

KLATOVY OBCHODNÍ DŮM

Návrhová část

3/3

OBSAH

OBCHODNÍ DŮM

Návrhová část 3/3

O PROJETU	....	4
URBANISMUS	....	6
AXONOMETRIE	....	10
OBCHODNÍ DŮM	....	12
Půdorys 1.PP	....	12
Půdorys 1.NP	....	14
Půdorys 2.NP	....	16
Půdorys 3.NP	....	18
Půdorys 4.NP	....	20
Půdorys 5.NP	....	22
Půdorys 6.NP	....	24
Řezy	....	26
Pohledy	....	28
Vizualizace	....	30
AUTORSKÁ ZPRÁVA	....	36
ZDROJE	....	42

O PROJEKTU

V předchozí části byla představena jasná vize a koncepce území spolu s určením možných nástrojů, na jejichž základě byl vyhotoven celkový zastavovací plán s možnou etapizací. Tato strategie dává popud vzniku urbanistického návrhu lokality první etapy a zároveň i k návrhu celého bloku nového obchodního domu. Mimo funkce prodejních prostor ve formě pasáže je blok prodejního domu doplněn o objemy komunitního centra, administrativní budovy, bydlení, ale především o novou železniční zastávku.

Návrh předně poskytuje možný náhled, jak přistupovat v dnešní době k obchodním centrům, které v současnosti působí velmi neměstotvorně a nevhodně narušují urbanistickou strukturu a společenský život města.



Tato práce je třetí částí ze tří celkových částí diplomové práce.

URBANISMUS

Etapa 1

M 1:1500



Pro město Klatovy je charakteristickým prvkem jistá fragmentace zástavby a nedokončenost bloků. Na druhou stranu v sobě město nese i pravidelnou blokovou zástavbu, se kterou se lidé nejvíce ztotožňují, protože je jasně čitelná, přehledná a srozumitelná.

Návrh tedy spojuje tyto dva základní kódy města a vytváří v území převážně blokovou zástavbu, která má jasně definované nároží, aby byla stále z pohledu chodce vnímána jako ucelený blok, ale zároveň je blok fragmentován a otevírán a poskytuje prostory poloveřejného charakteru. Současně je zástavba členěna tak, aby bylo zajištěno dostatečné množství vstupů

V nejjihnější části návrh navazuje na současný fragment bloku rodinných domů. Náplň těchto bloků je především obytná, poskytující uvnitř vnitrobloků příležitosti komunitních zahradek, teras a společenských hřišť, jakožto symbol rodinných zahrad a spojení se zemí, které je ve městě též dominujícím prvkem.

Západní část zástavby, vystavěna podél železniční tratě, je chápána jako vhodná plocha pro projekční společnost obchodních center, kde by v parteru mohly být soustředěny veškeré větší obchody. Ovšem je dbán důraz na polyfunkčnost a rozmanitost bloku a proto je zde centralizován mix nejen obchodů, služeb, kaváren, kanceláří, ale i menšího zastoupení bydlení ve formě cohousingů či startovacího bydlení.

V severní části urbanismus dotváří a uceluje velmi živou ulici Domažlickou svými soliterními budovami, které v sobě soustředí další doplnění občanských funkcí jako je poliklinika, městský dům s polyfunkčním sálem či sportovní dům s tanečními studii apod. Mezi sevřením těchto budov vzniká nové náměstí věnované osobnosti Leopolda Schifauera, který zde v 19. století založil strojírenské podniky s krásnými industriálními budovami, které byly v roce 2006 zbourány.

Parkování v území je řešeno v ulicích podélným parkováním, většina parkovacích míst je však přesunuta a kompenzována parkováním v podzemních garážích.



