zapotřebí navštívit několik referenčních příkladů, které při následné práci poslouží jako místa nejen inspirativní, ale také jako prostory ze kterých se můžeme poučit. Žádný učený z nebe nespádl, a proto je důležité mít otevřené oči všude, kudy chodíme.

Pro výběr konkrétních referenčních příkladů bylo nutné stanovit kritéria, podle kterých probíhal následný výběr jednotlivých míst. Byla tedy stanovena metodika pro výběr referenčních příkladů, která svými nároky, požadavky či aspekty odpovídá svou podobností modelovému objektu. Jedná se o následující kritéria:

- Obytná funkce.
- Poloveřejný nebo soukromý vnitroblok.
- Uzavřený, neúplný nebo z části otevřený vnitroblok.
- Průchozí nebo neprůchozí vnitroblok.

Záměrně byly vybrány referenční příklady jak z České republiky, tak ze zahraničí. Je nutno podotknout, že v České republice není zdaleka tolik vnitrobloků, které již prošly revitalizací, a rovněž se zde vyskytuje mnohem méně nových moderních bytových výstaveb, které již od samotného počátku řeší dnešní veliký nešvar, čímž je problematika statické dopravy.

Porozhlédneme-li se nejdříve po tuzemsku s výše stanovenými kritérii, dokážeme najít spoustu vnitrobloků. Obrovským problémem je ovšem fakt, že téměř žádný z nich prozatím neprošel revitalizací a dost často je v původním stavu z dob dávných. Nemluvě o tom, že bychom si mohli vybírat z nespočtu nových a moderních bytových komplexů. Po důkladnějším rozhlédnutí se po českých městech byly vybrány 2 vnitrobloky z tuzemska. Prvním z nich je starší vnitroblok v našem hlavním městě Praze, který nedávno prošel revitalizací a druhým je výstavba nového bytového komplexu v srdci moravské metropole v Brně. Oba vnitrobloky jsou zcela odlišné a je velice důležité si všimnout samotného řešení a komplexního přístupu. V obou vnitroblocích stejně není umožněn vjezd motorovým vozidlům do vnitrobloku, ovšem v každém z nich je problematika vyřešena odlišně. V brněnském vnitrobloku je problematika parkování řešena podzemními garážemi, které byly plánovány již při projektování bytového komplexu, zatímco v Praze jsou automobily odstaveny v uličním prostoru, což není úplně ideální řešení. Odlišné pojetí je i ve ztvárnění samotného vnitrobloku. Pražský vnitroblok je řešen pomocí pravidelných a formálních principů, kdežto vnitroblok brněnský je řešen v organických tvarech plynule se vinoucí v horizontálním i vertikálním směru. Co oba vnitrobloky spojuje, je režim přístupnosti a návštěvní řád, který se ovšem podstatně liší v jednotlivých bodech.

Výběr referenčních příkladů ze zahraničí byl poněkud jednodušší, ovšem důležitou roli hrála přijatelná dostupnost. Jeden referenční příklad byl tedy vybrán z Berlína v Německu a zbývající dva z dánské Kodaně. Pro výběr vnitrobloků rovněž posloužily výše uvedená kritéria. Berlínský vnitroblok lze částečně díky své formálnosti srovnávat s vnitroblokem v Praze. Princip ztvárnění obou prostorů je velice podobný, což je dáno použitím formálních prvků. Centrálním částem obou vnitrobloků dominuje travnatá plocha, která je lemována zpevněnou plochou pro pěší. Problematika statické dopravy je řešena obdobně, kdy pro parkování slouží pouze uliční prostor. Svou velikostí jsou si oba vnitrobloky velice podobné.

Zcela odlišné pojetí ztvárnění vnitřních prostorů blokové zástavby je možné vidět v severských zemích. Právě za tímto účel byla uskutečněna studijní cesta s cílem poznávat tamější architektonické cítění. V rámci celého města Kodaně bylo navštíveno několik vnitrobloků. Do kapitoly referenčních příkladů byly vybrány pouze některé z nich. Jedním z několika příkladů byl vybrán nový bytový komplex několika vnitrobloků. Konceptně jsou prostory řešeny zcela odlišně než naše tuzemské, což je dáno zejména podmínkami, které se v České republice nemohou vyskytnout. Jedná se o systém vodních kanálů, které místní obyvatelé využívají jako jeden ze způsobů dopravy. Co se ovšem týče vlastních vnitřních prostorů blokové zástavby, některé principy se dají s částečným upravením použít i ve vnitroblocích jiných. Rozmanitost ztvárnění je obrovská zejména v uplatňování různorodého tvarosloví a práci s vegetací. Vyskytují se zde řešení organických tvarů i s formálními náležitostmi. Samotné vnitrobloky jsou řešeny specifickými způsoby, což jim umožňují konkrétní typy bytových domů. Bytové domy jsou řešeny bez zvýšeného patra a obyvatelé žijící v přízemí využívají nejbližší okolí domu více méně jako soukromou zahrádku, kterou ovšem nemusí mít nijak oplocenou vzhledem k odlišné lidské povaze, než má náš národ. Co se parkování týče, je řešeno již od samotného počátku v rámci stavebních úprav a veškeré parkování je řešeno podzemními garážemi.

Byly navštíveny nejen nové bytové komplexy, ale rovněž starší zástavba v centru města. V těchto vnitroblocích bylo možné vidět skromnější práci s vegetací, která ustupovala na úkor zpevněným plochám, ovšem doplnění prostoru o vodní prvky dalo částečně zapomenout na zbytečně rozlehlé zpevněné plochy. V těchto vnitřních prostorech blokové zástavby byl použit princip jak podzemního parkování, tak vždy několika málo míst na povrchu pro příležitostné zaparkování. Při troše fantazie je možné tyto prostory nepřímo srovnávat s výše uvedenými a navštívenými prostory v rámci České republiky.

Shrnutí východisek z referenčních příkladů do jednotlivých bodů:

- Povšimnout si bohatosti a různorodosti rekreační a pobytové funkce popřípadě celkového zobytnění vnitrobloků.

- Využít potenciál centrálních ploch vnitrobloků.
- Zamyšlení se nad faktem, zda může být soukromý prostor rovněž prostorem veřejným či poloveřejným.
- Snažit se podpořit sousedské vztahy vhodným uspořádáním prostoru.
- Zamyslet se nad nutností stanovování režimů přístupnosti a vydávání návštěvního řádu.
- Promyšleně řešit problematiku motorové dopravy a způsoby parkování.
- Snažit se uplatnit různé formy vnitroblokové zeleně a zatraktivnit prostor během celého roku.

5.3 Průzkumy a rozbor modelového objektu

5.3.1 Historie Prostějova

12. století je období, do kterého je podle historiků datován vznik města, přesný letopočet se odhaduje na rok 1141, kdy pod názvem Prostějovice vznikla trhová ves. Název Prostějov je odvozen od osobního jména Prostěj. Změna názvu na Prostějov je zmíněna v listině z roku 1213. Prostějov se stal městem v roce 1390 zejména kvůli umístění na spojnici obchodních cest mezi Olomoucí a Brnem.

Rok 1945 je významný, vzhledem ke vzniku židovské obce, kdy židé byli vyháněni z královských měst a své útočiště našli v městech poddanských. Začali vytlačovat křesťanské obyvatelstvo a vzniklo zde židovské ghetto. Prudký nástup rozvoje města nastal v 2. polovině 15. století, který vrcholil v 16. století. V 16. Století docházelo k rozsáhlým přestavbám domů pomocí cihel a kamenů a město se celkově rozrůstalo až k městským hradbám. Stará radnice, dnešní muzeum, bylo postaveno v 20. letech 16. století, jehož barokní lodžii vytvořil Giovanni Pietro Tencalla.

Na přelomu 16. a 17. století se začínají objevovat renesanční a manýristické znaky. V roce 1590 bylo v Prostějově 666 domů, z nichž 172 jich bylo v centru města. Zámek byl dostavěn v roce 1526 Janem z Pernštejna jako součást městských hradeb. V letech 1568-1572 došlo k rozsáhlým renesančním přestavbám. Požár, který vzniknul v roce 1697 byl obrovskou pohromou, jelikož došlo ke značnému poničení města. Byla zničena radnice, škola i kostel. V polovině 18. století bylo v Prostějově postaveno několik církevních staveb, především klášter milosrdných bratří.

Díky rozrůstání města byl Prostějov v 2. polovině 18. století rozdělen do pěti katastrálních částí – vnitřní město, Brněnské, Olomoucké, Plumlovské a Anenské předměstí. V roce 1839 žilo v Prostějově 8 467 obyvatel a město bylo pátým nejlidnatějším městem v zemi. Před 1. světovou válkou bylo třetím

největším moravským sídlištěm s 30 077 lidmi. Baroko se v Prostějově projevilo především v sochařské tvorbě. Za nejvýznamnější stavbu ve městě lze považovat secesní Národní dům z roku 1905-1907 od Jana Kotěry, na jehož stavbě se významně podílel František Kovařík. Nová radnice s 66 metrovou věží byla postavena v letech 1909-1914 podle projektu Karla Huga Kepky. První plán byl předložen již v roce 1893, stavba vzhledem k nedostatku potřebných financí byla o několik let odložena.

Během 2. světové války město přišlo o židovské město, kterým bylo proslulé, protože všichni židé (1227 osob) byli posláni do vyhlazovacích táborů. Po židovské vesnici se do dnešní doby zachovalo jen pár domů. Zpracováno dle [10]

5.3.2 Širší vztahy

Modelový objekt v podobě dvou vnitrobloků se nachází na Anenském předměstí v jižní části na rozhraní intravilánu a extravilánu statutárního města Prostějova mezi ulicemi Waitova, Stanislava Manharda, Bulharská, Okružní a ulicí Dr. Horáka, která oba vnitrobloky od sebe odděluje. Severovýchodně od modelového objektu se nachází historické centrum města, které je vzdálené 1km. V historickém centru města se nacházejí nejvýznamnější stavby, mezi které můžeme jmenovat radnici, muzeum, zámek a v neposlední řadě městské divadlo. Zcela jednoznačně je důležité zmínit cca 500m severně se nacházející Kolářovy sady s hvězdárnou, mlýnským náhonem a drozdovickým rybníkem. Jedná se o místo s největším rekreačním potenciálem, které je zejména místními občany vyhledávaným místem pro trávení volného času. Hlavní dopravní dostupnost je zajištěna pomocí dálnice D46, která se nachází ve východní části města, a exitu 21 Prostějov – jih. Po ulici Brněnské a následným odbočením na současný obchvat města po ulici Okružní se dostaneme k modelovému objektu.

V nejbližším okolí modelového objektu se nachází jak bytová zástavba v podobě panelových domů, tak zástavba rodinných domů se soukromými zahradami. Z hlediska občanské vybavenosti se zde nachází menší prodejna se smíšeným zbožím a základní škola Dr. Horáka s atletickým oválem. V současné době ještě můžeme mluvit o přítomnosti intenzivně využívané zemědělské půdě jižně od modelového objektu, která již brzo bude navždy ztracena kvůli nové zástavbě (Příloha 2).

5.3.3 Historie

V analýzách historie jsem se zabýval postupným rozrůstáním města z podkladů různých období. „První z nich je mapa z období I. vojenského mapování z let 1764-1768 a 1780-1783. Na této mapě je možné vidět zástavbu, která je dnes historickým centrem s pozůstatky původních hradeb. Okolní vesnice jako

jsou Vrahovice, Trpínky, Krasice, Čechovice a Domamyslice již v této době existovaly a s postupem času jak se město rozrůstalo, vesnice se městu stále více přibližovaly. Na mapě z II. vojenského mapování z let 1836-1852 se město rozrůstalo všemi směry. Na mapě se objevuje další vesnice Držovice a můžeme vidět již postavenou železnici s hlavním nádražím ve východní části města, která je funkční dodnes. Největší rozrůstání město dosahuje v jihovýchodní části města brněnským předměstím. III. vojenské mapování z let 1876-1878 nám ukazuje další plošné rozrůstání města. Okolní vesnice Krasice, Čechovice a Domamyslice jsou téměř spojeny s městem. Byla rozšířena železnice a vzniká místní nádraží se spojením ve směru Chornice. Na mapě z roku 1905 můžeme vidět rozrůstání především všech čtyř předměstí. Největší rozmach byl v olomouckém a brněnském předměstí. Došlo ke spojení města s obcemi Vrahovice a Trpínky ve východní části a Krasice, Čechovic a Domamyslice v západní části. Centrum města si po celou dobu zachovává stejný charakter pouze s malými stavebními úpravami“ (Hošek, 2015). Černobílé ortofoto z roku 1953 nám ukazuje, že město již dosahuje značných plošných rozměrů, ale stále se vnitrobloky modelového území na mapě nevyskytují. První z bytových domů tvořící vnitrobloky, je bytový dům na dnešní ulici Bulharské. Jeho období vzniku se datuje v 50. letech 20. století v době socialistického realismu. Další bytové domy byly postupně stavěny v 60. letech, díky čemuž došlo k vytvoření dnešních neúplných a průchozích vnitrobloků. Na posledním ortofotu z roku 2003 můžeme již vidět novodobé město s téměř již současným stavem (Příloha 3).

5.3.4 Územní plán

V rámci modelového objektu se dle územního plánu Prostějov z května roku 2014 nacházejí na řešeném území pouze dvě odlišné plochy. Jedná se o plochy smíšené obytné a plochy veřejných prostranství – veřejná zeleň. Z hlavního využití pro plochy smíšené obytné lze uvést jako příklad pozemky rodinných domů, bytových domů nebo pozemky staveb a zařízení polyfunkčních domů určených pro bydlení a občanské vybavení. Na těchto plochách z hlediska mé architektonické studie nebude docházet k žádným úpravám ani změnám. Z hlavního využití ploch veřejných prostranství – veřejná zeleň se jedná o pozemky veřejných prostranství určené pro veřejnou zeleň, zejména parky. Za nepřijatelné využití těchto ploch lze uvést pozemky rodinných nebo bytových domů, pozemky staveb pro výrobu, skladování nebo zemědělství a pozemky garáží pro vozidla skupiny 2 a 3.

V nejbližším okolí převažují hlavně plochy smíšené obytné, nachází se zde rovněž plocha občanského vybavení – komerční zařízení a plochy občanského vybavení – veřejná infrastruktura.

