

MANUÁL VEREJNÝCH PRIESTOROV PRE PANENSKÚ ULICU A OKOLIE

Ľudovít URBAN
ateliér URBAN, s.r.o.

06 2019



BRATISLAVA - STARÉ MESTO

Základné údaje

Manuál verejných priestorov pre Panenskú ulicu a okolie

Objednávateľ:

Mestská časť Bratislava–Staré Mesto
Vajanského nábrežie 3
814 21 Bratislava

Spracovateľ manuálu:

ateliér URBAN, s.r.o.
Sládkovičova 9
811 06 Bratislava

autor:

Ing. arch. Ľudovít URBAN
architekt SKA, reg. č. 0180 AA

spolupráca:

Ing. arch. Miroslava RIBOVIČOVÁ

vizualizácie:

Bc. Michal SOUČEK

konzultácie zeleň:

Ing. Magdaléna HORŇÁKOVÁ

konzultácie doprava:

Ing. Andrej VACHAJA

jún 2018, úprava jún 2019

2

Obsah

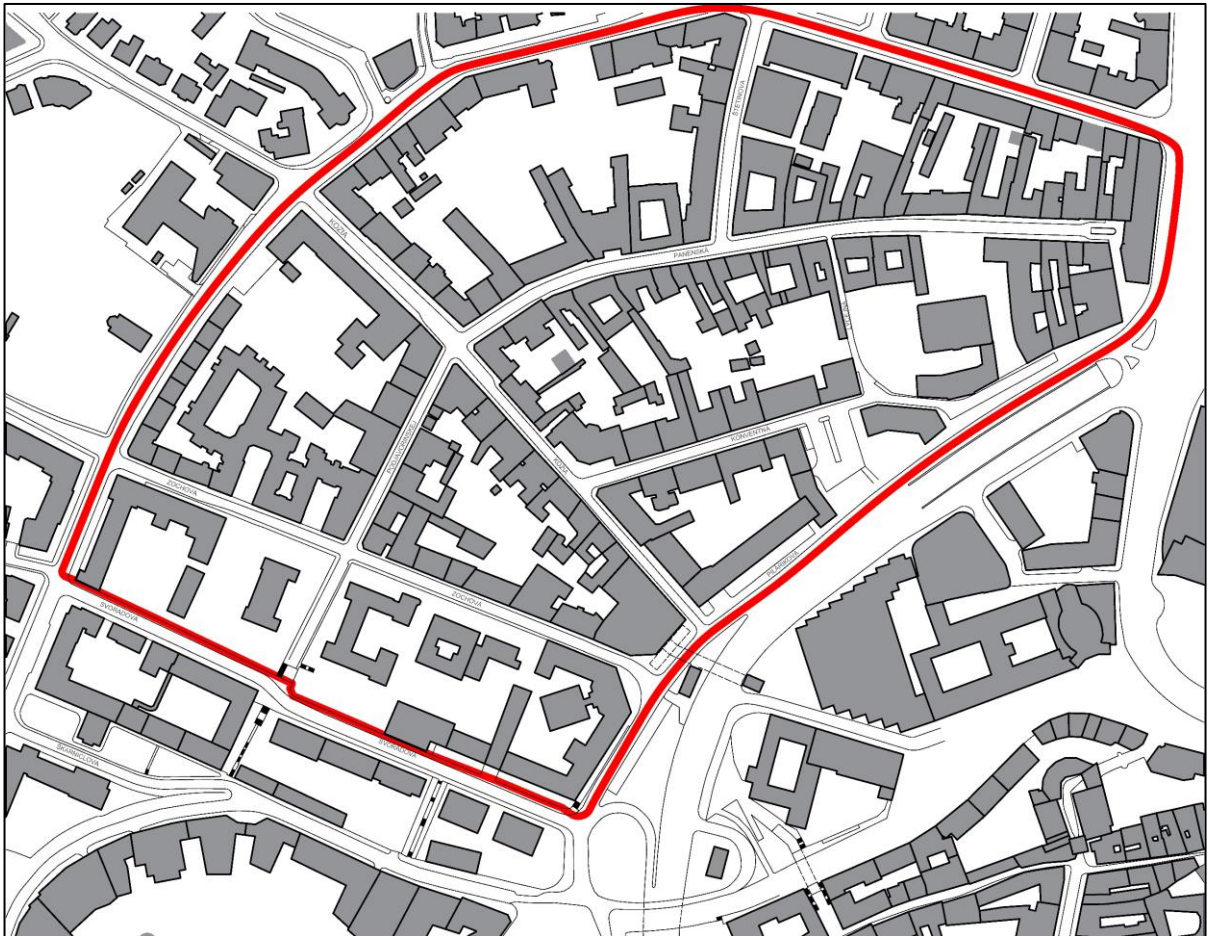
A	STRATEGICKÁ ČASŤ	3
A1	Všeobecné princípy a kvalitatívne kritériá tvorby uličných priestorov ...	6
A2	Metodika tvorby uličných priestorov	7
A3	Potenciálna obsahová adaptabilita na iné štvrte mestskej časti	15
A4	Príklady dobrej praxe	16
B	NÁVRHOVÁ ČASŤ	
B1	Koncepčná štúdia	19
B2	Priestorové pravidlá.....	21
B3	Zjednotenie povrchov v riešenom území.....	26
B4	Materiálové odporúčania a kombinácie.....	31
B5	Doprava a parkovanie.....	33
B6	Technická infraštruktúra.....	45
B7	Zeleň.....	47
B8	Mobiliár a prvky drobnej architektúry.....	51
B9	Reklama a umenie vo verejnom priestranstve.....	57
B10	Pravidlá údržby a prevádzky.....	59
	ZDROJE	61

A

STRATEGICKÁ ČASŤ



Manuál verejných priestorov pre Panenskú ulicu a okolie definuje pravidlá pre tvorbu verejných priestorov na Panenskej ulici a jej okolí, čo znamená priestor ohraničený zo severu Palisádami, z juhu Pilárikovou ulicou zo západu severným okrajom Svoradovej ulice a z východu okrajom Hodžovho námestia. Riešené územie obsahuje nasledovné ulice – Panenská, Štetinova, Kozia, Konventná, Lýcejná, Zochova a Podjavorinskej.



HRANICE ÚZEMIA RIEŠENÉHO V MANUÁLI

Manuál verejných priestorov vychádza z analýzy existujúceho stavu tak, aby sa určila celková stratégia pozitívneho uchopenia kvalitatívnej zmeny, a z nej vyplývajúci návrh konkrétnych riešení.

Výnimočnosť manuálu vychádza zo skutočnosti, že riešená lokalita má jedinečný charakter, kde sa prekrývajú jednotlivé vrstvy urbanistického a stavebného vývoja vyplývajúce z historického vývoja. V lokalite je prítomná aj rôznorodosť funkcií patriacich do života mesta, pričom ambíciou manuálu je správne nastaviť ich hierarchiu v rámci urbánneho koktailu života mesta.

Základný princíp predkladaného manuálu spočíva v tom, že je určený pre vymedzenú štvrť - pre časť územia mestskej štvrte na území Starého Mesta v Bratislave so špecifickým charakterom. Základné formovanie hmotovo-priestorovej štruktúry do podoby, v akej sa riešené územie nachádza v súčasnosti, bolo ukončené v 1. polovici 20. storočia. Týka sa to uličného systému, charakteru blokovej zástavby, regulácie zástavby na

rozparcelovaných záhradách. Ďalšie vstupy od tohoto obdobia zásadne nenarušili základnú hmotovú štruktúru v priestore ulice, dostavby a rekonštrukcie zasiahli vo väčšej miere vnútroblokový priestor. Štvrť sa vyvíjala ako súčasť centrálnej zóny mesta, zo severnej strany ohraničená bývalou mestskou obrannou líniou – palisádami. Má prevažne mestskú blokovú zástavbu a nie je iba čisto obytnou štvrtou ale obsahuje zmes mestských funkcií. V sedemdesiatych rokoch 20. storočia bola štvrť oddelená od historického jadra štvorprúdovou komunikáciou, čo vytvorilo južnú hranicu jej územia. Unikátnym prvkom štvrte, ktorého zlomky sú identifikovateľné dodnes, je bývalý palác Pálfyovcov s rozľahlou záhradou.

Manuál bol spracovaný v súlade s požiadavkou na vytvorenie pozitívneho charakteru verejného priestoru a súčasne so všeobecne platnými dokumentami Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava a Krajského pamiatkového úradu v Bratislave ⁽⁹⁾.

Manuál je podkladom pre všetky subjekty, ktoré sa zúčastňujú na tvorbe a úprave verejného priestoru v polohe investícií, projektovania, schvaľovania, realizácie, ale aj údržby a prevádzky.



CIEĽ
kvalitatívna premena
zjednotenie výrazu
verejného priestoru

SÚČASNÝ STAV-
Pre koho je ulica?

Základným cieľom manuálu verejných priestorov je definovanie usporiadania a zjednotenia výrazu uličného priestoru ako aj stanovenie prostriedkov vedúcich ku kvalitatívnej premene života na uliciach.

Pre súčasný stav riešenej oblasti, ako aj celkove stav bratislavských ulíc je charakteristické preplnenie parkujúcimi autami, neustály dopravný ruch tranzitu automobilov alebo vyhľadávanie parkovacieho miesta. Vynára sa oprávnená otázka: Pre koho je dnes ulica? Ulica slúži na parkovanie, pohyb áut a chodcov, kde tieto tri aktivity sú v neustálom vzájomnom napätí.



PRE KOHO JE ULICA?

ZMENA charakteru ulice
z priestoru na pohyb
a parkovanie na priestor
na **POBYT**

Ambíciou manuálu je riešiť toto gradujúce napätie a priniesť do prostredia ulice nielen vizuálny jednotiaci poriadok, ale aj zmeniť charakter uličného priestoru na vyvážené a do najväčšej možnej miery ukludnené prostredie, v ktorom sa dá nájsť miesto na pobyt. Táto transformácia by nemala slúžiť iba jednorazovým výnimočným aktivitám, ale má vytvoriť prostredie vhodné na užívanie verejného priestoru vo všednom každodennom živote tak, ako to bolo kedysi.



DOBÝ TRH, SOBOTA, 16.9.2017



DEŇ PO DOBROM TRHU, NEDEĽA, 17.9.2017

ZMENA
pre všetkých

Zmena charakteru ulice má byť prospešná pre všetkých jej užívateľov – rezidentov, ľudí pôsobiacich v tomto prostredí alebo navštevujúcich túto časť mesta. Pozitívna zmena v užívaní ulice sa má tiež týkať všetkých vekových kategórií tak, aby si každý dokázal nájsť svoj priestor na užívanie verejného priestoru.



VŠETKY VEKOVÉ KATEGÓRIE

A2

Metodika tvorby uličného priestoru

Definovaníu koncepcie úpravy verejného priestoru predchádzala prípravná fáza – podrobná analýza súčasného stavu a základných východiskových podkladov, ktoré ovplyvňujú finálne riešenie manuálu. Tomuto cieľu slúžili zdroje týkajúce sa historického vývoja riešeného územia, širšieho kontextu celého mesta, ako aj participačný projekt so zapojením obyvateľov do analýzy a návrhu riešenia manuálu.

Historická topografia

Na základe spracovanej kultúrno-historickej a sociologickej topografie mesta Bratislava – časť Panenská ulica ⁽¹⁾ je možné konštatovať, že prvé záznamy o stavebných aktivitách sa datujú do polovice 14. storočia, kde vznikli objekty na vonkajšom okraji mesta čiastočne chránené palisádami budovanými za mestským opevnením ako prvá obranná nárazníková zóna. Pokračovanie stavebného vývoja je možné registrovať na Marquartovom pláne z roku 1765, kde sú objekty zoskupené hlavne na Panenskej ulici obklopené záhradnými úpravami, ktoré expandovali od Pálffyho paláca v podhradí. V ďalšom období zobrazenom na Neyderovom pláne z roku 1820 je zreteľný ústup zelene záhrad na úkor nových stavieb.

Búrliivý stavebný vývoj a expanzia zástavby z prelomu 19. a 20. storočia je zachytená na mape Bratislavy z roku 1900, ktorú spracoval Gusztáv Wunder. Objekty sa rozširujú nielen v rámci ohraničenia Palisád, ale po parcelizácii pozemkov pokračuje výstavba aj za nimi. Na mapovom liste Bratislavy 33/II z roku 1920 je zreteľný razantný zásah do bloku objektov na Panenskej ulici. Z hľadiska fungovania mesta bolo potrebné preraziť príliš dlhý a kompaktný blok objektov na severnej strane Panenskej ulice a vznikla tak súčasná Štetinova ulica. Uvoľnil sa tak priestor pre ďalšiu výstavbu v medzivojnovom období, keď tu bol umiestnený výrazný objem bloku obytných domov. Na druhej strane ulice tu z tohto zásahu zostal výrazný štítový múr Habermayerovho paláca. Mnohé z objektov sústredených na Panenskej ulici majú bohatú minulosť a je možné v nich nájsť viaceré historické vrstvy.



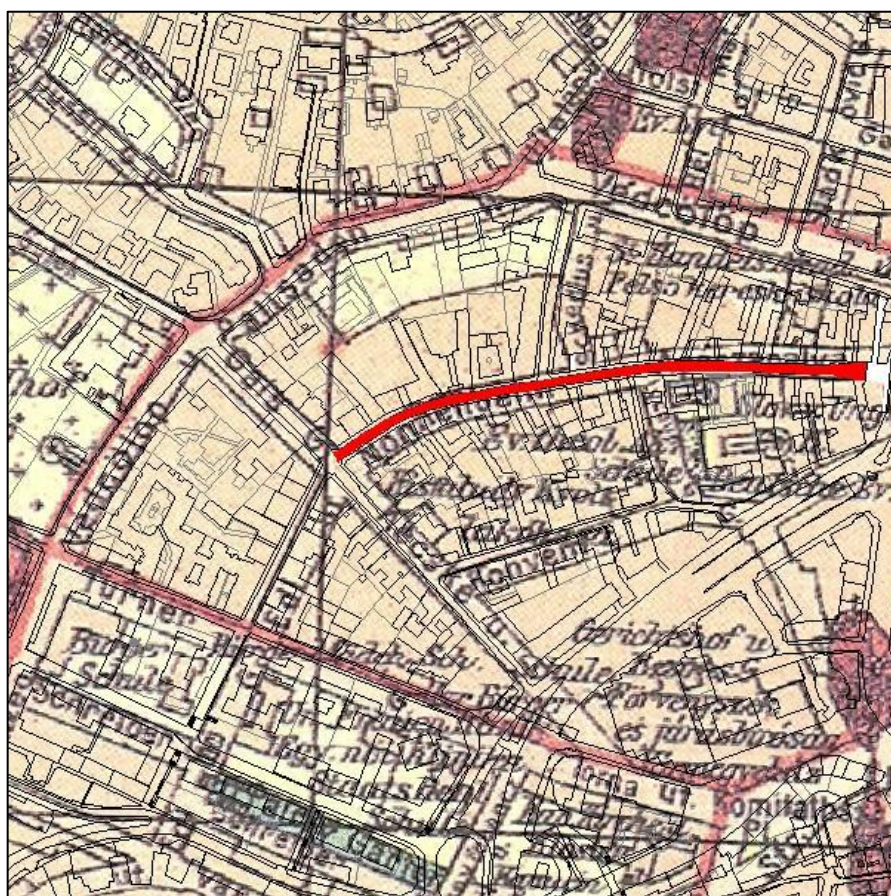
MARQUARTOV PLÁN Z ROKU 1765



NEYDEROV PLÁN Z ROKU 1820



MAPA BRATISLAVY Z ROKU 1900 OD GUSZTÁVA WUNDERA



MAPOVÝ LIST BRATISLAVY 33/ II Z ROKU 1920

Na malom priestore sa postupne vytvoril unikátny fyzický a priestorový charakter štvrte daný historickým vývojom, prekryvaním a pribúdaním dobových vrstiev. Zmes objektov je významná nielen z hľadiska postupného vývoja a ponechania stôp jednotlivých časových období, ale aj z hľadiska bohatej koláže rôznorodých a dopĺňajúcich sa funkcií, ktorá podporuje princíp kompaktnosti mesta.

V rámci riešenej oblasti sa nachádza zmes obytných domov pochádzajúcich z obdobia prelomu 19. a 20. storočia, medzivojnová rezidenčná architektúra, ako aj bytové stavby realizované v posledných desaťročiach 20. storočia. Po roku 2000 bolo v tomto priestore rekonštruovaných a dostavovaných množstvo objektov hlavne pre administratívne účely. Pozoruhodné je množstvo školských objektov sústredených na malej ploche, čo svedčí o mimoriadnej pozornosti venovanej vzdelaniu v minulých časoch – bývalé reálne gymnázium slúžiace spolu s dostavbami pre účely Vysokej školy múzických umení, Základná škola a opustený školský objekt na Podjavorinskej ulici, Stredná elektrotechnická škola, súčasná jazyková škola a v neposlednom rade aj objekt starého a nového Evanjelického lýcea. Pôvodná stredná stavebná škola na Zochovej ulici bola rozčlenená na administratívne priestory, bývalý Georgievitsov palác slúži ako Základná umelecká škola. Tieto objekty spolu s areálom veľkého evanjelického kostola a sieťou obchodov, drobných reštauračných prevádzok vytvárajú vysoký potenciál pre bohatý život verejného priestoru.

