



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

URBANISTICKÁ ANALÝZA MĚSTA SE ZAMĚŘENÍM NA VEŘEJNÉ PROSTORY

URBANISTIC ANALYSIS OF THE CITY WITH A FOCUS ON PUBLIC SPACES

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Lucie Svobodová

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.

BRNO 2018



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program
Studijní obor	3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Lucie Svobodová
Název	Urbanistická analýza města se zaměřením na veřejné prostory
Vedoucí práce	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2017
Datum odevzdání	25. 5. 2018

V Brně dne 30. 11. 2017

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební

PODKLADY A LITERATURA

GEHL, Jan. MĚSTA PRO LIDI. Nakladatel: Partnerství. ISBN 9788026020806

GEHL, Jan, ŽIVOT MEZI BUDOVMAMI: Užívání veřejných prostranství, 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

HRŮZA, Jiří. STAVITELÉ MĚST. Nakladatel: Agora. ISBN 9788086820088.

JEHLÍK, Jan. RUKOVĚŤ URBANISMU. Nakladatel: Ausdruck Books, 2016. ISBN 9788026095583

LYNCH, Kevin. OBRAZ MĚSTA / THE IMAGE OF THE CITY. Vyd. Polygon. 1. vyd. Praha, 2004. ISBN 80-7273.094-0.

PARTNERSTVÍ, Kolektiv autorů Nadace. PROSTORY-Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. 1. vyd. Brno 2003. ISBN 978-80-904918-6-1.

SITTE, Camillo. STAVBA MĚST PODLE UMĚLECKÝCH ZÁSAD. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012

ŠÉPKA, Jan A TŮMOVÁ, Mirka. Jak se dělá město. 1. vyd. Praha, 2016. ISBN 970-80-87064-15-3.

KRATOCHVÍL, Petr. MĚSTSKÝ VEŘEJNÝ PROSTOR. Vydal: 1. vyd. Zlatý řez o.s., Praha, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).

2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná část VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

ZADÁNÍ, CÍLE PRÁCE, POŽADOVANÉ VÝSTUPY

Úvod:

Identifikace řešeného sídla ve struktuře osídlení. Analýza širších územních vztahů a souvisejících existujících ÚPP a ÚPD. Stručný úvod do problematiky.

Teoretická část:

V teoretické části provést kritický rozbor řešeného města s důrazem na řešení vybraných veřejných prostranství. Cílem práce bude zevrubná analýza vybraných veřejných prostor města se zaměřením na jejich funkci, a využitý resp. nevyužitý potenciál v různých oblastech hodnocení. Vybraný městský prostor, (příp. prostory) bude porovnán s obdobným zahraničním příkladem.

Závěr:

V závěru popsat shrnutí o zjištěném stavu s nastíněním cize možného dalšího rozvoje, odhalení nevyužitých potenciálů zkoumaného prostoru s přihlédnutím k zahraničním příkladům.

Zhodnocení výsledků práce.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Vedoucí bakalářské práce

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zaměřuje na seznámení se s urbanistickými principy a zásadami pro budování měst. Rozebíranými tématy jsou funkčnost prostorového návrhu, smyslové vnímání, jež se pojí k danému prostoru, urbanistické analýzy a postupy při navrhování veřejných městských částí. Práce dále zkoumá myšlenky významných urbanistů se snahou aplikovat tyto postupy na město Brno.

KLÍČOVÁ SLOVA

Urbanismus, urbanistická analýza, město, veřejný prostor, funkce, lidské měřítko

ABSTRACT

The bachelor thesis is focused on the urbanistic principles for a planning cities with the focus on functionality of a public space, human feelings in the city, urbanistic analysis and progresses in the public space. Further the work researches an ideas of significant urban planners with an effort to apply thies principles on Brno.

KEYWORDS

Urbanism, urbanistic analysis, city, public space, function, human scale

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Lucie Svobodová *Urbanistická analýza města se zaměřením na veřejné prostory*. Brno, 2018. 59 s. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 15. 5. 2018

Lucie Svobodová
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce, Ing. arch. Janu Májkovi, Ph.D., za jeho rady, ochotu a vynaložený čas na společné konzultace. Díky také patří mým rodičům za podporu při studiu.

OBSAH

1	ÚVOD.....	1
2	CÍL.....	2
3	ŽIVOT VE MĚSTĚ.....	3
3.1	VENKOVNÍ AKTIVITY.....	3
3.2	ŽIVOT, PROSTOR, BUDOVY.....	4
4	Z POHLEDU JEDNOTLIVCE.....	5
4.1	LIDSKÉ MĚŘÍTKO.....	5
4.2	SMYSLY A KOMUNIKACE.....	7
4.3	MĚSTO V ÚROVNI OČÍ.....	9
4.4	GENIUS LOCI - DUCH MÍSTA.....	12
5	DOPRAVA VE MĚSTECH.....	13
5.1	CHŮZE VS. MOTOROVÁ DOPRAVA.....	13
6	MĚSTO A ZÁSADY PLÁNOVÁNÍ.....	15
6.1	KONCENTROVAT NEBO ROZPTYLOVAT.....	15
6.1.1	SÍDLIŠTĚ BRNO x KODAŇ.....	16
	POROVNÁNÍ KONKRÉTNÍCH SÍDLIŠTNÍCH PROSTORŮ PODOBNÉ VELIKOSTI A KAPACITY..	16
6.2	INTEGROVAT NEBO SEGREGOVAT.....	21
6.2.1	SEGREGOVANÉ KAMPUSY x UNIVERZITY DO CENTER.....	22
	SROVNÁNÍ UNIVERZITNÍHO KAMPUSU VŮČI UNIVERZITÁM INTEGROVANÝM V CENTRU MĚSTA.....	22
6.3	OTEVÍRAT NEBO UZAVÍRAT.....	29
6.3.1	STRØGET (KODAŇ) x ČESKÁ, MASARYKOVA (BRNO).....	30
6.3.2	NÁMĚSTÍ 28. ŘÍJNA X MORAVSKÉ NÁMĚSTÍ.....	32
	SROVNÁNÍ OTEVŘENOSTI A UZAVŘENOSTI VYBRANÝCH NÁMĚSTÍ.....	32
7	ČTYŘI CÍLE IDEÁLNÍHO MĚSTA.....	37
7.1	ŽIVOT V ULICÍCH.....	37
7.2	BEZPEČNOST.....	39
7.3	UDRŽITELNOST.....	40
7.4	VITALITA MĚSTA.....	41
8	ZÁVĚR.....	42
9	VYSVĚTLENÍ POJMŮ.....	43
10	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	45
10.1	KNIŽNÍ ZDROJE.....	45
10.2	INTERNETOVÉ ZDROJE.....	45

11	SEZNAM OBRÁZKŮ	47
12	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	49

1 ÚVOD

Ústředním motivem bakalářské práce jsou základní urbanistické principy moderního města a urbanistická analýza se zaměřením na veřejné prostory. Čerpá především z myšlenek a názorů světově známého dánského architekta a urbanisty Jana Gehla, který se zabývá otázkou „znovuoživení“ městských center metodou návratu k lidskému měřítku a principem správného formování měst.

„Formujeme města, ona pak formují nás.“ *Jan Gehl*

Chronologicky řazené kapitoly na sebe navazují a rozvíjejí se navzájem. Teoretické shrnutí principů, jenž mají pozitivní vliv nejen na město samotné, ale i na život v něm, je zkoumáno v názorných analýzách.

Bakalářská práce se tedy zabývá jak teorií, tak i praktickou částí, ve které je snahou poukázat na kvality a nedostatky blíže zkoumaných brněnských městských částí v porovnání s adekvátními zahraničními prostory. Praktická část se věnuje konkrétním analýzám, jež vychází z pozorování a hodnocení vybraných celků se zaměřením na prostorové studie, které napomáhají kvalitnímu plánování měst a příjemnému životu v nich.

Teoretický výklad je zaměřený na princip vývoje měst a jeho plánování. Jak se přirozeně utváří, které prvky mu napomáhají v rozvoji a naopak. Co lidé od prostoru očekávají a kde se cítí příjemně a bezpečně. Je lepším řešením funkce integrovat či segregovat? Budovy rozptylovat nebo pevněji semknout v hustou zástavbu?

2 CÍL

Cílem bakalářské práce je smysluplně interpretovat zásady urbanistické koncepce městských prostor.

Nejprve se zabývá obecnou rovinou a vysvětlením pojmů a principů při plánování měst, především tedy z pohledu smyslového/lidského, který je v zásadě založen na pozorování a vnímání okolí. Dále pak jsou tato pravidla aplikována na vybraná modelová veřejná prostranství ve městě Brno.

Práce má dokládat na konkrétních případech problematiku a možná řešení při návrhu a realizaci veřejného prostoru. Následná porovnání místních a zahraničních náměstí, parků a ulic jsou názorná, zejména pro dobrou představu řešeného tématu.

Celkový výstup by měl vypovídat, jak důležité je věnovat pozornost plánování území se zaměřením na lidi. Ti by měli být prioritou a nadřazeným prvkem při samotné realizaci, a že i zdánlivě drobné úpravy mohou vést k výrazným uživatelským změnám a revitalizaci území.

3 ŽIVOT VE MĚSTĚ

3.1 VENKOVNÍ AKTIVITY

Člověk se obvykle každý den dostane do interakce s venkovním prostředím. Ulice, chodníky, nábřeží, parky, náměstí jsou plné různorodých lidských aktivit. Ať už se jedná o činnosti aktivní či pasivní - chůze po ulici, postávání na chodníku, hraní si v parku nebo jen povídání si se sousedem před dveřmi domu. Venkovní aktivity rozdělujeme do tří kategorií a to dle hmotného prostředí: Nezbytné aktivity, Volitelné aktivity, Společenské aktivity. [1]

Nezbytné aktivity jsou ty, které jsou svým způsobem povinné a nucené - práce, povinná školní docházka, nakupování, čekání na dopravu dle jízdního řádu, administrativní činnost. Tento typ aktivit je úzce spojen s chůzí a je jen málo závislý na hmotném prostředí. Probíhá po celý rok a za všech okolností. [1]

Volitelné aktivity jsou odlišného charakteru. Závisí zde na svobodné vůli člověka, místu a času. Můžeme zde zařadit činnosti jako procházení se, pozorování, sezení. Souhrnně tuto skupinu označujeme jako rekreační aktivity, jsou závislé na optimálních venkovních podmínkách a v blízkém vztahu s hmotným projektováním venkovního prostředí. Jsou-li venkovní prostory nekvalitní, vyskytují se v nich jen nezbytně nutné aktivity a minimum aktivit volitelných, což vede jen k přemístování se z bodu A do B a je potlačena široká škála různorodých lidských činností ve veřejném prostoru. [1]

Společenské aktivity jsou závislé na veřejných prostranstvích a účasti jiných lidí. Spadá zde konverzace, hraní si v parku, pozorování a jiné. Nazýváme je také jako aktivity „výsledné“, neboť vychází z předchozích nezbytných a volitelných aktivit. Dochází k nim spontánně. Z toho plyne, že společenským aktivitám se daří nejvíce tam, kde jsou vhodné materiální podmínky a kde je vysoká kvalita venkovního prostoru. Charakter společenských aktivit se značně liší podle toho, kde se vyskytují. Rozdílná aktivita bude probíhat na sídlištích, v blízkosti škol a práce. Zde se vyskytují lidé se společnými zájmy a koníčky, proto je zde interakce mnohostranná a flexibilní. V městských centrech a ulicích budou pak aktivity povrchnější - pasivní kontakty jako pozorování a poslouchání. [1]

Všechny tři aktivity jsou neodmyslitelně spjaty a propojeny, proto na ně pohlížíme v celkovém kontextu. Většímu zájmu zkoumání se dříve dostávalo aktivitám nezbytným a volitelným, společenské zůstávaly v pozadí. V rámci kvalitnějšího života ve městech je v dnešní době snaha o vyrovnaní zájmů. [1]

3.2 ŽIVOT, PROSTOR, BUDOVY

Život mezi budovami lidem nabízí možnost být ve společnosti druhých uvolněně a bez velkých nároků. Člověk si může udělat příležitostnou procházku, trochu si zajít po hlavní ulici nebo spočinout na příjemné lavičce u vlastního vchodu a být tak chvíli mezi lidmi. Nebo může každý den podniknout dlouhou vyjížďku autobusem, jak činí mnoho důchodců ve velkých městech. Nebo může denně nakupovat, přestože by bylo praktičtější nakupovat jednou za týden. Dokonce i občasné vyhlížení z okna může mít svůj význam, pokud vyhlížející má to štěstí, že je na co se dívat. Být mezi jinými lidmi, vidět a poslouchat jiné lidi, přijímat od jiných lidí impulzy, je předpokladem pozitivních zážitků, alternativ k samotě. Člověk nemusí být nutně s konkrétní osobou, ale pouze s jinými lidmi.¹

Jak již bylo v předešlé kapitole naznačeno, aby byl možný ve městě život, měl by tomu být uzpůsoben také prostor a budovy. Nejprve bychom měli zohlednit požadavky a nároky člověka, tedy určit charakter a rozsah předpokládané aktivity v zástavbě. Tedy jednoduše řečeno, první fáze plánování zahrnuje prostor města a zaznamenává městský život. Klademe současně důraz na čas, dny i roční období, kdy pozorování provádíme. Takto lépe získáme povědomí, jak prostor funguje a jaké aktivity je předurčen. Dále je nezbytné pozorovat jednotlivé struktury a připravovat podklady pro vypracování studií. Je zde také řešena otázka dopravy - pěší a cyklistická a její propojení, a teprve následně určení polohy budov. Dle architekta Jana Gehla je upřednostňován princip plánování měst a městských částí zdola a zevnitř. Tato oblast je v nejužším kontaktu s ulicí, proto jsou na ni kladeny vysoké uživatelské nároky. Výsledkem pak bude správná koexistence mezi životem - prostorem - budovami. Živá města jsou vždy podnětnější a bohatší na zážitky, podporují sociální vývoj, který je založen na pozorování a kontaktu s okolím. [1], [2], [9]

