

TVORBA MĚSTSKÉHO INTERIÉRU

Miloslav Konvička

Centrum a historické jádro jsou ohniskem městského způsobu života, obvykle i místem prvních kroků návštěvníků a tedy i místem jejich prvních dojmů. Narůstá tak význam veřejných prostorů, jejich úroveň, upravenost, ale i čistota, které tak reprezentují nejen centrální oblast, ale i celé město. Důležitou pozici získává prostorové uspořádání města, komplex symbolických hodnot vč. zapojení historických památek, pojetí parteru a celkový výraz městského interiéru. Docílení příjemného prostředí lze zvýšit účelným zapojením vodních prvků, vhodnou vegetací a praktickým městským mobiliářem. Celkový dojem pak dotváří osvětlení, grafický orientační systém a vhodně volená výtvarná díla, která by měla korespondovat s urbanisticko-architektonickým pojetím a výrazem.

Současný stav městského interiéru

Urbánní prostředí každého města je odrazem nejen historického povědomí a kulturnosti národa a tedy i městského obyvatelstva, ale současně dokumentuje ekonomicko-společenskou úroveň současnosti. Každý obyvatel města při své každodenní činnosti je dnes schopen rozeznat nejen úroveň nabídky a časovou dostupnost městského vybavení, ale současně vzhledem ke stále vzrůstajícím možnostem konfrontace se zahraničím velmi kriticky hodnotit i estetickou kvalitu **městského interiéru** nejen bezprostředního okolí svého bydliště a pracoviště, ale v rozsahu svých aktivit i další městské prostory. Pokud městský interiér chápeme jako volný, nezastavěný, zejména veřejný prostor (ulice, náměstí, nábřeží, pasáže), vymezený objekty – architekturou, terénními úpravami a zelení, situovaný především v centrech (historických jádrech, sektorových a čtvrtkových centrech) je jeho kvalita přímo úměrná komfortu, kterého se dostává obyvatelům a návštěvníkům daných prostorů. Do komfortu bych ve smyslu „Evropské charty měst“ (1992) a řady dalších, dnes dokonce již pro nás platných dokumentů EU (viz např. projekt „zdravých měst“), zařadil nejen právo na kvalitní uspokojování funkčně provozních požadavků, ale současně i právo na **krásné, upravené a čisté prostředí** odpovídající historii i moderním trendům české a evropské společnosti. Pokud připustíme, že obyvatelé a návštěvníci, tj. konzumenti městského interiéru, mají právo na kvalitní prostředí, pak územně správní úřady (obecní, městské, magistrátní, krajské) naopak mají povinnost kvalitní prostředí zajistit resp. vytvořit. S komfortem návštěvníků, ke kterému patří i nerušený **pěší pohyb**, se zvyšují nároky na pojetí

prostoru a jeho estetickou kvalitu, narůstá význam řešení detailu, jeho design, kvalitní provedení a citlivý výběr vhodných materiálů i jejich opracování.

Ale jaký má být **výraz a pojetí** současného urbánního prostředí a jeho interiéru zejména historických jader a centrálních oblastí? Na řadu odborných otázek již dnes existuje shoda – oproti rozvolněné výstavbě je vhodné opět prosazovat návrat bloku s ulicemi a náměstími vč. jejich parterní vybavenosti. V zájmu ochrany životního prostředí je kromě preference pěší (a cyklistické) dopravy na úkor dopravy automobilové rovněž nezbytná podpora městské hromadné dopravy tak, aby neklesal její podíl na přepravě obyvatelstva.

Stále však zůstává řada nejasností a diametrálních názorových odlišností zejména v **oblasti teoretické** resp. umělecko-výtvarné. Na tuto spornou situaci již poměrně dlouho hledá odpověď nejenom stále více profesí – psychologové, sociální geografové, architekti, urbanisté, designéři atd., ale i stále více dnes již poučených obyvatel. Dle mého názoru lze odpověď nalézt v historických souvislostech, v analýze urbanistických funkčně dopravních vztahů a v kontextuálním přístupu k tvorbě městského interiéru a jeho jednotlivých prvků.