Historický exteriérový dizajn - dlažba v Bratislave

Elaborát spracovaný v roku 1992 v Mestskom úrade ochrany pamiatok Historický exteriérový dizajn – dlažba ⁽²⁾ mapuje historický vývoj stvárnenia verejného priestoru z hľadiska povrchových úprav ulíc a námestí. V týchto priestoroch s pôvodne prirodzeným nespevným povrchom bola na významnejších miestach postupne osádzaná kamenná dlažba z riečnych kameňov, následne opracovaných formátov kameňa v rôznych rozmeroch a spôsobe uloženia a to vždy podľa charakteru priestoru. Spevnené chodníky lemujúce objekty boli následne na námestiach dopĺňané aj priečnymi trasami chodníkov. Tieto trasy zabezpečovali základný komfort v priestoroch námestí, na ktorých sa pravidelne konali trhy s rôznymi komoditami. Prevažujúcemu spôsobu konskej dopravy vyhovovali zhutnené a nespevnené povrchy ciest a námestí, ktoré sa však počas dažďov rozbahnili až sa stali neprejazdnými. Preto sa od polovice 19. storočia začala osadzovať kamenná dlažba aj na významnejších uliciach a námestiach. Postupne sa kamenná dlažba rozširovala až do obdobia po prvej svetovej vojne, keď sa hlavne na chodníkoch začal presadzovať asfalt.

Z vývoja povrchových úprav vo verejných priestoroch je zrejmé, že sa vždy riešili aktuálne potreby v rámci súdobých technických možností, aby sa tak zabezpečil primeraný komfort pre obyvateľov a návštevníkov mesta. V tej dobe to znamenalo postupne spevňovať povrchy komunikácií. V súčasnosti sú ulice obsadené parkujúcimi a pohybujúcimi sa automobilmi a tak je aktuálna požiadavka na riešenie dopravy a parkovania, aby sa na uliciach uvoľnil priestor pre aktivity, ktoré boli vytlačené enormným rozvojom dopravy.



NESPEVNÝ POVRCH NÁMESTIA PRED GRASSALKOVICHOVÝM PALÁCOM



Bratislava – Preßburg – Pozsony
Marktplatz mit Post- und Telegraphen-Gebäude

VYDLÁŽDENÝ CHODNÍK VEDÚCI NAPRIEČ NÁMESTÍM PRED BUDOVOU POŠTY



**POHĽAD NA PANENSKÚ ULICU S ASFALTOVÝM
POVRCHOM CHODNÍKA A CESTY
OKOLO ROKU 1920**



**VYDLÁŽDENÝ CHODNÍK NA
KRIŽOVATKE KOZEJ A
PODJAVORINSKEJ ULICE**

Participačný projekt

V období od septembra do decembra roku 2017 sa uskutočnil participačný projekt Aká je Panenská a okolie?⁽³⁾ zorganizovaný občianskym združením PUNKT, ktoré v tomto prostredí úspešne usporiadalo už siedmy Dobrý trh. Vďaka vzájomnej pozitívnej energii medzi občianskym združením a obyvateľmi sa v priebehu participačného procesu podarilo definovať nasledovné kľúčové zistenia, ktoré sú citované doslovne z finálneho elaborátu:



TITULNÁ STRANA PUBLIKÁCIE O PARTICIPAČNOM PROJEKTE

KLÚČOVÉ ZISTENIA participačného projektu

- Panenská a okolie je kultúrne a spoločensky vyspelou oblasťou. Obyvatelia sú a chcú byť do vecí verejných zaangažovaní. Komunita je silným partnerom a oponentom.
- Identitu a najväčšie hodnoty Panenskej a okolia tvorí historická zástavba, inštitúcie, ktoré sa tu nachádzajú a podujatia, ktoré sa tu konajú (Dobrý trh).
- Panenská a okolie je husto obývanou oblasťou so zmiešanými funkciami, kde človek nájde všetko pre život. Čo jej chýba, je viac priestoru pre oddych a rekreáciu.
- V oblasti prevláda chôdza ako každodenný spôsob mobility a množstvo ľudí tu nevlastní automobil.
- Chôdza v zmiešanej oblasti historickej zástavby a narastajúca intenzita dopravy vytvárajú denné kolízie.
- Intenzita automobilovej dopravy (i statickej) je vnímaná ako negatívum a je na úkor dobrého života v oblasti.
- Oblasť je vnímaná ako suchá, tienistá a prašná. Kvalita ovzdušia oblasti nie je najlepšia.
- V oblasti je minimum zelene, ktorá by sa mala vo vhodnej forme dostať späť do uličného priestoru.
- Kvalita kanalizácie a sietí je problematická a zásadne ovplyvňuje vzhľad ulíc a ich fungovanie počas dažďov.
- Bezpečnosť chodcov každého veku, pohlavia, zdravotného stavu, či príjmu by mala byť prioritou pre dopravné a architektonické riešenie ulíc a verejných priestranstiev.
- Ulice by sa mali stať miestom pre život a spoločenské aktivity.

Asociácie s územím

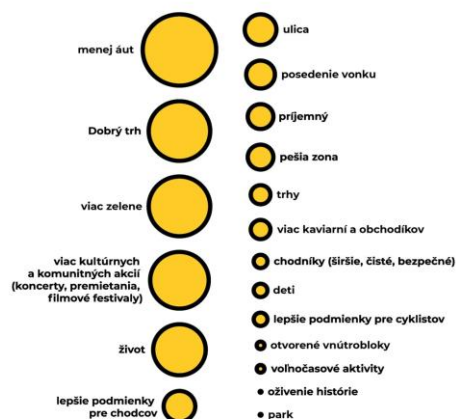
Panenskú a jej okolie si respondenty a respondenti dotazníkového prieskumu asociujú primárne s pravidelným podujatím Dobrý trh. Obsahovou analýzou sme postupne asociácie redukovali na frázy a kľúčové slová. Ďalšie kľúčové slová sú spájané s atmosférou Starého Mesta a inštitúciami pôsobiacimi v oblasti: kostolmi, podnikmi. Tieto sú pomerne výrazné a uvádzané prevažne v pozitívnom kontexte. Parkovanie je asociáciou vnímanou rozlične. Kontext parkovania preto dokresľujeme v nasledujúcich otázkach.



S ČÍM SI SPÁJATE PANENSKÚ ULICU? Z PUBLIKÁCIE O PARTICIPAČNOM PROJEKTE

Ulica v budúcnosti?

Z otvorenej otázky „Ako si predstavujete život na ulici v budúcnosti?“ sme obsahovou analýzou extrahovali zoznam kľúčových slov a atribútov ulice v budúcnosti. Silne rezonovala dvojica spojení – menej áut, viac zelene. Trh by, podľa respondentiek a respondentov, mal na ulici ostať. Ostatné atribúty sa viažu ku kvalite uličného parteru, aktívnemu a bezpečnému životu na ulici (prioritou sú chodci, obchodky, kaviarne, čisté, bezpečné chodníky, pešia zóna, deti...).



AKO SI PREDSTAVUJEME ŽIVOT NA ULICI V BUDÚCNOSTI? Z PUBLIKÁCIE O PARTICIPAČNOM PROJEKTE

Vnímanie prostredia oblasti Panenskej ulice účastníkmi participačného projektu zreteľne definuje základné problémy života nielen tejto oblasti, ale je všeobecnou charakteristikou neriešených problémov nášho mesta, aľč aj miest na Slovensku.

Participácia obyvateľov Panenskej ulice a okolia pokračovala aj v štádiu prípravy manuálu, kde na dvoch prezentáciách v štádiu rozpracovanosti bola možnosť dopĺňať a korigovať spracovanie tohto elaborátu pripomienkami.

Takýto proces prispieva vytváraniu partnerského vzťahu miestnej komunity ku výsledku manuálu a zvyšuje sa potenciál jeho reálneho presadenia do života. Eliminuje sa tak obvykle problematické pôsobenie obranného efektu zásahmi dotknutých obyvateľov NIMB – not in my backyard.



DOBRÝ TRH NA PANENSKEJ A PODJAVORINSKEJ ULICI

Východiská riešenia manuálu verejného priestoru

ZÁKLADNÉ PROBLÉMY riešeného územia

Témy základných problémov riešeného územia vyplynuli z participačného projektu a súčasne z analytickej prípravnej fázy spracovania manuálu:

- Dominancia statickej a dynamickej dopravy
- Málo priestoru pre život
- Deficit zelene
- Zhoršujúce sa životné prostredie
- Zlý stav infraštruktúry



ZÁKLADNÉ CIELE pre riešené územie

Riešenie týchto základných problémov je možné uchopiť iba komplexne, pretože spolu všetky úzko súvisia. Po vyhodnotení vstupov z analýzy historickej topografie riešenej oblasti, historickej topografie stvárnenia verejných priestorov, participačného projektu a tiež analýzy manuálov verejných priestorov pre Berlín a Prahu vyplývajú základné ciele na riešenie manuálu:

- Vytvorenie zdravého prostredia
- Zvýšenie pobytových kvalít
- Zlepšenie kvality pohybu
- Definovanie ľudského merítka
- Vytvorenie priestoru pre slobodu voľby užívania
- Definovanie prvkov identity miesta
- Zvýšenie komunikatívneho prostredia
- Zlepšenie podmienok na údržbu
- Zvýšenie bezpečnosti verejného priestoru

14



ZÁKLADNÉ NÁSTROJE na riešenie územia

Aby sa splnili základné ciele, na riešenie problémov oblasti Panenská a okolie sú k dispozícii nasledovné nástroje:

- Definovanie organizácie dynamickej dopravy
- Definovanie zásad parkovania
- Usporiadanie profilu ulíc podľa funkcií – pohyb a pobyt chodcov, pohyb a parkovanie áut
- Stanovenie materiálovej skladby jednotlivých povrchov
- Konceptia riešenia zelene
- Návrh zásad umiestnenia a typu mestského mobiliáru
- Návrh zásad na technickú infraštruktúru
- Návrh zásad rekonštrukcie a údržby

A3

Potenciálna obsahová adaptabilita na iné štvrte mestskej časti

UNIVERZÁLNOŠŤ
METODIKY MANUÁLU
analýza stavu
definovanie cieľov
návrh nástrojov

Manuál riešenia verejných priestorov je nástrojom na zlepšenie podmienok života v mestskom priestore, ale svojím rozsahom sa zameriava na riešenú oblasť s cieľom posilnenia identity prostredia a vyzdvihnutia špecifického charakteru hlavne Panenskej ulice. Hlavnou myšlienkou manuálu je dosiahnuť vysokú kvalitu verejného priestoru. Znamená to hlavne zmenu charakteru ulice a verejného priestoru všeobecne z priestoru dominantne využívaného na pohyb a parkovanie na priestor na pobyt a bežný život.

Z metodického hľadiska však analýzou a definovaním základných problémov územia, stanovením základných cieľov a návrhom nástrojov, ktorými sa dá dospieť ku žiadanému cieľu má univerzálny charakter na iné štvrte mestskej časti Bratislava – Staré Mesto súčasne aj s možným dosahom na územie mesta Bratislavy.

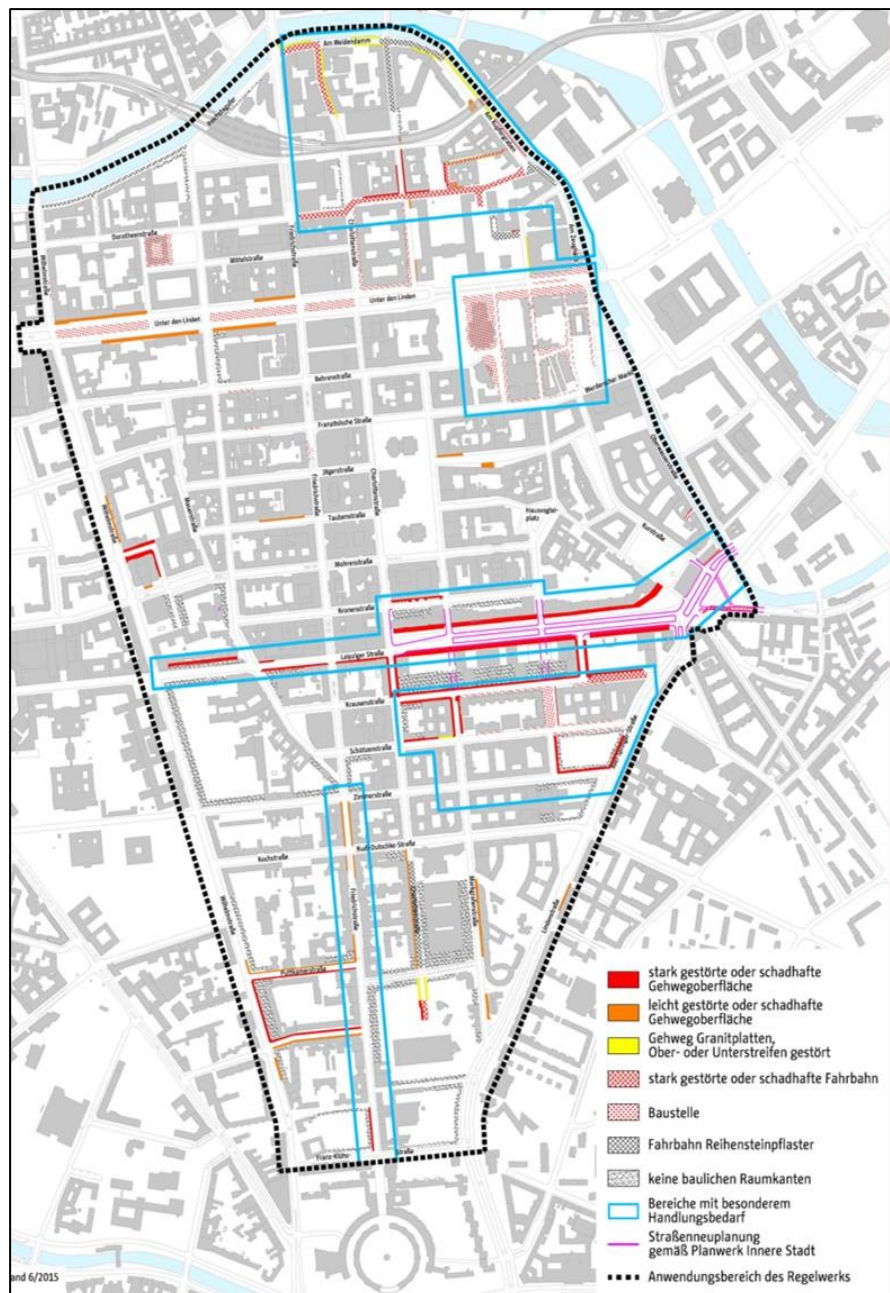
Analýzou hlavných problémov nášho mesta je možné dospieť ku rovnakému zdroju problémov – vytlačanie života z ulíc statickou a dynamickou dopravou, nežiadúci rôznorodý charakter úpravy verejného priestoru



Manuál BERLÍN



Pre reguláciu tvorby verejných priestorov mestá vytvárajú a používajú manuály ako optimálny nástroj smerujúci ku usporiadanému obrazu mesta. Výborným príkladom je Berlín, kde vznikol pre centrum prvý manuál verejných priestorov ⁽⁴⁾ v polovici deväťdesiatych rokov ako reakcia na potrebu zjednotenia mesta, ktoré bolo desaťročia násilne rozdelené. Pomocou manuálu sa podarilo upraviť dve mimobežne rozvíjané časti mesta tak, že je jednoznačne identifikovateľné ako jeden celok. Patrí k tomu spôsob usporiadania uličného priestoru, riešenie povrchov, uplatnenie mestského mobiliáru ako aj spôsob narábania so zeleňou.



MANUÁL BERLÍN - ROZSAH RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Berlínsky manuál konštatuje, že ulica nemá mať iba dopravný charakter, ale má sa stať atraktívnym prostredím na pobyt. Je potrebné zohľadniť historický vývoj ulice ale súčasne tu vytvoriť priestor na multifunkčné prostredie. Konceptia zelene má saturovať zvýšené požiadavky na jej umiestnenie, na druhej strane sa nemá spochybňovať prirodzene kamenný charakter mestských priestorov.

Na rozdiel od podmienok v riešenej oblasti Panenská a okolie sú profily ulíc v centre Berlína veľkorysejšie, pretože vznikli na základe prezieravého konceptu riešenia urbanistickej štruktúry v devätnástom storočí. V tomto období boli v celkových šírkach uličných profilov presahujúcich dvadsať metrov pre chodníky definované šírky minimálne päť metrov. Tak vznikol v profiloch ulíc dostatočný priestor na umiestnenie všetkých potrebných funkcií – chôdza, pobyt, pohyb a parkovanie áut, ale aj miesto na osadenie vzrastlých stromov.

V rámci profilu chodníkov je definovaný charakteristický stredový pás z pôvodne veľkoformátových kamenných platní. Tento pás je ohraničený pri objektoch a na rozhraní s komunikáciou drobnou kamennou dlažbou v takzvaných „Unterstreifen“, a „Oberstreifen“ čo znamená tzv. horný a dolný pás. Je tak vytvorený jednoznačný motív, ktorý patrí ku obrazu mesta a rozširuje sa aj mimo jeho centra.

V manuáli sú definované všetky podmienky pre určenie priečnych a pozdĺžnych profilov ulíc, definovanie materiálov jednotlivých častí povrchových úprav, definovanie zásad pre umiestnenie a výber mestského mobiliáru a zelene. Vzhľadom na širší rozsah riešeného územia a špecifiká v ňom sú tu riešené aj vzťahy ku brehom rieky a konkrétne úpravy v jednotlivých častiach riešeného územia.