Jsou-li životu mezi budovami dány příznivé podmínky citlivým projektováním měst a obytných zón, lze ušetřit na mnohdy drahých a nepřírozených pokusech učinit budovy „zajímavé“ za pomoci množství dramatických architektonických efektů.²

Dostupnost, lákavý vzhled, bezpečnost, využití. Prvky, které přivádí do prostoru lidi. Pokud se je podaří vzájemně propojit, vytvoří se tak pulzující a funkční systém. *Dostupnost* je jedna ze základních podmínek kvalitního veřejného prostranství, jde o přístup k němu a zároveň i dobrá orientace uvnitř něj. Měly by být zajištěny podmínky pro bezpečný pohyb pěšky, pro cyklisty, pro systém veřejné dopravy. Cílem není vymýcení automobilové dopravy, ale podpora alternativní dopravy, která napomáhá oživení veřejného prostoru. Spadá zde i otázka bezbariérovosti, která jednoznačně přidává na kvalitě lokality. A to zejména vhodná výška obrubníků, návrhová šířka dopravního tělesa, absence přechodů pro chodce nebo nerovnosti terénu. [1], [11]

Lákavý vzhled a pohodlí - na určitých místech jsme ochotni se zdržet déle než je nutné či předem plánované. Děje se tomu proto, že kvalitně navržený prostor působí na lidi příjemně a navozuje pocit bezpečí. Lidé se rádi pozdrží v místech, kde mají „chráněný záda a cítí se neohroženě“. Tam, kde se v přílehlých budovách prolínají funkce obchodu, bydlení, služeb a kanceláří. Opuštěná a otevřená místa působí nebezpečně a podléhají často vandalismu. *Využití prostoru a pestrost nabídky, příležitostné události* - to všechno láká mnoho uživatelů. Pro tyto akce je nutné vytvořit dobré podmínky. Zároveň ovšem nesmí omezovat každodenní život obyvatel. [11]

¹ [1] GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

² [1] GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

4 Z POHLEDU JEDNOTLIVCE

4.1 LIDSKÉ MĚŘÍTKO

Obecně „měřítko“ vyjadřuje poměr dvou velikostí. V urbanistické kompozici se v souvislosti s upřesněním rozměrů objektu vůči člověku bavíme o tzv. lidském měřítku. Také by se dalo popsat jako přiměřený objem veřejného prostoru vůči člověku a jeho zvyklostem. Tato snaha, utvářet města v příjemném měřítku a proporci, odpovídající člověku, začala být od druhé poloviny 20. století utlačována. Dělo se tomu tak na základě více strukturálních změn ve společnosti, ale velký podíl nese rozvoj automobilového průmyslu, který se rapidně navýšil. Jen od 90. let 20. století do současnosti doprava v Brně vzrostla o 75% a počet automobilových vozidel na 1000 obyvatel byl k roku 2016 vyčíslen hodnotou 484. Namísto, aby se tento rostoucí trend začal usměřňovat a regulovat, věnovala se mu čím dál větší pozornost a lidské měřítko se tak stalo přehlíženým tématem. Tehdejší dominantní ideologie – **modernismus** – kladl důraz na budovy, které se staly izolovanějšími a introvertnějšími. Na městský prostor se nebraly ohledy a omezil se tak přirozený městský život. [2], [6], [16]

V posledním desetiletí se urbanisté opět začínají věnovat tématu navrácení veřejného prostoru lidem, živé kultuře, chodcům a cyklistům. Nahlédneme-li pro inspiraci do historie plánování měst, povšimneme si kompaktní struktury, krátkých pěších vzdáleností, náměstí a tržišť s funkcí obchodu. Jisté prvky vždy byly a budou funkční, například dostupnost a kompaktnost. Zmíněno je to především v souvislosti s automobilovou dopravou, která je v pojetí mnohých architektů a urbanistů výrazným negativním vlivem ve zdravém rozvoji města. Jejím částečným omezením a pozvolnou redukcí počtu parkovacích stání, které podporují intenzitu dopravy, by se dala řešit otázka revitalizace a mnohá další témata pro rozvoj prosperujícího města. [2], [6]

Každé město má přesně tak velký provoz, jaký městský prostor připustí. Pokusy oslabit tlak dopravy výstavbou většího množství cest a garáží způsobily ještě silnější provoz a větší zácpy.³

Problematika dopravní špičky ve městě v kombinaci s technickými pracemi:

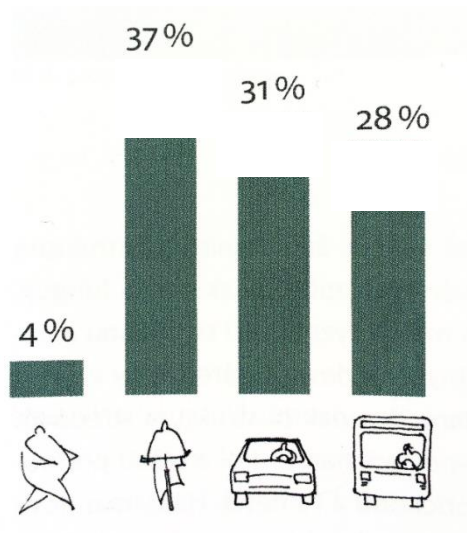


Obr. 1 – [Zdroj [27]]

³ [2] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

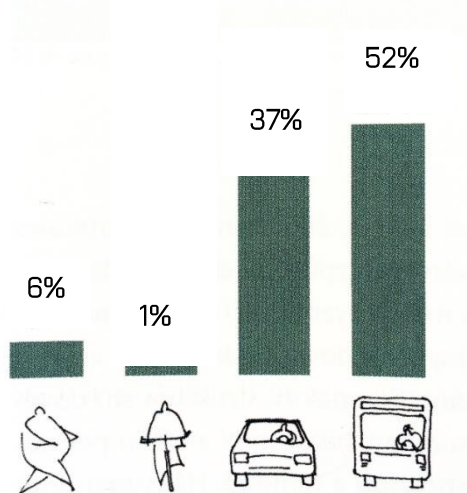
Příkladným případem řešení dopravy je město Kodaň, která již od 60. let 19. století postupně pracovala na potlačení automobilové dopravy z centra města a podporovala dopravu pěší a cyklistickou. Kodaň již po mnoho let podporuje cyklistický provoz. Síť dobrých cyklostezek je dnes pilířem bezpečného a efektivního alternativního dopravního systému. V roce 2008 připadalo na celkový počet lidí dojíždějících do zaměstnání a do škol 37 % cyklistů. Cílem je 50%.⁴ [2]

Doprava do práce a do škol (a zpět) v Kodani (2008)



Obr. 2 – [Zdroj [2]]

Doprava do práce a do škol (a zpět) v Brně (2016)



Obr. 3 – [Zdroj [26], Zpracování: Vlastní]

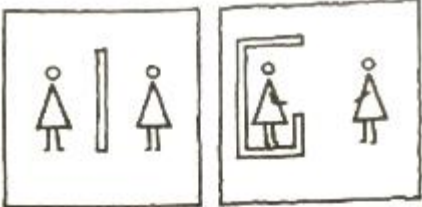
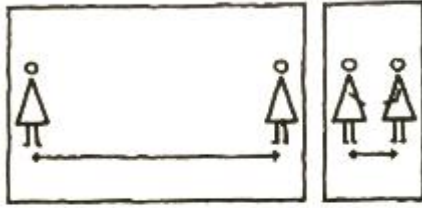
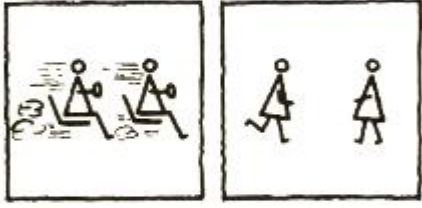
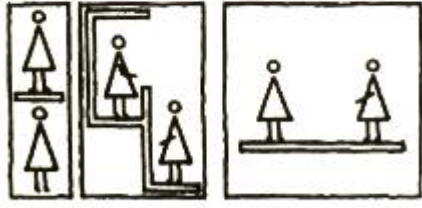

Omezením dopravy mohou vznikat nová náměstí, pasáže, promenády, široké chodníky a v nich rozmanité pobytové aktivity. Z toho plynoucím faktem je, že co láká lidi k chůzi či k pobytu ve veřejném prostoru, je důmyslná práce s lidským měřítkem. [2]

⁴ [2] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

4.2 SMYSLY A KOMUNIKACE

Lidské smysly fungují na určitých zásadách a mají vliv na způsob vnímání prostředí. Terčem zkoumání jsou především smysly zrak a sluch, jež jsou v největší míře propojeny s venkovními aktivitami (vizuálními a sluchovými). Znalost lidských smyslů je důležitou podmínkou pro prostorové uspořádání. Dimenzováním a výstavbou ovlivňujeme funkci řešeného místa, potlačujeme či podporujeme kontakt. [1]

Potlačení či podpora kontaktu fyzického uspořádání 5 různými způsoby:

	POTLAČUJE KONTAKT	PODPORUJE KONTAKT
	Vizuální a akustický	Vizuální a akustický
	1. Zdi	1. Žádné zdi
	2. Velké vzdálenosti	2. Krátké vzdálenosti
	3. Velké rychlosti	3. Malé rychlosti
	4. Mnoho úrovní	4. Jedna úroveň
	5. Orientace zády k sobě / tváří v tvář	

Obr. 4 – [Zdroj [1]]

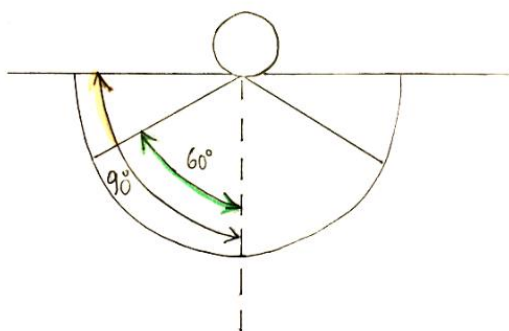
Dále zkoumáme vzdálenosti, horizontální a frontální orientaci pozorování, zorné pole člověka. Rozlišujeme takzvané čtyři komunikační vzdálenosti (proxemické zóny). *Intimní vzdálenost* - 0 až 45 cm - jedná se o vzdálenost velmi těsnou, kde probíhá komunikace spojená s našimi pocity. Nejvíce se zde uplatňují smysly čich a hmat. Dochází zde k dotekové interakci. *Osobní vzdálenost* - 45 cm až 120 cm - vzdálenost běžná mezi přáteli a při běžné konverzaci (ilustrativně přirovnáváno ke komunikaci u jídelního stolu). *Společenská vzdálenost* - 120 cm až 370 cm - pracovní jednání, formální kontakt, vhodným přirovnáním je diskuze při pracovních poradách. *Veřejná vzdálenost* - více než 370 cm - vzdálenost jednostranné komunikace formálního rázu. Zde dáváme najevo, že chceme být součástí interakce, ovšem s určitým odstupem a vzdáleností námi zvolenou. Příkladem je poslouchání pouličních hudebníků. [1], [2]

*Spojitosť medzi vzdálenosťmi, intenzitou, blízkosť a srdečnosť v rôznych situáciách má zaujímavou paralelu v dekódovaní a prožívání měst a městských prostor. V úzkých uličkách a malých prostorách vidíme budovy, details a lidi kolem sebe zblízka. Je zde co vstřebávat, prostředí oplývá budovami a aktivitami a my je s veľkou intenzitou vnímame. Uvëdomujeme si scénu jako srdečnou, osobní a přívětivou.*⁵

Lidský pohyb je pohybem horizontálním s čelním, frontálním, smyslovým vnímáním. Nejzásadnější roli zde zastává zrak. Ve směru horizontálním člověk nejvíc podnětů vnímá do úhlu 60°, ale běžně reflektuje dění až do 90°. Ve vertikálním zorném poli jsou nejnáze pozorované vjemy 30° nad osou a 40° pod osou očí (viz obr. níže) *Dívá-li se někdo přímo dopředu, dokáže zahlédnout, co se děje po obou stranách horizontální výseče skoro devadesát stupňů na každé straně.*⁶ Při vertikálním vnímání ulice a aktivním pohybu po ní, je člověk schopen dobře vnímat prakticky jen přízemí budov (neboli parter), dlažbu a dění na ulici samotné. [1]

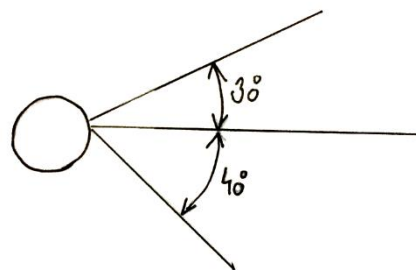
Zorné pole člověka

a) frontální a boční směr



Obr. 5 a) [Zpracování: Vlastní]

b) vertikální směr



Obr. 5 b) [Zpracování: Vlastní]