Z analýzy územního plánu můžeme vidět v plochách změn rozrůstání města na úkor zemědělské půdy v jižní části od modelového objektu. Jedná se zejména o plochy nově vznikající v podobě ploch

smíšených obytných, na kterých vzniknout nové bytové domy. Dále dojde rovněž jižně od modelového objektu k rozrůstání ploch rekreace – na plochách přírodního charakteru. Zde se bude jednat o liniový pás vegetace, který bude napojen na nový budoucí park. Podoba nového parku v Okružní ulici je již známa. Vzhledem k rozrůstání města do krajiny dojde k ulevění dopravy po ulici Okružní, která dnes slouží jako současný obchvat jižní části města. V územním plánu je počítáno s výstavbou nového obchvatu, který je umístěn jižněji od obchvatu současného. Nově vznikne i část kolem již nově vystavěné zástavby v podobě ploch veřejných prostranství – veřejná zeleň. Díky novým pěším propojením se lidé bezpečnějším a příjemnějším způsobem dostanou jak na sever do Kolářových sadů, tak na jih do budoucího parku. Z okrajové části města se tedy stane místo v čistém intravilánu a propojení s krajinou v podobě zemědělské půdy zmizí (Příloha 4). [48]

5.3.5 Současný stav

Jak již bylo řečeno, modelový objekt se nachází na Anenském předměstí v jižní části města. Jedná se o bytové tří a čtyřpodlažní domy umístěny do tvaru obdélníku. Vnitrobloky jsou tedy polootevřené a průchozí, pro veřejnost přístupné. V severo-západní části se nachází jeden rodinný dům se soukromou zahradou. Severně od rodinného domu se nachází třináct garáží, jejichž okolí není vůbec přívětivé. Jižně od rodinného domu je umístěna trafostanice s příjezdem od ulice Waitova.

Celková plocha modelového objektu je 2,75ha. Největší plochu z plochy celkové zabírá travnatá plocha, která se nejvíce vyskytuje v centrech obou vnitrobloků a v západní části do ulice Waitova (Obr. 70 a 72). Travnatá plocha není nikterak hodnotná. Jedná se o parkový trávník v letních měsících značně zažloutlý vlivem nedostatku vláhy. Do obou vnitrobloků je umožněn vjezd automobilové dopravě (Obr. 67,73 a 76). Povrchem pro automobilovou dopravu je asfaltový povrch. S automobilovou dopravou úzce souvisí doprava statická v podobě parkování (Obr. 77). Parkovací místa jsou umístěna jak v obou vnitroblocích, tak jsou automobily odstaveny po vnějších stranách vnitrobloku směrem do ulic na pozemních komunikacích.

V severním vnitrobloku jsou vedeny dvě téměř diagonální cesty (Obr. 68 a 71), kdy v jejich křížení je vytvořen ostrůvek se solitérním stromem *Liquidambar styraciflua* (Obr. 69). Ve východní části severního vnitrobloku se vyskytuje oplocené dětské hřiště se třemi herními prvky umístěnými v travnaté ploše, a skluzavkou umístěnou v ploše z oblázků. V západní části severního vnitrobloku jsou umístěny ve zpevněné ploše klepače koberců a sušáky na prádlo, jejichž přilehlé zpevněné plochy jsou ve stádiu rozpadu. Další klepače koberců jsou umístěny volně v travnaté ploše. V celém severním vnitrobloku se nachází pouze tři lavičky a jeden odpadkový koš. Velice nepromyšleně jsou zde umístěny kontejnery na

tříděný odpad, které jsou umístěny nekoncepčně pouze na dvou parkovacích místech pro automobily. Hlavní vstupy do domů jsou umístěny z ulice, výjimkou je bytový dům v západní části, který má vstupy do domů pouze z vnitrobloku. Ostatní bytové domy mají z vnitrobloku vstupy zadní a obslužné. Na dvou místech jsou ve vnitrobloku umístěny trvalkové záhony. Vegetace v severním vnitrobloku je rozmístěna nekoncepčně v různé kombinaci listnatých a jehličnatých stromů, které jsou doplněny zejména listnatými keři.

Jižní vnitroblok prošel nedávno částečnou rekonstrukcí v podobě zpevněných ploch, která si ale myslím, že není úplně šťastná. V jižním vnitrobloku jsou cesty pro pěší řešeny v rámci komunikací pro automobily (Obr. 74), pouze přístupové plochy k bytovým domům jsou řešeny pomocí dlážděných chodníků. V západní části se vyskytuje dětské hřiště v ploše oblázků (Obr. 75). Jedná se o herní prvek v podobě skluzavky. Dále se zde vyskytují houpačky a počítadlo. Rovněž jsou zde umístěny klepače kobereců a sušáky na prádlo ve zpevněných plochách. Je přinejmenším zajímavé, že v jižním vnitrobloku se vyskytuje o 10 laviček více než ve vnitrobloku severním, je jich tu tedy 13. V tomto vnitrobloku jsou hlavní vstupy do budov řešeny převážně z vnitřních dvorů. Bytové domy v západní a jižní části mají vstupy pouze z vnitrobloku, nejstarší bytový dům na ulici Bulharská má z ulice řešeny vstupy do prostor v pronájmu. V západní části jsou v části předzahrádek umístěny trvalkové záhony, které jsou rovněž umístěny na ulici Bulharské. Z hlediska vegetace jsou zde listnaté i jehličnaté dřevinné vegetační prvky doplněné keřovými skupinami a solitérami.

Ulice Dr. Horáka propojující oba vnitrobloky je v současném stavu řešena jako obousměrná, kdy po obou stranách jsou umístěné zaparkované automobily (Obr. 79). Souběžně s ulicí Okružní je vedena cyklostezka lemovaná trvalkovým záhonem (Obr. 80). Cyklostezka je napojena na bohatý systém v rámci celého města. Nelogičnost v umístění kontejnerů se projevuje i v uličním prostoru, kdy jsou kontejnery umístěny na chodnících a působí velice neesteticky a velice ubírají prostoru na jeho hodnotě (Obr. 78), (Příloha 5).

Fotodokumentace severního vnitrobloku



Obr. 69 – Pohled na centrální prostor s ostrůvkem a solitérním stromem *Liquidambar styraciflua*, v pravé části dětské hřiště



Obr. 67 – Vstup do vnitrobloku



Obr. 68 – Nejednotnost zpevněných povrchů



Obr. 70 – Pohled na centrální travnatou plochu



Obr. 71 – Diagonální cesta přes vnitroblok

Fotodokumentace jižního vnitrobloku



Obr. 72 – Pohled na centrální travnatou plochu s postranním parkováním



Obr. 75 – Zimní pohled na centrální travnatou plochu s dětským hřištěm



Obr. 73 – Vjezd do vnitrobloku z ulice Okružní



Obr. 74 – Pohled na dětské hřiště



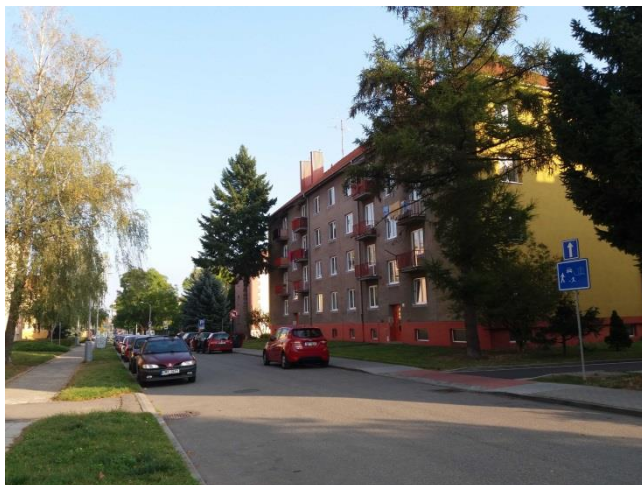
Obr. 76 – Pohled do krajiny přes ulici Okružní



Obr. 77 – Statická doprava a sušáky na prádlo



Obr. 78 – Pohled z ulice Waitova do ulice Dr. Horáka, nevzhledně působící kontejnery



Obr. 79 – Statická doprava na ulici Dr. Horáka



Obr. 80 – Cyklostezka na ulici Okružní

5.3.6 Provoz

V současné době je nejrušnější pozemní komunikací ulice Okružní, která slouží jako jižní obchvat města. Do budoucna se zde dopravě velice uleví vzhledem k nově plánovanému obchvatu jižněji od současné zástavby. Dostáváme-li se směrem z extravilánu do intravilánu mezi jednotlivé bloky bytových a rodinných domů, provoz je zde mírnější. Jedná se o ulice Waitova, Stanislava Manharda, Bulharská a Dr. Horáka. S tím, že ulice Dr. Horáka je ze všech ulic nejméně frekventovaná. Co se týče statické dopravy na výše uvedených ulicích, je nutné konstatovat, že současný stav je nevyhovující a pokud by se tato problematika do budoucna neřešila, mohlo by se stát, že by nakonec automobily parkovaly opravdu všude. V současné době automobily parkují v uličním prostoru v podobě podélného stání vždy ve směru jízdy.

Mnohem menší, ovšem stále motorový provoz je v samotných vnitroblocích. Provoz je zde usměrňován pomocí jednosměrek, kdy do každého vnitrobloku jsou zajištěny dva vjezdy. Ze severního vnitrobloku je výjezd zajištěn pomocí tří, z jižního pomocí dvou výjezdů. Uvnitř obou vnitrobloků jsou vytvořena parkovací šikmá stání. V severním vnitrobloku se nachází 24 parkovacích míst na 120 bytů, v jižním vnitrobloku je počet o něco větší a nachází se zde 54 parkovacích míst na 116 bytů. Takhle kapacita je ovšem zcela nedostačující a budu se nejen touthle problematikou zabývat v architektonické studii.

Dalším typem provozu je provoz pěší. Mimo vnitřní prostory vnitrobloků, ovšem stále v modelovém objektu na chodnících do ulic, se jedná o frekventovanější pěší provoz než v samotných vnitroblocích. Pěší provoz do ulice je usměrňován na zpevněných chodnících z dlažby. V rámci vnitřních prostorů vnitrobloků již tomu tak není téměř nikdy. V současném stavu je pěší provoz prakticky sloučen s provozem motorovým, který ovšem není nijak omezený a chodec tak nemá žádnou přednost před automobily, které se vyskytují ve vnitroblocích ve velkém počtu. Dochází tedy ke střetu chodců a motoristů.

Prostějov jako takový má velice kvalitně propracovaný systém cyklostezek, přičemž nové cyklostezky se stále budují. Jedna z existujících cyklostezek prochází jižním okrajem modelového objektu, která vede rovnoběžně s ulicí Okružní, a zajišťuje místním občanům dobrou dostupnost (Příloha 6).

5.3.7 Vlastnické vztahy a technická infrastruktura

V modelovém objektu se nacházejí tři skupiny vlastníků. Největším z nich je statutární město Prostějov. Do jeho vlastnictví spadají veškeré plochy kromě bytových domů a k nim přilehlých nejbližších ploch. Jednoduše řečeno, město vlastní obě centrální plochy vnitrobloků a plochy vyskytující se mimo vnitrobloky do ulic. Zbývající dvě skupiny vlastníků vlastní zejména bytové domy a nejbližší přilehlé plochy. Jedná se o společenství vlastníků a bytové družstvo. Bytových domů ve společenství vlastníků se v rámci obou vnitrobloků nachází jedenáct. Zbývající bytové domy jsou ve vlastnictví družstev. Družstevních bytových domů se v obou vnitroblocích nachází osmnáct. V severním vnitrobloku převládají bytové domy ve společenství vlastníků, kterých je sedm, nad bytovými domy družstevními, kterých je šest. Ve společenství vlastníků se v severním vnitrobloku dále vyskytuje jeden rodinný dům s přilehlou zahradou a dvanáct garáží. V rámci severního vnitrobloku je postavena budova transformační stanice, kterou vlastní statutární město Prostějov. V jižním vnitrobloku, se poměr mezi oběma skupinami vlastníků, mění. V jižním vnitrobloku jsou tedy pouze čtyři bytové domy ve společenství vlastníků a dvanáct bytových domů je družstevních. Čtyři bytové domy na ulici Dr. Horáka jsou bytovými domy ve společenství vlastníků, jejichž součástí jsou okolní přilehlé plochy podstatně větších rozměrů než u bytových domů ostatních, kdy se jedná pouze o předzahrádky.

Co se týká technické infrastruktury, územím vede několik vedení. V rámci terénního průzkumu jsem oslovil společnost ČEZ Distribuce, a.s. s žádostí, která se týkala sdělení o existenci jejich zařízení. Územím tedy prochází podzemní vedení NN a podzemní vedení VN. Dále jsem oslovil společnost GasNet, s.r.o. jako provozovatele distribuční soustavy a technické infrastruktury. Společnost mi poskytla vyjádření, že se v zájmovém území nachází provozovaná plynárenská zařízení a plynovodní přípojky ve vlastnictví nebo správě GasNet, s.r.o. Poslední oslovenou společností byla Česká telekomunikační infrastruktura a.s., dále jen CETIM. Z vyjádření od společnosti CETIM, že se v zájmovém území nachází síť elektronických komunikací společnosti CETIM. Dále se v modelovém objektu pod silnicí v ulici Okružní vyskytuje vodovodní řád ostatní a kanalizační dešťová stoka významná. V rámci obou vnitrobloků se dále vyskytuje teplovodní vedení významné (Příloha 7).

5.3.8 Problémový výkres

Již od počátku terénních průzkumů a prvních návštěv území jsem si o modelovém objektu začínal dělat pomyslný obrázek. Každou další návštěvou jsem si všimnul jiných nedostatků nebo naopak hodnot. Bylo tedy zcela zásadní navštívit modelový objekt vícekrát, aby došlo k jeho co možná nejlepšímu

poznání. Do problémového výkresu následně byly zaznačeny negativa, pozitiva a prvky ostatní zejména v podobě sítí.

Vzhledem k tomu, že se v modelovém objektu vyskytují různé problémy s různou důležitostí, stanovil jsem si rámci problémového výkresu tři stupně negativ. Jedná se o negativa obecná, specifická a působící z vnějšku. Problematika nevhodně umístěných kontejnerů byla prvním obecným negativem (Obr. 81 a 82). V současné době jsou kontejnery umístěny nekoncepčně na různých místech, které pro kontejnery nejsou ani primárně určené. To znamená, že jsou umístěny na chodnicích, parkovacích stáních či dokonce travnatých plochách. Nesystematické rozmístění kontejnerů bez jakékoliv optické clony je velice neestetické a prostor se tudíž stává nevzhledným místem. Dalším obecným negativem jsou nevhodné objekty v podobě klepačů na koberce a sušičů prádla (Obr. 83). Tento obecný problém se vyskytuje ve vnitřních prostorech obou vnitrobloků. Klepače a sušiče byly v dřívějších dobách hojně využívány, ovšem modernizací a pohodlností dnešní generace jsou již tyto prvky nevyužívané, pouze chátrají a stárnou bez využití. Většina z nich je umístěných ve zpevněných plochách více nebo méně zničených, popraskaných nebo zcela chybějících. Některé jsou umístěny pouze v travnaté ploše. Klepače a sušiče působí v prostoru nevzhledně a v současné době nemají využití. Posledním obecným negativem je esteticky nevzhledné budovy. Jedná se o transformační stanici ve tvaru kvádrů a garáže (Obr. 84 a 85). Budova je umístěna v severním vnitrobloku mezi rodinným a bytovým domem v západní části. Budova poutá svoji pozornost nejen svojí nevzhlednou fasádou, ale stala se i terčem vandalů.

