

ARCHI, TEKTÚRA MESTA



VÝKLAD PRINCÍPOV
TVORBY A PRVKOV
MESTA



Architektúra mesta 2

Autori: prof. Ing.arch. Ľubica Vitková, PhD.

Ing.arch. Katarína Smatanová, PhD., Ing.arch. Andrea Šeligová

Grafický dizajn: Eduard Kléna, Jakub Šarvaic

Vydavateľstvo: SPEKTRUM STU

1	Teoretické východiská	07
1.1	Definovanie pojmov	08
1.2	Základné východiská a prístupy v urbanistickej tvorbe	19
1.3	Kritéria kvality urbánnych priestorov	21
2	Prvky architektúry mesta	24
2.1	Mestský blok	26
2.2	Obytná štruktúra	27
2.3	Polyfunkčná štruktúra	29
2.4	Ulica	31
2.5	Námestie	38
2.6	Nábrežie	44
2.7	Verejné priestory zelene	47
2.8	Vnútrobloky a pasáže	52
3	Časti prvkov architektúry mesta	54
3.1	Komunikácie a spevnené plochy pre peších	56
3.2	Cyklistické komunikácie	58
3.3	Komunikácie pre motorovú dopravu	61
3.4	Priestory križovania	63
3.5	Parkovacie a odstavné plochy	65
3.6	Priestor zastávok MHD	66
3.7	Ihriská a športoviská	69
3.8	Ekologické súčasti mesta	71
4	Základné elementy	73
4.1	Materiály a povrchy	74
4.2	Prvky vegetácie	77
4.3	Prvky technickej infraštruktúry	81
4.4	Vonkajšie osvetlenie	83
4.5	Mobiliár	85
4.6	Objekty zariadení a služieb	87
4.7	Objekty na uľahčenie pohybu a prístupu	89
4.8	Vonkajšia reklama	91
4.9	Umenie a umelecké diela	93

Úvod ~ Predslov

Predložená publikácia/učebná pomôcka vznikla s cieľom zaplniť medzeru v oblasti základov teórie urbanistickej tvorby na Slovensku a na slovenských školách architektúry. Súčasne má ambíciu poukázať na význam urbanistickej tvorby pre formovanie kvalitného prostredia našich miest cez sledovanie elementárnych zásad a princípov tvorby mesta.

Názov publikácie cielene uplatňuje i v urbanistickej dimenzii pojem architektúra. A to z niekoľkých dôvodov. Chce tým podčiarknuť nezastupiteľnú rolu architekta pri tvorbe urbánných štruktúr, zdôrazniť neoddeliteľnosť dimenzie mesta a jeho častí od architektúry jednotlivých objektov a z edukačného hľadiska poukázať na isté paralely princípov urbanistickej a architektonickej tvorby. Poukázať na nevyhnutnosť tvorivej zložky pri formovaní urbanistických štruktúr, na potrebu trojdimenzionálneho kreovania mesta a jeho častí, ktoré sa viažuca sa na kvalitu jeho verejných priestorov a kvalitu urbánneho/obytného prostredia.

Architektúra mesta - urbanistická tvorba má pre súčasný rozvoj a transformáciu urbánných štruktúr a kvalitu mestského života zásadný význam. Predstavuje dôležitý a nenahraditeľný priesečník medzi plánovaním a architektúrou. Je zhmotnenou verejnou politikou – priemetom stratégií a koncepcií rozvoja mesta, ktoré sú formované odborníkmi, verejnou správou i predstavami samotných obyvateľov do územia. Základným princípom urbanistickej tvorby v súčasnosti je udržateľný rozvoj, ktorý je založený najmä na dopĺňaní a transformácií existujúcej štruktúry, na vytváraní systému kvalitných verejných priestorov, mesta prepojení a krátkych „ciest“, mesta funkčných „susedstiev“, mesta zmiešanej a bohatej škály funkcií, stavebných foriem, diferencovanej hustoty urbanistickej štruktúry a prírodných prvkov, teda faktorov, ktoré postihujú požiadavky čo najširšieho spektra užívateľov a obyvateľov. Urbanistická tvorba sa podieľa na formovaní imidžu mesta, sleduje reálnosť a realizovateľnosť zámerov predstaviteľov verejnej správy a investorov, sleduje prepojenie verejného prospechu a trhu. Jej úlohou je i naprávať chyby predchádzajúceho rozvoja miest spôsobených predchádzajúcim systémom plánovania. Urbanistická tvorba je spätá predovšetkým s tvorbou pre ľudí.

Urbanistická tvorba je v súčasnosti zameraná na širokú škálu problémov a tém: od renovácie a formovania hierarchie mestských centier, transformáciu brownfields, obnovu historických jadier, revitalizáciu sídlisk, na program rozvoja mestských periférií, vytváranie funkčných „susedstiev“ – mestských štvrtí, po koncepciu efektívnej dopravy, či systém verejných priestorov a mestskej zelene. Urbanisti musia pracovať s rôznymi stratégiami, koncepciami, prístupmi a realizačnými akciami. Musia pracovať v tíme širokej

škály odborníkov architektov, krajinných a záhradných architektov, sociológov, geografov, ekonómov... Považovali sme za vhodné zamerať sa v rámci tejto náročnej témy na jej základnú abecedu, ktorá má vytvoriť bázu pre jej ďalšie a komplexnejšie postihnutie.

Učebnica/Skripta/učebná pomôcka sú určené najmä študentom bakalárskeho stupňa štúdia odboru architektúra a urbanizmus, pre predmety viažuce sa na problematiku urbanistickej tvorby, na jej typologické princípy v jej charakteristickej mierke – mierke urbanistických štruktúr mesta a jeho častí. Vzhľadom na zacielenie učebnice najmä na študentov nižších ročníkov, teda tých, ktorý sa s problematikou urbanistickej tvorby len zoznamujú, autori prispôsobili jazyk a formu spracovania.

Publikácia je koncipovaná vo forme lexikónu, teda vo forme, ktorá má zabezpečiť prehľadnosť a ľahkú orientáciu v problematike. Nadväzuje tak na rad publikácií vydaných obdobným spôsobom v zahraničí ako sú: A Pattern Language; Towns, Buildings, Construction od autorského tímu Christopher Alexander, Sara Isikawa, Murray Silvestein {1}, či publikácia The Language of Towns and Cities a Visual Dictionary od Dhiru A Thadaniho {2}, či publikácia Urban Code, 100 Lessons for Understanding City autorov Anne Mikoleit a Moritz Purkhauer {3}. Tak ako mnohé z nich okrem obecných princípov urbanistickej tvorby vychádzajú z regionálnych podmienok, tak i predložená publikácia sleduje špecifiká nášho stredoeurópskeho kontextu.

Publikácia podáva výklad princípov tvorby a prvkov mesta v 4 kapitolách - teoretické východiská pre tvorbu, typy základných skladobných elementov (blok, ulica, námestie,..), ich jednotlivé časti (komunikácie, ihriská, ekologické súčasti) a skladobné prvky (materiály, mobiliár, osvetlenie, technická infraštruktúra).

{1} ALEXANDER, Christopher - Isikawa, Sara - Silvestein, Murray: A Pattern Language; Towns, Buildings. New York, Oxford University Press, 2017, s.

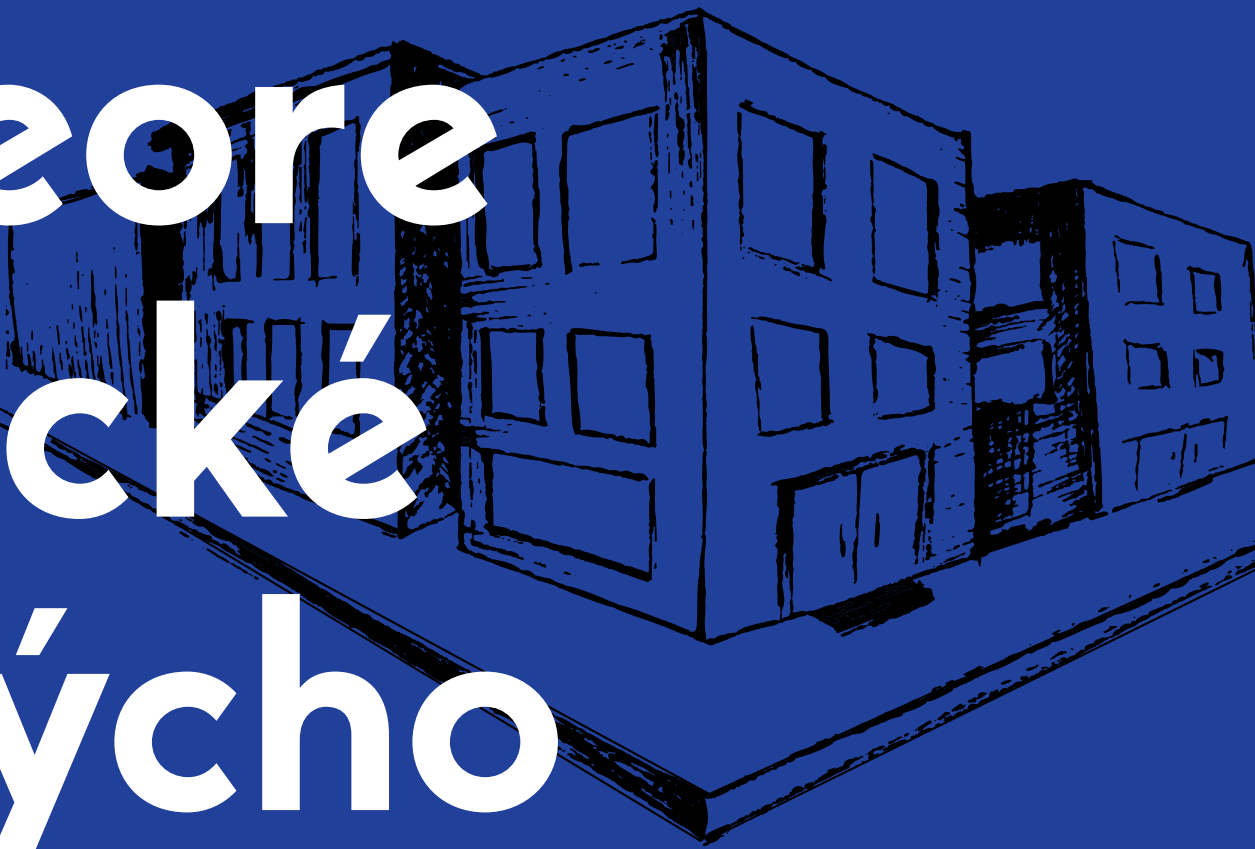
{2} THADANI, A Dhiru: The Language of Towns and Cities. A Visual Dictionary. New York, Paris, London, Rizzoli International Publication, 2010, s.

{3} MIKOLEIT, Anna - Purkhauer, Moritz: Urban Code. 100 Lessons for Understanding City, Zurich, gta Verlag, s.

- 1.1 - Definovanie pojmov
- 1.2 - Základné východiská a prístupy v urbanistickej tvorbe
- 1.3 - Kritéria kvality urbánnych priestorov

Teore tické výcho diská

1



Urbanizmus je odbor zaoberajúci sa výstavbou miest podľa technických a estetických požiadaviek.

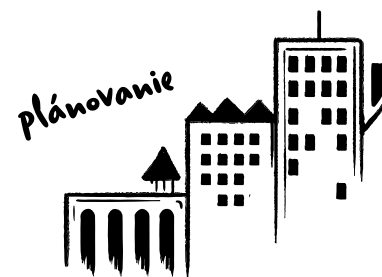
↓ Priestor na poznámky

1.1.1 Urbanizmus

Zaoberá sa rozvojom, tvorbou a usmerňovaním rozvoja miest, vidieckeho osídlenia a krajiny. Usiluje o **optimálny vývoj sídelných štruktúr**, o harmonické usporiadanie územia, udržanie ekologickej rovnováhy a ochrany kultúrneho dedičstva s cieľom zaistenia udržateľného rozvoja.

Urbanizmus je samostatná **tvorivá a vedecká disciplína**, zameraná na problematiku rozvoja a transformácie osídlenia na všetkých úrovniach - zónálnej, sídelnej, regionálnej, štátnej.

Vznik urbanizmu ako samostatnej disciplíny (začiatok 20. Storočia) a jej odčlenenie sa od architektúry bolo spojené predovšetkým s mohutným rozvojom **urbanizácie** - s rastom miest, s ich industrializáciou a s problémami, ktoré tento rozvoj priniesol. **Urbanizmus** tvorí vedeckú bázu pre územné plánovanie.



1.1.2 Urbanistická tvorba

Urbanistická tvorba je **samostatnou tvorivou disciplínou**, ktorá sa spolu s ďalšími disciplínami podieľa na tvorbe mesta. Viacerí architekti, urbanisti, teoretici či praktici, vnímajú definíciu urbanistickej tvorby rôzne - vždy je to však tvorba spätá s **tvorbou priestoru**.

Urbanistická tvorba je tá časť plánovania miest, ktorá sa zaoberá **fyzickou stránkou mesta**. {1:19}

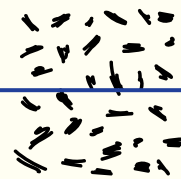
Urbanistická tvorba je tvorivá disciplína založená **na kritickom myslení** (viac ako na technickom základe), na súčinnosti viacerých disciplín a na snahe o pochopiť a premietnuť potreby spoločnosti. {1:28}

Urbanistická tvorba je ovplyvňovaná a **ovplyvňuje architektúru objektov**,

nie je však tvorbou - návrhom viacerých budov. Je tvorbou verejného prostredia, ktorá okrem iného zahŕňa i vzťahy medzi budovami a vzťahy v území {2:7}

Urbanistická tvorba predstavuje **spoločnú základňu** pre architektov, krajinných architektov a mestských plánovačov, pričom urbanistická tvorba je platformou pre spolupôsobenie ďalších disciplín, sociológie, environmentálnych vied.

Urbanistická tvorba je často definovaná ako **hypotetický priesečník medzi plánovaním a architektúrou**. Je sprostredkovateľom medzi rôznymi mierkami a spôsobmi prístupu k rozvoju a transformácii mesta a jeho častí. {1:20}



Charakteristika urbanistickej tvorby

Urbanistickú tvorbu je možné ďalej charakterizovať ako:

- **Urbanistická tvorba ako most medzi plánovaním a architektúrou.**

Jedna z charakteristík urbanistickej tvorby je, že je **spostredkovateľkou** medzi **plánovačmi a architektmi**. Jej úlohou je, preložiť plánované strategické ciele, týkajúce sa socio-ekonomického rozvoja urbánneho priestoru (mesta, sídla) do čitateľnej fyzickej podoby cez overovacie urbanistické štúdiá s priemetom do územného plánu, ktorý usmerňuje prácu architektov, developerov a ďalších realizátorov územného rozvoja.

Úlohou tvorivých urbanistov je vytvoriť, respektíve **formulovať kritéria pre rozvoj** nad rámec základného rozloženia funkcií, ich druhov a kapacít v území.

- **Urbanistická tvorba ako zhmotnená forma verejnej politiky.**

Urbanistická tvorba premietnutá do územných plánov najmä zón a sídel je **zhmotnená forma verejnej politiky**. Tá sa realizuje najmä cez sústavu záväzných a odporúčaných regulatívov v rámci regulačných plánov.

Cesta **ako zabezpečiť vyššiu kvalitu rozvojových projektov** iniciovaných developermi, ale aj mestskými samosprávami je zdefinovať jasné pravidlá a podmienky, ktoré vytvoria

predpoklad pre utváranie kvalitného verejného a obytného prostredia.

- **Urbanistická tvorba ako architektúra mesta.**

Princíp architektúry mesta je založený na **konceptii a systéme verejných priestorov**, teda tých častí miest, ktoré sú verejné a prístupné všetkým. Je založená na vymedzení a regulácii **sústavy verejných priestorov**, ich trasovaní, hierarchii, forme, mierke, proporcii, či funkčnom využití... Pri strategickom a koncepčnom definovaní verejných priestorov a ich následnej realizácii sa ostatné funkčné plochy, prirodzene a **logicky** rozmiestňujú okolo založených verejných priestorov.

- **Urbanistická tvorba ako princíp udržateľného rozvoja.**

Forma mesta, ako i forma urbánnych štruktúr výraznou mierou prispieva **k udržateľnému rozvoju**, či k transformácii území. Mesto krátkych, ciest, mesto verejných priestorov, mesto diferencovanej hustoty, mesto funkčných, "susedstiev" - to sú základné princípy udržateľného rozvoja.

- **Urbanistická tvorba ako prostriedok formovania imidžu mesta**

Kvalitná urbanistická tvorba pomáha výraznou mierou formovať **pozitívny obraz mesta**. Koncepcia transformácie mesta podporujúca osobitosť

mesta a miesta stavia na rešpekte jeho génia loci, na kontexte, na tvorbe verejných priestorov, na podpore **rozvoja osobitosti oblastí a komunít**, na kvalite rozvojových a transformačných projektov.

- **Urbanistická tvorba ako prostriedok tvorby pre ľudí a s ľuďmi**

Aby urbanistická tvorba splnila svoje poslanie do procesu tvorby je potrebné zapojiť široké a reprezentatívne spektrum spoločnosti. Verejná diskusia, spoločné hľadanie riešení je jednou z ciest ako transformovať územie na prospech užívateľov. Kvalitná urbanistická tvorba vytvára základ pre aktívny spôsob života. Urbanistická tvorba súčasne **plní významnú úlohu mediátora**.

Uvedená charakteristika súčasného a budúceho rozmeru urbanistickej tvorby nie je vyčerpávajúca. Predstavuje **základné tendencie** uplatňované v súčasnej tvorbe miest s pohľadom do budúcnosti.

Stavebné prvky urbanistickej tvorby





○ Stavebné prvky urbanistickej tvorby

Medzi staro-nové stavebné prvky urbanistickej tvorby podporujúce formovanie plnohodnotného urbánneho prostredia patria:

Identita: Cieľom urbanistickej tvorby je podporovať osobitý charakter mestskej respektíve lokálnej urbanistickej štruktúry, pri postihnutí kultúrneho, sociálneho a ekonomického rozmeru daného mesta (miesta).

Kontinuita a uzavretosť sú potrebné charakteristiky uličnej siete, ktorá predstavuje základnú kostru mestského rozvoja a súčasne je faktorom, ktorý vymedzuje verejný a súkromný priestor.

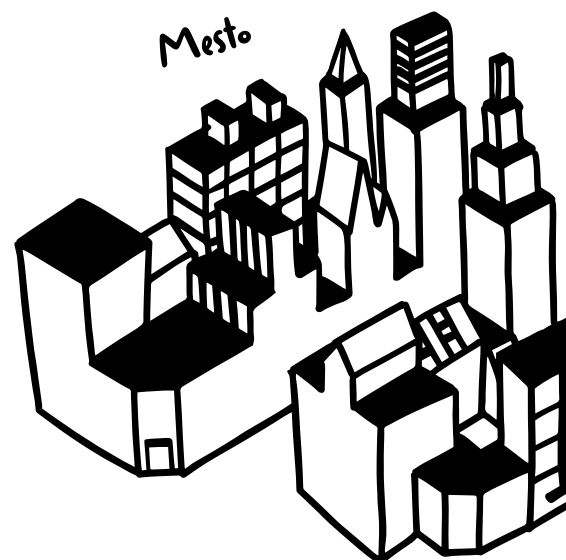
Prepojenie, bezkolízny pohyb je možné dosiahnuť vytváraním priestorov, ktoré podporujú prístupnosť, priepustnosť a miestnu dostupnosť. Dobré a bezkolízne vzájomne prepojené miesta sú príťažlivé a navštevované.

Kvalita, priestorová, funkčná a sociálna kvalita urbánnych štruktúr je jedným z predpokladov ich aktívneho využívania.

Čitateľnosť urbánnej štruktúry cez formovanie osobitých uličných priestorov, cielene podporených v strategických polohách o významné objekty, napomáha ľuďom orientovať sa v mestskej štruktúre.

Adaptabilnosť je cieleňá charakteristika urbánnych štruktúr, ktorá umožňuje ich prispôsobovanie sa sociálnym, ekonomickým a technologickým zmenám.

Rozmanitosť – druhová a funkčne zmiešaná urbanistická štruktúra a jej rozvoj zodpovedá lokálnym potrebám a podporuje možnosť výberu. Predstavuje životaschopnosť prostredia z hľadiska jeho vitality, ale i schopnosti prirodzenej adaptability.



1.1.3 Základné stavebné a organizačné prvky mesta

○ Krajina

Krajina je časť zemskeho povrchu s charakteristickým reliéfom, tvorená súborom **funkčne prepojených** ekosystémov a civilizačnými prvkami.

○ Kultúrna krajina

Krajina ovplyvnená činnosťou človeka, **cielavedome pretváraná** človekom.

○ Sídlo

Základná skladobná jednotka priestorového usporiadania a funkčného využívania územia štátu. **{3:213}**

Sídlo je každý **sídelný útvar**, ktorý má zložky trvalého bývania s potrebným funkčným zázemím, ktoré vytvárajú základný predpoklad pre spoločenský život ľudí. **Vidiecke sídlo** je charakteristické prevládajúcou funkciou bývania, menšou hustotou osídlenia a menšou veľkosťou.

○ Mesto

Sídlo, kde sa koncentrujú **obytné, pracovné a kultúrno-spoločenské funkcie**. Od iných typov osídlenia sa líši svojou veľkosťou, charakterom a intenzitou zástavby, ako aj spôsobom života jeho obyvateľov. Pojem mesta je možné definovať z hľadiska geografického a sociologického...

Napríklad ako: Mesto je **zložitým sociálnym organizmom**, ktorý sa od dediny odlišuje nie len kvantitatívne, t.j.

rozsahom aglomerácie a početnosťou obyvateľov, ale aj kvalitatívne – širokou sociálnou skladbou a zložitou vzťahov a väzieb. **{4:220}**

Priestorová štruktúra mesta je tvorená charakteristickými oblasťami, mestskými blokmi, súbormi stavieb a stavbami vyššieho významu; verejnými priestormi – sústavou ulíc a námestí rôznej hierarchie a formy; voľnými plochami parkov, zelene a iných funkčných plôch (športovo-rekreačných, dopravných).

○ Metropola

Väčšie mesto so širším spádovým zázemím. Je sídlom centrálnych inštitúcií a orgánov.

○ Aglomerácia

Sústava sídel prepojená vzájomnými väzbami s jedným, alebo viacerými sídelnými ťažiskami.

○ Mestský obvod

Časť mestského osídlenia charakteristická pre **väčšie mestá**. Je to autonómny celok s vybavenosťou vyššieho významu a komplexnosťou mestských funkcií. Tvoria ho susediace mestské štvrte. Naopak mestské obvody vytvárajú mesto. **Hranice mestského obvodu** sa formujú historickým vývojom, ale môžu byť môžu definované i administratívne. Mestský obvod môže mať svoju vlastnú administratívnu štruktúru (podriadenú mestu). **{5}**

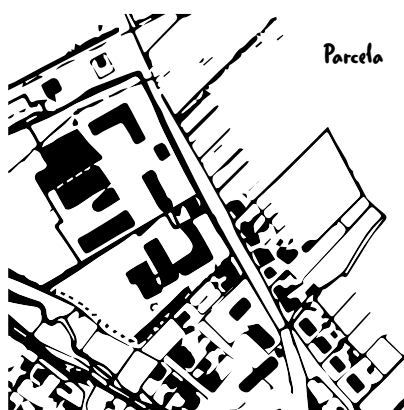
KULTÚRNA KRAJINA

Krajina
ovplyvnená
činnosťou
človeka,
cielavedome
pretváraná
človekom.

Pokračovanie
na ďalšej strane



↑ Priestor na poznámky



○ Štvrť

Štvrť je **svojbytná jednotka mesta** s vlastným centrom, ktorá zahŕňa komplex mestských funkcií (bývanie, vybavenosť, pracovné príležitosti a rekreáciu v dochádzkovej vzdialenosti).

○ Súbor - susedstvo

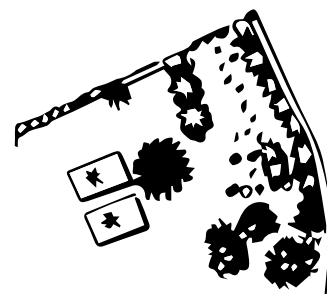
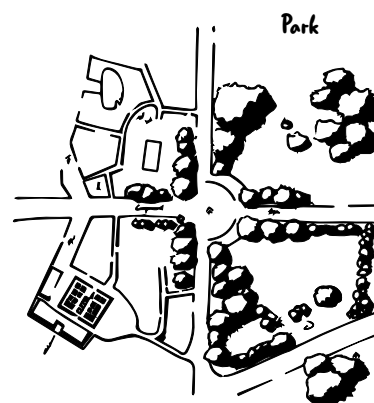
Súbory sú **komplexné urbanizačné mestské jednotky**. Sú buď výsledkom dlhodobého vývoja {6:45}, s jasne čitateľnou identitou alebo realizované na princípe jednotnej priestorovej koncepcie ako komplexný a ucelený útvar, s ktorým sa obyvatelia identifikujú. **Veľkosť obytného súboru** sa pohybuje okolo 5 až 7 tisíc obyvateľov. {7}

○ Komunita

Menšia svojbytná urbanizačná jednotka (súbor blokov, blok, ulica), zabezpečujúca komplexnosť každodenného života so silnými sociálnymi vzťahmi a identifikáciou sa s daným prostredím - ľudia sa potrebujú identifikovať s priestorovou jednotkou ku ktorej patria. **Veľkosť komunity** sa pohybuje okolo 500 obyvateľov. {7}

○ Zóna

Zóna je **urbanizované územie**, charakteristické osobitým funkčným využitím. Je to časť mesta, pre ktorú sú definované jednotné požiadavky - stavebné a rozvojové regulatívy na využívanie územia.



Záhroda

/ Funkčná zóna

Časť mesta, pre ktorú sú definované jednotné funkčné požiadavky (funkčné regulatívy) na využívanie územia.

/ Zónovanie

Rozdelenie mesta podľa legislatívnych predpisov (podľa územného plánu) do oblastí alebo zón, ktoré špecifikujú prípustné funkčné využitie zástavby.

○ Súbor

Súbory sú komplexné urbanizačné mestské jednotky **{7:45}**. Sú buď výsledkom dlhodobého vývoja, s jasne čitateľnou identitou alebo realizované na princípe **jednotnej priestorovej koncepcie** ako komplexný a ucelený útvar.

○ Susedstvo – komunita

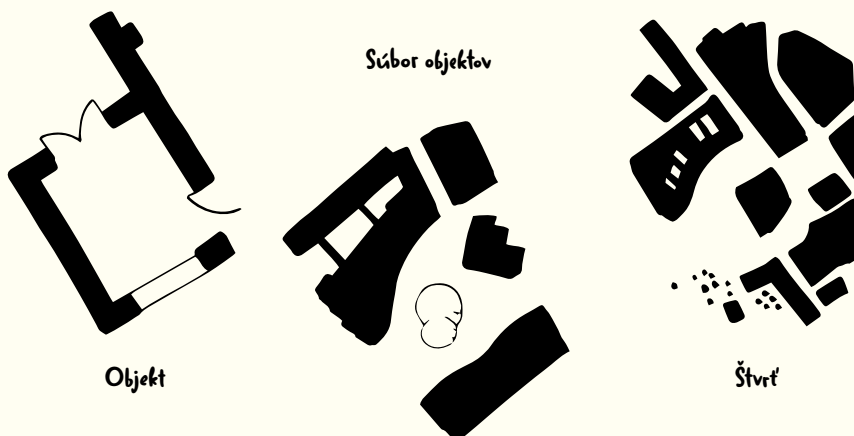
Menšia **svojbytná urbanizačná jednotka** (súbor blokov, blok, ulica), zabezpečujúca komplexnosť každodenného života so silnými sociálnymi vzťahmi a identifikáciou sa s daným prostredím.

○ Enkláva

Enklávy sú priestorovo, funkčne a esteticky zviazané **stavebné diela** – skupiny domov.

○ Objekt

Objekt je priestorovo-ucelená časť stavby **{8}**.



○ Park

Verejne prístupný vegetačne upravený priestor, slúžiaci na odpočinok.

○ Záhrada

Priestorovo vymedzený záhradne upravený priestor.

○ Pozemok

Pozemok je **časť zemského povrchu oddelená od susedných častí** hranicou územnosprávnej jednotky, katastrálneho územia, zastavaného územia obce, hranicou vymedzenou právom k nehnuteľnosti, hranicou držby, alebo rozhraním spôsobu využívania pozemku.

○ Parcela

Je geometrické a polohové určenie a zobrazenie pozemku v katastrálnej mape, alebo v geometrickom pláne s vyznačením jej parcelného čísla.

○ Plocha

/ Funkčná plocha

Je plocha, ktorá plní určitú funkciu. Funkčné plochy delíme na plochy voľné (na teréne, na objektoch) a na plochy podlažné (pod terénom, nad terénom).

/ Voľná plocha

Nezastavaná plocha je plocha nezastavaná nadzemnými objektmi, prislúchajúca určitej urbanistickej funkcii (napr. plochy zelene, komunikácií a pod.).

/ Zastavaná plocha

Zastavaná plocha je plocha pôdorysného priemetu prvého nadzemného podlažia



1.1.4 Verejný priestor

Jeho použitie v slovenskom jazyku a podmienkach vychádza z anglického "public space", ktorého výklad môžeme najjednoduchšie chápať ako akýkoľvek priestor, ktorý je verejný, t.j. nie je súčasťou súkromnej sféry {9}. V architektonickej a urbanistickej tvorbe sa často chápe aj ako otvorený priestor ("open space") - ako **všetok priestor, ktorý nie je zastavaný budovami**. Náš legislatívny rámec pracuje zatiaľ s pojmom verejné priestranstvo.

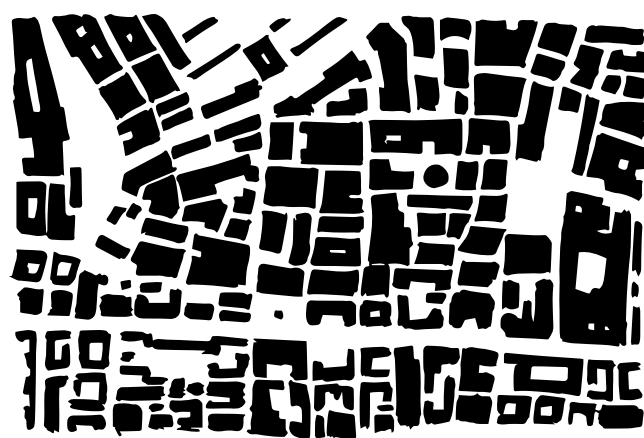
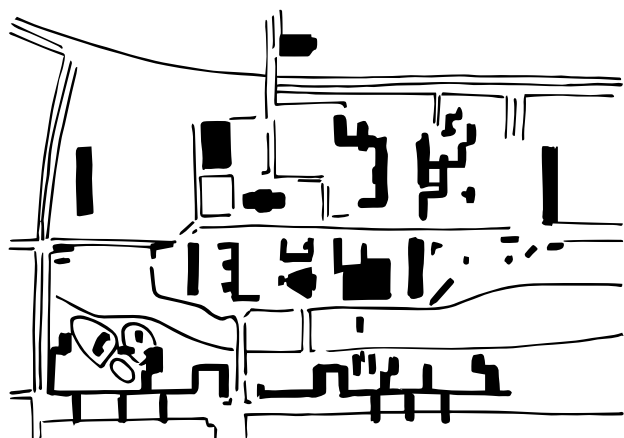
Najdôležitejšou vlastnosťou verejného priestoru je jeho "verejnosť" - otvorenosť a prístupnosť {10}. Verejné priestory by mali byť **otvorené a prístupné verejnosti** bez ohľadu na vekové, rasové sociálne a kultúrne rozdiely a to zdarma.

