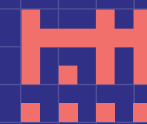
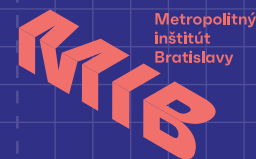


Manuál verejných priestorov

Manifest verejných priestorov

Manifest verejných priestorov

Manuál verejných priestorov



© 2020 Metropolitný inštitút Bratislava

Manuál verejných priestorov

Manifest verejných priestorov

Obsah

4 Editoriál

12 Čo je verejný priestor

16 Špecifiká bratislavského
verejného priestoru

20 Prírodné charakteristiky
Bratislavy

24 Čo je manuál

32 Mesto pre peších

34 Vízia

35 Zásady

42 Zelené mesto

44 Vízia

45 Zásady

50 Starostlivé mesto

52 Vízia

53 Zásady

60 Atraktívne mesto

62 Vízia

63 Zásady

70 Čisté mesto

72 Vízia

73 Zásady

78 Záver

80 Prílohy

86 Zhrnutie

94 Bibliografia

96 Spracovateľský kolektív



Editoriál



Bratislavský verejný priestor a jeho kvalita je dlhodobo diskutovaný problém bez výrazných pozitívnych zmien v novodobej ére samostatného štátu. Posuny k lepšiemu sa dejú zriedka a sú skôr výsledkom súkromných investičných zámerov alebo aktivistických iniciatív bez jasnej koncepcnej koordinácie lokálnej samosprávy.

V snahe o vytvorenie chýbajúcej koncepcie sme preto, aj podľa vzoru iných európskych metropol, pristúpili k tvorbe Manuálu verejných priestorov Bratislavy, ktorý definuje základné princípy tvorby verejného priestoru.

Tento dokument, nazvaný Manifest verejných priestorov, je prvým a úvodným dokumentom Manuálu, pričom jeho účelom je pomenovať základné hodnotové východiská pre tvorbu čistých, atraktívnych, zelených a starostlivých verejných priestorov, ktoré slúžia všetkým obyvateľom mesta. Úlohou Manifestu nie je byť reguláciou, ale pomocným nástrojom, ktorý by mal v rôznych formách projekcie dopomôcť k skvalitneniu verejného priestoru prostredníctvom originálnych a inteligentných riešení.

Túto snahu nie je možné preniesť do reality bez spoločného úsilia všetkých aktérov, ktorí sa podieľajú na tvorbe mesta. Manifest je preto určený pre široké publikum počnúc samosprávou, pre ktorú je tento dokument kľúčovým nástrojom pre vyhodnocovanie navrhovaných aj realizovaných verejných priestorov. Súkromným subjektom má slúžiť ako podklad pri tvorbe kvalitných zámerov a návrhov verejných priestorov, v súlade s víziou a princípmi mesta.

V neposlednom rade je pre nás kľúčovou súčasťou tvorby verejných priestorov rôznorodá bratislavská verejnosť, ktorá im vdychuje život. Dúfame, že Manifest bude nielen informatívny pre obyvateľov mesta, ale aj podnetný pre iný spôsob uvažovania o úlohe mestského priestoru, ktorý je rovnako rôznorodý a komplexný ako jeho užívatelia. Zachovanie lokálnych výnimočností, ktoré charakterizujú naše mesto, je nesmierne dôležité. Cieľom dokumentu nie je nastaviť uniformitu v celom meste, ale vytvoriť ucelenú hodnotovú víziu, prítomnú vo všetkých formách verejného priestoru. Tento cieľ dokážeme dosiahnuť jedine v dialógu s laickou a odbornou verejnosťou.

Na nasledujúcich stranách sme aj preto zahrnuli vyjadrenia deviatich odborníkov k téme kvality a potenciálu bratislavského verejného priestoru. Dúfame, že medziodborové podnety k téme verejného priestranstva, spojené so skúsenosťami z praxe a bežného života, budú slúžiť ako podklad pre tvorbu kvalitného, autentického a hlavne inkluzívneho verejného priestoru.

V spojení s citlivým prístupom k histórii, geografii a najmä k spoločenským potrebám mesta je Manifest deklaráciou princípov, ktoré pretvoria bratislavský verejný priestor a pripraví ho na výzvy tohto storočia.

Aké sú podľa vás hlavné kvality a potenciál verejných priestorov Bratislavy?

Populačný a urbánny rast Bratislavy sa historicky dial v značných výkyvoch, v okolnostiach stagnácie a následne prekotného rastu. To v historicky vrstvenej štruktúre mesta znamená rozmanité podoby verejných priestorov – regulovaných i tých, ktorých pôvod je náhodilý alebo pochádza z prekryvania neukončených veľkorysých zastavovacích zámerov. To všetko znamená rozmanitú kvalitu obrazu či čitateľnosť takýchto priestorov. Od tých vývojovo vykryštalizovaných, cez tie rozrušené prekotným urbanizačným optimizmom, až po tie, ktoré sú prítomné v náznakoch, nedopovedané, priestorovo rozpačité. Toto všetko chápem v kontexte Bratislavy ako významný potenciál bohatej „typologickej“ pestrosti takýchto priestorov. Zakladá to tiež predpoklad ich želateľného hierarchizovania nielen v rôznom zmysle, ale aj v zmysle ich prístupnosti na celej škále medzi voľne dostupnými až po tie regulovane vyhradené. Celé toto úsilie o pozdvihnutie, zmoženie a kultiváciu verejných priestorov zahŕňa isté riziko, ktoré nesie v sebe akákoľvek kampaň. To je prekročenie istej miery v nadbiehaní vkusu väčšiny, nemierne „vypekňovanie“, snaha o ideálnu podobu a pod. Teda všetko to, čo stiera z takýchto miest istú iracionálnosť, nehotovosť, znaky náhodilosti, prítomnosť chýb neznámeho pôvodu, prítomnosť patiny či opotrebovania. Pretože aj tu niekde tkvie poézia mesta.

