ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA PLÁNOVÁNÍ KRAJINY A SÍDEL

ROZBOR VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ V HOŘOVICÍCH

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí: Ing. arch. Václav Fanta, Ph.D.

Autor: Jan Michalica

© 2022 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jan Michalica

Rozvoj venkova a zemědělství
Územní plánování

Název práce

Rozbor veřejných prostranství v Hořovicích

Název anglicky

Analysis of public spaces in Hořovice

Cíle práce

Cílem práce je inventarizace a rozbor veřejných prostranství v Hořovicích se zaměřením na vyhodnocení hodnot a problémových míst jednotlivých prostranství.

Metodika

Student zpracuje rešerši na téma veřejná prostranství (co to je, typologie, historie, funkce apod.) a stručný přehled hist. vývoje Hořovic včetně základního mapového rozboru růstu sídla od 19. stol.

V další části bude provedena inventarizace veřejných prostranství Hořovic. Student ke každému veř. prost. zpracuje stručný popis, fotodokumentaci, mapu/výkres se znázorněním hodnot a problémových míst, event. rozbor hist. vývoje u vybraných veř. prost. Předpokládá se zpracování cca 10-15 veřejných prostranství. Poté se nabízí možnost debaty nad budoucím využitím nebo návrh úprav vybraných veřejných prostranství.

Doporučený rozsah práce

dle příslušného nařízení děkana; cca 30-50 normostran, mapy, forografie

Klíčová slova

urbanismus, veřejná prostranství

Doporučené zdroje informací

GEHL, J. – GEMZOE, L. *Nové městské prostory.* Šlapanice: Era, 2002. ISBN 80-86517-09-8.

GEHL, J. *Život mezi budovami : užívání veřejných prostranství.* Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

HAUSEROVÁ, M. a POLÁKOVÁ, J. Pomůcka pro používání základních historických map. Praha: Ústav památkové péče FA ČVUT, 2015.

KUČA, Karel – KUČOVÁ, Věra. Principy památkového urbanismu. Praha: Nakladatelství Jalna, 2000. ISBN 80-86234-15-0.

Kuča, Karel: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (příslušný díl)

MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území.* Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

SITTE, C. – BURIÁNEK, V. *Stavba měst podle uměleckých zásad.* Brno: ABF, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8.

Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – FZP

Vedoucí práce

Ing. arch. Václav Fanta, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 21. 2. 2022

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 2. 2022

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 30. 03. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Rozbor veřejných prostranství v Hořovicích" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30.3.2022 _____

Poděkování

Rád bych tímto poděkoval svému vedoucímu Ing. arch. Václavu Fantovi, Ph.D. za odborné konzultace, cenné rady a vstřícný přístup. Díky patří také mé rodině, která mi byla oporou a vytvářela mi perfektní zázemí pro práci.

V Praze dne 30.3.2022 _____

Rozbor veřejných prostranství v Hořovicích

Souhrn

První část bakalářské práce je věnována historickému vývoji Hořovic a rešerši na téma veřejné prostranství. Zabývá se jeho definicí, historií, funkcí a základním kritériím hodnocení jeho kvality.

Druhá část je zaměřena na inventarizaci a následný rozbor veřejných prostranství v Hořovicích. Rozbory se skládají z charakteristiky, textového hodnocení, výkresů a fotodokumentace řešených veřejných prostranství. Následuje shrnutí nejčastěji se vyskytujících problémů a úvaha nad možným budoucím vývojem.

Klíčová slova

Hořovice, veřejná prostranství, urbanismus

Analysis of public spaces in Hořovice

Summary

The first part of the bachelor's thesis is devoted to the historical development of Hořovice and research on the topic of public space. It deals with its definition, history, functions and basic criteria for evaluating its quality.

The second part is focused on inventarizing and subsequent analysis of public spaces in Hořovice. The analyzes consist of characteristics, text ratings, drawings and photo documentation of dealt with public spaces. This is followed by a summary of the most common issues and a consideration of possible future changes.

Keywords

Hořovice, public spaces, urbanism

Obsah

1 Úvod ..... - 1 -

2 Cíl práce ..... - 2 -

3 Metodika ..... - 2 -

4 Literární rešerše historie Hořovic ..... - 3 -

4.1 Základní informace ..... - 3 -

4.2 Historie ..... - 3 -

5 Literární rešerše veřejného prostranství ..... - 6 -

5.1 Veřejná prostranství v české legislativě ..... - 6 -

5.2 Veřejná prostranství z různých pohledů ..... - 6 -

5.3 Vývoj měst a jejich veřejných prostranství ..... - 7 -

5.4 Funkce veřejných prostranství ..... - 9 -

5.4.1 Společenská ..... - 9 -

5.4.2 Obchodní ..... - 9 -

5.4.3 Obytná ..... - 9 -

5.4.4 Rekreační ..... - 9 -

5.4.5 Shromažďovací ..... - 10 -

5.4.6 Dopravní ..... - 10 -

5.4.7 Smíšená ..... - 10 -

5.5 Lidské aktivity na veřejných prostranstvích ..... - 10 -

5.5.1 Nutné ..... - 10 -

5.5.2 Dobrovolné ..... - 10 -

5.5.3 Společenské ..... - 10 -

5.6 Typologie veřejných prostranství ..... - 11 -

5.6.1 Ulice ..... - 11 -

5.6.2 Náměstí ..... - 12 -

5.6.3 Parky ..... - 13 -

5.6.4 Veřejná prostranství sídlišť ..... - 13 -

5.6.5 Méně obvyklé typy ..... - 14 -

5.7 Prvky veřejných prostranství ..... - 14 -

5.7.1 Mobiliář ..... - 14 -

5.7.2 Osvětlení ..... - 14 -

5.7.3 Povrchy a materiály ..... - 14 -

5.7.4 Prvky dopravní a technické infrastruktury ..... - 15 -

5.7.5 Bariéry ..... - 15 -

5.7.6 Zeleň ..... - 16 -

5.8 Kritéria kvality veřejných prostranství ..... - 16 -

5.8.1 Bezpečnost ..... - 16 -

5.8.2 Lidské měřítko ..... - 17 -

5.8.3 Zdravé prostředí ... - 17 -
5.8.4 Pobytové kvality ... - 17 -
5.8.5 Pohybové kvality ... - 17 -
5.8.6 Vybavenost ... - 17 -
5.8.7 Možnost volby ... - 17 -
5.8.8 Možnost užívání ... - 17 -
5.8.9 Estetika ... - 18 -
6 Praktická část ... - 19 -
6.1 Inventarizace ... - 19 -
6.2 Výběr prostranství k analýze ... - 19 -
6.2.1 Náměstí ... - 19 -
6.2.2 Ulice ... - 20 -
6.2.3 Sídliště ... - 21 -
6.2.4 Parky ... - 21 -
6.3 Analýzy ... - 22 -
6.3.1 Palackého náměstí ... - 22 -
6.3.2 Vísecké náměstí: ... - 27 -
6.3.3 Náměstí Boženy Němcové ... - 31 -
6.3.4 Ulice Pražská ... - 35 -
6.3.5 Ulice Vrchlického ... - 39 -
6.3.6 Ulice Cvočkařská ... - 42 -
6.3.7 Ulice K Výrovně ... - 45 -
6.3.8 Prostranství před vlakovým nádražím ... - 48 -
6.3.9 Sídliště Anýžova ... - 52 -
6.3.10 Park Panská zahrada ... - 56 -
6.3.11 Park v Troupově ulici ... - 59 -
6.4 Shrnutí ... - 61 -
6.4.1 Náměstí ... - 61 -
6.4.2 Ulice ... - 62 -
6.4.3 Sídliště ... - 63 -
6.4.4 Parky ... - 63 -
6.5 Úvaha nad možným vývojem ... - 63 -
7 Diskuze ... - 66 -
8 Závěr ... - 66 -
9 Citovaná literatura a použité zdroje ... - 68 -
10 Seznam obrázků a tabulek ... - 69 -

1 Úvod

Navrhování veřejných prostranství a následná péče o ně se odráží ve fungování města jako celku. Jsou to prostory, ve kterých se obyvatelé města denně pohybují a jsou jimi neustále ovlivňováni. S touto myšlenkou je nutné k nim přistupovat.

Problematice veřejných prostranství i přes jejich nepopiratelný význam v českých městech často není věnována dostatečná pozornost. Mělo by se na ně hledět také jako na místa, kde se odehrává městský život, kde dochází k formálním i neformálním sociálním kontaktům a místa, která by svým uživatelům kromě důležité dopravy měla poskytovat celou řadu dalších významných funkcí.

Toto téma jsem si zvolil proto, že se o veřejná prostranství zajímám i ve volném čase. Po městech se pohybuji nejčastěji pěšky a v průběhu cesty se vždy v duchu věnuji hodnocení jednotlivých míst.

Hořovice jsou městem, které kvůli svému nedalekému bydlišti pravidelně navštěvuji. Vždy, když s někým znalým Hořovic přijde řeč na samotné město, je předmětem debaty převážně negativní kritika. Protože má kvalita veřejných prostranství výrazný podíl na celkovém dojmu z města, je smyslem této práce odhalení jejich hlavních problémů a vyzdvihnutí hodnot.

Práce bude v první části pojednávat o veřejném prostranství jako takovém a představí kritéria hodnocení jejich kvality. Druhá část tyto znalosti aplikuje na jednotlivé analýzy hořovických veřejných prostranství a následně shrne jejich nejčastější problémy.

2 Cíl práce

Cílem práce je rozbor veřejných prostranství v Hořovicích se zaměřením na jejich hodnocení a poukázání na problémy. Výsledky práce mohou sloužit jako podklad pro případné revitalizace a úpravy těchto prostranství. Předmětem rešerše bude představení historického vývoje Hořovic a objasnění samotného pojmu veřejné prostranství.

3 Metodika

Teoretická část práce se skládá ze dvou rešerší. První z nich se věnuje historickému vývoji Hořovic od prvního osídlení až po současnost. Je doplněna výkresem růstu sídla od 18. století a mapou jeho významných historických lokalit. Druhá rešerše pojednává o tématu veřejného prostranství. Věnuje se jeho definici, historii, funkci a základním kritériím hodnocení jeho kvality.

V úvodní kapitole praktické části je za pomoci výkresu provedena inventarizace veřejných prostranství v rámci celého města a jejich rozdělení podle typu. Pro představení hodnot a nejčastějších problémů hořovických veřejných prostranství z nich bylo k analýze vybráno 11 reprezentativních příkladů. Zvoleny byly na základě znalostí z teoretické části, opakovaného terénního průzkumu a vlastních zkušeností s pobytem v Hořovicích. Výběr byl prováděn tak, aby byl součástí analýzy představitel každého typu veřejného prostranství zastoupeného na území města a aby v něm byly koncentrovány vlastnosti ostatních prostranství stejného typu. Ve druhé kapitole praktické části je výběr každého z nich odůvodněn.

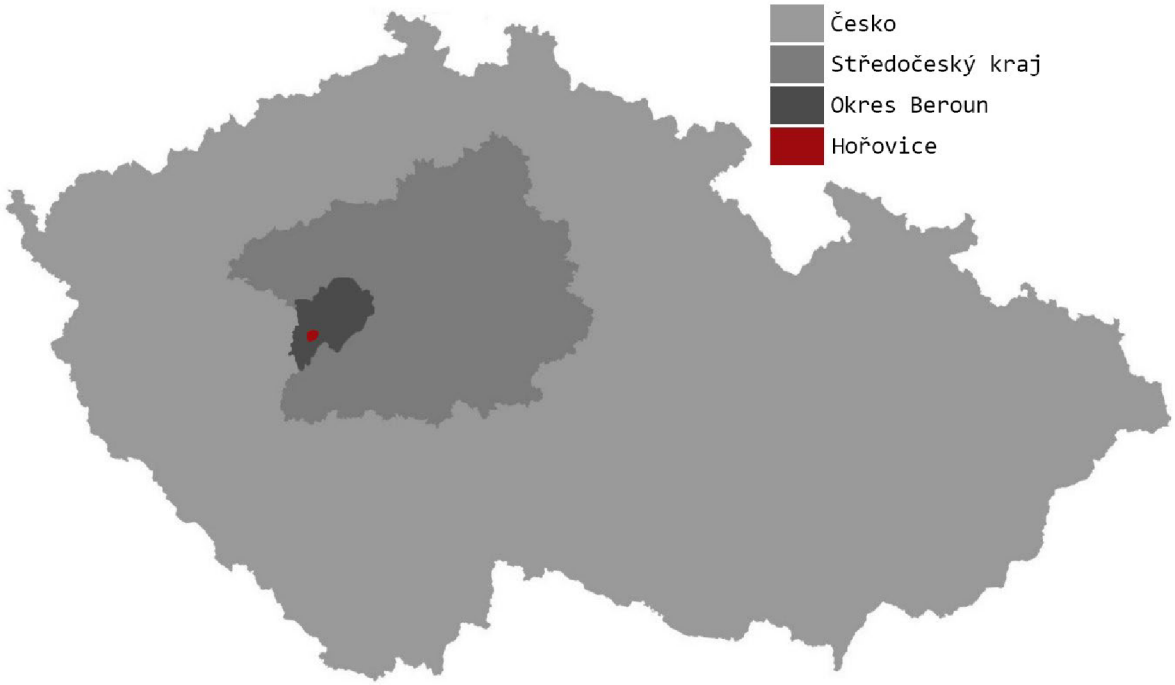
Pro každé zvolené veřejné prostranství jsou za pomoci programů SketchUp a Adobe Photoshop vypracovány dvě grafické analýzy. První zobrazuje veškeré plochy daného prostranství a druhá zobrazuje funkci přítomných budov a uliční čáru. Tyto analýzy následně slouží jako podklad pro výkresy nalezených hodnotných a problémových míst. Grafické výstupy jsou doplněny o text rozdělený na čtyři části. První tři jsou věnovány stručné charakteristice řešeného veřejného prostranství, jeho funkci a prvkům, kterými je vybaven. Čtvrtou částí je samotné hodnocení, ve kterém jsou popsány nalezené hodnoty a problémy. Na závěr je vždy doplněna fotodokumentace daného místa.

Ve shrnutí jsou na základě provedených analýz interpretovány nejčastější problémy jednotlivých typů veřejných prostranství. Problémy jsou pak porovnány se zbytkem města. Následuje krátká debata nad možným vývojem řešených prostranství.

4 Literární rešerše historie Hořovic

4.1 Základní informace

Hořovice jsou město ve středočeském kraji, v okrese Beroun. Leží u železniční trati Praha – Plzeň přibližně 50 km od Prahy. Rozkládají se zejména na jihovýchodním svahu nad údolím Červeného potoka, tekoucího z nedaleké chráněné krajinné oblasti Brdy. Žije zde přibližně 6800 obyvatel.



Obrázek 1 Poloha Hořovic

4.2 Historie

Na webových stránkách Hořovic se hovoří o slovanské osadě, která měla na území dnešního města stát již v 11. století. Protože toto tvrzení podporuje jen malé množství nálezů keramiky a dobových mincí, není jeho pravdivost zcela jasná. Z roku 1115 už jsou o ní ale zmínky v dokumentech kladrubského kláštera, pod který tehdy patřila. V místě dnešního starého zámku severozápadně od osady vznikl podle archeologických nálezů ve 13. století hořovický hrad. První dochovaná písemná zmínka je o něm ale z až roku 1430 (Město Hořovice, 2021).

Stavba kostela sv. Jiljí v jádru osady byla poprvé zmíněna v roce 1321 (Národní památkový ústav, 2015). Jak uvádí Kuča (1997), kostel musel vzniknout výrazně dříve. V první čtvrtině 14. století totiž západně od tehdejší osady založil Plichta ze Žirotína nové město Hořovice a kostel by se tedy jistě budoval tam. Protože název Hořovice teď náležel novému městu, osada byla přejmenována na Starou Ves. Později dostala název Velká Víska (Kuča, 1997).

Víska už od doby založení Hořovic svůj tvar zásadně neměnila. Skládá se z návsi nepravidelného tvaru, ze které vedou cesty na jihovýchod směrem k Brdům a na sever

k hořovickému hradu (ČUZK, 2021). Z této návsi vzniklo dnešní Vísecké náměstí, zobrazené v obrázku 2. Rozložení Vísky nasvědčuje přirozenému neorganizovanému zasídlení bez předešlého plánování.

Jádrem nového města, svažujícího se k severu, se stalo náměstí pravidelného půdorysu. Podle Kuči (1997) není vyloučeno, že bylo v době vzniku větší a jeho severní část byla později zastavěna. Hlavní cesta z údolí, která v současnosti zatáčí do pravého úhlu a pak až je napojena v severovýchodním rohu náměstí, tedy původně ústila do rohu severovýchodního (Kuča, 1997). Nyní nese název Palackého náměstí. Jeho současnou podobu zobrazuje obrázek 2.

Během třicetileté války (1618-1648) bylo v Hořovicích zničeno 50 z tehdejších 100 domů. Předválečný počet domů byl překonán až ve druhé polovině 18. století. V roce 1674 byl na náměstí vybudován kostel Nejsvětější Trojice a hospic (Kuča, 1997).

Na konci 17. století začala mezi hradem a kostelem svatého Jiljí stavba nového zámku. Dokončen byl v roce 1709 a v pozdějších letech byl ještě upravován a rozšiřován. Hrad neboli starý zámek byl upraven do barokního stylu a od té doby sloužil pro jiné účely. V současnosti v něm sídlí policie ČR, účetnická firma a muzeum. Jeho zahrady v současnosti slouží jako park s názvem Panská zahrada. Za novým zámkem vzápětí vznikl rozsáhlý park s alejí, která vedla přes ozdobnou slunečnou bránu na severovýchod k přibližně 1,5 km vzdálené vsi (Kuča, 1997). Současná podoba hořovického zámku a hradu je patrná z obrázku 2.

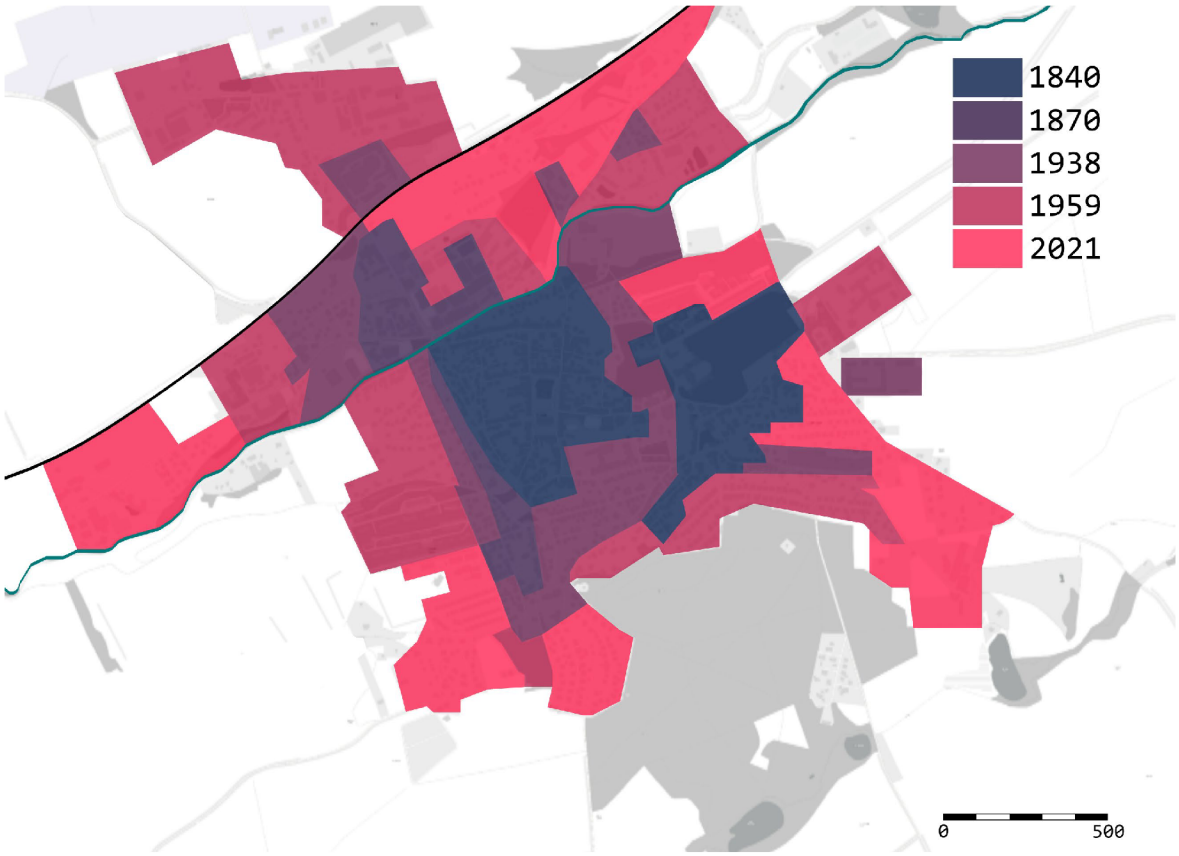
Na konci 18. století se v Hořovicích v údolí Červeného potoka začal rozvíjet průmysl. Do 1. poloviny 19. století se díky tomu zvedl počet domů v Hořovicích na trojnásobek a ve Velké Vísce na dvojnásobek. Velká Víska se rozšiřovala na jihozápad a Hořovice na severozápad od náměstí směrem do údolí (Kuča 1997). V této době zde vznikla hustá zástavba rodinných domů převážně pro dělnickou třídu. Ulice jsou zde rozvrženy nepravidelně (ČUZK, 2021).

V roce 1862 byla k Hořovicím zavedena železniční trať vedoucí z pražského Smíchova do Plzně a bylo zde vybudováno nádraží. To přispělo k dalšímu rozvoji průmyslu. Byly zakládány nové továrny se strojní výrobou (Kuča, 1997). Rozloha obou sídel v roce 1870 je znázorněna v obrázku 3.

Ve druhé polovině 19. století stále pozvolna přibývala maloměstská zástavba a nejprudší přírůstek počtu domů zaznamenaly Hořovice na přelomu století a v období první republiky (Kuča, 1997). V roce 1904 byla na místě staré radnice na náměstí vybudována nová novorenesanční radnice (Grisa, 2011). Zástavba přibývala kvůli svažitosti terénu zejména na jih a jihovýchod od jádra města. Rozvržení ulic z této doby už má výrazně pravidelnější půdorys. V roce 1930 došlo ke splynutí Velké Vísky s Hořovicemi (Kuča, 1997). Tento vývoj je patrný ze stavu v roce 1938 na obrázku 3. Z téhož obrázku je pak ze stavu v roce 1959 patrný vznik dvou sídlišť na přelomu 40. a 50. let. Jedno vzniklo na západním okraji města a druhé na sever od železnice (ČUZK, 2021). Od 70. let do současnosti se Hořovice rozšiřovaly na jih a na sever a Velká víska na východ. Souběžně také přibývala komerční zástavba v údolí červeného potoka (Kuča, 1997).

V 80. letech pak bylo vybudováno největší hořovické sídliště Višňovka ležící na severovýchodě v sousedství zámeckého parku a malé sídliště u Palackého náměstí (Filipová, 2009).

Obrázek 2 Historicky významná místa centra Hořovic (autor: Jan Michalica)



Obrázek 3 Mapa přírustku zástavby na území dnešních Hořovic (autor: Jan Michalica)

5 Literární rešerše veřejného prostranství

Následující kapitoly jsou věnovány objasnění samotného pojmu veřejné prostranství, jeho definici, historii, typologii a způsobům hodnocení jeho kvality a funkčnosti.

5.1 Veřejná prostranství v české legislativě

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

Z takzvaného demonstrativního výčtu typických veřejných prostranství (ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky) plyne, že se jedná o otevřené prostory převážně nezastřešené. Díky tomu nehrozí záměna s prostory jako jsou například galerie, které splňují podmínku veřejné přístupnosti, ale jsou uzavřeny fyzicky. Otevřenost veřejných prostranství spočívá v možnosti svobodně na ně přijít a využívat je (Černín, 2016).

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území řadí plochy veřejných prostranství mezi takzvané plochy s rozdílným způsobem využití. Zde se v § 7 v 1. odstavci uvádí: *„Plochy veřejných prostranství se obvykle samostatně vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem.“* (Vyhláška č. 501/2006 Sb.)

Ve druhém odstavci § 7 vyhlášky č. 501/2006 Sb., se uvádí: *„Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelné s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m2; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.“* (Vyhláška č. 501/2006 Sb.)

