

URBANISMUS I.

Město = soustava soustředných kruhů, Město = nejlepší vynález lidstva

1. ÚVOD

Tvorba města = vytváření podmínek, podhoubí pro vznik architektonické, urbanistické struktury, scény
Tvorba města = proces, podílí se na něm local politici - vedení městské části atd - trvá to dlouho
vztah urb. k archi. - stavby dotváří (vizualizují), realizují podmínky stanovené v urbanistické koncepci
Míra konsenzu, schody ve společnosti => stejnou měrou je společnost schopna shodnout se na urbanistickém konceptu

Urbanistická koncepce - zadání, proces

Na zadání se podílí političtí zástupci + obyvatelstvo + odborníci

Tempo obnovy měst v Evropě - 200 let

Urbanistický plán (ne projekt!) - stanovuje základní principy a pravidla

Architekt spolupracuje s profesemi - statik, ten přes požáry..

Urbanista taky spolupracuje s profesemi - dopravní ing., sociolog

1900 - 10% lidské populace ve městech

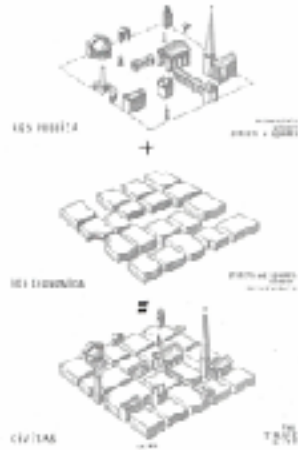
1950 - 30% lidské populace ve městech

2015 - počet lidí žijících ve městech > počet lidí žijících na venkově

2030 - prognóza 60% populace globálně bude žít ve městech

Severní i jižní Amerika - 3/4 populace ve městech

Afrika, Asie - kolem 2030 předpokládáno 3/4 populace ve městech



Urbanizace = odchod lidí z venkova do měst - za vyšším životním standardem

Stratifikace obyvatelstva

10% zemědělství

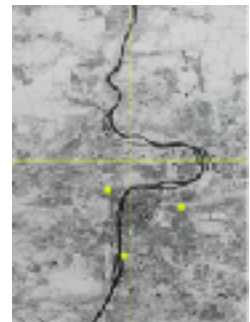
20% průmysl

70% služby

Metropole roku 2023

Tokyo 37mil obyvatel, Dílí 30mil, Šanghaj 26mil.. - desítky miliónů

Obrovské nároky na prostorovou organizaci



Hustota měst

Středověk - 1500 obyvatel/ha

→ pozemky za hradbami využité na max

19 stol bloková zástavba - 300 obyvatel/ha

Sídlíště - 400 obyvatel/ha

Suburbs- 50-100 obyvatel/ha

Intravilán = uvnitř města

Extravilán = mimo město

Město:

- komplexní
- různorodé - jak ve 3D, tak ve 2D
- harmonické

Proměny města v čase:

Jednotky města se obnovují stejně jako buňky v těle

Základní forma zůstává, jednotlivé buňky umírají, nahrazují je nové

Idea zůstává, hmota se obměňuje

- Ochrana
- Regenerace
- Transformace
- Rozvoj
- Sanace

2. DEKOMPOZICE, ANALÝZA (2.3.)

Plošná urbanizace krajiny

- velká území kde je krajina osídlena extrémně hustě
- v podstatě tam neexistuje nezabydlená krajina
- Urbanizace překročila hranice sídel, stala se naprosto plošnou součástí prostředí
- Severní itálie, Benelux (Belgie, Nizozemsko, Lucembursko), Východ Británie

Role urbanisty

→ zakládat a organizovat městské prostředí

→ bez organizace nastává chaos

Místo a tradiční podoba města může být kotvicím bodem v měnícím se světě

Město je komplexní, je to organismus

→ všechny své funkce má v sobě obsažené

→ komplexita nemusí být dána velikostí

→ i malé město může obsahovat vše co je třeba k tomu aby to bylo město

Obecné pravidlo - města založená v podobném prostředí se vyvinou v podobné struktury