Dva největší problémy byly zahrnuty do negativ specifických. Prvním z nich je problematika statické dopravy v podobě parkování motorových vozidel (Obr. 86 a 87). Problematika parkování se nevztahuje jen na samotné vnitrobloky, ale i přilehlé okolí. Ulice Waitova, Stanislava Manharda a Bulharská jsou po obou stranách místem pro podélné parkování. Ve vlastních vnitřních prostorech blokové zástavby je problém nedostatečných parkovacích míst na denním pořádku. V severním vnitrobloku je pouze 24 parkovacích míst, což je zcela nedostačující. V jižním vnitrobloku je situace o něco lepší, vyskytuje se zde 54 parkovacích míst. Z mého pohledu je ovšem umístění parkovacích míst do vnitrobloku špatným řešením, protože prostor slouží jako parkoviště. Druhým specifickým problémem je provoz mezi vnitrobloky na ulici Dr. Horáka (Obr. 88). Jedná se o ulici s obousměrným provozem a s podélným parkováním na obou stranách. Prostor tedy rovněž neslouží pro lidi samotné, ale hlavně pro jejich automobily, které jsou zde zaparkované a místo se tudíž stává mnohem méně obyvatelným.

Poslední skupinou problémů jsou negativa působící z vnějšku. Do této skupiny problémů byla zařazena negativa spojená se zemědělskou výrobou. Tyto problémy se vyskytují pouze na jižní straně za hranici řešeného území v podobě prachu a zápachu z intenzivně obhospodařovaných polí (Obr. 89). Negativa působící z vnějšku jsou spíše sezónní záležitost a v závislosti na územním plánu je zde

plánovaná nová zástavba. Druhým problémem působícím z vnějšku je ulice Okružní jako bariéra (Obr. 90). V současnosti ulice Okružní slouží jako jižní obchvat města, což je rovněž dle nového územního plánu změni, protože bude vystavěn obchvat nový jižněji od obchvatu současného.

V problémovém výkresu je rovněž pojednáváno o pozitivích modelového objektu. Za největší pozitivum byla vybrána centrální místa vnitrobloků. Jedná se o místa s rozvojovým potenciálem skrývající v sobě nepřeborné množství nových využití. I přesto, že místo na ulici Dr. Horáka mezi bytovými domy bylo zařazeno do specifických negativ, skrývá v sobě potenciál sdíleného prostoru pro pěší a automobily.

Z pohledu ostatních prvků je důležité se zabývat výskytem plynovodu STL významným, teplovodním vedením významným, podzemním vedením NN a podzemním vedením VN. Pro vypracování architektonické studie bude nutné v potaz brát ochranná pásma, popřípadě potřebné přeložky jednotlivých prvků technické infrastruktury (Příloha 8).



Obr. 85 – Esteticky nevzhledná budova – garáže



Obr. 86 – Parkování pohled z jihu



Obr. 81 – Nevhodně umístěné kontejnery v ulici



Obr. 82 – Nevhodně umístěné kontejnery ve vnitrobloku



Obr. 87 – Parkování pohled ze severu



Obr. 88 – Provoz mezi budovami – Dr. Horáka



Obr. 83 – Nevhodné objekty – klepače, sušiče



Obr. 84 – Esteticky nevzhledná budova – trafostanice



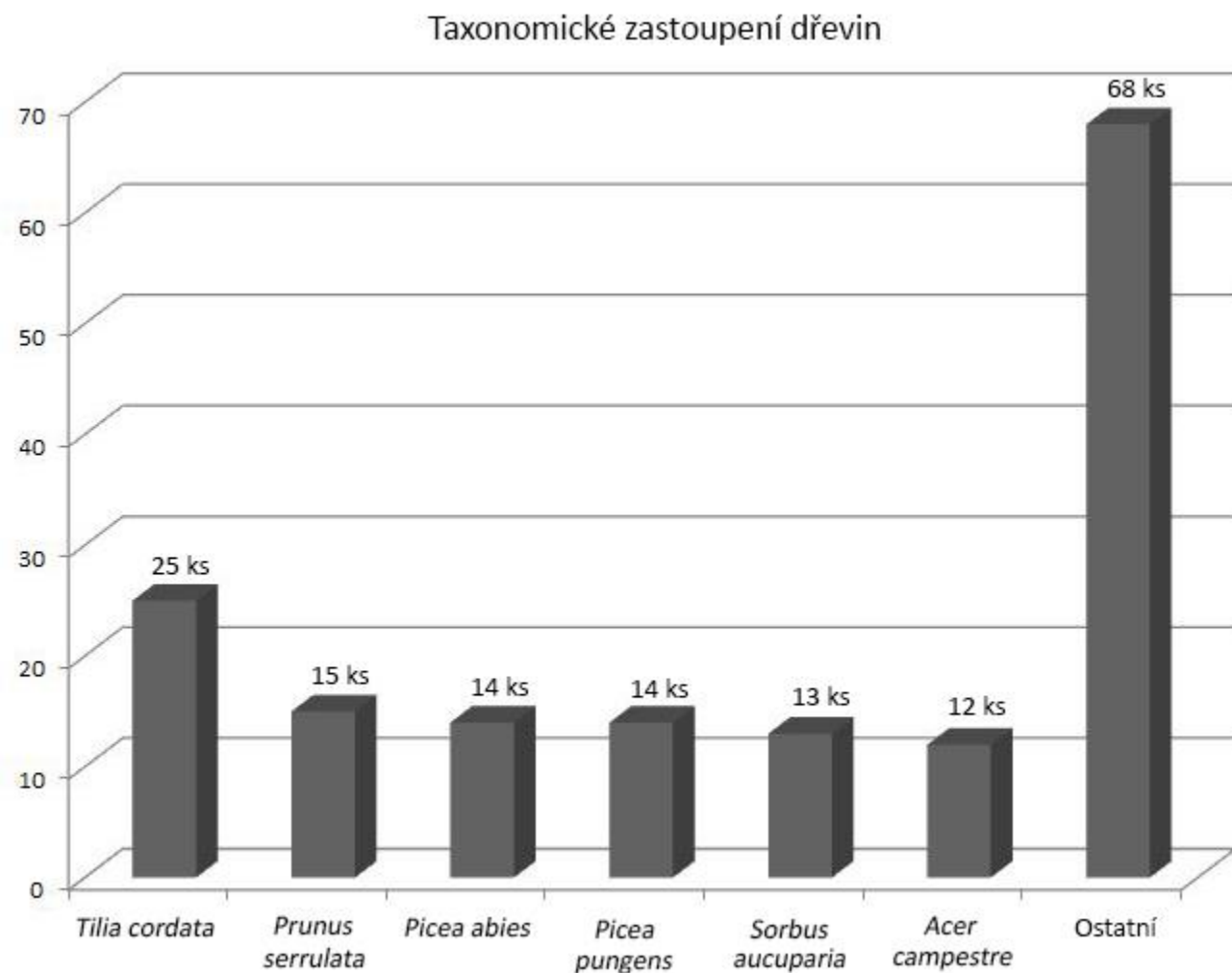
Obr. 89 – Prach a zápach z pole



Obr. 90 – Bariéra – silniční obchvat ulice Okružní

5.3.9 Dendrologický potenciál

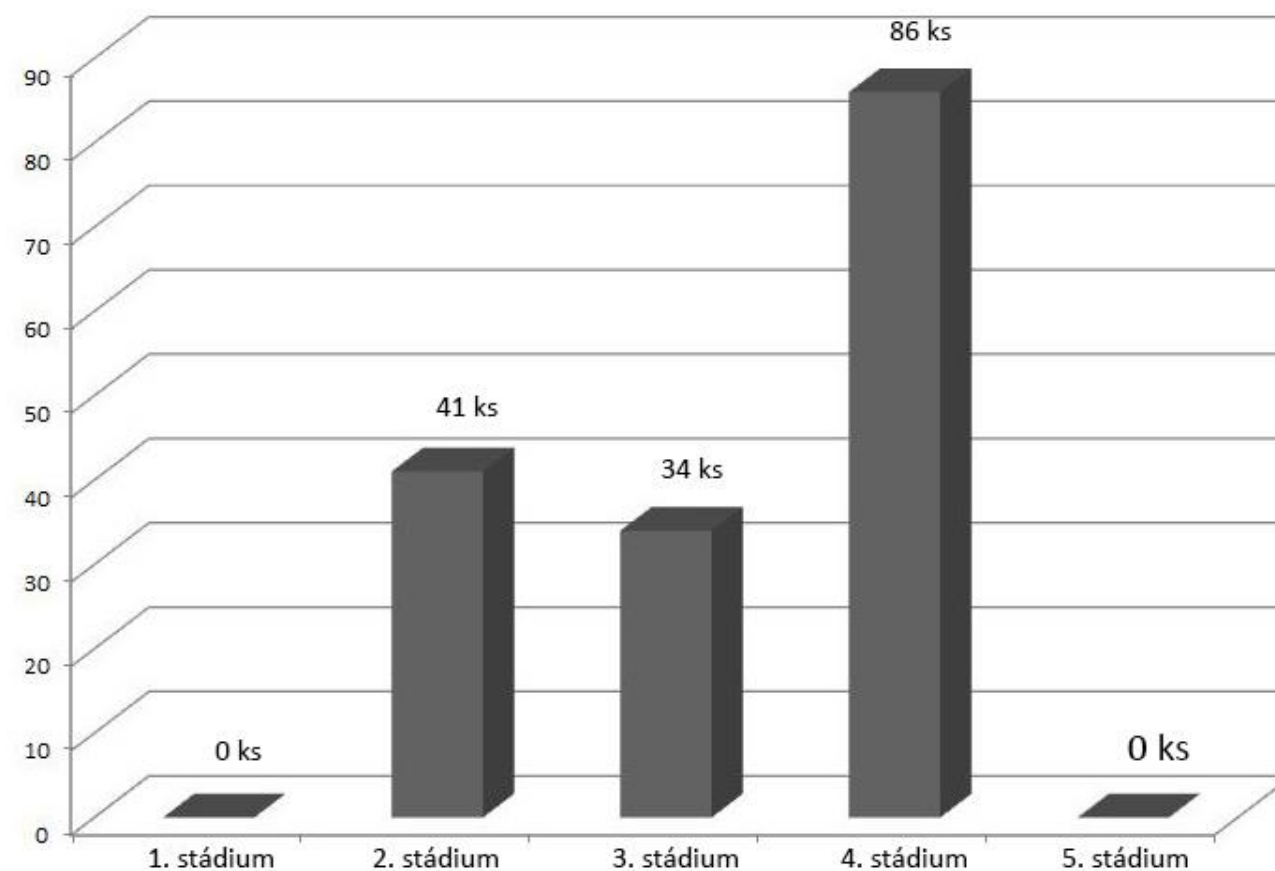
V rámci modelového objektu se vyskytuje 22 dřevinných druhů plus 5 ovocných stromů. V grafu 1 taxonomického zastoupení dřevin jsou jednotlivě uvedeny taxony, které svým počtem převyšují hranici 10 kusů. Jedinci, jejichž počet je pod 10 kusů, jsou v grafu zahrnuti do sloupečku ostatní.



Graf 1 - Taxonomické zastoupení dřevin

Nejpočetněji zastoupený taxon je *Tilia cordata* v počtu 25 kusů. Jedná se o jedince zejména ve 4. vývojovém stádiu vysazených na ulici Bulharská. V rámci severního vnitrobloku jsou jedinci *Tilia cordata* zastoupeni i v 3. a 2. vývojovém stádiu. Druhým nejpočetnějším taxonem je *Prunus serrulata* v počtu 15 kusů. Za vyzdvihnutí stojí zejména jedinec s pořadovým číslem 78, který dominuje severní části severního vnitrobloku. Dále v počtu 14 kusů jsou zastoupeni *Picea abies* a *Picea pungens*. V počtu 13 kusů se na modelovém území vyskytuje *Sorbus aucuparia* a v počtu 12 kusů *Acer campestre*.

Vývojové stádium

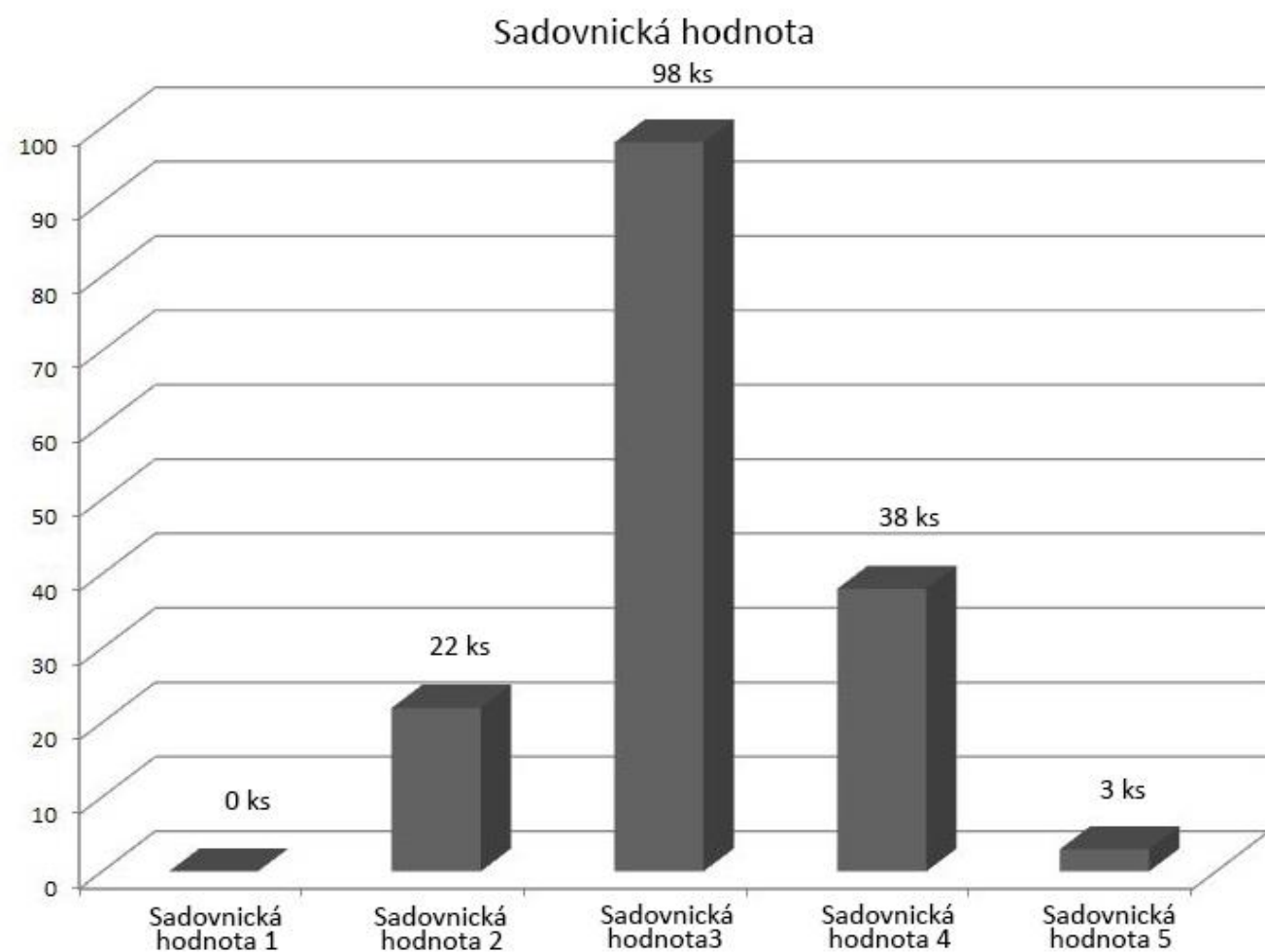


Graf 2 – Vývojové stádium

Vývojové stádium definuje (Šimek, 2013) jako „etapu individuálního vývoje jedince v okamžiku hodnocení, ve které se kloubí projevy růstu a vývoje spjaté se zvyšováním jeho věku s projevy souvisejícími s jeho kulturou“ [22]

