

VĚDECKÉ SPISY VYSOKÉHO UČENÍ TECHNICKÉHO V BRNĚ

*Edice Habilitační a inaugurační spisy, sv. 191*

*ISSN 1213-418X*

**Gabriel Kopáček**

# **TYOLOGIE ULICE**

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
Fakulta architektury  
Ústav teorie urbanizmu

**Ing. arch. Gabriel Kopáček, Dr.**

**TYOLOGIE ULICE**  
**STREET TYPOLOGY**

Zkrácená verze habilitační práce



BRNO 2005

**Klíčová slova:**

urbanistická struktura, romantické město, klasické město, moderní město, městský blok, základní plocha, environmentální okrsek, uliční síť, dopravní komunikace, městská třída, ulice, obslužná ulice, obchodní ulice, obytná ulice, funkce ulice, únosnost uličního profilu, urbánní hodnota uličního profilu, mezní hodnota dopravního zatížení území.

**Key words:**

Urban structure, romantic city, classic city, modern city, urban block, basic area, environmental precinct, street pattern, traffic street, avenue, street, service road, shopping street, residential street, capacity of street profile, urban value of street profile, limit of area's traffic load.

Habilitační práce je uložena v knihovně Fakulty architektury VUT v Brně, Poříčí 5.

## OBSAH

1	PŘEDSTAVENÍ AUTORA .....	4
2	ÚVOD, CHRAKTERISTIKA A CÍLE HABILITAČNÍ PRÁCE .....	5
3	VZTAH URBANISTICKÉ STRUKTURY A DOPRAVY .....	6
4	ULIČNÍ FUNKCE .....	8
4.1	Polyfunkční uliční scéna .....	8
4.2	Městotvorná funkce.....	10
4.3	Společenské, psychické a estetické faktory .....	14
4.4	Prostorové dopady a požadavky .....	19
4.5	Ekonomie a politika .....	20
5	ULIČNÍ KATEGORIE .....	21
5.1	Pokus o definici ulice .....	21
5.2	Urbanistické kategorie ulic .....	21
6	ZÁVĚR, CESTY K REHABILITACI ULIČNÍHO PROSTORU .....	24
6.1	Urbánní hodnota území .....	24
6.2	Environmentální okrsky .....	24
6.3	Má se přizpůsobit město nebo doprava? .....	26
7	POUŽITÁ LITERATURA.....	29
8	ABSTRAKT.....	30



## 1 PŘEDSTAVENÍ AUTORA

Gabriel Kopáčik vystudoval v letech 1975 až 1981 Fakultu architektury Slovenské vysoké školy technické v Bratislavě, kde promoval diplomním projektem „Příměstská rekreace Rožňavy“ na katedře urbanizmu u prof. Rudolfa Šteise. Roku 1997 obhájil dizertační práci „Ulice v urbanistické struktuře“ na brněnské Fakultě architektury VUT.

V období 1981 až 1988 pracoval ve Stavoprojektu Ostrava. Podílel se zde na projekční přípravě sektoru Ostrava-jih, nejdříve ve skupině arch. Josefa Kupky, pak jako samostatný projektant a vedoucí projektant skupiny. Od roku 1990 je soukromým architektem (v roce 1990 získal průkaz zvláštní způsobilosti k projekční činnosti ve výstavbě, v roce 1993 autorizaci ČKA). Mezi jeho největší a odborně nejvýznamnější projekty posledních let patří územní plány Valašských Klobouk a Kroměříže, obytné soubory Za Kněžským hájkem v Brně-Žebětíně a Šmahova v Brně-Slatině a rekonstrukce základní školy v Kladrkách. Uznání dosáhl také v přímé soutěži před odbornou porotou, v minulém desetiletí to byla úspěšná účast na několika větších urbanistických nebo urbanisticko-architektonických soutěžích (Římské náměstí v Brně, ulice Pražská ve Znojmě, Karolína a Černá louka v Ostravě, Praha Bubny-Holešovice).

Od roku 1988 je akademickým pracovníkem na Fakultě architektury VUT v Brně, působí v ústavu teorie urbanizmu, vede studentské ateliérové práce, přednáší v urbanistických disciplínách v bakalářském, magisterském a doktorském studiu. Školí řadu doktorandů. Podílí se na výzkumné činnosti fakulty. V letech 1999 až 2001 byl řešitelem rozsáhlého projektu Grantové agentury ČR „Ulice v urbanistické struktuře“ (GA103/99/1956, některé výsledky jsou mimo jiné zpracovány do chystané novely normy navrhování místních komunikací).

## 2 ÚVOD, CHRAKTERISTIKA A CÍLE HABILITAČNÍ PRÁCE

### *Motto:*

*U nás je ulice jakási veliká hospoda nebo veřejný sad, náves, shromážděště, hřiště a divadlo, rozšířený domov a zápraží..., nejzajímavější lokál, kde vás potká tisícera podívaná a promluví k vám tisíc dobrodružství, lokál, kde lidé pískají nebo se perou, hlučí, koketují, odpočívají, básní nebo filozofují, chodí na stranu a užívají života a dělají vtipy na politiky a shlukují se ve dvojice, v trojice, v rodiny, v zástupy nebo v revoluce. (Karel Čapek, Londýnské ulice, 1924 [5])*

„Ulice je dějinný vynález“ uvádí umělec Milan Knížák své zamyšlení o absenci výtvarného rozměru současné ulice v jednom z televizních publicistických pořadů. Ale už jistě odněpaměti jsou domy uspořádávány do řad obepínajících ze dvou stran prostor, kterému říkáme ulice. Odněpaměti slouží ulice obyvatelům, má proto svůj vytríbený tvar, který se vžil jako nejvíce odpovídající funkci, tvar, který i dnes vnímáme jako krásný. Ulice patří ke každému městu, tak jako dům, náměstí, park, nábřeží...

To až v minulém století mizí ulice z moderního „funkcionalistického“ města. V souvislosti s prudkým rozvojem automobilové dopravy se ulice ztrácí také z historických částí našich sídel.auta vytlačují chodce a překážejí pohledům na tradiční městské prostory, zakrývají architekturu. „auta způsobila, že někdejší krása měst se stala neviditelná...“ [10, str. 239]. Není zanedbatelné, že v současných ulicích splácení daň tomuto fenoménu moderní doby ročně také desetitisíce mrtvých.

Nutnost vypořádat se s prudkým nárůstem automobilové dopravy se jeví jedním z nejaktuálnějších problémů současného města. Tento problém vnímají obyvatelé jako ohrožení životního prostředí, jako ztrátu pocitu bezpečnosti, zejména bezpečnosti chodce, a v posledních letech přes veškerý technický pokrok především také jako omezení vlastní mobility.

Řešení rozporu mezi tím, co ulice dnes většinou je, a tím, čím by měla vlastně podle našich představ být, není sice jen dopravním problémem, ale přesto lze konstatovat, že nalezení optimálního vztahu města a jeho dopravy je důležitým předpokladem pro formování plnohodnotné ulice. Na jedné straně stojí domy a související vybavení jako zdroj přepravních nároků, na druhé pak doprava. Doprava, která se v městském prostředí realizuje, protíná je, rozděluje na městské části, na stavební bloky, formuje ulici, ulici sloužící nejen vozidlům pro vedení jejich trajektorie, ale také ulici otevřenou rozmanitým společenským funkcím „vyvěrajícím“ z vnitřních prostorů budov, ze sociálních potřeb člověka.

Ulice svou kapacitou, mezní dopravní propustností při zachování urbánních a dalších „lidských“ hodnot limituje maximální možnou míru dopravního zatížení a v konečném důsledku také tím do jisté míry maximálně možnou intenzitu využití území. Překročit tyto limity lze, pokud se rozhodneme pro nákladné přestavby okolního urbanizovaného území nebo se smíříme s degradací úrovně životního prostředí.

Ulice by tedy neměla být jen komunikací, komunikací rychlostní, sběrnou, obslužnou, komunikací kategorie A, B, C, korytem, kde se slovy K. Čapka nekouká, nemluví, nesedí, kde se nežije, kudy se jen probíhá, kudy život pouze teče, aby byl co nejrychleji doma, na úřadě v práci, ale necht' je spíše oním velkolepým divadlem, hřištěm a nejzajímavější hospodou.

### **Cíl práce:**

definovat ulici,  
popsat podstatu problémů v ulici dnešního města,  
naznačit možné postupy vedoucí ke zlepšení.

### 3 VZTAH URBANISTICKÉ STRUKTURY A DOPRAVY

Požadavky člověka na město, ač ve své podstatě stále stejné, se s měnícím způsobem života vyvíjejí. Tento proces se uskutečňuje na plochách, které jsou ve svém množství konečné, omezené. Na jedné straně stojí hmotná struktura města, relativně trvalá, její restrukturalizace je náročná a finančně nákladná, na straně druhé vystupují rozmanité, mnohdy protikladné požadavky uživatelů, které zejména v posledních desetiletích povzbuzené výsledky technických revolucí hledají svou novou realizaci. Obyvatelé upřednostňují obytnost svého sídla, tedy čistý vzduch, klid, bezpečí, prostranství ke vzájemným setkáním, příjemné měřítko, dostatek zeleně apod. Titíž obyvatelé nebo další návštěvníci města ale mají také nároky na rozmístění, přístupnost a standard rozmanitého vybavení, na bezproblémové spojení s každým důležitým domem. Není možné na daném místě a v omezeném čase všem vyhovět. Aktuální stav uspořádání města je tedy okamžikem v procesu hledání priorit, které odrážejí soudobý konsenzus mezi zájmy individuálními a zájmy společnými. Výsledná urbanistická hodnota je mírou uspokojení těchto potřeb. Naznačené vnitřní rozpory v urbanistické struktuře jsou přirozené a jsou impulzem dalšího, mimo jiné také stavebního rozvoje města.

*Habilitační práce sleduje vzájemný vztah urbanistické struktury a dopravy na příkladě města Brna. Podrobně se zabývá chováním dopravy v různých částech města. Konstatuje, že schopnost sledované územní jednotky umožnit realizaci dopravních vztahů je dána zejména typem urbanistické struktury a stupněm začlenění této jednotky do organizmu města. Definiuje tři souhrnné typy urbanistické struktury a tři stupně začlenění a nakonec rozebírá jejich kombinace – základní modelové situace.*

#### **Typy urbanistické struktury:**

- Typ „a“ – kompaktní urbanistická struktura většinou na původní historické osnově.
- Typ „b“ – urbanistická struktura klasicky městsky založená, bloková zástavba, většinou z tzv. „gründerského období“, rozvíjející základní provozní a kompoziční osnovu města.
- Typ „c“ – většinou novodobá, volná zástavba uvažující se současnou intenzitou automobilizace.

#### **Stupně začlenění:**

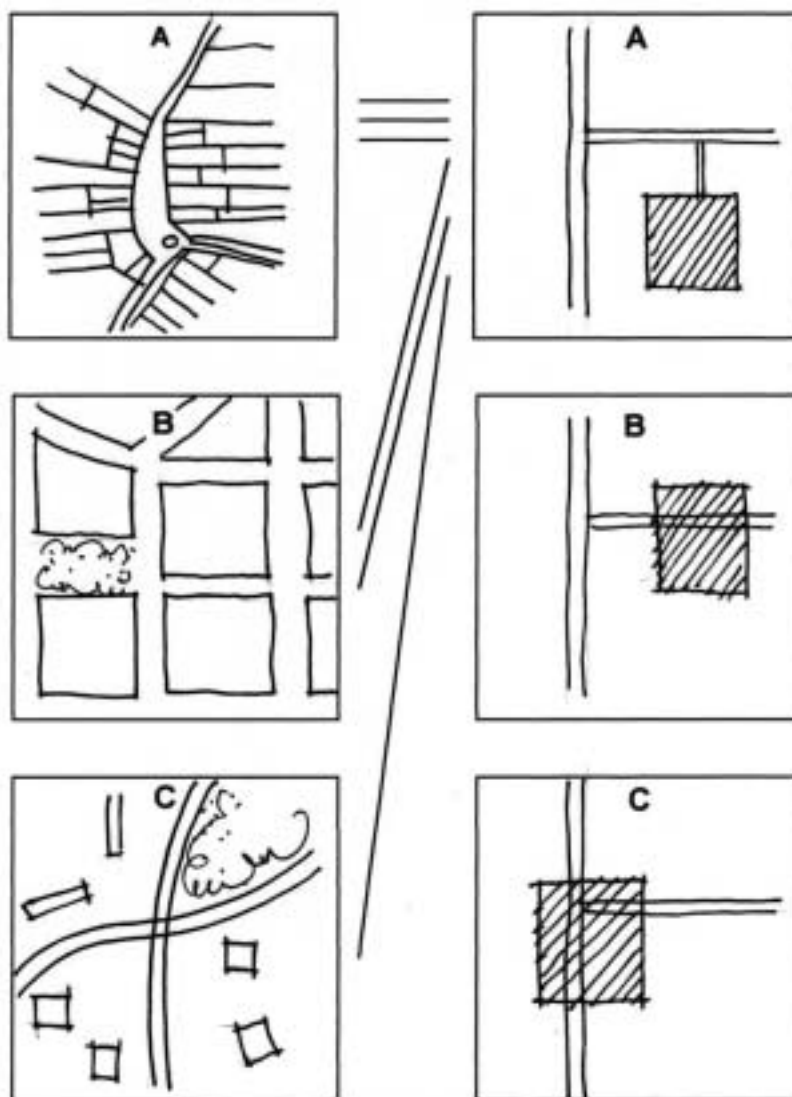
- Stupeň „a“ – sledovaná jednotka je dopravně nezávislá na okolí, není atakována sousedními částmi.
- Stupeň „b“ – sledovaná jednotka je začleněna do městské části, je atakována místními dopravními vztahy.
- Stupeň „c“ – sledovaná jednotka je atakována celoměstskými nebo meziměstskými dopravními vztahy.