Ing. arch. Pavol Paňák – architekt, pedagóg

Jedna z prvých debát, ktorú som viedol s priateľmi o Bratislave, sa končila bonmotom: „Ak je Praha stará pani, potom je Bratislava slečnou.“ Práve táto nedospelosť a energia je pre Bratislavu charakteristická a je aj hodnotná. Určitá snivosť a láska k ideám sa na nej podpísali v jej vrstevnatosti, nejasnosti a rozporuplnosti. Bude si musieť odpovedať na to, či chce dospieť a prísť o túto svoju nesúrodosť, alebo ju správne uchopí a využije na svoj vlastný vnútorný rozvoj. Sú to rôzne životné cesty. Nemusí hierarchizovať, nemusí predstavovať. Mala by nájsť svoje hodnoty a dedičstvo, pochopiť svoju úlohu v tomto svete, nezapredať sa, menej jazdiť autom a užívať si čerstvého vzduchu prechádzkou od krajiny po Hrad. Nakoniec, v prežitkoch jednotlivých a rôznorodých častí je skrytá jej duša a ľudia, ktorí ju nazývajú domovom. A to preto, aby ich mohla pojať vo svojej rôznorodosti všetkých bez rozdielu.

Ing. arch. Ivan Gogolák, PhD. – architekt

Jan Tábor hovoril o Bratislave ako o mozaike odstrihnutých vízií, ktoré na seba v miestach dotyku narážajú. Tieto konflikty po sebe zanechali neujasnené, vágne terény, ktoré dávajú Bratislave jej jedinečný charakter. Miesta prelínania tradičnej mestskej zástavby a areálov neskoromoderných ikon (ako Kamenné námestie, predmostie mosta SNP), plochy nerealizovaných veľkých plánov (Petržalská centrálna os, fragment terás Slovenského rozhlasu so zelenou priečnou osou) či zvyšky neregulovanej divokej prírody lužných a karpatských lesov (Lido, Karloveská zátoka) sú fascinujúcimi územiami. Sú demokratickými verejnými priestormi, ktoré autenticky reflektujú historické a estetické prevrstvenie nášho mesta. Preto za jednu z najväčších výziev budúceho vývoja bratislavských verejných priestorov považujem to, ako sa dokážeme postaviť k týmto vágnym terénom. Či dokážeme uchovať ich vzrušujúcu nevšednosť a slobodu, alebo sklzneme k ich konvenčnému „nadizajnovaniu“ na nekonfliktné, globálne zameniteľné miesta konzumu.

Mgr. Peter Szalay PhD. – historik architektúry, Historický ústav SAV, Bratislava

V Bratislave sa životné prostredie dlho zanedbávalo. Hoci už dochádza k významným pozitívnym zmenám, momentálne stále hovoríme skôr o potenciáli do budúcnosti ako kvalite dneška.

Pre zdravý zážitok z verejného priestoru je kľúčová kvalita ovzdušia. Znižovať znečistenie pomáhajú nízkoemisné zóny, väčšia kontrola priemyslu či rozvoj cyklodopravy a MHD. Bratislave slúži aj veternosť. Schopnosť prúdenia vzduchu a rozptýl znečistenia treba zachovať a podporiť, napríklad prvkami zelenej infraštruktúry.

Z hľadiska zelene sú zaujímavé špeciálne prvky zvyšujúce biodiverzitu – výsadba pre opeľovače, mŕtve drevo či stojace sucháre, ale aj prepájanie zelených plôch pre ich lepšiu „komunikáciu“ zmenou režimu kosenia, živými plotmi a stromoradiami.

Vodné prvky – jazierka, dažďové záhrady či terénne depresie – sú špeciálne dôležité pre adaptáciu na klimatickú krízu. Naopak, najhoršie sú súvislé nepriepustné plochy ako parkoviská. Pri budovaní nových je kľúčové zabezpečiť ich priepustnosť, pri existujúcich odvádzanie vody do depresii a pokryv stromami. Tieto prírodné opatrenia je vhodné zohľadňovať aj na zastávkach MHD a SAD.

Ing. Tamara Stohlová, MSc – environmentalistka

Verejný priestor v Bratislave zhmotňuje vzťahy, na základe ktorých sa reprodukuje jej spoločnosť. Tak ako sociálna podstata života ľudí je aj verejný priestor nesúrodý a premenlivý. Dáva zmysel iba v celku, ktorého kľúčovou kvalitou je schopnosť vývoja. Má ambíciu byť kultivovaný, sebavedomý a spoľahlivý, ale miestami sa necháva uniesť motívmi, na ktoré nemôže byť hrdý. Niekde dokáže byť sebecký a hrubý, inde zas ľahostajný a rezignovaný. Nevzbudzuje dôveru, skôr je tu na mieste opatrnosť. Zdedil autentickú príťažlivosť, ku ktorej si hľadá vhodný štýl. Tak ako ľudia časom získavajú skúsenosť so spoločensky prospešnejším usporiadaním vzťahov, aj Bratislava postupne pracuje na otvorení verejného priestoru, ktorý bude zhmotňovať spoločný záujem. Nemal by sa snažiť páčiť a vyhovovať všade a každému. Otvorený by mal byť skôr rôznorodosti a možnostiam, ktoré prinesie budúcnosť. Bratislava dokáže ožívať na nepredvídateľných, ako magnet príťažlivých miestach, kde sa akoby odrazu ľudia stretávajú a trávia spoločný čas aj napriek tomu, že tam na prvý pohľad nie je nič výnimočné. Mestu by stačilo mať otvorené oči a podobné miesta rešpektovať bez akútnej potreby zasahovať, rovnako ako sa nepatrí vstupovať do rozvíjajúcich sa medziľudských vzťahov. Tie nemusia za každú cenu pretrvať, vlastne iba z výnimočných sa stanú priateľstvá. Ale z tých najzázračnejších sa môže narodiť láska.