URBANISMUS

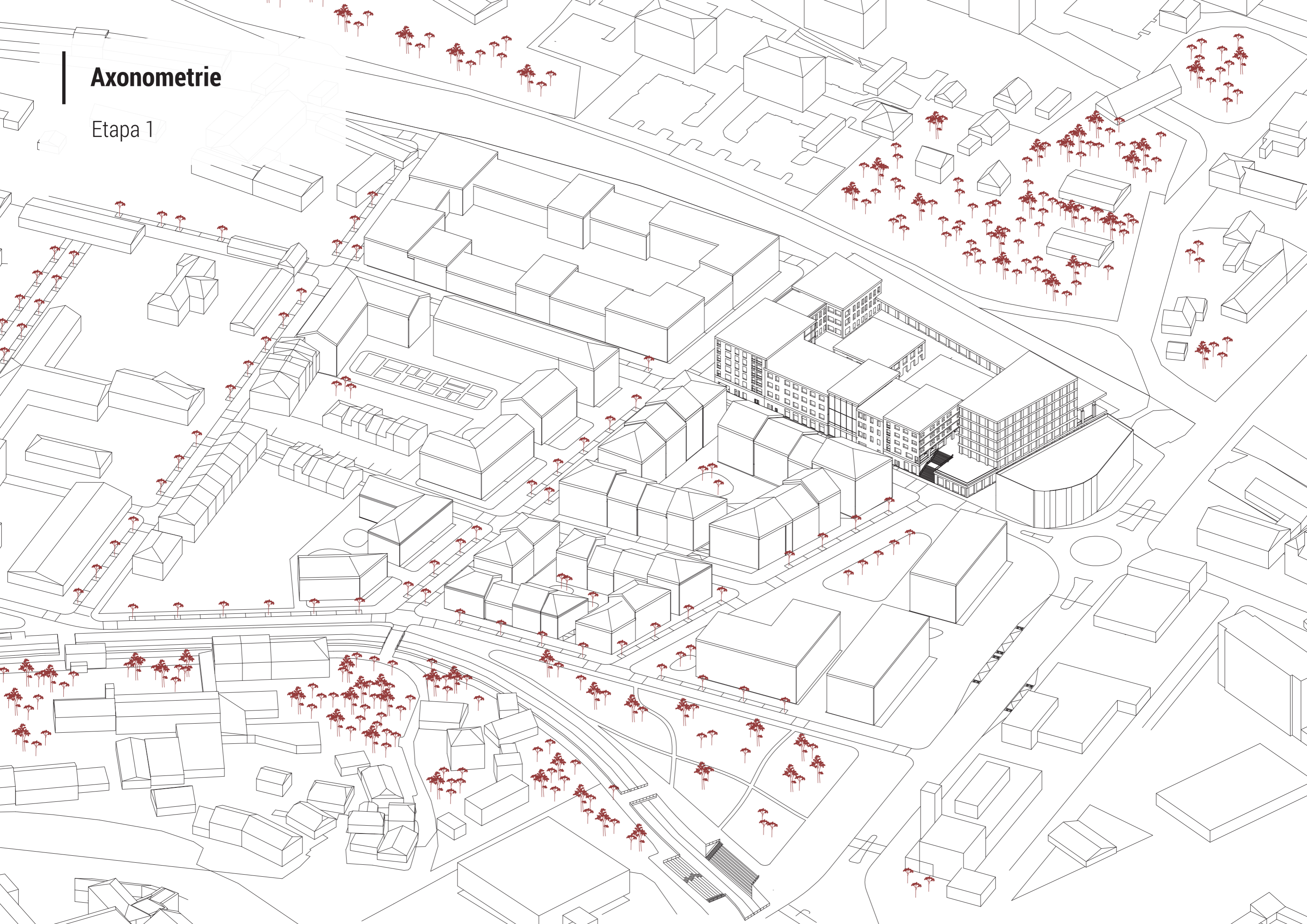
Etapa 1
M 1:1500

0 5 15 30 m



Axonometrie

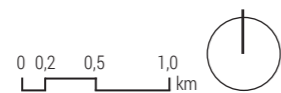
Etapa 1



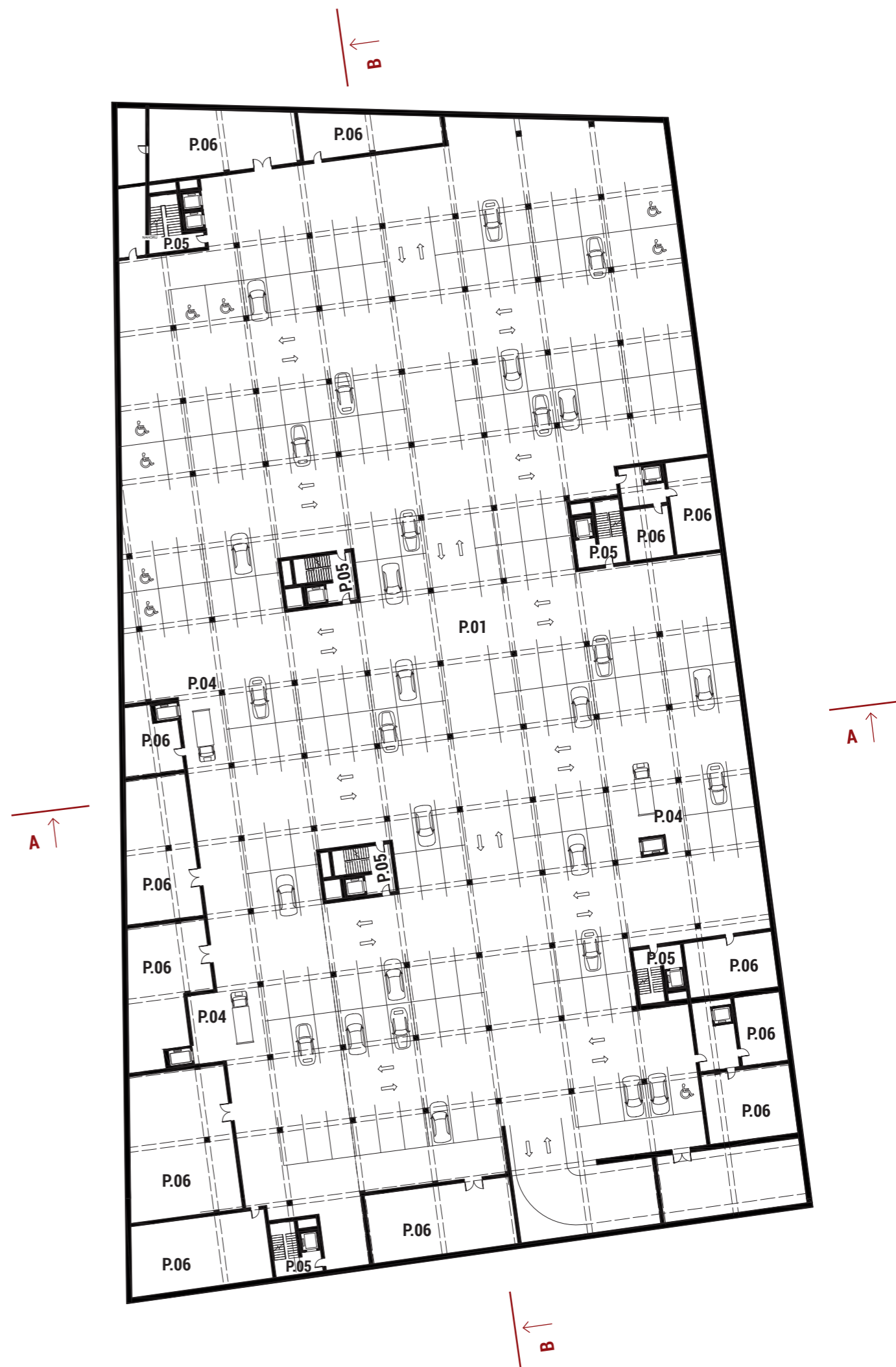
OBCHODNÍ DŮM

Půdorys 1.PP

M 1:500



- P.01 - Podzemní parkoviště
- 280 parkovacích míst
- P.02 - Vstup byty
- P.03- Vstup kanceláře
- P.04 - Zásobování
- P.05 - Úniková cesta
- P.06 Technická místnost



OBCHODNÍ DŮM

Půdorys 1.NP

M 1:500



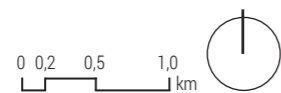
- 1.01 - Obchodní pasáž
- 1.02 - Vesibul železniční stanice
- 1.03 - Bike parking
- 1.04 - Vstup byty
- 1.05 - Vstup kanceláře
- 1.06 - Vjezd do podzemních garáží
- 1.07 - Obchod
- 1.08 - Zásobování
- 1.09 - Úniková cesta



OBCHODNÍ DŮM

Půdorys 2.NP

M 1:500



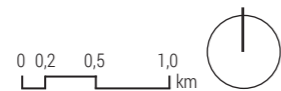
- 2.01 - Obchodní pasáž
- 2.02 - Vesibul železniční stanice
- 2.03 - Čekárna / Úschova zavazadel
- 2.04 - Kavárna
- 2.05 - Bistro
- 2.06 - Bar
- 2.07 - Restaurace
- 2.08 - Literární kavárna
- 2.09 - Vestibul kulturního centra
- 2.10 - Multifunkční sál
- 2.11 - Byty
- 2.12 - Kanceláře
- 2.13 - Obchod / Služba
- 2.14 - Vlakové nástupišťe



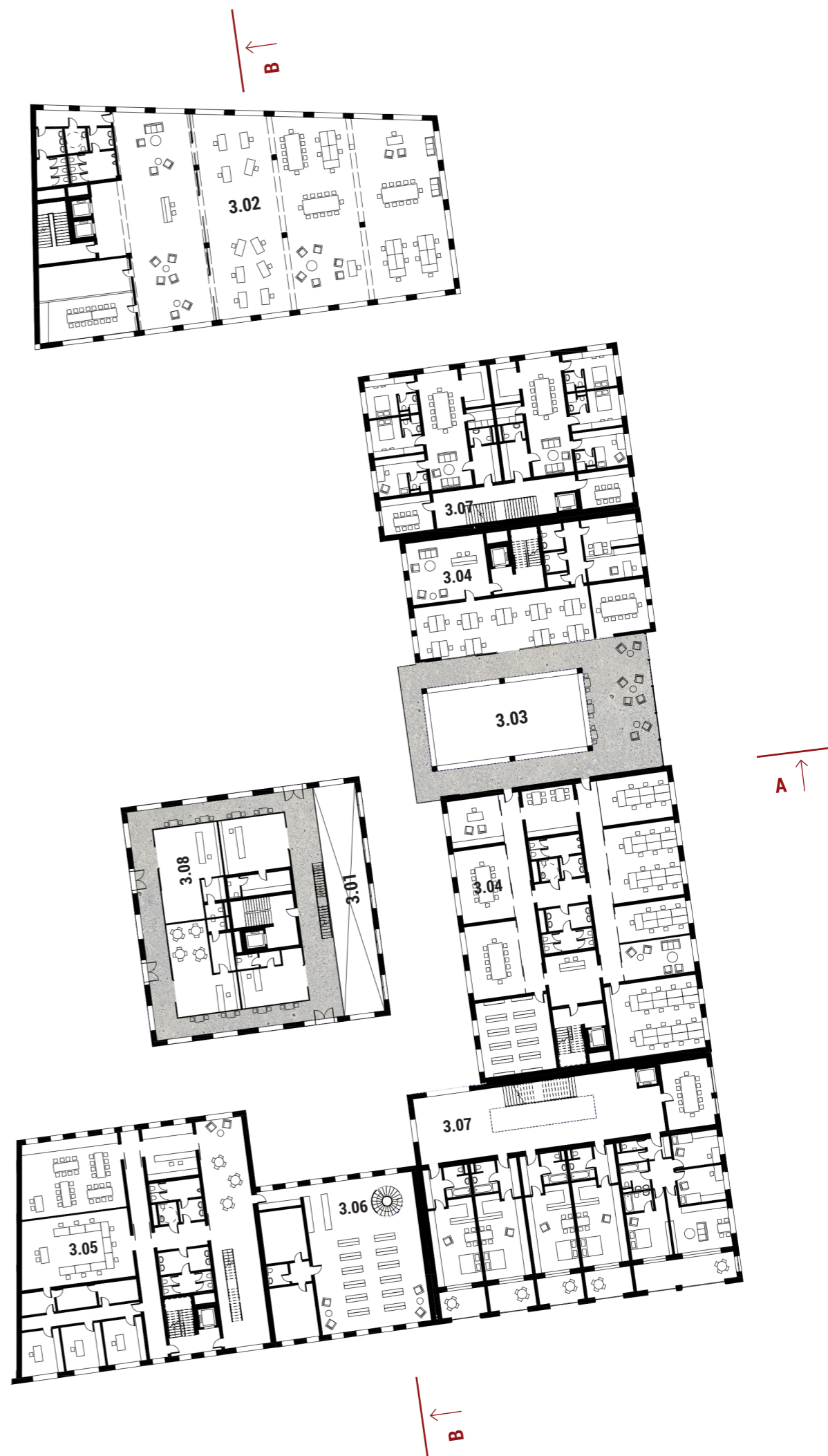
OBCHODNÍ DŮM

Půdorys 3.NP

M 1:500

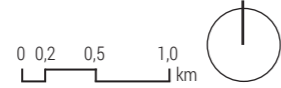


- 3.01 - Obchodní pasáž
- 3.02 - Open space
- 3.03 - Galerie pasáže
- 3.04 - Kanceláře
- 3.05 - Workshopy / semináře
- 3.06 - Knihkupectví
- 3.07 - Byty
- 3.08 - Obchod / Služba