#### **Modelové situace:**

- Vzájemné kombinace jednotlivých typů a stupňů aa, bb, cc jsou bezproblémové, dokonce uličky v historicky determinované zástavbě si mohou zachovat i v dnešním automobilovém věku plnou urbánní hodnotu, pokud toto území je vně jiných dopravních zájmů. Také kombinace ba, cb, ca, kdy stupeň začlenění je nižší než typ urbanistické struktury, jsou vhodné.
- Kombinace ab, bc (začlenění je o jeden stupeň vyšší než typ urbanistické struktury) jsou vnímány již jako problémové, dopravní koridory neplní svou společenskou funkci. Jedná se např. o brněnské městské radiály.
- Kombinace ac již není možná, resp. musí ustoupit buď doprava nebo zástavba.

TYP URBANISTICKÉ STRUKTURY

STUPEŇ ZAČLENĚNÍ



OBR. 1 – ZAČLENĚNÍ ÚZEMNÍ JEDNOTKY DO ORGANIZMU MĚSTA

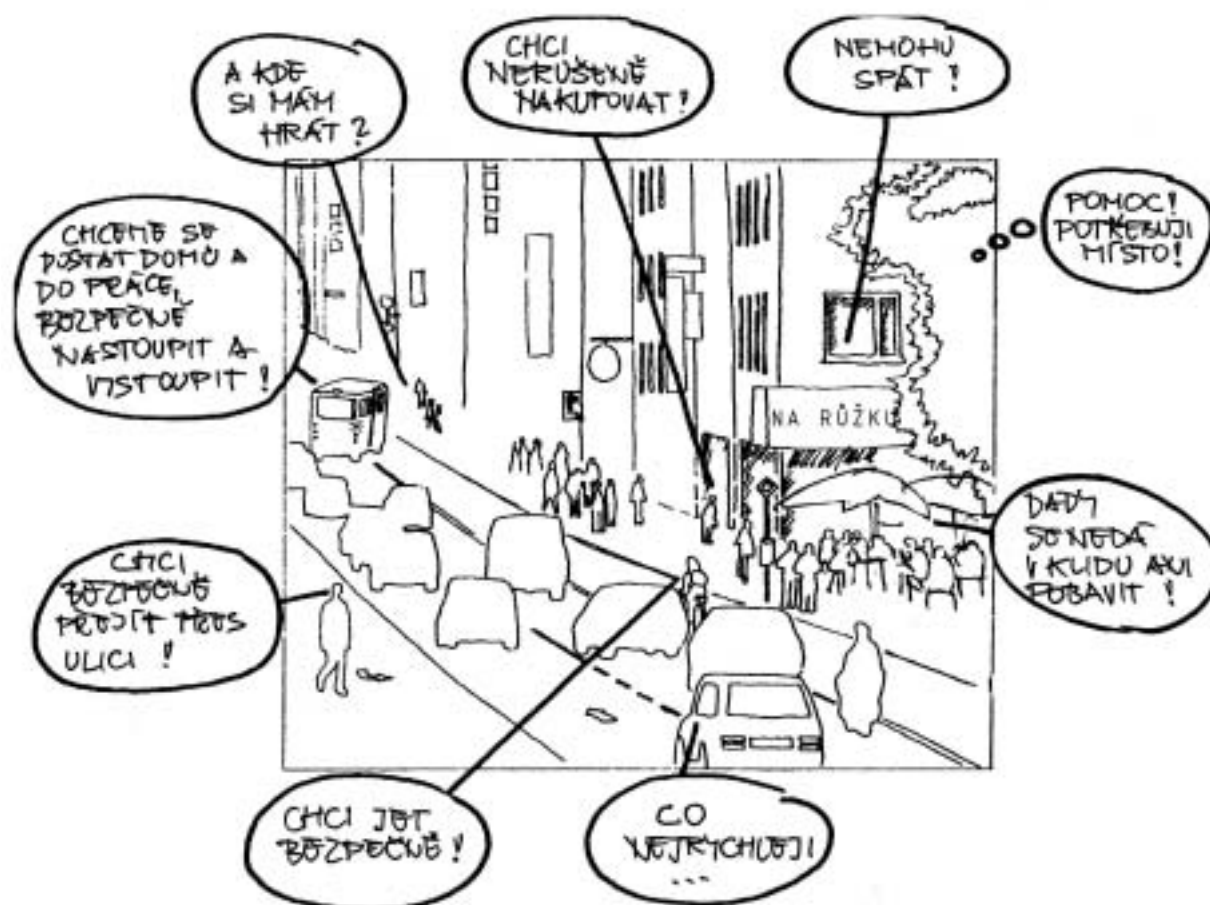
Z uvedeného vyplývá, že území s kvalitním stavebním fondem, území historicky cenná, území dlouhodobě funkčně stabilizovaná jsou „nedotknutelná“, jejich uliční síť skýtá při požadavku na zachování všech ostatních funkcí jen omezený prostor pro dopravu.

Hodnocení urbanistické struktury a dopravní sítě měst neznamená pouze cítit potřeby provozu, přepravy, mobility, nýbrž stanovení celkového *normativního standardu hodnoty urbánního prostředí*, který by vyjadřoval společensky nutnou míru ekologické, hygienické, kulturní a civilizační úrovně. Požadavky na kvalitní životní prostředí, snaha po snadném překonání bariéry, související estetické aspekty a taktéž únosná míra technických úprav limitují maximální hodnoty přepravního zatížení. Mírou tohoto souladu nechť je celková *urbanistická hodnota území* jako souhrnný standard kvality městského prostředí vyjadřující úroveň jeho společenského a funkčně provozního využití.



## 4 ULIČNÍ FUNKCE

### 4.1 POLYFUNKČNÍ ULIČNÍ SCÉNA



OBR. 2 – POLYFUNKČNÍ POULIČNÍ SCÉNA<sup>1</sup>

„Život mezi budovami netvoří pouze pěší provoz nebo jen rekreační a společenské aktivity“, píše Jan Gehl [6], život mezi budovami zahrnuje celé spektrum aktivit, které se spojují a dávají veřejným prostorům měst smysl a přitažlivost... „Život mezi budovami je nevyhnutelně bohatší, podnětnější a vděčnější než jakákoliv kombinace architektonických myšlenek.“ Život na ulici je dramatickým představením, kterého jsme všichni aktivními herci.

Ulice má smysl nejenom v tom, že odněkud někam vede, že spojuje domy a náměstí, ale má smysl sama o sobě, jsme na ulici proto, že na ní chceme být. Ulice má prostorovou a zároveň na rozdíl od ostatních statických prvků města také svou časovou dimenzi, ulice je nejdůležitějším existencionálním symbolem města konkretizujícím dimenzi času v jeho hmotné struktuře.<sup>2</sup>

Podle toho, jaké služby ulice pro město vykonává, definují *pět základních (prvotních) funkcí* ulice: funkci pobytovou (společenskou v užším smyslu slova), obslužnou (zajištění přístupu k městskému vybavení – tj. bytům, kancelářím, závodům, nemocnicím, školám, parkům, sporto-

<sup>1</sup> Dle G. Sammera [15], upraveno.

<sup>2</sup> Výstižně popisuje transformaci času do prostoru krajiny a města Norgerg-Schulz ve své knize *Genius loci* [14], str. 55.

višším atd.), přepravní (komunikační – spojovací, jinak řečeno distribuční – převezení lidí či zboží z jednoho místa na místo jiné), funkci vedení technické infrastruktury (inženýrských sítí všeho druhu) a funkci organizování města – tj. městotvornou.

Základní funkce realizované v uličním prostoru mají své požadavky na prostředí, případně toto prostředí sami často ovlivňují – mluvím proto o nárocích (požadavcích) a o dopadech ulice na urbanistickou strukturu – *funkcích druhotných (odvozených)*. Město negativně ovlivňují např. hluk a exhalace (hygienické dopady), na město nepříjemně působí např. rozdělení centra širokou bariérou tzv. sběrné komunikace (prostorové dopady) a naopak úspěšné zajištění obytnosti, přepravy zboží či obsluhy vyžaduje řadu opatření, ulice plní nároky v oblasti bezpečnosti chodce, vybavení uličního parteru nebo estetiky a psychické pohody.

**TAB. 1 – PRVOTNÍ FUNKCE ULICE**

<i>Pobytová</i>	<i>Obslužná</i>	<i>Přepravní</i>	<i>Vedení inženýrských sítí</i>	<i>Městotvorná</i>
obytná obchodní společenská	zásobování přístupy pěších zastávky MHD statická doprava ( <i>cílová doprava</i> )	individuální hromadná nákladní cyklistická pěší doprava ( <i>průjezdná doprava</i> )	kanalizace vodovod plynovod teprovod elektrická vedení telekomunikace	uspořádání území velikost a tvar staveb. bloků uliční síť kompozice města

**TAB. 2 – ODVOZENÉ FUNKCE ULICE - NÁROKY A DOPADY**

<i>Mikroklima v ulici</i>			<i>Uliční vybavení a technický stav</i>	<i>Prostorové a ekonomické</i>
<i>Přírodní klima a hygiena prostředí (zdravá ulice)</i>	<i>Psychická a sociální pohoda (příjemná ulice)</i>	<i>Estetické zážitky (krásná ulice)</i>		
hluk exhalace vibrace osvětlení a proslunění provětrání	jméno a tradice cílené aktivity mezilidské kontakty obecná kriminalita ohrožení chodců provozem kolize vozidel	měřítko tvar rytmus a gradace estetická a umělecká stránka zástavby a vnitřního vybavení	okolní zástavba zeleň drobná architektura ostatní zařízení a úpravy technický stav a údržba	šířkové uspořádání rozdělení území zábor plochy a ekonomie

Jednotlivé funkce nejsou zastoupeny v ulici vždy stejnou měrou či stejným způsobem, v následující tabulce se pokouším dále kvantifikovat a kvalifikovat jednotlivé funkce.

*V habilitační práci jsou jednotlivé funkce podrobně rozvedeny s cílem najít optimální a kritické úrovně jejich naplnění v různých urbánních situacích. Údaje jsou podloženy měřeními z různých výzkumných úkolů a doplněny grafy a tabulkami i srovnáním s našimi a zahraničními normami.*

**TAB. 3 – MÍRA NAPLNĚNÍ ULIČNÍCH FUNKCÍ**

Funkce	Míra naplnění (1. až 3., resp. 5. stupeň)				
Pobytová	obytná	obchodní	reprezentační	smíšená	ostatní
Obslužná	bez omezení	dílčí omezení	nezbytná obsluha		
Přepravní	rychlostní	sběrná	omezení	zákaz	
Vedení inž. sítí	volné	koordinované	soustředěné		
Městotvorná	pravoúhlá	okružně radiální		lineární	volná
Hygienická	snesitelná	kritická	neúnosná		
Bezpečnostní	bezpečné	kritická 1	kritická 2	neúnosná	
Uliční vybavení	náročné	stření	nenáročné		
Estetická	náročná	střední	nenáročná		
Prostorová	snesitelná	kritická	neúnosná		

V konkrétní urbánní situaci si nelze představit ulici čistě monofunkční: přepravní, obslužnou, obytnou, reprezentativní... I když v každé ulici nemusí být veškeré funkce zastoupeny, jsou všechny ulice vždy vícefunkční a jako takové je musíme i cítit v organizmu města. Ne každá *silnice* je *cestou* a ne každá místní *komunikace* je *ulicí*. Pokud se odvážím volně parafrázovat spisovatele Milana Kunderu [10, str. 220], tak zatímco silnice či tzv. komunikace „jsou vítězným znehodnocením prostoru“, cesty nebo ulice jsou chválou tohoto prostoru.