V 1. vývojovém stádiu pod označením ‘nový’ se na modelovém objektu nevyskytuje žádný dřevinný vegetační prvek. Jedinci tohoto označení projevují výrazné znaky a projevy ujmání. Ve 2. vývojovém stádiu se pod označením ‘ujatý’ vyskytuje 41 kusů. Jedná se o ujaté, ale doposud nestabilizované jedince, u kterých absence péče již většinou neznamená ohrožení jejich existence. Pod označením ‘stabilizovaný a dospívající’ se ve 3. vývojovém stádiu vyskytuje 34 kusů. Jedná se o mladé jedince obvykle s intenzivním růstem. Předposledním vývojovým stádiem v pořadí 4. pod označením ‘dospělý’ v počtu 86 kusů se vyskytuje nadpoloviční většina veškerých dřevinných vegetačních prvků. Jedná se o dospělé jedince bez výrazných příznaků chátrání, jež překročili období kulminace ročního přírůstku. V posledním 5. vývojovém stádiu pod označením ‘starý až dožívající’ se v modelovém objektu nevyskytují žádní jedinci.

Z grafu 2 – Vývojového stadia tedy můžeme vyčíst, že celkový porost dřevinných vegetačních prvků je přestárlý, čehož je důkazem nadpoloviční počet všech dřevin, které jsou zastoupeny ve 4. vývojovém stádiu. Za povšimnutí ovšem stojí i relativně vysoký počet jedinců v 2. vývojovém stádiu.



Graf 3 – Sadovnická hodnota

Sadovnickou hodnotu definuje (Šimek, 2013) jako „celkovou hodnotu jedince z pohledu zahradní a krajinářské architektury, vyjadřující současnou a potenciální funkčnost, vyplývající z jeho biologických vlastností“. [23]

Sadovnická hodnota 1 neboli jedinec velmi hodnotný s typickým či požadovaným habitem se v modelovém objektu nevyskytuje. Tihle jedinci jsou dlouhodobě perspektivní, zdraví a plně vitální. První sadovnickou hodnotu, která se na území vyskytuje, je sadovnická hodnota 2. Do sadovnické hodnoty 2 spadají jedinci v počtu 22 kusů. Jedná se o jedince nadprůměrně hodnotné, jež mají určité

nedostatky oproti předcházející kategorii, které ovšem nesnižují jejich hodnotu. Nejvíce dřevinných vegetačních prvků má sadovnickou hodnotu 3. Jedinci 3. sadovnické hodnoty jsou zastoupeni v počtu 98 kusů, což je 61 % z celkového počtu dřevinných vegetačních prvků. Jedná se o jedince průměrně hodnotné, jejichž habitus se může i významně odchylovat od normálu. Jedinci jsou střednědobě až dlouhodobě perspektivní. V modelovém území se vyskytují rovněž jedinci podprůměrně hodnotní se sadovnickou hodnotou 4. U těchto jedinců je podstatně snižena vitalita v důsledku stáří, chorob a škůdců. Pravděpodobná je jen krátkodobá existence. Do sadovnické hodnoty 4 spadá 38 kusů. Poslední sadovnická hodnota 5 je pro jedince velmi málo hodnotné, kteří v důsledku stáří, chorob a škůdců nebo poškození mají podstatně sníženou vitalitu. U těchto jedinců chybí předpoklady i krátkodobé existence. Do této poslední nejméně chtěné hodnoty patří 3 kusy dřevinných vegetačních prvků.

Vytvořený graf 3 pro přiblížení sadovnických hodnot hodnocených dřevinných vegetačních prvků nám ukazuje, že porostu převládá sadovnická hodnota 3, tedy jedinci průměrně hodnotní. Dřeviny jsou tedy v relativně přijatelném stavu se střednědobou perspektivou do budoucna.

Tab. 1 – Celkové vyhodnocení dendrologického potenciálu – obecně

Vývojové stádium	Sadovnická hodnota				
	1	2	3	4	5
1	1. vysoký dendrologický potenciál, bez rozhodujícího vlivu na kompozici			2. nízký dendrologický potenciál, nedostatky v pěstební péči	
2					
3	3. vysoký dendrologický potenciál, přímý vliv na aktuální kompozici			4. nízký dendrologický potenciál, rozpad kompozice	
4					
5					

Tab. 2 – Celkové vyhodnocení dendrologického potenciálu – modelový objekt

Vývojové stádium	Sadovnická hodnota					Celkem
	1	2	3	4	5	
1						0
2			40	1		41
3		14	13	7		34
4		8	45	30	3	86
5						0
Celkem	0	22	98	38	3	161

Pro celkové vyhodnocení dendrologického potenciálu byla vytvořena tabulka kvalitativních atributů v podobě sadovnické hodnoty a vývojového stádia. Tabulky nám ukazují kolik dřevinných vegetačních prvků má vysoký dendrologický potenciál a kolik dřevinných vegetačních prvků má nízký dendrologický potenciál.

Celkem se tedy v modelovém objektu vyskytuje 161 kusů dřevinných vegetačních prvků. Z tabulky 2 můžeme vidět, že 67 dřevinných vegetačních prvků má vysoký dendrologický potenciál, bez rozhodujícího vlivu na kompozici. Jsou to stromy od 1. do 3. vývojového stádia se sadovnickou hodnotou 1 až 3. Dřevinných vegetačních prvků s rovněž vysokým dendrologickým potenciál, ovšem přímým vlivem na aktuální kompozici se v modelovém objektu vyskytuje 53 kusů. Jedná se o stromy ve 4. a 5. vývojovém stádiu se sadovnickou hodnotou 1 až 3. V počtu 8 kusů se v modelovém území vyskytují dřevinné vegetační prvky s nízkým dendrologickým potenciálem s nedostatky v péči. Jsou to stromy od 1. do 3. vývojového stádia se 4. a 5. sadovnickou hodnotou. Dřevinné vegetační prvky s nejhorším hodnocením mají nízký dendrologický potenciál a způsobují rozpad kompozice. Těchto stromů se v modelovém území vyskytuje 33 kusů. Jedná se o dřevinné vegetační prvky ve 4. a 5. vývojovém stádiu se sadovnickou hodnotou 4 a 5 (Příloha 9). [22]

5.3.10 Oslunění

Vnitřní prostory blokové zástavby odjakživa řeší problematiku oslunění v závislosti na dispozici vnitrobloků. K tomu aby byl vnitroblok obyvatelný, z velké části přispívají stavební projektanti, kteří ve svých projektech mohou ovlivnit tvarem, orientací ke světovým stranám či výškou zástavby oslunění vnitřních prostorů blokové zástavby.

Orientace ke světovým stranám je v modelovém objektu řešena tak, že delší strany zástavby vnitrobloků jsou orientovány ve směru východ – západ a kratší strany zástavby vnitrobloku jsou orientovány ve směru sever – jih. Tím je docíleno, že severní a jižní strany bytových domů jsou kratší než východní a západní.

Pro názornou ukázkou oslunění byl zpracován digitální model, v němž byly vybrány čtyři kalendářní měsíce. Jedná se o měsíce: březen, červen, září a prosinec. Dalším kritériem bylo stanovení časového intervalu, ve kterém se zobrazoval stín vrhaný bytovými domy. Interval byl stanoven po čtyřech hodinách v následujících časech: 8, 12 a 16 hodin. Pro lepší orientaci jsou jednotlivé měsíce znázorněny i typickou barvou pro daný měsíc. Březen má barvu žlutou, červen barvu zelenou, září barvu oranžovou a prosinec barvu bílou.

Pro první porovnání byla použita 8 hodina ranní. Na modelu z měsíce března můžeme vidět, že je na téměř celý prostor vnitrobloku vržen stín budovami z ulice Bulharské. Měsíce červen a září jsou z pohledu oslunění mnohem přívětivější. Slunce je již mnohem výše a prostory vnitrobloků jsou z velké části osluněny. Na modelu z měsíce prosince můžeme vidět, že na celý vnitroblok je vržen stín bytovými domy z ulice Waitova.

Druhou pozorovanou hodinou byla 12 hodina, tedy rovné poledne. Jak je známo, v tuhle hodinu je slunce nejvýše a oslunění vnitrobloků je tedy nejlepší v rámci celého dne. V měsíci březnu a prosinci můžeme vidět, že je do vnitrobloků vržen krátký stín. Kdežto na měsíci červnu a září je vržený stín do vnitrobloků prakticky žádný. Pouze severní strany bytových domů a za nimi nejbližší přilehlé prostory vnitrobloku jsou zastíněny. Tyhle prostory jsou zastíněny tedy celoročně.

Poslední hodinou, pro kterou byl vytvořen model, je 16 hodina. V březnu je zhruba 1/3 vnitrobloku zastíněna bytovými domy z ulice Waitova. V měsíci červnu a září jsou vnitrobloky osluněny prakticky velice podobně, kdy téměř celé vnitrobloky jsou osluněny. Nejhorším osluněním v tuhle hodinu disponuje měsíc prosinec. Celý vnitroblok je úplně zastíněný, přičemž vržený stín je tak dlouhý, že dopadá až na protější bytové domy.

Analýza oslunění je tedy velice důležitým podkladem pro následné vypracování architektonické studie (Příloha 10).

5.3.11 Demografie

V jednotlivých tabulkách analýzy demografie je problematika nejdříve věnována celému městu Prostějov, následně přechází na samotný modelový objekt.

Prostějov je město, jehož počet obyvatel se v posledních letech pohyboval téměř vždy pod hranicí 50 000 obyvatel. V tabulce můžeme vidět, že tuhle hranici překonal pouze v roce 1990, kdy město obývalo 52 061 obyvatel. Následně počet obyvatel klesal, došlo k osamostatnění městské části Držovice na samostatnou vesnici a v současné době žije v Prostějově necelých 43 000 obyvatel. Pokles počtu obyvatel je dán nižší porodností než úmrtností a nižším počtem přistěhovalých než odstěhovaných. Celkový pohyb obyvatelstva je tedy v záporných číslech. Fakt nižší porodnosti je možno vidět i v tabulce obyvatelstva podle věkových skupin, kdy se počet obyvatel ve věku 0 – 14 radikálně snižuje.

V rámci modelového objektu se vyskytuje 236 bytů. Vezmeme-li průměrný počet lidí na jednu bytovou jednotku, který je 2,64 obyvatele, dopočítáme se, že v obou vnitroblocích žije 623 obyvatel. Věková skupina 0 – 14 let je nejméně početná. Z průměrných statistik vyplývá, že v modelovém objektu žije 89 obyvatel této věkové kategorie. Počet obyvatel středního věku v rozmezí 15 – 65 let je

pochopitelně nejvyšší, což je dáno velkým věkovým rozpětím. Dle statistik v této věkové kategorii žije v modelovém objektu 416 obyvatel. Poslední věkovou kategorií jsou obyvatelé na 65 let. Tato věková kategorie je početnější než kategorie 0 – 14 let. Ve věkové kategorii nad 65 let žije dle statistik 118 obyvatel. Zabýváme-li se poměrem mezi muži a ženami, dle statistik žije v modelovém objektu 47,2 % mužů, což je 294 obyvatel a 52,7 % žen, což je 329 obyvatel (Příloha 11).

5.3.12 Systém zeleně města

Pro snadnější zasazení modelového objektu do kontextu města Prostějova byla zpracována analýza systému zeleně. Ukazuje nám zelené plochy města pro veřejnost přístupné sloužící pro rekreaci a odpočinek. Pomocí zelených míst je zajišťována snadnější dostupnost městem. Je ovšem nutno říci, že systém zeleně města Prostějova není kompletní a ve městě se vyskytuje jen ve fragmentech, na druhou stranu je nutno říci, že se město v posledních letech o městskou zeleň stará čím dál tím lépe a stále vznikají nová pobytová místa v kontaktu se zelení. V neposlední řadě se město velice dobře stará o květinové záhony s doplňkem o jarní aspekt.

V systému města zeleně můžeme jmenovat plošné vegetační prvky v podobě městských parků, kterých se vyskytuje na území Prostějova 6. Jejich propojení na pěší dostupnost ovšem není úplně ideální. Největším městským parkem jsou Kolářovy sady s první zmínkou z roku 1932. Jejich rozloha je 4,9ha. Nejstarším parkem jsou Smetanovy sady pocházející z roku 1825 tvořící společně s městskými hradbami severní okraj historického centra města. Naopak prozatím nejmladším a nejmenším parkem je park u nemocnice o rozloze pouze 1 hektar založený v roce 2003.

V rámci systému zeleně jsou parky doplněny plochami přírodního charakteru, jež se ve městě nacházejí v řádech desítek. Jedná se o plochy mezi bytovými domy, na sídlišťích nebo zbytkové plochy v centru města.

V severní části města protéká říčka Hloučela, kolem které byly zřízeny v roce 1914 Wolfovy sady, dnes známé pod pojmem lesopark Hloučela. Tento lesopark lemuje město téměř po celém severním okraji a vytváří tzv. zelený prstenec. Ve východní části se do říčky Hloučely vlévá říčka Romže a dále tento vodní tok pokračuje pod názvem Valová, které obepíná město z východní části. Ve městě jsou rovněž vysazeny významnější či méně významné aleje a stromořadí zajišťující snadnější dostupnost pod korunami stromů. Zapomenout nesmíme ani na botanickou zahradu o rozloze 1,5ha založenou v roce 1932 na ploše bývalého hřbitova a na současný hřbitov o rozloze 7,7ha založený v roce 1900. [24] Koncept systému zeleně do budoucna je rozrůstání města do krajiny. S tímto krokem je úzce spjat i rozvoj městské zeleně. Dle územního plánu se počítá s vytvářením prozatím neúplného prstence z jižní a

západní části města. Na pomyslném prstenci se plánuje i vznik nového parku. Plánováním zeleně v jižní části města se docílí optické rovnováhy mezi lesoparkem Hloučela v severní části města a nově vznikajících ploch v části jižní, čímž by mělo dojít k postupnému dotváření zeleného prstence kolem města (Příloha 12).