Verejné priestory sú často vo verejnom vlastníctve (ako majetok obce, mesta, štátu), ale aj môžu byť aj v majetku súkromnom. Najmä v urbánnych štruktúrach má prechod medzi verejným a súkromným **viac stupňov** - od tvrdých hraníc (dvere do bytu vedúce do priestoru ulice) až po mäkkšie hranice (kontakt predzáhradky bez oplotenia s obytnou ulicou) {11}.

Systém a hierarchia verejných priestorov

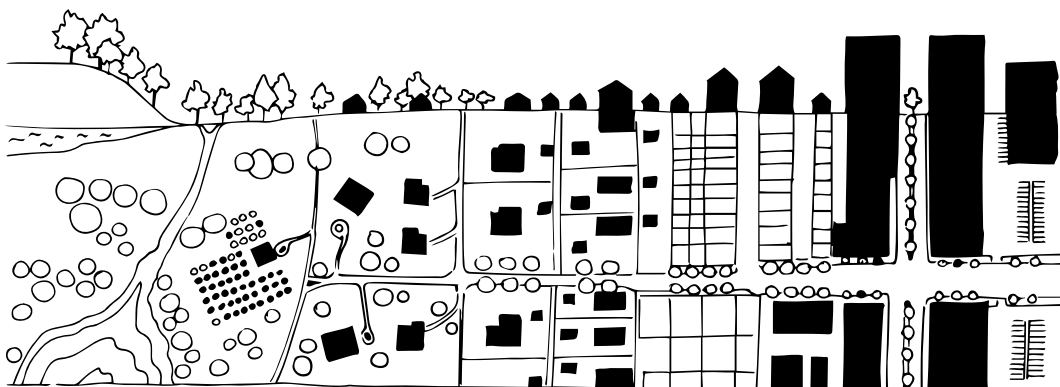
Fungujúcu štruktúru sídla tvoria líniové verejné priestory (ulice), ktoré spájajú uzlové verejné priestory (námestia, parky), doplnené ďalšími typmi priestorov v rôznej mierke, štruktúre a charaktere, nadväzujúc na prírodné prvky a systém zelených koridorov. Verejné priestory by mali vytvárať **vzájomne prepojený a plynule na seba nadväzujúci systém** - spojitú sieť pre bezpečný a pohodlný pohyb a pobyt obyvateľov s jasnou hierarchiou. Koncepcia a prevedenie verejných priestorov definujú charakter urbánnej štruktúry, genius loci miesta - jeho atraktivitu, identitu.

↑ Priestor na poznámky



Obr:01 Verejné priestory

1.1.5 Priestorová štruktúra mesta

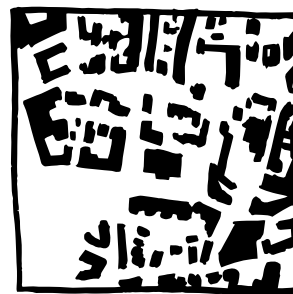
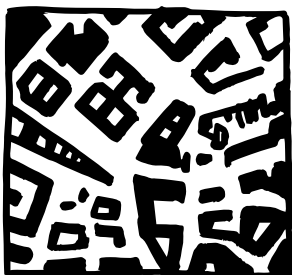


Obr.01
Diferencovaná
forma zástavby
v závislosti
od polohy

Urbanistická štruktúra

Urbanistická štruktúra je fyzická forma miest. Je charakteristická rôznorodosťou typov a foriem. Urbanistická štruktúra a jej diferencovaný charakter:

- štruktúra mesta a jej diferencovaná forma zástavby
- štruktúra mesta a jej diferencovaná hustota
- štruktúra mesta a jej rôznorodá mierka
- štruktúra mesta a jej diferencované funkčné využitie

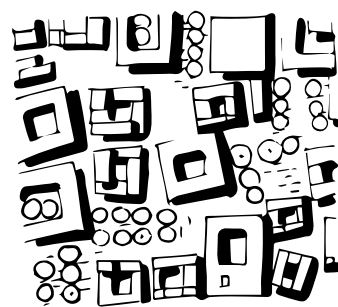
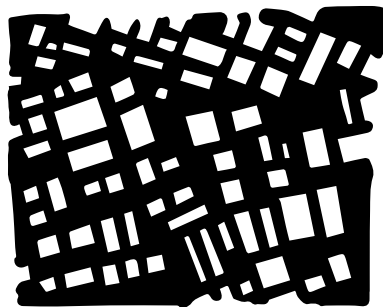
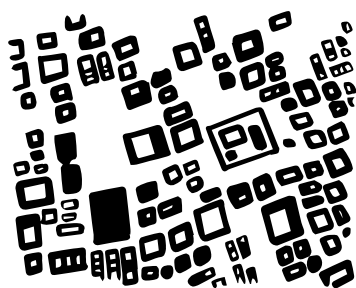


Obr.01
Diferencovaná forma zástavby
v závislosti od obdobia svojho
vzniku

Priestorová sústava mesta

Tvorba priestorov je **zásadný cieľ urbanistickej tvorby**. Na rozdiel od krajinného prostredia, pre ktoré je charakteristická otvorenosť - pre urbanizované prostredie je naopak **prirodzená uzavretosť - vymedzenie**, jasné vymedzenie priestoru. Priestor mesta členíme na:

- **Pozitívny priestor**
Vymedzený priestor
- **Negatívny priestor**
Indiferentný priestor



Obr.01
Mestská štruktúra ako
pozitívny a negatívny priestor

Obraz mesta

Jedným zo zásadných cieľov urbanistickej tvorby je **formovanie** (tvorba a dotváranie) **obrazu mesta**. Ten má zásadný význam z hľadiska stotožnenia sa obyvateľov s mestom a miestom v ktorom žijú. Súčasne predstavuje **identitu samotného mesta**, ktorá je preň charakteristická a odlišuje ho od iných miest.

Vnútný obraz mesta je **tvorený sústavou priestorov**, ktoré predstavujú charakteristickú mestskú scénu - vní-

manú ako **sled priestorových vnemov** v časovej postupnosti.

Vonkajší obraz mesta je tvorený jeho charakteristickou **priestorovou vedutou**.

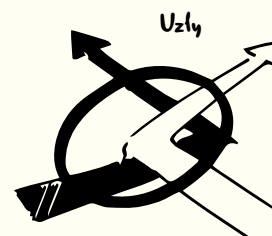
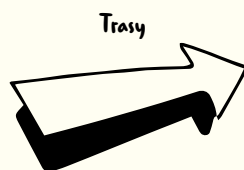
Pre vnímanie obrazu mesta sú zásadné nasledovné prvky mesta - trasy, okraje, oblasti, uzly významné prvky definované Kevinom Lynchom {12}.

↑ Priestor
na poznámky

- **Trasy**
Koridory, lineárne verejné priestory (ulice)

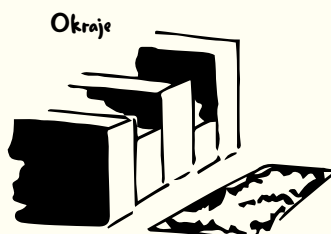
Obr.01
Trasy, okraje, oblasti, uzly významné prvky definované Kevinom Lynchom {12}

- **Okraje**
Vymedzujúce "mestské fasády" - rozhrania medzi charakteristickými mestskými celkami

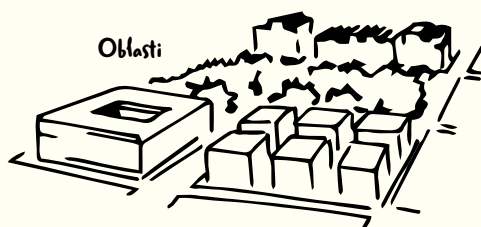


- **Oblasti**
Mestské celky s typickým a uceleným charakterom urbanistickej štruktúry

- **Uzly**
Strategické miesta - ohniská urbanistickej štruktúry, ťažiskové územia mesta, ku ktorým smerujú nosné trasy. Môžu predstavovať i "vstupné brány" do jednotlivých mestských oblastí



- **Významné prvky**
Objekty, predstavujúce dôležité orientačné body v území



Vnútorne mesto

Časť územia mesta s **mestským charakterom**, tj. vyššou intenzitou zástavby, čitateľným a definovaným verejným priestorom v istej hierarchii, usporiadanou zástavbou.

Vonkajšie mesto /suburbium

Časť územia mesta, či mestského regiónu charakteristická **nízkou hustotou zástavby a tvorená mixom funkcií**. Viazá sa na okrajové časti miest - "pred mestom" (z gréčtiny - pro-action), pred vstupom do mesta {7}.

Centrum mesta

Jadro mestskej štruktúry, s koncentráciou rôznych funkcií, **často ide o historický základ**, z ktorého sa rozvíjal zvyšok štruktúry.

Sústava centier

Tzv. **polycentrická štruktúra**, je systém, vzájomné prepojenie viacerých centier mesta s **lokálnym, či územne dôležitejším charakterom**.

SÚVISIACE TECHNICKÉ
NORMY, LEGISLATÍVA

Zákon č. 544/1990
Zb. o miestnych poplatkoch

Zákon č. 50/1976
Zb. o stavebnom a územnom
plánovaní

Zákon č. 369/1990
Zb. o obecnom zriadení

Zákon č. 582/2004
Zb. o miestnych daniach
a miestnom poplatku za
komunálne odpady a drobné
stavebné odpady

{4}

CARMONA, MATTHEW - TIESDELL, STEVE: URBAN DESIGN READER. OXFORD, ARCHITECTURE PRESS, 2007, ISBN: 0750665319

{5}

CUTHBERT, R. Alexander: Understanding Cities. Methods in Urban Design. London, New York, Routlage, 2011, ISBN: 978-0415608244

{6}

JEHLÍK, Jan: Obec a sídlo. O krajine, urbanismu a architektuře. Praha, Ausdruck Books, 2013, ISBN: 978-80-260-5399-6

{7}

BITUŠÍKOVÁ, Alexandra: Český lid, Vol. 90, No. 3 (2003), pp. 217-224

{8}

JEHLÍK, Jan: Rukoväť urbanismu. Praha, Ausdruck Books, 2016, ISBN: 978-80-260-9558-3

{9}

HRUŠKA, Emanuel: Stavba miest: Jej história, prítomnosť a budúcnosť. 3. prepr. vyd. Bratislava: SAV, 1970

{10}

ALEXANDER, Christopher - Isikawa, Sara - Silvestein, Murray: A Pattern Language; Towns, Buildings. New York, Oxford University Press, 2017, s.

{11}

Stavebný zákon, zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku

{12}

ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

{13}

GEHL, Jan - GEMZOE, Lars. Nové městské prostory. Šlapanice : ERA group , 2002. 263 s. ISBN: 80-86517-09-8.

{14}

CARMONA, Matthew et al. Public Places - Urban Spaces: The Dimension of Urban Design. 2. vydanie. Milton : Routledge, 2010. 394 s. ISBN 978-1-856-17827-3

{15}

LYNCH, Kevin.: The Image of the City. Cambridge, Massachusetts, and London, M.I.T. Press, 1960, 20. Vydanie 1990.

Základné východiská a prístupy v urbanistickej tvorbe

1.2

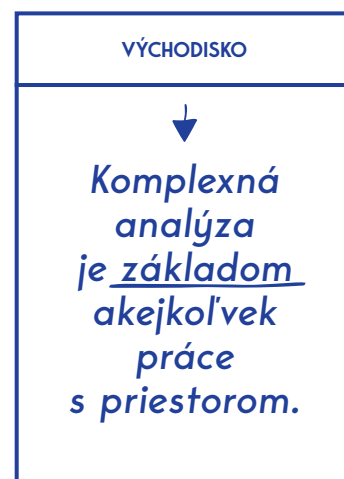
Základným východiskom pre urbanistickú tvorbu je **poznanie lokálnych daností, podmienok, potrieb obyvateľov** a ostatných aktérov. Komplexná analýza je základom akejkoľvek práce s priestorom. Ako prvý krok je nutné vyhľadať a sumarizovať všetky dostupné podklady, **zhodnotiť súčasný stav**, zistiť podmienky, limity a potenciály daného územia a tie reflektovať aj vo väzbe na navrhované riešenie **{1:2}**.

Dôležité východiská pri urbanistickom návrhu poskytujú strategické materiály v rôznych oblastiach.

Z hľadiska lokálnych špecifik sú pre tvorbu verejných priestorov najdôležitejšie **lokálne podmienky a kontext miesta**, ktorý je reflektovaný v konkrétnych územno-plánovacích konceptoch, dokumentoch alebo iných strategických nástrojoch.

Okrem **strategických dokumentov** je možné informácie nájsť aj **priamo v danom mieste**. Štandardný architektonicko-urbanistický terénny prieskum pokrýva najmä oblasti dopravnej situácie (parkovania), zhodnotenie podmienok pre pších, cyklistov, bezbariérovosť, funkcie a využitie priľahlých budov, vybavenosť, či inventarizáciu zelene. Ide však len o informácie o fyzickom obraze daného miesta **{3}**.

Na identifikovanie potrieb a predstáv užívateľov verejných priestorov je preto vhodné zvoliť aj iné, doplnujúce metódy. Tieto sa môžu zameriavať na **zistenie počtu návštevníkov**, spôsobov a časových zvyklostí využívania priestoru, či prostredníctvom dotazníkov alebo iných nástrojov zistiť aj kvalitatívne dáta - konkrétne názory na fungovanie, zhodnotenie alebo **víziu o budúcnosti** dotknutých priestorov **{4}**.



Pri tvorbe verejných priestorov je však nutné aj reflektovať aj na **globálne trendy**.

Momentálne najpálčivejšími sú na Slovensku stratégie adaptácie na zmenu klímy. Zmena klímy najviac ohrozuje kvalitu života obyvateľov miest a mestských aglomerácií, ako aj ich celkový ekonomický a sociálny rozvoj.

Vysoká koncentrácia ľudí, ich aktivít, priemyslu a zdrojov robí mestské sídla veľmi zraniteľnými. So zmenou klímy prichádzajú vlny horúčav, búrky, suchá, nárast priemerných teplôt. **Vzrastá spotreba energie** na kúrenie či klimatizáciu, povodňová situácia. Kombinácia umelých nepriepustných povrchov a kapacitne neadekvátneho kanalizačného systému v kombinácii s privalovými dažďami spôsobuje mestské povrchové záplavy.

Z dlhodobého hľadiska je preto potrebné čo najskôr prijať a do každého projektu rekonštrukcie a tvorby nových verejných priestorov **implementovať opatrenia, ktoré pomôžu k stabilizácii situácie**, a tak prispejú k udržateľnosti celého sídla a jeho okolia.

Samostatným prvkom v procese plánovania, tvorby a realizácie verejných priestorov je zapájanie verejnosti. Je potrebné, aby **tvorba verejných priestorov vychádzala z potrieb miestnych obyvateľov**, ktorí budú daný priestor využívať. Zapojenie verejnosti (komunitné plánovanie, participácia) môže poskytnúť dôležité podnety pre vytváranie príjemného a funkčného priestoru tak, aby sa stal miestom pre ľudí.

Plánovanie **zapájania verejnosti** je samostatnou kapitolou tvorby verejných priestorov. Je potrebné mať premyslené, ktorú časť laickej alebo odbornej verejnosti je vhodné zapojiť v ktorých štádiách prípravy projekty. Pre vybrané skupiny a štádia projektovej prípravy sú vhodné rôzne metódy, od priamych rozhovorov, okrúhlych stolov, využitia on-line mapovacích nástrojov, či organizácie "workshopov", v rámci ktorých obyvatelia sami prispievajú k návrhu častí verejných priestorov, tak, aby bolo možné výstupy čo najviac efektizovať **{5}**.

{16}

GEHL, Jan - SVARRE, Birgitte - STEENHARD, Karen Ann (prekl.). How to study public life. 1. vydanie. Washington : Island Press, 2013. 180 s. ISBN 978-1-61091-423-9.

{17}

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno : Partnerství, 2012. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6

{18}

ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

{19}

WHYTE, William H. The Social Life of Small Urban Spaces. Edwards Brothers. Project for Public Spaces Inc. 11. vydanie (2013). 1980. 125 s. ISBN: 978-0970632418

{20}

Project for Public Spaces:
www.pps.org

Kvalitné urbánne priestory poskytujú bezpečné, dostupné, vhodné a príjemné vybavenie pre rôzne druhy aktivít a naplňajú potreby obyvateľov - užívateľov. **Na základe ich dobrého fungovania** bývajú celkovo mestá vyhodnocované svojimi obyvateľmi ako viac alebo menej atraktívne pre život.

Najfrekventovanejšie a najpopulárnejšie priestory sú tie, ktoré poskytujú vhodnú mikroklimu, ľahkú dostupnosť, zmyslovo podnetný objekt v podobe umeleckého diela alebo vodného prvku. **Dôležitým je kritérium pohodlného sedenia a možnosti relaxu.** Najviac však ľudí priťahuje pohľad na iných ľudí.

Ďalšie kritériá zahŕňajú v závislosti od lokálnych daností aj **bezpečnosť, dostupnosť, zohľadnenie lokálneho charakteru a genia loci, environmentálnu udržateľnosť a ekonomickú efektívnosť.**

Potreby a nároky užívateľov

Princíp verejných priestorov spočíva v ich demokratickosti - **je prístupný všetkým bez obmedzenia a zdarma.** Je preto nutné vytvárať také verejné priestory, ktoré sú atraktívne a využiteľné rôznymi sociálnymi skupinami bez rozdielu veku, pohyblivosti, či kultúry. Osobitý zreteľ je treba dbať najmä **na najzraniteľnejšie skupiny a rôzne preferencie** (deti, starších, zdravotne znevýhodnené osoby) {1}.

○ Deti v predškolskom veku

Najdôležitejším kritériom je bezpečnosť, ideálne aj **priamy dohľad na priestor pobytu malých detí** dospelými.

○ Teenageri a mládež

Bývajú často vnímaní ako **problémová skupina verejného priestoru**, verejné priestory využívajú v závislosti od individuálneho záujmu, často najmä v skupinách.



○ Dospelí a pracujúci

Verejný priestor využívajú najmä na nutné **dochádzkové aktivity** a za účelom **krátkodobej rekreácie.**

○ Nezamestnaní

Väčšinou majú k dispozícii **limitované finančné možnosti** a súčasne majú dostatok času, ktorý môžu tráviť v otvorených priestoroch

○ Muži a ženy

Ženy sú vo všeobecnosti **citlivejšie na kvalitu priestoru** (estetickú hodnotu, upravenosť) a na pocit bezpečnosti v týchto priestoroch

Pokračovanie
na ďalšej strane →

○ Dôchodcovia a starší obyvatelia

Majú najviac voľného času, ale súčasne aj **obmedzenú schopnosť využívania verejného priestoru**. Využívajú najmä miesta v okolí svojho bydliska, dôraz je treba klásť na dostatok priestoru na sedenie a odpočinok.

○ Ľudia so zdravotným postihnutím

Nároky na bezpečnosť a dostupnosť verejných priestorov, **potreba bezbariérových riešení**, kvalita a vhodné materiály, informačný systém

○ Menšinové národnostné skupiny

Môžu mať **iné zvyklosti a tradície pri využívaní verejných priestorov**, na ktoré je potrebné myslieť. Súčasne verejné priestory môžu predstavovať aj dôležitým bodom stretávania sa a naväzovanie sociálnej interakcie.

○ Turisti a návštevníci

Kladú dôraz najmä na **čitateľnosť a jasnú orientáciu** vo verejných priestoroch.

Vzhľad a pohodlie

Kvalitné verejné priestory sú **vytvárané vzhľadom k ľudskej mierke človeka**. Priestor sa vtedy javí ako príjemný, nerušivý. Dizajn verejných priestorov by mal taktiež dbať na **posilňovanie pocitu bezpečia minimalizovaním tmavých miest**, premiešavaniu funkcií a vytváraním podmienok pre zastavenie a posedenie. Dôležitým determinantom kvality a pocitu pohodlia vo verejnom priestore je možnosť vidieť, a byť videný.

Aktivity

Ľudské aktivity vo verejnom priestore sú **základom živého miesta a do určitej miery taktiež ukazovateľom jeho kvality**. Medzi základné "aktivátory" priestoru patrí živý parter, ktorý zvyšuje príťažlivosť a kvalitu mestského prostredia. Okrem parteru je však dôležité tvoriť priestor s možnosťou interakcie (umelecké diela, herné prvky, vodné prvky,...). **Medzi nástroje posilňujúce kvalitu verejného priestoru** taktiež patrí jeho programové napĺňanie (trhy, umelci, podujatia) {2}.

↑ Priestor na poznámky

Bezpečnosť

Bezpečnosť je kľúčovou vlastnosťou dobrých verejných priestorov. Snahou každej samosprávy by malo byť vytvorenie priestorov, ktoré prioritizujú najzraniteľnejšie skupiny (deti, staších ľudí, zdravotne znevýhodnených) a najzraniteľnejšie spôsoby dopravy (chôdza, bicykel).

Rovnováha prístupnosti a dostupnosti priestorov

Jedna z úloh verejných priestorov je aj **zabezpečiť dostupnosť (mobilitu) v rámci sídla** - voľný pohyb medzi jeho jednotlivými časťami, ktorý prináša aj aktivity a život. Veľakrát je však táto potreba v kolízii s potrebami miestnej komunity obyvateľov a prístupnosti iných funkcií, ktoré by mal verejný priestor napĺňať. Dizajn verejných priestorov by preto mal **efektívne poskytovať spôsoby prepravy ľudí a tovaru, avšak nie na úkor bezpečnosti a komunitných potrieb**. Pri každom jednom prípade je preto potrebné hľadať správnu rovnováhu - zohľadňovať súčasne prístupnosť a dostupnosť priestorov pre ľudí a napĺňanie ich rôznych potrieb {3}.

Tvorba vychádzajúca z lokálnych daností

Verejné priestory sú **nositeľmi identity miesta, charakteristík a špecifických atmosfér mestských štvrtí a celých sídel**. Ich návrh a prevedenie by preto malo podporovať a dopĺňať už existujúce špecifiká a prostredníctvom estetickej kvality zjednocovať celkové prostredie {4}.

Udržateľnosť - životné prostredie

Verejné priestory predstavujú **výnimočné možnosti zlepšovania životného prostredia v sídlach**. Cieľom pri ich tvorbe je minimalizovať nepriepustné povrchy a maximalizovať prvky vegetácie, využívanie dažďovej vody, znižovanie horúčav, spotrebu energie pri konštrukcii ako aj údržbe verejných priestorov, a tvoriť priestory tak, aby motivovali k znižovaniu spotreby aj jeho užívateľov.

Ekonomická efektívnosť riešení

Kľúčovým pri zohľadňovaní ekonomickej efektívnosti riešení tvorby a realizácie verejných priestorov je v prvom rade ich **konceptia v rámci širších vzťahov, tvorba, ktorá zohľadňuje aj budúce potreby mesta**. Dodržiavaním vytýčených strategických plánov a koncepcií riešenia na hierarchicky vyššej úrovni (napríklad konceptia riešenia verejných priestorov sídla) sa zamedzí častej opakovanej rekonštrukcie priestorov. Ďalším dôležitým kritériom sú aj **náklady na budúcu údržbu** verejných priestorov.

{21}

ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

{22}

GEHL, Jan. Life between buildings: using public buildings. Washington : Island Press, 2011. 207 s. ISBN 978-1-59726-827-1

{23}


NYC DOT . Street Design Manual. United States : Vanguard Direct 2013. 264 s. ISBN-13: 978-0-615-89775-2

{24}

WHYTE, William H. The Social Life of Small Urban Spaces. Edwards Brothers. Project for Public Spaces Inc. 11. vydanie (2013). 1980. 125 s. ISBN: 978-0970632418

- 2.1 ~ Mestský blok
- 2.2 ~ Obytná štruktúra
- 2.3 ~ Polyfunkčná štruktúra
- 2.4 ~ Ulica
- 2.5 ~ Námestie
- 2.6 ~ Nábrežie
- 2.7 ~ Verejné priestory zelene
- 2.8 ~ Vnútrobloky a pasáže

Prvky architektúry mesta



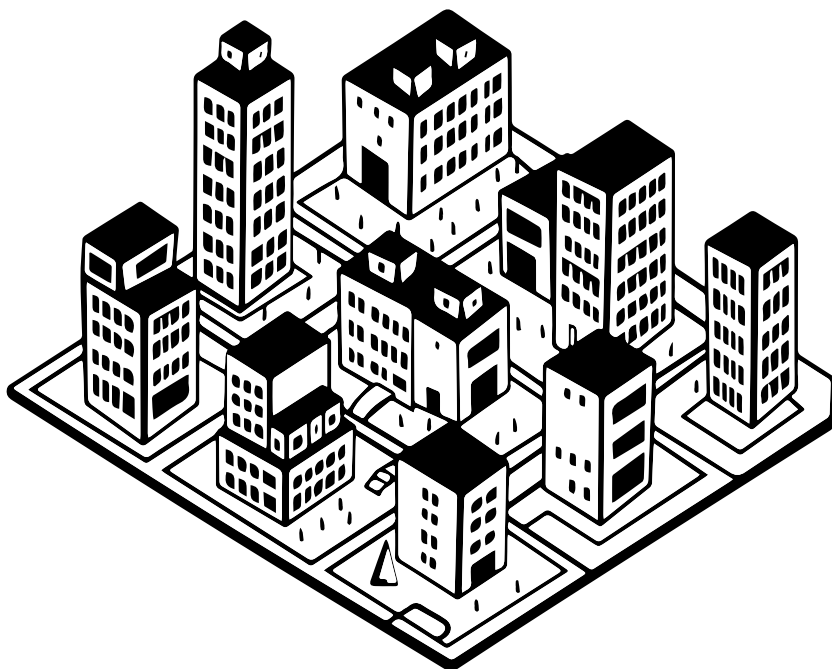
ktúry

2

Mestský blok je základným priestorovým stavebným prvkom mesta. Je najmenšou „skladobnou“ jednotkou mestskej štruktúry, ktorá je vymedzená uličnou sieťou.

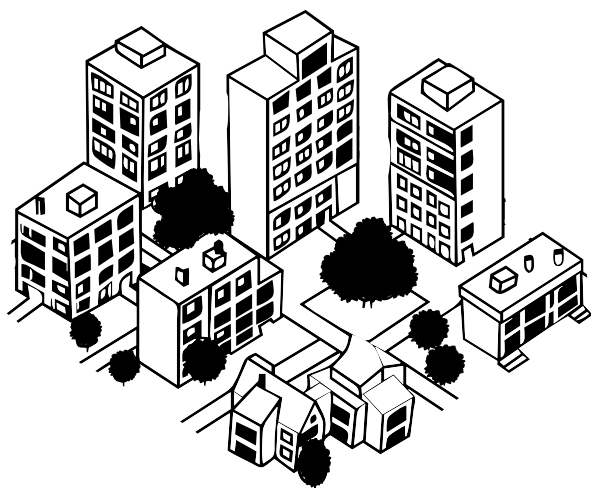
Mestské bloky môžu mať rôzny tvar a veľkosť **v závislosti od konfigurácie ulíc**, prevládajúcej orientácie a topografie. Môžu sa líšiť charakterom zástavby, jej formou, intenzitou a funkciou.

Bloková zástavba vymedzuje systém verejných priestorov (uličné priestory, námestia, parky atď.) a **systém poloverejných, respektíve súkromných priestorov** v jej vnútorných častiach.



Obr.01
Mestský blok

Obr.01 Obytná štruktúra



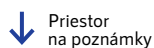
Priestorová štruktúra mesta s prevládajúcou obytnou (rezidenčnou) funkciou. Tento typ štruktúry má svoje špecifické požiadavky na kvalitu životného prostredia, verejných priestorov.

Obr.01
Verejné priestory

Nesme však ísť o monofunkčné územia - **obytné štruktúry vyžadujú aj rôzne doplnkové funkcie**, od základných typov občianskej vybavenosti (škôlky, základné školy), komerčné služby (obchody, trhy, a iné) či rekreačné a športové možnosti.

Súčasne je dôraz kladený **na kvalitu verejných priestorov**, vrátane možností ich otvorenia a dostupnosti - od absolútne súkromných, komunitných, cez poloverejné, až po tie najviac otvorené. Nezanedbateľným aspektom je aj **vegetácia**.



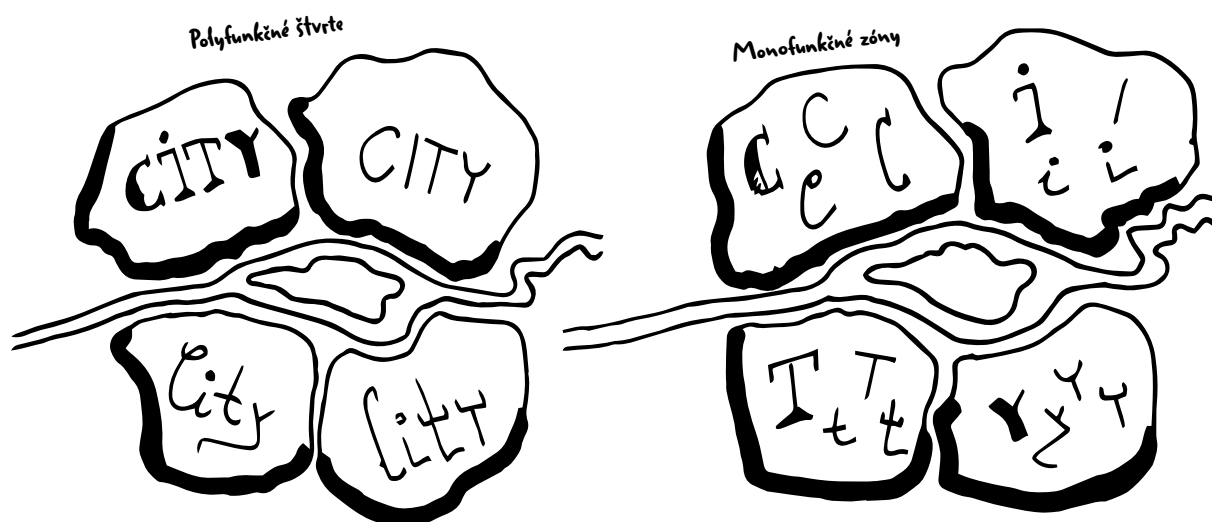


Priestorová štruktúra so zmiešanými funkciami. Ide najmä o ťažiskové štruktúry v (lokálnych) centrách. Koncentruje viaceré mestské funkcie, aj prirodzene sa **lokalizuje na ekonomicky a komunikačne dostupných miestach**.

Vytvára **centrum mesta rôznej veľkosti**, významu a postavením v rámci hierarchie.

Častým sú **lokálne centrá**, ktoré poskytujú zázemie prilahlým štvrtiam (zónam, územiám) so základnou občianskou vybavenosťou, komerčnými funkciami či inými.

Vo veľkomestách tvoria **polyfunkčné štruktúry centrá miest** aj tzv. **city** (najvýznamnejšia časť mesta s administratívou, obchodom, finančnými a bankovníckymi inštitúciami), s charakteristickými vysokými cenami pozemkov, čo a za následok aj prevažujúcu výškovú zástavbu.



