

SBORNÍK ABSTRAKTŮ

144



ČLOVĚK
STAVBA
ÚZEMNÍ
PLÁNOVÁNÍ

SBORNÍK ABSTRAKTŮ

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 14

Sborník abstraktů z konference

Jiří Kugl (ed.)

listopad 2020

Fakulta stavební ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

MAN, BUILDING AND URBAN PLANNING 14

Book of Abstracts

Jiri Kugl (ed.)

November 2020

Faculty of Civil Engineering, Czech Technical University in Prague

Department of Urban Design, Town and Regional Planning

Publikace sestává ze souboru vzájemně se doplňujících prací, které informují o současném stavu výzkumu na téma město, územní plánování, veřejná prostranství, krajina, historie urbanizace a další související témata.

Sborník abstraktů vznikl na základě příspěvků přednesených na konferenci Člověk, stavba a územní plánování 14. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 11. listopadu 2020 na Fakultě stavební ČVUT v Praze.

Příspěvky byly schváleny redakční radou na základě jejich anotací

editor:	Ing. arch. Jiří Kugl
redakční rada:	Ing. arch. Karel Kuča Doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D. Doc. Ing. arch. Jan Mužík, CSc. Doc. RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D. Doc. Ing. Jan Skaloš, Ph.D. Doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D. Mgr. Barbora Vacková, Ph.D.
sazba a návrh obálky:	Ing. arch. František Brynda
organizace a technická úprava:	Ing. arch. Jiří Kugl Ing. arch. František Brynda
web konference:	csup.uzemi.eu
kontaktní e-mail:	uzemi.eu@gmail.com
vydalo:	České vysoké učení technické v Praze
zpracovala:	Katedra urbanismu a územního plánování
adresa:	Fakulta stavební ČVUT v Praze Thákurova 7, 166 29 Praha 6 – Dejvice
tel.:	+420 732 976 214
tisk:	Powerprint, s.r.o. Brandejsovo nám. 1219/1, 185 00 Praha Suchbát
počet stran:	36
náklad:	100 ks
rok vydání:	2020
pořadí vydání:	1.

Člověk, stavba a územní plánování 14 ISBN 978-80-01-06782-6

Sborník z konference *Člověk, stavba a územní plánování 14* a jeho jednotlivé články jsou licencovány pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 Mezinárodní (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte).

Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

Konference i sborník byly podpořeny z grantu SVK 05/20/F1 (SGS ČVUT).

PŘEDMLUVA

Člověk, stavba a územní plánování

Konferenci ČSÚP pořádá Katedra urbanismu a územního plánování již od roku 2006. Akce je určena zejména vědecko-výzkumným pracovníkům, studentům doktorských studijních programů, pracovníkům veřejné správy a odborníkům z praxe. K diskusi nad konferenčními příspěvky jsou tradičně zváni též zástupci firem, studenti a představitelé občanské společnosti.

Územní problematika je široká a zabývají se jí nejrůznější obory a profese. Z toho plyne jak oborová segmentace výzkumů a diskusí na toto téma, tak odlišná terminologie, metody zkoumání, ale i nejrůznější oborové a profesní zvyklosti. Cílem konference ČSÚP je poskytnout prostor jak pro sdílení poznatků, perspektiv a zkušeností, tak pro kritické zhodnocení jejich významu a odborné kvality. Proto byly všechny konferenční příspěvky nejprve schváleny redakční radou na základě jejich anotací a po konferenci byly všechny texty posouzeny dvěma recenzenty v rámci tzv. double blind review.

Výstupem z konference je tento sborník, do kterého byly vybrány pouze články, které splňují kritéria databáze Scopus na conference proceedings.

Zaměření konference

Jak naznačuje její název, konference má tři hlavní témata, kterými rozumíme následující:

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

urbanismus, územní plánování, veřejný prostor, územně-plánovací legislativa, krajinný ráz, využití území, širší souvislosti dopravní a technické infrastruktury, urbanistická teorie, územně-informační systémy

ČLOVĚK

vztah člověk a město, resp. společnost a území, prostorová artikulace sociálních procesů, sociální geografie, účast veřejnosti v procesu plánování, role institucí a organizací v procesu plánování a výstavby

STAVBA

městotvorná architektura, památková péče, industriální dědictví, zkušenosti ze stavebně-plánovací praxe, design veřejných prostranství

Jiří Kugl, editor

PREFACE

Man, Building and Urban Planning

The conference Man, Building and Urban Planning (hereinafter CSUP) has been held by the Department of Urbanism and Urban Planning since 2006. This event is open especially for scientific researchers, undergraduates of doctoral study programs, public administration officers, and professional practitioners. Traditionally, also company representatives and representatives of civil society have been invited to discuss the conference papers.

The urban issue is broad and a variety of disciplines and professions have been engaged in it. This results in both discipline segmentation of researches and discussions on this topic and different terminology, methods of research together with various discipline and professional practices. The objective of the CSUP conference is to provide space for sharing the knowledge, perspectives and experience as well as the space for critical assessment of their significance and professional quality. Therefore, all conference papers were initially approved by the editorial board based on their annotations and after the conference all the texts were assessed by two reviewers in the framework of the so-called double blind review.

The outcome of this conference is this collection, which contains only the articles that meet the Scopus database criteria for the conference proceedings.

Focus of the Conference

As it is indicated in the title, the conference includes three main topics which are as follows:

URBAN PLANNING

urbanism, urban planning, public space, urban-planning legislation, landscape, land use, wider context of transport and technical infrastructure, urban theory, land-information systems

MAN

the relation between man and city respectively society and urban area, spatial articulation of social processes, social geography, participation of the public in planning process, the role of institutions and organizations in the process of planning and building

BUILDING

city-forming architecture, conservation, industrial heritage, experience of building and planning practices, design of public spaces

Jiri Kugl, editor



Změny ve veřejném prostoru vlivem krizového stavu vyvolaného aktuální pandemií

Changes in Public Space due to the State of Emergency Caused by the Current Pandemic

Dušana Andrášová

Abstrakt:

Různé druhy nemocí a jimi způsobené pandemie provází lidstvo od nepaměti. Mnohdy měnily celé společnosti. Způsobovaly zmenšení populace, zániky vesnic i měst a tím často měnily vzorce osídlení krajiny. Kromě toho měly vliv také na chování lidí, a na způsob, jakým navrhovali města a jejich veřejný prostor, zejména ulice a náměstí.

Následující stať si klade za cíl identifikovat změny v užívání veřejného prostoru, odehrávající se od jara 2020, od počátku aktuální pandemie, v celosvětovém měřítku, i na domácí půdě. A posléze identifikovat, jaké budou mít tyto změny vliv na přístup k navrhování či úpravám veřejných prostranství.

Práce stojí na definování veřejného prostoru dle teorie prof. Ing. arch. Michala Šourka. Na základě této teorie a zkoumání:

1. současných tendencí v chování obyvatelstva týkající se využívání veřejného prostoru, bydlení a způsobu práce, skrze zpravodajství a vlastní zkušenosti
2. současných dočasných opatření některých evropských a amerických měst skrze oficiální plány a prohlášení měst a skrze zpravodajství
3. zkoumání již publikovaných názorů a predikcí odborníků v oblasti urbanismu a městského plánování

budou identifikovány změny ve využívání, či tendence upřednostňování konkrétního způsobu využívání veřejného prostoru a veřejných prostranství. Bude zkoumána souvislost v používání soukromého a veřejného prostoru, urbánního a virtuálního veřejného prostoru, interiérového a exteriérového urbánního prostoru, a jejich vzájemné ovlivňování: která sekce prostoru bude do budoucna nejužívanější? Potřebujeme veřejná prostranství?

Na základě výše zmíněného a v kontextu důsledků historických pandemií na veřejná prostranství práce předjímá možné důsledky, jako důraz na některé stávající přístupy (například město pro chodce) či změny v přístupu k navrhování (upřednostňování exteriérového prostoru) a úpravy veřejných prostranství (měnění profilů ulic, poskytování více místa chodcům, cyklistům). Změny vedoucí převážně ke zdravějším, ekologičtějším městům, zaměřeným na své obyvatele. Nejvíce budou řešeny možné důsledky změn ve vnímání intuitivní kapacity prostoru, rozšíření home-office a menší popularitě MHD, jakožto míst pravděpodobnější náklady. Možné důsledky budou ukázány na adaptační strategii a projektu Open Streets města Milán. Tyto zjištění budou porovnány se situací na domácí půdě.

Ze statě vyplývá několik obecných doporučení a tendencí vývoje veřejného prostoru a prostranství, které lze na základě stávající situace určit. Míří na podporu mikro-mobility, pěšího provozu a změnu využívaných funkcí veřejného prostoru. Těchto tendencí by se měla (nejenom česká) města držet, pokud chtějí dospět k udržitelnému soužití obyvatelstva ve městech (například předejít lockdownu, zavírání občanské vybavenosti, nevyužívání a chátrání veřejných prostranství, špatnému životnímu prostředí...) během pandemie SARS-CoV-2, i po ní (resp. po vynalezení léku).

Klíčová slova:

Covid-19; pandemie; urbánní design; plánování; veřejný prostor; veřejná prostranství; mobilita

Abstract:

Various types of diseases and pandemics caused by them have always been a part of human society. The society has often been transformed as a whole by them. They cause the decrease in population, a decline of many villages and towns and so the pandemic has often changed the patterns of settlements. In addition, they also influenced people's behavior, and subsequently the way the people designed cities and their public spaces, especially streets and squares.

The following article aims to identify these changes in the use of the public space which have emerged since spring of 2020 as a result of the current pandemic in the context of the Czech Republic and worldwide as well. Additionally, it aims to identify the contemporary and prospective effects of these changes to the approach of designing and modifying the public space.

The work presented is based on the definition of a public space according to the theory of prof. Ing. arch. Michal Sourek. Based on this theory and further research of:

4. Current tendencies in population behavior with regard to the usage of public space, housing and a work style through the press coverage and personal experience
5. Current temporary safety measures of some European and American cities through city council statements and press coverage
6. Examination of already published opinions and expert predictions in the field of urbanism and urban planning

There are the changes identified in the manner of the use of public spaces and tendencies of using public spaces in a specific way. The link between the use of private and public space, urban and virtual public space, interior and exterior urban space and their mutual influence are examined: Which section of space will be the one the most used in the future? Do we need public spaces?

Based on the theory provided above and in the context of the consequences of historical pandemics on public spaces, the work offers possible consequences and focus on some existing approaches (like a pedestrian city) or changes in the approach to designing (preferring outdoor space) and redevelopment of public spaces (changing street profiles, providing more space for pedestrians, cyclists). This leads mainly to healthier, greener cities concentrated around inhabitants. The possible consequences of changes in the perception of an intuitive capacity of the space, the expansion of home-office and the decline in popularity of public transport as places with higher probability of contagion is focused on. Aforementioned consequences will be demonstrated on Adaptation Strategy and Open Streets project of the city of Milan. These findings will be compared with the situation in the Czech Republic.