5.4 Vyhodnocení analýz a východiska pro návrh

Z vyhodnocených analýz je patrné, že v modelovém objektu se vyskytuje řada aspektů, díky kterým se prostor stává v současné době nekonceptně pojat a dochází tedy k řadě problémů, kterým bude věnována návrhová část se snahou co nejlépe reagovat na již existující nedostatky.

Z hlediska provozu jsou na modelový objekt kladeny vysoké nároky v podobě statické dopravy, což způsobuje řadu problémů. Dále dochází ke střetu pěší dopravy s dopravou motorovou, kdy nejsou často samostatně řešeny zpevněné plochy pro chodce a motoristy.

Ve vnitřních prostorech blokové zástavby se v současné době skrývá pouze několik drobných funkcí či aktivit. Jejich počet a ztvárnění je neadekvátní danému místu, a proto, aby prostor fungoval, je potřeba tyto problémy vyřešit. Současný stav působí neutěšeným dojmem nejen z hlediska roztržitosti jednotlivých ploch, ale také jejich stav již v některých případech překročil svoji životnost. Prostor tedy působí neutěšeným dojmem a není lákavým místem pro trávení volného času.

Shrnutí východisek do jednotlivých bodů:

- Zajistit zvýšení obyvatelnosti místa a podpořit rekreační funkce pomocí zobytnujících prvků v podobě mobiliáře, popřípadě architektonických a výtvarných aspektů.
- Vyřešit problém se statickou dopravou, motorovým a pěším provozem.
- Zajistit rozmanitost vegetačních prvků o nové formy.
- Nevyhovující zeleň nahradit novými vegetačními prvky, které zajistí její dlouhodobou funkčnost.
- Vyřešit a navrhnout nové trasování pěších tahů.
- Vytvořit nové centrální plochy pro setkávání lidí.
- Sjednotit zpevněné povrchy a vytvořit pomocí nich ucelený prostor v obou vnitroblocích, jež zajistí optické propojení.
- Pomocí nových pěších tahů propojit modelový objekt s okolím.
- Vyzdvihnout potenciál centrálních ploch v rámci obou vnitrobloků.
- Využít genia loci daného místa.
- Vytvořit klidná zákoutí pro odpočinek.
- Vhodně do prostoru umístit herní prvky pro různé věkové kategorie.
- Propojit oba vnitrobloky přes ulici Dr. Horáka sdíleným prostorem v jedné výškové úrovni.
- Vytvořit pro obyvatele přilehlých bytových domů místo s komunitními zahrádkami pro možnost jejich seberealizace.

- Vnést život i do prostorů směrem do ulic pomocí nových pěších tahů pod korunami stromů.
- Vzpomenout na slavné osobnosti a místa města Prostějova.

5.5 Architektonická studie – návrh řešení

Architektonická studie modelového objektu na téma regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby se snaží reagovat na teoretická východiska plynoucí z předem provedených analýz. Hlavní myšlenkou ideové studie je zobytnění v současnosti nepřilíš fungujícího prostoru a podpoření rekreační funkce tak, aby v každém z vnitrobloků byly rozdílné funkce a prvky zvyšující pobytovou funkci. Dále docílit vizuálního propojení a sjednocení obou vnitrobloků pomocí sdíleného prostoru, jednotných zpevněných povrchů ve třech odstínech šedé dlažby a mobiliáře. Dále se zabývat vyřešením problému týkající se statické dopravy motorových vozidel. V neposlední řadě je snaha do prostoru dostat prvky, které jsou pro město Prostějov symbolické. Modelový objekt nebude omezen žádným návštěvním řádem ani otevírací dobou. Návrh vychází z původního využití prostoru, čímž je bezpochyby obytná funkce. Nejen vnitřnímu prostoru blokové zástavby, ale i uličnímu prostoru budou dodány prvky, které zajistí, aby místo bylo pro lidi lákavé a rádi zde trávili svůj volný čas.

Součástí návrhu je rovněž zamyšlení se nad začleněním modelového objektu do okolní a vytvoření pěších tahů zajišťující prostupnost nejen již existujícím městem, ale je rovněž nutno počítat s pěším propojením na jih, kde vniknou nové formy veřejné zeleně. Při komplexním pohledu můžeme vidět, že celému komplexu oběma přibližně stejně velkých vnitrobloků dominují centrální travnaté plochy. V každém z vnitrobloků je vytvořena jedna centrální zpevněná plocha, ze které vedou vždy dvě kolmě vedoucí cesty pro pěší provoz. Trasování cest v rámci obou vnitrobloků vychází jak z původních pěších tahů, tak zejména ze vzájemného vztahu centrum města – modelový objekt. V následujících řádcích bude trasování cest vysvětleno. Vzhledem k tomu, že se modelový objekt v rámci města nachází na jižním okraji a centrum města leží severovýchodně od něj, je nejfrekventovanějším pěším tahem právě tento směr. Na to je v návrhu reagováno vytvořením pěších tahů v tomto směru a doplnění vnitrobloků o centrální zpevněné plochy, které slouží jako nástupní místa do vnitrobloků.

Pro snadnější orientaci při popisu architektonické studie je návrh rozdělen do čtyř pomyslných dílčích částí, které jsou ovšem v návrhu provázány a působí jako jeden harmonický celek. Jedná se o prostory severního vnitrobloku, prostory jižního vnitrobloku, sdílený prostor mezi oběma vnitrobloky a místy v uličním prostoru. Samostatně se budeme na závěr věnovat problematice statické dopravy. Popis se teď bude detailněji věnovat jednotlivým částem (Příloha 13, 26 a 27).

Prvním ze zmíněných dílčích částí je severní vnitroblok. Jak již bylo řečeno, vnitrobloku dominuje centrální travnatá plocha. V severovýchodní části vnitrobloku je umístěna centrální zpevněná plocha, ze které vyúsťují dvě kolmě vedoucí zpevněné cesty pro pěší o šířce 1,5m. Jedna vede směrem na východ, druhá směrem na jih. Severní vnitroblok je pomyslně rozdělen na 3 části. První z nich je již zmíněná centrální plocha pro seskupování lidí. Další prvek je umístěn v severozápadní části v podobě

klidového zákoutí a jižní část je věnována dětským aktivitám a vzpomínce na slavné osobnosti a stavby města Prostějova. Centrální zpevněná plocha je tvořena z nejsvětlejší betonové dlažby o rozměrech 30x30cm. Uprostřed centrální zpevněné plochy je umístěn vodní prvek obdélníkového tvaru o hloubce pouze 15cm. Je řešen v jedné úrovni s okolní dlažbou, od které je oddělen pouze úzkým proužkem dlažby. Samotné tělo vodního prvku je z tenké pásoviny. Čistota vody bude zajištěna pomalou cirkulací vody, přičemž případný odpar bude doplňován z přebytečné vody ze střeš z výstupů z podzemního parkoviště. Okolo vodního prvku budou nepravidelně umístěny sedací prvky pro jednotlivce. Součástí centrální zpevněné plochy bude pergola o rozměrech 6x5m s výškou 2,2m. Pod pergolou budou umístěny lavičky se stoly pro trávení volného času. Celý prostor bude následně doplněn sjednocujícím mobiliářem (Příloha 16).

Dalším prvkem severního vnitrobloku je klidové zákoutí v severozápadní části. Jedná se o zpevněnou plochu v travnaté ploše o rozměrech 8x8m ze stejné dlažby jako centrální zpevněná plocha, tedy o rozměrech 30x30cm. Na tuhle zpevněnou plochu bude zajištěn přístup pomocí betonových tvárnic v podobě zapuštěných nášlapných prvků. Pro docílení klidného zákoutí zde bude umístěna pergola o rozměrech 6x3m s posezením, po které se budou pnout popínavé rostliny. Prostor bude ideálním místem pro komornější společenské akce s možností grilování. (Příloha 17). Co možná největší soukromí bude zajištěno následným odcloněním pomocí dřevinných vegetačních prvků. Travnatá plocha mezi centrální zpevněnou plochou a klidovým zákoutím bude doplněna volně rozmístěnými mobilní lehátky pro odpočinek. Lehátka bude možné přemisťovat a seskupovat podle potřeby místních obyvatel.

V jižní části severního vnitrobloku je návrh věnován především dětským sportovním aktivitám a vzpomínce na slavné osobnosti a stavby města Prostějova. Nachází se zde tedy sportovní hřiště o rozměrech 10x20m. Hřiště je zapuštěné o 45cm, což má dva hlavní důvody. Prvním z nich je fakt, že okraj hřiště bude sloužit jak sedací zídka a druhý důvod je z čistě praktického hlediska, protože zapuštění pod úroveň okolního terénu bude minimalizovat opouštění míče hřiště. Povrch sedací zídky bude opatřen tvrdým a trvanlivým dubovým dřevem v přírodní barvě. Vlastní povrch sportovního hřiště bude opatřen umělým povrchem pro víceúčelové hřiště z polyuretanového povrchu ve světle zelené barvě, který je vyroben pouze z EPDM granulátu v jedné vrstvě o síle 11mm. Nejsou zde použity žádné recyklované příměsi, čímž se docílí maximální trvanlivosti. Jedná se o bezúdržbový povrch vhodný pro velmi namáhaná hřiště (Příloha 18). Okolí hřiště bude osázeno různě vzrůstnými stromy např. *Tilia cordata*, *Sorbus aucupari* nebo *Acer campestre* pro dosažení maximálního odclonění od centrální travnaté plochy.

Centrální travnatá plocha v západní části severního vnitrobloku je věnována vzpomínce na slavné osobnosti a stavby města Prostějova, kdy na jedné z delší strany je vždy napsán text vzpomínající stavbu nebo osobnost. V travnaté ploše jsou umístěny tři různě dlouhé zídky. Dvě krajní zídky mají délku 10m a jsou vysoké 45cm, tudíž slouží jako sedací. Prostřední zídka je dlouhá 13m a má výšku 1m. První

ze zídek směrem od chodníku vedoucí z centrální zpevněné plochy vzpomíná na prostějovskou radnici, z jejíž čelní fasády je použit nápis, který zní: 'Svorností malé obce vzkvétají, nesvorností velké obce hynou'. Zídka je v sedací výšce a její sedací plocha bude opatřena tvrdým a trvanlivým dubovým dřevem v přírodní barvě stejně jako sedací okraj sportovního hřiště. Druhá, prostřední, zídka má délku 13m a výšku 1m. Touhle zídkou se vzpomíná na prostějovský zámek, kdy je použit nápis z průčelí, který zní: 'Hanák tade bode do skonání světa'. Poslední třetí zídka má parametry stejné jako zídka první. Tahle zídka vzpomíná na prostějovského básníka Jiřího Wolкера, kdy na zídce je napsán poslední verš z jeho poslední básně s názvem Svatý Kopeček nazvané podle místa, kde žili jeho prarodiče a kam často jezdíval. Znění verše je následující: 'Ať to, v co věříme dnes, též zítra provedem'. Délky zídek jsou symbolicky těchto rozměrů, protože Jiří Wolker zemřel mlád ve věku 23 let a součet délky delší a kratší zídky nám dá básníkuv věk, kdy opustil své blízké (Příloha 19). V rámci severního vnitrobloku je pracováno s rostlinným materiálem v podobě dřevinných vegetačních prvků, trvalkových záhonů a popínavých rostlin. Stromy jsou ve vnitrobloku umístěovány do rozvolněných skupiny a samostatně stojících solitér. Pomocí stromů je prostor členěn na jednotlivé dílčí části. Trvalkové záhony slouží jako doprovod pěších tahů a vytvoření předzahrádek (Příloha 28). Práce s popínavými rostlinami je uplatněna v rámci dotvoření intimity míst pod pergolami a popnutí nevzhledné transformační budovy. Součástí vegetačních prvků je rovněž vytvoření střešních zahrad na krytých stání pro kontejnery vždy na třech místech v rámci jednoho vnitrobloku.

Druhou dílčí částí je jižní vnitroblok. Stejně jako severnímu vnitrobloku, tak i tomuto dominuje centrální travnatá plocha. Rovněž se zde vyskytuje i centrální zpevněná plocha, která je umístěna severozápadní části. Ze zpevněné části vede směrem na jih cesta pro pěši o šířce 1,5m a směrem na východ je cesta široká 3m kvůli většímu provozu pěších. Jižní vnitroblok můžeme rovněž rozdělit na pomyslné 3 části. První z nich je zmíněná centrální plocha opět pro seskupování lidí. Další prvek je umístěn v jižní části v podobě dětského hřiště a třetí dílčí částí jsou komunitní zahrádky. Centrální zpevněná plocha je tvořena rovněž jako v severním vnitrobloku z nejsvětlejší betonové dlažby o rozměrech 30x30cm. Vodní prvek tentokrát není v centru dění, ale je umístěn v jižním okraji a plynule vybíhá do travnaté plochy. Technické řešení vodního prvku je stejné jako v severním vnitrobloku pouze s tím rozdílem, že v místě kde vodní prvek vybíhá do travnaté plochy je okolo něj širší pás dlažby. V okolí vodního prvku budou rovněž volně rozmístěny sedací prvky pro jednotlivce. Součástí zpevněné plochy bude rovněž pergola, ovšem menší rozměrů, které budou 6x3m. Centrální zpevněná plocha bude doplněna větším počtem mobiliáře (Příloha 20).