Obr.01
Členenie mesta na polyfunkčné štvrte a monofunkčné zóny

Ulica je **základným elementom štruktúry sídla**. Je zväčša obostavaným priestorom lineárneho charakteru. Definuje kompozíciu a základnú vnútornú organizáciu mesta. Jasné usporiadanie a priame pochopenie významu **uličnej siete** napomáha pri orientácii a pohybu po meste.



Podľa Carmonu {1} je ulica dynamický priestor (je tu zmysel, pocit pohybu), kým námestia sú skôr priestormi statickými. Táto dynamika sa stáva najvýraznejšia, keď je **pomer šírky a dĺžky priestoru väčší ako 3:1**.

Na ulici sa odohráva obchodný a spoločenský život v meste. Je primárnym katalyzátorom aktivít a budovania vzťahov obyvateľov. Ulica **nie je len dopravným koridorom**. Ak ju tak budeme vnímať, strácame samotnú definíciu ulice ako priestoru pre rôzne aktivity. Takáto devastácia ulíc znižuje možnosti sociálnej interakcie, stráca sa identita mestského prostredia.

Tektonika uličného priestoru

Ako vhodný pomer výšky budov a šírky ulice sa uvádza 1:1 až 1:2, vždy ale záleží na konkrétnej situácii. **Maximálny pomer sa uvádza na úrovni 1:3**, kedy sa postupne stráca schopnosť plnohodnotne vnímať samotný priestor ulice.

○ Priama trasa ulice

Je charakterizovaná stabilnou scénou postupného približovania dominantných prvkov. Má sklon k jednotvárnosti a schematizácií vzťahov v jednosmernej perspektíve. Po čase sa stáva nudnou a preto je žiadúce jej oživenie priečnymi smermi alebo jej čiastočné segmentovanie na rôzne zážitky z pozície pozorovateľa.

○ Lomená trasa ulice

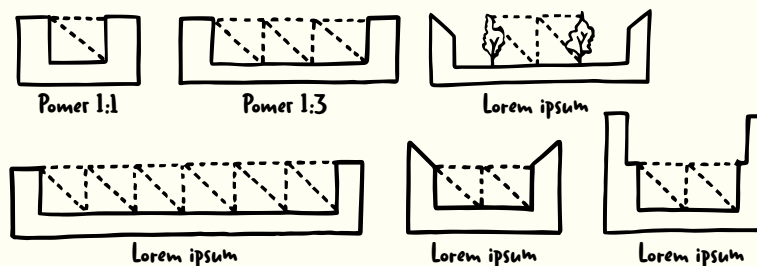
Spôsobuje zmenu záberov s prekvapivým účinkom v polohách zlomov smeru a náhlým objavením nových vzťahov. Akcenty umiestnené na

miestach lomenia ulice zosilňujú obrazovú intenzitu. Prudká zmena jednotlivých situácií si vyžaduje istú pôsobnosť medzičlánkov, ktoré by zabezpečovali súlad obrazov a prispievali tak ku kontinuite vnímania základnej atmosféry ulice.

○ Priama trasa ulice

Vedie k plynulej zmene situačných vzťahov a prispieva k panoramatickému vnímaniu urbanistickej scény.

Rozširuje okruh vnímania, vnáša do obrazu rôznorodosť a dynamiku. Rozsah zakrivenia vyžaduje určenie jeho limitov. Okrem rešpektovania praktických hľadísk treba rešpektovať aj hľadisko obrazové tak, aby nedochádzalo k dezorientácii a k strate vnímania základného motívu. V prostredí s monotónnou a opakujúcou sa skladbou priestorov prispieva zakrivená trasa vnímania k obohacovaniu scenérií mestského prostredia.



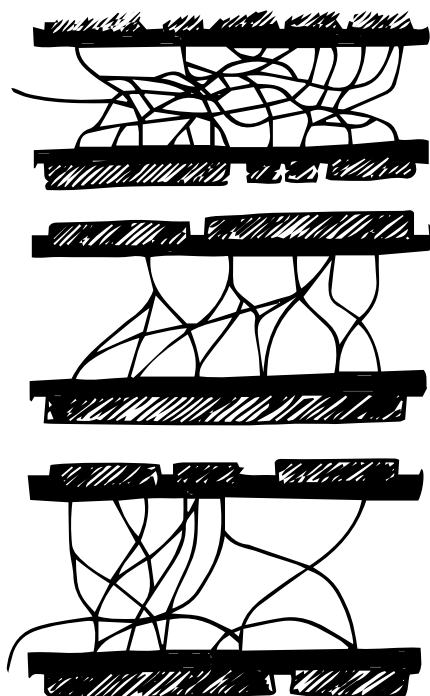
Obr.01

Dimenzie a pomery šírky ulíc a príhľej zástavby budov. Pomer výšky budov a šírky ulice závisí aj od pomeru výšky a vzdialenosti ohraničujúcich budov

Ulica a doprava

Dôležitým elementom, ktorý definuje charakter ulice, je aj **pohyb, resp. doprava v nej**. Ulica však nie je cesta. Na uliciach s veľkou záťažou od dopravy ľudia zvyknú preferovať chodník iba ako priestor na rýchly pohyb **mezi domovom a finálnou destináciou**.

Na uliciach s ľahšou dopravnou záťažou dostáva priestor **aktívny spoločenský život**: ľudia využívajú chodníky a nárožia ako priestory na stretávanie a iniciovanie interakcií **{1}**.



Obr.01
Aktívny parter (výklady obchodov, vstupy) preddefinuje vyšší pohyb - život - na ulici.

↑ Priestor na poznámky

2.4.1

Sieť ulíc - typy uličných priestorov

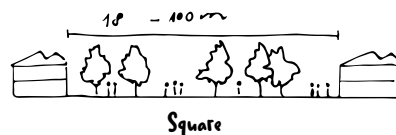
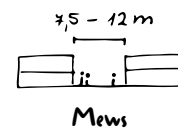
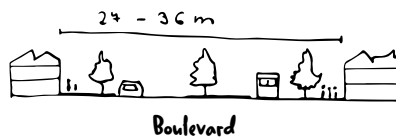
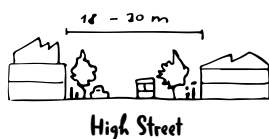
Ulice - sú usporiadané v systéme, spoločne tvoria "kostru života" v meste. Tento systém by mal byť jasne definovaný a hierarchizovaný, v závislosti od prevládajúcej funkcie okolitých ulíc a intenzity pohybu. Jednotlivé ulice potom vieme rozdeliť do typov - mestská trieda (bulvár), mestská ulica, obytná ulica.

Špecifickým typom usporiadania priestoru je tzv. zdieľaný priestor.

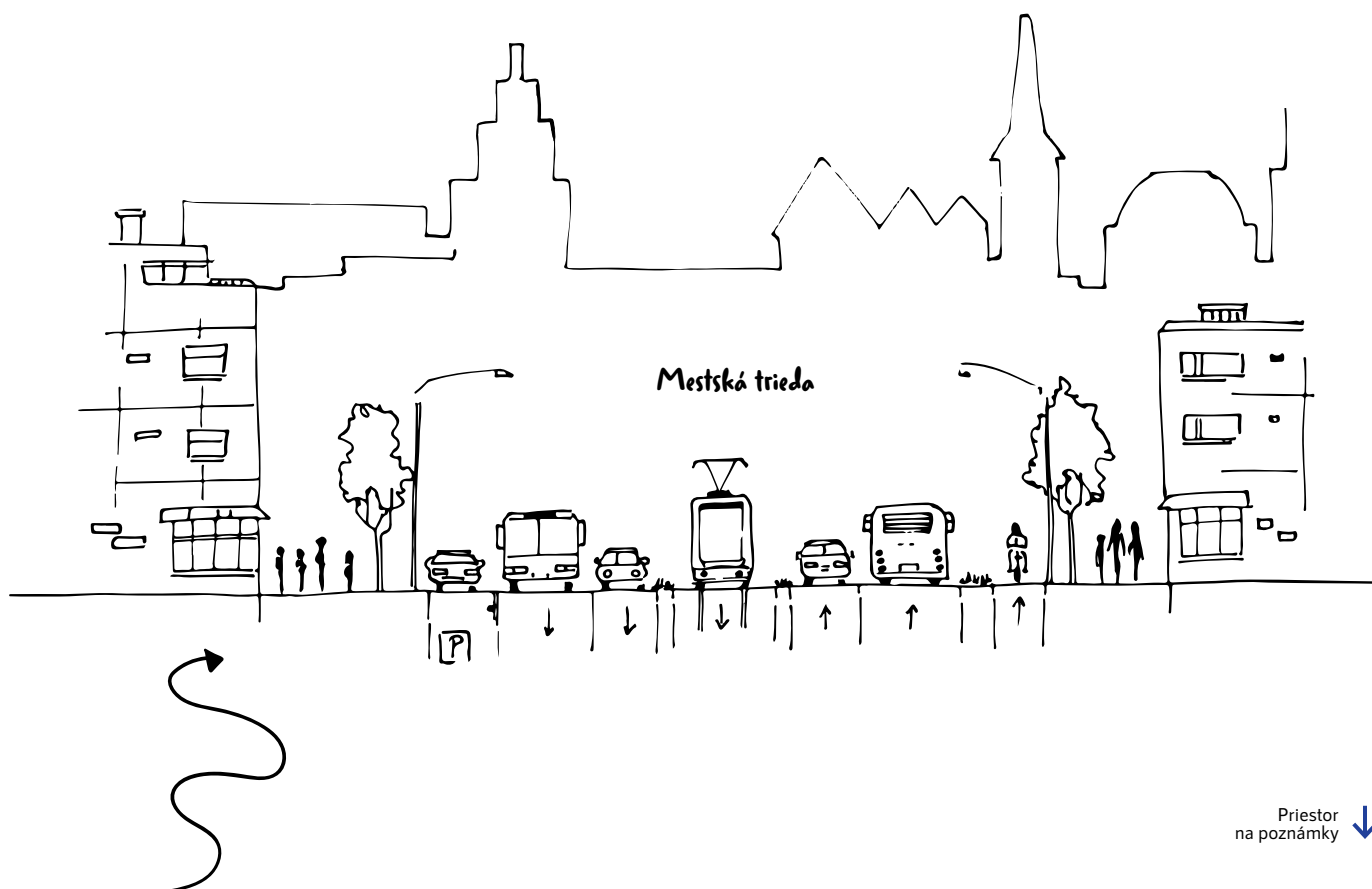
Pri tvorbe siete verejných priestorov, treba dbať v prvom rade na ich vzájomnú prepojenosť a veľmi opatrne narábať s vytváraním tzv. "slepých uzáverov, mŕtvych koncov (angl. cul-de-sac, dead ends), ktoré neumožňujú podpora permeability (prestupnosti, otvorenosti a volnosti) pohybu v meste {2}.



Obr.01
Typy uličných priestorov v závislosti od intenzity pohybu.



Obr.02
Typické odporúčané šírky pričných profilov jednotlivých typov uličných priestorov.

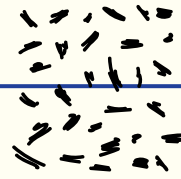


2.4.2

Mestská trieda

Mestská trieda v typológií ulíc vystupuje najvyššie. Mestská trieda je dôležitá nielen z prevádzkového, ale aj **architektonicko-urbanistického hľadiska**. Jej charakter je určovaný rôznymi faktormi. Je charakterizovaná bohatým parterom s výrazným podielom obchodu a služieb. Tento typ ulice v sebe nesie vzhľadom na svoj parameter aj výraznú **dopravnú funkciu**.

Vhodným riešením priestoru a usporiadaním jednotlivých prvkov uličného profilu vieme znížiť **dopady dopravy** na tento typ ulice. V prostredí našich miest môže mať podobu **hlavnej či viacpruhovej cesty**, ale aj **centrálnej pešej zóny**.

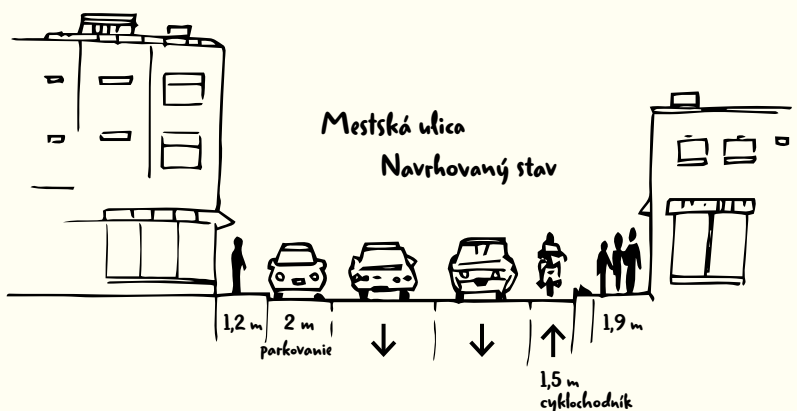
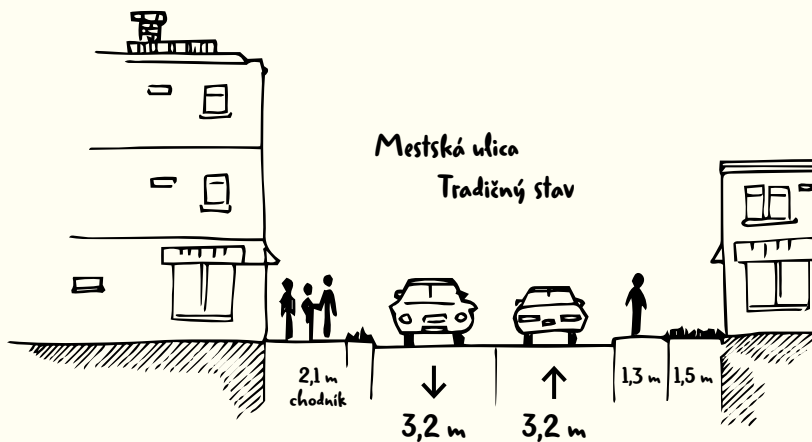


2.4.3

Mestská ulica

Mestská ulica predstavuje základný typ uličnej siete v meste. Zaisťuje kompletnú obsluhu územia a vytvára potrebné predpolie pre okolitú zástavbu. V priečnom profile môže byť vymedzená priečelím domov, prípadne ich predpoliami. V priečnom profile sú spravidla **uprostred jazdné pruhy** (šírkou, počtom a usporiadaním prispôbené miestnym pomerom) a po bokoch chodníky. Podľa možnosti umiestňujeme **v priečnom profile stromoradie**, pás zelene, pozdĺžne parkovanie prípadne vyhradený priestor pre cyklistov.

Priestor
na poznámky ↓



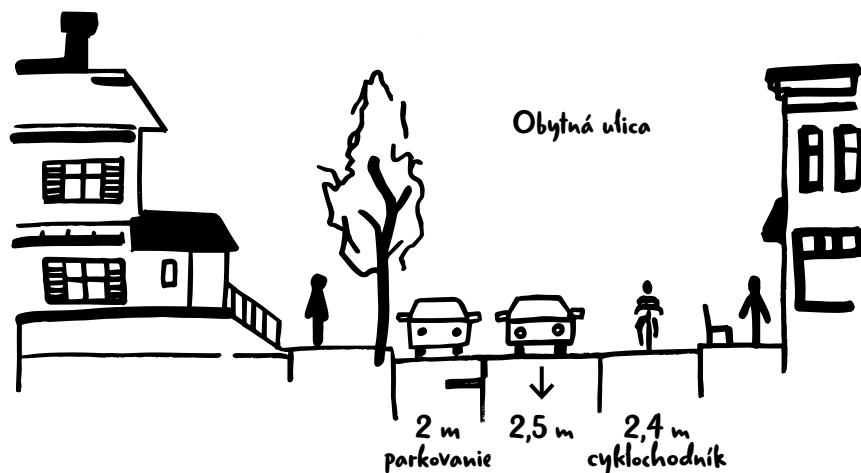
V centrálnych polohách sídla, najmä v historických častiach, sa na riešenie verejného priestoru mestskej ulice kladú veľké požiadavky. Vzhľadom na častokrát úzky profil tohto typu ulice ich ale nie je možné vždy úplne naplniť. Optimálne usporiadanie je tak značne náročné a je potrebné prijať vhodné kompromisy. Zlepšenie priečného profilu ulice, a tak aj priestoru pre peších, je možné dosiahnuť len vhodnou úpravou cestného profilu, zúžením jazdných pruhov a ukladením dopravy.

2.4.4

Obytná ulica

V prípade obytnej ulice ide **typologicky o mestskú ulicu**, ktorá je situovaná v obytnom prostredí s dominantnou pobytovou funkciou a **s vylúčením tranzitnej dopravy** - má slúžiť výlučne pre obsluhu príľahlých domov.

Je vytvorená s ohľadom na záujmy **chodcov a cyklistov**, ako priestor pre vzájomnú interakciu obyvateľov, stretávanie a ako miesto pre bezpečné hry detí. Obytná ulica spravidla **neobsahuje oddelený pás pre automobily** a chodci smú používať cestu v celej šírke a hry detí na ceste sú dovolené.

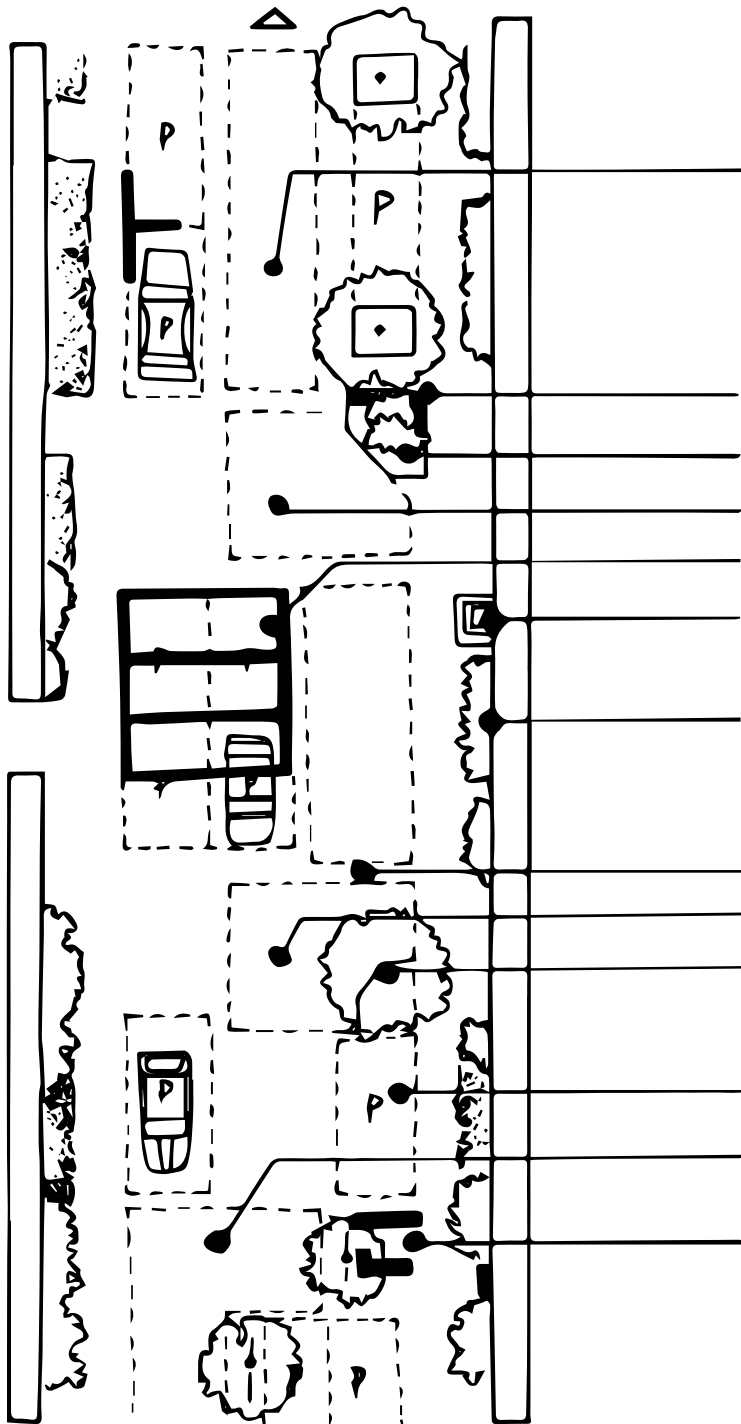


Vodiči smú jazdiť rýchlosťou najviac **20 km/h** a sú povinný dbať na zvýšenú ohľaduplnosť voči chodcom - nesmú ich ohroziť, jazdia rýchlosťou pešieho pohybu. (Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke).

Tomuto charakteru ulice by malo byť prispôsobené aj **prípadné riešenie parteru**, povrchová úprava ulice, okolitých plôch ako aj ďalšie vybavenie priestoru ulice.



↑ Priestor na poznámky



Obr.

Koncept "shared space" v zahraničí realizujú aj vysokošpecializované firmy, ktoré pred samotnou realizáciou vykonávajú dôsledné analýzy priestoru, aby bolo možné predchádzať prípadným nehodám z neznalosti jeho fungovania. Kenniscentrum Shared Space, Holandsko {6}.



2.4.5

Zdieľaná ulica

Jej základným princípom je **odstránenie tradičného rozdelenia ulice** na zóny pre automobily, chodcov, prípadne iných účastníkov cestnej premávky. Tradičné prvky, zamedzujúce voľnému pohybu v priestore - obrubníky, dopravné značky, semafor či zábradlia sú nahradené samoreguláciou jednotlivých účastníkov cestnej premávky. **Zdanlivým zvýšením pocitu neistoty vodičov**, dochádza k zníženiu rýchlosti, znižuje sa miera dopravných nehôd a zvyšuje sa bezpečnosť ostatných účastníkov cestnej premávky.

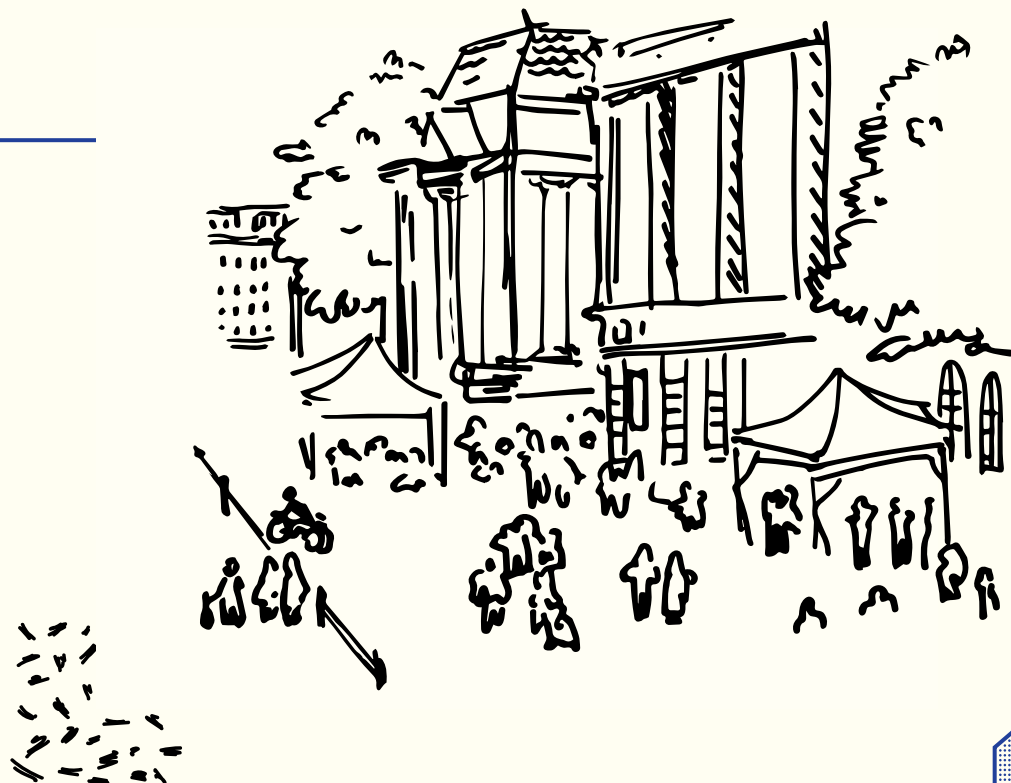
Ben Hamilton naznačuje, že **správanie jednotlivca** je pozitívne ovplyvnené samotným riešením verejného priestranstva, nie sekundárnymi predpismi, značkami či obmedzeniami {3}.

V prípade nejasnosti, komu jednotlivé zóny verejného priestoru patria, máme tendenciu **vyhľadávať očný kontakt** s ostatnými účastníkmi cestnej premávky automaticky. Znižuje sa tak rýchlosť a zvyšuje pozornosť samotného vodiča, ale aj chodca. Miera zdieľania priestoru môže mať rôzne formy v závislosti od úrovne vymedzenia a segregácie medzi rôznymi druhmi dopravy.

V praxi sa stretávame s problematickým prijímaním tohto druhu verejného priestoru v meste. Najväčšie výhrady majú komunity z prostredia osôb so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie - s problémami so sluchom, prípadne zrakom, pre ktorých tento typ zdieľaného priestoru zvyšuje nebezpečenstvo úrazu či nehody.

Obr.

Exhibition Road v Londýne. Zdieľaný priestor vyžaduje však vysokú mieru tolerancie a trpezlivosti od všetkých účastníkov v priestore {5}.



2.4.6

Kompletné ulice

Kompletné ulice sú **ulicami pre každého**. Sú navrhnuté a prevádzkované tak, aby zabezpečili bezpečný prístup pre všetkých užívateľov vrátane chodcov, cyklistov, motoristov a tranzitných jazdcov všetkých vekových kategórií a schopností. Kompletné ulice umožňujú **ľahký prechod cez ulicu**, nakupovanie a možnosť chodiť na bicykli do práce. Umožňujú **bezproblémovú a presnú autobusovú dopravu** a bezpečnú a plynulú možnosť ísť k zastávkam MHD.

Kompletná ulica by vo svojom profile mala zahŕňať: **chodníky, cyklistické chodníky** (alebo široké ramená), **špeciálne autobusové pruhy**, pohodlné a

dostupné zastávky verejnej dopravy, časté a **bezpečné prechody, medián ostrovčekov**, prístupné **signálne zariadenia** pre chodcov, a viac.

Prijatím politiky kompletných ulíc sa zabezpečí bezpečný prístup pre všetkých užívateľov bez ohľadu na vek, schopnosti alebo spôsob dopravy. Znamená to, že každý dopravný projekt uľahčí vodičom, užívateľom tranzitu, chodcom a cyklistom lepšiu a bezpečnejšiu ulicu - čím sa mesto stáva lepším miestom pre život {7}.

{1}

CARMONA, Matthew et al. Public Places - Urban Spaces: The Dimension of Urban Design. 2. vydanie. Milton : Routledge, 2010. 394 s. ISBN 978-1-856-17827-3.

{2}

NYC DOT . Street Design Manual. United States : Vanguard Direct 2013. 264 s. ISBN-13: 978-0-615-89775-2

{3}

HAMILTON, Ben Bailie. Towards Shared Space. In: Urban Design International. Volume 13, Number 2, 2008. s. 130-138.

{4}

PRINZ, Dieter. Städtebau, Band 2: Städtebauliches Entwerfen. 1980. ISBN-10: 3170054023

{5}

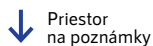
<https://www.dezeen.com/2017/10/09/exhibition-road-accident-review-shared-vehicle-pedestrian-space-emma-dent-coad-london-uk/>

{6}

<http://www.shared-space.org/Shared+Space>

{7}

<https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/what-are-complete-streets/>



Priestor na poznámky

Námestia od dávna slúžili pre rôzne kultúry ako **spoločenská duša** štvrtí aj celých miest.

Námestie tvorí **zskupenie domov** okolo otvoreného priestoru. Tento vnútorný priestor - "nádvorie" - v minulosti často nieslo symbolický význam, preto bolo vzorom aj pre architektúru niektorých náboženských miest. Originálnou funkciou námestí boli **trhy a rôzne slávnosti**. Symbolické obsahy a pôvodné funkcie sa podpísali na historickom vývoji námestí, no v súčasnosti sa vytrácajú a hlavnými funkciami námestia sa stávajú **spoločenské stretávanie** či

rekreácia. Niekedy je námestie vyzdobené a veľkolepé, niekedy nie je ničím špeciálne, niekedy je iba prázdnu plochou, rozšíreným priestorom ulice. Takýto verejný priestor jedného alebo druhého charakteru je **esenciálny pre každú komunitu**.

V súčasnosti je námestie chápané ako **jasne definovaný priestor ohraničený budovami**. Práve proces uzatvárania priestoru stabilizuje jeho vnímanie a vytvára tak urbanistický "interiér", z voľného otvoreného priestoru sa tak stáva definovaný prvok - námestie **{1}**.

Dimenzie a proporcie námestia

Dôležitým atribútom priestoru námestia, ktorý ho odlišuje od ulice, sú **jeho proporcie**. Podľa F. Trnkusa **{1}** môžeme rozlíšiť námestia na:

○ Malé

Koncentrovaná priestorová atmosféra, dominuje účinok vnútro priestoru, pomer medzi výškou a šírkou tohoto priestoru je **1:1 - 1:1,5**

○ Stredné

Výška : šírka - **1:3 - 1:4**, nad touto hranou sa námestie otvára a uzavretosť kontúry námestia prestáva byť účinná

○ Veľké

Výška : šírka - **1:5 - 1:8**, ktoré pôsobí absolútne otvorené, pôdorysná kontúra sa nedá odvrátiť

Sitte uprednostňuje nepravidelné rozvrhnutie, nachádzal záľubu v rôznorodých kombináciách, nachádzajúcich sa v stredovekých a renesančných mestách.



C. Sitte {3}, ktorý sa zaoberal štúdiom historického vývoja námestí, definuje "hlboké" a "široké" typy námestí v závislosti od toho, či dominantná budova bola dlhá a nízka alebo vysoká a úzka. Hĺbka námestia má súvis so vzťahom ku dominantnej budovy (t. j. medzi jedným a dvoma násobkami výšky hlavnej budovy), zatiaľ čo zodpovedajúca šírka závisí od perspektívneho efektu. Pokiaľ ide o pôdorysný tvar, Sitte odporučil (ibid.), aby **žiaden vzťah nebol väčší ako tri ku jednej**. Ak má priestor **pomer strán väčší ako 3:1** stáva sa z neho priestor dynamický - ulica. Sitte tiež uprednostňuje nepravidelné rozvrhnutie, nachádzal záľubu v rôznorodých kombináciách, nachádzajúcich sa v stredovekých a renesančných mestách.



CAMMILO SITTE

Typológia námestí podľa Rob Kriera {4}

○ Pravidelný tvar

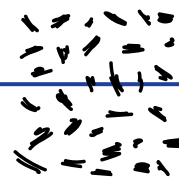
Hoci umožňuje **dobrá čitateľnosť scény námestia** pri dlhšom pobyte vedie k postupnému nezájmu. A malé narušenie pravidelného tvaru **zvyšuje vizuálnu atraktivitu**.

○ Nepravidelný tvar

Príčinou vzniku je ich **pozvoľný historický vývoj** a **praktické dôvody**. Geometrická neurčitost ponúka bohatšiu scénu námestia.

Podľa Kriera (ibid.) priestorové formy spadajú **pod tri hlavné skupiny**, zodpovedajúce geometrickej forme ich pôdorysu (štvorec, kruh, trojuholník). **Mierka** je takisto geometrickou kvalitou, je **odvodená od proporcií a rezu ohraničujúcich budov**.