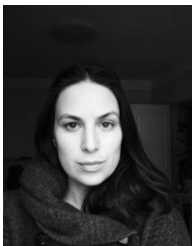
The article submits several general recommendations and trends in the development of public space, such as supporting micro-mobility, pedestrian traffic and transformations of public spaces due to its attractiveness and functionality. These recommendations are already apparent in the current situation and cities should adopt them if they aim to achieve a sustainable coexistence of the population in urban areas (like prevention of lockdowns, closure of public amenities, decline of use and deterioration of public spaces, poor environment) during the SARS-CoV-2 pandemic and afterwards (in other words after the cure invention).

Keywords:

Covid-19; pandemic; urban design; planning; public space; mobility

Informace o autorovi:

Ing. arch. Dušana Andrášová
Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze
dusana.andrasova@fsv.cvut.cz



Adaptace dispozic malo-rozponových soustav G57 postavených v Praze

The Adaptation of the Layout of Small Span Systems G57 Built in Prague

Anna Marie Černá

Abstrakt:

Panelové domy se v Praze začaly stavět v roce 1954 a jejich výstavba definitivně skončila v polovině devadesátých let. Celkem bylo v hlavním městě postaveno 9100 domů za pomoci technologie prefabrikovaných panelů. Byty v panelových domech zajišťovaly soudobý standard bydlení. Ten byl vymezen jednak normovými požadavky, jednak socialistickou ideologií, která upozaďovala individualitu jedince. Bytové dispozice byly určené zprůměrovanému člověku, potažmo rodině, které poskytovaly relativně nezávadné vnitřní prostředí a funkční uspořádání bytu. Po roce 1989 dochází k výrazným společenským změnám, které měly vliv na způsob života a bydlení. Průměrný uživatel panelového domu se čím dál tím víc vzdaluje představě vytvořené v padesátých letech. Byty a jejich dispozice se přizpůsobují novým požadavkům.

Text se zaměřuje na změny dispozic bytů malo-rozponové konstrukční soustavy G57, které byly dokončeny na území Prahy v období mezi lety 1995 až 2020. Zdrojem studovaných dispozic jsou články publikované v odborných a populárních médiích. Jednotlivé rekonstrukce jsou zpracovány formou případové studie, která zkoumá změny provedené v dispozici, počet obyvatel před a po rekonstrukci, podíl architekta na projektu a rok dokončení přestavby.

Rozsah změn prováděný v konstrukční soustavě G57 prokazuje, že i v rámci této malo-rozponové soustavy je možné provádět zásadní dispoziční úpravy. Půdorysy bytů je možné přizpůsobit požadavkům movitějších domácností, tvořených jednou až dvěma osobami, i vícečlenným rodinám. Jednotlivé příklady dokumentují požadavky různých skupin uživatelů a poskytují podklad pro jejich další výzkum.

Případová studie je součástí většího celku, jehož cílem je odpovědět na otázky, jak se měnil přístup k rekonstrukci v průběhu posledních 25 let, jak ovlivňuje dispoziční změny architekt, v jakých konstrukčních soustavách k největším dispozičním změnám dochází a jak se změnil počet obyvatel v bytových jednotkách oproti původnímu předpokladu. Cílem studie je rozdělit uživatele dle požadavků do skupin a navrhnout změny dispozic jednotlivých konstrukčních soustav tak, aby panelové domy poskytovaly větší diverzitu dispozic, která pomůže zachovat diverzitu sociální.

Klíčová slova:

panelové domy; půdorysy; vývoj bydlení; adaptace bydlení; trendy bydlení

Abstract:

Prefabricated panel houses began to be built in Prague in 1954 and their construction was definitively completed in the mid-1990s. A total of 9,100 houses were built in the capital using prefabricated panel technology. Flats in prefabricated houses ensured a contemporary standard of living defined by both standard requirements and socialist ideology, which diminished the individuality of man. The housing layouts were intended for an average person starting the family for whom a relatively safe indoor environment and functional layout of the apartment was provided. After 1989, there were significant social changes that affected the way of life and housing. The average user of a prefabricated house is increasingly moving away from the idea created in the 1950s. The apartments and their layout are adapting to new requirements.

The text focuses on changes in the layout of flats of the small-span construction system G57, completed in the territory of Prague in the period between 1995 and 2020. The sources of investigated layouts are the articles published in professional and popular media. Individual reconstructions are processed in the form of a multiple case study which examines the changes made to the layout, the number of inhabitants before and after the reconstruction, the contribution of the architect to the project and the year of completion of the reconstruction.

The extent of the changes made in the G57 structural system proves that even within this small-span system it is possible to make fundamental layout adjustments. The floor plans of flats can be adapted to the requirements of more affluent households consisting of one to two people as well as multi-member families. The individual examples of the case study document the requirements of different user groups and provide a basis for their further research.

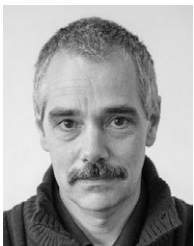
The case study is part of a larger study aimed at answering questions about how the approach to reconstruction has changed over the last 25 years, how the layout is affected by the architect, in which building systems the largest layout changes occur and how the population in housing units has changed compared to the original assumption. The aim of the study is to divide users into groups according to requirements and to propose changes in the layout of individual structural systems, so that prefabricated houses provide a greater diversity of layouts, thus helping to maintain a social diversity.

Keywords:

prefabricated panel houses; floor plan; layout of prefabricated houses; housing development; housing adaptation; housing trends

Informace o autorce:

Ing. arch. Anna Marie Černá
Katedra architektury, Fakulta stavební ČVUT v Praze
ann.marie.cerna@gmail.com



Možnosti identifikace rizikových lokalit v krajině z hlediska ochrany infrastruktury před poškozením povodňovými událostmi

Possibilities of the Identification of Localities Endangered by Surface Runoff and Sediment Transport for Purposes of Landscape Planning

Tomáš Dostál, Barbora Jáchymová, Miroslav Bauer, Josef Krása

Abstrakt:

Povrchový odtok i vodní eroze jsou jevy v krajině běžné a historicky se podílely významným způsobem na formování reliéfu. Negativní konotace se oběma uvedeným jevům dostává až dnes, kdy se stále častěji dostávají do kontaktu s lidskými aktivitami v krajině a kdy roste jejich výskyt díky změnám klimatu i díky změnám ve využívání krajiny. Výskyt sám o sobě by nebyl z hlediska člověka až tak problematický, jako rostoucí škody, které odpovídají tomu, jak roste i počet a hodnota staveb, umístěných v nevhodných místech, nebo z druhé strany jak roste počet lokalit ohrožených díky nevhodnému využívání území.

Přitom, člověk by si měl být vědom toho, že řada procesů je v krajině přirozené a snadno predikovatelná a jejich přehlížení, popírání nebo nerespektování může vést buď k rozsáhlým škodám nebo vysokým dodatečným nákladům spojeným budováním ochranných opatření.

Řeč může být například o nevhodném umístění staveb do terénu do drah soustředěného odtoku, výstavbě objektů, které brání odtoku vody nebo významném zvyšování podílu zpevněných ploch v krajině bez zajištění retence srážkové vody.

Zatímco povodně ať již běžné (na větších vodních tocích) nebo bleskové, na malých vodních tocích, vyvolané přívalovou srážkou jsou poměrně dobře zmapované co do mechanismu a částečně i predikce nebo alespoň prevence, tzv. pluvialní odtok (plošný a později soustředěný povrchový odtok většinou ze zemědělských ploch mimo koryta vodotečí) stále není legislativně ošetřen a nejsou standardizovány ani metody jeho predikce. Přitom tyto odtokové události jsou mimořádně nebezpečné, protože probíhají velmi rychle, zasaženým subjektům v podstatě nedávají možnost instalace ochranných opatření a následné škody působí zejména velké množství erozních sedimentů, splavených ze zemědělských pozemků.

Analýza akumulace plošného povrchového odtoku včetně jeho kvantifikace, posouzení nebezpečí masivního rozvoje eroze a transportu erozního sedimentu přitom je technicky možná a není ani nijak extrémně náročná. S využitím pokročilých GIS nástrojů a analýzy dat digitálního modelu terénu, podrobných map využití území, údajů o vegetačním krytu a půdních podmínkách je možno území analyzovat a identifikovat lokality, kde může potenciálně docházet ke konfliktu mezi odtékající vodou a zástavbou. V případě existující zástavby je pak možno zvažovat implementaci ochranných opatření – od změny ve využití zdrojových pozemků až po budování technických opatření k ochraně intravilánu. V případě nově plánované zástavby je ale mnohem efektivnější se takovým rizikovým lokalitám zcela vyhnout, protože instalace jakýchkoliv ochranných opatření vždy hrozí jejich selháním – a tedy následně ještě většími škodami. Takto identifikované rizikové území je mnohem lepší využít bezkonfliktně – například pro rekreaci nebo jako přírodní zóny.

Příspěvek prezentuje možné metodické přístupy i WWW aplikaci, která upozorňuje na možná místa střetu mezi povrchovým odtokem s masivním transportem erozního materiálu a existující infrastrukturou.

Prezentované výsledky byly získány za podpory projektů BV - VG20122015092, H2020 No. SHui 773903; LTA USA 19019 a COST LTC 18030.

Klíčová slova:

povrchový odtok; odtokové dráhy; erozní sediment; GIS analýza území; územní plánování

Abstract:

Surface runoff and water erosion are natural phenomenon and historically they acted as important drivers in forming of morphology of our landscape. A negative connotation it got during last decades due to rising conflicts with human activities and as a result of climate changes and improper land use practices. The evidence itself would not be that problematic as increasing damages which correspond to rising value structures located in improper localities, or on the other hand a rising number of localities endangered by surface runoff due to a land misuse.

One should always respect most of natural processes within the landscape. They are relatively simply predictable (at least in its basic forms) and their neglecting might lead to high damages or high costs related to construction control and compensation measures.

There are especially risky located structures within the landscape of waterways, building structures creating obstacles to water flow or increasing proportion of sealed surfaces within appropriate compensation of rainwater retention.

Normal floods, regardless if standard ones or flash floods caused by storm event on small water courses, are relatively well mapped concerning their occurrence, prediction and also possibilities of control strategies. However, so called pluvial floods (sheet and later concentrated surface runoff out of stream channels) have still not been included into legislation concerning their control strategies and detection methods. These extreme runoff events are often very risky and dangerous as they come very fast and there is mostly no chance to install any protective measures or structures. Damages caused are usually mainly due to loads of sediment from agricultural land, deposited at the structures.