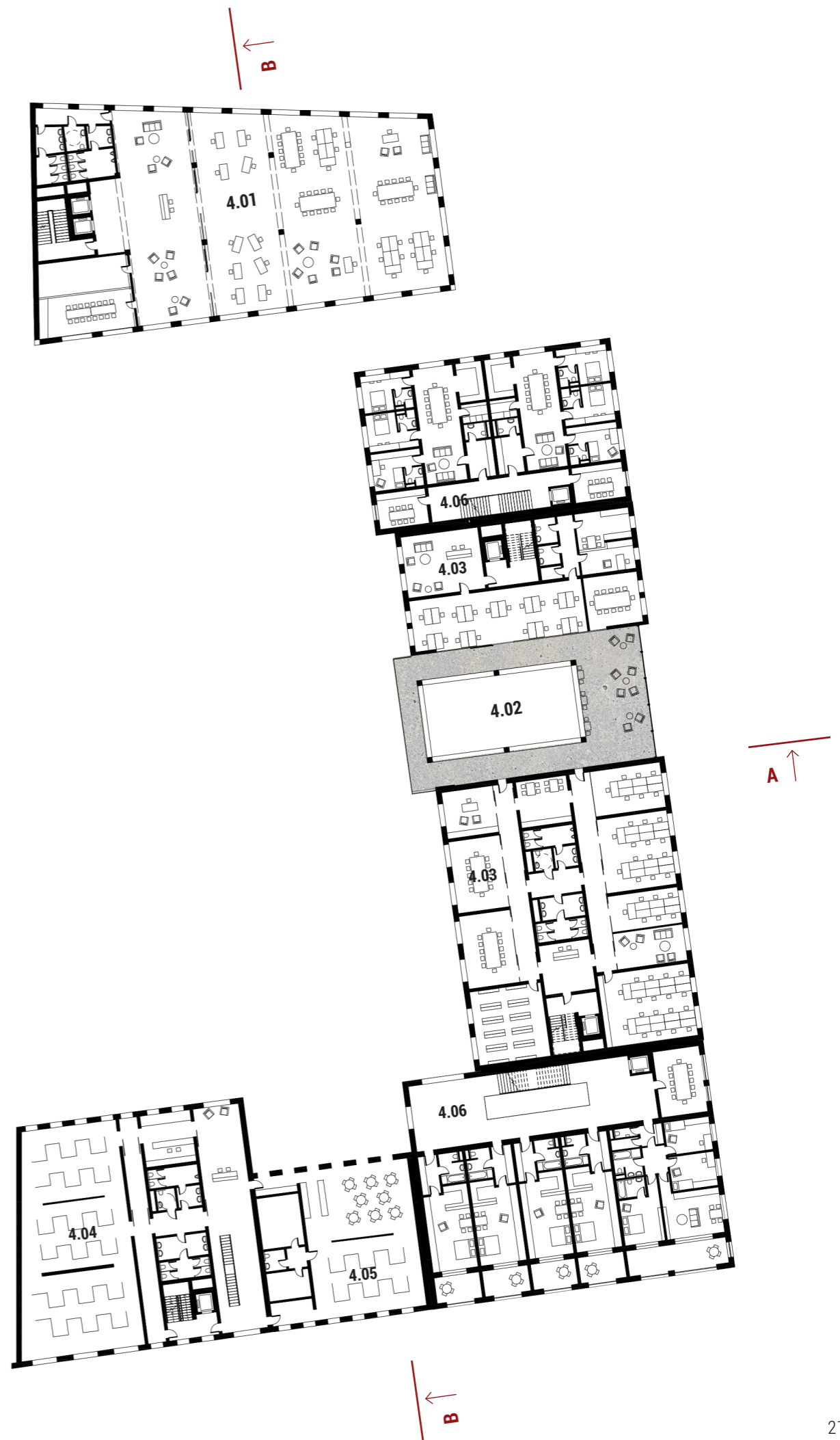


OBCHODNÍ DŮM

Půdorys 4.NP
M 1:500



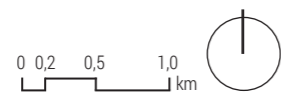
- 4.01 - Open space
- 4.02 - Galerie pasáže
- 4.03 - Kanceláře
- 4.04 - Galerie
- 4.05 - Kavárna galerie
- 4.06 - Byty