Priestor na poznámky ↑



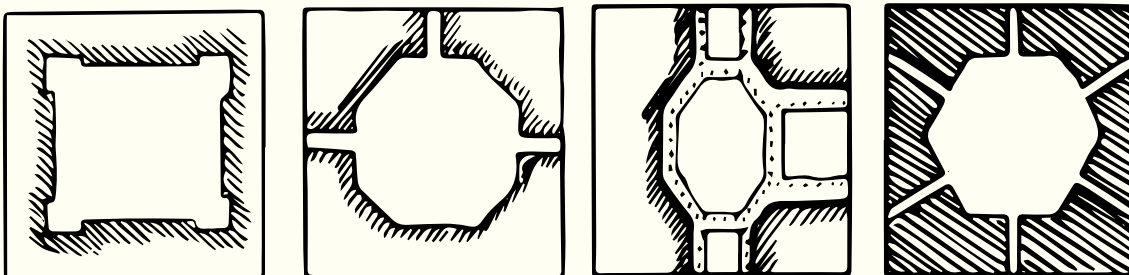
↓ Priestor
na poznámky

Schéma vývoja geometrickej charakteristiky námestia podľa Kriera

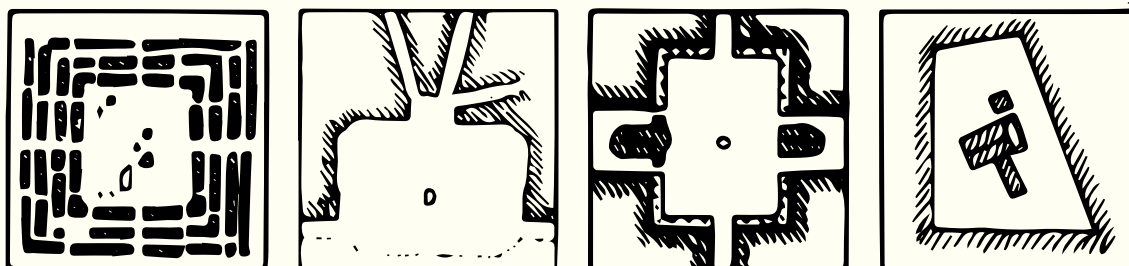
.....

○ Štvorcové a obdĺžnikové tvary námestia

Je to najčastejšie používaná forma námestí, ktorej hlavná os smeruje ku kulminujúcemu monumentu.



○ Ortogonálne námestia

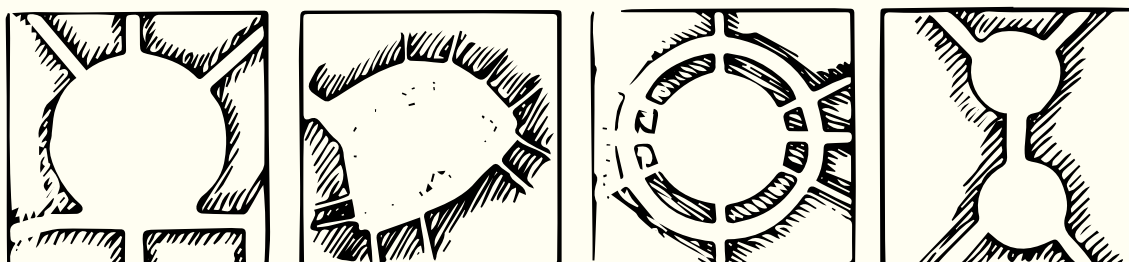


○ Kruhové námestia

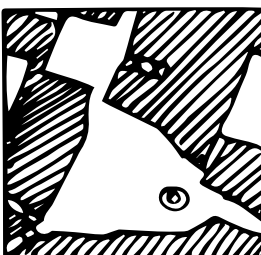
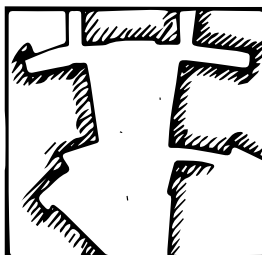
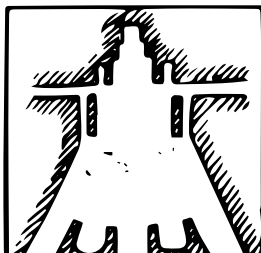
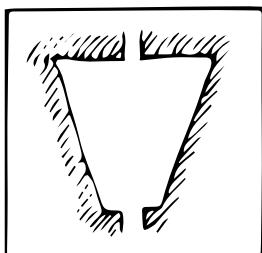
Vznikli transformáciou rímskych amfiteátrův tak, že centrálny priestor ostal voľný, z obvodu sa stal obranný

priestor a domy boli postavené na pôvodnom sedení. Keď toto usporiadanie už nebolo tolerované a prišlo

obdobie rozvoľňovania mesta, obranné prvky boli odstránené a voľný priestor bol premenený na verejný.

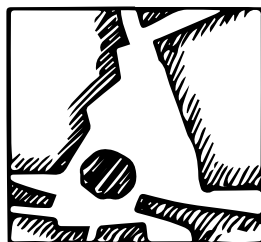
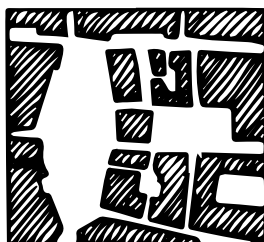


↓ Priestor
na poznámky

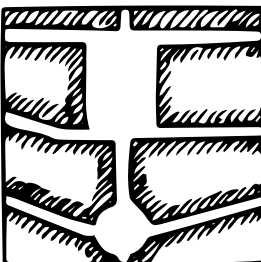
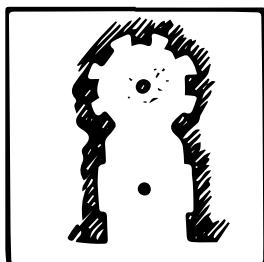


○ Trojuholníkové námestia

Väčšinou ako nafúknutá križovatka slúžiaca pre rôzne trhy.



○ Námestia, ktoré sú šikmé, rozdelené, pridané a prekrývajúce sa



○ Geometricky zložité systémy námestí

Funkcie námestia

Námestia by mali poskytovať viaceré funkcie súčasne, ktoré sú **k sebe kompatibilné**: komerčné aktivity a aktivity kultúrneho charakteru, vytváranie priestoru pre verejné administratívne úrady, komunitné centrá, kluby mládeže, knižnice, divadlá, hudobné kluby, kaviarne, bary atď. **Obytná funkcia by nemala byť v žiadnom prípade vylúčená**. Spoločne by mali tieto funkcie generovať aktivity pre celý deň a počas všetkých ročných období. Premietnuté do priestoru - námestie by malo poskytovať **súhru kludového a rušného prostredia** v priestore, spolu s harmonicky vyvážením prvkov prírodného prostredia, úžitkových a umeleckých prvkov, ponúkaných služieb a usporiadania prevádzkových procesov.

Nezanedbateľný je aj **politický rozmer námestí**. Predpokladá sa totiž, že tí čo prichádzajú na námestie sú si vedomí svojej príslušnosti ku komunitě, svojho občianstva, a že pri rozhodujúcich situáciách budú participovať vo verejnej diskusii a ujmú sa činov **v záujme komunity**. Námestie je možné vnímať aj ako prejav lokálneho sociálneho poriadku, vzťahom občanov medzi sebou navzájom a občanov a autorít. Každé takéto námestie **vystavuje na obdiv škálu symbolov, nápisov, obrazov, monumentov**, nie ako umeleckých diel, ale ako pripomienku občianskych práv a povinností pre svojich obyvateľov {5}.



HARMONICKÉ VYVÁŽENIE

*Námestie
by malo
poskytovať
súhru
kludového
a rušného
prostredia.*

{1}

CARMONA, Matthew et al. Public Places - Urban Spaces: The Dimension of Urban Design. 2. vydanie. Milton : Routledge, 2010. 394 s. ISBN 978-1-856-17827-3.

{2}

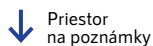
TRNKUS, Filip (ed.). Základné artefakty priestorovej štruktúry mesta. Bratislava: STU v Bratislave, 1998. 105 s. ISBN 80-227-1172-1

{3}

SITTE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. 1. vyd. Praha : ARCH, 1995. 111 s. ISBN 8090160816.

{4}

KRIER, ROB. URBAN SPACE, RIZZOLI INTL PUBNS, 1971. 174 S. ISBN 0847802337



Priestor
na poznámky

Nábřežie je **verejným priestorom lineárneho charakteru** podobne ako ulica. Obsahuje charakteristický element - rieku, ktorá je dominantou v priestore. **Nábřežie** je otvoreným, priestorovým útvarom vznikajúcim postupnou artikuláciou okrajov vodného toku/plochy. Jeho primárnou funkciou je **ochrana brehu proti škodlivým účinkom vody**.

Z historického hľadiska boli nábřežia - brehy riek - **určujúcimi prvkami pri vzniku sídel**, keďže poloha pri rieke poskytovala možnosť dopravy, či dostatočný príjem zdrojov (priemysel, rybolov, energia z vody). Až do polovice 19. storočia plnili nábřežia v mestách väčšinou **hospodársku funkciu**, nemali charakter verejného priestoru a neboli upravené. Až neskôr sú vytvárané vo vnútornom meste nábřežia ako priestory pre vizuálny a fyzický kontakt s vodou. V priebehu posledných dekád došlo k deteriorácii a zabudnutiu priestorov nábřeží, s čím bola spojená aj **absencia prístupu k rieke**, ktorá je typickými negatívnym fenoménom pre viacero súčasných slovenských miest.

Až do polovice 19. storočia plnili nábřežia v mestách väčšinou hospodársku funkciu, nemali charakter verejného priestoru a neboli upravené.

WATERFRONT REGENERATION

V súčasnosti veľmi populárna **stratégia regenerácie mestského nábřežia** za účelom "city building" - oživenia ekonomiky a aktivity mesta (dotknutej mestskej časti), pritiaženie nových investorov, poskytnutie nových priestorov na oddych, či pre komerčné prevádzky, a pod. {2}.



Potenciál vodného toku v meste tkvie nielen v jeho polohe, ale aj **potenciálu spájania** - vodný tok, aj prostredníctvom nábřeží, **prepája celé mesto s voľnou krajinou** a poskytuje priestor pre tzv. "mäkkú" dopravu v podobe peších trás alebo cyklo-chodníkov (greenways) {1}.

Samotný vodný tok však môže **pôsobiť v organizme sídla aj ako bariéra**. V súčasnosti je nevyhnutné zvyšovať permeabilitu územia, obnovovať pôvodné a vytvárať nové prepojenia - najmä pre peších a cyklistov. Dôležitými priestormi v nábřeží sú preto **mosty a ich nástupné priestory** v dotyku s ostatnými verejnými priestormi

v meste. Je nevyhnutné zabezpečiť **plynulý nástup a bezbariérové** (bezproblémové) **prepojenie** oboch brehov s návaznosťou na ďalšie verejné priestory v meste.

Nábřežie môže mať **charakter architektonizovaného mestského nábřežia**, prípadne prírodného nábřežia. Pri riešení jeho úprav je dôležité zachovať inundačné územia, resp. vytipovať také riešenie **proti-povodňovej ochrany** a manažmentu vody v území, ktoré spĺňa všetky funkčné, ale aj estetické kvality a súčasne neodrezávajú mestský život a obyvateľov mesta od **priameho kontaktu s vodným tokom**.

2.6.1

Mestské nábřežie

Mestské nábřežie reprezentuje priestor dotyku a vzájomnej interakcie kompaktnej štruktúry mesta s elementom vody. Je charakterizované upraveným brehom s protipovodňovou úpravou s **možným prístupom k vode** (móla, pobytové schody, terasy a pod.). Jeho materiálové riešenie môže byť rôzne, od kamenných či betónových korýt po prírodnejší - zelený charakter s vysokou zeleňou a vhodnými sadovníckymi úpravami.

Pre mestské nábřežie je **dôležitý priamy prístup k vode**, ktorý prináša mestu nové dostupné aktivity vo verejnom priestore, nové zážitky - obohacuje tradičné verejné priestory v meste.

V prostredí mestského nábřežia je vhodné artikulovať zástavbu tak, aby vznikol **priestor pre aktívny parter**, prípadne voľiť pavilónovú zástavbu s malým reštauračným zázemím, vybavenosťou pre športovcov a pod.

NOVÉ ZÁŽITKY

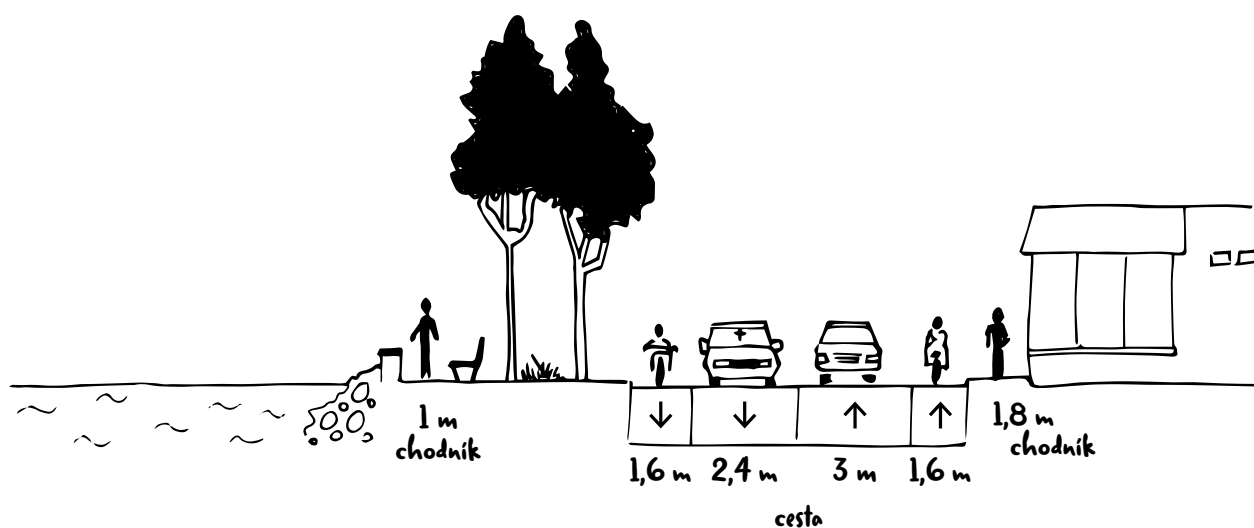
Mestské nábřežie obohacuje tradičné verejné priestory v meste.



↓ Priestor
na poznámky

2.6.2

Prírodné nábřežie



{1}
ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY:
Průvodce tvorbou a obnovou veřejných
prostranství. Brno : Nadace Partnerství,
2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

{2}
SMITHS, Harry, FERRARI, Maria S. G.,
eds.. Waterfront Regeneration: Experiences
in City building. New York: Routledge. 2010,
256 s. ISBN 1844076733

{3}
ALEXANDER, Chrispher, SILVERSTEIN
Murray, et al. A Pattern Language: Towns,
Buildings, Construction. Oxford: Oxford
University Press, 1977. 1171 s. ISBN: 978-
0195019193

Prírodné nábřežie sa často vyskytuje v dotyku s nezastavaným územím v meste, rozdrobenou štruktúrou mesta alebo solitérnou zástavbou sídliska. Pripomína "vidiecky charakter" v štruktúre sídla. Je charakterizované prítomnosťou zachovaných prírodných biotopov. Breh má bohatú morfológiu simulujúcu voľnú krajinu, no zároveň má poskytovať priestor pre šport a aktívnu či pasívnu rekreáciu (lov rýb, rekreačné prechádzky). Prírodné riešenie nábřežia umožňuje zachovať prirodzené inundačné územia bez nutnosti prísnej regulácie vodného toku.

Z hľadiska tvorby je dôležitou súčasťou nábřežia práve okraj - styk vody a brehu {3}. Prírodné, prírodné nábřežia majú tento okraj označený pomalým a drsným (hrubým) prechodom. Je možné vnímať určitú (často aj postupnú) sekvenciu v zmene povrchov a textúr, danú prirodzenou ekológiou tohoto prostredia. Pre človeka to potom znamená, že je možné sa prirodzene priblížiť k vode bez ohrozenia bezpečnosti.

Verejné priestory zelene tvoria "štruktúry zelene v sídle" s prevahou nespevnených plôch, vegetačné priestory súvisiace so zastavaným územím sídla, ktoré poskytujú **rekreačný úžitok obyvateľom a návštevníkom**. Systém zelene v sídle by mal tvoriť vzájomne prepojenú štruktúru **zelených plôch v sídle**.

Z pohľadu urbanizmu sa jedná o **štvorrozmerný otvorený systém**. Toto prepojenie posilňuje jeho environmentálnu a spoločenskú funkciu a má potenciál **prepojiť mesto s voľnou okolitou krajinou**.

Aktuálny prístup tvorby tzv. "**greenways**" sleduje vytváranie takých trás, komunikácií, cyklotrás, alejí, lineárnych parkov a prírodných koridorov využívaných v súlade s ich **ekologickou funkciou a potenciálom**, ktoré prepájajú jednotlivé plošné prvky sídelnej zelene. Prepájajú **verejné priestory zelene** a poskytujú prístup do verejných priestorov zelene **bližšie k bydlisku**.



Kategorizácia systému verejných priestorov zelene

○ Verejná zeleň

- ∴ Park
- ∴ Menšie parkové plochy
- ∴ Aleje a uličné pásy

○ Vyhradená zeleň

- ∴ Sídľisková zeleň
- ∴ Záhrady škôl a škôlok
- ∴ Záhrady zdravotníckych a sociálnych zariadení
- ∴ Zeleň rekreačných a športových zariadení
- ∴ Záhrady RD
- ∴ Záhradkárske osady

○ Špeciálna zeleň

- ∴ Cintoríny
- ∴ Botanické záhrady, arboréta, zoologické záhrady

○ Ochranná zeleň

- ∴ Ochranné a izolačné pásma

○ Hospodárska zeleň

- ∴ Lesy v extraviláne mesta
- ∴ Sady a produkčné záhrady

○ Ostatné

- ∴ Rozptýlená zeleň
- ∴ Lesoparky

↓ Priestor
na poznámky

2.7.1

Park

Park je priestorovo vymedzený **útvár rekreačného zamerania s prevahou zelene**, usporiadanej podľa estetických, funkčných a biologických zásad. Jeho účelom je **poskytnutie miesta pre odpočinok a voľnočasové aktivity**. Park je súčasťou celkového systému verejnej zelene v sídle.

Funkčné plochy v parkoch, resp. samotné parky, môžeme rozdeľovať na "aktívne" a "pasívne" podľa toho, k akej forme rekreácie je park využívaný - buď na prevažne **športové aktivity** (beh, cyklistika, basketbal, frisbee, a pod.), alebo **kludové zóny** pre prechádzky, potulovanie sa, premýšľanie, čítanie, meditácie, pikniky a iné kludnejšie aktivity **{3}**.

Ako park sa často definuje **plocha s vegetačnými úpravami** rôznej náročnosti s výmerou nad 0,5 ha s minimálnou šírkou 25 metrov aspoň v jednom smere. V organizme sídla by rozloženie parkových plôch malo byť v dochádzkovej vzdialenosti 300 m. Podľa Alexandra **{4}** ľudia potrebujú **otvorené zelené priestory**, avšak naozaj ich intenzívne aj využívajú, len ak sú v dostupnej vzdialenosti - do 3 minút peši. V opačnom prípade, **vzdialenosť prekoná potrebu**. Ideálne preto by mal byť vytvorený systém malých zelených plôch, ktoré budú dostupné v každých 250m, vo funkčnej šírke min 45m a celkovej ploche 5 500 m².

POCKET PARK MALÝ MIESTNY PARK

Je malý park prístupný širokej verejnosti. Sú to parky, ktoré sú **relatívne malé pre fyzické aktivity**, no poskytujú zeleň, miesto na sedenie vonku a niekedy malé detské ihrisko. Môžu vzniknúť okolo pamätníka, alebo umeleckého diela. Väčšinou vznikajú vo výrazne urbanizovanom prostredí ako jediná možnosť pre umiestnenie zelene **{5}**.

Typologická hierarchia parkov

	POČET OBYV.	DOSTUPNOSŤ V KM	ROZLOHA V HA
CELOMESTSKÝ PARK	CELÉ MESTO	> 2	> 10 (OPT. > 20)
OBVODOVÝ PARK	20 - 35 TISÍC	1 - 2	4 - 5
LOKÁLNY PARK	2 - 6 TISÍC	0,3 - 0,4	< 2
POCKET PARK*	< 2 TISÍC	< 0,3	0,02 - 0,4

SúčasnÉ trendy a zásady tvorby

.....



POŽIADAVKY
FUNKCIA: KRÁTKODOBÁ REKREÁCIA, SPOLOČENSKÉ, KULTÚRNE A ŠPORTOVÉ AKCIE {1} ALEBO PODĽA RÔZNYCH POTRIEB LOKÁLNEJ KOMUNITY TAK, ABY SI TIETO MEDZI SEBOU NEPREKÁŽALI
DOBRA PEŠIA DOSTUPNOSŤ PRE VŠETKÝCH OBYVATEĽOV
PREPOJENIE NA OSTATNÉ ELEMENTY SYSTÉMU ZELENE V SÍDLI
POŽIADAVKY NA EKOLOGICKÉ RIEŠENIA, PODPORU BIODIVERZITY A UDRŽATEĽNOSŤ {6}, PODPORA PRIRODZENÝCH RIEŠENÍ A PERMAKULTÚRNA VÝSADBA
VZHLADOM NA ROZSAH A VÝBER ZELENE JE ÚDRŽBA PARKOV JE FINANČNE AJ ODBORNE NÁROČNÁ, PRETO TREBA UŽ PRI PLÁNOVANÍ A KOMPOZÍCII DBAŤ NA JEHO BUDÚCE UDRŽIAVANIE
OBNOVENÝ ALEBO NOVOZALOŽENÝ PARK SA VYUŽÍVA AJ AKO ZÁKLADNÝ ATRIBÚT "DOBREJ ADRESY" A IDENTITY MESTSKÝCH ČASTÍ. PARK ZHODNOCUJE VŠETKY NEHNUTELNOSTI, KTORÉ SA NACHÁDZAJÚ V JEHO OKOLÍ.
HLAVNOU ZLOŽKOU PARKU JE ZELENĽ - VEGETÁCIA. Z HĽADISKA ARCHITEKTONICKÉHO JE PRI VÝBERE TYPOV A DRUHOV ZELENE ZVÁŽIŤ ESTETICKÚ VHODNOSŤ A VHODNOSŤ PRIRODZENÚ {6}.



ESTETICKÁ VHODNOSŤ
FORMU A TVAR V DOSPELOSTI
VEĽKOSŤ: VÝŠKU V DOSPELOSTI AND ŠÍRKU RASTLINY
TEXTÚRU: LISTY A KONÁRE MÔŽU BYŤ JEMNÉ, STREDNOZRNNÉ, HRUBÉ
FARBU: FARBA LISTOV, KVETOV A PLODOV, KMEŇA

↓ Priestor
na poznámky

PRIRODZENÁ VHODNOSŤ

VHODNOSŤ GEOLOGICKÁ A PEDOLOGICKÁ

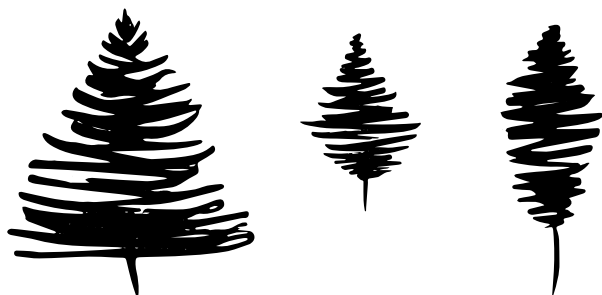
KLIMATICKÉ PODMIENKY (VIETOR A EXTRÉMNE TEPLoty DIKTUJÚ
MOŽNOSTI POUŽITIA VYBRANÝCH DRUHOV VEGETÁCIE, RÔZNE ZMENY
POČASIA A KLÍMY POČAS ROČNÝCH OBDOBÍ)

MIKROKLÍMU (ŠPECIFICKÉ CHARAKTERISTIKY POZEMKU, AKO NAPR.
PRESLNENIE A TIEŇ, TAKTIEŽ OVPLYVŇUJÚ VÝBER SPRÁVNEHO TYPU
A DRUHU ZELENĚ).

Ďalej ide o **prvky vybavenosti**, podľa zvolených funkcií, či už špeciálne **funkčné ihriská** pre rôzne vekové skupiny, či aktivity (deti, seniorov, fitness), potrebné prvky vybavenosti (verejné toalety, zdroje pitnej vody), či funkcie, ktoré umožňujú **prirodený dohľad nad týmto prostredím** (kaviarne s posedením, a pod.). Obsah ako aj kompozičnú formu parku je potrebné vhodne zvoliť podľa charakteru sídla, resp. jeho časti, funkčného využitia a najmä jeho **prírodných podmienok a existujúcich charakteristík**.

Historické parky

Historické parky sú samostatným typom parkovej zelene **so slohovými hodnotami**. Ich forma by nemala byť ovplyvnená módnymi trendmi. Je založená na periodickej obnove, ktorej predchádza **dlhá prípravná etapa** analýz pre správnu voľbu **metód obnovy slohových prvkov**, či už z hľadiska architektonického, stavebného, ale aj výberu vhodnej vegetácie.



2.7.2

Zeleň obytných vnútroblokov

Špecifickú súčť zelených plôch v našich mestách tvoria **plochy v obytných vnútroblokoch**, najmä panelových sídliskách z obdobia socializmu.

Pri ich výstavbe sa často stávalo, že ak aj bola ich úprava realizovaná, tak obyčajne až ako **posledná v poradí**. Plánovaná bola vo forme výstavby chodníkov, uniformných detských ihrísk, typového (zväčša betónového) mobiliáru, čo sa nie všade podarilo uskutočniť. Ďalším problémom spojený s výstavbou týchto obytných blokov bolo aj **narušenie fyzikálnych vlastností pôdy**, bez jej následnej úpravy po dokončení stavieb **{7}** s narušeným režimom kolobehu vody.

Výsledkom je súčasný stav - **veľké nevyužitie nezastavané plochy**, ktorým chýba jasná definícia, či programová a funkčná náplň. Výrazne náročnejšia je aj starostlivosť a údržba

o vegetáciu v takýchto priestoroch. **Revitalizácia** týchto priestorov preto predstavujú **prírodnú prioritu** pre väčšinu mestských samospráv, resp. bytových združení.

Okrem **revitalizačných potenciálov** existujúcich konceptov majú naše sídliská potenciál pre ďalšiu intenzifikáciu, prostredníctvom **nízko-podlažných obytných budov**, alebo objektov garáží, či občianskej vybavenosti. Nové objekty súčasne ponúkajú nové plochy pre extenzívne strešné záhrady, či steny na vertikálnu zeleň. Špecifickým potenciál predstavujú obytné vnútrobloky aj pre **umiestňovanie prvkov prispievajúcich k hospodáreniu s vodou** na tomto území – počas privalových dažďov sa voda zbiera do zabudovaných retenčných nádrží, či pomocou iných alternatívnych prvkov **ekologických súčastí mesta** a jeho verejných priestorov.

ŠPECIFICKÝ PRVOK - PREDZÁHRADKY

HĽBKA PREDZÁHRADKY: 3-5M

KOMUNIKÁCIA DOMU S VEREJNÝM PRIESTOROM AKO V ROVINE HMOTA-PRIESTOR, TAK AJ V ROVINE DEJOV. DOM ZOSTÁVA V ZORNOM POLI A TVORÍ FRONTU VEREJNÉHO PRIESTORU. MEDZILUDSKÁ KOMUNIKÁCIA SA ODVIJAJÚ OD VYŠŠIE UVEDENÝCH VIZUÁLNYCH, ALE AJ SLUCHOVÝCH LIMITOV - V TEJTO VZDIALENOSTI JE MOŽNÉ HOVORIŤ "ČEZ PLOT", ALE AJ ODSŤUPIŤ MIMO TÚTO VZDIALENOSŤ A KOMUNIKOVAŤ IBA VIZUÁLNE - TEDA BYŤ FYZICKY {8}.

BLÍZKO A MAŤ **DOSTATOČNÝ ODSŤUP**, POSKYTUJÚCI KOMUNIKACIÍ SÚKROMIE

{1}

ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

{2}

SUPUKA, Ján - FERIANCOVÁ, Lubica - A KOL. Vegetačné štruktúry v sídlach : parky a záhrady. 1. vyd. Nitra : Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, 2008. 499 s. ISBN 978-80-552-0067-5

{3}

KRISTIÁNOVÁ, Katarína - PUTROVÁ, Eva - GÉCOVÁ, Katarína. Krajinná a parková architektúra [elektronický zdroj]: Učebné texty - návody k cvičeniam pre predmet Krajinná a parková architektúra. 1. vydanie. Bratislava : Spektrum STU, 2017. CD-ROM, 112 s. [11,10 AH]. ISBN 978-80-227-4754-7.

{4}

ALEXANDER, Chrispher, SILVERSTEIN Murray, et al. A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction. Oxford: Oxford University Press, 1977. 1171 s. ISBN: 978-0195019193

{5}

HOLDEN, Robert - LIVERSEDGE, Jamie. Landscape Architecture : an introduction. London : Laurence King Publishing Ltd, 2014. 208 p. ISBN 978-1-78067-270-0

{6}

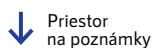
WATERMAN, Tim. The Fundamentals of Landscape Architecture. London : AVA, 2009. 200 s. ISBN 978-2-940373-91-8.

{7}

URBAN DESIGN ALLIANCE. Urban Design Compedium. London: English Partnership. 2007. 112 s. ASIN: B06XSTJF2G

{8}

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu : Architektura poznávání a navrhování prostředí. 1. vyd. Praha : Ausdruck Books, 2016. 250. ISBN 978-80-260-9558-3.



Priestor
na poznámky

Vnútrobloky

Vnútrobloky sú **vnútorné poloverejné, resp. polosúkromné priestory** vo vnútri tradičnej kompaktnej mestskej blokovej zástavby. Výhodou je jasné ohraničenie a oddelenie vnútrobloku od verejného priestoru ulíc. **Vytvárajú uzavretý priestor**, ktorý využívajú predovšetkým obyvatelia a užívatelia budov v blok a z blízkeho okolia. Tomu zodpovedá aj **funkčná náplň priestoru**, ktorá je závislá od funkčnej náplne okolitej štruktúry. Ich potenciál najmä v obytnej štruktúre umožňuje vznik bezpečných a kontrolovaných priestorov pre hry detí, krátkodobý pobyt v zeleni, spoločenské kontakty so susedmi.

Voľné priestory sídlisk

Verejné priestory na sídlisku medzi budovami alebo radovou zástavbou zvyčajne panelových domov sú na rozdiel od priestorov v tradičnej blokovej zástavbe **ťažko definované**. Ide zväčša o rozsiahle prázdne plochy **zabezpečujúce dostatočné presvetlenie objektov**. Nachádzajú sa tu detské ihriská, rôzne formy vegetácie.