5.2 Veřejná prostranství z různých pohledů

Fungování města jako celku stojí na vzájemném respektu a toleranci. Formování veřejných prostranství má v tomto ohledu nezanedbatelný význam, protože jsou to místa, kde dochází k setkávání s cizími lidmi, seznamování se s jejich odlišnostmi a hledání způsobu společného soužití. Budování veřejných prostranství by tedy nemělo být chápáno pouze jako zkrášlování města a vytváření prostoru pro odpočinek, ale jako tvoření prostoru, ve kterém dochází k důležitým sociálním interakcím (Kratochvíl, 2013).

Jan Gehl v knize Life between buildings zmiňuje, že život mezi budovami a v nich má téměř vždy větší význam, než samotné prostory a budovy. Člověk je neustále ovlivňován prostředím, ve kterém se pohybuje (Gehl, 2011).

Veřejné prostranství je nejčastěji veřejným majetkem. Není to však pravidlem. Zvláště v současnosti, kdy soukromníci začínají využívat ekonomického přínosu veřejných prostranství jako součásti projektů. Některá veřejná prostranství také nesplňují podmínku přístupnosti bez omezení, protože je z důvodu zvýšení bezpečnosti a předcházení vandalismu jejich přístupnost omezena otevírací dobou (Čablová, 2013).

Na veřejná prostranství se dá hledět i jako na zdroje peněz. Kvalitní veřejné prostranství s množstvím služeb přitahuje lidi, kteří zde pak své peníze rádi utratí. Dále pak s kvalitou takových prostranství stoupá hodnota přilehlých pozemků a budov (Bajtler, 2021).

Podoba veřejného prostranství je historicky založena na upřednostnění zájmu společnosti před zájmem jednotlivce. Společnost odjakživa funguje na základě vzájemné pomoci, spolupráci a ochraně. Veřejná prostranství mají schopnost ovlivňovat vzorce lidského chování. Stávají se tedy jedním z nástrojů městské politiky (Melková, 2013).

Územní plánování má za úkol v území vymezit hranice mezi zastavitelnými a nezastavitelnými plochami. V podrobnějších regulacích pak vymezí další hranice ve formě uličních a stavebních čar. Uliční čára slouží ve městě jako hranice mezi zastavitelnými plochami a veřejnými prostranstvími neboli plochami pohybu. Zvláštní kombinací veřejného prostranství a zastavitelné plochy může být zahrada nebo park (Koucký, 2006).

Propracovaná síť kvalitních veřejných prostranství je základem pro funkční živé město. Příkladem je litevské město Kaunas, kde byla na konci léta 2021 většina prostranství čerstvě po revitalizaci. Město bylo ve všední den plné lidí, kteří se procházeli, tančili, jezdili na kolech a skateboardech, seděli na lavičkách nebo na zahrádkách přilehlých restaurací přímo v prostoru ulic. Přitom velké množství staveb lemujících tato prostranství svým stavem okolnímu prostoru neodpovídalo. Kaunas je důkazem, že není třeba rozsáhlých investic do rekonstrukce budov, ale pro vytvoření města lákajícího lidi ven často stačí důsledná péče o veřejná prostranství.

5.3 Vývoj měst a jejich veřejných prostranství

Předchůdci veřejných prostranství jako je známe dnes jsou středověká tržiště a starověké agory. Tržiště se většinou nacházela ve středu města a byla lemována významnými budovami městské správy. Agory byly zřetelně vymezená prostranství, kde docházelo k veřejné výměně názorů a občané se zde mohli účastnit různých politických a obchodních aktivit. Tyto aktivity jsou v současnosti ve velké míře přesunuty z venkovních prostorů do interiérů, přesto by však současná prostranství měla nést znaky agor a tržišť (Kratochvíl, 2013).

V historii byla města budována na síti veřejných prostranství sloužících pro pohyb pěších. Vše potřebné bylo v docházkové vzdálenosti a prostranství měla lidské měřítko. Do 60. let 20. století se města budovala na základě stovek let zkušeností a byla budována pro lidi (Gehl, 2010). V historickém městě nebyla pěší cesta pouze rekreací, ale zároveň to byl nejpraktičtější způsob, jak se někam rychle dostat. Historická města jsou zpravidla takzvanými městy krátkých vzdáleností (Bednár, 2021).

V 60. letech však začaly vznikat velké urbanistické projekty vytvořené na základě nových modernistických ideologií. Stavělo se ve velkém a velmi rychle. Stavěla se města s širokými bulváry a rozsáhlými sídlišti s budovami daleko od sebe. Obyvatelé jsou nuceni absolvovat dlouhé cesty a dívat se na nezajímavé zatravněné pláně. Zcela se zapomnělo na lidské měřítko a lidé jsou nuceni zvolit jinou formu dopravy, než je chůze. S rozšířením automobilové dopravy přišla snaha vytvořit pro ni co nejlepší podmínky. Stoupla tedy rychlost pohybu a s ní stouplo měřítko nových ulic na úroveň, která není pěším příjemná (Gehl, 2015).

Modernistický přístup v tvorbě sídel v některých případech způsobil, že místo sítí veřejných prostranství vznikaly beztvaré náhodné zbytkové prostory, ve kterých byly pouze rozmístěny objekty. Prostorová soudržnost měst začala v této době mizet a stavěly se skupiny vzájemně si konkurujících budov obklopené parkovišti a silnicemi, a celkově nepříliš atraktivními veřejnými prostranstvími. (Carmona, a další, 2003).
Zároveň také začaly přibývat případy, kdy cesty nejvíce zatížené automobilovou dopravou vedly historickým centrem města. Výjimkou nejsou ani Hořovice, kde se takovou cestou stala Pražská ulice.

Modernismus se snažil zapomenout na minulost a zcela ignoroval tradiční způsob tvorby měst. Je třeba přijmout, že modernistický přístup k budování měst nevěnoval příliš velkou pozornost veřejným prostranstvím a jejich obytnosti. Dnes se ale zdá, že se opět vracíme k předmodernistické struktuře měst, která disponovala výrazně vyšší kvalitou veřejných prostranství. Na dřívější tradici je však třeba navázat s pomyšlením na současné potřeby obyvatel měst (Melková, 2013).

Do navrhování se vrací snaha vytvářet městské čtvrti sloužící hlavně pěším a v menší míře automobilům. Tato snaha je vidět hlavně v evropských městech a projevuje se hustou a kompaktní zástavbou připomínající svou formou města historická (Bednár, 2021).
Lidské měřítko se společně se zdravím a udržitelností stává jednou z hlavních myšlenek navrhování moderních měst a s nimi spojených veřejných prostranství. Stoupá motivace lidí k chůzi, jízdě na kole a pobytu na veřejných prostranstvích (Gehl, 2015).

Přestože se v současnosti povědomí o významu veřejných prostranství stále rozšiřuje a na jejich kvalitu se klade stále větší důraz, vznikají problémy, které tomuto trendu příliš nenasvědčují. Jedním ze dnešních neustále se rozšiřujících problémů je vznik alternativ k veřejným prostranstvím ve formě obchodních domů. Lidé, kteří dříve kvůli nákupům hojně navštěvovali veřejná prostranství obklopená obchody a službami, nyní navštěvují uzavřené

budovy s návštěvním řádem a otevírací dobou. Takové místo už není přístupné úplně každému. Jistě existuje mnoho lidí, kterým by vstup do obchodního domu nebyl umožněn. S lidmi, kteří do těchto domů odcházejí, mizí z veřejných prostranství život. Přesun veškerých obchodů pod jednu velkou střechu způsobuje zánik jedné z podstat veřejných prostranství (Kratochvíl, 2013).

Dalším aktuálním tématem je suburbanizace. S ní vzniká celá řada obytných ulic, které mají často jen jediný účel – automobilovou dopravu. Veřejným prostranstvím v tomto typu zástavby nebývá věnována příliš velká pozornost a stěží bychom zde hledali hrající si děti v ulicích. Nejen proto, že zde bývá na zástavbu rodinných domů poměrně velký provoz, ale také proto, že se sousedé v ulicích často ani neznají. Nemají se totiž kde poznat.

S přibývajícími automobily ve městech roste na veřejných prostranstvích nejen počet automobilů v pohybu, ale i počet těch zaparkovaných. Parkování je možné nazvat nespravedlivou privatizací veřejného prostranství (Melková, 2014).

5.4 Funkce veřejných prostranství

Veřejná prostranství ve městech zastávají mnoho funkcí. Tato kapitola je shrnuje do sedmi základních kategorií.

5.4.1 Společenská

Tato funkce zajišťuje potkávání spoluobčanů a umožňuje člověku být ve společnosti druhých nejen při probíhajících společenských akcích (Gehl, 2010). Kontakty na prostranstvích se společenskou funkcí bývají zpravidla neformálního charakteru (Šilhánková, 2003).

5.4.2 Obchodní

Obchodní funkci plní prostranství s velkým zastoupením komerce přítomné v parteru okolních budov nebo přímo v prostranství ve formě stánku. Zde mezi návštěvníky vznikají kontakty převážně neformální (Šilhánková, 2003).

5.4.3 Obytná

Tuto funkci plní ve velké míře prostranství ležící při obytné zástavbě. Mohou sem patřit obytné zóny, vnitrobloky, zahrady, dětská hřiště a podobné plochy. Protože se uživatelé mezi sebou znají, kontakty bývají na těchto místech formálního charakteru (Šilhánková, 2003).

5.4.4 Rekreační

Prostranství s touto funkcí jsou věnována rekreaci, odpočinku a neformálním kontaktům. Jedná se zejména o plochy parkového charakteru a zahrady (Šilhánková, 2003).

5.4.5 Shromažďovací

Veřejná prostranství s touto funkcí jsou schopna pojmout nárazově větší množství lidí najednou. Shromažďovací funkce vzniká před významnými budovami vybízejícími k setkání jako jsou kostely, kulturní domy, divadla nebo kina (Šilhánková, 2003).

5.4.6 Dopravní

Dopravní funkce se vyskytuje na prostranstvích, která jsou věnována automobilové dopravě a parkování. Ostatní funkce jí bývají často odsunuty do pozadí nebo zcela eliminovány. Takový způsob využití prostoru by měl být ve městě uplatňován v nejmenší možné míře (Šilhánková, 2003).

5.4.7 Smíšená

Jako smíšenou definuje Šilhánková (2003) kombinaci předešlých funkcí. Většina veřejných prostranství je polyfunkčních. Takový způsob využití je nejprospěšnější a nejlogičtější. Více funkcí přitáhne více různých lidí a místo je tak živější (Šilhánková, 2003).

5.5 Lidské aktivity na veřejných prostranstvích

Jan Gehl ve své knize Life between buildings (2011) rozdělil aktivity na veřejných prostranstvích do tří kategorií: nutné, dobrovolné a sociální. Každá z nich má odlišné požadavky na strukturu veřejných prostranství a frekvence jednotlivých aktivit v daném místě říká mnoho o jeho kvalitě. Pokud je kvalita veřejného prostranství slabá, lidé nejsou příliš motivováni k jiným aktivitám, než jsou ty nutné (Gehl, 2011).

5.5.1 Nutné

Tyto aktivity na veřejných prostranstvích probíhají za všech okolností. Nejsou závislé na počasí ani na prostředí, ale převážně na potřebě člověka, někam dojít nebo splnit svůj každodenní úkol (Gehl, 2011).

5.5.2 Dobrovolné

Tyto aktivity už jsou závislé na počasí a jejich frekvence je výrazně ovlivněna kvalitou veřejného prostranství. Aby probíhaly, musí k nim dané místo člověka vybízet. Jedná se o aktivity, kterým se člověk věnuje výhradně proto, že chce – zastaví se, hraje si, nebo se jen posadí a relaxuje (Gehl, 2011).

5.5.3 Společenské

Tyto aktivity probíhají v závislosti na účasti dalších lidí. Může se jednat jen o takzvané pasivní kontakty, což je potkávání a poslouchání dalších lidí bez jakéhokoliv bližšího kontaktu. Jinými společenskými aktivitami mohou být setkávání, konverzace, skupinové hry a další. Mohou

vznikat zcela náhodně a jen proto, že se více lidí nachází na jednom místě a často bývají důsledkem dobrovolných a nutných aktivit na kvalitním veřejném prostranství (Gehl, 2011).

Je tedy patrné, že forma veřejných prostranství přímo ovlivňuje tvorbu sociálních kontaktů a celkový pocit z města. Lidé se obecně cítí lépe ve společnosti ostatních a úkolem městských plánovačů a architektů je mimo jiné vytvoření podmínek nejen pro nutné aktivity, ale také pro ty dobrovolné a společenské.

5.6 Typologie veřejných prostranství

Naděžda Rozmanová rozděluje veřejná prostranství podle funkce na dva typy. První typ slouží primárně k rekreaci a řadí se sem parky a další městská zeleň. Druhý typ, převážně ulice a náměstí pak slouží k obsluze města, k setkávání a společnému soužití. Tyto dva zcela odlišné typy se vzájemně doplňují a navazují na sebe (Rozmanová, a další, 2015).

5.6.1 Ulice

Ulice je tak obvyklým druhem veřejného prostranství, že ji tak často lidé ani nevnímají. Vznik sídel byl v historii zpravidla situován u významných cest a zástavba u takové cesty pak vytvořila ulici. Ta je projevem lineárního pohybu ve vniklém sídle (Jehlík, 2018).

Gabriel Kopáčik přirovnává ulice ve městě k cestám v krajině a k chodbám v domech. Ulice je jednou ze základních skladebných jednotek města. Je jasně definována jak uliční čarou, tak přilehlými funkčními plochami a stavbami na nich. Existuje od doby, kdy začala vznikat města, funguje mimo jiné jako spojení s cílem a zpřístupnění objektů k ní přilehlých (Kopáčik, 2005).

Ulice se vyznačuje svou návazností na ostatní urbanistické prostory. Měla by bez překážek umožňovat cestu z jednoho místa na druhé a plnit tím jednu ze svých hlavních funkcí. Obslužné funkci by však neměla být forma ulice zcela podřízena. Ideální ulice společně s dopravou nabízí občanskou vybavenost, místo k sezení i stání. To vše v bezpečném, pestrém a přehledném prostředí (Rozmanová, a další, 2015).

Evropská města v poslední době projevují snahu omezit automobilový provoz ve svých centech. Cílem je zlepšení bezpečnosti a komfortu chodců, zvýšení kvality životního prostředí a přivedení více života do ulic a přilehlého parteru. Následkem by teoreticky mohlo být také zlepšení obslužnosti a celkového fungování města jako celku. Aplikováním této myšlenky se při úpravách ulic mění jejich parametry takovým způsobem, aby nevybízely k nárustu automobilové dopravy nad úroveň nutnou k jejich obsloužení (Kopáčik, 2005).

Všechny ulice nejsou stejné a je třeba, rozdělit si je na základní typy:

Obytná ulice
Obytná ulice primárně slouží k obsluze přilehlých domů. Její charakter by měl vybízet k budování sociálních kontaktů v sousedství. Mimo obslužné funkce by ale měla tato ulice plnit

i funkci pobytovou. Cílem je, aby zde byla omezena automobilová doprava, lidem zde hrozilo minimální nebezpečí a děti si mohly v ulici hrát. Legislativním opatřením pro vytvoření takových podmínek je zavedení obytné zóny. Ta sníží maximální povolenou rychlost na 20 km/h a zakazuje řidiči omezit chodce.
Často je ale obytná ulice tvořena pouze komunikací pro automobily, chodníkem a případně zelení (Čablová, 2013).

Městská ulice
Hlavním smyslem městské ulice je obsluha území a vytváření prostoru pro obyvatele města a jejich aktivity. Bývá tvořena chodníky, stromořadím, podélným parkováním a vozovkou. Lemována bývá domy orientovanými čelem k ní a jejich předzahrádkami (Kopáčik, 2005).

Městská třída
Tyto ulice třídy slouží ve městě jako reprezentativní hlavní osy lemované zpravidla architektonicky kvalitní městskou zástavbou. Převažující funkce jsou zde dopravní, společenská a obchodní. Měla by poskytovat dostatek místa pro všechny zmíněné funkce. V parteru městských tříd se obvykle nachází velké množství obchodů a služeb (Kopáčik, 2005).

Pěší zóna
Pěší zóny jsou ulice, kde je značně omezená automobilová doprava a celý prostor je věnován převážně chodcům. Často bývají zakládány v historických centrech měst. Zde totiž nebývá dostatek prostoru pro pěší i automobily zároveň a dochází k zahlcení ulice dopravou. Pěší zóny se nacházejí také mimo historická centra. V některých sídlištích je vytvořením pěších zón a separátních komunikací pro automobily oddělena automobilová doprava od té pěší. Funkce pěší zóny je převážně společenská, obchodní a v případě sídlišť obslužná. V těchto ulicích je zpravidla velmi živý parter. Fungují zde různé obchody, kavárny a restaurace s případnými zahrádkami přímo v ulici (Čablová, 2013).

5.6.2 Náměstí

Ve městě je náměstí cílem cesty a vyjádřením klidu. Nachází se většinou uprostřed uliční sítě a je tedy bráno jako centrum. Je tvořeno uskupením objektů kolem volného prostoru, který je jimi chráněn. Náměstí má být hlavně správně umístěno a má mít správnou velikost (Jehlík, 2018).

Náměstí patří spolu s ulicí a parkem mezi základní skladebné prvky města. Je orientačním bodem, místem s velkou koncentrací funkcí, místem setkávání a místem zastavení. Náměstí by mělo obsahovat prostor vhodný pro různá shromáždění a veřejné akce, mělo by nabízet místa k stání i sezení na slunci i ve stínu. Naopak by nemělo vytvářet překážky a omezovat člověka ve volném pohybu. Mezi nejkvalitnější náměstí se pro svou lidskost a útulnost řadí ta historická, obklopená budovami často po celém obvodu (Melková, 2014).

Na kvalitu a lidské vnímání náměstí má negativní vliv přibývající automobilová doprava. Často je automobilům umožněno parkování přímo v prostoru náměstí a rušné komunikace oddělují domy od plochy náměstí (Melková, 2014).

Náměstí se ve městech vyskytují v mnoha různých formách závislých na celé řadě aspektů. Ať už se jedná o jeho polohu, kompozici okolního prostoru, historii či způsob jeho využívání.

Centrální neboli reprezentační náměstí

Převaha měst má své historické a nejvýznamnější náměstí. Zpravidla se na něm nachází radnice společně s dalšími institucemi podobného významu. Funkce těchto náměstí bývá často reprezentace města, shromažďování lidí, setkávání a konání společenských akcí. V době před příchodem obchodních domů a supermarketů, které postupně nahrazují tradiční trh, patřil mezi hlavní funkce centrálních náměstí také obchod (Čablová, 2013).

Jiné druhy náměstí

Při postupném budování měst vznikají i další náměstí, která mívají odlišné významy. Dnes to mohou být náměstí, jejichž hlavní funkcí je doprava. Takovým příkladem je hořovické autobusové nádraží na náměstí Boženy Němcové. Jiná náměstí mají obytný charakter a mohou fungovat jako polosoukromý prostor uvnitř obytné zástavby. Náměstí s převahou zeleně a nezpevněných ploch můžeme označit jako parkové (Čablová, 2013).

5.6.3 Parky

Aby plocha zeleně mohla být nazvána parkem, musí mít rozlohu alespoň 5000 m^2. Význam cest v parku je spíše procházka než nejkratší cesta. Cesty by měly mít určitou návaznost na veřejná prostranství v okolí. Významnými parkovými prvky jsou také různorodá místa k odpočinku, která by měla být umístěna jak na slunci, tak ve stínu, aby vyhověla odlišným požadavkům návštěvníků. Zároveň je důležité orientovat je směrem k nějakému ději či zajímavému prvku (Rozmanová, a další, 2015).

Parky slouží k propojení města s okolní krajinou a společně se stromy v ulicích vytváří příjemnější klimatické podmínky. V současnosti význam parků stoupá a mělo by být pravidlem, že je mají všichni obyvatelé města v docházkové vzdálenosti od svého bydliště i zaměstnání.

5.6.4 Veřejná prostranství sídlišť

Při výstavbě sídlišť vznikly mezi solitérními stavbami rozsáhlá prostranství, využitá převážně zelení, automobilovými a pěšími komunikacemi a různými druhy hřišť. Stejně jako v případě ulic a náměstí je zde aktuální problém s parkujícími automobily, které velkou část sídlištního prostoru zabírají (Čablová, 2013).

5.6.5 Méně obvyklé typy

Dalšími typy veřejných prostranství, které se mohou ve městech vyskytovat, jsou pasáže, nábřeží, prostranství na střechách výškových budov, vnitrobloky přístupné pro veřejnost nebo veřejná prostranství okolo solitérních budov (Čablová, 2013).

5.7 Prvky veřejných prostranství

Na fungování veřejného prostranství mají zásadní vliv v něm umístěné prvky. Tato kapitola se věnuje jejich jednotlivým druhům.

5.7.1 Mobiliář

Mobiliář je možné si představit jako nábytek veřejného prostranství. Pod tento pojem patří lavičky, odpadkové koše, informační tabule, stojany na kola, směrovky, zastávky veřejné dopravy a další podobné prvky (Gehl, 2010). Vhodné rozmístění mobiliáře podporuje lidi ve využívání veřejného prostranství. Design mobiliáře by měl korespondovat s architekturou města a rozmístění by mělo být účelné a bez vytváření nežádoucích překážek. V ideálním případě mají jednotlivé prvky mobiliáře více účelů – schody vhodné k sezení a další (Melková, 2014).

Veřejná prostranství by měla nabízet dostatek míst k sezení v různých podobách: Lavičky s opěradly vytvářející krytými zády pocit bezpečí, lavičky bez opěradel umožňující výhled na obě strany, zmíněné sezení na schodech nebo přesouvatelné židle, které umožní lidem upravit si v rámci možností veřejné prostranství ke svým potřebám (Gehl, 2010).

Tyto prvky by měly být umisťovány tak, aby neomezovaly prostor pro chodce. Ideální umístění je v linii dalších prvků, jako jsou například stromořadí. Účelně umístěné stojany na kola motivují lidi ke zvolení jízdního kola jako městského dopravního prostředku a zároveň předcházejí parkování kol na nežádoucích místech. Koše by měly být umisťovány v místech s vyšší koncentrací lidí a místech, kde se lidé zastavují (Melková, 2014).

5.7.2 Osvětlení

Osvětlení umožňuje pohodlné využívání veřejných prostranství za tmy. Stejné jako u ostatních prvků je při volbě zdrojů osvětlení třeba dbát na parametry místa a formu osvětlení mu náležitě přizpůsobit esteticky, rozměry a umístěním (Melková, 2014).

5.7.3 Povrchy a materiály

Struktura a barevnost ploch a materiálů ve veřejných prostranstvích by měla na jejich uživatele pozitivně působit především při chůzi, pohledu a doteku. Pěší jsou na povrchy citliví. Při budování zpevněných ploch pro pěší je důležité myslet na to, aby se po povrchu dobře chodilo a nebyl tedy například z příliš nahrubo opracovaných nebo kluzkých kamenů (Gehl, 2011).

Místa určená k sezení by měla být z materiálu, který člověka při doteku nestudí. Na místech, kde je snaha o zklidnění dopravy, je vhodné místo výškového oddělení pěších komunikací od těch automobilových využít odlišení za pomoci rozdílného vydláždění. Dlažby by se měly lišit, ale zároveň by k sobě měly z estetických důvodů ladit. Stejně tak by měly být barevně a materiálově sladěny ostatní povrchy a prvky veřejných prostranství. Docílí se tak vizuálního sjednocení veřejných prostranství a dané místo získá svou vlastní identitu. Při volbě materiálů by měl být brán ohled nejen na jeho odolnost, ale také na estetiku (Melková, 2014). Povrchy mohou mimo jiné přispět i ke snadnější orientaci, pokud se například před významnou budovou změní prostá dlažba ve zdobnou (Cejpková, a další, 2019).

5.7.4 Prvky dopravní a technické infrastruktury

Dopravní a technická infrastruktura je neodmyslitelnou součástí města. Často ale zasahuje do veřejných prostranství a je proto důležité snižovat její dopady na kvalitu těchto míst (Melková, 2014).

Mezi prvky technické a dopravní infrastruktury ve veřejném prostranství se řadí různé poklopy kanálů a vodovodů, elektrická zařízení, sloupy elektrického vedení, lampy a semafory (Bílek, 2022). Tyto prvky je vhodné umisťovat s ohledem na kompozici celého prostranství a ideálně mimo trasy pěších a automobilů. Jeden sloup může sloužit zároveň jako nosič trolejí, lampa i držák dopravní značky. Minimalizuje se tak ve veřejném prostranství množství neestetických rušivých předmětů.