Když město přesáhne určitou velikost, začne se rozpadat na kusy

Velikost sídla je taková, že už není možná soudržnost

Řešení - kusy považovat za autonomní - souměstí

Náš vztah k městu - má pro nás další významy

Město, od kud pocházíme - naše vazba na kontext, významné pro nás

Antiteze - nejsem od nikud. Jsem doma tam kde si pověším klobouk

Město:

- Charakter
- Potenciál
- Kontext

Kompozice:

- Radiální
- Rastrová, šachovnicová
- Rozvolněná

Důvody založení

- **Obživa** - aby měli co jíst
- **Obrana** - aby je nikdy nezabil
- **Komunita** - setkávání lidí

Zakládání měst

organické X plánované

Faktory pro výběr místa:

- Geografie - vazby k okolí
vzdálenost od sousedního města - velká evropská města jsou po cca 400km
- Přístupnost - u řeky (brod), na cestě (křížení obchodních cest)
- Geologie - ne bažiny, ale pevné podloží
Určovala materialitu staveb - postavena z toho, co se vytěžilo v daném místě
Praha: opuka, pískovec, vápenec
- Město zakládáno vždy na prostoru, který odpovídá ambici, se kterou je zakládáno
kolik místa je potřeba na to město co si představuju
- Voda - přístup k vodě, přítok ale i odtok
- Historicky: přechod přes řeku
- Klima např.: vítr - nejsilnější vítr ze severo-západu
továrny na jihovýchodu, aby znečištění nešlo na město
- Obrana - snadná ubranitelnost - ostrohy

Praha - vstupní podmínky - meandr vltavy, přechod

řeky v lince Karlova mostu

3 kopce - Hradčany, Vyšehrad, Vítkov

→ příklad Prahy, ale platné univerzálně

- 1) Staré město v meandru + Hradčany + Vyšehrad
- 2) Karel IV. - Propojení → nové město
1+2 = historické jádro
- 3) Přelom 19 a 20 stol - obroušení starého
- 4) Sídliště - už nejsou kompaktní, přerušují se přímý kontakt s městem
- 5) Suburbs, urban sprawl

Proporce ploch veřejných prostorů k plochám zastavěným a soukromým (základní - orientační proporce dostatečnosti prostoru a dostatečné arimace prostoru)

Historická města	10-15%
Blokové zástavby staršího typu	25-30%
Blokové zástavby novějšího typu	30-40%
Sídlitní zástavby	80-90%
Optimum	25-30%

Míra využití území, hustoty

Historická města	až 1400/ha
Blokové zástavba (začátek 19.stol)	cca 320 - 500/ha
Blokové zástavby novodobé	cca 260 - 300/ha
Vilové části	cca 50/ha
Rodinná zástavba, novodobá	cca 50-150/ha

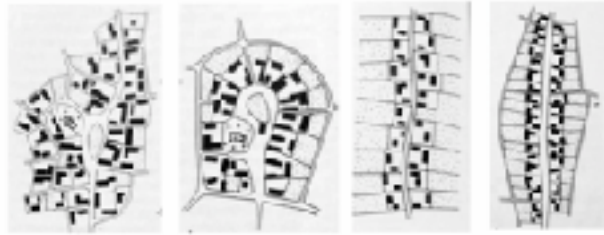


Centrum města

- Město ve městě = evropské pojetí - polyfunkční střed města
- Downtown / city = monofunkční - USA - neslouží pro bydlení ale jako nákupní třída, sídlo institucí
- Decentralizované

Stupně urbanizace

- Samota v krajině
- Osada
- Vesnice - první co má ambici na komplexnost
- Městys
- Město
- Velkoměsto



Funkce města

Město je sice komplexní strukturou s řadou funkcí

ALE většinou se nějaká funkce dominantní

- Rezidenční - z 90% obytná, jen minimální vybavenost
- Vojenské - pod opevněným hradem / pevnost - Terezín, Josefov
- Duchovní - město kolem kláštera - Vatikán
- Obchodní - Benátky
- Repräsentace / správa - Versailles, Washington DC
- Lázeňství: Mariánské lázně
- Průmyslová - Zlín, Ostrava
- Univerzitní - Oxford