OBCHODNÍ DŮM

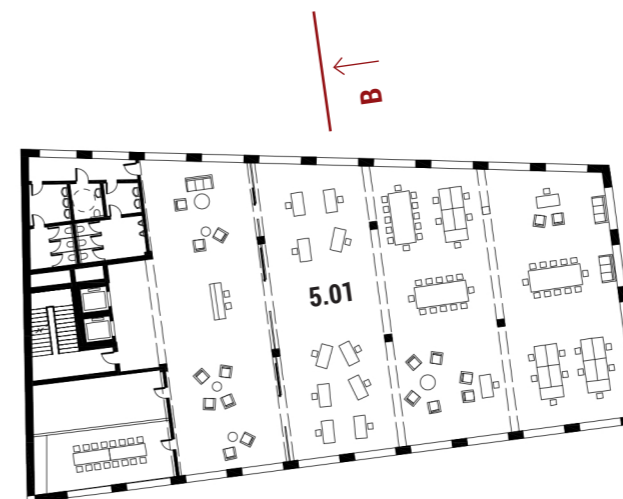
Půdorys 5.NP

M 1:500



5.01 - Open space

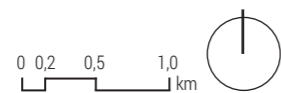
5.02 - Byty



OBCHODNÍ DŮM

Půdorys 6.NP

M 1:500



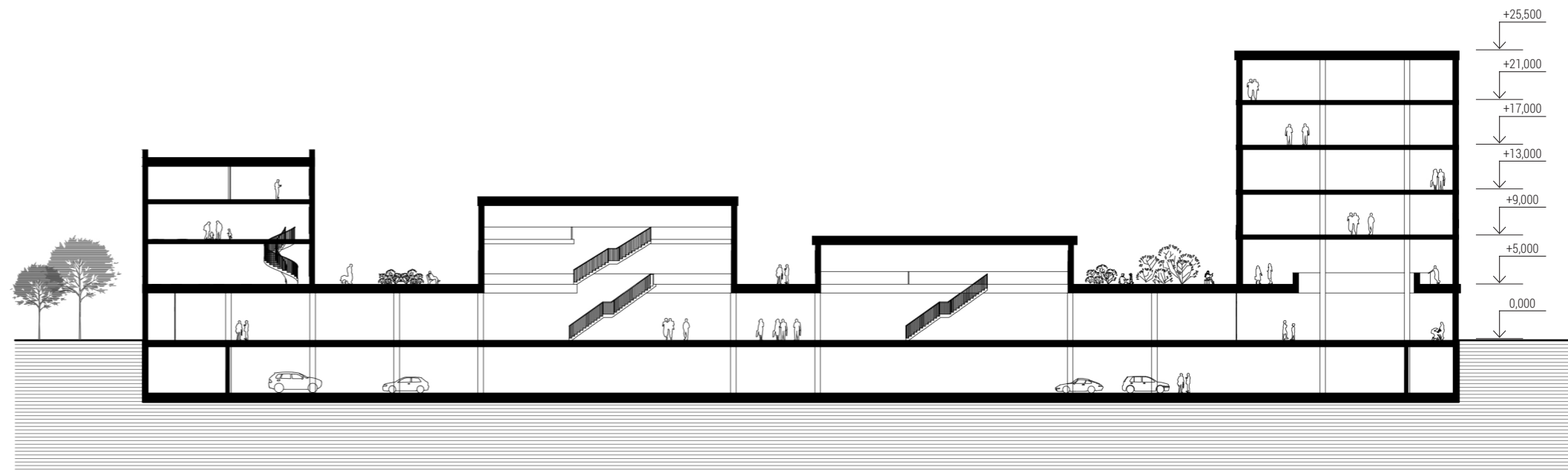
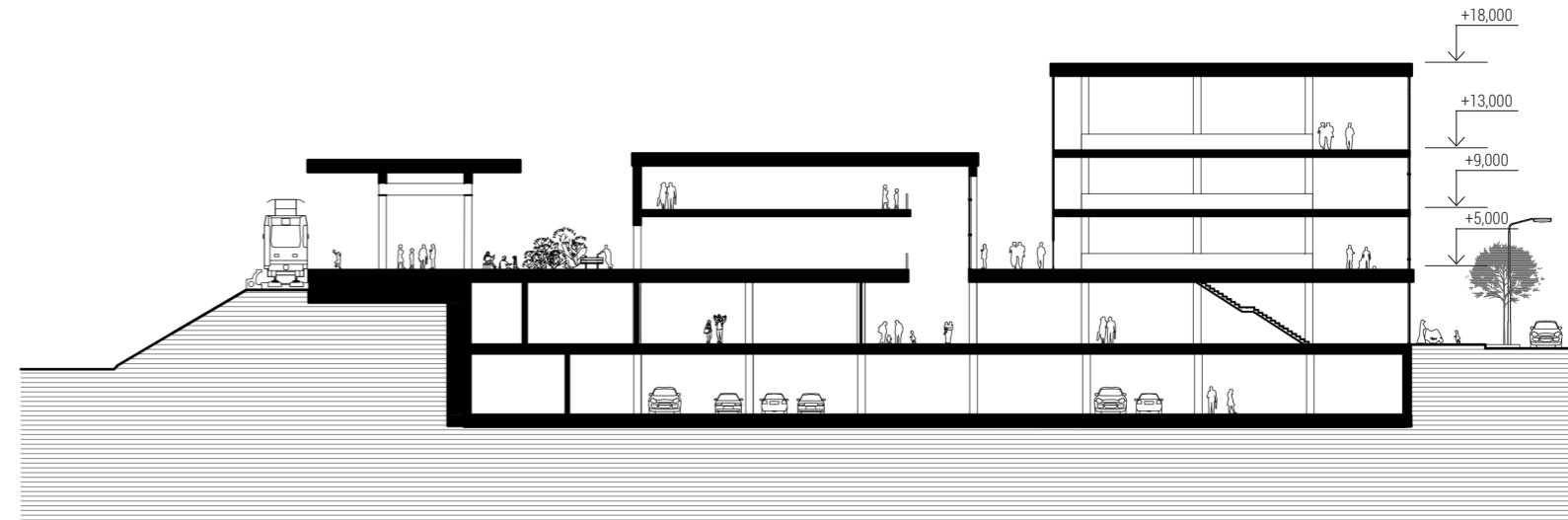
6.01 - Open space

6.02 - Byty



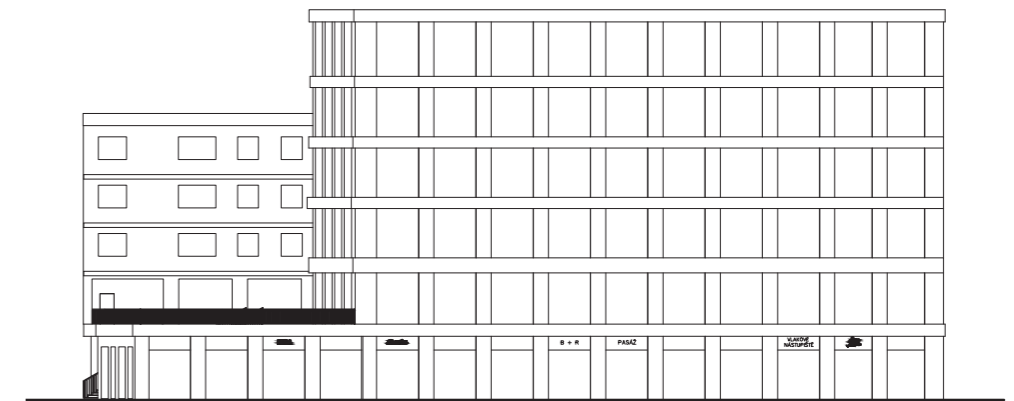
OBCHODNÍ DŮM

Řezy
M 1:500

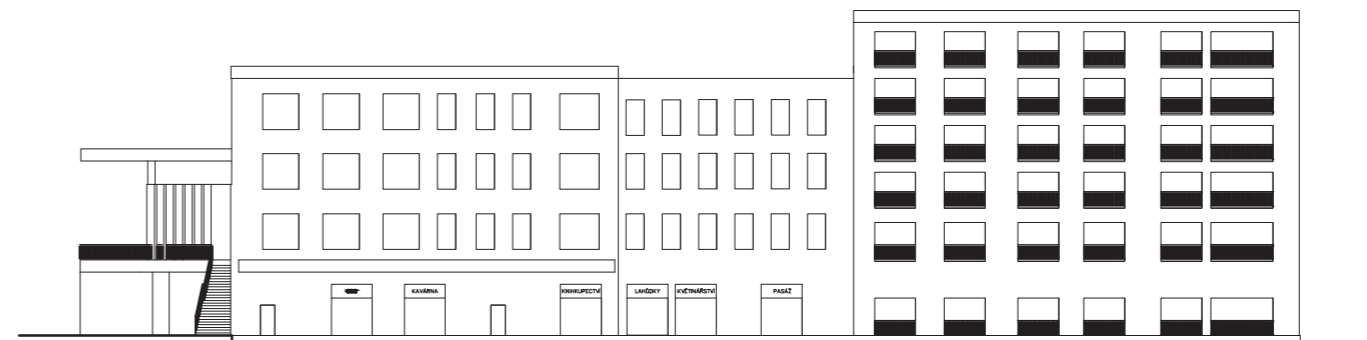


OBCHODNÍ DŮM

Pohledy
M 1:500



Severní pohled



Jižní pohled



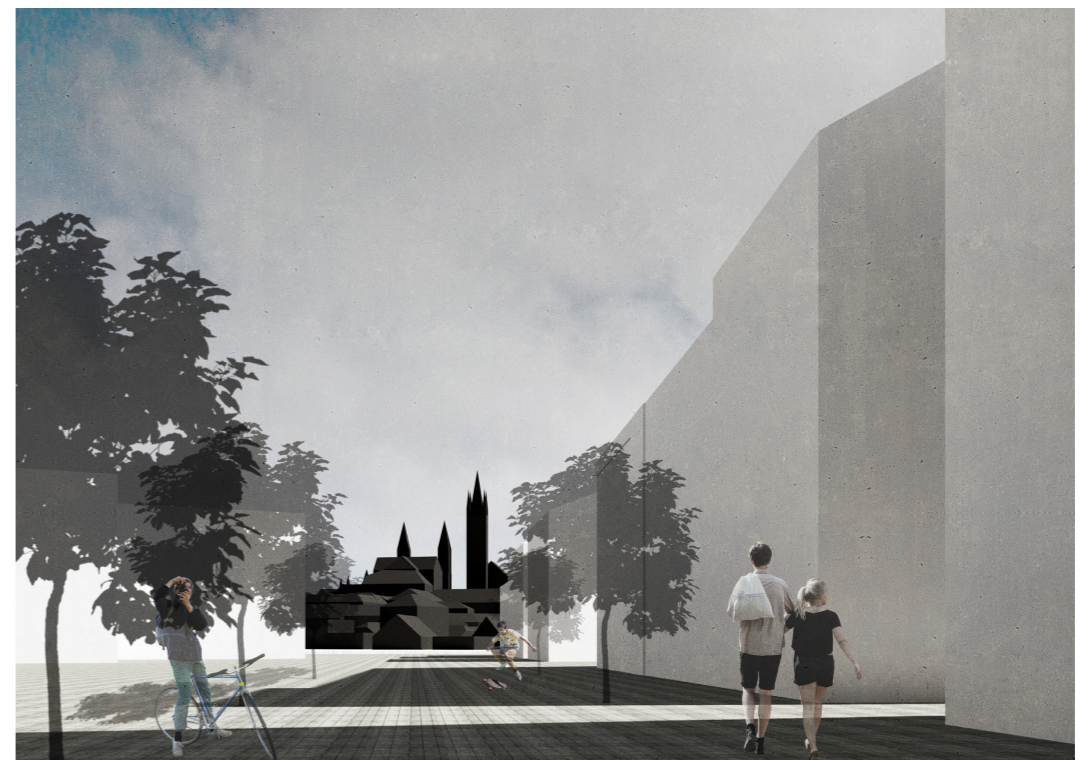
Východní pohled

Vizualizace

Průhledy na Černou věž



Pohled novou ulicí Černínova



Pohled novou ulicí Obchodní

Vizualizace

Nad pasáží





Man on balcony

Child jumping

dm

Bata

Man and woman on balcony

Children walking

Man walking

Woman with stroller

AUTORSKÁ ZPRÁVA

Úvod

Diplomová práce se věnuje rehabilitaci města Klatovy hledáním ideálního strategického plánu pro jeho největší transformační území nacházející se mezi železniční tratí a korytem Drnového potoka, které je v současnosti největší slabinou, ale zároveň potenciálem města. Práce si klade za cíl posílit vzájemné vazby v širším měřítku města a upevnit intenzitu obrazu místa.