Technická ani dopravní infrastruktura by v žádném případě neměla veřejnému prostranství dominovat. S ohledem na zachování charakteru veřejných prostranství je vhodné minimalizovat potřebu dopravního značení vhodným uspořádáním prostoru nebo změnou povrchů. V případě nutnosti umístění dopravní značky by měly být její rozměry na úrovni přípustného minima (Melková, 2014).

5.7.5 Bariéry

Bariérami ve veřejných prostranstvích jsou různá oplocení, zábradlí, patníky, sloupky a zídky sloužící k fyzickému rozdělení prostoru, oddělení dvou druhů dopravy nebo k ochraně pěších. Veřejná prostranství by však už ze své podstaty neměla obsahovat žádné bariéry. Pohyb by měl být usměrňován především logickým uspořádání prostoru. Alternativou bariéry může být vhodné umístění jiných už potřebných prvků nebo stromořadí. Umístění zábradlí je opodstatněno na vyvýšených místech, kde je třeba chránit pěší před pádem, nebo na místech kde není možné chránit chodce jiným způsobem. Bariéry nejsou mezi chodníkem a jízdním pruhem potřebné, pokud je chodník dostatečně široký a automobily dostatečně omezeny. Bariéry sice jeden problém řeší, ale vytvářejí další ve formě omezené prostupnosti (Melková, 2014).

5.7.6 Zeleň

Zeleň určuje charakter veřejného prostranství, ovlivňuje zejména jeho klima, estetiku, zdraví, hygienu a v neposlední řadě měřítko. Trávníky umožňují přirozené vsakování dešťové vody a mohou sloužit jako pobytové plochy. Stromy zpestřují náměstí a ulice, vytváří stín a v létě zde díky nim výrazně klesají teploty a prostranství jsou tak pro uživatele přívětivější. Výhodou listnatých stromů je, že následně opadají a v chladných měsících sluneční světlo zase propouští.

Stromy se ve veřejných prostranstvích nacházejí ve skupinách, v alejích, stromořadích nebo jako solitéry. Vzrostlé stromy přidávají veřejnému prostranství na pobytové kvalitě. Jako zeleň patřící do veřejného prostranství chápeme nejen stromy rostoucí přímo v něm, ale také ty z okolních zahrad a dvorů, jejichž koruna do náměstí či ulice přesahuje. Vhodné umisťování zeleně do veřejných prostranství je stejně důležité, jako následná péče o ni (Melková, 2014). Stromy s malými korunami vytvářejí dojem, že ulice, ve které rostou, je širší. Naopak vysoké stromy ulici opticky zužují (Rozmanová, a další, 2015).

5.8 Kritéria kvality veřejných prostranství

Síť kvalitních veřejných prostranství je jedním ze základních prvků fungujícího města. Existuje však celá řada veřejných prostranství, která podle zákona plní všechny podmínky, aby tak mohla být nazývána, ale ve skutečnosti neplní žádnou nebo pouze utilitární funkci. Problémem města často není nedostatek veřejných prostranství, ale jejich nedostatečná kvalita. Cílem hodnocení jejich kvality je odhalení jejich nevyužitého, skrytého potenciálu (Melková, 2013).

Veřejná prostranství jsou ovlivňována mnoha faktory. Přítomností občanského vybavení, které často formuje jejich tvar a přivádí do nich život. Je důležité si také uvědomit, že mají na veřejná prostranství velký vliv i okolní pozemky, výhled na okolí, vzdálené dominanty, nebo průhledy (Šimková, 2019).

5.8.1 Bezpečnost

Člověk se přirozeně nejraději pohybuje na místech, kde se cítí bezpečně. Pokud na veřejném prostranství pohybuje více lidí ve dne i v noci a v jeho těsném okolí jsou i obytné domy, pocit bezpečí pro jednotlivce stoupá. (Gehl, 2010) Pocit bezpečí ve městech zaručí také veřejná prostranství, která chrání sociální prostor pěších před automobily. V praxi to zahrnuje vytvoření ploch, kterým dominují chodci, přestože jsou přístupné automobilům. Pěší musí mít možnost bezpečně daným místem procházet, aniž by jim hrozila srážka s automobilem (Carmona, a další, 2003).

5.8.2 Lidské měřítko

Veřejná prostranství jsou věnována primárně člověku. Jejich měřítko by mu mělo tedy být přizpůsobeno (Gehl, 2010).

5.8.3 Zdravé prostředí

Zdravé prostředí je zajištěno tam, kde není příliš velký hluk, znečištění ovzduší i samotného prostranství, zápach ani prach. Tam, kde není příliš větrno a je se kde schovat před nepřízní počasí a před horkem (Gehl, 1974).

5.8.4 Pobytové kvality

Uživatelům by se měla nabízet místa, kde mohou stranou proudů ostatních pěších a automobilů stát, sedět a jen relaxovat nebo spolu konverzovat. Měly by zde být veřejné lavičky, židle a jiná místa vhodná k sezení, která jsou chráněná před nepřízní počasí a sluncem. Ne však jen před restauracemi a kavárnami. Dalším znakem pobytové kvality jsou hrající si děti (Gehl, 1974). *„Veřejné prostranství může být úspěšné pouze tehdy, pokud si máte kde sednout.“* (Lábus, 2016)

5.8.5 Pohybové kvality

Tyto kvality se projevují snadnou přístupností i prostupností a minimem bariér bránících ve volném pohybu pěším i hendikepovaným (Gehl, 1974). Pohyb ve městě by měl kromě dosažení cíle nabídnout i požitek. Maximum prostoru by mělo být věnováno pěším (Melková, 2014).

5.8.6 Vybavenost

Ke kvalitě veřejného prostranství přispívá také jeho vybavenost a další funkce. Živý parter s obchody a restauracemi jsou dalšími důvody, proč prostranství navštívit. Člověk, který má možnost občerstvení, není nucen brzy odejít (Melková, 2014).

5.8.7 Možnost volby

Veřejná prostranství by kromě nutných aktivit, které by probíhaly bez ohledu na jeho kvality, měla nabízet prostor pro celou řadu dobrovolných aktivit (Melková, 2014).

5.8.8 Možnost užívání

Veřejné prostranství by mělo být využitelné pro každého v každém ročním období. Nezáleží na věku, společenském zařazení ani tělesných dispozicích uživatele (Melková, 2014).

5.8.9 Estetika

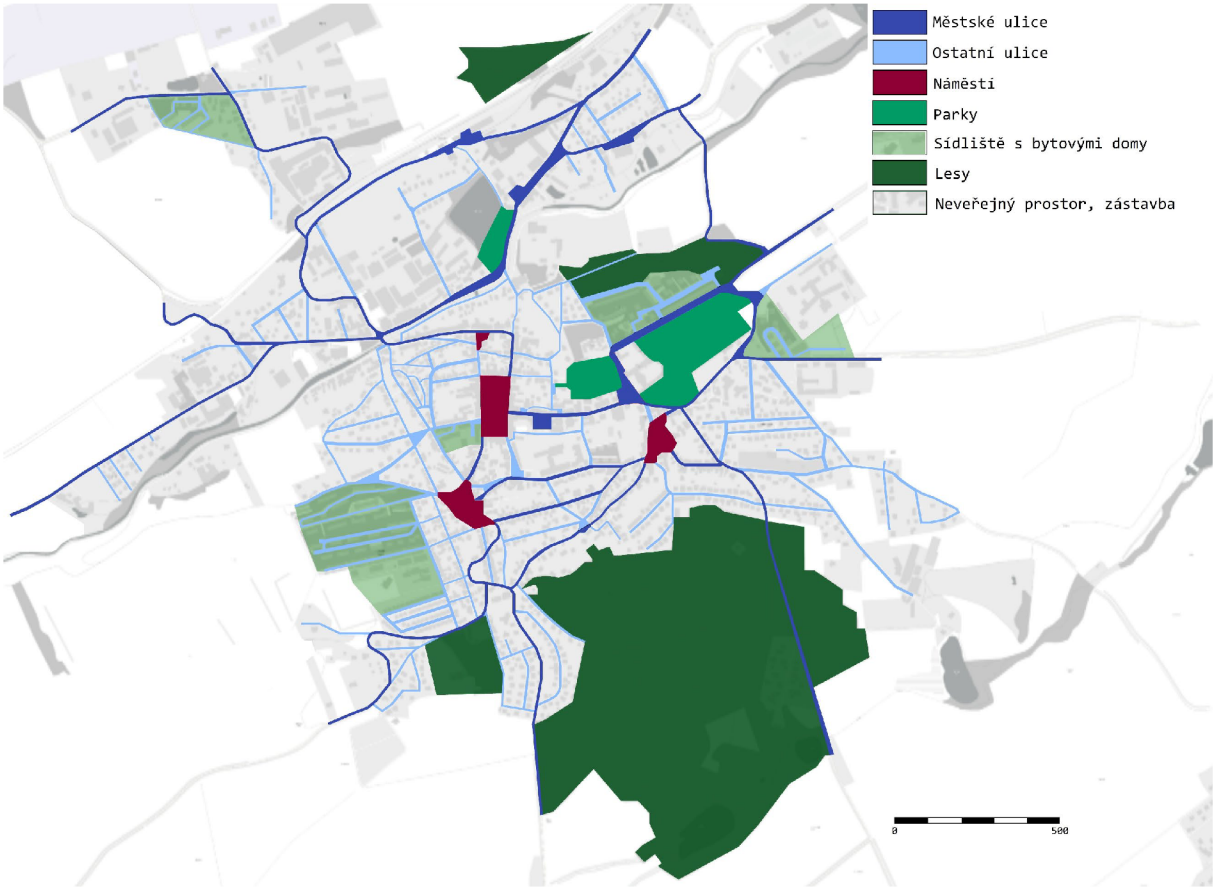
Veřejným prostranstvím přidává na kvalitě také jejich vzhled i vzhled objektů okolo. Vizuální zážitek je dalším důvodem, proč náměstí, ulici nebo park navštívit. Mobiliář i povrchy by měly mít jednotný design. Vše by mělo být na pohled hezké a upravené.

Hlavním ukazatelem kvality veřejného prostranství je nepochybně jeho způsob využívání lidmi. Kvalitní prostranství lidé využívají často a po dlouhou dobu (Gehl, 1974).

6 Praktická část

6.1 Inventarizace

Pro výběr veřejných prostranství k analýze je nutné provést jejich inventarizaci v rámci celého města, včetně jejich rozdělení na základní typy. Tu představuje obrázek 4. Je zde zobrazena síť ulic, jednotlivá náměstí, parky a sídliště s bytovými domy. Výkres je pro přesnost doplněn také o všechny zalesněné plochy na území města. Ty však nebudou předmětem analýzy.



Obrázek 4 Mapa veřejných prostranství na území Hořovic (autor: Jan Michalica)

6.2 Výběr prostranství k analýze

Výběr byl prováděn tak, aby byl součástí analýzy představitel každého typu veřejného prostranství zastoupeného na území města a aby v něm byly koncentrovány vlastnosti ostatních prostranství stejného typu. Tato kapitola vytváří seznam zvolených veřejných prostranství a věnuje se odůvodnění výběru. Jejich polohu zobrazuje obrázek 5 níže.

6.2.1 Náměstí

V Hořovicích jsou celkem čtyři náměstí, z nichž tři jsou velmi významnými centry. Poslední a nejmenší Náměstí Svobody slouží téměř výhradně jako parkoviště. Tento problém je brán

v potaz, ale zároveň je také důvodem, proč je analýza věnována ostatním náměstím se širší škálou problémů a hodnot.

Palackého náměstí je největším náměstím Hořovic. Má celou řadu významných funkcí včetně reprezentace města. Přes svou nepopiratelnou důležitost má však mnoho problémů, které bude analýza specifikovat.
Vísecké náměstí je centrem bývalé osady, která se později stala součástí města. Svým umístěním, tvarem a funkcemi je od Palackého náměstí zcela odlišné.
Náměstí Boženy Němcové plní funkci autobusového nádraží. Je tedy jednou z pomyslných bran do města. Jako jediné prošlo rozsáhlou rekonstrukcí. Ta s sebou přinesla množství hodnot, ale také nových problémů.

6.2.2 Ulice

Každá z vybraných ulic je odlišná svým druhem, funkcí, nebo formou závislou na poloze a době jejího vzniku. Jednotlivým druhům se věnuje kapitola 5.6.1. Protože Hořovice nemají svou městskou třídu, věnuje se analýza městské ulici, která má k plnění její funkce nejblíže. Pro důkladnější podchycení problematiky hořovických městských ulic je pak vybrán ještě jeden odlišný příklad městské ulice. Z obytných ulic jsou pak ze stejného důvodu řešeny také dvě. Posledním specifickým příkladem ulice zvolené pro analýzu je prostor před nádražím. Pěší zóny se na území města nenacházejí.

Ulice Pražská představuje městskou ulici z doby založení Hořovic. Má potenciál plnění funkce městské třídy. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších a nejnavštěvovanějších ulic celého města. Vyskytuje se v ní však celá řada problémů, které její používání komplikují. Slouží mimo jiné jako spojnice řešeného Palackého náměstí s Víseckým náměstím.
Ulice Vrchlického představuje druhou městskou ulici, která se však svými funkcemi, formou, a tedy i svými problémy od Pražské ulice výrazně liší. Je příkladem široké ulice z počátku 20. století, kdy byl ve městě největší přírůstek zástavby na jihovýchodě od jádra. Ulic se stejnými znaky je v Hořovicích mnoho a tato konkrétní z nich byla vybrána náhodně.
Ulice Cvočkařská představuje obytnou ulici z 19. století. Původním obyvatelstvem zde byla dělnická třída. V této lokalitě se vyskytuje podobných ulic více. Tato konkrétní je jednou z těch, které neprošly rekonstrukcí. Představuje obvyklé problémy okolních ulic a zároveň má své specifické nedostatky. Nabízí se také porovnání se zrekonstruovanými ulicemi stejného typu.
Ulice K Výrovně vznikla až na přelomu tisíciletí a patří tedy mezi poslední vybudované ulice na území města. Na rozdíl od předešlých ulic se po jejích okrajích nacházejí předzahrádky a obsluhuje řadové domy. Její analýza poskytne pohled na veřejné prostranství, která ve městě vznikají v současnosti.

Prostranství před vlakovým nádražím v ulici U Nádraží je stejně jako Náměstí Boženy Němcové branou do města. Je prvním místem, které v Hořovicích navštíví člověk, který přicestoval vlakem. Přestože má nádraží a přilehlé prostranství pro město velký význam, vyskytuje se zde celá řada problémů, na které je potřeba se zaměřit

6.2.3 Sídliště

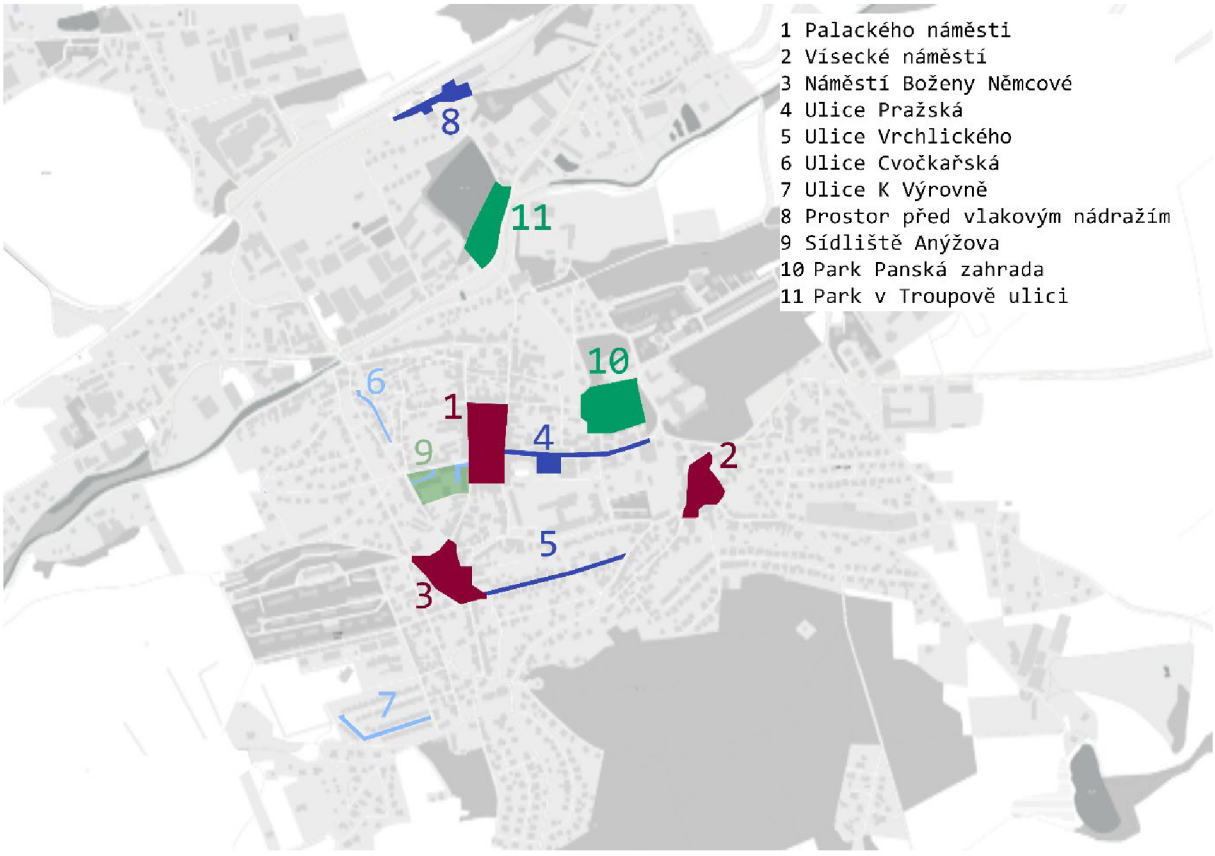
Největší hořovické sídliště Višňovka ležící na východě města se vyznačuje typickými vlastnostmi modernistické městské zástavby známými z kapitoly 5.3. Ostatní sídliště jsou od Višňovky odlišná svou architekturou a podlažností jednotlivých staveb. Mezi sebou jsou si ale podobná a své charakteristické vlastnosti sdílejí. Analýza je proto věnována pouze jednomu z nich.

Sídliště Anýžova je zvoleno pro svou malou rozlohu, která však koncentruje významné problémy i hodnoty shodné se zbylými sídlišti.

6.2.4 Parky

Hořovice mají celkem tři parky. Z nich se pro poukázání na jejich rozdíly analýza věnuje dvěma, které se od sebe polohou a návštěvností nejvíce liší.

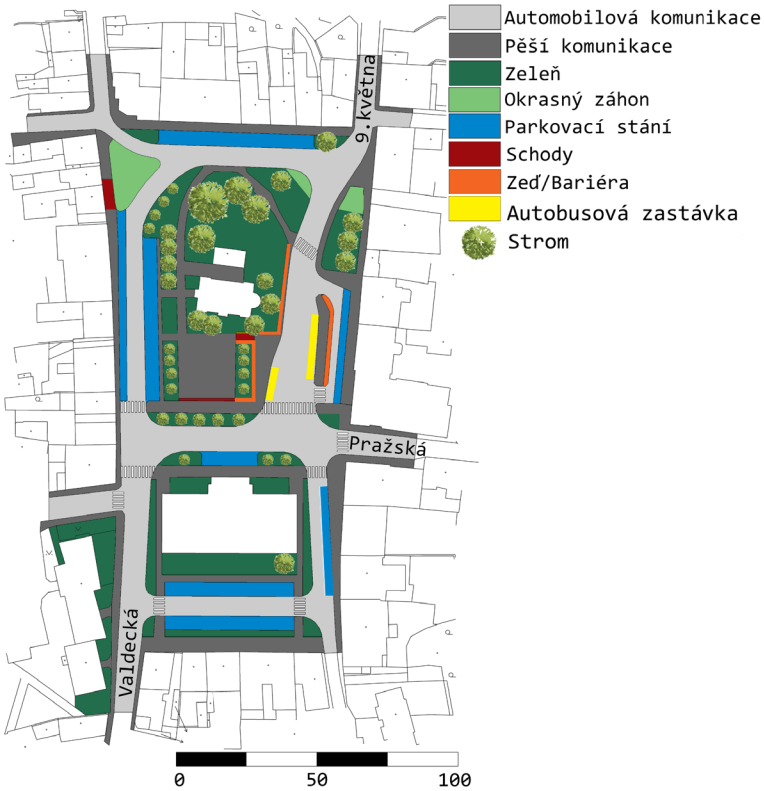
Park Panská zahrada se nachází v centru města, lidmi je hojně využívaný, má vysokou pobytovou kvalitu a o jeho stav je důkladně pečováno.
Park v Troupově ulici leží v průmyslové severní části města v blízkosti frekventované automobilové komunikace a lidé ho navštěvují jen zřídka.



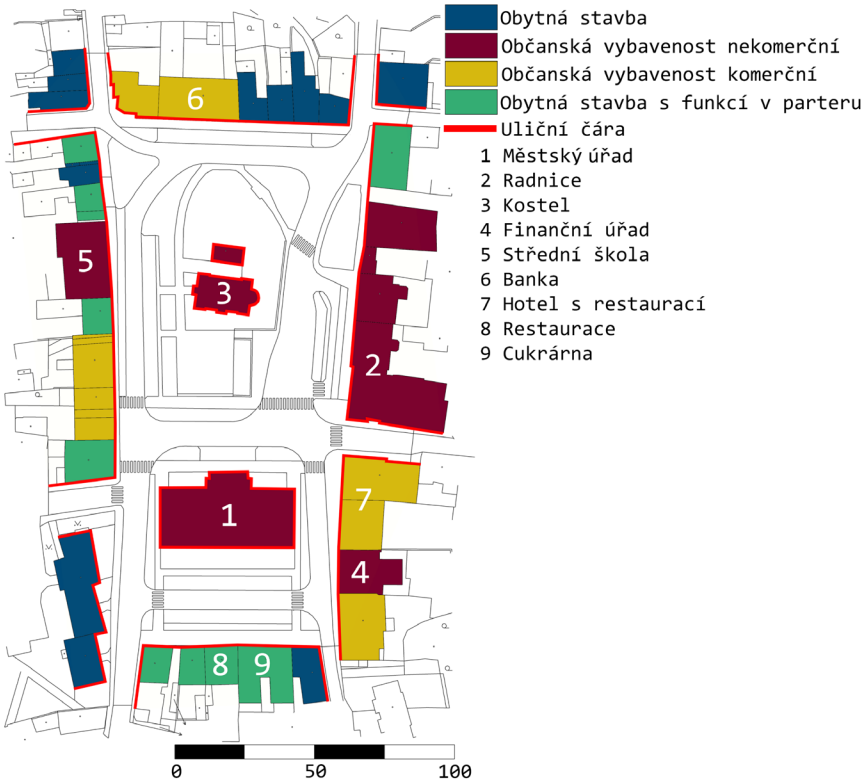
Obrázek 5 vybraná prostranství k analýze (autor: Jan Michalica)

6.3 Analýzy

6.3.1 Palackého náměstí



Obrázek 6 Analýza ploch - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica)



Obrázek 7 Analýza funkcí - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Palackého náměstí je současným centrem Hořovic. Nachází se v kopci a jeho nadmořská výška klesá z jihu na sever. Výškový rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším bodem je 13 m. Náměstí je ze všech stran lemováno dvou až třípatrovými budovami. Jejich rozmístění a funkce zobrazuje obrázek 7. Nachází se zde radnice, střední škola, banka, hotel, restaurace, cukrárna a obytné domy, z nichž některé nabízí komerční funkci v parteru. Ve středu náměstí pak stojí kostel a solitérní budova městského úřadu.

Obrázek 6 představuje analýzu ploch. Je zde vidět síť automobilových komunikací z nichž ta hlavní spojuje ulici 9.května s Pražskou. Protože tudy vede jeden z hlavních hořovických dopravních tahů, je tato komunikace zatížena značným provozem automobilů. Po obou stranách komunikace se nachází autobusové zastávky. Podobně zatížena je také komunikace protínající střed náměstí. Ta vede dále ulicí Valdeckou na autobusové nádraží. Dále je zde vyobrazena síť pěších komunikací obsluhující obvod i střed náměstí. Uvnitř náměstí se nachází čtvercový shromažďovací prostor a plochy zeleně se vzrostlými stromy. Kvůli svažitému terénu jsou mezi radnicí a kostelem vybudovány zdi vyrovnávající výškové rozdíly.

Význam a Funkce

Význam Palackého náměstí je nejen celoměstský, ale přesahuje i hranice Hořovic. Za úřadem, školou, bankou a dalším vybavením sem přicházejí i lidé z okolních obcí. Jeho funkce je společenská, obchodní, obytná a příležitostně shromažďovací. Z pohledu chodce se zde však zdá být dominantní funkce dopravní. Toto veřejné prostranství lze tedy označit za polyfunkční.