The analysis of surface runoff accumulation including its quantification and assessment of massive development of soil erosion processes and related sediment transport together with deposition is technically possible and relatively easy. Using advanced GIS techniques and analysis of DEM detailed land use, land cover maps, soil conditions maps, and landscape can be analyzed and critical points of conflicts between landscape and urban planning versus surface runoff and sediment transport can be identified. In case of existing infrastructure such information can lead to design and implementation of control measures or changes to land use. In case of newly planned structures or urbanization, the most effective way is to avoid risky spots, since the installation of any control measures brings the unavoidable risk of their failure – with much higher consequent damages. Such localities can preferably be used for non-conflict use such as recreation, sport grounds or natural zones.

Presented results were reached with support of projects: BV - VG20122015092, H2020 No. SHui 773903; LTA USA 19019 a COST LTC 18030.

Keywords:

surface runoff; sediment transport; GIS analysis of landscape; landscape planning

Informace o autorech:

doc. Ing. Dr. Dostál Tomáš

Ing. Barbora Jáchymová Ph.D.

Ing. Miroslav Bauer Ph.D.

doc. Ing. Josef Krása Ph.D.

Katedra hydromeliací a krajinného inženýrství, Fakulta stavební ČVUT v Praze

dostal@fsv.cvut.cz



Krčínova stoka na Kratochvíli

Jakub Krcin of Jelcany
Water Channel at Kratochvile

Jan Hendrych, Oldřich Vacek

Abstrakt:

Cíl práce: Identifikace a mapování pozapomenutého, relevantní archivní literaturou zmiňovaného historického vodního díla z doby renesance, Krčínovu stoku na Netolicku.

Výzkumné metody: Terénní průzkumy, analýzy historických mapových děl a Lidarový průzkum území.

Příspěvek je věnován popisu řešení problematiky mapování a dokumentace pozapomenutého vodního díla v bývalém katastru Obora, přirozeného to krajinného prostředí rožmberské lovecké honitby u zámku Kratochvíle.

Vedle standardních terénních průzkumů se v procesu mapování výše uvedeného díla nabízí jak využití sady historických archivních map, zobrazujících dané území, archivní letecké snímky a v neposlední řadě moderní digitální mapy terénu za použití satelitních snímků a technologie LIDAR 5G.

Výsledkem výše uvedených analýz a terénních průzkumů je identifikování jak všech dochovaných a dnes z malé části funkčních úseků bývalé stoky, tak i úseků zaniklých v důsledku novodobé lesní a zemědělské výroby v dobách totality.

Význam dosažených výsledků spočívá v detailním poznání někdejší funkce stoky, propojující v délce 8 km a v převýšení 10 m podhorskou rybníční soustavu z doby renesance, která byla podobně jako stoka Krčínka založena Jakubem Krčínem z Jelčan. Toto umné technické dílo, vinoucí se podél horizontů krajiny, propojovalo systémy rybníků v povodí tří potoků a třech údolí, aby zajistilo dostatek vody pro budované zámecké sídlo Viléma z Rožmberka na Kratochvíli s bohatě vybavenými zahradami al' Italiana.

Mapování, dokumentace a detailní technický popis výše uvedeného díla se tak stává významným středem zájmu místní komunity a orgánů památkové péče a bude využito ke komplexní prezentaci a interpretaci jedinečné kulturní památky zámku Kratochvíle v jeho přirozeném a historicky strukturovaném krajinném prostředí z doby renesance.

Klíčová slova:

Jakub Krčín z Jelčan; vodní stoka Krčínka; zámek Kratochvíle; renezanční lovecká krajina

Abstract:

The aim of the work: The identification and mapping of a forgotten, in the relevant archival literature mentioned historical water work from the Renaissance period, Jakub Krcin of Jelcany water channel at Kratochvile chateau in the landscape region of Netolicko.

Research methods: Field surveys, analysis of historical map works and Lidar survey of the territory.

The paper is devoted to the description of the solution of the problem of mapping and documentation of a forgotten water work in the former cadastre of Obora, the natural landscape of the Rosenberg hunting ground at the Kratochvile chateau.

In addition to standard field surveys, the process of mapping the above work offers the use of a set of historical archive maps showing the area, archival aerial photographs and, last but not least, modern digital terrain maps using satellite imagery and LIDAR 5G technology.

The result of the above analysis and field surveys is the identification of all preserved and today only partly functional sections of the former channel, as well as its sections lost due to modern forest and agricultural production in times of totalitarianism.

The significance of the achieved results lies in the detailed knowledge of the former function of the channel, connecting in the length of 8 km and in the elevation of 10 m the sub-mountain pond system from the Renaissance which was similarly to the Krcinka channel founded by Jakub Krcin of Jelcany. This artificial technical work, winding along the horizons of the landscape, connected the systems of numerous ponds in the basin of three streams and three valleys to provide enough water for the chateau of Vilem of Rozmberk at Kratochvile with richly equipped gardens al' Italiana.

The mapping, documentation, and detailed technical description of the above work thus become an important focus of the local and the heritage monument authorities and will be used for a comprehensive presentation and interpretation of the unique cultural monument of the Kratochvile chateau in its natural and historically structured landscape from the times of the Renaissance.

Keywords:

Jakub Krcin of Jelcany; water channel; Kratochvile chateau; Renaissance; deer park landscape

Informace o autorech:

Jan Hendrych, ASLA
Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze
hendrychjan@yahoo.com

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.
Česká zemědělská univerzita v Praze



Vliv úprav cestní sítě na psychiku jejích uživatelů

The Impact of Road Network Modifications on the Psyche of its Users

Irena Klingorová

Abstrakt:

Doprava je jedním ze stavebních kamenů společnosti a stala se i její neodmyslitelnou součástí, která je nezbytná pro vývoj civilizace. V současné době nejvýznamnější a pro jedince společnosti nejběžnější je doprava pozemní, zahrnující dopravu silniční a železniční. Z těchto dvou typů je zásadní doprava silniční, realizovaná pomocí cestní sítě, spojitě liniové struktury vozovek a zpevněných cest prostupující krajinou a propojující jednotlivá sídla a další významné body.

V posledních desetiletích je tento typ dopravy velmi diskutovaným tématem, především z hlediska bezpečnosti. Neustálé zvyšování hustoty silničního provozu, rychlost a spěch dnešní doby vedou k nárůstu zátěže a tlaku, který je vyvíjen na uživatele pozemních komunikací. Tyto aspekty mají rozhodující vliv na plynulost a bezpečnost provozu především v intravilánu sídel, kde prostor cestní sítě využívají ve velké míře kromě řidičů motorových vozidel také chodci a cyklisté.

Cestní síť sama o sobě není nebezpečným prvkem, nebezpečí jako takové je v případě dopravy dynamickým prvkem a je ve většině případů vytvářeno jejími uživateli. Prvkem, který představuje největší riziko, je bezpochyby motorové vozidlo, respektive jeho řidič. Na straně druhé je proti této „mase železa“ chodec, člověk bez jakýchkoliv prvků či schránky, která by ho chránila. Stává se tak nejohroženějším uživatelem v provozu, na kterého by měl být brán největší ohled a komunikace by mu měly svým uspořádáním zajišťovat maximální bezpečnost.

Cílem příspěvku je uvést dvě příkladové studie řešící výše uvedenou problematiku z pohledu českých řidičů v porovnání s řidiči ze severských zemí. Tyto studie budou identifikovat a porovnávat základní aspekty provozu na komunikacích, jako jsou psychické rysy řidičů, případné rozdíly v chování na komunikaci, obecné úpravy cestní sítě a rozdíly např. v užívání prvků regulující rychlost. Druhá část příspěvku se věnuje konkrétním úpravám cestní sítě z předešlých případových studií, které mají pozitivní psychologický vliv na uživatele a lze je tak použít při úpravách cestní sítě například při potřebě zklidnění komunikace.

Klíčová slova:

doprava; cestní síť; zklidnění komunikace; regulace rychlosti; psychika; řidiči; provoz

Abstract:

Transport is a basic element of society and is a part of life necessary for the development of civilization. Currently, the most important and most used by human is land transport, including road and rail transport. Road transport, more significant of these two types, is realized by a land road network, a continuous line structure of roads and paved roads passing through the landscape and connecting each settlement and other important points.

Recently, this type of transport has become also a high-discussed topic, especially passenger car transport. The constant increase in the density of road traffic, the speed and the rush of today, lead to an increase in the load and pressure that is exerted on users of these spaces. This has a major impact on traffic safety, especially in urban areas, where the area of the road network is used not only by motor vehicle drivers but also by pedestrians and cyclists.

The road network itself is not a dangerous element; the danger is posed by a dynamic element which is mostly created by its users. The element that poses the greatest risk is undoubtedly the motor vehicle and its driver. On the other hand, there is a pedestrian against this "iron mass", a man without any elements or armor that would protect him. It thus becomes the most endangered user in the traffic, the one who should be always taken into account at first place and roads should be provided with maximum safety for pedestrians.

The aim of the paper is to present two case-studies addressing this issue from the perspective of Czech drivers in comparison with drivers from the Nordic countries. These studies will identify and compare basic aspects of road traffic, such as the psychological characteristics of drivers, possible differences in road behavior, general road network modifications and differences as for example the use of speed control elements. The second part of the paper shows specific modifications of the road network from previous case-studies which have a positive psychological effect on users and can be used in modifications of the road network, for example, when there is the need to calm down the communication network.

Keywords:

transport; road network; traffic calming; speed regulation; psyche; drivers; traffic

Informace o autorovi:

Ing. arch. Irena Klingorová
Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze
iklingorova@gmail.com



Význam participativního designu při plánování veřejných prostranství – očekávání a přínos poznatků

*The Value of Participatory Design
in the Planning of Public Spaces
– the Expectations and Benefits
from Knowledge*

Michaela Malá, Martina Sýkorová

Abstrakt:

V rámci výzkumného projektu *Atraktivní obec: Metodika plánování veřejných prostranství v digitálním věku*, který je podpořen Technologickou agenturou České republiky v rámci programu ÉTA a jejímž aplikačním garantem je Středočeské inovační centrum, multioborový tým z ČVUT UCEEB, složený z architektů, urbanistů, sociologů a psychologů, zpracovává metodiku plánování veřejných prostranství malých obcí. Metodika provází zástupce malých obcí, které nemají odborné a ani personální kapacity na to řešit obecní veřejná prostranství, procesem jejich plánování, přípravy a zadávání studie. Součástí metodiky jsou i doporučené postupy participativního designu.