TOPOGRAFIE

= typologie lokálních situací

Rovina

Pravidelně, symetrické, vývoj v prstencích, letokruzích

Optimální, ale nudné

Hradec králové, České Budějovice, Vídeň

Úbočí svahu

důležitá orientace vůči stranám

Salzburg

Údolí

lineární města - Karlovy Vary, Zlín

Kopec / ostroh

Snadno vojensky bránitelné

Český Krumlov, Bern, Praha

Břeh řeky, jezera

Neuzavřený kruh, střed je ve vodě

Curych, Ženeva, Amsterdam

Soutok řek

Plzeň, Mělník, Budějovice

Vojenská města

Pevnosti - Josefov, Jaroměř

Město = plošná zástavba + solitérní budovy

Stavební limity:

- Geologie
- Terén
- Územní plán - určuje funkci - obytná, výrobní..
- Ochranná pásma - vedení technických sítí - elektřina, voda..
- Vymezení v katastru
- Stavební čára - dům zde začíná
- Nepřekročitelná čára
- Regulační čára - dům od ní může ustoupit
- Památková ochrana - nejen stavby, ale i plošná - památkové rezervace
- Regulace: Tvar střechy, materiály, reklamy a vývěsní štíty

Parametry:

- Koeficient zastavěnosti
- = velikost pozemku / zastavěná plocha
- Koeficient podlažních ploch
- = součet všech ploch budovy / velikost pozemku
- Koeficient zeleně

Výška domu dána:

- Absolutní výškou
- Počet podlaží

3. ZÁSTAVBA (9.3.)

= Hmotné elementy města

Paradox - trvanlivější je prostor než hmota

Domy se bourají a staví znovu, uliční čára, parcelace zůstává

Parcela

= kus území co má daného majitele - „podložka pod hmotné území“

Parcela - Blok - Lokalita - čtvrť - městská část - město - souměstí neboli aglomerace

Praha - lokalita historicky vymezena farností

Zastavitelá a nezastavitelná část parcely

Vnitroblok = sloučení nezastavitelných částí parcely, nemají 1 majitele ale tvoří jednotný prostor

Stabilní katastr - rakousko uhersko

První geodeticky zaměřený katastr, plošně pro celou monarchii - z 19 stol. první použitelné mapy

Blok = soustava navazujících parcel, ohraničená veřejným prostorem

Vývoj:

1) Středověk

lokátoři vymezili cesty, ty ohraničovaly bloky
Dělbna na parcely - hloubka cca 8m se rovná délce konstrukčního prvku - trámu
10-15% veřejného prostoru
Gotika - uzoučké parcely - zastavěné bloky po obvodu, uvnitř nezastavěný vnitroblok



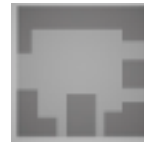
2) Renaissance

sloučení 2-3 gotických parcel, hřeben není kolmo do ulice ale souběžně
Vnitroblok - boční křídla domu - jednotraktové pavlačové domy



3) 19. stol

velmi efektivní blokové struktury - v podstatě sídliště
Stavebníci - střední třída - 1 stavebník postavil 1 činžák - dnes developer staví celý blok
5ti patrový řadový dům - parafráze renesančního paláce
dispozice - obytné pokoje do ulice bez ohledu na světové strany
šířka - tak aby celý dům obsloužilo 1 schodiště
Rozměry 18x20m
Uzavřený vnitroblok - poloveřejný - sociální kontrola, oddělené od špíny a hluku ulice
30-40% veřejného prostoru



4) 1900s - „Hygienismus“

Trauma nehygienického města po průmyslové revoluci
Důležitější osvětlení a větrání než reprezentace
Děravý městský blok, ale stále má poloveřejný prostor
Otáčení dispozic starých činžáků - se neosvěšdčilo