Prvky

Mezi zpevněnými povrchy zde převládá asfalt. Jsou jím tvořeny všechny automobilové komunikace a většina chodníků. Pouze chodník před hotelem je kryt zámkovou dlažbou a chodník před radnicí kombinací kamenné a zámkové dlažby. Shromažďovací prostor u kostela je pak tvořen velkoformátovou dlažbou. Pouliční osvětlení je zajištěno novými lampami s historickým designem. Z prvků městského mobiliáře se zde nachází po obvodu shromaždiště lavičky a stojany na kola. Autobusové zastávky jsou bez přístřešku a na každé se nachází jedna lavička. Odpadkové koše jsou k nalezení téměř na každém rohu.
Zeleň je zde zastoupena ve formě travnatých ploch, okrasných záhonů, vzrostlých stromů a stromořadí. Jejich polohu zobrazuje obrázek 6.

Hodnocení

Hodnotou Palackého náměstí je komerční funkce v parterech budov. Restaurace a podobné podniky s posezením jsou zde však jen tři a všechny se nacházejí mimo významnější severní část náměstí. Předzahrádku mohou nabídnout dvě z nich. Dalšími hodnotami jsou zde shromažďovací prostor pro konání společenských akcí a zeleň se vzrostlými stromy zlepšující klimatické podmínky (Obrázek 10). Hodnotná místa zobrazuje obrázek 8.

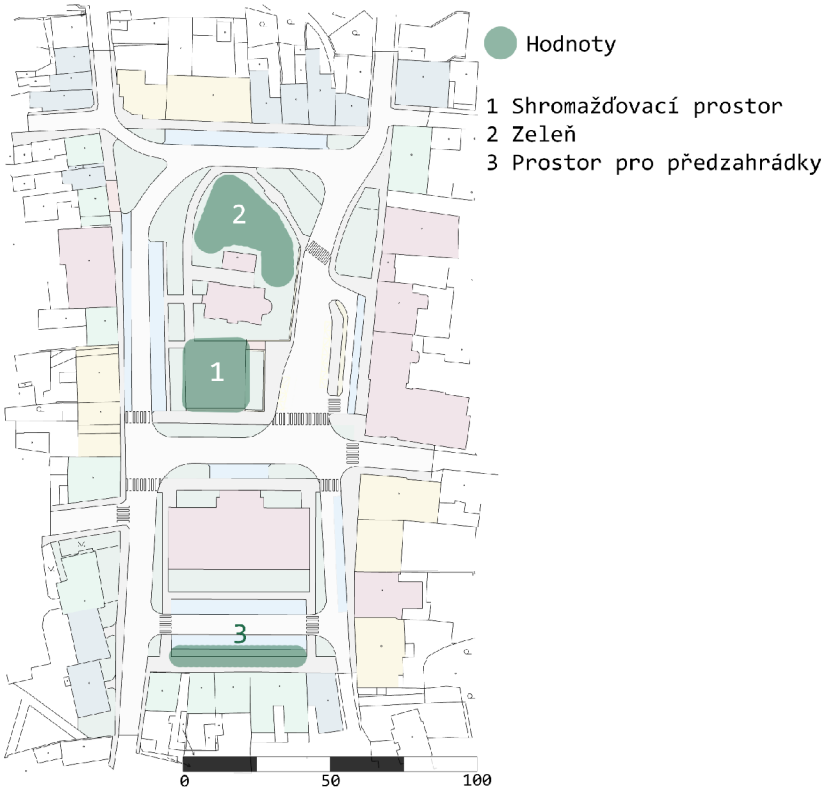
Největším problémem Palackého náměstí je jeho podřízenost dopravě v klidu i v pohybu. Široké vozovky a rozsáhlé parkovací plochy ubírají prostor pěším a odrazují návštěvníky od

dobrovolných a společenských aktivit. Střed náměstí je bohatý na zeleň i mobiliář. Je však od zbytku náměstí odříznut automobilovými komunikacemi a parkovišti. Výhled z každé lavičky narušují jedoucí nebo zaparkované automobily. Povrchy a materiály jsou zde nejednotné a neladí k sobě.

Jednou z největších dominant tohoto prostranství je městský úřad. Z centrální části náměstí a tedy ani z přilehlé autobusové zastávky sem však pro pěší není přímý přístup. K podobně významné budově radnice přímý přístup je, ale stejně jako před úřadem i zde je parkoviště v potenciálním prostoru pro pěší. Přilehlá autobusová zastávka je tím odříznuta od chodníku (Obrázek 11). Před oběma budovami chybí důstojný veřejný prostor podtrhující jejich význam.

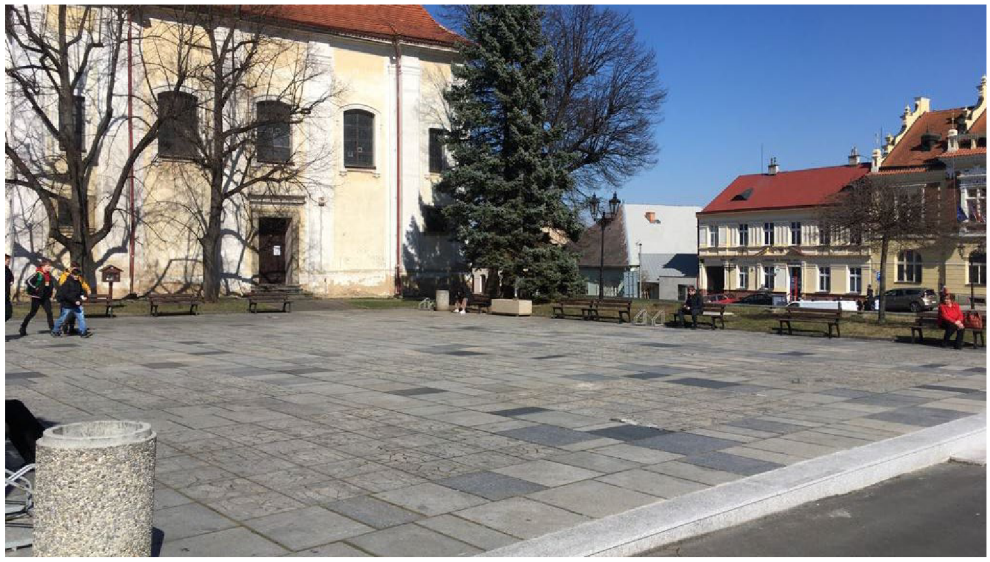
Pěší prostupnost je problémem i ve zbytku náměstí. Východně od kostela se mezi vozovkou a zdí vyrovnávající terén nachází cca 0,4 m úzký pruh jevící se jako pěší komunikace. Svou šířkou je však pro bezpečný průchod nevyhovující (Obrázek 13). V severní části se pak v zeleni nachází pěší komunikace bez jasného cíle.

Autobusové zastávky postrádají přístřešky a celé náměstí nenabízí prostor pro sezení v závětří či ve stínu. Před restaurací s hotelem není dostatek prostoru pro případné venkovní posezení. Problémová místa zobrazuje obrázek 9.



Obrázek 8 Výkres hodnot - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica)

Obrázek 9 Výkres problémů - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica)



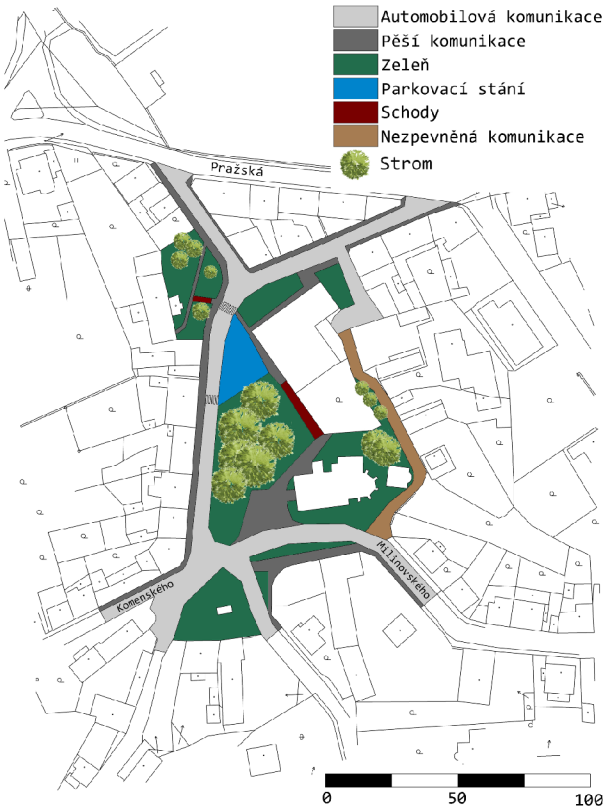
Obrázek 10 Shromaždiště-Palackého náměstí (autor: Jan Michalica)

Obrázek 11 Prostor před radnicí (autor: Jan Michalica)

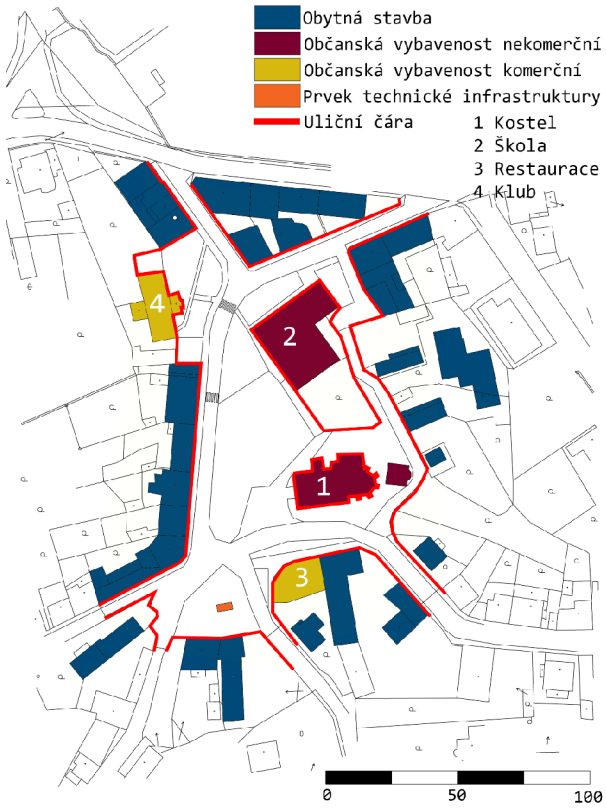
Obrázek 12 prostor před městským úřadem (autor: Jan Michalica)

Obrázek 13 Úzká pěší komunikace a odříznutá autobusová zastávka před radnicí (autor: Jan Michalica)

6.3.2 Vísecké náměstí:



Obrázek 15 Analýza ploch – Vísecké náměstí (autor: Jan Michalica)



Obrázek 14 Analýza funkcí – Vísecké náměstí (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Vísecké náměstí se nachází ve východní části Hořovic. Svažuje se směrem na sever a výškový rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším bodem náměstí je 10 m. Obrázek 14 představuje analýzu funkcí Víseckého náměstí. Z analýzy je patrné, že náměstí je ze všech stran lemováno rodinnými domy. V severovýchodní části se nachází hudební klub, v jižní části restaurace a ve středu pak budova prvního stupně základní školy a kostel.

Obrázek 15 představuje analýzu ploch. Je zde znázorněna síť asfaltových automobilových komunikací. Jen některé z nich jsou doplněny o pěší komunikaci. Na východě náměstí se nachází nezpevněná automobilová komunikace obsluhující přilehlé rodinné domy. Plochy před kostelem i před klubem slouží jako shromaždiště. Před školou se pak nachází plocha s parkovacími místy. Střed náměstí patří vzrostlým stromům a trávníku. Prostor před hudebním klubem je tvořen zelení a chodníky vedoucími k jednotlivým vchodům do budovy. Před restaurací je pak úzký pruh zeleně a pěší komunikace.

Význam a funkce

Funkce Víseckého náměstí je obytná, shromažďovací a má potenciál plnit funkci rekreační. Shromažďovací funkci plní prostor před vstupem do kostela a také prostor před vstupem do hudebního klubu. Díky velkému množství zeleně ho lze označit za náměstí s parkovým charakterem. Přes svou malou rozlohu a nenápadnou polohu sahá díky škole a vyhlášené restauraci jeho význam až za hranice Hořovic.

Prvky

Mezi zpevněnými povrchy zde převládá asfalt. Jsou jím tvořeny vozovky a parkoviště před budovou školy. Dalším povrchem jsou zde různé druhy dlažeb na chodnících a štěrk před vstupem do kostela. Z prvků technické infastruktury se zde nachází různě rozmístěné sloupy elektrického vedení vedoucího středem náměstí, lampy pouličního osvětlení stojící převážně v chodnících a rozměrné elektrické zařízení uprostřed travnaté plochy v jižní části náměstí. Prvky městského mobiliáře se na Víseckém náměstí téměř nenacházejí. Zcela zde chybí lavičky a koš je zde pouze jeden. Zeleň je zde zastoupena ve velké míře. Střed náměstí patří vzrostlým stromům a trávníku.

Hodnocení

Hodnotou Víseckého náměstí je rozmanitost jeho funkcí a široká škála lidí, která ho navštěvuje. Plocha zeleně ve středu náměstí zlepšuje klimatické podmínky a přidává prostoru estetickou kvalitu. Pěší komunikace kolem školy jsou od automobilového provozu vždy odděleny zelení nebo parkovištěm. Tím mimo jiné klesá riziko vběhnutí dítěte do vozovky. Další významnou hodnotou Víseckého náměstí je shromaždiště před kostelem. Pojí se s ním však problémy zmíněné níže. Hodnotou je zde také přítomnost venkovní zahrádky přilehlé restaurace. Hodnotná místa zobrazuje obrázek 17 níže.

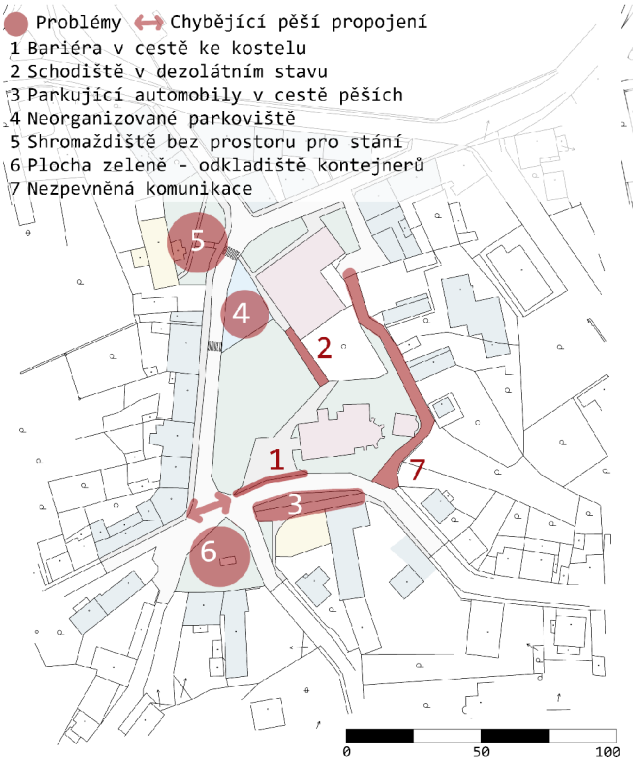
Měřítko tohoto náměstí je lidské, ale v určitých situacích si zde může chodec připadat, že sem nepatří. V jižní části zcela chybí chodníky a jediné možnosti průchodu jsou zde pěším zkomplikovány parkujícími automobily před restaurací a plotem okolo shromaždiště před kostelem. Druhá cesta ke kostelu vede po schodišti, které je kvůli svému dezolátnímu stavu spíše bariérou (Obrázek 19). Přestože je zde chůze jednoznačně nejčastějším způsobem pohybu, nejsou tu pro ni adekvátní podmínky.

Potenciál plnění pobytové funkce zde není plně využit. Díky malému provozu, tichu, zeleni a přilehlým obytným domům působí náměstí bezpečně a klidně. Není zde však téměř žádná možnost sezení a náměstí svou současnou podobou k pobytu příliš nevybízí.

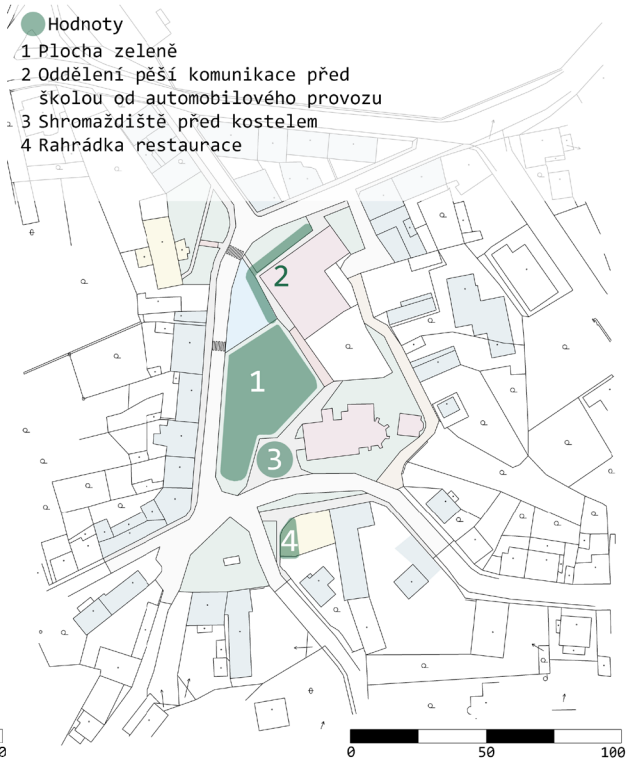
Druhy zpevněných povrchů chodníků zde byly voleny chaoticky, stav prostoru před kostelem neodpovídá stavu a významnosti samotného kostela a design prvků technické infrastruktury není jednotný.

Parkoviště před budovou školy slouží primárně rodičům, kteří sem vozí děti z okolních obcí, není však příliš organizované, automobily zde tak často parkují nahodile a prostor je využit

neefektivně (Obrázek 18). Shromaždiště před vstupem do klubu nenabízí venkovní prostor, kde by mohli návštěvníci pohodlně stát nebo sedět chráněni před nepříznivými vlivy počasí. Menší plocha zeleně na jihu Víseckého náměstí slouží pouze jako zázemí pro technickou infrastrukturu a odkladiště kontejnerů na tříděný odpad. Stav nezpevněné komunikace je na městské poměry nevyhovující (Obrázek 20). Problémová místa zobrazuje obrázek 17 níže.



Obrázek 17 Výkres problémů - Visecké náměstí (autor: Jan Michalica)



Obrázek 17 Výkres hodnot - Visecké náměstí (autor: Jan Michalica)

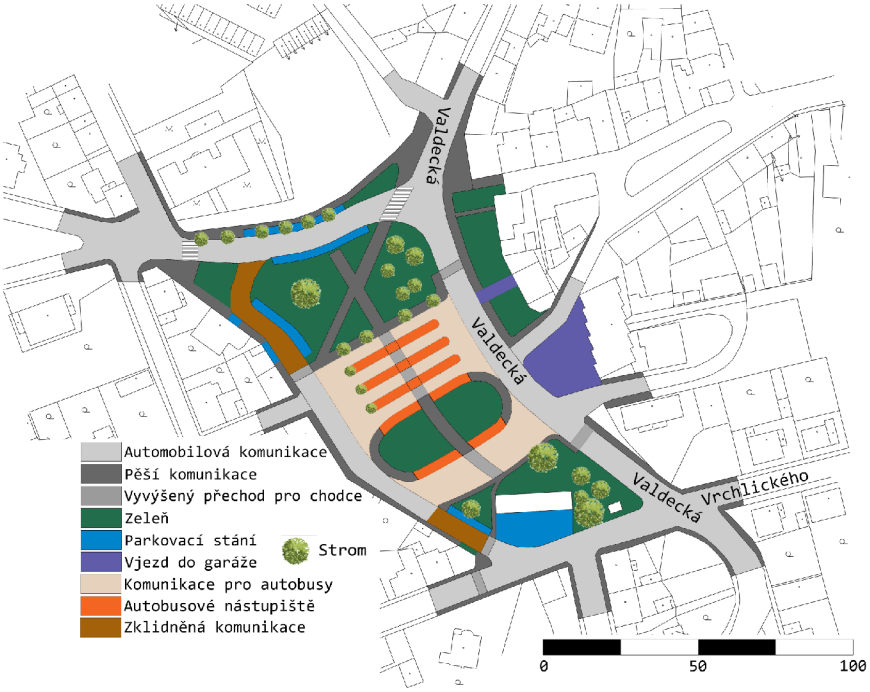
Obrázek 18 Parkoviště před školou (autor: Jan Michalica)

Obrázek 19 Schodiště v dezolátním stavu (autor: Jan Michalica)

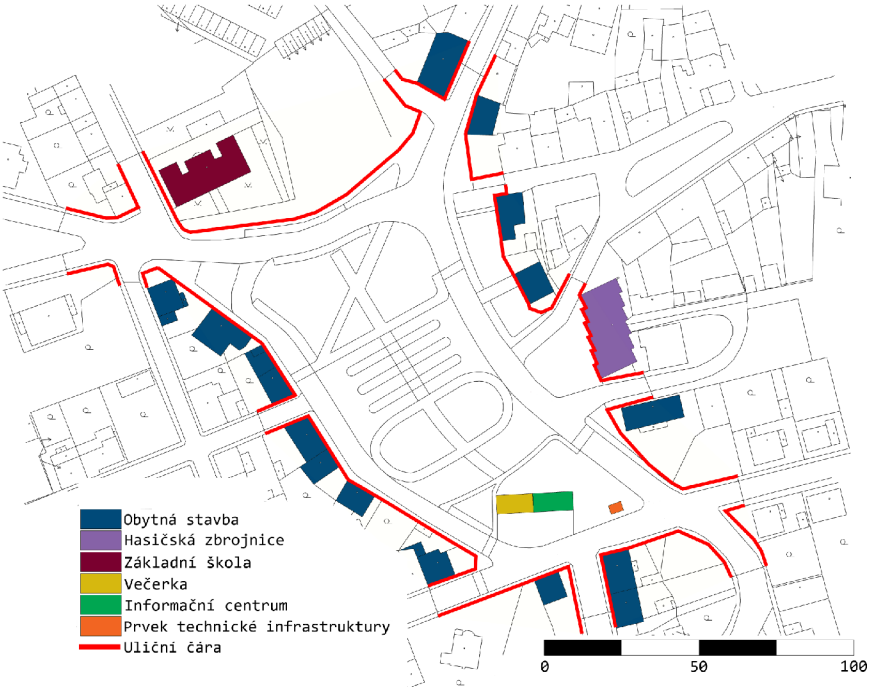
Obrázek 20 Nezpevněná komunikace na východní straně Víseckého náměstí (autor: Jan Michalica)

Obrázek 21 Plot v cestě ke vchodu do kostela Sv. Jiljí (autor: Jan Michalica)

6.3.3 Náměstí Boženy Němcové



Obrázek 22 Analýza ploch - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica)



Obrázek 23 Analýza funkcí - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Náměstí Boženy Němcové se nachází v západní části Hořovic jižně od Palackého náměstí. Z analýzy funkcí na obrázku 23 je patrné, že po jeho obvodu stojí převážně obytné stavby. V tomto případě se jedná o rodinné domy. Na severní straně se nachází základní škola, na východní straně hasičská zbrojnice a na jihu pak stojí přímo v prostoru náměstí budova informačního centra a večerky. Obrázek 22 pak představuje analýzu ploch. Zde je vidět

autobusové nádraží ve středu náměstí, síť vzájemně se doplňujících a křížících komunikací a plochy zeleně se stromy. Podél východní strany náměstí vede městská ulice Valdecká, která směrem na sever pokračuje na Palackého náměstí. Na východ pak vede městská ulice Vrchlického. Na západní straně vedou náměstím dvě zklidněné komunikace. Ostatní ulice vedoucí na toto náměstí jsou obytné.

Význam a Funkce

Primárními funkcemi jsou zde dopravní a obytná. Náměstí Boženy Němcové slouží jako autobusové nádraží pro městskou hromadnou dopravu i pro linkové autobusy, vede tudy významná městská ulice a celá řada pěších tras. Zároveň je lemováno obytnými stavbami. V menší míře jsou zde pak plněny funkce shromažďovací a společenská. Jeho význam je nejen celoměstský, ale kvůli dopravě sahá také daleko za hranice města.