Veřejná prostranství jsou vizitkou obce, fungují jako její symbol. Jejich návrh buď umožňuje, nebo naopak komplikuje komunitní život k obci, proto jejich podoba má vliv na kvalitu života a spokojenost obyvatel obce. Ve veřejných prostranstvích se vytváří vztah lidí k místu jejich bydliště. Z pohledu návštěvníka jsou první věcí, které si všimne a s níž přijde do kontaktu.

Vlivem různých okolností dochází k tomu, že veřejná prostranství výše zmíněné znaky (už) nesplňují nebo je nenaplní tak, jak by měla. Vedení obce se v takové chvíli rozhoduje pro celkovou nebo částečnou proměnu veřejného prostranství. V zájmu vedení obcí je vytvářet atraktivní veřejná prostranství pro své obyvatele. Atraktivní nejen ve smyslu estetiky architektonického ztvárnění, ale zejména vytvoření příjemného prostoru, který bude v prvé řadě naplňovat potřeby jejich budoucích uživatelů, tedy místních obyvatel. Proto je důležité zapojení místních obyvatel, zástupců a členů spolků, organizací i podniků při přípravě i tvorbě návrhu. Ti všichni jsou totiž experty na život v obci a dokážou říct, co jim v obci schází, s čím jsou (ne) spokojeni a co se jim v ní (ne)líbí.

Právě téma proměny veřejných prostranství poskytuje ideální příležitost k zapojení veřejnosti. Každý obyvatel obce má mít možnost se k tomuto tématu vyjádřit, jelikož tento prostor využívá pro různé aktivity (nezbytné, volitelné a společenské). Veřejná prostranství vlastně jsou obývacími místy města. V závislosti na kvalitě a atraktivitě veřejného prostranství zde většina místních každodenně tráví alespoň nějaký čas. Návrh by měl být obrazem potřeby všech skupin obyvatel.

Cílem příspěvku je představit jak samotnou metodiku a proces její tvorby, tak v praxi ověřené přístupy participativního designu s ohledem na vhodnost jejich využití ve fázi přípravy projektu a přínos jejich výsledků pro zainteresované subjekty v procesu tvorby zadání studie, tedy zpracovatele a zástupce samosprávy, které byly zmapovány během výzkumného projektu.

Klíčová slova:

veřejná prostranství; územní plánování; participativní plánování; obec; metodika

Abstract:

In the research project *Livable Cities and Communities: Guidelines for planning of public space in the digital era*. A multidisciplinary team from CTU UCEEB composed of architects, urban planners, sociologists, and psychologists is developing guidelines for planning public spaces in small cities. The guidelines accompany representatives of small cities who do not have professional or personnel capacity to deal with public spaces through the process of planning, preparation, and contracting out studies of public spaces. The guidelines also include recommended participatory design methods. The research project is supported by the Technology Agency of the Czech Republic through the ÉTA programme and its application guarantor is the Central Bohemian Innovation Center.

In general, public spaces are what represents and symbolizes the city. Their design either enables or, on the contrary, complicates community life. Therefore, their appearance has an impact on the quality of life and satisfaction of the inhabitants. It is in public spaces where people relate to their place of residence. From a visitor's point of view, they are the first thing he/she notices and encounters.

Due to various circumstances, public spaces sometimes fail to meet the above-mentioned features or do not fulfill them to the degree they should. At such a moment, the management of a city decides on a total or partial transformation of its public space. It is in the interest of the municipal leadership to create attractive public spaces for its inhabitants. Attractive not only in terms of the aesthetics of the architectural design, but, more importantly, in the creation of a pleasant space that will primarily meet the needs of their future users, i.e. residents. It is thus important to involve local people, representatives and members of associations, organizations and businesses in the preparation and creation of the study assignment. They are all experts on life in the city and can tell what they are missing, what they are (un)satisfied with and what they are (not) fond of.

The topic of public space transformation provides an ideal opportunity for public participation. Every inhabitant of a city should have the opportunity to comment on this topic, how they use public space for various activities (necessary, voluntary as well as social). Public spaces are the living room of a city. Depending on the quality and attractiveness of public spaces, most locals spend at least some of their time there every day. The proposal should reflect the needs of all sections of the population.

The aim of the paper is twofold. First, it presents the guidelines and the process of their creation. Second, it offers participatory design methods proven in practice. It further evaluates the suitability of their use in the preparatory phase of a study and argues for the value their results have for the stakeholders (i.e. for its authors and local government representatives) in the process of creating a study assignment.

Keywords:

public space; urban planning; participatory planning; small city; guidelines

Informace o autorkách:

Ing. arch. Martina Sýkorová
Laborař udržitelné výstavby, Univerzitní centrum energeticky efektivních budov ČVUT (ČVUT UCEEB)

martina.sykorova@cvut.cz

Mgr. et Mgr. Michaela Malá
Participativní plánování a design, Univerzitní centrum energeticky efektivních budov ČVUT (ČVUT UCEEB)

michaela.mala@cvut.cz



Zelené střechy ve městě a jejich možný příspěvek k omezení tepelných ostrovů v Praze.

Green Rooftops in a City and their Potential to Limit Heat Islands in Prague

Michael Pondělíček

Abstrakt:

V rámci probíhající změny klimatu rostou také vlivy na města, zejména v oblasti negativního ovlivnění vnitřního klimatu měst, a to zejména oteplováním jejich vnitřního prostředí. Stoupá počet tropických dnů v létě, dochází i k divočení počasí (objevují se nové klimatické jevy jako smršť, ledovka, přivalový déšť). Tyto vlivy zhoršují tepelný komfort pro obyvatele uvnitř města a možnou ochranou proti oteplování města je zavedení opatření na zlepšení mikroklimatu hlavně aplikací modrozelené infrastruktury (MZI / blue-green infrastructure – rozumějte soustavě společně působících vodních ploch a zdrojů spolu s funkčními plochami zeleně a vzrostlými stromy) ve vybraných ohrožených částech měst.

Cílem článku je jednak vyhodnotit charakter a rozložení potenciálních tepelných ostrovů v Praze a pak také najít cestu k zasažení stávajících i nových zelených střech různých druhů do struktury modrozelených opatření podporovaných uvnitř města za účelem zlepšení kvality života obyvatel.

Metodicky jde o analýzu podkladů z dálkového/družicového průzkumu Země v oblasti hl.m. Prahy a současně také o analýzu dat o oblastech možných UHI z pohledu kvality města. Na tuto analýzu navazuje analytické vyhodnocení četnosti zelených střech v centrální části města s potenciálem k tvoření místních UHI. Distribuce stávajících zelených střech a zóny zvýšeného teplotního rizika budou porovnány a diskutovány. Na základě kritického pohledu na dispozici centrální části města a na genezi a účinky zelených střech budou vyvozeny adekvátní výstupy a to v podobě doporučení pro cílenou podporu modrozelené infrastruktury uvnitř vymezených rizikových zón města.

Příspěvek se v principu zabývá výzkumnou cestou Institutu pro plánování a rozvoj Praha k zobrazení zón horka v mapě hl. m. Prahy s rozčleněnými oblastmi tepelné zátěže (potenciální městské tepelné ostrovy – Urban Heat Islands - UHI) v letním období a ve vnitřní části města. Ohrožené části hl. m. Prahy bylo nutno prostřednictvím družicového snímkování města nejprve specifikovat a pak vymežit jejich hranice i v mapě (ve finále byla využita metoda Delphi II. - expertní posouzení přesahů). Výstupem jsou doslova mapy pro klima-citlivé zóny města (s možným rizikem vzniku UHI). Nepřekvapí, že největší zónou UHI je centrum města (tzv. Hradební korzo a Malá Strana). V těchto zvláštních zónách bude na základě odborných úvah u nových staveb a rekonstrukcí preferováno zajištění vybraných opatření na hospodářství s dešťovou vodou, ale také práce s vegetací zaměřená na stabilizaci mikroklimatu (ozelenění vnitrobloků, střech, fasád a další). Vytvoření a trojí evaluace vybraných zón teplotního rizika a jejich specifikace do detailu města v síti cca 100 x 100m pomůže v následujícím období rozvoje města podporovat u obecních a městských budov aplikaci opatření MZI, dotovat dobrovolné projekty přizpůsobování se vlivům změny klimatu prostřednictvím MZI a současně podněcovat úsilí investorů budov v Praze k dalšímu rozvoji již inkorporované modrozelené infrastruktury. Význam nejhorší, tedy vyčleněné "červené" oblasti s vysokou četností výskytu tepelných ostrovů podtrhuje i to, že jde o tzv. Hradební korzo, které tvoří dno Vltavské kotliny a také jádro městské památkové rezervace UNESCO. Aplikace modrozelených struktur může tedy přinést i následné problémy u oblasti památkové péče nebo podnítit inovace při rozvoji městského prostoru.

Jak bylo uvedeno, tak jedním z prostředků modrozelené infrastruktury jsou zelené střechy uvnitř města v různé podobě. V rámci šetření bylo zkoumáno, jaký je jejich přínos a jaké jsou pozitivní vlivy v souvislosti s jejich distribucí uvnitř města. Opět překvapující výsledek je, že v centru Prahy tvoří zelené střechy několik hektarů plochy a již ovlivňují (nespojité) charakter městského klimatu. Podle poznatků z aktuálních prací se funkce zelených střech zesilují s kvalitou údržby a výsadby a také s plošnou koncentrací uvedených opatření v určitém okruhu města. To platí pro zelené střechy i když finální účinek přímo na uliční koridor je nízký, tak tlak na snížení vyšší teploty uvnitř města vzrůstá.

Výzkum aplikace a funkčnosti modrozelených opatření ve městě se postupně rozšiřuje, tak jak stoupá poznání souvislostí a administrativní podpora vnitřních systémů ke zlepšování mikroklimatu města.

Klíčová slova:

změna klimatu; zranitelné části měst; tepelné ostrovy města; zelené střechy; modrozelená infrastruktura

Abstract:

Within continuous climate change we are observing many impacts on cities as well especially in the field of negative impacts on inner climate of cities, specifically by warming (heating) their inner environment. The number of tropical days in summer is rising, there are cases of new climate phenomena (hail storms, typhoons, icy paths, torrential rains). These impacts are worsening heat comfort for citizens inside the city, and possible protection against warming of the city is to implement measures to improve microclimate, mainly by application of blue-green infrastructure (MZI / blue-green infrastructure – means complex system of together acting water areas and sources, together with functioning green areas and grown trees) in selected affected parts of cities.

The goal of the article is to evaluate character and layout of potential heat islands in Prague and also find a way to "implant" current and new green rooftops of different types to the structure using blue-green measures inside the city for the purpose of improving the quality of life of citizens.