MANUÁL BERLÍN - CHARAKTERISTICKÉ ČLENENIE A MATERIÁL CHODNÍKOV

Manuál PRAHA



Osvedčeným nástrojom na koncipovanie verejného priestoru je aktuálny Manuál tvorby verejných priestorov Prahy ⁽⁵⁾, ktorý spracovával tím zložený z desiatok odborníkov niekoľko rokov. Manuál rieši každý detail v usporiadaní verejného priestoru mesta. Návrh postupu pri stvárnení verejného priestoru v jednotlivých položkách má podobnú štruktúru a hustotu informácií, ako manuál pre Berlín. Hlavnými témami určujúcimi spracovanie tohto manuálu je vytvorenie zdravého prostredia s pobytovými kvalitami, ľudským merítkom, pričom je dôležité zachovávať a pestovať identitu miesta. Zaoberá sa všetkými druhmi lokalít – od ulice, námestia, cez parky, nábrežia, pasáže až po definovanie úprav na sídliskách.

Manuál predpisuje jednoznačne identifikovateľné stváranie povrchov chodníkov, ktoré nadväzuje na už vžitý pražský systém kladenia dlažby, jej materiálu a farebnej štruktúry. V centrálnej zóne ho na chodníkoch tvorí kamenná dlažba z malých žulových kociek v kombinácii svetlého a tmavého odtieňa sivej zoskupená do typických štvorcových alebo ortogonálnych vzorov, ktoré sú charakteristické pre Prahu.

V rámci tohto elaborátu je zaujímavá požiadavka zapojenie miestnych komunít do procesu tvorby manuálu a samotnej finálnej úpravy verejného priestoru. Úprava ulíc a námestí, s ktorou sa stotožnia ich užívatelia je najlepšou cestou k tomu, aby vznikol optimálny výsledok. Dosahuje sa tak najvyšší stupeň participácie – vyvážený partnerský vzťah medzi mestom a jeho obyvateľmi.



MANUÁL PRAHA - CHARAKTERISTICKÁ ÚPRAVA SPEVNENÝCH PLOCH V CENTRE MESTA

B

NÁVRHOVÁ ČASŤ



B**NÁVRHOVÁ ČASŤ****B1****Koncepčná štúdia**

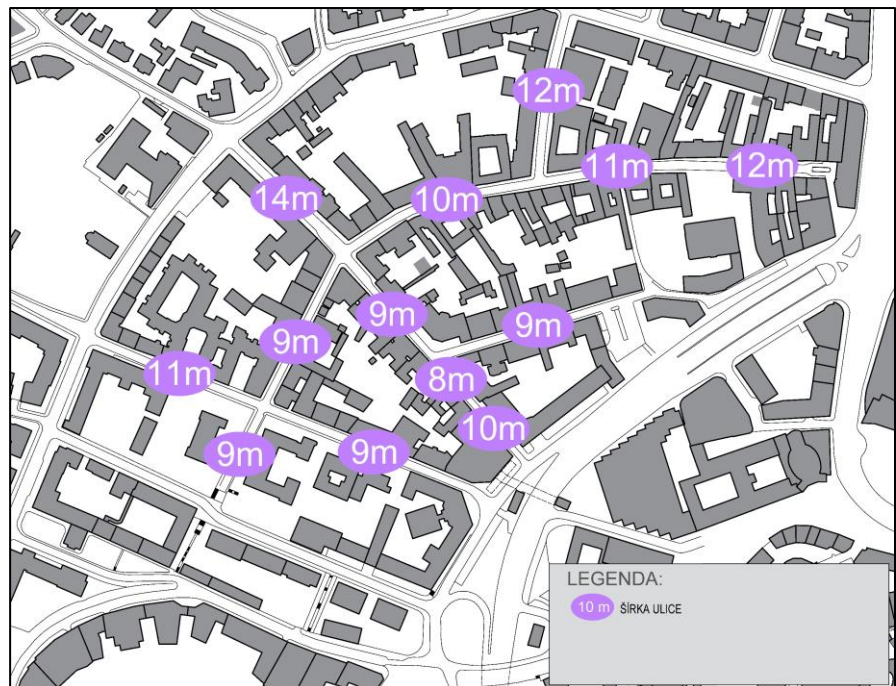
V predkladanom manuáli je po analytickej časti definovaná celá paleta opatrení, ktoré majú viesť ku základnému cieľu – zmeniť charakter ulíc v riešenej oblasti Panenskej ulice a okolí tak, aby sa tu prinavrátil bežný život.



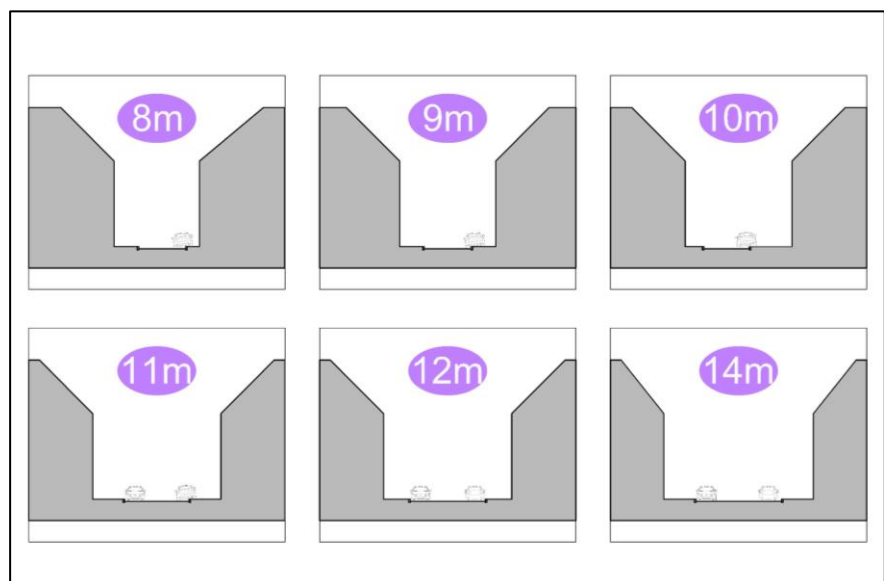
SITUÁCIA RIEŠENÉHO ÚZEMIA S NÁVRHOM ZÁSAHOV V SÚLADE S MANUÁLOM VEREJNÝCH PRIESTOROV

Profily ulíc stav

V riešenej oblasti sú fixne dané šírkové profily ulíc, ktoré oscilujú v šírkach osem až štrnásť metrov, pričom dominantná šírka profilov ulíc je desať až dvanásť metrov. Toto je jasne definovaný priestor, v ktorom je potrebné nájsť optimálne riešenie. Súčasnú zónovanie jednotlivých funkcií ulice počíta s pruhmi pre chodníky, prejazd áut a parkovanie. V najširšom profile ukončenia Kozej ulice je profil doplnený o priestor pre stromoradie. Vzhľadom na tlak parkovania v mnohých polohách ulíc je parkovanie riešené aj s čiastočným, alebo úplným vynechaním chodníka alebo čiastočným obsadením chodníka parkovacím miestom.



ŠÍRKOVÉ PROFILY ULÍC – SITUÁCIA



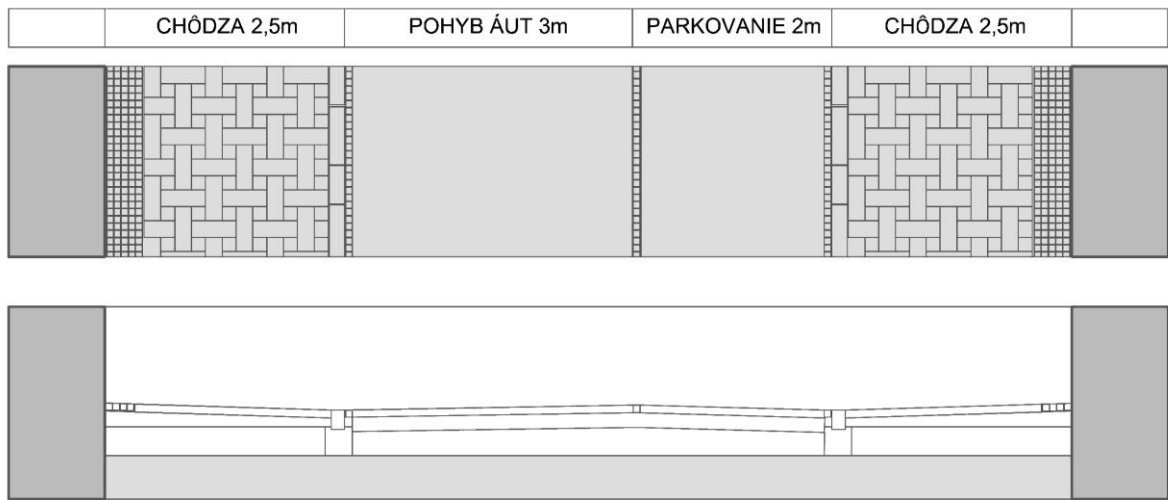
ŠÍRKOVÉ PROFILY ULÍC – REZY

Profily ulíc - návrh opatrení

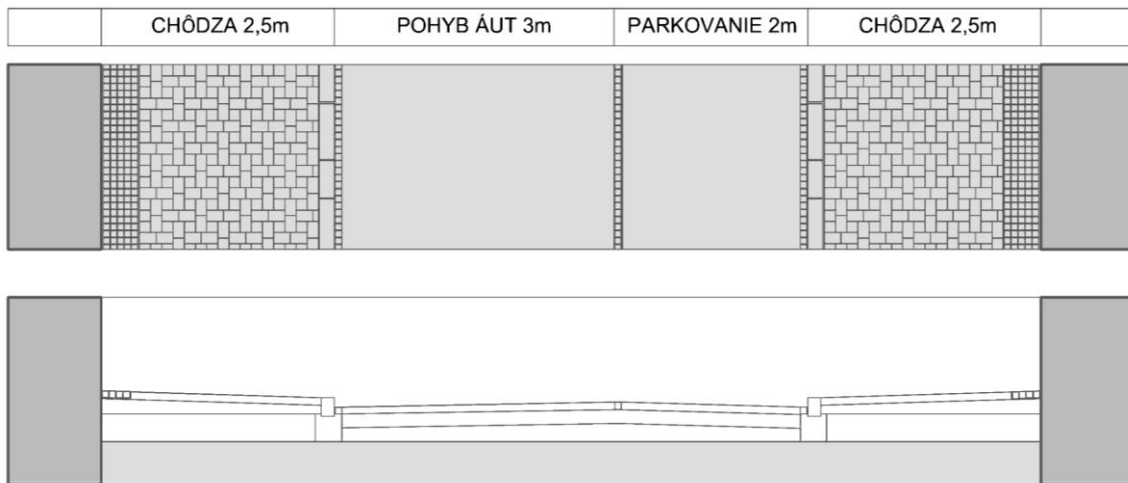
Profily ulíc návrh opatrení

Cieľom definovania nových priestorových pravidiel v manuáli je ukľudnenie prostredia ulice a vytvorenie priestoru pre pobyt. Prvoradým sa má stať chodec, obyvateľ, či návštevník ulice, ktorý ulicou nielen prechádza, ale môže si nájsť dôvod na zastavenie, posedenie, kľudovú činnosť. Tomuto cieľu sa podriaďuje skladba profilov ulíc s definovaním širok a priestorového usporiadanie jednotlivých funkčných pruhov v priečnom profile ulice.

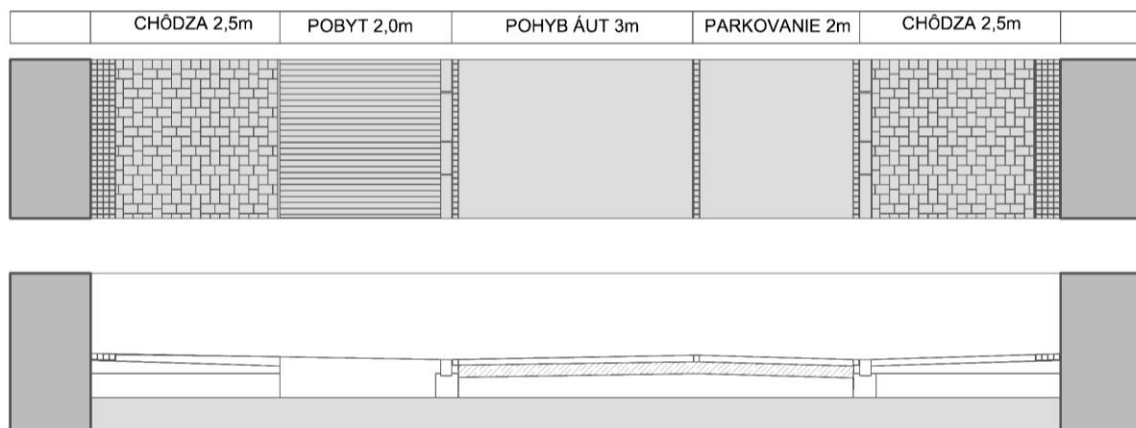
- Základným prvkom priečného profilu ulice je dostatočne komfortná šírka chodníka 2,5m, ktorá umožňuje bezkolízny prechod dvojice a chodca idúceho oproti
- Chodník šírky 2,5m musí byť minimálne na jednej strane ulice
- Chodníky na oboch stranách ulice sú prioritou riešenia v členení profilu ulice, pokiaľ iná konfigurácia profilu ulice umožní umiestnenie pobytovej zóny, je možné po posúdení a schválení aj iné usporiadanie
- Ak to šírkový profil ulice dovoľuje umožniť umiestnenie chodník s pobytovou zónou
- Chodník s pobytovou zónou má odporúčanú šírku 2 metre, minimálnu využiteľnú šírku 1 meter
- Šírka jednosmernej komunikácie pre autá je 3,0m
- Šírka parkovacieho pruhu pozdĺžneho parkovania je 2,0m
- V prípade obmedzenia počtu parkovacích miest sa parkovací pruh transformuje na chodník s pobytovou zónou
- V definovaní jednotlivých pruhov v profile ulíc má mať prioritu chodník a chodník s pobytovou zónou na úkor parkovania
- V profile ulíc je potrebné definovať možnosť umiestnenia stromoradií, pokiaľ to šírka a charakter ulice umožňuje
- V pozdĺžnom profile ulíc zachovať súčasné výškové riešenie vstupov a vjazdov
- v prípade dostavieb alebo rekonštrukcií existujúcich objektov vstupy a vjazdy musia byť na nivelete súčasného výškového profilu ulice
- v prípade dostavieb alebo rekonštrukcií existujúcich objektov nesmú objekty ani ich časti zasahovať do súčasného profilu ulice
- konštrukcia priečného profilu ulice musí byť riešená v dostatočných spádoch smerom ku obrubníkom na odvádzanie dažďovej vody
- v uliciach s dominantným pobytovým charakterom – Panenská, Podjavorinskej bude úroveň chodníka, komunikácie a priestoru na parkovanie v jednej rovine so zachovaním priečných spádov v profile
- v ostatných uliciach bude úroveň chodníka sledovať súčasnú výškovú niveletu chodníkov, komunikácia a priestor na parkovanie klesne v mieste obrubníka o 12 cm



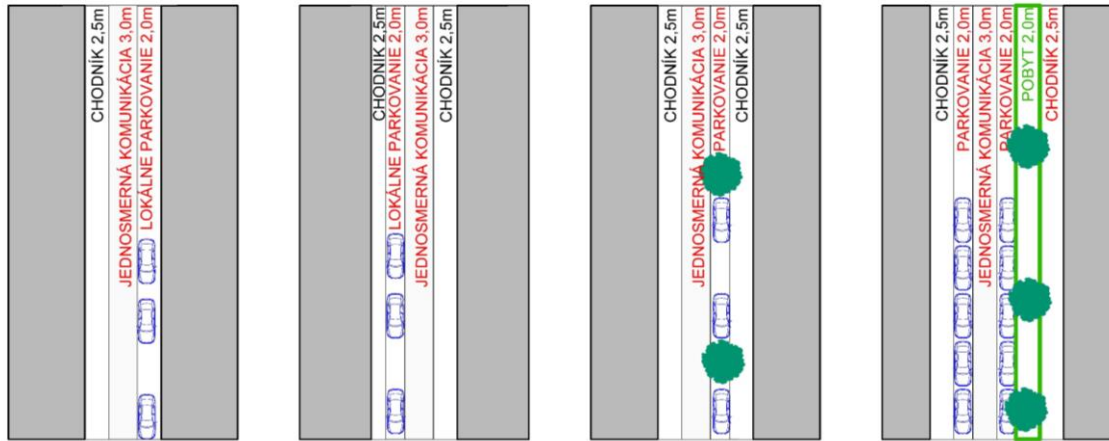
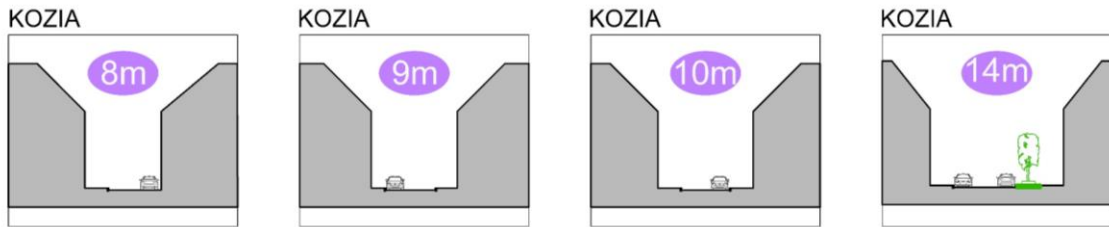
KONŠTRUKCIA PRIEČNEHO PROFILU ULICE V JEDNEJ NIVELETE S POVRCHOM Z PRÍRODNÉHO KAMEŇA