Prvky

Vozovky jsou převážně tvořeny asfaltem, ve zklidněných komunikacích ho střídá zámková dlažba. Tou jsou také tvořeny všechny chodníky a nástupiště. Komunikace pro autobusy a vyvýšené přechody pro chodce tvoří kamenná dlažba. Prostor autobusového nádraží a přilehlá plocha zeleně jsou bohaté na mobiliář. Nachází se zde informační tabule, velké množství laviček, košů a na nástupištích stojí přístřešky pro cestující. Veřejné osvětlení je přítomno v celém prostoru náměstí.

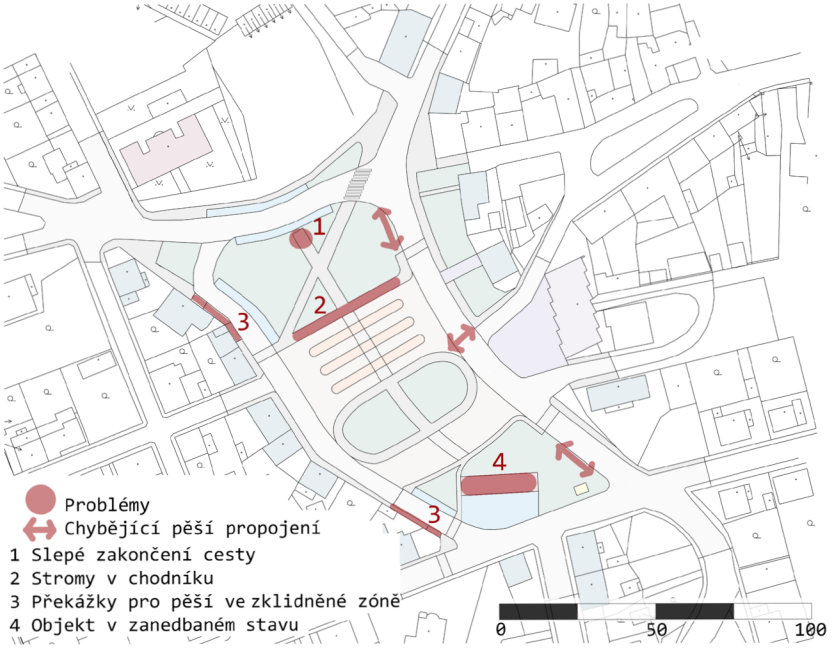
Hodnocení

Náměstí Boženy Němcové je čerstvě po revitalizaci. Návštěvník se v jeho severní části může posadit ve stínu i na slunci v relativně zdravém prostředí. Cestující čekající na autobus se mají kde schovat před deštěm a větrem. Většina přechodů pro chodce je zde mírně vyvýšená a tvořena jiným materiálem než vozovka. Tím je podtržena přednost chodců. Hodnotná místa znázorňuje obrázek 24 níže.

Estetika je zde v porovnání s většinou hořovických veřejných prostranství na vysoké úrovni. Budova večerky a informačního centra je jediným objektem, který si vzhledem ke svému zanedbanému stavu žádá údržbu. V celém prostoru náměstí se střídají tří odlišné druhy zámkové dlažby, dva druhy kamenné dlažby a asfalt. Mobiliář i lampy veřejného osvětlení mají jednotný design, s nímž však nekoresponduje design prvků ve zbytku města.

Na východní straně náměstí chybí tří pěší propojení, z nichž to prostřední je kvůli dětem přicházejícím z nedaleké školy jednoznačně nejvýznamnější. Pěší cesta vedoucí středem náměstí, která tvoří jakousi osu celého prostoru, je na severní straně zakončena slepě (Obrázek 26). Obě zklidněné komunikace jsou zde pro pěší spíše přítěží. V místě, kde zóna začíná, je parkovacími místy přerušen chodník. Chodec musí z chodníku sejít, obejít zaparkovaná auta a na konci zóny se na něj opět vrátit (Obrázek 27). Přímo v jednom z chodníků v severní části náměstí je vysazeno stromořadí (Obrázek 28). Tím je značně zkomplikován průchod. Obrázek 25 níže znázorňuje problémová místa tohoto náměstí.

Obrázek 24 Výkres hodnot - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica)



Obrázek 25 Výkres problémů - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica)

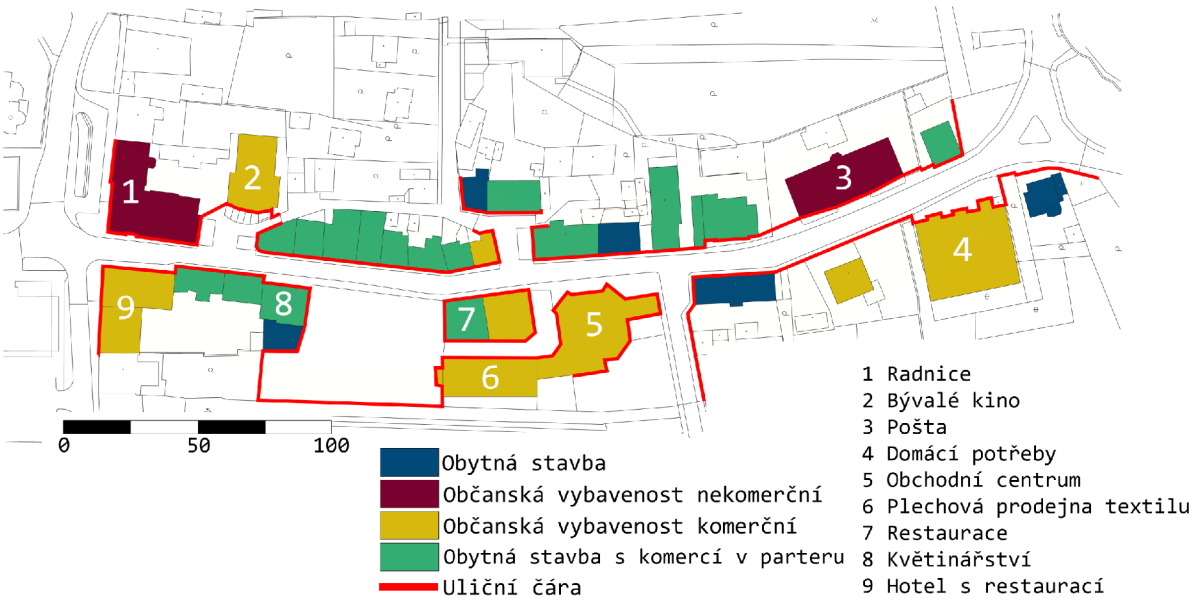
Obrázek 26 Slepě zakončená pěší osa (autor: Jan Michalica)

Obrázek 27 Zklidněná komunikace přítěží pro pěší (zdroj: mapy.cz)

Obrázek 28 Stromořadí v chodníku (autor: Jan Michalica)

6.3.4 Ulice Pražská

Obrázek 29 Analýza ploch - Pražská ulice (autor: Jan Michalica)



Obrázek 30 Analýza funkcí - Pražská ulice (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Pražská ulice vede ze západu od Palackého náměstí na východ kolem zámku až ven z Hořovic. Analýza se věnuje její části mezi náměstím a zámkem. V tomto úseku je lemována převážně obytnými stavbami s komerční funkcí v parteru a budovami občanské vybavenosti. Jejich rozmístění a konkrétní funkce nejvýznamnějších staveb zobrazuje obrázek 30.

Samotná ulice se skládá z vozovky s chodníky po obou stranách. Na její jižní straně je v řadě budov přibližně 50 m dlouhá mezera využívaná jako parkoviště. Další parkovací místa jsou před bývalým kinem, před prodejnou domácích potřeb a ve vjezdu do Zámecké ulice. Součástí Pražské ulice je také veřejně přístupná cesta pro zásobování východně od parkoviště. Zeleň je zde zastoupena pouze v malé míře. Před poštou jsou dva úzké záhony, u prodejny elektroniky

je malá travnatá plocha a na kraji parkoviště rostou náletové stromy. Rozvržení ploch zobrazuje obrázek 29.

Význam a Funkce

Funkce Pražské ulice je obchodní, společenská, obytná a ve velké míře také dopravní. Vede tudy jedna z hlavních hořovických automobilových tepen. Kvůli dominujícímu obchodu a dopravě se nabízí označit Pražskou jako městskou třídu. Neposkytuje však pro všechny funkce dostatek prostoru a nedosahuje potřebných kvalit (podrobněji rozebráno v hodnocení ulice). Její význam je celoměstský a kvůli bohaté občanské vybavenosti, rozsáhlému parkovišti a poloze v centru města sahá její význam také za hranice města.

Prvky

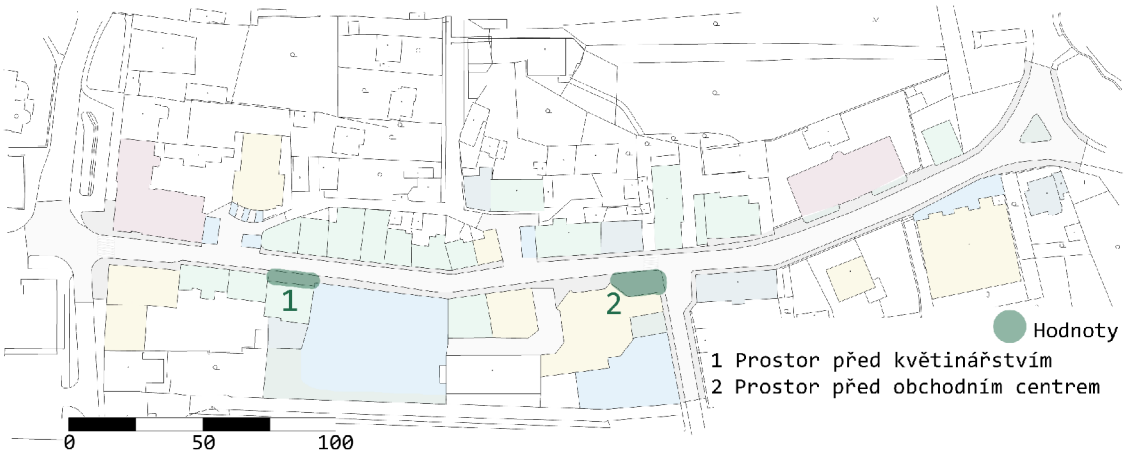
Vozovka je v Pražské ulici asfaltová, chodníky jsou tvořeny různými druhy zámkové dlažby nebo asfaltem, prostor před bývalým kinem má kamennou dlažbu a parkoviště je štěrkové. Pouliční osvětlení je zde zajištěno kombinací nových lamp s historickým designem a běžných lamp umístěných převážně na zdech přilehlých budov. Z prvků městského mobiliáře se zde nachází pouze odpadkové koše.

Hodnocení

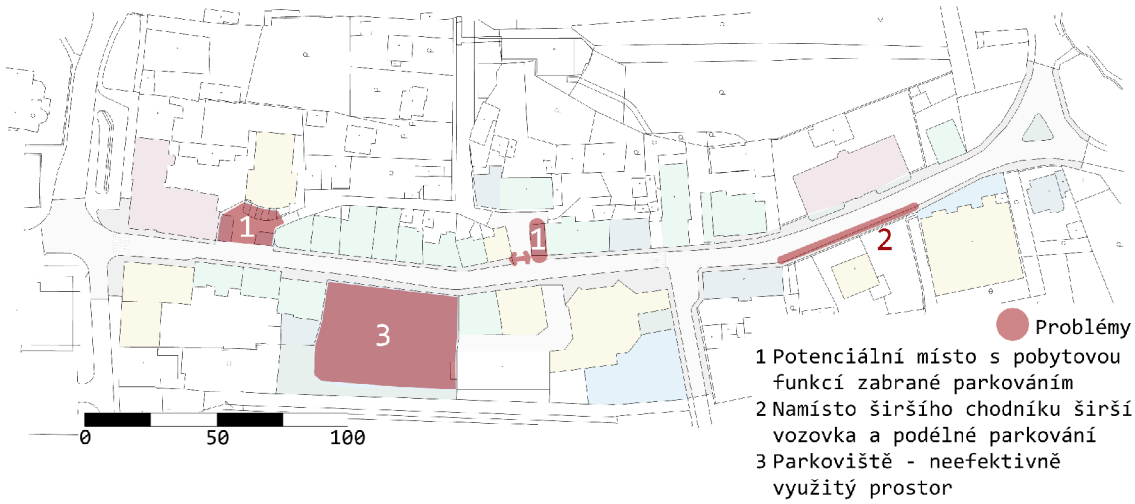
Hodnota Pražské ulice spočívá v bohaté občanské vybavenosti, živém parteru a neustálém pohybu lidí. Hodnotné místo se nachází před květinářstvím, které je situováno v budově odsazené od vozovky dále než sousední domy. Toto místo květinářství využívá k vystavení květin a oživuje tak jinak nepříliš zajímavý prostor. Podobný prostor vznikl před obchodním centrem. I zde je využit květinářstvím (Obrázek 33). Pražská ulice také slouží jako průhled, kterým je z Palackého náměstí vidět věž kostela sv. Jiljí na Víseckém náměstí (Obrázek 34). To napomáhá snadnější orientaci ve městě. Hodnotná místa zobrazuje obrázek 31.

Problémem je zde střet intenzivní dopravní funkce s obchodní a společenskou. Ulice totiž není dostatečně široká, aby mohla být jednou z hlavních dopravních tepen města a zároveň být významným a kvalitním prostranstvím pro pěší. Chodníky jsou zde nebezpečně úzké. Většina z nich jen lehce přesahuje šířku 1 m. Pohybová i pobytová kvalita je zde na velmi nízké úrovni. Přestože je podél chodníků celá řada výloh přilehlých obchodů, člověk má kvůli nepřívětivému prostředí přirozenou tendenci ulici co nejdříve opustit. Problémem je také hluk z dopravy a v podstatě nulové zastoupení zeleně.

Téměř všechna místa s potenciálem plnění pobytové funkce jsou zabrána parkováním nebo nejsou využita vůbec. V jediné části ulice, která je dostatečně široká pro větší chodník nebo stromořadí, je rozšířena asfaltová vozovka a u jejího okraje podélně parkují automobily. Rozsáhlé štěrkové parkoviště nejen že přitahuje ještě více automobilů do centra města, ale také je velice neefektivně využitým prostorem. Zároveň ještě zhoršuje estetickou kvalitu ulice (Obrázek 35). V místě, kde je na severní straně chodník přerušen odbočkou do Zámecké ulice, chybí přechod pro chodce. Problémová místa zobrazuje obrázek 32.



Obrázek 31 Výkres hodnot - Pražská ulice (autor: Jan Michalica)



Obrázek 32 Výkres problémů - Pražská ulice (autor: Jan Michalica)

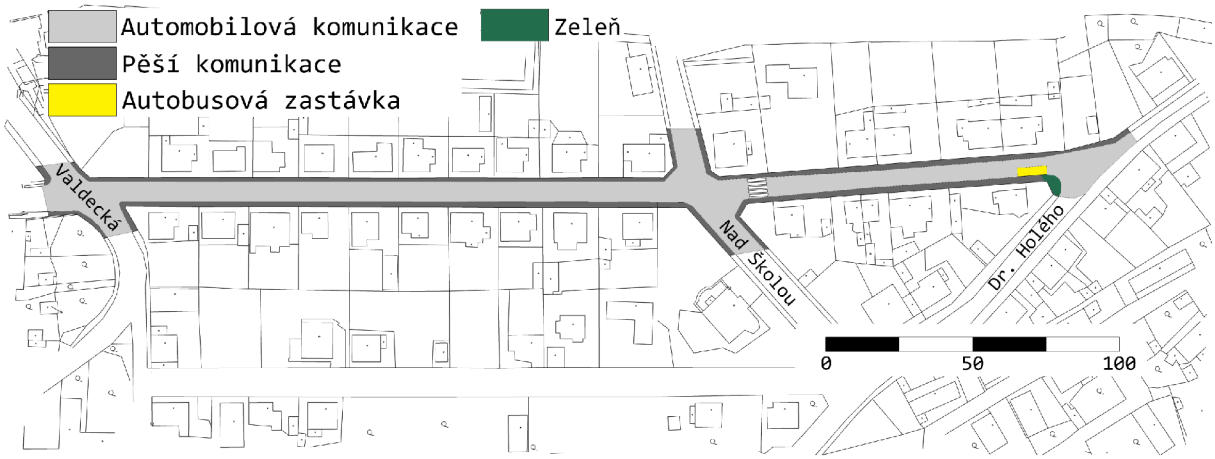
Obrázek 33 Prostor před obchodním centrem (autor: Jan Michalica)

Obrázek 34 Průhled z Palackého náměstí na kostel Sv. Jiljí (autor: Jan Michalica)

Obrázek 35 Parkovací plocha v Pražské ulici (autor: Jan Michalica)

Obrázek 36 Pohled ulicí směrem k Palackého náměstí (autor: Jan Michalica)

6.3.5 Ulice Vrchlického



Obrázek 37 Analýza ploch - Vrchlického ulice (autor: Jan Michalica)

Obrázek 38 Analýza funkcí - Vrchlického ulice (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Jedná se o jednosměrnou ulici vedoucí z Náměstí Boženy Němcové směrem k Víseckému náměstí. Přibližně polovině se kříží s ulicí Nad Školou. Je lemována ploty přilehlých pozemků s rodinnými domy. Jejich rozložení zobrazuje obrázek 38. Středem vede 6 m široká vozovka s chodníky po obou stranách. Na východním konci ulice se nachází autobusová zastávka s malou zatravněnou plochou.

Význam a Funkce

Ulice Vrchlického slouží společně s paralelní jednosměrkou vedoucí opačným směrem k obsluze území města. Jedná se tedy o městskou ulici s obytnou funkcí. Její význam však není celoměstský, ale pouze lokální.

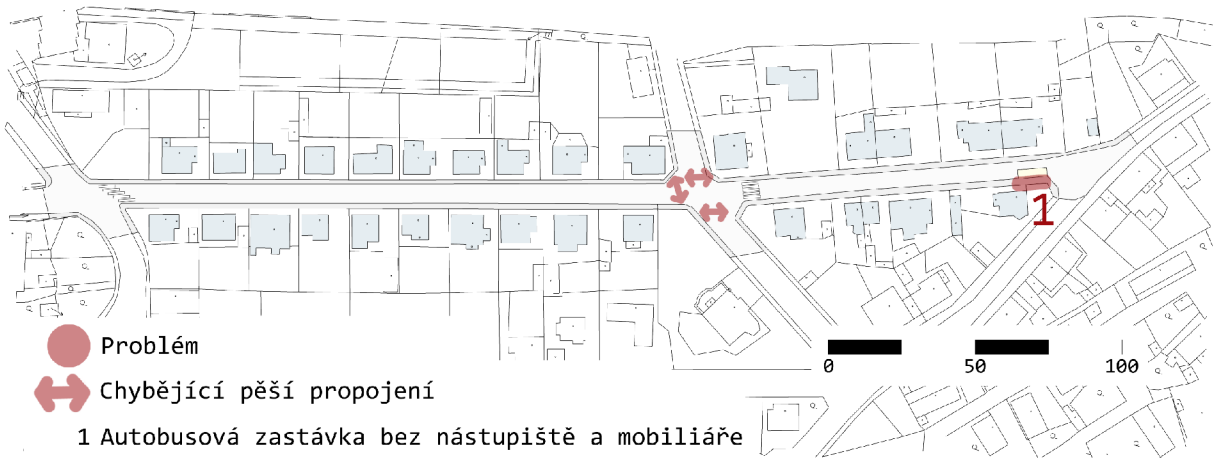
Prvky

Chodníky i vozovka jsou zde tvořeny pouze asfaltem. V celé ulici se nenachází téměř žádná zeleň ani prvky městského mobiliáře. Jsou zde pouze sloupy elektrického vedení a lampy pouličního osvětlení umístěné přímo v cestě pěších.

Hodnocení

Absence zeleně a čehokoliv zajímavého zde vytváří prostředí, ve kterém se lidé věnují jen těm nejnutnějším aktivitám. Automobilový provoz je tu mírný, ulice nabízí bydlení v klidné oblasti, ale pobytová i pohybová kvalita je zde na nízké úrovni. I při zachování podélného parkování ulice nabízí dostatek prostoru například pro stromořadí a širší pěší komunikace.

Na křižovatce s ulicí Nad Školou je pouze jeden přechod (Obrázek 41). Na zbytku křižovatky přechody chybí. Autobusová zastávka není doplněna, kromě značky s jízdním řádem, o žádný mobiliář a cestující zde do autobusu nastupují přímo z vozovky (Obrázek 42). Obrázek 39 zobrazuje problémová místa. Žádná konkrétní hodnotná místa zde nebyla nalezena. Výkres hodnot tedy není součástí analýzy.



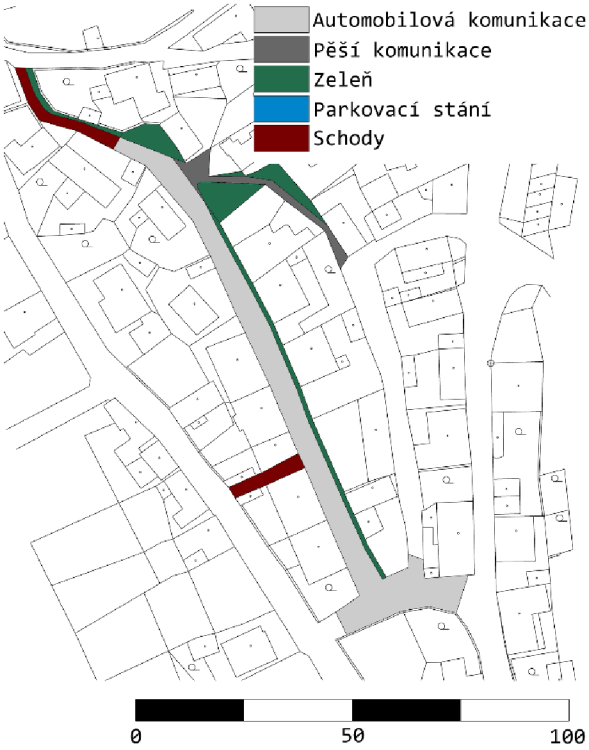
Obrázek 39 Výkres problémů - Vrchlického ulice (autor: Jan Michalica)

Obrázek 40 Pohled na východ Vrchlického ulicí (autor: Jan Michalica)

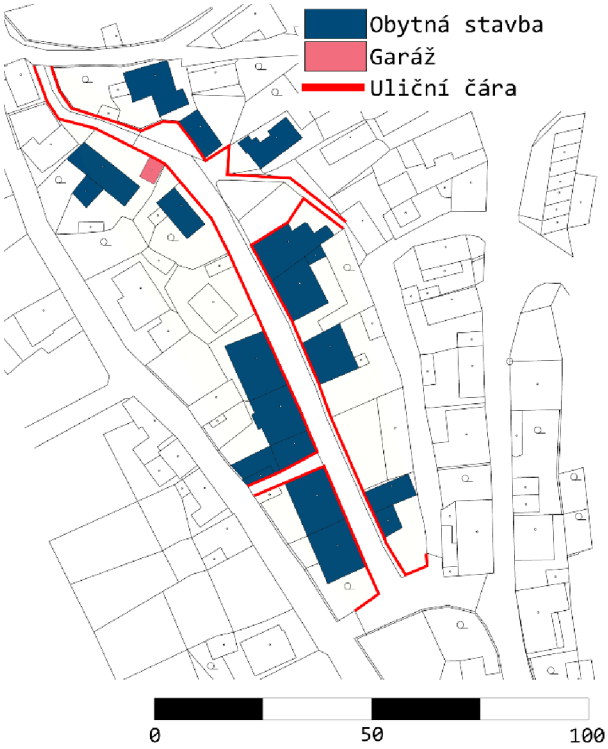
Obrázek 41 Křižovatka pouze s jedním přechodem (autor: Jan Michalica)

Obrázek 42 Autobusová zastávka (autor: Jan Michalica)

6.3.6 Ulice Cvočkařská



Obrázek 44 Analýza ploch – Cvočkařská ulice (autor: Jan Michalica)



Obrázek 43 Anylýza funkcí – Cvočkařská ulice (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Ulice Cvočkařská se nachází severozápadně od Palackého náměstí v kopci nad údolím Červeného potoka. Jedná se o slepou ulici v zástavbě někdejších dělnických domů. Směrem na sever se svažuje a v dolní části je zakončena pěší cestou se schodištěm. Její šířka se pohybuje kolem 6 m. Je tvořena jednou automobilovou komunikací bez chodníků po obou stranách lemovanou rodinnými domy a místy jejich oplocenými zahradami. Na každou stranu z ní pak vedou pěší cesty do sousedních ulic. Na východ je to vyšlapaná pěšina a na západ schodiště.