Methodically it is about the analysis of documentation from remote/satellite research of the Earth in the area of the capital of Prague, and it is also about the analysis of the data about the areas of possible UHI (Urban Heat Islands) from the perspective of the quality life of the city. After this analysis there is analytic evaluation of the frequency of green rooftops in the centre of the city with the potential to create local UHI. The distribution of current green rooftops and zones of elevated heat risk will be compared and discussed. Based on critical views on dispositions of central parts of the city and on the genesis and impacts of green rooftops, adequate outputs will be deduced. They will be in the form of recommendation for targeted support of blue-green infrastructure inside defined risk zones of the city.

This paper deals with the research journey of the Institute for Planning and Development in Prague, to display zones of heat in a map of the capital of Prague with separated areas of heat load (potential municipal heat islands - Urban Heat Islands - UHI) in summer season and in the inner part of the city. Endangered parts of Prague were specified by satellite shooting of the city, and then their borders were marked in a map (in the end method Delphi II. - expert assessment of overlaps was used). The outcomes are literally maps for climate-sensitive zones of the city (with possible risk of formation of UHI). It isn't surprising, that the biggest UHI zone of the city is the centre (fortification promenade "Hradební korzo" and a part called "Mala Strana"). In these peculiar zones will be, based on professional considerations, preferred selected measures for new buildings and reconstructions, such as practical use of rain water, but also working with vegetation aimed at stabilization of microclimate ("greening" of courtyards, rooftops, facades, etc.). Creation and triple evaluation of selected zones of heat risk and their specification to the detail of the city in a net approximately 100x100 m will help in the next era of development of the city to support application of measures about MZI for municipal and city buildings, to support financially voluntary projects about adjusting to the impacts of climate change through MZI and at the same time stimulate the effort of investors of the buildings in Prague to the next development to already incorporated blue-green infrastructure. The meaning of the worst, separated "red" area with high frequency of the occurrence of heat islands, is also underlined by the fact, that it is created by so-called "Hradební korzo" (fortification promenade), which is created by the pit of the Vltava basin, and it is also the core of municipal monument reservation UNESCO. The application of blue-green structures can, in this case, also bring problems in the field of cultural and monumental care, or stimulate the innovation during the development of municipal areas.

As it was stated, one of the instruments of the blue-green infrastructure are green rooftops in different ways. During the research it was investigated, what their benefit is like, and what their positive impacts are in connection with their distribution inside the city. A surprising result is that in the centre of Prague, created green rooftops cover several hectares of "land", and they already affect (discontinuously) the character of municipal climate. According to the knowledge from current studies, the functions of green rooftops are getting stronger with the quality of their maintenance and planting, but also with the areas of concentration of given measures in a specific circuit of the city. This applies to green rooftops, even though the final impact on street corridors is low and the pressure on the lowering of higher temperature inside the city is elevating.

The research of the application and functioning of blue-green measures in the city is gradually expanding, same as the knowledge of the contexts and administrative support of inner systems to improve microclimates of cities.

Keywords:

climate change; vulnerability of city quarters; urban heat islands; Green rooftops; Blue-green infrastructure

Informace o autorovi:

Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D.
Kancelář krajiny a zelené infrastruktury, Sekce plánování města, IPR
pondelicek@ipr.praha.eu



Pelištejská města starověké Levanty

Philistine Towns of the Ancient Levant

Vladimíra Šilhánková

Abstrakt:

Levanta hrála významnou roli v dějinách lidstva od nejstarší historie, neboť jako pevninský most spojovala tři kontinenty Afriku, Asii a Evropu. Byla proto místem, kudy už před více než 1,5 milionem let procházeli skupiny emigrantů z Afriky a kteří se zde samozřejmě rovněž postupně usídlovali. Přesto stojí vývoj osídlení a urbánních struktur v Levantě mimo hlavní proud bádání, když se většina výzkumníků soustředí na území starověkého Egypta a na území Mezopotámie. Hlavním předmětem výzkumu v tomto území tak jsou bádání izraelských autorit, které se ale v převážné míře soustřeďují na výzkum dějin židovských kmenů a vedle nich křesťanská biblická studia potvrzující či vyvracující historické zprávy Starého i Nového zákona. Přitom v období 1. tisíciletí př. Kr. bylo území Levanty obýváno nejen Židy (a Araby tak, jak je tomu dnes), ale dalšími dvěma etnickými skupinami – Féničany a Pelištejci (biblickými Filištiny), kteří zde rovněž zanechali rozsáhlou hmotnou kulturu vč. vlastních urbánních struktur. Na základě studia archeologického materiálu, obrazových a literárních pramenů a dílčího vlastního terénního šetření a ve světle nových poznatků historických věd tak jde o to přinést rozšíření obecného teoretického urbanistického poznání v segmentu, který je z pohledu vývoje urbanismu velmi zajímavý, ale velmi málo prozkoumaný. Cílem článku proto bylo zmapovat vývoj hlavních pelištejských sídel a provést jejich komparativní analýzu s dalšími městy dané doby (tj. cca mezi 12. a 7. stol. př. Kr.). Z dat, která se podařilo o pelištejských městech nashromáždit, vyplývá, že je potřeba si poopravit vnímání tzv. Mořských národů jako ničících (a nic neumějících) barbarů, na lidi z jiného kulturního okruhu. Jinak by se jim bývalo bylo patrně nepodařilo na nově obsazených územích bleskurychle obnovit městské struktury a vybudovat vlastní relativně velká, plánovitě založená města (o rozloze několika desítek hektarů a s několika tisícovkami obyvatel), která byla zapojena do mezinárodního obchodu. Ukazuje se tak mj., že vývoj stavby měst a směr vlivu kulturního pokroku tak směřoval nejen od východu k západu, jak se doposud soudilo, ale že měl i směr opačný tj. že některé výdobytky městské kultury vznikly na západě, jmenovitě v Aegidě a na Blízký východ a do Levanty byly přineseny sekundárně, jako jsou např. koupeny s vanami, megaronové svatyně a další.

Klíčová slova:

vývoj stavby měst; starověká města; doba železná; Pelištea; Ašdod; Aškelon; Gaza; Gat; Ekron

Abstract:

The Levant have played an important role in the mankind history since the ancient times, because it connected as a continental bridge three continents Africa, Asia and Europe. On that account it was the place where more than 1.5 million years ago the groups of emigrants from Africa were passing through and who were gradually settling there. The fact is that the development of settlements and urban structures in the Levant is out of the mainstream of the research since the majority of researchers focus on the territory of the ancient Egypt and the territory of Mesopotamia. The main subject of the investigation in this territory are then the researches of the Israeli authorities which predominantly concentrate on the investigation of the history of the Jewish tribes and besides the Christian biblical studies proving or disproving the historical facts of the Old and New Testament. At the same time in the period of the 1st millennium BC the Levant territory was occupied not only by Jews (and Arabs, as it is today), but by other two ethnic groups – the Phoenicians and the Philistines (biblical Philistines) who also left the comprehensive material culture here, including the own urban structures. On the basis of the study of archaeological material, pictorial, and literary sources, together with the partial own terrain investigation and in the light of the new knowledge of historical sciences, the target is to bring enlargement of the common theoretical urban knowledge in the segment which is from the urbanism point of view very interesting, but very little investigated. The aim of this article was, therefore, to chart the development of the main Philistine settlements and carry out their comparative analysis with other towns of that period (i.e. approx. between the 12th and 7th centuries BC). It results from the successfully collected data about the Philistine towns and it is necessary to correct the perceptiveness of so-called Sea Peoples as nobody's (and knowing nothing) barbarians to the people of another cultural circle. Otherwise they would not have probably succeeded to renew in a flash the town structures in the newly occupied territories and built up the own relatively big towns founded according to the plan (with an area of several dozen-hectares and a few thousand of inhabitants), which were involved in the international business. It turns out that, apart from other things, the development of towns' construction and the direction of the influence of the cultural progress led up to not only from east to west, as was thought up to now, but it had also the opposite direction, i.e. some achievements of the town culture arose in the west, namely in the Aegean and in the Near East and they were secondarily brought to the Levant, such as, for example, bathrooms with tubs, megaron sanctuaries, and others.

Keywords:

urban development; ancient cities; Iron age; Philistia; Ashdod; Ashkelon; Gaza; Gath; Ekron

Informace o autorovi:

doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.
Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze
vladimira.silhankova@gmail.com



Od keramitu po asfalt. Historická analýza povrchov verejných priestranstiev centra Bratislavy v 20. storočí

From Ceramit to Asphalt. Historical Analysis of the Public Space Surfaces in the Center of Bratislava City during the 20th Century.

Lívia Šišláková, Anna Gondová, Zuzana Zvarová

Abstrakt:

Dopady klimatických zmien majú globálny rozsah a bezprecedentnú mieru. Historické centrá miest musia čeliť nepredvídateľným prírodným hrozbám, ako sú prívateľové dažde, veterné smršte, horúčavy, záplavy, pôdna erózie a iné. Tie predstavujú nielen environmentálne a spoločenské dopady, ale priamo ohrozujú aj stav kultúrneho dedičstva, ktorého neodmysliteľnou súčasťou sú mestské pamiatkové rezervácie a zóny.

Ako môžeme tieto procesy zvrátiť, prípadne zjemniť ich dopady? Touto otázkou sa zaoberá medzinárodný tím riešiteľov H2020 projektu ARCH: "Zvyšovanie reziliencie historických oblastí voči hrozbám klimatickej zmeny a iným prírodným hrozbám." Cieľom výskumného projektu, ktorý je financovaný z európskych zdrojov, je vytvorenie vhodných nástrojov a metodických plánov a postupov, dostupných širokej a odbornej verejnosti, ktoré by po aplikácii v praxi posilnili odolnosť historických jadier miest voči identifikovaným hrozbám. Očakávanými výstupmi projektu sú systém riadenia informácií o hrozbách a objektoch, posúdenie dopadov a rizík, možnosti a systémy reziliencie a tiež rámce a platforma na jej hodnotenie. Jedným z pilotných miest projektu sa stalo mesto Bratislava, ktorého ťažiskovými historickými územiami sú pamiatková rezervácia (PR) a centrálna mestská oblasť (CMO) - pamiatková zóna (PZ), ktorých súčasťou sú viaceré významné archeologické lokality in situ. Pamiatkovú zónu CMO na rozdiel od rezervácie, charakterizuje značná rôznorodosť urbanistickej štruktúry, dynamicky sa rozvíjajúcej hlavne v 20. storočí, po vzniku I. ČSR a následne počas 2. polovice storočia.