doc. Mgr. Slavomír Ondoš, PhD. – geograf,
Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava

Verejná doprava a verejné priestory sú odjakživa spolu previazané. Cestujúci verejnou dopravou sú jedni z tých, ktorí fyzicky prichádzajú do kontaktu s verejnými priestormi vo väčšom rozsahu. Napríklad pri ceste z domu na zastávku, pri prestupovaní medzi linkami a pri chôdzi zo zastávky do školy či zamestnania.

Potenciál na previazanie verejnej dopravy a verejných priestorov je obrovský. Zastávky električiek a tiež dôležité zastávky trolejbusov a autobusov by mali byť výkladnou skriňou verejnej dopravy aj verejných priestorov. Prestupné uzly treba zmeniť na minimalistické a súčasne príjemné pre cestujúcich. V neposlednom rade chodníky vedúce k zastávkam by mali byť čo najkratšie a najúčelnejšie, a zároveň také, aby ich cestujúci radi využívali.

Zabúdať nesmieme ani na priestor, ktorým jazdia vozidlá verejnej dopravy. Najviac možností kvalitnej integrácie do verejného priestoru ponúkajú električkové trate. Keďže je cieľom električkovú dopravu ďalej rozvíjať, zrýchľovať a zvyšovať jej spoľahlivosť, musia byť trate s výnimkou peších zón oddelené od iných druhov dopravy. Aj toto pravidlo sa dá vhodne využiť na budovanie príjemných verejných priestorov, tak ako to vidíme v mnohých európskych mestách.

Ing. Michal Dekánek – expert na verejnú dopravu, DPB, a. s.

Kvalita verejného priestoru mesta má priamy vplyv na formovanie mestskej kultúry, teda spôsobu, akým sa obyvatelia mesta vzťahujú nielen k fyzickému priestoru, ale aj jeden k druhému. Rola verejného priestoru pri vytváraní vzťahov v meste je tak nezastupiteľná: verejné priestory predstavujú jedno z mála miest, kde dochádza k interakcii rôznych skupín obyvateľstva a k formovaniu občianskeho étosu. Na to, aby verejné priestory mohli plniť túto funkciu, však musia byť inkluzívne a viacúčelové. Kvalitný verejný priestor musí brať do úvahy potreby všetkých obyvateľov, či už ide o rodiny s deťmi, mladých, príslušníkov menších alebo seniorov, a vytvoriť podmienky na to, aby tieto skupiny obyvateľstva mohli verejný priestor využívať spoločne a cítiť sa v ňom príjemne a bezpečne. Bratislava je mesto, ktoré má z hľadiska verejných priestorov obrovský potenciál. Prítomnosť Dunaja a jeho ramien, ako aj blízkosť Malých Karpát predstavujú výborné predpoklady na rozvoj zelenej infraštruktúry. Každá z mestských častí má zároveň svoj unikátny charakter, či už z hľadiska histórie, alebo geografickej polohy, čo nahráva vytváraniu kvalitných verejných priestorov aj mimo centra. Bratislava je zároveň mesto, ktoré má bohatú multikultúrnú históriu. Jej postupné „znovuobjavenie“ a sprítomnenie vo verejnom priestore by mohlo dopomôcť k budovaniu tolerance voči všetkým etnickým skupinám obyvateľov mesta.

Ako rodená Bratislavčanka sledujem premenu verejných priestorov v Bratislave pozorným okom. V posledných rokoch som zaznamenala viacero iniciatív, ktorých cieľom je oživiť verejný priestor a vytvoriť príležitosti na stretávanie sa obyvateľov mesta. Tieto iniciatívy často prichádzajú zo strany neziskových organizácií alebo občiansky aktívnych jednotlivcov a zoskupení a predstavujú príklady dobrej praxe, ktoré si zasluhujú pozornosť aj aktívnu podporu zo strany mesta. Na druhej strane sledujem trend privatizácie a komercializácie mesta, ktorý často vedie k okliešťovaniu verejného priestoru a nadradeniu ekonomických záujmov nad záujmy verejné. Pred Bratislavou tak stojí výzva, ako posilniť prvý trend na úkor toho druhého.

Mgr. Ivana Rapoš Božič – sociologička,
Masarykova Univerzita v Brne

Kultúru si veľmi často stotožňujeme s jej úzkymi, izolovane vnímanými prejavmi, ako napríklad umenie, jazyk, zvyky, história, ekonomika, politika či vzdelávací systém. Verejný priestor je doména, kde sa realizuje ich samotný výkon a stávajú sa spoločným statkom. Tým sa plne odzrkadľuje naša zodpovednosť a vzťah k spoločnosti, komunite, minulosti, a odráža aj to, aká nás čaká budúcnosť.

Kultúra a verejný priestor sú neoddeliteľne previazané. Existencia a kvalita jedného plne závisí od miery otvorenosti a zrelosti druhého. Kvalita architektúry, adekvátnosť mierky a dizajn samotný, hovoria o schopnosti vítať užívateľov. Vypovedajú o možnostiach, ako sa vyjadrovať k veciam verejným, a tvoria naraz scénu i hľadisko pre rôzne druhy kultúrnych prejavov.