Význam a Funkce

Tato ulice plní hlavně funkci obytnou. Její význam je pouze lokální. Slouží hlavně jejím obyvatelům jako přístup k domům a procházejícím lidem z okolních ulic. Nevede tudy žádná významná pěší cesta, automobily sem jezdí zřídka a parkují přímo v ulici nebo na pozemcích přilehlých domů.

Prvky

Povrch vozovky je tvořen původní kamennou dlažbou místy překrytou asfaltem a schodiště jsou kryta zámkovou dlažbou. Východní stranu ulice lemuje úzký pruh zeleně. V severní části je ulice rozšířena o plochy zeleně a štěrkovo-hliněné pěší cesty. V ulici se nachází moderní lampy pouličního osvětlení a mnoho designově odlišných sloupů elektrického vedení. Některé z nich už svou funkci neplní a stále zde stojí. Před garáží v severní části ulice pak stojí dvě zábradlí vyčnívající do ulice. Prvky městského mobiliáře se zde nenacházejí.

Hodnocení

Hustá obytná zástavba a malé měřítko zde přispívá k tvorbě sociálních kontaktů v sousedství. Cvočkařská a podobné ulice v okolí mají díky svému historickému charakteru, klidnému prostředí a poloze v kopci potenciál stát se malebným místem k bydlení. Měřítko Cvočkařské ulice je kvůli jejímu historickému původu lidské.

Celkový negativní dojem je zde způsoben špatným stavem povrchů. Kdysi estetická a kvalitní dlažba se místy skrývá pod záplatami asfaltu (Obrázek 46). Nejkratší cestou do centra města je zde deštěm vymletá pěšina na východní straně (Obrázek 47). Absence chodníků je na tak málo frekventovaném veřejném prostranství opodstatněná. Plochy zeleně v severní části jsou zanedbány a nevyužity (Obrázek 48). Případné zaparkované automobily zabírají téměř polovinu šířky ulice. Problémová místa zobrazuje obrázek 45. Hodnoty Cvočkařské ulice jsou pouze abstraktní. Výkres hodnot tedy není součástí analýzy.

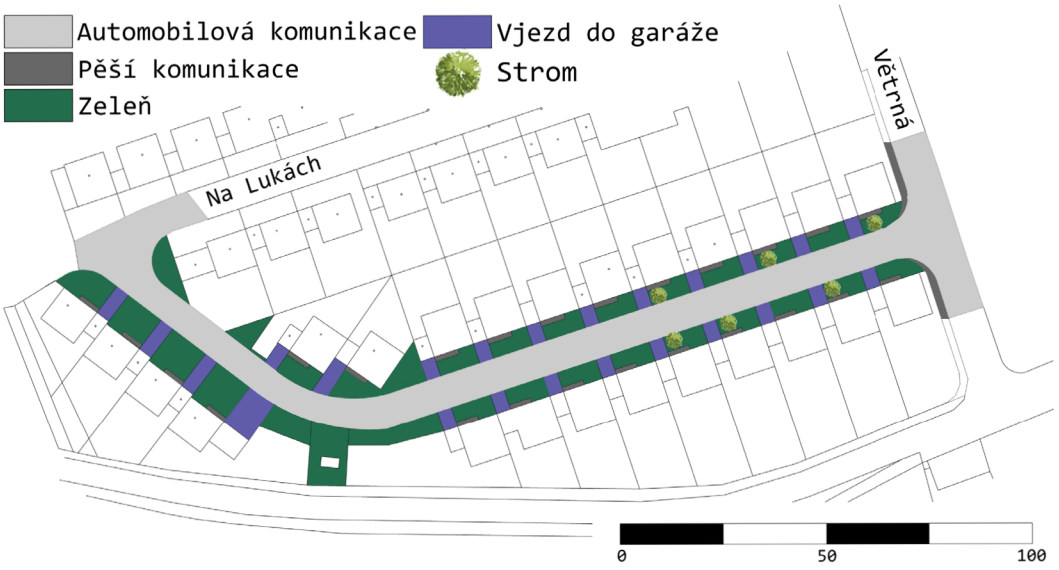
Obrázek 45 Výkres problémů - Cvočkařská ulice (autor: Jan Michalica)

Obrázek 46 Pohled na jih Cvočkařskou ulicí (zdroj: mapy.cz)

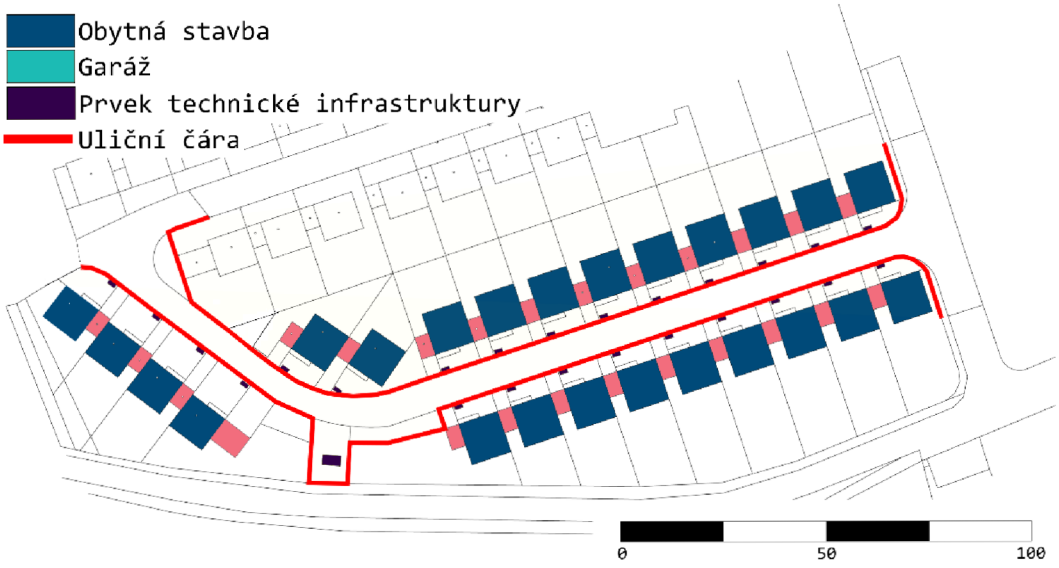
Obrázek 47 Pěšina vedoucí z centra do Cvočkařské ulice (autor: Jan Michalica)

Obrázek 48 Pohled na sever Cvočkařskou ulicí (zdroj: mapy.cz)

6.3.7 Ulice K Výrovně



Obrázek 49 Analýza ploch - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica)



Obrázek 50 Analýza funkcí - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Ulice K Výrovně leží na jihovýchodním okraji Hořovic. Skládá se z obousměrné automobilové komunikace bez chodníku lemované jednopodlažními rodinnými domy s předzahrádkami a garážemi s vjezdy. Dopravním značením je zde vytvořena obytná zóna. Každý dům má svůj krátký chodník vedoucí od vjezdu ke dveřím. Rozmístění staveb zobrazuje obrázek 50.

Význam a Funkce

Funkce této ulice je výhradně obytná. Její význam je lokální a slouží pouze k obsluze přilehlých domů.

Prvky

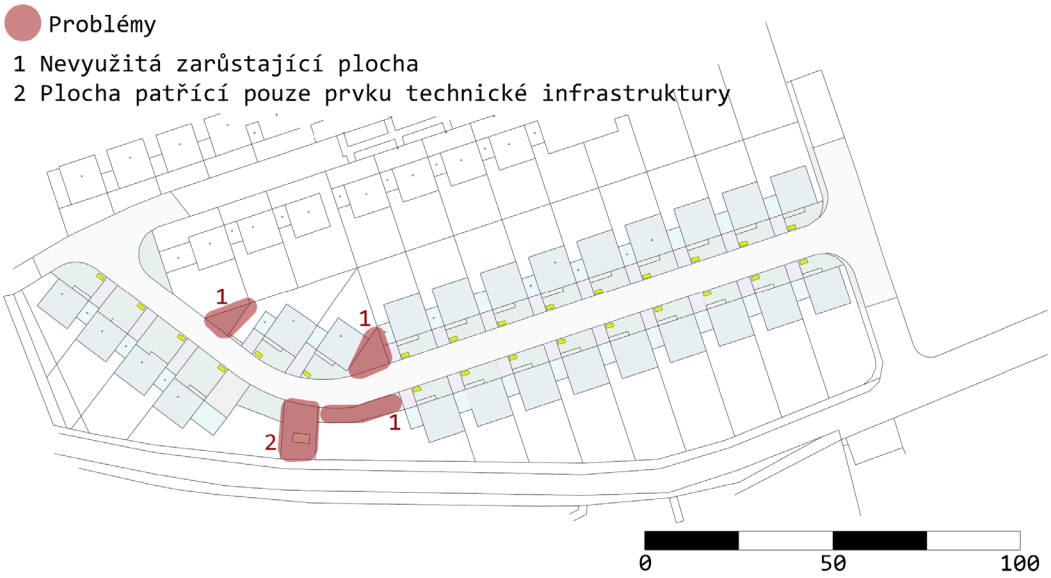
Automobilová komunikace je zde asfaltová. Vjezdy do garáží a chodníky ke vchodům jsou tvořeny zámkovou dlažbou. Péče o předzahrádky je v režii majitelů a jejich vzhled se tedy liší. V některých jsou keře, stromy a okrasné záhony, v některých roste trávník. V předzahrádce každého domu stojí skříň technické infrastruktury a kamenná zídka s poštovní schránkou. V osmi předzahrádkách je navíc umístěna lampa pouličního osvětlení. Prvky veřejného mobiliáře se zde nenacházejí.

Hodnocení

Hodnotou ulice K Výrovně je přítomnost předzahrádek. Zeleň v nich zde zlepšuje klimatické podmínky a zároveň plní estetickou funkci. Unikátní vzhled každé z nich vizuálně rozbíjí jinak monotónní řadu identických domů. Pohyb obyvatel v předzahrádkách vnáší do ulice život a napomáhá ke vzniku sociálních kontaktů.

Z prostoru předzahrádek značnou část ubírají skříně technické infrastruktury stojící před každým domem. Jejich umístění jsou přizpůsobeny také obrubníky (Obrázek 53). V kombinaci s lampou, zídkou a popelnicemi je značně snížena estetická kvalita celého prostoru. Nachází se zde tři zarůstající travnaté plochy bez využití a jedna rozsáhlá plocha, ve které je umístěna pouze další skříň technické infrastruktury (Obrázek 54). Obrázek 52 znázorňuje problémová místa.

Obrázek 51 Výkres hodnot - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica)

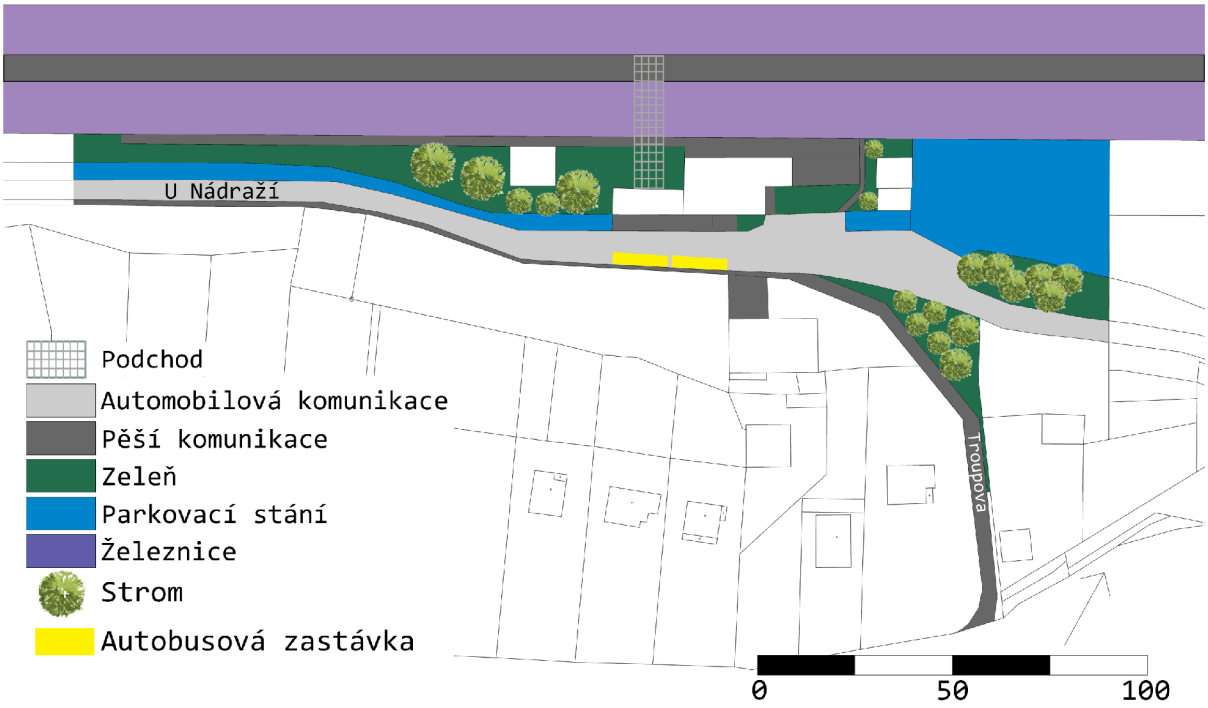


Obrázek 52 Výkres Problémů - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica)

Obrázek 53 Pohled na východ ulicí K Výrovně (autor: Jan Michalica)

Obrázek 54 Plocha věnovaná pouze technické infrastruktuře (autor: Jan Michalica)

6.3.8 Prostranství před vlakovým nádražím



Obrázek 55 Analýza ploch - Prostranství před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica)

Obrázek 56 Analýza funkcí - Prostor před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Hořovické vlakové nádraží se nachází na kopci na severním okraji města. Z obrázku 56 je patrné, že se zde nachází budova nádraží, opuštěná restaurace a tři budovy technického zázemí železnice. Nádražní budova je rozšířena o venkovní pokladnu a bezbariérový podchod k nástupištím. Veřejné prostranství před nádražím je tvořeno jednosměrnou automobilovou

komunikací vedoucí z východu na západ, pěší komunikací podél jejího jižního okraje, parkovacími místy, autobusovou zastávkou a plochami zeleně. Z města sem pak vede pěší ulice Troupova. Rozmístění ploch je patrné z obrázku 55. Z jižní strany je prostranství lemováno soukromým zalesněným pozemkem.

Význam a Funkce

Funkce tohoto veřejného prostranství je primárně dopravní. Ulicí U Nádraží sem přijíždějí automobily ze širokého okolí a linkové a bezplatné městské autobusy. Troupovou ulicí sem přichází z města pěší.

Prvky

Mezi povrchy je zde jasně dominantní asfalt, který tvoří povrch vozovky i pěších komunikací. Pouze prostor před opuštěnou restaurací je betonový a podchod k nástupištím je vydlážděn. V plochách zeleně rostou náletové dřeviny a plevel. Osvětlení je před nádražím zajištěno jednou lampou stojící přímo v prostoru autobusové zastávky. Další zdroje světla jsou pak v podchodu na nástupiště v Troupově ulici a dále v ulici U Nádraží. Z prvků veřejného mobiliáře se zde nachází pouze odpadkové koše.

Hodnocení

Hodnotami tohoto veřejného prostranství je dostatek parkovacích míst pro cestující, bezbariérový přístup k nástupištím a autobusová zastávka přímo před nádražím. Hodnotná místa zobrazuje obrázek 57 níže.

Problémem jsou zde chybějící pěší propojení. Nenacházejí se zde žádné přechody pro chodce. Pěší komunikace podél vozovky není kvůli své šířce 1 m pro chodce bezpečná. Jeden její úsek zcela chybí. Před nádražní budovou a vstupem do podchodu není chodník a cestující odtud vstupují přímo do vozovky (Obrázek 59).

Nádražní budova už neplní svou funkci pokladny s čekárnou a vstupu do ní je zabráněno mřížemi. V blízkém okolí nádraží se nenachází žádný venkovní prostor, kde by mohli cestující v pohodlí strávit čekání na vlak. Lidé buď čekají přímo na nástupištích, nebo sedí na schodech před uzavřenou budovou nádraží. Autobusová zastávka nabízí minimum prostoru pro cestující. Je zde pouze pokračování 1 m široké pěší komunikace na které cestující stojí mezi vozovkou a kovovými svodidly (Obrázek 60).

Prostor před bývalou restaurací stejně jako samotná budova chátrá a zůstává nevyužit (Obrázek 61). Pobytová, pohybová i estetická kvalita je na tomto veřejném prostranství na nízké úrovni. Problémová místa zobrazuje obrázek 58 níže.

Obrázek 57 Výkres hodnot - Prostor před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica)

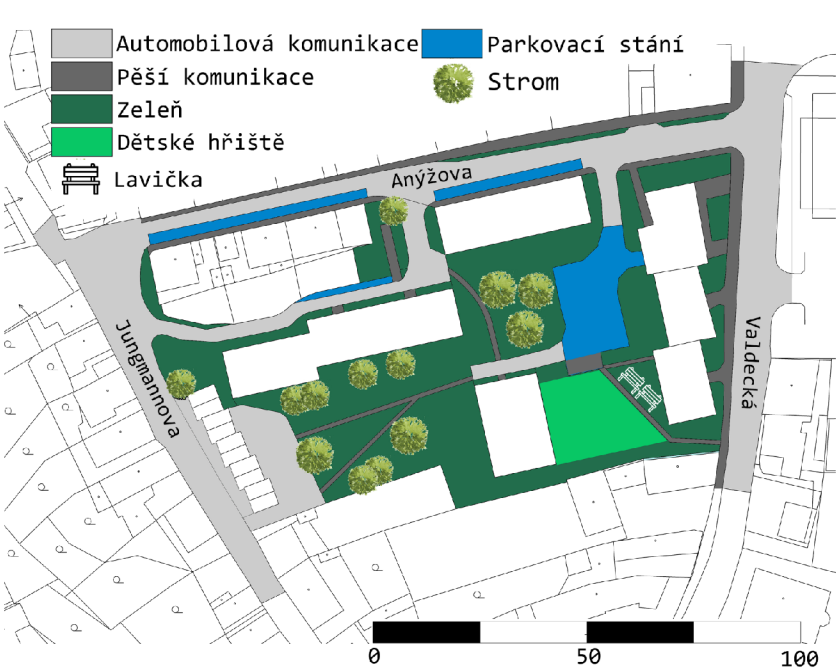
Obrázek 58 Výkres problémů - Prostor před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica)

Obrázek 59 Chybájící chodníky a přechody před nádražím (autor: Jan Michalica)

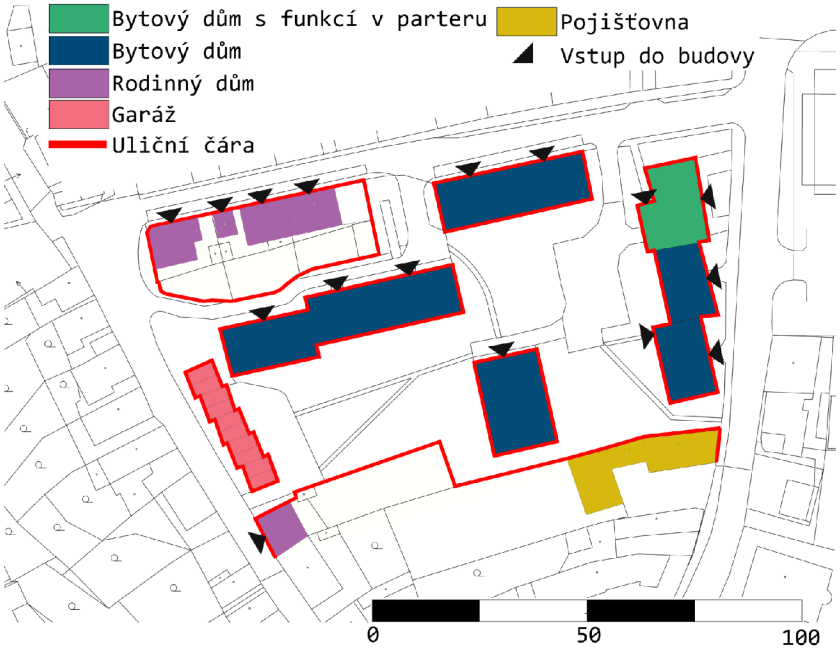
Obrázek 60 Autobusová zastávka (autor: Jan Michalica)

Obrázek 61 Trvale zavřená restaurace (autor: Jan Michalica)

6.3.9 Sídliště Anýžova



Obrázek 62 Analýza ploch - Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)



Obrázek 63 Analýza funkcí - Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Sídliště Anýžova se nachází v centru Hořovic v těsné blízkosti Palackého náměstí. Je tvořeno bytovými domy, rodinnými domy, garážemi a budovou pojišťovny. Jejich rozmístění je patrné z obrázku 63. Do analýzy funkcí je zde také pro přesnost zakreslena poloha vstupů do jednotlivých budov. Samotné veřejné prostranství se skládá ze sítě pěších a automobilových

komunikací, ploch zeleně se stromy, dětského hřiště a parkovacích míst. Rozmístění ploch zobrazuje obrázek 62.

Význam a Funkce

Nejvýznamnější je zde kvůli bytovým a rodinným domům funkce obytná. Protože se jedná o veřejné prostranství s parkovým charakterem, figuruje zde také funkce rekreační a společenská. Není vyloučené, že se zde mezi sebou místní obyvatelé znají a kontakty mezi nimi zde mají formální charakter. Dětské hřiště sem přivádí rodiče s dětmi z blízkého okolí, význam tohoto prostranství je však pouze lokální.

Prvky

Povrch automobilových komunikací a parkovacích míst je tvořen kombinací asfaltu a štěrku. Pěší komunikace jsou zde tvořeny asfaltem a starou dlažbou zarůstající trávníkem. Nacházejí se zde také nezpevněné pěšiny. Nejrozšířenějším prvkem je na tomto sídlišti zeleň ve formě rozsáhlých zatravněných ploch s keři a vzrostlými stromy.

Městským mobiliářem je vybaveno pouze dětské hřiště. Jsou zde lavičky a odpadkový koš. Samotné hřiště obsahuje moderní prolézačky, skluzavku a houpačky. V okolí automobilových komunikací a parkovišť jsou rozmístěny kameny bránící automobilům ve vjezdu na plochy zeleně. Prostranství je vybaveno novými lampami pouličního osvětlení na samostatných sloupech. Umístěny jsou poblíž všech pěších komunikací, vedoucích ke vstupům do budov.

Hodnocení

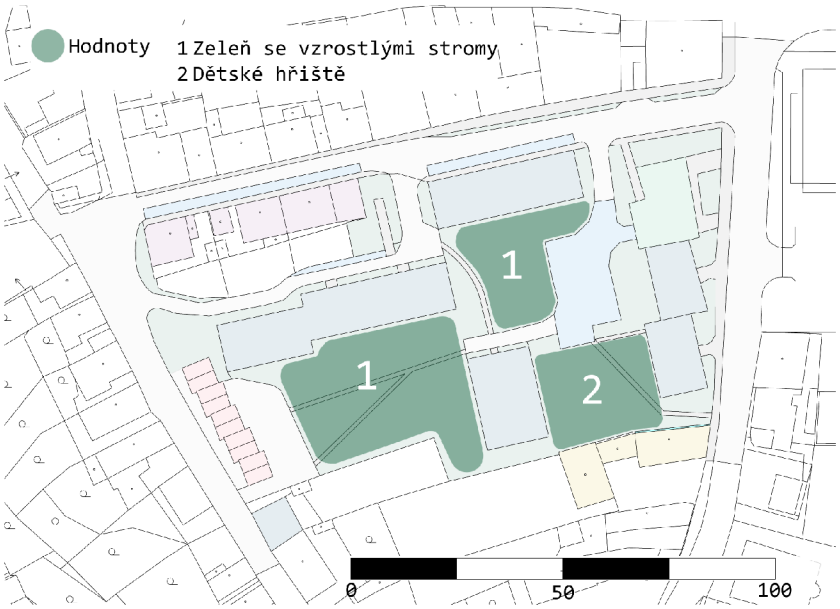
Lidské měřítko zde díky kompaktním rozměrům sídliště a nepříliš velkým rozestupům jednotlivých staveb zůstává zachováno. Veřejné prostranství sídliště Anýžova nabízí svým uživatelům i přes svou polohu v rušném centru města klidný prostor se slunnými i stinnými místy a zelení. Plochy zeleně jsou zde významnou hodnotou, nenachází se v nich však žádné lavičky, stoly ani jiné prvky a k jejich využívání se tedy nenabízí mnoho smysluplných důvodů.