Mestský ústav ochrany pamiatok v Bratislave, pôsobiaci v úlohe partnera projektu, pracuje na vytvorení metodického (odporúčacieho) dokumentu tzv. "Katalógu dlažieb." Tento materiál bude výsledkom archívno-historického výskumu, mapovania súčasného stavu verejných komunikácií a analýzou platnej legislatívy dotýkajúcej sa problematiky (Zásady ochrany PR a PZ, Územné plány, Všeobecne záväzné nariadenia, metodické materiály a iné odporúčacie dokumenty), zahŕňajúc tak pamiatkársku, environmentálnu a legislatívnu kritériá. Katalóg by mal byť užitočnou pomôckou nielen v pamiatkarskej praxi a pri obnove verejných komunikácií, ale aj sondou do dynamického vývoja povrchových úprav a stavebných premien ulíc mesta (a spoločnosti).

Cieľom príspevku je prezentovať výsledky doterajšieho archívneho bádania v zbierkach archívov mesta Bratislavy, prostredníctvom chronologických prierezových máp vývoja povrchov verejných komunikácií v ťažiskových a hraničných priestoroch PZ. Skúmané archívne pramene (technické správy riešenia cestných povrchov, mapové plány dlaždenia, regulačné plány, dlažobný program,...) doplnené o dobové fotografie a informácie z dobovej tlače sú podkladovo-analytickou bázou celého výskumu.

Prierezové mapy mesta nám vytvárajú prehľad o vývoji urbanistickej štruktúry, napríklad o území zaniknutej a úplne prestavanej priemyselnej zóny priamo napojenej na mestský prístav, dnes nahradenej vznikajúcim "novým downtown-om" (hraničné územie PZ) alebo oblasť "nového podhradia" (územie PR).

Ako teda prebiehala premena štrkovej komunikácie až po asfaltovú s betónovým základom? Kedy sa začalo vytrácať dlaždenie s priepustným podlažím? Ktoré lokality, kultúrne pamiatky či významne verejné priestory sú najohrozenejšie? Autori príspevku sa budú snažiť nájsť odpovede na tieto (a iné) otázky.

Kľúčová slová:

Bratislava; archívny výskum; verejné komunikácie a priestranstvá; 20. storočie; H2020 Projekt ARCH

Abstract:

The impacts of the climate change are global in scope and unprecedented in scale. Historic cities have to face unpredictable nature and climate-related hazards such as torrential rains, storms, pluvial flooding, soil erosion etc. These impact not only the environment and society, but they are directly threatening the state of cultural heritage of which the inherent parts are city conservation reserves and zones.

How could we reverse these processes, possibly soften their impacts? This issue is addressed by an expert international team within the H2020 project ARCH: "Advancing Resilience of Historic Areas against Climate-related and other Hazards." The aim of the European-funded project is to create useful tools, methodologies and frameworks available to the general and professional public. After the implementation into praxis, these would strengthen the resilience of historic city cores towards the identified hazards. Expected outputs are: Hazard and Object Information Management System, Impact and Risk Assessment, Resilience Options and Pathways, Resilience Assessment Framework and Platform. Bratislava became one of the project pilot cities. Its main historic areas are Conservation Reserve (CR) and Central Urban Area (CUA) - Conservation Zone (CZ), part of which are several significant archeological sites in situ. Conservation Zone CUA unlike the CR is characterized by considerable diversity of urban structures dynamically developed especially in the 20th century after the establishment of the First Czechoslovak Republic and subsequently during the 2nd half of the 20th century.

Municipal Monument Preservation Institute in Bratislava, acting as a project partner is developing a methodological (recommendatory) document so-called "Catalogue of Paving". This document shall be the result of archival-historical research, mapping the current state of public roads and analysis of valid related legislation (Principles of Protection of CR and CZ, City plans, General Binding Regulations, methodological documents and other recommendatory documents), thus including conservationists, environmental and legislative criteria. Catalogue should be a useful tool not only for conservationists in praxis and public roads renovations, but also an insight into the dynamic development of surface finishes and transformations of the city streets (and society).

The aim of the contribution is to present the results of an ongoing archival research in the archive collections of the city of Bratislava through chronological cross-sectional maps of the development of public road surfaces in the core and border areas of the CZ. Researched archival sources completed by period photos and information from period print are the underlying-analytical basis of the whole research. Cross-sectional maps of the city are creating a development overview of an urban structure - for example, the area of former defunct and a completely rebuilt industrial zone directly connected to the city harbour, nowadays replaced by developing "new downtown" (border area of CZ) and the area of "new sub-castle" (area of the CR).

So, how did the transformation of the gravel road to the asphalt road with a concrete foundation take place? When did the tile with permeable basis start to disappear? Which localities, cultural monuments or significant public spaces are the most endangered? The authors of the contribution will try to find the answers to these (and other) questions.

Keywords:

Bratislava; archival research; public spaces and infrastructure; 20th century; H2020 Project ARCH

Informace o autorkách:

Ing. arch. Anna Gondová
Mestský ústav ochrany pamiatok Bratislava
arch.gondova@gmail.com

Ing. arch. Lívia Šišláková
Mestský ústav ochrany pamiatok Bratislava
livia.sislakova@gmail.com

PhDr. Zuzana Zvarová
Mestský ústav ochrany pamiatok Bratislava
zuzazvarova@gmail.com



Zelená infrastruktura jako nástroj integrovaného plánování krajiny městských regionů – východiska a praxe v metropolitním regionu Prahy

Green Infrastructure as a Tool of Integrated Landscape Planning for Urban Regions – Basis and Experience in the Metropolitan Region of Prague

Štěpán Špoula

Abstrakt:

Území měst jsou místa koncentrace lidské činnosti a stávají se tak důležitými pro řešení rozsáhlých problémů jako jsou degradace životního prostředí, adaptace na změnu klimatu, sociální nerovnost stejně jako omezená dostupnost zelených veřejných prostranství. Již desetiletí trvají snahy o zvýšení blahobytu a zlepšení životního prostředí ve městech. Ukazuje se, že koncept zelené infrastruktury, ve své zásadě definovaný jako plánovaný systém přírodních a přírodě blízkých ploch, je účinným plánovacím nástrojem pro řešení těchto komplexních problémů a zároveň přináší řadu ekosystémových služeb lidem. Klíčovým potenciálem tohoto konceptu je důraz na multifunkční a integrované řešení. Zelená infrastruktura podporuje přírodní habitaty a biodiverzitu, poskytuje místa pro rekreaci a úlevu od stresu, a zároveň napomáhá plánování a řízení města mít společný základ pro integraci environmentálních, sociálních a ekonomických cílů. Kanceláři krajiny a zelené infrastruktury IPR Prahy se tento koncept osvědčuje při koordinaci projektů a s jejich zúčastněnými stranami v celoměstském měřítku. Hlavním cílem naší práce je integrace různých nástrojů zelené infrastruktury čímž chceme poukázat na taková alternativní řešení, která mohou být přínosná pro všechny. To znamená, že vedou ke kvalitnějšímu a atraktivnějšímu městu a jeho obytnosti, blahobytu občanů, posilují ekosystémovou stabilitu a nové možnosti rekreace právě propojováním městské a volné krajiny. Mezi metody, které používáme, patří zpracování a analýza geografických a biofyzikálních dat (nástroje GIS), jejich uplatnění v procesu přípravy projektů a jejich výstupech, nebo pořádání workshopů a diskusí s odbornými komunitami.

Předběžnými výsledky jsou prostorová data, mapové vrstvy a posudky odborníků pro různé prostorové a funkční situace související s rozvojovými nebo revitalizačními projekty v pražském regionu. V současné době tyto materiály dále zpracováváme a připravujeme ucelené výstupy, které budou obsahovat (1) návrh kostry zelené infrastruktury metropolitního regionu Prahy, (2) přehled řady úspěšných pilotních projektů demonstrujících implementaci zelené infrastruktury v různých typových podmínkách (ulice, historické památky, projekt dálnice, revitalizace brownfieldu apod) a nakonec (3) metodický rámec který poslouží městským plánovačům a veřejné správě integrovat zelenou infrastrukturu do procesů městského plánování.

Naše práce dokazuje, že koncept zelené infrastruktury má potenciál sjednotit úsilí různých odborníků a zájmových skupin vycházet ze společných cílů, kterým je blahobyt občanů, kvalitnější prostředí a celkově lepší image města. Sdílením dobrých příkladů a vedením tohoto procesu na institucionální úrovni tvoříme potenciál pro potřebnou inovaci jak plánování, tak správy zelených prostor města.

Klíčová slova:

krajina; zelená (modrozelená) infrastruktura; integrované projekty; metropolitní oblast; krajinářská architektura

Abstract:

Urban areas – hubs of human activities – are loci for solving vast challenges like environmental degradation, climate change adaptation, social inequalities, or limited availability of green spaces. The efforts to achieve wellbeing and improve the environment in cities have been taking place for decades. Green infrastructure, commonly defined as a planned network of natural and semi-natural areas, emerged as a perspective planning approach capable to tackle complex challenges and simultaneously render a range of ecosystem services for urban societies. A real potential lies within its multifunctional and integrative character. Besides, the green infrastructure enhances natural habitats and biodiversity and secures various functions to people including recreation and the stress relief. It also provides a common ground for planners and policymakers to integrate environmental, social, and economic goals. The Department of Landscape and Green Infrastructure Planning of IPR Prague embraces this concept when interacting with development projects and stakeholders in a metropolitan scale.

The main objective of our work is the integration of different green infrastructure elements, and by doing so, to point out at alternatives from which everybody will benefit. This means to improve the city's environmental quality and attractiveness, the wellbeing of citizens, and to foster ecosystem stability and recreational opportunities by reconnecting urban and regional open spaces. The methods we apply mostly include the processing and analysis of geographical and biophysical data (GIS tools), their integration into project development processes and documentation, or conducting workshops and leading discussions with expert communities. The preliminary results consist of spatial data, map layers, and expert's commentaries in different spatial and functional contexts linked to the development or revitalization projects around the region of Prague. We are currently processing these materials and preparing coherent outputs that will form (1) a mapped backbone green infrastructure in Prague's metropolitan region (linking the areas of natural and cultural importance); (2) a series of successful pilot projects showing ways of implementing green infrastructure in various contexts (streets, historical sites, highway project, revitalization of brown-fields); and finally (3) a framework guiding planners and decision-makers to integrate green infrastructure into urban planning processes.

Our work is proving that the concept of green infrastructure holds the potential to bring the efforts of diverse experts and interest groups down to recognition of shared goals representing citizens' wellbeing, a higher-quality environment and an overall improved image of a city. Showing good examples and guiding the processes at the institutional level could lead to the innovation in green space planning and governance practices.