Druhou pomyslnou částí jižního vnitrobloku je v jižní části dětské hřiště pro věkovou generaci 3-6 let. Rozměry dětského hřiště jsou 10x15m. Z bezpečnostního hlediska je nutné, aby dětské hřiště bylo opatřeno dopadovými zónami v okolí herních prvků. V tomto případě bude použit takový materiál, který

bude bezpečnostní kritéria splňovat na celé své ploše. Zvoleným povrchem bude stejný materiál jako v případě sportovního hřiště v severním vnitrobloku. Vlastní povrchem bude tedy rovněž umělý povrch pro víceúčelové hřiště z polyuretanového povrchu ve světle zelené barvě, který je vyroben pouze z EPDM granulátu v jedné vrstvě o síle 11mm. Všechny ostatní parametry jsou naprosto totožné s povrchem dětského hřiště v severním vnitrobloku. Z herních prvků zde budou umístěny klasické prvky v podobě pískoviště o rozměrech 2x4m, dvoumístná dřevěná houpačka a trampolína v úrovni terénu. V dětském hřišti bude umístěn autorský herní prvek. Stejně jako v severním vnitrobloku, tak i v jižním je snaha o promítnutí určité symboliky města do prostoru. Bude se jednat o herní prvek ve stylizaci prostějovské radnice. Půdorysný tvar herního prvku bude roven čelnímu pohledu na budovu radnice, kdy bude vybíhat ze zpevněné plochy do plochy travnaté. Budova radnice je nesymetrická, což se přihodilo při stavbě kvůli neumožnění odkoupení sousední parcely. Tvar herního prvku je tudíž rovněž nesymetrický. Herní prvek bude z tvrdého dubového dřeva zhotovený v několika úrovních. První z úrovní bude sedací výška v podobě místo pro odpočinek. V zadní části se bude herní prvek zvyšovat a zároveň zužovat. Na šikmé ploše bude zhotovena menší stěna na lezení. V nejvyšším místě ve výšce 2m bude pomocí schodů zpřístupněná plocha, ze které bude umožněn vstup na skluzavku. Pod stěnou na lezení bude vytvořen menší domeček a na stěně, která bude vytvořena ze schodů stoupajících ke skluzavce, se umístí tabule na psaní a kreslení. Vstup na dětské hřiště bude zajištěn pomocí betonových tvárnic v podobě zapuštěných nášlapných prvků. Naproti dětského hřiště bude umístěna menší pergola s posezením sloužící zejména pro doprovod dětí (Příloha 21).

Poslední dílčí částí jižního vnitrobloku budou komunitní zahrádky. Zahrádky jsou umístěny ve východní části jižního vnitrobloku. Umístění vychází z analýzy oslunění. Zhruba do 11h dopolední budou komunitní zahrádky ve stínu budovy, zbytek dne již budou dokonale osluněné. Plocha komunitních zahrádek bude vytvořena ze zatravněné dlažby, ve kterém budou pravidelně umístěny vyvýšené záhonky. Záhonky budou o rozměrech 2x2m v počtu sedmi kusů. Na místě osmého záhonku bude zřízen uzavíratelný box na biologický odpad. Součástí komunitních zahrádek bude posezení s pergolou o rozměrech 6x3m. Tohle místo bude ideálním prostorem pro letní grilování s přáteli s využitím vlastnoručně vypěstované zeleniny nebo bylinek (Příloha 22).

Celý prostor vnitrobloku bude propojovat centrální travnatá plocha s nepravidelně rozmístěnými mobilními lehátky. Jejich přenášení bude snadné a lidé tak budou mít možnost odpočinku v soukromí či v centru dění. Travnatá plocha rovněž bude možná využít pro společenské hry. V severní části travnaté plochy budou dokonce umístěny tři houpačí sítě pod korunami stromů, které budou nejodpočinkovějším místem. Do konstrukce houpačích sítí bude zavedena elektřina a zabudované přehrávače s meditační hudbou. V případě, že si lidé přinesou vlastní sluchátka, budou mít možnost využít této jedinečné příležitosti a díky svému sluchovému vjemu svou mysl přivést na jiné myšlenky, než které je provází

celé dny v pouličním stresu. V rámci jižního vnitrobloku je s vegetačními prvky pracováno velice obdobně jako ve vnitrobloku severním. V tomto vnitrobloku se uplatňuje více trvalkových záhonů.

Třetím dílčím celkem v rámci architektonické studie je sdílený prostor mezi oběma vnitrobloky. Celý prostor ulice Dr. Horáka je řešený principem shared space, což znamená, že prostor je pojednán v jedné výškové úrovni a je určen pro pěší, cyklistický i automobilový provoz (Příloha 23). Zpevněnými povrchy jsou dva odstíny stejné dlažby. Jedná se o betonovou dlažbu o rozměrech 30x30cm ve dvou odstínech šedi. V rámci modelového objektu je použita ještě nejsvětlejší dlažba na centrální zpevněné plochy. Druhou tmavší dlažbou je pojednán v podstatě celý ostatní prostor obou vnitrobloků včetně ulice Dr. Horáka. V ulici je pracováno ještě se třetím odstínem šedé dlažby, tedy nejtmašším. Ta je použita pouze v úzkých pásících vždy přes celou šířku ulice. Tímto principem dojde k optickému rozšíření a zkrácení ulice, ale hlavní důvod je kvůli automobilovému provozu. Řidič bude nucený věnovat větší pozornost řízení v závislosti na měnících se površích. Dalšími prvky, které budou usměrňovat provoz automobilů, budou vodící sloupky, které budou vytyčovat směr, kudy bude mít možnost automobil sdíleným prostorem projet. I přesto že se bude jednat o obytnou zónu, někteří řidiči by mohli povolenou rychlost neakceptovat, a tak bude pro řidiče připravena šikana ve směru jízdy, což je přinutí k pomalejší jízdě. Druhým místem, kde bude použit nejtmašší odstín šedé dlažby, budou dvě místa v místě vstupu do bytových domů. Tyto prostory budou doplněny mobiliářem a lidé se zde budou tudíž více zdržovat. Práce s vegetací v ulici Dr. Horáka je zajištěna zejména pomocí stromů a čtyř menších travnatých ploch ve středové části. Jedná se vždy o dvojřadé výsadby stromů do dlažby ohraničené litinovými hranatými mřížemi. V prostoru mezi bytovými domy jsou jedinci *Gleditsia triacanthos* vysazeny do trojsponu (Příloha 24).

Poslední dílčí částí architektonické studie je téma zabývající se uličními prostory. V rámci modelového objektu jsou uliční prostory docela zajímavými místy z různých úhlů pohledů. Uliční prostor na ulici Bulharské je velice hodnotný vzhledem k pěkným a vzrostlým jedincům *Tilia cordata*. V severní části této ulice bylo navrhnuté místo pro krátkodobý odpočinek pod pergolou a drobnými korunami jedinců *Acer campestre*. Rozsáhlé předzahrádky byly zredukovány a byly vytvořeny trvalkové záhony. Dalším místem pro odpočinek je místo v ústí do ulice Dr. Horáka s posezením pod menší pergolou. Postupujeme-li po ulici Bulharské směrem na jih, dostáváme se k velice vzhledné budově s krásnými monumentálními sloupy podpírající velké balkony poskytující místním obyvatelům jisté radost. Na ulici Okružní je již zcela jiný charakter uličního prostoru. Touto ulicí vede cyklistická stezka z jedné strany lemovaná trvalkovým záhonem, ze strany druhé od silnice se jedná o liniovou výsadbu stromů *Acer campestre*. Na křižovatce ulic Okružní a Waitova je navrhnut poslední ze tří míst k odpočinku v uličním prostoru pod pergolami. Místo je opět doplněno jedinci *Acer campestre* s drobnými korunami. Ulice Waitova se může pyšnit širokým prostorem mezi budovami a silnicí. Tento

prostor je tedy navrhnout tak, že středem této plochy vede chodník široký 3,5m a po celé své délce je doprovázen sjednocujícím mobiliářem pod korunami vzrostlých jedinců *Tilia cordata*. Ulice Stanislava Manharda vzhledem ke svým nepřilíživým velkým prostorům je doplněna rovněž jedinci *Tilia cordata*.

Závěr architektonické studie patří nejožehavější problematice, kterou je problematika statické dopravy. Návrh nových parkovacích stání vychází z provedených analýz. V současném stavu automobily parkují nejen téměř všude v uličním prostoru, ale rovněž i ve vnitřních prostorech blokové zástavby. Touto architektonickou studií bude snaha ukázat, jak se problematika statické dopravy dá vyřešit. Pro výpočet pokrytí kapacity obou vnitrobloků lze použít jednoduchý výpočet dle normy 73 6110 o projektování pozemních komunikací. Dopočítáme se, že pro pokrytí kapacity těchto konkrétních vnitrobloků je potřeba cca 250 parkovacích stání. V současné době je k dispozici zhruba polovina.

V rámci řešení problematiky statické dopravy se architektonická studie zabývá navrhnutím podzemních i povrchových parkovacích stání. V první řadě se budeme věnovat parkování povrchovému. Systém ztvárnění povrchových parkovacích stání je řešen dvěma způsoby. Prvním z nich je zařazení kolmých stání vždy po dvou vedle sebe v zadlážděném povrchu pod korunami stromů. Tímto způsobem bude navrženo dohromady 16 parkovacích stání v ulici Bulharská a Waitova a 4 parkovací stání v ulici Dr. Horáka. Další druh povrchového kolmého stání je řešen více přírodně. Princip parkovacího stání je řešen pomocí travnaté plochy a betonové dlažby. Bereme-li v potaz, že šířka parkovacího stání je 2,5m, pak parkovací stání bude tvořeno středovým travnatým pruhem o šířce 1,5m a dvěma postranními pruhy z betonové dlažby každý o šířce 0,5m. Tímto principem bude navrhnu 6 parkovacích stání ve sdíleném prostoru ulice Dr. Horáka a 12 parkovacích stání na ulici Stanislava Manharda. Z těchto 12ti parkovacích stání budou dvě navrhnutá jako jednotlivé stání pro osoby s omezenou schopností pohybu s rozměry 3,5x5m (dále jen OOSP). Celkem je tedy navrhnu 36 klasických parkovacích stání nadzemních a 2 nadzemní parkovací stání pro OOSP. Místa s parkovacím stáním nadzemním budou primárně sloužit pro krátkodobé zastavení nebo pro případné návštěvy.

Podstatně důležitějším typem parkování pro pokrytí nutné kapacity je parkování podzemní. Již při vlastním projektování je nutné brát v potaz zasíťování vnitrobloků a zejména v severním vnitrobloku by bylo nutné některé sítě přeložit. Tento typ parkování je značně složitý na vyprojektování a většinou je nutností, aby součástí projektu byla spolupráce se statiky a stavebními projektanty. Tento návrh podzemního parkoviště byl několikrát se stavebním projektantem tedy konzultován. V rámci obou vnitrobloků bude navrženo podzemní parkování s rozdílnými kapacitami. Podzemní parkoviště je řešené jako bezobslužné, nevyžadující trvalou lidskou obsluhu. Rychlost jízdy v celém objektu je omezena na 10km/h, přičemž nejvyšší povolená světlá výška vozidla je 2m. Parkovací stání v podzemním parkovišti budou primárně určena pro obyvatele bytových domů z přilehlých vnitrobloků, kteří budou muset uhradit roční pronájem parkovacího místa, čímž si zajistí rezervaci místa samotného. Systém rezervovaných míst

bude zajištěn podle státní poznávací značky. Pokud by občané přilehlých bytů neměli zájem tuhle služby využít, zbylá parkovací stání budou nabídnuta široké veřejnosti. Podzemní parkoviště budou vytvořeny v centrálních částech vnitrobloků v takových vzdálenostech od budov, aby nebyla porušena jejich statika. Obě parkoviště budou provozně řešeny jednosměrným provozem, v nichž bude možným průjezd nejpřímějším směrem pro ty, kteří budou opouštět podzemní parkoviště. V celém objektu podzemního parkoviště platí v plném rozsahu vyhláška č.30/2001 Sb. a 223/1997 Sb. pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích. Podzemní garáže budou mít úroveň země v hloubce -3,7m, s tím že světlá výška podzemních garáží bude 2,2m. Stropní panely budou mít mocnost 0,4m a dalších 0,1m budou tvořit ostatní vrstvy v podobě hydroizolací, geotextilií a šterku pod vlastní vegetační vrstvou, které bude mít mocnost 1m. Nosné sloupy budou železobetonové s průvlaky, pro které budou zhotoveny betonové patky do hloubky 0,4m. Železobetonové nosné sloupy budou rozmístěny ve vzdálenostech 7,75m od sebe, což je vždy po třech parkovacích stáních. Vjezdy a výjezd z podzemního parkování budou zajištěny pomocí ramp v 15% sklonu. Velice důležitou součástí podzemního parkování je důkladné odvětrávání. Podzemním parkovištěm v severním vnitrobloku vznikne 96 klasických stání, 2 stání pro OOSP jednotlivé stání, 4 stání pro OOSP dvojité stání a 5 stání pro rodiče s dětmi. Celkem tedy podzemní parkoviště v severním vnitrobloku nabídne 107 parkovacích míst. Do tohoto podzemního parkoviště bude umožněn vjezd z ulice Waitova a výjezd bude umožněn do ulice Stanislava Manharda. Druhým podzemním parkovištěm v jižním vnitrobloku vznikne 109 klasických stání, 4 stání pro OOSP jednotlivé, 2 stání pro OOSP dvojité stání a 5 stání pro rodiče s dětmi. Celkem tedy podzemní parkoviště v jižním vnitrobloku nabídne 120 parkovacích míst. Do tohoto podzemního parkoviště bude umožněn vjezd rovněž z ulice Waitova a výjezd bude zajištěn do ulice Okružní. V rámci obou vnitrobloků budou postaveny vždy dvě budovy, které budou sloužit pro výstup z podzemních garáží (Příloha 14, 15 a 25). [37], [41], [42]

Celkem tedy díky podzemním garážím vznikne 205 klasických stání, 6 stání pro OOSP jednotlivé stání, 6 stání pro OOSP dvojité stání a 10 stání pro rodiče s dětmi. Připočítáme-li k podzemnímu parkování i parkování nadzemní dospějeme ke konečným počtům parkovacích míst, které jsou následující:

- 241x klasické stání
- 8x OOSP jednotlivé stání
- 6x OOSP dvojité stání
- 10x stání pro rodiče s dětmi

Výše uvedeným popisem dílčích částí architektonické studie byly sděleny detailněji jednotlivé myšlenkové pochody, které byly prostředkem pro vytvoření návrhu.

5.6 Zobecnění výsledků návrhu do roviny teoretických východisek

Podíváme-li se na architektonickou studii z komplexního pohledu, na první pohled lze vidět několik podstatných momentů charakterizující návrh modelového objektu. Návrh je postaven na koncepční filosofii, která spočívá v propojení vnitrobloků v jeden harmonický celek pomocí ulice Dr. Horáka ve formě shared space. Koncepční myšlenkou je snaha vytvořit prostor, který bude sbližovat lidi a vytvářet pro ně místa vhodná k setkávání nejen na kontaktních zpevněných plochách. Vnitrobloky jsou koncipovány do několika dílčích částí tvořící charakterově odlišné prostory, kdy záleží čistě na duševní pohodě lidí a jejich svobodné volbě a výběru daného místa. Je tedy snahou vytvořit pro lidi prostor, kde budou mít možnost opřít se od každodenních problémů a nasát do své mysli kousek přírody v urbánním prostoru.