⁵ [2] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

⁶ [1] GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

4.3 MĚSTO V ÚROVNI OČÍ

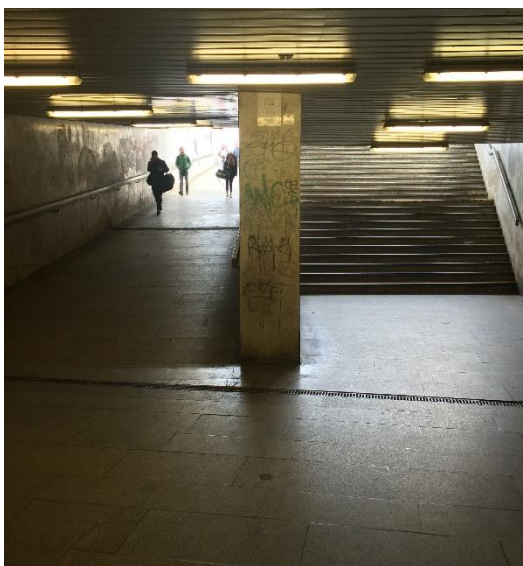
Jak již bylo na straně osmé (kap. 4.2) vysvětleno, lidé vnímají zrakem především parter, dlažbu a uliční dění (především ve frontálním směru, ale i bočním do téměř devadesáti stupňů). Čím více zajímavostí v tomto prostoru najdeme, tím lepší zážitek si z ulice odneseme. Bohaté detaily, intenzivní vjemy, dlažební materiály, terénní úpravy, chudá či pestrá fasáda budov, hraniční linie a v neposlední řadě místa pro odpočinek, městské mobiliáře. Důležitý je vzhled přízemních průčelí, která se nachází v úrovni očí. Úzké budovy, které pocitově zkracují vzdálenosti. Všechny tyto na první pohled jasné prvky nejsou v praxi samozřejmostí, a jestliže ano, výrazně zpříjemňují pobyt ve veřejném prostoru. Velmi důležitý aspekt, který se podepisuje na kvalitě prostoru, je bezbariérovost. Ať už se jedná o schodiště, stupně, vysoké patníky, absence nájezdů nebo povrchy chodníků, jenž mají velký vliv na pohodlí chůze. [2], [7]

Povrchy musí být navrhovány jako plnohodnotná součást celkového architektonického konceptu prostoru. Kvalita povrchů veřejných prostranství je nástrojem estetických kvalit prostředí, ovlivňuje kvalitu pohybu, pocit bezpečí a pohody a má výrazný vliv na rozhodování o setrvání v prostoru. Materiály a povrchy mají potenciál být nositelem informace pro orientaci v místě a napomáhají přirozené organizaci dějů v prostoru. Z hlediska pobytových kvalit, bezpečnosti a funkčnosti je nutné sledovat zrnitost povrchů, jejich rovinatost, teplotní stabilitu, světelnou odrazivost, protiskluzové vlastnosti, schopnost adheze povrchů apod. Volba materiálů zejména pro pojížděné povrchy ovlivňuje také zvukovou pohodu místa.⁷

Co se týče schodišť, stupňů a vertikálního pohybu jako takového, lidé zpravidla upřednostňují jednoúrovňový terén nebo propojení rampovým systémem před namáhavými schody a zvolí si cestu skrz něj, což bylo potvrzeno i vlastním pozorováním (viz fotografie níže, pořízeno v podchodu u hlavního nádraží, Brno).[2]

Meziúrovňové propojení – Brno, hlavní nádraží

- 90% průchozích zvolilo pozvolný přístup oproti možnosti použití schodů



Obr. 6 [Zdroj: Vlastní]

⁷ [7] MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

Cesta vede rovně a zdá se nekonečná, bez příslibu něčeho zajímavého podél trasy. Vyhlídky jsou únavné už před tím, než k chůzi vůbec došlo.⁸

Tuto problematiku lze řešit rozdělením do menších zvládnutelných úseků nebo příjemněji vedenou uliční linií se zatáčkami a nárožími, které postupně odhaluje další průhledy. Příkladem se uvádí kodaňská ulice Strøget, která protíná centrum takřka od jednoho konce ke druhému, ovšem je rozmanitě zakřivená a rozdělená několika náměstíčky. Ulici zůstalo ponecháno lidské měřítko, ve kterém se člověk cítí komfortně a bezpečně. Ale není nutné vyzdvihovat jen zahraniční příklady. Podobně funkční je i centrum města Brna, a to ulice Česká a Masarykova, jejichž řešení je lineární, ale díky zástavbě a terénu je maximální dohledová vzdálenost přibližně do 200 m (viz Obr. 7). [2], [9]

Znázornění dohledových vzdáleností na ulici Česká, Masarykova (Brno):



Obr. 7 [Zdroj [17], Zpracování: Vlastní]

Jestliže si ovšem chodec může vybrat trasu, kterou se vydá ke svému cíli, přirozeně zvolí tu nejkratší. Dobře pozorovatelný je tento jev v období zimy, když napadne sníh a na náměstí (viz Obr. 8) se vyšlapou chodníčky. Na tento fakt musí být při návrhu chodníků pamatováno, předejde se tak vyšlapaným trasám, které hyzdí veřejné prostranství. [9]



Obr. 8 Stopy ve sněhu – [Zdroj [2]]



Obr. 9 Prošlapané chodníky – [Zdroj: Vlastní]

⁸ [2] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

„Efekt hraniční linie“ – místo styku města s budovami. Tento pojem souvisí s delším pobytem na veřejném prostranství, když chodec na někoho čeká nebo se chce jen tak zastavit. Musí si vybrat místo, aby nepřekážel v pěším provozu a zároveň mu bylo komfortně. Tudíž si ve většině případů stoupne ke kraji prostoru – hraniční linii. Ta by měla být koncipována tak, ať člověk cítí v zádech pevnou oporu a má zároveň přehled o dění v prostoru. Většinou zde panují lepší povětrnostní podmínky, mnohdy je člověk chráněn před deštěm. Pokud prostor nedisponuje chráněnou hraniční linií, nevytváří vhodné podmínky pro zastavení se. Nově vybudované čtvrti často bojují s absencí aktivní hraniční linie, a proto neexistuje důvod, proč by zde někdo jen tak postával. [2]

Zóny pro zastavování byly zjištěny na základě pozorování. Nejčastěji se lidé zdržují podél průčelí, pod portiky, ve výklencích nebo v přechodových zónách, kde je vidět do obou prostor současně. Také v blízkosti pevných solitérů jako jsou sloupy. Je to logické. *Člověk tak není v cestě nikomu a ničemu. Může se dívat, ale nemusí být příliš viděn, a jeho osobní teritorium je redukováno na půlkruh před ním. Má-li člověk chráněna záda, mohou ostatní lidé přicházet jenom zepředu, což usnadňuje pozorování.*⁹ [1]

Názorný příklad pohybu ve veřejném prostoru – náměstí Svobody, Brno

Na satelitním snímku můžeme pozorovat lidskou aktivitu v prostoru, vykazující stejné principy, jako byly uvedeny v textu výše:



Obr. 10 – [Zdroj [18], Zpracování: Vlastní]

NEJFREKVENTOVANĚJŠÍ KONTAKTNÍ MÍSTA V PROSTORU:

Hraniční linie - Pevné solitéry, Závětří/Zeleň/Mobiliáře

⁹ [1] GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

4.4 GENIUS LOCI - DUCH MÍSTA

Atmosféra nebo duch místa (tzv. genius loci) vypovídá o tom, jak je prostor vnímán námi samými. Tento pojem je subjektivní vjem, který vzniká kombinací rozumových a citových podnětů, vědomých i nevědomých. Genius loci je spjat s hodnotami a prožitky, které se nám v daném místě vybaví. [3]

Genius loci je brán jako celek (ne)hmotných projevů historie i současnosti lokality. Je jedinečný a neopakovatelný, vytvářející se svou komplexní interakcí návštěvníka nebo rezidenta s okolím a výsledným vjemem z dané lokality. Pobyt a setkávání, ne pouhé navštěvování, vytváří podmínky pro propojení s geniem loci. [4]

Sociální geografové a sociologové chápou g. I. jako 1. neopakovatelnou atmosféru, která ale není vlastní všem místům či městům. Je výlučnou vlastností pouze některých výjimečných lokalit. V tomto prvním významu lze g. I. analogicky přirovnat ke „kouzlu osobnosti“, jímž nedisponují všichni, ale pouze někteří lidé. Naproti tomu architekti a urbanisté chápou g. I. spíše jako 2. tvářnost, tj. určitý typický nikoliv jedinečný vzhled dané lokality či sídla. Každé místo má určitou tvář, určité prostorové a estetické ztvárnění, což lze analogicky přirovnat i k lidem, kteří vždy mají nějakou tvář, ale ne vždy mají i kouzlo osobnosti.¹⁰ [12]

¹⁰ [12] Genius loci – Arts Lexikon. [online].
Dostupnéz: http://www.artslexikon.cz//index.php?title=Genius_loci

5 DOPRAVA VE MĚSTECH

5.1 CHŮZE VS. MOTOROVÁ DOPRAVA

Chůze je nejjednodušší možný způsob dopravy. Kdysi býval i nejužívanějším, ovšem od druhé poloviny 20. století přišla s rozmachem automobilů změna. Lidé už nechtěli pomalé přesuny z bodu A do B, namísto toho se upřednostnila rychlost, efektivnost, nenáročnost. Do popředí se tlačily výstavby silnic a dálnic, dopravní uzly a celková koncepce města se podmiňovala silniční sítí. Prostor pro pěší chůzi se potlačoval a zužoval. S tímto faktem zákonitě přicházela i menší atraktivnost pěší chůze. Není divu, že z některých městských částí se vytratila úplně. „Chůze vyžaduje prostor“¹¹, ale zároveň je důležité udržet šířku chodníku v příjemném lidském měřítku bohatém na vjemy. *Problém je tedy definovat lidskou úroveň tolerance k překážkám v chůzi, aby byly prostory dostatečně úzké a bohaté na zážitky, leč stále dost široké, aby tam bylo dost místa na manévrování.*¹² Jestliže mu není dostatečně vyhrazeno, výsledná aktivita na ulici se omezí jen na dobu nezbytně nutnou. [1]

*Člověk musí mít možnost pohybu bez obtěžování, bez tlačení a bez příliš velkého manévrování.*¹³

Auta zaparkovaná v různých hloubkách chodníku zužují prostor pro pohyb a pohodlné vyhýbání se. Chodci se přirozeně drží linie stínů, které vrhají zaparkované vozy, aby nemuseli neustále kličkovat mezi předními nárazníky (Obr. 11).

Podle § 63 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, má každý právo na volný průchod přes pozemky ve vlastnictví či nájmu státu, obce nebo jiné právnické osoby, pokud tím nezpůsobí škodu na majetku či zdraví jiné osoby a nezasahuje – li do práv na ochranu osobnosti či sousedských práv. Je přitom povinen respektovat jiné oprávněné zájmy vlastníka či nájemce pozemku a obecně závazné právní předpisy. Při oplocování nebo ohrazování pozemků, na které se vztahuje právo volného průchodu, musí vlastník či nájemce zajistit technickými nebo jinými opatřeními možnost jejich volného průchodu na vhodném místě pozemku. [22]



Obr. 11 Šikana chodců zaparkovanými auty ulice Grohova, [Zdroj, Zpracování: Vlastní]



Obr. 12 Šikmé parkovací stání s obrubníkem ulice Antonínská, [Zdroj, Zpracování: Vlastní]

^{11, 12, 13} [1]

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

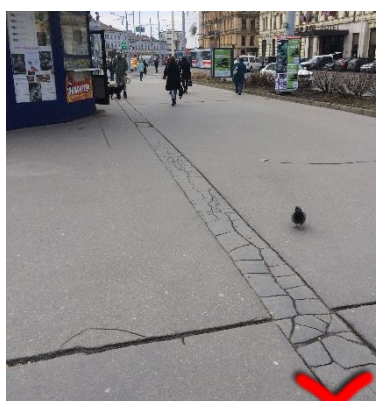
U pěší chůze je velmi důležitá linie chodníků a samotná trasa. Pokud je příliš dlouhá, přímá a nezajímavá, na člověka působí psychicky ještě delší než ve skutečnosti opravdu je (tzv. zážitková vzdálenost). Správně by se měla různě stáčet, být etapována, uživatelsky atraktivní. Takto se úsek dlouhý 500m může zdát jako nekonečně trvající nebo naopak rychle ubíhající. To jsme si ovšem definovali délku chůze v prostoru s pevnou hraniční linií, tedy prostor v ulici městské zástavby. Pokud se ale jedná o prostor bez pevné hraniční linie, lidé si přirozeně vybírají nejkratší trasu k cíli. Proto by se o výstavbě pěších stezek mělo pečlivě přemýšlet a navrhovat je tak, aby zbytečně nevznikaly mimochodníkové proslapané cestičky, které vzhledově narušují celkový dojem okolí. [1]

Rozhodující je samozřejmě i materiál, ze kterého je chodník zhotoven. Kostková dlažba, štěrk, písek, hrbolatý povrch, kameny značně zneprůjemňují pohyb chodců, zvláště těch, co mají problémy s chůzí či matek s kočárky. V současnosti je nejčastěji užívaný materiál asfalt (viz ulice Benešova), dlažební kostky (viz ulice Květinářská, Česká, Jánská), skládaná kamenná dlažba z žuly nebo křemence (viz ulice Masarykova). Materiál se volí dle frekvence úseku, požadavků na ně kladených a také v neposlední řadě podle toho, kde se úsek nalézá. Povrch musí být neklouzavý a ve správném sklonu pro odtok vody. Jestliže se jedná například o historické centrum se starým kamenným dlážděním, rozhodnutí, zda je rekonstrukce za modernější celistvou dlažbu vůbec vhodná a nenaruší atmosféru místa, musí být promyšlené a opodstatněné. Vhodným řešením pak bývají velké kamenné bloky, které jsou hladké s úzkými spárami. [1]

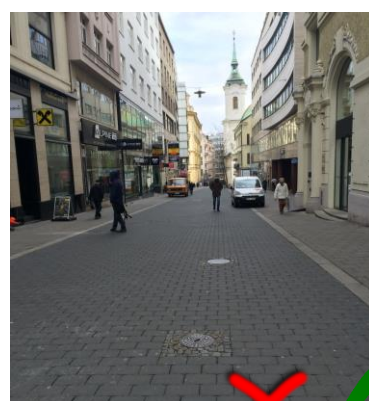
Fotografie chodníků - Brno centrum:



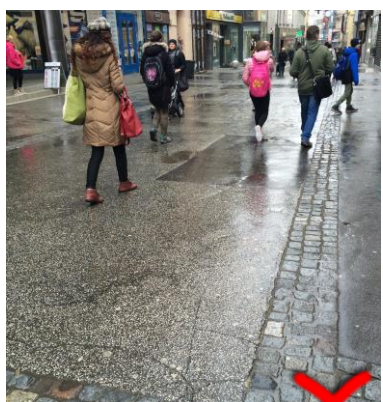
Ulice Masarykova



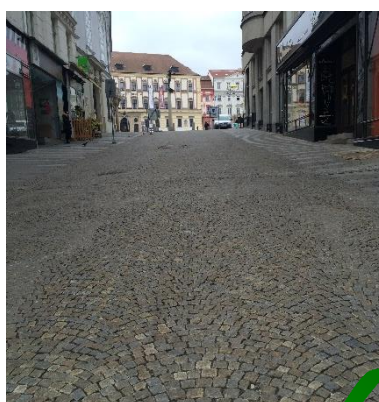
Ulice Benešova



Ulice Jánská



Ulice Česká



Ulice Květinářská



Park Lužánky

Obr. 13 – [Zdroj, Zpracování: Vlastní]

6 MĚSTO A ZÁSADY PLÁNOVÁNÍ

6.1 KONCENTROVAT NEBO ROZPTYLOVAT

Při projektování je řešeným tématem, zda je lepší variantou město koncentrovat nebo rozptylovat. Obě možnosti jsou stejně vhodné, záleží však na konkrétních okolnostech. V souvislosti s koncentrací není primárně myšlena koncentrace budov, nýbrž koncentrace lidí a aktivit, což je podstatný rozdíl. Extrémní koncentrace výškových budov, funkcí a lidí zapříčiňuje v mnoha velkých městech pocit stísněnosti a chaosu. Méně někdy znamená více, krom toho těsná vzdálenost zdaleka nezaručuje funkční propojení. *Není důležité, zda továrny, sídla, služby a podobně jsou na výkresech architektů umístěny těsně vedle sebe, ale záleží na tom, zda lidé, kteří pracují a žijí v různých budovách, používají stejné veřejné prostory a při denních činnostech se potkávají.*¹⁴ Naopak k rozptýlení dochází tehdy, jestliže je snahou zajistit rozdělení různých činností do větší části města nebo vytvořit klidná místa. [1]

Obecně vzato je koncentrace považována za vhodnější možnost, neboť podporuje „živé město“. Vývojové trendy přinesly tendence k rozptylování lidí a událostí, z ulic se pomalu začal vytrácet veřejný život. Zásadní je výstavba budov ve vztahu klidnému měřítku - *kam až lze z daného místa dojít pěšky a kolik toho lze vidět a poznat*¹⁵. Rozlišujeme tři dimenze - velké (města a regionální plánování), střední (stavenišť) a malé (detaily) měřítku - které jsou propojeny. Jednotlivé úrovně plánování spolu pevně souvisí, a jestliže se vyskytnou problémy již na první úrovni, většinou se projeví i v malém měřítku, kde je odhalí samotný pozorovatelé. [1]

Ve velkém měřítku ideální model města koncentruje lidi, události, aktivity. Zde jsou veřejné prostory nejdůležitějším prvkem a je jim věnována pozornost. Veškeré funkce jsou umístěny poblíž a orientovány do ulice. Ve středním měřítku jde především o maximum smyslových zážitků, krátké docházkové vzdálenosti, vstupy do budov soustředěné do ulice. V malém měřítku hlavní roli hrají detaily, s rozvahou promyšlený každý metr prostoru, nevytvářejí zbytečně velké a široké prostory. Tento jev se často děje a je docela běžně pozorovatelný. Příkladem je uvedena třicet/ čtyřicet metrů široká ulice pro pěší, nesmyslně veliká náměstí, kde není možné dohlédnout, co se právě děje na druhé straně. Intenzita zážitku se zvyšuje v menším prostoru. [1], [9]

Rozptylování a koncentrování ve vertikálním směru a ve více úrovních můžeme velmi zjednodušeně představit takto: na stejné úrovni člověk vnímá okolí v okruhu do 100 m, tedy je součástí událostí a vnímat okolí je pro něj snadné. Jestliže se děje něco na vyšší úrovni, schopnost vnímání je značně omezena. Úrovně nižší sice umožňují dobrou viditelnost na dané místo, ale je zde stále patrná meziúrovňová bariéra. Není tedy vhodné soustředit aktivity do rozdílné úrovně. *Funkce rozmístěné 50 až 100 m od sebe na ulici mají větší vzájemný vztah než funkce vzdálené od sebe jenom 3 metry nahoru nebo dolů.*¹⁶ [1], [9]

¹⁴, ¹⁵, ¹⁶ [1] GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

6.1.1 SÍDLIŠTĚ BRNO x KODAŇ

POROVNÁNÍ KONKRÉTNÍCH SÍDLIŠTNÍCH PROSTORŮ PODOBNÉ VELIKOSTI A KAPACITY

Brno, Žabovřesky - ulice Spojovací



Obr. 14 – [Zdroj [16], Zpracování: Vlastní]

Kodaň - Reberbanegade



Obr. 15 – [Zdroj [17], Zpracování: Vlastní]

ZÁKLADNÍ INFORMACE O SÍDLIŠTNÍCH STRUKTURÁCH:

	ŽABOVŘESKY, BRNO	REBERBANEGADE, KODAŇ
PLOCHA SÍDLIŠTĚ	11 650 m ²	11 100 m ²
PODLAŽNOST BUDOVY	4 podlaží	4 podlaží
POČET VCHODŮ DO BUDOVY	3	9, 7, 5, 3
ORIENTACE BUDOV	Řádková- vchody orientovány vždy na odvrácenou stranu	Řádková- vchody protilehlé, orientovány do společného prostoru
PŘEDPOKLÁDANÝ POČET REZIDENTŮ:		
BUDOVY SÍDLIŠTĚ	5 x 84 osob 420 osob	137, 110, 82, 55 osob 384 osob
POHLEDOVÝ MATERIÁL BUDOV	VÁPENOCEMENTOVÁ OMÍTKA	PÁLENÁ CIHLA
DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	Městská hromadná doprava - docházková vzdálenost 2 min	Městská hromadná doprava - docházková vzdálenost 5 min
SPOLEČENSKÁ VYBAVENOST	Potraviny, Smíšené zboží, Kavárna, Kino, Restaurace- docházková vzdálenost do 5 min	Potraviny, Nákupní centrum, Kavárny, Dětské hřiště- docházková vzdálenost 2 min

OBECNÝ POPIS:

Jedná se o sídlištní struktury podobného charakteru. Místo výskytu je v obou případech v blízkosti centra města, cca 15 minut jízdy hromadnou dopravou. Budovy jsou kladeny za sebe v tzv. řádkové zástavbě, v případě brněnského sídliště zůstává délka a počet vchodů budov nepozměněn, kapacita je stále stejná. U kodaňského sídliště se budovy zkracují a vytváří tak lichoběžníkový tvar, snižuje se kapacita jednotlivých budov. Výšková výstavba dosahuje 4 pater. Celkový počet obyvatel na ploše sídliště v Žabovřeskách je cca 420 os., v Reberbanegade cca 384 os. (počet bytů v Kodani byl násoben koeficientem 3,0 osob/byt, v Brně 3,5 osob/byt).

Domy jsou určeny k obývání trvalého charakteru, využívány jsou převážně mladými rodinami s dětmi a seniory. Dále je společným prvkem porovnávaných sídlišť hojná zeleň a velkorysý prostor mezi zástavbami.

Značným rozdílem struktur je orientace vchodů do budov. Zatímco v Brně jsou vstupy orientovány vždy na sever/severovýchod, tedy na odvrácené straně dvou sousedních domů, v Kodani byly navrženy vstupy protilehle a mezi domy se tak vytvořil společný prostor patřící rezidentům těchto dvou sousedních budov. (viz Obr. 16, 17, str. 18)

GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ ORIENTACE VSTUPU DO VEŘEJNÉHO PROSTORU

Brno, Žabovřesky – ORIENTACE ODVRÁCENÁ

- Bohatá, aktivně nevyužitá zeleň izoluje jednotlivé domy



Kodaň, Reberbanegade – ORIENTACE PROTILEHLÁ

- Mezi domy je vytvořen ohraničený sdílený prostor



Obr. 16, 17– [Zdroj [17], Zpracování: Vlastní]

FOTOGRAFIE LIDSKÉHO MĚŘÍTKA SÍDLIŠŤ

Žabovřesky, Brno



Obr. 18 – [Zdroj [17]]

Reberbanegade, Kodaň



Obr. 19 – [Zdroj [17]]



Obr. 20 – [Zdroj: Vlastní]



Obr. 21 – [Zdroj: Vlastní]

HODNOCENÍ KONCEPCE SÍDLIŠŤ:

Koncentrovat či rozptylovat?

Orientovat vchody do sousedních domů čelně k sobě nebo je odvracet na protilehlé strany?

Pozorování je zaměřeno především na integritu, pocity a příležitosti, které mohou vyvstat z koncepce, kdy „neuzavřeme“ veřejný prostor mezi budovami pro rezidenty pouze jednoho domu, ale naopak ho zpřístupníme ke společnému užívání. Orientací vstupních vchodů čelně k sobě je podpořeno sdílení prostoru před domem a možnost navazování kontaktů mezi sousedy, utužování vzájemných vztahů, prolomení anonymity. Pokud se lidé nemají šanci potkat na stejné ulici, bude pro ně velmi problematické navázat interakci, ať už jen tu základní jako je pouhý pozdrav.

Stouto tématikou se váže pojem **Dunbarovo číslo**. Jedná se o vypočítané omezení počtu lidí, se kterými je člověk schopný navázat stálé sociální vztahy. Tedy že si dokáže zařadit každého jedince do vzájemných vazeb a má o něm přibližné povědomí. Toto číslo se uvádí jako interval mezi 100 - 230, nejčastěji užívaná hodnota je 150 osob. Z hlediska Dunbarova čísla jsou obě sídlištní struktury (pokud se bavíme o dvou přilehlých domech a sdíleném meziprostoru) vhodnými adepty k fungujícím sociálním vztahům, tedy mají

teoretický předpoklad být příjemným prostředím k bydlení se vzájemnou sociální interakcí.
[28]

Bezpečnost a sounáležitost - Obyvatelé domů se při vytvoření jakého si „soukromého sdíleného prostoru“ mohou cítit bezpečněji a komfortněji. Navíc zde mohou fungovat, jako v kodaňském případě, nízké branky na číselný čip, které výrazně nenarušují otevřenost prostoru a zároveň podpoří bezpečnost a snížení kriminality - krádeže, vandalství, znečišťování okolí.

Společně sdílený prostor vytváří nové příležitosti pro trávení času. Ať už se jedná jen o pasivní pozorování, posedávání na lavičce, hraní si dětí z vedlejších vchodů nebo sousedské společenské aktivity. Zde, v konkrétním sledovaném případě sídliště v Žabovřeskách, se v zásadě jedná jen o problém nevyužití potenciálu prostoru, který zástavba nabízí. Mezi domy je velkorysá zeleň, která by mohla být příjemným zázemím během většiny roku. V současnosti je využívána pouze jako bariéra hluku, k vytvoření soukromí, jako stinný prvek a pro venčení psů. Přitom by pro svou orientaci ke světovým stranám a dostačujícím rozměrům mohla být příjemnou a aktivně využívanou součástí sídliště.

6.2 INTEGROVAT NEBO SEGREGOVAT

Integrace vycházela již z principů středověkých měst, kde dominovala těsná provázanost a smíšenost funkcí. Dění se obklopovalo kolem hlavních „dopravních tahů“. V ulici se tedy mísili obchodníci, řemeslníci, žebráci. Město fungovalo na principu polyfunkčnosti. Protikladným případem je segregace. Rozvinula se především v období funkcionalismu, kdy jednotlivé činnosti byly rozděleny do různých částí města. Vznikl tak monofunkční systém, kdy jednotlivé areály byly specializovány na jedinou funkci – průmysl, obytné čtvrti, nákupní zóny, univerzitní kampusy atd. Takové prostředí pak samo vybízelo k ještě propracovanější separaci, a to například dle povolání a věku. Jediná výhoda, která byla na této strategii oceňována bylo dobré využití prostoru a hospodárnost. Ovšem výměnou za vysokou cenu - ztráta kontaktů a monotónnost. [1]

Abychom vytvořili určitý kompromis mezi integrací a segregací, musíme posuzovat propojení jednotlivých funkcí individuálně a vždy správně vyhodnotit, jestli právě takové spojení je výhodou nebo naopak. Ve většině případů je podporována koncentrace, přináší značné výhody v životě. K separaci se přistupuje, jestliže jsou její klady velmi zřetelné. [1]

PROBLEMATIKA SATELITNÍCH MĚSTEČEK

S touto kapitolou úzce souvisí téma „satelitních městeček“. Jedná se o uměle vybudované obytné celky, které se nachází na okraji větších měst. Tento trend v České republice vznikl v 90. letech 20. století, kdy se obyvatelé rušných sídlišť začali stěhovat do rodinných domů mimo město. Jelikož cena pozemků ve městech byla několikanásobně vyšší než v blízkých vesnicích, tyto parcely se staly cílem developerů, kteří je skupovali a vytvořili podmínky pro hromadné budování domů. Vysoká poptávka podporovala rychlou nepromyšlenou výstavbu. Vznik vesnic a fungujících obytných celků má svůj dlouholetý až staletý vývoj, nedá se urychlit. Jeho funkčnost je založena na postupné výstavbě, pozorování, kde se lidé rádi shromažďují a vzniku tradičních domů a prvků. Jestliže někde vyrostou desítky domů současně a jejich majitelé se navzájem ani v mnoha případech neznají, nemohou být podpořeny žádné tradice a veřejný prostor se stane pouhým územím za jejich plotem. [8], [10], [25]

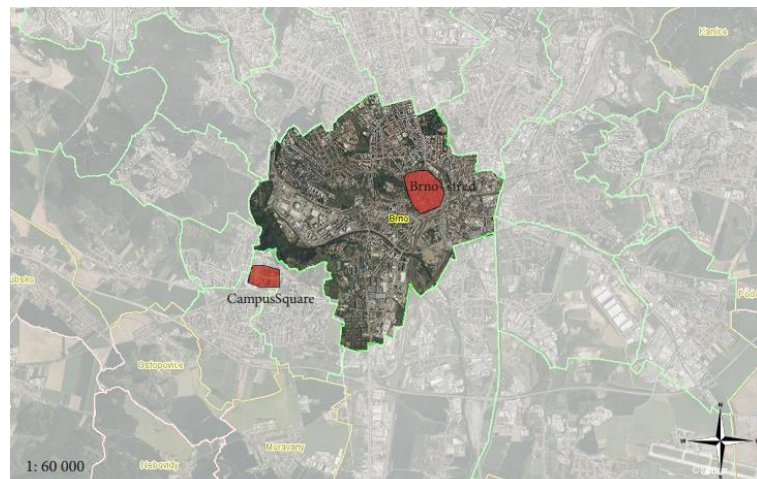
Na rozdíl od zahraničních satelitů celky postrádají přirozené centrum, základní služby, pracovní nabídky a rezidenti jsou nuceni dojíždět do blízkých měst. Opět se opakuje vzorec zvýšení automobilové dopravy, neefektivní využití hromadné dopravy a devastace životního prostředí. Celkový jev stěhování se lidí z města nazýváme rezidenční suburbanizace. [8], [25]

6.2.1 SEGREGOVANÉ KAMPUSY x UNIVERZITY DO CENTER

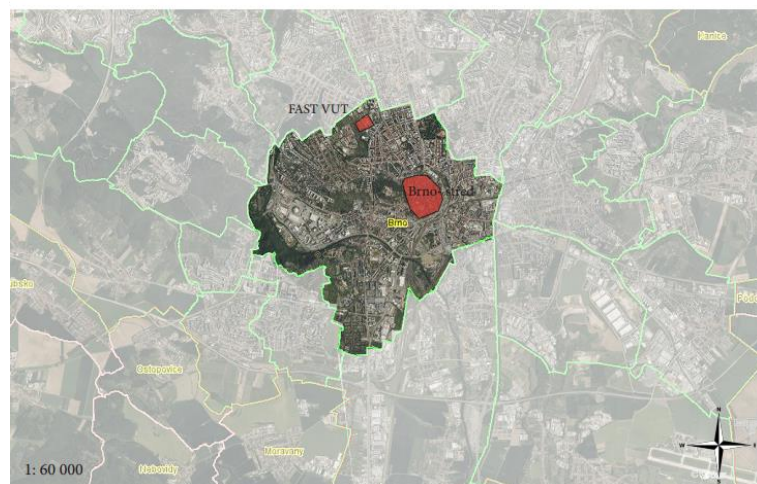
SROVNÁNÍ UNIVERZITNÍHO KAMPUSU VŮČI UNIVERZITÁM INTEGROVANÝM V CENTRU MĚSTA

- 1) Univerzitní kampus Bohunice, Brno Bohunice (Obr. 22)
- 2) VUT Stavební fakulta, Brno střed (Obr. 23)
- 3) Fakulta Sociálních studií- MUNI, Brno město (Obr. 24)

Obr. 22



Obr. 23



Obr. 24



Obr. 22, 23, 24 – [Zdroj [16], Zpracování: Vlastní]

ZÁKLADNÍ INFORMACE JEDNOTLIVÝCH VZDĚLÁVACÍCH KOMPLEXŮ

UNIVERZITNÍ KAMPUS BOHUNICE

Lokace Kampus je situován jihozápadně od Brna na katastrální hranici městských částí Brno - Bohunice a Brno - Starý Lískovec.





Doprava Vzdálenost od školního kampusu do centra Brna je cca 6, 5 km, tedy přibližně 15 min jízdy autem. Dopravní obslužnost je zajištěna trolejbusovými (25, 26) a autobusovými linkami (60, 61, 67). Hromadnou dopravou je předpokládána doba dojezdu uváděna 20 min, ovšem záleží na dopravní špičce. Tramvajová linka doposud nebyla k objektu vybudována.

Účel Komplex byl postaven za účelem polyfunkčního univerzitního „městečka“, kde je obsáhnuta široká škála občanské vybavenosti doprovázející univerzitní budovy. Hlavní účel je tedy vzdělávací, doprovodnou funkcí je pak obchod, sportoviště, restaurační a občerstvovací zařízení, v těsné blízkosti se nachází sídlištní bydlení, rodinné domy, nemocnice a soukromá pracoviště.

Občanská vybavenost areálu Univerzitního kampusu a přilehlého okolí:



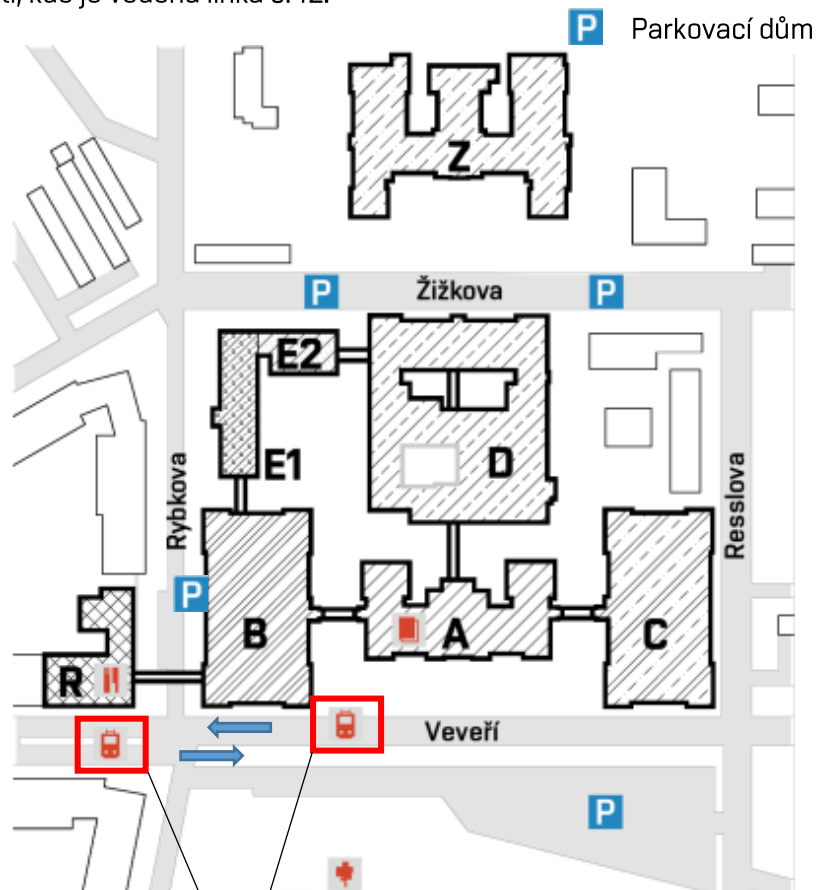
Obr. 25 – [Zdroj [17], Zpracování: Vlastní]

	Campus Square-nákupní, stravovací zóna		Bytové domy
	nemocnice Bohunice		Rodinné domy
	Univerzitní budovy		Školství- ZŠ, Mateřské školy
	Sportovní středisko		věznice Bohunice
	Parcela k výstavbě sportoviště		

VUT FAKULTA STAVEBNÍ

Lokace Stavební fakulta univerzity VUT se nachází na ulici Veveří, která je do centra města (náměstí Svobody) vzdálena přibližně 1,8 km.

Doprava Veřejná hromadná doprava je zde řešena tramvajovými linkami č. 3, 11 na zastávku Rybkova, která je umístěna před fakultou - docházková vzdálenost pro studenty se pohybuje v rozmezí jedné minuty až pěti minut. V těsné blízkosti se pak nachází tramvajové zastávky Nerudova a Konečného náměstí, kde je vedena linka č. 12.



Obr. 26 – [Zdroj [23], Zpracování: Vlastní]

Zastávka Rybkova - tramvajová linka č. 3, 11

Trolejbusová doprava je z fakulty v docházkové vzdálenosti cca 5 - 6 minut. Je zajištěná také důležitou přepravní silou v oblasti Veveří, ovšem lidé cestující trolejbusy č. 25, 26, které taktéž mají zastávku na Konečného náměstí, touto lokalitou často jen projíždí a míří dál na Mendlovo náměstí, kde je situován vyčíslený dopravní uzel.

Soukromá motorová doprava je zde přiváděna z centra města po místních komunikacích III. třídy

- Ulicí Úvoz
- Ulicí Veveří
- Ulicí Kotlářská

Možnost parkování je v omezeném počtu parkovacích míst za budovou D stavební fakulty či podél budovy B z jižní strany. V areálu Žižkova byl vybudován parkovací dům, který svou kapacitou 129 parkovacích míst slouží ke krytému odstavení aut zaměstnanců fakulty. Taktéž mohou školní zaměstnanci parkovat ve dvoře kolem hlavní budovy A, kde je vjezd regulován závorou. Před budovou A (mezi fakultou a Björnsonovým sadem) se nachází zpoplatněné parkoviště Veveří, které je pod správou města Brna.

Účel Hlavní a také jedinou funkcí budovy univerzity VUT - Fakulty stavební je vzdělávání.

Občanská vybavenost V samotném areálu se nachází pouze občerstvovací a stravovací zařízení.

Občanská vybavenost přilehlého okolí:



Obr. 27 – [Zdroj [17], Zpracování: Vlastní]

- Bytové domy
- Koleje
- Školství- VŠ, ZŠ, Mateřské školy
- Park, veřejná zeleň
- Obchody/Stravovací zařízení
- Soukromé firmy, podniky, výroba
- Univerzitní budova FAST
- Sportovní střediska

MU FAKULTA SOCIÁLNÍCH STUDIÍ

- Lokace** Fakulta sociálních studií se nachází na ulici Joštova vedle Evangelického kostela J. A. Komenského, známého jako Červený kostel. Vzdálenost na náměstí Svobody je přibližně 700 m, tedy pěší chůzí se do frekventovaného centra s veškerou občanskou vybaveností dojde za 5 minut.
- Doprava** Vzhledem k tomu, že se areál Fakulty Sociálních studií nalézá přímo v centru města, kde se kumuluje převážná část veřejné hromadné dopravy a nachází se zde dopravní tepna města, je transport bezproblémovým aspektem takto situovaného vzdělávacího zařízení.
- Ovšem co víc, pěší doprava je z důvodu blízkých docházkových vzdáleností časově výhodnější než přesun samotným dopravním prostředkem.
- Účel** Jak již bylo řečeno u popisu předešlého vzdělávacího komplexu - Hlavní a také jedinou funkcí budovy univerzity MU - Fakulty Sociálních studií je vzdělávání.

Občanská vybavenost přilehlého okolí:



Obr. 28 – [Zdroj [17], Zpracování: Vlastní]

	centrum Brna- smíšená funkce		smíšená funkce- bydlení, služby, organizace
	Univerzitní budova FSS MUNI		veřejná zeleň- parky
	lékařské služby		škoolství
	hrad Špilberk		

OBECNÉ OKOMENTOVÁNÍ A POROVNÁNÍ

Tato analýza je zaměřena na tematiku mísení a separaci funkcí (zda je vhodnější je od sebe oddělovat či je naopak propojovat a vytvářet polyfunkční struktury) a také, jestli je dobrým řešením odklon plně vybaveného komplexu na okraj města. V kapitole 6.2 byla již zmíněna problematika budování odlehlých celků na okraji měst, které vytváří soběstačné komplexy. V následujícím textu budou porovnány na příkladu univerzit a to v kontrastu s budovami umístěnými v centru města:

Univerzitní kampus Bohunice – jeho stěžejní výhodou (a možná zároveň i největší problematikou) je občanská vybavenost. Pro svou smíšenou funkci zde vzniká „soběstačné městečko“, které je plně vybaveno nákupní zónou, sportovišti, vzdělávacími zařízeními, rekreací, stravovacími zařízeními, zónou bydlení. Lidé, především studenti, kteří zde žijí, nemají velkou motivaci dojíždět půl hodiny hromadnou dopravou do centra města Brna a podílet se na veřejném životu v něm. Jsou zkrátka dostatečně občansky vybaveni v tomto 6,5 km vzdáleném komplexu a často jejich cesta skrz centrum Brna vede jen při průjezdu tramvajů na hlavní vlakové nádraží a pak následně pryč z města.

Při rozboru Fakulty stavební, nacházející se na ulici Veveří, která je mírně odkloněna od hlavního centra, ve vzdálenosti necelých dvou kilometrů, by měl být důraz kladen na dopravu vedenou k této budově. Dalo by se zjednodušeně říct, že fakulta není „ani daleko, ani blízko“, proto při rozhodování se, zda se vydat do centra nebo ne, hraje zásadní roli dopravní dostupnost. Těsné okolí neoplývá příliš pestrou občanskou vybaveností, nachází se zde občerstvovací a stravovací zařízení, obchod s potravinami je nejbližší ve vzdálenosti přibližně jeden kilometr (Albert, Billa), menší samoobsluha do 500 m. V těsné blízkosti se nachází veřejná zeleň - Björnsonův sad - který jistě přispívá ke kvalitě veřejného prostoru a studenti zde mohou trávit volné chvíle mezi hodinami. Sportoviště v okolí jsou spíše soukromého charakteru jako součást školních budov. Nedaleko od fakulty je situováno Koupaliště Kraví hora a Sportovní komplex TJ Sokol (ulice Kounicova) určené pro širokou škálu sportovních aktivit.

Na rozdíl od studentů MU v Bohunicích se studenti VUT fakulty stavební musí za příležitostmi, ať už sportovními, nákupními a jinými, dopravit. Ovšem vzdálenost a časová náročnost není příliš velká a následný výběr z možností aktivit je širší. Navíc pro město jako celek a jeho rozvoj je takové schéma prospěšnější a zdravější. Kde jsou lidi, tam vzrůstá obchod a tím i celková ekonomika a kvalita života.

Třetím analyzovaným objektem je Fakulta sociálních studií MU. Díky svému bezprostřednímu kontaktu budovy s městem je nejvíce řešeným tématem poloha fakulty. Zda je umístění školy v centru výhodou nebo jestli je hluk, případné přejíždění na výuku mezi budovami skrz frekventované centrum, naopak problematickým faktorem. Občanská vybavenost a doprava v okolí FSS není stěžejní, neboť i větší vzdálenosti jsou zde zanedbatelné a docházková vzdálenost je měřena v řádu minut. Studenti jsou přirozeně v denním kontaktu s ulicemi města Brna.

CELKOVÉ SHRNUÍ

V průběhu let byly vyzdvihovány různé ideologie na uspořádání měst. V období funkcionalismu byla propagována separace funkcí dle jejich druhu na bydlení, práci a rekreaci. Domnívali se, že tento koncept bude efektivnější. Dnes tato myšlenka velkou oblibu nenese a dle předních urbanistů a názorů současné doby je doplňující se smíšenost vhodnějším řešením. Neboť přináší různé typy lidí a aktivit do jednoho prostoru a ten pak není monotónní a nudný.

Z pohledu občanské vybavenosti je sice univerzitní Campus v Bohunicích dostačující, ale mohl by studentům nabídnout z uživatelského hlediska mnohem víc:

- Areál postrádá venkovní prostranství, kde by se studenti scházeli a trávili volný čas na slunci. Místo toho jsou ukryti ve studovnách nebo nákupním centru.
- Nekonají se zde žádné kulturní akce, přitom by stačilo vybudovat menší atrium, které by se využívalo ke koncertům, přednáškám a jiným společenským aktivitám.
- Veřejná zeleň v okolí kampusu také není ve vhodném poměru k zastavěné ploše a hmotě.
- Rodiny, které jsou trvalými rezidenty bytových domů v blízkosti komplexu, nemohou vytvořit s místem a sousedy pevné vazby, protože se ve většině případů jedná o studenty v podnájmu, kteří přijíždí a odjíždí. Na prázdniny opouštějí byty a sídliště přichází o jejich přirozený pulzující obraz.

Co se tedy týká celkového hodnocení, jestli je vhodné budovat soběstačné satelity na okraji měst, je názor architektů a urbanistů v zásadě jednotný. Za zdravější variantu je obecně považováno integrovat. Nejen ve smyslu funkce, ale také v jednotnosti zástavby a kompaktnosti města. Z toho vyplývá, že v této konkrétní analýze, jsou fakulty FAST a FSS, kde soužití budov (studentů) s městem a jejich vzájemná symbióza je (především díky lokaci) silnější, nese pozitivní dopad na fungování sociálního života, ekonomiky, přispívá ke zdravému obrazu města a kvalitě života obyvatel.

6.3 OTEVÍRAT NEBO UZAVÍRAT

Výčet příkladů poukazujících na tematiku otevírat x uzavírat, jako budování obchodních pasáží, specializovaných čtvrtí pro jednostrannou aktivitu, nepřiměřeně velkých vzdáleností mezi zájmovými oblastmi, nám napomáhá pochopit způsob vnímání prostoru - její otevřenost a uzavřenost. V tomto kontextu se nebavíme o uzavřenosti jako takové, za zavřenými dveřmi nebo zpoza výlohy. Nýbrž o „pocitu uzavřenosti“ a „vizuální dostupnosti“. Jak na nás ulice působí, jak jsou orientovány budovy, jestli se v daném prostředí cítíme vtáhnuti do dění na ulici nebo naopak se k nám lidé a prostor točí zády. Uzavírání není pro město v celkovém měřítku vhodným řešením a měli bychom se zbytečnému izolování vyvarovat. *Situaci lze demonstrovat na příkladu knihovny s velkým oknem 10 až 15 metrovým odstupem od stavební čáry a knihovny s okny přímo na ulici. V prvním případě jde vidět budovu s okny, v tom druhém používanou knihovnu.*¹⁷ Tento příklad vystihl jednu z mnoha situací, které se ve veřejném prostoru odehrávají a díky vhodnému rozvržení polohy, vzdálenosti, výšky a jiných aspektů vytvoříme rázem z pasivního a monotónního prostředí město živé a aktivní. [1]

V některých případech je ovšem uzavírání a jakési „omezení“ uživatelů žádoucí. Pokud se jedná například o mateřskou školu, nebylo by zrovna vhodným řešením, aby děti vybíhaly z hlavního vchodu přímo do rušné ulice. Nebo co se týče sportovišť, výzkumných pracovišť, zkrátka prostorů, kde je vyžadována koncentrace na práci, okna by neměla být umístěna na úrovni ulice. Kolemjdoucí svým nahlížením narušují atmosféru a znervózňují uživatele komplexu. Zde se otázka otevírání a uzavírání řeší individuálně a musí se posoudit výhody a nevýhody plánu. [1]

Podle určené funkce urbanisté a architekti navrhují i veřejné prostory. Dle charakteru místa je posuzováno, do jaké míry bude prostor **otevřen nebo uzavřen/zastavěn**. Jak budou **orientovány** budovy, jakým způsobem bude navržena **doprava, řešení zeleně**, jestli je zde vhodné zasadit **odpočinkovou zónu** nebo jestli má být prostor naopak víc **tranzitní, rušnější** a s vyšší frekvencí. Pozornost by také měla být věnována návrhu **měkké hraniční linie**, která utváří přechodový prostor mezi budovou a okolím. Má za následek celkový dojem prostředí.



Kontrast hraničních linií v centru města Brno

- ✗ Ulice Kotlářská
- ✓ Ulice Jiráskova

Obr. 29 – [Zdroj: Vlastní]

Za názorný příklad atraktivní a funkční ulice je považována kodaňská **Strøget**, která splňuje veškeré zmíněné požadavky a nároky chodce. Od roku 1962 se stala pěší zónou a do budoucích let velkou inspirací pro ostatní městské části. Je tvořena třemi ulicemi v celkové délce 1,1 km. Začíná před Kodaňskou radnicí a končí na největším kodaňském náměstí Kogens Nytorv. Její linie je příjemně stáčena, vidíme tedy jen do vzdálenosti maximálně 200 m vpřed a vše se tak zdá být blízkým cílem. Mísí se zde obchod se službami, uměním a historií. Trasu ulice pomyslně člení čtyři menší náměstí, která v celkovém kontextu bývají označována jako „šňůra perel“. Jsou vizuálně propojena dlažbou, která se v průběhu pěší zóny mění a vzájemně prolíná. [5], [20], [21]

¹⁷ [1] GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

6.3.1 STRØGET (KODAŇ) x ČESKÁ, MASARYKOVA (BRNO)

SROVNÁNÍ DVOU NEJZNÁMĚJŠÍCH ULIC V CENTRU MĚST

začátek / konec trasy KODAŇ – před kodaňskou radnicí / náměstí Kogens Nytorv

začátek / konec trasy BRNO – Moravské náměstí / ulice Masarykova – hlavní nádraží

Vzájemné srovnání vyplynulo z podobnosti těchto uličních struktur. V obou případech se jedná o pěší zóny. Zatím co v Kodani je Strøget od roku 1962 vymezena pouze pro chodce, na ulici Česká a Masarykova je stále přístupná motorová doprava, ovšem jen omezeně v ranních a večerních hodinách, zejména s funkcí zásobovací. Ulice Masarykova je pojízdňá tramvajovou hromadnou dopravou. Trať je vedena ulicí Rašínova (viz mapa - - -), která byla vybourána na počátku 20. století v místě původní úzké hřbitovní uličky, vedoucí od kostela sv. Jakuba, skrz náměstí Svobody a ulicí Masarykova. Na jejím konci linka ústí v dopravní uzel před hlavním vlakovým nádražím.

Jedná se o ulice propojující centrum města, kde se očekává velký počet turistů a chodců, vzkvétající obchod, aktivní a živoucí pohyb. Zástavba je těsná, hraniční linie udává jasný směr chůze. Uzavřený koridor se otevírá v náměstí, která člení trasu a zabraňují tak monotónnímu charakteru prostoru.



Obr. 30 – [Zdroj [17], Zpracování: Vlastní]



Obr. 31 – [Zdroj [16], Zpracování: Vlastní]

Podobná koncepce uliční sítě v centru měst je žádoucí. I přes to, že plní funkci obchodu, služeb a denní shon zde není malý, lidé rádi prochází skrz a nevyhýbají se mu. Je tomu tak v obou vybraných a porovnávaných případech. Jak na Strøget, tak i v Brně se běžně setkáme s rezidenty a nejedná se jen o turisticky atraktivní místo, které postrádá věrohodnost a smysl běžného užitku.

STRØGET

ČESKÁ, MASARYKOVA



Živý uliční koridor



Pouliční umělci



Propojující dlažba



Krátké vzdálenosti



Výlohy, zboží a služby



Výlohy, zboží, služby

Obr. 32, 33, 34 – [Zdroj [19]]

Obr. 35, 36, 37 – [Zdroj: Vlastní]

6.3.2 NÁMĚSTÍ 28. ŘÍJNA X MORAVSKÉ NÁMĚSTÍ

SROVNÁNÍ OTEVŘENOSTI A UZAVŘENOSTI VYBRANÝCH NÁMĚSTÍ



Obr. 38 – [Zdroj [16], Zpracování: Vlastní]



Obr. 39 – [Zdroj [16], Zpracování: Vlastní]

ZÁKLADNÍ INFORMACE O PROSTORU

NÁMĚSTÍ 28. ŘÍJNA

LOKACE, ROZLOHA

Brno - město, 20 000 m²

HISTORIE

Park byl vystaven roku 1902 na místě Hutterova rybníku. Ten byl na konci 80. let 18.století zrušen a jeho plochu obklopily obytné domy. Rovinatá plocha byla po obvodu vysázena javorovými alejemi a dvěma stromořadími lip po stranách. Vnitřní prostor byl později (1928) zatravněn a opatřen obdélníkovou vodní nádrží a dětským hřištěm. Roku 1960 byla fontánka odstraněna a nahradilo ji sousoší Koupající se dívky (autor: sochařka Sylva Lacinová - Jílková). Od roku 2014 zde můžeme spatřit i památník holocaustu – černou kamennou krychli o hraně 3,14 m – Ludolfovo číslo (autor: akad. Malíř Daniel Václavík). [24]

ZASTAVĚNÍ

Parkové náměstí leží v zástavbě ze všech svých stran
V současnosti je po celém obvodu opatřeno nízkým plůtkem

ÚČEL

Rekreace, aktivní odpočinek

PRŮMĚRNÁ DOBA ZDRŽENÍ SE

Vyhodnoceno na základě pozorování: 15 minut



Fotografická dokumentace Obr. 40 - [Zdroj: Vlastní]

NÁMĚSTÍ MÍRU

LOKACE, ROZLOHA

Brno - střed, Masarykova čtvrť, 2 200 m²

HISTORIE

Náměstí vzniklo ve 20. letech 20. století při výstavbě vilové čtvrti Masarykovy, jehož je dnes přirozeným centrem. Na náměstí se nachází funkcionalistický kostel svatého Augustina (architekt Vladimír Fischer) z roku 1932.

ZASTAVĚNÍ

Náměstí Míru je zastavěno ze dvou stran

Třetí strana se opírá o budovu maloobchodní prodejny Brněnka

ÚČEL

Centrum Masarykovy čtvrti

Dopravní uzel

Místo navazující na rekreaci parku Kraví hora

PRŮMĚRNÁ DOBA ZDRŽENÍ SE

Vyhodnoceno na základě pozorování: 2 minuty



Fotografická dokumentace, Obr. 41 - [Zdroj: Vlastní]

OBECNÉ OKOMENTOVÁNÍ A POROVNÁNÍ

Tato náměstí, přesněji řečeno parková náměstí, byla vybrána k záměru porovnání jejich otevřenosti a uzavřenosti vůči okolní zástavbě a z důvodu pozorování, jakým způsobem ovlivňují chování a pocity člověka.

V tomto konkrétním případě uvažujeme za uzavřenější strukturu **náměstí 28. října**, které je ze všech stran obestavěno třemi až pěti patrovými bytovými domy a samotný „parčík“ je uzavřen nízkým plotem za účelem kontroly vstupu a výstupu. Není však opatřen zámkem, přístupnost parku tedy není omezena denní hodinou. Dříve byl prostor využíván jako promenáda a místo pro setkávání se. Jeho vizuál připomínal víc náměstí (proto si nese dál tento status, i když dnes už je označení zavádějící). Svě zázemí zde našla i kočovná divadla. Od poloviny 20. století byla plocha postupně zatravněována a náměstí se transformovalo do podoby parku. V dnešní době si náměstí 28. října spojujeme s představou zeleně, rekreace, dětského hřiště. Velká část návštěvníků jsou maminky s malými dětmi a důchodci posedávající na lavičkách. Návštěvnost se liší se dnem v týdnu a hodinou, ovšem z pozorování vyplynulo, že značná část lidí zde vyráží za určitou příležitostí a účelem. Doba zdržení je delší a záměrná.

Průměrná doba zdržení na základě pozorování: 15 minut

Náměstí Míru (podobně jako u náměstí 28. října špatně definované označení struktury prostoru, viz str. 43) považujeme za otevřenější, zejména kvůli obestavení budovami plně jen ze dvou stran, třetí strana je sice kryta budovou maloobchodního domu, ovšem ten je svým způsobem brán jako součást náměstí. Také je důležité poznamenat, že tento prostor vznikl přirozeně jako místo pro setkávání se rezidentů Masarykovy čtvrti. Lidé si ho sami zvolili jako příjemné a strategicky položené centrum, pravděpodobně v souvislosti s přílehlým parkem. Dnes je náměstí Míru dopravní smyčkou. Jeho funkcí je převést studenty a rezidenty zástaveb na zastávku tramvají/trolejbusů, případně kousek dál do parku Kraví hora.

Průměrná doba zdržení na základě pozorování: 2 minuty

CELKOVÉ SHRNUÍ

Významnou roli zde hraje již dříve zmíněný princip hraniční linie (kap. 4.3), který vybízí účastníky veřejného dění k zastavení se, pozorování, komunikaci nebo odpočinku. Když je prostor krytý ze všech stran, lidé se cítí přirozeně víc v bezpečí a nevadí jim v takovém místě strávit delší dobu jen tak, i když to vyloženě neplánují. Naopak v místě otevřeném, profukujícím, kde se není kde postavit, nevyhledávají podněty a příležitosti ke zdržení se. Těmito místy většinou člověk jen proklouzne nebo stráví dobu nutnou, např. než přijede hromadná doprava.

Z tohoto tvrzení vyplývá výsledek řešeného pozorování prostoru náměstí 28. října a náměstí Míru. Viditelný rozdíl, potvrzující teorii, se projevil v pozorování frekventovanosti na daném území. Nedá se posoudit, co je lepším či horším výsledkem. Obě struktury plní svou funkci, která z nich postupem let vyplynula. Avšak oba prostory mají vyšší potenciál, který není plnohodnotně naplněn.

Parkové náměstí 28. října již ze svého názvu potvrzuje svou funkci pro rekreaci, tedy parku. Co se týká struktury a začlenění se, je řešení prostoru vyhovující. Navíc se jedná o strategickou polohu vůči městu. Chybí zde však vybavenost parku o kvalitnější mobiliáře, popřípadě altán či atrium pro příležitostné aktivity. Vytvořily by přidanou hodnotu a širší nabídku trávení volného času.

Zatímco náměstí Míru by bylo definováno jako „konečná zastávka“. Obecně je na prostor nahlíženo jako na dopravní smyčku, avšak díky své atraktivní poloze pro bydlení a těsnou blízkost parku Kraví hora, je také značně frekventované. Oblíbenost místa pro svou lokalitu a dobrou dostupnost je vysoká. Je však jisté, že tento veřejný prostor má potenciál, který není plnohodnotně využit. Náměstí Míru by se mohlo lépe propojit s ulicí Údolní, dopravní smyčka by byla řešena efektivnějším způsobem. Místo přímo vybízí ke společenským volnočasovým aktivitám typu farmářské trhy, letní kina nebo příležitostné denní festivaly. Úprava náměstí Míru ve spolupráci s architekty, urbanisty a specialisty na veřejný prostor by byla v tomto případě na místě.

7 ČTYŘI CÍLE IDEÁLNÍHO MĚSTA

7.1 ŽIVOT V ULICÍCH

Na první dojem může být tento pojem lehce zavádějící. Živost města totiž není založena na neutuchajícím proudu chodců, jak by se mohlo zdát, nýbrž, jak již vyplynulo z mnohých předcházejících kapitol, především na kvalitě prostoru. Hlavní roli zde hraje pocit, který z místa pociťujeme, smysluplnost a různorodost. Kombinací odpočinkové a sociální aktivity je posílena široká škála dění v ulici, tedy živé město. Obchody, budovy s veřejnou správou, historické památníky, restaurace. Je-li možno propojit všechny tyto funkce, prostor se bude zdát komplexnější, praktičtější, pěší vzdálenosti kratší. V otázce řešící hustotu zástavby vs. velkorysý prostor, je obecně považována za lepší řešení výstavba těsnější s velkou koncentrací pracovišť a obyvatel. Možná však důležitějším tématem by mělo být množství lidí, kteří ho budou v konečném důsledku využívat a samotné měřítko prostoru. Výška budov živého a neživého města hraje velmi důležitou roli, ta bude vypadat jinak ve čtvrtích určených pro bydlení - *Četné studie dánských obytných čtvrtí celkově ukazují, že v zastavěných oblastech s městskými domy o dvou až dvou a půl podlažích je výrazně bohatší pouliční život a socializace domácností než v oblastech s vyššími budovami.*¹⁸ a jinak v centru města, kde je vyšší výstavba než 5 - ti podlažní běžná a využívaná administrativou, restauračními zařízeními s výhledem, soukromými kanceláři a jinými účely. [2]

Jak již byl v kapitole 4.3 (str. 9) zmíněn princip hraniční linie a její důležitá funkce, zde v souvislosti se živým městem nesmí být opomenuta. Právě ta rozhoduje o době zdržení se ve veřejném prostoru. Probíhá zde prvotní styk města a budov, definuje prostor, je výměnnou zónou i zónou pobytovou.

Hraniční linie - setkání budovy s městem:



ROZHOVOR

Ulice Jiráskova a příklad funkčního napojení vchodového prostoru a ulice



INTERAKCE

Ulice Česká a pouliční muzikanti



PROHLÍŽENÍ A CHŮZE

Ulice Česká a příklad kontaktu průčelí s kolemjdoucími

¹⁸ [2] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.



PŘESTÁVKA

Jakubské náměstí a příklad pevného solitéru ve veřejném prostoru

POSEDÁVÁNÍ

Zelný trh a příklad vhodného umístění mobiliáře ve veřejném prostoru

NÁKUPY

Zelný trh a příklad prosperujícího obchodu v pevně definovaném uzavřeném prostoru

Obr. 42 – [Zdroj: Vlastní]

Živá města tkví v detailech, členitosti, rozmanitosti. Před otevřeným a aktivním průčelím byla patrná tendence chodců zpomalit, otočit k němu hlavu a častěji se zastavovat. Počet lidí, kteří procházeli nebo se zastavovali před sekce aktivních průčelí, byl sedmkrát větší než úroveň aktivit před pasivním průčelím.¹⁹ [2]

Aktivita před průčelím a mimo něj:



Obr. 43 – [Zdroj [2]]

„Pokud selžou hraniční linie, prostor nikdy neobživne“ Christopher Alexander (A Pattern Language, 1977)

¹⁹ [2] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

7.2 BEZPEČNOST

V této kapitole je pozornost věnována především dvěma faktorům, které vytváří město bezpečné. Potlačení kriminality a vhodné dopravní podmínky. [2]

Vhodné plánování veřejného prostoru může napomoci i ve sférách, které bychom běžně nepředpokládali, zde konkrétně v oblasti kriminality. Navržením dostatečného osvětlení, mísení bydlení s dalšími funkcemi, snaha potlačit sociální a ekonomickou nerovnost. Lidé mají často tendenci chránit sami sebe před okolním světem. Budují domy s vysokými ploty, okna opevňují mřížemi, okna jsou odvrácena z ulice. Nejen, že z estetického hlediska nepůsobí dobře a většinou nezapadají do okolní zástavby, navíc i nepodporují příjemný a bezpečný pocit v ulicích. Snaha propojit ulici a soukromý život je důležitou složkou v zachování bezpečnosti. Asi nás tedy nepřekvapí, že i výška zástavby opět sehrává svou významnou roli. Výraz „oči na ulici“ je používanou terminologií, kterou je myšleno, že z nižších budov člověk snadno dohlédne na ulici a vnímá dění kolem, tedy se stává jakýmsi „hlídačem“. [2]

Dalším faktorem je v disciplíně urbanismu velmi diskutované téma, a to doprava ve městě. V posledních padesáti letech se rozmohl fenomén motorové dopravy a prudce narostl počet aut ve městech. Chodníky a prostor pro pěší se značně zredukoval a dopravní prostor je v hierarchii uličního prostoru jednoznačně upřednostňován nad chodci i cyklisty. Prostor ve městě je definován hmotou, následně by se měla plánovat zeleň, pásy pro chodce a až nakonec hlavní dopravní prostor. Chodníky jsou zužovány, často blokovány dopravním značením a investice do rekonstrukce tohoto prostoru také nejsou značné. Výsledkem se stává, že chůze je obtížnější a méně atraktivní. Co se týká cyklistické dopravy, různé země a města mají různou kulturu a i orientace města hraje v této otázce podstatnou roli. Někde je jízda na kole přirozenou součástí všedního dne většiny obyvatel (Holandsko - Amsterdam, Dánsko - Kodaň, Španělsko - Barcelona), jinde nejsou podmínky pro tento alternativní způsob dopravy, např. kvůli převýšení, vhodné. Ovšem častokrát není problémem převýšení terénu, ale absence cyklostezek nebo jejich špatné podmínky. V těchto utlačovaných podmínkách se člověk necítí bezpečně, tedy se pravděpodobně vyhne riziku úrazu a raději se do města vůbec nevydá. Moderní plánování by mělo klást důraz na ulice s předností chodců a cyklistů, neboť ti jsou pulzujícím prvkem měst, a citlivě posoudit vhodnost dopravního modelu pro danou oblast: ulice pouze pro vozidla, bulváry, ulice s provozem o rychlosti 30 km/h, ulice s předností pro chodce, zóny s rychlostí 20 km/h, ulice pro chodce a vozy městské dopravy, ulice pro chodce a bicykly a ulice pouze pro pěší. [2]

7.3 UDRŽITELNOST

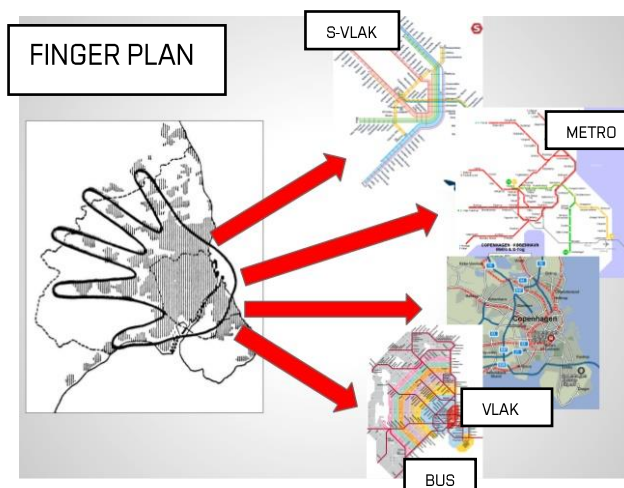
Udržitelnost je definována jako vytrvalost systémů a procesů. V celkovém měřítku udržitelného města se bavíme o udržitelnosti energetiky, znečištění, emisí, klimatu, fosilních paliv i o udržitelnosti architektury. Koncept udržitelnosti se zabývá především průmyslovou produkcí, zásobováním energií a vodou, odpadovým hospodářstvím a dopravou, která je značným elementem ohrožující životní prostředí. Zaměřením se na tyto složky je podpořena realizace „zeleného“ ekologického města. Některé vlivy při plánování ovlivnit nejdou, ovšem čemu by se měla věnovat pozornost je zejména právě zmiňovaná doprava. *Pěší a cyklistická doprava využívá méně zdrojů a dopad na životní prostředí je menší než u jiných forem dopravy.*²⁰ Navíc hromadná, pěší a cyklistická doprava prostor nezahluje. Cyklostezka přepraví 5x více lidí než automobilový jízdní pruh. Co se parkování týká, na jedno parkovací místo se vejde až deset jízdních kol. A jeden z nejpodstatnějších aspektů, zmenšuje ekologickou stopu. Město se stává zdravějším a udržitelnějším. [2], [13]

TOD, neboli tranzitně orientovaný vývoj. Program, který se zaměřuje na souhrn obytných, obchodních a volnočasových prostor v pěší vzdálenosti od hromadné dopravy. [2]

*TOD typicky zahrnuje centrální tranzitní zastávku (například železniční stanici nebo lehkou železnici nebo autobusovou zastávku) obklopenou oblastí s hustou zástavbou. TOD je také typicky navržena tak, aby byla více přístupná než jiné zastavěné oblasti a to pomocí menších rozměrů bloků a snížení plochy pozemků určených pro automobily.*²¹

Princip kompaktních měst skýtá širší spektrum výhod, kratší zásobovací tratě, méně nevyužitého území a jiné environmentální klady. Příkladem je kodaňský *Finger plan* (1947), který ztělesnil aspekty tranzitně orientovaného vývoje (TOD). Dodnes je používán a je vzorem pro další plánování. [14]

Kodaňský Finger plan



Obr. 44 – [Zdroj [19]]

²⁰ [2] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

²¹ [14] Transit-oriented development [online]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented_development

7.4 VITALITA MĚSTA

Tato dvě slova asociují představy zeleně, lidí (chodící/ sedící/ projíždějící na kole), slunce v ulicích, ruch přicházející z lokálního trhu. Takový je obraz zdravého města. Díky společenským změnám ve světě se z dříve běžnějšího fyzicky náročného zaměstnání lidé začali věnovat zaměstnání, které nevyžaduje tak velkou míru aktivity a výdeje energie. Jedná se o sedavá zaměstnání, kancelářské práce, práce s počítačem. Mnoho lidí nemá a ani si nedokáže vytvořit přirozené podmínky pro pohyb a výdej energie. Špatné stravovací návyky také nepřispívají ku prospěchu věci. Obezita populace a její zhoršující se statistiky jsou ve 21. století hrozbou, která by se neměla podceňovat. Je pravdou, že změnu musí začít každý člověk u sebe, ať se bavíme o zdravějším jídelníčku, motivaci, předsevzetí v navýšení pohybu. Ovšem i koncipování města v podpoře pohybu - chůze/jízdy na kole, může výrazně napomoci. Jestliže vytvoříme vhodné podmínky pro dopravu cyklistickou, pěší i hromadnou, navrhne pásky zeleně, potom nebude město „roztahané“ a nepraktické, ale kompaktní a funkční. Dáváme tak lidem vhodnou příležitost využít nabídek, které jejich město skýtá. [2]

Světová zdravotní organizace v roce 1988 započala se svým programem „zdravé město WHO“. Pro Evropu je centrála programu umístěna v Kodani. V Evropě je aktuálně zapojeno 30 zemí a 1300 měst, které systematicky postupují ke zvýšení kvality života a zdraví svých obyvatel dle Cílů udržitelného rozvoje OSN a dokumentu Zdraví 2020 WHO. Pro Českou republiku je podstatný dokument Česká republika 2030, kterou spravuje certifikovaná asociace Národní síť zdravých měst (NSZM ČR). Spolupracuje jak na evropské, tak i na globální úrovni s ostatními organizacemi a institucemi: Platforma sítí Zdravých měst WHO v Evropě, ICLEI, Energy Cities, ad. Oficiálním partnerem NSZM ČR je řada ministerstev a dalších národních institucí, akademických a odborných pracovišť. [15]

8 ZÁVĚR

„Každý má mít právo na snadno přístupné otevřené prostranství, podobně jako má právo na čistou vodu. Každému by se měla poskytnout možnost, aby viděl ze svého okna strom, mohl si posedět na lavičce poblíž svého domova, kde je i prostor pro dětské hry, nebo mohl během deseti minut dojít do parku. Dobře navržené okolí člověka inspiruje, zatímco špatně navržená města své občany tyranizují.“ *Jan Gehl*

Cílem práce byl smysluplný výklad a analýza veřejného prostoru v návaznosti na fungující společenský život. Po podrobném zkoumání tematiky je nyní jasné, že nedostatky způsobené nevhodným návrhem či nedostatečnou odborností navrhovatelů se navzájem nabalují a vytváří společné koncepční problémy širšího měřítka. Z tohoto tvrzení vyplývá, že i zdánlivě nepodstatné záležitosti, jako například výběr mobiliářů - jejich umístění, orientace ke světovým stranám, četnost, materiál aj., značně ovlivňují ráz místa. A co teprve ostatní, viditelnější a větší témata - neřešená zbytková zeleň, příliš velké plochy hlavního dopravního tělesa, špatná návaznost chodníků a utlačování pěší dopravy, nepromyšlené koncepce náměstí, nábřeží, parků aj.

Více než vhodné by bylo koncepční řešení veřejného prostoru pověřenými a odbornými osobami, které mají v dané problematice vzdělání a především cit pro navrhování. Taktéž pracovníci na dotčených úřadech, kteří se věnují povolování staveb a ovlivňují rozhodnutí o veřejném prostoru, by měli tématu dostatečně rozumět a věnovat mu pozornost.

Rozvoj města je přirozenou věcí, která se nedá zastavit. Dá se na něj však pohlížet jako příležitost pro tvorbu kvalitnějšího prostoru s promyšleným plánováním.

9 VYSVĚTLENÍ POJMŮ

VEŘEJNÝ PROSTOR	Prostředí určené pro veřejné sdílení, typicky vlastněné státem nebo obcí. Pojí se s nehmotnou rovinou, a to se vztahy, myšlenkami a ději.
LIDSKÉ MĚŘÍTKO	Vyjadřuje velikost plánování prostoru vůči člověku.
PROPORCE	Neboli rozměr, který označuje vztah velikostí dvou prvků ve vzájemné kompozici.
PARTER	Původ slova z francouzského „par terre - na zemi“. Označení pro přízemní části budov.
MOBILIÁŘ	Veškeré vybavení ve veřejném prostoru určené k užívání. Lavičky, koše, stojany na kola, přístřešky, informační tabule, vitríny aj.
HRANIČNÍ LINIE	Styk zástavby s veřejným prostorem.
PORTIKY	Otevřené sloupové haly, předložené hlavnímu vstupu do budovy.
PRŮČELÍ	Vnější (obvodová) stěna stavby, která je výrazem objektu a současně styčnou plochou s vnějším okolím budovy.
PEVNÝ SOLITÉR	Jedná se o prostorově výrazný prvek – velký strom, kašna, orloj, altán – ve veřejném prostoru, u kterého se lidé zastavují k odpočinku, bývá místem setkávání se.
URBANIZACE	Stěhování se obyvatel z venkova do měst.
SUBURBANIZACE	Termín popisující rozrůstání se oblastí na okraji měst. Město se rozšiřuje a z příměstských obcí se stávají městské části.
HLAVNÍ DOPRAVNÍ PROSTOR	Část prostoru místní komunikace a komunikací funkční skupiny A, B, C s postranními obrubníky vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu, u komunikací bez postranních obrubníků vymezená šířkou mezi vodícím anebo záchytným bezpečnostním zařízením.
PĚŠÍ ZÓNA	Jedna nebo více zklidněných komunikací obvykle v obchodním nebo historickém centru města nebo městské části, v centrech občanského vybavení s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy a veřejné hromadné dopravy za stanovených podmínek provozu podle zvláštního předpisu.
CHODNÍK	Část přidruženého dopravního prostoru určená primárně pro chodce.

CYKLOSTEZKA	Je pozemní komunikace nebo její jízdní pás určený k cyklistické dopravě.
NÁMĚSTÍ	Volné veřejné prostranství ve městě, které je ohraničeno přílehlou zástavbou (hmotně ohraničené) a vytváří centrum města.
PARKOVÉ NÁMĚSTÍ	Transformace volného veřejného prostoru v park.
TOD	„Tranzitně orientovaný vývoj“ - program, který se zaměřuje na souhrn obytných, obchodních a volnočasových prostor v větší vzdálenosti od hromadné dopravy.
PROXEMICKÁ ZÓNA	Vzdálenostní komunikační zóny, které jsou členěny do 4 skupin – intimní, osobní, společenská, veřejná.
DUNBAROVO ČÍSLO	Teoretické omezení počtu lidí, se kterými je člověk schopný navázat stálé sociální vztahy (v rámci obytné struktury). Tedy že si dokáže zařadit každého jedince do vzájemných vazeb a má o něm přibližné povědomí. Toto číslo se uvádí jako interval mezi 100 – 230, nejčastěji však jako číslo 150 osob.

10 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

10.1 KNIŽNÍ ZDROJE

- 1 GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.
- 2 GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- 3 ČABLOVÁ, Markéta. Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. 1. vyd. Brno: Partnerství, 2013, 123 s
- 4 ZELENKA, Josef, PÁSKOVÁ, Martina. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Linde Praha, 2012, 768 s
- 5 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. Nové městské prostory. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-86517-09-8.
- 6 ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana GAJDÍKOVÁ. Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2016. ISBN 978-80-7538-073-9.
- 7 MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.
- 8 SÝKORA, Luděk, ed. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. ISBN 80-901914-9-5.
- 9 SÁTORA, Josef., Urbanismus I-MG16. Přednášky. Brno: VUT v Brně, FAST, 2014
- 10 KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud. Praha: Academia, 2001. ISBN 80-200-0012-7.

10.2 INTERNETOVÉ ZDROJE

- 11 Ministerstvo vnitra České republiky [online]. Copyright © 2017 Ministerstvo vnitra České republiky, všechna práva vyhrazena [cit. 22. 01. 2018]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/kam-se-podel-zivot-ve-verejnem-prostoru.aspx>
- 12 Genius loci – Arts Lexikon. [online]. Dostupné z: http://www.artslexikon.cz//index.php?title=Genius_loci
- 13 400 Bad Request. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Uidr%C5%BEitelnost#Uidr%C5%BEitelnost_m%C4%9Bst
- 14 Transit-oriented development - Wikipedia. [online]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented_development

- 15 301 Moved Permanently. 301 Moved Permanently [online]. Dostupné z: <http://www.zdravamesta.cz/index.shtml?apc=r2081924t>
- 16 ČÚZK - Úvod. ČÚZK - Úvod [online]. Dostupné z: <http://www.cuzk.cz/>
- 17 Google [online]. Dostupné z: <http://www.google.cz/maps/@49.2027701,16.5989553,15z?hl=cs>
- 18 Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- 19 Copenhagen-Share and Discover Knowledge on LinkedIn SlideShare. Dostupné z: <https://www.slideshare.net/andikarica/copenhagen-3-15540576>
- 20 Dánsko - Kodaň - Stroget - průvodce na Orbion.cz. Dánsko - průvodce na Orbion.cz [online]. Dostupné z: <http://dansko.orbion.cz/kodan/pruvodce/stroget-1165/>
- 21 Průvodce Kodaní | Blog Eurolines CZ. Free Europe | blog Eurolines [online]. Dostupné z: <http://free-europe.elines.cz/kodan-mesto-stastnych-lidi/>
- 22 114/1992 Sb. Zákon o ochraně přírody a krajiny. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-114>
- 23 VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY - PDF. Představujeme Vám pohodlné a bezplatné nástroje pro publikování a sdílení informací. [online]. Dostupné z: <http://docplayer.cz/5724775-Vysoke-uceni-technicke-v-brne-brno-university-of-technology.html>
- 24 náměstí 28. října [online]. Dostupné z: https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_domu&load=480
- 25 Smolová, K. (2009). Diplomová práce: Zelené vdovy jako fenomén současné společnosti. Praha: Univerzita Karlova. Dostupné z: www.suburbanizace.cz/diplomky/Kristyna_Smolova_Zelene_vdovy_jako_fenomenu_soucasne_spolecnosti.pdf
- 26 Ročenka dopravy Brno 2016 Dostupné z: www.bkom.cz/uploads/informacni_centrum/130/rocenka_dopravy_2016.pdf
- 27 Deník iDNES.cz Dostupné z: <http://iDNES.cz>
- 28 Dunbarovo číslo – Wikipedie. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Dunbarovo_%C4%8D%C3%ADslo

11 SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek 1 Problematika dopravní špičky ve městě v kombinaci s technickými pracemi
- Obrázek 2 Doprava do práce a do škol (a zpět) v Kodani (2008)
- Obrázek 3 Doprava do práce a do škol (a zpět) v Brně (2016)
- Obrázek 4 Potlačení či podpora kontaktu fyzického uspořádání 5 různými způsoby
- Obrázek 5 Zorné pole člověka
- Obrázek 6 Meziúrovňové propojení – Brno, hlavní nádraží
- Obrázek 7 Znázornění dohledových vzdáleností na ulici Česká, Masarykova (Brno)
- Obrázek 8 Stopy ve sněhu
- Obrázek 9 Prošlapané chodníky
- Obrázek 10 Názorný příklad pohybu ve veřejném prostoru – náměstí Svobody, Brno
- Obrázek 11 Šikana chodců zaparkovanými auty
- Obrázek 12 Šikmé parkovací stání s obrubníkem
- Obrázek 13 Fotografie chodníků – Brno centrum
- Obrázek 14 Brno, Žabovřesky – ulice Spojovací
- Obrázek 15 Kodaň – Reberbanegade
- Obrázek 16 Brno, Žabovřesky - Orientace odvrácená
- Obrázek 17 Kodaň, Reberbanegade - Orientace protilehlá
- Obrázek 18 Fotografie lidského měřítka
- Obrázek 19 Fotografie lidského měřítka
- Obrázek 20 Fotografie lidského měřítka
- Obrázek 21 Fotografie lidského měřítka
- Obrázek 22 Univerzitní kampus, Brno Bohunice
- Obrázek 23 VUT Stavební fakulta, Brno střed
- Obrázek 24 Fakulta Sociálních studií - MUNI, Brno město
- Obrázek 25 Občanská vybavenost areálu Univerzitního Campusu a přilehlého okolí
- Obrázek 26 FAST VUT – řešení motorové a hromadné dopravy v přilehlém okolí

Obrázek 27	Občanská vybavenost přilehlého okolí FAST VUT
Obrázek 28	Občanská vybavenost přilehlého okolí FSS MUNI
Obrázek 29	Kontrast hraničních linií v centru města Brno
Obrázek 30	Analýza ulice Strøget
Obrázek 31	Analýza ulice Česká, Masarykova
Obrázek 32	Otevírat x Uzavírat, Strøget
Obrázek 33	Otevírat x Uzavírat, Strøget
Obrázek 34	Otevírat x Uzavírat, Strøget
Obrázek 35	Otevírat x Uzavírat, Česká, Masarykova
Obrázek 36	Otevírat x Uzavírat, Česká, Masarykova
Obrázek 37	Otevírat x Uzavírat, Česká, Masarykova
Obrázek 38	Srovnání otevřenosti a uzavřenosti vybraných náměstí
Obrázek 39	Srovnání otevřenosti a uzavřenosti vybraných náměstí
Obrázek 40	Náměstí 28. října
Obrázek 41	Náměstí Míru
Obrázek 42	Hraniční linie - setkání budovy s městem
Obrázek 43	Aktivita před průčelím a mimo něj
Obrázek 44	Kodaňský „Finger plan“

12 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

FAST	Fakulta stavební
FSS	Fakulta sociálních studií
MUNI	Masarykova univerzita
VUT	Vysoké učení technické
MHD	Místní hromadná doprava
VHD	Veřejná hromadná doprava
TOD	Tranzitně orientovaný vývoj
Viz	Sloveso „vidět“ v rozkazu, které má funkci odkazovací
aj.	A jiné
os.	Osob
g. l.	Genius Loci – Duch místa
tzv.	Takzvaný