Tieto plochy **nie sú jasne ohraničené**, a tak je ich ťažko jasne hierarchizovať. Z toho dôvodu je **nejasné ich komplexné využitie** a problematická ich údržba. Ďalším problémom, ktorým tento typ priestorov čelí, je **nekontrolovaný a konštantný nárast parkovísk**. Vhodné riešenia spočívajú v zahusťovaní urbanistickej štruktúry o chýba-

júce funkcie (napríklad doplnenie o priestory, ktoré umožňujú nové pracovné príležitosti, ako nezávadná výroba a remeselná výroba), tak aby **nové objekty** jasne vymedzovali a hierarchizovali voľné, otvorené verejné priestory do menších uchopiteľných celkov. Ďalším prístupom môže byť **doplnenie parteru** a vytvorenie tradičných mestotvorných priestorov (ulica námestie, park...).

Z hľadiska zachovania vegetácie je zvyčajne **potrebné komplexné doriešenie koncepcie zelených plôch**, definovanie ich funkčného využitia ako aj regulácia a úprava dopravnej siete a parkovania.

VNÚTROBLOKY

Ich potenciál umožňuje vzniku bezpečných priestorov pre krátkodobý pobyt v zeleni.



Pasáž

Pasáž je sklom prestrešená spojnica dvoch ulíc, ktorá je po stranách doplnená radom prevádzok s komerčnou funkciou (obchodov). Často ide o **súkromnú organizačnú jednotku maloobchodu**, ktorá ponúka rozšírenie verejného priestoru smerom do interiéru. Umožňuje skrátenie cesty, ochranu pred počasím a plochu prístupnú len peším. **Úspešnosť** tohoto typu priestoru je **závislá od urbanistických súvislostí** okolitej štruktúry, môže existovať len v obchodnej štvrti, kde je častý peší pohyb a ak spája dve rovnako frekventované ulice **{1}**. **Nemožno ju však považovať za plnohodnotný verejný priestor**, nakoľko podlieha otváracím hodinám, jej prevádzka nie je nepretržitá a nie vždy býva prístupná všetkým sociálnym skupinám **{2}**.

Priechody

Priechody bez vybavenostného parteru slúžia ako vstupy do územia (vchody, podchody, priechody). Potenciál týchto vstupov je výrazný najmä pri **formovaní identity prislúchajúcej mestskej časti** - môžu slúžiť ako brány do časti mesta, ktorá má byť identifikovaná obyvateľmi či návštevníkmi ako individuálna, charakteristická časť s vlastnou identitou **{3}**. Takéto vstupy môžu byť tvorené pevnými prvkami, viditeľnými z každej strany prístupu, a súčasne uzatvárať komunikácie a **vytvoriť "premostenie" medzi jednotlivými časťami mesta**.

{1}
ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

{2}
SUPUKA, Ján - FERIANCOVÁ, Ľubica - A KOL. Vegetačné štruktúry v sídlach : parky a záhrady. 1. vyd. Nitra : Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, 2008. 499 s. ISBN 978-80-552-0067-5

{3}
KRISTIÁNOVÁ, Katarína - PUTROVÁ, Eva - GÉCOVÁ, Katarína. Krajinná a parková architektúra [elektronický zdroj]: Učebné texty - návody k cvičeniam pre predmet Krajinná a parková architektúra. 1. vydanie. Bratislava : Spektrum STU, 2017. CD-ROM, 112 s. [11,10 AH]. ISBN 978-80-227-4754-7.

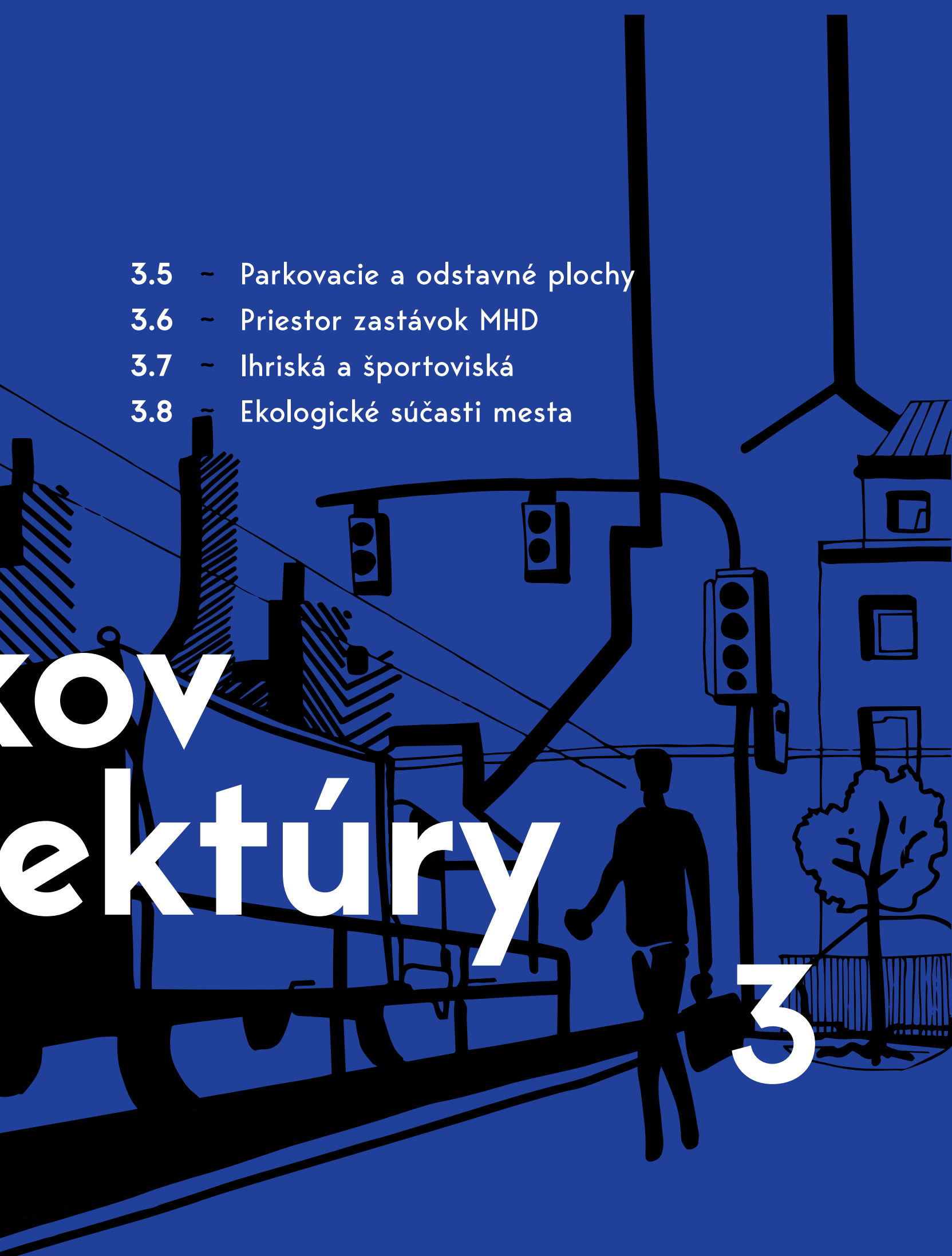
- 3.1 - Komunikácie a spevnené plochy pre peších
- 3.2 - Cyklistické komunikácie
- 3.3 - Komunikácie pre motorovú dopravu
- 3.4 - Priestory križovania

Časti prvku architektúry mesta

- 3.5 ~ Parkovacie a odstavné plochy
- 3.6 ~ Priestor zastávok MHD
- 3.7 ~ Ihriská a športoviská
- 3.8 ~ Ekologické súčasti mesta

kov ektúry

3



Komunikácie a spevnené plochy pre peších

↓ Priestor na poznámky

Peší priestor je základnou súčasťou verejných priestorov, kde tvorí ich pobytovú kvalitu. Pešie plochy musia byť dostatočne dimenzované tak, aby bol okrem pohybu umožnený aj **rozvoj pobytových aktivít** a celkové oživenie a zatraktívnenie vonkajšieho priestoru {1}. Pri pešom pohybe je **každý užívateľ priestoru zapojený do okolitého sveta**, má príležitosť na kontakt s okolím či na jeho pozorovanie.

Peší priestor je základnou súčasťou verejných priestorov, kde tvorí ich pobytovú kvalitu. **Pešie plochy musia byť dostatočne dimenzované** tak, aby bol okrem pohybu umožnený aj rozvoj pobytových aktivít a celkové oživenie a zatraktívnenie vonkajšieho priestoru {1}. Pri pešom pohybe je každý užívateľ priestoru zapojený do okolitého sveta, má **príležitosť na kontakt s okolím či na jeho pozorovanie**.

Pre **pohyb na chodníku** slúži voľná časť priestoru (bez prekážok). Chodník by mal byť rozšírený o ďalšiu plochu pre pobytové funkcie a aktivity, stromoradie, prvky infraštruktúry a iné prvky. **Pre zdôraznenie priority pešieho pohybu by chodníky nemali byť prerušené** ani znížené na úrovni vozovky pre prejazd vozidla, tieto prejazdy by mali byť riešené v úrovni chodníka. Ľudia pri pešom pohybe uprednostňujú priame cesty a skratky, ktoré vedú k ich cieľu, a preto by pešie komunikácie mali sledovať **logiku najkratšej novej cesty**.

Jedným zo základných pravidiel pre pohyb chodcov je **minimalizovať úrovňové rozdiely**. V situáciách, v ktorých však musí byť peší pohyb či pohyb "na kolesách" (detské kočíky či invalidný vozík) vedený nahor alebo nadol, sú všeobecne uprednostňované relatívne ploché rampy než schody {2}.

Realizácia chodníkov len ako zbytkového priestoru pozdĺž komunikácie pre vozidlá **v minimálnych normových parametroch je neprijateľná**. Šírka chodníka musí byť adekvátne zvolená podľa urbanistického typu ulice a hustoty okolitej zástavby. Chôdza si vyžaduje priestor; je nevyhnutné, **aby chodec bol schopný prechádzať voľne** bez toho, aby bola narušená plynulosť jeho chôdze.

Súčasťou skvalitnenia priestorov pre peších je **oživenie hrany medzi súkromným a verejným priestorom** - parter budov. Aktívny parter predstavuje frekventované vstupy do objektov a rôzne aktivity, obchody, služby, kaviarne, reštaurácie - bezprostredne nadväzujúce na pobytový priestor {3}.

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

STN 736110
Projektovanie miestnych komunikácií

Základné parametre pri návrhu

UKLUDNENÉ KOMUNIKÁCIE	/D1 SO ZMIEŠANOU PREVÁDZKOU CHODCOV A AUTOMOBILOV
PEŠIE ZÓNY	
OBYTNÉ ZÓNY	

KOMUNIKÁCIE PRE PEŠÍCH	/D3 S VYLÚČENOU ALEBO ODDELENOU MOTOROVOU DOPRAVOU, V SÍDLACH
CESTIČKA PRE CHODCOV	
<p>PÁSY PRE PEŠÍCH: CHODNÍKY, PRECHODY, NADCHODY A PODCHODY</p> <p>ZÁKLADNÝ PRVOK: MIN 1 PRUH PRE PEŠÍCH S MIN ŠÍRKOU 0,75 m + BEZPEČNOSTNÝ ODSUP OD KOMUNIKÁCIE 0,5 m</p> <p>KORIDORY, KOLONÁDY, PODLUBIA (MIN VÝŠKA PRIECHODNÉHO PRIESTORU 2,5 m, OPT. SVETLÁ VÝŠKA 3,5 m)</p>	

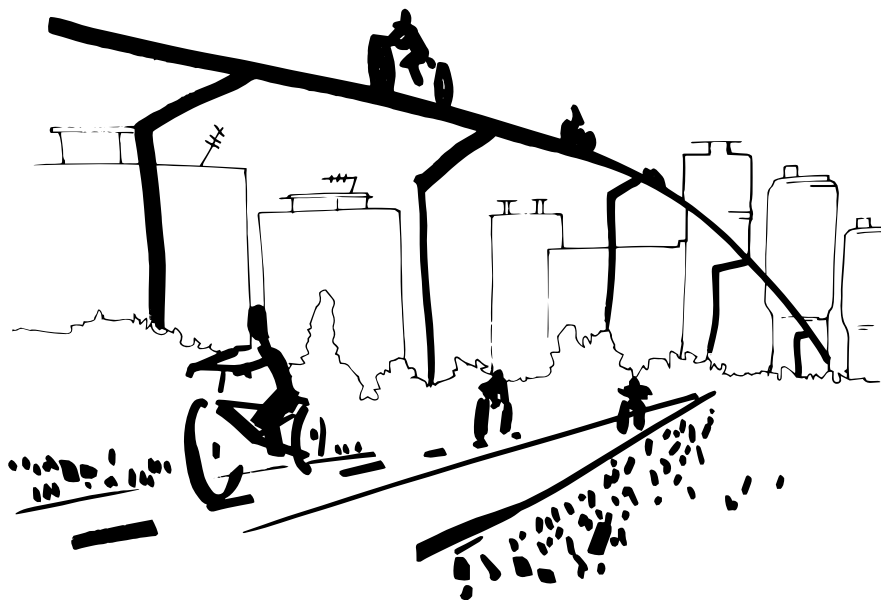
CHODNÍKY
VOLNÁ ŠÍRKA CHODNÍKA JE 1,50 m A MÁ UMOŽNIŤ PRECHOD DETSKÉHO KOČIARA, INVALIDNÉHO VOZÍKA, A POD.
ODSTUP OD POZDĹŽNEJ SÚVISLEJ PREKÁŽKY 0,25 m (ZÁBRADLIE, ZÁSTAVBA) JE MOŽNÉ V STIESNENÝCH PODMIENKACH VYPUSTIŤ;
DO VOLNEJ ŠÍRKY CHODNÍKA 1,5 m (0,75 m) NESMÚ ZASAHOVAŤ ŽIADNE PREKÁŽKY (ANI OJEDINELÉ);
DO VOLNEJ ŠÍRKY VÄČŠEJ AKO 1,5 m MÔŽU ZASAHOVAŤ STÍPY DOPLNKOVÝCH ZARIADENÍ, AVŠAK V MIESTE STÍPOV MUSÍ BYŤ ZACHOVANÁ VOLNÁ ŠÍRKA 1,5 m. V OJEDINELÝCH PRÍPADOCH MÔŽE BYŤ ŠÍRKA LEN 0,9 m, TIETO OJEDINELÉ PREKÁŽKY VŠAK NESMÚ BYŤ VO VZÁJOMNÝCH VZDIALENOSTIACH < 10 m.
DOPLNKOVÉ PRVKY KOMUNIKÁCIÍ PRE PEŠÍCH: VYSOKÁ, NÍZKA ZELEŇ, DROBNÉ ZARIADENIA MIESTNYCH SLUŽIEB, PRVKY ULIČNÉHO MOBILIÁRU, KVETINÁČE, STOJANY NA BICYKLE - POBYTOVÁ FUNKCIA - NESMÚ NIKDY VOBMEDZOVAŤ ŠÍRKU PRIECHODNÉHO PRIESTORU A NESMÚ BYŤ PREKÁŽKOU V ROZHLADE {4}.

{1} MELKOVÁ, Pavla A KOL. Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy . 2014 str. 290, ISBN 978-80-87931-11-0, Dostupné na: http://manual.iprpraha.cz/uploads/assets/manual_tvorby_veřejnych_prostranstvi/pdf/IPR-SDM-KVP_Manual-tvorby-verejnych-prostranstvi.pdf

{2} GEHL, Jan. Life between buildings: using public buildings. Washington : Island Press, 2011. 207 s. ISBN 978-1-59726-827-1.

{3} SKYE, Duncan, CALLEJAS, Alexandra Gonzalez, KANPETCH Belinda, AGARWALA & SHUMAKER Jeff . Active Design: Shaping the Sidewalk Experience. New York: Department of City Planning. 2013. Dostupné na: https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/active-design-sidewalk/active_design.pdf

{4} SPATH + NAGEL: Fußverkehrsstrategie Für Berlin: Ziele, Maßnahmen, Modell projekte, Grundlagen . 2011. Dostupné na: <http://www.spathnagel.de/download/fussverkehr.pdf>



Cyklistické komunikácie sú súčasťou komplexného mestského plánu cyklo-dopravy - celej siete zabezpečujúcej **plynulú dopravu**, prepojenie jednotlivých mestských obvodov a cieľových miest (školy, obchody, športoviská, pracovné príležitosti) bicyklami. Tento plán by mal obsahovať v prvom rade **zadefinovanie trás a možnos-**

tí vedenia cyklistov, ich hierarchiu na jednotlivých úsekoch, pri čom by mal vychádzať z lokálnych daností a možností **{1,2}**.

Z hľadiska samotného návrhu cyklistickej komunikácie rozoznávame podľa spôsobu vedenia cyklistov typy komunikácií s vlastnosťami:

SAMOSTATNÁ CYKLISTICKÁ CESTIČKA

FYZICKÉ ODDELENIE OD HLAVNÉHO DOPRAVNÉHO PRIESTORU

NAJVYŠŠIA BEZPEČNOSŤ

NAJVYŠŠÍ KOMFORT

VYSOKÉ PRIESTOROVÉ NÁROKY

VYSOKÉ NEBEZPEČENSTVO V KRIŽOVATKÁCH

↑ Priestor na poznámky

SAMOSTATNÝ CYKLISTICKÝ PRUH

NÍZKE NÁKLADY, RÝCHLE ZAVEDENIE
REALIZUJE SA NA SÚČASNÝCH KOMUNIKÁCIÁCH

MOŽNOSŤ VYUŽIŤ PRI ÚPOKOJENÍ DOPRAVY

DOBRA VIDITEĽNOSŤ
VYSOKÉ NÁROKY NA ÚDRŽBU/PREMAĽOVÁVANIE

NEUMOŽŇUJE FYZICKÉ ODDELENIE
VYVOLÁVA V MOTORISTOCH DOJEM, ŽE
UŽ NEMUSIA DÁVAŤ POZOR NA CYKLISTOV

PRÍTAHUJE ILEGÁLNE PARKOVANIE AUTOMOBILOV

ZDIEĽANÝ JAZDNÝ PRUH (CYKLO-BUS PRUH A POD.)

Pri výbere spôsobu vedenia je **potrebne brať do úvahy priestorové možnosti** a typ pozemnej komunikácie a intenzitu dopravy. Pri návrhu je potrebné brať do úvahy **prekážky**, ktoré by ovplyvňovali bezpečný a plynulú jazdu (kanalizačné poklapy, stromy, stĺpy VO).

Miestom, kde sa odporúča zriaďovať **spoločné priestory pre cyklistov a chodcov** sú námestia, pešie zóny a centrálné zóny miest a obcí.

CYKLOKORIDOR

NÍZKE NÁKLADY NA ZHOTOVENIE
REALIZUJE SA NA SÚČASNÝCH KOMUNIKÁCIÁCH

MOŽNOSŤ POUŽIŤ LEN PRI MENEJ FREKVENTOVANÝCH KOMUNIKÁCIÁCH

NEUMOŽŇUJE FYZICKÉ ODDELENIE

STRET CYKLISTU S VOZIDLOM

SPOLOČNÁ CESTIČKA PRE CHODCOV A CYKLISTOV

NÍZKE NÁKLADY NA ZHOTOVENIE
REALIZUJE SA NA SÚČASNÝCH CHODNÍKOCH

PRI VEĽKOM POHYBE CHODCOV ALEBO
CYKLISTOV MOŽNÁ VZÁJOMNÁ KOLÍZIA



↓ Priestor
na poznámky

Základné parametre pri návrhu

MIN. ŠÍRKA CYKLISTICKÉHO PRUHU JE 1,25 m
ODPORÚČANÁ ŠÍRKA JE 1,50 m

- VO VÝNIMOČNÝCH PRÍPADOCH AKO JE NAPR. PEVNÁ PREKÁŽKA, STĹP VEREJNÉHO OSVETLENIA, A POD., SA MÔŽE POUŽIŤ ŠÍRKA 1,00 m
- PRI POVOLENÍ JAZDY KORČULIAROM JE MINIMÁLNA ŠÍRKA OBOJSMERNEJ CESTIČKY 3 m A JEDNOSMERNEJ 2,50 m

PRI NÁVRHU JE POTREBNÉ ZAPOČÍTAVAŤ MINIMÁLNE BEZPEČNOSTNÉ ODSUPY

SPOLOČNÁ CESTIČKA PRE CHODCOV A CYKLISTOV ZÁVISÍ OD INTENZITY CHODCOV A CYKLISTOV OD NAJMENEJ 2,00 m

PODFARBENIE

Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI JE POTREBNÉ ODLÍŠIŤ CYKLISTICKÚ KOMUNIKÁCIU OD OSTATNÝCH KOMUNIKÁCIÍ HLAVNE V MIESTACH KRÍŽOVANIA A V MIESTACH ZVÝŠENÉHO NEBEZPEČENSTVA (FAREBNÉ PODFARBENIE).

POVRCHY

CYKLISTICKÉ KOMUNIKÁCIE SA SPRAVIDLA NAVRHUJÚ SO SPEVNENÝM POVRCHOM (ASFALT, CEMENTOBETÓN, DLAŽBA). VO VÝNIMOČNÝCH PRÍPADOCH KEĎ JE POTREBNÉ ZACHOVAŤ PRÍRODNÚ HODNOTU SA NAVRHUJÚ S NESPEVNENÝM POVRCHOM (V TERÉNE-ZEMNOM TELESE), PRÍPADNE AKO ŠTRKOVÉ, MAKADAMOVÉ {3}.

{1}

Cyklodoravná encyklopédia MOBILE 2020.
Dostupné na: www.mobile2020.eu

{2}

FLEMING, Steven. Cycle Space: Architecture and Urban Design in the Age of the Bicycle. London: naiO10 publisher. 176 s. 2013. ISBN: 9462080046

{3}

CYKLOKLUB POĽANA. Trasy pre nemotorovú dopravu, šport a turizmus: Príručka pre budovanie cyklotrás, chodníkov pre cyklistov a rekreačných trás. 2010. Dostupné na: http://cyklo.sk/klub/prirucka_web.pdf

SÚVISIACE TECHNICKÉ
NORMY, LEGISLATÍVA

TP07/2014
Navrhovanie cyklistickej
infraštruktúry



Komunikácie pre motorovú dopravu

System dopravnéj infraštruktúry pre motorovú dopravu slúži ako podpora fyzickej štruktúry sídla {1}. **Motorová - automobilová doprava** je pre sídlo službou, súčasne však i záťažou. Vzhľadom na jej dynamickú podstatu a **meniace sa trendy**, je nemožné uchopiť jej riešenie ako definitívne.

Pre úspešný a aktívny život mesta je **primárny peší pohyb**. Územie, v ktorom prevažuje automobilová doprava, sa pre mesto stáva bariérou. Absolútne vylúčenie však veľakrát spôsobuje podobnú situáciu. Je preto potrebné dbať na **komplexnú rozumnú vyváženosť a vzájomné prepojenie** všetkých druhov dopravy.

Z hľadiska tvorby **konceptie dopravného systému** je prioritou podporiť mestskosť a obytnosť sídla a umocniť jeho **kvality pre život človeka**. Je treba nazerať nielen na vytvorenie vhodných presunov z bodu A do bodu B, ale nahliadať na dopravu ako **spôsob zažívania prostredia** aj z perspektívy komunikácie.

Samotná komunikácia pre motorovú dopravu je **súčasť verejného priestoru**, a preto sa formuje nielen smerom k uspokojeniu dopravnej záťaže, ale aj k **zachovaniu charakteru sídla**, k proporciám a funkciám okolitého priestoru. Každá **dopravná stavba realizovaná ako monofunkčný objekt oslabuje sídlo** a jeho obytné prostredie. Dominancia alebo segregácia automobilovej dopravy vytvára v sídle bariéry, čo oslabuje okolité prostredie a verejný priestor.

Princípy návrhu dopravného systému

.....

CELKOVÝ OBJEM DOPRAVY ZNÍŽIŤ PŘIBLIŽENÍM ZDROJOV A CIEĽOV DOPRAVY (INTENZIFIKÁCIA ROZVOLNENÝCH OBYTNÝCH ŠTRUKTÚR, DOPLNENIE CHÝBAJÚCICH MetskÝCH FUNKCII)

ČASŤ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY PRE-ORIENTOVAŤ NA INÉ DRUHY DOPRAVY (MHD, PEŠÍ, CYKLO...)

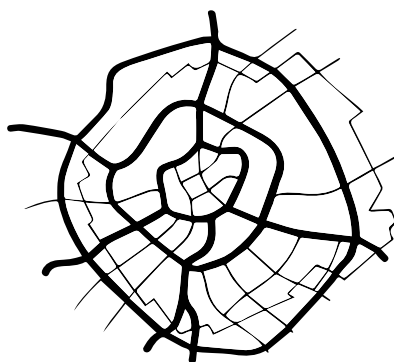
DOPRAVU ROZPTÝLIŤ DO VIACERÝCH TRÁS KOMUNIKAČNÉHO SKELETU (ZVÝŠIŤ PERMEABILITU PROSTREDIA)

V HUSTEJ ZÁSTAVBE NEVYTVARAŤ ATRAKTÍVNE KOMUNIKAČNE SKRATKY

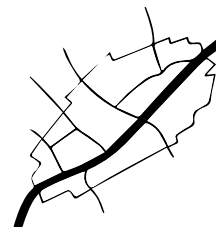
V CENTRE NEUMIESTŇOVAŤ FUNKCIE S POTREBOU VEĽKÉHO NÁRAZOVÉHO OBJEMU AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY

V CENTRE DOPRAVU VRÁTANE KRÁTKODOBÉHO PARKOVANIA REGULOVAŤ

V ULIČNOM PRIESTORE UPREDNOSTNIŤ MHD, CYKLISTOV A PEŠÍCH



Obr.
Rozvetvená komunikačná sieť mesta. Radiálno-okružný dopravný systém.



Obr.
Jednoduchá komunikačná sieť malej obce. Lineárny dopravný systém.

Pozemná komunikácia

Pozemná komunikácia je komunikácia určená najmä na pohyb dopravných prostriedkov cyklistov a chodcov. Podľa dopravného významu technickej hodnoty sa delia na:

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

TP07/2014
Navrhovanie cyklistickej
infraštruktúry

{9}

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu :
Architektura poznávání a navrhování
prostředí. 1. vyd. Praha : Ausdruck Books,
2016. 250. ISBN 978-80-260-9558-3.

CESTNÉ KOMUNIKÁCIE

SÚ POZEMNÉ KOMUNIKÁCIE URČENÁ NA PREMÁVKU CESTNÝCH VOZIDIEL PŘEVAŽNE V EXTRAVILÁNE, KTOREJ CHARAKTERISTICKÝM ZNAKOM JE SPEVNENÁ VOZOVKA S KRAJNICOU.

- DIALNICE
- RÝCHLOSTNÉ CESTY
- CESTY I., II., III. TRIEDY

MIESTNE KOMUNIKÁCIE

SÚ POZEMNÉ KOMUNIKÁCIE, KTORE SÚ SÚČASŤOU DOPRAVNÉHO VYBAVENIA URČITÉHO SÍDELNÉHO ÚTVARU ALEBO VYTVARA DOPRAVNÉ SPOJENIE V JEHO ZÁUJMOVOM ÚZEMÍ. PODĽA URBANISTICKO - DOPRAVNEJ FUNKCIE SA MIESTNE KOMUNIKÁCIE TRIEDIA NA:

- **RÝCHLOSTNÉ:** PLNIA FUNKCIU RÝCHLEHO PŘEVEDENIE PRÚDOV VNÚTORNEJ A VONKAJŠEJ AUTOMOBILOVEJ CESTNEJ DOPRAVY. MIMOÚROVNŔOVÉ KRIŽOVANIA A NAPOJENIE NA DIALNICU.

ŠÍRKA JAZDNÉHO PRUHU: 3,5 m / BEZ MOŽNOSTI PARKOVANIA

- **ZBERNÉ:** PLNIA ZBERNÚ FUNKCIU TÝM ŽE PRIVÁDZAJÚ DOPRAVU NA VONKAJŠIU CESTNÚ SIETĽ ALEBO NA MESTSKÉ RÝCHLOSTNÉ KOMUNIKÁCIE. SÚ HLAVNÝM NOSITEĽOM MESTSKEJ HROMADNEJ DOPRAVY V SÍDLACH

ŠÍRKA JAZDNÉHO PRUHU: 3,25 m / 2 - 2,25 m

- **OBSLUŽNÉ:** PLNIA OBSLUŽNÚ FUNKCIU, SPRÍSTUPŇUJÚ OBJEKTY A UMOŽŇUJÚ ICH PŘIAMU OBSLUHU. JEDNÁ SA PŘEDOVŠETKÝM O MESTSKÉ TRIEDY PŘEVAŽNE SPOĽČENSKÉHO VÝZNAMU. (V JESTVUJÚCEJ ZÁSTAVBE OBSLUŽNÉ OSI MESTSKÝCH ČASŤÍ UMOŽŇUJÚ PŘIAMU OBSLUHU VŠETKÝCH OBJEKTOV)

ŠÍRKA JAZDNÉHO PRUHU: 2,75 - 3 m
PARKOVACÍ A ZASTAVOVACÍ PRUH: 1,8 - 2 m

- **NEMOTORISTICKÉ KOMUNIKÁCIE,** OBYTNÉ A PEŠIE ZÓNY

ÚČELOVÉ KOMUNIKÁCIE

SÚ POZEMNÉ KOMUNIKÁCIE UMOŽŇUJÚCE DOPRAVNÉ SPOJENIE VÝROBNÉHO ZÁVODU, UZAVRETÝCH PŘIESTOROV, OSAMEĽÝCH OBJEKTOV A POD. SO SIETĽOU POZEMNÝCH KOMUNIKACÍ, NAPR. POLNÉ A LESNÉ CESTY

Kríženie chodcov a automobilov je dôležitá súčasť života v meste - autá sú pre chodcov nebezpečné, avšak aktivity (a mestský život) vznikajú práve v miestach, kde je rušno, kde sa autá a chodci stretávajú **{1}**. Na zachovanie bezpečnosti v týchto priestoroch je preto nutné nájsť **správne usporiadanie peších ťahov a automobilových koridorov** a priestory ich križovania definovať ako uzlové priestory s vyšším potenciálom, ako len **dopravné križovanie**.

Priestor
na poznámky ↓

Križovania automobilov

Samotný návrh **dopravného križovania automobilov** musí vychádzať z dopravno-inžinierskych podkladov, územných možností a **konkrétnych podmienok v mieste**, kde sa križovanie navrhuje, a to vždy len s konzultáciou dopravného inžiniera.

Dopravné nehody sa častejšie vyskytujú na križovatkách typu X, ako na križovatkách typu "T" **{1}**: tam kde sa krížia 2 dvojsmerné cesty, vzniká 16 kolíznych bodov, v porovnaní s križovatkou typu "T", kde vznikajú len

3 kolízne body. **Ideálne spôsob je aj priblížiť sa s novými cestami v križení do pravého uhlu**, čím sa pre šoférov sprehľadňuje priestor a znižuje sa tak možnosť vzniku dopravnej nehody.

Okružné križovatky majú výhodu v zabezpečovaní plynulosti pohybu automobilovej dopravy pri strednej intenzite. Sú však veľmi **nevhodné z hľadiska pešieho pohybu** - prekonanie jednotlivých ramien okružnej križovatky je pre chodcov časovo aj priestorovo náročné.

Prechody pre chodcov

○ Úrovňový prechod pre chodcov

Vzájomná vzdialenosť prechodov pre chodcov má byť **200 m**, podľa miestnych podmienok a pri dopyte po prechádzaní sa môže zmenšiť.