Vo vzťahu ku kultúre však existuje aj verejný priestor, ktorý nie je fyzický. Priestor médií, internetu či komunikácie verejných inštitúcií s obyvateľmi. Je dôležité si uvedomiť toto vzájomné spojenie a snažiť sa diskusiu nerozdeľovať. Čím bude širšia, tým kvalitnejší verejný priestor dosiahneme.

Ing. arch. Michal Hladký ArtD. – architekt,
riaditeľ Creative Industry Košice

To, ako sa cítime v meste, je do veľkej miery ovplyvnené kvalitou verejného priestoru. Mal by byť inkluzívny, funkčný a udržiavaný. V Bratislave sa verejný priestor dlhodobo zanedbával. Tvoril sa nekonceptne a bez ohľadu na potreby a názor obyvateľov. Potenciál vidím už len v tom, že sa k priestoru začne pristupovať systémovo, rozhodnutia budú opreté o dáta a v adekvátnej miere sa umožní zapojenie verejnosti. Práve bežní občania môžu priniesť veľmi cenné informácie a postrehy. Zároveň sa ich zapojením zvyšuje predpoklad, že verejný priestor bude hodnotený pozitívne a riadne využívaný. Bratislava je v mnohom nepopísaným listom a zdanlivo malé, ale premyslené zmeny môžu viesť k obdivuhodným výsledkom.

Mgr. Veronika Prachárová – riaditeľka a výskumníčka
Inštitútu pre dobre spravovanú spoločnosť (SGI)

Čo je verejný priestor

„Úlohou plánovania mesta je plánovanie verejného priestoru. Čím monofunkčnejší je verejný priestor, tým menej zodpovedá svojej úlohe. Jeho kvalita spočíva vo vrstvení, dopĺňaní a prelínaní rôznych funkcií.“

Martin Wentz, mestský radca pre rozvoj mesta
Frankfurt nad Mohanom (2000)

Verejný priestor je dnes dôležitejší ako kedykoľvek predtým. Stratégia prístupu k nemu, jeho kvalita a jedinečnosť sú motorom rozvoja miest. Verejný priestor je nositeľom imidžu miest a ich atraktivity. Reprezentuje mesto i ľudí, ktorí v ňom žijú. Nároky naň preto rastú. Dobre navrhnuté verejné priestory sú pre mestá veľkým prínosom a výrazne formujú ich identitu. Ak sú atraktívne, ich využívanie preukázateľne rastie.

Verejné priestory predstavujú nezastavané plochy medzi zástavbou, sú koridorom mobility a miestami pre aktivity a pobyt obyvateľov. Sú miestom stretávania sa, spoločenskej atmosféry i podnikania. Kvalitné námestia a nábrežia, pešie zóny, ulice, promenády, parky a pod. sú základom tvorby mesta. Spájajú sa v nich spoločenské, kultúrno-historické, environmentálne, kompozičné, estetické, technické, hygienické i dopravné aspekty.

Z hľadiska priestorového usporiadania tvoria základnú štruktúru líniové verejné priestory (ulice, nábrežia), ktoré prepájajú uzlové verejné priestory (námestia, parky, vnútrobloky, dvory, areály). Dopĺňajú ich ďalšie typy priestorov, nadväzujúce na prírodné prvky a na systém zelených koridorov (detské ihriská, školské areály, cintoríny). Verejné priestory by mali vytvárať väčší celok – vzájomne prepojený systém pre bezpečný a pohodlný pohyb a pobyt obyvateľov.¹



V rámci **legislatívy** je verejné priestranstvo definované len pre účely § 2b ods. 1 zákona č. 369/1990 Z. z. Zákonom Slovenskej národnej rady o obecnom zriadení a to takto:

- (1) Verejné priestranstvo je ulica, námestie, park, trhovisko a iný priestor prístupný verejnosti bez obmedzenia, ktorý bez ohľadu na vlastnícke vzťahy slúži na všeobecné užívanie, ak osobitný zákon neustanovuje inak. 2aa)
- (2) V obci, v ktorej je viac ulíc alebo iných verejných priestranstiev, má každá ulica alebo iné verejné priestranstvo svoj názov.

Zákon definuje pôsobnosť obce napríklad pri označovaní ulíc, stanovení podmienok držania psov či umiestňovaní volebných plagátov. § 4 ďalej hovorí o povinnostiach samosprávy v rámci výstavby a údržby verejných priestranstiev, komunikácií, cintorínov či športových zariadení. V zákone č. 50/1976 Z. z. (stavebný zákon), v § 139a (pojmy územného plánovania) ods. 6 sa za urbánny priestor považuje časť obce, v ktorej sa uplatňujú hmotovo-priestorové a funkčné princípy urbanizmu – ulica, dvor a priestor vytvorený zástavbou.²

Legislatívne definície predstavujú neúplný pohľad na verejné priestory. Používajú pojem „verejné priestranstvo“, pričom rozšírenejší je „verejný priestor“, ktorý používa laická i odborná verejnosť. Tento dokument pracuje s označením „verejný priestor“, ktoré je nielen náhradou, ale aj nadstavbou pojmu „verejné priestranstvo“. Prívlastok „verejný“ odkazuje na základnú funkciu prístupnosti priestoru verejnosti. Vo všeobecnosti sa za verejný priestor označuje každý nezastavaný a prístupný priestor. Môže ísť aj o miesta, ktoré sú verejne prístupné v obmedzenom čase či o lokality v súkromnom vlastníctve (prechodné vnútrodvory, pasáže).