5) Modernismus

Osvětlení + větrání
Rozpad kompaktního bloku
Veřejný prostor nevymezuje zástavbu, naopak nejdřív je zástavba a veřejný prostor je to co zbyde
mizí poloveřejný prostor, mezi bloky je jenom veřejný
80-85% veřejného prostoru - revoluce - sociální spravedlnost nebo co
Zaplevelení vnitrobloku - tam, kde jsou drahé pozemky
→ uprostřed vnitrobloku domy vyšší než ty po obnovu

4. VEŘEJNÝ PROSTOR

= Nehmotné elementy města

= negativ zástavby – Nolliho plán Říma

Vymezení veřejného prostoru je trvalejší než samotné stavby

Fasáda = hranice mezi soukromým x veřejným

Různá období – dominuje tvar domů a prostor je zbytkový nebo naopak dominance volného prostoru

Baroko - veřejný prostor vymezuje tvar zástavby

X Modernismus - zástavba je určující, veřejný prostor je to co zbyde

Prostor lze vnímat podle jeho: funkce, vazeb, významu..

Dle přístupnosti:

- veřejné
- poloveřejné (otevřené v nějaký čas)
- soukromé

Vjem z prostoru

- Trvalý - etheral - to pevné
- Dočasný - efemerní - náplň - lidé, aktivity

Zlozvyk - předefinovaný veřejný prostor

Vše má svou jasně danou funkci - omezuje flexibilitu využití, nech lidi at to používají jak chtějí

Lineární veřejné prostory:

- **Domovní průchod X Pasáž**
Pasáž - rozšíření plochy parteru, komerční funkce
- **Ulice**
= koridor mezi 2 fasádami, obestavěná cesta
Proporce - poměr výšky zástavby ku šířce ulice
- **Bulvár x Avenue**
Bulvár – tangenciální nebo kruhový
Avenue – radiální

Šířky ulic:

- Řetězová ul. Staré město 7m
- Husitská 40m
- Václavské nám, 60m
- New York Avenues 60-70m
- Chausee Elysee – 100m

Dvojitá skladbnost ulice

Vertikálně:

- Parter
- Tělo
- Střeška

Horizontálně:

(intenzita se stupňuje směrem do středu ulice)

- Chodník
- Parkování
- Provoz
- MHD

Zorné pole člověka – horizontální – víc do šířky

V ulici vnímáme – podlaha + úroveň parteru

MĚSTSKÉ DOMINANTY

výjimečně svojí formou, výškou, obsahem

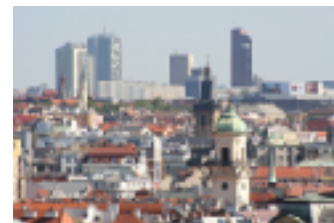
Historicky: kostely, fortifikační stavby, knihovny, muzea, mosty, stadiony

20 stol - zvrát - výškové profánní stavby

→ výškové obytné a administrativní domy

→ Mají význam v panoramatu města, ale náplní nejsou výjimečné

Dominanta závisí na kontextu - 10 pater na Manhattanu je jiná než 10 pater v Hradci



5. NÁMĚSTÍ (23.3.)

založení města - město rostlo do stran od středu náměstí

Funkce:

- Trhy
- Zdroj vody - kašna
- 3 Budovy: radnice, kostel, hospoda

Rozvoj města - víc náměstí, jedno tržiště, druhé radniční atd

Zaneřádění náměstí v průběhu historie

- Špalíček - „klín“ zástavby co zasahuje do náměstí, typicky kupecké domy - Telč
- 19. stol - parkové úpravy starších náměstí
- 19. stol - náměstí založena jako parková - Vinohrady
- Karlovo náměstí - bývalý dobytčí trh - nadbytečně velké, 19 stol. park
- Náměstí jako dopravní uzel - Vítězné náměstí

Co dnes od náměstí očekáváme?