Keywords:

landscape; green (blue-green) infrastructure; integrated projects; metropolitan area; landscape architecture

Informace o autorovi:

Ing. Štěpán Špoula
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Kancelář krajiny a zelené infrastruktury
stepan.spoula@ipr.praha.eu



Zaniklá sídla v Národním parku Šumava

Defunct Settlements in National Park Sumava

Tereza Švárová

Abstrakt:

Národní park Šumava je jednou z nejkrásnějších přírodních částí České republiky a na jeho ploše je zároveň vymezena chráněná krajinná oblast. Tyto dvě přírodní hodnoty dnes poskytují oblasti velkou ochranu před lidskou činností, zejména pak výstavbou, a nejen díky tomu se oblast pyšní 80 % lesnatostí. Tato oblast je však velmi zajímavá nejen pro své přírodní hodnoty, ale také z hlediska kulturně historického. V rámci historického vývoje došlo k mnoha proměnám šumavské krajiny, které měnily její funkci i charakter. Příspěvek představuje tyto proměny v období, která jsou mapována zejména na archivních mapách II. vojenského mapování a stabilního katastru, v porovnání s leteckými snímky z 50. let 20. století a leteckými snímky současného stavu. Z těchto průzkumů vyplývá, že historickým vývojem území utrpělo mnoho ztrát, kdy zaniklo mnoho původních osad a v dnešní době se zde již mnoho zachovalých stop nenachází. Dnešní zástavba je v porovnání k historickým stopám spíše výjimečná a je tvořena zejména rekreačními oblastmi s roztroušenou zástavbou. Cílem příspěvku je přiblížit vývoj této charakteristické krajiny v návaznosti na osídlení a zmapovat zaniklá sídla v Národním parku. Znakem, že se jedná o zaniklá sídla, může být nejen dochovaná stavba či její zbytky, ale osídlení oblasti často odpovídají také krajinné stopy, jako jsou nezalesněné plochy v lesních celcích, dochované plužiny, dopravní síť s doprovodnou zelení. Pokud se zaměříme na sídla a jejich stavby, jednalo se zejména o osady s roztroušenou zástavbou, pouze výjimečně tvořenou shlukově, s absencí jasně vymezené návsi. Společným znakem byl také vznik v 18. století jako dřevařských a sklenářských osad. Jejich zánik je datován po roce 1950, zejména z důvodu vymezení vojenského prostoru a Železné opony. Život v těchto osadách však významně poznamenaly obě světové války, po kterých už se z nich nikdy nestala vyhledávaná a příjemná místa k žití.

Klíčová slova:

zaniklá sídla; lesní krajina; Šumava; stopy v krajině; dřevařské osady

Abstract:

National park Sumava is one of the most beautiful natural parts of the Czech Republic and one of its parts is defined as Landscape Protected Area Sumava. This area boasts 80% forest cover and is protected against human activity, especially new buildings. This area is very interesting for its natural and also cultural and history values. The Sumava landscape has changed during historical development. It has resulted in changes to its function and character. This contribution presents these changes in specific periods which are mapped in old maps as military maps from 18th and 19th century. These maps are compared with aerial photographs from the 1950s and the present. The area suffered many losses. Many original settlements have ceased to exist. Today there are not many extant remains in these places. Today's built-up area is scattered and separated. The most of it are holiday resorts. The aim of this contribution of the presentation is to introduce the development of the landscape, settlements, and to map defunct settlements in National park Sumava. The signs of these defunct settlements are extant buildings or the rest of buildings and landscape traces such as non-forested areas, long strips of green vegetation for the division of estate, roads with attended green vegetation. The settlements have a scattered form; exceptionally, they are in a conglomeration without a defined village square. Those settlements came into existence in the 18th century as settlements for glass industry and logging, which are other common signs. A lot of settlements ceased to exist after 1950. The reason for that was the delimitation of "Iron Curtain" or military training zone "Dobra Voda". The life in these areas was significantly affected by the two world wars and they have never become desired and pleasant places to live after that.

Keywords:

defunct settlements; forest landscape; Sumava; landscape traces; settlements of logging

Informace o autorovi:

Ing. arch. Tereza Švárová
Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze
Tereza.svarova@seznam.cz



Jak hodnotit udržitelnost bydlení?

The Adaptation of the Layout of Small Span Systems G57 Built in Prague

David Tichý

Abstrakt:

V ČR se nachází množství obcí, které se věnují Agendě MA 21, tedy státem garantovaného programu na podporu udržitelného rozvoje obcí a regionů. Ta je členěna do více oblastí, ani jedna se ale specificky nevěnuje bydlení, které představuje jednu ze základních lidských potřeb. Z podnětu obcí sdružených v Národní síti zdravých měst byla proto ve spolupráci s Centrem kvality bydlení připravena metodika hodnocení udržitelného rozvoje specificky zaměřená na oblast bydlení. Cílem bylo připravit pro obce ná–stroj, pomocí kterého mohou relativně jed–noduchým způsobem zanalyzovat kom–plexní problematiku bydlení a prověřit úroveň své péče o tuto oblast.

Metodika je sestavena tak, aby byla využitel–ná pro různé typy obcí dle správního území i velikosti. Každý in–dikátor zastupuje určitý okruh jevů, které lze zužovat, rozšiřovat či prohlubovat dle míry ochoty i momentálních možností obce se da–nou oblastí zabývat. Je sestavena tak, aby nenárokovala nové informační zdroje a plánovací nástroje, ale aby pracovala s těmi, které jsou buď povinně vyžadovány v rámci existujících předpisů, či jsou doporučeny v rámci sledování jiných plánovacích cílů. Způsob evaluace je navržen jako sebehodnocení. Indi–kátory nastiňují základní oblasti k neopome–nutí, obec je může dle svých požadavků dále upřesnit, rozšířit, doplnit. Pro obce představuje využívání metodiky potenciál, jak nastavit, sledovat a praktikovat vlastní koncepci bydlení, která v sobě obsahuje dlouhodobá rozhodnutí, vyžadující dohodu různorodých subjektů v politickém i širším společenském slova smyslu. Metodika byla připravena tak, aby sledované jevy ve vzájemném propojení vedly k vyvážené péči o oblast bydlení a zároveň zásadním způsobem posilovaly jeho celkovou kvalitu.

Výsledný dokument si kladl za cíl být přehledný, jednoduchý, a provázaný se stávajícími dokumenty. Využívá principy kvalitativního hodnocení, vychází nejen z národních a mezinárodních dokumentů, politických deklarací či referenčních evaluačních systémů a metodik, ale především z potřeb a zkušeností jednotlivých obcí. Je členěn podle základních čtyřech pilířů udržitelného rozvoje, v každém pilíři byly vyhledány tři základní jevy či soubory jevů, které lze po–važovat za klíčové, tj. takové, jejichž naplnění přináší do prostředí významnou kvalitu samo o sobě, váže na sebe další důležitá opatře–ní, či rozšiřuje schopnost obce danou sféru usměrňovat a činit ve věci informovaná roz–hodnutí. Ekonomický pilíř se zaměřuje na sledování podílu domácností s extrémní ekonomickou zátěží z bydlení, poměru bytů ve vlastnictví obce, družstev, zaměstnavatelů a soukromých vlastníků, a na sledování struktury bytového fondu ve vlastnictví obce. Environmentální pilíř sleduje kompaktnost zástavby, principy zdravého bydlení a energetický management bytového fondu obce. Sociální pilíř sleduje počet osob bez domova či v ohrožení jeho ztrátou, domácnosti v přelidněném bydlení, a rezidenční segregaci. Poslední kulturní pilíř hodnotí subjektivní spokojenost s úrovní svého bydlení, posuzuje orientaci, srozumitelnost a čitelnost zástavby, a sleduje návaznost kulturních, společenských a komunitních aktivit ve veřejném prostoru.

Role územních samospráv je v oblasti by–dlení a jeho kvality nepostradatelná, čas–to však opomíjena, případně zúžena ryze na správcovství vlastněného bytového fondu. Úloha obcí jako správců území je však mno–hem širší. Prostřednictvím kvalifikovaného zhodnocení, plánování, odpovědného výběru a následné realizaci, resp. zadáním podmínek pro realizaci, vhodných projektů mohou samosprávy podstatným způsobem ovlivňovat nejen svoji budoucí podobu, ale i svou celkovou ekonomickou, ekologickou i sociální udržitelnost.

Klíčová slova:

udržitelný rozvoj; bydlení; indikátory; politika bydlení; strategie bydlení; zdravá města

Abstract:

There are a number of municipalities in the Czech Republic dedicated to Agenda MA 21, a state-guaranteed program to promote sustainable development of municipalities and regions. The Agenda is subdivided into multiple areas, but there is no part specifically dedicated to housing - one of the basic human needs. Therefore, at the initiative of municipalities affiliated within the organization Healthy Cities, a methodology for evaluating sustainable development specifically focused on housing has been developed by the Housing Quality Center. The aim was to prepare a tool for municipalities to analyze the complex field of housing in a relatively simple way and to examine the level of their involvement in the area.

The methodology is designed to be used by municipalities of different types varying by size and administrative competence. Each indicator represents a certain range of phenomena that can be narrowed, expanded or deepened according to the degree of willingness and current possibilities of the given municipality. It is designed not to generate new information sources and planning tools, but to work with those that are either mandatorily required under existing regulations or recommended to pursue other planning objectives. The method of evaluation is prepared as a self-assessment. The indicators outline the basic areas which should not be omitted. The municipality can then further refine, extend, supplement according to its requirements. For municipalities the use of methodology presents the potential to set up, monitor, and practice their own housing policy and strategy. The methodology was designed so that the observed phenomena in accord would lead to a more balanced approach to the housing sector and fundamentally enhance its overall quality.

The aim was to produce a tool which would be clear, simple, and intertwined with already existing planning documents. It uses the principles of qualitative evaluation, based not only on national and international documents, political declarations or reference evaluation systems and methodologies, but above all on the needs and experience of individual municipalities. It is subdivided according to the basic four pillars of sustainable housing (society, economy, environment, culture). There are three fundamental phenomena identified in each pillar that can be considered as key, i.e. those whose fulfillment enhances significantly the quality of the environment in itself and at the same time ties together other important measures, or expands the community's ability to guide the sphere and make informed decisions. The economic pillar focuses on monitoring the share of households with an extreme economic burden from housing, the ratio of different housing tenure (municipal, cooperative, employers and owner-occupied) and monitoring more closely the structure of the municipal-owned housing stock. The environmental pillar monitors the compactness of housing, the principles of healthy housing and the energy management of the municipality's housing stock. The social pillar monitors the number of homeless people or those at risk of losing their homes, households in overcrowded housing, and residential segregation. The cultural pillar assesses subjective satisfaction with one's housing, assesses the orientation (front-back etc.) and legibility of the given development, and monitors the continuity of cultural, social and community activities in the public space.