V detailnějším měřítku se práce věnuje návrhu nové urbanistické struktury hlavního těžiště transformačního území, v popředí s novou železniční zastávkou a obchodním domem. Návrh předně poskytuje možný náhled, jak přistupovat v dnešní době k obchodním centrům, které v současnosti působí velmi neměstotvorně a nevhodně narušují urbanistickou strukturu a společenský život města.

Výchozí stav

Město

Město Klatovy má několik větších lokalit určených k transformaci. Mezi nejvýznamnější z nich patří území Hradebního okruhu, které leží v hranici městské památkové zóny a přímo se tak podílí na dotváření charakteru historického centra města. Jedná se o území navazující na bývalé městské opevnění středověkého jádra města. Původní historická zástavba zde byla asanována v druhé polovině 20. století, aby vytvořila prostor pro modernistická sídliště, intenzivní dopravu a parkoviště

O neadekvátním zapojení území do života města vypovídá i sociálně-antropologický výzkum, dle kterého lidé tuto část města nevnímají jako nikterak důležitou. Považují jí pouze za oblast parkovišť, kde mohou zanechat své auto při návštěvě centra.

Původním záměrem bylo věnovat diplomovou práci právě tomuto území, ale po pozdějším uvážení došlo k přehodnocení, že bezprostřednější rehabilitaci si zaslouhuje lokalita kolem obchodního centra Škodovka, která je též v přímé návaznosti na historické jádro a dle průzkumu je lidmi vnímána jako druhé hlavní těžiště města. Ovšem tento vjem je dán pouze obsahem místa, ale jeho forma již této důležitosti neodpovídá a naopak predeterminuje skutečnost, že i přesto, že lidé mají motiv a cíl do tohoto území přijít, nemají již důvod se zde zdržet.

Ovšem transformace tohoto místa je nutná řešit v rámci strategie celého území vymezeného ze západu železniční tratí a z východu Drnovým potokem, které zahrnuje další dvě transformační území - Klatovské kasárny a Klatovy sever.

Území

Rozsah řešeného území je vymezen ze západu linií železniční tratě a z východu korytem Drnového potoka. V současnosti má území velmi různorodý charakter s velkými monofunkčními plochami, které vytváří v místě bariéry zpřetrhávající vazby a průchodnost územím.

Zároveň, ačkoliv se jedná o vnitřní část města, charakter, materialita ani měřítko zástavby tomu neodpovídá. Území spíše působí dojmem okrajové části města se svými plechovými halami a absolutní absencí městskosti.

Dle charakteru lze území vymežit na tři hlavní části:

- Lokalita 01 - Obchodní centrum Škodovka
- Lokalita 02 - Klatovy sever
- Lokalita 03 - Klatovské kasárny

Lokalita 01

Obchodní centrum Škodovka

V současné době území slouží jako nákupní zóna s nízkou škálou a rozmanitostí obchodů, které jsou orientovány především na příjezd autem, rychlý nákup a opět odjezd autem domů. Tento způsob života ovšem neodpovídá plnému potenciálu místa. Území se nachází v přímé návaznosti na historické centrum a poskytuje i nádherné pohledové vazby na město a jeho trojici dominantních věží a kostelů, které obyvatelé vnímají jako zásadní prvky identity místa. Zároveň je lokalita výhodně situována i vzhledem k dalším vazbám ve městě. Leží na pěších trasách mezi zastávkami veřejné dopravy, škol a pracovních příležitostí.

Komplikací k transformaci místa jsou majetkové vztahy. Od roku 2006 jsou pozemky ve vlastnictví projekční společnosti obchodních center. Město tak má omezené možnosti, a přestože v poslední době, při veřejných projednáních, vyslovily obchodní společnosti zájem o transformaci území, při reálném návrhu by bylo zapotřebí v prvé řadě vytvoření dohody vlastníků pozemků a města o vypořádání majetkoprávních vztahů.

Návrh tedy vychází z ideového stavu, že tyto vztahy jsou již vyřešeny.

Lokalita 02

Klatovy sever

Z historického hlediska byla lokalita dlouho spíše periferií, která plnila pouze hospodářskou funkci města. Až po založení železnice získalo území na svém významu jakožto spojnice mezi nádražím a centrem. Důsledkem byl prudký rozvoj, který však zapříčinil nahodilost a chaotičnost struktury.

Ze sociálně-antropologického průzkumu vyplývá, že lidé vnímají území jako místo se silně zanedbanými veřejnými prostranstvími a s absencí městského mobiliáře. Navíc byly vysloveny i obavy, že se nadále budou rozrůstat obchodní centra a lokalita bude stále ztrácet na kvalitě.

Lokalita 03

Klatovské kasárny

Do konce 19. století zde byla pouze drobná zástavba rodinných domků, ovšem na konci 19. století byla vystavěna rozlehlá Dragounská kasárna, která byla jednou z celkových tří původních klatovských kasáren.

Tato kasárna byla z klatovských kasáren největší a jako jediná si částečně zachovala svou původní funkci. Armáda zde působí dodnes, ale na rozdíl od minulosti již nefunguje jako kasárna jezdecká.

V současnosti je areál veřejnosti nepřístupný a vytváří tak v území velkou bariéru. Uvnitř areálu se nachází zajímavá původní architektura z konce 19. století s alejemi vzrostlých stromů v dobrém stavu, které jinak v celkovém území chybí.

Koncepce území

Cíle a nástroje

Po přečtení a pochopení města jsou stanoveny nejdůležitější stávající faktory, jejich východiska, vize a cíle a jsou definovány koncepční nástroje, jak těchto cílů dosáhnout.

Nejdůležitější je území iniciovat a vhodně dokonponovat, rozpustit vnitřní bariéry doplněním a dotvořením nové uliční sítě a zároveň rozbít monofunkční zónování území. Upřednostnit vytváření klastrů funkcí a služeb. Vytvořit aktivní partery, zajistit vhodný rozestup vstupů, zvýšit nabídku služeb, bydlení a práce. Současně využít a přidat novou hodnotu stávající identitě města, zohlednit stávající měřítko i materialitu.

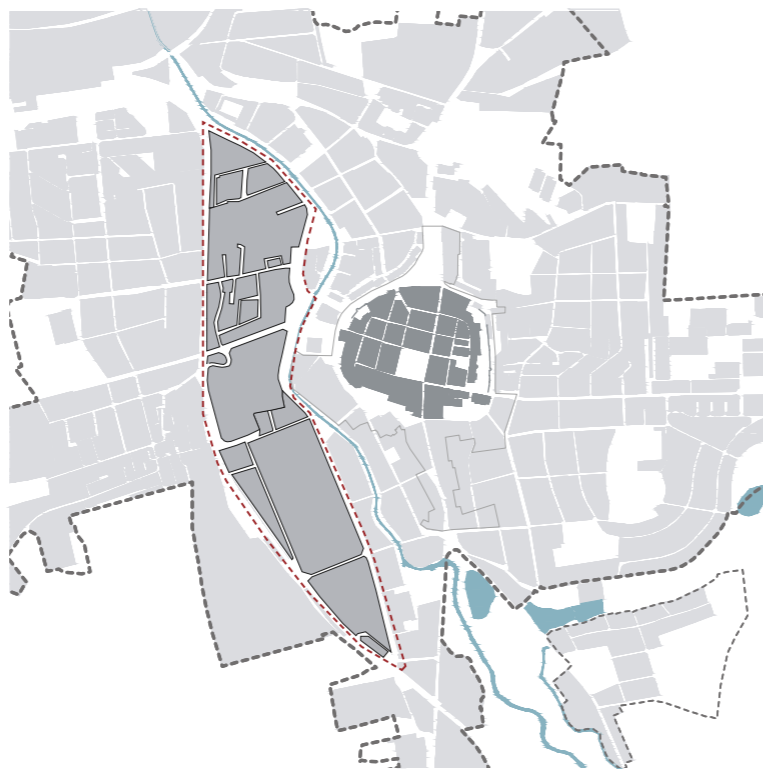
AUTORSKÁ ZPRÁVA

Schémata návrhu

Stávající stav

V současnosti má území velmi různorodý charakter s velkými monofunkčními plochami, které vytváří v místě bariéry zpřetrhávající vazby a průchodnost územím.