Náměstí POTŘEBUJE komunikace aby tam mohli proudit lidé

Nešvar - zahlcení parkováním a auty

- Piazza Navona - na půdorysu Hypodromu
- Kostel - převažuje kostel mimo náměstí - viz. Staroměstské nám, Ledec n.s.
- Náměstí obytná
- Náměstí bez dominanty - Nám. Bratří Synků
- Náměstí se špalíčkem - shluk domů uvnitř - typicky sloužilo jako domy obchodníků
- Malostranské nám - jako špalíček funguje sv. Mikuláš
- Náměstí „za roh“ - do L
- Triangulární: uhelný trh, Slavonice
- Modernistická - Čechovo nám Vršovice
- Dídliště Ďáblice = nejlepší sídliště ever
- Městské dominanty, střešní rovina

6. DĚJE VE MĚSTĚ (30.3)

Městskost = interakce různých funkcí, interakce → konflikt

Různorodé prostředí → stabilní prostředí

Projevy dané funkce jsou v různých částech města rozdílné

→ bytový dům vypadá jinak na staroměstské a na jižním městě

Extrémní monofunkce - Detroit stojící na automobilkách - město padá s pádem průmyslu

Monofunkční město - funkce soustředěny u sebe - modernismus

Polyfunkční město - funkce promíchány, míra promíchání (integrity) se liší

- Aditivní - 1 dům bytový, vedle domů obchodní, vedle škola..
- Stratifikovaná polyfunkce - polyfunkční městský dům
- V parteru obchod, 1NP kancelář, 2NP bydlení - městské paláce Lucerna..

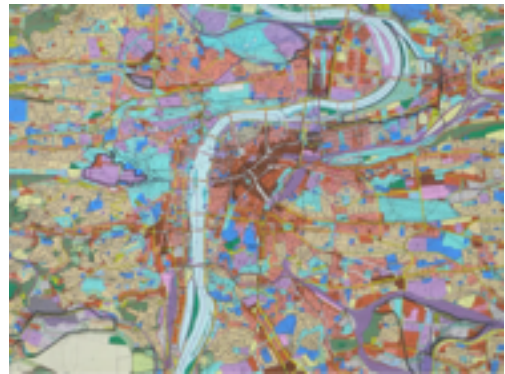


Zástavba podle aténské charty - projektování funkčních zón

Když chceme fungovat, jsme nuceni cestovat mezi zónami
Vybombardovaná města WW2 - stavěno dle aténské charty
Jane Jacobs - Život a smrt amerických velkoměst

Územní plán

Regulace → omezuje, ale zároveň garantuje
Historie - městská práva - právo vařit pivo..
Aby byl celek udržitelný, nemůže být neregulovaný
Teplé barvy bydlení, studené průmysl
čím tmavší barva, tím hustější



Občanská vybavenost

Prostorový koncept musí od začátku počítat s vyčleněním ploch občanské funkce

- **Spádovost** = dána docházkovou vzdáleností
 - **Zájmovost** = dána poptávkou - jaký je o to zájem
- Izochrona = mapy časové dostupnosti
mapa, kam dojedu z určitého místa za např.: 1h času
Centrum = koncentrovaná občanská vybavenost

- Funkce
- Dostupnost
- Dostatečnost

3 stupně

- Základní: škola, škola, lékárna, doktor, sociální služby, stravování, komerce, bezpečnost
- Vyšší - střední školy, větší nemocnice, divadla, sportovní areály..
- Centrální - vysoká škola, stadion..

Města přitahují lidi X centra měst se vylidňují

Tercializace - město žije ze služeb a obchodu - terciální sektor

Suburbanizace - touha bydlet v rodinném domě - útěk na předměstí

7. FUNKCE VE MĚSTĚ (13.4)

3 bazální funkce města:

- **Bydlení**
- **Práce**
- **Rekreace**

Podpůrné - infrastruktury

- **Doprava**
- **Občanská vybavenost**
- **Technická vybavenost**

OBYTNÉ PROSTŘEDÍ

Zabírá největší část města

Standard se liší dle polohy ve městě

Městské X Venkovské

Kolektivní X individuální

Parametry:

- Hygiena: oslunění, hluk, vibrace, životní prostředí
- Lokalita - mít všechnu vybavenost co nejbliž
- Vybavenost
- Sousedství - Anonymita X sousedství ve městě

Kolektivní bydlení - Půdorysné rozměry domu se liší dle typologie

- Schodištvé
- Chodbové
- Pavlačové
- Bodové

ČLENĚNÍ VEŘEJNÉ - OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

stupeň/typ vybavenosti	0,5 km	1,0 km	1,5 km
školní, vyclová	+	+	+
matka a ošetřitel	+	+	+
železniční	+	+	+
sociální péče	+	+	+
muzejní, kulturní, umělecký	+	+	+
administrativní, správní úřady	+	+	+
služby zdravotní, služby veřejnosti	+	+	+
úřadovna a obchodní úřady a služby	+	+	+

Individuální bydlení :

- Domek v suburbs může být levnější než byt v centru
- Současné domy = bytová jednotka vyhřezlá v krajině
- Činžovní vila - bydlení na standardu vily, která je ale dělená na byty

PRÁCE

Průmysl - vytlačen za hranice měst (za hranice státu)

Monofunkční město - čistě průmyslové, administrativní čtvrtě - musí se tam dojet

Polyfunkční město - mix práce, bydlení rekreace v jedné čtvrti - méně dojíždění

REKREACE:

Každodenní

- Lidstvo má více volného času než kdy dřív
- prostorové nároky na rekreaci rostou
- ideál do 15 min dochází vzdálenosti

Víkendová rekreace

- rozvoj dopravy - okruh kam dojeme za rekreací je větší - víkendová rekreace cca 1 autem od města
- dobrá vybavenost města - lidé neutíkají o víkendech z města

Sezónní rekreace = turismus - velké uzly - letiště, nádraží..

8. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA (20.4)

Dopravák je pro urbanistu tím, čím pro architekta statik
 Ulice = obestavená cesta
 Plochy pro dopravu → linové → koridory
 Tranzitní doprava = jen projede rychle pryč a nic území nepřináší
 Plynulost dopravy = velká kvalita
 Tvar silnic - musí odpovídat tvaru vlečných křivek

Rozprostření funkčních aktivit ve městě

Zbytná X nezbytná doprava
 Minimalizace dopravy - když je zdroj cíl blízko, doprava nevznikne
 → když je práce a bydlení daleko, nutí to lidi dojíždět
 Např.: Praha na 5% plochy pracuje 30% obyvatel
 Není to základní funkce, je to funkce vyvolaná
 Umožňuje fungování základních funkcí

1970 - Segregace dopravy - nefunkční koncept

= oddělení typů dopravy (pěší a automobilové) ve městě
 Mimoúrovňové křižovatky, lávky pro pěší přes magistrálu..
 Dopravní stavby nemusí být čiré zlo - strada del solei

2020 - Integrovaná doprava

V jednom uličním koridoru se setkávají všechny typy dopravy

Dělení:

- nákladní X osobní
- Individuální X hromadná
- zbytná X nezbytná
- V klidu (parkování) x v pohybu
- Hardware: komunikace = silnice, dopravní stavby
- = mosty, parkoviště..
- X Software: dopravní prostředky

Podíly druhů dopravy v Praze

Arteriální centrální systém kombinovaný s okružním
 MHD - 57% X Individuální autodoprava - 43%