Z návrhu lze tedy zobecnit východiska do následujících bodů:

- Prostor musí být pojat komplexně a v návrhu je nutné postupovat od celku k detailu.
- V rámci návrhu vnitřních prostorů blokové zástavby je nutné zahrnout do návrhového konceptu i problematiku týkající se propojením s okolím.
- Je nutno brát v úvahu požadavky obyvatel přilehlých bytových domů, neboť to jsou právě oni, kteří prostor budou primárně využívat.
- Každý člověk je jiný a jeho požadavky různé, a proto je nutné se snažit v každém návrhu o co možná nejrůznorodější řešení.
- Dle požadavků obyvatel a odborným pohledem navrhujícího krajinářského architekta v podobě nejmodernějších forem ztvárnění prostoru je vždy nutné udělat kompromis, aby se lidé v prostoru cítili příjemně a měli chuť ho využívat.
- Navrhovaný prostor se musí nejdříve dokonale poznat, aby nedošlo ke vnášení prvků, které jsou danému místu i lidem cizí.

6. DISKUSE

S problematikou zabývající se vnitřními prostory blokové zástavby se zabývala již nejedna předchozí generace. V současné době je ovšem situace taková, že většina bytových domů je ve stejném stavu jako v době svého vzniku, což u některých bytových domů může být i přes půl století. Nacházíme se tedy před nelehkou situací, kdy by se naše generace měla o tyto prostory s obrovským potenciálem zajímat. V případě nezájmu hrozí předpoklad dlouhotrvajícího chátrání, což by mohlo přimět obyvatele žijící v tomto typu bydlení vzít nohy na ramena a začít tyhle hodnotná místa opouštět. Pokud by k takovému kroku došlo, mohlo by vše vést ke vzniku brownfields.

Z výše uvedeného důvodu vznikla myšlenka se touto problematikou zabývat v rámci ideové architektonické studie. Je důležité zmínit, že se jedná o jedno z možných řešení modelového objektu, na jehož ztvárnění může mít každý subjektivní názor. Žádný učený z nebe nespadnul, a proto je důležité mít otevřené oči všude, kudy chodíme.

Jedním z podkladů pro zpracování architektonické studie byl územní plán města Prostějova, jehož plochy změn z velké části ovlivní jižní okolí vnitrobloků. V současné době je Okružní ulice relativně rušnou pozemní komunikací, jelikož se jedná o současný jižní obchvat města. V návrhu je nejen tahle ulici více zobytnována, což se může v současné době jevit jako nesprávné řešení, ale ve výhledu do budoucna na ulici Okružní klesne značně provoz, sníží se hlučnost a emise, jelikož je naplánovaný nový jižní obchvat v současném extravilánu. S tím souvisí i vymezení nových ploch smíšených obytných a ploch pro novou rekreaci. Rovněž je nesmírně důležité brát v úvahu vznik nově plánovaného parku, jehož podoba 1. fáze je již známá. Do budoucna tedy bude vhodné propojit nový park nejen s modelovým objektem, ale i se severněji ležícími Kolářovými sady.

V rámci vlastních vnitřních prostorů blokové zástavby je nejdiskutovanějším tématem doprava statická. V současné době jsou obyvatelé bytových domů zvyklí parkovat své automobily jak uvnitř vnitrobloků, tak v uličním prostoru. Vzniká tedy subjektivní názor na to, jak řešit danou problematiku. V architektonické studii je počítáno s výstavbou nových podzemních garáží. Na první pohled se může jevit, že tímto krokem budou lidé ochuzeni o pohodlné parkování v bezprostřední blízkosti svých bytů. Na stranu druhou vzniknou nová parkovací místa výstavbou nových podzemních garáží, kde bude mít každý nájemník svobodnou volbu, zda si za poplatek pronajme vlastní parkovací místo, čímž se vyhne každodennímu problému s hledáním volného místa, nebo tuhle možnost nevyužije. Odstraněním většiny parkovacích povrchových míst se stane prostor příjemnějším pro lidi a vznikne více zeleně. Podobná situace nastane i v ulici Dr. Horáka, kde místo parkovacích míst vznikne shared space v podobě obytné ulice a nových míst pro volný pohyb lidí. Významně limitujícím faktorem je finanční stránka, která ovšem v ideové architektonické studii není brána jako hlavní limitující faktor.

Před třemi lety proběhla v rámci jižního vnitrobloku částečná obnova zahrnující vznik nových parkovacích stání, položení nového asfaltového povrchu a dosadbu vegetačních prvků. Nemyslím si, že obnova byla přínosem pro vytvoření příjemnějšího vnitrobloku. Nárůst parkovacích stání a nové asfaltové plochy může sice někdo vnímat pozitivně, nicméně z ekologického či architektonického hlediska to není správný krok. Severní vnitroblok je mnohem více zanedbaný, protože neprošel žádnou obnovou. Vedení města Prostějova má pouze v předběžném plánu snahu vybudovat několik nových parkovacích míst, což by vedlo opět jen k ubírání ploch zeleně. V souvislosti s touto problematikou projevil odbor rozvoje a investic města Prostějova náklonost podporovat nové studentské nápady a myšlenky. V případě následné vzájemné dohody je velice pravděpodobné, že by výše zmíněný odbor měl zájem se touto problematikou na základě vypracované ideové architektonické studie zabývat detailněji. Při včasné obrácení se na odbor by tedy nemuselo dojít pouze k vytvoření nových parkovacích míst, ale mohlo by se ve vnitrobloku soustředit více aspektů přívětivější pro místní obyvatele. Z tohoto pohledu může být architektonická studie ukázkou možné architektonické úpravy nebo alespoň impulsem dostat danou problematiku více do podvědomí obyčejných lidí.

Konfrontace českých a zahraničních vnitrobloků je do jisté míry velice odlišná. Největším problémem je fakt, že v České republice teprve v posledních pár letech problematika vnitrobloků stoupala do povědomí lidí. V současnosti již i u nás vznikají nové bytové komplexy, které lze srovnávat se zahraničními, ovšem nová výstavba neřeší problematiku starší bytové zástavby, u které je nutné provést revitalizaci. S narůstajícím počtem automobilů je situace ve vnitroblocích čím dál více složitější. Problematika s tím spojená přirozeně vyvolává diskusi a emoce, které podstatně zpomalují opatření vedoucí ke zlepšení. Budování podzemních garáží v již existujících vnitroblocích je velice nákladné a v některých případech i nerealizovatelné. Nicméně snahou této práce je ukázat ideový návrh s přesunutím statické dopravy do podzemí čímž by vzniklo mnohem více místa pro rekreaci uvnitř vnitrobloků.

Architektonicky správně zpracovaný vnitřní prostor blokové zástavby je lákavým místem, kam se lidé budou rádi vracet a trávit svůj volný čas. Vhodně obnovený vnitroblok s dostatkem vegetačních a rekreačních prvků je velice cenným prostorem v rámci města, kdy se dá mluvit o zelených oázách poskytující úkryt, stín a prostor pro trávení volného času v jinak uspěchané době rušných a hlučných městských ulic.

7. ZÁVĚR

Problematika, které je věnovaná tahle diplomová práce, na téma Regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby je v současné době velice žhavé téma. Porozhlédneme-li se do současných větších měst České republiky, je velice pravděpodobné, že téměř vždy budeme úspěšnými nálezci nevzhledných vnitrobloků. Bylo by tedy velice vhodné tento negativní fakt změnit a snažit se docílit přeměn zanedbaných vnitřních prostorů blokové zástavby.

Poznanky o problematice vnitřních prostorů blokové zástavby byly před zpracování této diplomové práce patřičně menší, ale jejím zpracováním byly rozšířeny. Již při zpracování analýz bylo dosaženo různých poznatků, které následně ovlivnily návrh. Velice důležitým krokem bylo odhodlání navštívit několik referenčních příkladů v České republice i v zahraničí. Navštívené zahraniční příklady způsobily odlišný pohled na svět, protože různé národnosti mají různé mentální myšlení a s tím velice úzce souvisí i problematika spojená s tímto tématem. Je velice důležité návrh přizpůsobit denním požadavkům a potřebám obyvatel přilehlých bytových domů, protože právě těmto lidem je prostor primárně určen. Největším problémem současných blokových zástaveb je problematika statické dopravy. Dnešní generace bere za nutnost rychlý transport z místa na místo a potřebu parkovat co nejbliž svému domu. Pokud ovšem nepřistoupí na to, že se statická doprava bude v budoucnu koncentrovat do míst tomu určených, i za předpokladu delší docházkové vzdálenosti, může hrozit, že vnitrobloky budou holá parkoviště a původní obytná funkce bude navždy ztracena. Je tedy nutné obětovat každý den pár minut krátké chůze ke svému automobilu a z vnitrobloků mohou být příjemné prostory prostoupené vegetací a příjemnou atmosférou.

Shrneme-li tedy veškeré poznatky, dospějeme k následujícímu. Ve vnitřních prostorech blokové zástavby by se mělo především dbát na potřeby obyvatel a zajistit jim dostatečné pohodlí, které by nemělo být na úkor zelených a odpočinkových ploch. I přes neustálý nárůst počtu automobilů, by se ve vnitroblocích měla motorová doprava co nejvíce omezit. A protože omezení dopravy v uličním prostoru je téměř nemožné, měli bychom si alespoň ve vnitroblocích vážít klidu. Vegetační prvky jsou většinou nerůznorodé a nerozmanité, což může vyvolat dojem, že vegetace není zapotřebí. Ovšem při správném výběru vegetačních prvků jsme schopni docílit příjemných a intimních míst. Výsledkem je docílení toho, aby lidé vnitrobloky nevyužívali pouze pro cestu do svých bytů nebo k zaparkování automobilu, ale aby trávili volný čas odpočinkem a relaxací v zelených oázách horkých a betonových měst.

Závěrem lze tedy doporučit, že pokud chceme pro naše budoucí generace zajistit odpovídající životní podmínky a šetřit naši planetu Zemi, je bezpodmínečně nutné zamyslet se nad tím, kolik prostoru v rámci města chceme věnovat vegetačním prvkům a kolik zpevněným plochám. Poskytneme-li vegetačním prvkům adekvátní životní prostor a budeme jim věnovat potřebnou péči, odmění se nám

svou jedinečnou krásou. Není na světě mnoho hezčích pohledů, než na různorodé dřevinné vegetační prvky či rozkvetlý květinový záhon nebo na krásné oči usmívající se ženy. Pěstujme proto lásku nejen k rostlinám.

8. SOUHRN A RESUME, KLÍČOVÁ SLOVA

Diplomová práce se zabývá problematikou Regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby. Modelovým objektem jsou obytné vnitrobloky v jižní části města Prostějova v těsné blízkosti zemědělské krajiny. Cílem diplomové práce je zpracování literární rešerše, navštívení referenčních příkladů a zpracování architektonické studie. Práce je rozdělena do tří částí – teoretická, praktická a návrhová.

Teoretická část se zabývá zpracováním literární rešerše na základě prostudování literatury, projektů a realizací. Pochopení literární rešerše nás zasvětilo do dané problematiky.

Praktická část se zabývá zpracováním analýz modelového území a navštívení referenčních příkladů. Jednotlivé referenční příklady byly vybrány podle předem stanovené metodiky a následně osobně navštíveny. Navštívené referenční příklady byly v České republice i zahraničí. Následně byla z literární rešerše a referenčních příkladů stanovena východiska.

Poslední návrhová část se zabývá zpracováním diplomního projektu v rozsahu architektonické studie, která je doložena potřebnými grafickými přílohami. Na závěr diplomové práce byla stanovena východiska návrhu pro řešení problematiky regenerace vnitřních prostorů blokové zástavby.

Klíčová slova:

Obytná funkce, Prostějov, regenerace, statická doprava, vnitroblok, vnitrobloková zeleň

The diploma thesis deals with the problems of Regeneration of indoor spaces of the block building. The model object is a residential courtyard in the southern part of Prostějov, close to the agricultural landscape. The aim of the diploma thesis is the processing of literary research, the study of reference examples and the processing of an architectural study. The thesis is divided into three parts - theoretical, practical and design.

The theoretical part deals with the processing of literary research on the basis of study of literature, projects and realizations. The understanding of the literary research will devote us to this problematics.

The practical part deals with the analysis of the model object and the visits of the reference examples. The individual reference examples were selected according to a predetermined methodology and then personally visited. The reference examples visited were in the Czech Republic and abroad. Subsequently, the starting point was determined from literary research and reference examples.

The last design part deals with the processing of the diploma project in the scope of the architectural study, which is supported by the necessary graphic attachments. Finally of the diploma thesis were laid the basis of the proposal for solution of the problematics of the regeneration of indoor spaces of the block building.

Keywords:

Residential function, Prostějov, regeneration, static transport, the courtyard, courtyard vegetation

9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

Literární zdroje

- [1] BRAUN, Markus Sebastian a Chris van UFFELEN, ed. *Atlas světové krajinné architektury*. V Praze: Slovart, 2014. ISBN 9788073918606.
- [2] COORDINATION, [project a CHRIS VAN UFFELEN]. *1000 x landscape architecture*. 2nd ed. Switzerland?: Braun, 2010. ISBN 9783037680599.
- [3] GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 8085834790.
- [4] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012, xi, 261 s. ISBN 9788026020806.
- [5] HÁJEK, Václav. *Architektura: klíč k architektonickým slohům*. Praha: Grada, 2000. Stavitel. ISBN 8071697222.
- [6] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy*. 2., dopl. vyd. Brno: Host, 2012. ISBN 9788072945924.
- [7] HOLLINGSWORTH, Mary. *Architektura 20. století*. Bratislava: Columbus, 1993. ISBN 80-7136-035-X.
- [8] HONZÍK, Karel. *Architektura všem*. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury, hudby a umění, 1956. Architektura.
- [9] HONZÍK, Karel. *Tvorba životního slohu: stati o architektuře a užitkové tvorbě*. 3. vyd. Praha: Horizont, 1976. Malá moderní encyklopedie (Horizont).
- [10] HOŠEK, Tomáš. *Potenciál brownfields z pohledu zahradně krajinářského architekta*. Lednice, 2015. Bakalářská práce. Mendelova univerzita v Brně. Vedoucí práce Ing. Iva Hradilová.
- [11] HRŮZA, Jiří. *Teorie města*. Praha: Československá akademie věd, 1965.
- [12] HRŮZA, Jiří a Josef ZAJÍC. *Vývoj urbanismu*. Praha: České vysoké učení technické, 1999. ISBN 8001015491.
- [13] KALUSOK, Michaela. *Zahradní architektura*. Brno: Computer Press, 2004. Malá encyklopedie (Computer Press). ISBN 8025102874.
- [14] KRIER, Léon. *Architektura - volba nebo osud*. Praha: Academia, 2001. ISBN 8020000127.
- [15] LIBESKIND, Daniel. *Základní kameny života i architektury*. Brno: VUTIUM, 2006. ISBN 8021429275.
- [16] NOVOTNÝ, Jiří. *Zeleň ve městě*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury, 1958. Řada stavební literatury.
- [17] OTRUBA, Ivar. *Zahradní architektura: tvorba zahrad a parků*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 8086517284.
- [18] REYNOLDS, John. *Courtyards: aesthetic, social, and thermal delight*. New York, NY: John Wiley, c2002. ISBN 0471398845.
- [19] SOJKOVÁ, Eva a Zdeněk KEISENBAUER. *Metodika regenerace obytného vnitrobloku: Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví*. Průhonice, 2008.
- [20] SOUČEK, Vladimír a Drahošlav ŠONSKÝ. *Zeleň v nových obytných souborech*. Praha: MON, 1981.
- [21] SOUČEK, Vladimír a Václav ŠTENCEL. *Zeleň v zemědělské výstavbě*. Praha: MON, 1981.
- [22] ŠIMEK, Pavel. *Vyhodnocení dendrologického potenciálu*. Lednice, 2013. Osnova přednášky. Mendelova univerzita, Zahradnická fakulta Lednice, ústav biotechniky zeleně.

