

MANUÁL
TVORBY VEREJNÝCH
PRIESTRANSTIEV
MESTA PREŠOV



MANUÁL
TVORBY VEREJNÝCH
PRIESTRANSTIEV
MESTA PREŠOV

OBSAH

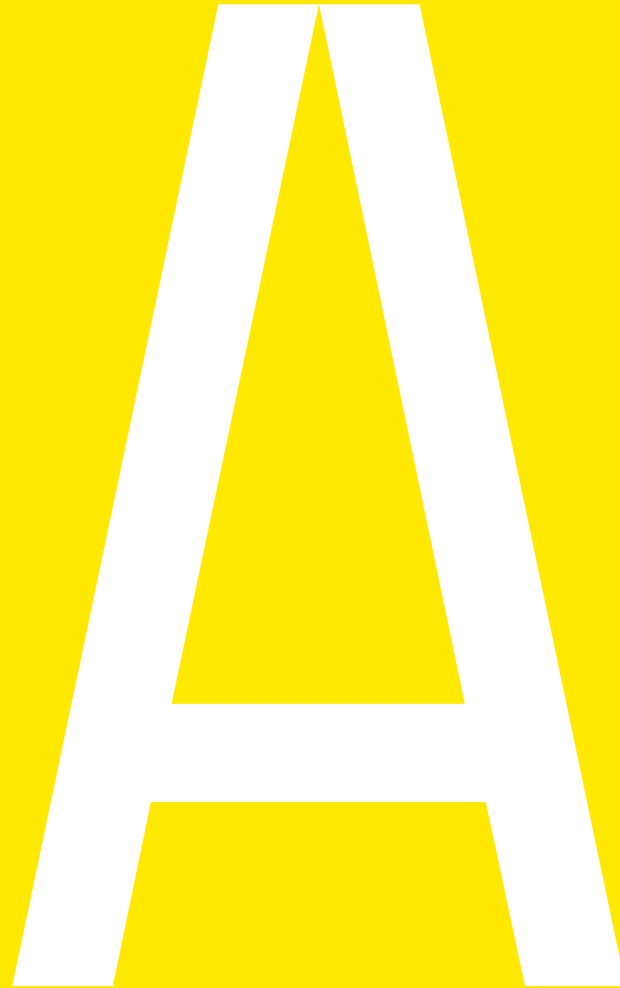
A VEREJNÝ PRIESTOR	5
A 1 Definovanie pojmov "verejný priestor" a "verejnú priestranstvo"	6
A 2 Kritéria kvality verejných priestorov	9
A 3 Vymedzenie východísk a možností prístupov k tvorbe verejných priestorov	11
A 4 Definovanie významu, účelu a použitia Manuálu	12
A 5 Zhodnotenie súčasného stavu verejných priestranstiev	14
A 6 Picitové mapy Prešov – výstupy z prieskumu	32
A 7 Proces zapojenia verejnosti do prípravy manuálu	50
A 8 Určenie používateľov a ich vzťah k manuálu	52
B TYPY VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV	55
B Zónovanie	56
B 1 Ulica	58
B 1 1 Sieť ulíc - typy uličných priestorov	63
B 1 2 Mestská trieda	64
B 1 3 Mestská ulica	65
B 1 4 Obytná ulica	66
B 1 5 Zdieľaná ulica	68
B 1 6 Kompletné ulice („complete streets“)	69
B 1 5 Zdieľaná ulica	70
B 1 6 Kompletné ulice („complete streets“)	72
B 2 Námestie	90
B 3 1 Mestské nábregie	94
B 3 Nábregie	96
B 3 1 Mestské nábregie	98
B 3 2 Prírodné nábregie	99
B 3 3 Nábregie príklady	100
B 3 4 Nábregie / Navrhované riešenia	102
B 4 Verejnú priestory zelene	106
B 4 1 Park	108
B 4 2 Zeleň obytných vnútroblokov	110

B 5 Vnútrobloky a pasáže	112
B 5 1 Vnútrobloky a pasáže / Príklady	115
B 5 1 Vnútrobloky a pasáže / Navrhované riešenia	116

C ČASTI VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV	121
C 1 Komunikácie a spevnené plochy pre peších	122
C 2 Cyklistické komunikácie	128
C 3 Komunikácie pre motorovú dopravu	134
C 4 Priestory križovania	140
C 5 Parkovacie a odstavné plochy	148
C 6 Priestor zastávok MHD	154
C 7 Ihriská a športoviská	160
C 8 Ekologické súčasti verejnú priestoru	168

D PRVKY VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV	177
D 1 Materiály a povrchy	178
D 2 Prvky vegetácie	188
D 3 Prvky technickej infraštruktúry	206
D 4 Vonkajšie osvetlenie	212
D 5 Mobiliár	220
D 6 Objekty zariadení a služieb	240
D 7 Objekty na uľahčenie pohybu a prístupu	246
D 8 Vonkajšia reklama	250
D 9 Umenie vo verejnú priestore	256

BIBLIOGRAFIA / POUŽITÁ LITERATÚRA	260
--	------------



VEREJNÝ PRIESTOR

A 1	Definovanie pojmov "verejný priestor" a "verejný priestranstvo"	6
A 2	Kritéria kvality verejných priestorov	9
A 3	Vymedzenie východísk a možností prístupov k tvorbe verejných priestorov	11
A 4	Definovanie významu, účelu a použitia Manuálu	12
A 5	Zhodnotenie súčasného stavu verejných priestranstiev	14
A 6	Pocitové mapy Prešov – výstupy z prieskumu	32
A 7	Proces zapojenia verejnosti do prípravy manuálu	50
A 8	určenie používateľov a ich vzťah k manuálu	52

Verejné priestory by mali byť zdarma otvorené a prístup- né verejnosti bez ohľadu na vekové, rasové, sociálne a kultúrne rozdiely.

VEREJNÝ PRIESTOR

Pojem verejný priestor nemá svoju jednoznačnú definíciu. 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 (1). 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 (2). Verejné priestory by mali byť zdarma otvorené a prístupné verejnosti bez ohľadu na vekové, rasové a kultúrne rozdiely.

Verejné priestory sú často vo verejnom vlastníctve (ako majetok obce, mesta, štátu), ale môžu byť aj v súkromnom vlastníctve. 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) (3).

Systém a hierarchia verejných priestorov

Fungujúcu štruktúru sídla tvoria líniové verejné priestory (ulice), ktoré spájajú uzlové verejné priestory (námestia, parky), doplnené ďalším 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. Konceptia a prevedenie verejných priestorov definujú charakter urbánnej štruktúry, genius loci miesta - jeho atraktivitu, identitu.

VEREJNÉ PRIESTRANSTVO

Legislatívny rámec

Zákony a vyhlášky na Slovensku poznajú pojem „verejné priestranstvo“, avšak nedefinujú „verejný priestor“ či „verejnú zeleň“.

Verejné priestranstvo je definované len pre účely §2b ods. 1 zákona č.369/1990 Z. z. tak, že verejným priestranstvom pre účely tohto zákona sú priestranstvá ako ulica, námestie, nábrežie, park, trhovisko a iné prístupné verejnosti bez obmedzenia (okrem časového obmedzenia), ktoré bez ohľadu na vlastnícke vzťahy slúžia na všeobecné užívanie, ak osobitý zákon neustanovuje inak. Tento zákon uľahčuje výkon pôsobnosti obce napr. pri označovaní ulíc, vymedzení úloh mestskej polície, ustanovení podmienok držania psov či umiestňovaní volebných plagátov. V §2 - Označovanie ulíc a iných verejných priestranstiev sa hovorí: „... má každá ulica, alebo iné verejné priestranstvo svoj názov...“. Z podmienok slovenských samospráv tak za verejné priestranstvo nemôžeme považovať takú časť mesta, ktorá nie je riadne označená názvom. § 4 ďalej hovorí o povinnosti samosprávy k výstavbe a údržbe miestnych komunikácií, verejných priestranstiev, cintorína, ale aj športových zariadení, kultúrnych pamiatok a ostatnému majetku obce.(4)

V zákone č. 50/1976 Z.z. (ďalej len stavebný zákon), v § 139a (pojmy územného plánovania) ods. 6 sa za urbánny priestor považuje taká časť prostredia obce, v ktorom sa uplatňujú hmotovo-priestorové a funkčné princípy urbanizmu – ulica, dvor a priestor vytvorený zástavbou. (5)

Vychádzajúc z týchto zákonných ustanovení môže byť definícia verejného priestranstva ako „priestoru prístupného každému, bez toho aby musel prekonávať prekážky“ správna vo vzťahu k parkom, parkoviskám, detským ihriskám, okoliu bytových domov, prevádzkam poskytujúcim služby vtedy, ak ide aj o súkromné priestory. Za verejné priestranstvo možno považovať aj cintorín, školu, školské zariadenie a pod., ak ide o pozemky (priestory), ktoré nie sú vo vlastníctve alebo správe obce.

Za **verejné priestranstvo** podľa zákonnej definície teda možno považovať **len verejnosti prístupné priestory bez zreteľa na vlastnícke vzťahy, ak spĺňajú podmienku všeobecnej verejnej prístupnosti a sú riadne označené. Uvedené sa týka aj stavieb, nielen priestranstiev.**

Pozor na nesprávne splynutie pojmov verejné priestranstvo ako širšieho pojmu a verejne prístupný priestor (objekt) a verejnoprospešné zariadenia. Reálne je to naopak a verejne prístupný priestor je širším pojmom a môže zahŕňať aj priestory v súkromnom vlastníctve, ktoré môžu byť verejnými priestranstvami a teda verejným priestorom.

↓
Izraelské námestie, Kodaň/Dánsko



01

BIBLIOGRAFIA

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

(3) 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.

NORMY A 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

KRITÉRIÁ KVALITY VEREJNÝCH PRIESTOROV

Kvalitné verejné 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 či 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. Na osobitnom (nie osobitom) zreteli treba mať najmä najzraniteľnejšie skupiny a ich rôzne preferencie (deti, starších, zdravotne znevýhodnené osoby) (1).

- **deti v predškolskom veku:** najdôležitejším kritériom je bezpečnosť, ideálne aj priamy dospelý dohľad na priestor pobytu malých detí.
- **tínejdžeri 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
- **muži a ženy:** ženy sú vo všeobecnosti citlivejšie na kvalitu priestoru (estetickú hodnotu, upravenosť) a na pocit bezpečnosti v týchto priestoroch
- **nezamestnaní:** väčšinou majú k dispozícii limitované finančné možnosti a súčasne majú dostatok času,

- ktorý môžu tráviť v otvorených priestoroch
- **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 kláť 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. Verejné priestory môžu súčasne predstavovať aj dôležitý bod stretávania sa a nadväzovania 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, premiešavaním 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 (prízemie s funkciami ako obchody, kaviarne a.i.), 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).

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 naplňovať. 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 naplňovanie ich rôznych potrieb (3).

TVORBA VYCHÁDZAJÚCA Z LOKÁLNYCH DANOSTÍ

Verejné priestory sú nositeľmi identity miesta, charakteristik a špecifických atmosfér mestských štvrtí a celých sídel. Ich návrh a prevedenie by preto malo podporovať a dopĺňať už existujúce špecifiká a prostredníctvom estetickéj 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 konštrukciách ako aj údržbe verejných priestorov a tvoriť priestory tak, aby motivovali k znižovaniu spotreby aj jeho užívateľov.

EKONOMICKÁ EFEKTIVITA RIEŠENÍ

Kľúčovým pri zohľadňovaní ekonomickej efektívnosti je v prvom rade ich koncepcia v rámci širších vzťahov, tvorba, ktorá zohľadňuje aj budúce potreby mesta. Dodržiavaním vytýčených strategických plánov a koncepcií riešenia na hierarchicky vyššej úrovni (napríklad koncepcia riešenia verejných priestorov sídla) sa zamedzí častej opakovanej rekonštrukcii priestorov. Ďalším dôležitým kritériom sú aj náklady na budúcu údržbu verejných priestorov. V neposlednom rade netreba zabúdať na to, aby cena nešla na úkor kvality. Tu často narážame na fenomén verejného obstarávanie podľa ceny, ktorý síce ponúka nižšiu sumu pre investíciu, ale finálne náklady na údržbu a opravy časom narastajú. Pri tvorbe verejných priestranstiev sa tak odporúča používať iné metódy výberu projektanta či zhotoviteľa (napr. architektonická súťaž).

BIBLIOGRAFIA

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

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

(4) 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

VYMEDZENIE VÝCHODÍSK A MOŽNOSTÍ PRÍSTUPOV K TVORBE VEREJNÝCH PRIESTOROV

Základným východiskom pre tvorbu verejných priestorov 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 v súvislosti s navrhovanými riešeniami (1,2).

Dôležité východiská pri návrhu verejných priestorov 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 peších, cyklistov, bezbariérovosť, funkcie a využitie príslušných 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, **doplňujúce 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 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. Kombinácia umelých nepriepustných povrchov a kapacitne neadekvátneho kanalizačného systému v kombinácii s privalovými dažďami spôsobuje mestské povrchové záplavy a povodňovú situáciu. 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 prispieť 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 projektov. Pre vybrané skupiny a štádiá 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 efektívizovať (5).

BIBLIOGRAFIA

(1) 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.

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

(3) ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou

veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

(4) 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

(5) Project for Public Spaces: www.pps.org

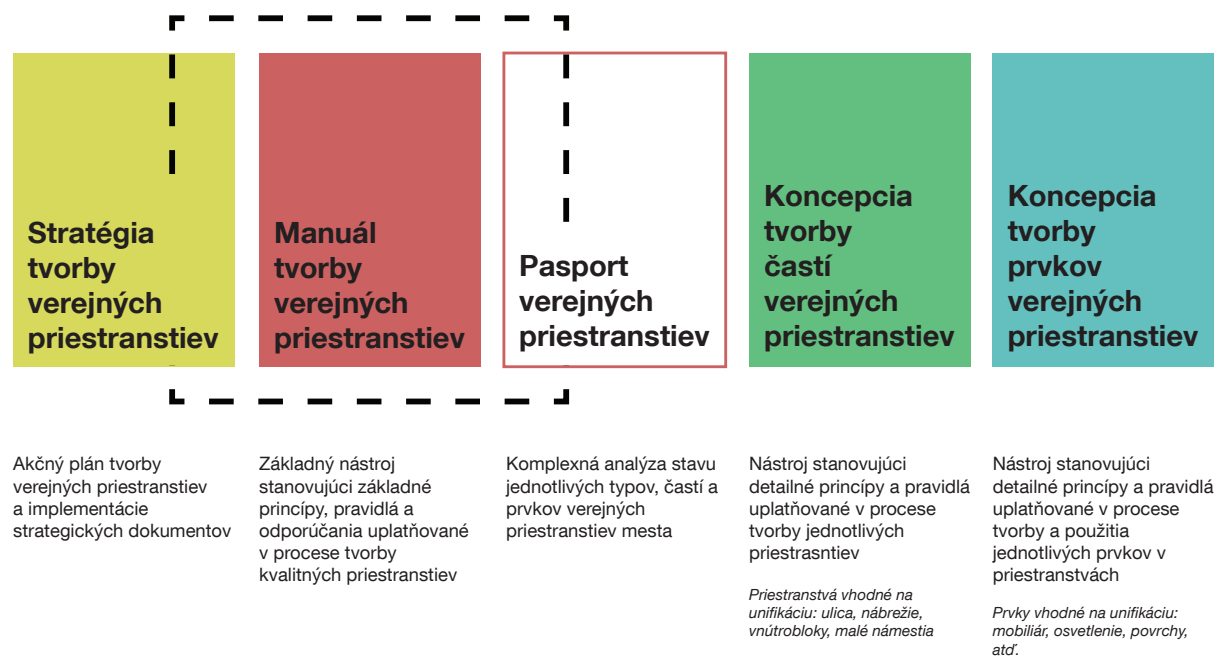
DEFINOVANIE VÝZNAMU, ÚČELU A POUŽITIA MANUÁLU

Nízka kvalita verejných priestranstiev je problém, ktorý trápi mnoho slovenských miest, medzi nimi aj mesto Prešov. V snahe o zlepšenie tohto stavu vznikajú v posledných rokoch mnohé iniciatívy a koncepcie. Za zmienku stojí "Manuál tvorby verejných priestranstiev hlavného mesta Praha", ale aj obdobný materiál z Hlohovca.

Manuál tvorby verejných priestranstiev mesta Prešov tak predstavuje základný nástroj na uplatňovanie a zlepšovanie kvality verejných priestranstiev. Jedná sa o koncepčný materiál, ktorým sú stanovené základné kritériá, princípy, pravidlá a odporúčania uplatňované pri tvorbe verejných priestranstiev. Manuál sa tak venuje všetkým zložkám a súčastiam verejných priestranstiev – od mobiliáru, cez stromy a zeleň, dopravné prvky, technickú infraštruktúru až po umelecké diela vo verejnom priestore.

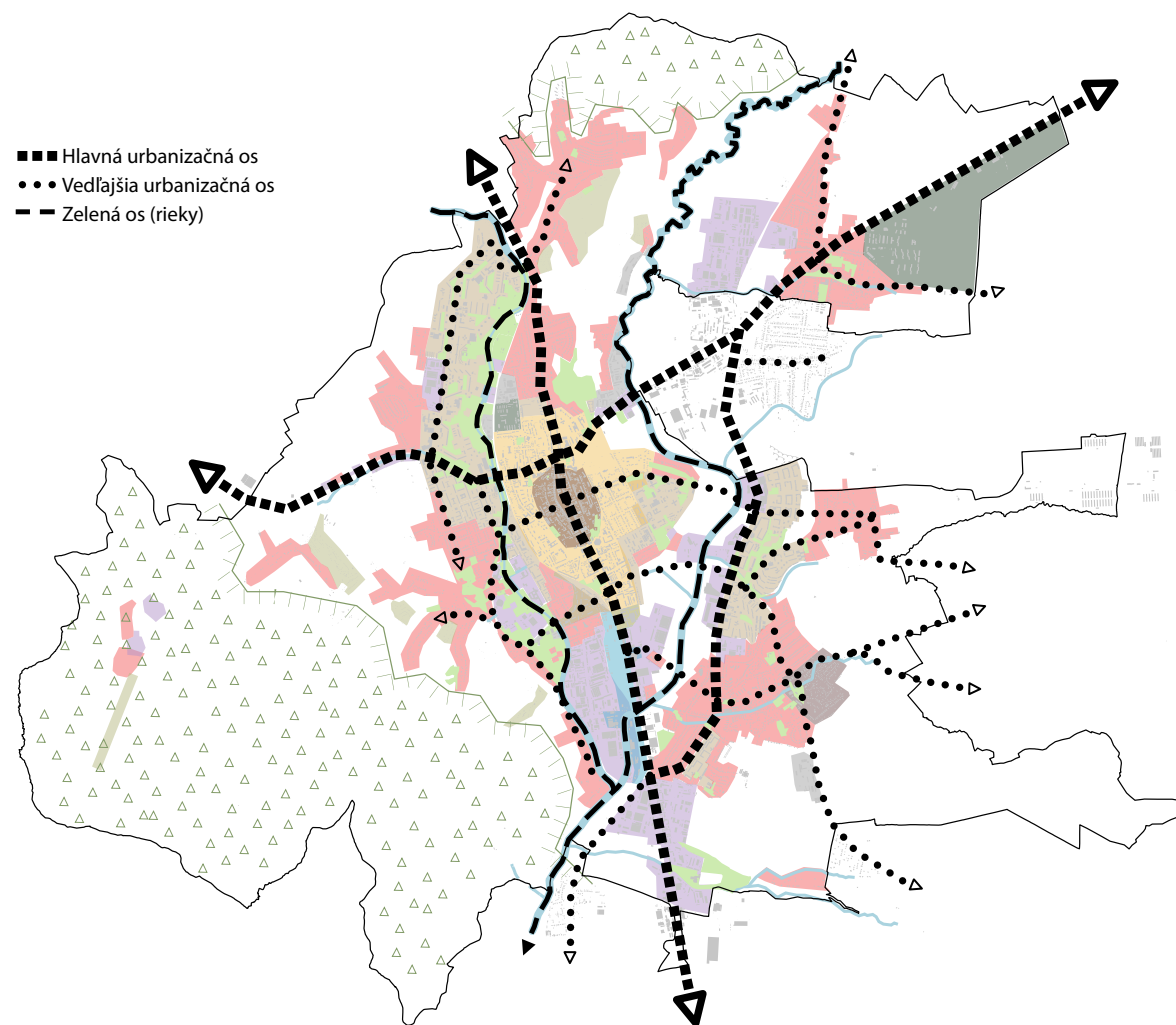
Manuál by mal tvoriť časť uceleného systému strategických dokumentov mesta. V ideálnom prípade by mal byť dopĺňaný a rozširovaný o podrobnejšie dokumenty, akými sú Dizajnmanuály mobiliáru, zelene či Generelmi verejných priestranstiev jednotlivých mestských častí, respektíve zón.

Dôležitou úlohou manuálu je tak okrem definovania základných kritérií, princíпов, pravidiel a odporúčaní aj jeho osvätovej funkcia, ktorej súčasťou bol projekt Pôvodné mapy a participatívne stretnutia s verejnosťou.

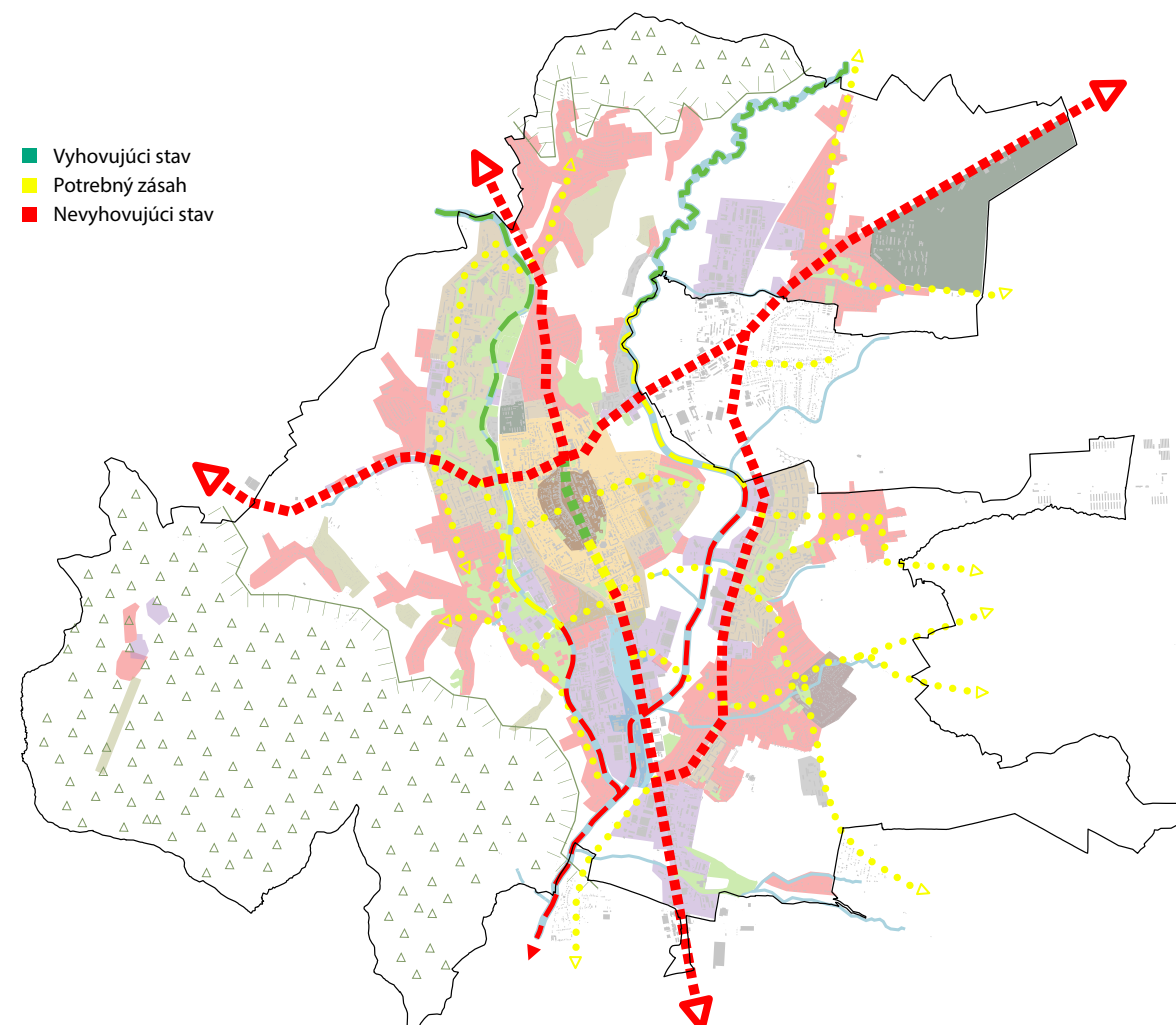


ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV

HLAVNÉ URBANIZAČNÉ OSI



ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV



ULICE

Uličná sieť v Prešove je pomerne spojená a s ľahkou orientáciou v priestore. Medzi ďalšie jej hlavné výhody patrí množstvo zelene, ktorá ulice lemuje. Zeleň je však často v zlom stave či už kvôli nedostatočnej alebo nevhodnej údržbe, ako aj nedostatočnej ochrane a nevhodným zásahom počas stavebných prác. V rámci Historického mesta však zeleň čiastočne alebo úplne absentuje. Rekonštrukcie ulíc v rámci historického jadra sa však prinavracajú k aplikácii zelene aj v tejto oblasti.

Medzi negatívne faktory taktiež patrí celková dominancia áut, ktorá je zreteľná najmä v chýbajúcej koncepcii regulácie parkovania. Ťažká tranzitná doprava potláča život na mnohých kľúčových uliciach. Častým problémom je taktiež bariérovosť prechodov, nedostatočná šírka ostrovčekov či absencia prvkov pre spomaľovanie dopravy. Problémom je taktiež slabé podporovanie cyklo dopravy v rámci uličných profilov, ako dynamickej, tak statickej. Vo verejných priestranstvách tak chýbajú bezpečné rámové cyklostojany. Evidentným problémom je častý zlý technický stav častí a prvkov a taktiež ich nesúlady, ktorý pramení z nedostatočnej údržby a nesúlady medzi jednotlivými orgánmi pri aplikácii nových prvkov. Z toho vyplýva aj nevyhovujúca farebnosť niektorých prvkov (napr. osvetlenia). Nevhodné je taktiež primárne plošné používanie asfaltu na vozovky a chodníky. Problematicky je vnímaná tiež reklama, ktorá v Historickom meste znehodnocuje fasády historických objektov. Hlavným tranzitným ťahom zas dominujú billboardy. Regulácia a eliminácia nevhodnej reklamy by prispela k skvalitneniu verejných priestranstiev v meste.

Avšak mesto má tiež množstvo príkladov dobrého riešenia ulíc a to najmä v historickom centre. Tu sa stretávajú súčasné trendy, univerzálny dizajn a citlivý prístup. Prvky a materiály sú zosúladené tak, aby celkový výraz rozličných ulíc vzbudzoval jednotu a harmóniu (napr. Metodova, Svätoplukova, Tkáčska).



✓ **Metodova ulica** patrí medzi ukázkové príklady rekonštrukcie verejných priestranstiev v rámci historického centra mesta. Príkladným riešením je okrem iného koncipovanie priestoru v jednej výškovej úrovni.



✓ **Hlavná ulica** je charakteristickým priestorom mesta a patrí medzi hlavné lákadlá a najobľúbenejšie priestory nielen vďaka vydatenej rekonštrukcii, ale aj vďaka aktívnemu parteru.



✓ **Hlavná ulica** / Príklad bezbariérového prechodu pre chodcov na úrovni chodníka, ktorý zároveň slúži na spomaľenie dopravy.



✓ **Hlavná ulica** / Rampy by mali byť integrálnou súčasťou verejných priestranstiev, ktoré prekonávajú výškový rozdiel.



✓ **Hlavná ulica** / Aplikácia drevených lavičiek pozdĺž aktívneho parteru zvyšuje komfort pre okoloidúcich a vytvára podmienky pre rôzne druhy aktivít a interakciu.



✓ **Hlavná ulica** / Letné terasy sú integrálnou súčasťou verejných priestranstiev a preto by nemali byť od nich fyzicky oddelené.



✓ **Svätoplukova ulica** / Prvky a materiály na Svätoplukovej ulici sú navrhnuté v súlade s ostatnými rekonštruovanými priestormi, sú harmonické a nepríťahujú na seba zbytočnú pozornosť svojou farebnosťou.



✓ **Hlavná ulica** / Reklama a reklamný smog je diskutovanou témou. Reklama by nemala prekryvať architektúru a mala by byť čo najminimalistickejšia.



10 **×** **Slovenská ulica** / Mnohé ulice v rámci historického jadra sú v dezolátnom stave. Absentuje zeleň a prevláda automobilová doprava.



11 **×** **Baštová ulica** / Prevládajúce asfaltové povrchy v rámci historického mesta sú neprípustné.



12 **!** **Hlavná ulica** / Autobusové zastávky na Hlavnej ulici sú riešené nevhodne bez prístreškov. Takéto riešenie v rámci tak frekventovaného prestupného bodu je nevyhovujúce.



13 **×** **Floriánova ulica** / Letné terasy sú integrálnou súčasťou verejných priestranstiev a preto by nemali byť od nich fyzicky oddelené. Ohradzovanie terás je teda neprípustné.



14 **×** **Hlavná ulica** / Reklamný smog je problémom na celomestskej úrovni, pričom je obzvlášť evidentný v historickom centre mesta. Reklama je podriadená architektúre a nemala by ju prekryvať.



15 **!** **Hlavná ulica** / Na hlavnej ulici je vysoká koncentrácia umeleckých diel, ktoré na jednej strane skvalitňujú priestor, na strane druhej však nedávajú priestor iným verejným priestranstvám, aby sa presadili.



16 **!** **Sabinovská ulica** / Verejné priestranstvá mestských tried sú často kvalitne koncipované, avšak obsahujú nevhodné materiály (asfalt) a farebnosť prvkov nie je v súlade s harmonickými priestranstvami.



17 **×** **Gorkého ulica** / Dominancia automobilovej dopavy je celomestským problémom, pričom neprípustné parkovanie na vegetácii je evidentné v obytných uliciach, kde by autá mali byť zaparkované na súkromných pozemkoch.



18 **×** **Odborárska ulica** / Zastávky MHD by nemali byť oddelené od chodníka a ich priestor by mal byť voľne prístupný bez obmedzenia. Prístrešky by mali byť unifikované a na zastávkový priestor použité tzv. kasselské obrubníky.



19 **!** **Masarykova ulica** / Objekty a zariadenia pre služby by mali byť tvorené v minimalistickom dizajne a mali by sa podriaďovať okoliu. Takéto stánky sa neodporúča umiestňovať do priestranstiev s aktívnym parterom.



20 **×** **Sekčovská ulica** / Žlto-modrá unifikácia stĺpov verejného osvetlenia a trakčného vedenia nie je prípustná. Takéto riešenie rozbíja priestor a upozorňuje na prvky, ktoré by mali byť inak "neviditeľné".



21 **×** **Masarykova ulica** / Pri rekonštrukcii ulíc sa musí dbať na ochranu zelene pred vplyvom prác na jej životnosť. Znehodnotenie vzrastlej zelene vplyvom výkopových prác je neprípustné!

NÁBREŽIA

Medzi hlavné výhody mesta môžeme zaradiť prítomnosť dvoch riek (Torysy a Sekčova), ktoré pretekajú cez mesto, ako aj množstvo potokov a prameňov. „Zelená diaľnica“ (peší a cyklistický koridor), ktorá vedie pozdĺž pravého brehu Torysy patrí medzi pozitívne príklady využitia potenciálu nábrežia. Veľkým pozitívom je taktiež množstvo zelene, ktoré nábrežia obklopuje a dáva tak potenciál pre ich ďalšiu kultiváciu.

Medzi negatívne faktory patrí nevyužívanie potenciálu vody v meste či už v rámci centrálnej mestskej zóny, tak v priestoroch sídlisk. Samostatnou kapitolou je dlhodobo zanedbané nábrežie Sekčova, ktoré je postupne odrezané od ostatnej mestskej štruktúry výstavbou „big boxov“ a ďalších budov, ktoré podporujú automobilizáciu a dehumanizáciu priestoru. V rámci narábania s vodnými tokmi a plochami taktiež chýbajú výraznejšie zásahy na zadržiavanie vody v urbanizovanom prostredí (hate, poldre, mokrade, ...) či silnejšia podpora tvorby bikoridorov a biotopov formou výsadby stromov, krov a vodných rastlín.

Nábrežia riek javia potenciál pre rozvoj zelenej (cyklistickej a pešej) dopravy, ako aj pre rozvoj športových a rekreačných plôch pozdĺž nábreží oboch prešovských riek. Tvorba mestských pláží (trávnatých či aj piesčitých) s doplnkovými funkciami, napríklad objektmi pre služby či ihriskami a športovými prvkami by oživila priestory predovšetkým Torysy pri dotyku so Sídliskom III. Potenciál pre revitalizáciu taktiež javia plochy bývalých technických diel (kanály pre energetiku, mlyn, atď.), ktoré ponúkajú priestranstvá pre vytváranie netradičných vodných či zelených plôch. Vytváranie priestorov pre oddych a dotyk s vodou je kľúčovým pre priestory Torysy pretekajúcej Centrálnym mestom, ako aj pre tvorbu koncepcie pre nábrežie rieky Sekčov.



✓ **Torysa (mestské nábrežie)** / Potenciálom vodných tokov v Prešove je tvorba "zelených diaľnic" - peších a cyklistických trás. Popri týchto trasách je však potrebné vytvárať priestory na oddych (umiestňovať lavičky).



✓ **Torysa (prírodné nábrežie)** / Silným prvkom (aj keď často zanedbávaným) je funkcia bikoridoru, ktorá by mala dominovať prírodnému typu nábrežia.



! **Torysa (mestské nábrežie)** / Nábrežie Torysy často potrebuje menšie zásahy a kozmetické úpravy vo forme výmeny povrchov či doplnenia mobiliáru (lavičky, smetné nádoby s možnosťou recyklácie).



✗ **Torysa (mestské nábrežie)** / Chýbajúcim elementom v priestore mestského nábrežia sú prvky pre dotyk s vodou, ako aj nevhodné narábanie so zeleňou a absencia ucelených biotopov.



✗ **Sekčov** / Nábrežie Sekčova patrí medzi dlhodobo zanedbávané lokality. V tomto priestore je nevyhnutné vytvoriť ucelenú koncepciu revitalizácie s prihliadnutím na stavebný rozvoj v oblasti.



! **Torysa (prírodné nábrežie)** / Prírodné nábrežie Torysy je potenciálnym priestranstvom najmä vďaka svojmu zelenému charakteru. Takéto priestranstvá sú vhodné na revitalizáciu napr. formou mestskej pláže.

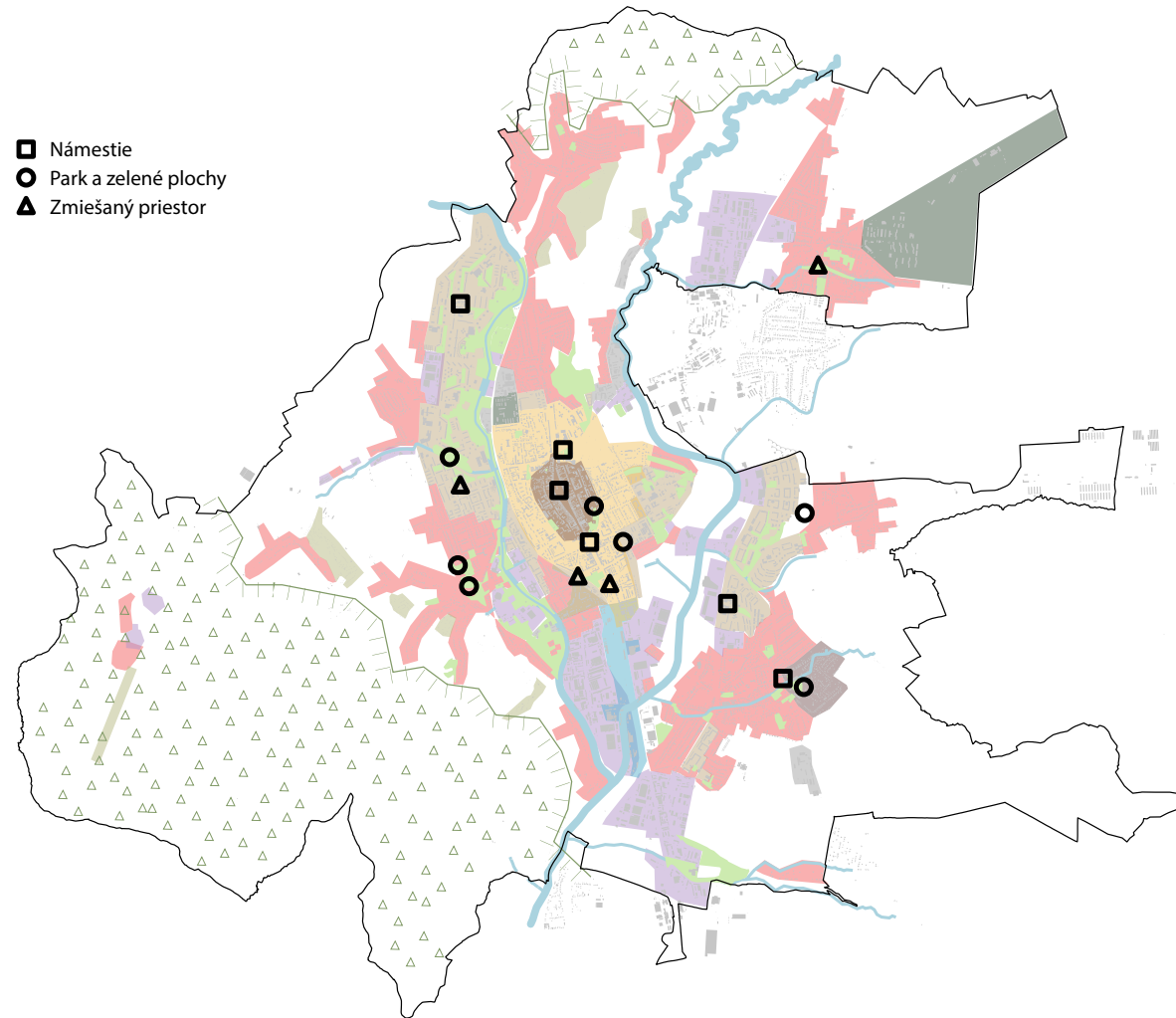


✗ **Torysa (mestské nábrežie)** / Nevýhodou nábrežia je zlý technický stav mobiliáru či nedostatočná údržba (napr. vo forme odvozu odpadkov).

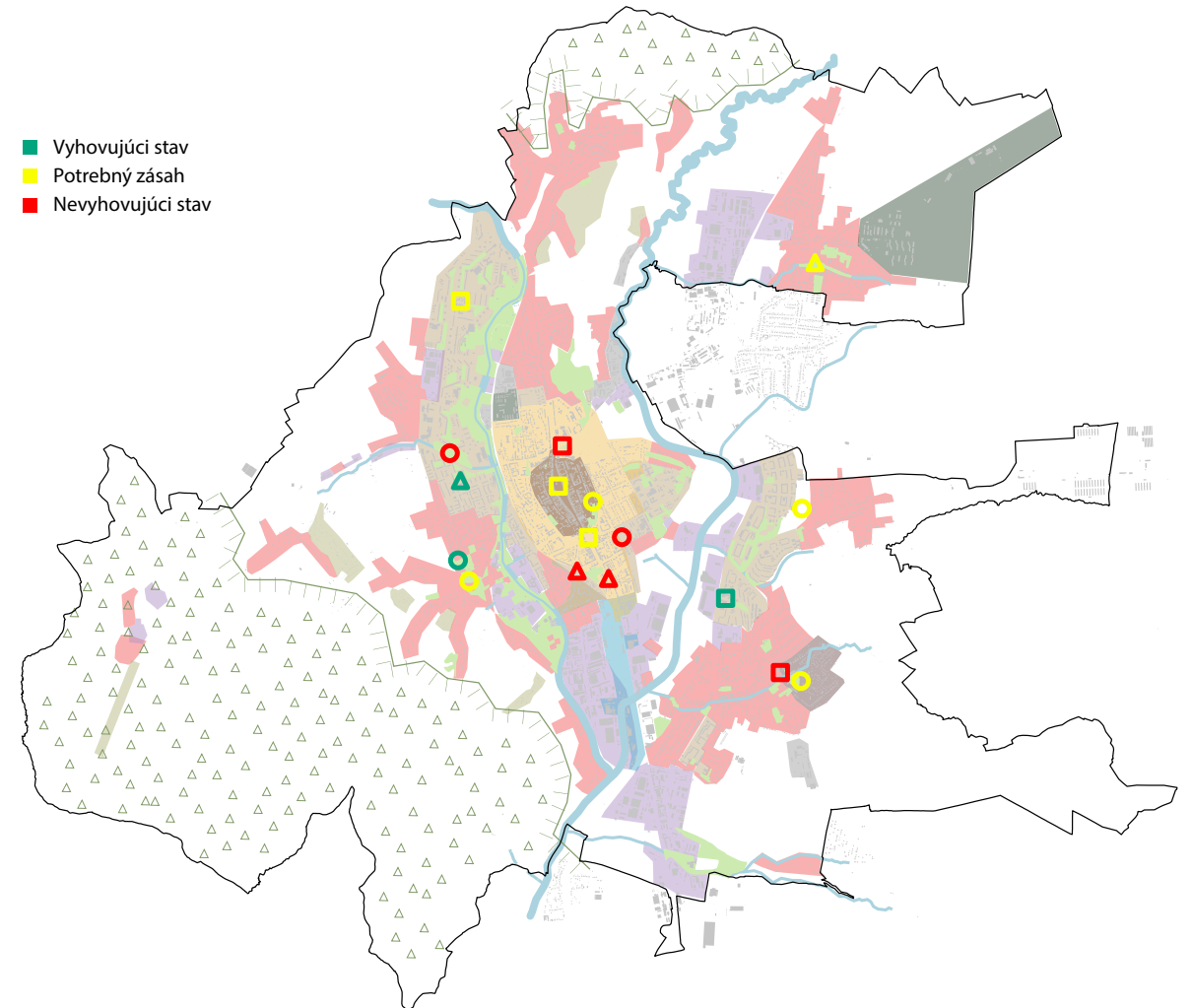


✗ **Torysa (mestské nábrežie)** / Žlto-modrý náter osvetlenia nie je vhodným riešením. Taktiež často absentujú prvky na sedenie.

HLAVNÉ POBYTOVÉ UZLY



VEREJNÝ PRIESTOR



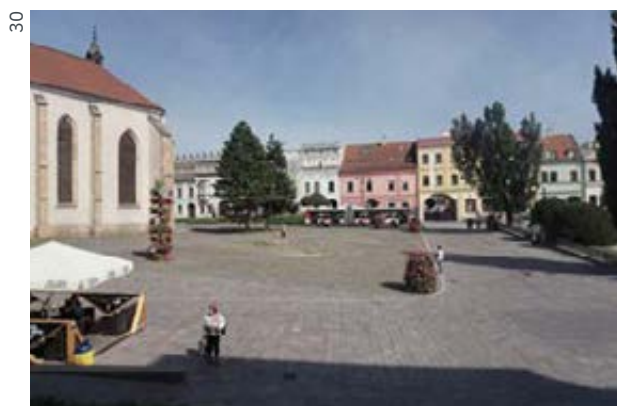
Manuál tvorby verejných priestranstiev mesta Prešov

NÁMESTIA

System a štruktúra veľkých, ale aj malých lokálnych námestí sa javí byť ako dostatočná. Veľkým pozitívom je ich rôznorodosť, ktorá reflektuje ich umiestnenie v štruktúre mesta. Veľkým pozitívom je taktiež množstvo zelene ktoré ich obklopuje, alebo priamo vyplňa. Tá je však často v zlom stave a to či už kvôli nevhodnej koncepcii výsadby, nedostatočnej, alebo nevhodnej údržbe, ako aj nedostatočnej ochrane a nevhodným zásahom počas stavebných prác.

Medzi negatívne faktory patrí predovšetkým zanedbaný stav niektorých kľúčových námestí (napr. Námestie mieru či Námestie osloboditeľov). Evidentným problémom je častý zlý technický stav častí a prvkov a taktiež ich nesúlad, ktorý pramení z nedostatočnej údržby a nesúladu medzi jednotlivými orgánmi. Z toho vyplýva aj nevyhovujúca farebnosť niektorých prvkov (napr. osvetlenia). Nevhodné je taktiež primárne používanie asfaltu na vozovky ale aj chodníky. Silné negatívne zastúpenie má aj reklamný smog či svetelný smog a nevhodné nasvietenie priestorov bielym svetlom, ktoré dehumanizuje priestory po zotmení. Samostatnou kapitolou je Hlavná ulica, ktorá síce tvorí centrálny priestor mesta, avšak nevytvára plnohodnotné priestory pre zhromažďovanie na celomestskej úrovni (napr. pre potreby kultúrnych podujatí, festivalov, protestov, atď.).

V meste je tiež množstvo príkladov dobrého riešenia lokálnych námestí. Tie sú zväčša riešené v rámci súčasných trendov a až na pár detailov prvky a materiály sú zosúladené. Jednotlivé námestia sú však riešené individuálne a vytvárajú osobitý charakter daného prostredia vzhľadom na okolitú štruktúru a jej charakter (napr. Centrum na sídlisku III. či Martina Benku na sídlisku Sekčov).



✓ **Hlavná ulica** / Rozšírený priestor hlavnej ulice patrí medzi kvalitne zrekonštruované priestranstvá. V rámci centra mesta mu však chýba trvalé programovanie vo forme napr. trvalých trhov.



✓ **Centrum (Sídliisko III.)** / Centrum na Sídlišku III. patrí k ukázkovým revitalizáciám verejných priestranstiev v rámci mesta. Inak rigidnú betónovú plochu dopĺňajú vodné prvky a príjemná zeleň.



✗ **Námestie mieru** / Námestie mieru nereflektuje súčasné trendy či už v rámci využiteľnosti, tak univerzálneho dizajnu. Taktiež je problémom jeho silný charakter dopravného uzla.



✗ **Pavlovičovo námestie** / Pavlovičovo námestie je v dnešnom ponímaní priestorom bez charakteru. Priestor by potreboval koncepciu, ktorá by ho scelila a vdýchla mu ľudský rozmer.



! **Námestie sídlisko Šváby** / Lokálne námestie na sídlisku Šváby patrí medzi lepšie príklady lokálnych námestí. Námestiu však chýba programovanie.



✗ **Námestie osloboditeľov** / Námestie osloboditeľov je po rekonštrukcii Skladu soli potenciálnym priestorom pre tvorbu lokálneho námestia. To v súčasnosti tvorí neartikulovaný zatravný priestor.



✗ **Škultétyho x Budovateľská** / Kríženie Škultétyho a Budovateľskej je potenciálnym priestorom na tvorbu lokálneho námestia, v ktorom nechýba aktívny parter. Priestor by potreboval intervenciu minimálne vo forme výmeny povrchov.



! **Centrum (Sídliisko III.)** / Pri tvorbe nových alebo rekonštrukcii pôvodných námestí sa neodporúča používať lavičky s kovovou plochou na sedenie. Lavičky sa tak stávajú nepoužiteľnými v chladnejších mesiacoch.

PARKY

Prešov je charakteristický množstvom zelene a teda aj mnohými potenciálnymi priestormi pre tvorbu parkov a záhrad. Aj napriek tomuto potenciálu však v Prešove absentuje dostatočný počet ucelených parkov a záhrad, ktoré by slúžili na plnohodnotnú rekreáciu obyvateľov mesta.

Medzi negatívne faktory sa však radí práve kvalita zelene, ktorá je často zapríčinená nesprávnou koncepciou výsadby, ako aj jej údržbou. Evidentným problémom je častý zlý technický stav častí a prvkov a taktiež ich nesúlad, ktorý pramení z nedostatočnej údržby a nesúladu medzi jednotlivými orgánmi. Z toho vyplýva aj nevyhovujúca farebnosť niektorých prvkov (napr. osvetlenia). Nevhodné je taktiež primárne používanie asfaltu na chodníky (napr. park na Sekčove). Silné negatívne zastúpenie má aj svetelný smog a nevhodné nasvietenie bielym svetlom, ktoré zapríčiňuje dehumanizáciu priestoru po zotmení (napr. Lesík delostrelcov, Kmeťovo stromoradie).

V meste je niekoľko príkladov dobrého riešenia lokálnych parkov. Tie sú zväčša riešené v rámci súčasných trendov a až na pár detailov sú prvky a materiály zosúladené. Jednotlivé parky sú však riešené individuálne a vytvárajú osobitý charakter daného prostredia vzhľadom na okolitú štruktúru a jej charakter (napr. Záhrada umenia, Ekopark).

38



Ekopark / Ekopark patrí medzi ukázkové riešenia zelených plôch. Okrem ihriska a priestorov pre kultúru a spoločenské podujatia obsahuje kontaktnú zoo pre výučbu environmentalistiky.

39



Záhrada umenia / Záhrada umenia je obľúbeným zeleným priestranstvom pre rekreáciu a oddych v rámci centra mesta. V samotnej záhrade však absentujú koncepčné riešenia prvkov na sedenie či kultúrno-spoločenské akcie.

40



Mestský park Sekčov / Asfalt je nevhodným materiálom pre pešie povrchy a to predovšetkým v parkoch a záhradách a nemal by sa teda vôbec používať.

42



Mestský park Sekčov / Pri riešení nových parkov nestačí vytvoriť spevnené plochy a osadiť základný mobiliár. Je potrebné sa zamerať na celkovú koncepciu parku od zelene cez vedenie trás, až po jeho programovanie.

44



Kalvária / Kalvária patrí k obľúbeným rekreačným priestranstvám v meste. Avšak jej prvky a povrchy sú často v havarijnom stave.

41



Kmeťovo stromoradie / Priestor Kmeťovho stromoradia je dlhodobo zanedbávaný priestor v rámci centra mesta s veľkým potenciálom. Nedávna aplikácia silného bieleho osvetlenia však znižuje jeho užívateľnosť v nočných hodinách.

43



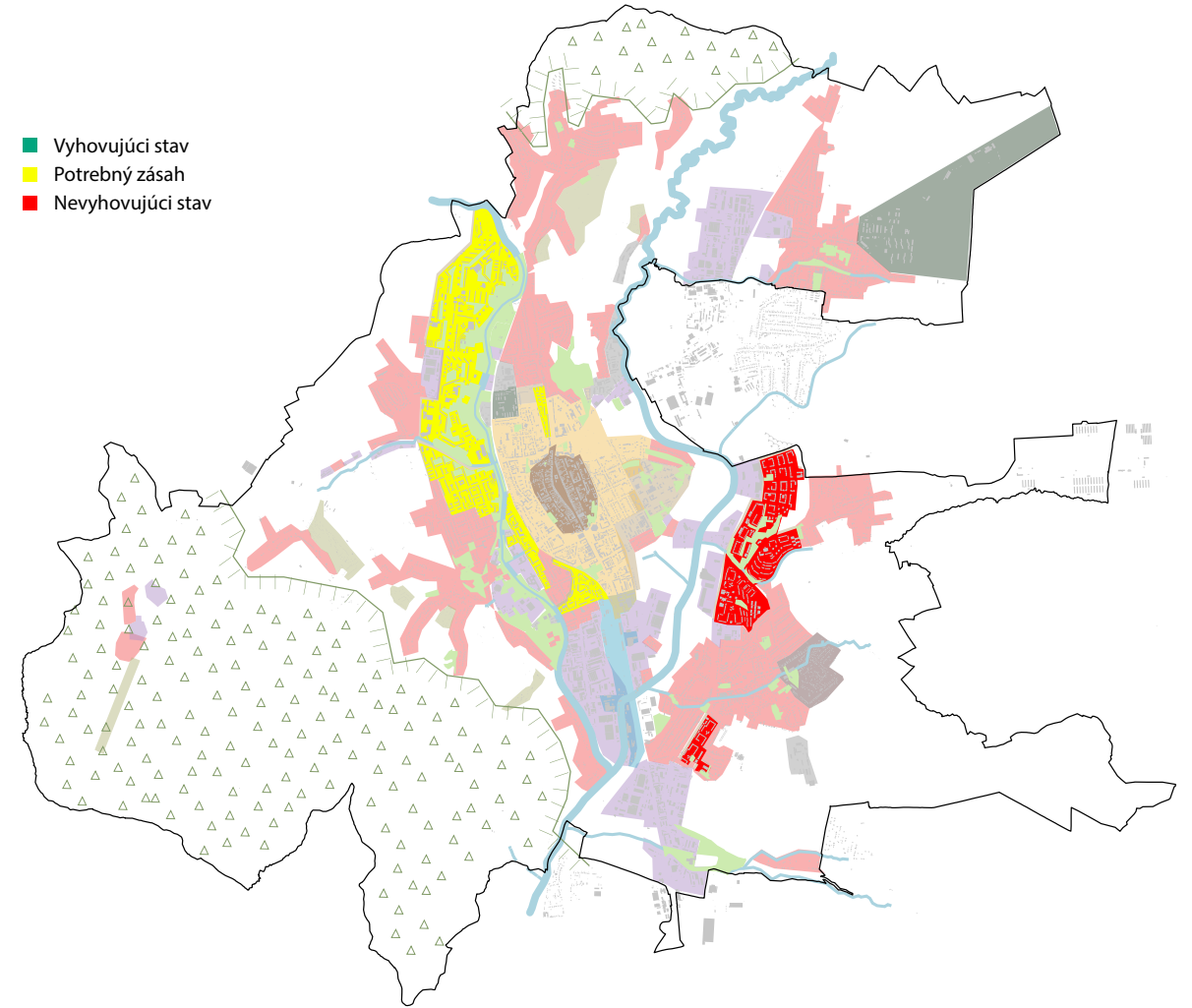
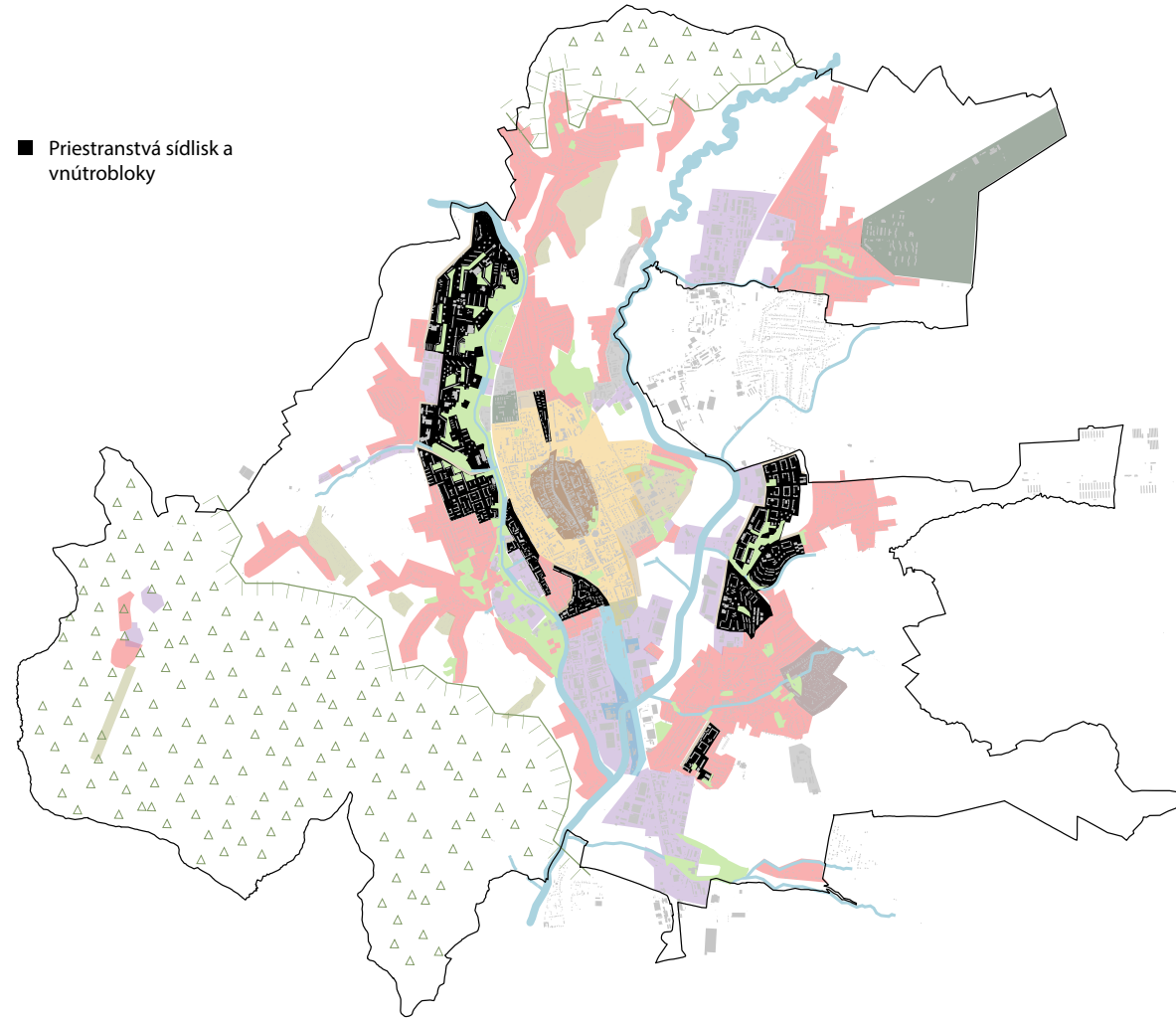
Panská záhrada / Zelené priestranstvá ako Panská záhrada majú dobrú koncepciu sadových úprav, avšak zaslúžili by si komplexný prístup k revitalizácii povrchov a prvkov.

45



Lesík delostrelcov / Lesík delostrelcov patrí medzi priestranstvá s dobrou koncepciou, avšak so zlou údržbou a havarijným stavom povrchov. Problematickým javom je taktiež nové osvetlenie (farba a intenzita) či tranzitná doprava.

PRIESTRANSTVÁ SÍDLISK A VNÚTROBLOKY



PRIESTRANSTVÁ SÍDLISK A VNÚTROBLOKY

Charakter prešovských vnútroblokov a priestorov sídlisk sa líši podľa lokality. Všeobecne je veľkým plusom plošná aplikácia zatravnovacích dlažieb ako materiálu pre plochy parkovania. Aktívny parter bytových domov pozdĺž frekventovaných koridorov a umiestňovanie objektov pre zariadenia a služby do inak momofunkčných vnútroblokov oživuje priestranstvá sídlisk. Častým pozitívnym prvkom je umiestňovanie lavičiek pred vchody do bytových domov, čo vytvára priestor pre upevňovanie sociálnych väzieb. Časté sú aj príjemné pešie prechody v rámci sídlisk.

Sídlisko III. je tvorené prevažne lineárnou zástavbou a charakterizované dostatočnou vzrastlou zeleňou a priestormi až parkového charakteru s mestotvornými priestranstvami a priestranstvami pre šport a rekreáciu. Sídlisko Sekčov a Šváby je na druhej strane tvorené prevažne mega-blokmi, ktoré často navodzujú pocit prázdnoty aj vzhľadom k zlej koncepcii výsadby zelene z minulosti, alebo sú vyplnené parkovacími plochami.

Medzi negatívne faktory taktiež patrí celková dominancia áut, ktorá je zreteľná najmä v chýbajúcej regulácii parkovania. Ťažká tranzitná doprava potláča život na mnohých kľúčových uliciach. Častým problémom je taktiež bariérovosť prechodov, nedostatočná šírka ostrovčekov či absencia prvkov pre spomaľovanie dopravy. Problémom je taktiež slabé podporovanie cyklo dopravy v rámci uličných profilov, ako dynamickej, tak statickej. Vo verejných priestranstvách tak chýbajú bezpečné rámové cyklostojany. Evidentným problémom je častý zlý technický stav častí a prvkov a taktiež ich nesúlady, ktorý pramení z nedostatočnej údržby a nesúlady medzi jednotlivými orgánmi. Z toho vyplýva aj nevyhovujúca farebnosť niektorých prvkov (napr. osvetlenia). Nevhodné je taktiež primárne používanie asfaltu na vozovky ale aj chodníky. Silné negatívne zastúpenie má aj svetelný smog a nevhodné nasvetľovanie intenzívnym svetlom, ktoré zapríčiňuje oslňovanie bytov.



✓ **Sídlisko III.** / Sídlisko III. patrí k najobľúbenejším miestam na bývanie a to aj vďaka rozsiahlej vzrastlej zelene, ale aj dostatku miest pre šport a rekreáciu.



✓ **Sídlisko II. (Centráľ)** / Revitalizácia tohto vnútrobloku zvýšila kvalitu života v jeho okolí. Dobře koncipovaný návrh je doplnený o herné či vodné prvky, ktoré zatriaktívňujú priestranstvo.



✗ **Sekčov** / Sídlisko Sekčov je tvorené superblokmi, ktoré často pôsobia prázdno a bezútešne a to aj kvôli nedostatočnej výsadbe zelene v týchto priestranstvách.



✗ **Sekčov** / Polyfunkčné vnútrobloky sú často zanedbané a prázdne. Ako materiál spevnených plôch dominuje asfalt a absenteje vzrastlá zeleň.



! **Sídlisko II.** / Vnútrobloky a priestranstvá na Sídlisku II. majú pomerne dobrú koncepciu riešenia z minulosti.



✗ **Šváby** / Dominancia áut v priestore a neregulované parkovanie je problém, ktorý trápi väčšinu sídlisk. Preto je potrebné zaviesť rezidenčné parkovanie a podporovať efektívnu MHD.



! **Sekčov** / Tvorba detských ihrísk spolu s work-outovými ihriskami pre dospelých je dobrá forma diverzifikovania priestoru. Nevhodným riešením na dopadové plochy je však štrk či tartanová dlažba.



! **Sekčov** / Ihriská pre loptové hry je vhodné umiestňovať k tupým fasádám objektov. Je však potrebné pristupovať k ich pravidelnej údržbe a na ich povrchy pokiaľ možno používať priepustné povrchy (hrubozrn. tartan).

Pocitová mapa je zaujímavý nástroj získavania podnetov pre rozvoj mesta, ktorý sa používa napríklad na zapojenie verejnosti a získanie vstupných informácií pri plánovacích procesoch.

ČO TO JE POCITOVÁ MAPA?

Pocitová mapa je zaujímavý nástroj získavania podnetov pre rozvoj mesta, ktorý sa používa napríklad v Českej republike na zapojenie verejnosti a získanie vstupných informácií pri plánovacích procesoch. Ako metóda participácie bola popísaná v publikácii “Minulosť pre budúcnosť / ako lepšie porozumieť mestu”, ktorú vydalo združenie PDCS (ed. Zora Paulíniová, 2017).

Účastníci a účastníčky prieskumu umiestňujú (ako odpovede na určitú otázku) na mapu svojho mesta body, ku ktorým môžu pripojiť vysvetľujúci komentár. Pocitové mapy, niekedy tiež emočné alebo mentálne mapy takto umožňujú občanom zaznamenávať vecné informácie a emočné preferencie (páči sa mi / nepáči sa mi), týkajúce sa verejných priestranstiev, ktoré poznajú ako obyvatelia či ako návštevníci. Podnety môžu upozorňovať na zaujímavé miesta, dobre riešené ulice či priestranstvá so zeleňou, ale aj na iné tematické oblasti. (doprava, kultúra, turizmus, iné).