Štandardná šírka prechodu pre chodcov je 4 m, netreba zabúdať ani na čakaciu plochu, a to 0,50 m² (najmenej 0,30 m²) na jedného chodca. Najväčší rozmer **nedeleného prechodu pre chodcov** je medzi obrubami 6,5 m. Pri šírke komunikácie



medzi obrubami viac ako 8,5 m má byť prechod rozdelený deliacim či **ochranným ostrovčekom** o šírke 2,5 m - 3 m: šírka ostrovčeka má umožniť ochranu chodcov s detským kočárom, cyklistov, resp. osoby na invalid. vozíku a osoby so zníženou zrakovou schopnosťou.

V miestach s väčšou koncentráciou chodcov, najmä detí (školy zastávky MHD) je vhodné znížiť maximálnu

rýchlosť pre automobilov na 30 km/h, v týchto prípadoch sa doporučuje doplniť prechod aj **spomaľovacím prahom**, resp. prechod viesť po širokom priečnom prahu. **Na ploche prechodu** ani v jeho vyústení nesmú byť kanalizačné poklopy, stožiare ani žiadne prekážky obmedzujúce rozhľad.

↓ Priestor
na poznámky

○ Mimoúrovňový prechod pre chodcov

Mimoúrovňové prechody pre chodcov sa štandardne navrhujú pri rýchlostných komunikáciách pri $v_n > 70$ km/h alebo pri intenzite motorových vozidiel nad 2500 voz./h v jednom smere a pri intenzite peších nad 2000 osob/h. Mimoúrovňové prechody však **nie sú medzi chodcami populárne**, zvyšujú dĺžku trasy, ako aj jej náročnosť.

Samotný návrh riešenia má za prvoradý cieľ previesť peších plynule, s využitím spádov terénu s minimalizáciou výškových rozdielov a **musí vyhovovať osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie** - šikmými rampami s pozdĺžnym sklonom do 8,33 % (12,5 %) alebo schodiskom/ pohyblivými chodníkmi.

○ Schodiská

Schodiská sa využívajú v prípade, pokiaľ nie je možné dodržať max pozdĺžny sklon komunikácie pre peších. Môžu byť pevné alebo pohyblivé, pri vyššej intenzite pohybu chodcov sa odporúčajú kryté schodiská. Z hľadiska tvorby, odporúčania na dimenzie sa týkajú najmä:

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

TP 04/2004
Projektovanie okružných
križovatiek na cestných a
miestnych komunikáciách

STN 73 6101
Projektovanie ciest
a diaľnic

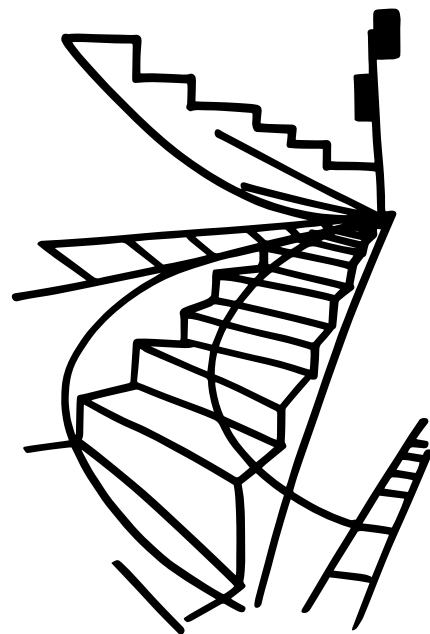
STN 73 6102
Projektovanie križovatiek
pozemných komunikácií

STN 73 6110
Názvoslovie pozemných
komunikácií

ČAKACIA PLOCHA NA ZAČIATKU
A KONCI SCHODISKA: 0,50 m²
(0,30 m²) NA OSOBU

ŠÍRKA SCHODISKA: DOPORUČENÁ
MIN. 2,00 m (VÝNIMOČNE 1,50 m),
SVETLÁ VÝŠKA MIN. 2,50 m,
OPTIMÁLNE ROZMERY
SCHODISKOVÝCH STUPŇOV
150/300 mm AŽ 170/270 mm
+ ZÁBRADLIE /PEVNÉ MADLO
A DOBRÉ OSVETLENIE

POHYBLIVÉ SCHODY SA
DOPORUČUJÚ V PODCHODOVÝCH
PRIESTOROCH A PRI PODCHODOCH
A NADCHODOCH S ROZDIELOM
SPOJOVACÍCH ÚROVNIACH PRI
VÝSTUPE $\geq 5,00$ m,
PRI ZOSTUPE $\geq 7,00$ m
S INTENZITOU CHODCOV ≥ 3000
ZA HODINU V ŠPIČKE



{1}
ALEXANDER, Christopher a SILVERSTEIN
Murray, et al. A Pattern Language: Towns,
Buildings, Construction. Oxford: Oxford
University Press, 1977. 1171 s. ISBN: 978-
0195019193

Parkovacie a odstavné plochy

Parkovacie a odstavné plochy naplňujú dôležitú funkciu vo verejných priestoroch. Ich vhodné umiestnenie má významný **potenciál podporiť dostupnosť a mobilitu**, a tak aj život a aktivitu v meste. Častokrát však prax ukazuje, že namiesto hľadania ich vhodného umiestnenia - **v prepojení na iné módy dopravy** - sa odstavné plochy umiestňujú v nevhodných polohách a tak aj záťaž a dimenzie sa stávajú neúnosné a uberajú tak priestoru pre **pobyt či prechod peších**. Pri umiestňovaní parkovacích a odstavných plôch netreba okrem parkovania osobných automobilov zabúdať aj na plochy pre parkovanie motocyklov a bicyklov.

Podľa teórií o meste **Ch. Alexandra {1}** by maximálna plocha parkovacích a odstavných plôch v meste nemala prekročiť 9 %. Táto plocha by však **nemala byť sústredená v jednom mieste**, ale preferovaný spôsob je vytvorenie menších záchytných parkovísk (5-7 parkovacích miest), ideálne priamo už v existujúcom **v dopravnom priestore** (odstavné plochy pozdĺž komunikácií a pod. **{3}**)

Pri tvorbe verejných priestorov je dôležité aj prevedenie značenia parkovacích a odstavných plôch. **Štandardne používané označenie žltou farbou** pri zákaze zastavania, či biele/modré vymedzenie parkovacích miest je možné nahradiť **architektonizovanými prostriedkami**: striedaním rôznych typov, resp. spôsobu uloženia dlažby, či delenie parkovacích miest predovšetkým v obytných zónach úplne vynechať **{2}**.

Parkovacie plochy sa umiestňujú v miestach možných zdrojov a cieľov prepravy:

V DOPRAVNOM PRIESTORE NA PRIDRUŽENÝCH PRUHOCH, PARKOVACÍCH PÁSOCH/JAZDNÝCH PÁSOCH OBSLUŽNÝCH KOMUNIKÁCIÍ, VÝNIMOČNE NA CHODNÍKOCH PRI ZACHOVANÍ VOĽNEJ PRIECHODNEJ ŠÍRKY 1,50 m (KOLMO, ŠIKMO, POZDĹŽNE)

MIMO DOPRAVNÉHO PRIESTORU
 • NA ÚROVNI TERÉNU
 • VO VIACPODLAŽNÝCH ZARIADENIACH: NADZEMNÝCH/PODZEMNÝCH/KOMBINOVANÝCH

INTEGROVANÝ PARKOVACÍ SYSTÉM ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ (CENTRÁLNA MESTSKÁ ZÓNA, AUTOBUSOVÉ/ŽELEZNIČNÉ STANICE...), DOČASNÉ STOJISKÁ A POD.

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

STN 73 6056
Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel

STN 73 6114
Navrhovanie netuhých a polotuhých vozoviek

STN EN ISO 717 - 1
Akustika. Hodnotenie zvukovoizolačných vlastností budov a stavebných konštrukcií. Časť 1: Vzduchová nepriezvučnosť

Odporúčané **dochádzkové vzdialenosti**:

PRE KRÁTKODOBÉ PARKOVANIE V CENTRÁCH DO 100 m

PRE DLHODOBÉ PARKOVANIE V CENTRÁCH DO 200 m

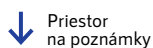
PRE ODSŤAVOVANIE VOZIDIEL VŠEOBECNE DO 300 m

{2}

DFT. Manual for the Streets. London: Thomas Telford Publishing. 2007. 146 s. ISBN: 978-0-7277-3501-0

{3}

PRINZ, Dieter. Städtebau, Band 2: Städtebauliches Entwerfen. 1980. ISBN-10: 3170054023



Priestor zastávok MHD musí byť ľahko rozpoznateľný a príjemný, s dostatok rôznych aktivít v jeho okolí, aby pre ľudí poskytoval pocit komfortu a bezpečia **{1}**. Priestor zastávok MHD **má potenciál vytvárať malé centrum verejného, mestského života**. Je možné ich vytvárať ako brány do susedstiev (okrskov, oblastí, štvrtí) - **mali by spolupracovať s inými funkciami v okolí**, napr. Novinovým stánkami, mapovým značením, pavilónom, kaviarňou **{2}**.

V dostupnosti by mali byť aj **čakacie priestory** usporiadané tak, aby poskytovali priestor chrániaci pasažierov / čakajúcich proti poveternostným vplyvom (tienie v lete, ochrana pred snehom a dažďom v zime).

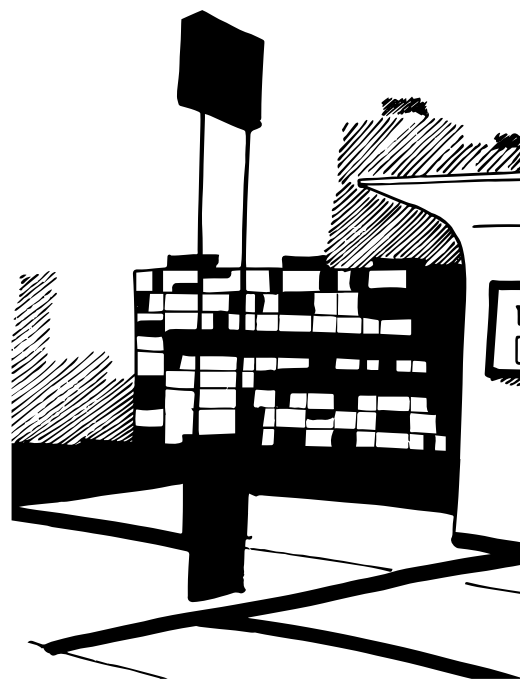
Umiestnenie zastávky MHD

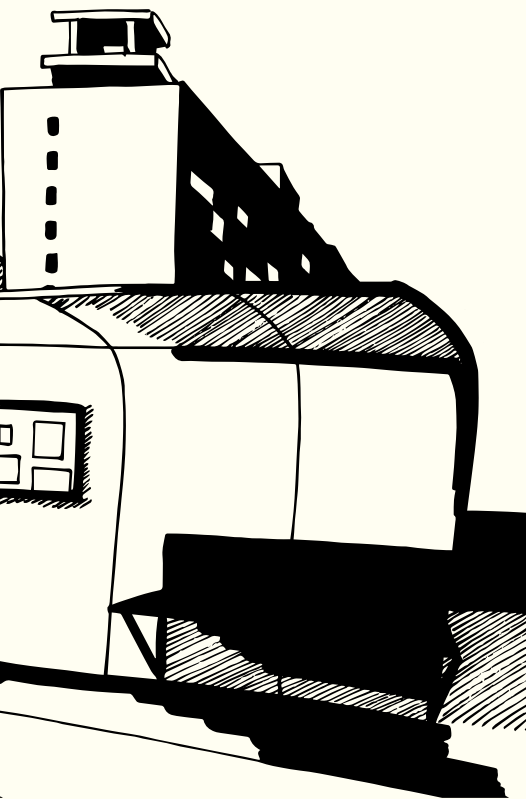
Zastávky MHD by mali byť umiestnené tak, aby ich použitie bolo jednoduché, a aby bola **zohľadnená bezpečnosť cestujúcich** a ostatných účastníkov cestnej premávky.

Následujúce faktory môžu ovplyvniť umiestnenie zastávky/ prístrešku a v štádiu plánovania je nutné ich zohľadniť:

Pri tvorbe nových obytných/mestských štruktúr by zastávky MHD mali byť navrhované už v **prvých štádiách návrhu** tak, aby sa neskôr stali integrálnou súčasťou mestského priestoru **{3,4}**.

BLÍZKOSŤ K SUSEDNÝM KRIŽOVATKÁM;
BLÍZKOSŤ K PRECHODU PRE CHODCOV;
ZÁLIVY V RÁMCI KOMUNIKÁCIÍ;
PARKOVANIE NA ULICI;
EXISTUJÚCE PRÍSTUPY K OBYTNÝM A OBCHODNÝM NEHNUTEĽNOSTIAM
ŠÍRKA CHODNÍKA





Dochádzkové vzdialenosti

Priestor
na poznámky ↓

**MAXIMÁLNA ODPORUČANÁ
DOCHÁDZKOVÁ VZDIALENOSŤ
K ZASTÁVKE MHD JE 400 m**

**ODPORUČANÁ DOCHÁDZKOVÁ
VZDIALENOSŤ PRE STARŠÍCH
A ĽUDÍ SO ZDRAVOTNÝM
ZNEVÝHODNENÍM JE 100 m**

V PROSTREDÍ, V KTOROM
JE NUTNÉ PREKONAŤ TERÉNNÉ
PREVÝŠENIE, SA ZA KAŽDÝ
1 m PREVÝŠENIA SKRACUJE
DOCHÁDZKOVÁ VZDIALENOSŤ
O 10 m

**VZDIALENOSŤ MEDZI
JEDNOTLIVÝMI ZASTÁVKAMI
BY MALA BYŤ ZHRUBA 250 m - 350 m,
AVŠAK JE NUTNÉ ZOHLADNIŤ
AJ CELKOVÚ DĹŽKU JAZDY PRI
TAK ČASTÝCH ZASTAVENIACH**

Prvky priestoru zastávky MHD

PRÍSTREŠOK AUTOBUSOVEJ ZASTÁVKY

PRIESTORY PRÍSTREŠKU BY MALI BYŤ NAVRHNUTÉ A UMIESTNENÉ TAK, ABY POSKYTOVALI MAXIMÁLNU OCHRANU PRED POVETERNOSTNÝMI VPLYVMI, BERÚC DO ÚVAHY SMER PREVLAĐAJÚCICH VETROV A POTREBU OCHRANY PROTI POSTRIEKANIU Z PRECHÁDZAJÚCICH VOZIDIEL.

PRIESTORY BY MALI BYŤ KONŠTRUOVANÉ Z MATERIÁLOV ODOLNÝCH VOČI VANDALOM, KTORÉ SA DAJÚ ĽAHKO ČISTIŤ A VYŽADUJÚ MINIMÁLNU ÚDRŽBU. POUŽITÉ MATERIÁLY A KONŠTRUKCIE BY MALI MAŤ ŠTANDARDNÚ VEĽKOSŤ, TVAR A TYP, ABY UMOŽNILI ĽAHŠIU ÚDRŽBU.

**VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY NA VEĽKOSŤ PRÍSTREŠKU: MINIMÁLNE
ROZMERY 1,5 m X 4,0 m PRE KONZOLOVÉ, POLOOTVORENÉ PRÍSTREŠKY
A 2,0 m X 4,0 m PRE UZAVRETÉ KONŠTRUKCIE.**

V PRÍSTREŠKU BY MAL BYŤ AJ PRIESTOR NA SEDENIE,
NAJMÄ PRE STARŠÍCH CESTUJÚCICH.

↓ Priestor
na poznámky

Označenie / Infogram

/ELEKTRONICKÁ OZNAČOVACIA TABUĽA

POTREBNÉ VZIAŤ DO ÚVAHY LOKÁLNE ORIENTAČNÉ PRVKY A GRAFIKY, S CIEĽOM ČO NAJVIAC ELIMINOVAŤ VIZUÁLNY SMOG, KTORÝ BY TAKÉTO OZNAČENIA, NAJMÁ AJ V KOMBINÁCIÍ S REKLAMNÝMI PLOCHAMI, MOHLI SPÔSOBIŤ.

Osvetlenie

CHODNÍK / PRIESTOR

OPTIMÁLNA VZDIALENOSŤ MEDZI PRÍSTREŠKOM A NÁSTUPNÝM PRIESTOROM DO VOZIDLA MHD ZÁVISÍ OD FREKVENCIE CESTUJÚCICH, ŠTANDARDNE VŠAK MEDZI 1,8 - 3,0 m

POVRCHY

VÝŠKA OBRUBNÍKA - ZÁKLADNÝM PRVKOM PRÍSTUPNÉHO A RÝCHLEHO NÁSTUPU DO AUTOBUSU JE ROVNAKÁ ÚROVEŇ NÁSTUPNÉHO PRIESTORU AUTOBUSU A CHODNÍKA

JE MOŽNÉ ZVÁŽIŤ AJ FAREBNÉ OZNAČENIE POVRCHU ZASTÁVKY VOZIDLA, ČO JE VÝHODNÉ NAJMÁ PRE OSOBY SO ZNÍŽENOU ZRAKOVOU SCHOPNOSŤOU

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

STN 73 6425
Stavby pre dopravu:
Autobusové, trolejbusové
a električkové zastávky

STN 73 6075
Navrhovanie
autobusových
staníc

{10}
PRINZ, Dieter. Städtebau, Band 2:
Städtebauliches Entwerfen. 1980. ISBN-10:
3170054023

{11}
ALEXANDER, Chrispher, SILVERSTEIN
Murray, et al. A Pattern Language: Towns,
Buildings, Construction. Oxford: Oxford
University Press, 1977. 1171 s. ISBN: 978-
0195019193

{12}
OZYAVUZ, Murat. Advances in Landscape
Architecture. IntechOpen. s. 924. 2013.
ISBN: 978-9535111672

{13}
Road Service Transportation UK
(2015): Bus Stop Design Guide

○ Detské ihrisko

Malá plocha určená pre deti, **oplo-tená v rámci dostupnej - dohľadnej vzdialenosti** od najbližších obytných domov {1}.

○ Mestské detské ihriská

Sú **verejne prístupné** detské ihriská s osadenými hernými prvkami (kolo-toče, preliezačky, hojdačky, pieskovisko, lavičky atď.) pre deti vo veku od 2 do 12 rokov, určené pre **zmysluplné trávenie voľného času**. Sú rozmiestnené po celom území mesta, na sídliskách, v parkoch a slúžia všetkým deťom v meste {2}.

○ Malé nenáročné športové ihriská

Sú **buď verejne prístupné** obyvateľom mesta **alebo sú prenajaté** a teda uzamknuté v správe telovýchovných jednôt, športových klubov, resp. nájomcov, kde je potrebné sa objednať u správcu a využívanie je možné za úhradu.

○ Detské ihriská v materských školách

Väčšinou sú ohradené, teda **nie sú verejne prístupné**. Udržiavajú ich škôlky v spolupráci s rodičmi detí a slúžia deťom navštevujúcim tieto zariadenia.

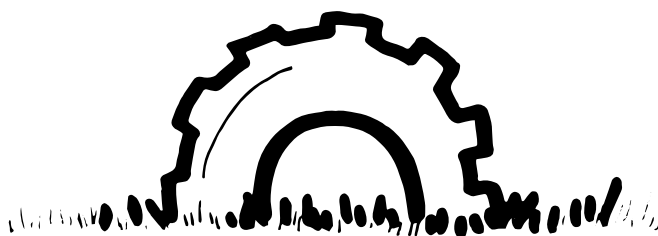
○ Školské ihriská

Taktiež sú väčšinou ohradené, teda nie sú verejne prístupné

○ Ihrisko - športovisko

Je **otvorené priestranstvo** navrhované na aktívnu rekreáciu, ako futbalové alebo golfové ihriská.

Priestor na poznámky ↓



Materiálové riešenia tvorby

PRI VÝBERE BRAT DO ÚVAHY
UMIESTNENIE ZARIADENIA
- EXTERIÉR (POVETERNOSTNÉ
PODMIENKY, SLNEČNÉ ŽIARENIE,
VODA, TEPLoty)

TOXICITA - NAPR. NÁTEROVÉ
HMOTY, PLASTOVÉ MATERIÁLY,
VHODNOSŤ POUŽITIA PRE DETI;
HORLAVOSŤ - NESMÚ BYŤ TAKÉ, KTORÉ
VYTÝVÁRAJÚ VZPLANUTIE POVRCHU,

**ZÁKAZ SAMOVZNIETIVÝCH
MATERIÁLOV**, VHODNÁ ČÍM
VYŠŠIA ZÁPALNÁ TEPLOTA
(3,4)

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

STN EN 1176
Zariadenia a povrch
detských ihrísk.

STN EN 1177
Povrch ihriska tlmiaci náraz.
Určenie kritickej výšky pádu

Nariadenie vlády
č. 349/2010 Z. z., ktorým
sa ustanovujú podrobnosti
o technických požiadavkách
a postupoch posudzovania
zhody na prostriedky ľudskej
zábavy, zariadenia detských
ihrísk a športovo-rekreačné
zariadenia

Povrch ihriska

Norma **STN EN 1177** vyžaduje, aby sa pod zariadeniami nachádzal vhodný a bezpečný povrch. Norma poukazuje na to, že **trávnatý povrch alebo ornica sú prípustné pre pády z výšky do 1 metra**. Ostatné typy vhodných povrchov môžu mať charakter ako:

SYPKY POVRCH

MÔŽE SA SKLADAŤ MATERIÁLOV AKO PIESOK,
ŠTRK ALEBO DRVENÁ GUMA.

GUMENÝ POVRCH

MÔŽE SA POUŽÍVAŤ VO FORME DLAŽDÍC ALEBO UCELENÉHO KUSA
MATERIÁLU, V RÔZNYCH FARBÁCH A GRAFICKÝCH VZORoch, ČO
SA DÁ VYUŽIŤ PRI PROJEKTOVANÍ IHRISKA.

(UMELÁ) TRÁVA

TENTO TYP POVRCHU SA ODPORUČA MIMO
MESTSKÝCH TERÉNOV

KOBERCOVÉ POVRCHY

JE TO ROZVÍJATEĽNÝ PODKLAD ULOŽENÝ NA MATERIÁL
AKO JE PIESOK ALEBO OKRÚHLE ČASTICE

Oplotenia

/MALI BY MAŤ TRI HLAVNÉ FUNKCIE

UDRŽAŤ DETI VO VNÚTRI IHRISKA,

V SPOJENÍ S VHODNÝMI BRÁNKAMI
A VSTUPMI UDRŽAŤ PSY MIMO IHRISKA,

DAT DEŤOM POCIT, ŽE JE TO ICH PRIESTOR
A ODDELIT ICH OD OKOLIA.

OPLOTENIA BY MALI BYŤ POSTAVENÉ V SÚLADE
S PLATNÝMI NÁRODNÝMI NORMAMI, PRIČOM ODPORUČANOU
MINIMÁLNOU VÝŠKOU JE 1 METER.

{1}
URBAN DESIGN ALLIANCE. Urban Design
Compendium. London: English Partnership.
2007. 112 s. ASIN: B06XSTJF2G

{2}
ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY:
Průvodce tvorbou a obnovou veřejných
prostranství. Brno : Nadace Partnerství,
2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

{3}
JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu :
Architektura poznávání a navrhování
prostředí. 1. vyd. Praha : Ausdruck Books,
2016. 250. ISBN 978-80-260-9558-3.

{4}
OZYAVUZ, Murat. Advances in Landscape
Architecture. IntechOpen. s. 924. 2013.
ISBN: 978-9535111672

Priestor v mestách býva o 1,5 - 3°C teplejší ako okolitá krajina. Environmentálna zložka je preto súčasťou návrhu každého úspešného verejného priestoru. V súčasných silne urbanizovaných prostrediach predstavujú jednotlivé časti verejných priestorov hlavných nositeľov **zabezpečenia dobrej klímy v mestách**, či udržateľnosti zdrojov prostredníctvom zadržovania vody v prostredí, aplikácie prvkov mestského poľnohospodárstva, využívanie solárnych ziskov na fungovanie jednotlivých prvkov **mestského mobiliáru** (verejné osvetlenie, parkovacie či MHD označníky, atď).

Základným východiskom pre **návrh ekologických súčastí verejných priestorov** je znalosť geomorfologických, geologických a hydrogeologických pomerov podlažia, prípadne spôsob hospodárenia **na príslušných plochách {1}**.

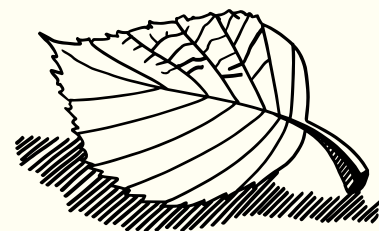
Zadržiavanie vody v prostredí

Opatrenia súvisiace s adaptáciou **sídelných štruktúr** na zmenu klímy sa viažu najmä na manažment vody, resp. zadržiavanie dažďovej vody v mieste spadu, ale aj **ochrana pred záplavami a povodňami**. Efektívne hospodárenie z vodou závisí od rozsahu sietí (rozsah osídlenia), od miery zastavania a spevnenia povrchov, teda od množstva vsaku a od vedomej tvorby podmienok zadržovania vody (retenčné nádrže a pod.) **{2}**.

Potenciál predstavujú **úpravy brehov riek s využitím prirodzených hatí, poldrov**, ale aj riešenia parkov a sídlisko-

vých vnútroblokov s využitím prvkov mokradí či dažďových záhrad.

Z hľadiska **zadržovania vody v území** a súčasne eliminácie prehrievania priestorov je výrazne výhodnejšie **budovanie koncentrovaných nespevných plôch vegetácie** (záhrady, parky, lesoparky), ako ponechávanie množstva zbytkových zelených fragmentov (napr. okolie solitérnej rozvoľnenej zástavby, alebo predimenzované dopravné stavby). Súčasťou budovania koncentrovaných krajinných plôch by malo byť aj **tvorenie kapacitných podmienok pre vsak**.



Mestské poľnohospodárstvo

Malé aktivity zabezpečenia **lokálnej produkcie zdrojov potravín** sa čoraz častejšie stávajú súčasťou veľkých miest, ako z dôvodu **znižovania nárokov na dopravu**, tak aj zvyšovania

nezávislého fungovania organizmu mesta. V podmienkach slovenských miest je **veľký potenciál využívania priestorov** za účelom drobných poľnohospodárskych (komunitných ale-

bo aj individuálnych) aktivít **v priestoroch sídliskovej zelene**, čo obytných vnútroblokoch.

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

Zákon o vodách
184/2002 Z. z.

Zákon o verejných
vodovodoch a verejných
kanalizáciách č. 442/2002 Z.

Vyhláška MP SR 82/2008
Z. z. o Centrálnom registri
včelstiev

Zákon o odpadoch č.
223/2001 Z. z.

Chov včiel

Na území každej obce sa reguluje individuálne prostredníctvom **Všeobecne záväzného nariadenie o chove včiel v obci {3}**. Každý včelí roj musí byť registrovaný v Centrálnom registri chovateľov včiel a stanovišť včelstiev v SR. Chov včiel treba nahlásiť na príslušnú **Regionálnu veterinárnu a potravinovú správu**, ktorá povolí tento chov podľa Vyhlášky MPSR č. 82/2008.

JE NUTNÉ MAŤ SÚHLAS SUSEDOV.

JE TREBA ZABRÁNIŤ NÍZKEMU PRELETU VČIEL
- TJ. POSTAVIŤ BARIÉRU VYSOKÚ ASPOŇ 2 METRE NA
ROZHRANÍ POZEMKOV V PREVLAĐAJÚCOM SMERE LETU VČIEL
TAK, ABY NADLIETAVALI PONAD ŇU (NAPR. ŽIVÝ PLOT
Z RÝCHLO A HUSTO RASTÚCICH KROV).

PRIMERANÝ POČET VČELSTIEV: V BLÍZKO SUSEDIACICH
ZÁHRADÁCH SA NEODPORÚČA MAŤ VIAC AKO 10 ÚLOV

Nakladanie s odpadom / Kompostovanie

I vo verejných priestoroch je nutné **dodržiavať zásady triedenia odpadov a recyklácie materiálov**. Z hľadiska udržateľnosti je zaujímavá aj podpora komunitného kompostovania.

DOMÁCE KOMPOSTOVANIE: IDE O SYSTÉM PREDCHÁDZANIA VZNIKU DOPADOV

OBECNÉ KOMPOSTOVIŠKO JE MIESTO, KDE OBEC, OBCOU POVERENÝ SUBJEKT
ALEBO OSOBY VYKONÁVAJÚ KOMPOSTOVANIE BIOLOGICKY ROZLOŽITELNÝCH
KOMUNÁLNYCH ODPADOV, KTORÉ VZNIKAJÚ NA ÚZEMÍ DANEJ OBCE, PRÍČOM
ROČNÁ PRODUKČIA KOMPOSTU NA JEDNOM TAKOM MIESTE NEPREVÝŠUJE 10 TON.

Z HĽADISKA SAMOSPRÁVY A PLÁNOVANIA KOMPOSTOVACIEHO SYSTÉMU JE VHDNÉ
ABY SI OBCE/MESTA VYPRACOVALI PROGRAM NA ROZVOJ DOMÁCEHO KOMPOSTOVANIA,
KTORY ZOHLADŇUJE MIESTNE PODMIENKY A POTREBY ICH OBYVATELOV

VÝBER VHDNÉHO MIESTA UMIESTNENIA KOMPOSTOVIŠKA ZÁLEŽÍ OD TECHNOLOGIE
SPRACOVANIA, PREDPOKLADANÉHO MNOŽSTVA ODPADU, JEHO NÁSLEDNÉHO
ZHODNOCOVANIA (MIESTO KOMPOSTOVIŠKA BY MALO BYŤ V BLÍZKOSTI JEHO
ĎALŠIEHO VYUŽITIA - TJ. KOMPOST - ORGANICKÉ HNOJIVO), A POD. DÔLEŽITÉ
JE ZVÁŽIŤ GEOLOGICKÉ POMERY - A NEVYTVÁRAŤ KOMPOSTOVIŠKÁ NA MIESTACH
S VODOHOSPODÁRSKYM NESTABILIZOVANÝM PODLOŽÍM.

{1}

ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY:
Průvodce tvorbou a obnovou veřejných
prostranství. Brno : Nadace Partnerství,
2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1

{2}

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu :
Architektura poznávání a navrhování
prostředí. 1. vyd. Praha : Ausdruck Books,
2016. 250. ISBN 978-80-260-9558-3.

{3}

Dostupné na: www.mestske-včely.sk

{4}

(4)PRIATELIA ZEME: Podpora domáceho
kompostovania v obciach a mestách.
Dostupné na: <http://www.priateliazeme.sk/spz/files/broz-podpora-dom-komp-obce-11.pdf>

- 4.1 - Materiály a povrchy
- 4.2 - Prvky vegetácie
- 4.3 - Prvky technickej infraštruktúry
- 4.4 - Vonkajšie osvetlenie
- 4.5 - Mobiliár

Základné elementy

- 4.6 Objekty zariadení a služieb
- 4.7 Objekty na uľahčenie pohybu a prístupu
- 4.8 Vonkajšia reklama
- 4.9 Umenie a umelecké diela

4

Použitie kvalitných materiálov zvyšuje celkovú atraktivitu a využívanie miesta.

↓ Priestor na poznámky

Kvalita povrchov verejných priestranstiev je nástrojom určovania estetických kvalít prostredia, ovplyvňuje pohyb, **pocit bezpečia** a pohody a má výrazný vplyv na rozhodovanie o pobyte v priestore {1}. Použitie kvalitných materiálov tak zvyšuje **celkovú atraktivitu a využívanie miesta**.