Funkčně dopravní vztahy

K lokalitám, kde lze uplatnit kvalitní městský interiér, patří především veřejné prostory center a historických jader, které jsou realizované zejména u velkých měst jako součásti „pěší zóny“. Jako příklady nových koncepčních názorů u nás vnímaných cca od pol. 70. let mohou i dnes sloužit mj. první úspěšné a průběžně stále modernizované realizace rotterdamského Lijnbaanu, stockholmského Sergelgatanu a dráždanské Pragerstrasse.

K důležitým předpokladům kvalitního městského interiéru patří kromě preference pěší dopravy, také dořešení **parkování a zásobování**. Je nezbytné vybavit dostatkem parkovacích míst především prostory u malého městského okruhu, nejlépe garážovacími nadzemními nebo podzemními objekty. Druhým ekonomicky méně náročným, ekologicky i esteticky však problematickým řešením jsou realizace parkovacích ploch na okraji města. V tomto případě lze uplatnit systém „park and ride“, který je ovšem možný pouze za předpokladu komfortní hromadné dopravy s rychlou přepravou obyvatel do centra. Přes programové omezování automobilové dopravy, které vede k bezpečnosti chodců, k omezování exhalací z výfukových plynů i dopravního hluku je nutné počítat i nadále s přechody, podchody a nadchody tj. s uplatňováním prvků horizontální resp. vertikální segregace.

Pro historická jádra i ostatní starší zástavbu se zdá jednoznačně výhodnější segregace horizontální s pěšákem na terénu. Vertikální segregace pomocí podchodů, nadchodů a lávek je ekonomicky náročnější a přes řadu výhod zůstává cizím prvkem městského interiéru. V případě použití nadzemních objektů dochází k prodlužování docházkových vzdáleností a často i ke komplikacím při vnímání urbánního prostředí.

V řadě měst při řešení historických jader existují doposud rozdílné koncepční názory – mnohdy postačuje pouhé vyloučení tranzitní dopravy, resp. městské nákladové dopravy, eventuálně jsou zvažována pouze regulační opatření omezující individuální a hromadnou dopravu. Součástí úprav bývá rovněž zavedení časově vymezené obslužné dopravy a legislativní stanovení pěší zóny. V praxi se však opatření založená pouze na regulaci příliš neosvědčují, zásobování probíhá i v hlavních denních špičkách, přičemž

často zůstává nedořešen odvoz rozměrného zboží z obchodní sítě lokalizované v pěší zóně. Výhodnější, i když ekonomicky náročnější, je přemístění zásobování do jízdnic komunikací a hospodářských vnitrobloků. Celkové řešení založené na tomto principu předpokládá kromě užšího zónování historického jádra i novou **organizační strukturu** obchodní sítě a sítě služeb. Znamená to, že dopravně náročné prodejny je třeba situovat u okraje jádra, resp. u kapacitních zásobovacích komunikací a parkingů, a naopak specializované prodejny, resp. zařízení související s turistickým ruchem by měly být v pěších zónách. U nás tato organizační struktura není městskými úřady důsledně prosazována, chybí koncepčnost a cílevědomost. Situování je v podstatě náhodné, jediným kritériem, a to ještě ne tím nevhodnějším, je zájem investora, cena pozemku a prosperita prodejny.

Pozn.: Je faktem, že v mnoha městech již došlo k oddělení automobilové dopravy (zejména těžké nákladní) od hlavních pěších tahů pomocí obchvatů a legislativních opatření. U malých měst je však třeba být při prosazování obchvatů opatrnější, protože cílové dopravy je obvykle málo a potenciální návštěvníci projíždějící městem se v důsledku úprav centru vyhnou. Centrální náměstí a jeho vybavenost tak mohou zůstat opuštěny, a to i bez ohledu na kvalitu městského interiéru. Dopady těchto neuvážených změn mohou mít negativní vliv na návštěvnost centra i prosperitu obchodních zařízení.