Práca s pocitovou mapou má svoje príležitosti a limity – mapa je nástrojom, ktorý môže priniesť veľké množstvo dát, ich spracovanie a vyhodnotenie však do značnej miery závisí od dobrého identifikovania tém, ktoré chce mesto preskúmať a od efektívneho nastavenia otázok. Metóda prináša so sebou množstvo náročnej práce, najmä pri analýze a interpretácii otvorených výrokov (podnety s komentárom). Online verzia mapy nepodnecuje interakciu a diskusiu medzi zapojenými ľuďmi, na rozdiel od priameho zapojenia a diskusie tvárou tvár pri práci s pocitovou mapou na verejnom stretnutí a v teréne či na rozdiel od iných

metód zapojenia verejnosti. Online pocitové mapy sú teda naozaj skôr metódou mapovania a získavania údajov, než metódou, ktorá kultivuje vo vzájomnej interakcii dialóg medzi účastníkmi a účastníčkami participácie, pomáha vyjasňovať si pozície a prispieva k skupinovému poznaniu.

PRÁCA S POCITOVOU MAPOU V PREŠOVE

Pocitová mapa bola pri tvorbe manuálu verejných priestranstiev na jar 2018 využitá dvomi prístupmi – offline, na úvodnom stretnutí 3.marca 2018 k tvorbe manuálu a online, v období od marca do augusta 2018 ako nástroj získania podnetov pre manuál tak, aby sa v ňom prepojili názory širšej verejnosti s expertnými názormi pracovných skupín či priamo so vstupmi spracovateľov manuálu. Aby bolo možné relevantne rozhodnúť, čo sa z množstva podnetov premietne do tohto strategického dokumentu, podnety bolo potrebné najprv spracovať a potom analyzovať. Podnety s komentárom umožnili kategorizáciu a interpretáciu názorov, vzťahujúcich sa ku konkrétnym lokalitám a konkrétnym témam. Rámcové výstupy z pocitovej mapy boli prezentované na záverečnom verejnom stretnutí k tvorbe manuálu, 19. septembra 2018.

54



Foto z offline mapovania v Prešove (Zora Paulíniová)

55



VÝSTUPY Z POCITOVEJ MAPY

Celkovo sa do práce s pocitovou mapou Prešova zapojilo vyše 370 respondentov a respondentiek, ktorí prispeli 5382 podnetmi (do času záverečného verejného stretnutia). Počet podnetov s komentármí, ktoré umožnili vstupy interpretovať, bol 890. Využitie pocitovej mapy nemalo za cieľ nahradiť podrobnú pasportizáciu verejných priestranstiev v Prešove či komplexný odborný prieskum, ale podnety a výroky ľudí, ktorí sa do prieskumu zapojili a ktorými je text ilustrovaný, sú neoceniteľnou spätnou väzbou od ľudí, ktorí mestu venovali svoju časť a expertízu so snahou zlepšiť prešovské parky, námestia i ulice. Vďaka analýze podnetov s komentárom bolo možné získať názory obyvateľov a obyvateľiek, týkajúce sa dvoch veľkých oblastí:

1. Cez čo vnímajú obyvatelia Prešova kvalitný verejný priestor, čo je pre nich z tohto pohľadu dôležité (**Faktory kvalitného verejného priestranstva**)
2. Ktoré verejné priestory vnímajú Prešovčania ako súčasť siete verejných priestorov, ktoré z nich považujú za dôležité destinácie a ktoré by sa podľa nich mali rozvíjať a zlepšovať (**Sieť verejných priestranstiev**).

1. Faktory kvalitného verejného priestranstva

Dôležitými témami sú podľa obyvateľov **funkcie, doprava, dizajn priestorov, príroda a zeleň, voda, krajinárske aspekty, psychosociálne faktory a iné**.

Pod **funkciami** ľudia rozumeli funkčné využitie priestoru s dôrazom na pestrú ponuku viacerých funkcií, ako sú relax a rekreácia, šport, umenie, kultúra, prechádzky, cyklo doprava, aktivity pre rodiny, priestory na hranie pre deti; mix funkcií pre určitú kategóriu obyvateľov (napríklad rodiny s deťmi). S funkciami sa v prieskume viazali **konkrétne lokality a destinácie** (centrum mesta, blízkosť centra či služieb, zelených a prírodných plôch či parkov) a **sociabilita** (prítomnosť či neprítomnosť ľudí, konkrétnej cieľovej skupiny, možnosť komunitných aktivít, fenomén „živosti a využívania priestoru“.

Pri **doprave** sa ľudia zameriavali najmä na definovanie parametrov kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov (bezpečné chodníky a cyklotrasy, prechody, komplexné dopravné siete, strategické spojenia, absencia nebezpečnej automobilovej dopravy). Ďalšou významnou témou boli **príroda a zeleň** (stromy, parky a záhrady, stromoradia, životné prostredie), ale aj **voda** (kontakt s vodou, rieka, prístup k rieke, fontány). Najmä v prostredí s prírodným charakterom si ľudia všímali **krajinárske aspekty** (panorámy, výhľady a priehľady; otvorené nebo) či **klímu a svetlo** (prítomnosť tieňa, slnka).

Medzi podnetmi sa ako dôležité parametre kvalitných verejných priestorov objavili aj otázky **dizajnu** (jednotný, historický, moderný či originálny dizajn, použitie prvkov umenia či určitého materiálu), **prítomnosť histórie** (historická zástavba, historické prostredie, pamiatky a historické diela) a niekedy ťažšie uchopiteľné **psychosociálne či hygienické aspekty** (charizma, príjemnosť pobytu, intimita, pokoj, ticho či hluk).

Všetky tieto aspekty spracovatelia manuálu pozorne skúmali a premietli ich aj do východísk tvorby manuálu.

2. Sieť verejných priestranstiev

Ako podklad pre možnú stratégiu verejných priestranstiev priniesol prieskum podnety obyvateľov, zamerané na identifikovanie najvýznamnejších lokalít, ktoré obyvatelia vnímajú z hľadiska **atraktivity, riešenia dopravy, zelene a bezpečnosti**.

Na základe analýzy sa ukázali 3 hlavné typy podnetov, ktoré sa v mape vyskytovali:

- **Podnety pre operatívne reakcie mesta**, týkajúce sa najmä **údržby** – čistenie a zametanie priestoru, kosenie, oprava poškodeného mobiliáru (koše, lavičky). Takéto podnety sa objavovali relatívne často a hoci sa nepretavili do koncepčných výstupov manuálu, spracovatelia na ne (aj pri záverečnej prezentácii) upozornili.
- **Podnety pre rýchle intervencie taktického charakteru** – napr. osadenie či doplnenie chýbajúcich prvkov a mobiliáru, ktorý sa viaže s konkrétnymi funkciami (prvky pre detské ihriská, chýbajúce chodníky popri ceste, absentujúce koše, iné)
- **Podnety, týkajúce sa systémových opatrení, ktoré by sa mali zapracovať do strategických dokumentov** – išlo o také podnety, ktoré treba riešiť koncepčne,

pomocou spracovanej **stratégie, manuálu či inej verejnej politiky**. Na základe tematického členenia podnetov spracovatelia prieskumu pomenovali, o aké dokumenty ide. Samozrejme, viaceré z nich už mesto Prešov má, alebo ich v súčasnosti pripravuje; na niektoré sa môže zamerať v budúcnosti. Patria sem nasledovné politiky či koncepcie:

Manuál verejných priestranstiev

Stratégia verejných priestranstiev, ktorá by zmapovala sieť verejných priestorov s rôznymi funkčnými náplňami a pomenovala princípy a scenáre rozvoja tejto siete (napríklad vytvorenie zelených trás - greenways, revitalizáciu nábreží, obnovu vnútroblokov, rozvoj siete námestí a parkov a pod.)

Generel dopravy alebo Plán udržateľnej mobility, ktoré by riešili priestory nielen z hľadiska delby konkrétneho verejného priestoru, ale z hľadiska pohľadu na sieť dopravných plôch a línií – ciest, cyklotrás, peších trás. Mnohé podnety smerovali napríklad k vytvoreniu stratégie rozvoja cyklistickej dopravy, pešej dopravy / bezbariérovosti, koncepcie parkovania a pod.

Tematické manuály – dokumenty, ktoré nebudú iba definovať priestorové a iné nároky, smerujúce k vytvoreniu kvalitného verejného priestranstva (**Manuál**) ale aj typologické a priestorové východiská pre mobiliár a technické vybavenie verejných priestorov - stánky pre obchod a služby, trhové stánky, technické vybavenie pre programovanie a aktivizáciu verejného priestoru, rôzne typy ihrísk pre rôznych užívateľov, iné...

Stratégia rozvoja zelene a zelených plôch pre Prešov (ak takú ešte mesto nemá vypracovanú), ktorá by pomenovala, aký typ zelených plôch a na akých miestach sa bude rozvíjať. Materiál by bral do úvahy krajinárske a parkové parametre, ochranu prírody (biokoridory, chránené plochy a lokality, iné), otázku energetickej náročnosti na údržbu zelene, mitigačné opatrenia a adaptáciu na negatívne dôsledky klimatickej zmeny a zadržiavanie dažďovej vody v území, ale popri tom aj otázku bezpečnosti.

V nasledujúcich riadkoch sa pokúsili spracovatelia zhrnúť základné podnety, týkajúce sa jednotlivých priestorov, ktoré ukazujú najmä to, kde možno nájsť väčšinovú zhodu vo vnímaní najkvalitnejších i najmenej kvalitných verejných priestorov. Sumarizácia výstupov bola spracovaná podľa otázok položených v mape, z dokumentu je však zrejmé, že pri hodnotení priestorov nebolo možné témy úplne oddeliť a rezonujú naprieč výstupom.

OTÁZKY Z POCITOVEJ MAPY

Kvalita verejných priestorov

- 1.1 Ktoré verejné priestory radi navštevujete vzhľadom k celkovej kvalite priestoru?
- 1.2 Ktoré verejné priestory sa vám nepáčia kvôli celkovému zanedbaniu (povrchy, lavičky, koše, funkcie, iné)?

2. Doprava (s dôrazom na peší a cyklistický pohyb)

- 2.1. V ktorých miestach sa vám dobre pohybuje pešo a na bicykli?
- 2.2. Kde vnímate dopravné ohrozenie alebo bariéry v pohybe (priechody, parkovanie, cyklotrasy, chodníky, iné)?

3. Zeleň a zelené plochy

- 3.1. V ktorých miestach pociťujete dostatok kvalitnej a upravenej zelene?
- 3.2. Kde je nedostatok kvalitnej zelene alebo jej nedostatočná údržba?

4. Bezpečnosť

- 4.1. V ktorých miestach sa cítite bezpečne? (osvetlenie a tmavé kúty, dopravná bezpečnosť, hra s deťmi, iné)
- 4.2. V ktorých miestach sa necítite bezpečne (osvetlenie a tmavé kúty, dopravná bezpečnosť, hra s deťmi, iné)



Hlavná ulica/Prešov (Oto Nováček)



Ako jeden z najpozitívnejšie vnímaných priestorov označovali ľudia **centrum mesta** (Hlavnú ulicu) a definovali viacero faktorov, vďaka ktorým to tak je – ľudský rozmer, genius loci i pestrosť prítomných funkcií. Centrum ponúka historické prostredie a pamiatky, parky a iné zelené plochy či fontánu, kde sa možno príjemne poprechádzať či posediť si. Ľudia si všímajú mierku zástavby, služby, ale aj skutočnosť, že je priestor uprataný a udržiavaný: „Hlavná ulica, jednoznačne najkrajšia a najupravenjšia v meste“; „Hmotové pomery v historickom jadre sú tak akurát, aby tam bolo človeku príjemne. Predkovia to jednoducho vedeli.“

Kriticky je však vnímané prostredie v centre mimo Hlavnej ulice, najmä **Jarková a Slovenská ulica** – hoci ľudia oceňujú veľa pekných starých domov s príjemnými zákutiami, zároveň sa im nepáči ich zanedbanosť, rozbité cesty a chodníky či parkujúce autá, ktoré vytvárajú bariéry: „Slovenská spolu s Jarkovou hanba centra, katastrofálny stav ciest a chodníkov, niektorých budov a stavieb, neucelenosť budov, nedržanie uličnej čiary, absencia zelene, nevhodné stĺpy VO a mnoho iného.“ Privítali by rekonštrukciu, ale radšej pomocou kamennej dlažby než asfaltu: „Celé historické centrum potrebuje opravu, ale nie takú ako na Slovenskej ulici, kde mal byť krásny dlažbový chodník ako všade v historickom centre, ale namiesto toho je tam asfaltový chodník ako niekde na sídlisku.“ „Jarková ulica nemá vyhovujúcu dlažbu na chodníkoch, v niektorých miestach ani chodníky nie sú navrhnuté, preto musím prejsť na druhú stranu, ak chcem ako chodec po tejto ulici ísť ďalej.“

Viacerí respondenti a respondentky zaradili k dobrým verejným priestorom záhrady, parky a stromoradia. Vysoko hodnotia **Záhradu umenia** ako miesto, kde sa spája zeleň, atmosféra a pokoj a ktoré vďaka

↓
Záhrada umenia a Kmetovo stromoradie
(Michal Burák)



Centrum (Oto Nováček)



sochám vnímajú ľudia ako príjemnú destináciu: „Umelecká záhrada, bývalé letné kúpalisko. Sochy prešovských výtvarníkov dávajú miestu neopakovateľné čaro.“ „Záhrada umenia hlavne počas letného kina pod nočnou oblohou“. „Malý kus pokoja v rušnom centre.“

Aj **Kmeťovo stromoradie** je považované za miesto, ktoré stojí za pozitívnu zmienku („Kmeťovo stromoradie je legendárne miesto“, „Stromko“ - pojem sám osebe.), spája sa s ním však aj viacero kritických podnetov, najmä kvôli zanedbanosti, chýbajúcemu alebo zničenému mobiliáru – lavičkám, košom, zábradliu alebo padajúcemu múru: „Stromová alej by bola ideálnym miestom na prechádzky, keby nebolo tak žalostne zanedbané. Chýbajú lavičky – tie, čo tam sú, sú zničené, nevyhovujúce. Koše prepĺnené fľašami od alkoholu, samé pluvance a špaky. A sklo. Na mnohých miestach padá múr, chýba...“

Medzi novšie, pozitívne vnímané priestory zaradili ľudia aj **Sídlisko III** s množstvom zelene a ihrísk a v rámci neho novokoncipovaný **verejný priestor Centrum**, ktorému sa podarilo prísť s vlastnou identitou, ako miesto, kde sa ľudia začínajú stretávať a tvoriť komunitu. („Centrum, obchodná zóna, využívania v lete na podujatia, super nápad.“ „Pozitívum: osviežujúce; moderný verejný priestor s možnosťou korčuľovania, oddychu, trávenia času s deťmi vonku.“). Objavili sa názory, že „Centrum je živé srdce Trojky“. Samozrejme, aj s touto lokalitou sa spájajú kritické pohľady, ktoré námestiu vyčítajú priveľa betónu či primálo tieňa. Pri detských ihriskách na sídlisku III bol zase negatívne hodnotený stav detských ihrísk: „Akékoľvek detské ihrisko na Sídlisku III – neohradené nízkym plotom, prístup psíčkarov, nedostatočná údržba a rekonštrukcia, časté stretávanie mladých v nočných hodinách.“

Torysa (Oto Nováček)
a Kalvaria (Marek Ganz)



na vytvorenie dobrej destinácie dispozičné riešenie miesta, použitý materiál či celkové zvládnutie detailov, ktorý im na viacerých miestach chýbal („Stiesnený pocit, betónové stavby, žiaden kúsok na zastavenie.. rýchlo preč.“; „Toto miesto je síce nové, čisté, udržiavané, no nespĺňa základné kritérium oddychového miesta. Nie je pokojným miestom, nemá zákutia, nie je príjemné tam sedieť, čítať knihu alebo inak tráviť čas...“; „Betónová džungľa“; „Nedávno prebehlo vysádzanie stromoradia na ulici Laca Novomeského. Dojem z ulice kazia žltomodré stĺpy verejného osvetlenia.“).

Veľký dôraz venovali ľudia v prieskume práve **dopravným riešeniam**, ktoré ovplyvňujú celkové vnímanie priestorov. Rezovalo tu zaostávanie rozvoja infraštruktúry pre chodcov a cyklistov a nevhodné riešenia automobilovej dopravy, ktoré by mali byť podľa respondentov a respondentiek nahradené vytláčaním dopravy z mesta. Množstvo týchto podnetov presunuli spracovatelia do časti venovanej doprave.

Pri kritike **železničnej a autobusovej stanice** sa najčastejšie objavovali viaceré témy: nevhodné riešenie a odpudivý vstup do mesta, nevhodné a nebezpečné preporenie oboch priestorov, nefunkčný a zanedbaný priestor na čakanie, ktorý stimuluje zhromažďovanie skupín s nežiadúcim správaním („Priestor v okolí autobusovej a železničnej stanice je tragédia bez nutnosti ďalšieho komentára.“ Katastrofálne prostredie pri prvom vstupe do mesta zo stanice, trvalá špina, smrad z košov, prievan v podchode, neudržiavané, zanedbané miesto.“).

Kým pri **Sídlisku III** prevažovalo pozitívne hodnotenie verejných priestorov, podnety k **sídlisku Sekčov, sídlisku Šváby či Sídlisku II** boli oveľa kritickejšie – občanom v nich celkovo chýbajú verejné priestory, zeleň a stromy, parky a záhrady a nepáči sa im množstvo áut či betónu. Najmä pri Sekčove kritizovali ľudia nedostatok zelene, aj keď sa aj tu objavili pozitívne hodnotenia, oceňujúce, že je sídlisko pre peších dostupné všade.

(„Označila by som rovno celé sídlisko Sekčov. Podľa môjho subjektívneho názoru je tu mnoho zanedbaných miest, ktoré kazia dobrý dojem mesta.“; „Sekčov – nieto kde sa prechádzať, chýba ucelená zeleň, viac stromov, park, je to len betón a množstvo áut, pre ktoré sa neraz neviete dostať z chodníka na druhú stranu, doslova sa šúchame o autá.“; „Šváby ako sídlisko sa mi páči najmenej.“).

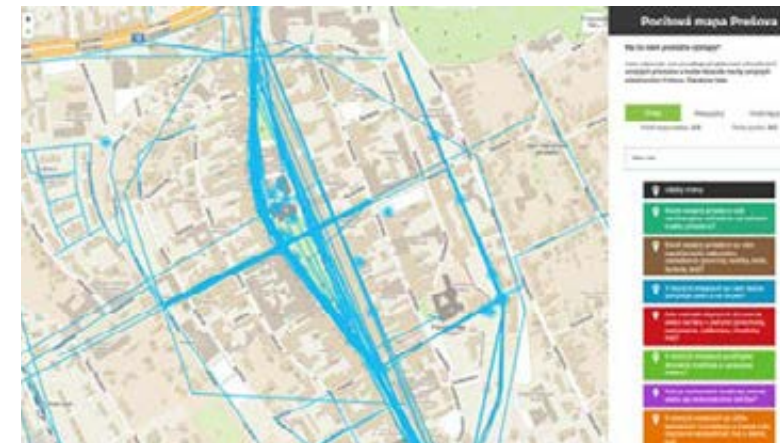


↑
Centrum mesta s podnetmi, označujúcimi nekvalitné verejné priestory

2.1. V ktorých miestach sa vám dobre pohybuje pešo a na bicykli?

Pri téme pozitívneho vnímania a skúseností vo vzťahu k pešej doprave a cyklo doprave uviedli respondenti a respondentky najmenší počet podnetov. Môže to znamenať nižšie množstvo existujúcich dobrých príkladov i nižšiu mieru spokojnosti so stavom verejných priestorov v tejto oblasti. Zaujímavý bol aj viac ako dvojnásobne nižší počet respondentiek (81) ako respondentov (198) a viacnásobne nižší počet podnetov, čo tiež môže signalizovať skutočnosť, že mužov – cyklistov je v Prešove viac ako žien – cyklistiek (v krajinách s bezpečnou cykloinfraštruktúrou je počet mužov a žien vyrovnaný).

Územím, ktoré ľudia z Prešova najčastejšie oceňovali, bolo centrum mesta, hlavne **námestie s pešou zónou**. Všimli si viaceré faktory, ktoré peší pohyb uľahčujú a spríjemňujú – dostatok chodníkov, dobrú pešiu dostupnosť, tiché a pre autá nepriechodné ulice či prítomnosť zelene. Pri pomenovaní lokalít s dobrými možnosťami cyklo dopravy (ale aj rekreačnej cykloturistiky) spomínali viacerí ľudia najmä **trasy popri Toryse**. („Tiché, nepriechodné ulice, aj keď oprava chodníkov by na niektorých miestach nezaškodila.“; „Skvelá prechádzka na bicykli okolo Torysy.“; „Cyklistika na S3 je top.“)



↑
Centrum mesta s podnetmi, označujúcimi miesta a trasy, kde sa chodcom a cyklistom pohybuje dobre.

2.2. Kde vnímate dopravné ohrozenie alebo bariéry v pohybe (priechody, parkovanie, cyklotrasy, chodníky, iné)?

Pri pomenovaní dopravných ohrození v prieskume najviac zaznievala **absencia chodníkov** na mnohých miestach a nedôstojné, dokonca **nebezpečné podmienky pre chodcov a chodkyne** na nevhodne riešených trasách. Ľudia pomenovali aj absenciu prechodov pre peších a cyklistov a v niektorých prípadoch navrhovali riešenie, ktoré by prinieslo vertikálnu segregáciu – podchody či nadchody, čiastočne aj s dôrazom na odčlenenie ľudí od automobilovej dopravy, aj keď sú takéto riešenia v súčasnosti už prekonané.

V podnetoch sa zároveň objavili nebezpečné podchody či problémy, spojené s prekonávaním výškových rozdielov pomocou schodov. Pri téme **cyklo dopravy** rezonoval takisto nedostatok kvalitných cyklotrás, nevhod-

ne riešené cyklochodníky alebo problémové zmiešavanie pešieho a cyklistického pohybu.

Pre mnohých respondentov znamenajú **chýbajúce strategické riešenia** ohrozenie automobilovou dopravou: „Je na počudovanie, že na tejto frekventovanej ceste – Vranovská, kde je obytná zóna, je rýchlosť 70 km a cez svetelnú križovatku denne chodia deti do a zo školy a škôlky.“ V ojedinelých prípadoch sa ukázalo, že niektoré navrhované riešenia by smerovali skôr k zlepšeniu podmienok pre automobilovú dopravu, než k pomoci najslabším účastníkom premávky.



Podnety a komentáre k sieti trás pre peších obsahujú množstvo kritických citátov, ktoré poukazujú na **absenciu atraktívnej, bezbariérovej a funkčnej siete peších trás** na množstve lokalít a vo veľkej miere podrobne („Toto je celoplošný problém. Chodníky sú naozaj v katastrofálnom stave. Zničené, popraskané, špinavé, s metrovými obrubníkmi.“; „Od MŠ Bernoláková hrozne poškodené až život ohrozujúce schody smerom k uliciam Dubová a Justičná.“; „Prístup peších do nemocnice je nedoriešený a kapacitne nepostačujúci.“; „Trvalé

zanedbávanie chodníkov a cyklotrás pozdĺž Duklianskej a Vranovskej ulice.“ „Letné posedenie by malo splynúť s námestím, nie ho členiť, fragmentovať.“ Mnohé podnety mapujú chýbajúce chodníky („Z Magurskej chodník končí na ceste a na druhej strane je len chodník, ktorý si ľudia vydupali. Všetci, ľudia, ktorí idú týmto smerom, sú ohrozovaní.“; „Keď človek ide po ulici Pod Táborom, nemá ako prejsť na chodník pri poliklinike. Je to roky nevyriešený problém. Ľudia chodia po blate alebo po ceste.“) a situáciu dopĺňa kritika nevhodne riešených cyklotrás a nebezpečného zdieľaného pohybu peších a cyklistov („Zdieľanie jedného chodníka pešími a cyklistami nefunguje. Nie je možné namaľovať dve čiary na akýkoľvek povrch a prehlásiť ho za cyklistickú cestičku.“; „Aj keď je tam cyklotrasa, nešla by som po nej, mnoho áut a kamiónov.“)

Zaujímavá je skutočnosť, že viacerí ľudia by privítali ešte **väčšie utlmenie dopravy v meste**: „Bolo by dobre, keby sa z centra stala pešia zóna bez autobusov, taxíkov a iných áut, tak ako je to v Ke. Doprava tam spôsobuje hluk, vibrácie, prach a preto centrum mesta nie je pokojné miesto na oddych ako napr. v Košiciach.“, pretože ju vnímajú ako faktor, ktorý prostredie mesta negatívne ovplyvňuje: „Tragický celkový výzor najbližšej ulice k námestiu. Ak môžem, vždy sa rád vyhnem prechádzke týmito uličkami. Problém je aj v preplnenosti autami. Myslím si, že prístup automobilov do týchto ulíc v historickom centre mesta by mal byť obmedzený.“

↑
Centrum mesta s podnetmi, označujúcimi miesta a trasy, kde sa chodci a cyklisti cítia ohrození, alebo sa stretávajú s bariérami

3.1. V ktorých miestach pociťujete dostatok kvalitnej a upravenej zelene?

Nie je prekvapujúce, že to, čo najčastejšie vo vzťahu k zeleni a zeleným plochám rezonovalo, bola potreba kvalitnej úpravy a pravidelnej údržby. Respondenti aj v tejto kategórii pomenovali lokality, ktoré považovali za pozitívne príklady a ktoré sa už objavili v predošlej časti ako tipy na kvalitné verejné priestory. Zaradili medzi ne **centrum mesta s parkom pri Neptúnovej fontáne** aj vďaka viditeľnej údržbe zelene: „Centrum mesta je asi jediné miesto, ktoré je kvalitne upravené a pravidelne udržiavané. Naopak v bočných uličkách (Slovenská a Jarková) zeleň výrazne absentuje či vôbec nie je). Viackrát **spomínali aj Záhradu umenia, Kolmanovu záhradu, Kmeťovo stromoradie, zelené plochy na Sídlišku III**, kde sa medzi blokmi nachádza dostatok zelene a chodník popri Toryse, ale aj **adoptované kvetináče, park vo vnútrobloku či cintoríny**. („Celý chodník



↑
Centrum mesta s podnetmi, označujúcimi zelené plochy, ktoré ľudia vnímajú ako kvalitné a upravené.

na Sídlišku 3 popri Toryse je plný zelene.“; „Adoptované kvetináče, ktoré sú ozdobou Námestia Kráľovnej pokoja.“; „Park vnútroblok Volgogradská a Clementisova ulica.“) Zároveň však na Sídlišku III negatívne hodnotili absenciu **náhradnej výsadby po výruboch** a málo zelene na **verejnom priestore Centrum** („Štrková plocha v Centre, ktorá nemá žiadnu funkciu - mohla by ju nahradiť pestrá zeleň“; „Sklamalo ma, že v Centre sa namiesto zelene nasadil na námestie betón.“).

3.2. Kde je nedostatok kvalitnej zelene, alebo jej nedostatočná údržba?

Pri odpovedi na otázku, kde vnímajú ľudia nedostatok zelene, sa prierezovo vynorili viaceré témy – chýbajúci koncepčný pohľad pri tvorbe verejných priestorov, absencia zelených priestorov a parkov, celkový nedostatok stromov a zelene, objavujú sa výruby stromov bez náhradnej výsadby v meste a ťažba v lese, zanedbanosť a nedostatočná údržba zelene. Z lokalít boli kriticky hodnotené najmä sídliská **Sekčov a Šváby**, priestory pri Solivare, ale aj priestory pri brehoch Torysy.

Zo spomínaných tém najsilnejšie rezonuje nedostatočná starostlivosť o zeleň a zanedbaná údržba – ľudia vo vzťahu ku konkrétnym lokalitám spomínajú nepokosené pozemky, neprístupné miesta, rozšliapané trávniky, neorezané stromy či neporiadok po ľuďoch aj po psoch: „V celom meste je zeleň akoby na okraji záujmu kompetentných. Nepokosené a zaburinené mestské pozemky, chýbajúce výbehy pre psov, okolie ciest neudržiavané a kosené možno raz ročne. Celé zle.“

Mnohí obyvatelia a obyvateľky vyjadrili túžbu po väčšom množstve parkov a ihrísk aj s využitím vodných plôch a sami identifikovali miesta,



↑
Centrum mesta s podnetmi, označujúcimi plochy, kde ľuďom chýba kvalitná zeleň, alebo jej údržbu považujú za nedostatočnú.

kde by takéto priestory, vrátane centrálneho parku, mohli byť. Ľuďom celkovo chýba zeleň, ako v centre mesta, tak na sídliskách („Zišlo by sa viacej parkov a ihrísk (nie pre deti, ale zamerané na dáky šport, volejbal, futbal, basketbal, street workout parky) namiesto nákupných centier.“; „Ideálny priestor pre poriadny veľký park, aký patri do mesta 21. storočia.“; „Cez mesto pretekajú dve rieky, ale nikde nie je retenčná nádrž, kde by sa dalo v lete člnkovať a v zime korčuľovať.“; „Celá ulica bez stromov!“; „Niekedy

tu bol plánovaný mestský park? Alebo to bol iba sen?“; „Vybudované nové parkoviská na úkor zelene!“)

Respondentom a respondentkám sa nepáčia výruby v meste, na uliciach či pri Toryse, na sídliskách, ako je Sekčov, ťažba stromov v okolitých lesoch a rekreačných areáloch; majú pocit, že vyrúbané stromy nie sú nahrádzané novými. („Borkut, niekdajšia rekreačná oblasť zmenila svoju podobu na polorúbanisko. Vyrúbané veľké úseky lesa v najnavštevovanejších miestach prameňov.“; „Celý areál Cemjaty a okolitých lesov je zdevastovaný lesnými mechanizmami a ťažbou. Niečo neskutočné. Čisté barbarstvo.“; „Rúbe sa tu zbytočne veľa, ale vlastne na celom sídlisku II.“; „Odstraňujú sa staré stromy, ale nové nepribúdajú.“; „Absencia kvalitnej zelene, ktorá mi osobne chýba na celom sídlisku Sekčov.“).

4.1. V ktorých miestach sa cítite bezpečne? (osvetlenie a tmavé kúty, dopravná bezpečnosť, hra s deťmi, iné)

Ako bezpečné vnímali ľudia v prieskume lokality najmä v **centre mesta**, ktoré považujú za dobre osvetlené, navyše s menšou premávkou a s dostatočnou sociálnou kontrolou. Zaradili sem však nielen námestie, ale aj viaceré blízke ulice, alebo zelené priestory a záhrady (napríklad Záhradu umenia). Viaceré podnety tiež pomenovali ihriská a parky, ktoré sú bezpečné pre hru detí, pretože sú vhodne upravené a uzavreté od okolitej zástavby (oplotené), takže umožňujú ľahšiu kontrolu pri hre detí. Opäť sa naskytl zaujímavý pohľad na to, na to, ako situáciu vnímajú muži a ženy – pri identifikovaní bezpečných miest bolo podnetov od mužov skoro štvornásobne viac a aj ich rozvrstvenie v priestore bolo oveľa výraznejšie (u žien sa napríklad v centre mesta obmedzilo len na Hlavnú ulicu).



←
Centrum mesta s podnetmi, označujúcimi plochy, kde ľuďom chýba kvalitná zeleň, alebo jej údržbu považujú za nedostatočnú.

4.2. V ktorých miestach sa necítite bezpečne (osvetlenie a tmavé kúty, dopravná bezpečnosť, hra s deťmi, iné)?

Pocit nebezpečenstva vytvárajú **aspekty, týkajúce sa dopravy** – nevhodne riešené dopravné priestory, najmä tam, kde je hustá premávka, zle riešené parkoviská a absentujúce chodníky pre chodcov, cyklochodníky či bezpečné prechody. V kombinácii s **nevhodným či nedostatočným osvetlením** znamenajú pre mnohých ľudí závažné ohrozenie.

Ako druhý typ negatívne hodnotených priestorov hodnotili ľudia lokality, kde sa vyskytuje **nežiaduce správanie konkrétnych skupín** – je tu popíjajúca mládež, návštevníci krčiem, ľudia bez domova, užívatelia drog. Aj v takýchto situáciách spájali respondenti pocit ohrozenia s nevhodným osvetlením. Faktorom, ktorý prispieva k pocitu, že priestor nie je dostatočne osvetlený, je aj neupravená zeleň, neprehľadné zákutia či nevhodné oploštenie priestoru, alebo izolovanosť miesta a nedostatočná sociálna kontrola (podchody, lesíky...).

Najčastejšie spomínaným nebezpečným priestorom bol **priestor železničnej a autobusovej stanice**, teda lokalita, ktorá zaznamenala veľa podnetov aj v celkovom hodnotení verejných priestorov.

Medzi dôležité faktory, ktoré prispievajú k pocitu nízkeho bezpečia, zaradili ľudia nedostatočné osvetlenie na uliciach, v parkoch či iných priestoroch, ktorými prechádzajú (dané nielen chýbajúcimi lampami, ale aj neupravenou zeleňou („Vysoké stromy pri ceste bránia prestupu svetla z osvetlenia a chodník popri škôlke je takmer úplne tmavý.“; „V Prešove máme pocit, že nikde nie je riadne osvetlenie. Úplne strašidelný je chodník popri Levočskej, kde medzi gaštanmi nič nesvieti.“). Chýbajúce osvetlenie znepríjemňujú pohyb v tmavých,

↓
Centrum mesta s podnetmi, označujúcimi priestory, kde sa ľudia necítia bezpečne



opustených lokalitách – napríklad v tmavých uličkách na Sekčove, na chodníku popri Toryse, ale aj na iných miestach, dokonca aj v lokalite Centrum na Sídlisku III: „*Tmavý kút v Centru, kde sa zdržiava mládež a necháva po sebe množstvo odpadu.*“; „*Zle nasvietené prechody pozdĺž celého Sídliska III*). Takéto lokality sa stávajú miestami, kde sa stretávajú rôzne skupiny ľudí s nežiaducim správaním a nejde len o ľudí bez domova, ale aj návštevníkov pohostinstiev či dokonca školákov („*Za nádobami na triedený odpad sa v priestoroch MŠ zdržiavajú školáci z prilahlých ZŠ a rušia krikom, odpadkami a požívaním alkoholických nápojov.*“; „*Z autobusuvej a železničnej stanice ide často strach z ľudí, čo sa tu dlhodobo zdržujú. Vela narkomanov.*“; „*Neprijemné miesto - najmä za tmy. Pocit nebezpečia - tmavo, pohyb pochybných ľudí z neďalekej krčmy...*“; *Velmi pekné miesto, ale večer by som tam nešiel. Mládež pije...*“)

Aj v tejto kategórii hodnotených priestorov ľudia vnímali dopravu ako faktor, ktorý považujú za nebezpečný a spájali ho s nedostatočným osvetlením a nízkou prehľadnosťou (neosvetlená cesta, rýchla doprava, zaparkované autá, sťažujúce výhľad), ale aj s absentujúcou infraštruktúrou pre chodcov a cyklistov, čo podľa nich priamo stimuluje vznik nebezpečných situácií (*Celá Nižná Šebastová BEZ CHODNÍKOV, otras cesty,*“; „*Nedostatočné osvetlenie na ceste, riziko zrazenia chodcov v tme. Cesta nemá chodník.*“ „*Absencia cyklochodníkov spôsobuje, že sa na ceste s bicyklom nemôžem cítiť bezpečne. Platí to plošne.*“).

Podnetov, ktoré obyvatelia a obyvatelky prostredníctvom pocitovej mapy ponúkli, je veľké množstvo. Jednoznačne sa však ukázalo, že ľudia majú záujem sa vyjadriť a že vedia ukázať svoju expertízu. Mnohé sa už stali východiskami pri tvorbe manuálu, na mnohé by mohla zareagovať samospráva neskôr, prostredníctvom rôznych stratégií. Pri aktivitách, týkajúcich sa zlepšovania a revitalizácii verejných priestranstiev, je možné postupovať odstraňovaním menších problémov ako na miestach, ktoré sú vnímané pozitívne, tak na kriticky hodnotených miestach – ide o tzv. „quick wins“, rýchle a finančne nenáročné zásahy, ktoré môžu priniesť okamžité zlepšenie. Medzi takéto zásahy možno zaradiť výstavbu bezbariérových prechodov či chodníkov na miestach, kde výrazne chýbajú, ale aj osadenie lavičiek, smetných košov či iného mobiliáru. Možno sa však tiež pozrieť strategicky na celú sieť verejných priestranstiev a rozhodnúť sa, v akých etapách a prostredníctvom akých priestorov začne mesto túto sieť zlepšovať – či už pôjde o revitalizáciu ulíc či námestí, výstavbu cyklotrás alebo vytvorenie nových parkov.

„Moderné poňatie výzoru novej časti solivarského cintorína so zaujímavými, v Prešove inde nevídanými prvkami.“



A 7 PROCES ZAPOJENIA VEREJNOSTI DO PRÍPRAVY MANUÁLU

Zámer procesu zapojenia verejnosti

Zámerom procesu zapojenia verejnosti bolo na základe spolupráce s laickou, organizovanou i odbornou verejnou formulovať odporúčania pre vytvorenie manuálu verejných priestranstiev mesta Prešov. Rozhodnutie o využití participatívneho procesu pri príprave manuálu vychádzalo zo snahy skvalitniť dokument prostredníctvom vstupov od rôznorodých aktérov a skupín, ktorých sa téma dotýka, najmä vo fáze mapovania, ale aj vo fáze tvorby a pripomienkovania manuálu.

Proces zapojenia verejnosti

Proces zapojenia verejnosti pripravili a viedli Ing. Arch. Zora Pauliniová s dlhoročnými skúsenosťami s vede- ním participatívnych procesov pri tvorbe verejných priestorov a územného rozvoja a spracovateľ manuálu, Ing. Arch. Oto Nováček, ktorí realizovali nasledovné aktivity:

Úvodné stretnutie 3. marca 2018

Predstavenie problematiky verejných priestorov a príkladov dobrej praxe pri ich vytváraní, prezentácia procesu tvorby manuálu; odštartovanie práce s pocitovou mapou ako s metódou získania podnetov a spoločná diskusia za účasti širšej i organizovanej verejnosti.

Konzultácie so samosprávou December 2017 – september 2018

Informačné a konzultačné stretnutia s predstaviteľmi a predstaviteľkami samosprávy (ako s volenými, tak zamestnancami), najmä s Odborom hlavného architekta, ale aj s inými odbormi MsÚ.

Konzultácie s pracov. skupinami Máj – august 2018

Tematické stretnutia so skupinami, združujúcimi ľudí z občianskych iniciatív či združení, zamerané na problematiku osvetlenia mesta, cyklo dopravy a verejnej dopravy a zelene.

Konzultácie s FA STU Marec – jún 2018

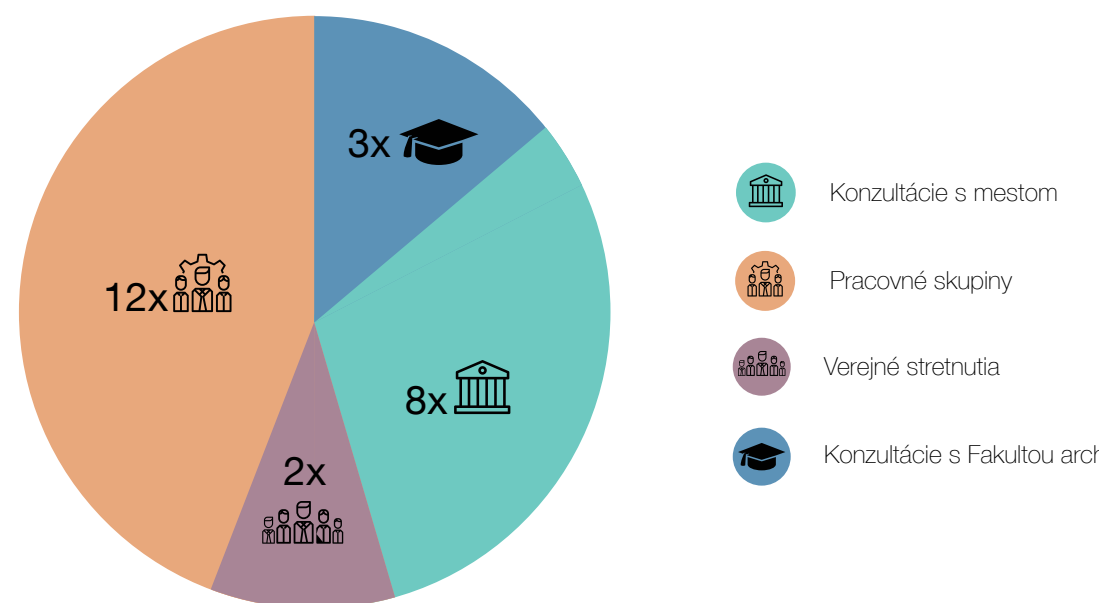
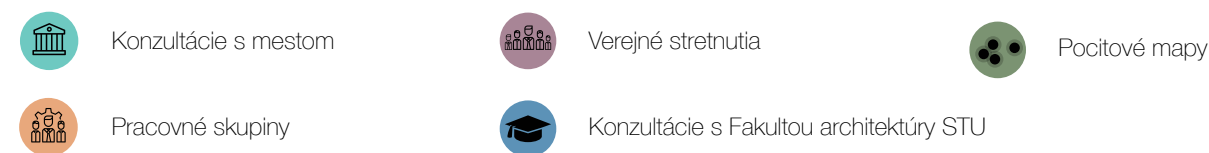
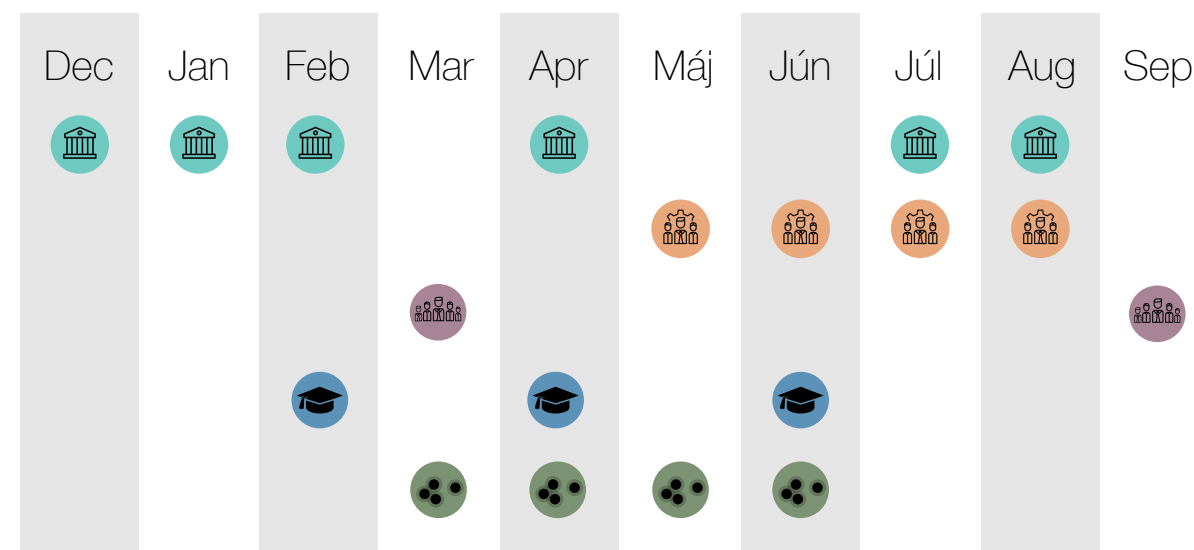
Informačné a konzultačné stretnutia s predstaviteľmi a predstaviteľkami samosprávy (ako s volenými, tak zamestnancami), najmä s Odborom hlavného architekta, ale aj s inými odbormi MsÚ.

Pocitová mapa Marec – august 2018

Tematické stretnutia so skupinami, združujúcimi ľudí z občianskych iniciatív či združení, zamerané na problematiku osvetlenia mesta, cyklo dopravy a verejnej dopravy a zelene.

Záverečné stretnutie 17. septembra 2018

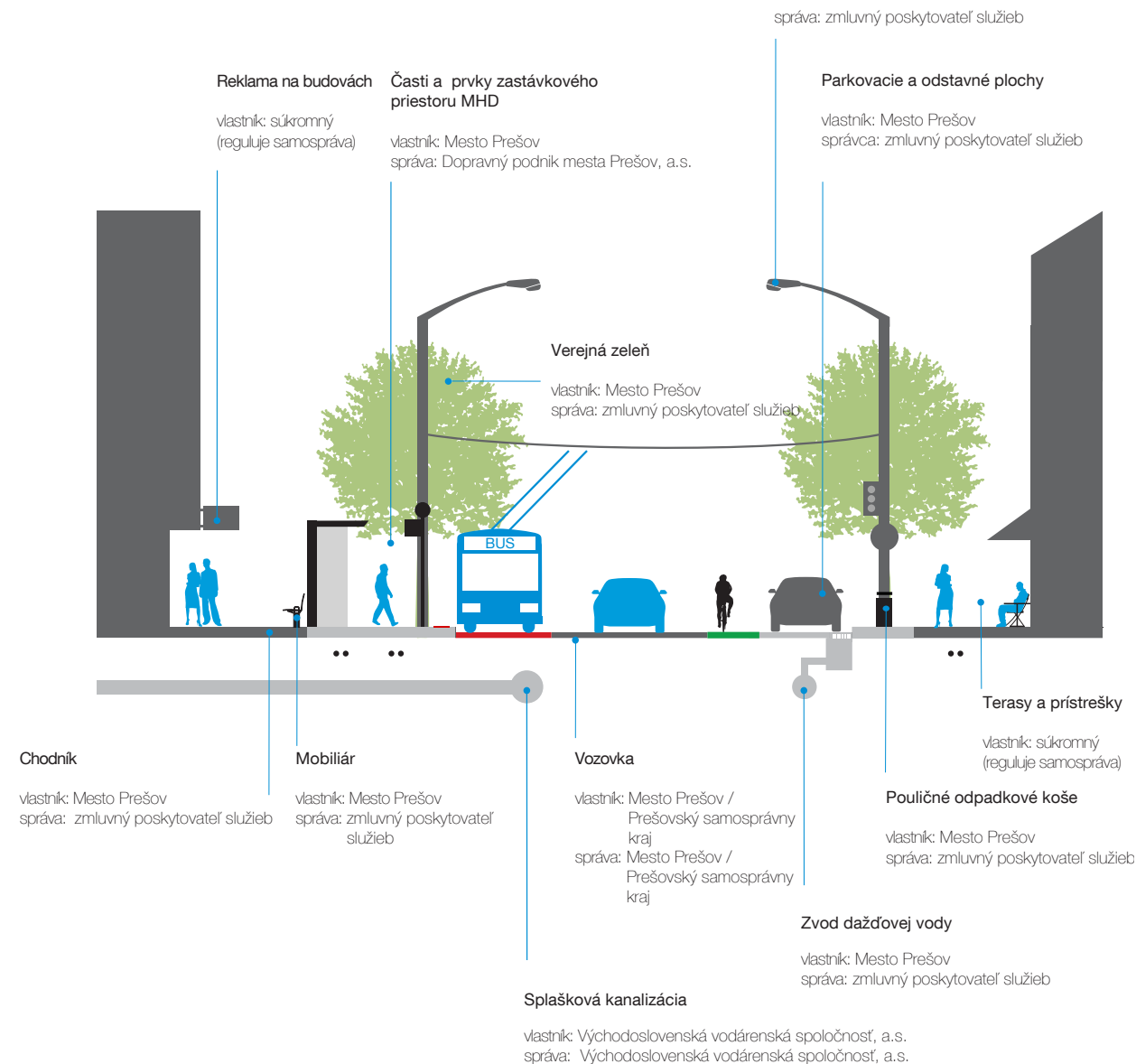
Širšie konzultácie k manuálu a jeho poňatiu, ako aj k vstupom do teoretickej časti manuálu.



URČENIE POUŽÍVATEĽOV A ICH VZŤAH K MANUÁLU

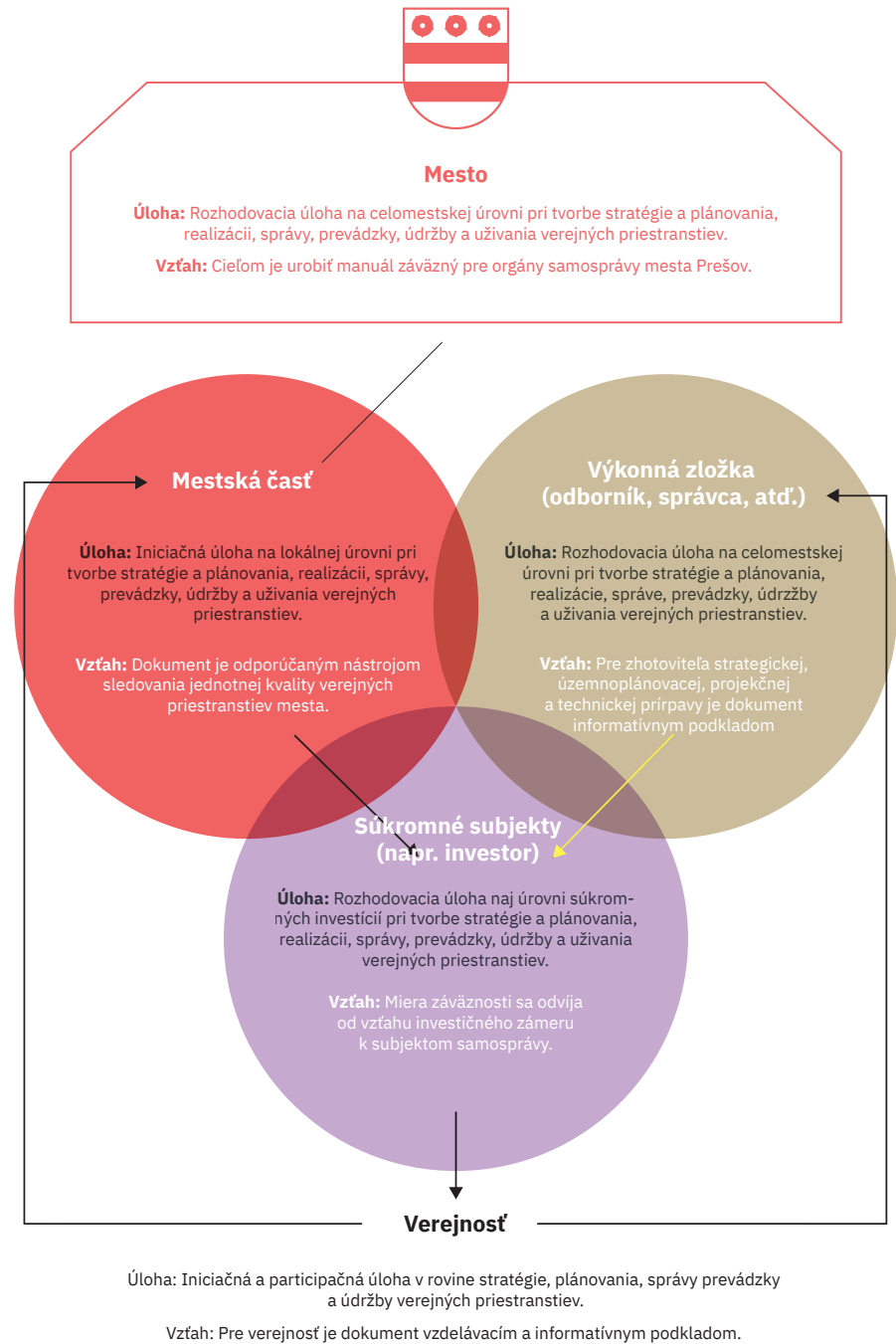
Manuál má byť určený pre všetkých, ktorí sa podieľajú na tvorbe verejných priestranstiev z hľadiska plánovania, prípravy, návrhu, schvaľovania, údržby a prevádzky – najmä pre zástupcov mestských organizácií, projektantov, ale tiež pre súkromných investorov a verejnosť.

Role účastníkov vo verejnom priestranstve mesta Prešov



URČENIE POUŽÍVATEĽOV A ICH VZŤAH K MANUÁLU

Úlohy pri správe a implementácii manuálu

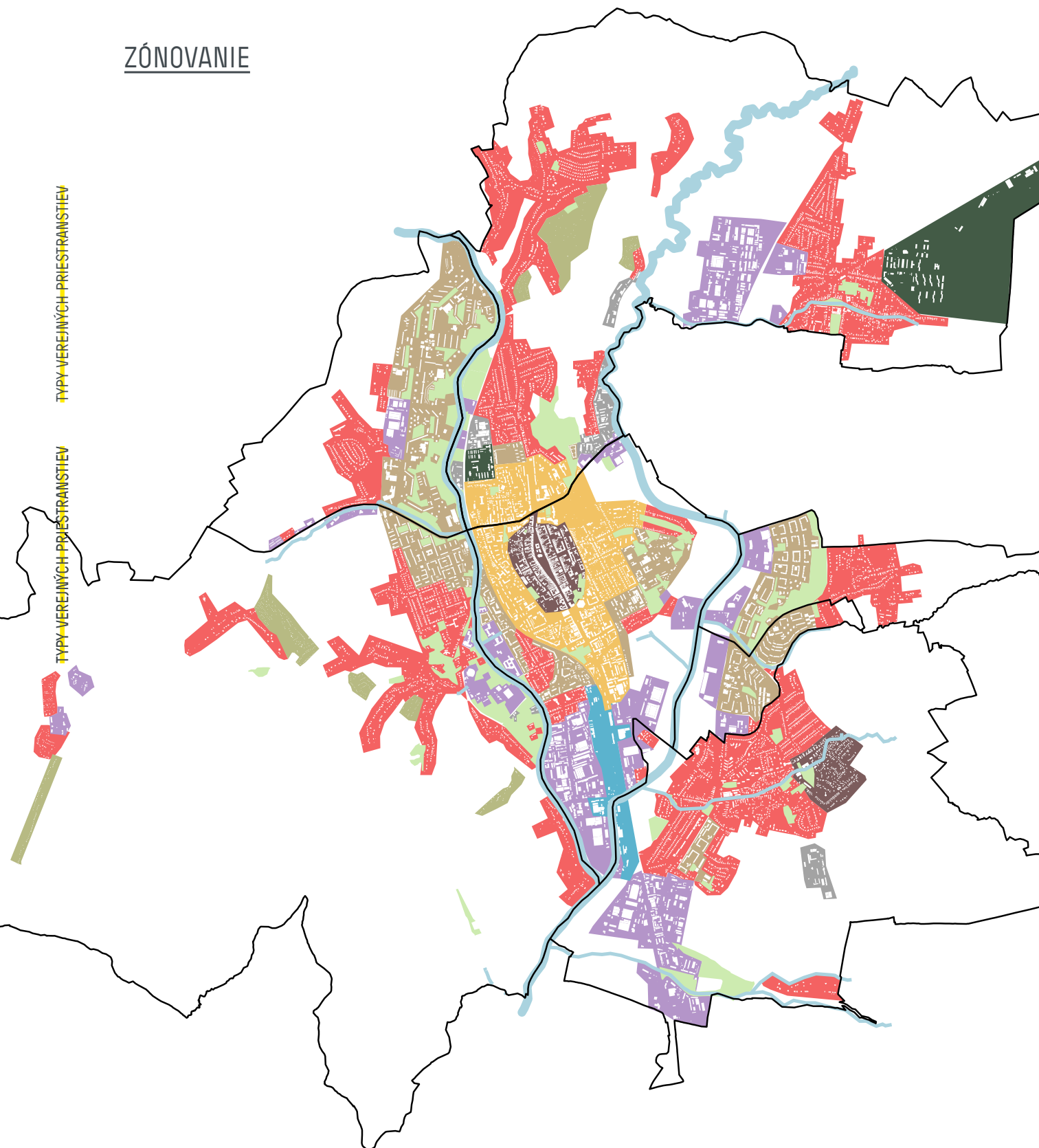


B

TYPY VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV

B	Zónovanie	56
B 1	Ulica	58
	B 1 1 Sieť ulíc - typy uličných priestorov	63
	B 1 2 Mestská trieda	64
	B 1 3 Mestská ulica	65
	B 1 4 Obytná ulica	66
	B 1 5 Zdieľaná ulica	68
	B 1 6 Kompletné ulice („complete streets“)	69
	B 1 7 Ulica príklady	70
	B 1 8 Ulica Návrhované riešenia	72
B 2	Námestie	90
	B 2 1 Námestie príklady	94
B 3	Nábřežie	96
	B 3 1 Mestské nábřežie	98
	B 3 2 Prírodné nábřežie	99
	B 3 3 Nábřežie príklady	100
	B 3 4 Nábřežie / Návrhované riešenia	102
B 4	Verejné priestory zelene	106
	B 4 1 Park	108
	B 4 2 Zeleň obytných vnútroblokov	110
B 5	Vnútrobloky a pasáže	112
	B 5 1 Vnútrobloky a pasáže / Príklady	115
	B 5 2 Vnútrobloky a pasáže / Navrhované riešenia	116

ZÓNOVANIE



HISTORICKÉ MESTO



Mestská pamiatková rezervácia



Pamiatková zóna Soľná Baňa

Do oblasti patria časti mesta, ktoré spadajú pod pamiatkovú ochranu. Prevažuje tu rastlá štruktúra a verejné priestranstvá nie sú vymedzené pravidelne. Charakteristickým znakom je kompaktná uličná čiara, úzke ulice, kamenné námestia, záhrady, podchody a historické vnútrobloky.

MODERNÉ MESTO



Skorá moderna



Neskorá moderna

Oblasť je charakteristická soliternou výstavbou umiestnenou vo voľnom priestranstve. Typickou jednotkou sú monofunkčné obytné celky. Verejný priestor je často ťažko uchopiteľný. Jeho hlavnými prvkami sú predovšetkým cestné komunikácie a plochy zelene, ktoré prechádzajú až do krajinných štruktúr.

ZELENÉ MESTO



Nábřežia



Parky

Oblasť je charakterizovaná predovšetkým prírodnými prvkami a krajinnými celkami. Verejný priestor tak tvoria cesty v krajine, solitérne budovy podpornej funkcie. Ohraničený je predovšetkým zeleňou, vodnými tokmi či ďalšími prírodnými časťami, ale aj prvkami verejného priestoru.

CENTRÁLNE MESTO



Juh



Sever

Oblasť je tvorená hranicou Centrálnej mestskej zóny, ktorá záhŕňa kompaktnú mestskú štruktúru, solitérne prvky modernistickej zástavby, obytné bloky rannej moderny a časť zástavby rodinných domov. Plynulo nadväzuje na Historické mesto a to najmä ulicou Masarykova.

RODINNÉ MESTO



Moderné rodinné mesto



Súčasnú rodinné mesto

Oblasť tvorí predovšetkým zástavba menšieho merítka, ktorá je štrukturovaná geometrickým plánom pozemkov. Verejný priestor tvoria predovšetkým upokojené obytné ulice a zdieľané priestory. Ohraničený je predovšetkým plotmi, múrikmi a zeleňou.

AREÁLY A KOMPLEXY



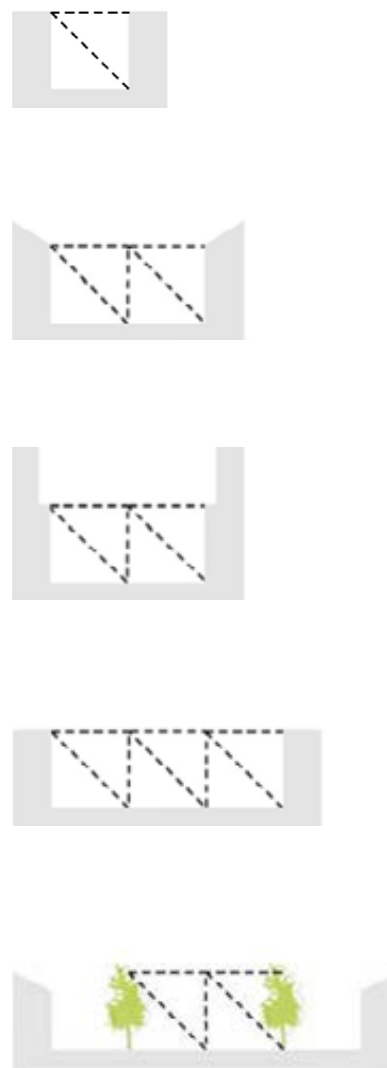
Nákupné zóny



Súčasnú industriálne mesto

Oblasť je charakteristická soliternou výstavbou umiestnenou vo voľnom priestranstve. Typickou jednotkou sú monofunkčné komerčné, výrobné, alebo rekreačné celky. Verejný priestor je často ťažko uchopiteľný. Jeho hlavnými prvkami sú predovšetkým cestné komunikácie a plochy zelene, ktoré prechádzajú až do krajinných štruktúr.

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.



↑

Pomer výšky budov a šírky ulice závisí aj od pomeru výšky a vzdialenosti ohraničujúcich budov (obrázky (1)).

Ulica je základným elementom štruktúry verejných priestorov v meste. 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 (medziludského kontaktu), 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 schematizácii 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.

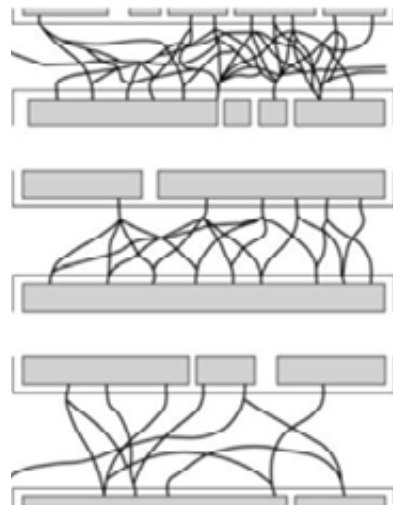
Zakrivená trasa ulíc vedie k plynulej zmene situačných vzťahov a prispieva k panoramatickému vnímaniu urbanistickej scény. Rozširuje okruh vnímania, vnáša do obrazu rôznorodosť a dynamiku. Rozsah zakrivenia vyžaduje určenie jeho limitov. Okrem rešpektovania praktických hľadísk treba rešpektovať aj hľadisko 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.

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 medzi domov 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 (2).

→ aktívny parter (výklady obchodov, vstupy...) preddefinuje vyšší pohyb - život - na ulici. (2)



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 podporenie permeability (prestupnosti, otvorenosti a voľnosti) pohybu v meste (2). Odporúča sa pokiaľ možno tvorbe takýchto priestorov vyhnúť.

↓ | ↘

Typy uličných priestorov v závislosti od intenzity pohybu.

↓

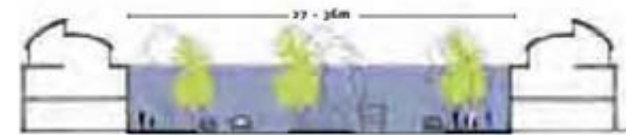
Typické odporúčané šírky priečných profilov jednotlivých typov uličných priestorov.