Voľba materiálov a povrchov by mala vychádzať z umiestnenia verejného priestranstva v rámci celomestskej štruktúry, jeho **lokálneho charakteru**, historických súvislostí, stavebných požiadaviek a funkcií, teda plánovaných spôsoboch využívania verejného priestoru. **Vhodne použité kombinácie zvolených materiálov** pomáhajú definovať priestor, upokojiť dopravu, zlepšiť čitateľnosť prostredia a znížiť tým potrebu výškového členenia, bariér a **druhotného riešenia organizácie pomocou dopravného značenia** {2}.

V riešení povrchov sa môžu prejavíť akcenty vstupov, rozhrania dynamiky pohybu, umiestnenie mobiliáru,

charakter budov a ich parteru, reprezentácia historických alebo archeologických súvislostí. **Pri navrhovaní povrchov je potrebné dbať aj na bezpečný pohyb** a bezbariérovosť pre užívateľov verejného priestoru, na **environmentálne a mikroklimatické požiadavky**, napr. na vsakovanie vody alebo ochladzovanie verejného priestoru v horúcich mesiacoch.

Funkčné a konštrukčné vlastnosti zvoleného materiálu ovplyvňujú jeho odolnosť, trvanlivosť či bezpečnosť verejného priestranstva. Dôležitým aspektom je aj **detail napojenia materiálov a styku jednotlivých prvkov**. Kvalitné riešenie styku materiálov výrazne ovplyvňuje celkové pôsobenie priestranstiev a **životnosť prvkov aj povrchov**. Súčasne je potrebné dbať aj na pravidelnú kvalitnú údržbu všetkých povrchov a plôch v priestore.

Pochôdzne a zdieľané povrchy

Materiály a povrchy pochôdznych plôch by mali **umožňovať bezpečný, pohodlný a bezbariérový prechod v meste**. Vodiace línie a bezbariérové riešenia musia vytvoriť kontinuálnu cestu mestom. **Zdieľané povrchy** sú povrchy v jednej výškovej úrovni. V tomto prípade je vhodné použiť materiál, ktorý vizuálne zodpovedá

pobytovému priestoru, ale fyzikálnymi vlastnosťami umožňuje aj prejazd vozidiel. V štandardných prípadoch je vhodné **vizuálne odlíšiť jednotlivé módy dopravy** - materiálovým alebo farebným riešením {3}.

○ Historické mesto

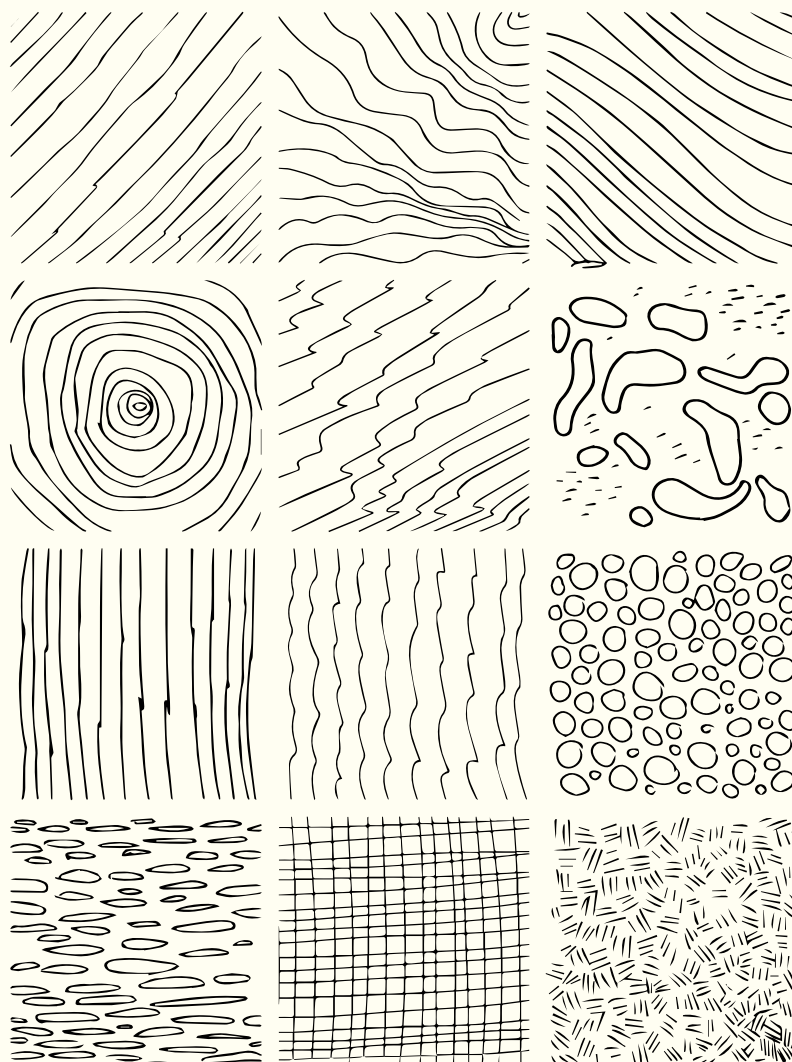
Kvalitná **kamenná mestská dlažba** nadväzujúca na mestskú tradíciu a čerpajúca **ideálne z lokálnych zdrojov**.

○ Sídlisko

Modernistické mesto a Kompaktné mesto. Vhodné je používanie súčasných materiálov: **veľkoformátová alebo maloformátová kamenná dlažba alebo betónové liate povrchy**. Používanie betónovej zámkovej dlažby pre jej krátku životnosť a slabú estetickú kvalitu nie je možno doporučiť.

○ Park

V **parkoch** a na verejných priestoroch s prevládajúcou vegetáciou je **vhodné používať mäkké a priepustné povrchy**, hlavne mlatové či valcované štrkové povrchy. **Alternatívne možno použiť asfaltové plochy** (aj vsiakavé) s farebným pigmentom odtieňov zodpovedajúcim prírodným materiálom a s hrubšou zrnitosťou.



Pojazdné povrchy

Pri návrhu **povrchu vozovky** je dôležité zohľadniť okrem funkčných parametrov vozovky aj **okolité prostredie, ktorým vozovka prechádza**. Vozovka, ktorá križuje alebo sa nachádza v blízkosti významného verejného priestranstva (napr. námestie, park či významná ulica v historickom meste), by **mala zmeniť povrch s ohľadom na povrchy priestranstva**. Vhodným nástrojom pre upokojenie dopravy je okrem dopravného opatrenia aj použitie dlažby ako povrchu na vozovku.

○ Cyklistické pruhy

Z bezpečnostného hľadiska je vhodné **odlíšiť tieto jazdné pruhy iným typom**, inou farbou či štruktúrou materiálu, prípadne doplniť ohraničujúcu líniu.

○ Podfarbenie

Z hľadiska bezpečnosti je potrebné **odlíšiť cyklistické od ostatných komunikácií** hlavne v miestach križovania a v miestach zvýšeného nebezpečenstva (zelené podfarbenie). Spravidla sa navrhujú **so spevneným povrchom** (asfalt, cementobetón, dlažba) vo výnimočných prípadoch keď je potrebné zachovať prírodnú hodnotu sa navrhujú s nespevneným povrchom (v teréne-zemnom telese) prípadne ako štrkové, makadamové (pozri najmä TP07/2014 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry).

○ Autobusové zastávky

V prípade autobusovej zastávky bez zálivu by mal byť **povrch príbuzný s povrchom vozovky poprípade farebne odlišný**. Autobusové zastávky so zálivom by mali mať povrch odlišný od vozovky nielen farebne ale aj materiálovo.

○ Parkovanie

Povrch parkovacích plôž by mal byť **blízky povrchu chodníka** a vyčleňovať sa od povrchu vozovky, pri dlhodobom parkovaní je potrebné používať riešenia, ktoré zabraňujú presaku olejových látok z vozidiel do pôdy.

○ Hrany a rozhranie

By mali byť **prirodzeným vodítkom** a pomáhať v organizácii priestoru.

{1}

MELKOVÁ, Pavla A KOL. Manuál tvorby verejných priestranstiev hl. m. Prahy . 2014 str. 290, ISBN 978-80-87931-11-0, Dostupné na: http://manual.ippraha.cz/uploads/assets/manual_tvorby_verejnych_prostranstvi/pdf/IPR-SDM-KVP_Manual-tvorby-verejnych-prostranstvi.pdf

{2}

MIKOVÁ, Karolína, PAULÍKOVÁ Martina, PAULINIOVÁ Zora. Verejné priestory: ako tvorí verejné priestory s príbehom, pre ľudí a s ľuďmi. 2010. s. 137. Dostupné na: <https://www.pdcs.sk/sk/publikacie/verejne-priestory.html#P>

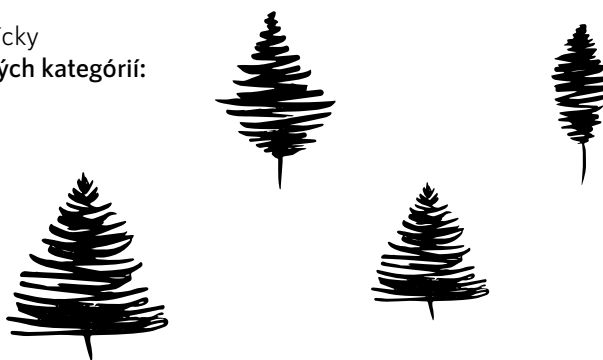
{2}

KOL. AUTOROV: Dresdner Standard: Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum. 2013. Dostupné na: https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/spa_stadtgestaltung_gestaltungshandbuch_GHB3_Handbuch_131105.pdf

Vegetácia je dynamickým, stále sa meniacim, **živým prvkom verejných priestorov**. Rastliny reflektujú na **cyklus ročných období**: zelenajú sa, kvitnú, rodia plody, či strácajú listy alebo menia svoju farbu, formu, tvar počas svojho celoživotného cyklu. Rýchlosť týchto zmien závisí od druhu vegetácie (pomaly/ rýchlo-rastúce) a podmienok prostredia. Niektoré druhy vegetácie dospievajú v priebehu pár týždňov, iné, najmä dreviny, aj niekoľko desiatok rokov. **Integrácia dynamiky vegetácie** je základnou súčasťou úspešnej tvorby verejných priestorov.

Z hľadiska priestorotvornej funkcie sadovnícky používané dreviny sa rozdeľujú do **základných kategórií**:

- **Základné dreviny (kostrové),**
- **doplnkové dreviny,**
- **výplňové dreviny (dočasné),**
- **podrastové dreviny,**
- **kry.**



Zásady navrhovania a starostlivosti o prvky zelene

.....

VÝSADBA ÚŽITKOVEJ ZELENE, JEDLÝCH A LIEČIVÝCH RASTLÍN, PODPORA PRIRODZENÉHO PRÍRODNÉHO PROSTREDIA A VYTŤVÁRANIE ČO NAJPRÍRODZENEJŠÍCH BIOTOPOV AJ PRE ŽIVOČÍCHY

PRI KONCEPCII TVORBY S PRVKAMI ZELENE JE ZÁKLADOM PODPORA SYSTÉMU PRIRODZENÝCH ZELENÝCH KORIDOROV - SÚVISLEJ NAVZÁJOM PREPOJENIE SIETE, KTORÁ UMOŽŇUJE NAJMÁ POHYB DROBNÝM ŽIVOČÍCHOM, HMYZU, A POD.

ODPORÚČANIE EXTENZÍVNEJ A LÚČNEJ VÝSADBY A OBMEDZENÍ KOSENIA TRÁVNÍKOV, NAJMÁ NA SÍDLISKÁCH V ČASTIACH, KDE SÚ ROZSIAHLE TRÁVNATÉ PLOCHY, KTORÉ SA NEVYUŽÍVAJÚ ZA KONKRÉTNYM FUNKČNÝM ÚČELOM

V HISTORICKOM KONTEXTE REŠPEKTOVAŤ ZÁSADY OCHRANY AJ PRI NÁVRHU REVITALIZÁCIE A DOTVORENÍ PRVKAMI ZELENE

Integrácia dynamiky vegetácie je súčasťou úspešnej tvorby verejných priestorov.

Stromy

Stromy sú v urbánnom prostredí **významným prvkom urbanistickej štruktúry**, svojou hmotou a formou dopĺňajú priestor nielen esteticky, ale ho aj definujú či rámcujú. Z hľadiska svojho objemu a vplyvu sú to aj **klúčové prvky zelenej infraštruktúry**. Majú však aj priamy dopad na zlepšovanie pocitovej pohody v prostredí užívateľov - zabezpečujú v letných mesiacoch tieň a **vytvárajú príjemný pobytový priestor**.

Pri výbere vhodných drevín
a ich umiestnenia treba zohľadniť:

- **Vzdialenosť** od podzemných aj nadzemných vedení inžinierskych sietí
- **Dostatočný priestor** pre rozvoj koreňového systému
- **Zabezpečenie priaznivých pomerov** pre rast a vývoj; starostlivosť a údržbu

ROZVOJ KOREŇOVÉHO SYSTÉMU

PRIRODZENÁ VEĽKOSŤ PLOCHY KOREŇOVÉHO SYSTÉMU
JE ZVYČAJNE 1,5 - 2-NÁSOBOK VEĽKOSTI KORUNY
STROMU

OCHRANNÉ PÁSMO STROMU (ABY NEDOŠLO K JEHO
FATÁLNEMU POŠKODENIU) JE MIN 2,5M OD PÄTY KMEŇA

PODSTATNÚ ČASŤ KOREŇOV MAJÚ STROMY V HĽBKE 0,3 - 0,5 m,
ABSORPČNÉ KORENE SU ULOŽENE VO VÄČŠEJ VZDIALENOSTI OD
OSI KMEŇA, JE PRETO VHODNÉ POUŽÍVAŤ PRI KONŠTRUKCII PRILAHÝCH PRIESTOROV
"PREKOREŇOVACIE SYSTÉMY" A DBAŤ NA DOSTATOČNÝ PRIESTOR PRE ROZVOJ KORUNY
STROMU

DBAŤ NA VEĽKOSŤ DOSPELÉHO STROMU: NEVYSÁDZAŤ STROMY
S ROZLOŽITOU KORUNOU DO ÚZKYCH ULÍC, RESP. V NEDOSTATOČNEJ VZDIALENOSTI
OD STAVIEB, OD OKIEN (NAJMÁ) OBYTNÝCH BUDOV

VÝŠKA KORUNY BY MALA BYŤ VYPESTOVANÁ TAK, ABY DOVOĽOVALA
PRECHOD ALEBO PREJAZD VÄČŠÍCH DOPRAVNÝCH PROSTRIEDKOV
(AUTOBUS, TROLEJBUS, KAMIÓN): MIN 2,5 - 4 m

Častým zdrojom poškodenia a devastácie stromov v sídlach je aj stavebná činnosť a jej sprievodné aktivity, najmä:

Priestor
na poznámky ↓

- Priamy kontakt so stavebnou technikou
- Kontakt so stavebnými materiálmi
- Výkon zemných prác
- Zmena mikroklimy a vlastností pôdy v priestore stavby



Metódy ochrany stromov pri stavebnej činnosti

.....

PRI SPRACOVÁVANÍ PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE STAVBY JE POVINNOSŤOU SPRACOVAŤ AJ "PLÁN OCHRANY DREVÍN V PRIESTORE STAVBY": IDENTIFIKUJE STROMY VO VZDIALENOSTI 6 m OD PRIESTORU STAVENISKA, KTORÉ SÚ POTENCIÁLNE DOTKNUTÉ VÝKONOM PRÁC A DEFINUJE PRÍPUSTNÉ METÓDY, PRACOVNÉ POSTUPY A STAVEBNÉ ZARIADENIA PRE VÝKON STAVEBNÝCH PRÁC

VYUŽITIE OCHRANNÝCH PRVKOV: OCHRANNÉ PÁSMO STROMU JE MIN 2,5 m OD PÁTY KMEŇA. V PRÍPADE STAVEBNEJ ČINNOSTI JE POTREBNÉ STROMY CHRÁNIŤ DEBENENÍM, DO VÝŠKY 1,8 m, BUDOVANÉ BY MALO BYŤ PO OBVODE KORUNY. BUDOVANIE DEBNENIA JE NUTNÉ REALIZOVAŤ LEN U TÝCH DREVÍN, KTORÉ BY MOHLI BYŤ POŠKODENÉ VÝSTAVBOU TECHNICKÝCH PRVKOV, KOMUNIKÁCIÍ, TERÉNNÝCH ÚPRAV, ALEBO VÝSTAVBOU PRVKOV DROBNEJ ARCHITEKTÚRY, ČI STAVEBNÝCH PRVKOV.

VYUŽITIE TECHNOLÓGIÍ, KTORÉ OBMEDZIA POŠKODENIE ORGÁNOV DREVÍN V ROZSAHU NEVYHNUTNÉHO MÍNIMA

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

Z.z. č.543/2002
o ochrane prírody a krajiny

STN 837010
Ošetrovanie, udržiavanie
a ochrana stromovej vegetácie

Všeobecné záväzné
nariadenia dotknutých
miest a obcí

Dokumenty starostlivosti
o dreviny, ktoré by mali
byť súčasťou strategických
dokumentov obce

{1}

PSOTOVÁ, A. Sadovnicke úpravy sídliska v Galente. Diplomová práca. Fakulta záhradníctva a krajinného inžinierstva . Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre. 2011. Nепublikované.

{2}

PAGANOVÁ Viera: Štandardy a možnosti ochrany stromov pri stavebnej činnosti; Fakulta záhradníctva a krajinného inžinierstva Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre. 2018. Dostupné na

{2}

ZIMMERMANN, Astrid (ed.). Constructing Landscape : Materials, Techniques, Structural Components. 3. vydanie. Basel : Birkhäuser, 2015. 535 s. ISBN 978-3-0356-0467-2

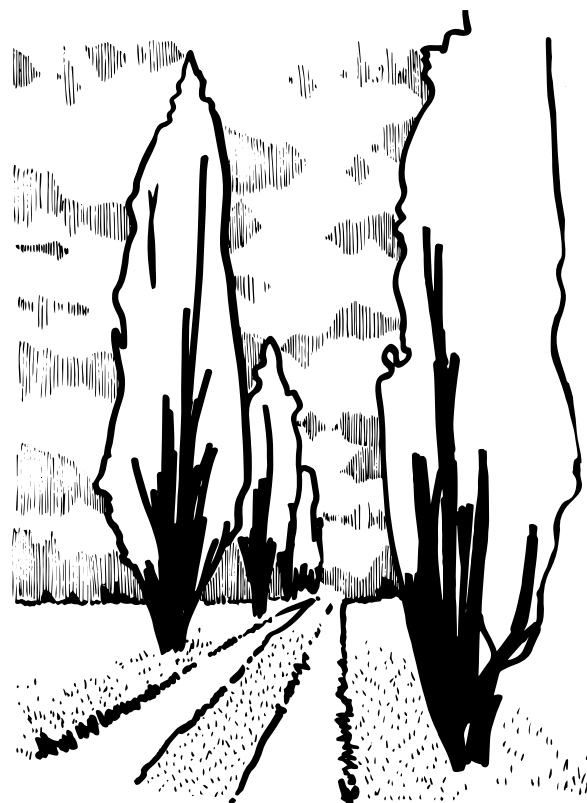
Aleje stromov

Stromy lemujúce ulice musia splniť niekoľko nárokov: musia zvládať relatívne nehostinné **podmienky urbanizovaného prostredia** a byť odolné voči vysokým teplotám, reflexie svetla od fasády, zúžený priestor pre rast, solí od zimnej údržby a podobne, a súčasne **byť dostatočne silné, aby odolali prípadným drobným nárazom od automobilov či vandalizmu {2}**. Preferujú sa druhy, ktoré neplodia ovocie (aby spadnuté ovocie nespôsobovalo chodcom zranenia či pošmyknutie) a ich pele nevyvolávajú časté alergické reakcie.

Trávnaté a lúčne plochy

Trávnaté plochy majú v rámci verejných priestorov využitie s rôznou náročnosťou - od reprezentatívnych plôch, vytvárajúcich "zelený koberec", po vysoko záťažové plochy pre šport, hry alebo opaľovanie. **Sú aj dôležitým prvkom zabezpečovania ekostability** urbánneho prostredia - prispievajú k udržiavaniu mikroklimy, zadržaniu vody v území, zvyšujú vlhkosť a tak znižujú teplotu v meste.

Kľúčovým prvkom pri tvorbe týchto plôch je nielen voľba správnych druhov, ale aj ich údržba. Odporúča sa najmä **vymedziť plochy**, napríklad bez programovej náplne, kde sa tráva môže kosiť šetrnejšie. Na týchto plochách potom dokážu vyrásť lúčne biotopy s rozmanitými rastlinami. Tie potom poskytujú **útočisko drobným živočíchom, lákajú hmyz, motýle a tie zasa rôzne druhy vtákov.**



Prvky technickej infraštruktúry

Prvky technickej infraštruktúry sú súčasťou urbánneho prostredia, treba ich považovať za **predmet architektonicko-urbanistického návrhu**, na ktorý treba myslieť už od prvotných koncepcií tvorby verejných priestorov. **Technická vybavenosť nesmie byť chápaná ako nutné zlo**, ale ako integrálna súčasť obytného či mestského prostredia a krajiny. Jej špecifické charakteristiky preto musia byť využité pre **posilnenie kvality riešeného územia od urbanistickej mierky** až po priestorové začlenenie a riešenie samotných objektov {1}.

Technická vybavenosť má **systémový a sieťový charakter**. Znamená to, že ide o relatívne uzavretý komplex, kde sú jednoznačne identifikované **uzly a vetvy sietí**.

Základnými atribútmi sietí sú: spojitost, špecifický geometrický tvar (radiálny, pásmový, okruhový, mriežkový, vetvový...), kapacita a parametre média {2}. Tieto siete môžu byť vedené

pod zemou alebo ako nadzemné. Technickú infraštruktúru je **možné vnímať ako nárok, ako stavbu či ako bremeno**. Technická vybavenosť by mala rešpektovať existujúcu a plánovanú urbánnu štruktúru, primárne sieť ulíc a ciest.

Patria sem:

- Zásobovanie pitnou vodou
- Kanalizácia a čistenie odpadových vôd
- Zásobovanie teplom
- Zásobovanie plynom
- Individuálne energetické zásobovanie
- Ropovody a produktovody
- Zásobovanie elektrickou energiou
- Verejné osvetlenie
- Telekomunikačné siete
- Rádiové komunikácie
- Odvoz a likvidácia odpadu

Priestor na poznámky ↓

Ako bariéra sa technická vybavenosť prejavuje prevažne vo forme **líniových stavieb** (nadzemných a pozemných) a vo forme ochranných a bezpečnostných pásiem. Ochranné pásmo je územie umožňujúce **bezpečnú ochranu siete**.

Bezpečnostné pásmo je **územie umožňujúce bezpečnú ochranu človeka** pred mimoriadnou udalosťou časti siete. Absencia vzájomnej koordinácie **jednotlivých typov inžinierskych sietí** vedie k veľkému rozsahu výsledných pásiem, čo má za následok špáry v štruktúre sídla.



SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

STN 73 60 05
Priestorové usporiadanie sietí
technického vybavenia.

699 Vyhláška Ministerstva
vnútra Slovenskej republiky
z 10. decembra 2004
o zabezpečení stavieb vodou
na hasenie požiarov

684 Vyhláška Ministerstva
životného prostredia
Slovenskej republiky zo
14. novembra 2006, ktorou
sa ustanovujú podrobnosti
o technických požiadavkách
na návrh, projektovú
dokumentáciu a výstavbu
verejných vodovodov
a verejných kanalizácií

Zákon č. 394/2009
o verejných vodovodoch
a kanalizáciách

STN 75 0150
Vodné hospodárstvo,
Názvoslovie vodárenstva

Klasifikácia

Inžinierske siete svojou základnou
skladbou predstavujú {2}:

**VEDENIA TECHNICKÉHO VYBAVENIA - SÚBOR ZARIADENÍ ZAIŠŤUJÚCI
PREVÁDZKU ZASTAVANÉHO ÚZEMIA OBYTNÝCH SÍDIEL (INTRAVILÁNU)
- ZÁSOBOVANIE VODOU, ENERGIAMI (ENERGETICKÝM PLYNOM,
TEPELNOU ENERGIJOU, ELEKTRICKOU ENERGIJOU, TELEKOMUNIKAČNÉ
SPOJENIE VO VNÚTRI I MIMO TOHTO ÚZEMIA....)**

**VEDENIA TECHNICKO-TECHNOLOGICKÉHO VYBAVENIA - SÚBOR ZARIADENÍ
ZAIŠŤUJÚCI PREVÁDZKU ZASTAVANÉHO ÚZEMIA PRIEMYSELNÝCH ZÁVODOV, VEĽKÝCH
POĽNOHOSPODÁRSKYCH VÝROB, ÚZEMIA DOPRAVNÝCH AKTIVÍT
- CESTNÉ, ŽELEZNIČNÉ, LETECKÉ A VODNÉ DOPRAVY...**

**DIALKOVODY - SÚBOR VEDENÍ A ZARIADENÍ INŽINIERSKÝCH SIETÍ
V NEZASTAVANOM ÚZEMÍ, PREPÁJAJÚCE A INTEGRUJÚCE FUNKCIE
TECHNICKÉHO VYBAVENIA SO ZDROJMI ZÁSOBOVANIA (VODOU,
ENERGIAMI...), ČI RECIPIENTAMI.**

{4}

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu :
Architektura poznávání a navrhování
prostředí. 1. vyd. Praha : Ausdruck Books,
2016. 250. ISBN 978-80-260-9558-3.

{5}

BARLOKOVÁ, Danka - TÓTHOVÁ,
Katarína. Water treatment and water supply
: water distribution - theory and exercises.
1. vyd. Bratislava : Slovenská technická
univerzita v Bratislave, 2015. 152 s. Edícia
skript. ISBN 978-80-227-4430-0.

{6}

PRINZ, Dieter. Städtebau, Band 2:
Städtebauliches Entwerfen. 1980. ISBN-10:
3170054023

Verejné osvetlenie je hlavným prvkom zabezpečujúcim bezpečnosť a viditeľnosť verejných priestorov najmä v nočných hodinách. **Zdrojom svetla pre pouličné osvetlenie boli v minulosti plynové lampy**, elektrické žiarovky, ortuťové výbojky. V súčasnosti prevládajú sodíkové výbojky vydávajúce žlté svetlo, ktoré môže ešte stále nájsť v niektorých systémoch verejného osvetlenia. Aktuálne pri nových návrhoch však používame najmä energeticky úspornejšie **LED svietidlá**.

Svetlo charakterizuje tzv. farebná teplota (teplota chromatickosti), ktorá sa udáva v Kelvinoch (K). Čím vyššia je táto hodnota, tým je daný odtieň chladnejší. **LED osvetlenia** sa štandardne vyrábajú v rozsahu farebných teplôt **2700 - 6500 K**. Denné svetlo počas slnečného dňa sa pohybuje okolo 5000- 6000K. Z hľadiska eliminácie nežiadúceho nočného presvetľovania sa neodporúča pre bežné vonkajšie osvetlenia využívať LED s viac ako 3500K. Pri výbere vhodného osvetlenia je treba zohľadniť aj jeho odtieň. **Ludský organizmus je najcitlivejší na modrú zložku svetla**. Tú vyžarujú LED zdroje so studeným alebo neutrálnym odtieňom, preto sa využívajú na tie miesta, kde je zámerom podporiť ľudskú aktivitu a koncentráciu.

Verejné osvetlenie prevádzkované mestami **predstavuje najväčší zdroj svetelného znečistenia** ("svetelného smogu"). Nadmerné osvetlenie má negatívne účinky na zdravie obyvateľov, narušuje prirodzené biorytmy ľudského tela. Zásadne je treba preferovať svietidlá, ktoré svietia smerom

rom nadol. **Treba dbať na zamedzenie svietenia do očí chodcov alebo vodičom**, či do okien bytových bodom alebo smerom na oblohu. Dôležitá je aj forma samotného svietidla - nevolíme guľu, valec ani iné tvary, ktoré by podporovali svietenie smerom na oblohu.

Pri tvorbe **konceptie osvetlenia** je potrebné počítať okrem priameho osvetlenia aj s odrazeným osvetlením, najmä pokiaľ sa v danom prostredí počíta aj s nasvetľovaním významných, historických alebo esteticky atraktívnych objektov. Pokiaľ je to možné, tak architektonické objekty je treba nasvetľovať smerom zhora nadol.

Priestor
na poznámky ↓



SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

STN 73 6021 Svetelné
signalizačné zariadenia.
Umiestnenie a použitie
návestidiel

Vyhláška Ministerstva
zdravotníctva Slovenskej
republiky č. 539/2007 Z. z.
o podrobnostiach o limitných
hodnotách optického
žiarenia a požiadavkách na
objektívizáciu optického
žiarenia v životnom prostredí

STN EN 12464-2
Svetlo a osvetlenie.
Osvetlenie pracovných
miest.

Súčasný systém mestského verejného osvetlenia je **možné inteligentne riadiť a koordinovať** - či už programovo, alebo podľa okamžitej intenzity využívania jednotlivých priestorov. Svetidlá tak koordinujú **intenzitu osvetlenia** podľa toho, ako sa chodec či vozidlo pohybuje. Takéto systémy automatického stlmovania, resp. zintenzívňovania osvetlenia tak pomáhajú nielen k úsporám spotrebovanej energie, ale aj **eliminujú svetelný smog**.

Verejné osvetlenie je aj priamou súčasťou. **Stĺpy verejného osvetlenia plnia okrem nosnej funkcie aj viaceré iné:** umožňujú zabudovanie technológie na monitorovanie dopravy, MHD, parkovací systém, WIFI-routery, kamerový dohľad, príp. prípojné body na nabíjanie elektromobilov. Úlohou architekta je najmä navrhnúť **konceptiu osvetlenia**, ktorú ďalej konzultuje a pripravuje na realizáciu so svetelnými technikom.

KONCEPCIA OSVETLENIA

ENVIRONMENTÁLNY PRÍSTUP PRESADZUJE PRI TVORBE KONCEPTU OSVETĽOVANIA PRAGMATICKÉ PRAVIDLO: SVIETIŤ TAM, KDE TREBA, KEDY TREBA A KOLKO TREBA

ZAPOČÍTAŤ AJ OSVETLENIE NAJMÄ REPREZENTATÍVNYCH ČASTÍ VEREJNÝCH PRIESTOROV KĽADIE DÓRAZ OKREM FUNKČNOSTI AJ NA ESTETICKÉ HLADISKO

SVIETIDLÁ BY MALI VHODNE DOPĽŇAŤ CHARAKTER PRIESTORU A SPOLUPŔSOBIŤ S OSTATNÝMI PRVKAMI MOBILIÁRU. STĽPY VEREJNÉHO OSVETLENIA, PODOBNE AKO INÝ MESTSKÝ MOBILIÁR, JE TREBA UMIESTŇOVAŤ TAK, ABY NEPREDSTAVOVALI BARIÉRU V POHYBE.

PREFEROVAŤ SVIETIDLÁ, KTORÉ SVIETIA SMEROM NADOL.