Pojetí a výrazové prvky

Cílem zlepšení městského interiéru center a historických jader našich měst však nemohou zůstat pouze stránky účelové, i když jsou předpokladem. Článek by měl přispět zejména v oblasti teoretické do diskuse o významu, tvorbě i umělecko-výtvarném pojetí městského interiéru pro současný výraz a atraktivitu města. Nově koncipovaný městský interiér by měl vždy respektovat specifické terénní, přírodní a historické architektonicko-urbanistické podmínky. K tvorbě, pojetí a výrazu je třeba přistupovat citlivě a poučeně tak, aby výsledné řešení vždy vycházelo, navazovalo, ale současně i rozvíjelo místní originalitu, specifickosti a identitu. Městský interiér by neměl být pouze prezentací originálních námětů, nápadů a seskupením

atrakcí bez jakýchkoli vazeb k řešené lokalitě. Nemělo by se rovněž zapomenout, že kromě estetizace uličních i centrálních prostorů hraje důležitou roli i humánní hledisko a vztah obyvatel k městu, centru i ulici.

Urbanisticko-architektonická řešení městského interiéru by se proto měla soustřeďovat zejména na:

- pojetí přízemní části ohraničujících prvků, stěn a průčelí, tj. na urbanistický parter. Parter je vnímán do výše limitované zorným úhlem chodce (obvykle do výše druhého podlaží budov). Důležité je i oživení fasád staré i nové architektury,
- úpravy terénu, povrchový kryt a jeho texturu,
- zapojení geomorfologických přírodních výtvarů, vodních prvků a vegetace (solitérní a plošné),
- zapojení „městského mobiliáře“ trvale a mobilní povahy,
- prvky vybavení – grafický systém, orientační prvky (audiovizuální komunikace), problematiku reklam pro obchod a služby,
- prvky významové a emocionální – výtvarná díla, barevné pojetí prostředí, osvětlení výtvarné a slavnostní.

K důležitým prvkům dotvářejícím kvalitu urbánního prostředí, zejména jeho veřejných prostor, patří ztvárnění terénu, zeleň a vodní plochy. Návrh **textury dlažeb** může opticky i významově korigovat městské prostory (historické i moderní) a výběrem vhodných materiálů splnit požadavky památkové ochrany i provozuschopnosti, resp. schůdnosti. **Zeleň a voda** kromě funkce bioklimatické a hygienické působí ve městě i jako významný faktor estetický, prostorotvorný a psychologický – jako spolutvůrce příjemného prostředí, chrání proti slunci, prachu i hluku. Terénní vyvýšeniny, ale především vzrostlá zeleň – solitéry, působí i jako přírodní dominanty.

Zeleň a vodní prvky neodmyslitelně patří k architektuře, dotvářejí městské prostory, umocňují je, vytvářejí vhodný přechodový článek mezi starou a novou zástavbou, resp. zástavbou různých funkcí a slohů. Důležité je **estetické působení zeleně** jak v celku, tak i detailu, buď jako neutrální pozadí budov, plastik, fontán, nebo naopak v dominantním postavení jako barevné solitéry, nebo jako běžný doprovod architektury a technických děl vč. budování bulvárového systému propojujícího jednotlivé části města. Významné je i působení zeleně jako clony negativ-

ních, resp. nevhodných pohledů, může sloužit k zamezení výhledu či k soustředění pozornosti žádoucím směrem. Ve spojení s vodou a terénem působí zeleň na většinu obyvatel osvěžujícím dojmem (viz minimální spotřeba energie při registraci zelené barvy, psychologický účinek střídání světla a stínu, denní a roční rytmus zeleně a její barevnost, atd.).

V případech nedostatečných dimenzí ulice lze nahradit chybějící zeleň situováním vhodných žardiniér (nejlépe stabilních součástí upravené pedestrády) s nízkou zelení. Situování vyšších dřevin v kontejnerech je sporné, tzv. mobilní zeleň nemůže v žádném případě nahradit chybějící rostlou zeleň, navíc působí nepřesvědčivě, nelogicky, vyvolává dojem provizornosti a nedokončenosti městského interiéru. Používá-li se pojmu „městský (uliční) interiér“, je to právě vzrostlá zeleň, která vytváří určitý strop urbanistického prostoru, jeho ukončenost i intimitu. Vzrostlá zeleň, zejména solitérní, působí jako jeden z funkčně kompozičních prvků, podporuje **prostorovou orientaci**, architektuře dodává měřítko a brání jejímu odlidštění. Vzrostlá zeleň tedy působí kladně na celkovou humanizaci a estetizaci prostředí.