Další hodnotou je zde dětské hřiště s rozmanitými herními prvky, na kterém jsou díky jeho poloze uvnitř zástavby děti v bezpečném a zdravém prostředí. Hodnotná místa zobrazuje obrázek 64**.**

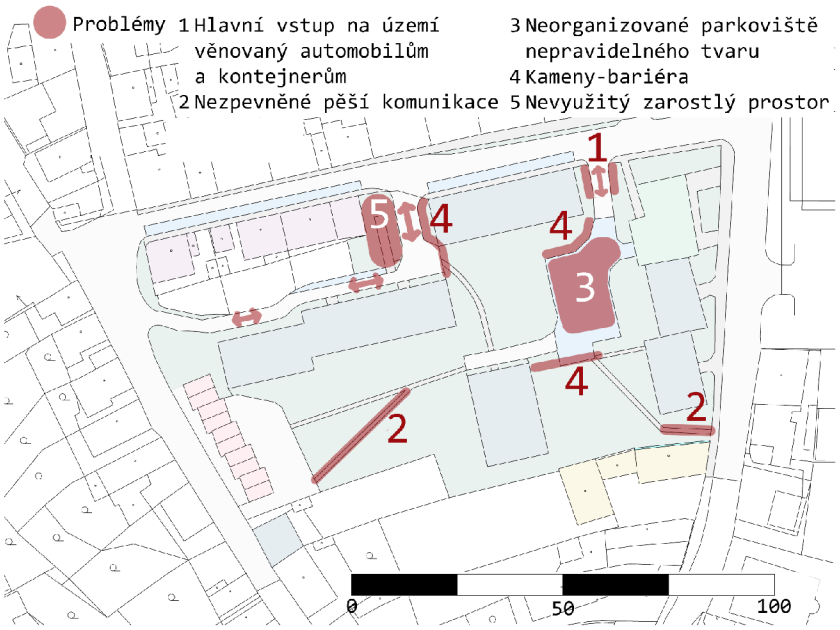
Problémová místa zde vytváří automobilové komunikace vedoucí ze severu z Anýžovy ulice. Slouží nejen jako vjezdy, ale také jako hlavní pěší vstupy do prostoru sídliště. Chybí zde však chodník nebo v nejlepším případě zklidněná komunikace jasně značící nadřazenost chodců. Ti v severovýchodním vstupu v současnosti chodí vozovkou lemovanou po obou stranách kontejnery a přicházejí na parkoviště (Obrázek 66). Veškeré pěší komunikace mají povrch ve špatném stavu nebo jsou nezpevněné.

Parkoviště ve východní části sídliště má nepravidelný tvar, není organizované a není umístěno při okraji veřejného prostranství. Využití prostoru je tu proto neefektivní. Kameny kolem parkovacích míst a automobilových komunikací jsou bariérou i pro pěší a snižují estetickou

kvalitu prostranství (Obrázek 67). Na východ od řady rodinných domů pak leží zarostlá, částečně vydlážděná nevyužitá plocha. Problémová místa zobrazuje obrázek 65 níže.



Obrázek 64 Výkres hodnot – Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)



Obrázek 65 Výkres problémů – Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)

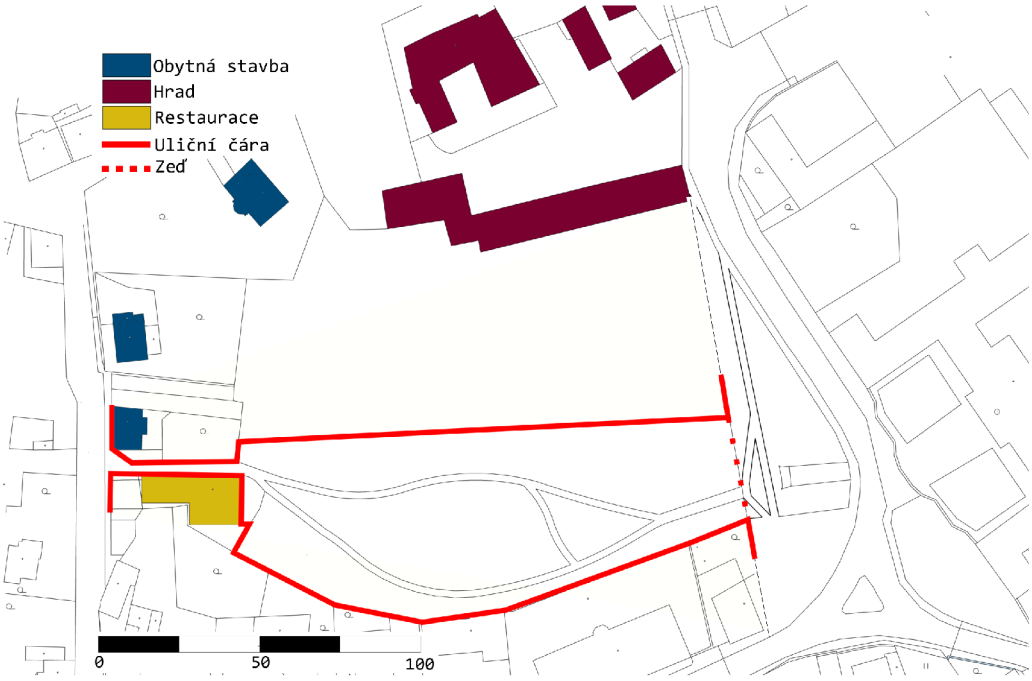
Obrázek 66 Hlavní vstup na sídliště (autor: Jan Michalica)

Obrázek 67 Dětské hřiště a kameny bránící ve vjezdu automobilů (autor: Jan Michalica)

Obrázek 68 Pěší komunikace se špatným povrchem a na ní navazující pěšina (autor: Jan Michalica)

6.3.10 Park Panská zahrada

Obrázek 69 Analýza ploch - Park Panská zahrada (autor: Jan Michalica)



Obrázek 70 Analýza funkcí - Park Panská zahrada (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Panská zahrada je parkem v centru města. Jak jeho název napovídá, je částí bývalé zahrady hořovického hradu. Její druhá část severně od parku není majetkem města a není tedy zpřístupněna veřejnosti. Park má svůj návštěvní řád a otevírací dobu. Z jižní strany je ohraničen přibližně 2 m vysokou zdí, vyrovnávající svažitost terénu. Nad ní pak stojí budovy, jejichž čela míří do řešené Pražské ulice. Ze severní strany je park od nepřístupného zbytku zahrady oddělen drátěným plotem. Jediné dva vstupy sem vedou skrze brány na východní a západní

straně. Mezi nimi pak vede pěší komunikace. Ve středu parku se nachází rozsáhlé moderní dětské hřiště a u západního vchodu funguje kavárna se zahrádkou. Rozvržení ploch zobrazuje obrázek 69. Polohu hradu a kavárny pak představuje obrázek 70.

Význam a Funkce

Funkce Panské zahrady je čistě rekreační. Nejčastěji ji kvůli dětskému hřišti navštěvují rodiče s dětmi převážně z nedalekého sídliště. Její význam je celoměstský.

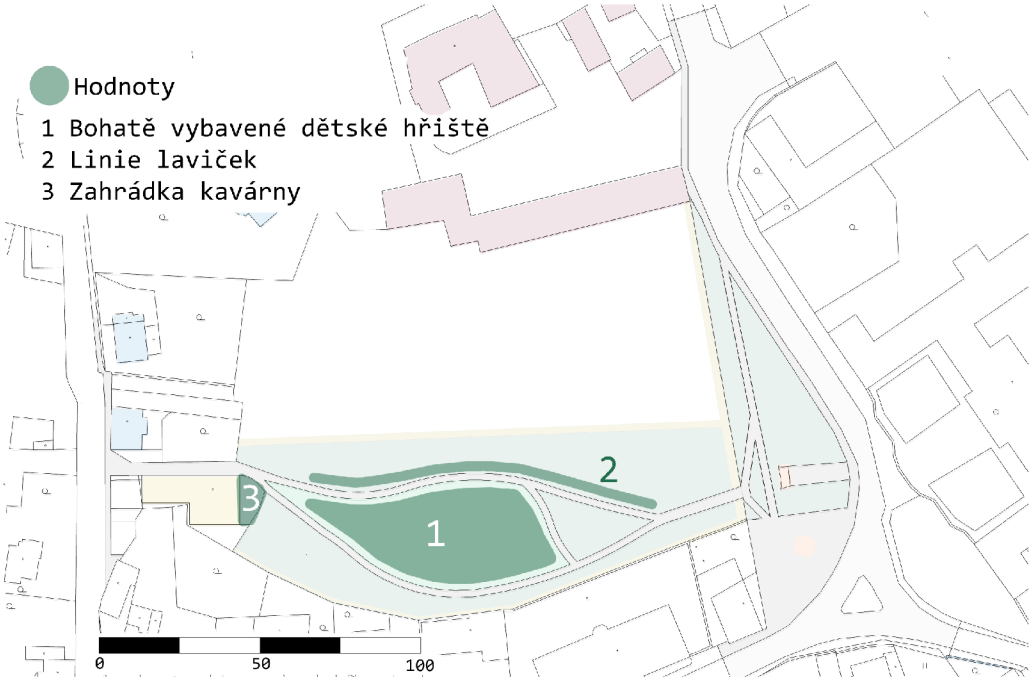
Prvky

Většina plochy parku je zatravněná a stromy rostou převážně při jeho okrajích. Cesty jsou zde mlatové a u vchodů dlážděné. Severní cesta je lemována lavičkami. Dětské hřiště je tvořeno velkým výběrem herních prvků.

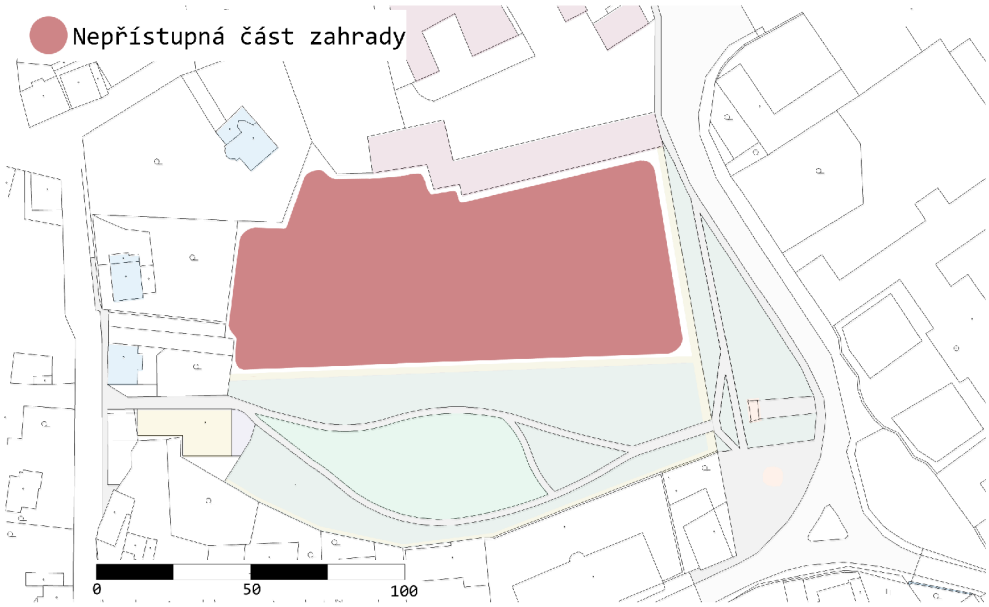
Hodnocení

Park Panská zahrada nabízí návštěvníkům bezpečné prostředí s vysokou pobytovou kvalitou. Stojí za tím mimo jiné zjevná poctivá údržba a otevírací doba, která je prevencí proti případnému vandalismu. Jasné ohraničení parku a jeho poloha uvnitř zástavby ho odděluje od blízkých rušných ulic a dodává mu jistou intimitu. Významnými hodnotami jsou zde také bohatě vybavené dětské hřiště (Obrázek 73), kavárna s venkovní zahrádkou a dostatek míst k sezení, ze kterých mohou rodiče dohlížet na hrající si děti. Hodnotná místa zobrazuje obrázek 71.

Problémem je zde nedostatek stinných míst. Sezení ve stínu nabízí v celém prostoru pouze zahrádka kavárny. Obrázek 72 zobrazuje nepřístupný zbytek zahrady, který narozdíl od přístupné části obsahuje vzrostlé stromy a mohl by nabízet prostor pro návštěvníky, kteří nemají zájem o pobyt v těsné blízkosti dětského hřiště.



Obrázek 71 Výkres hodnot – Park Panská zahrada (autor: Jan Michalica)

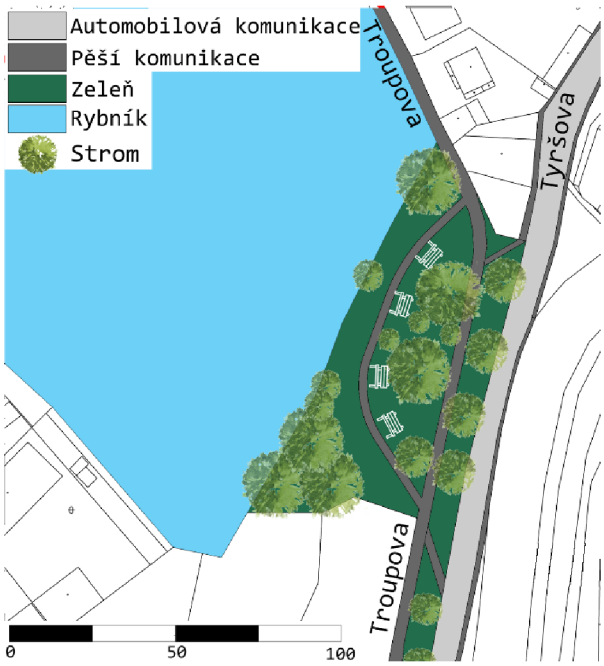


Obrázek 72 Zákres nepšísrupné části Panské zahrady (autor: Jan Michalica)

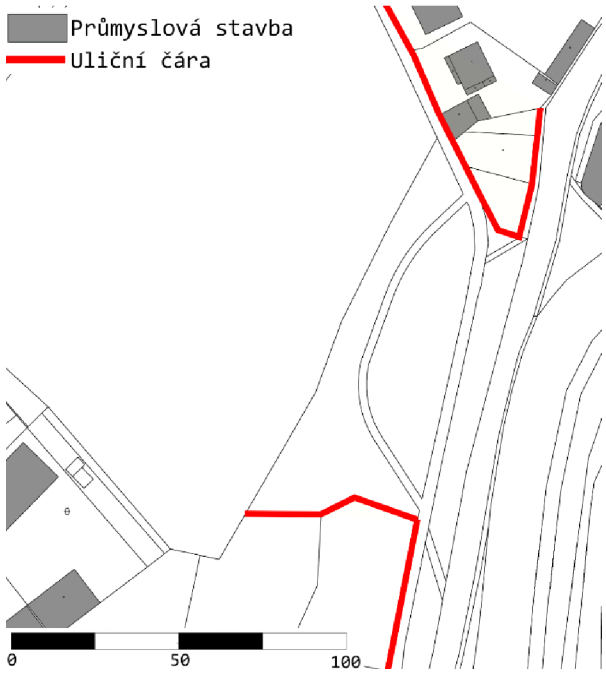
Obrázek 73 Dětské hřiště (autor: Jan Michalica)

Obrázek 74 Pohled přes plot do nepřístupné části zahrady (autor: Jan Michalica)

6.3.11 Park v troupově ulici



Obrázek 76 Analýza ploch – Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica)



Obrázek 75 Analýza funkcí – Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica)

Charakteristika

Tento park se nachází u rybníka v průmyslové oblasti na severní straně města. Je tvořen jedním chodníkem, plochami zeleně a stromy. Troupova ulice je pouze pěší komunikací a slouží hlavně k cestě z centra Hořovic na vlakové nádraží. Přilehlá Tyršova ulice obsahuje jednu z nejfrekventovanějších automobilových komunikací v celém městě. Výškový rozdíl mezi oběma ulicemi je přibližně 2 m a parková plocha tedy leží na hrázi rybníka. Rozvržení ploch zobrazuje obrázek 76. Polohu nejbližších průmyslových staveb a hranici veřejného prostranství zobrazuje obrázek 75.

Význam a Funkce

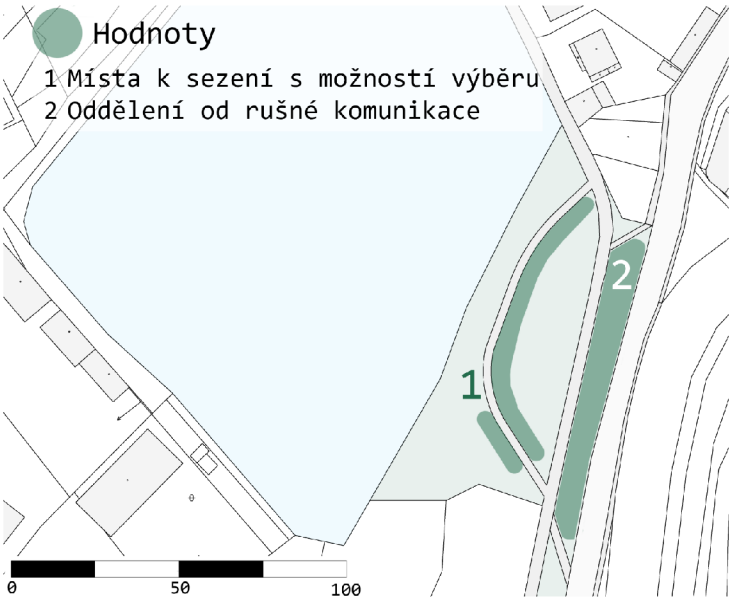
Funkce je zde čistě rekreační a význam pouze lokální.

Prvky

Troupova ulice je v místě parku tvořena zámkovou dlažbou. Na sever směrem k nádraží je pak asfaltová. Povrch cesty v parku je mlatový a podél ní jsou rozmístěny lavičky s výhledem na rybník nebo na parkovou zeleň. Pouliční osvětlení je zřízeno pouze podél Troupovy ulice.

Hodnocení

Tento park vytváří i v tak utilitární nepříliš estetické části města možnost pobytu ve zdravém prostředí. Návštěvník se může posadit ve stínu vzrostlých stromů i na slunci v blízkosti vody. Od rušné komunikace, průmyslu a skladů v okolí je oddělen zelení a výškovým rozdílem. Hodnotná místa zobrazuje obrázek 77 níže. Problémová místa zde nebyla nalezena. Výkres problémů tedy není součástí analýzy.



Obrázek 77 Výkres hodnot – Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica)

Obrázek 78 Park V troupově ulici (autor: Jan Michalica)

Obrázek 79 Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica)

6.4 Shrnutí

Tato kapitola shrne na základě provedených analýz a opakovaného terénního průzkumu problémy jednotlivých typů hořovických veřejných prostranství a stručně je porovná se zbytkem města.

6.4.1 Náměstí

Tabulka 1 zobrazuje významné opakující se problémy řešených hořovických náměstí seřazené podle četnosti.

Problémy náměstí	Palackého	Vísecké	Boženy Němcové
Chybějící pěší propojení	x	x	x
Problémy spojené s parkováním	x	x	x
Nejednotnost prvků	x	x	x
Dominantní automobilová doprava	x	x	
Nízká pobytová kvalita	x	x	
Neadekvátní prostor před významnými budovami	x	x	
Bariéry v cestě chodců		x	x
Nikam nevedoucí pěší cesty	x		x
Špatný stav povrchů	x	x	

Tabulka 1 Časté problémy řešených náměstí

Je patrné, že první trojice problémů je přítomna na všech třech řešených náměstích. Chybějící pěší propojení se projevují absencí chodníků nebo přechodů ve směrech, kterými chtějí lidé přirozeně chodit.

Problémy spojené s parkováním jsou různé. Na Palackého náměstí parkovací místa po jeho obvodu zabírají část předprostorů významných budov a prostor pro pěší. Na zbylých dvou náměstích automobily místy parkují přímo v cestě pěším. Poslední neřešené Náměstí Svobody je parkování podřízeno celé.

Nejednotnost prvků je problémem celého města. Povrchy, prvky mobiliáře a lampy veřejného osvětlení k sobě často neladí a jejich design se střídá nejen v celém městě, ale i v rámci jednotlivých veřejných prostranství. Zároveň celkovému dojmu z Víseckého a Palackého náměstí neprospívá špatný stav povrchů.

Automobilová doprava je nedílnou součástí všech hořovických náměstí. Častým problémem však je její nadřazenost nad dopravou pěší, pro kterou zde pak nejsou ideální podmínky. Z tohoto problému a absence míst k sezení a odpočinku ve stínu a v závětří pak plyne jejich nízká pobytová kvalita.

Na Náměstí Boženy Němcové i na Palackého náměstí se nachází jedna pěší komunikace bez zjevného cíle.

6.4.2 Ulice

Tabulka 2 zobrazuje významné problémy řešených hořovických ulic seřazené podle četnosti.

Problémy řešených ulic	Pražská	Vrchlického	Cvočkařská	K Výrovně	U Nádraží
Nízká pobytová kvalita	x	x		x	x
Nevhodné umístění technické infrastruktury		x	x	x	x
Špatný stav povrchů	x	x	x		x
Chybějící pěší propojení	x	x			x
Problémy spojené s parkováním	x	x	x		
Dominantní automobilová doprava	x				x
Nízká pohybová kvalita	x				x

Tabulka 2 Časté problémy řešených ulic

Přestože je zde z podstaty ulice pohyb nejdůležitější činností, nemělo by se zapomínat také na pobyt. K nejčastějším problémům řešených hořovických ulic patří nízká pobytová kvalita. Ve zdejších ulicích lze zřídka narazit na místo, které by vybízelo k zastavení. V ulicích s živým parterem se nenabízí příliš míst, která by byla něčím zajímavá a zároveň bezpečná.

Nevhodně umístěné prvky technické infrastruktury jsou problémem celého města. Sloupy elektrického vedení a lampy pouličního osvětlení často stojí přímo v chodníku a vytvářejí tak bariéru. V ulicích i náměstích pak často stojí různé skříně technické infrastruktury, jimž je pak přizpůsobena značná část prostoru a ten pak většinou slouží pouze jim. Přirozeně by se však mělo spíše již existujícímu prostoru přizpůsobovat jejich umístění.

Chybějící pěší propojení se v hořovických ulicích projevují chybějícími přechody pro chodce na některých frekventovaných křižovatkách a také chybějícími chodníky v místech, které by jinak pěší hojně využívali. Častým problémem je také špatný stav povrchů.

Automobily jsou pochopitelně také nedílnou součástí městských ulic. V Hořovicích je však častým problémem jejich naprostá dominance. Silný automobilový provoz mění významnou Pražskou ulici na pro chodce nehostinné místo. Úzké chodníky vtěsnané mezi budovy a frekventovanou vozovku do těchto míst přivádí člověka jen v nejnutnějším případě. Podobné situace vznikají i v dalších frekventovaných městských ulicích, jako je zmiňovaná Valdecká, 9. května nebo Tyršova. Stejně tak je problémem i parkování, které ve většině případů zabírá relativně vzácný prostor pěším.

V obytné ulici Cvočkařské je hlavním problémem dezolátní stav povrchů. Jedná se u historickou dlažbu překrytou asfaltovými záplatami. V podobném stavu jsou také okolní ulice, jako například Jungmannova nebo Krátká. Nedaleká ulice Dlouhá prošla rekonstrukcí a stará dlažba zde byla nahrazena novou. V porovnání s jinými hořovickými ulicemi s podobným charakterem, které však dostaly povrch asfaltový, byla v Dlouhé ulici zachována původní malebnost historické ulice s dělnickou zástavbou.

6.4.3 Sídliště

Nejvýznamnější problémy řešeného sídliště v Anýžově ulici ostatní hořovická sídliště sdílí. Jedná se o špatnou kvalitu povrchů a rozsáhlé asfaltové plochy v nichž často neorganizovaně parkují automobily. Plochy zeleně jsou vnímány jako hlavní hodnota sídlišť. Zlepšují zde klima a zvyšují estetiku. Není však nijak využit jejich pobytový potenciál. Neobsahují téměř žádné lavičky, stoly, nebo například ohniště, kde by mohli obyvatelé trávit volný čas. Nenabízí se tak mnoho příležitostí ke vzniku sociálních kontaktů.

6.4.4 Parky

Oba řešené parky plní svou funkci bez zásadních problémů. Není tomu jinak ani u třetího, zámeckého parku. Všem je věnována patřičná péče a nabízejí veškeré pobytové kvality. Jedinou potíž způsobuje omezená otevírací doba Panské zahrady a Zámeckého parku. Od určité hodiny o ně centrum města přichází a jejich funkci zastane pouze to málo zatravněných prostorů sídlišť.