Doprava

- Individuální autodoprava - 32%
- MHD - 43%
- Pěší - 23%
- Cyklu - 2%

A) Arteriální doprava - Velké dopravní „tepny“

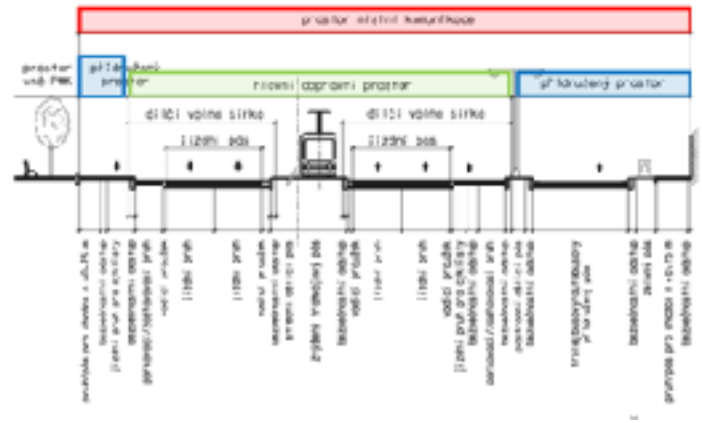
- koncentrace dopravy do málo obřích komunikace
- Hodně aut se rychle dostane tam kam chtějí
- Když se ucpe tepna, nedojede nikdo nikam
- Radiály - řidič přes ně profrčí, neměly by vést skrze centrum - tak okruh

B) Kapilární systém

- Mnoho menších komunikací
- Rozptýlení dopravy → mnoho alternativních tras

Obecně jak navrhovat dopravní infrastrukturu - 7 bodů:

- Přiblížení cílů a zdrojů → snížení objemu dopravy
- Převést část automobilů na jiné druhy dopravy
- Rozptýlit dopravu do více tras
- V husté zástavbě nevytvářet důležité dopravní komunikace
- V centru se vyvarovat funkcí co přitahují velký objem dopravy
- Centrum - regulace dopravy, vysokoobrátkové parkování
- V uličním prostoru upřednostňovat MDH, cyklisty, pěší provoz



UČTENÍ	Název sklesového pruhu	Šířka v m	Použití	Poznámka
a	jezdí průh	3,50 3,24; 3,00 2,96; 2,78 2,80; 2,25 m	Na rychlostní komunikaci Na obědlných komunikacích	Území pro komunikaci v průměrné šířce v šir 3-50 m, v úzkých šířkách 3,02 - 3,50 m.
a. in	jezdí pruhy	3,25; 3,00 2,96; 2,78 2,80 - 2,25 m	Na středních komunikacích Na obědlných komunikacích	Území pro komunikaci v šir 3-50 m, v úzkých šířkách 3,02 - 3,50 m.
b	zpevněná krajnice	1,50; 2,00	Na rychlostních komunikacích a na středních komunikacích v úzkých šířkách	Šířka 2,00; 1,50 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)
c	bezpečnostní okraj	0,50	Na přejezdových úsecích rychlostních a středních komunikací a na komunikacích bez chodníků	Na úseku s bezpečnostním okrajem šir 0,50 m (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)
c. in	bezpečnostní okraj	1,31; 2,00 1,50	Na středních a osvojených komunikacích	Šířka 1,31; 2,00 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)

UČTENÍ	Název sklesového pruhu	Šířka v m	Použití	Poznámka
b. in	autobusový nebo tramvajový pruh	3,40 3,40; 3,24 3,15; 3,00	Na rychlostních komunikacích Na středních komunikacích Na obědlných komunikacích	Dopravní vymezení a oddělení opticky (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)
b. in	jezdí průh pro vozidla	1,00	Na středních a osvojených komunikacích	Šířka 1,00 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)
b. in	pruh pro chůzi	0,15	Na středních a osvojených komunikacích	Šířka 0,15 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)
b. in	parkovací pás	4,00 - 5,00	Na obědlných komunikacích (v osvojených případech lze osvojit komunikaci)	Šířka 4,00 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)
b. in	tramvajový pruh "nevytvořený"	7,00 (MHD) ve středních komunikacích	Pro osvojených a osvojených komunikacích ve středních komunikacích, standardní na osvojených komunikacích a v širších šířkách	Ve středních komunikacích (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)
b. in	tramvajový pruh vyjádřený	nejméně 8,00 nejméně 7,00	Standardní širší vozů vyjádřeného pásu Pro tramvajový pruh, bez technické úpravy	Ve středních komunikacích (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)

SKLADČENÉ PRVY DÍLHOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ KOMUNIKACÍ