I když **vodní prvky** dříve sloužily především jako veřejný zdroj vody pro obyvatelstvo a zejména v jižních zemích i ke zvlhčování ovzduší, dnes patří k nejvýraznějším prvkům dotvářejícím celkovou image města. Dnešní význam je však již převážně estetický, psychologický (působí jako zdroj života, uklidňující prvek), ale i kompoziční. Nejzajímavějších realizací bylo dosaženo kombinacemi vodních prvků nejen s výtvarnými díly, ale i zelení a hudbou (např. zpívající fontána v Mariánských lázních).

Městský mobiliár je tvořen prvky, u kterých by estetická kvalita měla být podpořena výrazně praktickým pojetím odolávajícím jak povětrnostním podmínkám, tak zejména vandalským nástrahám. Platí to jak pro sedací prvky, žardiniéry (důležitá je vhodná velikost, druh zeleně, materiál), tak pro vzájemné kombinace sedacích prvků a žardiniér, pro odpadkové koše, zastávky MHD, pergoly i vybavení dětských hřišť. Stále důležitější místo v městském organismu si získává **grafický systém** a orientační prvky (audiovizuální komunikace) společně s vhodně voleným výtvarným, resp. slavnostním osvětlením. Velmi problematickou oblastí zasl-

hující si velkou pozornost jsou reklamní prvky na obchodech a službách zejména u historických objektů a areálů.

Významové – emocionální prvky (např. brány, sloupy a výtvarná díla – public art) logicky završují celkový umělecko-výtvarný dojem, hrají však i důležitou roli při koncepci městského interiéru a zejména při stanovení průběhu pedestrád. Exteriérová výtvarná díla by měla vycházet nejen z urbanistických záměrů a vztahů k architektuře, ale současně i respektovat kompoziční principy a harmonickou jednotu celku. Důležité je, aby výtvarné dílo ctilo vztah k mobiliáři a bylo řešeno v rámci jednotně pojímaného – charakteristického designu. Rovněž je nutné počítat s etapovitostí urbanistických řešení a tedy i principem harmonické ucelenosti v každé etapě výstavby.

Pro maximální účinn městského interiéru je důležité, aby byly využívány všechny klasické a historii prověřené **kompoziční prvky i principy** (o měřítku, rytmu, gradaci, symetrii, asymetrii atd.) při současném a plynulém přechodu mezi architektonickým a urbanistickým interiérem. Důležitou roli při hodnocení městského interiéru (urbanistického parteru) hraje i jeho **kulturně-hygienická kvalita**, která je ovlivňována základními fyzickými složkami prostředí a působí na smysly člověka. Hodnotí se nejen čistota a upravenost povrchu zelených (travnatých) ploch, dlažeb a stěn, ale i čistota vody v tocích, nádržích a vodních prvcích. Součástí hodnocení je i čistota vzduchu, případná prašnost, zápach, ale i hlučnost vnějšího prostředí (způsobená např. dopravou). K jednomu ze základních kritérií kulturně-hygienické kvality, v kterém doposud zaostáváme, patří i dostatek a úroveň veřejných WC. Dá se říci, že stupeň kulturně-hygienické kvality podstatně ovlivňuje působení všech složek kulturního prostředí sídla a krajiny – ukazuje na všeobecnou vyspělost a ekonomickou prosperitu společnosti.

Výuka městského interiéru

Teorie, zdroje, inspirace, pojetí a vybavení městského interiéru vč. principů tvorby a jejich aplikace jsou přednášeny v předmětu „Tvorba urbánního a krajinného prostředí“ ve 3. ročníku Fakulty architektury VUT v Brně. Podrobnější seznámení, zejména s praktickou tvorbou a nej-

kvalitnějšími realizacemi, mohou studenti získat v rámci navazujících volitelných předmětů „Městský interiér“ a „Zahradní architektura“. Seminární práce jsou zaměřeny na známé městské prostory a administrativně stanovené pěší zóny, které nejsou doposud řešeny ve smyslu moderních zásad tvorby městského interiéru, vč. volby vhodné zeleně a vodních prvků. Stejným problémem tj. kvalitním městským interiérem jako předpokladem pro dosažení působivého a originálního urbánního prostředí se zabývají i ateliérové, bakalářské a diplomové projekty.