Ulica



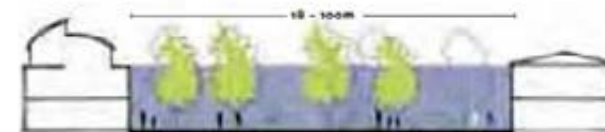
Zdieľaná ulica



Bulvár



Obytná zóna

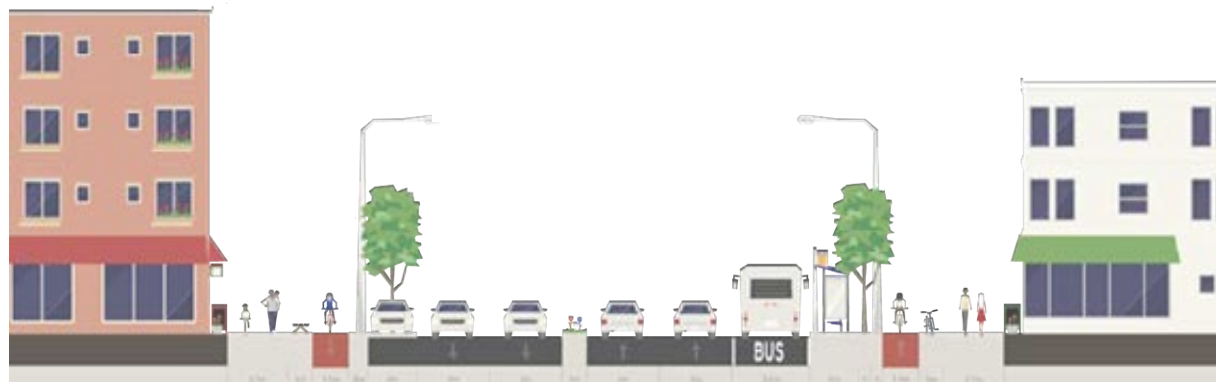


Námestie

MESTSKÁ TRIEDA

Mestská trieda v typológii 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.



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 prispôsobené miestnym pomerom) a po bokoch chodníky. Podľa možností umiestňujeme v priečnom profile stromoradie, pás zelene, pozdĺžne parkovanie, prípadne vyhradený priestor pre cyklistov.

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 upokojením dopravy.

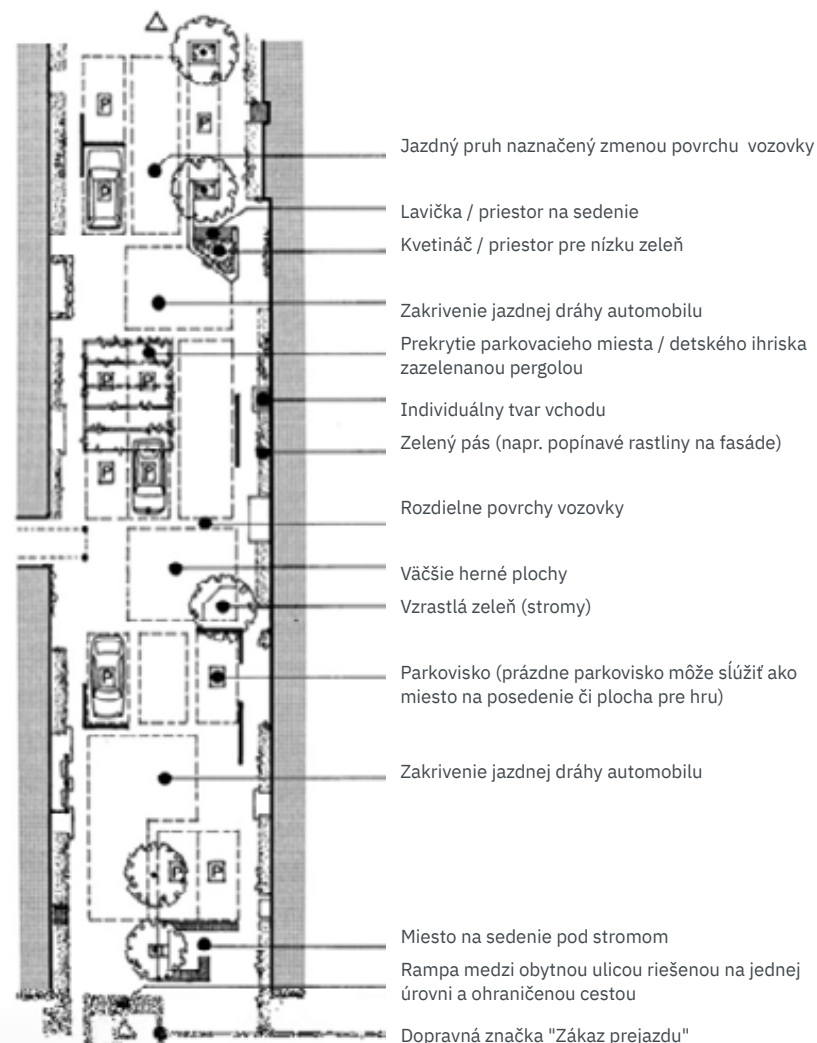


V prípade obytnej ulice ide typologicky o mestskú ulicu, ktorá je situovaná v obytnom prostredí s dominantnou pobytovou funkciou a s vylúčením tranzitnej dopravy - má slúžiť výlučne pre obsluhu príľahlých domov. Je vytvorená s ohľadom na záujmy chodcov a cyklistov, ako priestor pre vzájomnú interakciu 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.

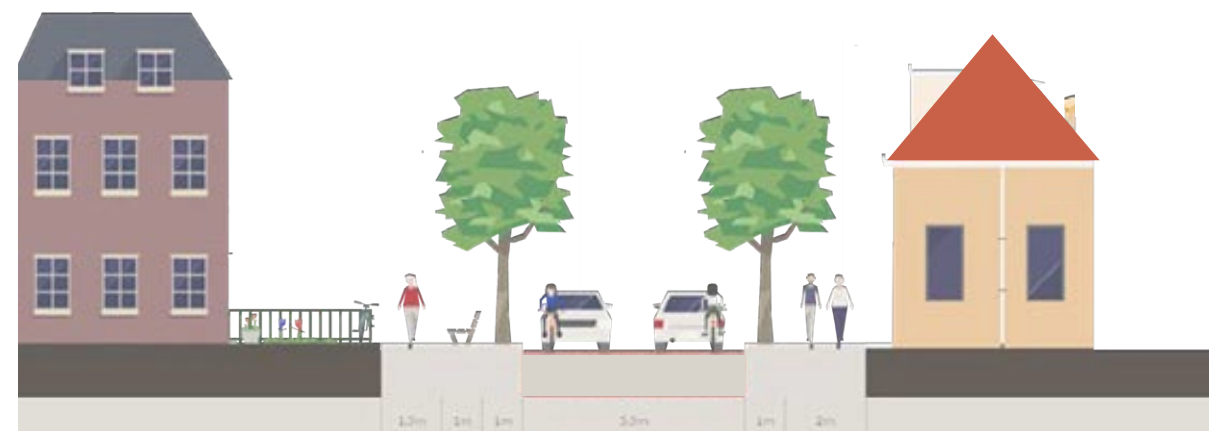
Vodiči smú jazdiť rýchlosťou najviac 20 km/h a sú povinní dbať na zvýšenú ohľaduplnosť voči chodcom - nesmú ich ohroziť, jazdia rýchlosťou pešieho pohybu (Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke). Tomuto charakteru ulice by malo byť prispôbené aj prípadné riešenie parteru, povrchová úprava ulice, okolitých plôch ako aj ďalšie vybavenie priestoru ulice.

→

Príklad riešenia obytnej ulice v mestskom obytnom prostredí



Pri tvorbe nových obytných štvrtí s prevažne individuálnou bytovou výstavbou tak treba dbať na tvorbu kvalitných verejných priestranstiev. Pri tvorbe na „zelenej lúke“ bez existencie infraštruktúry by tak mali investori financovať, alebo minimálne spolufinancovať tvorbu kvalitného prostredia. Tvorba štrkových, hlinených, alebo iných dočasných komunikácií je neprípustná. Odporúča sa tak tvorba ulíc o minimálnej šírke 12 metrov, pričom by mala obsahovať široké chodníky, trávnaté pásy či upokojenú vozovku. V rámci zachovania sociálnej kontroly a optickej permeability prostredia je taktiež nevyhnutné obmedziť výšku oploteniastavieb na 1,2 metra a zaručiť ich transparentnosť a to minimálne smerom do ulice v celkovej ploche minimálne 30%.



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.



↑

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



↑

Obr. Exhibition Road v Londýne. Zdieľaný priestor vyžaduje však vysokú mieru tolerancie a trpezlivosti od všetkých účastníkov v priestore (5)

68

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).

V rámci realizácie obnovy ulíc sa tak odporúča pristúpiť ku komplexnej a kompletnej rekonštrukcii pokiaľ možno všetkých častí a prvkov verejných priestranstiev.

BIBLIOGRAFIA

- (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/>

ULICA PRÍKLADY

Mestská trieda

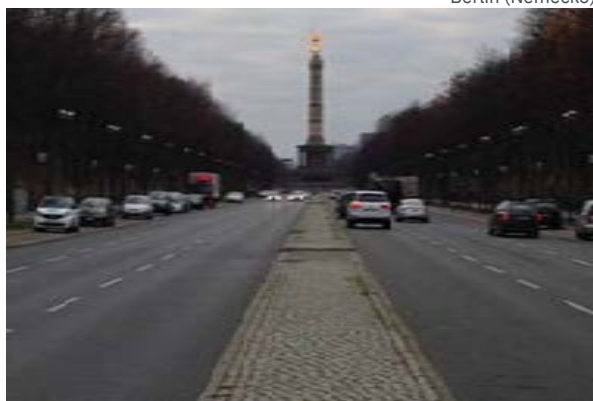
69



Amsterdam (Holandsko)

Pri tvorbe a obnove rozšírených uličných profilov je potrebné myslieť nielen na automobilovú dopravu, ale predovšetkým na chodcov a cyklistov.

70



Berlín (Nemecko)

Mestské triedy je vhodné dopĺňať o kvalitnú vzrastlú zeleň, ktorá znižuje mierku a zároveň eliminuje prašnosť v prostredí.

Mestská ulica

71



Groningen (Holandsko)

Mestské ulice je vhodné vytvárať predovšetkým s ohľadom na peší pohyb. Práve pri chodcovi je najväčšia šanca zastavenia sa, využitia určitých prvkov verejných priestranstiev či služieb, ktoré ponúka parter mestských ulíc.

72



Prešov (Slovensko)

Vhodnou stratégiou je tak upokojenie dopravy a následné vyrovnávanie uličných profilov.

Obytná ulica

73



Prellenkirchen (Rakúsko)

Obytné ulice sú vhodné priestory na spomalenie dopravy. Často sa tak približujú až k zdieľaným priestorom.

74



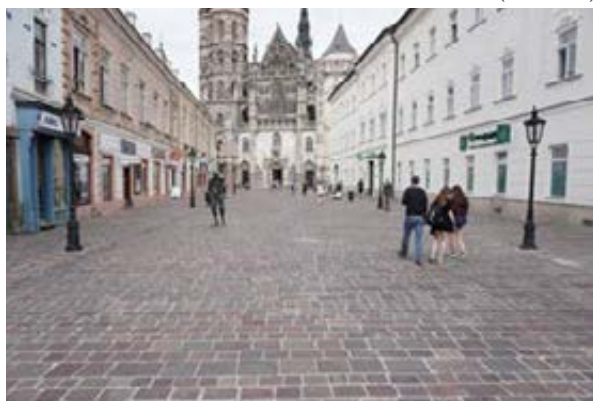
Nijmegen (Holandsko)

Obytné ulice individuálnej bytovej výstavby by mali byť vytvárané ako plnohodnotné ulice so širokými chodníkmi a prvkami zelene.

ULICA PRÍKLADY

Zdieľaná ulica

75



Košice (Slovensko)

Zdieľané priestory v rámci miest sú často tvorené v jednotnom materiálovom prevedení a koncipované v jednej výškovej úrovni.

76



Groningen (Holandsko)

Za zdieľané priestory tak môžeme považovať pešie zóny, obytné ulice či iné priestory, ktoré nie sú viditeľne segregované.

Kompletné ulice

77



Rotterdam (Holandsko)

V rámci prístupu k tvorbe kompletných ulíc je nutné obsiahnuť čo najširšie spektrum všetkým dotknutých častí a prvkov verejných priestranstiev.

78

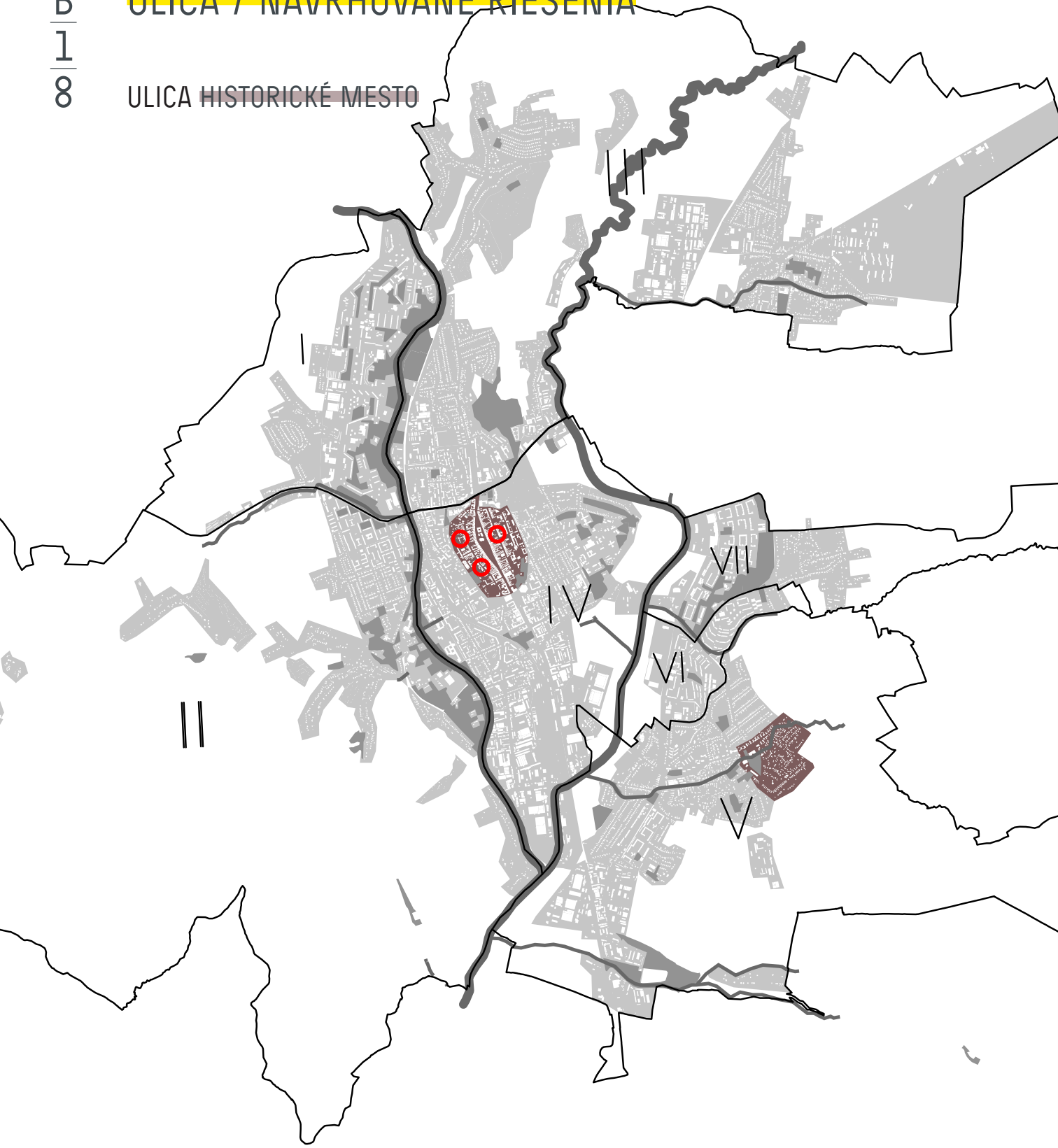


Hamburg (Nemecko)

Do pozornosti sa dostáva predovšetkým prioritizácia pešej, cyklickej a hromadnej dopravy a to pod taktovkou univerzálneho dizajnu.

ULICA / NAVRHOVANÉ RIEŠENIA

ULICA HISTORICKÉ MESTO



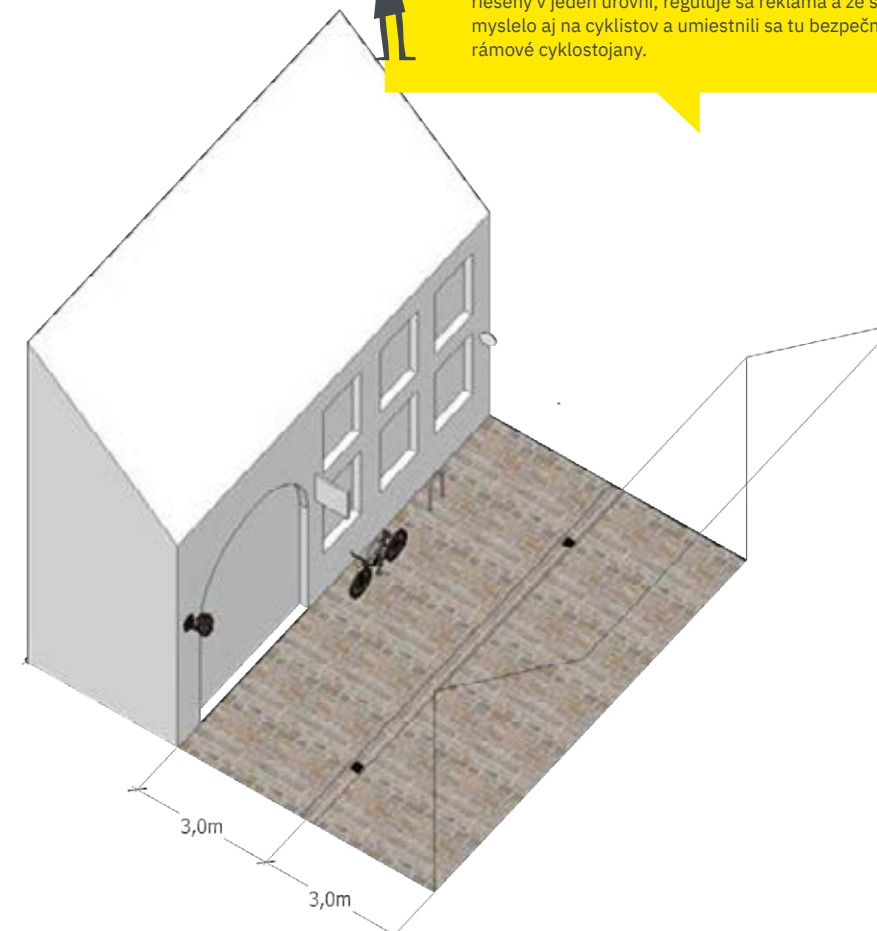
ULICA / NAVRHOVANÉ RIEŠENIA

ULICA HISTORICKÉ MESTO

ulica → 6 m ←



” Som rád, že konečne sa využíva potenciál malých uličiek v centre mesta. Páči sa mi zachovanie jednotného rázu s už rekonštruovanými ulicami ako Metodova či Svätoplukova. Super je, že priestor je riešený v jeden úrovni, reguluje sa reklama a že sa myslelo aj na cyklistov a umiestnili sa tu bezpečné rámové cyklostojany.



Baštova ulica / Historické mesto (Mestská pamiatková rezervácia a Pamiatková zóna Solná Baňa)



Súčasný stav

79



80

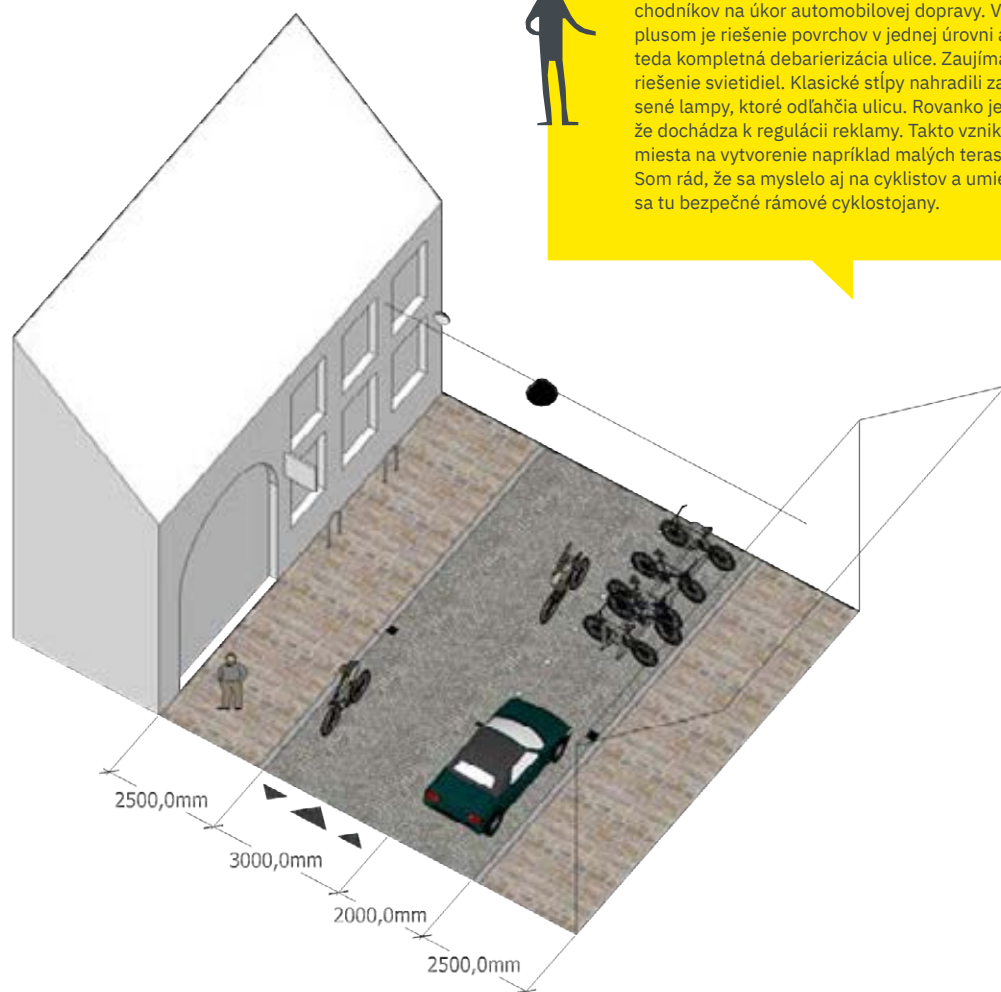


ULICA HISTORICKÉ MESTO

ulica → 10 m ←



” Konečne je príjemné sa prejsť po Jarkovej. Veľmi pozitívne vnímam reguláciu parkovania a rozšírenie chodníkov na úkor automobilovej dopravy. Veľkým plusom je riešenie povrchov v jednej úrovni a teda kompletná debarierizácia ulice. Zaujímavé je riešenie svietidiel. Klasické stĺpy nahradili zavesené lampy, ktoré odľahčia ulicu. Rovnako je fajn, že dochádza k regulácii reklamy. Takto vzniká viac miesta na vytvorenie napríklad malých terasiek. Som rád, že sa myslelo aj na cyklistov a umiestnili sa tu bezpečné rámové cyklostojany.



Jarková ulica / Historické mesto (Mestská pamiatková rezervácia a Pamiatková zóna Solná Baňa)



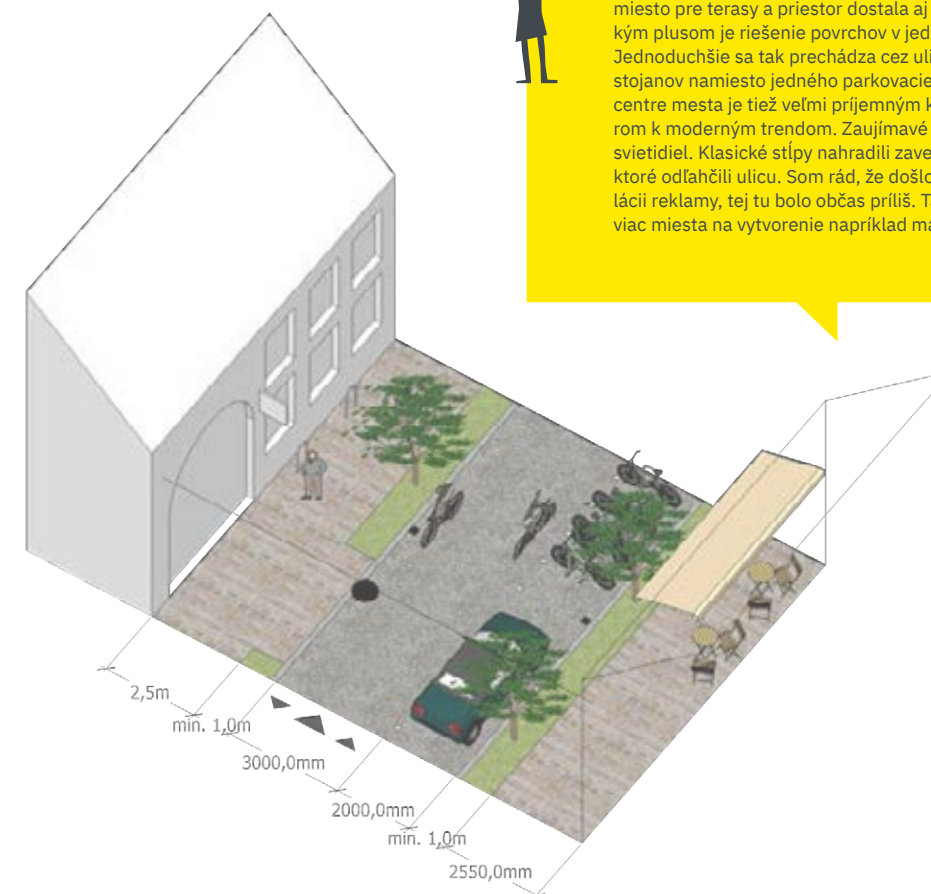
Súčasný stav

ULICA HISTORICKÉ MESTO

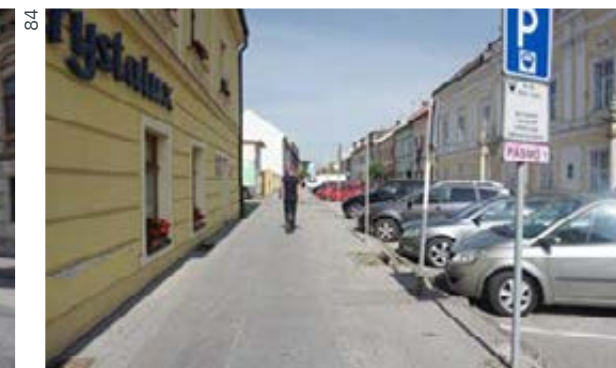
ulica → 12 m ←



” Je to paráda vidieť, že aj Slovenská môže vyzerať ako plnohodnotná ulica. Veľmi pozitívne vnímam reguláciu parkovania a rozšírenie chodníkov na úkor automobilovej dopravy. Teraz tu vzniklo miesto pre terasy a priestor dostala aj zeleň. Veľkým plusom je riešenie povrchov v jednej úrovni. Jednoduchšie sa tak prechádza cez ulicu. Aplikácia stojanov namiesto jedného parkovacieho miesta v centre mesta je tiež veľmi príjemným krokom smerom k moderným trendom. Zaujímavé je riešenie svietidiel. Klasické stĺpy nahradili zavesené lampy, ktoré odľahčili ulicu. Som rád, že došlo aj k regulácii reklamy, tej tu bolo občas príliš. Takto vzniká viac miesta na vytvorenie napríklad malých terás.

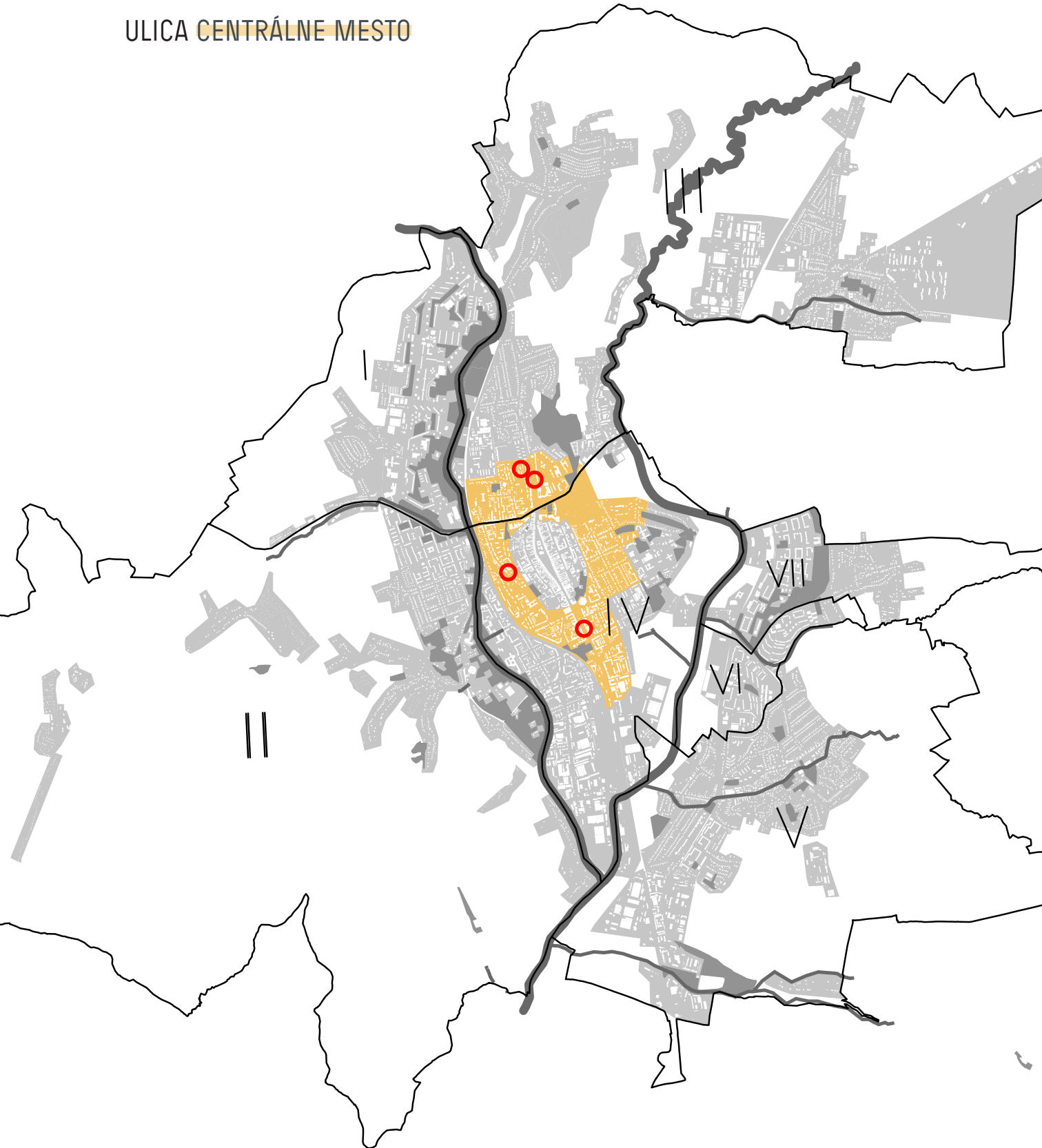


Slovenská ulica / Historické mesto (Mestská pamiatková rezervácia a Pamiatková zóna Solná Baňa)



Súčasný stav

ULICA CENTRÁLNE MESTO

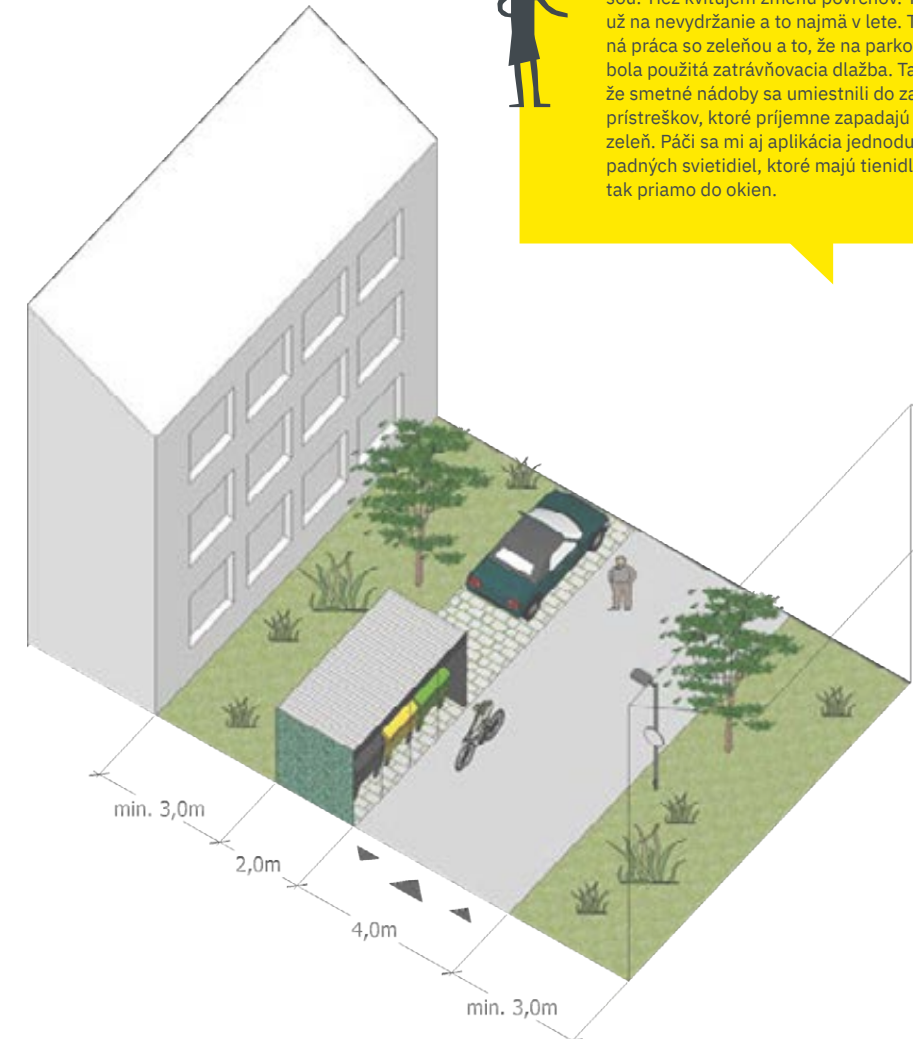


ULICA CENTRÁLNE MESTO

ulica → 12 m ←



Wolkerova je príjemnou obytnou ulicou v rámci Centrálného mesta. Po zregulovaní dopravy a najmä parkovania je ešte zaujímavejšou a krajšou. Tiež kvitujem zmenu povrchov. Ten asfalt bol už na nevydržanie a to najmä v lete. Tiež je príjemná práca so zeleňou a to, že na parkovacie plochy bola použitá zatravnňovacia dlažba. Taktiež je fajn, že smetné nádoby sa umiestnili do zazelenaných prístreškov, ktoré príjemne zapadajú medzi ostatnú zeleň. Páči sa mi aj aplikácia jednoduchých nenápadných svietidiel, ktoré majú tienidlo a nesvietia tak priamo do okien.



Wolkerova ulica / Centrálné mesto (Centrálna mestská zóna)



Súčasný stav

85



86

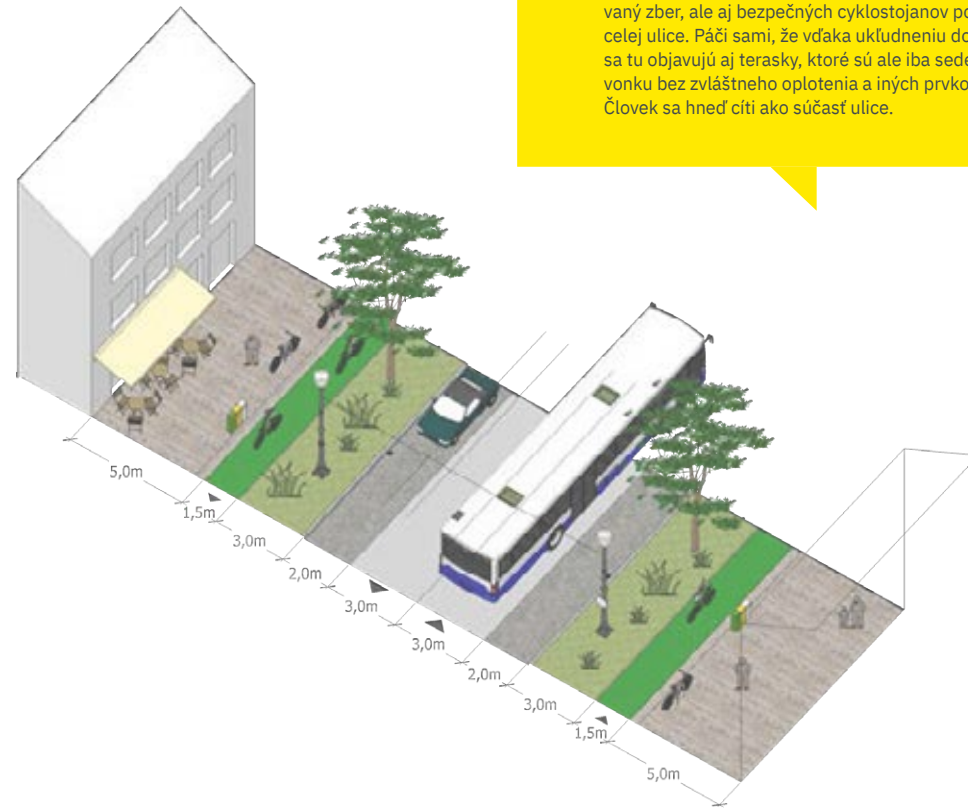


ULICA CENTRÁLNE MESTO

ulica → 30 m ←



Masarykova patrí k mojim obľúbeným uliciam. Avšak donedávna ešte spôsoboval problémy zvláštny cyklochodník, ktorí sa už stal samostatnou cyklocestičkou. Tiež sa mi páči, že asfalt na chodníku nahradila rovnaká dlažba ako je na Hlavnej. Pocitovo to predĺžilo pešiu zónu. Tiež som rád, že zrušili rôznorodé reklamami oblepené predajné stánky, ktoré na ulici pôsobili ako päšť na oko. Oceňujem taktiež umiestnenie košov na separovaný zber, ale aj bezpečných cyklostanov pozdĺž celej ulice. Páči samí, že vďaka ukludneniu dopravy sa tu objavujú aj terasky, ktoré sú ale iba sedením vonku bez zvláštneho oplotenia a iných prvkov. Človek sa hneď cíti ako súčasť ulice.



Masarykova ulica / Centrálne mesto (Centrálne mestská zóna)

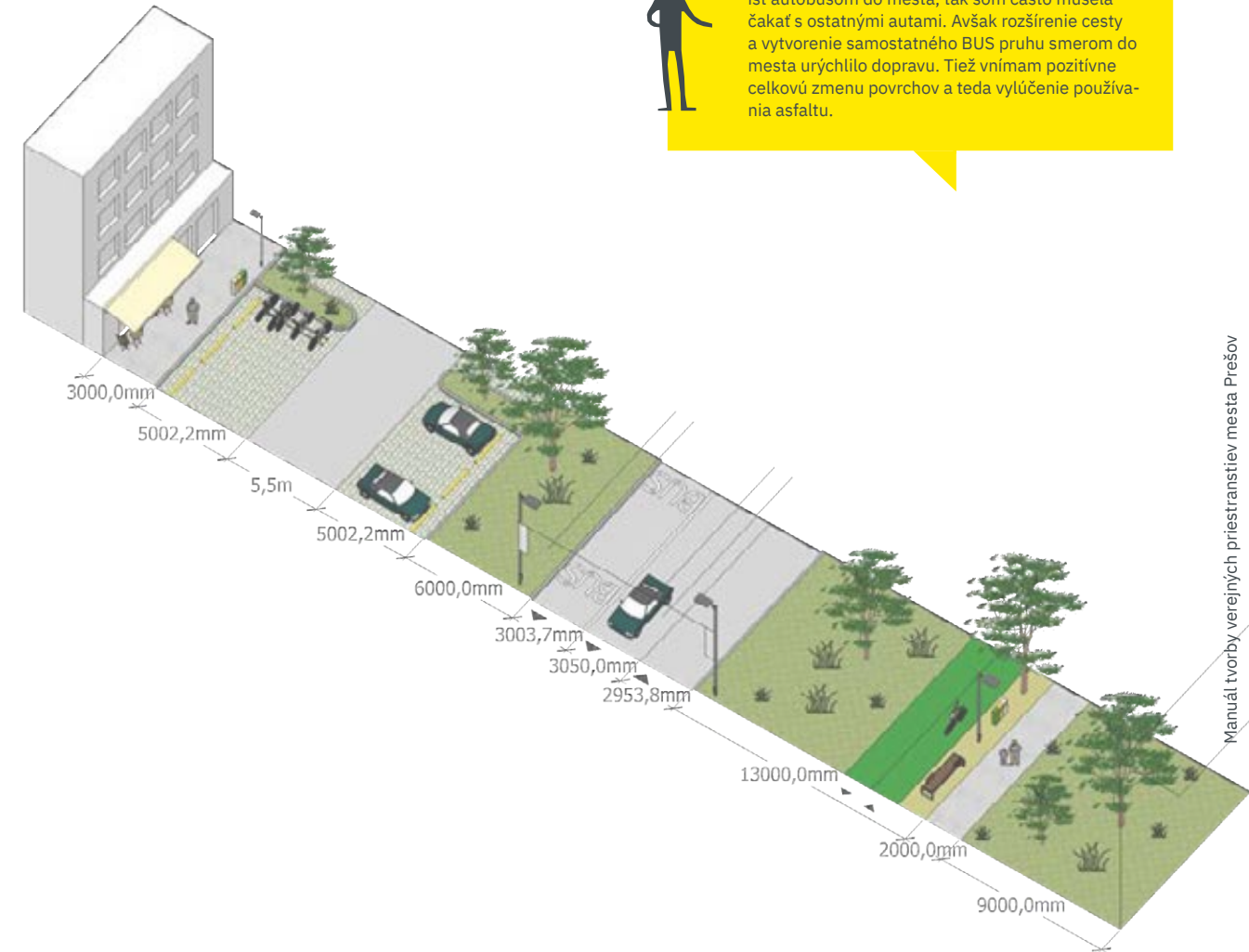


ULICA CENTRÁLNE MESTO

ulica → 60 m ←



Sabinovská má veľmi veľkorysý rozmer, ale častým problémom sú tu zápchy. Hlavne keď som chcela ísť autobusom do mesta, tak som často musela čakať s ostatnými autami. Avšak rozšírenie cesty a vytvorenie samostatného BUS pruhu smerom do mesta urýchlilo dopravu. Tiež vnímam pozitívne celkovú zmenu povrchov a teda vylúčenie používania asfaltu.



Sabinovská ulica / Centrálne mesto (Centrálne mestská zóna)

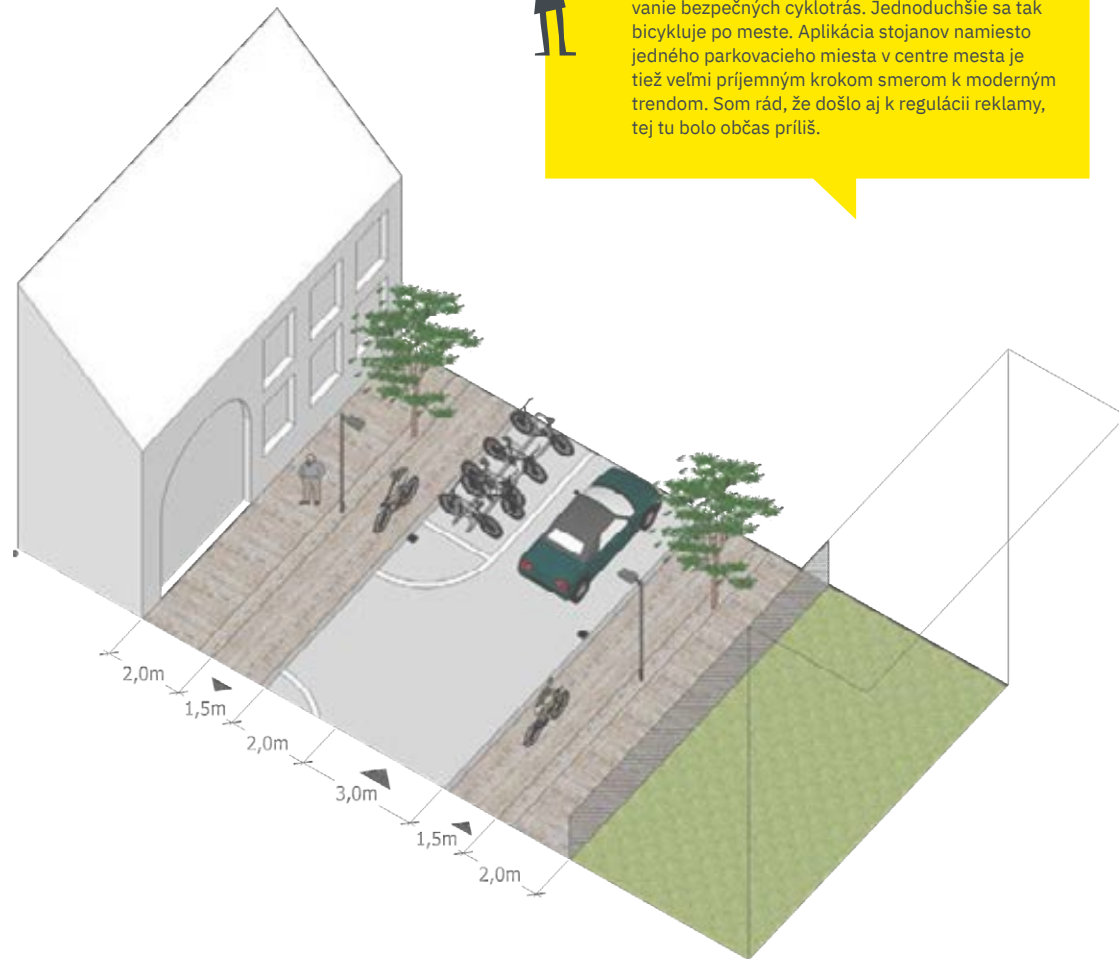


ULICA CENTRÁLNE MESTO

ulica → 12 m ←



Som rada, že sa Požiarnická zmenila na plnohodnotnú ulicu. Veľmi pozitívne vnímam rozšírenie chodníkov na úkor automobilovej dopravy. Teraz tu vzniklo miesto pre chodcov a priestor dostala aj kvalitná zeleň. Dobrým riešením je tiež vybudovanie bezpečných cyklotrás. Jednoduchšie sa tak bicykluje po meste. Aplikácia stojanov namiesto jedného parkovacieho miesta v centre mesta je tiež veľmi príjemným krokom smerom k moderným trendom. Som rád, že došlo aj k regulácii reklamy, tej tu bolo občas príliš.



Požiarnická ulica / Centrálne mesto (Centrálna mestská zóna)



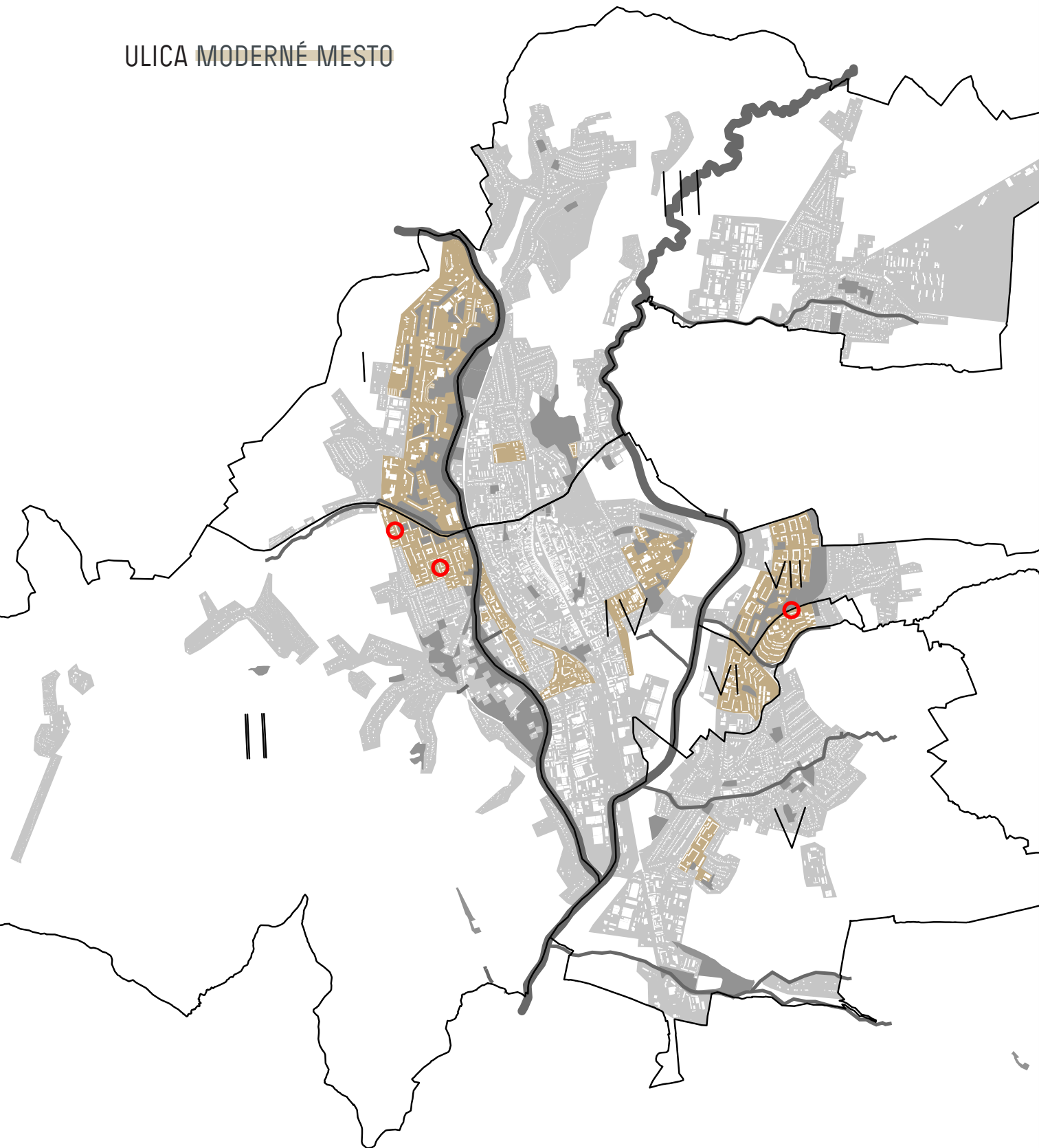
Súčasný stav



MESTSKÉ DOKUMENTY

Územný plán mesta Prešov
Zásady ochrany pamiatkového územia PR Prešov a PZ Solná Baňa
Generel cyklo dopravy Prešov
Dokument starostlivosti o dreviny v meste Prešov

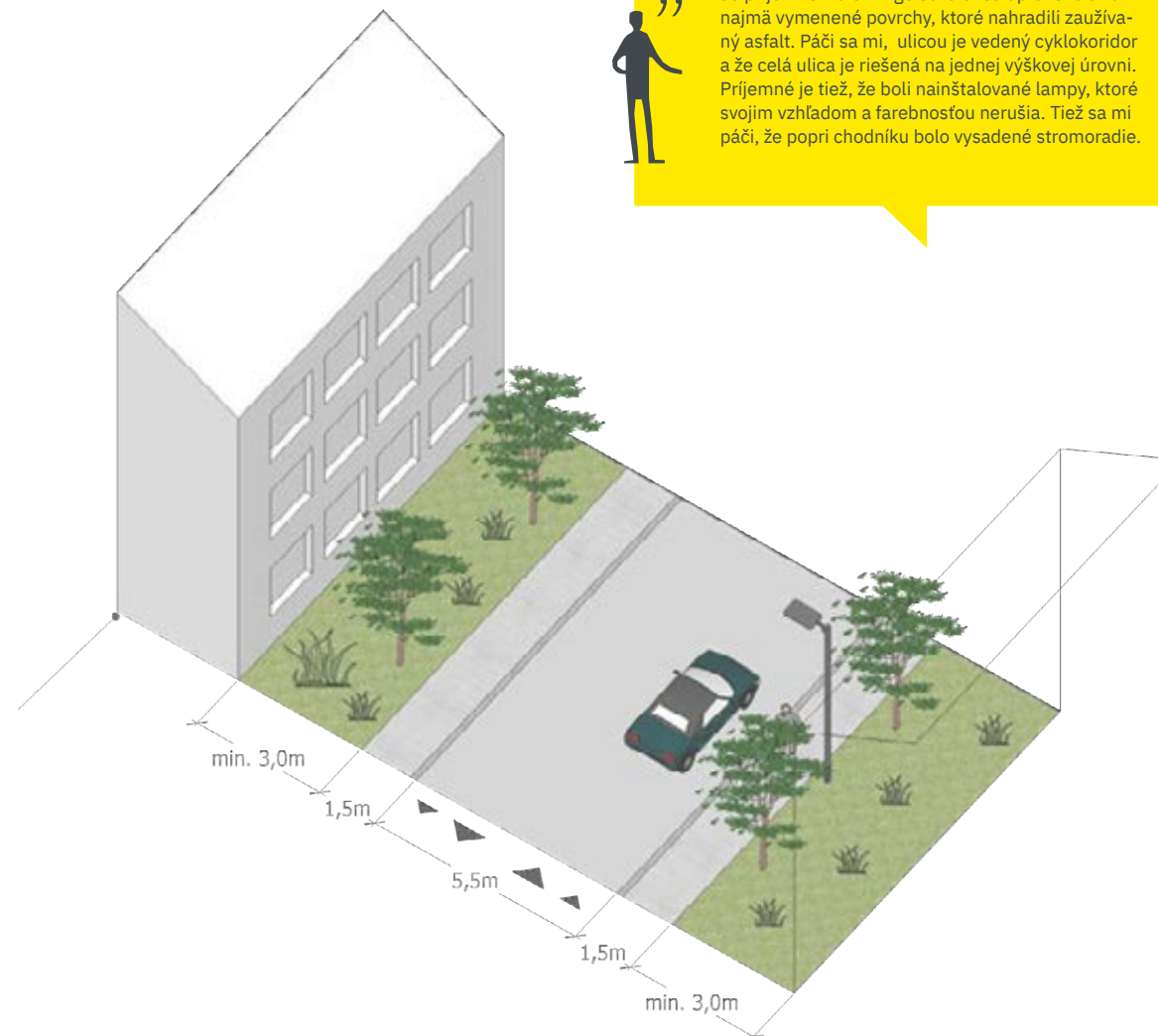
ULICA MODERNÉ MESTO



ULICA MODERNÉ MESTO

ulica → 15 m ←

” Je príjemné vidieť Engelsovu ulicu upravenú a to najmä vymenené povrchy, ktoré nahradili zaužívaný asfalt. Páči sa mi, ulicou je vedený cyklokoridor a že celá ulica je riešená na jednej výškovej úrovni. Príjemné je tiež, že boli nainštalované lampy, ktoré svojim vzhľadom a farebnosťou nerušia. Tiež sa mi páči, že popri chodníku bolo vysadené stromoradie.



Engelsova ulica / Moderné mesto



Súčasný stav



93



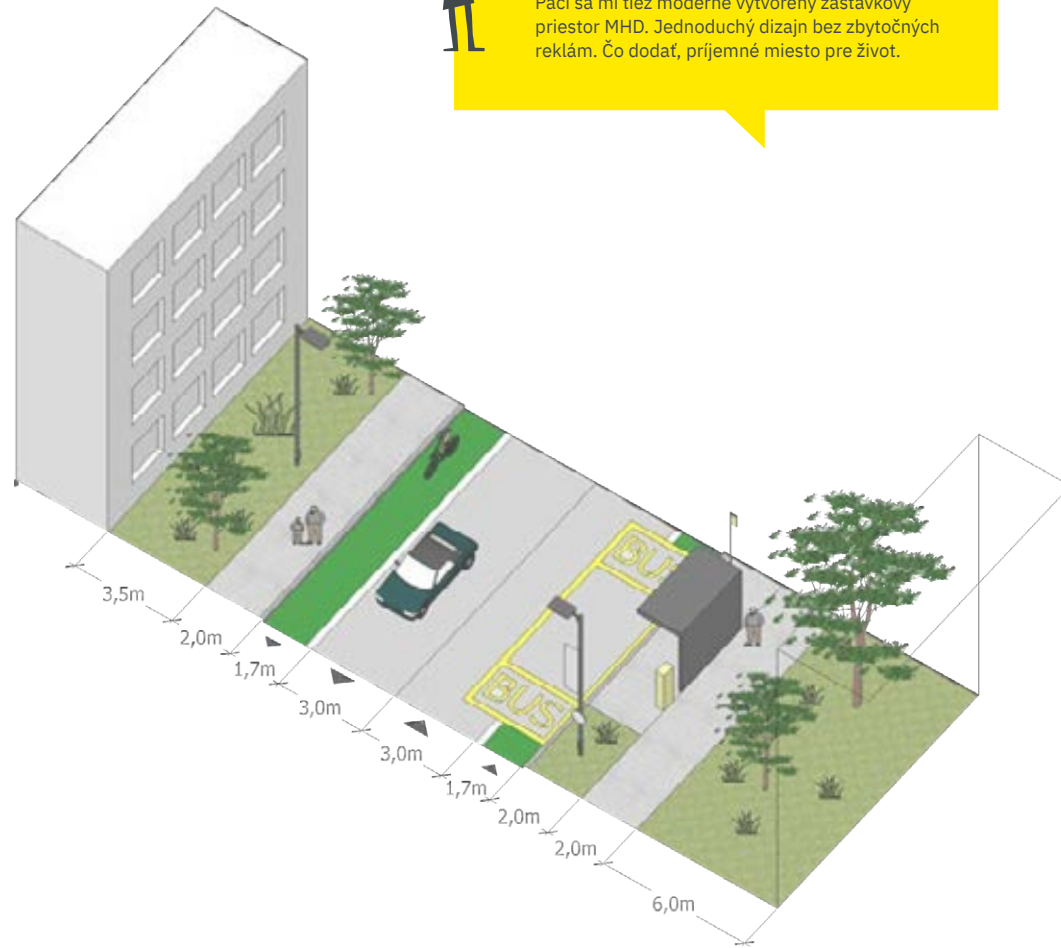
94

ULICA MODERNÉ MESTO

ulica → 25 m ←



Je super, že na tejto ulici pribudla bezpečná cyklotrasa. Takto sa môžeme jednoduchšie, bezpečnejšie a rýchlejšie dostať do centra mesta, alebo kamkoľvek v meste. Tiež oceňujem výmenu povrchov. V lete ten asfalt neskutočne rozpaľoval ulicu. Páči sa mi tiež moderne vytvorený zastávkový priestor MHD. Jednoduchý dizajn bez zbytočných reklám. Čo dodať, príjemné miesto pre život.



Ulica Marka Čulena / Moderné mesto



Súčasný stav

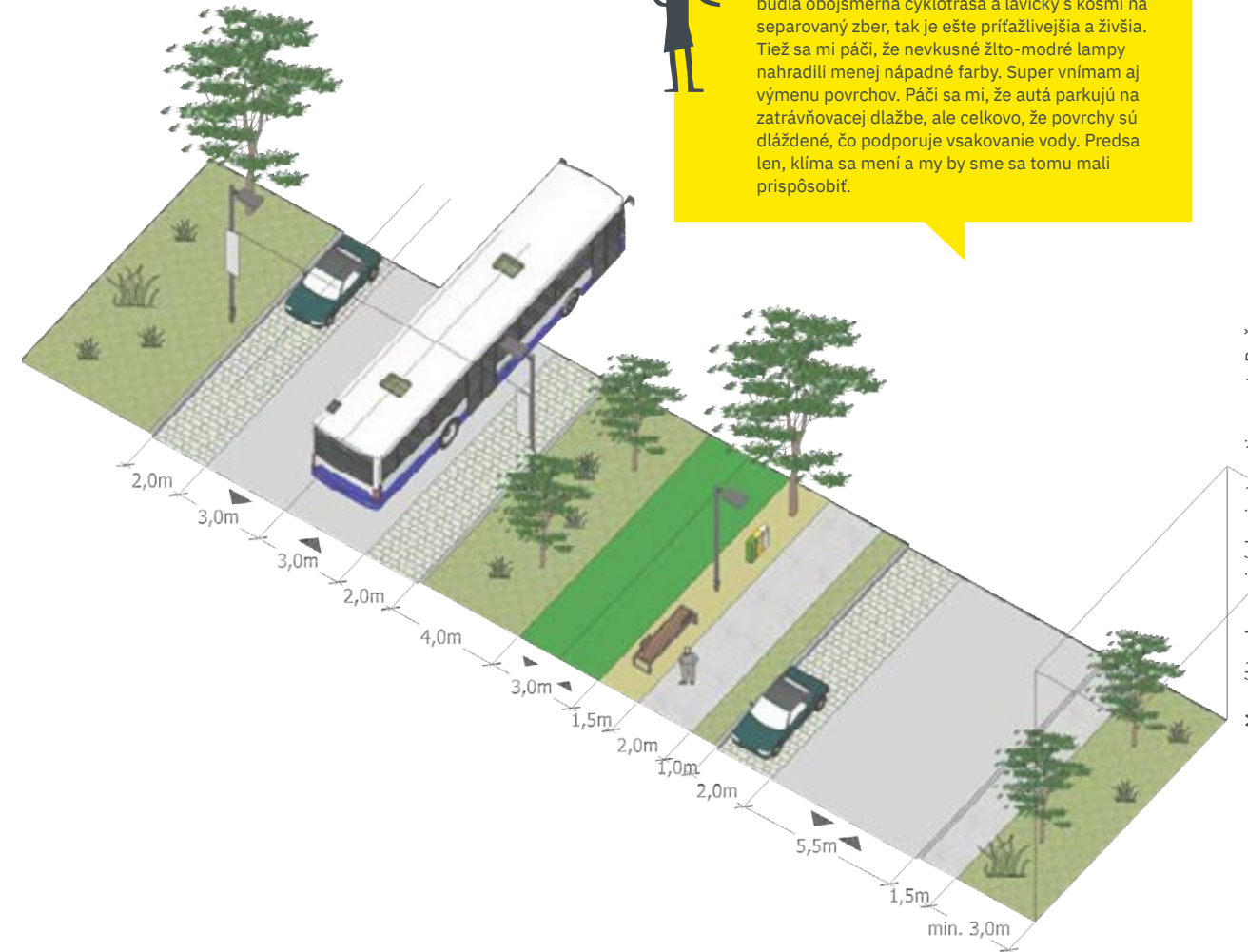


ULICA MODERNÉ MESTO

ulica → 30 m ←



Mám rada Sekčovskú. Rada tadiaľto chodím s deťmi. Ulica je široká a keďže nie je tak zaťažená dopravou, aj príjemná a bezpečná. Odkedy tu pribudla obojsmerná cyklotrasa a lavičky s košími na separovaný zber, tak je ešte príťažlivejšia a živšia. Tiež sa mi páči, že nevkusné žlté-modré lampy nahradili menej nápadné farby. Super vnímam aj výmenu povrchov. Páči sa mi, že autá parkujú na zatrávňovacej dlažbe, ale celkovo, že povrchy sú dláždené, čo podporuje vsakovanie vody. Predsa len, klíma sa mení a my by sme sa tomu mali prispôbiť.