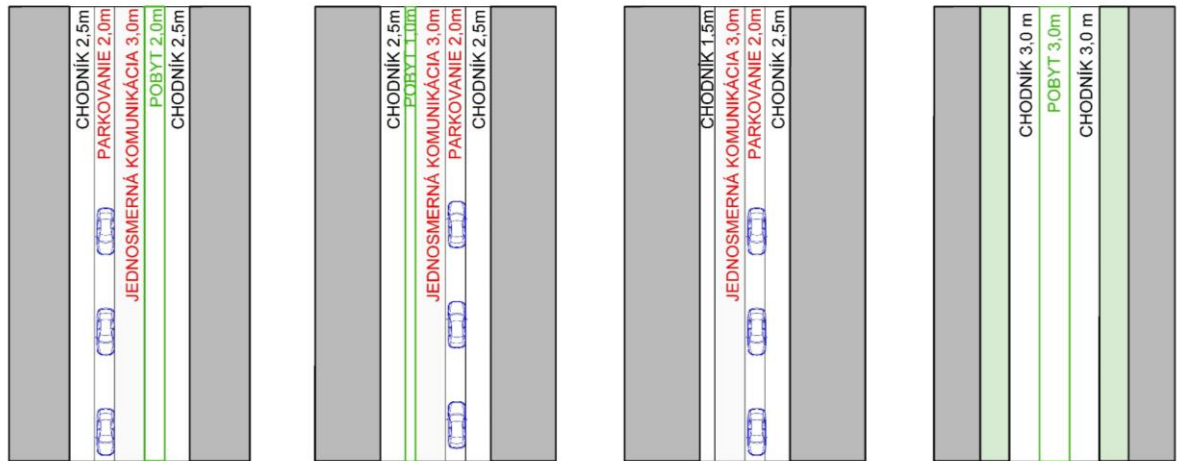
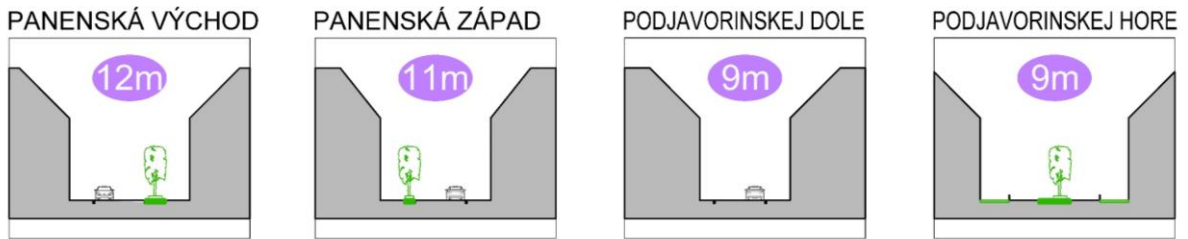
KONŠTRUKCIA PRIEČNEHO PROFILU ULICE S VÝŠKOVÝM ČLENENÍM CHODNÍKA A KOMUNIKÁCIE S POVRCHOM Z UMELÉHO KAMEŇA



KONŠTRUKCIA PRIEČNEHO PROFILU ULICE S CHODNÍKOM S POBYTOVOU ZÓNOU

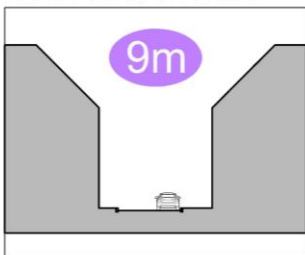


NÁVRH PRIEČNEHO PROFILU A FUNKČNÉHO ČLENENIA ÚSEKOV KOZEJ ULICE

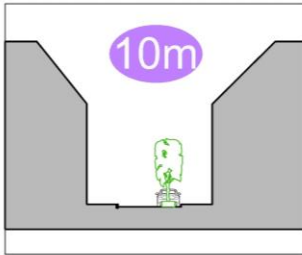


NÁVRH PRIEČNEHO PROFILU A FUNKČNÉHO ČLENENIA ÚSEKOV PANENSKEJ A PODJAVERNINSKEJ ULICE

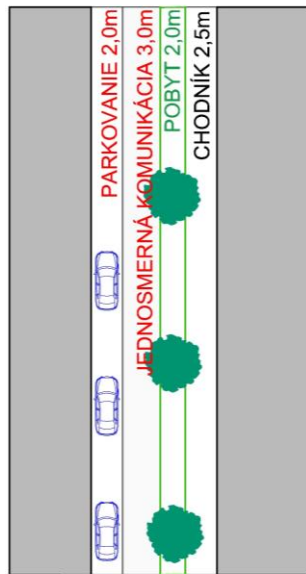
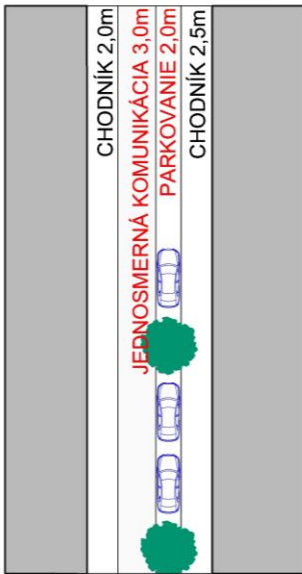
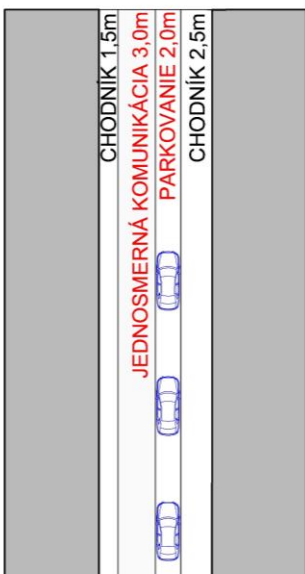
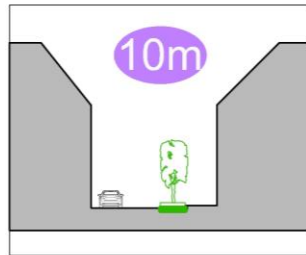
ZOCHOVA DOLE



ZOCHOVA HORE ALT.A



ZOCHOVA HORE ALT.B



NÁVRH PRIEČNEHO PROFILU A FUNKČNÉHO ČLENENIA ÚSEKOV ZOCHOVEJ ULICE

Povrchy v riešenom území - stav

V súčasnosti neexistuje žiaden komplexný materiál, ktorý by pre všetkých aktérov podieľajúcich sa na tvorbe verejného priestoru definoval spôsob úpravy a materiálové riešenie jednotlivých povrchov. Toto je dôvod, prečo sa na spevnených plochách vyskytuje široká paleta materiálov – od rôznych druhov asfaltu cez betónovú dlažbu rôznej kvality a skladby až po kvalitné, ale nekonceptne aplikované povrchy z prírodného kameňa. Manuál by tak mal definovať jednotiacu líniu povrchov v procese ich plánovania, investovania, schvaľovania, údržby a prevádzky.



STAV POVRCHOVÝCH ÚPRAV NA PANENSKEJ ULICI
RÔZNORODÁ NEKOODRINOVANÁ KOLÁŽ MATERIÁLOV

Povrchy v riešenom území - návrh

Povrchové úpravy jednotlivých funkčných pruhov profilov sú uspokojené ich funkciami. Veľmi dôležité je konštrukčné riešenie pochôdných plôch – chodníkov určených na pohyb alebo pobyt, ktoré má mať vodopriepustné podložie. Tento typ konštrukcie umožňuje jednak vsakovanie vody počas dažďov a následne je umožnené vyparovanie vsiaknutej vody. Toto riešenie je v súlade s ekologickými princípmi a prijatými dokumentami eliminujúcimi nepriaznivé dôsledky zmeny klímy. Farebnosť pochôdných plôch v odtieňoch svetlej sivej má ten istý dôvod – teplotný rozdiel vyžarovania tepelnej energie svetlej a tmavej dlažby môže byť viac, ako 20°C. Konštrukcia pojazdných plôch a plôch určených pre parkovanie musí byť dimenzovaná na dostatočné prevádzkové zaťaženie a ich povrchová úprava bude riešená tak, aby sa eliminoval hluk pri prejazdoch áut.

Chodníky – pohyb chodcov

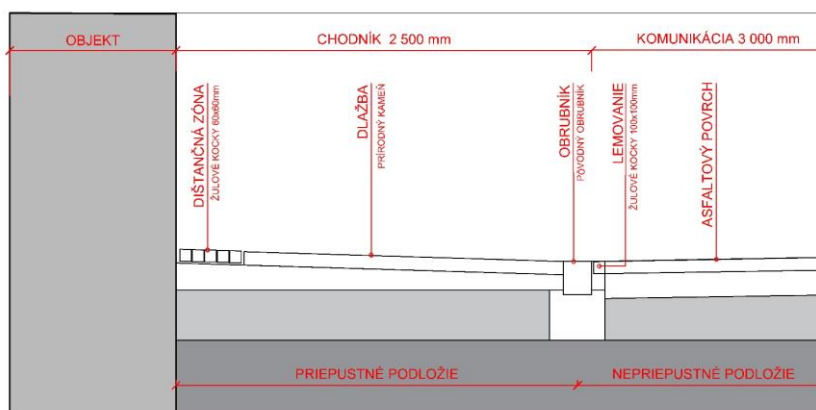
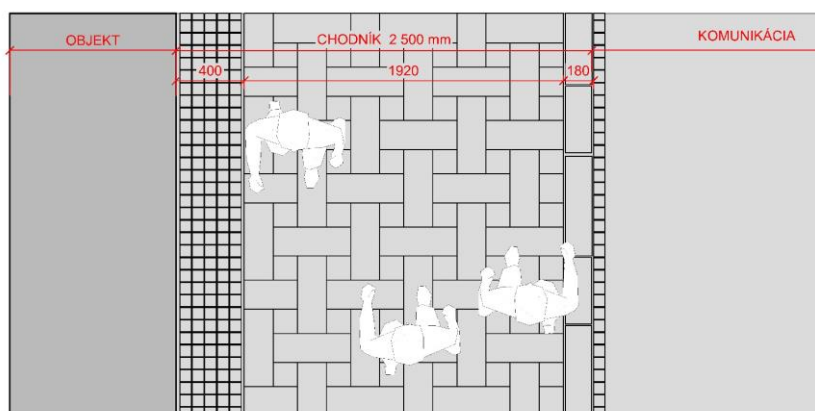


Pre povrchovú úpravu chodníka určeného pre pohyb platia nasledovné zásady:

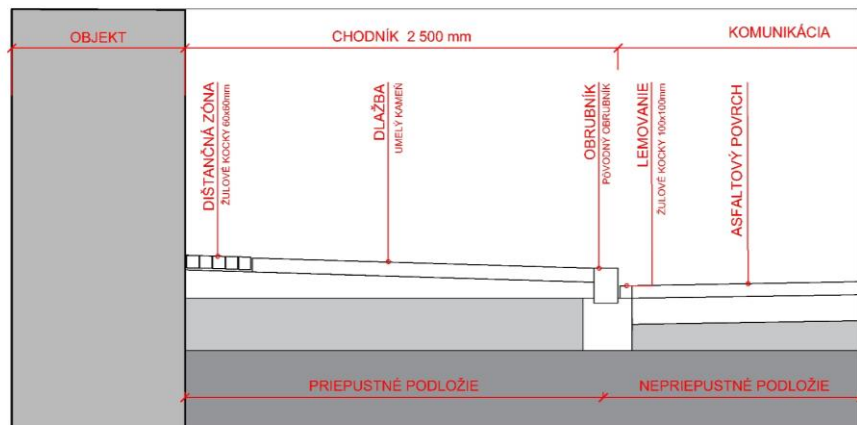
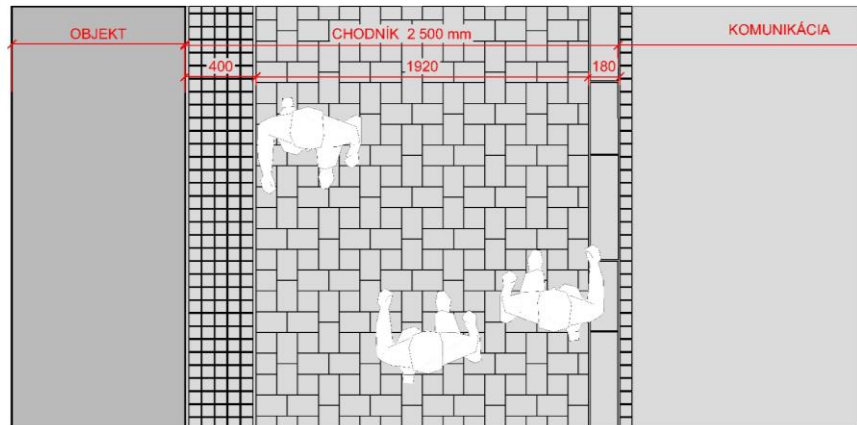
- Celková šírka chodníka vrátane obrubníka musí byť 2,5 metra minimálne na jednej strane ulice
- Materiál povrchovej úpravy chodníkov je prírodný kameň minimálnej hrúbky 70mm
- Pre povrchovú úpravu chodníkov v historicky menej exponovaných častiach ulíc je po samostatnom posúdení prípustné použitie umelého

kameňa formátov 120 x 180 a 120 x 120 mm minimálnej hrúbky 70mm

- špároroz dlažby tvorí prepletaný vzor podľa schémy
- V rámci celkovej šírky chodníka 2,5 metra je šírka chodníka s úpravou prírodný alebo umelý kameň 1,92 m
- Na okraji chodníka priľahlom ku objektom v šírke minimálne 400 mm bude osadená dlažba z prírodného kameňa malého formátu, ktorá bude kompenzovať nerovnosti fasád, umiestnenie vetracích mrieží, zaústení dažďových zvodov a podobne (viď foto)
- Dlažba chodníkov bude osadená nasucho na vodopriepustný podklad dostatočnej hrúbky, predpísaného zloženia a zhutnenia
- dlažba z prírodného alebo umelého kameňa bude vo svetlých odtieňoch sivej farby, aby sa zabránilo zvýšenému absorbovaniu a následnému vyžarovaniu tepelnej energie
- chodníky budú lemované pôvodnými obrubníkmi z prírodného kameňa
- chodníky musia byť navrhnuté tak, aby ich úprava bola v súlade s vyhláškou č.523/2002 MŽP SR o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie ⁽⁷⁾
- povrchová úprava chodníkov v miestach vjazdov do objektov a dvorov nie je štruktúrou ani materiálovo odlišená
- v miestach vjazdov do dvorov a objektov v uliciach s rozlíšenou niveletou chodníka a komunikácie sú v obrubníkoch vytvorené nájazdy s primeraným sklonom z materiálu identického s pôvodnými kamennými obrubníkmi



DETAIL KONŠTRUKCIE CHODNÍKA Z MATERIÁLU PRÍRODNÝ KAMEŇ

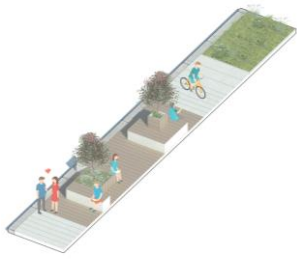


DETAIL KONŠTRUKCIE CHODNÍKA Z MATERIÁLU UMELÝ KAMEŇ

Chodníky – pobyt chodcov

Pre povrchovú úpravu chodníka určeného pre pobyt platia nasledovné zásady:

- Celková šírka chodníka určeného pre pobyt závisí od konfigurácie uličného profilu, chodník s pobytovou zónou má mať odporúčanú šírku 2 metre, minimálnu využiteľnú šírku 1 meter
- Povrchová úprava chodníka určeného na pobyt chodcov je možná v alternatívach podľa polohy a konkrétneho návrhu – kocky z prírodného kameňa, mlat, rošty z exotického alebo tvrdého dreva určeného do exteriéru, plocha so sadovými úpravami
- Všetky druhy finálnych povrchov sú osadené na vodopriepustný podklad
- Rozhranie medzi chodníkom určenom na pobyt a chodníkom určenom na pohyb je kamenný obrubník v prípade dlažby z prírodného kameňa a záhradný betónový obrubník v prípade dlažby z umelého kameňa, hlava obrubníka je v nivelete chodníka
- Rozhranie medzi chodníkom určenom na pobyt s vozovkou tvorí pôvodný obrubník z prírodného kameňa
- Priestor chodníkov na pobyt chodcov slúži na pobytové aktivity
- V priestore chodníka na pobyt budú umiestnené prvky mestského mobiliáru podľa funkcie, pre ktorú má byť využitý
- Na rozhraní medzi aktívnym miestom na pobyt a komunikáciou budú umiestnené ochranné bollardy