Závěr

Tvorba účelného, ale současně i krásného prostředí, zvyšuje návštěvnost a atraktivitu centrálních městských veřejných prostor. Kvalitní městský interiér má prokazatelně pozitivní ekonomické dopady, podporuje rozvoj cestovního ruchu a tím i naši integraci ve vyspělé Evropě. Do diskuse o pojetí a výrazu městského interiéru je třeba vnést kromě určitého laického entuziasmu (který dnes na mnohých radnicích převládá) i odborné myšlenky a závěry opírající se o historické souvislosti a zásady kontextuálního urbanismu. K podpoře teoretické nadstavby je třeba zapojit výzkumnou sféru (v urbanismu v současné době fatálně chybějící), vyškolit odborníky na územněsprávních úřadech, zkvalitnit projekci i školství (např. vytvořením kombinovaného studijního oboru – městský architekt. Šlo by o studium architektury a urbanismu společně se zahradní architekturou). Důležitá je i nezaujatá kritika, která je schopna hodnotit kvalitu celého urbánního prostoru a ne izolovaně pouze jednotlivé architektury, vytržené z kontextu. Jako podklad pro veřejnou diskusi v rámci participace obyvatelstva by mohl rovněž posloužit tzv. „scénář“ urbánního prostředí zpracovaný interdisciplinárním odborným týmem. Scénář (po vzoru mnoha úspěšných zemí) lze chápat jako metodické východisko, resp. inspiraci sloužící zpracovatelům regulačního plánu. K získání hodnotnějších realizací by rovněž přispělo častější organizování tzv. urbanistických operací s účelným propojením veřejných a privátních investic (tzv. PPP). Je třeba, aby celý architektonický a urbanistický interiér byl řešen koordinovaně, souladem funkčně provozních i prostorových prvků,

jednotně chápanou kompozicí a designem.