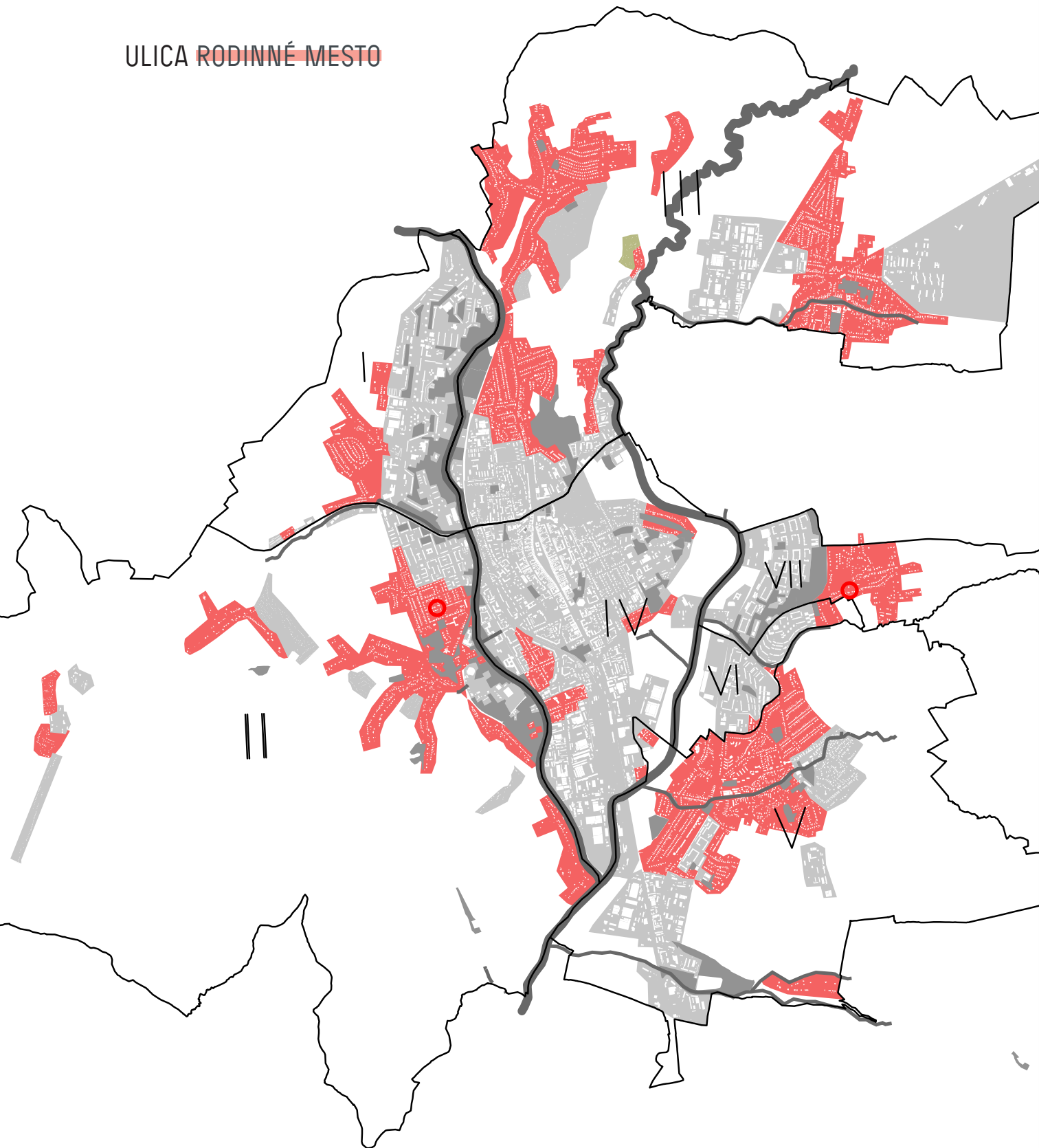
Sekčovská ulica / Moderné mesto



Súčasný stav



ULICA RODINNÉ MESTO

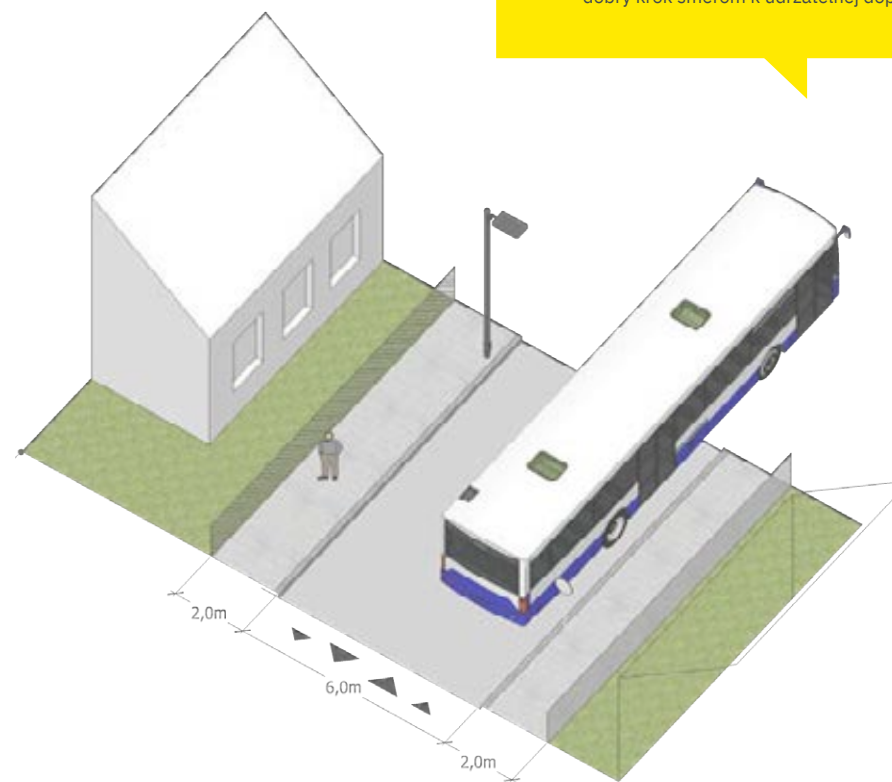


ULICA RODINNÉ MESTO

ulica → 10 m ←



” Som rád, že sa na Sekčovskej v hornej časti vymenili povrchy a nepoužíva sa už všade iba asfalt. Tiež som rád, že značky či označiny MHD už nezavadzajú v pešej chôdzi. Miestami sa nedalo prejsť. Dobré je tiež to, že pribudli na vozovke vyznačené cyklokoridory. Aj keď je cesta úzka, takto je to pre cyklistov určite bezpečnejšie a minimálne je to dobrý krok smerom k udržateľnej doprave.



Sekčovská ulica / Rodinné mesto



Súčasný stav

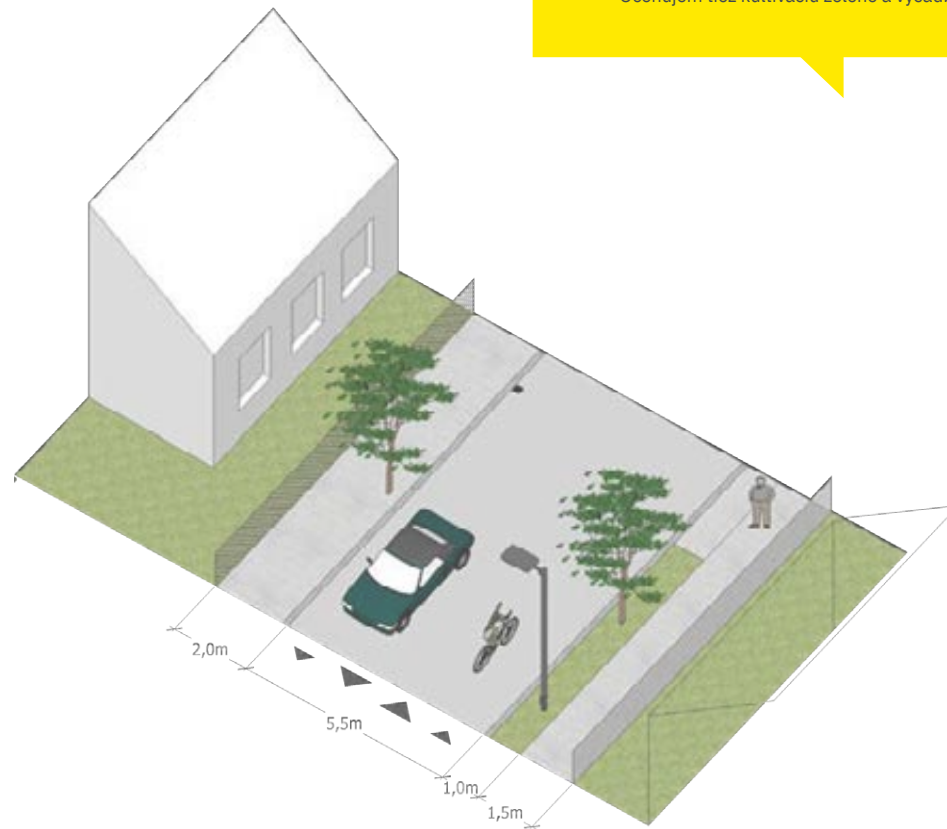


ULICA RODINNÉ MESTO

ulica → 10 m ←



Páči sa mi, že na uliciach v rodinnej zástavbe sa pristupuje k výmene povrchov. Je super, že na chodníky sa používa dlažba. Tiež je super, že ulica je v jednej výškovej úrovni. Hlavne pre nás starších je to pohodlnejšie a deti sa môžu hrať na ulici, pričom využívajú celú jej šírku. Tiež som rada, že kriklavé žlté-modré lampy nahradil nenápadnejší dizajn. Oceňujem tiež kultiváciu zelene a výsadbu stromov.



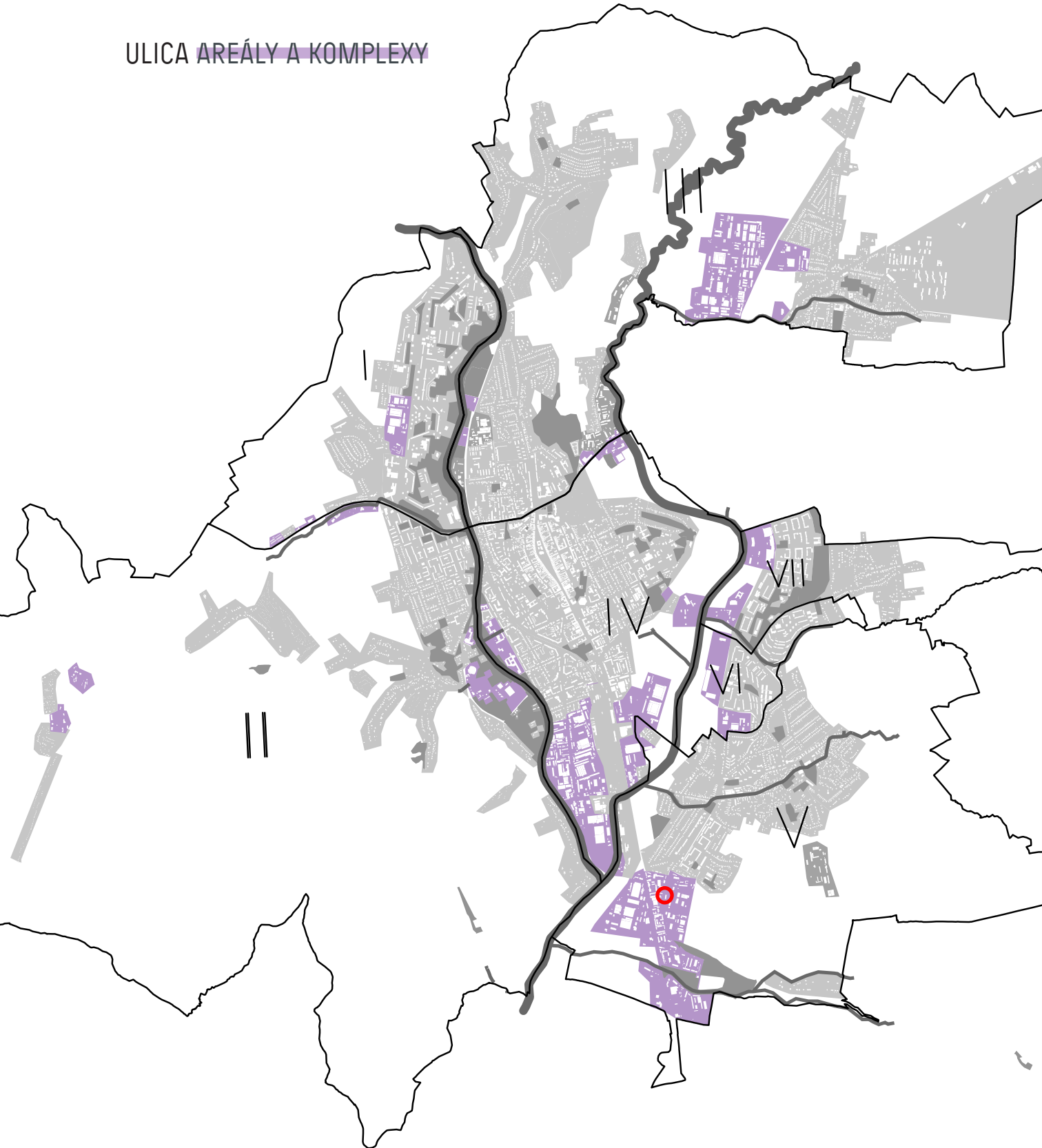
Gorkého ulica / Rodinné mesto



MESTSKÉ DOKUMENTY

Územný plán mesta Prešov
Zásady ochrany pamiatkového územia PR Prešov a PZ Solná Baňa
Generel cykloopravy Prešov
Dokument starostlivosti o dreviny v meste Prešov

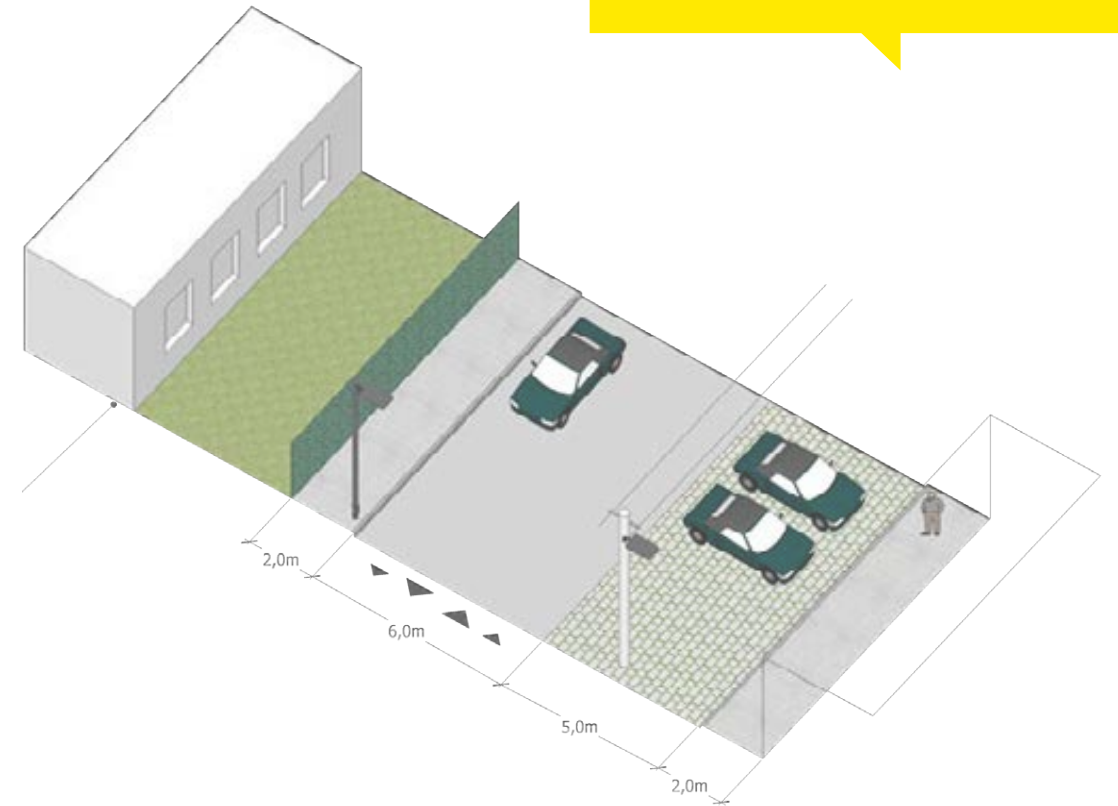
ULICA AREÁLY A KOMPLEXY



ULICA AREÁLY A KOMPLEXY

ulica → 15 m ←

”
Som rád, že sa rekonštruujú ulice aj v industriálnej časti mesta. To, ako doteraz vyzerali, bolo hrozné. Všade samá díra a všetko z asfaltu. Teraz už môžeme chodiť bezpečnejšie na bicykloch a vyzerá to tu ako v modernom meste. Tiež sa mi páči, že nekonečné ploty boli zazelenané popínavými rastlinami, respektíve využité na streetart. Celkom to oživilo priestor.



Jesenná ulica / Areáli a komplexy



Súčasný stav

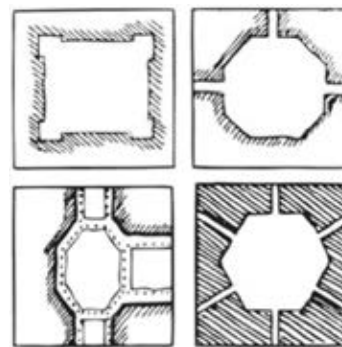
103



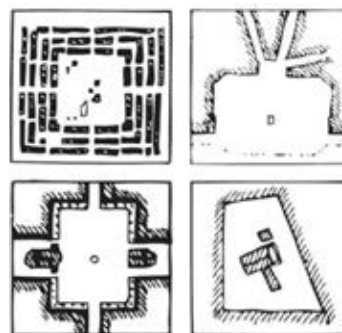
104



Námestie je chápané ako jasne definovaný priestor ohraničený budovami. Práve proces uzatvárania priestoru stabilizuje jeho vnímanie a vytvára tak urbanistický „interiér“.



↑
Štvorcové / obdĺžnikové tvary námestia:
Je to najčastejšie používaná forma námestí,
ktorej hlavná os smeruje ku kulminujúcemu
monumentu.



↑
Ortogonálne námestia

Námestia od dávna slúžili pre rôzne kultúry ako spoločenská duša štvrtí aj celých miest. Námestie ako uzlový bod sa stáva permanentným potvrdením spoločenstva.

Námestie tvorí zoskupenie 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)**.

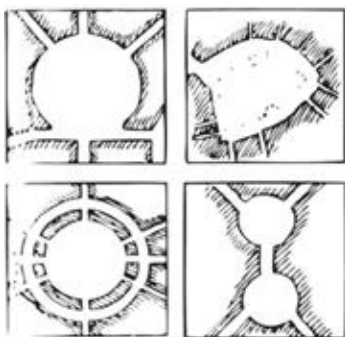
Dimenzie a proporcie námestia

Dôležitým atribútom priestoru námestia, ktorý ho odlišuje od ulice, sú jeho proporcie.

Podľa F. Trnkusa (2) môžeme rozlíšiť námestia na:

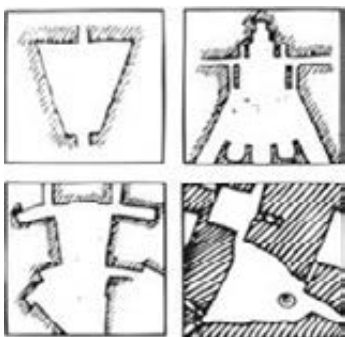
- „malé“
koncentrovaná priestorová atmosféra, dominuje účinok – vnútro priestoru, pomer medzi výškou a šírkou tohoto priestoru je 1:1 -1:1,5
- „stredné“
výška : šírka - 1:3 -1:4, nad touto hranou sa námestie otvára a uzavretosť kontúry námestia prestáva byť účinná
- „veľké“
výška: šírka - 1:5 -1:8, ktoré pôsobí absolútne otvorené, pôdorysná kontúra sa nedá odvíňať

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 k dominantnej budove (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 3:1. 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.



↑

Kruhové námestia: vznikli transformáciou rímskych amfiteátrů 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.



↑

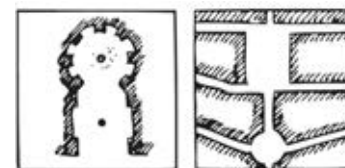
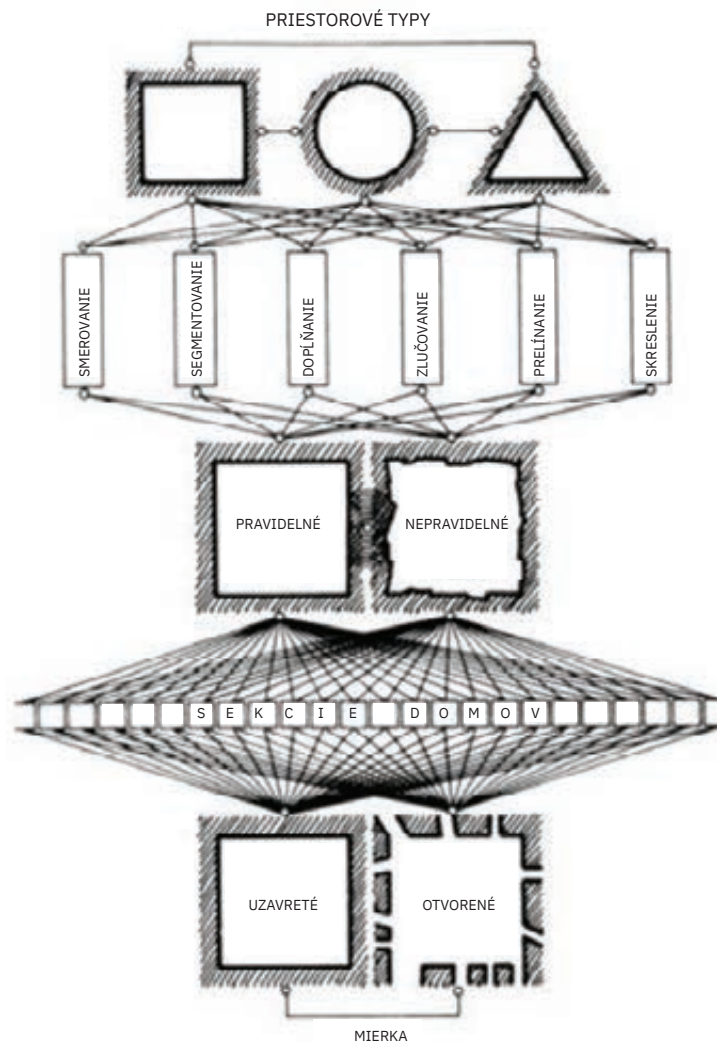
Trojuholníkové námestia: väčšinou ako "nafúknutá" križovatka slúžiaca pre rôzne trhy.

Typológia námestí podľa Rob Kriera (4):

1. Pravidelný tvar – hoci umožňuje dobrú čitateľnosť scény námestia, pri dlhšom pobyte vedie k postupnému nezaujmu. Aj „malé“ narušenie pravidelného tvaru zvyšuje vizuálnu atraktivitu.

2. Nepravidelný tvar - príčinou vzniku je ich pozvoľný historický vývoj a praktické dôvody. Geometrická neurčitosť 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. Schéma vývoja geometrickej charakteristiky námestia podľa Kriera:



Funkcie námestia - "Form follows function" (forma sleduje funkciu)

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 súhrn kludového a rušného prostredia v priestore, spolu s harmonickým 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 komunite, svojho občianstva a že pri rozhodujúcich situáciách budú participovať vo verejnej diskusii a ujmú sa činov v záujme spoločnosti. 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).

Verejné budovy a ich predpola

Medzi špecifické priestory, ktoré sú ale často súčasťou námestí, alebo naopak, námestia vytvárajú patria predpola verejných budov. Takéto priestory by mali pôsobiť reprezentatívne a mali by byť udržiavané, nakoľko predstavujú piliere verejnej sféry vo verejných priestranstvách. Špeciálny dôraz by sa mal kláď na bezbariérovosť tohto prostredia, ako aj vstupov do týchto budov

BIBLIOGRAFIA

(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

(5) JACKSON, J. Discovering the vernacular landscape. New Haven: Yale University Press. 1984. 180 s. ISBN: 0300035810

NÁMESTIA / PRÍKLADY

Námestie

Hamburg (Nemecko)



Námestie je významný uzlový bod v rámci štruktúry mesta, ale aj štruktúry spoločnosti.

Prešov (Slovensko)



Dôležitou súčasťou námestia nie je iba jeho mierka či dizajn, ale taktiež aktivity, ktoré sa v ňom odohrávajú.

Lokálne námestie

Amsterdam (Holadnsko)



Lokálne námestia tak na rozdiel od tých mestských podporujú predovšetkým komunitné aktivity.

Prešov (Slovensko)



Preto je v rámci návrhu nutné dbať na aplikáciu rôznych prvkov, ktoré sú schopné takéto aktivity katalyzovať.

Verejné budovy a ich predpolia

New York (USA)



Predpolia verejných (ale aj významných súkromných) objektov sa často nelíšia od námestí.

Prešov (Slovensko)



Dôležitým bodom je vytvorenie prostredia atraktívneho pre zotrvanie v priestore.



Preto je v rámci návrhu nutné dbať na aplikáciu rôznych prvkov, ktoré sú schopné takéto aktivity katalyzovať.

Potenciál vodného toku v meste tkvie nielen v jeho polohe, ale aj v potenciáli spájania – vodný tok aj prostredníctvom nábreží prepája celé mesto s voľnou krajinou a poskytuje priestor pre tzv. „mäkkú” dopravu v podobe peších trás či cyklo–chodníkov.

Nábrežie je verejným priestorom lineárneho charakteru podobne ako ulica. Obsahuje charakteristický element – **rieku, ktorá je dominantou v priestore**. Nábrežie 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 nábrežia – 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 nábrežia v mestách väčšinou hospodársku funkciu, nemali charakter verejného priestoru a neboli upravené. Až neskôr sú vytvárané vo vnútornom meste nábrežia ako priestory pre vizuálny a fyzický kontakt s vodou. V priebehu posledných dekád došlo k deteriorácií (úpadku) a “zabudnutiu” priestorov nábreží, s čím bola spojená aj absencia prístupu k rieke, ktorá je typickým negatívnym fenoménom pre viacero súčasných slovenských miest.

Potenciál vodného toku v meste tkvie nielen v jeho polohe, ale aj v potenciáli spájania – vodný tok, aj prostredníctvom nábreží, 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 nábreží 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.

Nábrežie môže mať charakter architektonizovaného mestského nábrežia, prípadne prírodného nábrežia. Pri riešení jeho úprav je dôležité zachovať inundačné územia, resp. vytipovať také riešenie protipovodňovej 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.

“Waterfront regeneration” (regenerácia nábreží): v súčasnosti veľmi populárna stratégia regenerácie mestského nábrežia za účelom **“city building” (tvorby mesta)** – oživenia ekonomiky a aktivity mesta (dotknutej mestskej časti), pritiaženie nových investorov, poskytnutie nových priestorov na oddych či pre komerčné prevádzky a pod. (2)

V rámci revitalizácie nábreží je však nevyhnuté myslieť na ich dôležitú funkciu biokoridoru. Obnova by sa mala niesť teda v duchu práce s líniami a plochami zelene, vytváraním prirodzených biotopov. V rámci výstavby v území je potrebné zachovať dostatočný odstup od hrany nábrežia. V tomto ochrannom pásme je možné umiestňovať iba dočasné stavby pre šport, rekreáciu či služby a taktiež drobnú infraštruktúru (chodníky a cyklochodníky).

V prípade novej výstavby verejných, alebo komerčných stavieb v blízkosti nábrežia by mal investor na svoje náklady revitalizovať aj danú časť nábrežia podľa celkovej koncepcie rozvoja nábreží.

MESTSKÉ NÁBREŽIE

Mestské nábrežie 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 nábrežie 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 nábrežia je vhodné artikulovať zástavbu tak, aby vznikol priestor pre aktívny parter, prípadne voliť pavilónovú zástavbu s malým reštauračným zázemím, vybavenosťou pre športovcov či vytvárať mestské pláže.



PRÍRODNÉ NÁBREŽIE

Prírodné nábrežie sa často vyskytuje v dotyku s nezastavaným územím v meste, rozdrobenou štruktúrou mesta alebo soliternou 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 nábrežia umožňuje zachovať prirodzené inundačné územia bez nutnosti prísnej regulácie vodného toku.

Z hľadiska tvorby je dôležitou súčasťou nábrežia práve okraj - styk vody a brehu (3). Prírodné, prírodné nábrežia majú tento okraj poznačený 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.



NÁBREŽIE / PRÍKLADY

Nábřežie

Hamburg (Nemecko)



Nábřežia či už riek, jazier, alebo iných vodných plôch, patria medzi najatraktívnejšie časti dnešného mesta.

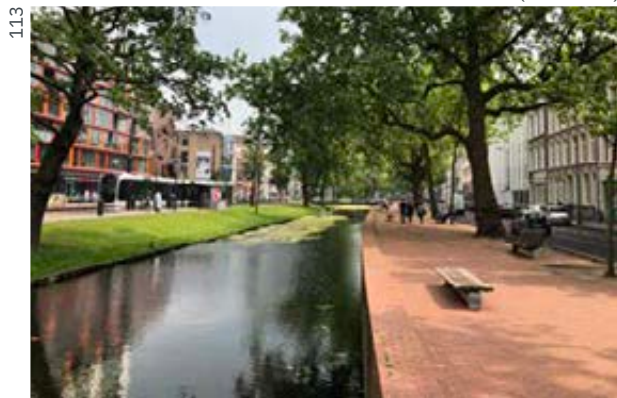
Berlín (Nemecko)



Nábřežia vytvárajú podmienky pre šport, rekreáciu a sociálnu interakciu.

Mestské nábřežie

Rotterdam (Holadnsko)



Dopĺňanie mestských štruktúr o vodné plochy tak pozitívne vplyva na ich charakter, ale aj mikroklimu.

Hamburg (Nemecko)



Takéto priestory sú pre ľudí (ale aj investorov) atraktívnejšie a často aj hodnotnejšie.

Prírodné nábřežie

Katowice (Poľsko)



Plochy mestských nábřeží je vhodné dopĺňať o plochy s prírodným charakterom, obsahujúcim biokoridory a biotopy.

Greenville (USA)



Aj takéto nábřežia sa dajú využiť na šport či rekreáciu v súlade so zachovaním a podporou fauny a flóry.

BIBLIOGRAFIA

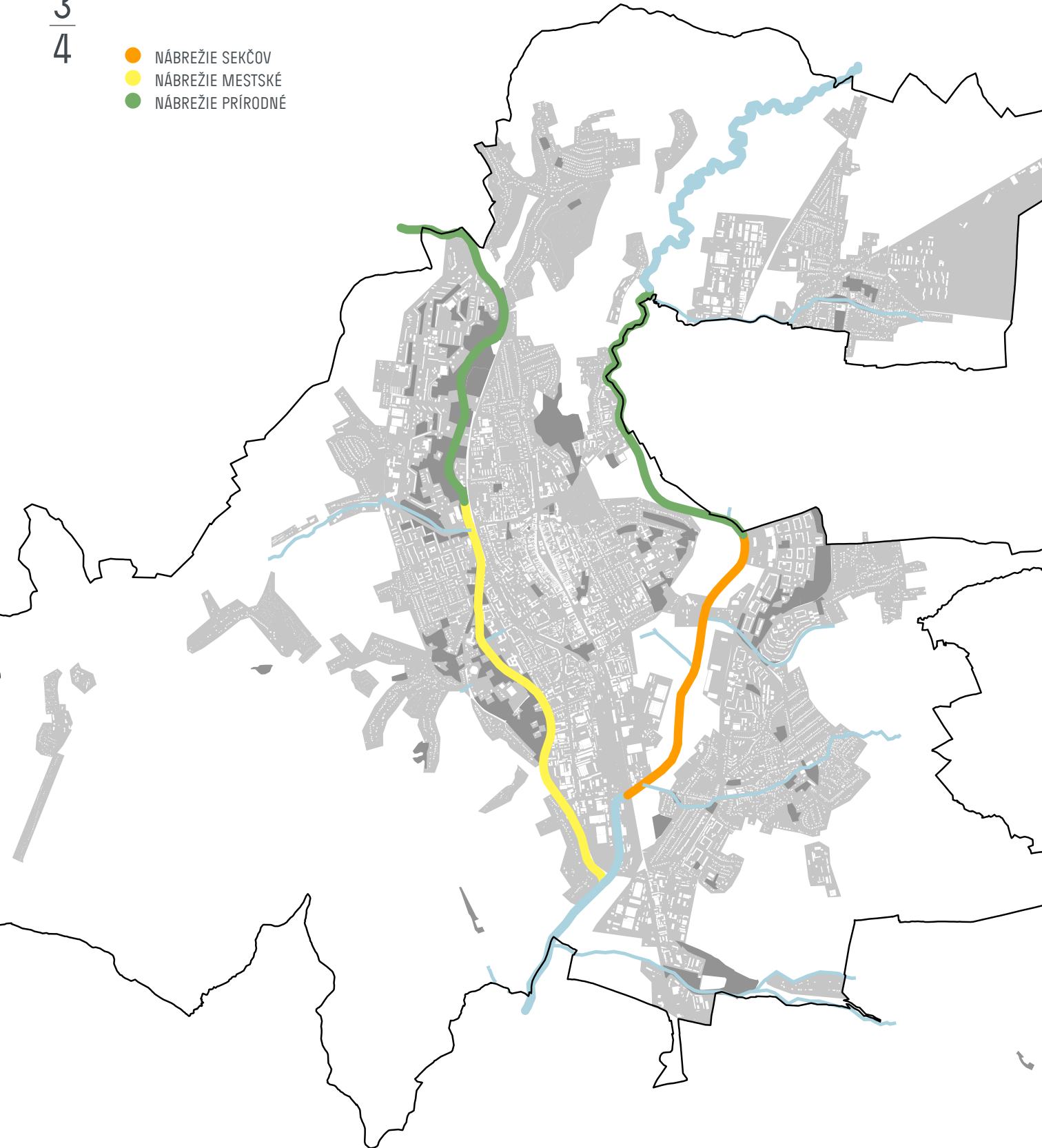
(1) ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.

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

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

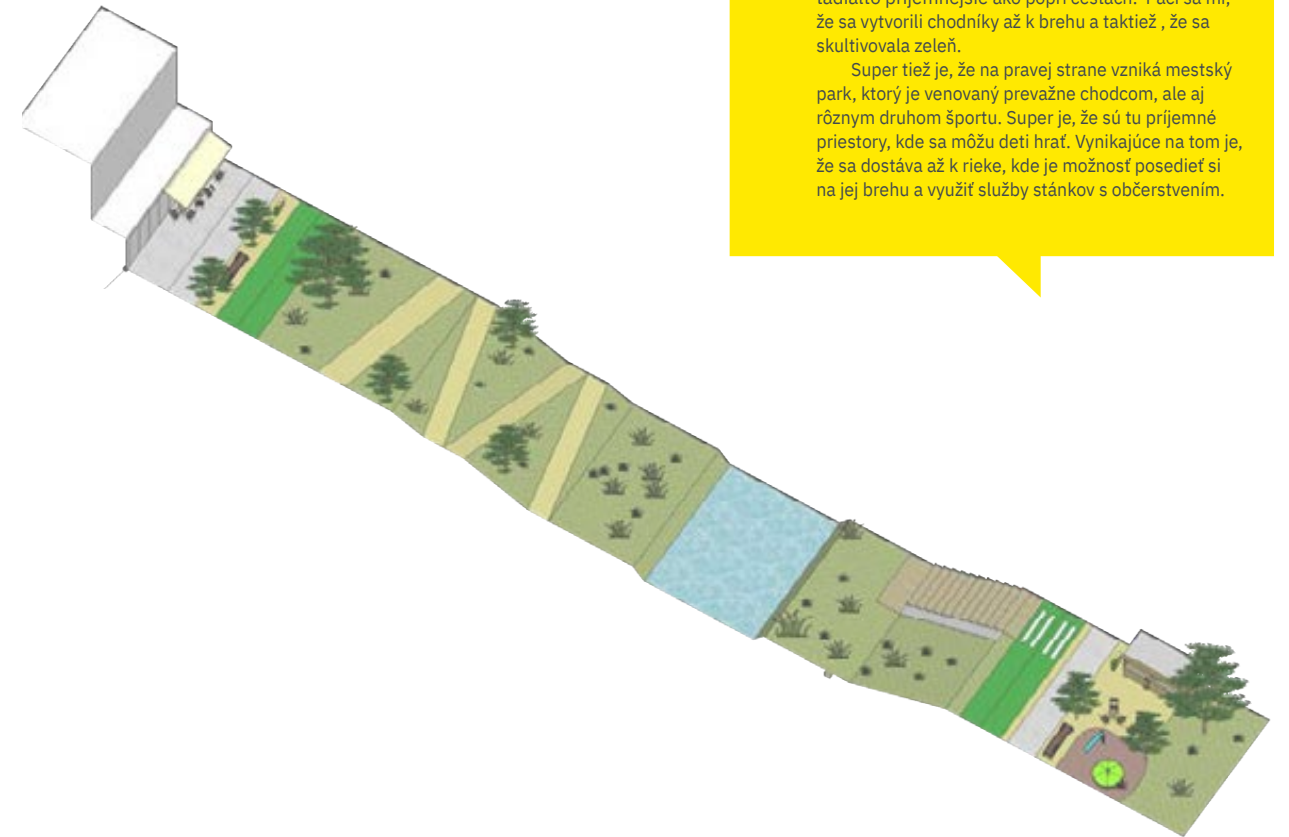
NÁBREŽIE / NAVRHOVANÉ RIEŠENIA

- NÁBREŽIE SEKČOV
- NÁBREŽIE MESTSKÉ
- NÁBREŽIE PRÍRODNÉ



NÁBREŽIE / NAVRHOVANÉ RIEŠENIA

NÁBREŽIE SEKČOV



Tešíme sa, že Sekčov sa konečne stal plnohodnotnou rekreačnou zónou. Doteraz sa výstavba obchodných centier orientovala iba na okamžitý výnos a ich okolie bolo odpudivé. Avšak je super, že začali komplexne kultivovať aj okolie rieky a vytvárať aktívny parter aj smerom k rieke. Promenáda, ktorá vznikla na jej ľavej strane s lavičkami, košmi na separovaný zber a aj s obojsmernou cyklotrasou je vynikajúcim miestom na prechádzky a odpočinok, nákupy či len kávičku. A bicykuje sa tadiaľto príjemnejšie ako popri cestách. Páči sa mi, že sa vytvorili chodníky až k brehu a taktiež, že sa skultivovala zeleň.

Super tiež je, že na pravej strane vzniká mestský park, ktorý je venovaný prevažne chodcom, ale aj rôznym druhom športu. Super je, že sú tu príjemné priestory, kde sa môžu deti hrať. Vynikajúce na tom je, že sa dostáva až k rieke, kde je možnosť posediť si na jej brehu a využiť služby stánkov s občerstvením.

Nábřeží Sekčov



Súčasny stav

117



118

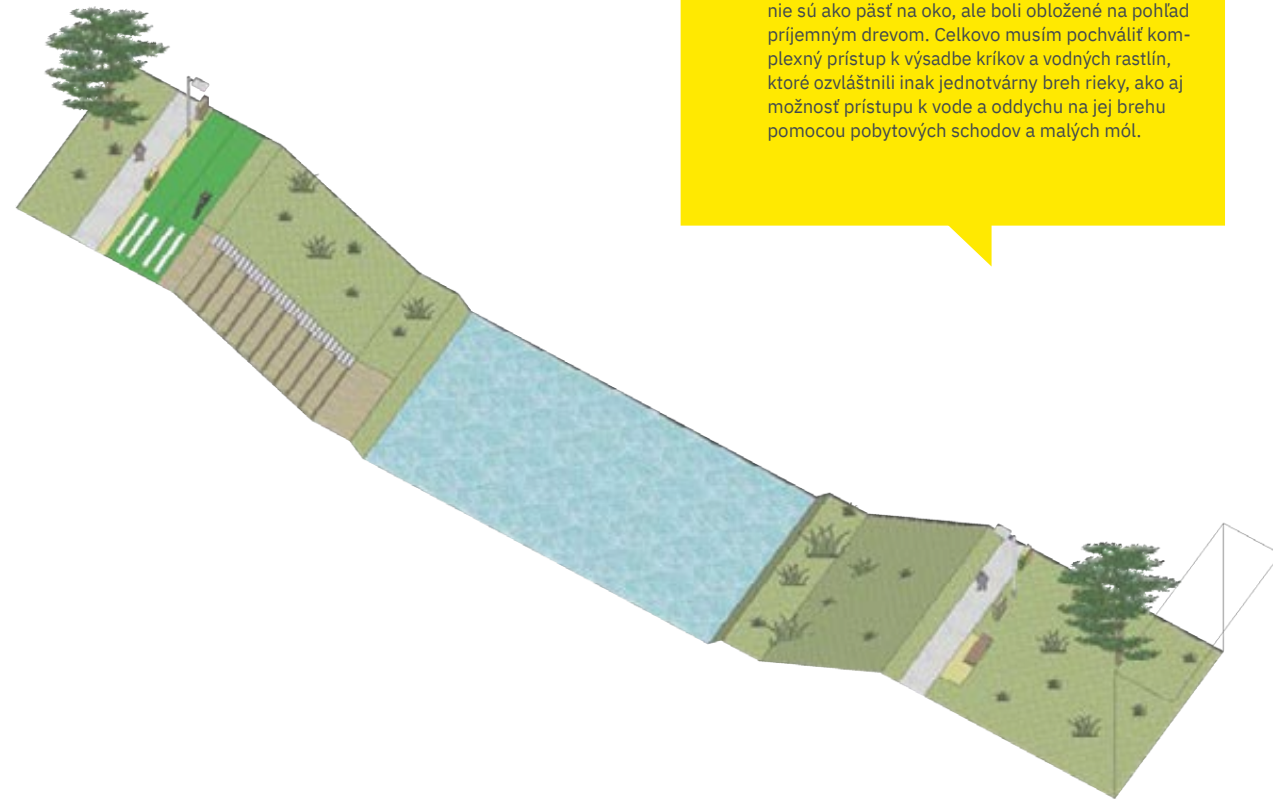


NÁBREŽIE MESTSKÉ



Som veľmi rád, že sa pristúpilo k riešeniu rieky Torysy a predovšetkým jej ľavého brehu, ktorý je v dezolátnom stave. Pozitívne vnímam, že popraskaný asfalt nahradila jednotná betónová dlažba. Tiež sa mi páči, že staré lavičky nahradili nové drevené aj s miestom pre kočík.

Sympatické je aj zmena farebnosti stĺpov osvetlenia a jeho farebnosť, ktorá je v noci príjemnej teplej farby. Super je, že pridanie košov na separovaný zber pomohlo zmierniť porozhadzované odpady. Tiež sa mi páči, že elektrické skrine už nie sú ako päšť na oko, ale boli obložené na pohľad príjemným drevom. Celkovo musím pochváliť komplexný prístup k výsadbe kríkov a vodných rastlín, ktoré ozvláštnili inak jednotvárný breh rieky, ako aj možnosť prístupu k vode a oddychu na jej brehu pomocou pobytových schodov a malých mól.



Torysa / Mestské nábrežie



Súčasný stav

119



120



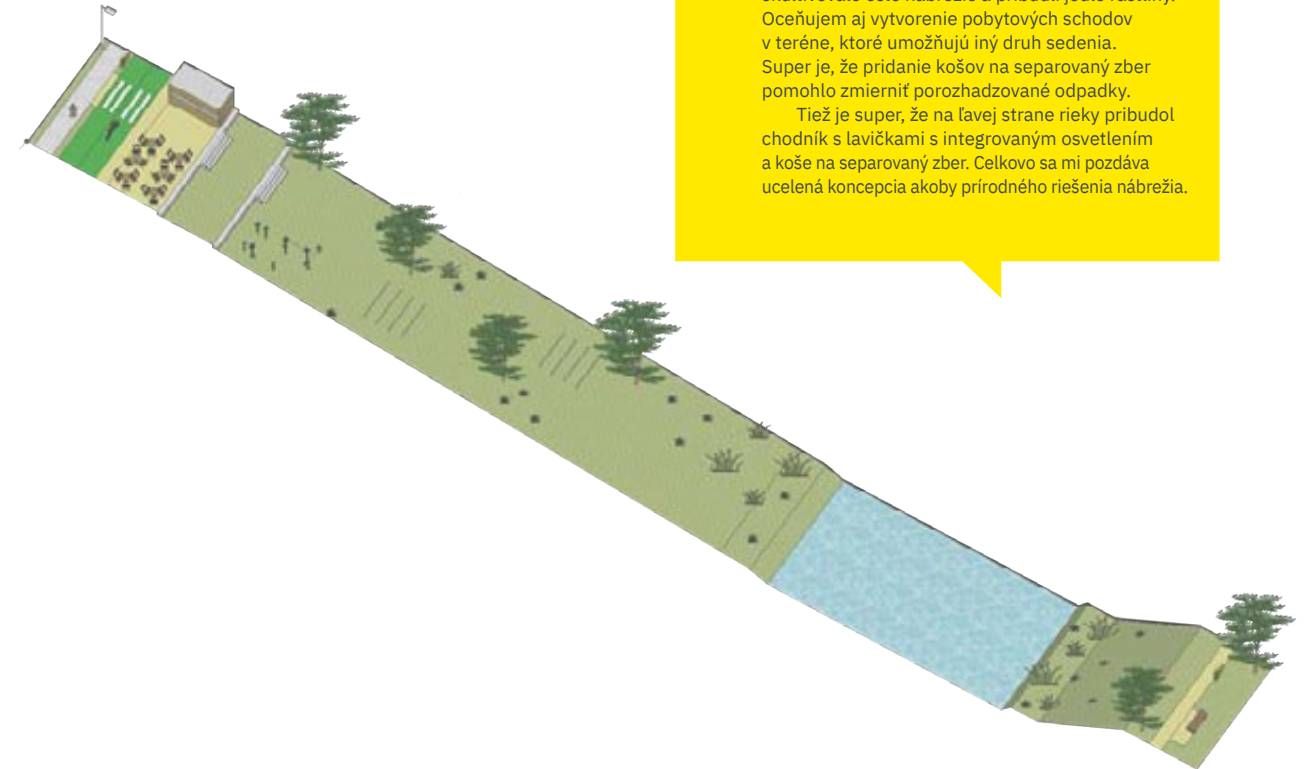
NÁBREŽIE PRÍRODNÉ



Páči sa mi celkovo koncepčné riešenie priestoru. Radi sa tu prechádzame a často používame aj cyklotrasu či trávime voľný čas na nábreží.

Doteraz nám však chýbali kultivovanejšie priestory pre aktívnu a pasívnu rekreáciu. Pozitívne vnímam, že pribudli rozličné prvky, ako napríklad stánky s občerstvením a možnosťou posedenia, terasy či napríklad detské a work-outové ihriská. Taktiež sa mi páči, že sa malou a strednou zeleňou skultivovalo celé nábrežie a pribudli jedlé rastliny. Oceňujem aj vytvorenie pobytových schodov v teréne, ktoré umožňujú iný druh sedenia. Super je, že pridanie košov na separovaný zber pomohlo zmierniť porozhadzované odpady.

Tiež je super, že na ľavej strane rieky pribudol chodník s lavičkami s integrovaným osvetlením a koše na separovaný zber. Celkovo sa mi pozdáva ucelená koncepcia akoby prírodného riešenia nábrežia.



Torysa / Prírodné nábrežie



Súčasný stav

121



122



Aktuálny prístup tvorby tzv. „**greenways**“ (zeleňých trás) sleduje vytváranie takých trás, komunikácií, cyklotrás, alejí, lineárnych parkov a prírodných koridorov využívaných v súlade s ich ekologickou funkciou a potenciálom.

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**“ (zelených trás) 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.

VEREJNÉ PRIESTORY ZELENE

Verejná zeleň	Vyhradená zeleň	Hospodárska zeleň
Park	Záhrady škôl a škôlok	Lesy v extraviláne mesta
Sídlisková zeleň	Záhrady zdravotníckych a sociálnych zariadení	Sady a produkčné záhrady
Menšie parkové plochy	Zeleň rekreačných a športových zariadení	
Aleje a uličné pásy	Záhradkárske osady	
	Cintoríny	
Ochranná zeleň		Ostatné
Ochranné a izolačné pásma		Rozptýlená zeleň
		Lesoparky

MESTSKÉ DOKUMENTY

Územný plán mesta Prešov
Dokument starostlivosti o dreviny v meste Prešov

Park je priestorovo vymedzený útvar 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 pokojné zóny pre prechádzky, túlanie sa, premýšľanie, čítanie, meditácie, pikniky a iné pokojnejšie 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 250 m, vo funkčnej šírke min 45 m a celkovej ploche 5 500 m².

TYOLOGICKÁ HIERARCHIA PARKOV

	Počet obyvateľov	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
Malý miestny park („Pocket park“)	< 2 tisíc	< 0,3	0,02 - 0,4

*"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).

SÚČASNÉ TRENDY A ZÁSADY TVORBY

Požiadavky

Funkcia: krátkodobá rekreácia, spoločenské, kultúrne a športové aktivity (1) alebo podľa rôznych potrieb lokálnej komunity tak, aby si tieto medzi sebou neprekážali

Dobrá pešia dostupnosť pre všetkých obyvateľov

Prepojenie na ostatné elementy systému zelene v sídle

Požiadavky na ekologické riešenia, podporu biodiverzity a udržateľnosť (6), podpora prirodzených riešení a permakultúrna výsadba

Vzhľadom na rozsah a výber zelene je údržba parkov je finančne aj odborné náročná, preto treba už pri plánovaní a kompozícií dbať na jeho budúce udržiavanie

Estetická vhodnosť

Formu a tvar v dospelosti

Veľkosť: výšku a šírku rastliny v dospelosti

Textúru: listy a konáre môžu byť jemné, strednozrnné, hrubé

Farbu: farba listov, kvetov a plodov, kmeňa

Vhodnosť vegetácie

Prirodzená vhodnosť vegetácie pre daný pozemok zohľadňuje najmä

vhodnosť geologická a pedologická

klimatické podmienky (vietor a extrémne teploty diktujú možnosti použitia vybraných druhov vegetácie, rôzne zmeny počasia a klímy počas ročných období)

mikroklimu (špecifické charakteristiky pozemku, ako napríklad preslavenie a tieň, taktiež ovplyvňujú výber správneho typu a druhu zelene).

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 prirodzený 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.

Špecifickú súčasť 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 spojeným 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 nevyužitú 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 prirodzenú prioritu pre väčšinu mestských samospráv, resp. bytových združení.

Okrem revitalizačných potenciálov existujúcich konceptov majú naše sídliská potenciál pre ďalšiu intenzifikáciu, prostredníctvom nízkopodlažných 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.

Špecifickým prvkom môžu byť aj **predzáhradky**:

- hĺbka predzáhradky: 3 – 5 m
- 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 odvíja od vyššie uvedených vizuálnych, ale aj sluchových limitov - v tejto vzdialenosti je možné hovoriť "cez plot", ale aj odstúpiť mimo tejto vzdialenosti a komunikovať iba vizuálne - teda byť fyzicky (8)
- blízko a zároveň mať dostatočný odstup, poskytujúci komunikácií súkromie

BIBLIOGRAFIA

- (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.
- (4) 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.
- (5) HOLDEN, Robert - LIVERSEEDGE, 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 Compendium. 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.

Park

123



Praha (Česko)

Parky sú dôležitou súčasťou každého mesta a tvoria doplnok ku kameným uliciam či námestiam.

124



Bratislava (Slovensko)

Poskytujú tak vhodné prostredie pre šport a rekreáciu.

125



New York (USA)

V existujúcej štruktúre sa pri tvorbe parkov často pristupuje ku konverzii priestorov a do popredia sa dostáva zeleň.

126



Katowice (Poľsko)

Takéto zemny funkcie idú ruka v ruke s architektonickými intervenciami.

127



Budapešť (Maďarsko)

Dôležitou súčasťou parkov je okrem dizajnu funkcia, ktorá zaručí, že sa tam návštevník zdrží.

128



New York (USA)

Môže tak ísť o celú škálu aktivít, od voľne presúvateľných stoličiek, cez grillovacie miesta, až po fontány a jazerá.

Vnútrobloky sú vnútorné poloverejné resp. polosúkromné priestory vo vnútri tradičnej kompaktnnej mestskej blokovej zástavby. Výhodou je jasné ohraňenie a oddelenie vnútrobloku od verejného priestoru ulíc.

VNÚTROBLOKY

Vnútrobloky sú vnútorné poloverejné resp. polosúkromné priestory vo vnútri tradičnej kompaktnnej mestskej blokovej zástavby. Výhodou je jasné ohraňenie a oddelenie vnútrobloku od verejného priestoru ulíc. Vytvárajú uzavretý priestor, ktorý využívajú predovšetkým obyvatelia a užívatelia budov v blokoch 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.

Pri rekonštrukcii vnútroblokov sa odporúča zachovať pomer navrhovaných plôch v pomere

- **zeleň > 1/3 plochy**
- **pobytová funkcia** (detské ihriská, komunitné preitoy, atď)
- **+ - 1/3 plochy**
- **parkovanie < 1/3 plochy**

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 ohraňené, a preto je ťažké ich 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 doplnení chýbajúcich funkcií (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.

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 tohto 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.

BIBLIOGRAFIA

(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) GEIST, Johann Friedrich. Passagen: ein Bautyp des 19-Jahrhunderts. 4.vyd. Munchen : Prestel, 1982. 560 s.

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

MESTSKÉ DOKUMENTY

Územný plán mesta Prešov
Dokument starostlivosti o dreviny v meste Prešov

VNÚTROBLOKY A PASÁŽE / PRÍKLADY

Vnútrobloky a priestranstvá sídlisk

Groningen (Holandsko)



Vnútrobloky v historickej a kompaktnej štruktúre sú charakteristické svojou príjemnou mierkou a vhodné na umiestňovanie rozličných služieb.

Hamburg (Nemecko)



Pri tvorbe nových vnútroblokov a areálov je potrebné dbať na ich estetickosť, ale aj aplikáciu zelene a celkovú mierku prostredia.

Hamburg (Nemecko)



Vnútrobloky a verejné priestranstvá sídlisk sú vhodnými kandidátmi na odvážnejšie koncepcie zelene či už výsadby stromov, vegetačných striech, alebo zazalenaných balkónov a fasád.

Amsterdam (Holandsko)



Pri výsadbe a údržbe zelených plôch sa priamo odporúča priamo zaaňgovať obyvateľov daných bytových domov.

Hamburg (Nemecko)

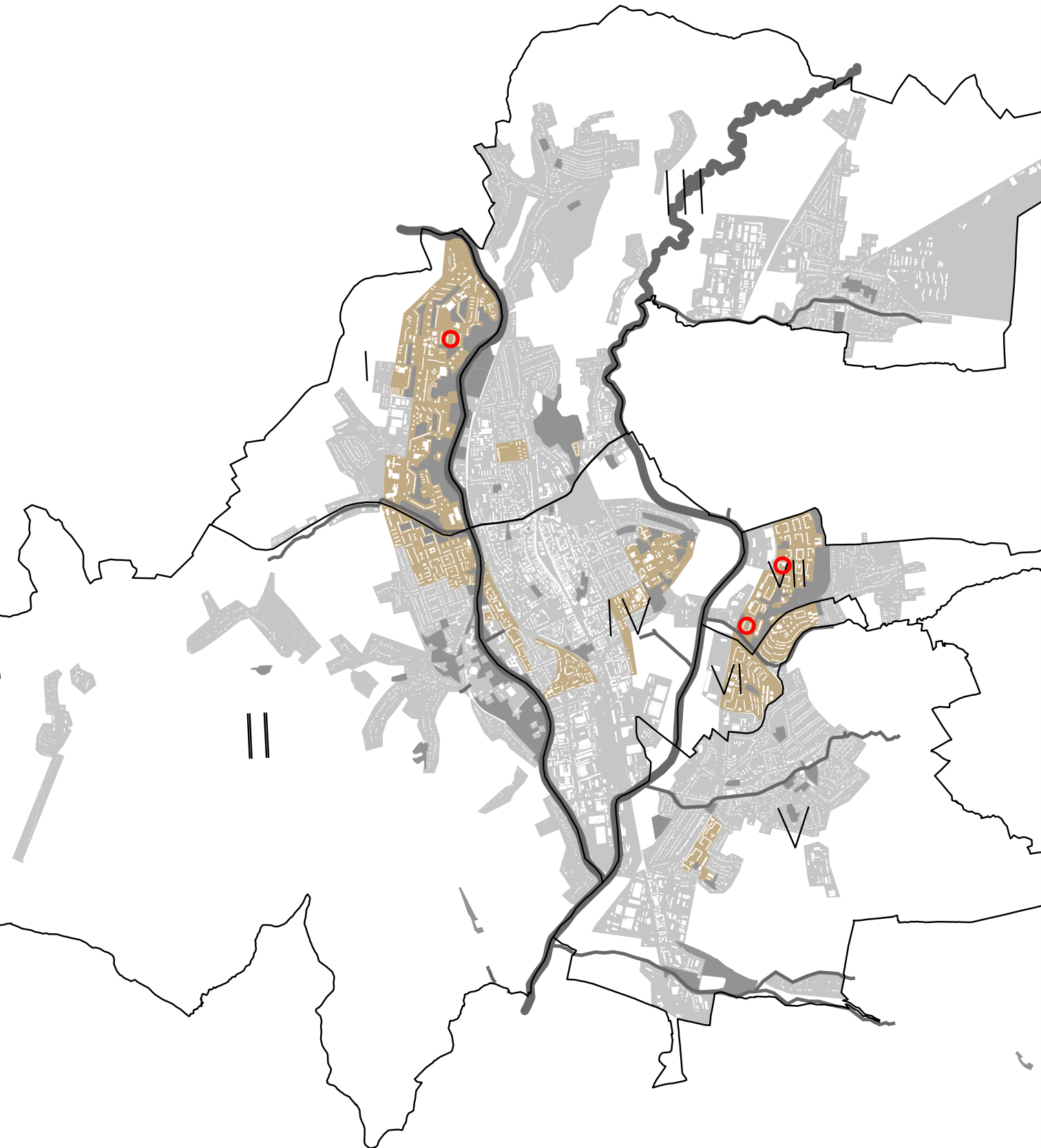


Mierku monofunkčných obytných vnútroblokov je vhodné zjemňovať zelenou a obohacovať o katalizačné prvky, akými sú napríklad detské ihriská.

Dordrecht (Holandsko)



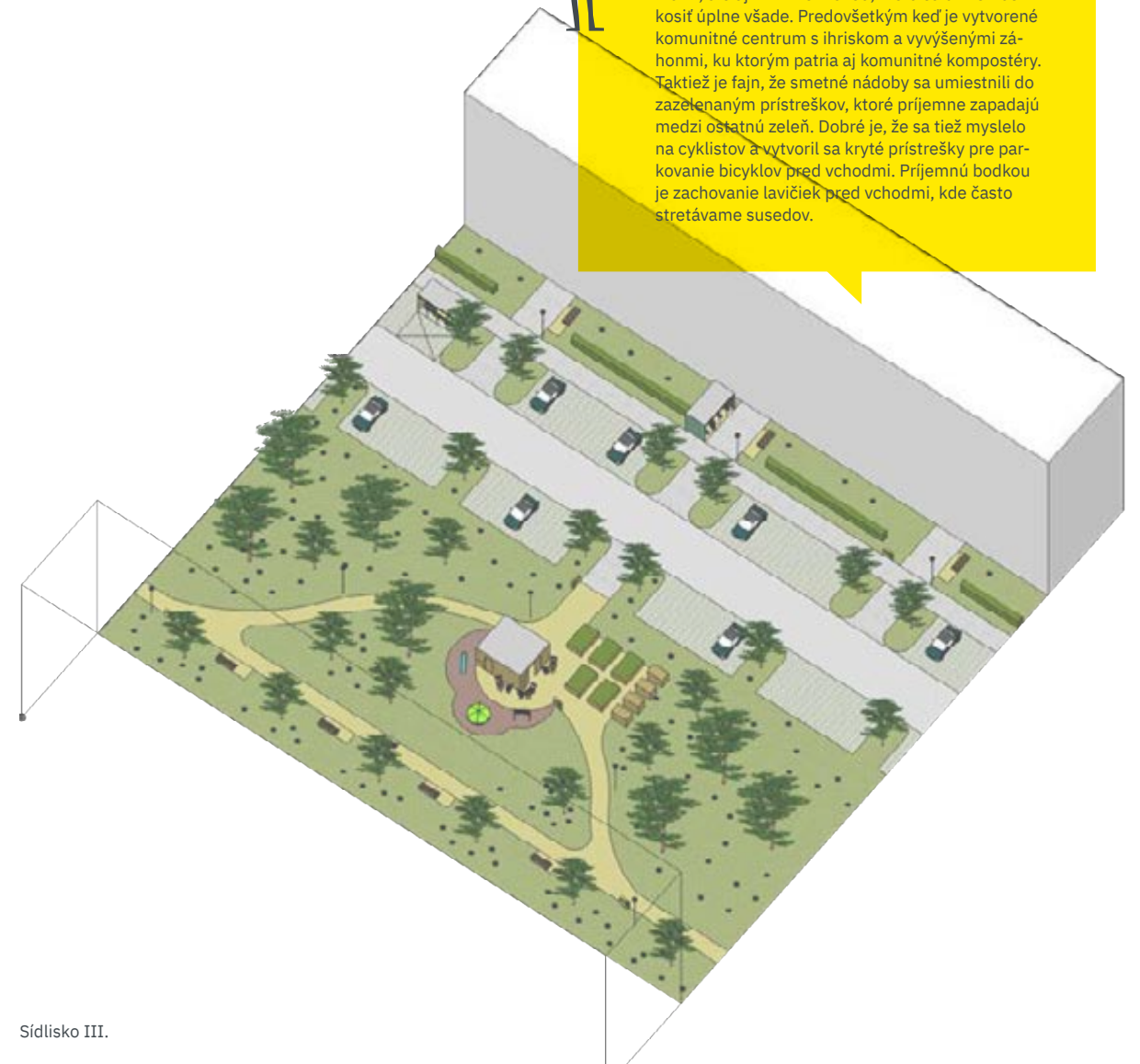
V prípade tvorby pobytových plôch je vhodné vytvárať tieto plochy ako viacúčelové a pri ich tvorbe pracovať s terénom a zeleňou.



VNÚTROBLOK PRIESTRANSTVO SÍDLISKA



” Je príjemné vidieť priestory sídlisk zrenovované. Páči sa mi ekologický prístup, ktorý sa zvolil, nehovoriac. Komplexná výmena povrchov, kedy asfalt nahradila priepustná dlažba je veľkým plus. Tiež práca so zeleňou je super. A to nielen so stromami, ale aj kríkmi či trávou, ktorá sa už nemusí kosiť úplne všade. Predovšetkým keď je vytvorené komunitné centrum s ihriskom a vyvýšenými záhonmi, ku ktorým patria aj komunitné kompostéry. Taktiež je fajn, že smetné nádoby sa umiestnili do zazelenaných prístreškov, ktoré príjemne zapadajú medzi ostatnú zeleň. Dobré je, že sa tiež myslelo na cyklistov a vytvoril sa kryté prístrešky pre parkovanie bicyklov pred vchodmi. Príjemnú bodkou je zachovanie lavičiek pred vchodmi, kde často stretávame susedov.