Družení pruhu	Název	Šířka pruhu (m)
a	jezdí průh	3,50-5,75 (2,50-2,25)
ap	Parkovací a zastavovací pruh	2,36; 1,00 (1,00)
at	Tramvajový pruh vyjádřený	Mín. 7,00
ab	Autobusový pruh	3,50-5,00
ad	jezdí průh pro vozidla	1,00
adB	Pruh pro chůzi	0,15
af	Dílní obědlní pás	3,00-1,50 (1,00)
bd	Bezpečnostní okraj	0,15; 0,25
bdB	Bélový pruh	0,30
v	vedlejší pruh	0,50-0,25
e	Bezpečnostní krajnice	0,30

Typy komunikací

A) Rychlostní

- fyzicky oddělené 2 směry, mimoúrovňové křižovatky
- extravilán, ideálně ne v kontaktu s městem
- 30 000 aut / denně / pruh

B) Sběrné

- zprostředkování dopravy centrum <—> periferie
- kopírují historické cesty, dnes hlavní třídy - MHD, občanská vybavenost
- 15 000 aut / denně / pruh

C) Obslužné

- obyč ulice

D) Priorita nejsou auta

- Pěší, obytné zóny
- Pěší stezky, cyklopruhu

Rychlost

Moc vysoká - nebezpečná
Moc nízká - neefektivní
Průsečík 30-40 km/h - ideál, ale nejde plošně

Šířka chodníku

750 mm = jeden pěší pruh
Min 2 pruhy - nejužší chodník 1500mm
Mezi chodníkem a silnicí bělící pás 300 mm

Technická infrastruktura

Nejen drát a trubky, ale i plošná - trafostanice, čističky odpadních vod..

Prostorové nároky + ochranná pásma → zástavba se tomu podřizuje

- Podzemní
- Pozemní
- Podzemní
- Vzdušné

Progressivní - inženýrské kolektory - sdružení sítí do průchozího / průlezného profilu

9. Urbanismus malých měřítek (27.4.)

10. KOMPOZICE (4.5.)

= složení, skládání, přináší hodnoty: komplexita, harmonie, různorodost

Existence „universálně platných“ kompozičních principů, pravidel - např.: zlatý řez

Cíl: naučit se číst kompozici města a na základě toho jí pak umět sama tvořit

Kompozice prostředí

Kontrast = absolutní nesoulad

Kontrapunkt = soulad a obohacení

Čím víc elementů, tím kvalitnější kompozice může vzniknout, zároveň tím těžší je ale udržet kvalitu

Koexistence forem, umět sladit pestré formy do pěkného celku

- Rytmus - 4 a víc prvků
- Gradace
- Harmonie
- Symetrie - lichý počet prvků → osa symetrie
- Proporce - zlatý řez 1:1,693
- Měřítko
- Ucelenost x nesourodost
- Geometrie x organičnost

Veduta = panoramatický pohled na město

Zkreslené měřítko, autoři zvýrazňují dominanty

Orientace vůči světovým stranám

Ulice východo-západní - ok

Ulice severo-jihní - slunce dopadá jen krátce

Diagonála Ideální orientace

11. PRAHA (18.5.)

Praha - heterogenní - nesourodé vrstvy z různých období

Třešňáková rovina kopíruje terén, na rovině střechy zarovnané, na kopcích rozeklanější

Průhledy a pohledy - čtvrtý z 19. stol. mají hlavní třídy namířené na Pražský hrad

Diagonála 45° - Václavské náměstí - kříž ulic na Příkopech a Václaváku

Vývoj města v čase

Evropské město vstřebává minulost, zástavba ve vrstvách

Společnost se schodí na tom že stav nějaké zástavby je dobrý

→ zakonzervuje se - památková ochrana

Stárnutí fyzické X morální

Město se fyzicky obměňuje, ale idea zůstává

- Renovace - oprava
- Rekonstrukce - zbourat a znovu postavit

Přístup k historickým stavbám

- Konzervace, renovace
- Modifikace, transformace
- Asanace, nová výstavba