doc. Ing. arch. Miloslav Konvička, CSc.
Fakulta architektury VUT v Brně

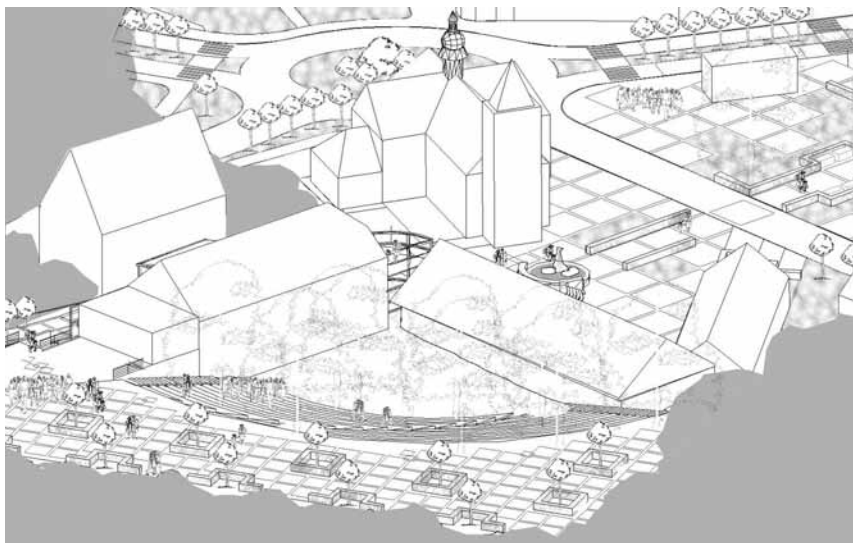
Literatura

1. Boeminghaus, D.: *Fusgängerzonen*, Karl Krämer Verlag Stuttgart, 1992,
2. *Evropská charta měst (European Urban Charter)*, 27. zasedání Rady Evropy, Štrasburk, březen 1992,
3. Gehl, J., Gemzoe, L.: *Nové městské prostory*, ERA group s.r.o, 2002,
4. Jacobsová, J.: *Smrt a život amerických velkoměst*, Odeon, 1975
5. Kolektiv: *Central City Plan*, Portland Bureau of Planning, 1988,
6. Kolektiv: *Regenerace urbánního prostředí*, FU 560037, FA VUT Brno 1996,
7. Kolektiv: *Utváření místa, příručka k vytváření kvalitních veřejných prostranství*, Projekt for Public Spaces, Inc., Nadace Partnerství, 2003,
8. Konvička, M.: *Na oživenie uličných interierov Brna*, Projekt 1983/5,
9. Konvička, M.: *Úloha městského interiéru v tvorbě hodnotného životního prostředí*, Knihnice odborných a vědeckých spisů VUT Brno, Ročník 1986, Svazek b – 109,
10. Konvička, M.: *Problematika urbánního prostředí*. In.: *Sborník z mezinárodní konference Město, venkovský prostor a krajina*, Praha 2001,
11. Krier, L.: *Architektura volba nebo osud*, Academia, 2001,
12. Lynch, K.: *The Image of The City – Obraz města*, BOVA, POLYGON, Praha 2004,
13. Norberg-Schulz, C.: *Genius Loci*, Odeon, 1994,
14. Sitte, C.: *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Nakladatelství ARCH 1995,
15. Schmeidler, K. a kol.: *Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě*, Brno 2001.

Urbanistická studie využití areálu bývalého pivovaru a radnice v Brně - Řečkovících

Doplňk ke článku
„Tvorba městského interiéru“

Článek „Tvorba městského interiéru“ graficky doprovází urbanistická studie využití areálu bývalého pivovaru a radnice v Brně-Řečkovících (diplomová práce 2004, autor Bc. Eva Simotová Holečková, vedoucí práce doc. Ing. arch. Miloslav Konvička, CSc., FA VUT Brno). Řešený prostor, který je vymezený dnešním Palackého náměstím, areálem bývalého pivovaru a radnice v Brně-Řečkovících tvoří historické i současné centrum této městské části (společně s Mokrou Horou). Požadavek úřadu městské části na nové pojetí centra Řečkovic a na nové využití areálu je v současné době tématem vysoce aktuálním, preferujícím rozvoj a identifikaci původních historických jader dnešních městských částí.