## 4.2 MĚSTOTVORNÁ FUNKCE

Ulice a její jednotlivé prvky jsou nezastupitelnými symboly města. Uliční síť svým uspořádáním organizuje vlastní urbanistickou strukturu a ta naopak má nároky na uspořádání ulice. Ulice jsou vedeny tak, aby umožnily fungování okolní zástavby i celého města. Jasná a přehledná koncepce uliční osnovy s logickou hierarchií, tak jako osobitost a neanonymnost uličních prostorů jsou faktorem důležitým pro orientaci ve městě. Ve smyslu názorů teoretiků architektury Kevina Lunche a Nroberga-Schulze uspokojuje uspořádaný prostor lidskou potřebu pochopit vesmír jako strukturovaný celek, zmocnit se jej a přetvořit pro své bytí na Zemi; porozumění vnitřnímu řádu města je pak pro člověka nejen klíčem k porozumění dalším obdobným městům a prostředkem k jejich cílenému rozvoji, ale i kamínkem vnímání celého světa.<sup>3</sup>

Uliční osnova vymezuje ve struktuře města funkčně-prostorové jednotky v územně plánovací praxi často nazývané *základní plochy*. Takto ohraničená území mají v zásadě tendenci být prostоровě a funkčně homogenní. Při důsledném definování jasně oddělují: a) plochy privátní a vyhrazené – *stavební bloky* a b) prostory veřejné – tj. *ulice, parky a náměstí*. Jejich velikost, tvar a charakter závisí nejen na vlastní náplni, ale také na topografických podmínkách, poloze v sídle a historickém období vzniku. Ve smyslu rozborů města Brna (viz kap. 3.1 vlastní habilitační práce) si dovoluji zobecnit charakteristické rysy popsaných území a pro podmínky středoevropského města definovat tři základní typy urbanistické struktury a s tím související tři typy uliční sítě.

<sup>3</sup> Srovnej [14] str. 52 a [12] str. 4.

### Město romantické – rostlé

Kompaktní zástavba většinou historických jader měst a městských částí – ať „rostlá“ nebo uměle založená a postupně během historického vývoje „zažitá“ a restrukturalizovaná. V novověku se pro svou „těsnot“ a s tím související provozní nepraktičnost a hygienickou závadnost objevuje obvykle jen jako dějinná reminiscence v krátkodobých etapách vyvažujících někdy příliš schematický a odosobnělý převažující stavební řád své doby (např. parafráze středověkého města v návrzích architekta Camilla Sitteho na konci 19. století nebo postmoderní městské koncepce 80. let minulého století). Charakteristická je vysoká intenzita zastavění, uzavřenost, blízkost všech elementů, minimum neurčitých veřejných ploch, rozmanitost, mnohvrstevnatost, příjemné měřítko a malebný prostorový obraz. Základní plochy jsou totožné s pevně vymezenými, ale nepravidelnými stavebními bloky, bez výrazné funkční diferenciaci, tvoří je relativně malé řadové městské domy. Veřejné budovy mají významnou polohu a orientaci na náměstí. Ulice jsou úzké a často křivolaké. Hlavní uliční síť je obvykle transformována do radiální (malá městečka, vesnice a městské části), případně radiálně-okružní soustavy (střední a větší města). Radiály jsou odvozené z původních historických cest, mají tendenci být prostorově širší, jako městské třídy obvykle tvoří hlavní kompoziční a orientační osy. Okruh zpravidla vznikl po obvodu středověkého města na místě bývalých hradeb. Pokud se podařilo radikální přestavbou hlavní městské radiály rozšířit, tak tyto vyhovují současným požadavkům na společenský život i vnitroměstský dopravní tranzit. Na okruhu je obvykle soustředěna sběrná doprava, která často nevhodně odděluje historické jádro od ostatních navazujících ploch městského centra.

Sevřená městská zástavba je nositelem historického odkazu a kulturních hodnot, má význam pro identifikaci a svébytnost města, je v ní koncentrován nejdůležitější společenský život, z dopravního hlediska se ale těžko začleňuje do organismu většího i středního města, proto vyvolává potřebu omezení průjezdné a do značné míry i obslužné dopravy.



**OBR. 3 – BRNO HISTORICKÉ JÁDRO**

Sevřená zástavba brněnského jádra uvnitř hradebního okruhu byla půdorysně v zásadě lokalizována již ve 13. století, na přelomu 19. a 20. století došlo k radikální přestavbě velké části budov.



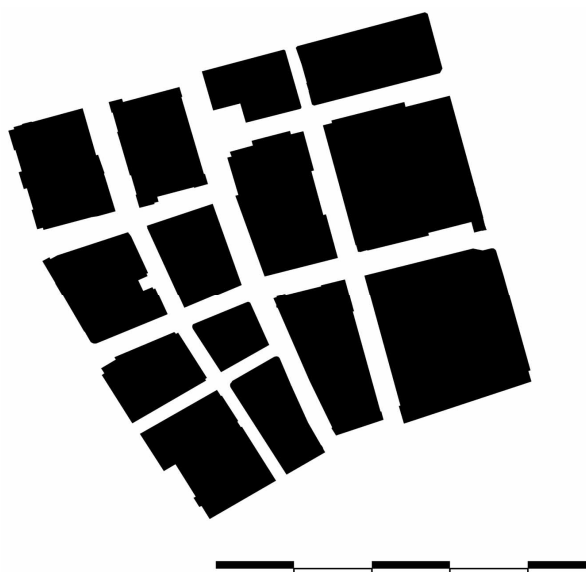
**OBR. 4 – BRNO-BYSTRC HISTORICKÉ JÁDRO**

Rostlá romantická zástavba vesnického charakteru v centru jedné z okrajových městských brněnských částí.

### Město klasické – uspořádané

Pravidelná pravoúhlá struktura o rozměrech bloku cca 70 až 100 m je typická pro většinu cíleně založených sídel nebo jejich částí, „šachovnicové“ uspořádání mají nejen téměř všechna americká města, ale také např. římské Pompeje. V našich podmínkách se jedná především o území zastavěná koncem 19. a začátkem 20. století. Jejich charakteristickým rysem je artikulovaný logický řád bez výraznějších dominantních prvků, možnost aditivního růstu, vyvážené funkční využití i přijatelný městský obraz.

Pravoúhlá přehledná uliční síť se jeví výhodná jak pro možnost účelné obsluhy a organizace území, tak z pohledu výstavby nebo i z provozně dopravního hlediska. V malých a středních městech plně dostačuje i v současnosti. Její nevýhodou, při srovnání s malebnějšími „rostlými“ městy, je jistá monotónnost, absence vygradovaného městského prostoru. Ale naopak v kontrastu s městy „moderními“ se jeví jejich kompozice srozumitelná i dostatečně rozmanitá. Ve velkých městech vyžaduje doplnění diagonálami a nadřazenou dopravní sítí.



**OBR. 5 – BRNO CENTRUM**

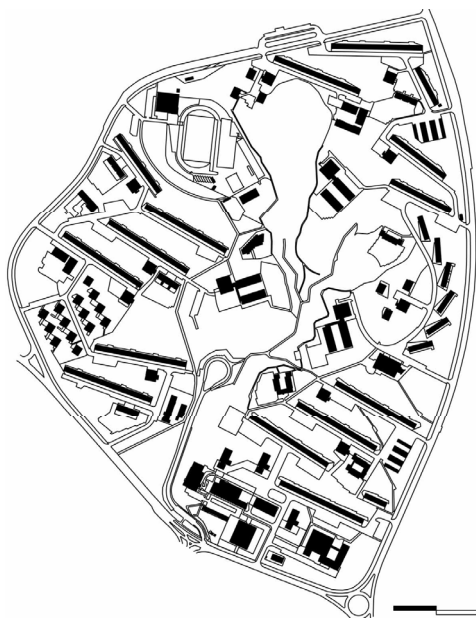
Zástavba z první třetiny minulého století v severní části brněnského centra (kolem ulice Kotlářské), pravoúhlá osnova založena regulačním plánem z roku 1902 (E. Fassbender).

## Město moderní – volné

Požadavky na moderní, účelné uspořádání sídel a osídlení nenavazující na původní tradiční strukturu, ale zato odpovídající aktuálním potřebám své doby, se objevují již v dávné historii převážně v teoreticky laděných návrzích různých „ideálních měst“. Jako reakce na sociální, hygienické a dopravní problémy „kapitalistického“ města známe reformní myšlenky utopických a sociálních reformátorů sledujících ideu dezurbanizace, na konci 19. století se definují koncepty lineárních a zahradních měst. Průkopníkem „funkcionalismu“ v urbanismu byl začátkem 20. století pařížský architekt T. Garnier, ve svém „Ideálním městě pro 35 000 obyvatel“ definoval potřebu zónování území podle funkcí. Vyvrcholením snahy po formulování základních principů moderního urbanismu a touhy po teoreticky dokonalého modelu byly teze tzv. Athénské charty a myšlenky Le Corbusiera. *Město jako logické uspořádání bydlení, práce a rekreace, město mrakodrapů umístěných v parku, město zbavené ponurých bloků-studní, s ulicemi jako dokonalými inženýrskými díly bez tisnící zástavby a bez zbytečných křižovatek, město otevřené, zářící, město stvořené k rychlosti a úspěchu*<sup>4</sup> výrazně poznamenalo urbanismus minulého století. V našich podmínkách lze sledovat spjatost s těmito východisky např. v moderním Zlíně, ale také v „socialistických sídlištích“ z 60. až 80. let právě skončivšího století.

Moderní město v tomto smyslu je charakteristické volnou osnovou vycházející z abstraktního geometrického řádu, který obvykle přesahuje individuální zkušenost a konkrétní urbánní situaci. Nadčasový koncept se neuplatňuje v lidském měřítku, ale jen z akademického odstupů. Matematická racionálnost se v praxi neosvědčila, městu budovanému na zelené louce bez vztahu k místu a tradici většinou chybí „duše“, specifická atmosféra, pocit domova. „Čisté zóny“ s sebou přinášejí uniformitu – jak v architektuře, tak v demografické struktuře a v užívání města – zpravidla spojenou se sociálními problémy, kriminalitou a zbytečně vysokými nároky na dopravu. Anonymní vztah k prostředí vede k jeho znevážení a degradaci.

Tento urbanistický koncept lze dnes akceptovat jen ve specifických přírodních a urbánních souvislostech, kde město opravdu chce být parkem.



### OBR. 6 – BRNO LESNÁ

Typický obytný soubor ze 60. až 70. let 20. století (V. Rudiš a kol.). Ulice zde vlastně ani nejsou ulicemi, nevymezují stavební bloky, ale volně se vinou spíše jako extravilánové silnice parkovou zelení od okružní sběrné komunikace k jednotlivým dlouhým deskovým domům.

<sup>4</sup> Volná citace Le Corbusiera (Město zítřka a jeho plánování, 1929) [16], str.16 až 23.

## Hierarchie uliční sítě

Podle významu a polohy ve městě se standardní ulice obvykle dělí na dvě základní skupiny:

- a) *ulice hlavní* – široké ulice vytvářející základní osnovou města, lze je také nazvat *městskými třídami*. Jsou nositeli nejintenzivnějšího společenského života a nejvýrazněji zasahují do městského obrazu. V husté zástavbě středoevropského města jsou vedeny ve vzdálenosti cca 500 až 1 000 m. Mezi městské třídy patří také velkoměstské *bulváry*. Bulvárem bývá zejména označována po pařížském vzoru reprezentativní obvodová ulice kolem historického jádra (městský okruh), která vznikla na místě hradeb, kromě několika jízdních pruhů a širokých chodníků mává i vícenásobné stromořadí, jsou do ní orientovány nejvýznamnější městské budovy.
- b) *ulice vedlejší* – standardní veřejné městské ulice doplňující uliční osnovu. Jejich síť lemuje, zpřístupňuje a utváří v rozteči několika desítek metrů všechny základní plochy. Systém vedlejších ulic navazuje na ulice hlavní.