Špecifiká bratislavského verejného priestoru

Sieť ulíc, námestí a parkov odzrkadľuje dnešnú identitu a charakter jednotlivých štvrtí Bratislavy. Rôznorodé priestranstvá historického jadra a nadväzujúcich mestských častí sú spojené do jedného celku. **Komplexnú identitu si však Bratislava stále hľadá. Dnes žije príbeh mnohokultúrneho mesta s regionálnou diverzitou a obyvateľmi z každého kúta Slovenska.** K nim sa pripája aj nezanedbateľné množstvo cudzincov.³

Bratislava prešla rôznymi etapami vývoja, z ktorých každá priniesla dodnes viditeľné zmeny. Niektoré boli negatívne, väčšina však mali pozitívny vplyv na jej rozvoj. Každá etapa je odkazom danej doby. Spoločne tieto fázy vytvárajú zaujímavú heterogénnosť verejných priestorov.

Dejiny Bratislavy sa začínajú keltským osídlením. Nasledovali etapy Rímskej a Veľkomoravskej ríše, stredovek, korunovačné výsady, kultúrny a spoločenský rozmach v 18. storočí a nástup priemyslu v 19. storočí. Rôznosť priorít v týchto obdobiach vytvorila základ charakteru Bratislavy.

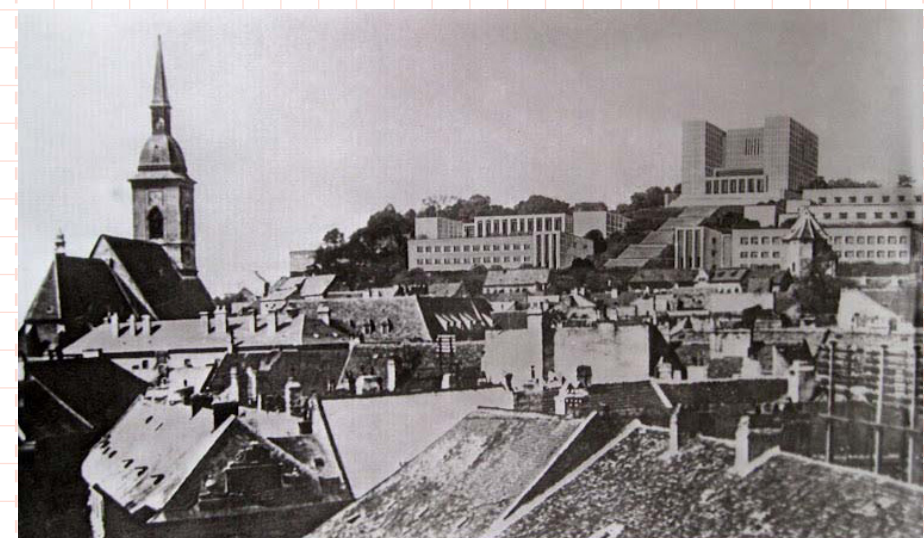


2 Trhové námestie (dnešné Námestie SNP) na konci 19. storočia predstavovalo dôležitý spoločenský priestor v Bratislave.



3 Rušný život na Námestí SNP v druhej polovici tridsiatych rokov 20. storočia.

V 20. storočí mesto opakovane začínalo odznova, išlo o obdobie „hrubých zlomov“. Ako jedno z mála európskych miest si Bratislava zmenila svoje meno. V marci 1919 sa z Prešporka stala Bratislava. Okrem nového názvu si pôvodní obyvatelia zvykali aj na nových slovenských a českých prisťahovalcov. Za dvadsať rokov „prvej republiky“ narástol počet obyvateľov o 48 %. V roku 1934 tvorili rodení Bratislavčania menšinu. Toto obdobie sa vyznačovalo kozmopolitnosťou a otvorenosťou. Tento potenciál však nebol naplno rozvíjaný. Mesto svoj otvorený charakter postupne strácalo. Sen o modernej československej metropole po roku 1938 skončil. Bratislava sa stala čisto slovenskou. Obdobie vojnového štátu nezanechalo významnejšie stopy, a to napriek tomu, že radikálne návrhy nechýbali – plánovalo sa napríklad zbúranie Bratislavského hradu.



4 Víťazný návrh medzinárodnej architektonickej súťaže na nový kampus Univerzity Komenského na mieste Bratislavského hradu od talianskych architektov Ernesta La Padula a Attília La Padula z roku 1941.

Po rokoch neslobody v druhej polovici 20. storočia stratil verejný priestor Bratislavy pôvodnú historickú funkciu, ktorá bola napojená najmä na hospodárske aktivity (trhy). Stal sa obeťou búrania pôvodných mestských štruktúr. Pri nových urbanistických zásahoch sa dostal na okraj záujmu. Narušené koridory pôvodných ulíc, torzá pôvodných predpolí mestských blokov (Kamenné námestie), námestí a urbanistických súvislostí (Rybné námestie a Vydrlica) a nevhodné dopravné riešenia (Staromestská ulica) spôsobili stratu urbanistického kontextu rozvoja historického mesta. Nové monofunkčné štvrte pre bývanie a priemysel nenadviazali na hodnoty pôvodných verejných priestorov. Nerozvíjali sa významné urbanistické počiny z prvej polovice 20. storočia. Mesto sa rozťahlo do nových zastavaných území, a to bez začlenenia do historického a prírodného kontextu. Verejný priestor vznikal na rozdrobených nezastavaných plochách.