PRIRODZENÉ TIENENIE



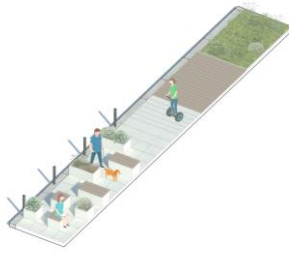
POVRCHY



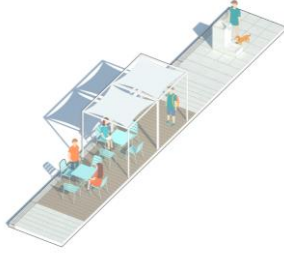
SEDENIE



ČÍTANIE



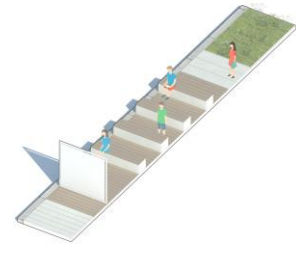
BOLLARDY



STOLOVANIE



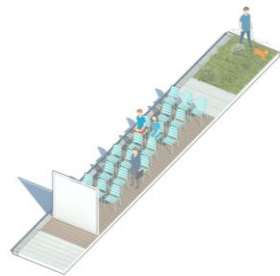
VYSTAVOVANIE



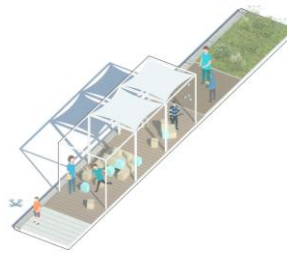
PREMIETANIE



VLNOVITÝ PRVOK



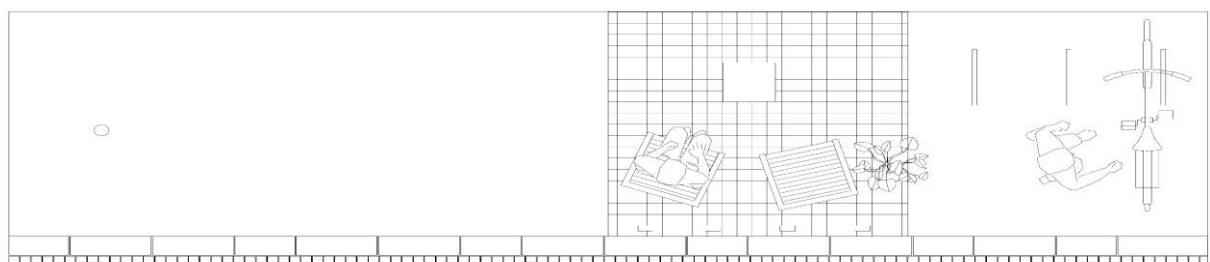
**PREMIETANIE
S PRENOSNÝM SEDENÍM**



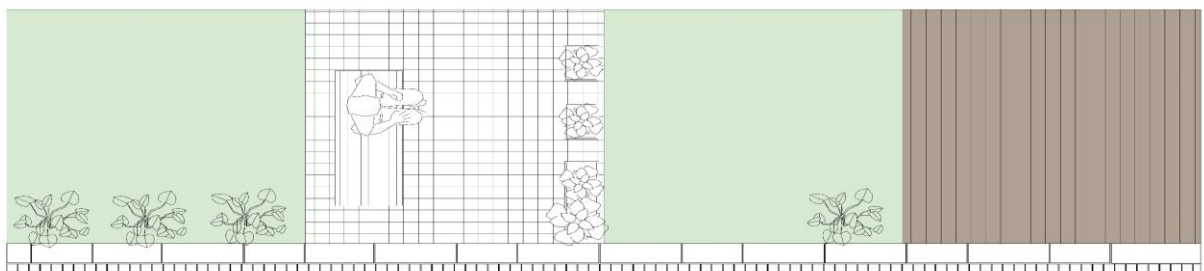
HRY PRE DETI



FONTÁNA, PICIE FONTÁNKY



NÁVRH RIEŠENIA POBYTOVEJ ZÓNY



NÁVRH RIEŠENIA POBYTOVEJ ZÓNY

Vozovka – pohyb áut

Pre povrchovú úpravu komunikácií v riešenej oblasti platia nasledovné zásady:

- celková šírka pruhu vyhradeného na pohyb áut je 3,0m
- na pruhu vyhradenom pre pohyb áut je povrchová úprava valcovaný asfalt s predpísanou hrúbkou a vlastnosťami podkladu a podsypu vozovky
- podklad vozovky je konštrukčne riešený ako vodonepriepustný
- vozovka je pri obrubníku alebo obrubníkoch lemovaná minimálne jedným radom kociek z prírodného kameňa
- v odôvodnených samostatne posúdených prípadoch je možné na povrchovú úpravu komunikácií určených pre pohyb áut v uliciach s historickým charakterom použiť dostatočne dimenzovanú kamennú dlažbu
- v prípade nálezu kamennej dlažby v pôvodných vrstvách komunikácie je možné túto použiť na povrchovú úpravu pruhu určeného pre pohyb áut s použitím dostatočne dimenzovanej vodonepriepustnej skladby podkladu

Parkovanie

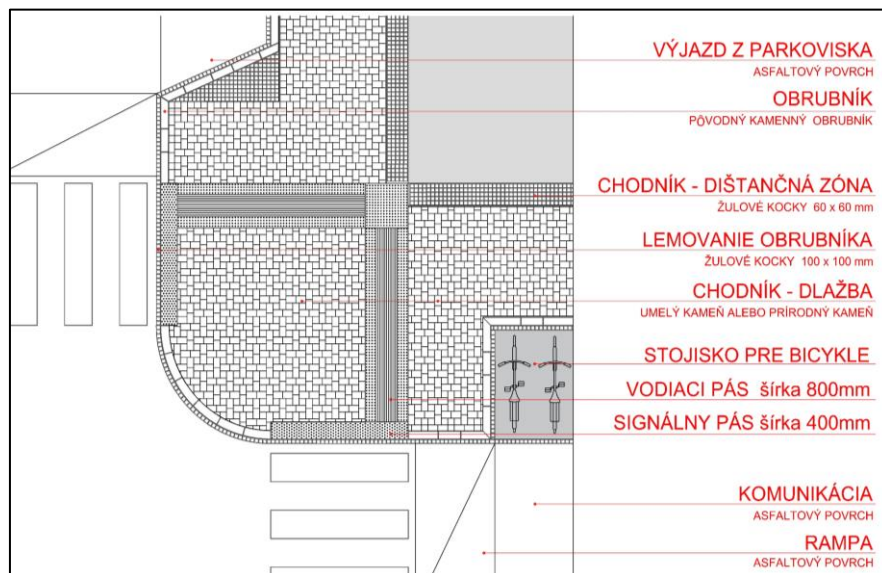
Pre povrchovú úpravu pruhu vyhradeného na parkovanie platia nasledovné zásady:

- celková šírka pruhu určeného na pozdĺžne parkovanie áut je 2,0 m
- na pruhu vyhradenom pre parkovanie áut je povrchová úprava valcovaný asfalt s predpísanou hrúbkou a vlastnosťami podkladu a podsypu
- podklad pruhu vyhradeného pre parkovanie je konštrukčne riešený ako vodonepriepustný
- pás vyhradený pre parkovanie je pri obrubníku alebo vozovke lemovaný minimálne jedným radom kociek z prírodného kameňa
- v odôvodnených samostatne posúdených prípadoch je možné na povrchovú úpravu pruhu určeného na parkovanie v uliciach s historickým charakterom použiť dostatočne dimenzovanú kamennú dlažbu
- v prípade nálezu kamennej dlažby v pôvodných vrstvách komunikácie je možné túto použiť na povrchovú úpravu pruhu určeného pre parkovanie s použitím dostatočne dimenzovanej vodopriepustnej skladby podkladu

Rozhrania

Pre rozhrania tvoriace prechodový priestor medzi miestami zmeny smeru hlavne na križovaní ulíc platia nasledovné zásady:

- prechodové hrany medzi jednotlivými smermi dlažby sú tvorené vodiacimi a signálnymi pásmi osadenými v súlade s vyhláškou č.523/2002 MŽP SR všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie ⁽⁷⁾, v mieste osadenia kamennej dlažby budú tieto prvky z identického materiálu kontrastného odtieňa
- nepravidelnosti tvarov sa kompenzujú dlažbou zo žulových kociek identických s materiálom použitým na okrajovej časti chodníka



DETAIL KRIŽOVANIA ULÍC

B4

Materiálové odporúčania a kombinácie

Návrh použitia materiálov aplikovaných vo verejnom priestore Panenskej ulice a okolia vychádza z potreby zjednotenia celkového výrazu, estetických hodnôt, ale aj požiadaviek na trvácnosť a jednoduchú údržbu.

PRÍRODNÝ KAMEŇ

Použitie prírodného kameňa materiál žula v svetlých odtieňoch minimálnej hrúbky 70mm má byť na povrchoch chodníkov. Chodníky v kontakte s komunikáciou alebo pruhom pre parkovanie budú lemované pôvodnými obrubníkmi z prírodného kameňa. V pozíciách, kde boli pôvodné kamenné obrubníky odstránené, majú byť nahradené materiálovo a tvarovo zhodným produktom. V okrajových častiach chodníka, časti pobytovej zóny chodníka a lemovaní komunikácií budú použité žulové alebo čadičové kocky.

V odôvodnených samostatne posúdených prípadoch je možné na povrchovú úpravu pruhu určeného na parkovanie alebo pohyb áut v uliciach s historickým charakterom použiť dostatočne dimenzovanú kamennú dlažbu.

V prípade nálezu kamennej dlažby v pôvodných vrstvách komunikácie je možné túto použiť na povrchovú úpravu pruhu určeného pre pohyb alebo parkovanie áut.

UMELÝ KAMEŇ

Pre povrchovú úpravu chodníkov v historicky menej exponovaných častiach ulíc je po samostatnom posúdení prípustné použitie umelého kameňa formátov 120 x 180 a 120 x 120 mm minimálnej hrúbky 70mm. Povrchovú úpravu pojazdných plôch a parkovacích miest bude tvoriť valcovaný asfaltový povrch tmavosivej grafitovej farby.

ASFALT

MLAT

V pobytových zónach chodníkov sa počíta s uplatnením parkového mlatu svetlosivej farby s lemovaním oc eľovou pásovinou na rozhraniach materiálov.

DREVO

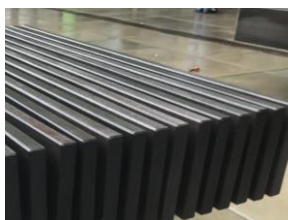
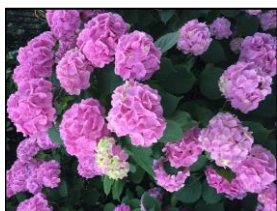
Na prvkoch mestského mobiliáru – lavičkách, kvetináčoch ako aj na časti povrchu pobytovej zóny chodníka bude použité tvrdé drevo tmavohnedého odtieňa s vlastnosťami vhodnými na umiestnenie v exteriéri.

KOV

Časti prvkov mestského mobiliáru – sedenie, mobilné kvetináče, bollardy, stojany na bicykle ako aj svietidlá uličného osvetlenia budú kovové s povrchovou úpravou matný grafit.

ZELEŇ

V bytových zónach bude umiestnená zeleň – sadové úpravy pozostávajúce z plôch nízko strihaného trávniku, ako aj plôch s kvetmi a lúčnymi rastlinami. Táto zeleň bude tvoriť farebný akcent uličného priestoru. V miestach chodníkov určených na pobyt je možné umiestniť mobilnú zeleň v kvetináčoch. V profiloch ulíc s dostatočnou šírkou budú vo vhodných polohách umiestnené stromy.

**PRÍRODNÝ KAMEŇ****UMELÝ KAMEŇ****MLAT****DREVO****ASFALT****KOV****KVETY****TRÁVNIK****OBRUBNÍK**



Chodci
prejdite
na druhú
stranu

PRECO

B5 Doprava a parkovanie

dopravný charakter ulíc
STAV

Koncepcia dopravného riešenia - stav

Pôvodný charakter ulice ako komunikatívny a interaktívny orientor určený aj pre pobyt zmizol postupným nanášaním vrstiev presadzujúcim dynamickú a statickú dopravu. Riešená oblasť sa stala miestom určeným takmer výlučne na tranzit a parkovanie. Priestor pre obyvateľa, chodca, či cyklistu sa dopravou eliminoval na minimum. Cieľom manuálu verejných priestorov v oblasti Panenskej ulice a okolia je zmeniť dopravný charakter ulíc tak, aby sa tu mohol vrátiť život, vytvoril sa priestor na pobyt a prirodzené užívanie ulice.



dopravný charakter ulíc
NÁVRH

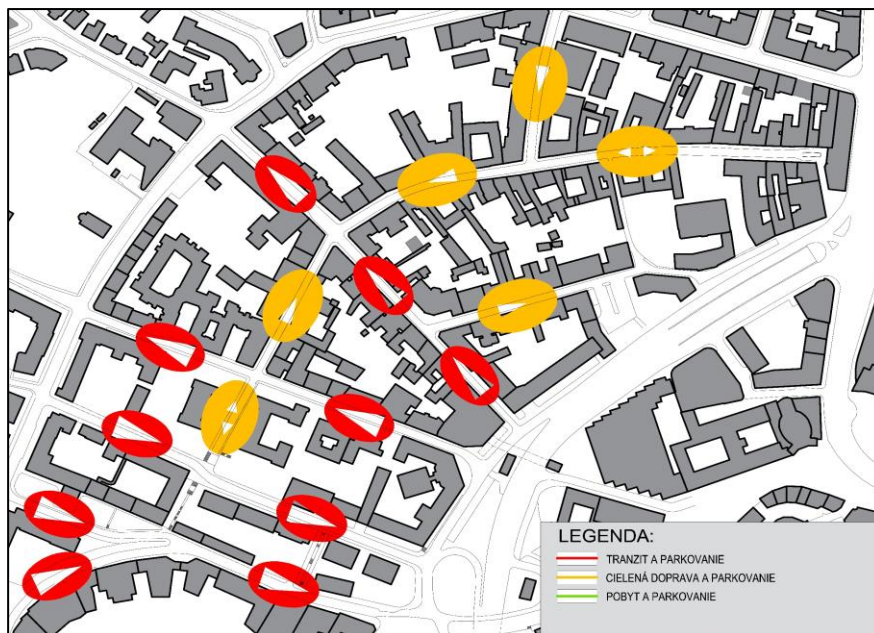
Koncepcia dopravného riešenia - návrh

Zmenu dopravného charakteru ulíc v riešenej oblasti v prospech prirodzeného užívania verejného priestoru je možné dosiahnuť nasledovnými strategickými opatreniami:

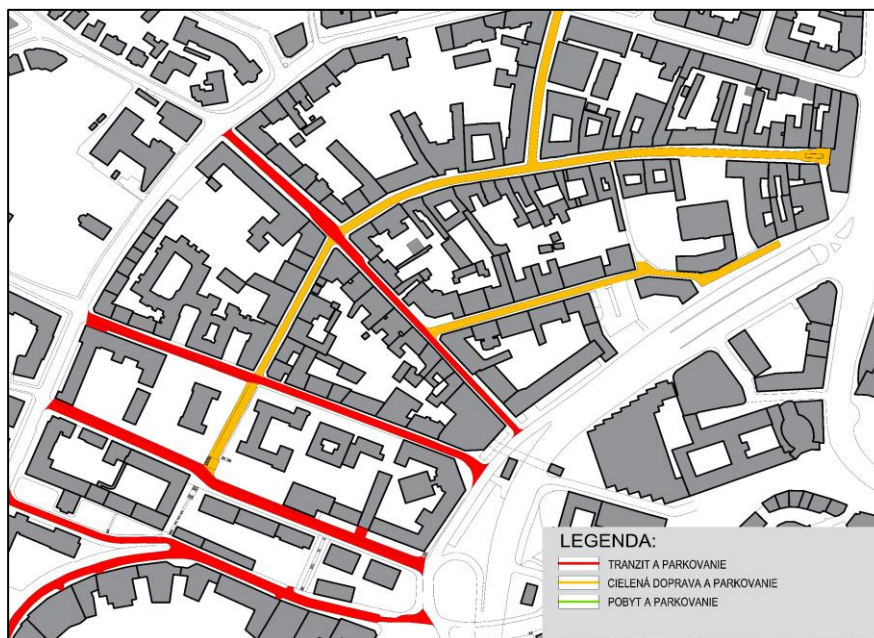
- úprava organizácie profilov ulíc pre jednotlivé funkcie – pohyb a pobyt chodcov, pohyb a parkovanie automobilov
- definovanie organizácie dynamickej dopravy
- definovanie zásad parkovania pre všetky relevantné skupiny
- definovanie zásad cyklistickej dopravy
- definovanie strategických opatrení na zníženie miery individuálnej dopravy
- definovanie opatrení na eliminovanie vizuálneho smogu z horizontálneho a vertikálneho dopraveného značenia

Riešenie dynamickej dopravy - stav

V riešenej oblasti sú výlučne jednosmerné komunikácie s výnimkou časti Panenskej a Podjavorinskej ulice, kde je v profile jednosmernej ulice obmedzená obojsmerná premávka. Orientácia jednosmerných ulíc je riešená tak, že ich väčšina slúži nielen pre rezidentov oblasti, ale hlavne na prejazd - prepojenie Staromestskej ulice s Palisádami a naopak. Susediace a súbežné ulice Kozia a Zochova slúžia na prejazd na Palisády, taktiež ulica Zámocká fungujú pre opačný smer. Tranzitná doprava neúmerne zaťažuje celú oblasť.



ORGANIZÁCIA DOPRAVY - STAV



DOPRAVNÝ CHARAKTER ULÍC - STAV

Riešenie dynamickej dopravy – návrh

Hlavným nástrojom na eliminovanie zaťažujúcej dynamickej dopravy je obmedzenie tranzitného charakteru ulíc v miestach, kde to nie je žiadúce. Znamená to upravenie dopravného režimu jednosmernými ulicami obmedzením tranzitnej dopravy a podporou cieľenej dopravy do riešenej oblasti s možnosťou parkovania pre rezidentov a nevyhnutnú dopravnú

a technickú obsluhu. V návrhu A slúži na prejazd smer Palisády Kozia a Svoradova ulica, na tranzitný výjazd z Palisád slúži Zámocká a Škarniclova ulica. Väčší efekt ukludnenia dynamickej dopravy je v návrhu B, kde na tranzit slúžia iba Zámocká a Svoradova ulica. Zvyšné ulice majú dynamickú dopravu iba pre cieleňé jazdy obsluhujúce riešené územia.



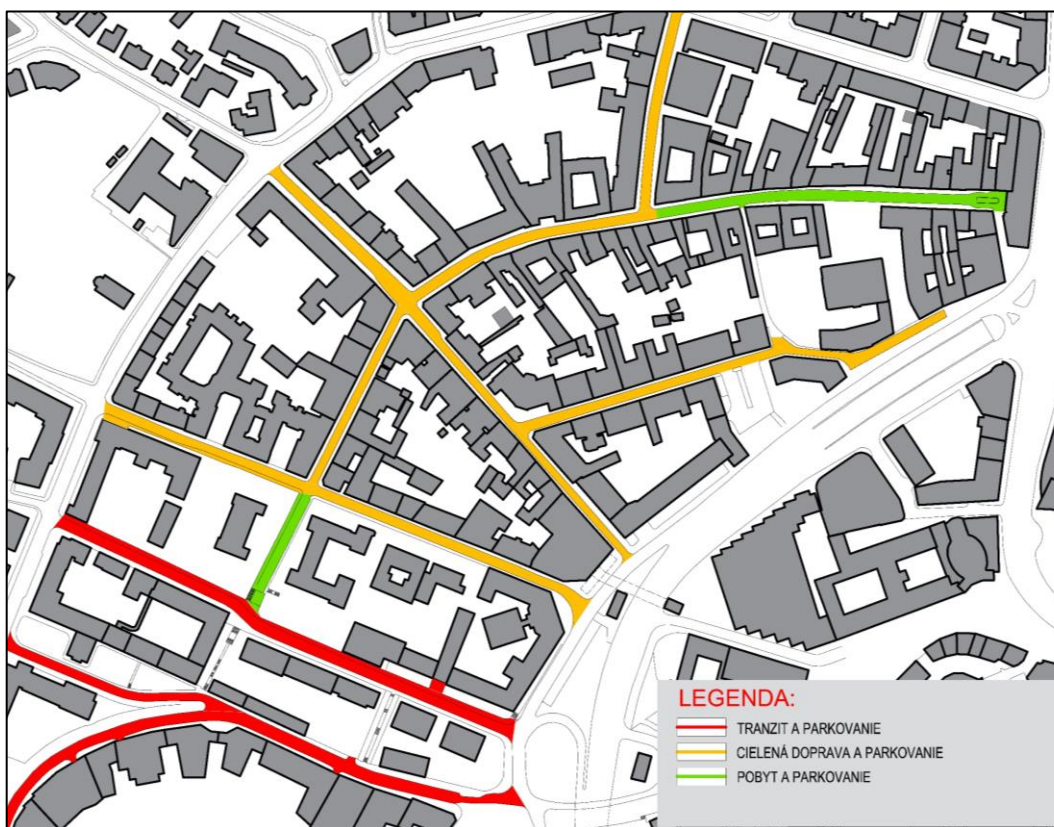
ORGANIZÁCIA DOPRAVY – NÁVRH A



DOPRAVNÝ CHARAKTER ULÍC - NÁVRH A



ORGANIZÁCIA DOPRAVY – NÁVRH B



DOPRAVNÝ CHARAKTER ULÍC - NÁVRH B

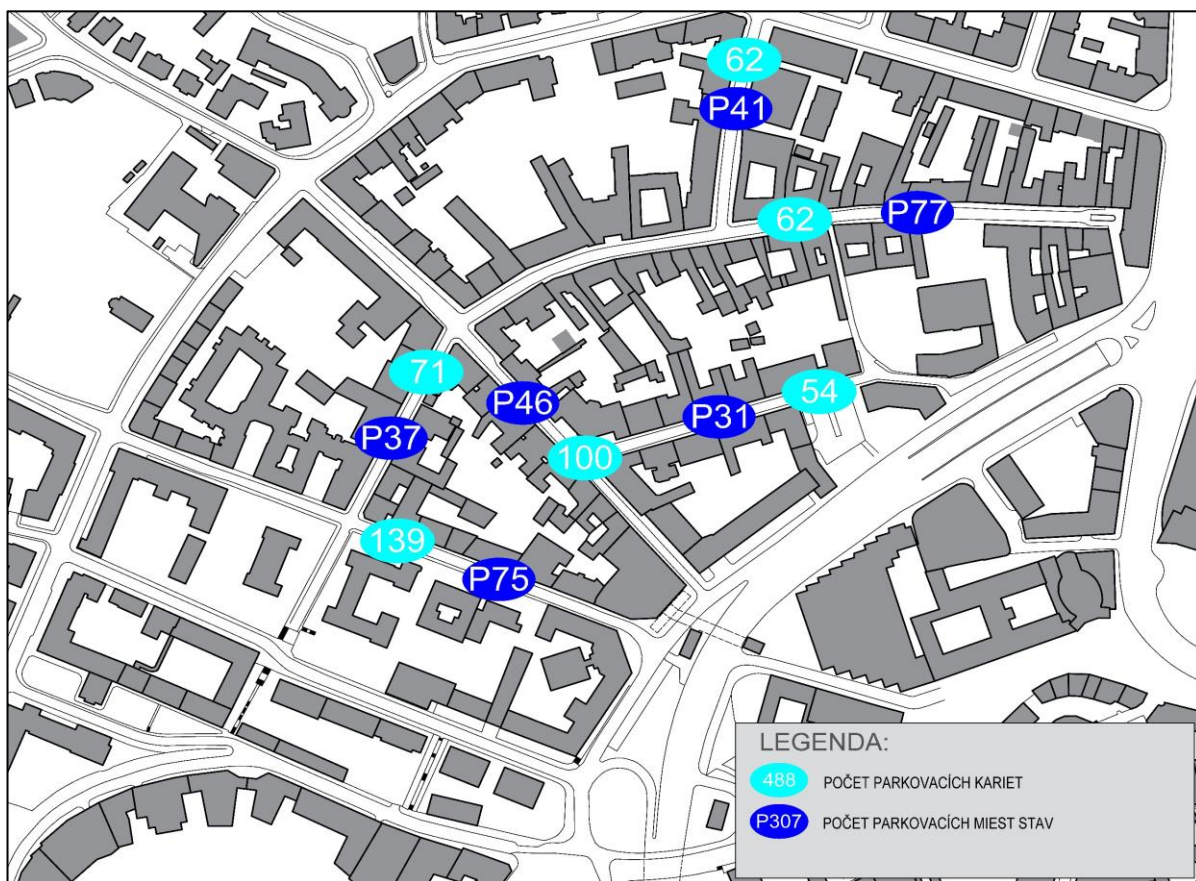
Parkovanie

SÚČASNÝ STAV

Súčasná kapacita parkovania v riešenej oblasti je definovaná vertikálnym a horizontálnym značením s vyznačením rezidentských a nerezidentských miest na uliciach a je doplnená parkovaním na dvoroch objektov a v garážových priestoroch rekonštruovaných objektov.

Celková kapacita parkovania na uliciach je v riešenom území 307 parkovacích miest. Väčšina týchto parkovacích miest je vyhradená pre rezidentov. Miestny úrad Bratislava Staré mesto vydal v roku 2017 pre obyvateľov tejto oblasti 488 rezidentských parkovacích kariet. Disproporciu medzi počtom rezidentských parkovacích miest a vydaných rezidentských parkovacích kariet je možné čiastočne vysvetliť možnosťou parkovania rezidentov na dvoroch, neproporčný rozdiel však poukazuje na systémový problém.

Súčasnne je zreteľný markantný rozdiel medzi obsadením parkovacích miest cez pracovný deň a cez víkend a sviatky. Časť úbytku sa dá vysvetliť víkendovou migráciou obyvateľov, nevytvára to však komplexný obraz o potrebe parkovania hlavne pre rezidentov.



KAPACITA PARKOVANIA A POČET VYDANÝCH PARKOVACÍCH KARIET



OBSADENIE PARKOVACÍCH MIEST
VÍKEND



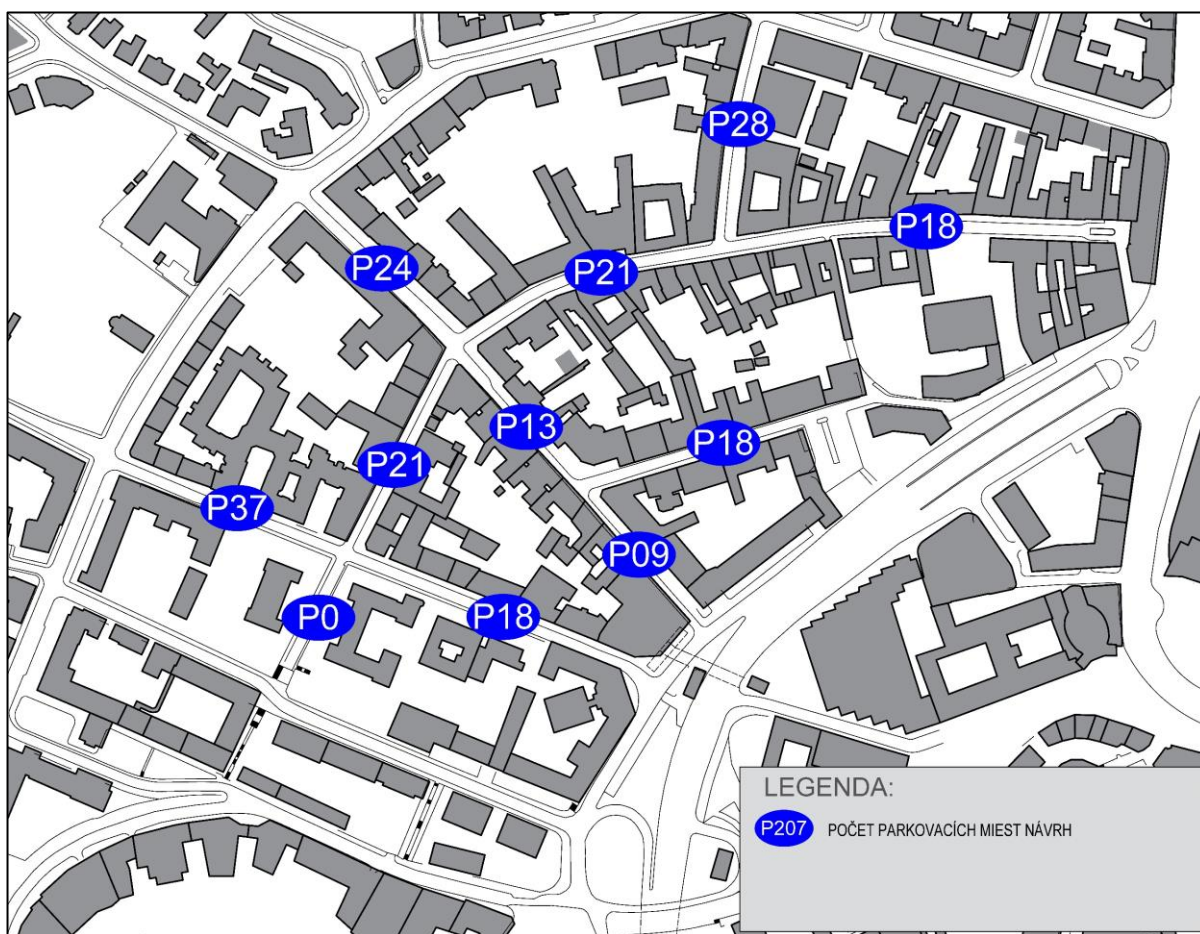
OBSADENIE PARKOVACÍCH MIEST
PRACOVNÝ DEŇ

Návrh opatrení

REDUKCIA POČTU PARKOVACÍCH MIEST

V súlade so základným strategickým cieľom – ulica má patriť pobytu, životu a nie parkujúcim a premávajúcim autám je zrejmé, že redukcia počtu parkovacích miest je nevyhnutná. K tejto skutočnosti sa pridáva fakt, že pomerne veľká časť z takmer štyristo účastníkov participačného projektu obyvateľov oblasti nevlastní auto. Pre týchto obyvateľov je parkujúce auto na ich ulici nežiadanou záťažou a prekážkou normálneho užívania verejného priestoru.

V súlade s koncepciou definovania funkčných plôch členených na jednotlivé pásy pre chodníky, chodníky určené na pobyt, prejazdne pruhy a pruhy určené na parkovanie bol redukovaný počet parkovacích miest na 291. Redukcia počtu parkovacích miest nielen v tejto časti mesta ale v kontexte Bratislavy je však možná iba v prípade prijatia strategických opatrení dopravnej politiky, ktoré riešia komplexne a systematicky redukciiu statickej a dynamickej dopravy v meste.

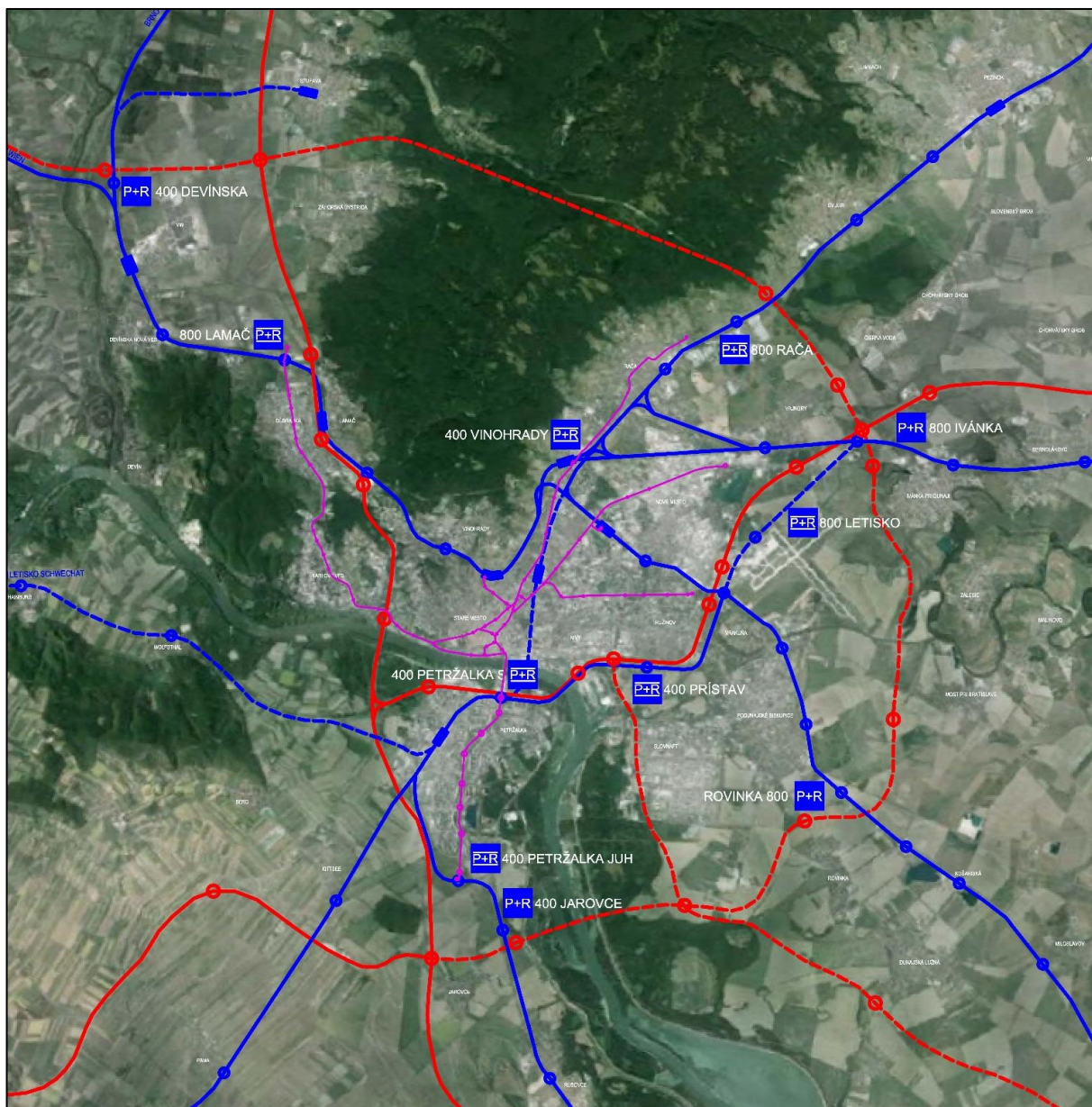


NÁVRH REDUKCIE POČTU PARKOVACÍCH MIEST

Strategické opatrenia parkovacej politiky

PARK & RIDE

Ku základným opatreniam parkovacej a dopravnej politiky európskych miest je systém parkovania PARK&RIDE. Aktuálna kapacita tohoto systému v Berlíne je takmer 30 000 miest, Viedeň má kapacitu do 10 000 miest, v Prahe sú v okrajových častiach parkoviská s kapacitou 5 600 parkovacích miest. V rámci Bratislavy, kde nie je vybudované žiadne funkčné parkovisko tohoto systému, je toto riešenie aktuálne na miestach kontaktu diaľničného systému so železničnými trasami a uzlovými bodmi trás električky. Tu je potenciál vybudovať 5000 parkovacích miest, čím by sa dosiahlo podstatné odľahčenie nielen statickej, ale aj dynamickej dopravy.



NÁVRH SYSTÉMU PARK & RIDE – BOGÁR KRÁLIK URBAN, MESTSKÉ ZÁSAHY 2015

PARKOVACIA KONCEPCIA MESTA

Mesto Bratislava, ale ani jej mestské časti nemajú prijatý funkčný model parkovacej politiky. Neexistuje reálny obraz o potrebách parkovania ani platný a odsúhlasený strategický koncept určujúci priority pre parkovanie rezidentov, pracujúcich v častiach mesta, návštevníkov a potrebnej dopravnej obsluhy. Vytvoreniu konceptu musí predchádzať podrobný dopravný prieskum, dopravná štúdia a podrobná štatistická analýza počtu

parkovacích miest na uliciach, kapacít parkovania v rámci objektov a vydávania parkovacích kariet rezidentom a firmám.

V rámci definovania parkovacej koncepcie je potrebné optimálne nastavenie poplatkov za parkovanie tak, aby malo regulačný a motivačný charakter pre jednotlivé skupiny parkujúcich.

ZDIEĽANIE

Vytvorenie podmienok na zdieľanie áut, bicyklov a motocyklov je jedným z predpokladov redukcie dopravného zaťaženia mesta statickou a dynamickou dopravou.



ZDIEĽANIE ÁUT



ZDIEĽANIE BICYKLOV

MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA A INTEGROVANÁ DOPRAVA

Podpora a zvýšenie atraktivity mestskej hromadnej a integrovanej dopravy prispieva k redukcii statickej a dynamickej dopravy v meste.



PARKOVACIE GARÁŽE A PARKOVISKÁ

V riešenej oblasti, ako aj v širšom okruhu sa nachádzajú parkovacie domy a parkoviská, ktorých kapacita je vyťažená prevažne počas pracovnej doby. Kapacita niektorých parkovacích garáží je využitá celodenne pod 50%. Strategická dohoda na využitie voľných kapacít za zvýhodnených podmienok pre rezidentov by mohla byť prínosom pre všetky zúčastnené strany.

Cyklistická doprava

PODPORA
A VYTVÁRANIE
PRIAZNIVÝCH
PODMIENOK PRE
CYKLISTICKÚ DOPRAVU

Zlepšovaním podmienok pre cyklistickú dopravu dochádza k úbytku potreby presunov automobilmi a následne parkovania. Znamená to vytváranie komfortných cyklistických trás, možností na odstavenie a uzamknutie bicyklov. V častiach, kde vzhľadom na obmedzený profil ulice nie je možné vytvoriť samostatné pruhy pre cyklistov sa dajú riešiť cyklistické pruhy v súlade s Technickými podmienkami 085 MDVRR SR ⁽⁶⁾. Vzhľadom na obmedzenú možnosť aplikácie tohto podkladu je potrebné riešiť doplnenie platných predpisov o definíciu cyklistickej cesty (Fahrradstrasse) v podmienkach mesta, kde prednosť na komunikáciách s obmedzením rýchlosti na 30km/hodinu majú cyklisti.

Pre riešenie oblastí v súčasnosti cyklisti neexistujú, ich pohyb nie je nijako determinovaný a jediná možnosť je spoliehať sa na spontánnu zhovievavosť šoférov. Stojany na odstavenie bicyklov riešia ad hoc prevádzky sympatizujúce s cyklistami.

Vzhľadom na celkovú stratégiu definovanú v manuáli – nájsť v uličnom priestore miesto na bežný život a s tým súvisiacim obmedzením pohybu a parkovania áut je vytvorenie priaznivých podmienok pre cyklistickú dopravu jedným z nástrojov, ktoré môžu dosiahnuť tento cieľ.

Eliminovaním tranzitnej dopravy presmerovaním ulíc v riešenej oblasti je možné umiestniť trasy pre cyklistov tak, aby sa vytvorilo cyklistické prepojenie medzi príľahlou oblasťou a ostatnými časťami mesta.

CYKLISTICKÁ
INFRAŠTRUKTÚRA
V RIEŠENEJ OBLASTI



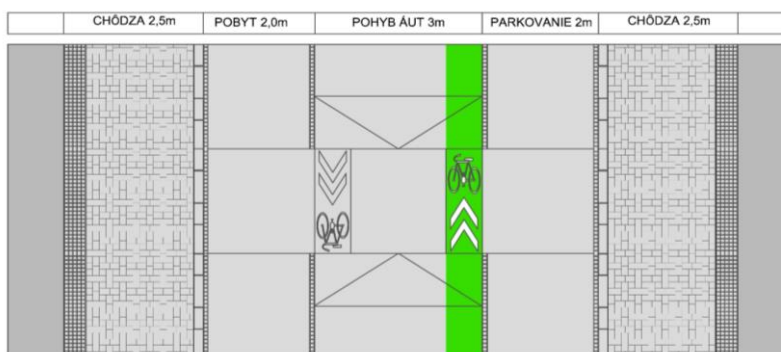
CYKLISTICKÉ TRASY V RIEŠENEJ OBLASTI PO ÚPRAVE DOPRAVNÉHO REŽIMU

CYKLISTICKÁ
INFRAŠTRUKTÚRA
NÁVRH OPATRENÍ

Na rozvoj cyklistickej infraštruktúry v riešenej oblasti je potrebné prijať nasledovné opatrenia:

- úprava dopravného režimu komunikácií
- eliminovanie tranzitnej dopravy na komunikáciách v riešenej oblasti
- vytvorenie spomaľovacích prahov na križovatkách a v dlhších trasách
- realizácia dopravného značenia v súlade s Technickou príručkou 085 MDSRR SR ⁽⁶⁾
- uprednostniť označenie cyklistických trás pomocou zníženia rýchlosti na max 30km/hod a osadenia dodatkových tabúľ E16b/c
- uplatnenie protismerných cyklistických pruhov

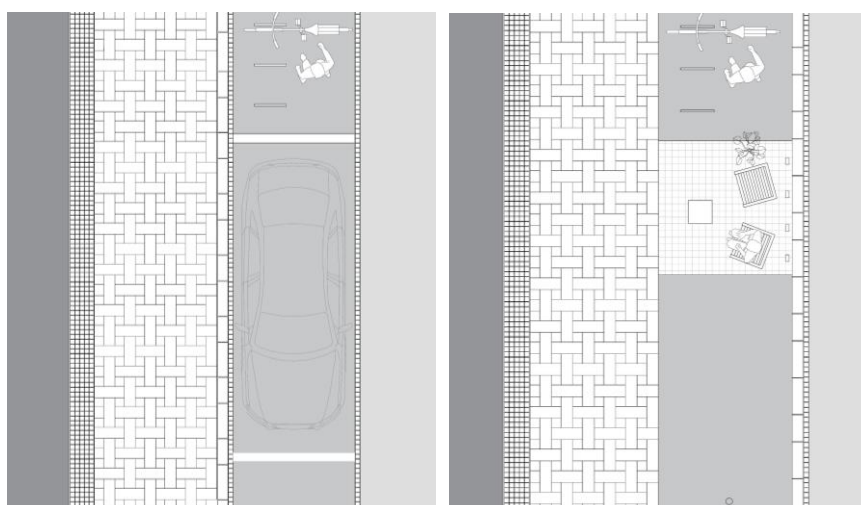
- presadenie úpravy predpisov vyhlášky MV č.9/2009 Z.z. ⁽⁸⁾ na definovanie cyklistických ciest v mestskom prostredí
- osadenie dostatočného počtu stojanov na bicykle v dostatočnej hustote a vzdialenostiach



CYKLISTICKÉ TRASY V JEDNOSMERNEJ KOMUNIKÁCII - CYKLOOBOJSMERKY



PROTISMERNÁ CYKLISTICKÁ TRASA - FAHRRADSTRASSE



PRIESTOR NA ODSAVENIE BICYKLOV V PARKOVACOM PRUHU A NA POBYTOVEJ ZÓNE CHODNIKA

Dopravné značenie

Vertikálne aj horizontálne dopravné značenie vytvára rušivý opticky zaťažujúci balast v obraze ulíc nielen tejto riešenej oblasti. Každá sekcia parkovania prerušená vjazdami, miestami pre invalidov alebo križovatkami je označená dopravnou značkou v súlade s vyhláškou MV SR č.9/2009⁽⁸⁾ a súčasne musí byť každé rezidentské alebo inak vyhradené parkovacie miesto ošetrené horizontálnym dopravným značením v súlade s tohto vyhláškou.



Vzhľadom na dikiu vyhlášky a charakter riešeného prostredia nie je možné a účelné aplikovať na vjazdoch do zóny značku 25a pešia zóna ani 28a obytná zóna. Pre prostredie riešeného územia nielen v tejto časti mesta, ale všeobecne chýba v tejto vyhláške predpis, ktorý by na vjazdoch definoval spôsob parkovania, obmedzenie rýchlosti a súčasne vzťah medzi pohybom áut a cyklistov tak, ako je to možné v iných európskych krajinách. Tento stav sa dá riešiť iba legislatívnou úpravou vyhlášky.

44



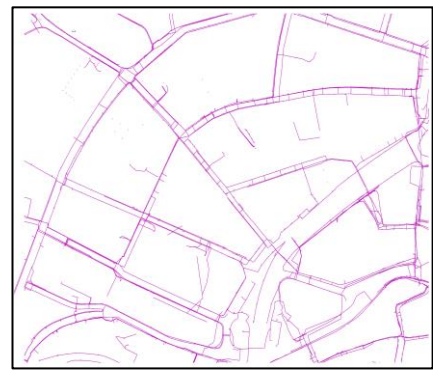
POZÍCIA DOPRAVNÉHO ZNAČENIA, SPOMALOVAČOV A JEDNOTNEJ NIVELETY CHODNÍKA A KOMUNIKÁCIE



V riešenej oblasti existuje kompletná technická infraštruktúra so zabezpečením zásobovania plynom, elektrinou, vodou doplnená dátovými sieťami a kanalizačná sieť s odvodom dažďovej a splaškovej vody. Siete technickej infraštruktúry tu vznikali postupným vrstvením a dopĺňaním kapacít a hustoty rozvodov a ich technický stav zodpovedá tejto skutočnosti.



ROZVOD PLYNU



ROZVOD SILNOPRÚDU



ROZVOD VODY



KANALIZAČNÁ SIET'

V havarijnom stave je predovšetkým dažďová kanalizácia, ktorá je cyklicky atakovaná privalovými dažďami a vzhľadom na konfiguráciu terénu by sa mala vysporiadať aj s prebytkom dažďovej vody z oblasti hradného vrchu. Počas privalových dažďov je pravidelne zaplavovaná Zochova a Kozia ulica, pričom časť dažďovej vody na križení Kozej a Panenskej ulice odteká cez Lýcejnú ulicu.



SMER ODTOKU VODY POČAS PRÍVALOVÝCH DAŽĎOV



KOZIA



LÝCEJNÁ

NÁVRH ZÁSAD

V rámci úprav, ktoré sa budú realizovať v súlade s manuálom a následnou projektovou dokumentáciou je nevyhnutné:

- realizovať kompletnú rekonštrukciu technickej infraštruktúry
- zvláštnu pozornosť je potrebné venovať odvodu dažďovej vody návrhom systémového koncepčného riešenia
- zabezpečiť dôsledné zaústenie dažďových zvodov do dažďovej kanalizácie, vyústenie dažďových zvodov na chodník je neprípustné
- pre novozaložené skupiny stromov navrhnuť polievací systém
- pre pobytové zóny v rámci chodníkov na Panenskej, Kozej a Podjavorinskej navrhnuť dostatočné množstvo prípojných miest na vodu, silnoprúd slúžiacich na pripojenie vodných prvkov, picích fontán, polievacieho systému, zariadení pri aktivitách na ulici a stánkov počas konania trhových aktivít
- v oblasti Panenskej a Podjavorinskej ulice navrhnuť možnosť napojenia dočasných hygienických zariadení na kanalizáciu počas konania trhových aktivít a podujatí
- vytvoriť systém retencie zrážkovej vody s možnosťou jej druhotného využívania
- preveriť možnosť vytvorenia infiltračných pásov na vsakovanie návalovej dažďovej vody

Súčasný stav

Zeleň sa stala spolu s riešením dopravy hlavnou témou participačného projektu. Zeleň je silne prítomná vo vnútroblokoch, v samotnom uličnom priestore až na výnimku na úseku Kozej ulice absentuje.

Pozitívnym prvkom v oblasti je prevádzka detského ihriska v Slubekovej záhrade vo vnútrobloku Kozej a Podjavorinskej ulice. Potenciál záhrady pri Veľkom evanjelickom kostole je nevyužitý, do života ulice sa zapája iba pri výnimočných aktivitách.



ZELEŇ - SÚČASNÝ STAV

ZELEŇ – NÁVRH DOPLNENIA STROMORADI A UMIESTNENIE POBYTOVÝCH ZÓN
CHODNÍKOV SO ZELENÝMI PLOCHAMI A MOBILNOU ZELEŇOU

Koncepcia návrhu umiestnenia novej zelene

Pri tvorbe zásad návrhu zelene je potrebné prihliadnuť na charakter ulice a historický kontext zástavby. Je zrejmé, že na jednej strane je potrebné vytvoriť priestor pre vzrastlú zeleň, jej umiestnenie však nesmie byť v rozpore s prostredím, aby sa tak nevytvoril umelý nežiadúci zásah, ktorý je v rozpore so správnym kontextuálnym obrazom ulice.

V jadre riešenej zóny – Panenskej ulici, ktorej vývoj sa začal už pred štrnástym storočím zostala značná časť zástavby z predošlých období zachovaná. V tomto prostredí by bolo osadenie stromoradia cudzorodým prvkom, odporuje pôvodnému zachovanému charakteru ulice.

V uliciach, kde dominuje medzivojnová a povojnová zástavba s ďalšími vstupmi z nedávneho obdobia môže byť osadenie vzrastlých stromov pozitívnou úpravou prostredia. V súlade s touto koncepciou je v manuáli navrhnuté osadenie stromoradií na časti Kozej ulice, na Zochovej ulici a tiež na Štetinovej ulici, kde by tento zásah riešil prekrytie aj vizuálne nevhodného štítu objektu Habermayerovho paláca. V mieste štítu je možnou alternatívou obrastenie popínavou zeleňou alebo osadenie treláže a riešenie vertikálnej záhrady. V kontakte Štetinovej a Panenskej ulice je možný potenciál osadenia výnimočného ceremoniálneho stromu, ktorý by sa mohol stať svedkom a dedičstvom jubilejného stého výročia vzniku Československa.

Pri výbere a osadení stromov je nevyhnutné zohľadniť požiadavku na ich vhodnosť na umiestnenie v mestskom prostredí, čo znamená, že navrhnuté druhy stromov musia spĺňať nasledovné požiadavky:

- odolnosť voči suchu
- odolnosť voči exhalátom
- odolnosť voči posypovému materiálu
- riadený tvar a veľkosť koruny
- minimálna produkcia opadavých plodov a prvkov
- odolnosť voči škodcom, chorobám a alergiám

Z hľadiska osadenia stromov v prostredí ulice je potrebné technickými opatreniami zabezpečiť ochranu koreňového systému pred zhutňovaním spevnených plôch a súčasne vytvoriť bariéru ochraňujúcu objekty a technickú infraštruktúru pred prerastaním koreňovým systémom stromov.

Stromy osadené v uličnom priestore budú mať vegetačnú vrstvu na povrchu ohradenú obrubníkmi, v prípade osadenia v spevnenej ploche chodníka môžu byť kmene stromov obopnuté vodopriepustnými tvarovkami (napríklad systém GODELMANN) alebo vodopriepustným čiastočne pochôdznyim povrchom.



PREKRYTIE VEGETAČNEJ VRSTVY STROMOV VODOPRIEPUSTNOU TVAROVKOU

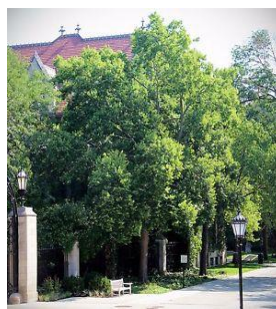
DRUHY STROMOV

Z hľadiska druhovosti je možné osadiť nasledovné druhy stromov:

- *Platanus acerifolia* – platan javorolistý
tvarovaná koruna na výšku 4 až 5 metrov, šírka podľa zozrihu
- *Prunus hileri* 'Spire' - slivoň
výška 5 až 8 m, šírka koruny 2 až 3 m
- *Prunus accolade* – višňa chlpkatá
výška 5 až 7 m, šírka koruny 3 až 7 m
- *Robinia margareta* 'Casque Rouge' - agát
výška 6 až 10 m, šírka 5 m
- *Acer platanoides* 'Columnare' - javor horský
výška do 10m, šírka stĺpovitej pretiahnutej koruny 4 m
- *Pyrus calleryana* 'Chanticleer' – okrasná hruška
výška 5 až 7 m, šírka koruny 3 až 4 m
- *Fraxinus excelsior* 'Nana' – jaseň štíhly
výška 4 až 6 m, šírka koruny
- *Fraxinus ornus* 'Mecsek' - jaseň
výška 4 až 5m, šírka koruny 3 až 4 m
- *Celtis occidentalis*- brestovec západný
výška 10 až 15m, šírka koruny 5 až 6m



ACER PLATANOIDES



CELTIS



FRAXINUS



PLATANUS



PYRUS CALLERYANA



PYRUS CALLERYANA

Zeleň na chodníku pre pobyt chodcov



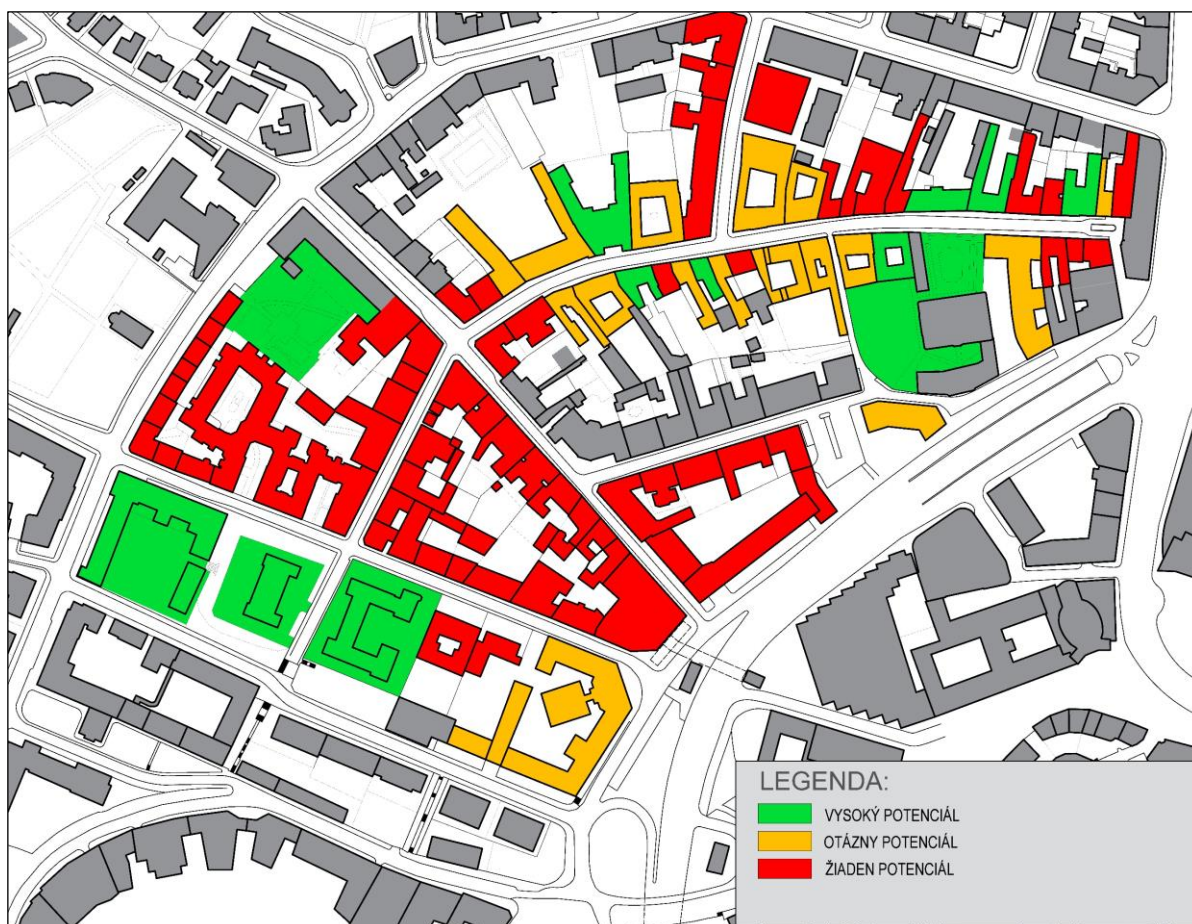
Chodník pre pobyt chodcov je koncipovaný ako plocha so striedaním rôznych povrchov, kde sú umiestnené prvky mestského mobiliáru. Jednotlivé plochy s povrchom prírodný kameň mlat alebo drevo môžu byť prestriedané plochami riešenými v rámci sadových úprav - trávnik alebo s osadením zelene s lúčnymi kvetmi a trávami. Na tejto ploche môže byť umiestnené aj mobilná zeleň v prenosných kvetináčoch. Prenosné kvetináče by mali byť prednostne riešené ako samozavlažovacie.

Chodník pre pobyt chodcov je umiestnený prevažne v miestach, kde nie je možné osadiť vzrastlé stromy a touto formou je možné vnieť prvky zelene aj do tohto druhu verejného priestoru.

ZÁSADY ÚPRAV

Pre úpravu zelene, ktorá je dôležitým prvkom v živote riešenej oblasti platia nasledovné zásady:

- doplnenie vzrastlej zelene – stromoradií v polohách, kde to umožňuje a historický kontext a profil ulice
- výber druhov stromov v súlade s požiadavkami a vlastnosťami mestského prostredia
- prekrytie výsadbovej jamy s preferenciou priepustného materiálu
- vzrastlú zeleň osadzovať do špeciálnych ochranných prvkov s vytvorením bariéry ochraňujúcej objekty a technickú infraštruktúru pred prerastaním koreňovým systémom stromov
- doplnenie mobilnej zelene a zelených plôch v pobytových zónach chodníkov
- využitie potenciálu dvorov a zelene v nich
- vytvorenie technických podmienok na zavlažovanie zelene dominantne samozavlažovacími systémami alebo zavlažovaním z retenčného systému dažďovej vody
- Vytvorenie podmienok na možnosť zapojenia zelene vo dvoroch a vnútroblokových priestoroch do života ulíc



POTENCIÁL ZAPOJENIA DVOROV A ZELENE V NICH DO ŽIVOTA ULICE

Mobiliár a prvky drobnej architektúry sú dôležitou súčasťou obrazu verejného priestoru, ktorá definuje nielen jeho vzhľad, ale má významný vplyv na jeho správnu funkčnosť a spôsob využívania. Pre návrh a umiestnenie týchto prvkov musí byť dôležitý parameter výberu aj spôsob údržby a jednoduchá prevádzka. V priestore Panenskej ulice a okolia budú umiestnené prvky mestského mobiliáru ťažiskovo v pobytovej zóne chodníkov, kde sa okrem lavičiek na sedenie predpokladá osadenie stojanov na bicykle, zábran a tiež uplatnenie špecifických prvkov. Tieto prvky mestského mobiliáru by vzhľadom na šich pecifikosť ako aj jedinečnosť prostredia nemali byť konfekčné z bežnej produkcie, ale mali by byť výsledkom konkrétneho projektového riešenia. Jedná sa hlavne o prvky mobilného tienenia, picie fontánky, vodné a hracie prvky, flexibilné prvky slúžiace na výstavy, premietanie a podobne.

Konkrétne príklady prvkov mestského mobiláru uvedené v tejto časti manuálu definujú predstavu o materiálovom a tvarovom riešení, a je možné ich nahradiť obdobnými prvkami iných výrobcov. Použitie konkrétnych prvkov mestského mobiliáru podlieha schváleniu príslušných autorít v rámci riešenia konkrétneho projektu.



UMIESTNENIE CHODNÍKOV S POBYTOVOU ZÓNOU

Návrh štandardných prvkov mestského mobiliáru vychádza z jednoduchosti a účelnosti, pričom ich tvarové riešenie by malo byť súčasným dizajnovým prínosom bez ambícií vytvárania replík historických vzorov.

Sedenie a stolovanie

V pobytovej zóne chodníkov je navrhnuté pevné osadenie lavičiek oceľovo drevenej konštrukcie (vzor MMCITE WOODY), pevné osadenie stolíkov a sedenia, alebo voľne umiestnené kovový exteriérové stoličky a stolíky. Časť prvkov sedenia je vhodné mať napojené na silnoprúd, aby bolo možné osadiť kolekciu sedacieho nábytku s možnosťou nabíjania elektronických zariadení.



LAVIČKA – VZOR MMCITE WOODY



LAVIČKA VZOR MMCITE WOODY



MOBILNÉ STOLÍKY A STOLIČKY



FIXNÉ SEDENIE A STOLOVANIE

Bollardy

Bollardy budú umiestnené na rozhraní komunikácie alebo parkovania s pobytovou zónou chodníka, aby bola táto časť chránená pred prejazdom áut. Ich tvar má byť súčasný a jednoduchý podľa vzoru MM CITE ELIAS.



BOLLARD VZOR MM CITE ELIAS



BOLLARD MM CITE ELIAS

Kvetináče na mobilnú zeleň

Na umiestnenie mobilnej zelene budú slúžiť kvetináče riešené ako samozavlažovacie v kombinácii kovu a dreva podľa vzoru MM CITE FLORIUM.



KVETINÁČ VZOR MM CITE FLORIUM

Stojany na bicykle

Stojany na bicykle budú umiestnené v dvoch pozíciách – v rámci pobytvej zóny chodníka a v pruhu parkovania. Tvarovo by mali nadväzovať na ostatné prvky mestského mobiliáru, ako vzor môže slúžiť produkt MM CITE LOTLIMIT v úprave výškovo vyhovujúcej na umiestnenie a uzamknutie bicyklov. Miesta osadenia, ako aj počet a konfiguráciu umiestnenia stojanov na bicykle stanoví konkrétna projektová dokumentácia časti, alebo celého riešeného územia.



STOJAN NA BICYKEL VZOR MM CITE LOTLIMIT

Smetné koše

Pre udržanie komfortu a čistoty prostredia je dôležité dostatočne husté osadenie smetných košov. Krok osadenia smetných košov by mal byť násobkom kroku osadenia uličného osvetlenia, pričom vzdialenosti by mali byť 75 až 100 metrov, čo zodpovedá zhruba jednej minúte pokojnej chôdze. Smetné koše je možné odsadiť ako solitéry, alebo v skupinách so separovaním druhu odpadu. Tvarovým vzorom smetných košov je produkt MM CITE RADIUM.



SMETNÉ KOŠE VZOR MM CITE RADIUM



KONCEPCIA UMIESTNENIA SMETNÝCH KOŠOV V RIEŠENEJ OBLASTI

Osvetlenie

Prvky osvetlenia sú pomerne výrazným prvkom prejavujúcim sa v obraze verejného priestoru. V konkrétnej situácii Panenskej ulice a okolia je dôležitá skutočnosť, že pre úsporné profily ulíc by bolo vhodné použiť závesný systém svietidiel, ktorý nezasahuje do subtílného priestoru ulice. Tento typ umiestnenia osvetlenia je používaný hlavne v centrách severských krajín, ale nie je cudzorodý ani pre prostredie Bratislavy. Dodnes sa zachoval aj v rámci centra Bratislavy na Cukrovej a Mariánskej ulici.

Z hľadiska odstupu svietidiel je možné pokračovať v dnešnom kroku umiestnenia 25 metrov, umožňujú to výkonové parametre súčasných energeticky úsporných svietidiel s technológiou LED.

V riešenej oblasti by sa mali aplikovať zdroje svietidiel LED s teplými odtieňami svetla.

Ako tvarový a technický príklad je uvedený produkt ZUMTOBEL – THORN, ktorý sa vyrába v závesnej verzii, ale má aj ekvivalent v stĺpovom prevedení. Tento produkt je možné napojiť na inteligentný systém SMART s reguláciou spínania, stmievania a hlásenia stavu.

V mestách, kde je aplikovaný závesný systém osvetlenia sa vytvára aj potenciál využitia závesov na rôzne druhy aktivít, ktoré prispievajú pestrému životu mesta.

Vzhľadom na participačný projekt, ktorý prebiehal aj počas spracovania manuálu bol tento systém predstavený miestnej komunite a stretol sa s priaznivým ohlasom.

Konkrétne príklady prvkov verejného osvetlenia uvedené v tejto časti manuálu definujú predstavu o technickom a tvarovom riešení, a je možné ich nahradiť obdobnými prvkami iných výrobcov. Použitie konkrétnych prvkov verejného osvetlenia podlieha schváleniu príslušných autorít v rámci riešenia konkrétneho projektu.



UMIESTNENIE OSVETLENIA ULÍC V ODSUPE 25 METROV



ZÁVESNÉ SVIETIDLO VZOR ZUMTOBEL THORN



STÍPOVÉ SVIETIDLO VZOR ZUMTOBEL THORN



ZÁVESNÉ OSVETLENIE OSLO



ZÁVESNÉ OSVETLENIE BRATISLAVA – CUKROVÁ UL.



VYUŽITIE SYSTÉMU ZÁVESNÝCH SVIETIDIEL NA VÝZDOBU ULICE POČAS PODUJATÍ

SÚČASNÝ STAV

V rámci riešeného územia sa vzhľadom na stiesnené priestorové pomery nenachádzajú žiadne rozsiahle reklamné plochy. Reklama sa obmedzuje na označenie obchodných prevádzok, ktoré je chaotické a doteraz nepodlieha reálnej regulácii.

Ak sa do umenia vo verejnom priestore nezahŕňajú galérie, jeho jedinou prítomnou stopou na Panenskej ulici a v jej okolí sú pamätné tabule pripomínajúce tu pôsobiace osobnosti alebo udalosti.



PAMÄTNÁ TABUĽA NA FASÁDE OBJEKTU – ULICA L. PODJAVORINSKEJ



PAMÄTNÁ TABUĽA OBETIAM HOLOKAUSTU KOZIA ULICA



STOLPERSTEINE V DLAŽBE CHODNÍKA

NÁVRH

Umiesňovanie reklamných prvkov v riešenom území je neprípustné. Pokiaľ sa do územia dostane prirodzený život, vytvorí sa tak a j priestor na uplatnenie umenia. Optimálnym miestom sú pobytové zóny v rámci chodníkov, na ktorých sa môžu uplatniť nielen dočasné výtvarné objekty, ale aj výstavy, hudobná produkcia, premietanie, prednášky, čítačky alebo dramatické predstavenia.

Silne prítomnú identifikáciu obyvateľov s prostredím je možné podporiť prieskumom a nasledovným umiestnením pamätných tabúľ pripomínajúcich osobnosti alebo udalosti spojené s prostredím. Pamätné tabule by sa mohli stať témou na dizajn komplexného jednotného systému na pripomínanie a udržiavanie historickej pamäte miesta ako súčasť jej vizuálnej identity.

Téma historickej topografie riešenej štvrte, ale aj širšieho okolia by sa mohla stať aj súčasťou aplikácie pre mobilné telefóny podobne, ako je to v mnohých mestách Európy (príklad Berliner Mauer).

Samostatnou kategóriou sú Stolpersteine, ktoré sú pripomienkou a súčasne výstrahou temného obdobia našej histórie.

V riešenej oblasti nie je naďalej priestor na reklamu, na druhej strane je žiadúcim prvkom umiestnenie informačného objektu na frekventovaných miestach, na ktorom sa budú prezentovať aktuálne kultúrne aktivity a spoločenské podujatia.

Ku reklamným prvkom patria aj označenia prevádzok na ulici, ktoré by mali prejsť kultivačnou úpravou v historických častiach oblasti aj v súlade s požiadavkami a zásadami pamiatkovej ochrany.





NÁVRH ZÁSAD

Pre údržbu a prevádzku verejných priestorov v oblasti Panenskej ulice a okolia by mali platiť nasledovné zásady:

- zabezpečiť kvalitný návrh úprav a prvkov s minimálnymi požiadavkami na údržbu
- zabezpečiť kvalitnú realizáciu úprav
- údržba a prevádzka verejných priestorov je riešená majiteľom a správcom komunikácie a nehnuteľnosti
- potrebné zabezpečiť pravidelné revízie stavu povrchov, prvkov a technickej infraštruktúry
- potrebné zabezpečiť pravidelnú údržbu a opravu porúch a poškodenia
- zabezpečiť umiestnenie smetných košov v dostatočnej hustote a súčasne zabezpečiť ich pravidelný servis
- účinnými a dôraznými opatreniami samosprávy na majiteľov zanedbaných a schátralých objektov zabezpečiť ich rekonštrukciu
- stanoviť presné a striktné podmienky pre investorov na priebeh výstavby a rekonštrukcie objektov
- stanoviť dostatočne prísne podmienky a opatrenia proti poškodzovaniu a znečisťovaniu verejného priestoru
- motivovať miestnu komunitu pri spolupôsobení pri udržiavaní čistoty a poriadku vo verejnom priestore v súlade s teóriou rozbitých okien Jamesa Q. Wilsona



Dva obrázky na záver



ZDROJE

(1)

Kultúrno - historická a sociologická topografia Bratislavy
Zborník konferencie 15. a 16. november 1990
Mestská správa pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody Bratislava
Národný výbor hlavného mesta SR Bratislava
Výskumný ústav sociálneho rozvoja a práce, Bratislava

(2)

Historický exteriérový dizajn
DLAŽBA
Ing. arch. Andrej PETREK, mgr. Peter Horanský
Mestský ústav ochrany pamiatok, Bratislava
December 1992

(3)

Záverečná správa z participačného procesu s verejnosťou v oblasti
Panenskej ulice a okolia
Ing. Milota Sidorová, PhD.
MSc. Lívia Gažová
Bc. Art. Illah van Oijen
Mgr. Art. Katarína Poliačiková, Art. D.
Mgr. Art. Barbara Zavarská, Art. D.

(4)

Regelwerk Straßenraumgestaltung (Regulácia tvorby verejných
priestorov)
Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Koordination und Inhalte
Claudia Reich-Schilcher, Karin Irmscher
Berlin, marec 2016

(5)

MANUÁL tvorby verejných priestorů hlavního města Prahy
STRATEGIE rozvoje veřejných prostorů hlavního města Prahy
Autorský tým kanceláře veřejného prostoru
Ing. arch. Pavla Melková, mag. Žofie Raimanová et al
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Sekce detailu města
Kancerář veřejného prostoru
IPR/SDM/KVP, október 2014

(6)

Technické podmienky 085
Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
Október 2014
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

(7)

Vyhláška č.523/2002 MŽP SR
o všeobecných technických požiadavkách
na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a
orientácie

(8)

Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky
Č.9/2009 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke
a o zmene a doplnení niektorých zákonov

(9)

Všeobecne platné dokumenty
Magistrátu hl. Mesta SR Bratislavy
a Krajského pamiatkového úradu v Bratislave:

- Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (2014)
- Akčný plán adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy na roky 2017-2020 (2017)
- Akčný plán trvalo udržateľného energetického rozvoja HM SR Bratislavy (2014)
- Akčný plán cyklistickej a pešej dopravy Hlavného mesta SR Bratislavy
- Zásady ochrany pamiatkovej zóny Bratislava - CMO

Foto:

Ľ. Urban
Illah van Oijen

PodĎakovanie

62

Pri spracovaní manuálu mi poskytli výraznú podporu členky občianskeho združenia PUNKT
Lívia Gažová, Illah van Oijen, Katarína Poliačiková,
Milota Sidorová, Barbara Zavorská
zorganizovaním a spracovaním dvoch susedských stretnutí počas spracovania manuálu
za čo im patrí moja vďaka

Súčasne ďakujem všetkým účastníkom susedských stretnutí a odborných konzultácií za všetky podnety, ktoré mi pomohli pri spracovaní manuálu

Ľ. Urban