## 4.3 SPOLEČENSKÉ, PSYCHICKÉ A ESTETICKÉ FAKTORY

### Vnímání

Zejména pobytová funkce klade vysoké nároky na subjektivní hodnocení veřejného prostoru jedincem, jenž se v něm zdržuje. Ten se přitom opírá o své smysly, především o zrak, sluch a čich. Významnou okolností ovlivňující podrobnost pohledu je vzdálenost pozorovatele od pozorovaného jevu. Do cca 20 m lze vidět detaily, např. mimiku obličeje, v cca 70 m ještě rozpoznáme základní rysy postavy a do 100 m vnímáme člověka jako jedince. Silné emociální kontakty se odehrávají ve vzdálenostech do půl metru, méně intenzivní pak do cca 7 m. V evropsko-americké kulturní sféře se definují 4 stupně sociálních vzdáleností: *intimní vzdálenost* (do 45 cm), *osobní vzdálenost* (0,45–1,3 m), *společenská vzdálenost* (1,3–3,75 m), *veřejná vzdálenost* (více než 3,75 m).<sup>5</sup>

Pro pohodu v uličním prostředí jsou důležité také sluchové vjemy. Možnost vést rozhovor se udává do cca 3 m, přednášejícímu je rozumět do 30 m (samozřejmě v závislosti také na hluku pozadí). V této souvislosti je nutné zmínit negativní vliv hluku zejména z automobilové dopravy, který ovlivňuje ochotu pěších zdržovat se v uličním prostředí. Hladina akustického tlaku nad 65 dB(A) je již pocíťována jako nepřijatelná.<sup>6</sup>

### Užitelnost

Prvním krokem k uchopení nějaké části města je její *jméno*. Jméno ulice v publikacích podobného druhu je neprávem opomíjené. Je prvním symbolem specifického významu konkrétního místa. Je pojátkem současnosti s minulostí, je součástí adresy a tím i domova. Jméno ulice narozdíl od pouhého čísla nese nějaký sémantický význam, a to i tehdy, když bylo zvoleno jen náhodně a nemá k původnímu charakteru místa žádný vztah. Tento nový symbol se pak zapojuje do celkové poetiky místa a dotváří „básnický“ obraz ulice.

Ulice musí být v prostoru jasně *strukturovaná* – definovaný její vztah k okolí i vztah jednotlivých prvků mezi sebou – musí být vymezena, uchopitelná, přehledná, předvídatelná, srozumitelná, čitelná, významuplná, jiná než ostatní. Nelogická a nesystémová poloha v organizmu města je dezorientující. Přílišná rozlehlost a beztvorost je spojena s pocitem beznaděje a vykořenění.

<sup>5</sup> Viz také Gehl [6], str. 69–71.

<sup>6</sup> Podrobněji viz kapitola 4.7 vlastní habilitační práce.

Celkový dojem se opírá o *harmonické působení* všech jejích složek, měřítko ulice je pak lidské, člověk nejen že dohlédne z jedné strany na druhou, ale je schopen ji také bez problému přejít. Malé prostory umožňují kontakt, jsou pocíťovány jako intimní. Nejlépe jsou hodnoceny tradiční materiály dlažeb a ověřená průčelí budov. Cení se stylová provázanost architektury, ale současně dostatečná pestrost a rozmanitost. Od jedné budovy ke druhé, od vstupu ke vstupu nesmí být daleko. Příznivě působí i budovy starší, na první pohled nepřiliš hezké, ale pokud fungují a žijí. Obvykle zcela nová, v krátkém časovém úseku realizovaná zástavba působí odosobněle. Lépe je, když se ulice vyvíjí postupně. Pro příjemné střeoevropské město je charakteristická „*těsnost, vrstvení, ušpinění*“ [9; Hurník, str. 186–188].

Na zobytnění ulice se nepodílí jen její vlastní prostorové uspořádání nebo design a měřítko okolních staveb, ale také uliční vybavení a v neposlední řadě zeleň a případné drobné vodní prvky.

### **Atraktivita**

Rozvoj a fungování veřejných městských prostorů se nevymyká běžným ekonomickým zákonitostem fungování města spojeným s postupnou realizací dílčích investičních akcí. Město i ulice jsou umělým organismem, vznikly jako odpověď na konkrétní potřeby doby, rozvíjejí se, protože se to vyplatí. Ulice nejenom že odněkud někam vedou, ale především zpřístupňují a obsluhují okolní budovy. V tradičním evropském městě není myslitelné, aby ulice existovala sama pro sebe, bez fungujícího urbanizovaného území, bez prosperujících budov, jež ji vlastně svými průčelími vytvářejí. Lidé, kteří v ulici bydlí nebo pracují či ulicí procházejí, vyvolávají poptávku po rozmanitém občanském vybavení a službách a ta zase zpětně posiluje další služby, případně pracovní příležitosti a některé formy bydlení. Pestrá nabídka rozmanitých funkcí je tedy podmínkou atraktivity a předpokladem fungování standardní ulice tak, jak ji známe v našich městech po mnoho generací.

Tato standardní urbánní situace se ovšem v posledních několika desetiletích výrazně mění. Město a jeho veřejné prostory nejsou založeny již jen na převládající pěší dopravě, ale čím dál více na automobilech. Lidé do práce, škol, obchodů a za zábavou nechodí, ale jezdí – nejraději individuální automobilovou dopravou a pokud na to nemají, tak dopravou hromadnou. Člověk se dnes z mnohých ulic vytrácí a spolu s ním i občanské vybavení. Ulice se stávají monotónními, monofunkčními a neatraktivními.

Tradiční ulice zůstává v historickém jádru a v blízkém okolí, kde je její atraktivita posílena osobitou nabídkou centrálních funkcí – specifickým občanským vybavením prezentovaným výpravnými výkladními skříněmi, službami, např. stravovacími zařízeními a kavárnami s uliční zahrádkou, kulturními a turistickými cíly, zejména divadly, historickými památkami, kvalitní architekturou a veřejnými prostranstvími umožňujícími mezilidskou komunikaci a oddech, vybavenými drobnou užitkovou či uměleckou plastikou a nabídkou rozmanitých zábavních produkcí. Specifické atraktivní obchodní „pseudoulice“ vznikají také na okrajích měst jako součást multifunkčních velkoprostorových nákupních, kulturních a sportovních center, většinou jako kryté „pasáže“.

Atraktivita ulic v obytných čtvrtích je dána schopností vysunout část obytných aktivit do uličního prostoru – ulice je pak místem pro setkávání obyvatel obytné komunity, prostorem pro hry dětí i pro příležitostné parkování osobních vozidel. Děti obvykle nevyhledávají hřiště za domem nebo někde mimo v parku, ale nejvíce milují život přímo na ulici, která jim skýtá množství podnětů pro jejich rozvoj.<sup>7</sup> Vítanou příležitostí jak se zapojit do uličních aktivit vytvářejí soukromé předzahrádky, kde obyvatelé mohou za asistence kolemjdoucích nejen obdělávat a zkrášlovat svůj

<sup>7</sup> Doloženo statickým porovnáním např. v rámci průzkumu sídliště Dolní v rámci akce „Brutal Evolving“, Bruntál 5/2004 (Havliš, Kopáček a kol. – FA VUT v Brně).



malý pozemek, ale také vykonávat mnohé domácí práce.<sup>8</sup> Z tohoto pohledu se jeví přínosnější řadová zástavba vytvářející ulice, než nekontaktní solitery uprostřed oplocených zahrad.



**OBR. 7 –  
BRNO, UL. ČESKÁ**  
Lidé svou přítomností  
hlasují o atraktivitě  
ulice.

### **Sociabilita**

V urbánní sociologii je tímto termínem popisována vlastnost podporující setkávání a shlukování jedinců [9; Schmeidler, str. 70]. Kvalitní urbánní prostor s rozmanitou nabídkou různých aktivit je podmínkou přilákání lidí. Lidé každodenně svou přítomností hlasují o atraktivitě místa [9; Hurník, str. 186]. Člověk jako tvor sociální nechodí ale do obchodů jen proto, aby nakoupil, nenavštěvuje restaurace, vinárny a kavárny jen proto, aby se najedl či uhasil žízeň. Podobně procházka ulicí nemusí mít pouze materiální účel. Cílem mohou být také ostatní lidé. „Život mezi budovami je potenciálně sebepodpurný proces... Když někdo začíná něco dělat, je to jasná výzva ostatním, aby se přidali buď přímo účastí, nebo prožíváním toho, co dělají ostatní... „Lidi přitahují další lidi... Něco se děje, protože se již něco děje...“, píše holandský architekt Gehl [6; str. 75].

Lidé navštěvují ulice proto, aby:

1. prošli ulicí za nějakým jiným cílem;
2. navštívili zařízení uvnitř ulice;
3. se jen tak bezcílně prošli a ztratili se v anonymním prostředí;
4. se prošli s tím, že možná někoho potkají či možná něco koupí nebo se někde staví;
5. se potkali s konkrétní osobou, a pak možná někam zašli;
6. protože tam bydlí.

### **Bezpečnost**

Jeden ze základních sociálních požadavků je zajištění bezpečnosti. Bezpečnost v ulicích pociťujeme zejména jako:

- necítit se ztracen v chaosu a zmatku cizího a nepřátelského prostředí,
- nebýt ohrožován jevy obecné kriminality,
- vyhnout se kolizím s dopravními prostředky.

<sup>8</sup> Průkopníkem v této oblasti systematické kultivace obytného prostředí byl holandský program v 70. letech minulého století [17; 6].

Ulice je jedním ze základních prvků prostorové orientace. Ulice zpřístupňují a organizují území, můžeme se po nich rychle přemísťovat a nalézt hledaný objekt, město se tak stává „čitelným“, pochopitelným a v tomto smyslu slova také bezpečným. Ztotožnění se a sžití se s okolním prostředím má zásadní význam pro duševní rovnováhu, pocit domova a štěstí. „Ztratit se neznamená jen geografickou neurčitost, ale nese v sobě nádech naprosté katastrofy“ [12; str. 3].

Charakter ulice – využití okolní zástavby, její prostorové uspořádání – mohou ovlivnit také možnost být okraden či vystaven jinému násilí ze stran některých asociálních uživatelů ulice. Jasná definovanost a neanonymnost veřejných prostorů, multifunkčnost, atraktivita a společenská kontrola – to jsou vzájemně související faktory, které se podílejí na celkové příznivé a obecně bezpečné atmosféře. Kriminalita na ulicích je problémem zejména velkoměst – této otázce se věnovala již v 60. letech minulého století americká novinářka Jane Jakobsová ve své populární knize *Smrt a život amerických velkoměst*. Podle ní musí mít bezpečná ulice ve velkoměstech tři základní vlastnosti [7; str. 29]:

- jasná hranice mezi veřejným a soukromým prostorem,
- domy v ulici musí být orientovány do ulice,
- uživatelé chodníku musí na něm být téměř nepřetržitě.

Lidé u nás mají strach z pobytu na veřejných prostorech zejména v noci – v centrech měst a kolem nádraží. Obecně se také za méně bezpečné považují ulice liduprázdné, úzké, v průmyslových a neobydlených čtvrtích a ve čtvrtích s vysokým podílem romského etnika.

### **Estetické požadavky**

Pro estetiku města měla v historii bezpochyby velký význam anticko-renezanční tradice vycházející z Aristotelova učení, podle něhož jsou základem krásna harmonie, proporcionalita, měřítko, soulad apod. Kritériem estetičnosti jeví se pak míra, krásná věc nesmí být ani příliš malá ani velká, musí vystihovat podstatu příslušného druhu, dům musí vypadat co nejvíce jako dům, krásná ulice je ta, která se nejvíce podobá ulici tradiční. Z tohoto pohledu lze definovat ideál krásy, jakýsi kánon, pravidla, jejichž dodržením se dosáhne kýženého výsledku. Z dějinného pohledu v nedávné době, na sklonku 19. století, se uplatněním tradičních kompozičních principů při organizaci města a jeho veřejných prostorů teoreticky i prakticky zabýval např. architekt Camillo Sitte, jehož realizace jsou ještě dnes čitelné v Ostravě-Přívoze nebo Olomouci, o několik desítek let později pak např. V. Meduna (Ostrava-Poruba, cca 1952 až 1960) a ve světovém kontextu pak celá historizující větev postmoderny koncem minulého století. Ulice tak mají opět svou konkrétní typologii, přiměřený tvar, jsou šířkově vymezené, lineárně ukončené a město jasně organizují.