5 Záber z výstavby panelových obytných domov na sídlisku Lúčky v Bratislave – Petržalke v roku 1981.

30 rokov po Nežnej revolúcii je stav bratislavského verejného priestoru stále poznačený spoločenskými zmenami a najmä prudkou transformáciou zo socialistického centrálného plánovania na trhové hospodárstvo. Kým táto transformácia podnietila rapidný ekonomický rozvoj mesta, rozvoj samotných verejných priestorov nebol rovnako progresívny. Rad porevolučných zákrokov, ako bola deregulácia výstavby, v kombinácii so slabou spoluprácou medzi samosprávou a súkromným sektorom, spôsobil stagnáciu rozvoja nových verejných priestorov. Výsledkom bol nekonceptný rozvoj mesta, pre ktoré boli typické neudržiavané verejné priestory a vznik monofunkčných nových štvrtí. Slabé začlenenie do kontextu mesta v dôsledku nedostatočnej koncepcie mestského rozvoja a absencia občianskej vybavenosti v nových urbanistických celkoch tak mali kritický dosah na funkčnosť verejného priestoru v rastúcej Bratislave.

Mnoho občianskych iniciatív, ako aj súkromných subjektov, však v tejto situácii našlo priestor pre spontánnosť. Toto obdobie, práve vďaka svojej nesystémovosti, poskytlo príležitosť pre živelnú aktivitu, ktorá často viedla k autentickému a kvalitnému rozvoju mnohých lokalít naprieč Bratislavou. Práve táto živelnosť urbánneho rozvoja, podnietená súkromnou iniciatívou a aktivizmom, formovala niektoré z najvýznamnejších verejných priestorov v Bratislave a výrazne prispela k budovaniu mestskej identity.



6 Vytvorenie strešnej komunitnej záhrady s posedením na terase budovy Slovenského rozhlasu, ktoré spolu so sprievodnými kultúrno-spoločenskými aktivitami malo za následok oživenie dovtedy nevyužívaného priestoru terás budovy SRo. Projekt s názvom Záhrada Pod pyramídou bol výsledkom iniciatívy občianskeho združenia, dobrovoľníkov, susedov, širšej mestskej komunity a RTVS v rokoch 2014 a 2015.

Prírodné charakteristiky Bratislavy

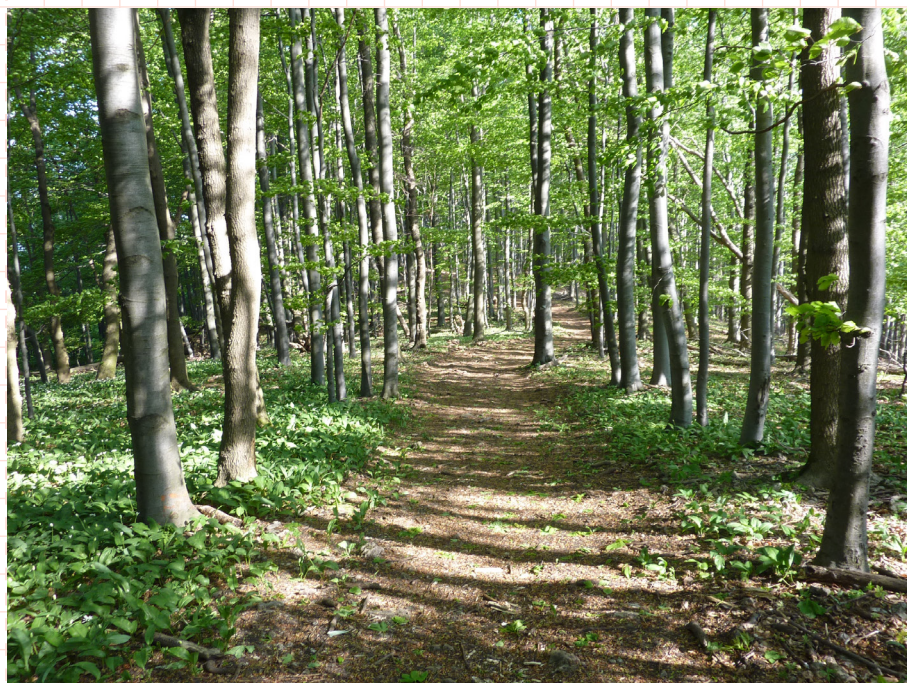
Verejné priestory nie sú len miesta uprostred zástavby. Do veľkej miery sú tvorené prírodným prostredím, ktoré má rôzne prejavy.

Verejné priestory nie sú len miesta uprostred zástavby. Do veľkej miery sú tvorené prírodným prostredím, ktoré má rôzne prejavy. Bratislava má prírodných prvkov hneď niekoľko. Rieka Dunaj ako hlavný symbol Bratislavy je nielen dôležitým miestom transportu, ale najmä prírodnou ikonou mesta. Malé Karpaty, obklopujúce mesto zo severnej strany, sú zelenými pľúcami a rekreačným centrom. Vínohrady a poľnohospodárska krajina nie sú len zdrojom obživy, ale najmä miestom zachovávaní tradícií a agrikultúry. Jazerá a lesné parky sú oázami zelene. Všetky prírodné prvky spolu tvoria kosť a potenciál identity verejných priestorov mesta.