6.5 Úvaha nad možným vývojem

Obzvláště na místech s omezenými prostorovými možnostmi by bylo vhodné, zredukovat množství různých sloupů a dopravních značek umístěných přímo ve veřejných prostranstvích. V případě nutnosti může například sloup elektrického vedení sloužit zároveň jako nosič dopravního značení a lampy pouličního osvětlení.

Dále by se Hořovice měly pro získání své identity zaměřit na vizuální sjednocení designu mobiliáře a povrchů. Myslet by se při tom mělo na dominantní stavby, jejichž význam patřičně zvolené prvky v jejich venkovním předprostoru podtrhnou.

Od silného automobilového provozu může Hořovicím kromě současného bezplatného MHD také pomoci vybudování cyklistické infrastruktury. Umístění stojanů na jízdní kola k oběma nádražím a k dalším významným cílům by mohlo motivovat obyvatele k využití tohoto alternativního způsobu dopravy.

Následující podkapitoly jsou věnovány stručným úvahám nad možným budoucím vývojem řešených veřejných prostranství. Mohou sloužit jako vodítko při případných návrzích revitalizací či menších úprav.

Palackého náměstí

Prohlášením automobilových komunikací na západní a severní straně náměstí za zklidněné zóny a patřičnou úpravou jejich povrchů by bylo docíleno spojení odříznutého středu se zbytkem prostoru. Společně s doplněním přechodů pro chodce před budovu městského úřadu by zde tyto změny zlepšily prostupnost a zpříjemnily pobyt.

Ke zlepšení pobytových i pohybových kvalit Palackého náměstí se také nabízí rozšíření pěších komunikací po jeho obvodu. Ty by pak sloužily jako promenády a poskytovaly by zároveň dostatek prostoru pro zahrádky kaváren a restaurací. Mohl by sem také vystupovat parter ostatních budov s komerční funkcí.

Inspirací může být Jiřího náměstí v Poděbradech, které se také potýká s velkým automobilovým provozem, ale zároveň poskytuje kvalitní prostor jeho návštěvníkům.

Vísecké náměstí

Snadnou změnou s velkým přínosem by v případě Víseckého náměstí bylo odstranění plotu kolem shromaždiště před kostelem. Tato nenákladná úprava by sem umožnila návštěvníkům snadný přístup.

Pobytovou kvalitu náměstí by zvýšilo umístění laviček do prostoru před kostelem i před hudebním klubem. Ke zlepšení pěší prostupnosti by přispělo vybudování chodníků podél komunikace na jižní straně náměstí.

Vytvoření vodorovného značení v parkovací ploše před školou by jí dalo řád a vzniklo by tím více parkovacích míst. Řidiči by pak nenechávali auta na kraji vozovky nebo v cestě pěším.

Náměstí Boženy Němcové

Celkový stav tohoto veřejného prostranství je po nedávné revitalizaci na výrazně lepší úrovni v porovnání se stavem dřívějším. Vznikly zde však nové problémy, na které by se bylo vhodné při příštím zásahu zaměřit.

Stromořadí přímo v jedné z pěších komunikací představuje překážku při průchodu a jediným řešením je jeho odstranění. Pro zachování stínu a estetické kvality prostoru může být nové stromořadí vysazeno v přilehlé travnaté ploše.

Pěší osa celého náměstí se slepým zakončením do budoucna nemůže poskytnout pokračování do žádného cíle. Nabízí se zde tedy alespoň vytvoření cíle v podobě uměleckého díla nebo vodního prvku.

Úroveň bezpečnosti při pěší cestě na autobusové nádraží by zvedlo vybudování přechodu pro chodce z východní strany náměstí, odkud přichází děti z nedaleké základní školy.

Ulice Pražská

Rozsáhlá parkovací plocha je velkou příležitostí Pražské ulice. Mohly by zde být vybudovány obytné domy. Před nimi by mohla vzniknout veřejná prostranství adekvátní k významnosti ulice a případná občanská vybavenost v parteru by se zde díky poloze v centru jistě uživila.

V místech, kde je ulice dostatečně široká pro pěší i automobilový provoz, by mělo být maximum prostoru za účelem zvýšení pobytových a pohybových kvalit věnováno právě pěším.

Ulice Vrchlického

Inspirací pro úpravu Vrchlického ulice může být například ulice Bratří Mrštíků v Břeclavi. Podél jedné strany vozovky jsou parkovací místa, stromořadí a chodník a podél druhé strany pouze chodník. Pro chodce i automobily je zde stín, klimatické a estetické podmínky jsou na vysoké úrovni a vozovka má stále dostatečnou šířku pro potřebný provoz.

Na křížení s ulicí Nad Školou by bylo vhodné z důvodu bezpečnosti vybudovat přechody pro chodce.

Ulice Cvočkařská

Nutnou změnou je pro Cvočkařskou ulici rekonstrukce vozovky. Ideálním povrchem pro zachování historického charakteru je kamenná dlažba podobná té původní.

V nevyužité ploše v severní části ulice by mohly být umístěny lavičky případně se stolem. Vznikl by tak zde prostor pro odpočinek nebo pro setkávání zdejších obyvatel.

Ulice K Výrovně

Problémové zanedbané plochy jsou součástí pozemků rodinných domů. Patřičná péče o ně by zvýšila estetickou kvalitu ulice. Stejný účinek by mělo zmenšení nebo skrytí rozměrných skříní technické infrastruktury před každým rodinným domem.

Prostranství před vlakovým nádražím

Vybudování míst k sezení a pohodlnému čekání na vlak ve stínu a v závětří by zlepšilo nevyhovující pobytovou kvalitu tohoto prostranství. Jako taková místa se nabízí plochy na východní straně nádražní budovy a prázdná plocha před bývalou restaurací.

Ulice díky své šířce nabízí dostatek prostoru pro vybudování širokých chodníků po obou jejich stranách a umístění autobusové zastávky s nástupištěm. Nezbytné je také spojení nádraží a pěší Troupovy ulice pomocí přechodu pro chodce.

Sídliště Anýžova

Hlavním cílem budoucího vývoje veřejného prostranství v tomto sídlišti by mělo být využití ploch zeleně k vytvoření prostoru pro pobyt. Je žádoucí, aby zde vznikla místa k sezení, odpočinku a vzniku sociálních kontaktů mezi obyvateli.

Další úpravy by se měly týkat vstupů na sídliště. Je v nich třeba pro komfort chodců odstranit bariéry a vybudovat pěší nebo zklidněné komunikace.

Parky

Problémy Hořovických parků jsou zanedbatelné a do budoucna by mělo být cílem zachování jejich současných kvalit.

7 Diskuze

Centrální část města, kterou představuje řešené Palackého náměstí a Pražská ulice, se potýká s velkou mírou automobilové dopravy, která je zde nadřazena pohybu pěších. Tato skutečnost ubírá těmto místům na atraktivitě a na pobytové i pohybové kvalitě. Vyřešením nebo zmírněním tohoto problému by vzrostla návštěvnost těchto prostranství a také prosperita obchodů a služeb v přilehlých budovách.

Problém těchto veřejných prostranství se vstřebáním intenzivní dopravy částečně pramení ze skutečnosti, že centrální část města byla formována dávno před příchodem automobilů. Jsou však města, která se tomuto trendu zvládla přizpůsobit a mohla by být Hořovicím inspirací. Například Smetanovo náměstí v Litomyšli je v současnosti zklidněnou zónou a hlavní tok automobilů je odkloněn mimo centrum. Na druhou stranu Jiřího náměstím v Poděbradech stále prochází velmi frekventovaná automobilová komunikace, ale svým návštěvníkům nabízí rozsáhlý prostor přímo spojený s bohatým parterem.

Pomyslné brány do města, které představuje vlakové a autobusové nádraží, se od sebe stavem svých veřejných prostranství zásadně liší. Autobusové nádraží na Náměstí Boženy Němcové prošlo přibližně před deseti lety kompletní rekonstrukcí. Výsledkem je prostranství kombinující dominantní dopravní funkci s relativně vysokými pobytovými kvalitami. Jeho rozbor v této bakalářské práci zde však odhalil řadu problémů spojených převážně s bariérami v cestě chodců a chybějícími pěšími propojeními. Naopak prostranství před vlakovým nádražím na svou nutnou rekonstrukci stále čeká. Jeho pobytová kvalita je na velmi nízké úrovni a chybí zde významná pěší propojení. Žádné nádraží pak nenabízí možnost bezpečného odložení jízdního kola.

Doprava, obsluha území a v malé míře obchod jsou téměř jedinými funkcemi hořovických ulic. Společným problémem obytných i městských ulic je zde hlavně absence pobytové funkce a často špatný stav povrchů. Městské ulice se v Hořovicích potýkají s chybějícími nebo příliš úzkými chodníky, chybějícími přechody a minimem stínu. Městu také chybí reprezentativní městská třída.

Přítomnost sídlišť přináší městu nezpochybnitelné výhody, zároveň se však s jejich veřejnými prostranstvími pojí problémy v podobě rozsáhlých ploch zeleně se skoro nulovým využitím a ploch zpevněných, které slouží téměř výhradně jako parkoviště. Nelehkým úkolem města nyní je, vytvořit systém revitalizace těchto prostranství s cílem zvýšení jejich pobytové kvality a zároveň vstřebání čím dál většího počtu automobilů.

O Hořovické parky je vzorně pečováno, nabízejí dostatek místa k sezení a vzrostlou zeleň. V jednom bylo vybudováno dětské hřiště s velkým množství moderních herních prvků. Problém způsobuje pouze otevírací doba dvou z nich, čímž město od určité hodiny přichází o své dva největší parky. Na druhou stranu je tím předcházeno případnému vandalismu.

Parky jsou v Hořovicích pouze tři a jedním možným řešením tohoto nedostatku je parková úprava části veřejných prostranství sídlišť.

Trendem veřejných prostranství v rámci celých Hořovic je vizuální nejednotnost designu mobiliáře a povrchů. Významné a dominantní budovy dostávají v Hořovicích adekvátní péči a jejich stav významnosti odpovídá. Veřejná prostranství před nimi jsou však často věnována parkování automobilů nebo jsou ve špatném technickém stavu.

Z opatření pro udržitelný rozvoj kvality života ve strategickém plánu rozvoje města Hořovice pro roky 2008–2025 je patrné, že v době vzniku dokumentu charakter využití a architektonická hodnota některých veřejných prostranství neodpovídala potřebám obyvatel, ani svým reálným možnostem. Mezi slabými stránkami města je mimo jiné zmiňován špatný technický stav veřejných prostranství, neexistující systém revitalizace sídlišť a neustálý nárůst tranzitní dopravy centrem města v souvislosti s nerealizací obchvatu (Město Hořovice, 2008). Výsledky této bakalářské práce poukazují na fakt, že v roce 2022 jsou tyto problémy z velké části stále aktuální.

8 Závěr

Tato bakalářská práce v první části představila historický vývoj Hořovic, objasnila pojem veřejné prostranství a stanovila kritéria hodnocení kvality veřejného prostranství. Ve druhé části byla provedena inventarizace veřejných prostranství celého města a následně proběhl odůvodněný výběr těch, která budou předmětem analýzy zaměřené na jejich hodnocení. Na jejich příkladu byly představeny nejčastěji se vyskytující problémy.

Z výsledků vyplývá, že mezi nejčastější problémy hořovických veřejných prostranství patří nadřazenost automobilové dopravy nad jejich ostatními funkcemi, chybějící nebo nebezpečná pěší propojení a vizuální nejednotnost přítomných prvků. Případné změny v těchto prostranstvích by měly být soustředěny především na zlepšení pobytových a pohybových kvalit a zvýšení bezpečnosti chodců.

Cíle práce byly splněny. Její přínos spočívá ve zvýšení povědomí o samotném pojmu veřejné prostranství a v poukázání na problémy vyskytující se v těch hořovických. Tato bakalářská práce může sloužit jako podklad pro případné návrhy úprav a revitalizací.

9 Citovaná literatura a použité zdroje

Bajtler, Martin. 2021. Pražské jizvy ve veřejném prostoru. Kde a jak se bude řezat do nefunkčních míst. *Forbes.* 27. červenec 2021.

Bednár, Petr. 2021. Nejkratší cesta k městům krátkých vzdáleností. [prod.] Jakub Cigler Architekti. *Lepší města.* [Podcast] 2021.

Bílek, Petr. 2022. Útvar koncepce a rozvoje Plzeň. *Doprava a technická infrastruktura.* [Online] 2022. [Citace: 27. únor 2022.] https://ukr.plzen.eu/.

Carmona, Matthew, a další. 2003. *Public places - urban spaces: the dimensions of urban design.* Oxford : Architectural press, 2003. ISBN 0750636327.

Cejpková, Klára, Doležalová, Veronika a Mikulášek, David. 2019. *Principy tvorby veřejných prostranství.* Brno : Kancelář architekta města Brna, 2019. ISBN 9788027064632.

Čablová, Markéta. 2013. *Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství.* Brno : Nadace Partnerství, 2013. ISBN 9788090491861.

Černín, Karel. 2016. Veřejná prostranství, terra incognita. *Časopis Právník.* 2016, Sv. 155, 10.

ČUZK, AGS -. 2021. Letecké měřické snímky. *Archiv - ČUZK.* [Online] 2021. [Citace: 18. Prosinec 2022.] https://ags.cuzk.cz/archiv/.

Filipová, Ivana. 2009. Hořovice - zámecký park. *Český rozhlas.* [Online] 1. březen 2009. [Citace: 5. Leden 2022.] https://temata.rozhlas.cz/horovice-zamecky-park-7860838.

Gehl, Jan. 2010. *Cities for people.* Washington DC : Island Press, 2010. str. X. ISBN 9781597265737.

—. 1974. Gehl. *Twelve Quality Criteria.* [Online] 1974. [Citace: 12. prosinec 2021.] gehlpeople.com.

—. 2015. In Search of the Human Scale. *Přednáška - independently organized TED event.* Kodaň : TEDxKEA, 21. Listopad 2015.

—. 2011. *Life between buildings.* Washington : Island press, 2011. ISBN 9781597268271.

Grisa, Ivan. 2011. Hořovice - stará radnice a divadlo. *Hrady, zámky a tvrze.* [Online] 14. Srpen 2011. [Citace: 18. prosinec 2021.] https://www.hrady.cz/palac-dum-stara-radnice-a-divadlo.

Hexner, Michal a Novák, Jaroslav. 1988. Urbanistická kompozice I. II. *příloha ke cvičení.* Praha : České vysoké učení technické v Praze, 1988. 6431.

Jehlík, Jan. 2018. *Rukověť urbanismu.* Praha : Ausdruck Books, 2018. stránky 84-102. ISBN 9788027049202.

Kopáčik, Gabriel. 2005. Typologie ulice. *Zkrácená verze habilitační práce.* Brno : VUTIUM, 2005. ISBN 8021430788.

Koucký, Roman. 2006. *Elementární urbanismus.* Praha : Zlatý řez, 2006. stránky 29-37. ISBN 8090281060.

Kratochvíl, Petr. 2013. Veřejný prostor současného města - Nové formy, aktuální problémy. *Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP, Znojmo.* Brno : Ústav územního rozvoje, 2013. ISBN 9788087318270.

Kuča, Karel. 1997. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.* Praha : Libri, 1997. stránky 212-216. ISBN 8085983141.

Lábus, Ladislav. 2016. *Rozhovor s architektem a děkanem Fakulty architektury ČVUT Ladislavem Lábusem o současné architektuře a individualitě, o módě zateplování a také o přístupu ke krajině.* Radiožurnál, Praha : Český rozhlas, 11. Únor 2016.
Melková, Pavla. 2014. Brožura k dokumentům. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavniho města Prahy a Strategie rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy.* Praha : Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014.
—. 2014. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy.* Praha : Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2014. ISBN 9788087931110.
—. 2013. Role veřejného prostoru v současné tvorbě města. *Časopis Architekti.* 2013.
Město Hořovice. 2021. Historie a památky. *Hořovice - Oficiální stránky města.* [Online] 2. Prosinec 2021. [Citace: 15. Prosinec 2021.] https://www.mesto-horovice.eu/mesto/informacni-centrum/historie-a-pamatky/.
—. 2008. Strategický plán rozvoje města Hořovice. *Návrhová část 2008-2025.* Hořovice : autor neznámý, 2008.
Národní památkový ústav. 2015. Památkový katalog. [Online] 2015. [Citace: 16. Prosinec 2021.] https://pamatkovykatalog.cz/kostel-sv-jilji-2148373.
Rozmanová, Naděžda a Gajdíková, Zuzana. 2015. Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2015. ISBN 9788075380579.
Šilhánková, Vladimíra. 2003. *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu.* Brno : Vysoké učení technické, Fakulta architektury, 2003. ISBN 8021425059.
—. 2003. *Veřejné prostory v územně plánovacím prostoru.* Brno : Vysoké učení technické, 2003. ISBN 8021425059.
Šimková, Hana. 2019. Implementace Politiky architektury a stavební kultury ČR. *VEŘEJÁ PROSTRANSTVÍ aneb jak udělat veřejný prostor dobře.* Praha, Brno : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019. ISBN 9788075382085.
Vyhláška č. 501/2006 Sb. O obecných požadavcích na využívání území řadí plochy veřejných prostranství.
Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích, v platném znění.

10 Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1 Poloha Hořovic..... - 3 -
Obrázek 2 Historicky významná místa centra Hořovic (autor: Jan Michalica) ..... - 5 -
Obrázek 3 Mapa přírustku zástavby na území dnešních Hořovic (autor: Jan Michalica)..... - 5 -
Obrázek 4 Mapa veřejných prostranství na území Hořovic (autor: Jan Michalica)..... - 19 -
Obrázek 5 vybraná prostranství k analýze (autor: Jan Michalica)..... - 21 -
Obrázek 6 Analýza ploch - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 22 -
Obrázek 7 Analýza funkcí - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 22 -
Obrázek 8 Výkres hodnot - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 24 -
Obrázek 9 Výkres problémů - Palackého náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 25 -
Obrázek 10 Shromaždiště-Palackého náměstí (autor: Jan Michalica)..... - 25 -

Obrázek 11 Prostor před radnicí (autor: Jan Michalica) ..... - 26 -
Obrázek 12 prostor před městským úřadem (autor: Jan Michalica) ..... - 26 -
Obrázek 13 Úzká pěší komunikace a odříznutá autobusová zastávka před radnicí (autor: Jan Michalica) ..... - 26 -
Obrázek 14 Analýza funkcí – Vísecké náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 27 -
Obrázek 15 Analýza ploch – Vísecké náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 27 -
Obrázek 17 Výkres problémů - Vísecké náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 29 -
Obrázek 17 Výkres hodnot - Vísecké náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 29 -
Obrázek 18 Parkoviště před školou (autor: Jan Michalica) ..... - 29 -
Obrázek 19 Schodiště v dezolátním stavu (autor: Jan Michalica) ..... - 30 -
Obrázek 20 Nezpevněná komunikace na východní straně Víseckého náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 30 -
Obrázek 21 Plot v cestě ke vchodu do kostela Sv. Jiljí (autor: Jan Michalica) ..... - 30 -
Obrázek 22 Analýza ploch - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica) ..... - 31 -
Obrázek 23 Analýza funkcí - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica) ..... - 31 -
Obrázek 24 Výkres hodnot - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica) ..... - 33 -
Obrázek 25 Výkres problémů - Náměstí Boženy Němcové (autor: Jan Michalica) ..... - 33 -
Obrázek 26 Slepě zakončená pěší osa (autor: Jan Michalica) ..... - 34 -
Obrázek 27 Zklidněná komunikace přítěží pro pěší (zdroj: mapy.cz) ..... - 34 -
Obrázek 28 Stromořadí v chodníku (autor: Jan Michalica) ..... - 34 -
Obrázek 29 Analýza ploch - Pražská ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 35 -
Obrázek 30 Analýza funkcí - Pražská ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 35 -
Obrázek 31 Výkres hodnot - Pražská ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 37 -
Obrázek 32 Výkres problémů - Pražská ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 37 -
Obrázek 33 Prostor před obchodním centrem (autor: Jan Michalica) ..... - 37 -
Obrázek 34 Průhled z Palackého náměstí na kostel Sv. Jiljí (autor: Jan Michalica) ..... - 38 -
Obrázek 35 Parkovací plocha v Pražské ulici (autor: Jan Michalica) ..... - 38 -
Obrázek 36 Pohled ulicí směrem k Palackého náměstí (autor: Jan Michalica) ..... - 38 -
Obrázek 37 Analýza ploch - Vrchlického ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 39 -
Obrázek 38 Analýza funkcí - Vrchlického ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 39 -
Obrázek 39 Výkres problémů - Vrchlického ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 40 -
Obrázek 40 Pohled na východ Vrchlického ulicí (autor: Jan Michalica) ..... - 40 -
Obrázek 41 Křižovatka pouze s jedním přechodem (autor: Jan Michalica) ..... - 41 -
Obrázek 42 Autobusová zastávka (autor: Jan Michalica) ..... - 41 -
Obrázek 43 Anylýza funkcí – Cvočkařská ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 42 -
Obrázek 44 Analýza ploch – Cvočkařská ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 42 -
Obrázek 45 Výkres problémů - Cvočkařská ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 43 -
Obrázek 46 Pohled na jih Cvočkařskou ulicí (zdroj: mapy.cz) ..... - 44 -
Obrázek 47 Pěšina vedoucí z centra do Cvočkařské ulice (autor: Jan Michalica) ..... - 44 -
Obrázek 48 Pohled na sever Cvočkařskou ulicí (zdroj: mapy.cz) ..... - 44 -
Obrázek 49 Analýza ploch - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica) ..... - 45 -

Obrázek 50 Analýza funkcí - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica) ..... - 45 -
Obrázek 51 Výkres hodnot - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica) ..... - 46 -
Obrázek 52 Výkres Problémů - Ulice K Výrovně (autor: Jan Michalica) ..... - 47 -
Obrázek 53 Pohled na východ ulicí K Výrovně (autor: Jan Michalica)..... - 47 -
Obrázek 54 Plocha věnovaná pouze technické infrastruktuře (autor: Jan Michalica)..... - 47 -
Obrázek 55 Analýza ploch - Prostranství před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica). - 48 -
Obrázek 56 Analýza funkcí - Prostor před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica) ..... - 48 -
Obrázek 57 Výkres hodnot - Prostor před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica)..... - 50 -
Obrázek 58 Výkres problémů - Prostor před vlakovým nádražím (autor: Jan Michalica)... - 50 -
Obrázek 59 Chybájící chodníky a přechody před nádražím (autor: Jan Michalica)..... - 51 -
Obrázek 60 Autobusová zastávka (autor: Jan Michalica) ..... - 51 -
Obrázek 61 Trvale zavřená restaurace (autor: Jan Michalica) ..... - 51 -
Obrázek 62 Analýza ploch - Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)..... - 52 -
Obrázek 63 Analýza funkcí - Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)..... - 52 -
Obrázek 64 Výkres hodnot – Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)..... - 54 -
Obrázek 65 Výkres problémů – Sídliště Anýžova (autor: Jan Michalica)..... - 54 -
Obrázek 66 Hlavní vstup na sídliště (autor: Jan Michalica) ..... - 55 -
Obrázek 67 Dětské hřiště a kameny bránící ve vjezdu automobilů (autor: Jan Michalica). - 55 -
Obrázek 68 Pěší komunikace se špatným povrchem a na ní navazující pěšína (autor: Jan Michalica)..... - 55 -
Obrázek 69 Analýza ploch - Park Panská zahrada (autor: Jan Michalica)..... - 56 -
Obrázek 70 Analýza funkcí - Park Panská zahrada (autor: Jan Michalica)..... - 56 -
Obrázek 71 Výkres hodnot – Park Panská zahrada (autor: Jan Michalica)..... - 57 -
Obrázek 72 Zákres nepšísrupné části Panské zahrady (autor: Jan Michalica) ..... - 58 -
Obrázek 73 Dětské hřiště (autor: Jan Michalica)..... - 58 -
Obrázek 74 Pohled přes plot do nepřístupné části zahrady (autor: Jan Michalica)..... - 58 -
Obrázek 75 Analýza funkcí – Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica) ..... - 59 -
Obrázek 76 Analýza ploch – Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica) ..... - 59 -
Obrázek 77 Výkres hodnot – Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica) ..... - 60 -
Obrázek 78 Park V troupově ulici (autor: Jan Michalica)..... - 60 -
Obrázek 79 Park v Troupově ulici (autor: Jan Michalica) ..... - 60 -

Tabulka 1 Časté problémy řešených náměstí..... - 61 -
Tabulka 2 Časté problémy řešených ulic ..... - 62 -