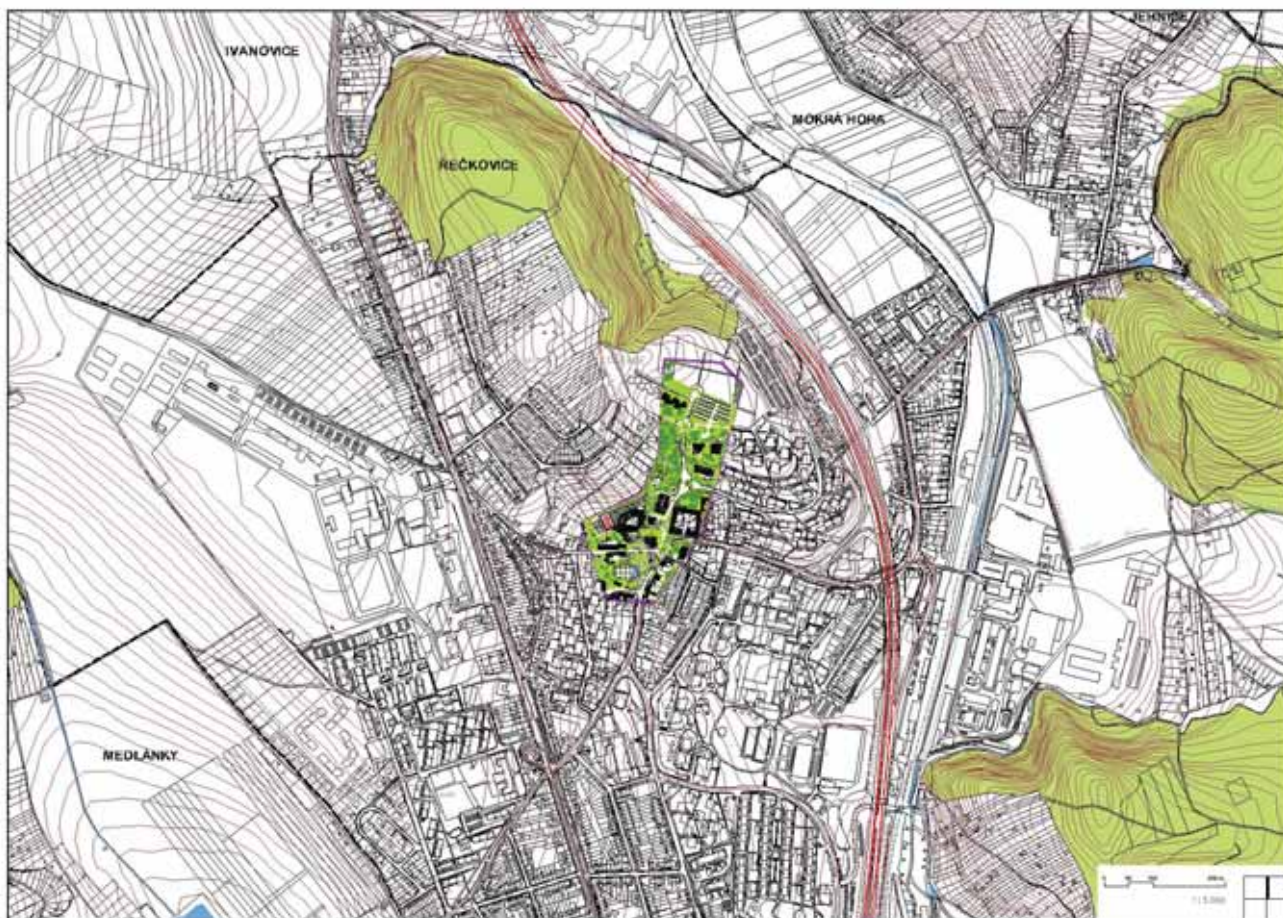


Území s řadou historicky cenných objektů (bývalá sýpka, rozsáhlá podzemní sklepení a vinárna, bývalý pivovar, zámecký objekt – radnice, kostel) pojímá studie oproti původní areálové formě jako veřejný městský prostor, jehož integrální součástí je nově koncipované Palackého

náměstí. U dosud nevyužitých a chátrajících objektů jsou navrženy nové funkce (vínotéka, víceúčelový sál s galerií, sociální zařízení, kavárna s venkovním posezením, komerce, občerstvení, bowlingová herna s posezením atd.). Nově je navržen i přírodní amfiteátr s kruhovým jevištěm



Návrh prostorového využití



Širší vztahy

(vč. zázemí), který na severní straně navazuje na rozptýlové parkové plochy a sportoviště.

Značná pozornost je věnována dopravě, zejména parkování. I když kapacitní parkoviště je navrženo u nedalekého hřbitova, je nezbytné v rámci širších vztahů vytipovat i další možnosti pro nárazové parkování, v případě konání kulturních akcí většího rozsahu. Zvyšuje se i bezpečnost chodců. Nepřehledná křižovatka

u kostela je nahrazena kruhovým objezdem s navazující moderně pojatou zastávkou MHD.

Urbanisticko-architektonické řešení se vyznačuje přehledností, funkční vyvážeností a provozní logikou. Snahou bylo vrátit Palackého náměstí – původní návsi, tradiční vodní plochu a stejně jako ostatním veřejným prostorům další atributy plnohodnotného městského interiéru, které dnes neplní (vybavenost, shromaž-

ďovací a uliční prostory s dlažbami, městský mobiliář, informační systém, výtvarná díla atd.). Značná pozornost je u dostaveb věnována hledání vhodného architektonického novotvaru (dostavba sýpky), klasickým kompozičním principům a přírodním prvkům. Velmi citlivě je zakomponována stávající vzrostlá zeleň, která je doplněna alejemi a moderními formami, zejména v kombinaci s vodními a sedacími prvky.