Dunaj – život v meste bol po stáročia naviazaný na rieku, jej prírodné bohatstvo a silu. Bratislava si k nej však dodnes nenašla jasný vzťah. Dunaj ju nespája, ale skôr rozdeľuje. Osud rieky v meste zrkadlí aj jej najznámejší most, ktorý mal prepojiť nové sídlisko s centrom, pritom však rozdelil historické jadro. Veľké plány v minulosti nedopadli vždy dobre, Bratislava sa však okolo Dunaja rozrástla do šírky. Pre mesto je rieka tepnou života. Ako prírodný prvok má rôzne funkcie, ktoré vplyvajú na formovanie Bratislavy. Prvotnou funkciou bol zdroj obživy, ktorý dnes pretrváva v rekreačnej podobe. Ďalšou funkciou je doprava, ktorá je aktívna dodnes. Mala vplyv na rozvoj priemyslu, na ktorom Bratislava vyrástla a dodnes čerpá z jeho dedičstva. Dopravná funkcia je v súčasnosti využívaná aj pre turizmus. Dôležitá je aj klimatická funkcia rieky, ktorá vďaka svojej mohutnosti vyrovnáva teplotné rozdiely v meste počas leta i zimy. **Najdôležitejší je však vplyv rieky na ľudské vzťahy, na interakcie medzi ľuďmi a celkovú kvalitu života v meste.** Dunaj dnes plní množstvo rekreačno-oddychových funkcií (letné pláže, reštaurácie na lodiach, cyklotrasy pozdĺž toku). Je tiež výzvou z hľadiska urbanizmu a rozvoja mesta. Investičné aktivity majú neraz negatívny vplyv na pôvodné prostredie a to najmä na priľahlé lužné lesy. V schopnosti prepájať tieto rôzne funkcie spočíva veľký potenciál mesta.⁵



Malé Karpaty – sú jedným z dominantných prvkov Bratislavy. Pre obyvateľov predstavujú dodnes nedocenené bohatstvo, akým sa môže pochváliť len málo hlavných miest. Ponúkajú ideálne podmienky na cyklistiku, beh či pešie vychádzky a fascinujúcu prírodu s priamym vplyvom na kvalitu života. Prepojenie mesta a lesa má obrovský potenciál pre rekreáciu a šport v prírodnom prostredí. Lesy na území Bratislavy možno rozdeliť na dva celky: Devínske Karpaty a Bratislavský lesný park (lesopark). Oba majú okrem primárnej rekreačnej aj ďalšie významné funkcie, ako sú ochrana pôdy a vodozadržná či klimatická funkcia, ktorá najmä v lete aktívne znižuje teplotu priľahlých mestských častí. Nie všetky aktivity v lese pozitívne vplyvajú na jeho stav. Negatívny vplyv má nekoordinovaná ťažba dreva, poľovníctvo a výstavba. Záujem obyvateľov o ochranu prírody však vytvára väčší tlak na udržateľné riešenia v oblasti rozvoja lesov, ktoré sú najväčším verejným priestorom na území mesta.⁶



8

Jazerá a lesné parky – príroda v meste nie je zastúpená len lesmi a riekou, ale aj menšími homogénnymi plochami jazier a parkov. Tie prispievajú k podpore oddychu, rekreácie a aktivít v rámci „tvrdých“ mestských priestorov.



9

Vinohrady a poľnohospodárska kultúra – tradícia a zvyky sa dedia z generácie na generáciu. Aj poľnohospodárstvo je stále aktívnym ekonomickým sektorom. Globalizácia síce tieto aktivity utlmuje, no zároveň zvyšuje ich unikátnosť. Na území mesta sa nachádzajú plochy viníc a obhospodarovanej pôdy. Pôvodný aspekt zabezpečovania obživy postupne dopĺňajú funkcie rekreácie. Verejný priestor sa tak dostáva aj za hranice urbanizovaného územia Bratislavy.



10

Čo je manuál

Manuál je nástroj, ktorý má priamo ovplyvňovať úroveň verejných priestorov, a to stanovením celkovej vízie a zásad ich rozvoja, obnovy a tvorby.

Manuál verejných priestorov je dokument, ktorý reaguje na dlhodobu zanedbávanú tému. Bratislava si uvedomuje význam verejných priestorov a ich vplyv na kvalitu života. Manuál je nástroj, ktorý má priamo ovplyvňovať úroveň verejných priestorov, a to stanovením celkovej vízie a zásad ich rozvoja, obnovy a tvorby. Cieľom dokumentu nie je stanoviť legislatívne rámce, ale umožniť zlepšenie súčasného stavu. Tvorba dokumentu je dlhodobým a kontinuálnym procesom, ktorý reaguje na meniace sa potreby, zapracovávanie spätných väzieb a zosúladenie s novými dokumentmi mesta.

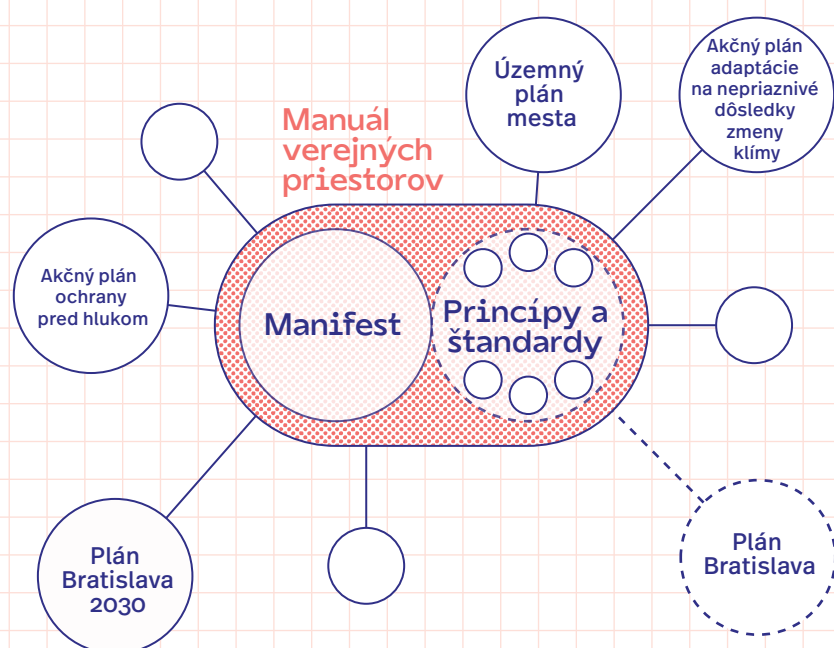
Manuál má pomôcť pri hľadaní námetov na tvorbu a obnovu verejných priestorov. Má byť tiež nástrojom pri budovaní identity mesta, a to oživovaním tradícií, historických stôp a odkazov vo verejnom priestore. Pri tvorbe verejných priestorov kladie dôraz na originálne a inteligentné riešenia, ktoré prispievajú k charakteru mesta prostredníctvom nových atraktívnych prvkov v ťažiskových a referenčných lokalitách. Manuál je súborom opatrení, ktoré podporujú rozvoj zdravého a klimaticky odolného mesta. Všetky tieto opatrenia zohľadňujú kultúrno-historický, spoločenský, hospodársky a prírodno-krajinársky kontext mesta.