Zároveň, ačkoliv se jedná o vnitřní část města, charakter, materialita ani měřítko zástavby tomu neodpovídá. Území spíše působí dojmem okrajové části města se svými plechovými halami a absolutní absencí městskosti. Území ovšem skýtá spoustu veřejných míst s velkým prostorovým i společenským potenciálem, je však zapotřebí jasná koncepce rozvoje území a prostorové dokomponování a iniciace veřejných prostranství.



Nová železniční zastávka

Důležitým výchozím bodem návrhu je umístění nové železniční zastávky, která zajistí zkrácení pěších tras a zároveň vytvoří nový náboj pro život v území.

Zastávka je umístěna v samotném těžišti lokality, ve kterém je předpokládána centralizace další veřejné vybavenosti.



Zelená struna

Významným prvkem v území, ale i v rámci celého města, je Drnový potok, který je zelenou osou města. Tato zelená linie má velmi vysoký potenciál, který je ovšem využit spíše jako technické dílo pro rozvod parovodu.

Je zapotřebí posílení a zpevnění této zelené páteře města a využití jako silné rekreační struny, při které je vedena paralelní linie cyklostezky a zároveň linie, která na sobě váže korálky zelených uzlů, které jsou příležitostí k zastavení, odpočinku a možných obytných hran dotyků s potokem.



Nová dopravní tepna

Území je zatíženo přemírou automobilové dopravy, která zabraňuje, aby území bylo živé, obývané a umrtvuje veškeré příležitosti k zastavení.

Pro jakýkoliv další rozvoj v území je tedy důležité zklidnění dopravy. V první fázi bude vytvořena alternativní severojižní trasa vedoucí podél železnice, která částečně odlehčí dopravu vedoucí kolem historického jádra, ale zároveň i kolem Drnového potoka, kde je trasa naopak nově narušena pro uvolnění prostoru kolem potoka a současně pro zajištění zpomalení dopravy.

V druhé fázi bude vytvořen východní obchvat města, který přesměruje veškerou transitní dopravu.



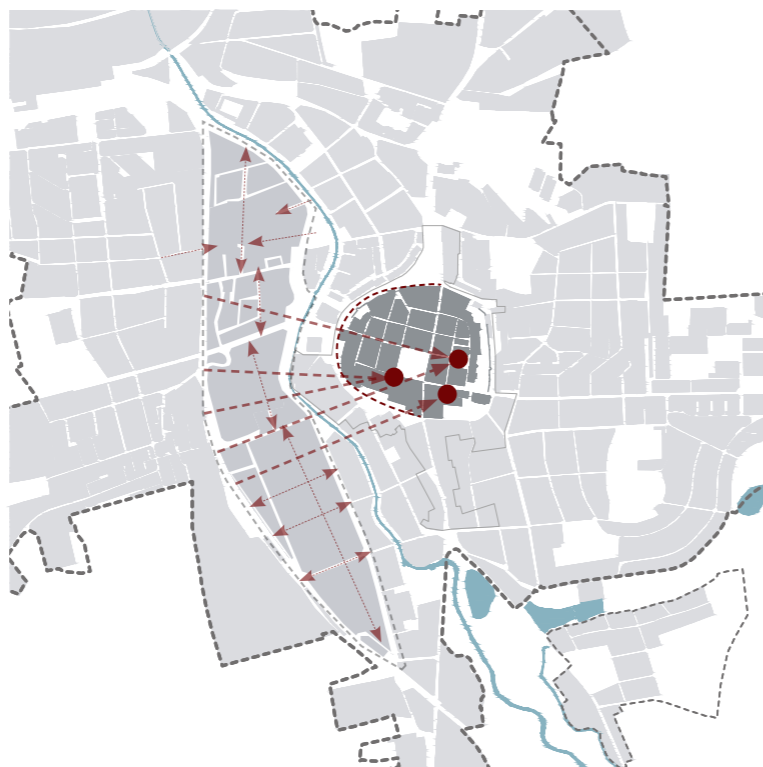
AUTORSKÁ ZPRÁVA

Schémata návrhu

Doplnění vazeb

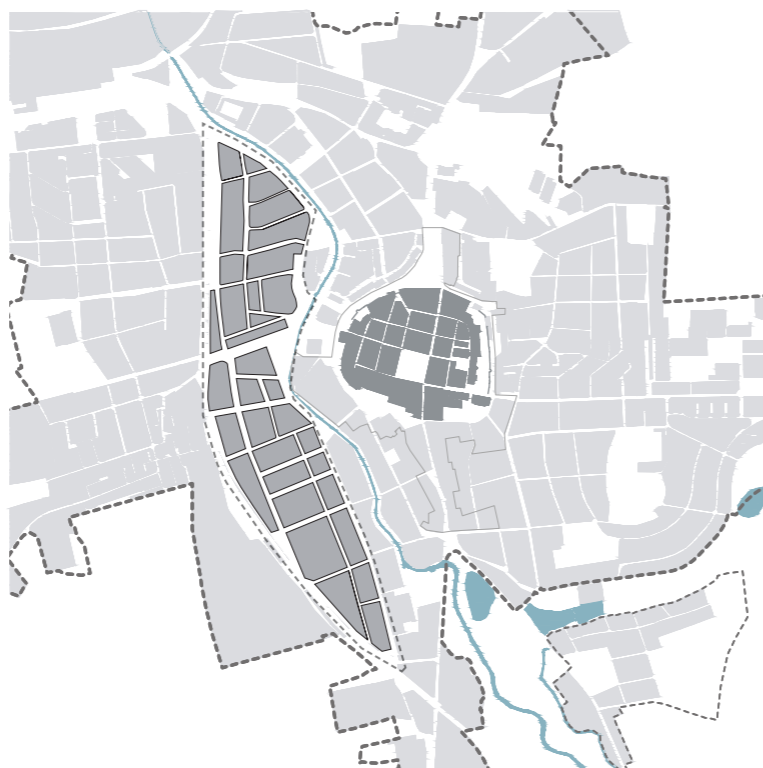
Podstatným bodem návrhu je stanovení a vyhodnocení stávající zástavby a okolních vazeb a jejich doplnění. K bourání dochází pouze v částech opuštěných průmyslových areálů a současného obchodního centra ŠKODA, které bude vystaveno nově, doplněné o další příležitosti služeb i bydlení s městotvorným charakterem a s pohledovými vazbami na exponované části historického města.

Návrh řeší i jižní část území - Klatovské kasárny, které by se v případě ztráty své původní funkce mohly snadno zapojit do fungování města, ale zároveň oživení území je zajištěno i v případě, že kasárny stále budou sloužit potřebám armády.



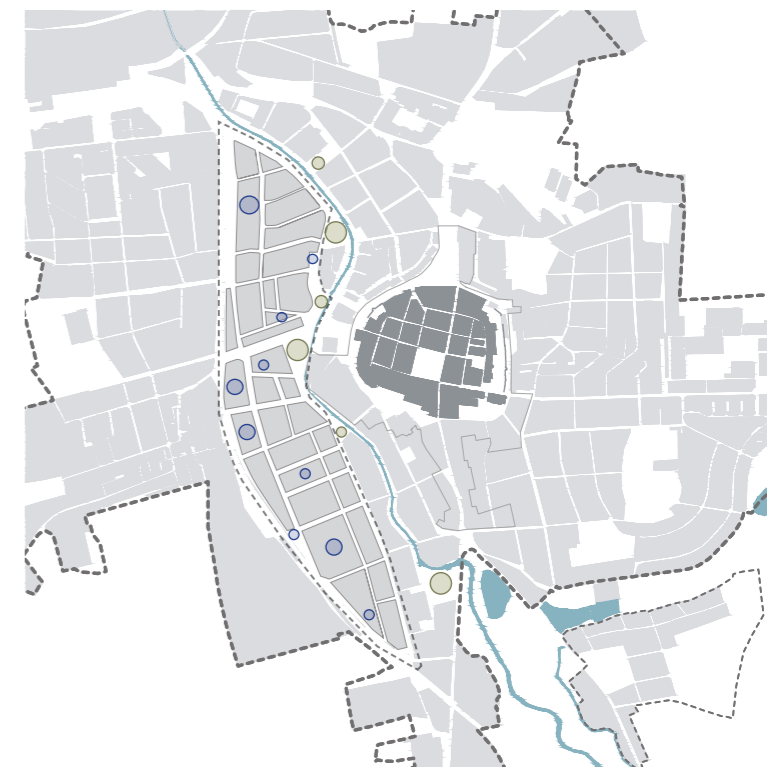
Nová uliční síť a urbánní celky

Návrh nové uliční sítě, která zajišťuje dostatečné propojení vazeb s ostatními částmi města a tvoří vyživující tkáň pro celé území. Současně vymezuje jednotlivé urbánní a investiční celky.