DFT. Manual for the Streets. London:
Thomas Telford Publishing. 2007. 146 s.
ISBN: 978-0-7277-3501-0

NYC DOT . Street Design Manual. United
States : Vanguard Direct 2013. 264 s. ISBN-
13: 978-0-615-89775-2

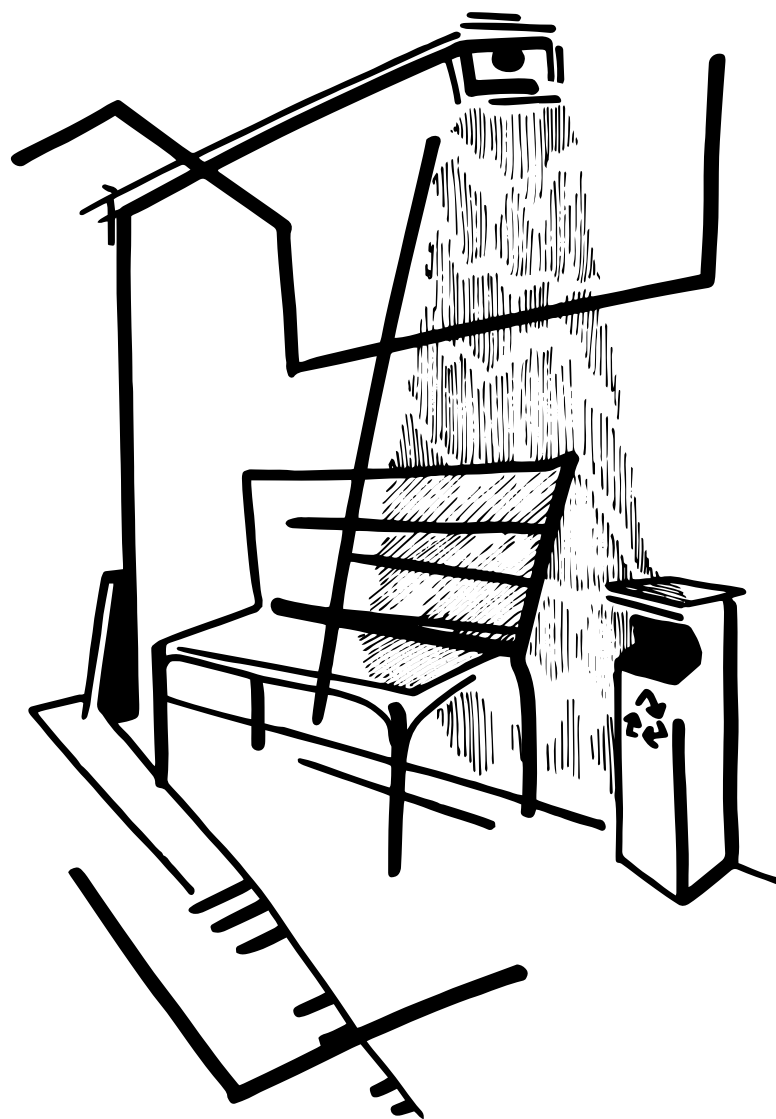
URBAN DESIGN ALLIANCE. Urban Design
Compedium. London: English Partnership.
2007. 112 s. ASIN: B06XSTJF2G

Mestský mobiliár má výrazný vplyv na vzhľad a celkový dojem z verejných priestorov, a preto by jeho výber, resp. návrh, mal byť **integrálnou súčasťou celkovej koncepcie priestoru**. Je nositeľom identity mesta, mestskej časti, daného priestoru. Dostáva sa do priameho kontaktu s užívateľom priestoru. **Vzhľad mestského mobiliáru by mal korešpondovať s celkovou atmosférou miesta**, obzvlášť pri pamiatkových zónach a v priestoroch s historickým kontextom treba dbať na estetické a autorské kvality týchto prvkov {1}.

Prvky uličného mobiliáru zahŕňajú všetky prvky, ktoré dotvárajú uličný interiér, ako napríklad stĺpy osvetlenia, lavičky, recyklačné odpadové koše, zábradlia, stĺpiky, značenie, kamerový systém, tieniace prvky a alebo stojany na bicykle či nabíjacie stanice. Niektoré prvky mobiliáru, napríklad sedenie (lavičky), majú **potenciál podporovať ľudskú aktivitu v priestore**. Ich usporiadanie preto musí reflektovať na celkové koncepčné riešenie priestoru a **nadväzovať na funkcie a prevádzky okolitých budov**.

Pri výbere a návrhu koncepcie prvkov mobiliáru **treba dbať aj "neprehltanie" priestoru** a tým zníženie jeho kvality, najmä v stiesnených priestoroch, resp. v priestoroch so sťaženou orientáciou. Práve **"zahľtenosť"** spôsobená vizuálne odlišnými prvkami, či nekonceptným osadzovaním označovania, stĺpov či prvkov verejného osvetlenia veľakrát aj na úkor celkovej vizuálnej a estetickéj kvality, čo **znižuje pozorovateľov zážitok z priestoru**. Riešenie dopravného značenia je veľakrát cielené z perspektívy pozorova-

teľa - automobil - aj na úkor zážitku a bezpečnosti chodca. **Dôležitým je preto dbať na jednoduchú čitateľnosť a orientáciu verejného priestoru** už pri jeho tvorbe, aby tak následne bolo možné prvky označovania v čo najväčšej miere minimalizovať {2,3}.



SÚVISIACE TECHNICKÉ
NORMY, LEGISLATÍVA

STN 73 6021 Svetelné
signalizačné zariadenia.
Umiestnenie a použitie
návestidiel.

STN 72 3020 Betónové
prefabrikáty. Uličný a
záhradný mobiliár

POŽIADAVKY NA RIEŠENIA

BEZPEČNÉ, MATERIÁLOVÉ RIEŠENIA ODOLNÉ VOČI
VPLYVOM POČASIA A ZÁŤAŽE OD POUŽÍVANIA

VZHLADOM NA KONTEXT DANÉHO PRIESTORU A JEHO CHARAKTER
TREBA PRI VÝBERE BRAŤ DO ÚVAHU JEHO BUDÚCU ÚDRŽBU,
RESP. PRÍPADNÉ REKONŠTRUKCIE A OPRAVY

INTEGROVANÉ "SMART" RIEŠENIA (NAPOJENIE NA ALTERNATÍVNE
ZDROJE ENERGIE, MULTIFUNKČNÉ PRVKY), ENVIROMENTÁLNE
- PRIATELSKÉ (CELKOVÉ UPLATŇOVANIE RECYKLAČNÝCH NÁDOB,
A POD.)

ŠTÝL, FORMA, FARBA

BEZBARIÉROVÉ RIEŠENIA SÚ PRI NOVÝCH NÁVRHOCH SAMOZREJMOSŤOU,
PRI REKONŠTRUKCIÁCH NAJMÄ ZARIADENIA PRE ODPOČINOK BY MALI BYŤ
PRISPÔSOBENÉ TAK, ABY POSKYTOVALI PRI LAVIČKÁCH VOLNÝ PRIESTOR
O MINIMÁLNEJ ŠÍRKE 1200 mm PRE INVALIDNÝ VOZÍK.

INTEGROVANÝ NÁVRH, NAPRIKĽAD SEDENIE A TIENIACE PRVKY
- ZLEPŠOVANIE MIKROKLÍMY NAJMÄ V LETNÝCH MESIACHOCH
A ZAMEDZENIE PREHRIEVANIU MESTA



{7}
URBAN DESIGN ALLIANCE. Urban Design
Compendium. London: English Partnership.
2007. 112 s. ASIN: B06XSTJF2G

{8}
DFT. Manual for the Streets. London:
Thomas Telford Publishing. 2007. 146 s.
ISBN: 978-0-7277-3501-0

{9}
OZYAVUZ, Murat. Advances in Landscape
Architecture. IntechOpen. s. 924. 2013.
ISBN: 978-9535111672

Objekty zariadení a služieb

Trhy a trhoviská

Priestor na poznámky ↓

Trhy a trhoviská sú **historicky jednou z najdôležitejších súčastí sídel**. Predstavujú dôležitý socio-kultúrny a ekonomický fenomén. Sú koncentraciami verejného života v mestách. **Môžu mať rôznu podobu**: ako interiérové tržnice alebo trhoviská, alebo ako exteriérové otvorené plochy. Z hľadiska prevádzky môžu byť dočasné alebo permanentné, denné či nočné, sezónne alebo celoročné. Z hľadiska urbanistickej tvorby je **najdôležitejšia voľba ich správneho umiestnenia** v urbanistickej štruktúre, ktorá zabezpečí ich dobrú dopravnú dostupnosť pre zásobovanie trhov, a následne pre návštevníkov a to najmä s využitím pešieho pohybu.

Predajné stánky

Podľa platnej legislatívy je stánkom s trvalým stanovištom stánok s celoročnou alebo sezónnou prevádzkou, ktorý je **súčasťou trhoviska alebo verejného priestranstva prenajatý predávajúcemu obcou alebo správcom trhoviska** na časovo neobmedzené obdobie alebo postavený predávajúcim so súhlasom obce alebo správcu trhoviska.

trvalé, keď **dlhodobo zaberajú verejný priestor, alebo dočasné** (príležitostné, sezónne alebo mobilné, ako napríklad kaviarne), keď zaberajú verejný priestor na dobu určitú **{1}**.

Predajné stánky sú **tradičným prvkom verejných priestorov**. V súčasnosti slúžia najmä na predaj tlačovín, rýchleho občerstvenia, darčekových predmetov, sezónnych produktov. **Najčastejšie sa nachádzajú na miestach, kde sa zhromažďuje väčší počet ľudí** (najmä peších), a kde takéto funkcie napríklad chýbajú (zastávky MHD, námestia, predpolie významných objektov, atď.) Predajné stánky sú **dôležitým katalyzátorom mestského života**, spolutvoria identitu mesta.

Spravidla ide o mobilné objekty, ktoré **nie sú pevne spojené so zemou** a je možné ich ľubovoľne umiestňovať v priestore. Predajné stánky môžu byť

UMIESTŇOVANIE PREDAJNÝCH STÁNKOV

PRI DÔLEŽITÝCH UZLOCH PEŠIEHO POHYBU, KRIŽOVANÍ PEŠÍCH ŤAHOV {2},

ZABEZPEČIŤ, ABY VEREJNÝ PRIESTOR AJ PO OSADENÍ STÁNKU ZOSTAL PREHLADNÝ, ZOHLADNIŤ ODSTUPY STÁNKU OD OKOLITÝCH OBJEKTOV, DOPRAVNÉHO ZNAČENIA, VSTUPY A PRESVETLENIE PARTERU OKOLITÝCH BUDOV,

VYTVORIŤ PRIESTOR AJ PRE ZÁZEMIE PREDAJNÝCH STÁNKOV - PRIESTOR NA SEDENIE CHRÁNENÝ POVETERNOSTNÝMI VPLYVMÍ, PRÍP. PRIESTOR PRE RADU ČAKAJÚCICH, A POD.

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

Zákon 178/1998 Z.z.
o podmienkach predaja
výrobkov a poskytovania
služieb na trhových
miestach

ARCHITEKTONICKÉ PRINCÍPY

ZODPOVEDNÉ MIESTNE VŠEOBECNE ZÁVÄZNÉ NARIADENIA OBCE

CHARAKTER OBJEKTU STÁNKU S OBČERSTVENÍM BY MAL
REFLEKTOVAŤ NA OKOLITÉ PROSTREDIE, JEHO IDENTITU,
ARCHITEKTONICKÝ JAZYK

PRI TVORBE OKOLITÉHO PRIESTORU TREBA BRAŤ DO ÚVAHY
AJ VPLYV JEHO PREVÁDZKY NA OKOLIE: AKO NAPRÍKLAD
VÔŇU JEDLA

JEDNOTNÝ DESIGN - NOSITELIA GENIA LOCI

ZODPOVEDAŤ SEZÓNNOSTI (MULTIFUNKČNÉ..) A FUNKČNOSTI

Sezónne terasy

Sezónne terasy a sedenia sú dočasné stavby. Ich architektonické stvárnenie, objemové parametre a použité materiály nesmú konkurovať a dominovať okolitej zástavbe historického prostredia. **Nesmú znehodnotiť pamiatkové územie** a negatívne ovplyvňovať architektonický výraz fasád. Sezónne terasy a sedenia môžeme umiestniť len tam, kde je na chodníku dost priestoru a ostane nám minimálny **priechod 1,5 metra {3}**. Je to **integrálna súčasť verejného priestoru** a nemala by byť preto oplotená.

{1}

ÚTVAR HLAVNÉHO ARCHITEKTA
BRATISLAVA. Manuál pre osadzovanie
a posudzovanie predajných stánkov vo
verejnom priestore HM SR Bratislava. 2016
Dostupné na: https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Stránky/20160331_MsZ_Manual_predajne_stanky.pdf

{2}

ALEXANDER, Christopher, SILVERSTEIN
Murray, et al. A Pattern Language: Towns,
Buildings, Construction. Oxford: Oxford
University Press, 1977. 1171 s. ISBN: 978-
0195019193

{9}

KOL. AUTOROV. Sprievodca pravidlami
umiestnenia reklamných stavieb
a informačných zariadení na Obchodnej
ulici a v okolí. 2018. Dostupné na: <http://www.obchodnaulicaaokolie.sk/wp-content/uploads/2018/05/Manuál-Nová-Obchodná.pdf>



Objekty na uľahčenie pohybu a prístupu

Uľahčenie pohybu a prístupu a odstránenie bariér vo verejnom priestore je výhodné nie len pre osoby s určitým **zdravotným znevýhodnením**, ale je veľmi prospešné aj pre staršie osoby, osoby nesúce ťažkú batožinu, vedúce detských košík a pod. **Cieľom je vytvorenie ozaj verejného - prístupného priestoru** pre všetkých. Všeobecné technické požiadavky na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie sa vzťahujú na všetky priestory, ktoré sú užívané verejnosťou.

Priestor
na poznámky ↓

PRINCÍP NAVRHOVANIA

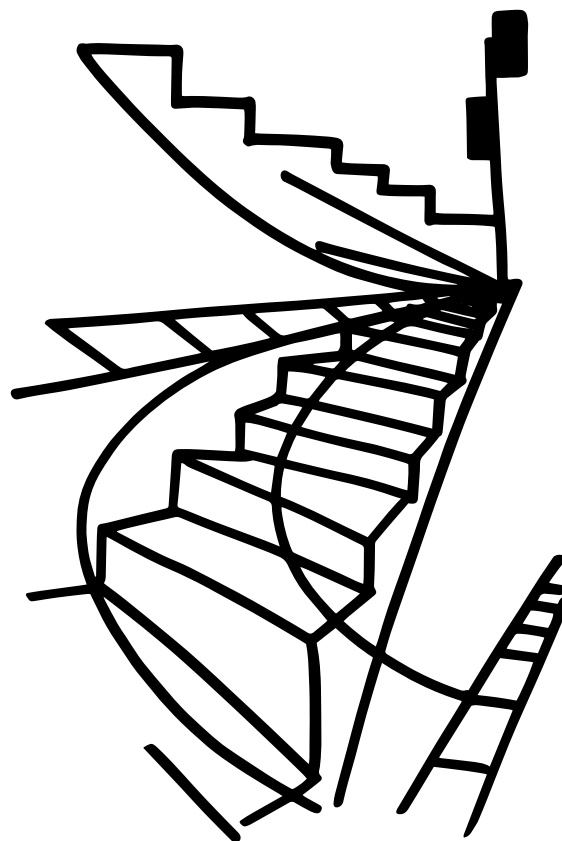
POSKYTNÚŤ DOSTATOČNÝ PRIESTOR PRE SAMOSTATNÝ POHYB A UMIESTŇOVAŤ OVLÁDACIE PRVKY V SPOLOČNEJ DOSIAHNUTELNEJ ZÓNE,

POMOCOU HMATATELNÝCH POVRCHOV ZABEZPEČIŤ ZJEDNODUŠENIE ORIENTÁCIE V PRIESTORE A VAROVAŤ ČLOVEKA PRED NEBEZPEČNÝM MIESTOM,

NA MIESTACH, KDE CHÝBAJÚ PRIRODZENÉ VODIACE LÍNIE SA DOPLNIA UMELE VODIACE LÍNIE.

Všeobecné pravidlá dimenzovania vychádzajú z manipulačného manévrovacieho priestoru. Je to **voľná plocha na účely manévrovania invalidného vozíka** vo voľnom priestore, medzi stenami miestností a zariadenými predmetmi:

Týmto priestorom je **kruh s priemerom 1500 mm** a základný rozmer potrebný na otočenie vozíka o 360°. Spoločná dosiahnuteľná zóna je priestor vo výške (900 - 1200) mm.



○ Varovný povrch

Rovnoběžné/diagonálne usporiadanie výstupkov s pozitívnym reliéfom (polgule)

○ Vodiaci povrch

Má za úlohu navádzať človeka po preferovanej trase

○ Varovný pás

Má za úlohu varovať človeka so zrakovým postihnutím pred vstupom do nebezpečného priestoru, ak nie je varovanie zabezpečené inak. Varovný pás nenahrádza pevné zábrany, ktoré

musia byť umiestnené pred nebezpečnými prekážkami ako sú napríklad výkopy. Varovný pás je farebne kontrastný k okoliu, jednotnej farby a musí byť jednoznačne identifikovateľný dlhou bielou palicou a nášlapom.

○ Signálny pás

Používa sa len v exteriéri a informuje človeka so zrakovým postihnutím o tom, že v blízkosti sa nachádza dôležité miesto a jeho drážky ho k tomuto miestu navádzajú (najmä na priechod pre chodcov, na zastávkach MHD a SAD, kde sa navádza na nástup do vchodu dôležitej budovy). Signálny

pás musí byť v celej šírke rovnakej farby - kontrastnej voči svojmu okoliu.

○ Umelá vodiaca línia

Kontaktom s umelou vodiacou líniou si človek udržuje žiadaný smer pohybu, vyhotovenie farebne kontrastné k okoliu.

○ Vodiaci pás

Je špecifická umelá vodiaca línia, ktorá sa umiestňuje na priechodoch pre chodcov v rámci vodorovného dopravného značenia

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

TP 10/2011
Technické podmienky
Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách

Vyhláška MŽP SR č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie

Vyhláška MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke

POŽIADAVKY NA RIEŠENIA

MATERIÁL MUSÍ BYŤ FAREBNE STÁLY, ODOLNÝ VOČI POVETERNOSTNÝM VPLYVOM A MECHANICKÉMU OPOTREBENIU (OLAMOVANIE VÝSTUPKOV);

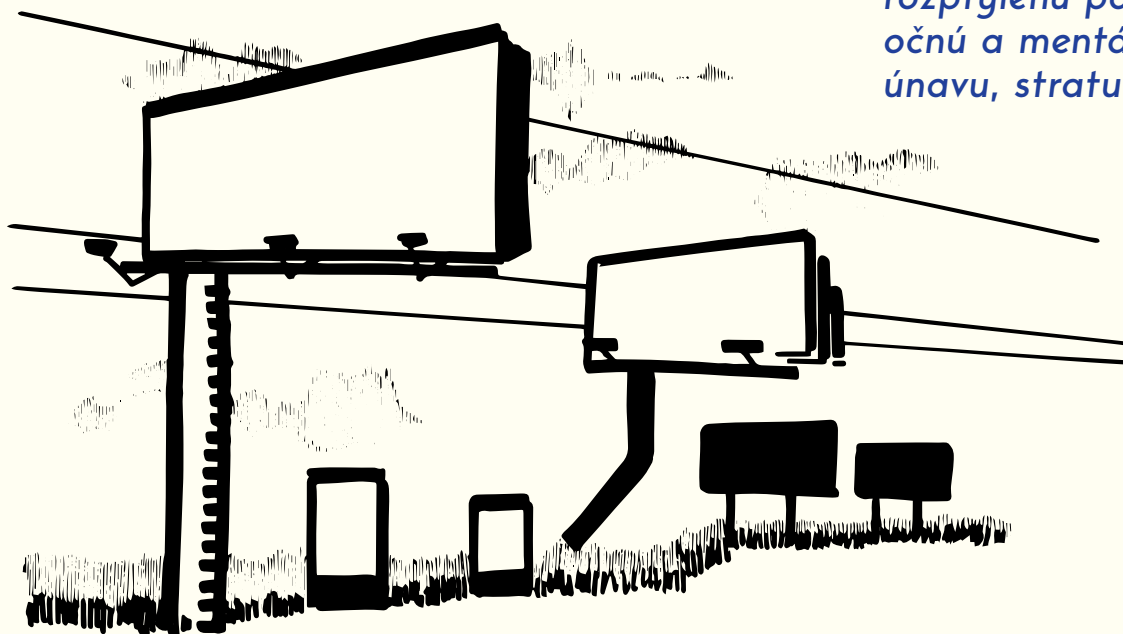
IDEÁLNE JE PRI VYTÝARANÍ HMATATELNÝCH POVRCHOV POUŽÍVAŤ MATERIÁLOVÝ KONTRAST VOČI CHODNÍKU;

JE NUTNÉ OZNAČIŤ HMATATELNÝMI FAREBNE KONTRASTNÝMI POVRCHMI VŠETKY PRIECHODY PRE CHODCOV, ZNÍŽENÉ OBRUBNÍKY, SCHODISKÁ, NÁSTUPIŠTIA HROMADNEJ DOPRAVY, SPOLOČNÉ PRIESTORY PRE CHODCOV A CYKLISTOV, PREKÁŽKY, KTORÉ NIE SÚ ZABEZPEČENÉ INAK, RAMPY, VSTUPYA ZARIADENIA URČENÉ PRE OSOBY S OBMEDZENOU SCHOPNOSŤOU POHYBU A ORIENTÁCIE.

JE POTREBNÉ DOPLNIŤ CHÝBAJÚCE PRIRODZENÉ VODIACE LÍNIE UMELÝMI VODIACIMI LÍNIAMI.

ŠESTÁKOVÁ, Irena - LUPAČ, Pavel. Budovy bez bariér : Návrhy a realizace. 1.vyd. Praha : Grada, 2010. 125 s. ISBN 978-80-247-3225-1

Dôsledky vizuálneho znečistenia zahŕňajú: rozptýlenú pozornosť, očné a mentálnu únavu, stratu identity



Reklamná stavba je stavebná konštrukcia postavená stavebnými prácami zo stavebných výrobkov, ktorá je pevne spojená so zemou. Môže byť aj upevnená strojnými súčiastkami, či zvarom o pevný základ na zemi. **Niekedy si jej osadenie vyžaduje úpravu podkladu.** Jej funkciou je šírenie reklamných, propagačných, navigačných a iných informácií viditeľných z verejných priestorov.

Vizuálny smog je situácia, v ktorej vizuálne znečistenie bráni pozorovateľovi vnímať pohľad alebo výhľad. **Ide o zamorenie – znečistenie verejného priestoru** agresívnou, charakteru svojho okolia neprispôsobenou a veľkostne **neprimeranou reklamou.**

Táto býva často umiestnená nelegálne. Dôsledky vizuálneho znečistenia zahŕňajú: rozptýlenú pozornosť, očné a mentálnu únavu, stratu identity **{1}**. **Jedná sa o jav, ktorý môžeme pozorovať v miestach, kde je väčší priestor aj dôvod k inzercii produktov** a s tým spojená snaha predávajúcich zaujať potenciálneho zákazníka **{2}**.

Vedľa klasického smogu (prach, dym, hluk) a svetelného smogu (umelé osvetlenie) **predstavuje vizuálny smog vážny zásah do estetickej a vizuálnej logiky mesta** a výrazne znižuje hodnotu zážitku z prostredia.

Vzhľadom na existujúce právne predpisy je **regulácia** vonkajšej podoby

reklamy obchodov, vývesných štítov a nápisov nosičov reklamy (a to ako z hľadiska farby, tak i veľkosti, použitého materiálu či umiestnenia) závislá najmä na vôli samotných obyvateľov a majiteľov týchto zariadení, t.j. **vychádza z uvedomelej starostlivosti** o kvalitný priestor okolo nás.

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

Novela stavebného
zákona č. 50/1976 Zb. z.
o územnom plánovaní a
stavebnom poriadku účinná
od 2. januára 2015

ARCHITEKTONICKÉ PRINCÍPY

REKLAMA JE VŽDY PODRIADENÁ OKOLIU. KONCEPCIA CELÉHO PRIESTORU (ULICE, NÁMESTIA) JE NADRADENÁ REKLAME, ROVNAKO AKO AJ ARCHITEKTÚRA INDIVIDUÁLNEJ BUDOVY. VŠETKY REKLAMNÉ STAVBY SA VEĽKOSŤOU, FORMOU A FAREBNOSŤOU PRISPŔOBUJÚ KOMPOZÍCIÍ VEREJNÉHO PRIESTORU, ALE AJ FASÁDY A TVARU BUDOVY.

REKLAMA NESMIE SVOJVOLNE PRETVÁRAŤ EXISTUJÚCE PROSTREDIE
- REKLAMNÝM PÚTAČOM NESMIE BYŤ PODRIAĎOVANÝ OREZ STROMOV,
REKLAMY NESMÚ TEKTONICKY ANI STATICKY ZASAHOVAŤ DO BUDOVY
ČI PLYNULÉHO PRIECHODU NA ULICI ČI NÁMESTÍ, NESMÚ OVPLYVNŔOVAŤ
ORGANIZÁCIU DOPRAVY, PEŠÍCH A CYKLISTICKÝCH TRÁS.

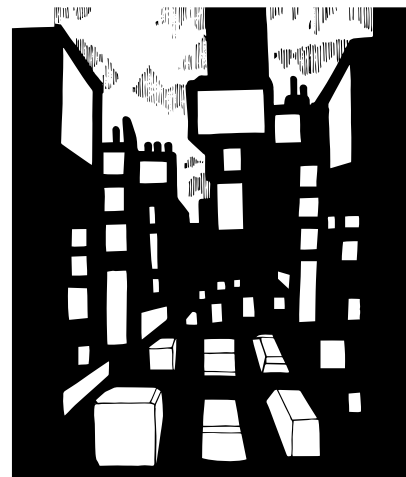
**PRI NÁVRHU NOVOSTAVIEB OBJEKTOV ALEBO VÄČŠÍCH CELKOV, PRÍP.
ICH REKONŠTRUKCIÍ SÚ REKLAMY NAVRHNUTÉ AKO ICH INTEGROVANÁ
S NIMI A TAK VYTŔVAJÚ HARMONICKÝ CELOK.**

{10}

ZDROJ: www.artslexikon.cz

{11}

KOL. AUTOROV. Sprievodca pravidlami umiestnenia reklamných stavieb a informačných zariadení na Obchodnej ulici a v okolí. 2018. Dostupné na: <http://www.obchodnaulicaaokolie.sk/wp-content/uploads/2018/05/Manuál-Nová-Obchodná.pdf>



Umenie a umelecké diela

Umenie je neoddeliteľnou súčasťou verejného priestoru. Umelecké prvky vznikali historicky so zámerom esteticky dotvárať prostredie, či plnili reprezentatívnu alebo didaktickú funkciu, na objednávku mecenášov, demonštrovali moc. Umenie vo verejnom priestore môže mať **rôzne podoby**, či už ako autorské nehnuteľné alebo hnutelné umelecké dielo ako socha, pomník, fontána. Jeho podoby a úloha vo verejnom priestore sú závislé od spoločenských, ekonomických, kultúrnych, estetických nastavení spoločnosti.

Od 20-teho storočia je vo verejných priestoroch možné pozorovať aj nové **moderné druhy umenia**: happenings a performance, landscape art, street art a graffiti. Od 60-tych rokov 20. stor. sa pre realizácie umenia vo verejnom priestore zaviedol anglický výraz public art, ktorý zahŕňa nielen výtvarné, ale aj ostatné tanečné, divadelné, hudobno-umelecké prejavy a ich vzájomné spojenia a presahy. "Public art" zahŕňa aj ďalšie rôzne formy umenia, trvalo umiestnené umelecké diela, **dlhodobé inštalácie** ale aj **krátkodobé výstavy**, prezentácie, či akcie.

Umelecké dielo má **potenciál definovať alebo doplniť miesta charakter a identitu, inšpirovať ľudí, aby daný priestor využívali.** Na druhej strane, prezentácia umenia vo verejnom priestore pomáha aj k prekonaniu praktických bariér v prístupe verejnosti k umeniu a kultúrnym inštitúciám. Kultúrne inštitúcie a umelci tak môžu nadviazať otvorený kontakt s potenciálnym záujemcom, divákom. Zvlášť **pridanou hodnotou umenia** je umiestňovanie umeleckých diel vo verejnom priestore z hľadiska podpory budovania lokálnych komunít: jednotlivcov, samotných umelcov alebo spoločných združení.

SÚVISIACE TECHNICKÉ NORMY, LEGISLATÍVA

Zákon 185/2015 Z.z.
Autorský zákon

Stratégia rozvoja kultúry Slovenskej Republiky na roky 2014 - 2020. Bratislava: Ministerstvo Kultúry Slovenskej Republiky, 2014, s 6. [online] Dostupné na: www.strategiakultury.sk/sites/default/files/TRATEGIA_ROZVOJA_KULTURY_SR_NA_ROKY_2014-2020.pdf



BARTLOVÁ Anežka. Manuál Monumentu. Praha: UMPRUM. 2016. 208 s. ISBN: 978 80 87989 043

RUDYJOVÁ, Michaela. Zmeny umenia vo verejnom priestore. IN: PECNÍKOVÁ, Jana, eds. Umenie a verejný priestor. Zborník abstraktov z medzinárodného seminára FiF UK v Bratislave, 2017. s 26-39. 2017. ISBN 978-80-223-4475-3

POŽIADAVKY NA TVORBU

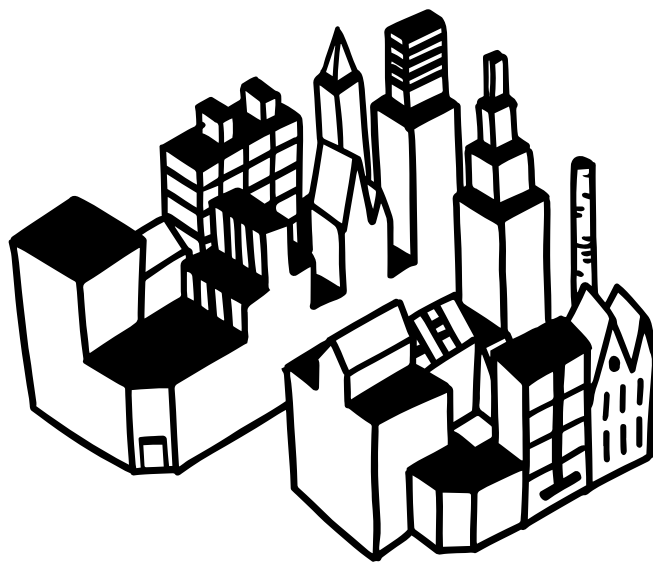
UMELECKÉ DIELA A ARTEFAKTY SÚ DOTVÁRAJÚCE PRVKY ULIČNÉHO INTERIÉRU A PRETO JE VHODNÉ S NIMI UVAŽOVAŤ UŽ V ZÁKLADNÝCH KONCEPCIÁCH TVORBY PROSTREDIA

UVAŽOVAŤ NAD RÔZNYMI FORMAMI UMELECKÝCH DIEL
- TRVALÉ/DOČASNÉ, VÝTVARNÉ / PERFORMANCE

HISTORICKÉ UMELECKÉ DIELA A ARTEFAKTY SÚ SÚČASŤOU
AUTENTICKÉHO OBRAZU SÍDLA A MALI BY BYŤ PREDMETOM OCHRANY

KAŽDÁ MANIPULÁCIA S EXISTUJÚCIM UMELECKÝM DIELOM VYŽADUJE
SÚHLAS AUTORA, RESP. AKTUÁLNEHO DRŽITEĽA AUTORSKÝCH PRÁV

Poznámky



ARCHITEKTÚRA MESTA 2