Také koncepce města „moderního“ vycházejícího z funkcionalistických principů pracuje s estetickými kritérii. Tradiční termíny, jako jsou měřítko, proporce, rytmus, gradace, sice ještě nezapomíná, ale pozornost se přesouvá více do obecnější sféry, zkoumají se objektivní základy kompozice, vztah obsahu a formy, architektury a umění. Město se buduje „k rychlosti a úspěchu“ Staví se v otevřené, „kosmické“ osnově nejen uvnitř města, ale zejména mimo ně, zvětšuje se velikost základních strukturálních urbanistických prvků, obestavěné ulice jsou nahrazeny technickými koridory, které volně procházejí ve velkorysém geometrickém plánu parkovou krajinou rytmizovanou skleněnými mrakodrapy. Typickými příklady jsou např. Brasílie (L. Costa, 1956–1960) s významnou dvojosou kompozicí a rastrovým čtvercovým komunikačním sítím, nebo také na velkorysém přibližně šachovnicovém dopravním osnově založený Čandígar (A. Mayer, A. Perret, M. Fry, J. Drew, P. Jeanneret, Le Corbusier, 1950–1954), z dnešního pohledu projekty přinejmenším velmi diskutabilní. V podmínkách Českých zemí představuje takové nové město např. Zlín vybudovaný na moderním principu lineárního osídlení se střední hlavní ulicí (F. L. Gahura 1935, Le Corbusier 1934).

V habilitační práci je *krásno* vnímáno jako ideální forma odrážející dobře vyřešený účel. Smysl urbanistické tvorby vidí především v dobře fungujícím městě. Součástí kvalitního řešení je ale

i odraz duchovní, resp. umělecké podstaty konkrétního místa. S vědomím jisté míry zjednodušení si dovolím prezentovat hypotézu, že se nám něco líbí proto, že si to podvědomě spojujeme s užitkem, který by to pro nás mohlo mít. Očekáváme jej bezděčně na základě své předchozí individuální zkušenosti, zkušenosti přenášené z generaci na generaci výchovou, korigované obecným vkusem a případně dalšími společenskými požadavky. Jestliže jakýkoliv indiferentní podnět nepřetržitě doprovází nějakou pro člověka významnou kvalitu, vyvolává asociaci s touto kvalitou. Krásná forma se tak stává předzvěstí budoucí spokojenosti, jejím symbolem. Symbolem, který se posléze může odtrhnout od své podstaty a být sám sobě podstatou, a to do té doby, dokud se nevyčerpá, neobnosí, dokud se nepřijde na to, že je vlastně již jen prázdnou formou. A pak je tu už jiná forma odrážející zase nové technologické možnosti a funkční nároky.

V souvislosti s rozбором estetických kritérií je nutno se zmínit také o kritériích uměleckých. *Umění* obecně vnímám jako specifickou tvůrčí činnost zaměřenou na zobrazení vnější i vnitřní reality,<sup>9</sup> která k tomu na rozdíl od vědeckého zkoumání využívá prvků estetického působení. „Hezké“ neznamená tedy automaticky „umělecké“ a naopak. Vlastní obsah uměleckého díla nelze v urbanizmu vnímat odtrženě od smyslu urbanistického artefaktu, obsahem nemůže být, na rozdíl od divadelního dramatu, sochařství či poezie, originální subjektivní výpověď prýstící z umělcova nitra a reflektující např. jeho rozčarování nad nespravedlností lidstva či milostné vzplanutí k osobě blízké. Obsahem urbanistického artefaktu jako uměleckého díla je ve smyslu názorů Heideggera či Norgerga-Schulze<sup>10</sup> konkretizace našeho bytí na zemi, zhmotnění „ducha místa“, vykrystalizované materiální vyjádření vlastního existencionálního smyslu stavebního díla.

Pokud bych se měl ale dopracovat k nějaké estetické typologie současné ulice, tak by bylo užitečné vědět, co se lidem skutečně líbí. V této souvislosti se mohu opřít o sociologický průzkum, který jsme si nechali zpracovat pro program rozvoje města Kroměříže, a následný územní plán.<sup>11</sup> Z něho jednoznačně vyplynulo, že jako nejhezčí byly vnímány ulice v historické zástavbě centra města a nejošklivější veřejná prostranství na sídlišti Zachar.<sup>12</sup> Krása byla jednoznačně synonymem přívětivosti a malebnosti. Na krásných ulicích byla pozitivně hodnocena historická zástavba, pestrá nabídka obchodů, kultury a služeb, uliční zeleň, blízkost parkové zeleně. Vytypované hezké ulice byly těsné, po staletí postupně vrstvené,<sup>13</sup> s lidmi a bez aut. Největšími negativy a nositeli škaredosti ulice byla automobilová doprava a nová zástavba. Jako zvlášť nevzhledná stavba byla kromě panelových bytových domů respondenty uváděna i obchodní akademie z 90. let minulého století oceněná Českou komorou architektů. Vysoké estetické hodnocení historického jádra (včetně zámeckého parku) bylo spojeno s přáním krátkodobého rekreačního odpočinku, v tomto kritériu několikrát násobně předčilo jiná území. Pro bydlení ale centrum již tak atraktivní nebylo, tam výrazně dominoval zájem o čtvrti rodinných domů na okraji vnitřního města. Z šetření lze jednoznačně usuzovat, že se lidem i dnes líbí tradiční historická ulice a že tato je také spojována s nevyšší užitečností a atraktivitou (kromě zmíněné funkce obytné) korunovou přítomností lidí.

Jednotlivé prvky, které vytvářejí ulici jako urbanistický prostor, jsou samozřejmě svébytná architektonická, stavební nebo jiná technická či umělecká díla. Ale jako celek plní funkci ulice a také svým ztvárněním a vzájemnými formálními vztahy lahodí oku. Jejich spolupůsobení musí být ve smyslu estetických požadavků *harmonické*, neznamená to absolutní soulad ani bezbřehou rozmanitost, nýbrž *jednotu v mnohosti*.

<sup>9</sup> V tomto smyslu viz též *Velký slovník naučný*, Diderot 1999.

<sup>10</sup> Podrobněji viz *Genius loci* [14] str. 5, 10, 18, 23 nebo Heidegger: *Bauen Wohnen Denken, Vorträge und Aufsätze*, Pfullingen 1954, str. 152; též W. J. Richardson: *Heidegger. Through Phenomenology Thought*, Haag 1974, str. 585.

<sup>11</sup> K. Schmeidler a kol.: *Kroměříž a její rozvoj v představách a názorech obyvatel a návštěvníků města*, 1994.

<sup>12</sup> Největší a nejnovější kroměřížské panelové sídliště, postaveno v 80. letech.

<sup>13</sup> Viz též kapitolou 4.9.2 habilitační práce.

Pod tradiční i soudobý obsah pojmu ulice jako estetické kategorie se dají shrnout následující formotvorné atributy:<sup>14</sup>

- tvar ulice,
- architektonické řešení průčelí budov,
- výtvarná kvalita vybavení ulice,
- materiálové řešení.

#### 4.4 PROSTOROVÉ DOPADY A POŽADAVKY

##### Uspořádání uličního profilu

Prostorové uspořádání ulice výrazně ovlivňuje realizaci ostatních funkcí, resp. všechny výše uvedené funkce mají své nároky na prostor; účelem této kapitoly je tyto nároky shrnout a posoudit.

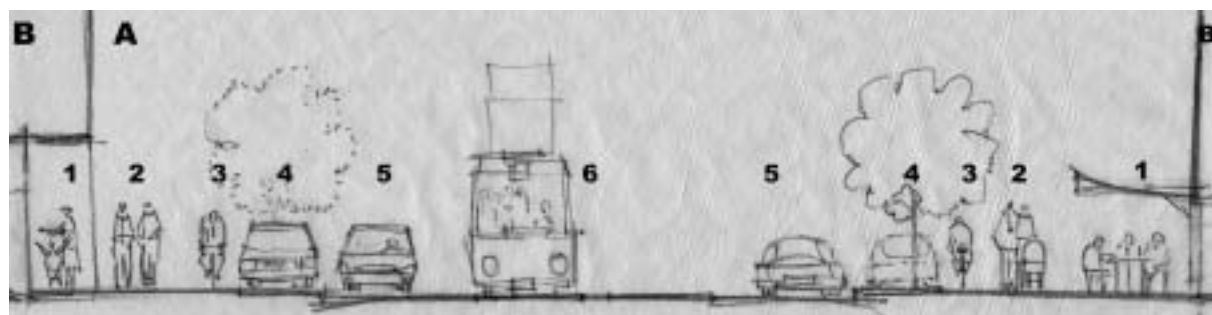
Při zkoumání prostorových nároků městských komunikací je třeba vycházet z žádoucí funkce komunikace, která je dána sumou jak dopravně technických, tak společenských potřeb. Celková šířka uličního profilu je pak v zásadě součtem odpovídajících šířek jednotlivých ploch či funkčních pásů a jízdních pruhů. Tyto se samozřejmě mohou vzájemně překrývat a některé z nich dle typu ulice i chybět. V zásadě můžeme ale v ulici vymezit následující prostory (funkční pásy):

*Pobytový prostor:* přechod mezi veřejným nebo jiným vyhrazeným městským prostorem a veřejnou ulicí je determinován funkcí okolní zástavby:

- obytné předzahrádky – odpočinkové polosoukromé prostory před obytnými domy;
- komerční plochy a zahrádky – plochy věnované např. pouličnímu prodeji, propagaci a restauračnímu posezení (1);

*Dopravní prostor:*

- chodníky (2);
- cyklistické pruhy (3);
- parkovací pruhy (4);
- jízdní pruhy pro individuální motorovou dopravu (5);
- jízdní pruhy pro hromadnou dopravu (6).



**OBR. 8 – USPOŘÁDÁNÍ ULIČNÍHO PROFILU**

A – veřejný uliční prostor, B – soukromý nebo jinak vyhrazený městský prostor, 1, 2, 3, 4, 5, 6, – viz předchozí text.

*Prostorové nároky jednotlivých funkcí viz vlastní habilitační práce.*

<sup>14</sup> Podrobněji rozebráno v habilitační práci.

## 4.5 EKONOMIE A POLITIKA

Pro podrobnější popsání ekonomických vztahů ovlivňujících dopravu a nabídku vhodných prostorů si modelově zavedme výsek urbanistické struktury, v němž probíhá pouze doprava mající zde cíl nebo zdroj. Hledání rovnováhy mezi množstvím dopravy a plochou pro její realizaci je ve smyslu zákona poptávky a nabídky hledáním ekonomické rovnováhy mezi cenou dopravní služby a cenou, kterou je třeba vložit do systému, jež může dopravu zajistit. V případě, že by v modelové jednotce mohly působit volně ekonomické síly, zákonitě musí k této rovnováze v jistém okamžiku dojít, a to při zachování funkčnosti a životaschopnosti jednotky. V ulicích by pak bylo jen právě tolik aut, kolik si jich může dotčená část města dovolit. Jestliže tomu tak dnes není, tak něco v celém systému nefunguje. Tržní principy se v pevné struktuře města s velice pomalu obnovitelným stavebním fondem, limitovanou nabídkou pozemků a různými nezbytnými opatřeními sociální ochrany nemohou plně projevit, a proto nutně dochází k regulaci dopravy.

Habilitační práce zkoumá možnosti optimalizace potřeby a možností dopravy v závislosti na následujících postupech:

1. zvětšení kapacity stávajících dopravních ploch;
2. zvětšení objemu dopravních ploch;
3. změna systému dopravy;
4. snížení intenzity využití území;
5. změna funkčního využití území;
6. komplexní prostorová přestavba.

Jednotlivé cesty vedoucí k ideálnímu stavu nabídky a poptávky obsluhy území umožňují jen jistou míru nápravy a jsou také různě technicky a ekonomicky náročné.

Ozdravné akce nesmí být pouze nahodilé a administrativní povahy, pouhé okamžité východisko z nouze, ale musí vycházet z dlouhodobé strategie rozvoje města a z obecně platných ekonomických souvislostí. Není-li tomu tak, pak zdánlivě logické opatření, jako je např. zdražení městské hromadné dopravy s cílem přiblížit cenu jízdného skutečným nákladům, je za současných podmínek ekonomicky nesmyslné. Problémem města totiž není přemíra městské hromadné dopravy, ale prudký nárůst individuální automobilové dopravy, který není ekonomicky opodstatněný, auta projíždějící městem totiž neplatí řešení dopadů na urbanistickou strukturu, neplatí ulici a její nutné změny. Jsem přesvědčen, že úměrně se zvýšeným počtem vozidel a celkových nákladů na jejich pořízení a provoz musí zákonitě růst i náklady na zajištění harmonického souladu dopravy s městem. Ale není tomu tak, náklady investované do úpravy veřejné uliční sítě a přestavby souvisejících objektů jsou doslova zanedbatelné s prudce rostoucími náklady na pořízení automobilů. Není možné, aby dlouhodobě rostl počet automobilů bez toho, aniž by někdo hradil náklady na řešení problémů s tím spojených, těmito zdroji bude muset být zatížen zřejmě provoz vozidel.