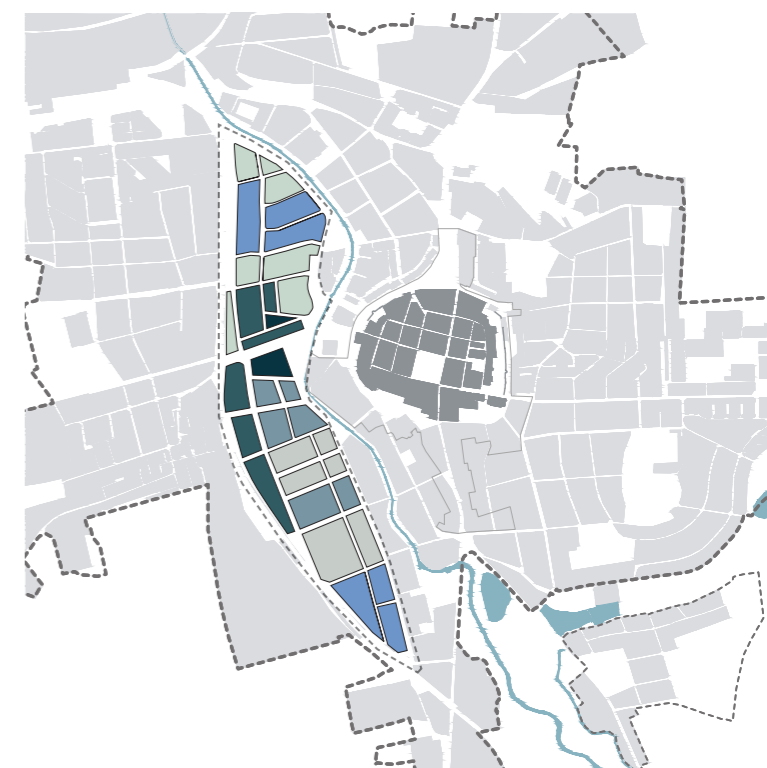
Veřejná prostranství

Stanovení nejvýznamnějších uzlů veřejných prostranství jako míst nesoucích v sobě nezbytné, volitelné i společenské aktivity v území.



Charakter zástavby

- Volná modernistická zástavba určená pro stavby občanské vybavenosti
- Volná modernistická zástavba s převahující funkcí obchodů, služeb a administrativy
- Volná modernistická zástavba s převahující funkcí bydlení
- Moderní otevřená bloková zástavba
- Stávající zástavba, bodové rodinné domy či bloková zástavba



AUTORSKÁ ZPRÁVA

Strategie území

Zastavovací plán území

Základní definování možného ideového stavu území v širším celku města. Vyhodnocení vzájemných vazeb na navazující lokality, stávající zástavby, její zachování a pohledové vazby na město.

Stanovení pomocí uliční čáry nových urbánních bloků a uliční sítě, tvořící novou vyživovací tkáň, která by měla zajistit oživení a ozdravení území.

Etapizace území

Na základě zvážení možných východisek do budoucna je stanovena možná nejvýhodnější etapizace v rámci celého území

ETAPA 1

První etapou by měla být lokalita kolem obchodního centra, jakožto hlavního těžiště celé lokality, jehož transformace by zajistila hlavní oživení a ozdravení území a poskytlo by podnět k dalším změnám ve městě. Zároveň by v této etapě došlo k narušení plynulosti severojižního tahu podél potoka, který by tak mohl začít sloužit jako rekreační osa města s nově doplněnými cyklostezkami. Tímto záměrným narušením trasy zároveň vzniká nový předprostor Drnového potoka, který je takovým možným přímým místem dotyku s potokem.

ETAPA 2

Jako druhá by měla být revitalizována navazující lokalita směrem na sever. Tato část je na tom velmi podobně jako první etapa. Zde je zapotřebí též větších zásahů, ale také zároveň vytváří příležitosti pro doplnění struktury občanské vybavenosti.

ETAPA 3

Třetí etapou je nejsevernější část území, která zahrnuje návrh opuštěného industriálního areálu. Zároveň by s touto etapou byla dokončena první část nové severojižní spojky podél železniční tratě, která by již v této fázi zajistila odklon dopravy od Drnového potoka.

ETAPA 4

Další etapou je jižní cíp zahrnující převážně opuštěné industriální budovy. Během této etapy by došlo k úplnému dokončení průtahu nové alternativní severojižní trasy.

ETAPA 5

Posledním místem zásahu by měly být současné Klatovské kasárny. Otevření areálu veřejnosti s využitím současných hodnotných historických budov, má vysoký potenciál. Výhledově se však zatím nedá s určitostí říct, zda a jak dlouho bude areál sloužit stále účelům armády. Návrh tedy počítá s možným začleněním areálu do života města, ovšem ani nerealizace této etapy by neměla funkční vliv na zbytek území.

Zastavovací plán ETAPA 1

Plán vymezuje nové urbánní bloky se stanovením stavebních čar.

Stavební čára uzavřená zaručuje, že zástavba od této čáry nesmí ustupovat a bude souvislá. Jedná se o nejpřísnější typ stavební čáry a je proto užitá jen v případech, kde je třeba zajistit jasné definování bloku.

Stavební čára otevřená zabezpečuje otevření bloku a zároveň i udržení uliční čáry. Čára volná je nejlehčí formou regulace a definuje pouze maximum, kam až smí zástavba dostoupit.

Vzhledem k blízkému kontaktu s městskou památkovou zónou je požadován i převažující tvar střechy a podlažnost.

Dále plán předepisuje požadovanou hustotu obyvatel a koeficienty zastavitelných ploch. Tyto hodnoty jsou stanoveny na základě předcházející analýzy lokalit města, z které vychází v zásadě dvě mezní hodnoty - hustě zastavěné a obydlené historické centrum vs. řídká zástavba ostatních částí. KZP je tedy stanoven mezi těmito hodnoty, a s ohledem na přímé vazby s historickým jádrem se návrhové hodnoty přibližují více k hodnotám v centru. V některých částech je dokonce hodnota 1, jelikož jsou tyto plochy určeny především jako náhrada pro projekční společnost obchodních center. Zároveň je však stanovena i minimální hustota obyvatel, která deklaruje minimální doplnění bytového fondu.

Návrh

Urbanismus

Pro město Klatovy je charakteristickým prvkem jistá fragmentace zástavby a nedokončenost bloků. Na druhou stranu v sobě město nese i pravidelnou blokovou zástavbu, se kterou se lidé nejvíce ztotožňují, protože je jasně čitelná, přehledná a srozumitelná.

Návrh tedy spojuje tyto dva základní kódy města a vytváří v území převážně blokovou zástavbu, která má jasně definované nároží, aby byla stále z pohledu chodce vnímána jako ucelený blok, ale zároveň je blok fragmentován a otevírán a poskytuje prostory poloveřejného charakteru. Současně je zástavba členěna tak, aby bylo zajištěno dostatečné množství vstupů

V nejjihnější části návrh navazuje na současný fragment bloku rodinných domů. Náplň těchto bloků je především obytná, poskytující uvnitř vnitrobloků příležitosti komunitních zahrádek, teras a společenských hřišť, jakožto symbol rodinných zahrad a spojení se zemí, které je ve městě též dominujícím prvkem.

Západní část zástavby, vystavěna podél železniční tratě, je chápána jako vhodná plocha pro projekční společnost obchodních center, kde by v parteru mohly být soustředěny veškeré větší obchody. Ovšem je dbán důraz na polyfunkčnost a rozmanitost bloku a proto je zde centralizován mix nejen obchodů, služeb, kaváren, kanceláří, ale i menšího zastoupení bydlení ve formě cohousingů či startovacího bydlení.