The role of local and regional authorities in the area of housing and delivering its quality is indispensable, but is often neglected or reduced purely to stewardship of the municipal housing stock. However, the role of municipalities as land managers is much broader. Through qualified assessment, planning, responsible selection and subsequent implementation of quality projects, or by laying down conditions for their implementation, local authorities have a significant impact not only on shaping their cities, but also on their overall economic, environmental and social sustainability.

Keywords:

sustainable development; housing; indicators; housing policy; strategy; healthy cities

Informace o autorovi:

doc. Ing. arch. David Tichý Ph.D.
Ústav Nauky o budovách, Fakulta architektury ČVUT v Praze
tichy@unitarch.eu



Revitalizace Vážské kaskády pri Považskom Podhradí ako príležitosť zmeny prístupu ku krajine a mestu

Revitalization of Vazska kaskada in Povazske Podhradie as an Opportunity to Change the Approach to Landscape and Settlement

Marek Turošík

Abstrakt:

Vážska kaskáda pri mestskej časti Považskej Bystrice - Považskom Podhradí bola budovaná v rokoch 1959-1963, ako jedno z diel v polovici 20. storočia plánovanej Vážskej vodnej cesty a protipovodňových opatrení. Po svojej výstavbe však okrem kvalitného zabezpečenia protipovodňovej ochrany a zisku elektriny z novo umiestnenej vodnej elektrárne dielo vytvorilo líniu deliacu dve v minulosti spolu žijúce obce Považské Podhradie a Považskú Teplú, ktorých spoločný život zabezpečovala stáročná kompa a brehy sceľoval anglický park. Dnes temer po šesťdesiatych rokoch služby vodného diela pomaly prichádza čas príprav jeho údržbovej rekonštrukcie. Preto sa naskytá možnosť prehodnotiť revitalizované dielo ešte pred započatím príprav jeho plánovanej rekonštrukcie, poskytnúť prípadné podnety a potrebnú diskusiu. Má sa dielo revitalizovať vo svojom pôvodnom prevedení, alebo je možné hľadať krajine a sídlu bližšie úpravy vodného toku zabezpečujúce ako protipovodňovú ochranu, tak možnosti jeho zhodnenia? Príspevok zhodnotí dnešný stav vodného diela Vážska kaskáda v krajine a urbanizme mesta, zároveň bude skúmať východiská tvorby vodného diela v minulosti. Zaujímať sa bude tiež o jeho historické súvislosti v rámci jeho výstavby pri Považskej Bystrici ako aj možnosti na lepšie zapojenie vodného toku do organizmu tohto mesta a krajiny v rámci jeho revitalizácie. Tieto budú prezentované na príkladoch revitalizácie podobných vodných diel väčšieho merítka a prípadovej štúdie v Považskej Bystrici.

Kľúčové slová:

Vážska kaskáda; Považské Podhradie; Považská Bystrica; regenerácia vodného kanála; vodné dielo; rekonštrukcia vodnej krajiny; bluefield

Abstract:

Vazska kaskada near Povazske Podhradie was built between the years 1959-1963 as one of the parts of the river Vah waterway. This set of channels on the river Vah should prevent from flooding, gain electrical energy and serve as waterway for ship transport. The water work; however, made on some sites dividing line in the landscape and in the urban structure. This was the case of Vazska kaskada near Povazske Podhradie. The water work divided not just the landscape, but also the life of two villages Povazska Tepla and Povazské Podhradie which have been for centuries connected by ferry and English landscape park. Today, after almost sixty years of the end of building works there is the time for the preparatory works for its maintenance reconstruction. That is why there comes the opportunity to rethink planned reconstruction and offer stimuli for it. Should be the water work reconstructed in the original way or is it possible to look for the landscape and settlement solution that will offer the same flooding protection and the valorization of water energy as well? The article will sum up the present state of Vazska kaskada water work in landscape and urbanism of the town and will deal with the historical background of its buildings near Povazske Podhradie. The further part of the article will deal with outlining the possibilities of better connection of the river to the organism of the town and landscape that can be done in the planned reconstruction. These will be presented on examples of similar projects of a bigger scale and on case study near Povazske Podhradie.

Keywords:

Vazska kaskada; Povazske Podhradie; Povazska Bystric; regeneration of water channel; water work; reconstruction of landscape; blue field

Informace o autorovi:

Ing. arch. Marek Turošík
Katedra architektúry, Fakulta umení Technickej univerzity v Košiciach
marek.turosik@tuke.sk



Výpravní budovy smíšených nebo osobních železničních stanic – proměna jejich role ve 21. století

Station Buildings of Mixed or Passenger Railway Stations – the Transformation of their Role in the 21st Century

Lukáš Týfa, Karel Hájek, Martin Jacura, Jan Kruntorád

Abstrakt:

Výpravní budovy jsou pozemní stavby v areálu železničních stanic určené pro poskytování přepravních a navazujících služeb (odbavení, informace, stravování apod.) cestujícím a přepravním (zákazníkům dráhy v nákladní dopravě) a dosud obvykle také spojené s prostory pro řízení železničního provozu a další činnosti provozovatele železniční dráhy. Většina výpravních budov na žel. tratích v ČR byla vystavěna při vzniku příslušných žel. tratí, tedy obvykle v 2. polovině 19. století, přičemž jejich dispozice a velikost odpovídala jednak tehdejšímu vysokému podílu lidské práce na řízení a organizování žel. provozu, a jednak velkým nárokům cestujících na služby a úkony bezprostředně související s jejich dopravou po železnici, navíc ještě umocněným třemi vozovými třídami. Především na přelomu 20. a 21. století dochází v Evropě (v části západní dříve, v postsocialistické později) ke změně role železniční dopravy. Jednak dochází k masivnímu nasazení moderních zabezpečovacích systémů a dálkového řízení žel. provozu, a jednak se mění druhy a způsoby pořízení jízdních dokladů, pravidelnost dojíždění a dochází k těsnějšímu provázání s dalšími druhy dopravy. Tomu odpovídají i zcela jiné nároky na vybavení, uspořádání a velikost výpravních budov, které pramení rovněž z majetkových a organizačních změn v žel. dopravě jako celku. Jaký je tedy vývoj v oblasti úkolů, které mají výpravní budovy plnit od doby vzniku prvních železničních tratí až do současnosti a ve výhledu do budoucnosti, a jak tomu odpovídaly/odpovídají požadavky na jejich dispozici, rozsah a architektonické ztvárnění, to bude obsahem první velké kapitoly příspěvku. Jak se s touto oblastí snaží vypořádat Česká republika a jak to řeší v sousedních státech, především v Německu, bude možné zjistit z druhé části příspěvku. Jedním z hlavních metodických nástrojů pro plánování využití a úprav výpravních budov v ČR je Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Diskuze a připomínky nad jejím obsahem budou náplní poslední hlavní části příspěvku.

Klíčová slova:

železniční osobní doprava; výpravní budova; železniční stanice; cestující v železniční dopravě

Abstract:

Station buildings are buildings in the area of railway stations intended for the provision of transport and related services (check-in, information, catering, etc.) to passengers and carriers (rail customers in freight transport) and so far usually also associated with the areas for a railway traffic control and other railway infrastructure manager's activities. The major part of the station buildings in the Czech Republic was built during the construction of the relevant railways lines, usually in the second half of the 19th century. Therefore, the disposition and size of the railway buildings corresponded to – on the one hand – the high share of human labour in the railway traffic control and – on the other hand – the high demands of passengers for services directly related to their carriage by rail transport, further enhanced by the three carriage classes. The role of the rail transport was changing in Europe especially at the turn of the 20th and 21st centuries (in the western part earlier, in the post socialist later). There has been a massive deployment of modern railway control systems and centralized traffic control, and simultaneously, the types and methods of buying tickets and the regularity of commuting have been changing and the interchanging with other modes of transport has become more frequent. This corresponds to completely different demands on the equipment, disposition and size of station buildings, which also results from the property and organizational changes in the rail transport. Thus, what the development in the field of tasks that station buildings have to perform from the time of the first railway lines to the present and in the future will be like and how the requirements for their disposition, size and architectural design corresponded / correspond; will be the content of the first large chapter of the paper. It will be possible to determine from the second part of the paper how the Czech Republic and neighbouring countries, especially Germany, are trying to deal with this area. One of the main methodological tools for planning the use and modification of station buildings in the Czech Republic is the Concept of Passenger Station Management. The final main part of the paper consists of a discussion and comments on the Concept.

Keywords:

passenger rail transport; station building; railway station; passenger in rail transport

Informace o autorech:

doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.
ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů
tyfal@fd.cvut.cz

doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.
ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů
karek@email.cz

Ing. Martin Jacura, Ph.D.
ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů
jacura@fd.cvut.cz

Ing. Bc. Jan Kruntorád
ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů
kruntjan@fd.cvut.cz

Publikace sestává ze souboru vzájemně se doplňujících prací, které informují o současném stavu výzkumu na téma město, územní plánování, veřejná prostranství, krajina, historie urbanizace a další související témata.

Sborník abstraktů vznikl na základě příspěvků přednesených na konferenci Člověk, stavba a územní plánování 14. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 11. listopadu 2020 na Fakultě stavební ČVUT v Praze.

Příspěvky byly schváleny redakční radou na základě jejich anotací

editor:	Ing. arch. Jiří Kugl
redakční rada:	Ing. arch. Karel Kuča Doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D. Doc. Ing. arch. Jan Mužík, CSc. Doc. RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D. Doc. Ing. Jan Skaloš, Ph.D. Doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D. Mgr. Barbora Vacková, Ph.D.
sazba a návrh obálky:	Ing. arch. František Brynda
organizace a technická úprava:	Ing. arch. Jiří Kugl Ing. arch. František Brynda
web konference:	csup.uzemi.eu
kontaktní e-mail:	uzemi.eu@gmail.com
vydalo:	České vysoké učení technické v Praze
zpracovala:	Katedra urbanismu a územního plánování
adresa:	Fakulta stavební ČVUT v Praze Thákurova 7, 166 29 Praha 6 – Dejvice
tel.:	+420 732 976 214
tisk:	Powerprint, s.r.o. Brandejsovo nám. 1219/1, 185 00 Praha Suchbát
počet stran:	36
náklad:	100 ks
rok vydání:	2020
pořadí vydání:	1.

Člověk, stavba a územní plánování 14 ISBN 978-80-01-06782-6

Sborník z konference *Člověk, stavba a územní plánování 14* a jeho jednotlivé články jsou licencovány pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 Mezinárodní (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte).

Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

Konference i sborník byly podpořeny z grantu SVK 05/20/F1 (SGS ČVUT).

SBORNÍK ABSTRAKTŮ

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 14

Praha, 2020

Fakulta stavební

ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

ISBN 978-80-01-06782-6



ČVUT

**ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE**