



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA ARCHITEKTURY  
FACULTY OF ARCHITECTURE

ÚSTAV TEORIE ARCHITEKTURY  
DEPARTMENT OF THEORY

ROZVOJ ZÁPADNÍ ČÁSTI MĚSTA KROMĚŘÍŽE  
DEVELOPMENT OF THE WESTERN PART OF THE CITY KROMĚŘÍŽ

DIPLOMOVÁ PRÁCE  
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE  
AUTHOR

Mgr. Tetiana Kotova

VEDOUCÍ PRÁCE  
SUPERVISOR

prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.

BRNO 2016

## Zadání diplomové práce

Číslo práce: FA-DIP0021/2015  
Ústav: Ústav teorie architektury  
Studentka: **Mgr. Tetiana Kotova**  
Studijní program: Architektura a urbanismus  
Studijní obor: Architektura  
Vedoucí práce: **prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.**  
Akademický rok: 2015/16

### Název diplomové práce:

Rozvoj západní části města Kroměříže

### Zadání diplomové práce:

Urbanisticko architektonická studie rozvoje západní okrajové části města Kroměříže. Řešené území je tvořeno volným prostorem mezi ulicí Lutopeckou a severním okrajem Psychiatrické léčebny, dále pokračuje do volné krajiny k Popovickému potoku a k Barbořině. Dopravní napojení řešené oblasti uvažuje z ulice Lutopecké, na kterou bude v prodloužení napojena ulice Velehradská.

Ve vymezeném území navrhnete volnočasové, relaxační a sportovní aktivity včetně doplňujícího občanského vybavení. Krajinářsky a parkově řešený prostor s dominancí přírodních prvků propojte se stávající zelení Popovického potoka a Barbořiny, při tvorbě koncepce řešení uplatněte přírodní potenciál území. Zvažte vyřešení pěšího a cyklistického propojení ulic K Terezovu a K Vodojemu.

Návrh by měl dotvořit ukončení města na jeho severozápadním okraji, jeho atraktivita by měla být posílena i jeho přirozeným napojením na systém pěších a cyklistických tras města, zejména s centrem města a dalšími významnými pobytovými aktivitami města.

Seznam odborné literatury:

GEHL, Ian. Život mezi budovami. Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0

DAY, Christopher. Duch a místo. Era, 2005. ISBN 80-86517-95-05

GEHL, Ian - GEMZOE, Lars. Nové městské prostory. Era, 2002. ISBN 80-86517-09-8

KOCH, Michael. Ökologische Stadtentwicklung: Innovative Konzepte für Städtebau, Verkehr und Infrastruktur. Vieweg+Teubner Verlag, 2001. ISBN 978-3834816658

KRIER, Léon. Architektura – volba nebo osud. Nakladatelství Academia, 2001. ISBN 80-200-0012-7

PRINZ, Dieter. Städtebau. Band 1 a Band 2. Kohlhammer, 1980

SCHULZ, Christian, Norbert. Genius loci. Odeon, Praha, 1994

Urban Design Compendium 1. English Partnerships, 2000.

## Rozsah grafických prací:

Urbanisticko-architektonický návrh bude dokumentován:

Aktuální analýzy řešeného území doplněné aktuální fotodokumentací a všeobecnými informacemi o lokalitě.

Teoretická východiska (řešerše příkladů, schémata, grafy apod.) se závěry pro zvolený prostorový koncept spolu s textovou částí. Součástí analytické části elaborátu budou koncepční skici a vlastní teoretické závěry pro koncept řešení.

Výkres širších vztahů – navrhovaný stav v měřítku 1:5000.

Výkres – situace navrhovaného řešení v měřítku 1:2000/1:1000/.

Situace se zákresy do ortofotomapy, případně dílčí situace vybraných fragmentů 1:500/1:200/.

Standardní výkresy ortogonálních zobrazení fragmentů území (půdorysy, pohledy a důležité řezy v měřítku 1:500/1:200/.

Prostorové vyjádření návrhu (vybrané prostorové zobrazení architektonického řešení, perspektivy vybraných prostranství, zákresy do fotografií, 3D model).

Schéma principu pěších a cyklistických tras s vyznačením jejich.

Průvodní zpráva s popisem navrženého prostorového konceptu, urbanistického a architektonického řešení, důležitých údajů o aktualizovaném využití lokality, principu obsluhy a dopravního řešení, zásady řešení parteru, zeleně a veřejných prostor.

(Na základě domluvy s vedoucím DP lze v odůvodněných případech upřesnit jak formu zpracování, tak podrobnost práce.)


## Seznam odborné literatury:

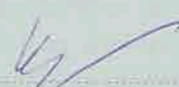
Dostupné na: <[http://www.made.org.uk/.../urban\\_design\\_compendium\\_1](http://www.made.org.uk/.../urban_design_compendium_1)>


**Termín zadání diplomové práce: 22. 2. 2016**

**Termín odevzdání diplomové práce: 16.5.2016**

Diplomová práce se odevzdává v rozsahu stanoveném vedoucím práce; současně se odevzdává 1 výstavní panel formátu B1 a diplomová práce v elektronické podobě.

  
Mgr. Tetiana Kotova  
Student(ka)

  
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.  
Vedoucí práce

  
prof. Ing. arch. Vladimír Šlapeta, DrSc.  
Vedoucí ústavu

V Brně, dne 22. 2. 2016

  
doc. Ing. arch. Jan Hrubý, CSc.

Děkan



# Souhrnná průvodní a technická zpráva

## ***Základní údaje charakterizující území zástavby***

Město je především lokálním společenstvím občanů s jejich rozmanitými sociálními, ekonomickými i kulturními aktivitami a s vysoce rozvinutou dělbou práce. Obnova a rozvoj města jsou složitými procesy, které nelze řešit pouze operativně ze dne na den, ale musí být řešeny koncepčně. Každá konkrétní akce musí vycházet z přesvědčení, že zapadá do výsledného obrazu města. Obecně se potvrdilo, že rozvoj města nelze ponechat živelnému vývoji, ani ho pouze operativně směřovat. Rozvoj musí být proto plánován a řízen. Výstavbu v takovém historickém městě jako Kroměříž nelze dobře chápat pouze jako stavbu jednotlivého domu, ale jako komplexní architektonickou úpravu jeho urbánního prostředí, která v historické kontinuitě dotváří jeho obraz. Město Kroměříž má hlubokou tradici kulturního rozvoje, mělo by usilovat nejen o to, aby odstranilo disproporce a dobře fungovalo. Mělo by taky chránit identické hodnoty svého historického dědictví a mělo by přinést do každé generaci i nové hodnoty. Město je však stále přitažlivé pro své nesporné kulturní kvality, pro relativně dobře urbánní prostředí a vhodné podmínky pro bydlení, a to jak pro své obyvatele, tak i pro jeho návštěvníky. Základem dobře pověsti o kvalitě města Kroměříše je jeho urbanistická forma a urbánní prostředí, jehož základem je kulturně významný barokní soubor historického jádra města se zámekem, Podzámeckou a Květnou zahradou, které tvoří Městskou památkovou rezervaci. Kolem tohoto souboru, ve vazbě na hradební okruh a ve směru na jih a západ, se v 19. století rozšířila jednoduchá grunderska zástavba, která však celkem dobře srostla s původním městem. Ve 20. století pak tato zástavba dále segmentovitě narůstala, a to na základě jednoduché, celkem pravidelné komunikační sítě, aniž by narušila celkovou urbanistickou formu města. Bohužel však disproporce vzniká ve vlastním způsobu zástavby.

## ***Stávající situace***

Město Kroměříž, jakožto 2. největší město Zlínského kraje podle počtu obyvatel a bývalé okresní město, je silným přirozeným regionálním centrem, ležícím na řece Moravě. Město Kroměříž bylo a je významné nejen jako správní středisko, ale také jako centrum kultury a vzdělanosti. Historie města sahá až do 7. století, od kterého je na jeho území doloženo slovanské osídlení. Město Kroměříž leží v jižní části Hornomoravského úvalu (Provincie Západní Karpaty), kde krajina přechází z oblasti rovin Hané v nevýraznou pahorkatinu Chřiby a Hostýnské vrchy. Město se nachází v nadmořské výšce 201 m n. m. v široké údolní nivě řeky Moravy. Z klimatického hlediska patří Kroměříž do oblasti teplé, podoblasti mírně suché s typickými dlouhými, velmi teplými a suchými léty. Léto trvá 50-70 dnů a průměrné teploty dosahují 18-19°C. Zima je pak krátká, mírně teplá a suchá s průměrnou teplotou -2 až -3 °C. Průměrný roční úhrn srážek na území Kroměříže činí 600 mm. Vývoj počtu obyvatel od roku

1995 do r. 2011 má klesající trend. Co se týče rozložení obyvatelstva podle pohlaví, ani zde město Kroměříž nevykazuje odchylku od běžného vývoje v našich podmínkách, kdy lze v nejnižších věkových kategoriích pozorovat mírně vyšší podíl mužské složky obyvatelstva, která se však směrem k vyšším věkovým kategoriím srovnává a od věkové skupiny 40+ již lze pozorovat zvyšující se podíl ženské složky obyvatelstva, což souvisí s vyšší nadějí na dožití u žen než u mužů a vyšší úmrtností mužů v dospělém věku. Podílem kolem 10,7 % vysokoškolsky vzdělaných.

Nejvyšší podíl na vzdělanostní struktuře obyvatel města Kroměříže starších 15 let měli v roce 2011 obyvatelé s úplným středním vzděláním s maturitou (26 %). O půl procenta menší zastoupení pak měli obyvatelé vyučení a se středním odborným vzděláním bez maturity, kteří měli v roce 2001 vůbec nejvyšší podíl na dosaženém vzdělání. Oproti roku 2001 také poklesl podíl obyvatelů se základním vzděláním včetně neukončeného (o 5 %) a vzrostl podíl obyvatelů s vysokoškolským vzděláním (o 1 %). Podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva se pohyboval na úrovni 13,5 %, což byla hodnota nadprůměrná ve srovnání s celou Českou republikou. V Kroměříži se podle definitivních výsledků z posledního Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 nachází 4 625 trvale obydlených domů, ve kterých je 11 839 trvale obydlených bytů. Z počtu trvale obydlených domů je 82 % (3804 domů) rodinných domů a bydlí v nich 11 752 lidí (cca 40 % z počtu osob bydlících v obydlených domech). Zbývajících 18 % domů jsou domy bytové, ve kterých bydlí 17 089 lidí (60 % osob bydlících v obydlených domech). Nejběžnějším typem domů jsou jedno až dvoupodlažní domy (70 %), z bytových domů má pak kolem 60 % tři nebo čtyři podlaží. Nejběžnějším materiálem na stavbu nosných zdí domů jsou cihly, tvárnice a cihlové bloky, u bytových domů má pak vysoké zastoupení (35 %) použití stěnových panelů. Nejbouřlivějšími etapami výstavby domovního a bytového fondu byla období 1971-1980, kdy probíhala převážně výstavba bytových domů v rámci výstavby sídlišť socialistického typu a období 1920-1945, kdy probíhala intenzivní výstavba rodinných domů (viz grafy 6 a 7). Situace Kroměříže z hlediska silniční dopravy naznačila v posledních letech významné změny v souvislosti s dobudováváním dálnice D1. V září 2009 došlo k zprovoznění úseku mezi Vyškovem a Kroměříží, která tak získala přímé dálniční napojení na Brno a Prahu. V prosinci 2010 byl zprovozněn úsek Kroměříž-východ - Hulín dálnice D1 a navazující úsek Hulín - Skalka rychlostní silnice R55, čímž bylo významně zkvalitněno napojení Zlína a Zlínského kraje na dálniční síť. V červenci 2011 pak byla dokončena stavba Kroměříž-východ - Říkovice. Součástí stavby dálnice D1 je šest nových mostů a tzv. inundační mosty, které hrají významnou roli při povodních. Ve východo-západním směru dálnice D1 absorbuje část dopravy dříve probíhající na úsecích silnice I/47 mezi Hulínem a Vyškovem a v severo-j jižním směru pak silnice I/55 mezi Uherským Hradištěm a Olomoucí. Pro meziměstskou dopravu však zůstávají tyto komunikace nadále významnými a využívanými. Ze silnic II. třídy prochází přímo územím města

silnice II/432 (Kyjov - Kroměříž), II/367 (Tlumačov - Kroměříž-napojení na D1) a II/428 (Drystice - Kroměříž).

Nejvýznamnějším poskytovatelem služeb v oblasti kulturně-společenských akcí pro všechny věkové skupiny je Dům Kultury a Knihovna Kroměřížska. Obě instituce jsou příspěvkovými organizacemi města. Zajímavým počinem v posledních letech v oblasti rozšíření nabídky a infrastruktury pro trávení volného času je výstavba soukromého areálu výstaviště Floria. Cíle využití tohoto výstaviště nejsou zaměřené pouze na exhibiční aktivity v oblasti flóry (a případně také fauny), ale také na pořádání výstav a akcí, včetně akcí pro seniory a rodiny dětmi a další zájmové skupiny. V rámci katastrálního území města Kroměříž spadá většina plochy pod urbanizovaný typ krajiny. V okolí Kroměříže pak převažuje krajina zemědělská a lesozemědělská (viz obrázek 14). Tato krajina je využívána zejména pro zemědělskou výrobu s převažující produkcí kulturních plodin na orné půdě. Významným prvkem v blízkém okolí Kroměříže je rybníční typ krajiny v okolí Záhlinických rybníků.

Z prvků přírody ve městě Kroměříži a jejím blízkém okolí lze zmínit následující lokality Podzámecká zahrada, Května zahrada které mají význam nejen z hlediska ochrany a udržitelnosti životního prostředí, ale také jako místa trávení volného času obyvatel a návštěvníků města Kroměříže a tedy jako turisticky atraktivní lokality.

Určujícím prvkem ve městě a jeho okolí je řeka Morava, která dala vzniknout lužním lokalitám ve své bezprostřední blízkosti. Tímto typem lokality je například přírodní park Záhlinické rybníky, jako významná tahová zastávka vodních a mokřadních druhů ptáků. Obdobným územím je přírodní památka Chropyňský rybník s výskytem kriticky ohrožené vodní rostliny kotvice plovoucí. Přírodní památka Stonáč je pozůstatkem původních slepých ramen řeky Moravy, tzv. hanáckých tůní s typickými mokřadními společenstvy, podobně jako další přírodní památka Rameno Moravy s výskytem stulíku žlutého a vzácné škeble rybníční.

V Kroměříži a jejím blízkém je instalováno několik naučných stezek. Jedná se o:

- Naučná stezka Planorbis ( v rámci lokality Záhlinické rybníky)
- Naučná stezka Hráza a Naučná stezka biokoridor Zacharka
- Naučná stezka Podzámecká zahrada
- Naučná stezka Stonáč

Úroveň znečištění životního prostředí hlukem je významným faktorem ovlivňující kvalitu života obyvatel. V posledních letech tento typ znečištění roste, zejména s nárůstem dopravního zatížení na komunikacích podél kterých se nachází zástavba využívaná k bydlení. Kromě silniční dopravy je dalším

zdrojem hlukového znečištění doprava letecká a železniční, hlukové znečištění však může způsobovat provoz průmyslových zařízení nebo pořádání kulturních akcí , jako jsou koncerty.

### ***Cíle návrhu***

Na základě analýz řešeného území byl zpracován návrh rozvoje území v západní části města Kroměříže. Řešení zahrnuje rozvoj území s cílem dokončit okruh města a doplnit jeho rekreační areály. Rozvoj lokality umožní spojení obytné zástavby pomocí pěších a cykloturistických tras, překonat bariéru, kterou vytváří tato plocha a přerušuje jednou rovinu města a vytvořit komunikační osu s kopcem Barbořinou. V současné době území bylo zemědělské a určené pro rozvoj. Vzhledem k tomu, že tato plocha už se nepoužívá za účelem a nepřináší zisk, je to zelený brownfield. Realizace projektu vytvoří parkový areál, který se stane součástí urbanistické struktury, vytvoří nové druhy aktivit a vyřeší některé problémy s komunikací, například jako je nedostatek pěší a cyklo spojení mezi lokalitou Važany a Barbořinou.

Téma rozvoje brownfieldu je vždycky diskrétní a multivariantní a musíme vzít v úvahu aspekty, jako

- zachování přírody
- zvláštnosti terénu
- místní tradice.

### ***Prostorový koncept***

Během zpracování řešení dané lokality bylo nutné identifikovat klíčové problémy a potřeby města celkem. Byla provedená analýza města. Analýza ukázala, že navzdory dostatečnému počtu zajímavých míst ve městě není dostatek veřejných prostorů přístupných pro veřejnost bez omezení. Podzámecká zahrada je kulturním dědictvím a je chráněná, a proto má omezený přístup, stejná situace je s Květnou zahradou. Cílem mé práce se stalo vytvoření zajímavé a volné pro návštěvu částí města. Areál mezi ul. Lutopecká a Havličkova podle charakterů a umístění se stal tou nejlepší volbou pro realizaci této myšlenky. Umístění a orientace areálu umožňuje rozlišit tři hlavní kompoziční osy: první je směřována směrem k centrální části města, druhá směrem k Barbořině a třetí směrem k Popovickému potoku. Takovým způsobem objem parku je vizuálně vetknuty do sítě města. Park se stane dokončením okruhu města a může pomoci zastavit rozšíření chaotické obytné zástavby v této části města. Rozsah a obsah parku bude přitahovat nejen cyklisty, ale i cestovatele, jakož i návštěvníky města.

### ***přehled výchozích podkladů a soulad s nimi***

Výchozím podkladem pro zpracování záměru byl platný územní plán města Kroměříže se kterým je tento záměr v souladu.

### ***Důležité údaje o aktualizovaném využití lokality***

Řešené území je bývalým zemědělským pozemkem, má převážně trojúhelníkový tvar a situováno mezi obytným celkem bytových domů a soukromé zástavby podél silnice na severu. Má většinou plochý terén s malým stoupáním ve středu. Lokalita téměř nemá žádnou vegetaci kromě velkého zeleného pásu stromů v celé délce cca 30m široké, který se rozděluje území na dvě části. S boční jižní strany přiléhá k obytné zóně a areálu nemocnice. Situace se zelení tlačí řešit přiléhající k vozovce část se sklonem k sportu a předběžně oddělit silnice zeleným pruhem stromů.

Detailní zpracovaný návrh areálu obsahuje všechny základní aktivity, to odráží hlavní představu o charakteru a směru rozvoje lokality. Současným problémem je prázdné území, které vytváří bariéru mezi dvěma částmi města, jakož nedostatek pohodlných turistických stezek a cyklotras.

### ***Urbanistické a architektonické řešení***

Území parku je rozdělené na tři základní zóny:

- sportovní
- procházkovou,
- administrativní (obsluhování).

Sportovní zóna po celé délce přiléhá k silnici, co poskytuje rychlý a snadný přístup na kole nebo veřejnou dopravou. Ze strany silnice na hranice s procházkovou zónou je oddělena vysokou vegetací s vyhlídkovými koridory. V západní části se nachází bike park (adrenalin road), střední část je vybavena stadiony různých druhů z jejich obsluhou, východní část má hlavní vstup a přiléhá k administrativní zóně.

Procházková zóna zabírá celou jižní polovinu areálu, má plochý terén s žádnými významnými přírodními prvky. Pro tuto zónu vyznačujícím faktorem jsou vyhlídkové body na město. Naplnění zóny se skládá základně z polí sezónních květin a nadzemní stezky. Měřítka těchto polí bude skvělým doplňkem ke stávajícímu přírodnímu prostředí a atraktivní zvláštností pro turisty a návštěvníky. Pro vytvoření neobvyklého procházkového efektu přes zónu prochází plastická (plavná) výhledová stezka. Klíčovými body jsou výhledové terasy. Cesta, která vede z města ve směru polí, může mít také symbolický charakter jako obraz pohybu člověka k přírodě v jednom směru a rozvoj od přírody k městu v opačném. Pole sezónních květin předpokládá minimální údržbu díky používání přírodních pro danou oblast rostlin, které nevyžadují



speciální náklady. Tento přístup zachová místní ekosystém a umožní udržet pole v příslušném stavu.

Administrativní zóna (obsluhování) se nachází ve východní části parku, přiléhající k poslednímu okruhu zástavby a tak to dokončí urbanistickou část města. Skládá se z komplexu malých hotelů s pokoji různých velikostí a budovy informace s kavárnou.

### ***Dopravní řešení***

Komunikace s městem se plánuje zajistit veřejnou a individuální dopravou, převážně cyklickou, v některých případech autodopravou. Samostatně parkoviště pro auta není plánované s cílem ekologického zachování životního prostředí. Autobusové zastávky se nachází v bezprostřední blízkosti vstupu do parku. Dvě z nich existují a jedna je navrhovaná. Cyklo dráha - okružní cesta a je napojená na hlavní cyklotrasy města. Území parku má systém vnitřního pohybu, který se skládá ze tří hlavních pěších cest: obvodový okruh, který zapojuje celý park, sportovní kroužková trasa zahrnuje sportovní a rekreační areály, a taky kroužek přes pole květin. Hlavní pěší cesta vede podél přírodního zeleného hřebene a je široká až 5 m, každých 100 m je navrhované místo odpočinku, každých 500 m křížuje se stezkou, která umožňuje rychlou dostupnost k východu z parku. Hlavní dráha se protíná druhotnými šířkou 2m pro více osamělou procházku, nebo podle přání změnit délku procházkové cesty. Síť parkových stezek umožňuje vytvořit individuální trasu v závislosti na přání návštěvníka. Taky vznik uspořádaných pěších a cyklotras umožňuje zcela rozšířit městskou pěší síť.

### ***Architektonická a technická koncepce navrhované zástavby***

*Objekt kavárny* je vsazen do stávajícího terénu tak, aby maximálně splýval a minimálně narušoval siluetu pohledů. Z hlediska architektury konstrukce kavárny řešená jako jednoduchý jednopodlažní objekt s využitím střechy jako pochůzně vyhlídkové a relaxační plochy. Přístup do kavárny je řešen odděleně pro hosty a zaměstnance. Provozní část prvního podlaží tvoří hlavní vnitřní odbytová plocha kavárny s bezbariérovým napojením na venkovní sezónní odbytové plochy. Hosté mají zajištěný přímý přístup do kavárny a na venkovní terasu. Venkovní a vnitřní prostory pro veřejnost jsou odděleny v celé ploše podlaží na jižní a jihozápadní straně bezrámovým prosklením. Zázemí restaurace tvoří hygienické zařízení pro hosty, prostory požadované pro obsluhu, skladové a ostatní zázemí a kuchyně pro přípravu minutkových jídel a jednoduchého občerstvení.

Konstrukční řešení stavby je řešeno základovými pasy, návrh bude upřesněn dle zjištění výšky hladiny podzemní vody a základových poměrů. Nosnou konstrukci objektu tvoří v podélném směru stěny zděné z keramických tvárnic. V příčném směru je budova ztužena průběžnými nosnými stěnami. Strop

je tvořen železobetonovou deskou. Na obvodovou stěnu je kotvena tepelná izolace. Provětrávaná fasáda je z keramických a kamenných desek zavěšených na nosném rámu kotveném do nosné obvodové konstrukce. Prosklené plochy jsou navrženy z ocelových profilů, zaskleny izolačním dvojsklem. Okna jsou hliníková, zasklena izolačním dvojsklem. Větrání zajišťují vzduchotechnické jednotky odděleně pro kafeterium a administrace. Vytápění je řešeno nízkoteplotním teplovodním systémem. Budova splňuje nároky na požární odolnost, délku únikových cest. Schodiště je řešeno jako samostatný požární úsek.

*Objekt hotelu.* Konstrukce objektu je železobetonový skelet. Jako výplňové zdivo jsou použity keramické tvárnice. Fasáda objektu hotelu je kotvena do stropní konstrukce na ocelové prvky. Tyto prvky nesou ocelové profily a ty pak dřevěné trámký. Prosklení je tvořeno dvojskly a to řazeným dvěma za sebou. Mezi dvojskly jsou pak umístěny žaluzie. Konstrukce střechy je tvořena dřevěnými krovky. Odvodnění střechy zajišťuje žlab. V atice jsou vytvořeny otvory zajišťující provětrávání střešního pláště. Střecha bude pokryta pálenou tmavou pálenou taškou. V prostorách galerie je pak použito ve výplních otvorů trojsklo. V celém objektu zajišťuje vytápění a výměnu vzduchu vzduchotechnika. Ta je řešena jako dělená. Zvláštní jednotka je umístěna v prostorách hotelu a zvláště pro galerii. Technická místnost se nachází jednak v nejnižším podlaží hotelu a v podkroví.

### **English abstract.**

The project for development of the western area of the Kroměříž was designed on the basis of deep research.

The main idea of the project is to develop the area in order to complete the outline of the town and to supplement it with recreational spaces.

The development of the site allows to connect different residential areas by pedestrian and biking routes; to remove the barrier created by the site, which destroys integral space of the town; and to create a communication axis with the hill Barbořina.

At present the site is defined as an agricultural area for further development.

As it is no longer used on purpose, it can be considered as brownfield.

The proposal is to create a park area, which will become a part of the urban fabric, will create space for new activities and will solve communication problems, such as lack of pedestrian and bicycle connection between the town and Barbořina.

The theme of development of brownfield is always very delicate and has many options.

The preservation of original nature of the area, features of local building traditions, restrictions of the site must be considered.

## OBJECTIVE

Before starting the project it was necessary to identify the main problems and general needs of the town. That's why the urban situation of the site has been analyzed. Research has shown that in spite of a sufficient number of attractive places in the town, it is not enough public spaces open to the citizens without restrictions.

Květná zahrada is a part of the cultural heritage, therefore it is protected and has limited access, as well as Podzámecká zahrada.

The aim was to create an attractive area free to visit.

The territory between Barborgina and Popovický potok was chosen as the best option for the realization of this idea for its location and character.

Location and orientation of the area allows to define three main axes: the first axis is directed to the central part of the town, the second one is directed to the Barbořina and third axis is directed to the center.

Thus the space of the park is visually integrated into the urban fabric.

It could become the completion of the outline of the town and probably may help to stop the spread of the chaotic housing in this part.

The scale and content of the park will attract not only cyclists but also other travelers and visitors of the area.

The site is former agricultural area. It has triangular shape and it is located between housing estate in the south and the residential area along the road to the north.

The site has no relief besides little swelling in its central part. It is almost free of vegetation except for green strip of trees along the entire length and about 30 m width, that divides the park into two parts.

There is a residential area, including hospital on the south side of the site.

The landscape allows to use the part adjoining to the road for sportive activities, previously separating it with trees.

Park is divided into three main zones: sport activities, walking and administrative (service).

Sports zone along the entire length adjacent to the road, it provides quick and easy access by bike or public transport.

From the side of the road pedestrian zone across the border is separated with high vegetation with view corridors.

In the western part there is a bike zone(adrenaline road). The middle part is used for various sport grounds and their maintenance. The main entrance with administrative area is situated on the eastern part of the park.

Walking area is located on the southern part of the park. It has a flat terrain without any significant natural features.

There is a high vegetation of the existing trees along the entire length of sport zone. Zone has view points of connection with the town.

The area is planted with seasonal flowers. The scale of these fields will be a great addition to the existing natural environment and attractive piece for tourists and visitors.

To create the unusual effect of walking area is crossed by flowing path with great views. Key points are designed as sightseeing spots.

The path runs from the town in the direction of the fields may also have a symbolic meaning as the idea of man's movement to nature and development of the nature of the city.

Fields with seasonal flowers requires little maintenance and costs thanks to the use of natural plants for this area. That approach will preserve the local ecosystem and allows to keep the field in an good condition.

Administrative area (service) is located in the eastern part of the park adjacent to the last ring of development and in some way completes the urban part of the town. It consists of a complex of small hotels with rooms of various sizes and building with info point and cafe.

#### Transport

Connection to the city is proposed to provide with public transport, cycling and in limited automobile traffic.

Parking is not provided in order to create eco-friendly environment.

Bus stops are very close to the three entrances to the park. Two of them are existing, third one is proposed.

Bike path is circular and connected connected to the main cycle routes of the town.

The park has scheme of routes, which includes three main walking routes: big circle that covers the whole park, sports circular route covers sports area, and recreational circular route through the fields of flowers.

The main pedestrian road runs along the natural green ridge. It is 5 m wide and has spots for rest for each 100 m. It is crossed by the road that allows you to quickly get to the exit of the park for each 500 m.

The main path is intersected by secondary paths 2 m wide width for private walking and for possibility to change the length of the walking routes.

Paths network of the park allows you to create an individual route, depending on the desires of the visitor. The design of the organized routes for pedestrians and cyclists serves for expanding the city's pedestrian network in general.