V severní části urbanismus dotváří a uceluje velmi živou ulici Domažlickou svými solitérními budovami, které v sobě soustředí další doplnění občanských funkcí jako je poliklinika, městský dům s polyfunkčním sálem či sportovní dům s tanečními studii apod. Mezi sevřením těchto budov vzniká nové náměstí věnované osobnosti Leopolda Schifauera, který zde v 19. století založil strojírenské podniky s krásnými industriálními budovami, které byly v roce 2006 zbourány. Parkování v území je řešeno v ulicích podélným parkováním, většina parkovacích míst je však přesunuta a kompenzována parkováním v podzemních garážích.

Obchodní dům

Obchodní dům se nachází mezi dalšími dvěma obchodními centry, na které návrh navazuje dominantní osou obchodní pasáže. Jelikož se jedná o obchodní centrum s novou železniční stanicí, rozšiřuje se pasáž čtyřmi svými atrii i do druhého podlaží, ve kterém se nachází vlakové nástupiště. Celkově je toto podlaží chápáno jako rozšíření veřejného prostoru a je proto navrženo jako obytná střecha s širokou škálou obchodů, služeb a dalších pobytových hran.

Plochy parkování jsou navrženy v prvním podzemním podlaží a nabízí 280 parkovacích míst. V podzemním podlaží je rovněž umístěno veškeré ostatní technické zázemí jako jsou kotelny, strojovny vzduchotechniky, ale i vertikální zásobovací trasy pro obchodní centrum.

Závěr

V diplomové práci pracuji s více úrovněmi vrstev i měřítek, se zaměřením od celku k detailu. Cílem bylo poznat vrstvy současné, minulé, ale zároveň však i vrstvy hmotné i nehmotné. Snažím se všechny tyto úrovně správně vyhodnotit a představit možnou budoucí vizi města skrze návrh jednoduché regulace a následně urbanistické struktury. V tomto hledání pro mne bylo nejdůležitější oživení vnitřních vazeb města, ozdravení a iniciace území.

Další úrovní je již návrh obchodního domu, který vnímám jako hledání nového přístupu k obchodním centrům ve městě. V návrhu je kladen důraz na polyfunkčnost a centralizaci funkcí přes obchody, služby, kavárny, kanceláře, až po bydlení a zároveň na městotvornost objektu.

ZDROJE

Literatura

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

HÁBLOVÁ, Anna Beata. Města zdí: život a smrt obchodních center. Praha: Dokořán, 2017. ISBN 978-80-87931-73-8.

HNILIČKA, Pavel. Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy. 2., dopl. vyd. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.

KOHOUT, Michal, David TICHÝ a Filip TITTL. Collective housing: a spatial typology. V Praze: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách, 2015. ISBN 978-80-01-05848-0.

MELKOVÁ, Pavla. Humanistická role architektury. V Řevnicích: Arbor vitae, 2016. ISBN 978-80-7467-114-2.

PODRACKÝ, Vlastimil. Národ, který zapomněl svoji minulost, je odsouzen ji prožívat znovu [online]. 3.10.2007 [cit. 2019-12-30]. Dostupné z: <https://www.eportal.cz/Articles/1469-narod-ktery-zapomnel-svoji-minulost-je-odsouzen-ji-prozivati-znovu.aspx>

VALENA, Tomáš. Vztahy: o vazbě k místu v architektuře. 2. revidované vydání. Praha: Zlatý řez, [2018]. ISBN 978-80-88033-05-9.

Podklady

BÍZA ARCHITEKTI S.R.O. ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ: ÚS.24 KLATOVY: ÚDOLÍ DRNOVÉHO POTOKA. 3.ČISTOPIS. KLATOVY, 2018. DOSTUPNÉ TAKÉ Z: [HTTPS://WWW.KLATOVY.CZ/MUKT/USER/ODBORM/UZEMNISTUDIE/KLATOVY/US-24-KLATOVY-UDOLI_DRNOVEHO_POTOKA.PDF](https://www.klatovy.cz/mukt/user/odborm/uzemnistudie/klatovy/us-24-klatovy-udoli_drnového_potoka.pdf)

Český statistický úřad [online]. [cit. 2019-12-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>

ČÚZK [online]. Praha, ©2019 [cit. 2019-12-21]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/>

FIŠER, Jakub, Petra SKALICKÁ, Lucie KIROVOVÁ, Lucie CHROUSTOVÁ a Antonín ŽIŽKOVSKÝ. Územní plán města Klatovy. Aulík Fišer architekti [online]. 2012 [cit. 2019-12-21]. Dostupné z: <http://www.afarch.cz/uzemni-plan-mesta-klatovy>

JÁNSKÁ, Hana, Michaela MALÁ, Lucie KLICPEROVÁ, Tereza HODÚLOVÁ, Jakub KYSELOVIČ a Štěpánka STEHLÍKOVÁ. Sociálně-antropologický výzkum. Klatovy, 2018. Dostupné také z: https://www.klatovy.cz/mukt/user/odborm/uzemnistudie/antropologicky_vyzkum.pdf

Mapy.cz [online]. [cit. 2019-12-21]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

MĚSTO KLATOVY: brána do Pošumaví [online]. [cit. 2019-12-21]. Dostupné z: <https://www.klatovy.cz/klatovy/>

MICHAL FIŠER A KOL., ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ: ÚS. 1 KLATOVY: HRADEBNÍ OKRUH. 3.čistopis. Klatovy, 2018. Dostupné také z: https://www.klatovy.cz/mukt/user/odborm/uzemnistudie/klatovy/us-1-klatovy-hradebni_okruh.pdf

MICHAL FIŠER A KOL., ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ: ÚS. 6 JIH KLATOVY: LOKALITA DOMAŽLICKÁ, DRAGOUNSKÁ/ZA KASÁRNÝ, ZA TRATÍ. 3.čistopis. Klatovy, 2018. Dostupné také z: <https://www.klatovy.cz/mukt/user/odborm/uzemnistudie/klatovy/us-6-klatovy-jih.pdf>

OMGEVING. ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ: ÚS. 6 SEVER KLATOVY: LOKALITA NÁDRAŽNÍ, DOMAŽLICKÁ, ČECHOVA. 3.čistopis. Klatovy, 2018. Dostupné také z: <https://www.klatovy.cz/mukt/user/odborm/uzemnistudie/klatovy/us-6-klatovy-sever.pdf>

PAVEL HNILIČKA ARCHITEKTI. ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ KLATOVY ÚS 3 - PLÁNICKÉ PŘEDMĚSTÍ. 3.čistopis. Klatovy, 2018. Dostupné také z: https://www.klatovy.cz/mukt/user/odborm/uzemnistudie/klatovy/us-3-klatovy-planicke_predmesti.pdf

Obrazové zdroje

I KÓD MĚSTA

Obr.1 _ Severní průčelí náměstí Míru [online]. In: . [cit. 2019-12-22].

Obr.2 _ Východní průčelí náměstí Míru [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://www.zlatakorunacz.cz/eshop/klatovy-barokni-domy-na-namesti>

Obr.3 _ Oříškova ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2805733&y=49.3961126&z=16&pano=1&pid=62788307&yaw=5.002&fov=1.257&pitch=-0.018>

Obr.4 _ Karafiátová ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2788948&y=49.3923223&z=16&pano=1&pid=62801703&yaw=1.901&fov=1.257&pitch=0.074>

Obr.5 _ Vídeňská ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2960742&y=49.3917312&z=17&pano=1&pid=62810610&yaw=0.584&fov=1.571&pitch=0.027>

Obr.6 _ Akátová ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.3043204&y=49.3903627&z=16&pano=1&pid=62806357&yaw=0.477&fov=1.571&pitch=-0.004>

Obr.7 _ Měchurova ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2989583&y=49.3974552&z=17&pano=1&pid=62794874&yaw=2.361&fov=1.571&pitch=-0.004>

Obr.8 _ Plánická ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2983416&y=49.3946167&z=16&pano=1&pid=62810860&yaw=0.870&fov=1.257&pitch=-0.098>

Obr.9 _ Kollárova ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2928554&y=49.3993172&z=17&pano=1&pid=62792608&yaw=5.242&fov=1.571&pitch=-0.150>

Obr.10 _ Masarykova ulice [online]. In: . [cit. 2019-12-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2889685&y=49.4004866&z=18&pano=1&pid=62793677&yaw=1.844&fov=1.571&pitch=-0.015>