Kvalita ulice je věcí veřejnou a tedy i politickou. Devět desetin obyvatelstva naší země žije a určitě i nadále bude žít ve velkých i malých městech. Město je prostředí, v němž milióny lidí tráví všechen svůj čas, bydlí zde, pracují i odpočívají. Můžeme sledovat nepřetržitý proces zkvalitňování obytného a pracovního prostředí: prosluněné, účelně uspořádané, lépe vybavené a pohodlné byty, čisté kanceláře a zdravější školy, nemocnice i továrny. To vše má bezpochyby pozitivní vliv na zlepšení lidského života. Není proto důvodu, aby prostory mimo stále dokonalejší budovy zůstaly stranou tohoto logického trendu, či se dokonce zhoršovaly, a to snad jen proto, že se jedná o prostory veřejné, o něž se zdánlivě nemá kdo starat.

## 5 ULIČNÍ KATEGORIE

### 5.1 POKUS O DEFINICI ULICE

Ulice je důležitým druhem nezastavěného veřejného městského prostoru. Krajinou vedou cesty, v domech chodby, ve městě ulice. Ulice má svou společenskou, městotvornou a provozní funkci a zároveň také smysl v tom, že završuje náplň přiléhajících území.<sup>15</sup> Ulice není jen dopravní komunikací, ale i chodníkem, zápražím, ve smyslu slov K. Čapka [5] také divadlem, kavárnou, hřištěm života. Ulice nesmí být bariérou ve struktuře města, ale koncentrací urbánních aktivit.

Od okolního prostoru je vymezena okraji jednoznačně uličními čarami definovaných, často privátních nebo jinak vyhrazených, urbanistických funkčních ploch (tzv. základních ploch), tj. zastavbou nebo obdobnou prostorovou překážkou. Výrazně lineární tvar ulice vychází z jejího poslání komunikační trasy – spojovat zdroj a cíl dopravy, její pevná obestavěnost je pak dána potřebou přímé obsluhy a dostupnosti jednotlivých typů městského vybavení. Ulice je logickým vykrystalizováním vnitroměstských vztahů, existuje jako taková od doby vzniku měst.

Ulice sestává:

- z uliční fronty (uliční čáry) ohraničující příčný profil ulice, spojené s konkrétním městským vybavením, determinované formou i funkcí městského domu,
- z předprostoru před tímto domem,
- z pobytočných ploch,
- z jednotlivých více či méně segregovaných (nebo i zcela neoddělených a polyfunkčních) pásů pěšího, cyklistického, automobilového provozu a MHD.

Tyto prostorové prvky se mohou různým způsobem překrývat, ale jsou většinou alespoň v minimálním rozsahu zastoupeny v každé ulici.

### 5.2 URBANISTICKÉ KATEGORIE ULIC

*V závislosti na konkrétní urbánní situaci lze popsat nepřeborné množství typů ulic, nicméně v habilitační práci byl učiněn pokus definovat základní uliční „prototypy“, jimž by bylo možné přiřadit podrobnější společné vlastnosti a pak např. prostřednictvím územně plánovací dokumentace kodifikovat některé nepostradatelné nároky na jejich uspořádání.*

1. **Obytná ulice** – poloveřejný komunikační prostor v obytných souborech, s dominantní pobytovou obytnou funkcí a výrazně zklidněnou a většinou nesegregovanou automobilovou dopravou. Tomuto charakteru musí být jednoznačně přizpůsoben parter, povrchové úpravy a další vybavení ulice. Tato kategorie je již od konce 70. let (v západní Evropě, nejdříve v Holandsku) poměrně jednoznačně definována a také u nás ji – co se týká dopravního využití – známe z platné dopravní normy [18] jako obytnou zónu.
2. **Obchodně-společenská ulice** – veřejný, výrazně pěší koridor v centrech měst a městských částí, lemovaný občanským vybavením, s vyloučenou průjezdnou dopravou a časově i druhově omezenou dopravní obsluhou. Z dopravního pohledu ji uspokojivě charakterizuje termín „pěší zóna“. Pohyb pasantů není v prostoru takové ulice v zásadě segregován. Problémem v obchodně-společenských ulicích bývá zásobování a obsluha většího množství vybavení, nedostatek parkování, někdy také pohyb cyklistů. Zvláštní otázkou je pak definování maximálního rozsahu pěší zóny, aby omezení dopravy ve větším území neohrozilo fungování dotčené části města.

<sup>15</sup> Ulice je vždy polyfunkční. Podrobněji viz v kapitole Uliční funkce.

3. **Městská ulice** – tyto ulice tvoří základní uliční síť, zajišťují kompletní obsluhu území a vytvářejí potřebné společenské předpolí pro okolní zástavbu a podmínky pro veřejné aktivity obyvatel města. V příčném profilu by měla mít po stranách obvykle průčelí domu, jeho předpolí (zápraží, předzahrádka), chodník, stromořadí, podélné parkování, uprostřed jízdní automobilové pruhy (šířkou, počtem a uspořádáním nabádající k rychlosti přiměřené ostatním uživatelům ulice). Podle toho, jakým územím prochází, podle konkrétní urbanistické situace, typu a hustoty zástavby lze rozlišit *městskou ulici obytného, společenského, průmyslového nebo dopravního charakteru*.
4. **Městská třída** – hlavní osy města s výraznou společenskou i dopravní funkcí. V příčném profilu vymezeném reprezentativní městskou zástavbou by měl mít místo prostor pro předpolí domu, ať již se bude jednat o předzahrádku s kavárenským posezením, plochami pro propagaci prodávaného zboží či jen pro zevlování před výkladními skříněmi, chodník, cyklistickou stezku, stromořadí, podélné parkování, jízdní pruhy automobilové i hromadné městské dopravy, samozřejmě vše s vybavením a odpovídajícími prvky drobné architektury o vysoké užitné a estetické kvalitě.
5. **Zelená ulice** (nebo také parková ulice, „parkway“) – zde funkci okolní zástavby přebírá zeleň, jedná se o ulice procházející územím s veřejnou zelení či obytnou zelení rozvolněných obytných souborů.

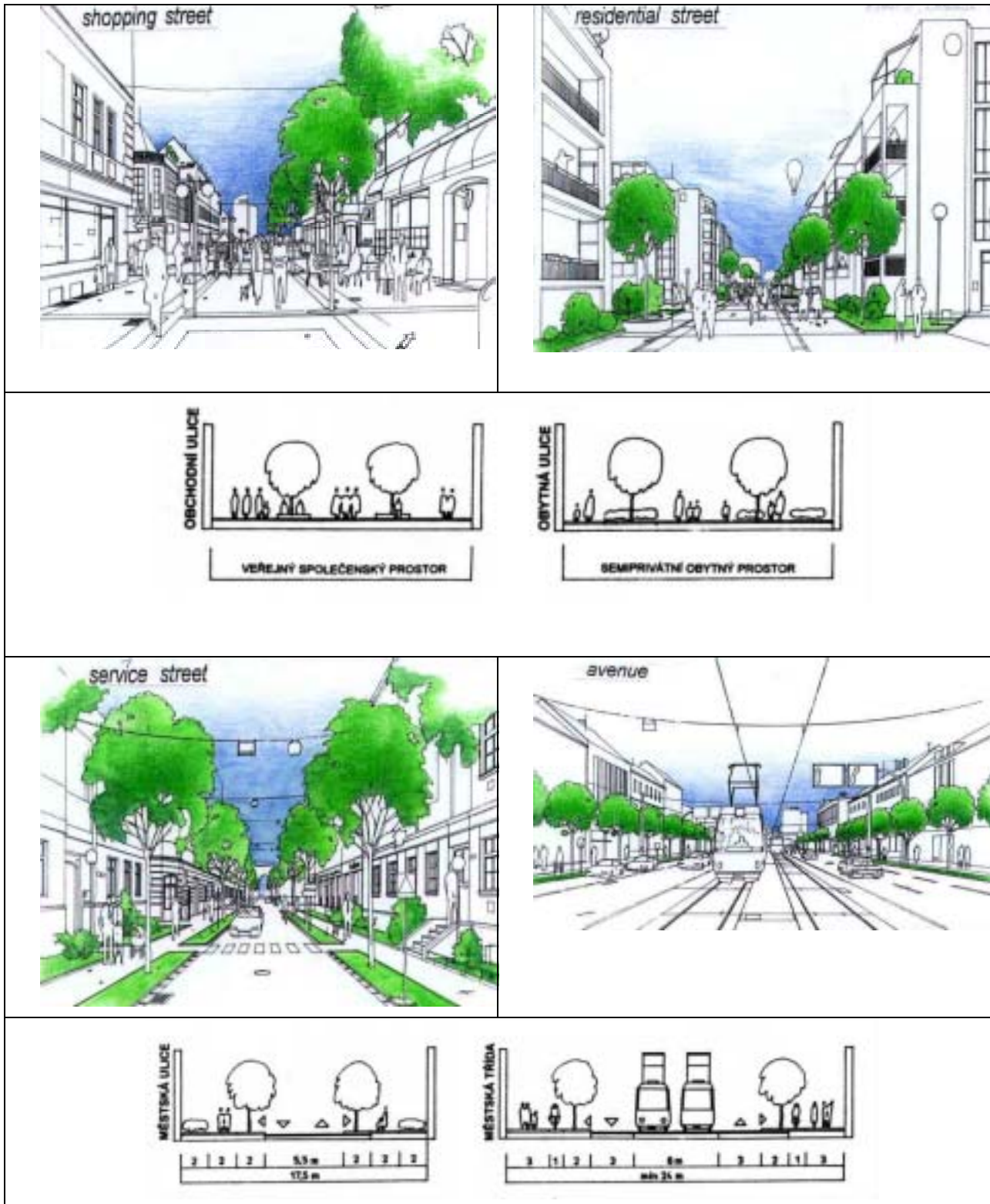
Rychlostní komunikace s čistě přepravní funkcí nevnímám jako ulice, město nespojují, ale rozdělují, neměly by vést v těsném kontaktu se zástavbou, nýbrž v přirozených urbánních švech, případně zcela segregované od uliční sítě. Dopravní komunikace ve smyslu pojetí této práce jsou inženýrským dílem, jsou vlastně silnicemi ve městě.



**OBR. 9 – MĚSTSKÁ ULICE  
OBYTNÉHO CHARAKTERU**  
Ulice Vodova, Brno-Královo Pole.



**OBR. 10 – ZELENÁ ULICE**  
Ulice Odbojářská v Brně-Bystrci.



OBR. 11 – ZÁSADY USPOŘÁDÁNÍ ULICE



## 6 ZÁVĚR, CESTY K REHABILITACI ULIČNÍHO PROSTORU

### 6.1 URBÁNNÍ HODNOTA ÚZEMÍ

Souhlasíme-li s tím, že město není jen samovolně rostlý organismus, že jeho rozvoj je nutné také plánovat a řídit, pak se nabízí otázka: čeho chceme ve městě dosáhnout? V úvodu programů rozvoje většiny obcí se vytyčují společenské, kulturní, hospodářské a ekologické cíle. Fungující a rozvíjející se město s bohatou kulturní tradicí, příznivým životním prostředím, dostatkem pracovních příležitostí a prostorů pro bydlení a zázemím pro rekreaci je ideálem *urbánní hodnoty*. *Urbánní hodnota* konkrétního města je mírou naplnění těchto cílů. Jednotlivé priority a kritéria jsou dobově, společensky i účelově podmíněné. Jiné přednosti si cení občan hledající místo pro trvalé rodinné bydlení, jiné krátkodobý návštěvník, procházející turista či zaměstnanec. Ale přesto se lze shodnout na některých obecně požadovaných charakteristikách.

Mezi neopominutelné hodnoty patří kvalita prostředí veřejných prostorů – ulic. Urbanistická struktura je s to ve svých ulicích při zachování kvalitativních hodnot pojmout jen jisté množství dopravy. Kultivaci mnohých ulic zejména v centrech velkých měst si nelze proto představit bez změny chování dopravy či dokonce bez snížení množství individuální automobilové dopravy. Je nutné zmenšit počet vozidel v absolutním měřítku, či je možné převést dopravu do jiných částí města, nebo se musíme s negativními stránkami současných konfliktů smířit?

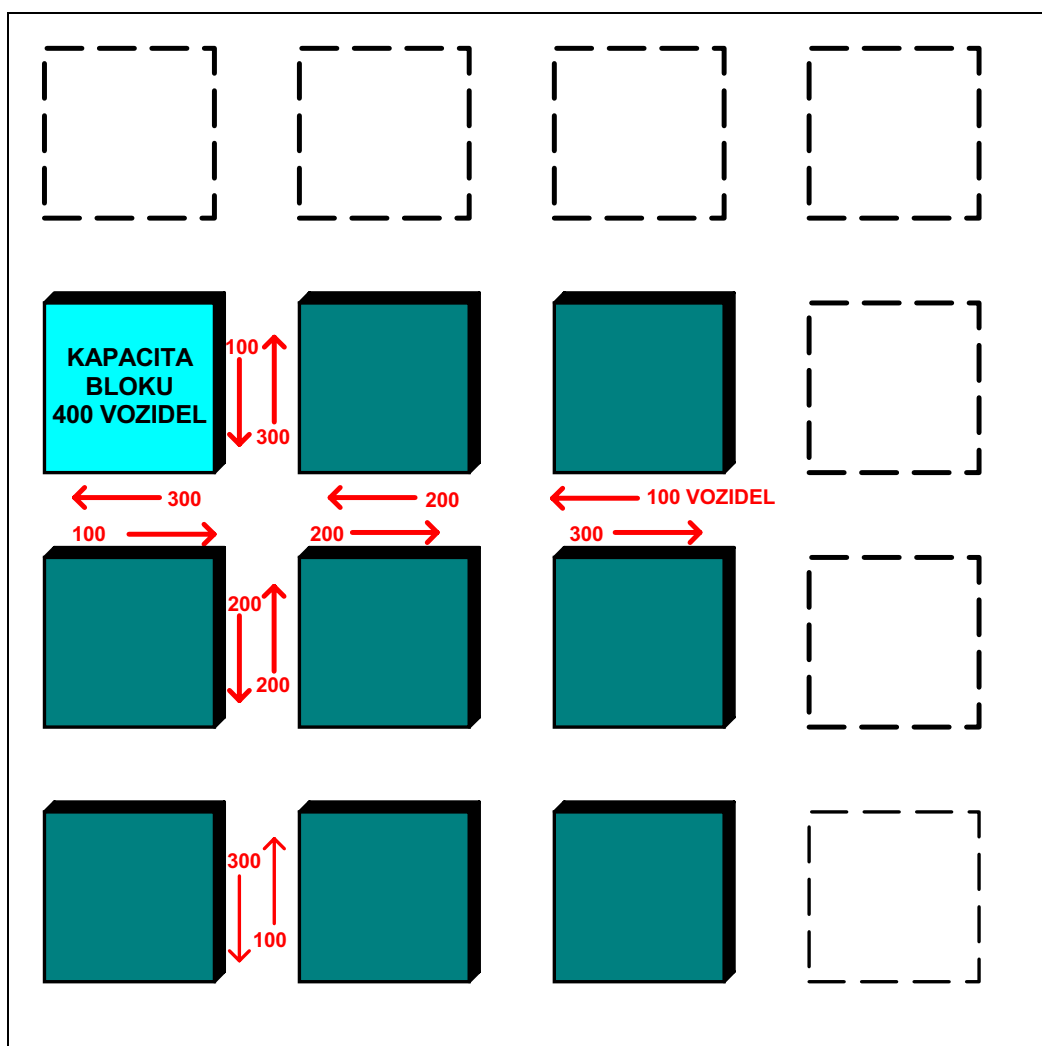
### 6.2 ENVIRONMENTÁLNÍ OKRSKY

Hledání optimálního množství automobilové dopravy vychází z úvahy, že existuje minimální množství dopravy, které je nezbytné pro obsluhu a fungování území a že dále je možné stanovit maximálně únosné zatížení území automobilovou dopravou, které vychází z potřeby zachování přijatelného životního prostředí. Mezi těmito dvěma mezními situacemi se nachází ještě únosné a zároveň přitom postačující množství dopravy.

Teoreticky lze v organizmu města vymezit homogenní územní jednotku nezávisle na okolním území tak, aby doprava v této územní jednotce byla pouze cílová (resp. zdrojová), tedy s vyloučením tranzitní dopravy. Maximální velikost takové jednotky, kdy bude ještě v ulicích zachováno přijatelné prostředí a přitom nebude ohrožena funkčnost (obsluha) území, bude zákonitě limitována. Necht' se taková chráněná územní jednotka nazývá environmentální okrsek (viz obr.). *Environmentální okrsek je část území města právě nasycená vlastní dopravou*. Velikost environmentálního okrsku je závislá na intenzitě využití území a charakteru a propustnosti uliční sítě. Zákonitě je proto nejmenší v centrech historickým jader a největší v méně urbanizovaných okrajových čtvrtích (viz tab.).

Pokud vyjdeme z výše naznačené teorie, pak se sídelní útvar skládá z environmentálních okrsků. Uvnitř okrsků jsou ulice zcela naplněny dopravou, ovšem při dodržení podmínek kvalitního urbánního prostředí. Spojení mezi jednotlivými okrsky musí být realizováno dopravou v uliční síti, která by umožňovala vyšší dopravní zatížení, obvykle je reprezentují širší městské ulice a městské třídy nebo rychlostní komunikace vedené tak, aby neprocházely chráněným prostředím.

OBR. 12 – MODEL ENVIRONMENTÁLNÍHO OKRSKU



TAB. 4 – ORIENTAČNÍ VELIKOST ENVIRONMENTÁLNÍHO OKRSKU

<i>Funkční typ</i>	<i>Vnitřní uliční kategorie</i>	<i>Charakter zástavby, IPP</i>	<i>Maximální rychlost [km/h]</i>	<i>Nákladní doprava [%]</i>	<i>Dopravní výkon ulice [voz./h]</i>	<i>Velikost okrsku [m]</i>
Historické jádro	obchodní ulice	historický, 2,5	10	0	100	500
Bloková centrální zástavba	obslužné ulice	historický, 1,8	30	10	450	800
Smíšená nepravidelná zástavba	obslužné ulice	původní, 0,3	40	20	1100	7200
Příměstská obytná zástavba	obslužné a obytné ulice	původní, 0,3	10 a 30	10	200/450	3100
Obytné soubory	obslužné a obytné ulice	novodobý, 0,8	10 a 30	0	50/450	1200
Výrobní území	obslužné ulice	novodobý	50	40	1100	2800

## **Shrnutí:**

- Urbánní hodnota obslužných, obytných a obchodních ulic není uvnitř environmentálních okrsků v zásadě limitována obslužnou dopravou v pohybu, jejich případný neuspokojivý výraz nebo fungování má příčinu ve špatné organizaci dopravy (v nedůsledném vedení tranzitu mimo environmentální okrsky), v neohleduplném chování řidičů jak k sobě navzájem, tak především k chodcům, v nedořešené statické dopravě, a pak jsou tu také podobné důvody jako u kterýchkoliv jiných veřejných prostorů nebo veřejných budov – tj. celkové architektonické dotvoření prostoru a schopnost realizace potřebných úprav.
- Ulice uvnitř environmentálního okrsku musí být projektovány tak, aby nevytvářely přílišnou nabídku pro dopravu a nepřiváděly tím do území více vozidel, než je pro jeho obsluhu nutné, nejpraktičtější jsou stavební omezení (šířka a charakter vedení jízdních pruhů), která výrazně dopravu zpomalují a činí ji proto bezpečnější.
- Velikost rozteče sítě přepravních komunikací lze zvětšit rovnoměrným využitím všech vnitřních obslužných komunikací.
- Teoretický kompaktní sídelní prostor může tvořit jeden okrsek velikosti maximálně do 30 000 obyvatel, při vyváženém uspořádání funkcí, racionální uliční síti a při vyloučení meziměstského tranzitu ještě nepotřebuje takovou přepravní komunikaci, která by se nemohla realizovat v uličním prostoru.
- Velká města musí být vždy protkána komunikacemi čistě přepravního charakteru s omezením klasických uličních funkcí.
- V souvisle urbanizované části města, tj. na území s vyšším indexem podlažních ploch než cca 0,8, nelze vést úrovnovou kapacitní komunikaci s výraznou přepravní funkcí tak, aby nerozdělovala město a vyhověla komplexním nárokům bezpečnosti a životního prostředí.
- V centrech měst je nutné 60 až 90 % parkujících vozidel umístit mimo vozovky.

### **6.3 MÁ SE PŘIZPŮSOBIT MĚSTO NEBO DOPRAVA?**

Závěry z předchozích kapitol opravňují ke tvrzení, že rehabilitování ulice, tj. zlepšení jejího obrazu a funkce, nelze dosáhnout bez toho, aniž by v nich, zejména pokud se týká center velkých měst, nebyla omezována doprava. Zároveň je třeba upozornit na fakt, že řešením není ani případné odvedení průjezdné dopravy a soustředění dopravní funkce do okruhu na obvodě centra a do míst s nižší intenzitou zástavby. Kompaktně urbanizovaná část velkého města je vždy značně větší než teoretický environmentální okrsek, takže samotná dopravní obsluha přeplní stávající uliční síť, resp. nelze v ní bez výrazné restrukturalizace zástavby vést síť komunikací přepravního charakteru o požadované výpočtové rozteči. Velké město kromě toho pro své fungování potřebuje síť kapacitních distribučních komunikací vedenou pokud možno mimo zastavěné území, které by převáděly dopravu z jedné části měst do druhé. Potřebného souladu lze dosáhnout jedním ze dvou dále uvedených principů, případně jejich kombinací:

- ⇒ přizpůsobení města,
- ⇒ přizpůsobení dopravy.

#### **Optimální využití ulic a organizace dopravy**

Jisté dílčí řešení by mohlo přinést rozdělení ulic v rámci jednoho souboru (environmentálního okrsku) dle možnosti na ulice dopravně-obslužného charakteru a ulice s výraznější společenskou funkcí. Do jedné by bylo orientováno zásobování a technické vstupy, do druhé pak zejména vstupy pěší a další společenské aktivity. Ovšem nárůst dopravní kapacity v souboru není ani při zásazích do zažitých provozních schémat budov nijak závratný a navíc dochází k omezení potřebných semiprivátních prostorů.

Za účelné lze také považovat plné dopravní využití všech ulic na mez únosnosti ve smyslu jejich kategorií, jen tak lze dosáhnout environmentálního okrsku maximální velikosti a úsporné uspořádání města. Dopravní kapacita vnitřních ulic by ale měla být relativně malá tak, aby nedocházelo ke zbytečnému stimulování růstu dopravy.

U velkých měst je nezbytným požadavkem realizace celoměstských přepravních vazeb na vyloučené komunikační síti mimo ulice, tedy nejlépe mimo zastavěné území.

### **Změny v uspořádání města**

Celkové optimální uspořádání urbanistické struktury může také přispět k vytvoření podmínek pro plnohodnotnou ulici.

Dílcí snížení dopravních nároků lze dosáhnout rovnoměrnějším rozmístěním urbanistických funkcí. Monofunkční obytné soubory na okraji mnohých měst enormně zatěžují některé ulice v dopravních špičkách, většina obyvatel se přemísťuje za prací po stejné trase do centra. Ovšem z toho vyplývající žádoucí změny ve struktuře stávajících sídel jsou velmi dlouhodobého charakteru a nelze proto očekávat v této oblasti nějaké brzké zlepšení.

Teoreticky je také možné navrhnout takovou zástavbu, aby se skrze ni dalo procházet sítí přepravních ulic. „Ideální město“ by bylo řešeno z prostorově oddělených a funkčně do jisté míry samostatných environmentálních okrsků. Toto uspořádání je náročné na plochy a připadá do úvahy možná u nových sídel (příkladem jsou mnohá americká města). Stávajícími evropskými městy nelze projít žádoucími dopravními tepny bez požadavků na výraznou přestavbu celého dotčeného území. Jsme tak svědky toho, že dopravní systém založený na žádoucí osnově zůstane pouze nefunkčním torzem, protože se podaří zrealizovat pouze části procházející řídko zastavěným územím (v Brně např. chybějící kapacitní propojení v poloze ul. Dobrovského), či v jiném případě nezbude potenciál na rekultivaci zničeného okolí (např. brněnská ulice Gajdošova).