Súčasný stav

Sídlisko III.

135

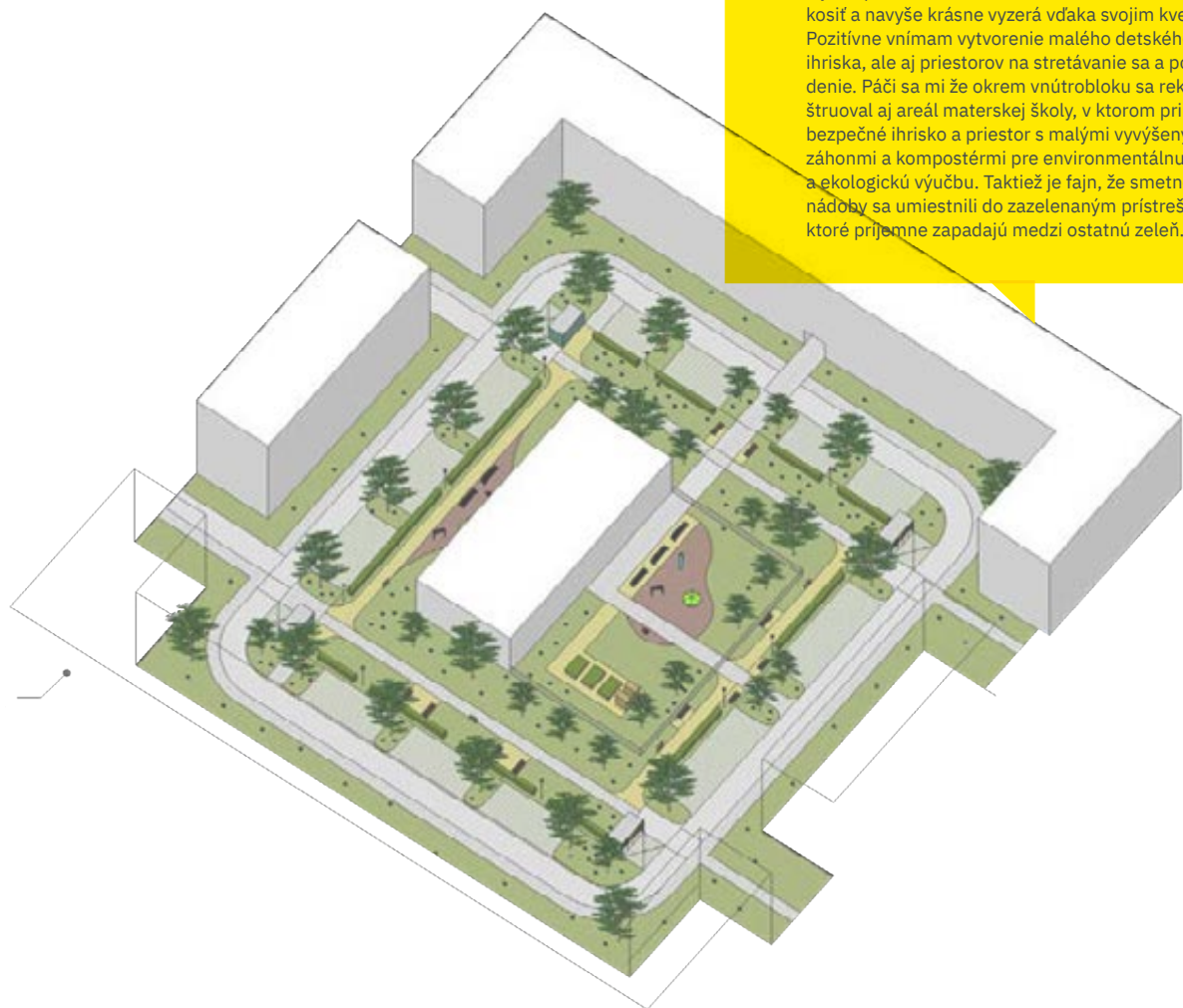


136



VNÚTROBLOK
POLYFUNKČNÝ

Je super, že sa konečne pristúpilo ku komplexnému riešeniu vnútroblokov a parkovacie miesta sú riešené formou zatravnovacej dlažby. Páči sa mi aj práca so zeleňou. Konečne nám vnútroblok vyplňajú stromy, pred ktorými sú nasadené kríky. Tie príjemne zjemňujú mierku prostredia. Zaujímavá je tiež lúčna výsadba, okolo stromov a v rozsiahlejších plochách vnútrobloku, ktorú netreba vôbec kosiť a navyše krásne vyzerá vďaka svojim kvetom. Pozitívne vnímam vytvorenie malého detského ihriska, ale aj priestorov na stretávanie sa a posekanie. Páči sa mi že okrem vnútrobloku sa rekonštruoval aj areál materskej školy, v ktorom pribudlo bezpečné ihrisko a priestor s malými vyvýšenými záhonmi a kompostérmi pre environmentálnu a ekologickú výučbu. Taktiež je fajn, že smetné nádoby sa umiestnili do zazelenaných prístreškov, ktoré príjemne zapadajú medzi ostatnú zeleň.



Sídliisko Sekčov



Súčasný stav

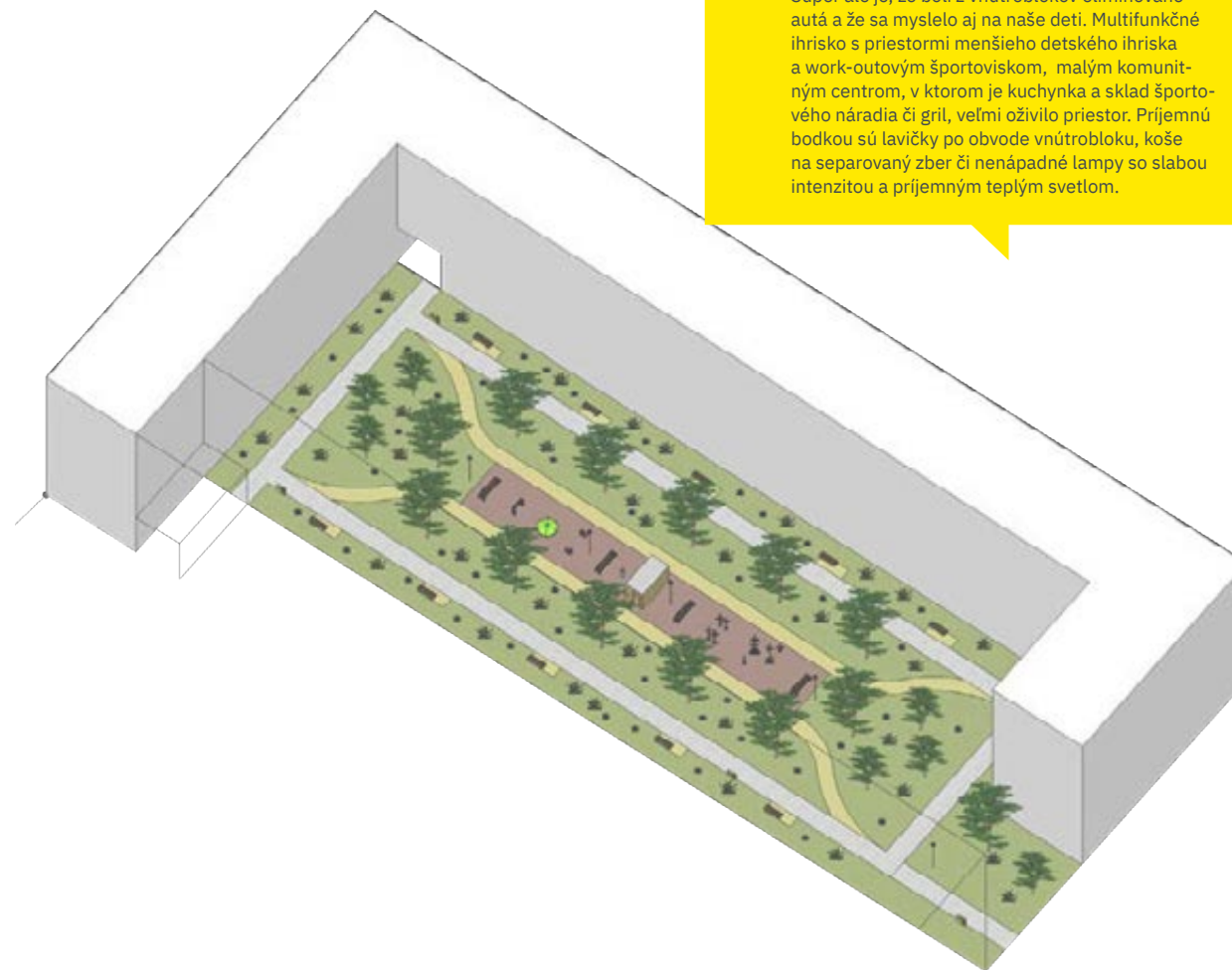
118



VNÚTROBLOK MONOFUNKČNÝ



Páči sa mi, že sa konečne pristúpilo ku komplexnému riešeniu vnútroblokov. Páči sa mi aj práca so zeleňou. Konečne nám vnútroblok vyplňajú stromy, pred ktorými sú nasadené kríky. Tie príjemne zjemňujú mierku prostredia. Zaujímavá je tiež lúčna výsadba, okolo stromov a v rozsiahlejších plochách vnútrobloku, ktorú netreba vôbec kosiť a navyše krásne vyzerá vďaka svojim kvetom. Super ale je, že boli z vnútroblokov eliminované autá a že sa myslelo aj na naše deti. Multifunkčné ihrisko s priestormi menšieho detského ihriska a work-outovým športoviskom, malým komunitným centrom, v ktorom je kuchynka a sklad športového náradia či gril, veľmi oživilo priestor. Prijemnú bodkou sú lavičky po obvode vnútrobloku, koše na separovaný zber či nenápadné lampy so slabou intenzitou a príjemným teplým svetlom.



Sídliisko Sekčov



Súčasný stav

119





ČASTI VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV

C 1	Komunikácie a spevnené plochy pre peších	122
C 2	Cyklistické komunikácie	128
C 3	Komunikácie pre motorovú dopravu	134
C 4	Priestory križovania	140
C 5	Parkovacie a odstavné plochy	148
C 6	Priestor zastávok MHD	154
C 7	Ihriská a športoviská	160
C 8	Ekologické súčasti verejného priestoru	168

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.

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 úroveň 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 zvyškového 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).

BIBLIOGRAFIA

- (1) GEHL, Jan. Life between buildings: using public buildings. Washington : Island Press, 2011. 207 s. ISBN 978-1-59726-827-1.
- (2) MELKOVÁ, Pavla A KOL. **Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy**. 2014 str. 290, ISBN 978-80-87931-11-0.
- (3) SKYE, Duncan, CALLEJAS, Alexandra Gonzalez, KANPETCH

ZÁKLADNÉ PARAMETRE PRI NÁVRHU

Upokojené komunikácie (so zmiešanou prevádzkou chodcov a automobilov) / D1

→ Pešie zóny

→ Obytné zóny

Komunikácie pre peších (D3) s vylúčenou alebo oddelenou motorovou dopravou v sídlach:

→ Cestička pre chodcov

→ Pásky pre peších: chodníky, prechody, nadchody a podchody

Základný prvok: min. 1 pruh pre peších s min. šírkou 0,75 m + bezpečnostný odstup od komunikácie 0,5 m

Koridory, kolonády, podluby (min výška priechodného priestoru 2,5 m, opt. svetlá výška 3,5m)

Chodníky (6)

→ Voľná šírka chodníka je 1,50 m a má umožniť prechod detského kočíka, invalidného vozíka, a pod.

→ Odstup od pozdĺžnej súvislej prekážky 0,25 m (zábradlie, zástavba) je možné v stiesnených podmienkach vypustiť

→ Do voľnej šírky chodníka 1,5 m nesmú zasahovať žiadne prekážky (Ani ojedinelé);

→ Do voľnej šírky väčšej ako 1,5 m môžu zasahovať stĺpy doplnkových zariadení, avšak v mieste stĺpov musí byť zachovaná voľná šírka 1,5 m. V ojedinelých prípadoch môže byť šírka len 1,2 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

Belinda, AGARWALA & SHUMAKER Jeff. **Active Design: Shaping the Sidewalk Experience**. New York: Department of City Planning. 2013.

(4) SPATH + NAGEL: **Fußverkehrsstrategie Für Berlin: Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte**, Grundlagen. 2011.

NORMY

STN 736110 Projektovanie miestnych komunikácií

ODPORÚČANIA

Základné rozmery pre chodníky



0,75

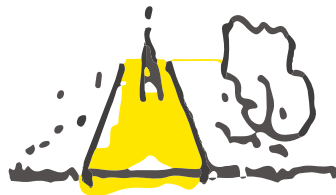


1,5



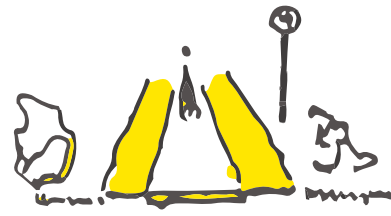
2,25

Voľne vedené chodníky



≥1,5

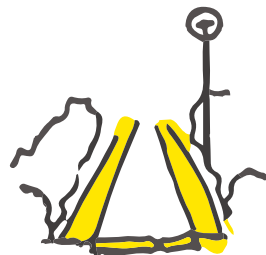
Šírka vedľajších a menej frekventovaných chodníkov je minimálne 1,5 m



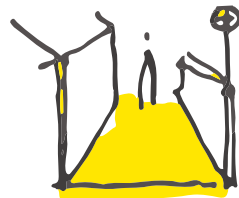
0,75 1,5 0,75

Hlavné pešie komunikácie by mali mať šírku minimálne 1,5 m s rozšírenými stranami pre umeisťovanie mobiliáru, technickej infraštruktúry atď.

Obytné cesty (nepojazdné)



≥0,5 2,0 ≥0,5



≥3,5m

Chodníky popri cestných komunikáciách



≥1,5

Minimálna šírka chodníka



2,25

Šírka chodníka pri zvýšenom pohybe chodcov by mala byť minimálne 2,25 m (napr. mestské ulice)



2,25

Pri zvýšenej premávke sa odporúča oddeliť chodník od vozovky zeleným deliacim pásmom o šírke minimálne 1 m (napr. mestské triedy)

Rozšírenia chodníkov



≥0,25 ≥ 1,5 ≥ 0,25

Minimálny odstup aktívnej časti chodníka od budovy, alebo zábradlia by mal byť minimálne 0,25 m



≥ 1 ≥ 1,5

Odstup chodníka od aktívneho parteru (výklady obchodov, bankomaty, zmrzlina atď.) sa odporúča minimálne 1 m



≥ 1,5 ≥ 0,75

Osadenie lúčov, stĺpov, značiek, atď. sa odporúča na oddeľovacom pruhu so šírkou minimálne 0,75 m



≥ 1,5 ≥ 1

Osadenie veľkých stromov či prvkov mobiliáru sa odporúča na oddeľovacom pruhu so šírkou minimálne 1 m



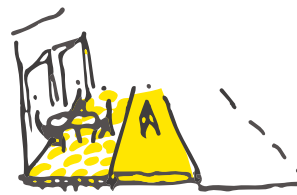
≥ 1,2 ≥ 1,5

Osadenie prvkov mobiliáru (napr. lavička) v parku sa odporúča na oddeľovacom pruhu so šírkou minimálne 1,2 m



≥ 1,5 ≥ 2

Autobusová zastávka by mala mať samostatný priestor oddelený od chodníka v minimálnej vzdialenosti 2 m (pri menej frekventovaných zastávkach možno integrovať s chodníkom)



+XY ≥ 1,5

Terasy by sa mali umiestňovať pri chodníkoch tak, aby zachovali minimálnu priechodnú šírku 1,5 m a zároveň nenarušali kontinuálny prechod chodcov



≥ 1,5 ≥ 0,75

Odstup priečneho parkovania od aktívnej plochy chodníka sa odporúča na oddeľovacom pruhu so šírkou minimálne 0,75 m, respektíve aplikáciou Carstopperov v rovnakej vzdialenosti od hrany chodníka

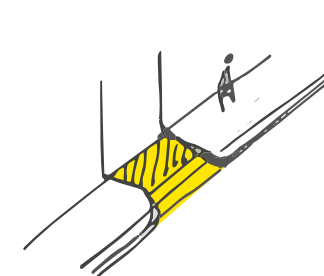


≥ 1,5 ≥ 0,5

Odstup pozdĺžneho parkovania od aktívnej plochy chodníka sa odporúča na oddeľovacom pruhu so šírkou minimálne 0,5 m

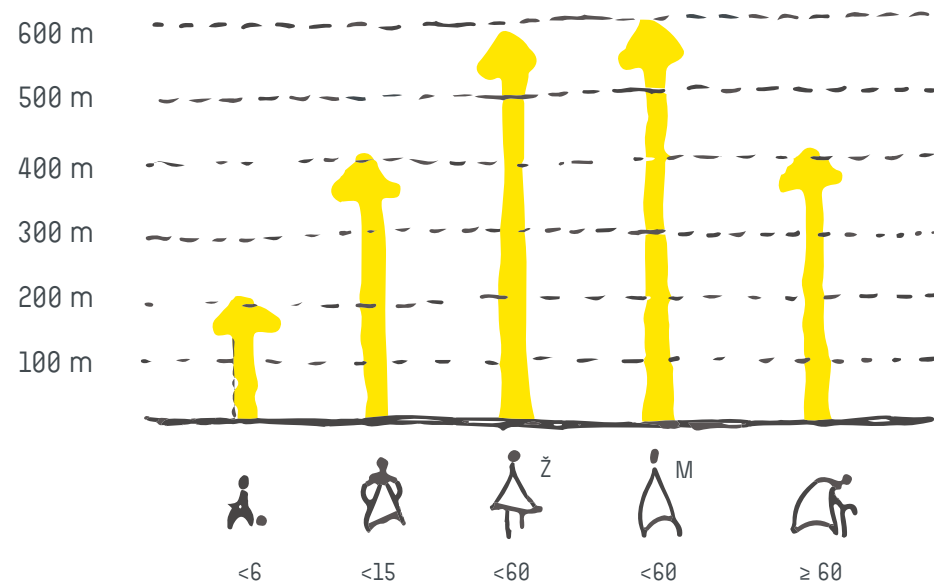


Chodníky by mali byť umiestnené nad úrovňou trávnikov tak, aby bol umožnený odtok dažďovej vody do plôch zelene a jej postupný vsak, čo zabezpečuje znižovanie nárokov na kanalizáciu.



Výjazdy z budov je nutné riešiť v jednej úrovni s pešími komunikáciami.

DOSTUPNOSŤ

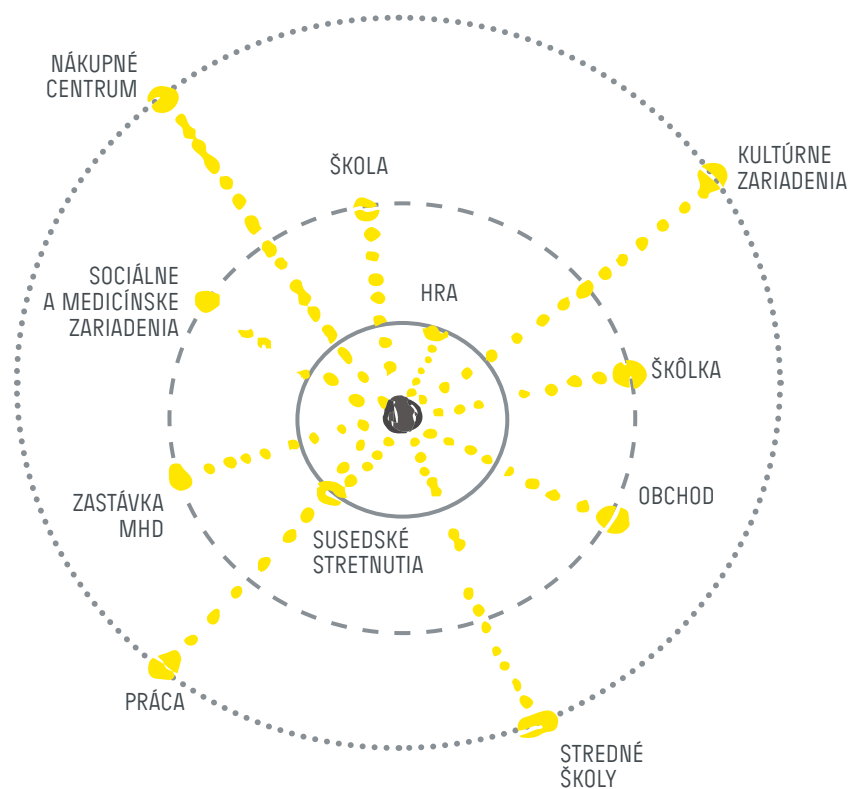


Priestorový rádius pohybu chodcov (môže sa líšiť pod vplyvom subjektívnych potrieb, povrchu, morfológie terénu,...)

.....
MESTSKÁ ČASŤ
≥ 1000 m / cca 20 min. pešou chôdzou

ŠTVRŤ
≥ 500 m / cca 10 min. pešou chôdzou

—————
SUSEDSTVO
≥ 200 m



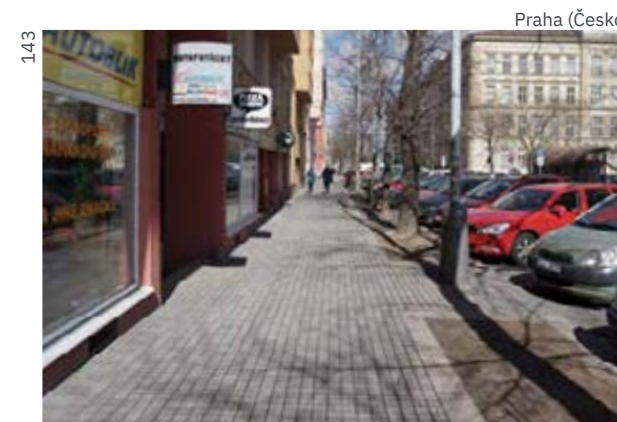
PRÍKLADY



141 Zdieľané priestory v historickom centre mesta sú vytvárané v jednej úrovni.



142 Rekonštrukcie povrchov pre peších je potrebné realizovať v duchu univerzálneho dizajnu (bezbariérov).



143 Chodníkom treba zabezpečiť adekvátnu šírku vzhľadom k intenzite chodcov a ich bezpečné oddelenie od dopravy.



144 Pešie komunikácie je vhodné dopĺňať o aleje alebo pásy zelene. Tie vytvárajú pocitovú bariéru od cesty a zároveň majú vplyv na udržiavanie mikroklimy.



145 Pešie povrchy rámci "Zeleného mesta" (parkov, nábreží, niektorých vnútroblokov) realizovať z priepustných materiálov.



146 Funkčnosť nových peších zón je možné testovať dočasným uzatvorením komunikácie a aplikáciou reverzibilných prvkov.

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

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 možností vedenia cyklistov, ich hierarchiu na jednotlivých úsekoch, pričom 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

Samostatný cyklistický pruh

- Nízke náklady, rýchle zavedenie - realizuje sa na súčasných komunikáciách
- Možnosť využiť pri upokojení dopravy
- Dobrá viditeľnosť - vysoké nároky na údržbu – premaľovanie
- Neumožňuje fyzické oddelenie - vyvoláva v motoristoch dojem, že už nemusia dávať pozor na cyklistov
- Priťahuje ilegálne parkovanie automobilov
- Zdieľaný jazdný pruh (cyklo-bus pruh a pod.)

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

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

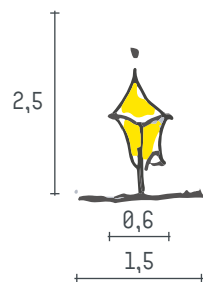
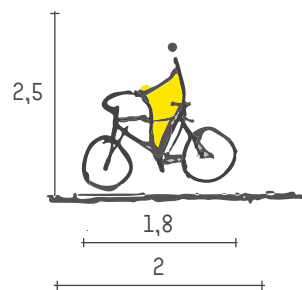
Miestom, kde sa odporúča zriaďovať **spoločné priestory pre cyklistov a chodcov** sú námestia, pešie zóny a centrálné zóny miest a obcí.

ZÁKLADNÉ PARAMETRE PRI NÁVRHU

Min. šírka cyklistického pruhu je 1,25 m odporúčaná šírka je 1,50 m

- vo výnimočných prípadoch napr. pevná prekážka, stĺp verejného osvetlenia, a pod., sa môže použiť šírka 1,00 m
- Pri povolení jazdy korčuľiarom je minimálna šírka obojsmernej cestičky 3 m a jednosmernej 2,50 m

Bezpečnostné odstupy



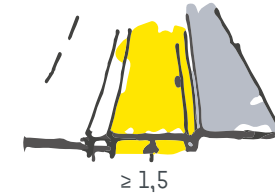
Pri návrhu je potrebné započítavať **minimálne bezpečnostné odstupy**.

Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov závisí od intenzity chodcov a cyklistov od najmenej 2,00 m, optimálne 2,5 m.

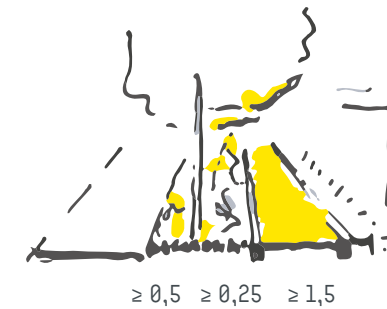
Podfarbenie: z hľadiska bezpečnosti je potrebné odlíšiť cyklistickú komunikáciu od ostatných komunikácií hlavne v miestach križovania a v miestach zvýšeného nebezpečenstva (farebné podfarbenie).

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 terénezemnom telese), prípadne ako makadamové.

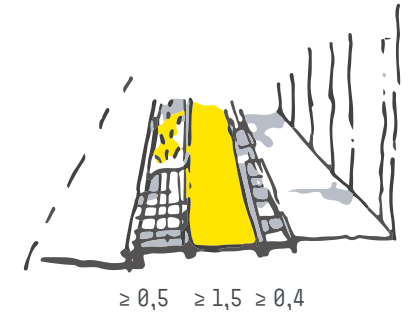
ODPORÚČANIA



Minimálna šírka samostatnej cyklistickej cestičky je 1,25 m, odporúčaná 1,5 m



Pri vedení cyklistickej cestičky pri zeleni musí byť táto cestička minimálne 0,25 m od stromu (alebo inej pevnej prekážky)



Samostatná cyklocestička musí dodržať bezpečnostný odstup od komunikácie 0,5 m a od chodníka 0,4 m



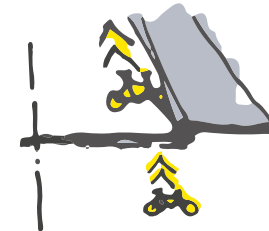
Minimálna šírka samostatného cyklistického pruhu je 1,25 m, odporúčaná 1,5 m. Odporúča sa tiež oddeliť tento pruh od vozovky značením či reverzibilnými obrubníkmi so šírkou minimálne 0,25 m



Pri parkovaní na vozovke je ideálnym riešením viesť cyklotrasu po strane bližšie k chodníku. Odstup od tohto parkovania musí byť pri pozdĺžnom, šikmom a priečnom parkovaní 1 m.



Pri tvorbe samostatných BUS pruhov sa odporúča povoliť jazdu v taktomto pruhu aj cyklistom či TAXI



Aplikácia cyklokoridorov sa odporúča na upokojených komunikáciách.



Protismerné vedenie cyklokoridoru sa odporúča na jednosmerných komunikáciách s minimálnou šírkou 3,5 m



Minimálna šírka zdieľanej komunikácie cyklistov a chodcov sa odporúča 2,5 m



Minimálna šírka obojsmernej cyklotrasy pri povolení jazdy korčuľiarom je 3 m, pričom sa odporúča označovať smer jazdy horizontálnym značením

PRÍKLADY

147



Amsterdam (Holandsko)

Samostatná cyklistická cesta bezpečne oddelená od cestnej komunikácie.

148



New York (USA)

Samostatný cyklistický pruh s bezpečnostným odstupom od parkujúcich vozidiel.

149



Praha (Česko)

Protismerný cyklokoridor na upokojenej komunikácii zvýraznený horizontálnym značením v mieste každého križovania ulíc.

150



Brusel (Belgicko)

Zdieľaný BUS pruh s možnosťou prejazdu pre TAXI a bicykle.

151



Prešov (Slovensko)

Spoločná cyklistická a pešia cesta vytvorená formou zelenej diaľnice (pešieho a cyklistického koridoru).

152



Nijmegen (Holandsko)

Bezpečná obojsmerná cyklotrasa so spomaľovacími prvkami v mieste križenia s automobilovou komunikáciou.

BIBLIOGRAFIA

(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/priruc-ka_web.pdf

NORMY A ZÁKONY

TP 07/2014 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

MESTSKÉ DOKUMENTY

Generel cyklo dopravy Prešov

Samotná komunikácia pre motorovú dopravu je súčasťou verejného priestoru, a preto sa formuje nielen smerom k uspokojeniu dopravnej záťaže, ale aj k zachovaniu charakteru sídla, k proporciám a funkciám okolitého priestoru.

Systém dopravnej 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 koncepcie dopravného systému je prioritou podporiť mestskosť a obytnosť sídla a umocniť jeho kvality pre život človeka. Je treba dbať 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 súčasťou 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 (PRE AUTOMOBILOVÚ PREPRAVU)

- Celkový objem dopravy znížiť priblížením zdrojov a cieľov dopravy (intenzifikácia rozvoľnených obytných štruktúr, doplnenie chýbajúcich metských funkcií)
- Časť automobilovej dopravy preorientovať na iné druhy dopravy (MHD, peší, cyklo...)
- Dopravu rozptýliť do viacerých trás komunikačného skeletu (zvýšiť permeabilitu prostredia)
- V hustej zástavbe nevytvárať 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

Pozemná komunikácia

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

Cestné komunikácie: sú pozemné komunikácie určená na premávku cestných vozidiel prevažne v extraviláne, ktorej charakteristickým znakom je spevnená vozovka s krajnicou.

- Diaľnice
- Rýchlostné cesty
- Cesty I., II., III. triedy

Miestne komunikácie: sú pozemné komunikácie, ktoré sú súčasťou dopravného vybavenia určitého sídelného útvaru alebo vytvára dopravné spojenie v jeho záujmovom území. Podľa urbanisticko - dopravnej funkcie sa miestne komunikácie triedia na:

- Rýchlostné: plnia funkciu rýchleho prevedenie prúdov vnútornej a vonkajšej automobilovej / cestnej / dopravy. Mimoúrovňové križovania a napojenie na diaľnicu

šírka jazdného pruhu: 3,5 m
bez možnosti parkovania

- Zberné: plnia zbernú funkciu tým, že privádzajú dopravu na vonkajšiu cestnú sieť alebo na mestské rýchlostné komunikácie. Sú hlavným nositeľom mestskej hromadnej dopravy v sídlach

šírka jazdného pruhu: 3,25 m
parkovací a zastavovací pruh: 2–2,25 m

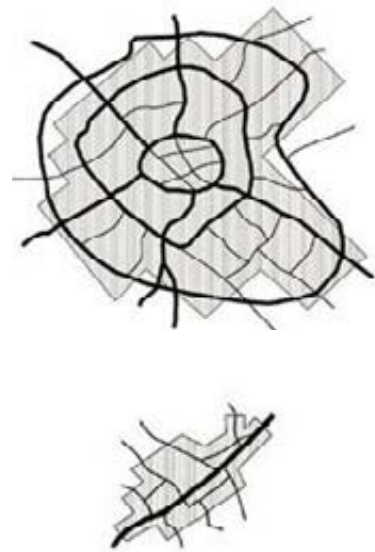
- Obslužné - plnia obslužnú funkciu, sprístupňujú objekty a umožňujú ich priamu obsluhu. Jedná sa predovšetkým o mestské triedy prevažne spoločenského významu. (V jestvujúcej zástavbe obslužné osi mestských častí umožňujú priamu obsluhu všetkých objektov)

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 priestorov, osamelých objektov a pod. so sieťou pozemných komunikácií, napr. poľné a lesné cesty

Obr. radiálno-okružný dopravný systém, lineárny dopravný systém.



BIBLIOGRAFIA

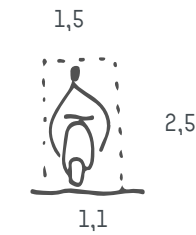
(1) JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu : Architektura poznávání a návrhování prostředí. 1. vyd. Praha : Ausdruck Books, 2016. 250. ISBN 978-80-260-9558-3.

NORMY

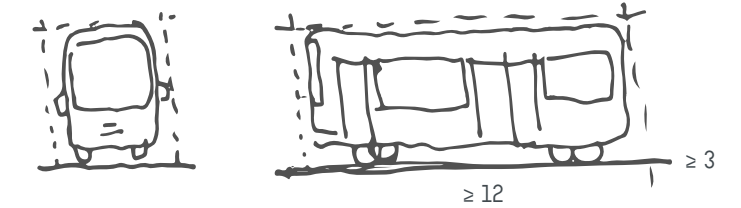
STN 73 6100 Názvoslovie pozemných komunikácií.

Základné parametre

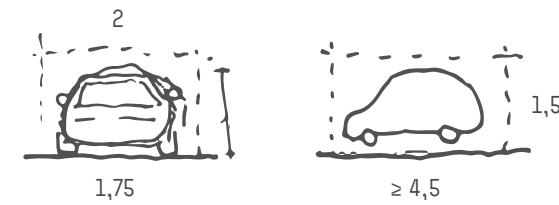
MOTOCYKEL



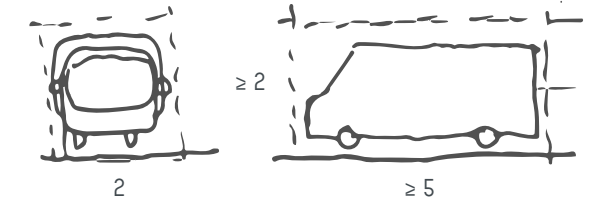
AUTOBUS



AUTO

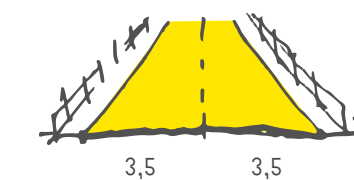


DODÁVKA

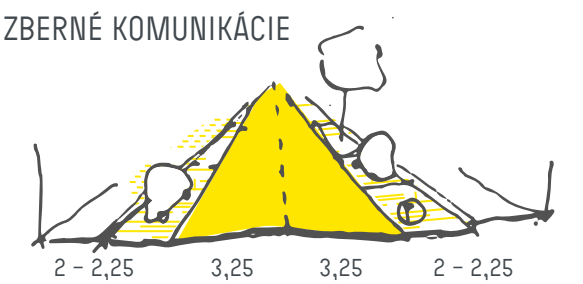


Obojsmerná premávka

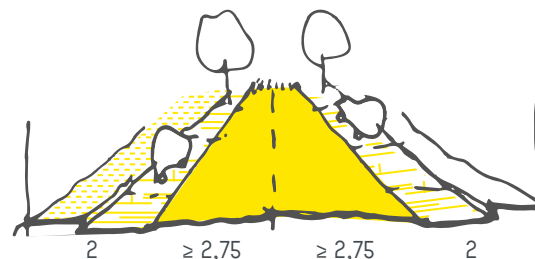
RÝCHLOSTNÉ KOMUNIKÁCIE



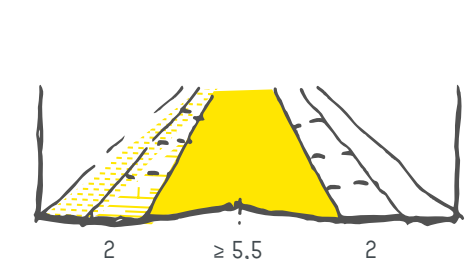
ZBERNÉ KOMUNIKÁCIE



OBSLUŽNÉ KOMUNIKÁCIE

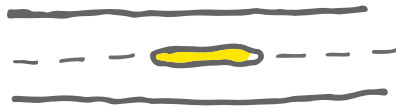


OBYTNÉ A ZDIELANÉ PRIESTORY

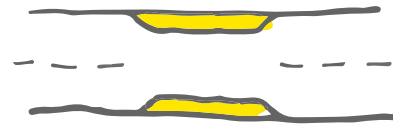


Pri nižšej intenzite dopravy nemusíme oddelovať stredovú čiaru a nie je potrebné výškovo oddelovať pešie trasy od vozovky.

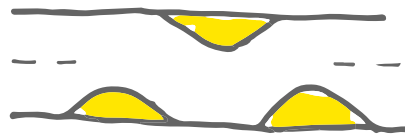
MECHANIZMY NA UPOKOJENIE DOPRAVY



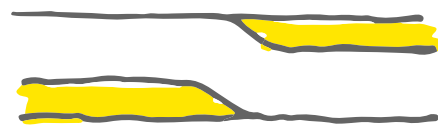
Ostrovčeky tvoria zúženie pre dopravu uprostred vozovky a taktiež sa používajú na zmenšenie prechodovej vzdialenosti chodcov (vhodné aplikovať na rýchlostné a zberné komunikácie v rámci celého mesta).



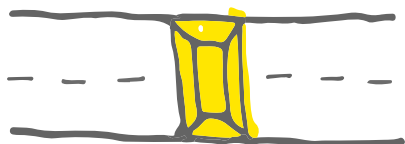
Zúženie vozovky obmedzuje jazdu vo vysokej rýchlosti a rozšituje časť chodníka alebo zelene (vhodné aplikovať na zberné a obslužné komunikácie napr. obytných zón).



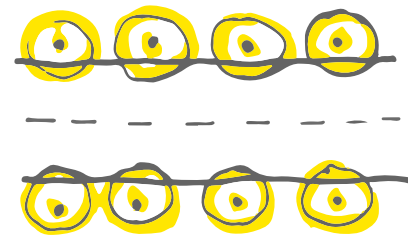
Šikana spomaľuje vodičov, pričom ju môžu tvoriť parkovacie miesta, zelené plochy atď. (vhodné aplikovať na zberné a obslužné komunikácie napr. obytných zón).



Výmena pruhov horizontálne odkláňa vozidlo a jej dizajn môže byť tvorený cestným náterom, zeleňou alebo parkovacími plochami (vhodné aplikovať na rýchlostné a zberné komunikácie v rámci celého mesta).



Spomaľovací prah vertikálne odkláňa vozidlo a môže sa kombinovať s prechodom pre chodcov (vhodné aplikovať na zberné a obslužné komunikácie napr. obytných zón).



Alej stromov zužuje vodičov zorný uhol a vytvára rytmus popri vozovke (vhodné aplikovať na rýchlostné a zberné komunikácie v rámci celého mesta).

PRÍKLADY



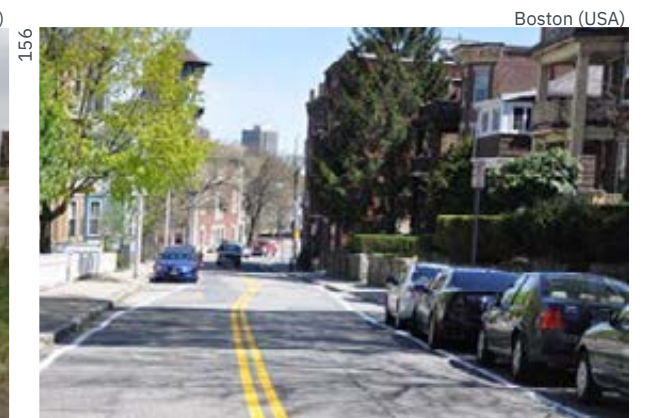
Ostrovček slúži pre zúženie dopravy uprostred vozovky. Jeho stred môže byť tvorený prechodom pre chodcov alebo zeleňou.



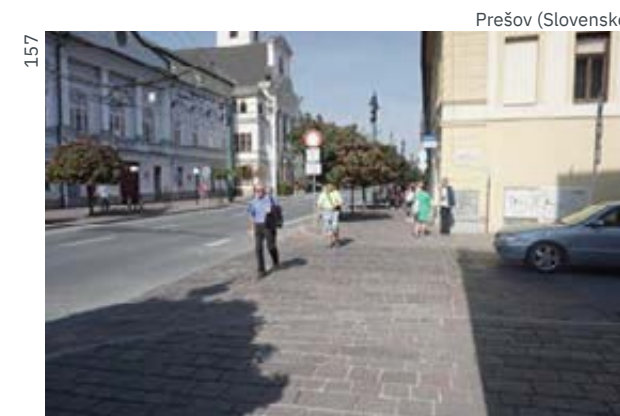
Zúženie vozovky obmedzuje prejazd automobilov vo vysokej rýchlosti a skracuje prechodovú vzdialenosť pre chodca



Šikana je vytvorená na spomalenie rýchlosti vozidla z dôvodu náhlých zmien smerov jazdy.



Výmena pruhov (šikana) horizontálne odkláňa vozidlo.



Spomaľovací prah vertikálne odkláňa vozidlo a môže byť skombinovaný s prechodom pre chodcov.



Alej stromov zužuje vodičov zorný uhol a vytvára rytmus pri ceste.

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.

Križenie 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, nielen ako dopravné križovanie.

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 križia 2 dvojsmerné cesty, vzniká 16 kolíznych bodov, v porovnaní s križovatkou typu "T", kde vznikajú len 3 kolízne body. Ideálny spôsob je aj priblížiť sa s novými cestami v križení do pravého uhla, 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.

Použitie skladobné prvky križovatiek musia svojím charakterom a spôsobom riešenia na seba nadväzovať a musia zodpovedať:

- typu a dôležitosti križovatky,
- jej funkciu vo všetkých smeroch,
- výhľadovej intenzite a smerovaniu dopravných prúdov,
- prvkom križujúcich sa komunikácií,
- požiadavkám na bezpečnú, plynulú a hospodárnu prevádzku, prípadne aj možnosti etapového budovania križovatky.

PRIECHODY PRE CHODCOV

Úrovňový priechod pre chodcov

Vzájomná vzdialenosť prechodov pre chodcov má byť 200 m, podľa miestnych podmienok a pri dopyte po prechádzaní sa môže zmenšiť. Štandardná šírka priechodu 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/ochranným ostrovčekom o šírke 2,5 m – 3 m: odporúčaná šírka ostrovčeka má umožniť ochranu chodcov s detským kočíkom, 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 automobilov na 30 km/h, v týchto prípadoch sa doporučuje doplniť priechod aj spomaľovacím prahom, resp. priechod viesť po širokom priečnom prahu.

Na ploche priechodu ani v jeho vyústení nesmú byť kanalizačné poklapy, stožiare ani žiadne prekážky obmedzujúce rozhľad.

Mimoúrovňový priechod pre chodcov

Mimoúrovňové priechody 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 priechody 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 sa odporúčania na dimenzie týkajú najmä:

- Čakacia plocha na začiatku a konci schodiska: 0,5 m² (0,3 m²) na osobu
- Šírka schodiska: odporúčaná min. 2 m (výnimočne 1,5 m), svetlá výška min. 2,5 m, optimálne rozmery schodiskových stupňov 150/300 mm až 170/270 mm + zábradlie /pevné madlo a dobré osvetlenie
- Pohyblivé schody sa odporúčajú v podchodových priestoroch a pri podchodoch a nadchodoch s rozdielom spojovacích úrovní pri výstupe ≥ 5 m, pri zostupe ≥ 7 m s intenzitou chodcov ≥ 3000 za hodinu v špičke

BIBLIOGRAFIA

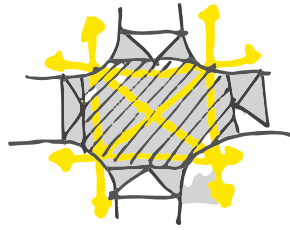
(1) ALEXANDER, Christopher a SILVERSTEIN Murray, et al. A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction. Oxford: Oxford University Press, 1977. 1171 s. ISBN: 978-0195019193

ODPORÚČANIA

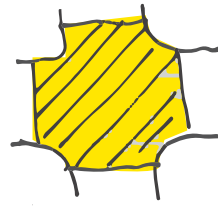
Chodci



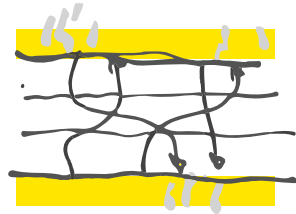
Spomaľovanie dopravy v križovatkách sa odporúča vytvorením ostrejších zákrut. Tie zároveň napomáhajú bezpečnosti rozširovaním zorného uhlu chodca.



Bezpečnosť chodcov sa taktiež dá dosiahnuť celoplošným zvýšením križovatky na úroveň chodca.

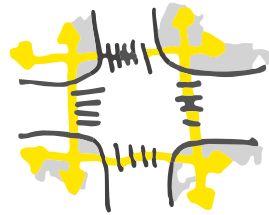


Pri frekventovaných križovatkách v upokojených uliciach sa odporúča umožniť prechod cez križovátku v celej jej ploche.



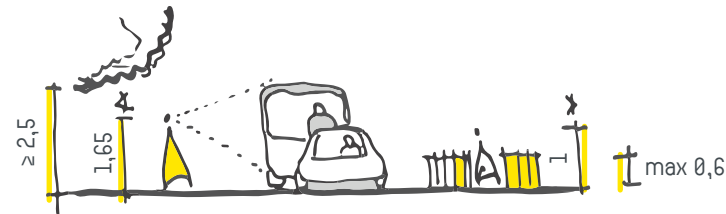
V rámci upokojených komunikácií a priestorov s aktívnym parterom sa odporúča umožniť chodcom voľný pohyb cez ulicu a to napríklad umiestnením povrchov do jednej roviny.

Podpora priamych a prirodzených línií



Pri riešení križovatiek a prechodov je nutné podporovať prirodzených priamych línií chodcov (napríklad umiestnením prechodu na nárožie).

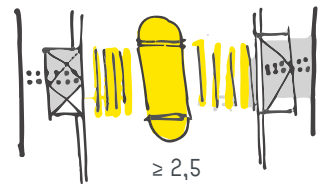
Základné parametre vnímania



V blízkosti prechodov pre chodcov by sa nemali nachádzať prvky (ploty, zeleň, atď.) vyššie ako 0,6 m kvôli bezpečnosti prechodu detí.



Osvetlenie priechodov pre chodcov nesmie mať vyššiu intenzitu ako okolité osvetlenie. Môže sa od neho odlišovať farebnosťou, respektíve sa odporúča aplikácia fluorescenčných prechodov.



Pri komunikáciách s intenzívnou dopravou sa odporúča rozdeliť priechod stredovým ostrovčekom o minimálnej šírke 2,5 m. Pri riešení takéhoto priechodu svetelnou signalizáciou je potrebné prioritizovať chodcov a umožniť im prechod na 1x.



Tupé nárožia budov prispievajú k prehľadnosti premávky a bezpečnosti na nárožiacich a ich priechodoch.



Pri spájaní upokojených (predovšetkým obytných) ulíc sa odporúča zvýšiť priechod pre chodcov na úroveň chodníka.

PRÍKLADY

159



Rotterdam (Holandsko)

Kruhové objazdy patria medzi najbezpečnejšie riešenia križení a zároveň prispievajú k spomaľovaniu dopravy.

160



Nijmegen (Holandsko)

V prípade vytvárania ostrovčiek by mali byť tieto ostrovčeky primeraného rozmeru (min. 2,5 m).

161



Praha (Česko)

Pred priechodmi pre chodcov treba dodržať bezpečnostný odstup (ideálne umiestniť cyklostojany, stĺpiky, ...).

162



Praha (Česko)

Osvetlenie priechodov by malo byť realizované zmenou farby, nie však intenzitou osvetlenia a treba aplikovať difúzer.

163



Praha (Česko)

Priechody v upokojených uliciach by mali byť kontinuálnym pokračovaním chodníka.

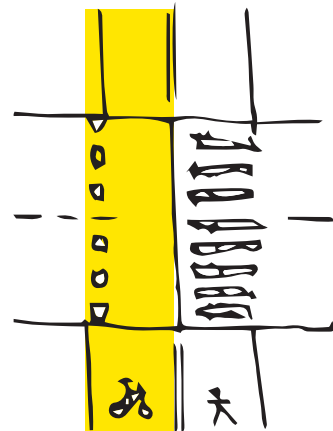
164



Praha (Česko)

Priechody v upokojených uliciach by mali zároveň plniť funkciu spomaľovania dopravy.

Priečne priechody ulíc cyklistami sa odporúčajú realizovať spolu s chodcami.



Bezpečný cyklistický a peší priechod



Križenie cyklotrás a bezpečný cyklistický a peší priechod

Pri riešení križovatky s cyklotrasou je nutné viesť cyklistov priestorom vozovky a prípadne im umožniť odbáčania aplikáciou nepriamych odbočení.

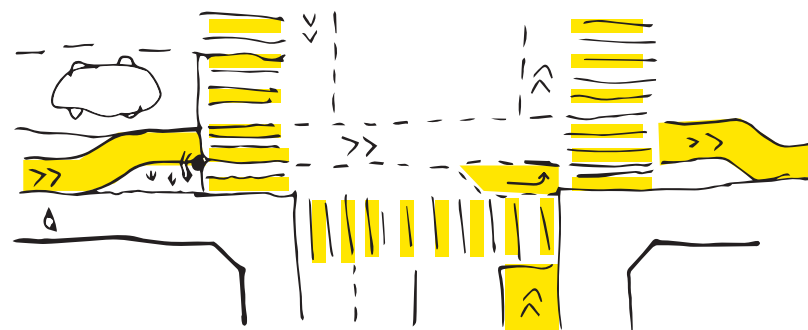


Križenie cyklotrás a bezpečný cyklistický a peší priechod



Bezpečná križovatka s vedením cyklistov po vozovke s nepriamym odbočením vľavo

Pri riešení komplexných križovatiek automobil - cyklista - chodec sa odporúča viesť cez križovatku cyklistov spolu s automobilom. Pri nepriamom odbočení doľava je potrebné vytvoriť priestor na bezpečné odbočenie cyklistu s minimálnou šírkou 1,5 m.



Parkovacie a odstavné plochy plnia dôležitú funkciu vo verejných priestoroch. Ich vhodné umiestnenie má významný potenciál podporiť dostupnosť a mobilitu, a tak aj život a aktivitu v meste.

Parkovacie a odstavné plochy plnia 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).

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 (centrálne mestská zóna, autobusové/železničné stanice ...), dočasné stojiská a pod.

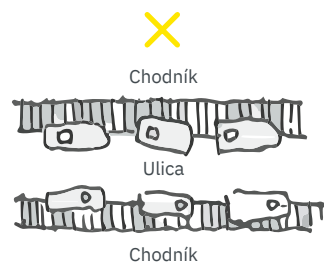
Odporúčané dochádzkové vzdialenosti:

- Pre krátkodobé parkovanie v centrách do 100 m
- Pre dlhodobé parkovanie v centrách do 200 m
- Pre odstavovanie vozidiel všeobecne do 300 m

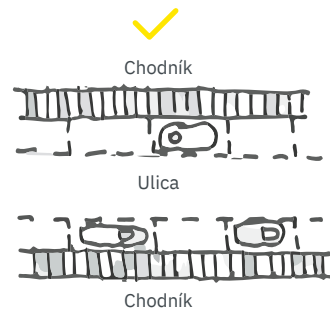
Pri tvorbe verejných priestorov je dôležité aj prevedenie značenia parkovacích a odstavných plôch. Štandardne používané označenie žltou farbou pri zákaze zastavania, či biele/modré vymedzenie parkovacích miest je možné nahradiť architektonizovanými prostriedkami: striedaním rôznych typov, resp. spôsobu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

V rámci zachovania voľného prístupu do objektov je nutné zamedziť parkovaniu pred týmto vjazdom, respektíve zamedziť umiestňovaniu iných prvkov verejných priestranstiev. Na parkoviskách v priestoroch sídlisk je nutné zachovať voľný vstup ku vchodu pre prípad núdze (príjazd pre sanitku a.i.), či krátkodobé parkovanie (napr. účely sťahovania) a vynechaním min. jedného parkovacieho miesta na osi vstupu do objektu.

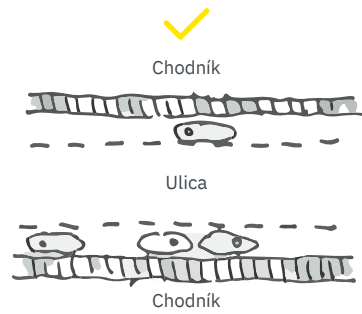
ODPORÚČANIA



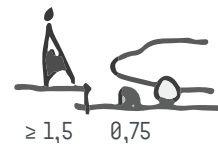
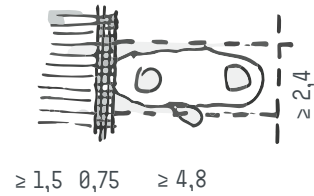
Chaotické parkovanie často na chodníku znehodnocuje verejné priestranstvá ako esteticky, tak technicky.



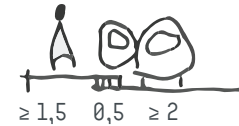
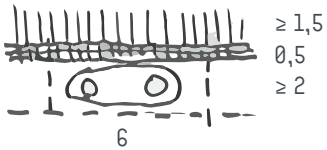
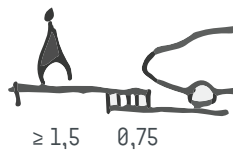
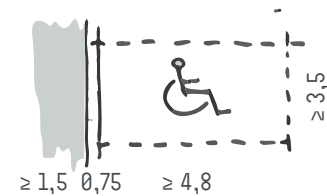
Vyznačené parkovanie
Parkovanie je nutné regulovať, a to aj formou parkovacích zón či rezidenčného parkovania.



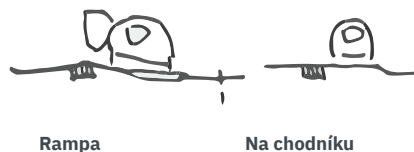
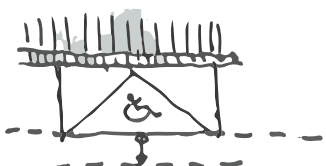
Voľné parkovanie
V rámci upokojených ulíc sa odporúča nevyznačovať parkovacie miesta, ale iba parkovací pás.



Odstup priečného parkovania od aktívnej plochy chodníka sa odporúča na oddelovacom pruhu so šírkou minimálne 0,75 m, respektíve aplikáciou Carstopperov vo rovnakej vzdialenosti od hrany chodníka.



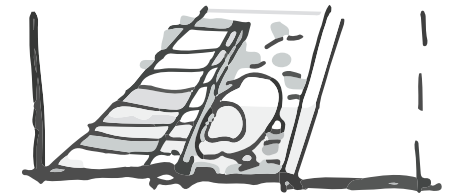
Odstup pozdĺžneho parkovania od aktívnej plochy chodníka sa odporúča na oddelovacom pruhu so šírkou minimálne 0,5 m.



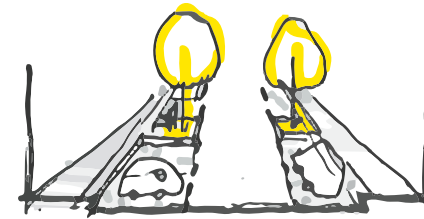
Pri riešení bezbariérového parkovania je potrebné zabezpečiť bezpečné parkovanie, napríklad umiestnením parkovacej plochy na rampu alebo na úroveň chodníka.



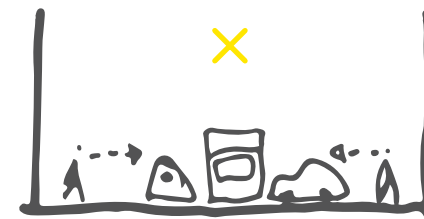
Parkovanie je vhodné odlišovať od vozovky a chodníka materiálovo a preferovať na to priepustné povrchy (napr. zatravnovacia dlažba).



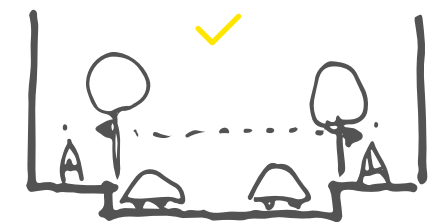
Vhodným riešením parkovania je taktiež jeho umiestnenie na rovinu s chodníkom. Je ho však nutné oddeliť materiálovo.



Parkovanie je nutné kombinovať so vzrastlou zeleňou, ktorá zjemňuje mierku a zabraňuje prehrievaniu, respektíve s mobiliárom formou vnechania parkovacieho miesta pre stojany na bycikel, nádoby na odpad. Pri jednosmernom parkovaní umiestňovať 1 strom na 2 autá, pri obojsmernom parkovaní 1 strom na 4 autá.



Rozsiahle parkoviská tvoria optickú, ale aj fyzickú bariéru v priestore.



Ideálnym riešením je tvorba zapustených parkovísk.



Vhodnejšou formou je vytváranie polozapustených garáží s pobytovým platom.

PRÍKLADY



Nijmegen (Holandsko)

Parkovanie by malo byť organizované a tvorené z priepustných povrchov.



Rotterdam (Holandsko)

Medzi parkovacie plochy a chodcov či cyklistov je vhodné umeistiť bezpečnostný odstup.



Amsterdam (Holandsko)

Parkovanie na úrovni s chodcami je prípustné, ale parkovacie miesta musia byť riadne označené, aby nedochádzalo k parkovaniu na voľnej ploche pre chodcov.



New York (USA)

Umiestňovanie "car stopperov" (reverzibilných obrubníkov) je vhodné v miestach, kde by parkujúce autá mohli zapríčiniť kolíznu situáciu alebo poškodiť objekt či zeleň.



Bonn (Nemecko)

V rámci tvorby parkovacích miest je vhodné kombinovať tieto miesta so zeleňou a maximalizovať aplikáciu priepustných materiálov.



Helsinki (Fínsko)

Je tak vhodné vysadiť jeden strom na minimálne štyri parkujúce autá. Vtedy sa majú koruny možnosť spojiť sa.

BIBLIOGRAFIA

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

NORMY

- 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

MESTSKÉ DOKUMENTY

Územný plán mesta Prešov

Priestor zastávok MHD musí byť ľahko rozoznateľný a príjemný, s dostatkom rôznych aktivít v jeho okolí, aby pre ľudí poskytoval pocit komfortu a bezpečia.

Priestor zastávok MHD musí byť ľahko rozoznateľný a príjemný, s dostatkom 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 (tienenie 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.

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

- blízkosť k susedným križovatkám;
- blízkosť k priechodu pre chodcov;
- zálivy v rámci komunikácií;
- parkovanie na ulici;
- existujúce prístupy k obytným a obchodným nehnuteľnostiam; a
- šírka chodníka

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

DOCHÁDZKOVÉ VZDIALENOSTI

- Maximálna odporúčaná dochádzková vzdialenosť k zastávke MHD je 400 m
- Odporúčaná dochádzková vzdialenosť pre starších a ľudí so zdravotným znevýhodnením je 100 m
- V prostredí, v ktorom je nutné prekonať terénne prevýšenie, sa za každý 1 m prevýšenia skraca je dochádzková vzdialenosť o 10 m
- vzdialenosť medzi jednotlivými zastávkami by mala byť zhruba 250 m – 350 m, avšak je nutné zohľadniť aj celkovú dĺžku jazdy pri 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 prevládajúcich 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, poloopené 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.

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, najmä aj v kombinácii s reklamnými plochami, mohli spôsobiť.

Osvetlenie

- je vhodné integrovať do prístrešku MHD

Chodník / priestor

- Optimálna vzdialenosť medzi prístreškom a nástupným priestorom do vozidla MHD závisí od frekvencie cestujúcich, štandardne však medzi 2,0 – 3,0 m

Povrchy

- Výška obrubníka - základným prvkom prístupného a rýchleho nástupu do autobusu je rovnaká úroveň nástupného priestoru autobusu a chodníka. Na to sa odporúča inštalovať kasselský obrubník.
- Je možné zvážiť aj farebné označenie povrchu zastávky vozidla, čo je výhodné najmä pre osoby so zníženou zrakovou schopnosťou. Tiež sa odporúča aplikovať na povrch zastávky liaty betón, ktorý je odolnejší pri zastavovaní a rozbiehaní ako asfalt.

BIBLIOGRAFIA

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

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

(3) OZYAVUZ, Murat. Advances in Landscape Architecture. IntechOpen. s. 924. 2013. ISBN: 978-9535111672

(4) Road Service Transportation UK (2015): Bus Stop Design Guide

NORMY A ZÁKONY

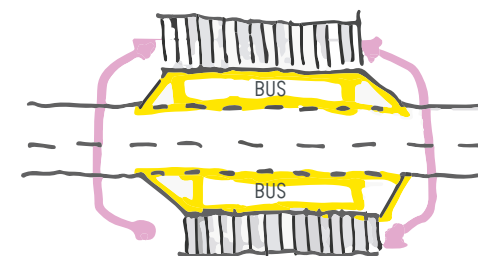
STN 73 6425 Stavby pre dopravu: Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky

STN 73 6075 Navrhovanie autobusových staníc

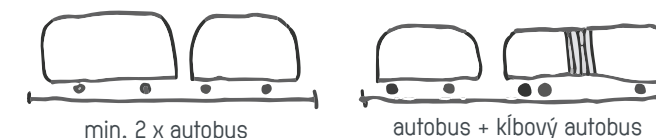
TP 07/2014 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

ODPORÚČANIA

Umiestňovanie zastávok

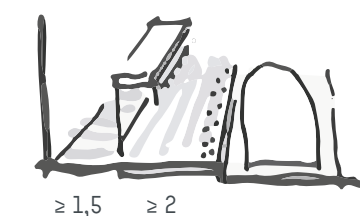


Zastávky je vhodné umiestňovať oproti sebe

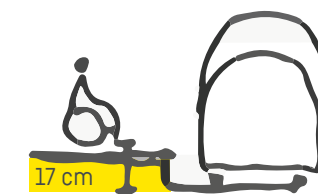


Pri frekventovaných zastávkach počítať s dlhšou plochou

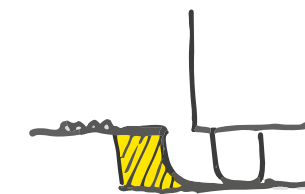
Rozmery



Minimálna šírka zastávky by mala byť 2m (v nevyhnutnom prípade ju je možné zlúčiť s chodníkom so šírkou minimálne 2 m).

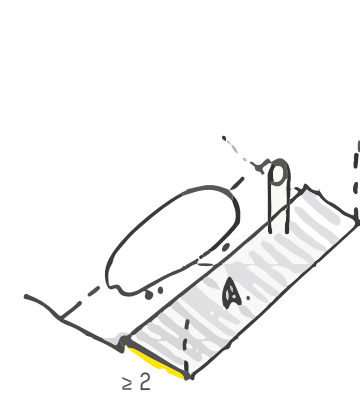


Pri tvorbe zastávky je nutné myslieť na **bezbariérový výstup a nástup**.

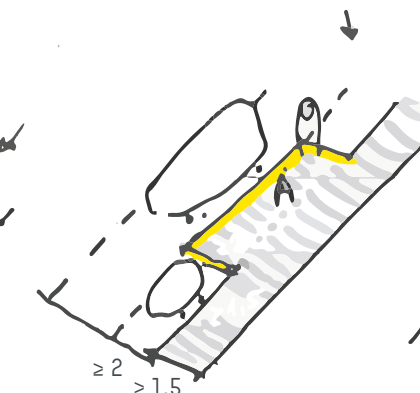


Pri tvorbe zastávok je nutné používať tzv. **kasselské obrubníky**.

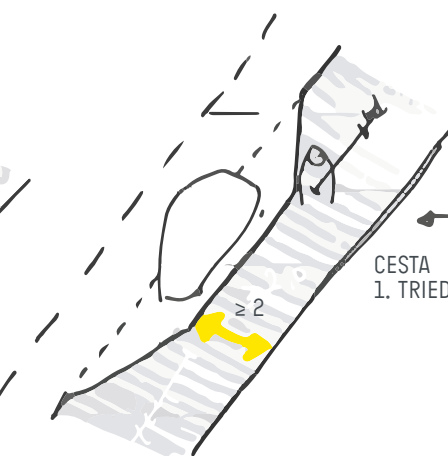
Typy zastávok



Zastávka v jazdnom pruhu napomáha k upokojovaniu dopravy a je ju možné aplikovať všade, kde nie je možné vytvoriť zastávku v zálive.

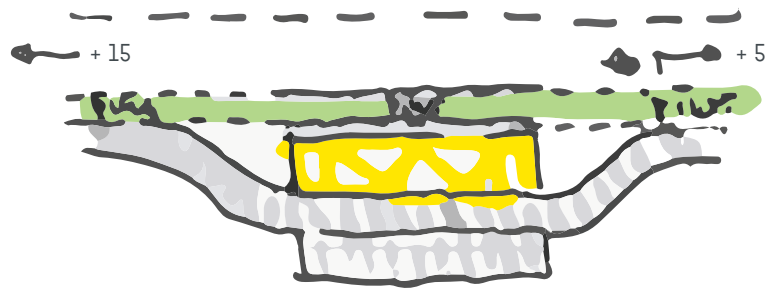


Zastávku v jazdnom pruhu je možné vytvoriť vynechaním parkovacích miest a tak prispieť k ukludneniu dopravy tam, kde je to nevyhnutné.

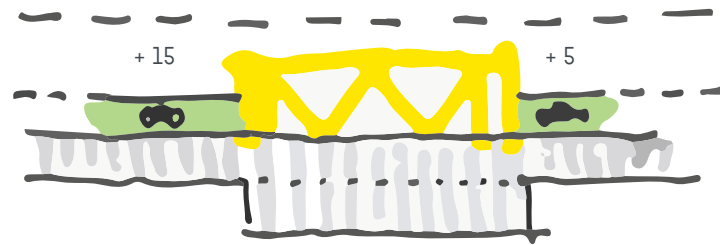


Zastávka v zálive patrí medzi bezpečné, avšak priestorovo náročné formy zastavenia. Aplikujeme ju najmä na zaťažených trasách a hlavných dopravných tepnách.

PRIESTOR ZASTÁVOK MHD



Vedenie cyklotrasy na vozovke popred zastávku v zálive. Cyklotrasu je nutné podfarbiť v celej dĺžke zastávky, 15 m pred zastávkou a 5 m za zastávkou.



Vedenie cyklotrasy na vozovke cez zastávku v jazdnom pruhu. Cyklotrasu je nutné podfarbiť 15 m pred zastávkou a 5 m za zastávkou, pričom autobus má prednosť v jazde pri odchode zo zastávkového priestoru.



Vedenie cyklotrasy popri chodníku poza zastávku v zálive. Cyklotrasu je nutné podfarbiť 15 m pred zastávkou a 5 m za zastávkou, pričom chodci majú prednosť pri prechádzaní cyklotrasy na zastávku MHD.

PRIESTOR ZASTÁVOK MHD

PRÍKLADY



Zastávka v jazdnom pruhu riešená ako vynechanie parkovacích miest slúži na spomalenie dopravy.



Zastávka v zálive zachováva plynulosť dopravy, pričom riešenie označiek nezavadzia chodcom.



Kasselský obrubník výrazne prispieva k debarierizácii zastávkových priestorov.



Prechody umiestnené pred a za zastávkou prispievajú k bezpečnosti chodca, ktorá môže byť doplnená o spomaľujúci prvok.



Cyklotrasu je vhodné viesť medzi chodníkom a nástupným ostrovom.



Riešenie cyklotrasy prechádzajúcej cez zastávkový priestor MHD na vozovke.

Detské ihrisko
Malá plocha určená pre deti, oplotená v rámci dostupnej – dohľadnej vzdialenosti od najbližších obytných domov.

Ihrisko / Športovisko
Otvorené priestranstvo navrhované na aktívnu rekreáciu.

DETSKÉ IHRISKO

je malá plocha určená pre deti, oplotená v rámci dostupnej – dohľadnej vzdialenosti od najbližších obytných domov (1).

Mestské detské ihriská (2) – sú verejne prístupné detské ihriská s osadenými hernými prvkami (kolotoče, 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.

Malé nenáročné športové ihriská – sú buď verejne prístupné obyvateľom mesta, alebo sú prenajaté a teda uzamknuté v správe telovýchovných jednot, 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.

Materiálové riešenia tvorby:

- pri výbere brať do úvahy umiestnenie zariadenia – exteriér (poveternostné podmienky, slnečné žiarenie, voda, teploty)

- toxicita – napr. náterové hmoty, plastové materiály, vhodnosť použitia pre deti; horľavosť – nesmú byť také, ktoré vytvárajú vzplanutie povrchu,
- zákaz samovznietivých materiálov, vhodná čím vyššia zápalná teplota (3,4)

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:

- sypký povrch – môže sa skladať materiálov ako piesok, alebo drvená guma.
- gumený povrch – sa môže používať vo forme dlaždíc alebo uceleného kusu materiálu v rôznych farbách a grafických vzoroch, čo sa dá využiť pri projektovaní ihriska.
- (umelá) tráva – tento typ povrchu sa odporúča mimo mestských terénov.
- kobercové povrchy – je to rozvíjateľný podklad uložený na materiál ako je piesok alebo okrúhle častice

Oplotenia

by mali mať tri hlavné funkcie:

- udržať deti vo vnútri ihriska,
 - v spojení s vhodnými brámkami a vstupmi udržať psy mimo ihriska,
 - dať deťom pocit, že je to ich priestor a oddeliť ich od okolia.
- Oplotenia by mali byť postavené v súlade s platnými národnými normami, pričom odporúčanou minimálnou výškou je 1 meter.

BIBLIOGRAFIA

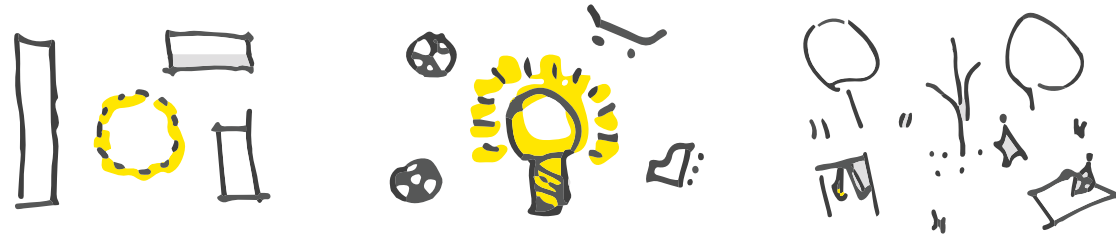
- (1) URBAN DESIGN ALLIANCE. Urban Design Compendium. London: English Partnership. 2007. 112 s. ASIN: B06XSTJF2G
- (2) ČABLOVÁ, Markéta et al. PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno : Nadace Partnerství, 2013. 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1.
- (3) JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu : 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

NORMY

- 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 ľudovej zábavy, zariadenia detských ihrísk a športovo-rekreačné zariadenia

ODPORÚČANIA/DETSKÉ IHRISKO

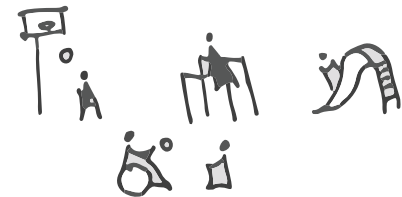
Umiestňovanie



Ihriská sa musia vždy navrhovať a umiestňovať ako súčasť kompozície, a je preto vždy potrebné zohľadniť širšie súvislosti

Ihriská pre rozličné športy a aktivity je vhodné navrhovať autorsky

Pri tvorbe ihrísk je dôležitá práca s prírodnými danosťami a vegetáciou zaistiť vytvorenie príjemného relaxačného prostredia,



Pri tvorbe ihrísk je potrebné myslieť na ich multifunkčnosť a bezbariérovú prístupnosť

Detiské ihriská

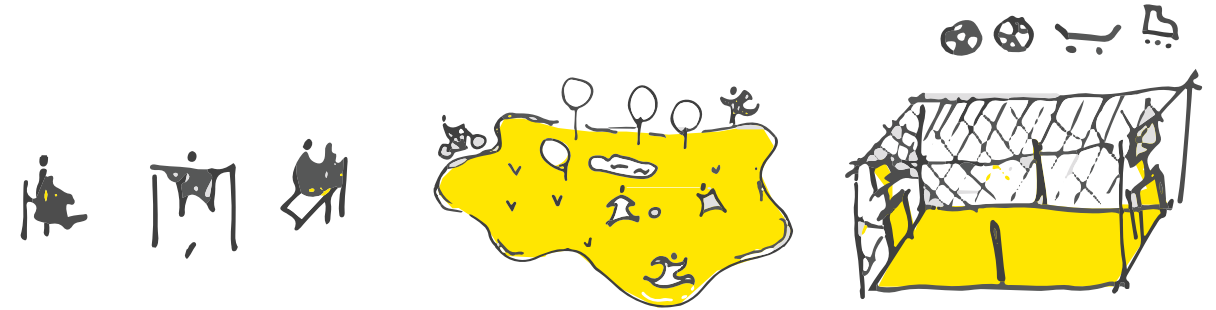


Detiské ihriská umiestňované v blízkosti komunikácií sa odpočíta aplikovať transparentné oplotenie o výške 1 m



Pri tvorbe treba myslieť na bezpečnosť ihrísk. Voľbu povrchov potrebné konzultovať s odborníkom. Odporúča sa vyhnúť materiálom ako štrk.

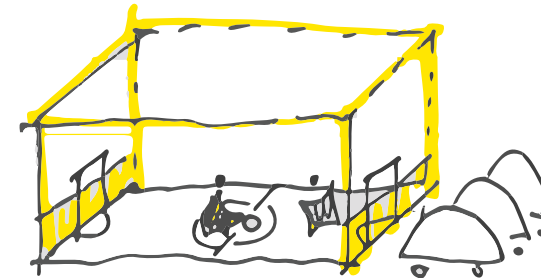
Ihriská a športoviská



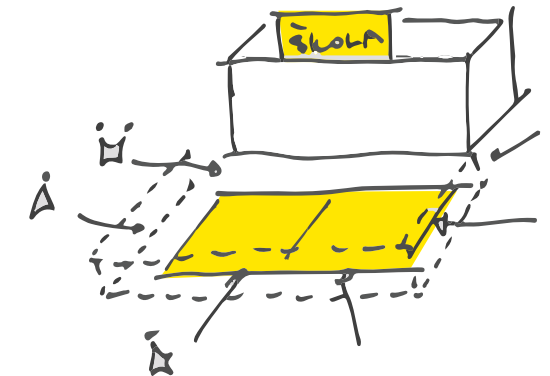
Workoutové ihriská sú vhodný doplnok do vnútroblokov, do areálov komplexov či do parkov.

V parkoch je potrebné vytvárať diverzifikované prostredie pre šport a rekreáciu.

V rámci malých exteriérových športovísk myslieť na ich multifunkčné využitie.



Ihriská pre loptové hry je nutné oplotovať transparentnými materiálmi (napr. siete) a umiestňovať taktiež mantinely, a to minimálne v priestore za brámkami.



Odporúča sa sprístupňovanie školských / iných športových areálov verejnosti bezplatne.

PRÍKLADY/DETSKÉ IHRISKO



Amsterdam (Holandsko)

Herné prvky v rámci upokojených uličných profilov dávajú priestor na oživenie ulice.



Hamburg (Nemecko)

Detsté ihriská by mali obsahovať inovatívne a zaujímavé prvky, ako je farebnosť, vzhľad aj možnosti využitia.



Bratislava (Slovensko)

Sprístupný športový areál školy pôsobí ako katalyzátor života vo svojom okolí pre rôzne vekové skupiny.



Bratislava (Slovensko)

Workoutové zóny sú žiadaným doplnkom parkov, sídlisk, či nábreží.



Katowice (Poľsko)

Pri návrhu ihrísk je vhodné myslieť na všetky vekové skupiny.



New York (USA)

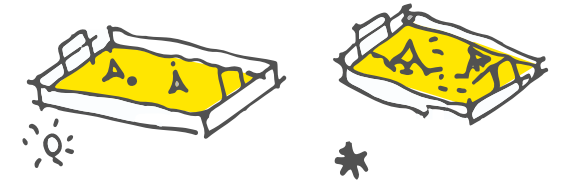
Priestory ako parky, námestia či sídliská je vhodné dopĺňať hernými a športovými prvkami aj pre dorast a dospelých.

ODPORÚČANIA IHRISKO/ŠPORTOVISKO

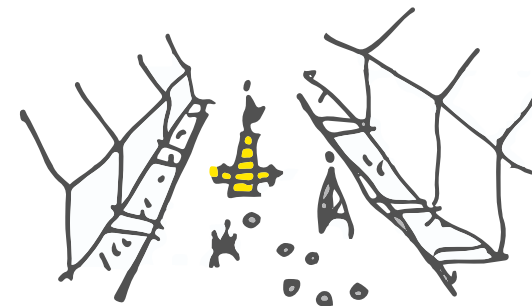
Prírodné športoviská



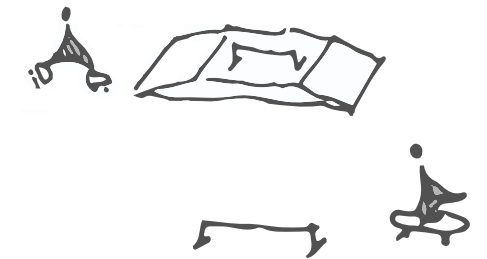
V rámci navrhovania parkov sa odporúča vytvárať podmienky pre celoročný šport a rekreáciu.



V rámci navrhovania umelých športovísk je potrebné myslieť na ich maximálnu využiteľnosť počas roka.



Upokojené a obytné ulice je vhodné dopĺňať o malé herné prvky, napríklad nakreslené na zemi.



Pri plánovaní ihrísk je potrebné myslieť aj na súčasné športy ako skateboarding atď.

PRÍKLADY/IHRISKO/ŠPORTOVISKO

187



New York (USA)

Počas zimného obdobia je vhodné vytvárať špecifické športoviská, ako napríklad klziská.

188



New York (USA)

V rámci tvorby športovísk je vhodné prihliadať na ich multifunkčnosť.

189



Podersdorf am See (Rakúsko)

V rámci tvorby športovísk je vhodné myslieť na súčasné športy a vytvárať skateparky či dirtparky.

190



Bratislava (Slovensko)

Mestské pláže patria medzi katalyzátory života na nábreží. Hlavným determinantom kvality sú služby a priestor pre šport a rekreáciu.



V súčasných silne urbanizovaných prostrediach predstavujú jednotlivé časti verejných priestorov hlavných nositeľov zabezpečenia dobrej klímy v mestách či udržateľnosti zdrojov.

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 zadržiavania 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 podložja, 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 spádu, ale aj ochranu pred záplavami a povodňami. Efektívne hospodárenie s vodou závisí od rozsahu sietí (rozsah osídlenia), od miery zastavania a spevnenia povrchov, teda od množstva vsaku a od vedomej tvorby podmienok zadržiavania vody (retenčné nádrže a pod.) (2). Potenciál predstavujú úpravy brehov riek s využitím prirodzených hatí, poldrov, ale aj riešenia parkov a sídliskových vnútroblokov s využitím prvkov mokradí či dažďových záhrad.

Z hľadiska zadržiavania vody v území a súčasne eliminácie prehrievania priestorov je výrazne výhodnejšie budovanie **koncentrovaných nespevnených plôch vegetácie** (záhrady, parky, lesoparky), ako ponechanie 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 alebo aj individuálnych) aktivít v priestoroch sídliskovej zelene či obytných vnútroblokoch.

Chov včiel (3)

- Na území každej obce sa reguluje individuálne prostredníctvom Všeobecne záväzného nariadenia o chove včiel v obci.
- Každé včelstvo musí byť registrované 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 – t. j. postaviť bariéru vysokú aspoň 2 metre na rozhraní pozemkov v prevládajúcom 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 úľov.

NAKLADANIE S ODPADOM

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

Kompostovanie – komunitné kompostovanie (4)

- Domáce kompostovanie: ide o systém predchádzania vzniku odpadov.
- Obecné kompostovisko je miesto, kde obec, obcou poverený subjekt alebo osoby vykonávajú kompostovanie biologicky rozložiteľných komunálnych odpadov, ktoré vznikajú na území danej obce, pričom ročná produkcia kompostu na jednom takom mieste neprevyšuje 10 ton.

- Z hľadiska samosprávy a plánovania kompostovacieho systému je vhodné aby si obce/mestá vypracovali Program na rozvoj domáceho kompostovania, ktorý zohľadňuje miestne podmienky a potreby ich obyvateľov.
- Výber vhodného umiestnenia kompostoviska závisí od technológie spracovania, predpokladaného množstva odpadu, jeho následného zhodnocovania (miesto kompostoviska by malo byť v blízkosti jeho ďalšieho využitia - tj kompost- organické hnojivo), a pod. Dôležité je zväžiť geologické pomery a nevytvárať kompostoviská na miestach s vodohospodárskym nestabilizovaným podložíom.

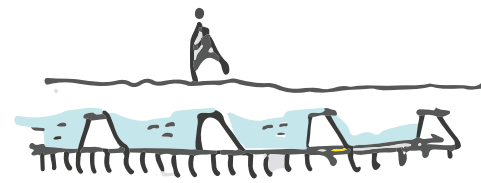
ODPORÚČANIA



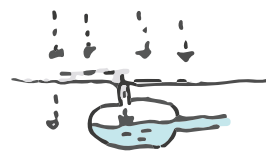
V rámci adaptácie na zmenu klímy je nutné použitie decentralizovaného odvodnenia v širšom kontexte so zapojením parkových plôch, tokov, zelených plôch, chodníkov atď.



Narábanie s dažďovou vodou je možné lokálnym spôsobom za pomoci dizajnu mesta tvorbou predzáhradiek, záhonov, priepustného okolia stromov, zatravněných pásov, priepustných povrchov atď.



Odvodňovacie kanále rozšíriť o vodozadrž. opatrenia

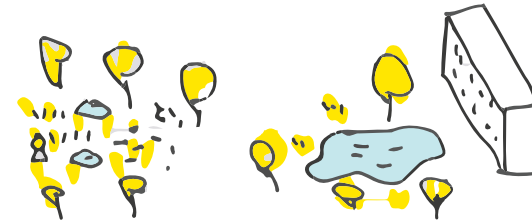


Tvorba retenčných nádrží na dažďovú vodu podporuje zadržiavanie vody v prostredí.

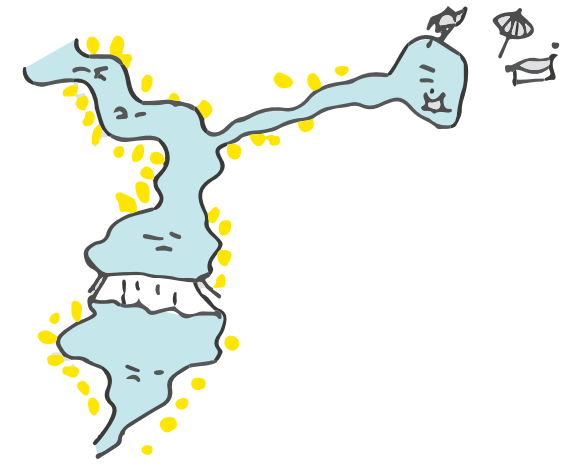
Mestské poľnohospodárstvo



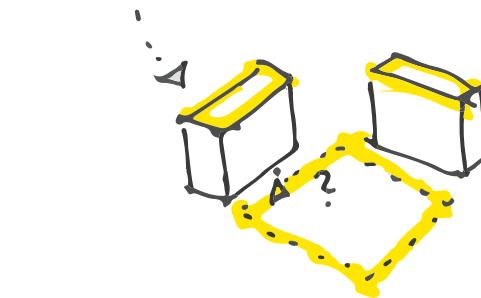
Údržba zelene a plôch je dôležitým bodom pri adaptácii na zmenu klímy. Je možné ju realizovať aj so zapojením obyvateľov.



Mokrade, jazierka a dažďové záhrady vytvárané, v rámci parkov či priestorov sídlisk, napomáhajú zadržiavať vodu v prostredí.



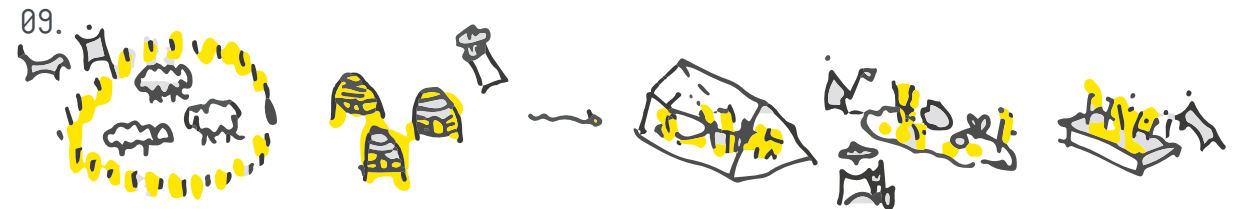
Vytváranie poldrov a hatí na existujúcich vodných tokoch napomáha podporovať zadržiavanie vody v prostredí a zároveň zmiernuje dopady povodní.



Rozsiahle trávnaté plochy sídlisk a parkov je možné využiť na mestské poľnohospodárstvo a chov.



Predaj lokálnych produktov na miestnych trhoch priaznivo podporuje obraz mesta.



Chov oviec či mestské včelárstvo priaznivo vplyva na životné prostredie.

Mestské poľnohospodárstvo podporuje lokálnu výrobu, je katalyzátorom komunity a má priaznivý environmentálny dopad.



Pri chove včiel v mestskom prostredí je nutné zabráňovať ich nízkemu preletu aplikáciou za zelenaných plotov, či umiestňovaním včelínov na strechy domov.



Domáce kompostovanie pre vlastnú potrebu (pestovanie, hnojenie zelene, odvoz bioodpadu...) by malo byť súčasťou oblastí s individuálnou bytovou zástavbou.



Komunitné kompostovanie v rámci sídlisk podporuje komunitu a zároveň vytvára podmienky pre efektívnejšie mestské poľnohospodárstvo.



Mestské kompostovanie zahŕňa odvážanie bioodpadu, ale taktiež efektívne nakladanie s biomasou získanou pri údržbe zelených plôch. Získanú biomasu je možné využiť na vytváranie hnojiva, biopeliet, či výrobu elektrickej energie.



LOKÁLNE



MIESTNE



MESTSKÉ

Koreňové ČOV patria medzi decentralizované systémy nakladania s odpadom, a tak znižujú záťaž na kanalizačné systémy.



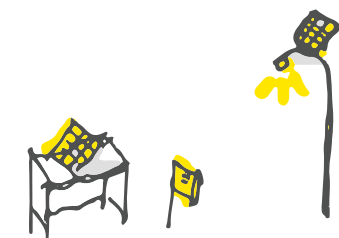
Okrem separovaného zberu odpadu a jeho následnej recyklácie na mestskej úrovni je nutné podporovať a propagovať individuálnu separáciu v rámci oblastí rodinnej zástavby.



Účinným spôsobom separovaného zberu odpadu a jeho následnej recyklácie je zálohovanie a následný výkup ako plastov, tak aj plechoviek.



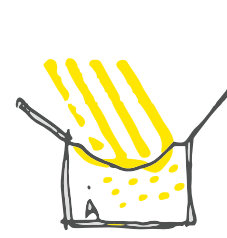
Mestský separovaný zber odpadu a jeho následná recyklácia by mali byť prioritizované v rámci koncepcie nakladania s odpadmi.



V rámci šetrenia energií je možné napájať vybrané prvky ako lampy či e-označníky MHD cez solárne panely.



STROMY



CELOPLOŠNÉ



MARKÍZY, PERGOLY

Tienenie prostredia patrí medzi prevencie prehrievania mesta. Je možné ho realizovať skrz kompaktnú výsadbu stromov, celoplošné tienenie ľahkými konštrukciami či čiastočné tienenie markízami, pergolami, či vyváráním podlúbí.

PRÍKLADY

191



Bratislava (Slovensko)

Malé vodné plochy a zberné nádrže dažďovej vody by mali byť súčasťou revitalizácie parkov, ale aj priestorov sídlisk.

192



New York (USA)

Na zmiernenie dopadov privalových dažďov na kanalizačný systém je potrebné vytvárať tzv. dažďové záhrady, resp. vsakovacie galérie.

193



Katowice (Poľsko)

Biotoxy pozdĺž vodných tokov napomáhajú nielen k zadržiavaniu vlhky ale aj k rozkvetu fauny.

194



Bratislava (Slovensko)

Rovnako lúčne porasty v parkoch a na sídliskách napomáhajú k zadržiavaniu vlhky a vytvárajú životné protredie pre rozmanitú faunu.

195



New York (USA)

Mestské včelárstvo patrí medzi pomerne jednoduchý a účinný prístup k ekologizácii miest, nakoľko včely lepšie znášajú smog, než pesticídy a insekticídy.

196



Prešov (Slovensko)

Mestský chov je prínosný nie len pri environmentálnej výučbe, ale aj pri samoúdržbe trávnatých povrchov.

PRÍKLADY

197



Denver (USA)

Komunitné záhrady tvoria katalizátor susedského života. Nemusí ísť iba o produktívne pestovanie, ale aj o pestovanie okrasných rastlín.

198



Brno (Česko)

Komunitné kompostovanie tak nadväzuje na komunitné záhrady a zároveň odbreňuje konvenčné odpadové hospodárstvo.

199



Podersdorf am See (Rakusko)

Koreňové ČOV svojou decentralizáciou odbreňujú konvenčný kanalizačný systém a podporujú ekologickú udržateľnosť.

200



Londýn (Anglicko)

Nádoby na triedenie odpadu je vhodné umiesťovať aj do verejných priestranstiev, akými sú ulice, námestia, či parky.

201



Amsterdam (Holandsko)

Pri návrhu parkovacích plôch je potrebné myslieť na elektoomobilitu a inštalovať nabíjacie stanice.

202



Agueda (Portugalsko)

V rámci prevencie pred extrémnym teplom je vhodné zatieňovať verejné priestranstvá a to či už architektonicky, alebo zeleňou.

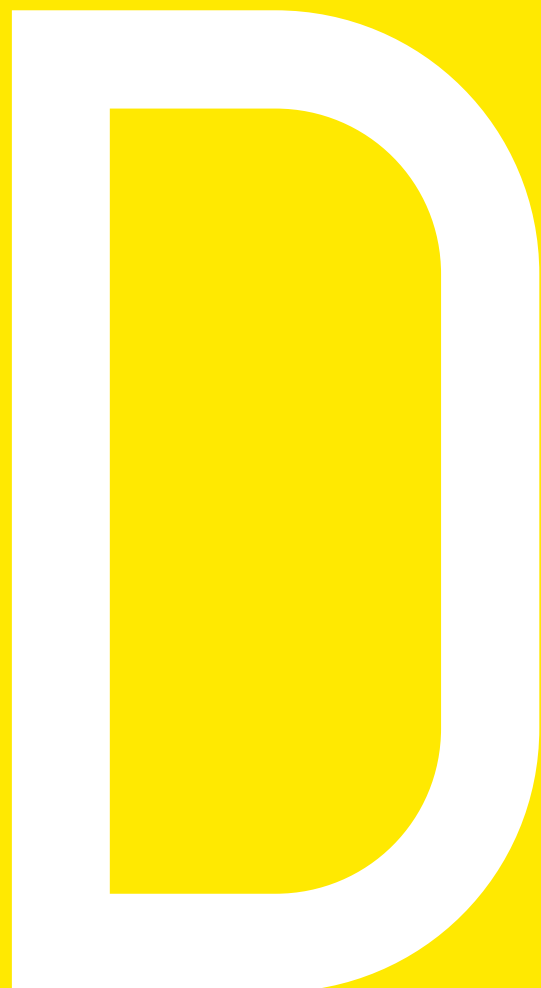
BIBLIOGRAFIA

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

NORMY

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. 79/2015 Z. z.



PRVKY VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV

D 1	Materiály a povrchy	178
D 2	Prvky vegetácie	188
D 3	Prvky technickej infraštruktúry	206
D 4	Vonkajšie osvetlenie	212
D 5	Mobiliár	220
D 6	Objekty zariadení a služieb	240
D 7	Objekty na uľahčenie pohybu a prístupu	246
D 8	Vonkajšia reklama	250
D 9	Umenie vo verejnom priestore	256

Voľba materiálov a povrchov by mala vychádzať z umiestnenia verejného priestranstva v rámci celomestskej štruktúry, jeho lokálneho charakteru, historických súvislostí, stavebných požiadaviek a funkcie, teda spôsobu využívania verejného priestoru.

Použitie kvalitných materiálov zvyšuje atraktivitu a využívanie miesta. Kvalita povrchov verejných priestranstiev je nástrojom estetických kvalít prostredia, ovplyvňuje pohyb, pocit bezpečia a pohody a má výrazný vplyv na rozhodovanie o pobyte v priestore. (2)

Voľba materiálov a povrchov by mala vychádzať z umiestnenia verejného priestranstva v rámci celomestskej štruktúry, jeho lokálneho charakteru, historických súvislostí, stavebných požiadaviek a funkcie, teda spôsobu využívania verejného priestoru.

Vhodne použité kombinácie správne 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. (1) Pri navrhovaní povrchov je potrebné dbať na bezpečný pohyb a bezbarierovosť pre užívateľov verejného priestoru, na environmentálne a mikroklimatické požiadavky napr. na vsakovanie vody alebo ochladzovanie verejného priestoru v horúcich mesiacoch. (2)

Funkčné a konštrukčné vlastnosti zvoleného materiálu ovplyvňujú jeho odolnosť, trvanlivosť či bezpečnosť verejného priestranstva. Dôležitá je nie len voľba materiálov, ale aj detail napojenia a styku jednotlivých materiálov a prvkov. Kvalitné riešenie styku materiálov výrazne ovplyvňuje celkové pôsobenie priestranstiev a životnosť prvkov aj povrchov. Súčasne je potrebné dbať aj na pravidelnú kvalitnú údržbu súčasných aj nových povrchov a plôch. (2)

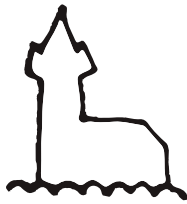
VOĽBA POVRCHOV

Pochôdzne a zdieľané povrchy

Materiály a povrchy pochôdznych plôch by mali umožňovať bezpečný, pohodlný a bezbarierový prechod v meste. (1) Vodiace línie a bezbarierové riešenia musia vytvoriť kontinuálnu cestu mestom. Zdieľané povrchy sú povrchy v jednej výškovej úrovni. Je vhodné použiť materiál, ktorý vizuálne zodpovedá bytovému priestoru, ale fyzikálnymi vlastnosťami umožňuje aj prejazd vozidiel. (2) Vizuálne je dobre odlíšiť spôsoby dopravy - materiálové a farebné riešenie.

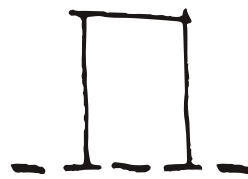
Historické mesto (Mestská pamiatková rezervácia a Pamiatková zóna Solná Baňa) – kvalitná kamenná mestská dlažba nadväzujúca na mestskú tradíciu a čerpajúca ideálne z lokálnych zdrojov (2)

Sídliisko – Modernistické mesto a Centrálné mesto – vhodné používanie súčasných materiálov najlepšie prefabrikovaných. Veľkoformátová alebo maloformátová kamenná dlažba alebo betónové liate povrchy. Používanie betónovej zámkovej dlažby pre jej krátku životnosť a slabú estetickú kvalitu nemožno odporúčať.



HISTORICKÉ MESTO

Vhodným materiálom je kamenná dlažba



MODERNÉ MESTO

Vhodným materiálom je veľkoformátová (napr. betónová) dlažba



RODINNÉ MESTO

Vhodným materiálom je maloformátová (napr. betónová) dlažba

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

Komunikácie pre motorovú dopravu

Pri návrhu povrchu vozovky je dôležité zohľadniť, okrem funkčných parametrov vozovky aj okolité prostredie, ktorým vozovka prechádza. Vozovka, ktorá križuje alebo sa nachádza blízko 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 odlišiť tieto jazdné pruhy iným typom, inou farbou či štruktúrou materiálu prípadne doplniť ohraničujúcu líniu.

Podfarbenie

Z hľadiska bezpečnosti je potrebné odlišiť 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 makadamové... (TP07/2014 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry)

Autobusové zastávky

V prípade zastávky bez zálivu by mal byť povrch príbuzný s povrchom vozovky, prípadne farebne odlišený. Zastávky so zálivom by mali mať povrch odlišný od vozovky nielen farebne, ale aj materiálovo. Odporúča sa aplikácia betónu.

Parkovanie

Povrch by mal byť blízky povrchu chodníka a vyčleňovať sa od povrchu vozovky.(2) Toto neplatí pre Historické mesto, kde je snaha o univerzálnu tvorbu priestorov a prípadné oddelenie parkovacích plôch napr. reverzibilnými terčíkmi.

Hrany a rozhranie

By mali byť prirodzeným vodítkom a pomáhať v organizácii priestoru.

BIBLIOGRAFIA

(1) MIKOVÁ, Karolína, PAULÍKOVÁ Martina, PAULINIOVÁ Zora. **Verejné priestory: ako tvoriť verejné priestory s príbehom, pre ľudí a s ľuďmi.** 2010. s. 137. Dostupné na: www.pdcs.sk/sk/publikacie/verejne-priestory.html#P

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

(3) KOL. AUTOROV: **Dresdner Standard: Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum.** 2013. Dostupné na: www.dresden.de

MESTSKÉ DOKUMENTY

Zásady ochrany pamiatkového územia PR Prešov a PZ Soľná Baňa

ODPORÚČANIA



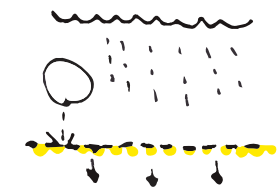
Vhodné povrchy upokojujú dopravu (napr. dlažba)



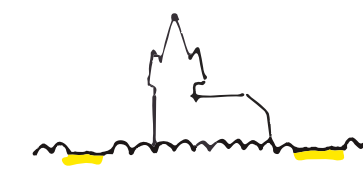
Priestor by mal byť čitateľný aj bez vertikálneho značenia resp. výškových delení



Čitateľnosť zdieľaných priestorov je možné dosiahnuť kombináciou rôznych materiálov. Nesmieme zabúdať na aplikáciu povrchov vhodných pre chôdzu, zároveň odolných voči pojazdom



V rámci rekonštrukcií a tvorby priestranstiev je nutné maximalizovať použitie priepustných povrchov



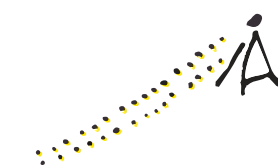
Dlažbu v historickom meste je vhodné dopĺňať o plochy, ktoré zjednodušujú pohyb (kočík, vozík, podpätky), musia však rešpektovať celkový ráz.



Na detské ihriská a športoviská sa odporúča používať mäkké povrchy (liaty tartan, mlat, trávu). Neodporúča sa používať štrk.



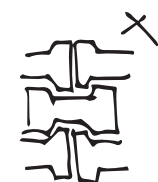
Pri revitalizácii povrchov sa nesmú používať klzké materiály a povrchy.



Pokiaľ je to možné, vodiace línie by mali byť materiálovo príbuzné k peším povrchom. Pri dodatočnej aplikácii vodiacich línií sa odporúča aplikovať lepené línie.



Pri kladení novej dlažby sa odporúča dodržať pravidlo troch špár.



Kvôli nízkej kvalite a životnosti sa neodporúča používať zámkovú dlažbu pri obnove a tvorbe nových priestranstiev

Pochôdzne a zdieľané preistory



Porfýr → Pravidelný štiepaný prírodný kameň veľkého formátu



Andezit → Pravidelný štiepaný prírodný kameň (kocka) ukladaný do vejára

Povrchy plôch pre cyklistickú dopravu



Prírodný kameň → Oddelenie ukladaním dlažby



Asfaltový pás → Príbuznej farebnosti ako okolná dlažba, oddelený prírodným kameňom

Povrchy plôch pre motorovú dopravu



Andezit / pojazdné plochy → Pravidelný štiepaný prírodný kameň (kocka) ukladaný do vejára



Andezit / parkovanie → Pravidelný štiepaný prírodný kameň (kocka) ukladaný do vejára

Pochôdzne a zdieľané preistory



Porfýr → Pravidelný štiepaný prírodný kameň veľkého formátu



Betónová maloformátová dlažba → Betónová maloformátová dlažba Pravidelná betónová dlažba malého formátu

Povrchy plôch pre cyklistickú dopravu



Prírodný kameň / betónová dlažba → Oddelenie farbou, alebo ukladaním dlažby



Pásky na vozovke → Farebný pruh s bezpečnostným odstupom od parkujúcich áut

Povrchy plôch pre motorovú dopravu



Asfalt → Asfaltový povrch s prioritizáciou MHD, TAXI a cyklodopravy



Andezit / betónová dlažba → parkovanie Pravidelný štiepaný prírodný kameň (kocka) ukladaný do vejára

Pochôdzne a zdieľané priestory



Betónová veľkoformátová dlažba
Pravidelná betónová dlažba veľkého formátu



Liaty betón

Povrchy plôch pre cyklistickú dopravu



Asfaltový pruh s chodcami
Oddelený farebne a výškovo od chodníka



Pásky na vozovke
Farebný pruh oddelený súvislou čiarou

Povrchy plôch pre motorovú dopravu



Liaty betónový povrch / svetlý asfaltový povrch



Zatravnovacia betónová dlažba / parkovanie

Pochôdzne a zdieľané priestory



Porfýr
Pravidelný štiepaný prírodný kameň veľkého formátu



Betónová maloformátová dlažba
Pravidelná betónová dlažba malého formátu

Povrchy plôch pre cyklistickú dopravu



Prírodný kameň / betónová dlažba
Oddelenie farbou, alebo ukladáním dlažby



Protismerné značenie na vozovke

Povrchy plôch pre motorovú dopravu



Liaty betónový povrch / svetlý asfaltový povrch

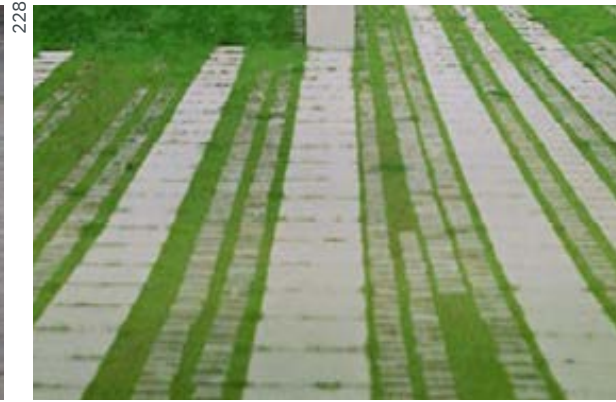


Zatravnovacia betónová dlažba / parkovanie

Pochôdzne a zdieľané preistory



227 **Andezit / Žula**
Pravidelný štiepaný prírodný kameň (kocka) ukladaný do vejára



228 **Betónová zatrávňovacia dlažba / Tráva**

Povrchy plôch pre cyklistickú dopravu



229 **Mlatové povrchy**



230 **Liaty tartan / ihriská**

Povrchy plôch pre motorovú dopravu



231 **Liaty betónový povrch / svetlý asfaltový povrch**



232 **Zatrávňovacia betónová dlažba / parkovanie**

Pochôdzne a zdieľané priestory



233 **Betónová maloformátová dlažba dlažba**
Pravidelná betónová dlažba malého formátu



234 **Betónová veľkoformátová dlažba**
Pravidelná betónová dlažba veľkého formátu

Povrchy plôch pre cyklistickú dopravu



235 **Pásky na vozovke**
Farebný pruh s bezpečnostným odstupom od parkujúcich áut



236 **Pásky na vozovke**
Farebný pruh oddelený súvislou čiarou

Povrchy plôch pre motorovú dopravu



237 **Liaty betónový povrch / svetlý asfaltový povrch**



238 **Zatrávňovacia betónová dlažba / parkovanie**

Niektoré druhy vegetácie dospievajú v priebehu pár týždňov, iné, najmä dreviny, aj niekoľko desiatok rokov. Integrácia tejto dynamiky vegetácie je základnou súčasťou úspešnej tvorby verejných priestorov.

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 životného cyklu. Rýchlosť zmien závisí od druhu dreviny (pomaly a rýchlo rastúce) a podmienok prostredia. Niektoré druhy vegetácie dospievajú v priebehu pár týždňov, iné, najmä dreviny, aj niekoľko desiatok rokov. Integrácia tejto 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

- tvorbu a údržbu zelene je vždy nutné konzultovať s odborníkom na zeleň (napr. krajinným architektom)
- súčasťou každej projektovej dokumentácie musí byť v súlade so stavebným zákonom, zákonom o ochrane prírody a s VZN mesta Prešov aj inventarizácia a zhodnotenie drevín a návrh nutných výrubov. Povinnou súčasťou projektovej dokumentácie by mal byť aj „Plán ochrany drevín v priestore stavby“
- výsadba úžitkovej zelene, jedlých a liečivých rastlín, podpora prirodzeného prírodného prostredia a vytváranie čo najprirodzenejších biotopov aj pre živočíchy
- pri koncepcii tvorby s prvkami zelene je základom podpora systému prirodzených zelených koridorov – súvislej navzájom prepojenie siete, ktorá umožňuje najmä pohyb drobným živočíchom, hmyzu a pod.
- odporúčanie extenzívnej a lúčnej výsadby a obmedzení kosenia trávnikov, najmä 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
- v rámci údržby zelene (1) a v súvislosti s ochranou drevín pred stavebnou činnosťou (2) je vhodné postupovať podľa Arboristických štandardov

- tvorbu zelene je nevyhnutné konzultovať s krajinným a záhradným architektom
- údržbu stromov je potrebné zveriť do rúk odborníkom (certifikovaným arboristom)

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 kľúčové prvky zelenej infraštruktúry.

Stromy majú taktiež nezanedbateľný pozitívny vplyv na životné prostredie, ľudské zdravie a pocity pohody užívateľov. Zvyšujú vzdušnú vlhkosť, produkujú kyslík, eliminujú škodliviny, zachytávajú prach a exhaláty, produkujú fytoncidy (prchavé látky pozitívne pôsobiace na ľudské zdravie, ničiace mikroorganizmy a patogény), pôsobia ako protihluková bariéra, vetrolamy, zabezpečujú v letných mesiacoch tieň a znižujú teplotné extrémny v mestách, čím vytvárajú príjemný pobytový priestor.

Pokiaľ je to možné, je vhodné uprednostniť výsadbu veľkých a stredných druhov stromov (malé stromy sú prípustné najmä v stiesnených podmienkach, napr. v historickom centre mesta), nakoľko ich ekologické vlastnosti (napr. tienenie, odparovanie vody, atď.) sú mnohonásobne vyššie ako pri malých stromoch. Podmienky pre rast a dlhodobý vývoj stromu v mestskom prostredí nie sú vždy ideálne a väčšinou je ich potrebné vytvoriť. V rámci toho je taktiež potrebné dbať pri výbere druhov stromov na tie, ktoré sú odolnejšie voči negatívnym vplyvom a zároveň treba myslieť na ich priestorové parametre. Niekedy je však výber konkrétneho druhu ako hlavná požiadavka (napr. v historickom kontexte, kontexte tradičných miestnych drevín, atď.). Následne je nutné zabezpečiť technologicky správnu výsadbu stromu vrátane voľby ochranných opatrení proti negatívnym mestským vplyvom (výsadbu musí realizovať zodpovedný odborník). Základné prvky ochrany proti negatívnym vplyvom sú vhodné zvolené kotviacsystemy; ochrana kmeňa; zvýšenie obrubníkov v mieste parkovania; ochranné manžety proti poškodeniu kmeňa kosačkami; ochrana vsakovacej plochy pred utlačením, ochrana proti psej moči a ochrana kmeňa proti mechanickému poničeniu stĺpkami, zábradlím, príp. ohrádkou (3)

Základné podmienky použitia a starostlivosti

- zhodnotiť stanovište výsadby a navrhnúť vhodné druhy, odrody a typy pre dané podmienky, prípadne navrhnúť vylepšenie miesta výsadby
- výber výpestkov určených k výsadbe pre mestské prostredie
- **pri prevzatí výpestku musí dôjsť k dôkladnej kontrole kvality**, predovšetkým koreňového balu (kritériá kvality je možné nájsť v štandardoch AOPK (4))
- zabezpečiť technologicky správnu výsadbua priaznivé pomery pre rast, vývoj, starostlivosť a údržbu
- **zaistiť dostatočný priestor pre rozvoj stromov**, predovšetkým dostatočne prevzdušnený priestor pre rozvoj koreňového systému, ktorý sa stáva predpokladom pre ich dlhodobú existenciu (prírodná veľkosť plochy koreňového systému je zvyčajne 1,5–2 násobok veľkosti koruny stromu, ideálne však 16 m² a hĺbkou najmenej 800 mm. Nezakrytá, resp. pre vzduch a vodu priepustná plocha musí byť o minimálnej ploche 6 m² (5)).
- **ochranné pásmo stromu** (aby nedošlo k jeho fatálnemu poškodeniu) **je celý jeho koreňový systém**, iba v nevyhnutných prípadoch je možné vykonávať výkopové práce **minimálne 2,5 m od bázy kmeňa**
- absorpčné korene sú uložené vo väčšej vzdialenosti od osi kmeňa, je preto vhodné používať pri konštrukcii priľahlých priestorov rôzne "prekoreňovacie systémy" a zabezpečiť tak dostatočný priestor pre rozvoj koreňovej sústavy
- dbať na veľkosť dospelého stromu: nevysádzať stromy s rozložitou korunou do úzkych ulíc, resp. v nedostatočnej vzdialenosti od stavieb, od okien (najmä) obytných budov
- výška koruny stromov v stromoradiach a alejoch by mala byť vypestovaná tak, aby dovoľovala prechod alebo prejazd väčších dopravných prostriedkov (autobus, trolejbus, kamión):
 - minimálne 2,5 m pri pochôdných povrchoch
 - minimálne 4 m pri pojazdných povrchoch.
 Nie je potrebné ju dodržať vo voľných trávnatých plochách pri solitérnych devinách.

- zimné solenie znižuje životaschopnosť stromov. Medzi možnosťami ochrany patrí redukcia solenia a používanie materiálov ako piesok, v krajom prípade menej toxický chlorid vápenatý. Zároveň by mal byť zabezpečený odvoz kontaminovaného snehu, alebo jarné preplachovanie výsadbového priestoru stromov (100 l vody 1x–3x) (6)
- pri údržbe trávnikov (kosení) je nutné dbať zvýšenú pozornosť, aby nedošlo k poškodeniu kmeňa stromu. V takomto prípade je vhodné použiť ochranné manžety

Častým zdrojom poškodenia a devastácie stromov v sídlach je aj stavebná činnosť:

- 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 celý jeho koreňový systém. V prípade stavebnej činnosti je potrebné stromy chrániť debnením, 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, terénnych úprav, výstavbou prvkov drobnej architektúry, či stavebných prvkov, alebo prejazdmi stavebnej techniky (zhtutnenie či kontaminácia zeminy).

využitie technológií, ktoré obmedzia poškodenie orgánov drevín v rozsahu nevyhnutného minima (napr. technológia Air spade - výkopy stlačeným vzduchom)

STOMORADIA, ALEJE A SKUPINY STROMOV

Stromoradia a aleje

Stromoradie je líniová výsadba stromov, zväčša jedného druhu. Dôležitým prvkom stromoradia je rytmus a linearita. Kompozične dotvára líniové stavebné prvky (vodné toky, komunikácie, dôležité objekty, atď.). Stromoradie ako také však nie je nevyhnutne viazané na druhovú, či vekovo jednotnú výsadbu. Toto však často nie je pôvodným zámerom, ale často je to výsledkom postupného nahrádzania pôvodných druhov za nové. Na druhej strane aleja je vytvorená dvomi súbežnými radami stromov, ktoré vyzdvihujú význam danej komunikácie. Stromoradie nemusí byť vždy vhodným riešením, preto ho treba navrhovať s citom, nie mechanicky a paušálne (7).

Komponované skupiny stromov

Stromy definujú priestor rovnako ako architektúra. Od pravidelného rastu stromov s ľahkou a vysokou korunou, ktoré dokážu prekryť celé priestranstvá, až po menšie, plnšie stromy, ktoré vyplňajú rozsiahlejšie priestory, so stromami treba narábať ako s výrazovými a kompozičnými prvkami verejných priestranstiev (8).

Menšie háje a lesíky prirodzeného charakteru

Sú tvorené prirodzenými náletovými drevinami, ktoré sa uplatňujú predovšetkým ako prostriedok zapojenia do krajiny. V určitom kontexte môžu byť použité aj v intenzívnejšie využívanom mestskom prostredí (9) (napr. v parkoch, záhradách, či ako podpora biotopov pozdĺž riečnych tokov).

Základné podmienky použitia a starostlivosti

→ stromoradia a aleje stromov je potrebné navrhovať v kontexte štvrti, prípadne v celomestskom kontexte, nakoľko ich zámerom je zjednocovať priestory (najmä na celomestskej úrovni správnu voľbou druhu, tvaru, či pozície výsadby)

→ obnova alejí a stromoradií je v ideálnom prípade vhodné riešiť jednorázovo v rámci rekonštrukcie ulice, v rámci ktorej je možné preložiť inžinierske siete, a tak zabezpečiť dostatočný priestor pre prekorenenie stromov. V prípade čiastočnej obnovy stromoradií musí byť táto obnova umožnená aj v prípade, že do výsadbového pásu stromov zasahujú ochranné pásme dodatočne uložených sietí

→ v rámci obnovy stromoradií je potrebné vytipovať ulice, kde je možná celková výmena stromoradia, a kde je vhodná čiastočná a postupná obnova

→ historicky hodnotné aleje a stromoradia je nutné obnovovať v rámci pôvodnej druhovej skladby a tvaru stromov. V rámci pamiatkových rezervácií a zón treba pristúpiť k obnove a výsadbe v spolupráci s miestnym pamiatkovým úradom. Stromoradia v takýchto územiach by mali byť vysádzané do priestorov s polopriepustným mlatom, resp. kryté mrežami

→ v uliciach nad 18 m je vhodné navrhovať výsadbu stromov 4-6 m od fasády budov. V miestach, kde to priestorové podmienky nedovoľujú je možné sadiť stromy aj bližšie k budovám za predpokladu vhodného výberu druhu a starostlivosti o korunu

→ stromy lemujúce ulice 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 (10)

→ stromoradia je vhodné využiť ako prostriedok pre začlenenie parkovísk. Parkoviská musia byť ozelenené výsadbou stromov v pomere minimálne 1 strom na 4 parkovacie miesta pri organizácii parkovania vo dvoch a viacerých radoch, pri jednoradovom parkovaní v pomere minimálne 1 strom na 2 parkovacie miesta (11)

KROVITÉ A BYLINNÉ PORASTY A BIOTOPY

Krovité a bylinné porasty a biotopy sú pre potreby manuálu chápané ako plochy zarastené vegetáciou, ktoré sa nedajú definovať ako trávnaté plochy, či pobytové lúky. Jedná sa tak o kry, bylinné a krovinné porasty, živé ploty, trvalkové porasty, či úžitkové záhony. Tieto prvky sú taktiež vhodné na architektonické stvárnenie formou strihaných živých plotov a stien, resp. podporou prírodného charakteru.

Porasty a biotopy patria medzi základné kompozičné prvky kaprkvov a záhrad (spolu so stromami a trávnikmi), ale môžu sa stať aj súčasťou ulice (napr. v

predzáhradkách), či námestí (v jasne definovaných záhonoch). Sú taktiež podstatnou súčasťou zachovania krajinných celkov prenikajúcich do mesta.

Nakoľko sa jedná o živé organizmy, ktoré sa v čase menia, je potrebné sa o ne pestovateľsky starať, formovať a udržiavať, respektíve ich ponechať na vlastný autoregulačný proces. Postupne sa premieňajú aj niektoré záhradnícke prvky vzhľadom na súčasné ekologické a environmentálne poznatky (výsadba autoregulovaných trvalkových záhonov, výsev kvetových lúč, či výsadba vlhkomilných rastlín v systémoch decentralizovaného odvodňovania) (12).

Základné podmienky použitia a starostlivosti (13)

→ riešenie by sa nemalo obmedziť iba na záhradnícke, alebo ekologické prístupy, ale malo by ísť o ich syntézu pod taktovkou kompozície s architektonickými prvkami, či umeleckými dielami, ktoré ich často rámcujú a dotvárajú celkový charakter.

→ v intenzívne využívaných priestoroch (ulice, námestia, parky) je vhodné chrániť tieto zelené plochy (napr. oplotením).

→ krovinaté a bylinné porasty a biotopy je nutné kombinovať v čo najširšej škále s cieľom maximalizovať využitie ich výtvarných hodnôt. Odporúča sa intenzívnejšie využívanie kvitnúcich porastov (trvalky, lúčne porasty, atď.), ktoré priaznivo vplyvajú na tvorbu prirodzených biotopov hmyzu (motýle, včely, atď.) a prispievajú k zvyšovaniu ekologickej, estetickej a vzdelávacej hodnoty.

→ v mestských priestranstvách, ktoré nie sú prioritne určené na pobytovú funkciu (napr. ochranné pásy dopravných koridorov) sa odporúča ponechať týmto zeleným plochám prírodnejšiu skladbu s ohľadom na posilnenie vodohospodárskych funkcií.

→ pri zakladaní týchto prvkov je dôležité obstarat dendrologické, fytoecologické, prípadne biologické prieskumy a následne vyhodnotiť miesto založenia a prípadne navrhnúť vylepšenia tohto miesta podľa špecifických podmienok jednotlivých druhov.

→ v priebehu stavebných prác musí byť zaistená ochrana plôch vhodných pre založenie, predovšetkým proti zhutneniu a kontaminácii zeminy.

TRÁVNIKY A POBYTOVÉ LÚKY

Trávniky a lúky sú neoddeliteľnou a nenahraditeľnou súčasťou parkov, záhrad, mestských tried, či zelených námestí. 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, zadržiavaniu 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 menej často (parky, vnútrobloky, atď.). 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.

Rozdelenie trávnikov podľa ČSN (14):

→ **parterový** (okrasný) trávnik, ktorý je hustý a jemný s nízkou zaťažiteľnosťou a vysokou náročnosťou údržby

→ **parkový** (rekreačný, úžitkový) trávnik z odolnejších a hrubších druhov tráv, ktorý ma strednú zaťažiteľnosť a stredné, až vysoké nároky na údržbu

→ **športový** (záťažový) trávnik, celoročne zaťažiteľný, ale s vysokými nárokmi na údržbu

→ **krajinný** (extenzívny) trávnik s širšou druhovou skladbou a širokým množstvom použitia podľa účelu a stanovišťa, predovšetkým však nezaťažiteľný, alebo málo zaťažiteľný

Nemecká okrem vyššie spomenutých ešte pozná trávniky golfové, parkovacie, extenzívne, strešnú zeleň a biotopové plochy.

Medzi špeciálne druhy trávnikov radíme:

→ **lúčny kvetinový trávnik** je typom trávniku, ktorý vytvára prechod medzi trávnikom a biotopovou plochou. Znáša iba miernu záťaž a je vhodný do veľkoplošných krajinných úprav (park, záhrada, rozsiahle vnútrobloky a plochy sídlisk) a a vsakovacích pásov (záhrad).

→ **parkovací a záťažový trávnik** znáša vysoké zaťaženie bez nežiaduceho zhutnenia vegetačnej vrstvy,

nakoľko tá je podporená nosnou konštrukciou (zatravnová dlažba, plastové parkovacie rohože, štrkové lôžko, atď). Takéto riešenie je súčasťou decentralizovaného systému odvodňovania a pomáha znižovať nároky na kanalizačný systém.

Základné podmienky použitia a starostlivosti (15)

→ Základom správneho použitia trávniku je dobré premyslenie jeho umiestnenia, správna voľba terénu, či voľby typu trávniku podľa očakávanej záťaže. Dôležité je určiť, či pôjde o intenzívny trávnik (parterový, športový, parkový), alebo extenzívny (krajinný) trávnik

→ Úspech pobytového trávniku závisí aj od vyriešenia možných užívateľských konfliktov (napr. venčenie psov, športové aktivity, atď)

→ Trávniky by mali tvoriť celistvú plochu kvôli jednoduchšej údržbe, ako aj z estetického dôvodu.

→ Zakladanie trávnikov v pásoch (napr. popri cestách) užších ako 1 m sa neodporúča

→ Je potrebné vyhnúť sa umiestňovaniu mestského mobiliáru a dopravných značiek v trávnikových plochách. Takéto umiestňovanie predražuje následnú údržbu. V miestach s veľkou koncentráciou rôznych prvkov sa odporúča prístup k inému riešeniu povrchu (napr. makadam)

→ Trávnik a pešie trasy vedúce cez túto plochu by mali byť navrhnuté tak, aby si chodci neskracovali cez trávnik cestu. Taktiež by v parkoch mali byť vyznačené zóny, kde je možný, príp. zakázaný voľný pohyb psov

→ Intenzívne trávniky vyžadujú vysokú intenzitu ko-

senia 8-30x v sezóne, pričom by sa malo dodržať pravidlo kosenia maximálne 1/3 celkovej dĺžky nadzemnej časti rastliny a zároveň by výška trávniku nemala presiahnuť 10 cm

→ Pri navrhovaní všetkých typov trávnikov je potrebné myslieť na náklady spojené s ich prevádzkou a údržbou. V žiadnom prípade nenavrhujeme ako výplň zvyškových plôch. Rozsiahle plochy nedokonale udržiavaných trávnikov je vhodné premieňať na extenzívne (napr. lúčne) trávniky. Úhľadnosť takýchto typov trávnikov sa zaisťuje ich kosením pozdĺž komunikácií a peších povrchov

→ Pri plánovanom použití trávnikov je nutné zohľadniť podmienky miesta aplikácie (napr. miesta s vysokým zatienením, či nedostupné miesta pre mechanizovanú údržbu nie sú vhodné)

→ Zakladanie trávnikov je odborná činnosť, ktorá vyžaduje presný technologický postup pod taktovkou profesionála (záhradníka). Pri zakladaní hrá kľúčovú úlohu analýza pôdných podmienok, zaistenie pôdy proti zhutneniu, či kontaminácii až po prípravu vegetačnej vrstvy. Plochu trávniku je behom prvých mesiacov zaistiť proti vstupu, aby sa mohol trávnik dostatočne zakoreniť

→ Trávnikom treba zabezpečiť pravidelnú starostlivosť vo forme pravidelného kosenia, dodatočného výsevu, zalievania, hnojenia prevzdušňovania atď.

BIBLIOGRAFIA

(1) MU Brno, AOPK ČR, SPU Nitra. Arboristický štandard 1. - Rez stromov. Dostupné na: <http://www.slpk.sk/eldo/2015/dl/9788055213644/9788055213644.pdf>

(2) MU Brno, AOPK ČR, SPU Nitra. Arboristický štandard 2. - Ochrana drevín pri stavebnej činnosti. Dostupné na: <http://ves.uniag.sk/files/pdf/myugaltc5n9q4pcpu6appolam1x5ss.pdf>

(3)(6)(7)(8)(9)(12)(13)(15) MELKOVÁ, Pavla A KOL. Manuál tvorby verejných priestranstiev hl. m. Prahy . 2014 s.157-177, ISBN 978-80-87931-11-0

(4) Mendelova univerzita v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta. SPPK A02 001:2013. Standardy péče o přírodu a krajinu: Arboristické standardy: Výsadba stromů. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2013, 48 s.

(5) ČSN 83 9021. Technologie vegetačních úprav v krajině: Rostliny a jejich výsadba. Praha: Český normalizační institut, 2006-02.

(10) PSOTOVÁ, A. Sadovnícke úpravy sídliska v Galente. Diplomová práca. Fakulta záhradníctva a krajinného inžinierstva . Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre. 2011. Nepublikované.

(11) Závazná časť Územného plánu mesta Prešov - VZN mesta prešov č. 5/2017. Dostupné na: https://www.presov.sk/download_file_f.php?id=858293

(14) ČSN 83 9031. Technologie vegetačních úprav v krajině: Trávniky a jejich zakládání. Praha: Český normalizační institut, 2006-02.

NORMY

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

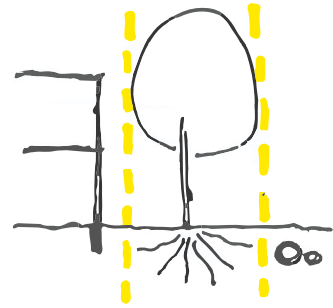
STN 837010 - Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.

MESTSKÉ DOKUMENTY

Dokument starostlivosti o dreviny v meste Prešov

ODPORÚČANIA

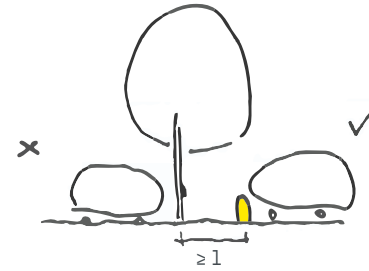
Stromy



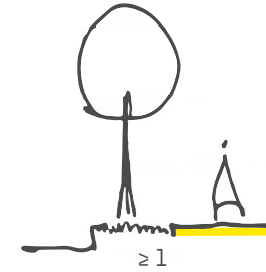
Ochranné pásmo stromu tvorí celý koreňový systém stromu a celá koruna. V nevyhnutných prípadoch výkopových prác je to však minimálne 2,5 m od bázy kmeňa stromu, pričom sa nesmú porušiť korene hrubšie ako 3 cm. Nie je prípustný orez hrubých kostrových konárov 2,5 m od kmeňa stromu. Redukčný rez v prípade nevyhnutnosti musí byť odborný, realizovaný arboristom.



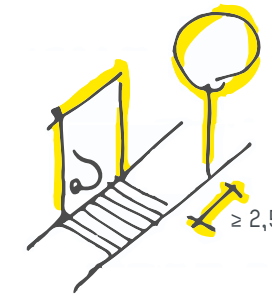
Pri výsadbe stromov je potrebné zaistiť dostatočnú plochu pre vsakovanie dažďovej vody (minimálne 6 m²) a rozvoj koreňového systému.



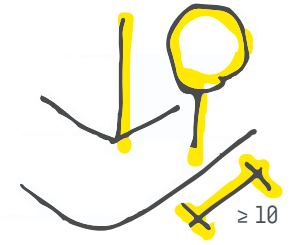
Stromy, ktorým hrozí poškodenie od motorovej dopravy, resp. iné je nutné chrániť prvkami ako stĺpiky, či zábradlia.



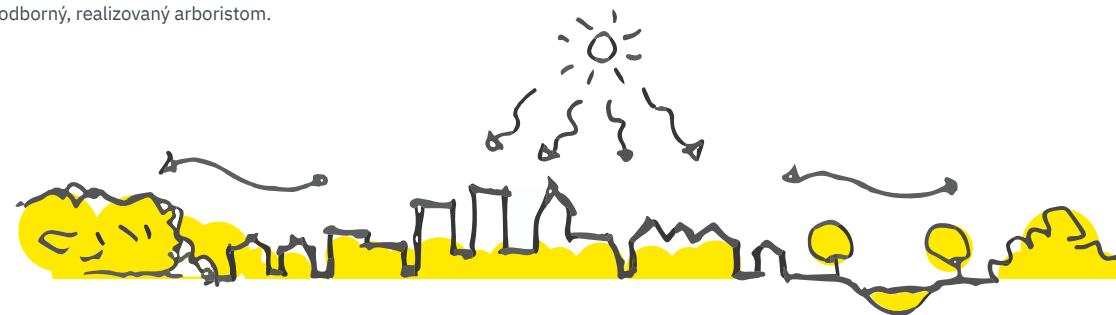
Výsadbu nových stromov je vhodné realizovať vo vzdialenosti 1 m od chodníka (v historickej štruktúre je túto vzdialenosť možné zmenšiť na 0,5 m pri aplikácii menších stromov). Chodník musí byť zároveň nad úrovňou zelene, aby bol zabezpečený odtok dažďovej vody.



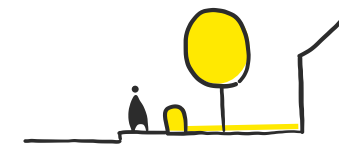
Vzdialenosť stromu od vjazdov do objektov by mala byť minimálne 2,5 m.



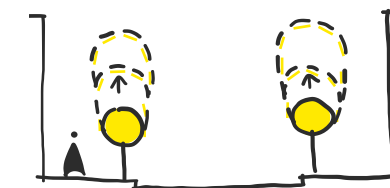
Vzdialenosť prvého stromu by mala byť minimálne 10 m od začiatku ulice.



Priečne zazelenávanie mesta a vytváranie zelených osí znižuje dopad klimatických zmien.



Stromy rastúce v predzáhradkách, záhradách, dvoroch, resp. iných súkromných priestoroch, ktoré presahujú do verejných priestranstiev je potrebné chápať ako ich súčasť a venovať im rovnakú pozornosť ako stromom rastúcim vo verejných priestranstvách.



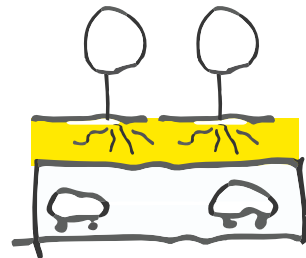
Z hľadiska výšky môžeme rozlišovať stromy na malé (do 10 m), stredné (10-15 m) a veľké (nad 15 m). V meste sa uprednostňuje výsadba veľkých stromov.



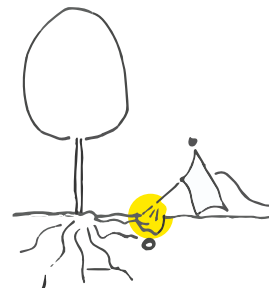
Jedlé stromy a kry sa odporúča umiestňovať do priestorov trávnatých plôch, akými sú napríklad vnútrobloky, parky, zelené námestia.



V prípade stavebných prác je potrebné oplotiť koreňový systém, prípadne ochrániť kmeň "obalom" (z dosák, vrecoviny).



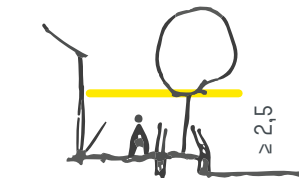
Podzemné garáže je vhodné kombinovať so zelenými strechami. Hrúbku zeminy voliť podľa typu výsadby (v prípade malých stromov minimálne 1 m).



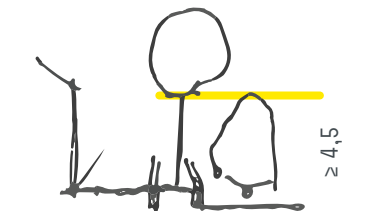
Pri výkopoch zasahujúcich do koreňovej sústavy stromu používať metódu "air spade" (neinvazívna metóda používajúca vysoký tlak vzduchu na odkrytie zeminy).



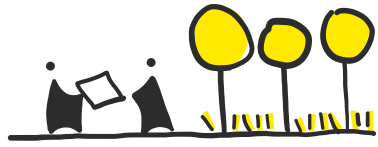
Parkovacie miesta je vhodné dopĺňať o stredné/veľké stromy. Na 4 autá je tak potrebné vysadiť minimálne 1 strom pri dvoj a viacradovom parkovaní (pri jednoradovom parkovaní na 2 autá 1 strom).



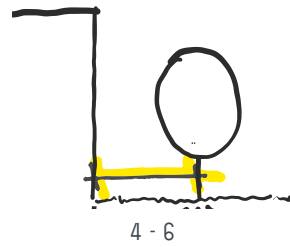
Stromy zasahujúce nad chodníky a cyklotrasy by mali mať pri výsadbe korunu vo výške minimálne 2,5 m.



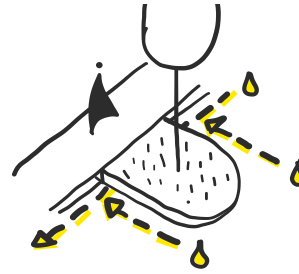
Stromy zasahujúce nad vozovku by mali mať pri výsadbe korunu vo výške minimálne 4,5 m (platí pre všetky prvky).



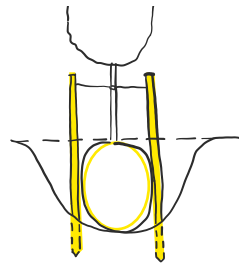
Stav existujúcej vegetácie je vždy potrebné dobre vyhodnotiť a uplatniť ju pri novom návrhu.



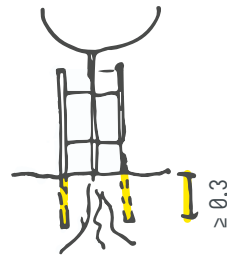
V uliciach nad 18 m je vhodné navrhovať výsadbu stromov 4-6 m od fasády budov. V miestach, kde to priestorové podmienky nedovoľujú je možné sadiť stromy aj bližšie k budovám za predpokladu vhodného výberu druhu a starostlivosti o korunu.



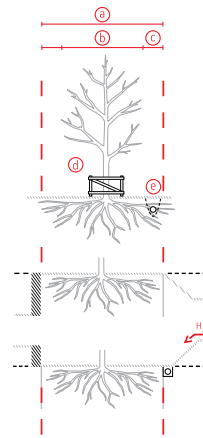
Koreňový systém stromov je nutné chrániť pred premokrením správnym usporiadaním, spádovaním, či drenážnym systémom.



Kotvenie novo vysádzaných stromov sa musí prebiehať do nezasypanej jamy a mimo koreňového balu vysádzanej dreviny.

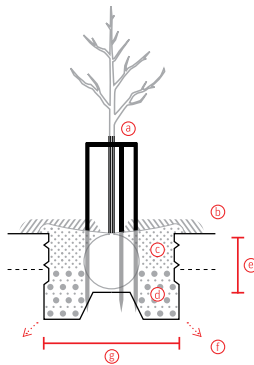


Kotvenie podporných zariadení mladého stromu do nesypanej pôdy by mala ísť do hĺbky minimálne 0,3 m.



Ochrana existujúceho stromu (1)

- a – Koreňová zóna (b+c) = chránený priestor stromu
- b – priemer koruny stromu
- c – +1,5m
- d – ochrana kmeňa debnením
- e – výkop nedeštruktúrnou metódou (air spade)
- f – pôvodný terén
- g – nová úroveň terénu



Typická výsadba stromu (2)

- a – Ochrana kmeňa (napr. rákosová rohož)
- b – Mulč 8-10 cm (nesmie sa dotýkať kmeňa)
- c – Vrchná vrstva pôdy
- d – Spodná vrstva pôdy (bez organických častíc)
- e – Hĺbka výkopu = výška balu
- f – dno musí byť priepustné
- g – šírka výkopu min. 1,5 x šírka balu

Poznámka:

Výkop musí mať zdrsené steny.

Umiestnenie protikoreňovej bariéry (3)

- a – Koreňová bariéra nesmie byť bližšie než 0,5 m od osi kmeňa
- b – Koreňová bariéra zamedzí prerastaniu koreňov do mies, kde je to nežiadúce
- c – 0,5-1,5 m
- d – voľný rozvoj koreňov mimo koreňovú bariéru
- e – minimálna možná vzdialenosť zodpovedá ochrannému pásu siete

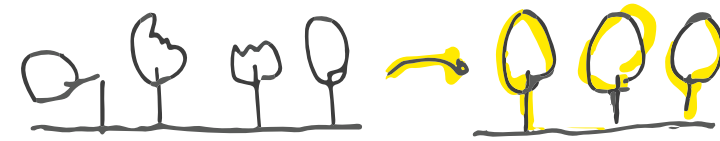
Upozornenie:

Inštalácia bariéry príliš blízko kmeňa môže viesť k budúcej destabilizácii stromu v silnom vetre.

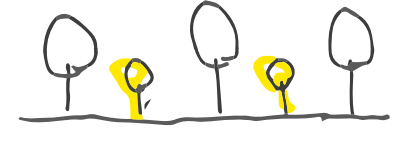
BIBLIOGRAFIA

- (1) MELKOVÁ, Pavla A KOL. Manuál tvorby verejných priestranstiev hl. m. Prahy . 2014 s.165, ISBN 978-80-87931-11-0
- (2) MELKOVÁ, Pavla A KOL. Manuál tvorby verejných priestranstiev hl. m. Prahy . 2014 s.163, ISBN 978-80-87931-11-0
- (3) MELKOVÁ, Pavla A KOL. Manuál tvorby verejných priestranstiev hl. m. Prahy . 2014 s.169, ISBN 978-80-87931-11-0

Stromoradia, aleje a skupiny stromov



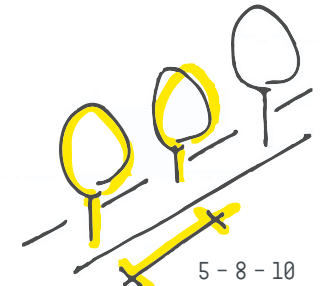
Pri obnove verejného priestoru s poškodenou alejou je nutné jednorázovo obnoviť celú alej v plnom rozsahu.



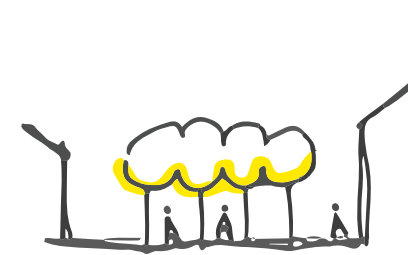
Priebežné nahrádzanie poškodených stromov v aleji mladými stromami zabezpečuje kontinuálny rast a zachovanie aleje.



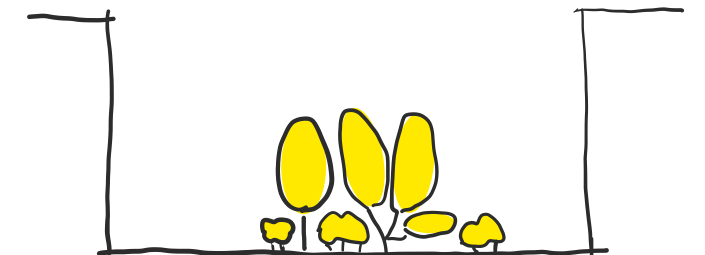
Výsadbu nových alejí je potrebné pri čiastkových projektoch riešiť podľa "generelu zelene".



Stromy v alejach a stromoradiach (predovšetkým v historickom centre mesta) sa odporúča sadiť v rytme a zachovávať rozostupy pre zaručenie životného priestoru stromov (5 m - malé stromy, 8 m - stredné stromy, 10 m - veľké stromy).



Námestia a mestské triedy je vhodné zatieňovať kompaktnou výsadbou stromov.



Rozvoľnenú výsadbu volíme v priestranstvách, kde je cieľom dosiahnuť prírodný charakter zelene (napr. priestranstvá sídlisk, parky, záhrady, nábregia, atď.). Odporúča sa využívať druhovú, tvarovú, či výškovú rôznorodosť.



Krovité a bylinné porasty a biotopy potrebujú neustálu kontrolu a odbornú starostlivosť.



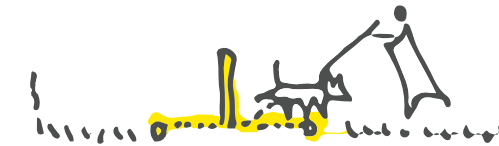
Trávnaté plochy je vhodné kombinovať s lúčnymi porastmi v miestach s nižšou intenzitou pohybu (parky, zelené nárožia, vnútrobloky).



Trávnaté pásy v uličných profiloch sa odporúč zakladať iba pri šírke minimálne 1 m. Je potrebné vyhnúť sa umiestňovaniu mestského mobiliáru a dopravných značiek v trávnikových plochách.



Trávnik je potrebné navrhovať s ohľadom na rôznych užívateľov, napríklad zónovaním, utváraním podmienok pre hru, psy, šport či rekreáciu.



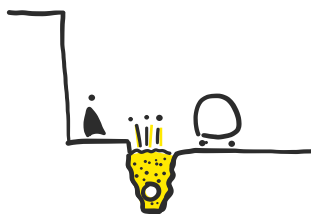
V priestoroch trávnikových plôch (parky, vnútrobloky) je vhodné vytvárať psie toalety, respektíve transparentne ohradené výbehy pre psov.



Kríky je potrebné chrániť vhodným architektonickým detailom.



Kríky by mali mať takú výšku (max 1,2 m) a mali byť umiestnené vo verejnom priestranstve tak, aby nevznikali tmavé kúty a bola umožnená sociálna kontrola.



V systémoch decentralizovaného odvodňovania (napr. dažďové záhrady, vsakovacie galérie, atď.) sa odporúča vysádzať vlhkomilné rastliny, ktoré znižujú záťaž na tieto systémy.

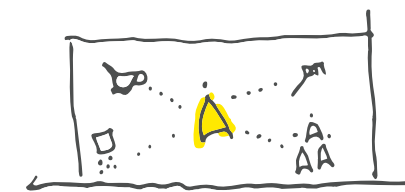
Plochy zelene v obytných súboroch byt. domov



Predzáhradky individuálnej a hromadnej bytovej výstavby sú ideálnym miestom pre umiestňovanie zelene so zapojením verejnosti do ich údržby.



Pestovanie na balkónoch prispieva k zatraktívneniu priestorov sídlisk a je vhodné ho podporovať a motivovať obyvateľov.



V rámci údržby je potrebné mať pre vchod alebo celý bytový dom zodpovedného človeka pre organizáciu a údržbu či nákup náradia.



Nábregia riek, potokov a iných vodných plôch sú ideálnym miestom pre tvorbu biotopov a biokoridorov. Tieto biokoridory treba rešpekovať a neumiestňovať do ich ochranného pásma žiadne stavby (výnimkou sú dočasné stavby pre služby či prístrešky, alebo drobné stavby pre rekreáciu a šport).



Modelovanie trávnikových plôch pridáva na atraktivitu a funkčnosti, pričom môže znižovať mierku priestoru.



Osveta je dôležitou formou prístupu k zeleni a starostlivosti o ňu.



Verejnosť je možné motivovať pre svojpomocnú údržbu zelene formou súťaží či (napr. materiálnych) dotácií.

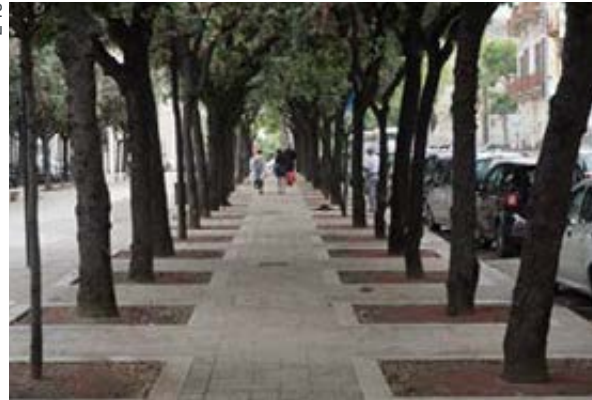
PRÍKLADY MESTO

New York (USA)



239 Alej stromov v uličnom profile napomáhajú znižovať teplotu, zachytávajú prach a zjemňujú mierku.

Bari (Taliansko)



240 Klenba z koruny stromov na námestiach taktiež napomáha vytvárať tieň a tým znižovať teplotu.

Praha (Česko)



241 Použitie kvetináčov pre stromy je vhodné najmä v priestoroch, kde nie je možné vysadiť stromy do zeme.

Bojnice (Slovensko)



242 Staršie a hodnotné stromy je vhodné chrániť vhodným typom oplatenia v rámci celého koreňového systému.

Bratislava (Slovensko)



243 Podpora mladého stromu mu musí dať dostatočný priestor na rast a jeho ochranu napr. obalenním kmeňa vrecovinou.


Rotterdam (Holandsko)



244 Ochrana stromu pred automobilmi by mala byť riešená v rámci parkovacích miest, ale aj peších zón s častým prejazdom automobilov.


Prešov (Slovensko)



245  Výkopové práce, ktoré narušajú koreňovú sústavu stromu sú neprípustné.

Prešov (Slovensko)



246  Pri stavebných prácach je nutné zabezpečiť kmeň stromu proti poškodeniu technikou.

247



Šetrný prístup k výkopovým prácam okolo koreňového systému stromu technológiou Air Spade.

248



Prekoreňovacie systémy TreeParker zabráňujú poškodeniu povrchov a inžinierskych sietí a ponechávajú priestor pre rast.

249



Ochranné manžety chránia strom počas kosenia pred poškodením strunovými kosačkami a krovinnormezmi.

Ostrava (Česko)



250 Stavba chodníka v Ostrave, ktorý je navrhnutý tak, aby chránil koreňový systém stromov a zároveň sú počas výstavby chránené ich kmene.

Katowice (Poľsko)



251 Biotopy a biokoridory vodných plôch vytvárajú životný oriestor pre faunu a podporujú prírodný obraz v rámci mestskej krajiny

Nijmegen (Holandsko)



252 Stredná zeleň môže slúžiť ako prirodzená vodiaca línia a zároveň ako vetrolam

Prešov (Slovensko)



253 Použitie prenosných dočasných kvetináčov pre okrasné rastliny vytvára odlišný obraz v rámci mestskej krajiny

Rotterdam (Holandsko)



254 Aplikácia krovitých a rastlinných porastov je vhodné maximalizovať v mestskom prostredí a je vhodné ich kombinovať s výsadbou stromov

Bratislava (Slovensko)



255 Lúčna výsadba podporuje zadržiavanie vody v prostredí a podporuje prírodný obraz v rámci mestskej krajiny



256 Modelovanie trávnatých terénov napomáha k zjemňovaniu mierky a vytvára priestory pre oddych a hru detí

DREVINY VHODNÉ NA VÝSADBU NA NÁMESTIACH, VO VNÚTROBLOKCH A PARKOCH

Vedecký názov	Slovenský názov	Poznámka
<i>Acer cam pestre</i>	Javor pol'ný	Druh pornerne vápnomilný, pre nízky vzrast skôr ako doplnková drevina
<i>Acer platanoides</i>	Javor mliečny	Doplnkové dreviny aj farebné kultivary
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Javor horský	Doplnkové dreviny aj farebné kultivary
<i>Acer saccharinum</i>	Javor cukrový	Krátkoveká, lámavé drevo
<i>Aesculus carnea</i>	Pagaštan pleťový	Doplnkové dreviny
<i>Betula pendula</i>	Breza previsnutá	Vysoké nároky na svetlo, ako výplňová drevina
<i>Catalpa</i>	Katalpa	Odolná, ale relatívne krátkoveká
<i>Carpinus betulus</i>	Hrab obyčajný	Neznáša vysoké teploty, dobre znáša tieň
<i>Celtis occidentalis</i>	Brestovec západný	Suchovzdorná a teplomilná drevina, dobre znáša rez
<i>Cerasus avium</i>	Čerešňa vtáčia	Doplnkové dreviny
<i>Crataegus</i>	Hloh	Ohrozovaná bakteriálnou spálou ružovitých
<i>Corylus colurna</i>	Lieska turecká	Suchovzdorná a teplomilná drevina
<i>Fagus sylvatica</i>	Buk lesný	Neznáša vysoké teploty, ako doplnkové dreviny aj farebné kultivary
<i>Fraxinus excelsior</i>	Jaseň štíhly	
<i>Ginkgo biloba</i>	Ginko dvojľaločné	Doplnkové dreviny
<i>Gleditsia triacanthos</i>	Gledícia trojtříňová	Lámavé krehké drevo v staršom veku a veľkú koreňovú výmätnosť
<i>Juglans nigra</i>	Orech čierny	Doplnkové dreviny
<i>Paulownia tomentosa</i>	Paulovnia plstantá	Lahko narmíza, krátkoveká, lámavé krehké drevo v staršom veku
<i>Pinus sylvestris</i>	Borovica lesná	
<i>Pinus nigra</i>	Borovica čierna	
<i>Platanus acerifolia</i>	Platan javorolistý	Hubovité ochorenia, strom dosahujúci veľké rozmery
<i>Quercus robur</i>	Dub letný	
<i>Quercus rubra</i>	Dub červený	Doplnkové dreviny
<i>Sophora japonica</i>	Sofora japonská	
<i>Sorbus aria</i>	Jarabina	
<i>Sorbus aucuparia</i>	Jarabina vtáčia	Náchylná k napadnutiu škodcami
<i>Sorbus torminalis</i>	Jarabina brekynová	
<i>Taxus baccata</i>	Tis obyčajný	
<i>Tilia cordata</i>	Lipa malolistá	Neznáša zasolenie
<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa veľkolistá	Meduje
<i>Tilia tomentosa</i>	Lipa plstnatá	
<i>Ulmus laevis</i>	Brest väzový	
<i>Ulmus minor</i>	Brest hrabolistý	

DREVINY VHODNÉ NA VÝSADBU V ULIČNÝCH STROMORADIACH

Vedecký názov	Slovenský názov	Vedecký názov	Slovenský názov
<i>Acer campestre</i> L.	Javor pol'ný	<i>Acer rumbrum</i> 'Somerset'	Javor červený
<i>Acer platanoides</i> L. 'Globosum,	Javor mliečny	<i>Acer opalus</i>	Javor kalinolistý
<i>Acer monspessulanum</i> L.	Javor	<i>Eucommia ulmoides</i>	-
<i>Catalpa bignonioides</i> Walt.	Katalpa bignóniovitá	<i>Juglans nigra</i>	Orech čierny
<i>Celtis occidentalis</i> L.	Brestovec západný	<i>Malus tschonoskii</i>	-
<i>Corylus colurna</i> L.	Lieska turecká	<i>Platanus orientalis</i>	Platan východný
<i>Crataegus crus-galli</i>	Hloh	<i>Sorbus latifolia</i> 'Henk Vink'	-
<i>Crataegus laciniata</i>	Hloh	<i>Tilia americana</i> 'Redmond'	Lipa americká
<i>Fraxinus angustifolia</i> Vahl.	Jaseň úzkolistý	<i>Tilia mongolica</i>	Lipa mongolská
<i>Fraxinus americana</i>		<i>Ulmus</i> 'Rebona'	Brest 'Rebona'
<i>Fraxinus ornus</i> L.	Jaseň mannový	<i>Acer buergerianum</i>	Javor Buergerov
<i>Ginkgo biloba</i>	Ginko dvojľaločné	<i>Acer monspessulanum</i>	Javor montpeliérsky
<i>Koelreuteria paniculata</i> Laxm.	Jaseňovec metlinatý	<i>Alnus x spaethii</i>	-
<i>Platanus x acerifolia</i>	Platan javorolistý	<i>Carpinus betulus</i> 'Frans Fontaine'	Hrab obyčajný
<i>Populus nigra</i> L.	Topol' čierny	<i>Celtis australis</i>	Brestovec južný
<i>Populus nigra</i> L. 'Italica	Topol' čierny	<i>Fraxinus ornus</i>	Jaseň mannový
<i>Populus simonii</i> Carriere	Topol' Simonov	<i>Fraxinus pennsylvanica</i> 'Summit'	Jaseň červený
<i>Prunus cerasifera</i> Ehrh.	Slivka čerešňoplodá	<i>Ginkgo biloba</i>	Ginko dvojľaločné
<i>Prunus serratula</i> Lindl. 'Kanzan,	Slivka pílkatá	<i>Gleditsia triacanthos</i> 'Skyline'	Gledícia trojtříňová
<i>Quercus coccinea</i>	Javor červený	<i>Liquidambar styraciflua</i>	Amrovník styraxový
<i>Robinia pseudoacacia</i>	Agát	<i>Magnolia kobus</i>	Magnólia japonská
<i>Sophora japonica</i> L.	Sofora japonská	<i>Ostrya carpinifolia</i>	Hrabovec hrabolistý
<i>Sorbus aria</i> (L.) Crantz	Jarabina mukyňová	<i>Parrotia persica</i>	Parócia perzská
<i>Sorbus torminalis</i> (L.) Crantz	Jarabina brekyňová	<i>Quercus cerris</i>	Dub cerový
<i>Tilia tomentosa</i>	Lipa plstnatá	<i>Quercus frianetto</i> 'Trump'	Dub balkánsky
		<i>Quercus x hispanica</i> 'Wageningen'	-
		<i>Sophora japonica</i> 'Regent'	Sofora japonská
		<i>Tilia tomentosa</i> 'Brabant'	Lipa striebrištá
		<i>Ulmus</i> 'Lobel'	Brest 'Lobel'
		<i>Zelkova serrata</i> 'Green Vase'	Zelkova ostrolistá

BIBLIOGRAFIA

Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau.
Stadtbaumarten im Klimawandel

MESTSKÉ DOKUMENTY

Dokument starostlivosti o dreviny v meste Prešov

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.

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: spojitosť, špecifický geometrický tvar (radiálny, pásmový, okružový, 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 urbánu 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

BIBLIOGRAFIA

- (1) JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: Architektura poznávání a navrhování prostředí. 1. vyd. Praha: Ausdruck Books, 2016. 250. ISBN 978-80-260-9558-3.
- (2) 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.
- (3) PRINZ, Dieter. Städtebau, Band 2: Städtebauliches Entwerfen. 1980. ISBN-10: 3170054023

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.

Pri tvorbe prvkov technickej infraštruktúry **je potrebné vyhnúť sa ich umiestňovaniu v trávnikových plochách**. Takéto umiestňovanie predražuje následnú údržbu. V miestach s veľkou koncentráciou rôznych prvkov sa odporúča pristúpiť k inému riešeniu povrchu (napr. makadam).

Klasifikácia

Inžinierske siete svojou základnou skladbou predstavujú (3):

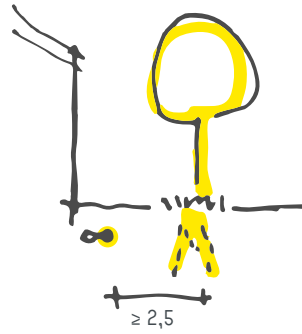
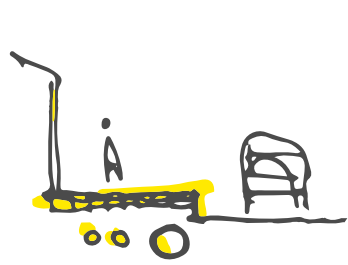
- vedenia technického vybavenia - súbor zariadení zaisťujúci prevádzku zastavaného územia obytných sídiel (intravilánu) - zásobovanie vodou, energiami (energetickým plynom, tepelnou energiou, elektrickou energiou, telekomunikačné spojenie vo vnútri i mimo tohto územia....)
- vedenia technicko--technologického vybavenia - súbor zariadení zaisťujúci prevádzku zastavaného územia priemyselných závodov, veľkých poľnohospodárskych výrob, územia dopravných aktivít - cestné, železničné, letecké a vodné dopravy...
- diaľkovody -súbor vedení a zariadení inžinierskych sietí v nezastavanom území, prepájajúce a integrujúce funkcie technického vybavenia so zdrojmi zásobovania (vodou, energiami...) či recipientmi.

NORMY

- 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

ODPORÚČANIA

Vedenie podzemných sietí

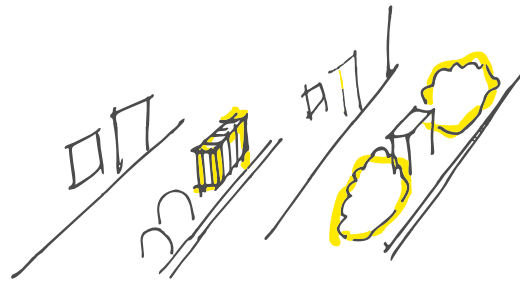
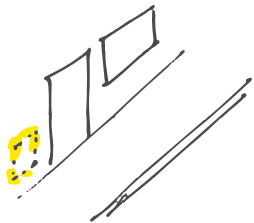


Siete je ideálne viesť pod chodníkom, ktorý tvorí dlažba uložená v priepustnom lôžku. V prípade poruchy je tak zabezpečený jednoduchší prístup k sietiam a následné navrátenie povrchu do pôvodného stavu.

V prípade opravy/zásahu do sietí je potrebné navrátiť povrch do pôvodného stavu ("plátanie" povrchov je neprípustné).

Vedenie sietí od koreňových systémov stromov by malo kopírovať hranu koruny, minimálne však 2,5 m od bázy kmeňa. V prípade stiesnených podmienok sa odporúča použiť prekoreňovacie systémy tree packer.

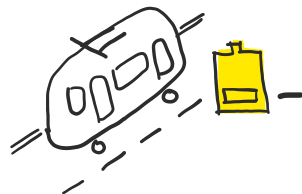
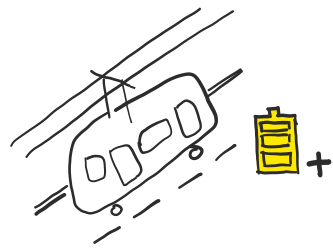
Nadzemné prvky



Skriňa na budove by mala rešpektovať farebnosť a materiál budovy a mala by mať minimalistický dizajn.

Kryt skrine v exteriéri by mal byť minimalistický a materiálovo neutrálny (drevo, pozink. kov, antracit atď.)

Stĺpy a iné prvky je potrebné tvoriť v neutrálnych farbách, prípadne skrývať do zelene, respektíve vytvárať s prihliadnutím na ich multifunkčnosť.



Vhodným riešením na elimináciu trolejového vedenia by bolo zavedenie eleketrobusov s nabíjacími (trolejovými) úsekmi.

PRÍKLADY MESTO

257



Brno (Česko)

Odvod dažďovej vody v hrane chodníka
Materiál: kov

258



Prešov (Slovensko)

Vizuálna eliminácia poklopu TI
Materiál: kov, materiál okolitého povrchu

259



Bratislava (Slovensko)

Vizuálna eliminácia nadzemných prvkov TI
Materiál: drevo / kov / zeleň

260



New York (USA)

Mul'funkčne riešená zábrana
Materiál: kov

261



Rotterdam (Holandsko)

Ochranná bariéra pred školou / škôlkou
Materiál: kov (prípustné farebné odlišenie)

262

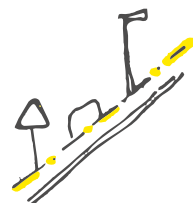


Bari (Taliansko)

Dočasná prenosná bariéra s integrovaným záhonom
Materiál: betón



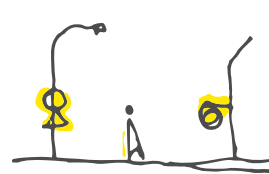
Značky a ostatné prvky nesmú zasahovať do dráhy pešieho pohybu (t.j. musia zachovať minimálne 1,5 m odstup).



Všetky prvky technickej infraštruktúry sa umiestňujú sa na os s ostatnými prvkami.



V stiesnených priestoroch (napr. staré mesto) používame značky s menším priemerom.



Ak je to možné, odporúča sa združovať dopravné značenie a iné prvky so stĺpmi osvetlenia, respektíve ich umiestňovať na budovy.

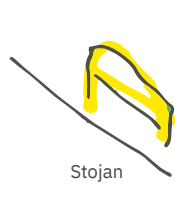
Cestné ochranné zariadenia



Ideálnym riešením problému s parkovaním je jeho regulovanie a nie vytváranie zbytočných stĺpikov.



Kvetináč



Stojan

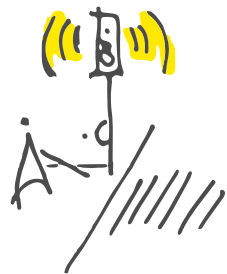


Zazelenaná stena

Namiesto stĺpikov a zábradlí je vhodné využívať prvky multifunkčne (napríklad vyvýšené kvetináče, stojany na bicykle pozdĺžne s vozovkou, zazelenané zábrany atď.).



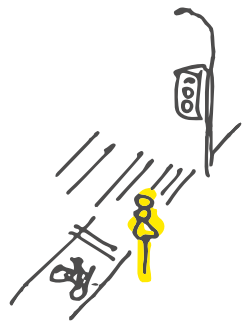
Na intenzívne zatažených križovatkách sa odporúča použiť zariadenia na skrátenie čakacieho intervalu chodcov.



Križovatky so svetelnou signalizáciou je potrebné doplniť o zvukovú signalizáciu pre nevidiacich (s prípadnou komentovanou signalizáciou o smere voľného prechodu).



Ak je to možné, odporúča sa združovať svetelnú signalizáciu so stĺpmi osvetlenia, alebo trakčného vedenia.



Svetelnú signalizáciu pre bicykle je ideálne umiestňovať predsaďene a načasovať zelenú pre cyklistov o minimálne 2 s skôr ako automobilom.



Svetelnú signalizáciu pre cyklistov je možné združovať so signalizáciou pre automobily, avšak musí byť zachované samostatné zariadenie pre cyklistov. Pri frekventovaných križovatkách sa odporúča použiť zariadenie na skrátenie čakacieho intervalu chodcov.



Pre skrátenie čakacieho intervalu na priechodoch je možné namiesto manuálnych spúšťačov využiť Wi-Fi aplikácie a snímače.

PRÍKLADY MESTO

263



Košice (Slovensko)

V centre mesta a na upokojených cestách používať zmenšené dopravné značenie

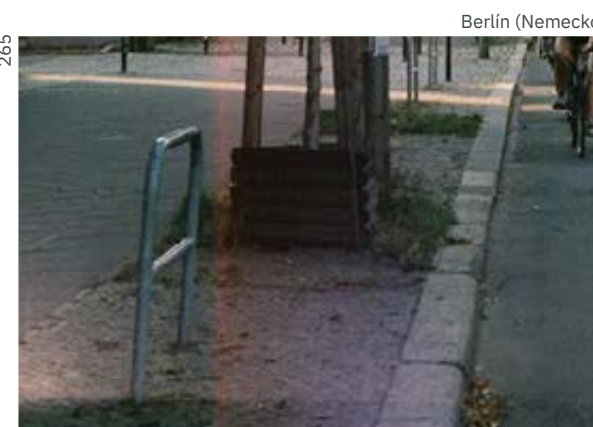
264



Košice (Slovensko)

Umiestňovanie stĺpikov proti parkovaniu átu na chodíku je nevhodným riešením. Vhodnejším riešením je regulácia parkovania.

265



Berlín (Nemecko)

Automobilové bariéry - stojany na bicykle, kvetináče, a.i. Materiál: kov, drevo, betón

266



Praha (Česko)

Ľahké plastové bariéry pre spomalenie dopravy Materiál: plast

267



Utrecht (Holandsko)

Grafické vertikálne odelenie pešej a cyklistickej trasy Materiál: kov / plast

268



Utrecht (Holandsko)

Semafor pre bicykle so spúšťačom signálu Materiál: kov, plast

Pri výbere vhodného osvetlenia je treba zohľadniť aj jeho charakteristiky (odtieň, SPD a.i.). Ľudský organizmus je najcitlivejší na modrú zložku svetla. Tá podnecuje ľudský organizmus k aktivite. Preto sa nevyužíva na tie miesta, kde je zámerom vytvoriť oddychové a rekreačné prostredie.

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, a technológia svetlo vyžarujúcich diód (**LED svietidlá**).

Svetlo pre potreby manuálu 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 – 6000 K. Z hľadiska eliminácie nežiadúceho nočného presvetľovania sa neodporúča pre bežné vonkajšie osvetlenia využívať svetelné zdroje s viac ako **3000K** (v určitých situáciách max 3500 K).

Svetlo je tiež charakterizované spektrálnymi hodnotami a ako súčasť elektromagnetického žiarenia má viditeľné a okom nevnímateľné pôsobenie, ktoré má vplyv ako na zrakovú pohodu, tak na fyziologický komfort. Svetlo vyžarované zo svetelného zdroja a telesa má niekoľko hodnôt (svetelný a vyžarovaný tok, uhol vyžarovania, krivka vyžarovania, teplota chromatickosti, index podania farieb, svietivosť, účinnosť, jas, osvetlenosť, oslnenie, farebný podnet, mihanie).

Verejné osvetlenie prevádzkované mestami predstavuje najväčší zdroj **svetelného smogu** (svetelného znečistenia). **Nadmerné osvetlenie má negatívne účinky na zdravie organizmov**, pretože narušuje ich fotoperiodizmus a prirodzené biorytmy. To má vplyv na zdravie a pohodu obyvateľov, ale aj zvierat a taktiež ovplyvňuje životnosť stromov (pri výsadbe citlivej na svetlo môže dôjsť k jej úhynu). Zásadne je treba preferovať svietidlá, ktoré svietia smerom nadol. Treba dbať na zamedzenie svietenia do očí chodcov alebo vodičom, či do okien bytových domov alebo smerom na oblohu. Dôležitá je aj forma samotného svietidla – **guľu, valec ani iné tvary, ktoré by podporovali svietenie smerom na oblohu, volíme iba v prípade, ak je zámerom osvetliť aj okolitú architektúru**.

Pri tvorbe koncepcie osvetlenia je potrebné počítať okrem priameho osvetlenia aj s odrazeným osvetlením, najmä pokiaľ sa v danom prostredí počíta aj s nasvetlovaním významných, historických alebo esteticky atraktívnych objektov.

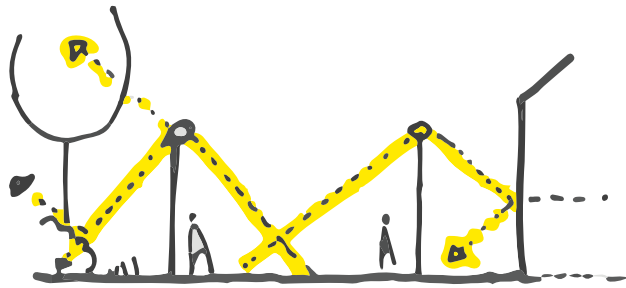
Súčasný systém mestského verejného osvetlenia je možné **inteligentne riadiť a koordinovať** - či už programovo, alebo podľa okamžitej intenzity odrazeného osvetlenia jednotlivých priestorov. Svietidlá tak koordinujú intenzitu osvetlenia podľa toho, aká je celková intenzita osvetlenia v priestore. Takéto systémy automatického pomalého a plynulého 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, Wi-Fi routery, kamerový dohľad, príp. prípojné body na nabíjanie elektromobilov.

Úlohou architekta je najmä navrhnúť **koncepciu osvetlenia**, ktorú ďalej **konzultuje a pripravuje na realizáciu so svetelnými technikom**.

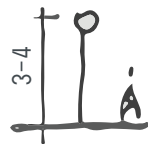
- environmentálny prístup presadzuje pri tvorbe konceptu osvetľovania pragmatické pravidlo: svietiť tam kde treba, kedy treba a koľko treba
- započítať aj osvetlenie najmä reprezentatívnych častí verejných priestorov kladie dôraz okrem funkčnosti aj na estetické hľadisko
- svietidlá by mali vhodne dopĺňať charakter priestoru a spolupôsobiť s ostatnými prvkami mobiliáru. Stĺpy verejného osvetlenia, podobne ako iný mestský mobiliár, je treba umiestňovať tak, aby nepredstavovali bariéru v pohybe.
- preferovať svietidlá, ktoré svietia smerom nadol.
- podľa možnosti eliminovať stĺpy verejného osvetlenia a osvetlenie integrovať do existujúcich prvkov akými sú lavičky, či zastávky MHD

ODPORÚČANIA

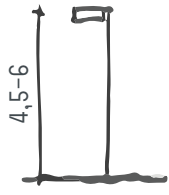


Osvetľovací uhol nad chodníkom s aktívnym parterom by nemal zasahovať nad úroveň 1.NP (parteru). Pri zvýšenom pohybe chodcov okolo zelených plôch sa odporúča osvetľovať aj okolie týchto plôch.

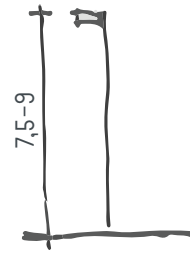
Zeleň pohlcuje svetlo, budovy ho odrážajú. Je teda potrebné myslieť na fotoperiodizmus (nielen) rastlín a vyhýbať sa použitiu bieleho svetla. Odporúča sa používať jantárové (žlté svetlo)



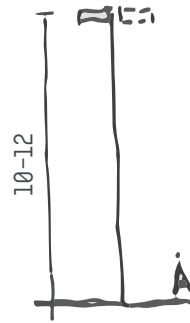
Chodníky, parky, zdieľané priestory, obytné súbory by mali obsahovať osvetlenie s výškou osvetľovacieho bodu 3–4 m.



Obytné ulice a obslužné komunikácie by mali obsahovať osvetlenie s výškou osvetľovacieho bodu 4,5–6 m.



Mestské ulice a zberné komunikácie by mali obsahovať osvetlenie s výškou osvetľovacieho bodu 7,5–9 m.



Mestské triedy, hlavné a rýchlostné komunikácie by mali obsahovať osvetlenie s výškou osvetľovacieho bodu 10–12 m.



Typické usporiadanie osvetľovacích prvkov na obytnej ulici a zdieľanom priestore.



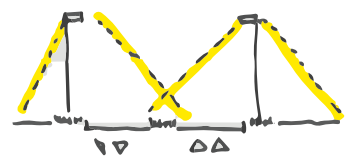
Alternatívne usporiadanie osvetľovacích prvkov obslužnej komunikácie.



Typické usporiadanie osvetľovacích prvkov obslužnej komunikácie.



Typické usporiadanie osvetľovacích prvkov zbernej komunikácie.



Typické usporiadanie osvetľovacích prvkov rýchlostnej komunikácie.



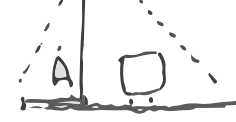
Typické usporiadanie osvetľovacích prvkov širokej rýchlostnej komunikácie.



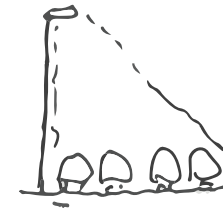
Osvetlenie by malo byť regulované podľa prírodných svetelných podmienok (napr. nižšia intenzita pri snehu, východe či západe slnka).



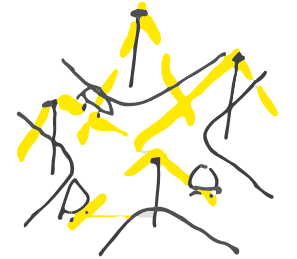
Pri komunikáciách s prevahou pešej dopravy a pri chodníkoch sa odporúča žltá farba osvetlenia ($T_c < 3000$ K).



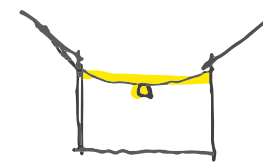
Pri komunikáciách s prevahou automobilovej dopravy sa odporúča žltá alebo teplá biela farba osvetlenia ($T_c < 3000$ K).



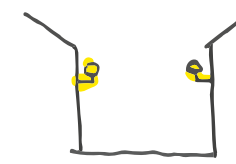
Pri komunikáciách s prevahou automobilovej a vylúčením pešej dopravy sa odporúča teplá biela farba osvetlenia ($T_c < 3500$ K).



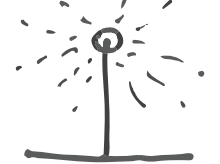
Potenciálne nebezpečné miesta sa odporúčajú svetelne odlišiť zvýšenou hladinou alebo zmenou tónu



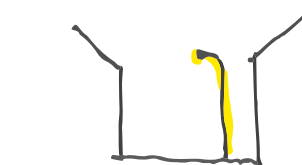
V zúžených priestoroch (napr. starého mesta) sa odporúča umiestňovať svietidlá na fasádu, respektíve zavesiť medzi budovy. (Vyžaduje súhlas majiteľov objektov)



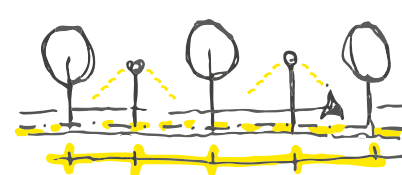
Stĺpy osvetlenia sú vhodné na umiestňovanie (združovanie) prvkov ako napr. značky či reklama.



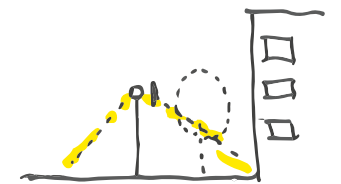
Každé svietidlo musí obsahovať difúzer (nesmie mať číre sklo).



Žlto-modrý náter je neprípustný
Stĺpy verejného osvetlenia je nutné vytvárať v materiálnej a farebnej neutrálnosti (zink, antracitová, šedá). Toto platí aj pre existujúce stĺpy inej farebnosti, ktoré je pri obnove náteru potrebné pretrieť na požadovanú farbu.



Polohy osvetlenia musí rešpektovať možný vzrast stromov, ako aj ich os a ich rytmus, a taktiež jeho vlnová dĺžka, intenzita a teplota musí byť prispôbená typu výsadby (konzultovať s arboristom).



V obytnej oblasti je potrebné dbať na to, aby svetlo nevnikalo do bytov a nepôsobilo tak rušivo (svetelným kuželom, zábranou- strom, tienidlom,...).

PRÍKLADY HISTORICKÉ MESTO

269



Prešov (Slovensko)

Historizujúce osvetlenie s integrovaným odpadkovým košom
Materiál: kov - neutrálna farebnosť

270



Prešov (Slovensko)

Historizujúce osvetlenie pripevnené na fasáde
Materiál: kov - neutrálna farebnosť

271



Bari (Taliansko)

Historizujúce osvetlenie pripevnené na fasáde
Materiál: kov - neutrálna farebnosť

272



Groningen (Holandsko)

Zavesené osvetlenie
Materiál: kov - neutrálna farebnosť

273



Bari (Taliansko)

Nasvetvetlenie budovy z vrchu mäkkým svetlom

274



Bari (Taliansko)

Jemné farebné akcentovanie historickej dominanty

PRÍKLADY MESTO

275



Praha (Česko)

Moderné osvetlenie umeistené v líni s ostatnými prvkami
Materiál: kov - neutrálna farebnosť

276



Hamburg (Nemecko)

Moderné osvetlenie s integrovaným odpadkovým košom
Materiál: kov - neutrálna farebnosť

277



Praha (Česko)

Osvetlenie prechodu s difúzerom (zabraňuje oslneniu vodiča)
Materiál: kov

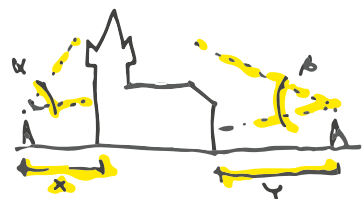
278



Bari (Taliansko)

Doplnkové osvetlenie teplej svetelnej farebnosti
Materiál: kov / drevo

Osvetlenie architektúry



Pri návrhu osvetlenia by sa mali brať do úvahy pozorovacie vzdialenosti a uhly.



Svetelné zdôraznenie budovy sa koncipuje ako doplnok a má byť v súlade s celkovým kontextom. Odporúča sa osvetľovanie zhora, a to najmä pri hist. objektoch, kde bola plasticita vytvorená pre hru tieňa pri slnečnom osvetlení (zhora).



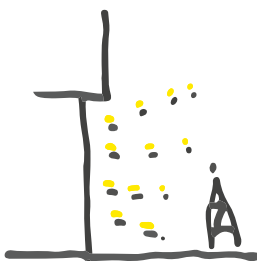
Budovu osvetľujeme tak, aby bola zvýraznená, no zároveň nepotláča okolie. Pri každom osvetľovaní budov je potrebné spraviť svetelnú skúšku.



Osvetlenie drobnej architektúry sa volí s ohľadom na okolie a pozorovacie smery či materiály.



Osvetlenie sa odporúča integrovať do prvkov (napr. do lavičiek) namiesto do zeme.



Osvetlenie výkladov by nemalo prekročiť intenzitu okolitého pouličného osvetlenia.

BIBLIOGRAFIA

- (1) DFT. Manual for the Streets. London: Thomas Telford Publishing. 2007. 146 s. ISBN: 978-0-7277-3501-0
- (2) NYC DOT . Street Design Manual. United States: Vanguard Direct 2013. 264 s. ISBN-13: 978-0-615-89775-2 (3) PRINZ, Dieter. Städtebau, Band 2: Städtebauliches Entwerfen. 1980. ISBN-10: 3170054023
- (3) URBAN DESIGN ALLIANCE. Urban Design Compedium. London: English Partnership. 2007. 112 s. ASIN: B06XSTJF2G

NORMY

- STN 73 6021 Svetelné signalizačné zariadenia. Umiestnenie a použitie návěstidiel
- Vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 539/2007 Z. z. o podrobnostiach o limitných hodnotách optického žiarenia a požiadavkách na objektivizáciu optického žiarenia v životnom prostredí
- STN EN 12464-2: Svetlo a osvetlenie. Osvetlenie pracovných miest.

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. Koncepčne navrhnutý mobiliár pre konkrétny priestor **sa stáva nositeľom identity mesta**, mestskej časti, daného priestoru. Dostáva sa do priameho kontaktu s užívateľom priestoru. Pri výbere katalógových prvkov treba dbať na celkový kontext. Nie každý mobiliár môže byť použitý univerzálne. 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 koncepcie riešenie priestoru a nadväzovať na funkcie a prevádzky okolitých budov**.

Pri výbere a návrhu koncepcie prvkov mobiliáru treba dbať aj „**nezahľtenie**“ priestoru a tým zníženie jeho kvality, najmä v stiesnených priestoroch, resp. v priestoroch so sťaženou orientáciou. Práve „**zahľtenosť**“ spôsobená vizuálne odlišnými prvkami, či nekoncepčným osadzovaním označovania stĺpov či prvkov verejného osvetlenia veľakrát aj na úkor celkovej vizuálnej a estetickéj kvality znižuje pozorovateľov zážitok z priestoru.

Koncepčne navrhnutý mobiliár pre konkrétny priestor **sa stáva nositeľom identity mesta**, mestskej časti, daného priestoru.

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. Koncepčne navrhnutý mobiliár pre konkrétny priestor **sa stáva nositeľom identity mesta**, mestskej časti, daného priestoru. Dostáva sa do priameho kontaktu s užívateľom priestoru. Pri výbere katalógových prvkov treba dbať na celkový kontext. Nie každý mobiliár môže byť použitý univerzálne. 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 koncepcie riešenie priestoru a nadväzovať na funkcie a prevádzky okolitých budov**.

Pri výbere a návrhu koncepcie prvkov mobiliáru treba dbať aj „**nezahľtenie**“ priestoru a tým zníženie jeho kvality, najmä v stiesnených priestoroch, resp. v priestoroch so sťaženou orientáciou. Práve „**zahľtenosť**“ spôsobená vizuálne odlišnými prvkami, či nekoncepčným osadzovaním označovania stĺpov či prvkov verejného osvetlenia veľakrát aj na úkor celkovej vizuálnej a estetickéj kvality znižuje pozorovateľov zážitok z priestoru.

Riešenie dopravného značenia je veľakrát cielejšie z perspektívy pozorovateľa - 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).

Požiadavky na riešenia:

- bezpečné, materiálové riešenia odolné voči vplyvom počasia a záťaže od používania
- vzhľadom na kontext daného priestoru a jeho charakter treba pri výbere brať do úvahy jeho budúcu údržbu, resp. prípadné rekonštrukcie a opravy
- integrované "smart" riešenia (napojenie na alternatívne zdroje energie, multifunkčné prvky), environmentálne -priateľské (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 prispôbené tak, aby poskytovali pri lavičkách voľný priestor o minimálnej šírke 1200 mm pre invalidný vozík.
- integrovaný návrh, napríklad sedenie a tieniace prvky – zlepšovanie mikroklimy najmä v letných mesiacoch a zamedzenie prehrievaniu mesta
- je potrebné vyhnúť sa umiestňovaniu mestského mobiliáru a dopravných značiek v trávnikových plochách. Takéto umiestňovanie predraňuje následnú údržbu. V miestach s veľkou koncentráciou rôznych prvkov sa odporúča pristúpiť k inému riešeniu povrchu (napr. makadam)

BIBLIOGRAFIA

- (1) URBAN DESIGN ALLIANCE. Urban Design Compendium. London: English Partnership. 2007. 112 s. ASIN: B06XSTJF2G
- (2) DFT. Manual for the Streets. London: Thomas Telford Publishing. 2007. 146 s. ISBN: 978-0-7277-3501-0
- (3) OZYAVUZ, Murat. Advances in Landscape Architecture. IntechOpen. s. 924. 2013. ISBN: 978-95351116722

NORMY

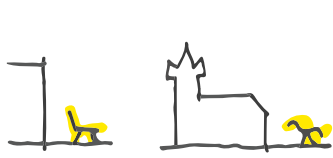
- STN 73 6021 Svetelné signalizačné zariadenia. Umiestnenie a použitie návěstidiel.
- STN 72 3020 Betónové prefabrikáty. Uličný a záhradný mobiliár

MESTSKÉ DOKUMENTY

- Zásady ochrany pamiatkového územia PR Prešov a PZ Soľná Baňa

LAVIČKY A INÉ PRVKY NA SEDENIE / ODPORÚČANIA

Lavičky a iné prvky na sedenie



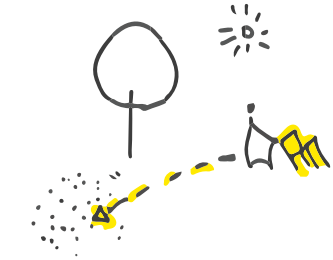
Charakter lavičky by mal reflektovať miesto a historický kontext.



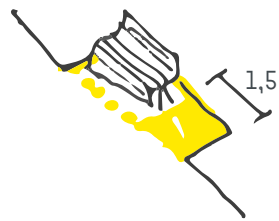
Materiál lavičky by mal byť z odolných materiálov vhodných pre celoročné užívanie (napr. vrch-drevo, nohy- kov/betón).



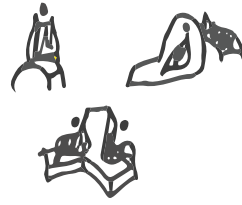
Lavičky vo verejných priestranstvách môžeme kotviť do zeme, alebo ukladať, ak sú dostatočne ťažké.



Umiestňovanie pohyblivého mobiliáru je žiadúce predovšetkým v parkoch a záhradách.

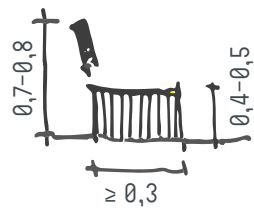


Lavičky umiestňujeme do ník a zálivov s ich predĺžením o 1,5m pre umiestnenie kočíka, vozíka, chodítka, atď.



Typy verejných priestranstiev ako námestia a parky je vhodné dopĺňať o atypické, multifunkčné a variabilné sedenie.

Sedenie



Základné parametre prvkov na sedenie.



Typické lavičky je vhodné umiestňovať do všetkých typov verejných priestranstiev.



Múriky na sedenie je vhodné umiestňovať do všetkých typov verejných priestranstiev.



Pätňiky na sedenie je vhodné umiestňovať do všetkých typov verejných priestranstiev.

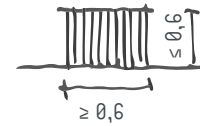


Posuvné stoličky je vhodné umiestňovať najmä do parkov a záhrad.



Pobytové schody a tribúny je vhodné umiestňovať predovšetkým na námestia a nábrežia alebo do parkov.

Ležanie



Základné parametre prvkov na ležanie.



Rozšírené múriky je vhodné umiestňovať do všetkých typov verejných priestranstiev.

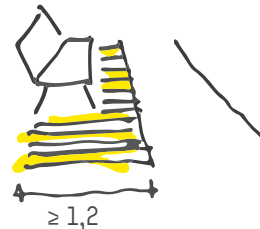


Drevené móla je vhodné umiestňovať najmä do parkov a na nábrežia.



Lúky sú vhodným prvkom pre ležanie a nachádzajú sa najmä v parkoch a na nábrežiach.

Umiestnenie

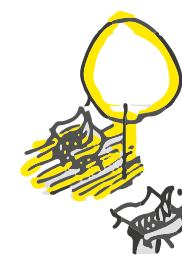


Prvky na sedenie by mali byť umiestňované do ník so šírkou minimálne 1,2 m



Sedenie by malo byť umiestnené tak, aby poskytlo výhľad a kontakt s inými ľuďmi, umením či budovami.

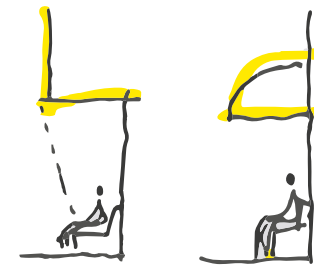
Ochrana sedenia pred poveternosnými podmienkami



Stromy tvoria dobrú ochranu pred slnkom, preto je vhodné koncipovať prvky na sedenie do ich okolia.



Zazelenané pergoly poskytujú súkromie a tieň a ich aplikácia je vhodná v parkoch, námestiach, nábrežiach či vnútroblkoch.



Markízy pergoly, či podluby budov sú vhodnými riešeniami pre vytvorenie tieňa na uliciach či námestiach.

PRÍKLADY HISTORICKÉ MESTO



Prešov (Slovensko)

Autorský návrh sedenia
Materiál: kov/betón - podstava, drevo - sedenie



New York (USA)

Reverzibilné pódia
Materiál: oceľ (konštrukcia), drevo / kompozit.materiál - podlaha

PRÍKLADY MESTO



Bratislava (Slovensko)

Bežný typ sedenia v súčasnom prevedení
Materiál: kov/betón - podstava, drevo - sedenie



Brusel (Belgicko)

Experimentálne sedenie
Pravidelný štiepaný prírodný kameň (kocka) ukladajú do vejára



Bratislava (Slovensko)

Moderný dizajn a multifunkčné sedenie
Materiál: kov/betón - podstava, drevo - sedenie



Bratislava (Slovensko)

Multifunkčné sedenie a práca so zeleňou
Materiál: kov - podstava, drevo - sedenie

PRÍKLADY MESTO



Brusel (Belgicko)

DIY mobiliár - paletové sedenie
Materiál: drevo - sedenie



New York (USA)

DIY mobiliár - parklet
Materiál: drevo - sedenie



Bratislava (Slovensko)

Práca s terénom
Materiál: betón, tráva



New York (USA)

Sedenia kombinované so zeleňou
Materiál: drevo, kov



Budapešť (Maďarsko)

Mobilné sedenie (v parkoch)
Materiál: kov - podstava, drevo - sedenie



Bratislava (Slovensko)

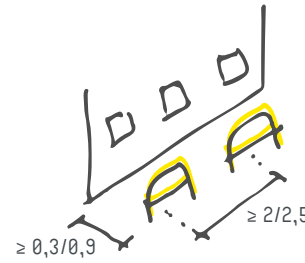
Mobilné sedenie (v areáloch a komplexoch)
Materiál: kov - podstava, drevo - sedenie

CYKLOPRVKY / ODPORÚČANIA

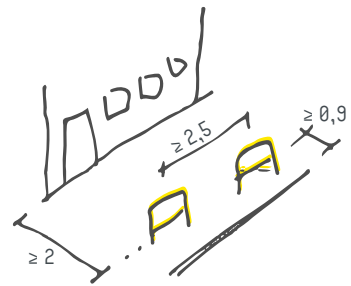
Stojan na bicykle



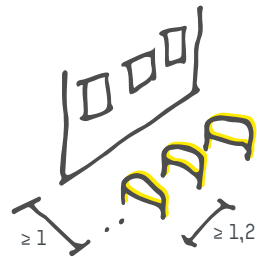
Stojany na bicykle by mali byť rámové a musia poskytnúť možnosť zamknúť bicykel rámo rámo (farba: neutrál – antracitová, šedá, zinok).



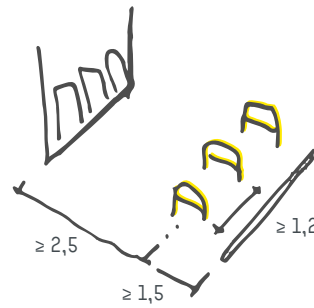
Minimálne vzdialenosti pozdĺžneho umiestňovania stojanov pri budove (0,3 m pri jednostrannom parkovaní 0,9 m pri obojstrannom parkovaní).



Minimálne vzdialenosti pozdĺžneho umiestňovania stojanov pri vozovke (minimálne 0,9 m od vozovky a minimálne 2 m od budovy).

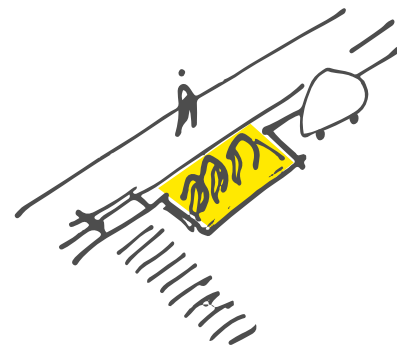
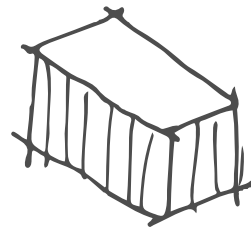
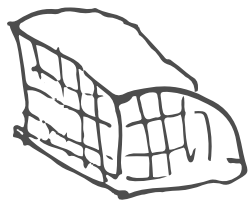


Minimálne vzdialenosti priečneho umiestňovania stojanov pri budove (minimálne 1 m osovo od budovy).



Minimálne vzdialenosti priečneho umiestňovania stojanov pri vozovke (minimálne 1,5 m osovo od vozovky a minimálne 2,5 m osovo od budovy).

Kryté stojiská



Kryté a uzamykateľné stojiská sú vhodné umiestňovať najmä na sídliská, pred verejnými budovami a do areálov firiem. Vhodné je extenzívne zazelenávanie stien týchto prvkov.

Cyklostojany je možné použiť na upokojenie dopravy a umiestniť ich do voľnej plochy pred prechod pre chodcov, resp. vynechaním parkovacieho miesta.

PRÍKLADY MESTO

291



Rámový typ stojanu
materiál: kov pozink / neutrálna farba

Brno (Česko)

292



Stojan doplnený o expresnú dielňu
Materiál: kov pozink / neutrálna farba

Bratislava (Slovensko)

293



Rámový typ stojanu na nespevnom povrchu
materiál: kov pozink / neutrálna farba

Bratislava (Slovensko)

294



Sústava stojanov s funkciou upokojenie dopravy
materiál: kov pozink / neutrálna farba

Key West (USA)

PRÍKLADY MODERNÉ MESTO

295



Prístrešky na bicykle
Materiál: kov/drevo - podstava, kov / drevo / sklo - opláštenie

Oxford (Anglicko)

296

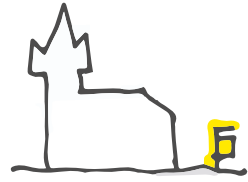


Parkovacie garáže a uzamykateľné státi
Materiál: kov/drevo - podstava, kov / drevo / sklo - opláštenie

Bratislava (Slovensko)

NÁDOBY NA ODPAD / ODPORÚČANIA

Nádobý na odpad



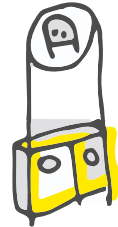
Dizajn odpadkových nádob musí rešpektovať kontext. Odporúča sa minimalistické stvárnenie v neutrálnych farbách a materiáloch (antracit, pozink., šedá).



Odpadkové koše vo verejných priestranstvách by mali obsahovať nádoby na separovaný zber.

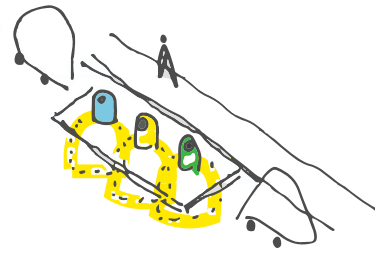


Ak je to možné, odpadkové koše sa odporúča zlučovať s ostatnými prvkami verejných priestranstiev.

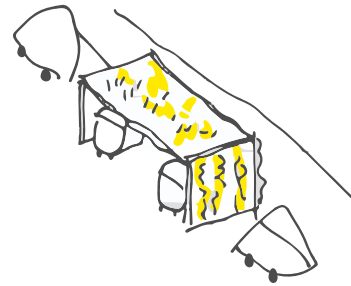


Odpadkové koše na zastávkach by mali obsahovať nádoby na separovaný zber (minimálne plastov).

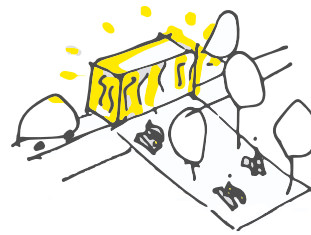
Kontajnery



Zapustené kontajnery sa odporúča aplikovať najmä v husto zastavaných štruktúrach, ideálne formou vynechania parkovacieho miesta.



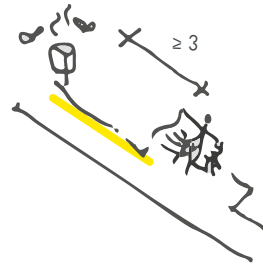
Prístrešky pre kontajnery je vhodné umiestňovať na sídliská na parkovacie plochy formou vynechania parkovacieho miesta. Vhodné je taktiež ich extenzívne zazelenanie.



Zazelenané prístrešky pre kontajnery je vhodné komponovať do celkového charakteru a spôsobu využívania priestoru.



Pre nové typy kontajnerov je potrebné zabezpečiť novú technológiu vyvážania odpadu.



Koše neumiestňovať do bezprostrednej blízkosti prvkov na sedenie, ale do vzdialenosti minimálne 3 m od sedenia.

PRÍKLADY MESTO

297



Brno (Česko)

Odpadkový kôš v historizujúcom prevedení
Materiál: kov - pripevnený na inom prvku

298



Londýn (Anglicko)

Podzemné kontajnery
Materiál: kov, betón

299



Bratislava (Slovensko)

Odpadkový kôš s možnosťou separácie odpadu
Materiál: kov

300



Bratislava (Slovensko)

Koše na psie exkrementy
Materiál: kov/plast

301



Bratislava (Slovensko)

Zazelenaný prístrešok na kontajnery
Materiál: kov / drevo

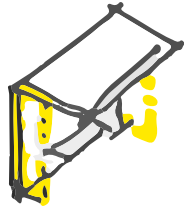
302



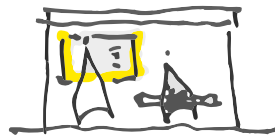
Žilina (Slovensko)

Lahký prístrešok na kontajnery
Materiál: kov

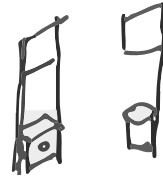
PRÍSTREŠKY A OZNAČNÍKY MHD / ODPORÚČANIA



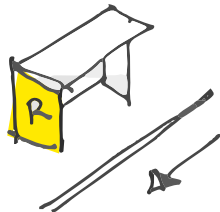
Prístrešky MHD by mali mať minimalistický dizajn v neutrálnej farebnosti (antracitová, šedá, galvanizované sklo). Závetrie by sa malo aplikovať podľa poveternostných podmienok, v stiesnených podmienkach by však nemalo byť použité. Odporúča sa minimalizovať reklamu.



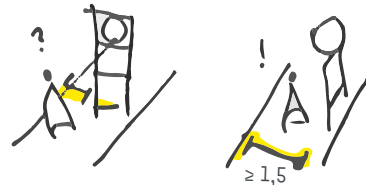
V prípade umiestnenia prístreškov na zastávkach MHD sa odporúča umiestňovať harmonogram odchodov a informácie o MHD do prístrešku.



Dizajn označníkov by mal byť minimálny a v neutrálnych farbách s možnosťou modulovateľného pridávania prvkov (čísla liniek, trafikon, e-tabule). Vhodné je taktiež integrovať odpadkové koše.



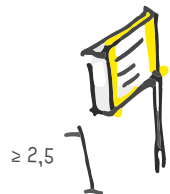
Ak sa umiestňuje reklama na prístrešok, tak je potrebné ju umiestniť na vzdialenejšiu stranu prístrešku od smeru prjazdu.



Umiestňovanie označníkov nesmie zužovať priechodnú šírku chodníka. Je potrebné navrhnúť pozdĺžny tvar označníka pre stiesnené priestory.



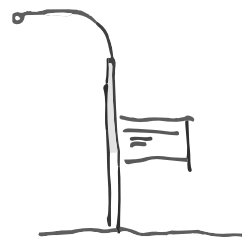
Pri MHD bez prístrešku je vhodné osadiť aspoň jednoduchý prvok na sedenie.



Na intenzívne zaťažených zastávkach je vhodné aplikovať samostatné elektronické informačné tabule.



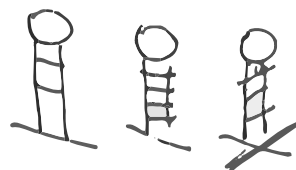
Zoradenie priestoru zastávky by malo pozostávať z označníka, košov na odpad (môžu byť integrované s označníkom), prístrešku a automatom na cestovné lístky. V prípade väčšej zastávky je možné doplniť o elektronické informačné tabule, či ďalší prístrešok.



Ak je to možné, elektronické informačné tabule je vhodné zlučovať so stĺpmi osvetlenia.



Pri intenzívne zaťažených zastávkach je vhodné umiestňovať obojstranné elektronické informačné tabule.



Pri navrhovaní označníkov je potrebné myslieť na ich multifunkčnosť s možnosťou modulovateľného pridávania prvkov (čísla liniek, trafikon, e-tabule).

PRÍKLADY MESTO



Typická zastávka - otvorená, priechodzia, bez reklám
Materiál: kov, drevo, sklo



Atypická zastávka - dielo v architektúre
Materiál: -



Modulovateľný označník na dvoch stojkách s e-tabuľou
Materiál: kov, sklo, plast



Modulovateľný označník na jednom stĺpiku
Materiál: kov, sklo, plast



Elektronický informačný systém umiestnený medzi prístreškami
Materiál: kov



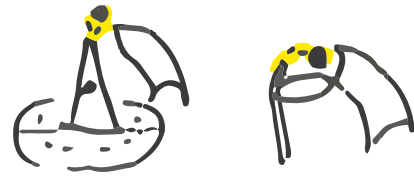
Elektronický informačný systém umiestnený na stožiaroch
Materiál: kov

VODNÉ PRVKY / ODPORÚČANIA

Fontány



Fontány napomáhajú k udržiavaniu lokálnej mikroklimy a podporujú celkový obraz miesta. Odporúča sa navrhovať ich ako interaktívne prvky a to najmä na námestiach a v parkoch.



Fontánky na pitie by mali byť integrálnou súčasťou námestí a parkov. Ich dizajn musí rešpektovať kontext.

Viac účelové plochy



Vytváranie hybridných vodných plôch ako brodisk je vhodné na námestiach a parkoch. Takéto dobre navrhnuté prvky sa môžu využiť počas celého roka (v zime ako klzisko).



Prístrešky na prírodné pramene a studničky by mali reflektovať prírodný kontext. Odporúča sa používať drevo.

PRÍKLADY MESTO

309



Bratislava (Slovensko)

Reprezentatívna fontána - verejné budovy a námestia
Materiál: kov, kameň

310



New York (USA)

Interaktívna fontána - námestia a parky
Materiál: kov/plast

311



Budapešť (Maďarsko)

Parková fontána na ochladzovanie okolia
Materiál: kameň, kov

312



Bratislava (Slovensko)

Ochladzovacie brána
Materiál: kov

313



Prešov (Slovensko)

Fontánka na pitie ako dielo v architektúre
Materiál: kov neutrálna farba

314

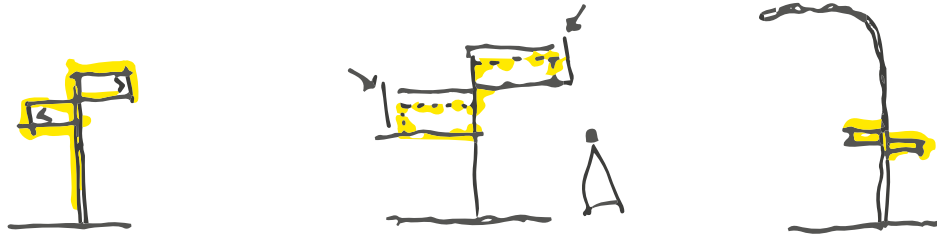


New York (USA)

Fontánka na pitie v modernom dizajne
Materiál: kov

ORIENTAČNÉ A INFORMAČNÉ PRVKY / ODPORÚČANIA

Smerové tabule

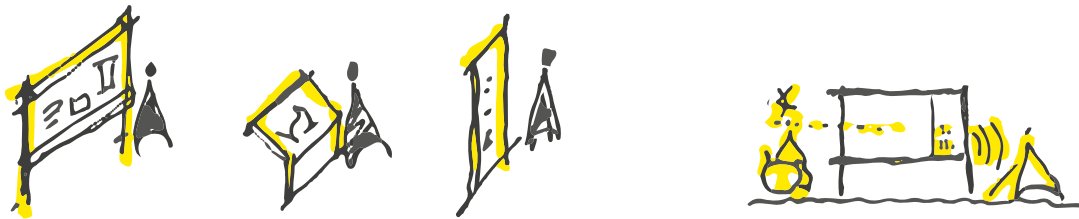


Dizajn smerových tabúľ by sa mal prispôbiť kontextu a mal by byť vytvorený v neutrálnom prevedení (zinok, antracit, šedá farba).

Smerové tabule by svojim dizajnom nemali vytvárať dominantu v prostredí.

Ak je to možné, smerové tabule je vhodné integrovať na vonkajšie osvetlenie a iné stožiare.

Informačné plochy

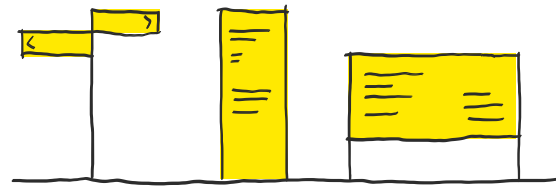


Dizajn tabúľ a máp by mal rešpektovať kontext a mal by byť vytvorený v neutrálnom prevedení (antracit, šedé, drevené), prípadne sledovať farebnú jednotu informačných prvkov.

Pri tvorbe tabúľ je nutné myslieť na univerzálny dizajn a umiestňovať dôležité informácie do výšky maximálne 1,5 m a aplikovať informácie v Braillovom písme, respektíve zvukové informácie pre nepočujúcich.



Informácie je taktiež možné umiestňovať aj do prvkov a povrchov (napr. výmenou dlažobnej kocky).



Dizajn orientačných a informačných prvkov sa odporúča zjednocovať.

PRÍKLADY MESTO

315

Ružomberok (Slovensko)



Smerové tabule
Materiál: kov / plast neutrálna farba

316

Žilina (Slovensko)



Informačná tabuľka s QR kódom
Materiál: kov

317

Košice (Slovensko)



Digitálny informačný systém
Materiál: kov, sklo

318

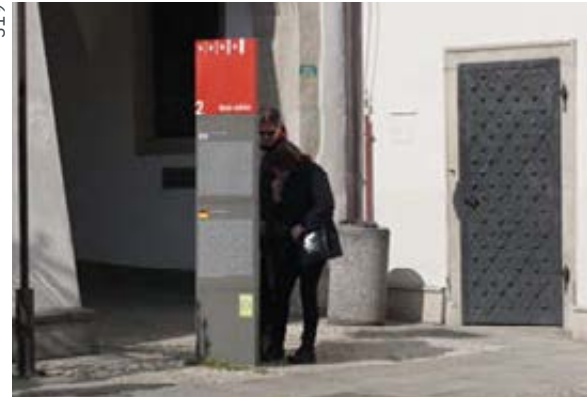
Prešov (Slovensko)



Informačný systém parkov
Materiál: drevo, plast

319

Brno (Česko)



Ucelený mestský informačný systém
Materiál: kov

ZÁBRANY A BARIÉRY / ODPORÚČANIA



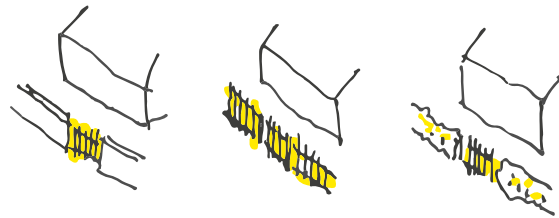
Pri vstupe do regulovaných zón možno používať flexibilné pätňiky (napr. elektronické výsuvné alebo plastové ohybné na kĺbe).



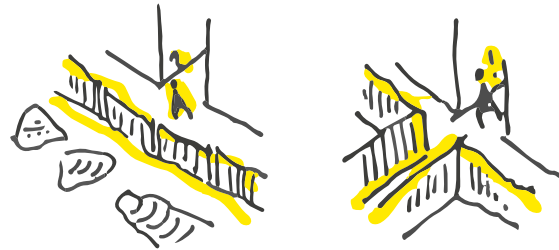
Dizajn by sa mal prispôbiť kontextu a zábradlia vytvárame vo farebnej a materiálovej neutrálnosti (zinok, antracit, šedá). Možné aplikovať stojany na bicykle ako bariéru.



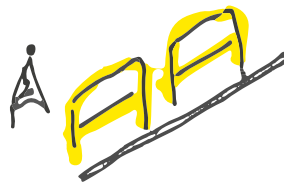
Výška oplotenia novej individuálnej bytovej výstavby nesmie presiahnuť 1,2 m kvôli sociálnej kontrole priestoru.



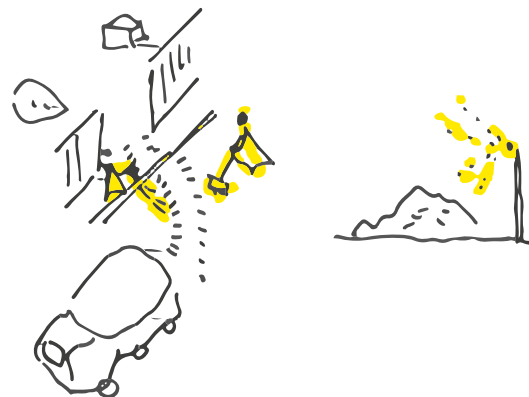
Materiálovo by mali oplotenia obsahovať transparentné prvky minimálne na 30 % svojej plochy smerom k verejným priestranstvám.



Pri dočasných bariérach (napr. pri výstavbe) treba myslieť na zachovanie prirodzených peších línií.



Dizajn by sa mal prispôbiť kontextu a zábradlia vytvárame vo farebnej a materiálovej neutrálnosti (zinok, antracit, šedá). Možné aplikovať stojany na bicykle ako bariéru.



Pri výstavbe je potrebné dbať na udržanie čistoty a zamedzeniu prašnosti zvlhčováním stavby.



Na oplotenie staveniska je potrebné inštalovať informačné tabule aj s vizualizáciou realizovaného projektu. Oplotenie stavby je vhodné doplniť ho o priehľady pre verejnosť.

PRÍKLADY HISTORICKÉ MESTO

320



Parky a iné špecifické typy oddelovať autorskými oploteniami. Materiál: kov

321



Väčšie oplotenia musia byť v neutrálnom materiáli a priehľadné. Materiál: Kov

PRÍKLADY MESTO

322



V súčasných ihriskách aplikovať minimalistické oplotenie. Materiál: kov

323



Väčšie oplotenia musia byť v neutrálnom materiáli a priehľadné. Materiál: kov

324



Stĺpiky na oddelenie od dopravy by mali byť minimalistické. Materiál: kov

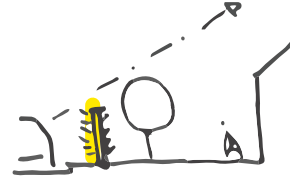
325



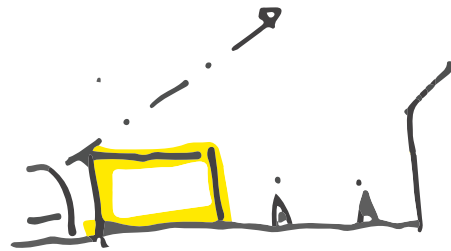
Stĺpiky v parkoch by mali rešpektovať prírodný charakter. Materiál: drevo, kov

PROTIHLUKOVÉ STENY / ODPORÚČANIA

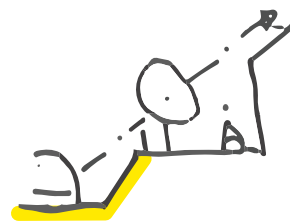
Protihlukové opatrenia je možné realizovať zemným valom s doplnkovou zeleňou. Takéto riešenie poskytuje možnosť viacúčelového využitia.



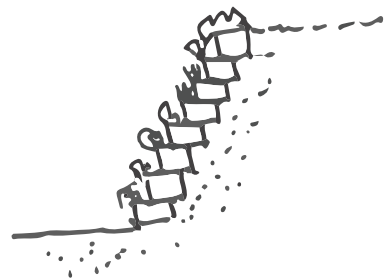
Protihlukové opatrenia je možné realizovať protihlukovou stenou. Odporúča sa extenzívne zazelenanie popínavými rastlinami.



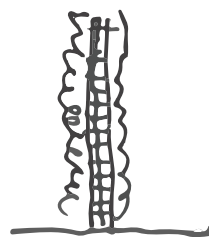
Protihlukové opatrenia je možné realizovať budovou (napr. objekty pre obchod a služby).



Protihlukové opatrenia je možné realizovať znížením úrovne vozovky.



Detail riešenia protihlukového opatrenia formou ochranného valu z betónových blokov, resp. gabiónov.



Detail riešenia protihlukového opatrenia formou ochrannej steny s popínavými rastlinami.



Detail riešenia protihlukového opatrenia formou protihlukovej pyramídy.

PRÍKLADY MESTO

V prípade aplikácie protihlukových stien je vhodným riešením aplikovať priehľadné steny



Protihluková stena formou protihlukovej zazelenanej priamídy



Zazelenaný ochranný val z betónových blokov



Zazelenaná protihluková stena

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.

TRHY A TRHOVISKÁ

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.

Predajné stánky sú tradičným prvkom verejných priestorov. V súčasnosti slúžia najmä na predaj tlačovín, rýchleho občerstvenia, darčkových 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 **trvalé**, keď dlhodobo zaberajú verejný priestor, alebo **dočasné** (príležitostné, sezónne alebo mobilné, ako napríklad kaviarne), keď zaberajú verejný priestor na dobu určitú (1).

Umiestňovanie predajných stánkov:

- pri dôležitých uzloch pešieho pohybu, križovani peších ťahov (2)
- zabezpečiť, aby verejný priestor aj po osadení stánku zostal prehľadný, zohľadniť odstup stánku od okolitých objektov, dopravného značenia, vstupy a presvetlenie parteru okolitých budov
- vytvoriť priestor aj pre zázemie predajných stánkov – priestor na sedenie chránený pred poveternosťmi podmienkami, príp. priestor pre radu čakajúcich a pod.

Architektonické princípy návrhu predajných stánkov:

- zodpovedné miestne Všeobecne záväzné nariadenia mesta
- 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 priebeh 1,5 metra (3) – je to integrálna súčasť verejného priestoru a nemala by byť preto oplotená.

BIBLIOGRAFIA

- (1) ÚTVAR HLAVNÉHO ARCHITEKTA BRATISLAVA. Manuál pre osadzovanie a posudzovanie predajných stánkov vo verejnom priestore HM SR Bratislavy. 2016
 (2) ALEXANDER, Christopher, SILVERSTEIN Murray, et al. A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction. Oxford: Oxford University Press, 1977. 1171 s. ISBN: 978-0195019193

- (3) KOL. AUTOROV. Sprievodca pravidlami umiestnenia reklamných stavieb a informačných zariadení na Obchodnej ulici a v okolí. 2018. Dostupné na:

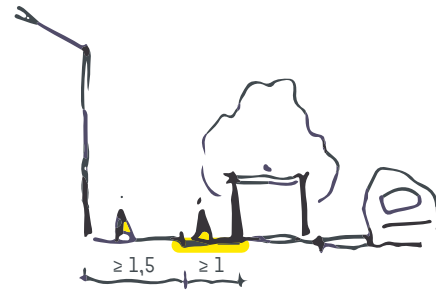
NORMY

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

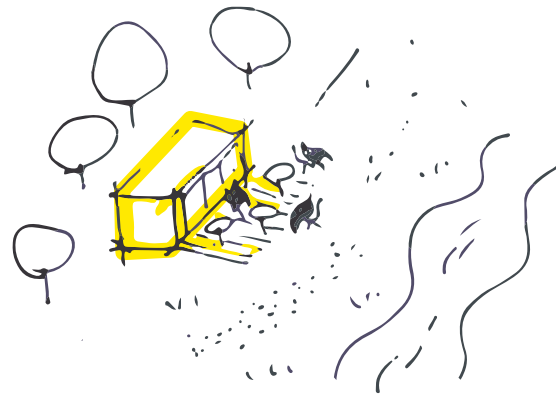
PREDAJNÉ A TRHOVÉ STÁNKY / ODPORÚČANIA



Predajné stánky je nutné koncipovať vzhľadom na charakter priestoru. Tieto objekty dotvárajú celkový výraz verejného priestranstva.



Predajný stánok musí mať zabezpečené adekvátne predpolie a nesmie zasahovať do minimálnej šírky pešieho pohybu.



Tieto objekty sú vhodným doplnkom a aktivátorom priestorov. Je vhodné ich preto situovať do priestranstiev námestí, parkov, nábreží či frekventovaných zastávkach MHD.



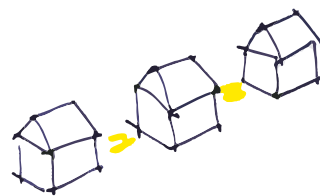
Pre stánky platia pravidlá pre reklamu (viď kapitolu Vonkajšia reklama).



Trhové stánky je nutné koncipovať vzhľadom na charakter priestoru. Tieto objekty dotvárajú celkový výraz verejného priestranstva.



Trhový stánok musí mať zabezpečené adekvátne predpolie a nesmie zasahovať do minimálnej šírky pešieho pohybu.



Trvalé / dočasné stánky v danom priestore sa odporúča architektonicky zjednotiť.

PRÍKLADY HISTORICKÉ MESTO

330



Predajné stánky v rámci historickej štruktúry by mali mať autorský charakter.

Bari (Taliansko)

331



Zároveň by mali rešpektovať charakter miesta a predaj by sa mal obmedziť na tabak, noviny či kvety.

Prešov (Slovensko)

PRÍKLADY MESTO

332



Dočasné trhové stánky by mali mať minimalistický dizajn a mali by byť z recyklovateľných materiálov.

Brno (Česko)

333



Trvalé trhové stánky by mali mať multifunkčne použiteľný dizajn.

Košice (Slovensko)

334



Objekty pre zariadenia a služby by mali mať moderný a jednotný dizajn.

Bratislava (Slovensko)

335



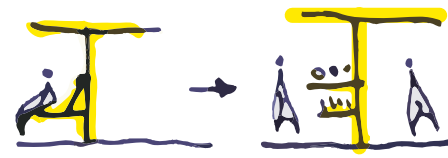
Mobilné objekty pre služby je vhodné kombinovať s trvalými zariadeniami a objektami.

Prešov (Slovensko)

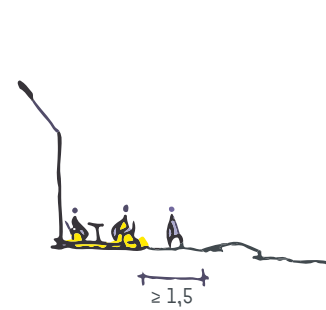
LETNÉ TERASY / ODPORÚČANIA



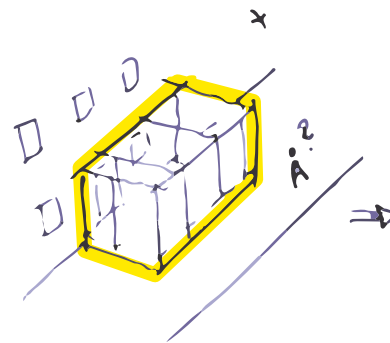
Pre stánky platia pravidlá pre reklamu (viď kapitolu Vonkajšia reklama).



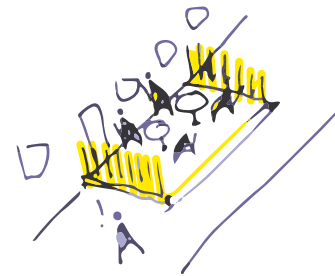
V uzlových priestoroch s trhmi sa odporúča multifunkčné riešenie trhových stánkov (možnosť sedenia / predávania).



Terasy nesmú zasahovať do minimálnej šírky pešieho pohybu.



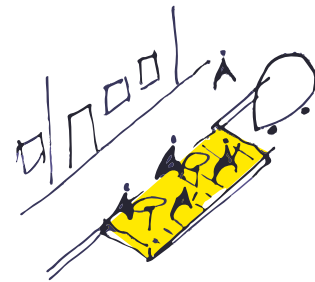
Terasy sú integrálnou súčasťou verejných priestranstiev. Nesmú sa preto celkovo uzatvárať alebo oplcotvať.



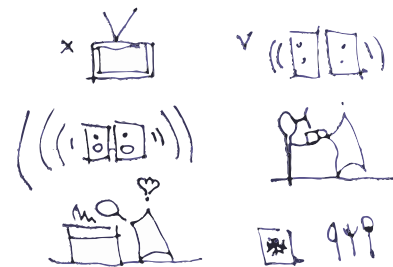
Oplotenie je povolené iba s použitím rastlín alebo transparentných materiálov a to maximálne v 1/3 obvodu terasy.



Terasy je nutné koncipovať vzhľadom na charakter priestoru. Terasa je prvok, ktorý dopĺňa celkový výraz.



Miesto na umiestnenie terasy môže vzniknúť vynechaním parkovacieho miesta na vozovke (tzv. parklet).



Na terasu sa neumiestňuje hlasná hudba, otvorený oheň či TV. Môže sa tu umiestniť hudba, pípa, či príbory.

PRÍKLADY HISTORICKÉ MESTO

336



Terasy sú integrálnou súčasťou verejného priestoru a nemali by byť od neho fyzicky oddelené.

337



Prípustná je iba čiastočné oddelenie zeleňou, nie však zo strany pešieho pohybu.

PRÍKLADY MESTO

338



Terasy by mali obsahovať dočasné tieniace prvky a nemali by zasahovať do prirodzeného pohybu chodcov.

339



Žiadúce je moderné prevedenie terás a ich umiestňovanie na vynechané parkovacie miesto (tzv. parklet).

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 detský kočík a pod.

Uľahčenie pohybu a prístupu a odstránenie bariér vo verejnom priestore je výhodné nielen pre osoby s určitým zdravotným znevýhodnením, ale je veľmi prospešné aj pre staršie osoby, osoby nesúce ťažkú batožinu, vedúce detský kočík 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.

Princíp navrhovania:

- poskytnúť dostatočný priestor pre samostatný pohyb a umiestňovať ovládacie prvky v spoločnej dosiahnuteľnej zóne
- pomocou hmatateľných povrchov zabezpečiť zjednodušenie orientácie v priestore a varovať človeka pred nebezpečným miestom
- na miestach, kde chýbajú prirodzené vodiace línie, sa doplnia umelé 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.

Požiadavky na povrchové riešenia:

- materiál musí byť farebne stály, odolný voči poveternostným vplyvom a mechanickému opotrebeniu (olamovanie výstupkov);

BIBLIOGRAFIA

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

NORMY

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

- je nutné označiť hmatateľnými farebne kontrastnými povrchnými všetkými priechodmi pre chodcov, znížené obrubníky, schodiská, nástupištia hromadnej dopravy, spoločné priestory pre chodcov a cyklistov, prekážky, ktoré nie sú zabezpečené inak, rampy, vstupy a zariadenia určené pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.
- Je potrebné doplniť chýbajúce prirodzené vodiace línie umelými vodiacími líniami.

Varovný povrch rovnobežné/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 nášľapom.

Signálny pás sa používa 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 j 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.

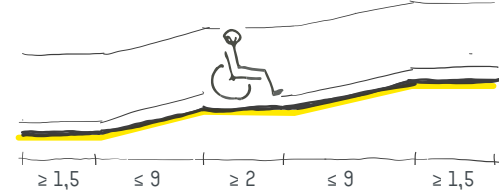
Vodiaci pás je špecifická umelá vodiaca línia, ktorá sa umiestňuje na priechodoch pre chodcov v rámci vodorovného dopravného značenia

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

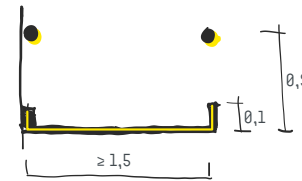
Vyhláška MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke

OBJEKTY NA ULAHČENIE POHYBU A PRÍSTUPU / ODPORÚČANIA

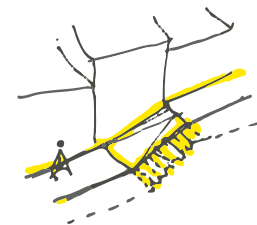
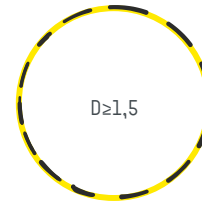
SKLON - MAX 1 : 12 (8,3%)



Odporúčané parametre rampy, pričom sklon rampy môže byť maximálne 1:12.



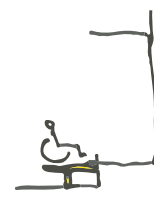
Manipulačný priestor pre vozík



Rampa by mala byť integrálnou súčasťou všetkých preistranstiev, ktoré prekonávajú výškový rozdiel.



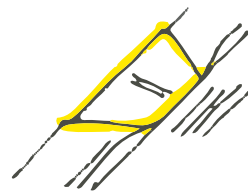
Rampy, ktoré vznikajú dodatočnou výstavbou by mali byť riešené ako reverzibilné objekty.



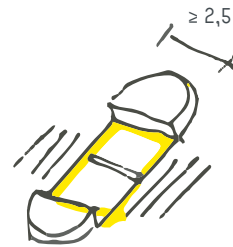
V stiesnených podmienkach sa odporúča používať výtahy, mechanické rampy, a.i..



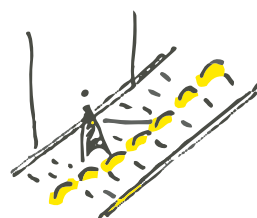
V uzlových priestoroch (stanice, podchody / nadchody, a.i.) s výskytom cyklistov je vhodné inštalovať na schodoch žliabok pre bicykel.



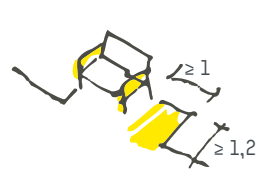
Prechody pre chodcov musia spĺňať kritéria dizajnu pre všetkých.



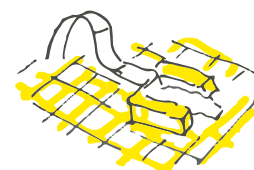
Ostrovčeky musia byť v úrovni s vozovkou a odelené napr. materiálovo.



Vodiace línie sa odporúča riešiť formou reliéfu, pričom sa neodporúča vytvárať vysoké kontrasty materiálov v prostredí.



Na lavičkách sa odporúča inštalovať opierky pre ľahšie zdvíhanie a vytvárať vedľa lavičky priestor pre vozík / kočík.



Povrchy ihrísk by mali byť z materiálov (liaty tartan, mlat) a prvkov pre hru, ktoré dovoľujú využívať ihrisko všetkým.



Vo voľnom priestore chodca sa nesmú vyskytnúť prvky, ktoré by mohli spôsobiť kolíziu.

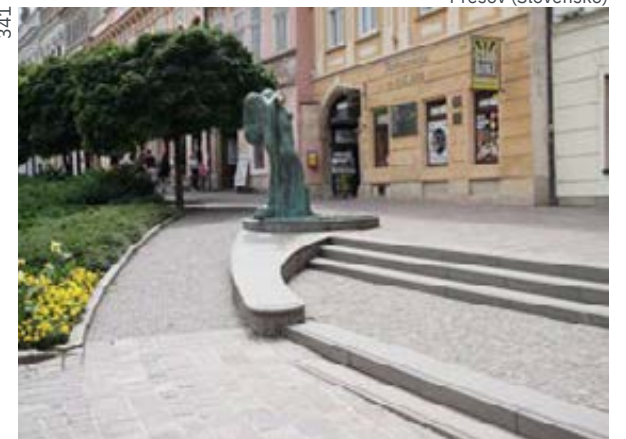
PRÍKLADY HISTORICKÉ MESTO

340



Bezbariérové prístupy do verejných objektov je možné riešiť reverzibilným zásahom.

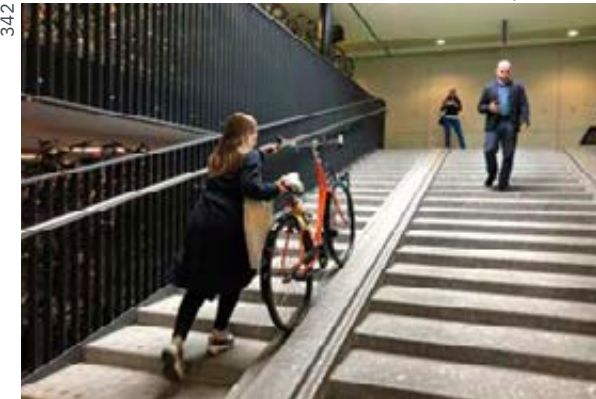
341



Bezbariérové riešenie vo verejných priestranstvách je vhodné integrovať v rámci dizajnu.

PRÍKLADY MESTO

342



Pri schodiskách vo verejných priestranstvách je vhodné vytvárať žliabky pre vedenie bicykla.

343



Vodiace línie pre slepých by svojim vzhľadom nemali narušovať celkovú estetiku návrhu.

344



Prvky na sedenie by mali byť umiestňované tak, aby sa vedľa nich dal postaviť vozík, alebo kočík.

345



Ihriská a športoviská je potrebné navrhovať s ohľadom na univerzálny dizajn.

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.

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.

Prvky vonkajšej reklamy mávajú rôznu formu: formu plošného, či priestorového nápisu, vývesného štítu (výstrčky), lepením na výklady a okná, maľovaného nápisu na štíte alebo fasáde budovy, príp. billboardy, bigboardy, banery, veľkoplošné obrazovky. Vo verejných priestoroch býva často veľmi nevhodne umiestňované aj mobilné zariadenia, tzv. "Á-čka", ktoré bránia plynulosti pešieho a cyklistického pohybu.

Architektonické princípy návrhu a umiestnenia vonkajšej reklamy v meste:

- 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 prispôbujú kompozícií verejného priestoru, ale aj fasády a tvaru budovy.
- Reklama nesmie svojvoľne 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 ovplyvňovať 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 vytvárajú harmonický celok.

BIBLIOGRAFIA

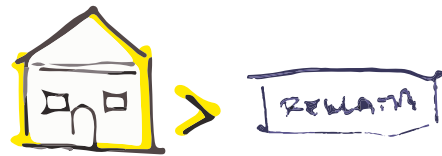
(1) ZDROJ: www.artslexikon.cz

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

NORMY

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

VONKAJŠIA REKLAMA / ODPORUČANIA



Architektúra budovy je vždy nadradená k reklame.



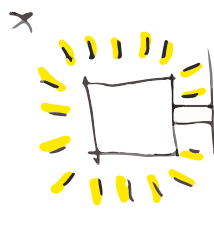
Plocha reklamy na budove nesmie presiahnuť 5 % celkovej plochy fasády objektu. Používanie veľkoplošných reklám na objekte sa neodporúča.



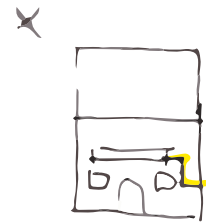
Reklamu primárne umiestňovať v parteri. Umiestnenie reklamných plôch je neprípustné na streche objektu a nesmie prekryvať výrazové prvky objektu (umelecké zábradlia, rímsy, okenné výplne historických okien a.i.).



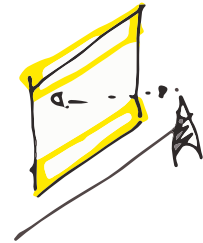
Označenie prevádzok (predovšetkým na historických objektoch) sa odporúča formou samostatných písmen. V prípade označenia viacerých prevádzok sa odporúča používať združené vývesné tabule.



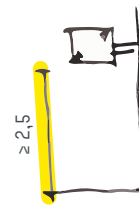
Reklama nesmie silno svietiť, blikať, alebo vydávať zvukové efekty. Reklamu sa odporúča nasvecovať inverzne (nepriamo).



Pri osvetľovaní reklamy by káble nemali byť vedené viditeľne po fasáde objektu.

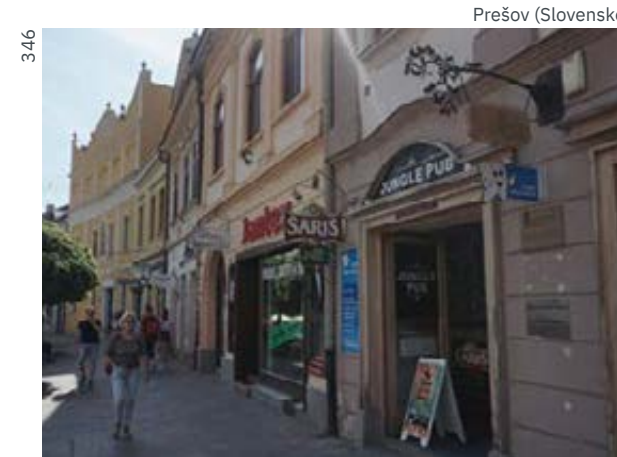


Plocha reklamy na transparentných plochách (výklady, okná, dvere, a.i.) v parteroch nesmie presiahnuť 25 % celkovej plochy týchto plôch.



Veľkosť samostatnej vývesnej tabule nesmie presiahnuť 0,5m² a musí byť umiestnená minimálne 2,5 m nad chodníkom.

PRÍKLADY MESTO



346

Prešov (Slovensko)

Nevhodný príklad reklamy v historickom centre mesta, ktorá tvorí dominantný prvok na fasáde parteru historických budov.



347

Bratislava (Slovensko)

Vývesné tabule by mali mať minimalistický dizajn a rozmer maximálne 0,5 m².



348

Prešov (Slovensko)

Celkový výraz reklamy by mal byť jednotný.



349

Bratislava (Slovensko)

Reklamné nápisy sa odporúčajú vytvárať zo samostatných písmen.



350

Bratislava (Slovensko)

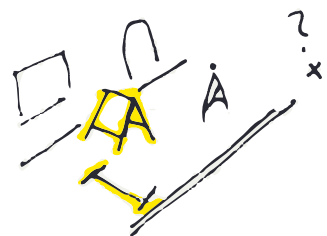
Osvetlený výklad je reklamou sám osebe.



351

Bratislava (Slovensko)

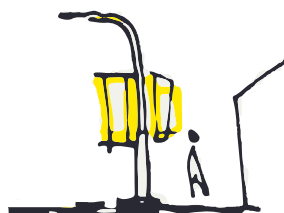
Reklama nesmie priamo svietiť ani blikať, ale mala by byť nasvecovaná inverzne.



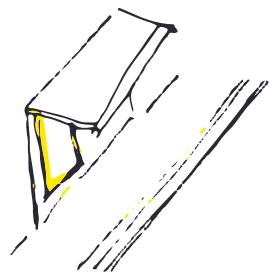
Pri používaní maloplošnej reklamy v parteri mesta je potrebné zachovať minimálny rozmer pre peší pohyb.



Odporúča sa zmenšovať reklamu používanú v parteroch mesta na 0,5 m².



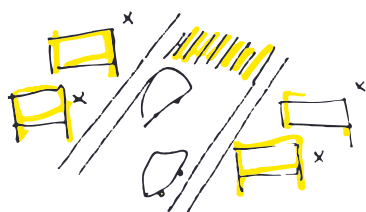
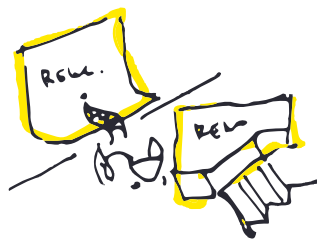
Reklama môže byť integrovaná na stĺpoch verejného osvetlenia. Musí byť navrhnutá citlivo a s ohľadom na podchodné výšky.



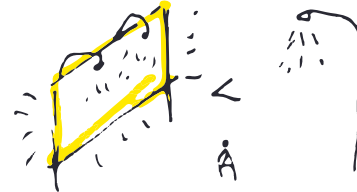
Na zastávkach MHD sa odporúča minimalizovať reklamu a umiestňovať ju na zadnú stranu prístrešku.



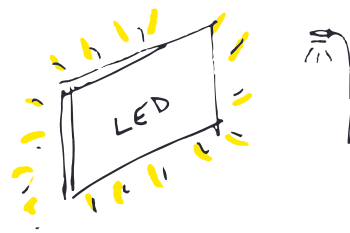
Reklamu je vhodné kreatívne spájať s inými prvkami (stojany na bicykle, zastávky MHD, lavičky, rampy, a.i.)



V rámci mesta je nutné minimalizovať používanie billboardov a to predovšetkým v oblastiach s výskytom chodcov.



Osvetlenie veľkoplošnej reklamy nesmie mať vyššiu intenzitu ako verejné osvetlenie. Reklama zároveň musí byť nasvetľovaná inverzne (nepriamo).



Veľkoplošné reklamy by nemali prudko blikať ani priamo svietiť. Veľkoplošné LED reklamy sa preto neodporúčajú umiestňovať.

PRÍKLADY MESTO

352



Osveta je taktiež forma reklamy a mala by byť nadradená komerčnej reklame

Bratislava (Slovensko)

353



Popri cestných komunikáciách sa odporúča eliminovať billboardy a bigboardy a nahradiť ich banerami integrovanými na osvetlení alebo trakčných stĺpoch

Bratislava (Slovensko)

354



Reklama môže vhodne dopĺňať verejné priestranstvo – reklama integrovaná v rámci bikesharingu

355



Reklama integrovaná v rámci mobiliáru - stojanov a exteriérovej opravovacej stanice na bicykle

356



Reklama môže vhodne dopĺňať verejné priestranstvo - reklama ako rampa

357



Reklama môže vhodne dopĺňať verejné priestranstvo - reklama ako prístrešok MHD

Umenie vo verejnom priestore môže mať rôzne podoby, či už ako autor-
ské nehnuteľné alebo
hnuteľné umelecké dielo
ako socha, pomník, fon-
tána. Jeho podoby a úloha
vo verejnom priestore
sú závislé od spoločen-
ských, ekonomických,
kultúrnych, estetických
nastavení spoločnosti.

Umenie je neoddeliteľnou súčasťou verejného priestoru. Umelecké prvky vznikali historicky so zámerom esteticky dotvárať prostredie, či plniť reprezentatívnu alebo didaktickú funkciu, na objednávku mecenášov, demonštrovali moc. Umenie vo verejnom priestore môže mať rôzne podoby, či už ako autorské **nehnuteľné alebo hnuteľné 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**: happeningy 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 miestu **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.

Požiadavky na tvorbu a umiestnenie umeleckých diel:

- 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**

BIBLIOGRAFIA

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

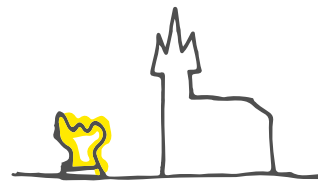
(2) RUDYJOVÁ, Michaela. Zmeny umenia vo verejnom priestore. IN: PECNÍKOVÁ, Jana, eds. Umenie a verejný priestor. Zborník abstraktov z medzinárodného seminára FiF UK v Bratislave, 2017. s 26-39. 2017. ISBN 978-80-223-4475-3/uploads/2018/05/Manuál-Nová-Obchodná.pdf

NORMY

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

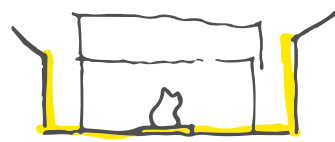
UMENIE VO VEREJNOM PRIESTORE / ODPORÚČANIA



Umelecké diela koncipovať v zhladom na charakter verejného priestoru, čo dotvára jeho výraz



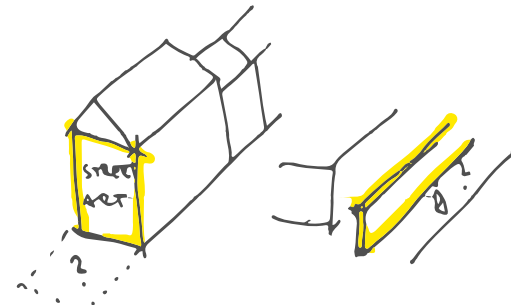
Umenie osadené vo verejnom priestore sa odporúča doplniť o sedenie.



Umelecké prvky by mali byť integrálnou súčasťou významných uzlových priestorov (námestie, park, a.i.).

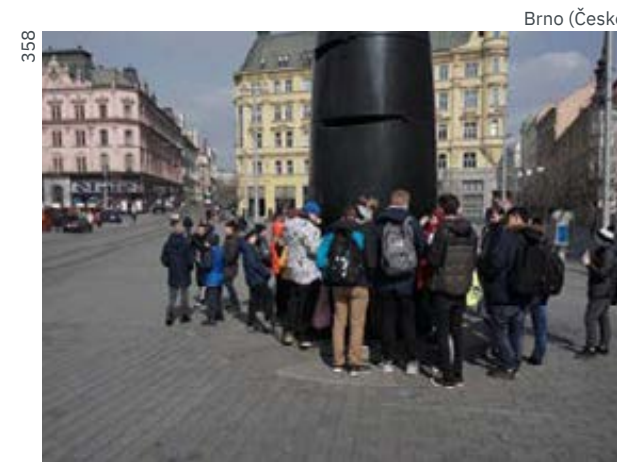


Umením vo verejnom priestranstve sa môžu stať aj bežné prvky verejného priestranstva (stojany na bycikle, zábradlia, a.i.).



"Zostatkové" plochy ako netransparentné ploty, alebo tupé steny budov sú vhodné na umiestňovanie muralov (umeleckých diel stvárnených priamo na dakú plochu).

PRÍKLADY MESTO



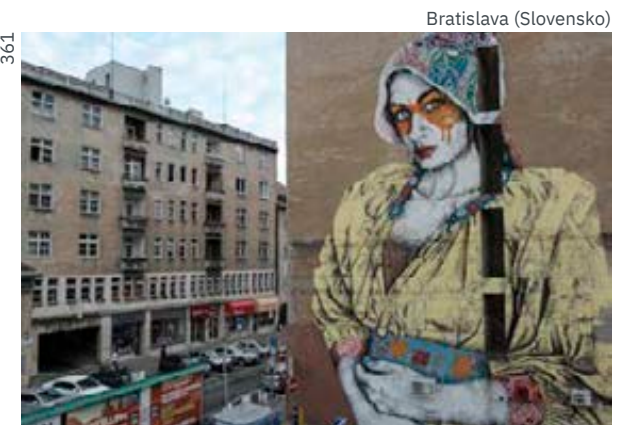
358 Interaktívne umelecké dielo tvoriace dominantu námestia katalyzuje okolitý priestor.



359 Umenie ako súčasť transformácie opustených budov zmierňuje nevhodný charakter týchto stavieb.



360 Street art ako súčasť malých námestí oživuje verejné priestory.



361 Murali sú dobrým prostriedkom ako oživiť tupé fasády budov.



362 Pouličné umenie má svoje neodmysliteľné zastúpenie vo verejnom priestore.



363 Festivaly súčasného umenia krátkodobu skvalitňujú verejné priestranstvá a celkový obraz mesta.

Použitá literatúra

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

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.

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/uploads/2018/05/Manuál-Nová-Obchodná.pdf

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.

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

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

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

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

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.

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

GEIST Johann Friedrich → Passagen: ein Bautyp des 19-Jahrhunderts. 4.vyd. Munchen: Prestel, 1982. 560 s.

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

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

JACKSON J. → Discovering the vernacular landscape. New Haven: Yale University Press. 1984. 180 s. ISBN: 0300035810

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

KRIER Rob → Urban Space, Rizzoli Intl Pubns, 1971. 174 s. ISBN 0847802337

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.

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

OZYAVUZ Murat → Advances in Landscape Architecture. InterOpen. s. 924. 2013. ISBN: 978-9535111672

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

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

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

SKYE Duncan, CALLEJAS Alexandra Gonzalez, KANPETCH Belinda, AGARWALA & SHUMAKER Jeff → Active Design: Shaping the Sidewalk Experience. New York: Department of City Planning. 2013.

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

SPATH + NAGEL → Fußverkehrsstrategie Für Berlin: Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte, Grundlagen. 2011.

SUPUKA Ján, FERIANCOVÁ Ľubica s 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

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

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

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

SMATANOVÁ Katarína, VITKOVÁ Ľubica, ŠELIGOVÁ Andrea → Architektúra mesta 1. (2019): Vydavateľstvo SPEKTRUM STU. 1. vydanie, Bratislava, 2018. ISBN 978-80-227-4877-3

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

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

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

Online zdroje

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

Mairs, J. (2017). Exhibition Road accident shows it's "time to review shared space" says Labour MP Emma Dent Coad. DEZEEN. Dostupné na: <https://www.dezeen.com/2017/10/09/exhibition-road-accident-review-shared-vehicle-pedestrian-space-emma-dent-coad-london-uk/>

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

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

Závazná časť Územného plánu mesta Prešov - VZN mesta prešov č. 5/2017. Dostupné na: https://www.presov.sk/download_file_f.php?id=858293

Mestské dokumenty

Dokument starostlivosti o dreviny v meste Prešov

Generel cykloopravy Prešov

Program rozvoja mesta prešov na roky 2015-2020 s výhľadom do roku 2025

Program rozvoja mesta prešov na roky 2015-2020 s výhľadom do roku 2025 (Akčný plán)

Územný plán mesta Prešov

Zásady ochrany pamiatkového územia PR Prešov a PZ Soľná Baňa

Normy a zákony

STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií

STN 73 6100 Názvoslovie pozemných komunikácií.

STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel

STN 73 6114 Navrhovanie netuhých a polotuhých vozoviek

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

STN EN 1176 Zariadenia a povrch detských ihrísk.

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

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

STN 73 6075 Navrhovanie autobusových staníc

STN 837010 Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie

STN 73 60 05 Priestorové usporiadanie sietí technického vybavenia.

STN 75 0150 Vodné hospodárstvo, Názvoslovie vodárenstva

STN 73 6021 Svetelné signalizačné zariadenia. Umiestnenie a použitie návěstidiel

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

STN 72 3020 Betónové prefabrikáty. Uličný a záhradný mobiliár

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

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

Zákon č. 544/1990 Zb. o miestnych poplatkoch

Zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení

Zákon o vodách 184/2002 Z. z.

Zákon č. 394/2009 o verejných vodovodoch a kanalizáciách

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

Zákon o odpadoch č. 79/2015 Z. z.

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

Zákon 185/2015 Z.z. Autorský zákon

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

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

TP 07/2014 Technické podmienky – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

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

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

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

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

Manuály

Berlin – Design for all. Dostupné na internete: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/handbuch/BarrierefreiesBauen2012.pdf

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

Dresdner Standard: Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum. 2013. Dostupné na: <https://www.dresden.de>

Manuál tvorby verejných priestranstiev hlavného mesta Prahy : Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy . ISBN 978-80-87931-09-7

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

Manuál pre osadzovanie a posudzovanie predajných stánkov vo verejnom priestore HM SR Bratislavy. 2016

Manuál městského mobiliáře Benešov 2016. Dostupné na internete: https://www.benesov-city.cz/assets/File.ashx?id_org=219&id_dokumenty=49487

Manuál městských povrchů Benešov 2016. Dostupné na internete: https://www.benesov-city.cz/assets/File.ashx?id_org=219&id_dokumenty=49486

Manuál potenciálů rozvoje veřejných prostranství v Benešově 2017. Dostupné na internete: https://www.benesov-city.cz/assets/File.ashx?id_org=219&id_dokumenty=49485

City of Los Angeles Complete Streets Design Guide- Dostupné na internete: <https://planning.lacity.org/documents/policy/CompleteStreetDesignGuide.pdf>

Référentiel conception et gestion des espaces Public. Dostupné na internete: <http://www.grandlyon.com/Amenagement-urbain.4969.0.html>

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

Spríevodca pravidlami umiestnenia reklamných stavieb a informačných zariadení na Obchodnej ulici a v okolí : Obchodná ulica a okolie, o.z. . ISBN 978-80-972849-1-6

Fotografie

Ing. arch. Oto Nováček: 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 46, 48, 49, 50, 52, 53, 56, 57, 62, 64, 65, 67, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 148, 149, 150, 154, 157, 158, 161, 162, 163, 164, 178, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 193, 194, 195, 203, 204, 206, 207, 209, 210, 212, 213, 214, 215, 218, 221, 222, 224, 227, 228, 229, 230, 233, 234, 235, 236, 239, 240, 241, 243, 245, 246, 251, 253, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 265, 266, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 296, 297, 299, 300, 301, 309, 310, 311, 313, 314, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 330, 331, 332, 333, 335, 336, 337, 338, 340, 341, 343, 346, 348, 349, 352, 355, 358, 359, 360, 362

Ing. arch. Dušan Burák, PhD.: 43

Ing. Michal Burák: 39, 58, 59

Ing. Ing. arch. Marek Bakalár: 34, 51

Ing. Richard Drutarovský: 47

Ing. arch. Marek Ganz: 32, 44, 45, 63, 110

Mgr. art. Tomáš Eisner: 01

Mgr. Peter Netri: 69, 74, 77, 113, 147, 152, 160, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 181, 201, 205, 211, 217, 223, 244, 252, 254, 261, 267, 268, 342

Ing. arch. Zora Pauliniová: 54, 55

Ing. arch. Ján Urban: 107, 132, 134

Jonáš Verešpej: 66

Spríevodca pravidlami umiestnenia reklamných stavieb a informačných zariadení na Obchodnej ulici a v okolí: Obchodná ulica a okolie, o.z. . ISBN 978-80-972849-1-6: 347, 350, 351

Internetové zdroje:

Korzár Prešov: 151, dostupné na: <https://presov.korzar.sme.sk/>

Streetsblog New York City: 153, dostupné na: <https://nyc.streetsblog.org/>

ladepeche.fr : 155, dostupné na: [dostupné na: https://www.ladepeche.fr/](https://www.ladepeche.fr/)

National Association of City Transportation Officials: 156, 175, 192, dostupné na: <https://nacto.org/>

Air-Vision: 159, dostupné na: <http://www.air-vision.nl/>

Aussie Speed Humps: 172, dostupné na: <https://www.aussiespeedhumps.com.au/>

AYY: 173, dostupné na: <https://ayy.fi/>

Pandotrip: 174, dostupné na: <https://www.pandotrip.com/>

Beton server: 176, dostupné na: <https://www.betonserver.cz/>

SCI-Data: 177, dostupné na: <http://www.sci-data.cz/>

Lambeth Cyclists: 179, dostupné na: <https://www.lambethcyclists.org.uk/>

Cyklokoalícia: 180, dostupné na: <https://cyklokoalicia.sk/>

Nový Čas: 190, dostupné na: <https://www.cas.sk/>

Prešov24.sk: 196, dostupné na: <https://presov.dnes24.sk/>

Eiberhood: 197, dostupné na: <http://www.eiberhood.org/>

Prírodná záhrada: 198, dostupné na: <http://www.prirodnazahrada.eu/>

Stavebníctvo na Slovensku od A po Z: 199, dostupné na: <https://www.stavebnik.sk/>

Comprex: 200, dostupné na: <https://www.comprex.sk/>

NoiseBreak: 202, dostupné na: <http://noisebreak.com/>

MY Žiar – Sme: 208, dostupné na: <https://myziar.sme.sk/>

Concrete Leveling Solutions: 216, 219, 225, 231, 237,

dostupné na: <http://clsatlanta.com/>

Pinterest: 220, 226, 232, 238, dostupné na: <https://www.pinterest.com/>

SKRZ.sk: 242, dostupné na: <http://www.skrz.sk/>

Arborilogical: 247, dostupné na: <https://www.arborilogical.com/>

GreenMax: 248, dostupné na: <https://www.greenmax.eu/>

GREENMAX: 249, dostupné na: <https://www.greenmax.cz/>

iDNES.cz / Ostrava a Moravskoslezský kraj: 250, dostupné na: <https://ostrava.idnes.cz/>

Key West – Florida: 294, dostupné na: <https://www.cityofkeywest-fl.gov/>

Biking in Heels: 295, dostupné na: <http://bikinginheels-cyclers.blogspot.com/>

MES Ireland: 298, dostupné na: <http://www.midland-environmental.ie/underground>

REPASE Žilina: 302, dostupné na: <https://repasezilina.sk/>

Geograph: 303, dostupné na: <https://www.geograph.org.uk/>

Pop Up City: 304, dostupné na: <https://popupcity.net/>

Plzeňské trolejbusy: 305, dostupné na: <http://www.plzen-sketrolejbusy.cz/>

External Works: 306, dostupné na: <https://www.externalworksindex.co.uk/>

Bratislavské noviny: 308, dostupné na: <https://www.bratislavskenoviny.sk/>

Bratislava 24: 312, dostupné na: <https://bratislava.dnes24.sk/>

Ružomerský magazín: 315, dostupné na: <https://rmagazin.sk/>

MY Žilina: 316, dostupné na: <https://myzilina.sme.sk/>

Toma: 327, dostupné na: <http://www.tomaas.cz/>

PTCarretera: 328, dostupné na: <https://www.ptcarretera.es/>

TITAN Tatrapias: 329, dostupné na: <http://www.titan-tatrapias.sk/>

BratislavskýDeň.sk: 334, dostupné na: <https://bratislavaden.sk/>

City of South Milwaukee: 339, dostupné na: <https://smwi.org/>

Dreams Time: 344, dostupné na: <https://www.dreamstime.com/>

flickr: 345, dostupné na: <https://www.flickr.com/>

Pravda: 353, dostupné na: <https://www.pravda.sk/>

Hospodárske noviny: 354, dostupné na: <https://hnonline.sk/>

Off Some Design: 356, 357, dostupné na: <https://offsomedesign.com/>

Bratislava Street Art Festival: 361, dostupné na: <http://streetartfestival.sk/>

Teraz.sk: 363, dostupné na: <http://www.teraz.sk/>

Spracovateľ

Architektonické štúdio Atrium s.r.o.,
Košice, Mlynská 27

Autori

Ing. Michal Burák
Ing. arch. Dušan Burák, PhD.
Ing. arch. Oto Nováček

Autorska spolupráca

doc. Ing. arch. Ľubica Vitková, PhD.
Ing. arch. Katarína Smatanová, PhD.
Ing. arch. Andrea Šeligová
Ing. arch. Ivan Siláči, PhD.

Textové časti vybraných kapitol boli citované z:
Smatanová Katarína, Vitková Ľubica, Šeligová Andrea:
Architektúra mesta 1. Spektrum STU.
1. vydanie, Bratislava, 2018. ISBN 978-80-227-4877-3

Participácia a Pocitové mapy (správa)

Ing. arch. Zora Pauliniová
Ing. arch. Oto Nováček

Spolupráca

Ing. arch. Tomáš Boroš
Ing. Ing. arch. Marek Bakalár
Ing. Marek Dubiel
Mgr. art. Tomáš Eisner
Ing. arch. Marek Ganz
Ing. arch. Matúš Gomolčák

Návrh layoutu a grafická úprava

Mgr. art. Tomáš Eisner
Ing. arch. Oto Nováček

Titulkové písmo

„Technik“ – Mgr. art. Samuel Čarnoký, ArtD.

Účastníci participatívnych pracovných skupín

*Témy: Cyklistika, Doprava a verejná doprava, Zeleň,
Vonkajšie osvetlenie, Povrchy, Mobilniár*

Ing. arch. Mária Čutková (OHAM Prešov)
Ing. arch. Vladimír Krištof (OHAM Prešov)
Ing. arch. Helena Jacová (OHAM Prešov)
Ing. arch. Juraj Medvecký – Heretik (OHAM Prešov)
PhDr. Tatiana Urbanová (OHAM Prešov)
Ing. Viera Ježíková (OHAM Prešov)
Ing. Darina Sýkorová (ODaŽP Prešov)
Ing. Milan Toth (TSM Prešov)
Ing. Ingrid Mihaľová (TSM Prešov)
MVDr. Tibor Bindas (ODaŽP Prešov)
Ing. arch. Jana Onufráková (KPÚ Prešov)
Ing. Peter Janus (DP Prešov)
Ing. Adriana Compeľová (DP Prešov)
Ing. Jan Kašík (NDCON)
RNDr. Andrej Šteiner, PhD. (KRI)
Mgr. Michal Schvalb (KRI)
Ing. Alena Kozlayová (KRI)
Mgr. Zuzana Jarošová (KRI)
Ing. Rastislav Mochňacký (MsZ Prešov)
Ing. Richard Drutarovský (MsZ Prešov)
Mgr. Renáta Kmecová (Cyklométa)
Ján Haluška (JAHA)
Mgr. Lenka Balážová (Light Lab)
Dr. arch. Laura Murguía Sánchez (Light Lab)

Jazykové korektúry

Mgr. art. Alena Sabuchová

Pojem verejný priestor nemá svoju jednoznačnú definíciu. 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. V architektonickej a urbanistickej tvorbe sa často chápe aj ako otvorený priestor („open space“) – ako všetok priestor, ktorý nie je zastavaný budovami.

Verejnú priestranosť je definované ako ulica, námestie, nábrežie, park, trhovisko a iné prístupné verejnosti bez obmedzenia (okrem časového obmedzenia), ktoré bez ohľadu na vlastnícke vzťahy slúžia na všoobecné užívanie, ak osobitý zákon neustanovuje inak.