- [23] ŠUBR, Jaroslav. *Zeleň obytných vnitrobloků: Aktuality výzkumného a šlechtického ústavu okrasného zahradnictví v Průhonicích*. Průhonice: Sempra, 1990.
- [24] ŠVÉCAROVÁ, Anna. *Parky a dřeviny Prostějova*. V Prostějově: Český svaz ochránců přírody, Regionální sdružení Iris, 2007. ISBN 9788023989700.
- [25] [TEXTS: ALEX SÁNCHEZ VIELLA]. *Urban landscape = Het stedelijke landschap = El gran libro del paisajismo urbano = A paisagem urbana*. Köln: FKG, 2012. ISBN 9788499367781.
- [26] UFFELEN, Chris van. *Landscape architecture*. Praha: Slovart, 2010. Collection (Slovart). ISBN 9788073912192.

Internetové zdroje

- [27] *Atrium – stavební slovník* [online]. [cit. 2016-10-14].
Dostupné z: <http://stavebnikomunita.cz/page/stavebni-slovník-a>
- [28] *Blok- stavební slovník* [online]. [cit. 2016-10-14].
Dostupné z: <http://stavebnikomunita.cz/page/stavebni-slovník-b>
- [29] *Modernizace - slovník cizích slov* [online]. [cit. 2016-10-14].
Dostupné z: <http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/slovo/modernizace-modernisace>
- [30] *Obytný soubor - stavební slovník* [online]. [cit. 2016-10-14].
Dostupné z: <http://stavebnikomunita.cz/page/stavebni-slovník-o>
- [31] *Parkování - statická doprava* [online]. [cit. 2017-04-14].
Dostupné z: http://www.udimo.cz/staticka_doprava.html
- [32] *Regenerace - stavební slovník* [online]. [cit. 2016-10-25].
Dostupné z: <http://stavebnikomunita.cz/page/stavebni-slovník-r>

- [33] *Vnitroblok - rezidence sochorova* [online]. [cit. 2017-01-11].
Dostupné z: <http://www.sochorova.cz/o-projektu/developer>
- [34] *Vnitrobloky - Kodaň* [online]. [cit. 2017-01-18].
Dostupné z: <http://www.juulfrost.dk/projekter/049/#1>
- [35] *Vnitrobloky - Kodaň* [online]. [cit. 2017-01-18].
Dostupné z: <http://bystrup.dk/SHOWREEL/nextPage>
- [36] *Vnitroblok - za žižkovskou vozovnou* [online]. [cit. 2017-01-11].
Dostupné z: <http://www.a05.cz/projekty/2306-vnitroblok-za-zizkovskou-vozovnou>
- [37] ČESKÁ REPUBLIKA. *Cerifikovaná metodika "Bezbariérové užívání staveb" k Vyhlášce č. 398/2009 Sb.: o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb*. In: Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, 2012.
- [38] ČESKÁ REPUBLIKA. *Územní plán Prostějov: květen*. In: Magistrát města Prostějova, 2014.
- [39] ČSN 83 9001: *Sadovnictví a krajinářství - terminologie - Základní odborné termíny a definice*. 1999.
- [40] ČSN 73 6056: *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. 2011.
- [41] *Metodický pokyn k Územnímu plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy: MHMP Sekce Útvaru rozvoje hl. m. Prahy*. In: Praha, 2002.
- [42] *Vyhláška č. 398/2009 Sb.: o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb*. In: 2009.
- [43] *Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu: o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)*. In: 2006.

Mapové podklady

- [44] *Historické mapy* [online]. Ministerstvo životního prostředí ČR [cit. 2016-11-12].
Dostupné z: <http://oldmaps.geolab.cz/>
- [45] *Katastrální mapa: Český úřad zeměměřičský a katastrální* [online]. Praha [cit. 2016-11-12].
Dostupné z: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/VyberKatastrMapa.aspx>
- [46] *Ortofoto mapa* [online]. [cit. 2016-11-12].
Dostupné z: <http://www.mapy.cz/letecka>
- [47] *Orotofoto mapa* [online]. [cit. 2016-11-12].
Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>
- [48] *Územní plán* [online]. Prostějov, 2014, 27.6.2014 [cit. 2017-01-10].
Dostupné z: <http://apps.hfbiz.cz/apps/prostějov/up/>

Seznam a zdroje obrázků

- Obr. 1 – Uzavřené bloky
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 2 – Uzavřené bloky s průjezdem
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 3 – Bloky z části otevřené
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 4 – Bloky z části otevřené
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 5 – Neúplné bloky
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 6 – Otevřené bloky
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 7 – Bloky o poměru stran do 1:2
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 8 – Bloky o poměru stran nad 1:2
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 9 – Bloky se souvislou vnitřní zástavbou
Zpracoval – autor, 2017, (překresleno dle Šubr, 1990)
- Obr. 10 – Pergola – Kodaň – Sydhaven
Fotodokumentace – autor, 2016
- Obr. 11 – Kavárna – Kodaň – Charlottehaven
Fotodokumentace – autor, 2016
- Obr. 12 – Herní prvky – Vídeň – Leopoldstadt
Fotodokumentace – autor, 2016
- Obr. 13 – Komunitní zahrádky – Vídeň – Leopoldstadt
Fotodokumentace – autor, 2016
- Obr. 14 – Klidový vnitroblok – Vídeň – Leopoldstadt
Fotodokumentace – autor, 2016
- Obr. 15 – Vodní prvek – Budapešť – Lágymányos
Fotodokumentace – autor, 2014
- Obr. 16 – Vnitrobloková zeleň – Kodaň – Amager Vest
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 17 – Městské divadlo – Brno – Brno střed
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 18 – Nádvoří radnice – Kodaň – Kobenhavn
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 19 – Vnitrobloková zeleň – Kodaň – Charlottenhaven
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 20 – Umělecký prvek – Praha – Žižkov
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 21 – Umělecký prvek – Budapešť - Lágymányos
Fotodokumentace – autor, 2014

Obr. 22 – Parkovací dům – Mnichov – Trudering Riem
Fotodokumentace – autor, 2014

Obr. 23 – Pěší provoz – Vídeň – Leopoldstadt
Fotodokumentace – autor, 2014

Obr. 24 – Statická doprava – Mnichov – Trudering Riem
Fotodokumentace – autor, 2014

Obr. 25 – Pěší provoz – Vídeň – Ringstrasse
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 26 – Panoramatický pohled na vnitroblokovou zástavbu – Kodaň – Kobenhavn S
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 27 – Podzemní garáže – Kodaň – Sydhavnen
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 28 – Lodní provoz – Kodaň – Sydhavnen
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 29 – Podzemní parkoviště – Brno – Královo pole
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 30 – Pěší provoz – Vídeň – Leopoldstadt
Fotodokumentace – autor, 2014

Obr. 31 – Panoramatický pohled na relaxující lidi – Vídeň – Josestadt
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 32 – Lavička
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 33 – Lehátko
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 34 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Praha 3, Žižkov
<https://www.google.cz/maps/place/Za+%C5%BDi%C5%BEkovskou+vozovnou,+130+00+Praha+3/@50.0914746,14.4781952,265m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x470b9344de86fb5d:0xa315009805de8157!8m2!3d50.0918854!4d14.4781826>

Obr. 35 – Vstupní pohled do vnitrobloku
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 36 – Pohled na centrální plochu
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 37 – Předzahrádky
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 38 – Rastr stromů v travnaté ploše
Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 39 – Garáže východ
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 40 – Garáže západ
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 41 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Brno, Žabovřesky
<https://www.google.cz/maps/place/Sochorova,+616+00+Brno-%C5%BDabov%C5%99esky/@49.2130477,16.5651449,245m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x471296a00c31d035:0x1c345663a53de9e3!8m2!3d49.2127866!4d16.5663849>

Obr. 42 – Pohled z východní části
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 43 – Hlavní pěší tah
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 44 – Přístřešek pro kontejnery
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 45 – Terénní modelace v západní části
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 46 – Mobiliář
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 47 – Klad dlažby
Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 48 – Ortofoto – Půdorysný pohled - Berlín, Westend

<https://mapy.cz/zakladni?x=13.2578541&y=52.5198880&z=19&base=ophoto&q=Berl%C3%ADn%20meiningenallee>

Obr. 49 – Pohled na centrální prostor vnitrobloku

Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 50 – Travnatá plocha při vstupu do ulice

Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 51 – Předzahrádka

Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 52 – Pískoviště s lavičkou

Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 53 – Herní prvek

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 54 – Vyvýšené záhony

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 55 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Kodaň, Sydhavnen

<https://www.google.cz/maps/place/Sydhavnen,+Koda%C5%88,+D%C3%A1nsko/@55.6459081,12.5473397,804m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x46525480b3352e01:0xb86769060d3225bf!8m2!3d55.6498507!4d12.5351967>

Obr. 56 – Vyvýšený záhon velký

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 57 – Posezení pod pergolou

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 58 – Posezení se zabudovanými grily

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 59 – Soukromé předzahrádky

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 60 – Posezení

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 61 – Cesta

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 62 – Ortofoto – Půdorysný pohled – Kodaň, Amager Vest

<https://www.google.cz/maps/place/Amager+Vest,+Koda%C5%88,+D%C3%A1nsko/@55.667909,12.58243,711m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x4652535e904d2a89:0xfc0c56548c858d50!8m2!3d55.6408045!4d12.5836187>

Obr. 63 – Pohled na centrální prostor

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 64 – Posezení pod pergolou

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 65 – Trávení volného času lidí

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 66 – Stromy ve vyvýšených nádobách

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 67 – Vstup do vnitrobloku

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 68 – Nejednotnost zpevněných povrchů

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 69 – Pohled na centrální prostor s ostrůvkem a solitérním stromem *Liquidambar styraciflua*, v pravé části dětské hřiště

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 70 – Pohled na centrální travnatou plochu

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 71 – Diagonální cesta přes vnitroblok

Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 72 – Pohled na centrální travnatou plochu s postranním parkováním

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 73 – Vjezd do vnitrobloku z ulice Okružní

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 74 – Pohled na dětské hřiště

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 75 – Zimní pohled na centrální travnatou plochu s dětským hřištěm

Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 76 – Pohled do krajiny přes ulici Okružní

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 77 – Statická doprava a sušáky na prádlo

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 78 – Pohled z ulice Waitova do ulice Dr. Horáka, nevzhledně působící kontejnery

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 79 – Statická doprava na ulici Dr. Horáka

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 80 – Cyklostezka na ulici Dr. Horáka

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 81 – Nevhodně umístěné kontejnery v ulici

Fotodokumentace – autor, 2017

Obr. 82 – Nevhodně umístěné kontejnery ve vnitrobloku

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 83 – Nevhodné objekty – klepače, sušáky

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 84 – Esteticky nevzhledná budova – trafostanice

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 85 – Esteticky nevzhledná budova – garáže

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 86 – Parkování pohled z jihu

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 87 – Parkování pohled ze severu

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 88 – Provoz mezi budovami – Dr. Horáka

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 89 – Prach a zápach z pole

Fotodokumentace – autor, 2016

Obr. 90 – Bariéra – silniční obchvat ulice Okružní

Fotodokumentace – autor, 2016

10. PŘÍLOHY

Seznam grafů

Graf 1 – Taxonomické zastoupení dřevin

Graf 2 – Vývojové stádium

Graf 3 – Sadovnická hodnota

Seznam tabulek

Tab. 1 – Celkové vyhodnocení dendrologického potenciálu – obecně

Tab. 2 – Celkové vyhodnocení dendrologického potenciálu – modelový objekt

Tab. 3 – Inventarizační tabulka 1/4 – stromy

Tab. 4 – Inventarizační tabulka 2/4 – stromy

Tab. 5 – Inventarizační tabulka 3/4 – stromy

Tab. 6 – Inventarizační tabulka 4/4 – stromy

Tab. 7 – Inventarizační tabulka 1/2 – skupina keřů – keře ve skupině keřů

Tab. 8 – Inventarizační tabulka 2/2 – skupina keřů – keře ve skupině keřů

Tab. 9 – Inventarizační tabulka 1/2 – solitérní keře

Tab. 10 – Inventarizační tabulka 2/2 – solitérní keře

Seznam příloh

Tab. 3 – Inventarizační tabulka 1/4 – stromy

Tab. 4 – Inventarizační tabulka 2/4 – stromy

Tab. 5 – Inventarizační tabulka 3/4 – stromy

Tab. 6 – Inventarizační tabulka 4/4 – stromy

Tab. 7 – Inventarizační tabulka 1/2 – skupina keřů – keře ve skupině keřů

Tab. 8 – Inventarizační tabulka 2/2 – skupina keřů – keře ve skupině keřů

Tab. 9 – Inventarizační tabulka 1/2 – solitérní keře

Tab. 10 – Inventarizační tabulka 2/2 – solitérní keře

Příloha 1 – Současný stav – Ptačí pohled

Příloha 2 – Širší vztahy

Příloha 3 – Historie

Příloha 4 – Územní plán

Příloha 5 – Současný stav

Příloha 6 – Provoz

Příloha 7 – Vlastnické vztahy a technická infrastruktura

Příloha 8 – Problémový výkres

Příloha 9 – Dendrologický potenciál

Příloha 10 – Oslunění

Příloha 11 – Demografie

Příloha 12 – Systém zeleně města

Příloha 13 – Situace

Příloha 14 – Situace s podzemním parkováním

Příloha 15 – Řezopohledy

Příloha 16 – Perspektiva I

Příloha 17 – Perspektiva II

Příloha 18 – Perspektiva III

Příloha 19 – Perspektiva IV

Příloha 20 – Perspektiva V

Příloha 21 – Perspektiva VI

Příloha 22 – Perspektiva VII

Příloha 23 – Perspektiva VIII

Příloha 24 – Perspektiva IX

Příloha 25 – Perspektiva X

Příloha 26 – Axonometrie 8h dopoledne

Příloha 27 – Axonometrie 16h odpoledne

Příloha 28 – Detail – Osazovací plán