### **Vertikální segregace přepravy**

Jinou možností, jak přizpůsobit město dopravě, je převedení přepravy do jiné úrovně, než leží ulice a další společenské aktivity, znamená to vybudovat tunely, estakády nebo víceúrovňové ulice (úroveň pěší, obslužná a úroveň přepravní). Není třeba podotýkat, že také tato eventualita je mimořádně nákladná. Vertikální systémy byly zkoumány a v zahraničí mnohde realizovány v šedesátých letech 20. století, jejich širší uplatnění je v rozporu se současnou představou obrazu evropského města, účelné se jeví pouze oddělování rychlostní tranzitní dopravy.

Kritika radikálních zásahů do městské struktury prostřednictvím kapacitních dopravních tepen spočívá nejen ve vysokých finančních nákladech, narušení vzhledu města, ale také v aspektech ekologických i dopravních. Ani výkonné komunikace a rozsáhlé parkovací plochy situaci s konečnou platností nevyřeší, přivádějí další automobily do center měst, stimulují opětovný rozvoj individuální dopravy, nové, byť rozsáhlé dopravní plochy, městské okruhy, radiály, parkoviště atd. jsou brzy opět přeplněny a nadále se tak prohlubuje exploatace životního prostředí.

### **Snížení objemu dopravy v ulicích omezováním automobilů**

V posledních letech jsou v Evropě intenzivně uplatňovány různé metody snažící se zpomalit, anebo omezit volný pohyb automobilů zejména v centrálních a obytných částech měst. Od cílevědomé a systematické kampaně se očekává nejen zkvalitnění uličního parteru, ale zejména zvýšení bezpečnosti chodců, zlepšení životního prostředí a zpomalení růstu počtu vozidel, či dokonce jeho snížení, a v konečném důsledku snad i zlepšení celkové obsluhy a fungování měst. Ovšem regulace rychlosti a možnosti volného pohybu automobilů je proti smyslu jejich poslání. Přes veškeré odsuzování zůstává individuální automobilová doprava synonymem moderní doby. Dokáže v mnoha případech nejkomfortněji a nejrychleji spojit cestujícího s žádoucími cíli. Její násilné omezování je značnou částí populace vnímáno jako nepatřičné. Naopak se žádá ne její zpomalení, ale zrychlení, jak tomu odpovídají i soudobé technické možnosti automobilu. Proto zůstane auto-

mobil alespoň do té doby, než bude nahrazen nějakým efektivnějším systémem, neodmyslitelnou součástí našeho světa. Samozřejmě, že lze i nadále očekávat jeho stále ekologičtější provoz, snižování spotřeby, hluku i exhalací a zvyšování individuální bezpečnosti automobilisty.

Pro uplatnění v různých podmínkách se teoreticky nabízejí tyto regulační metody a postupy:

- a) *právní* – dopravní značení a pravidla omezující rychlost a zakazující vjezd či stání (zóny omezených rychlostí, pěší zóny, obytné ulice atd.), kontrola a pokuty,
- b) *stavební* – fyzické zábrany (zúžení vozovky, ostrůvky, prahy, dlažby, šikany, tvary křižovatek atd.),
- c) *ekonomické* – poplatky (mýtné) za vjezd do historického jádra a vyhrazených komunikací, parkovné, silniční daně, zdaňování pohonných hmot a výrobků automobilového průmyslu, celní a dovozní přírážky, jiné formy podpory „ekologicky čistších“ dopravních prostředků, privatizace dopravních cest,
- d) *osvětové* – propagace ekologicky a celospolečensky nejpříjemnějších dopravních prostředků a chování,
- e) *centrálně plánovací* – regulování nabídky přímým státním dohledem nad výrobou a dovozem automobilů, omezování poptávky prodejem na příděl (pořadníky, finanční vinkulace, privilegované skupiny).

V posledních letech je u nás módní v duchu „vše řešících principů volného trhu“ obecně upouštět od jakýchkoliv umělých zásahů do volné konkurence. V oblasti dopravy to zřejmě není možné. Domnívám se, že jisté regulační omezení jsou potřebná již kvůli ohrožení chodců a nehodovosti, nemožnosti ovlivnit ekologické dopady, nebezpečí dlouhodobého ochromení přístupnosti některých částí města (do doby než trh nemovitostí a změny ve funkčním využití nezmění proporce vztahu nabídky a potřeby dopravy) a pro zamezení společensky nežádoucích změn v uspořádání města. Jsem přesvědčen, že také z hlediska ekonomického jsou některé restriktive principiálně správné. Kromě dálniční sítě nelze asi komunikace či ulice privatizovat, ale to neznamená, že by jejich uživatelé neměli hradit veškeré nároky na jejich výstavbu a přestavbu, včetně případně vyvolané rekonverze dotčených území. V této oblasti není doceněn význam silniční daně, něco podobného jako mýtné na dálnicích nebo parkovací poplatky by mělo platit i pro uliční síť větších měst. Získané prostředky by ale musely být přímo určeny pro řešení dopravních problémů. Tato opatření by měla směřovat jak k omezování používání prostředků individuální dopravy, tak k jejímu ekonomičtějšímu využívání. V jistém okamžiku by pak zákonitě došlo k rovnováze mezi poptávkou po individuální automobilové dopravě a možnostmi ulic ji bezkonfliktně akceptovat.

### **Změna životního stylu**

Tolikrát zmiňovaný rozpor mezi městem a dopravou není tak nesmiřitelný, oba dva systémy se navzájem potřebují, jedná se vlastně o hledání rovnovážného stavu, kdy bude ulic proudit právě tolik dopravy a v takové skladbě, aby to pro další uliční funkce, obecně životní prostředí, ale i pro ekonomii a fungování města bylo ještě akceptovatelné. Hranice maximálně přípustné intenzity dopravy je dána snesitelností, únosností pro sídelní prostor, jeho *environmentální kapacitou*. Snižování objemu dopravy na únosnou mez není v rozporu s ekonomikou, ba naopak je ekonomicky zcela logické. Je spravedlivé, aby cena dopravy plně zahrnovala veškeré náklady na přestavbu dotčeného území, pokud tuto vyvolá, resp. pokud na to doprava nemá, nechť je omezena. Aplikace tohoto principu se pak dotkne způsobu používání individuálního dopravního prostředku, povede k jeho omezení v intenzivně zastavěných částech měst. Ovlivní to tedy životní styl městského obyvatelstva.

*Neutěšený obraz našich ulic jeví se jako rozpor mezi dopravou a urbanistickou strukturou je vlastně rozporem mezi praktikovaným a pro město únosným životním stylem a v této oblasti je nutné hledat změnu co nejdříve.*

## 7 LITERATURA

- [1] APEL, D.; – ERNST, K.: *Stadtverkehrsplanung, Teil 1.*  
Mobilität, Grunddaten zur Entwicklung des städtischen Personenverkehrs.  
Berlin, Deutsch Institut für Urbanistik 1980. 280 str.
- [2] APEL, D. – ERNST, K.: *Stadtverkehrsplanung, Teil 2.*  
Stadtstrassen, Umweltaforderungen und Straßengestaltung.  
Berlin, Deutsch Institut für Urbanistik 1982. 286 str.
- [3] BRIAN, R.: *Transport in Cities.*  
London, Architecture Design and Technology Press 1990. 143 str.
- [4] BUCHANAN, C. D. a kol.: *Traffic in Town.*  
A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas. Report of the Steering Group  
and Working Group appointed by the Minister of Transport.  
London, Her Majesty's Stationery Office 1963. 223 str., 247 obr., přílohy.
- [5] ČAPEK, K.: *Londýnské ulice.*  
Cestopisná črta z Anglických listů.  
Spisy Karla Čapka. Cestopisy. ČS 1980.
- [6] GEHL, J.: *Život mezi budovami.*  
Z anglického vydání z roku 1996 přeložil K. Blažek. ISBN 80-85834-79-0,  
Nadace Partnerství, Gehl, Brno 2000. 202 str.
- [7] JAKOBSOVÁ, J.: *Smrt a život amerických velkoměst.*  
Z anglického originálu z roku 1961 přeložila J. Sopleřová. Odeon Praha 1975.
- [8] KOPÁČIK, G.: *Ulice jako polyfunkční městský prostor.*  
Urbanizmus a územní rozvoj 3/2000, str. 13–29.
- [9] KOPÁČIK, G. a kol.: *Ulice v urbanistické struktuře.*  
Závěrečný sborník z grantového projektu GA ČR 103/99/1596.  
FA VUT v Brně 2001, upravené vydání z roku 2003. 327 str.
- [10] KUNDERA, M.: *Nesmrtelnost.*  
Atlantis Brno 1993. 352 str.
- [11] *Le Temps des Rues.* Vers un nouvel aménagement de l'espace rue.  
IREC a GCR, Lausanne, Genève, IREC 1990, 113 str.
- [12] LUNCH, K.: *The Image of the City.*  
ISBN 0 262 2004 6, Massachusetts Institute of Technology 1960.
- [13] MÜLLER, P.: *Wieviel Auto verträgt die Stadt?*  
DBZ 1993, č. 5, str. 797–804.
- [14] NORBERG-SCHULZ, CH.: *Genius loci.*  
Academi Edition, London 1981, přeložili P. Kratochvíl a P. Halík.  
ISBN 80-207-0241-5, Odeon, Praha, 1994.
- [15] SAMMER, G.: *Entschleunigung des Verkehrs.*  
Steirische Berichte 1990, č. 5, str. 10–12.
- [16] *Urbanistická čítanka I.*  
Editor a předmluva a komentář K. Maier, překlad P. Kůsová.  
ISBN 870-902735-3-X. ČKA, Praha 2000. 128 str.
- [17] *Woonerf*  
Haag, Royal Touring Club des Pays-Bas ANWB, Direction de la Sécurité Routire 1980.
- [18] ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací; změna 1.1986 a 1995.

## 8 ABSTRAKT

Habilitační práce architekta-urbanisty Gabriela Kopáčka se věnuje nejdůležitějšímu veřejnému městskému prostoru – ulici. Sleduje vztah města a jeho dopravy. V různých typech urbanistické struktury rozebírá historii i současné tendence a možnosti řešení tohoto zdánlivého konfliktu způsobujícího, že dnešní ulice ztratily pro přemíru dopravy svou společenskou a estetickou funkci.

Podrobně se zabývá faktory, které by mohly z ulice, koryta, kudy život jen protéká, udělat ulici, kde by se žilo. Definuje základní uliční typy a přiřazuje jim odpovídající funkční parametry. Podmínky pro optimální soulad všech funkcí hledá v uličním profilu, zároveň zkoumá vlivy ulice na velikost a charakter městského bloku, na formování urbanistické struktury či utváření uliční sítě. Orientačně stanovuje limity maximálního zatížení území dopravou, a to při zachování jak kvalitního urbánního prostředí, tak funkčnosti celého systému. Definuje proto tzv. environmentální okrsky, územní jednotky plně naplněné vlastní dopravou, přitom ale ještě s plnohodnotnými ulicemi. Těmito „chráněnými“ okrsky by neprocházela tranzitní doprava, té necht' patří sběrné komunikace, které povedou mimo.

I přes tato opatření je ovšem nutno zejména v centrálních částech měst automobilovou dopravu omezovat, mělo by se tak dít ekonomickými nástroji. Bylo by spravedlivé, aby doprava, pokud vyžaduje více prostoru, hradila náklady na případnou přestavbu a kultivaci ulice včetně souvisejícího území, např. formou mýtného. Tím se vytvoří rovnováha mezi nabídkou a poptávkou po individuální dopravě a aut bude v ulicích právě tolik, kolik je vhodné a účelné.

### **Abstract**

The habilitation thesis of Gabriel Kopáček, architect-planner, is dedicated to the most important public urban space - the street. In the thesis are examined the relationships between the city and the traffic. For various types of urban structure are analysed the history, current trends and potential solutions of this apparent conflict, due to which urban streets have lost their social and aesthetic values because of the excessive amount of traffic.

The thesis describes in detail the factors that could change the street as place through which life only flows into a street as place to live in. It defines the basic types of streets and their respective functional parameters. The conditions for optimum harmony of all functions are sought for in the street profile. Concurrently is examined the street's impact on the size and character of the urban block, on the formation of the urban structure and the street pattern. Tentative limits are established for the area's maximum traffic load, preserving both good urban environment and the whole system's functionality. Therefore it defines the so called environmental precincts – area units filled up with own traffic but still preserving the values of authentic streets. These “protected” precincts should be free from through traffic which should be led to passing-by feeder streets.

In spite of these measures, car traffic is to be limited – especially in urban centres - by economic tools. It seems justified that traffic – if it requires more space – should bear the costs of the street's and the adjacent area's reconstruction and cultivation, e.g. in form of toll. Thus will be achieved the balance of the offer of and the demand for individual traffic, and in the streets there will be just as many cars as it is acceptable and really needed.