Manuál má za cieľ štandardizovať a tým zjednodušiť niektoré postupy pri tvorbe alebo rekonštrukcii verejného priestoru. Má poskytovať metodický návod vzorových riešení. Má uľahčiť prácu projektantom pri navrhovaní alebo samosprávam pri schvaľovaní. Má šetriť čas a peniaze.

Za účelom flexibilitnosti je manuál obsahovo rozdelený na dve základné časti, ktoré tvoria samostatné dokumenty: **Manifest** a **Princípy a štandardy**. Tieto dokumenty sú súčasťou komplexného balíka **Manuálu verejných priestorov**.

Manifest je prvá, úvodná časť, ktorá sa venuje vízii rozvoja verejných priestorov. Dokument vychádza zo základných rozvojových materiálov mesta, ktoré však téme verejných priestorov nevenujú hlbšiu pozornosť. Úlohou manifestu nie je nahradiť existujúce materiály, ale prirodzene ich dopĺňať a byť súčasťou celkovej vízie pre mesto. Tú momentálne tvoria dva zásadné a záväzné dokumenty.

Plán Bratislava 2030 (PHSR) je pripravovaný základný strategický dokument. Venuje sa všetkým oblastiam rozvoja mesta na úrovni strategických plánov, akčných opatrení a riešení, vychádzajúcich z podrobných analýz fungovania mesta ako celku. **Územný plán mesta – ÚPN** je záväzný programový a koncepčný dokument všeobecného charakteru. Rieši návrh využitia územia mesta s určením prevládajúcich funkčných území, stanovuje zásady a regulatívy priestorového usporiadania a využívania územia, dopravnú a technickú vybavenosť, ochranu prírody a krajiny. Definuje limity rozvoja územia a stanovuje požiadavky na ochranu kultúrno-historických, spoločenských a prírodných hodnôt. Mierka ÚPN sa dotýka verejného priestoru len okrajovo cez stanovenie funkčných plôch, ktoré sú verejným priestorom alebo je tento ich súčasťou. Spomenúť treba aj **Plán Bratislava**, ktorý je programovým a koncepčným dokumentom. Aj keď nie je záväzný, slúži ako inšpirácia. V bratislavskom kontexte ide o výnimočný dokument, na ktorom pracovalo 70 odborníkov z rôznych oblastí.



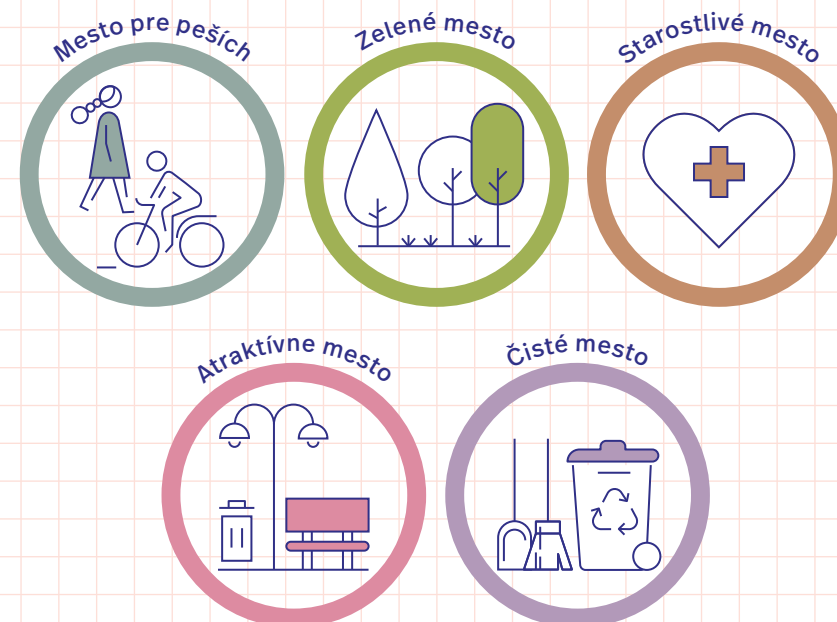
Manifest verejných priestorov

Manifest možno vnímať ako úvod k manuálu princípov a štandardov.

Manifest možno vnímať ako úvod k manuálu princípov a štandardov.

Je to hodnotový dokument zaoberajúci sa všeobecnou analýzou existujúcich problémov a definovaním jeho principiálnych zásad. Jeho súčasťou je aj vyhodnocovanie súvisiacich tém, ktoré majú vplyv na kvalitu verejných priestorov. Medzi základné tematické okruhy patria: **mobilita, životné prostredie a ekológia, adaptačné opatrenia na zmenu klímy, verejné zdravie, inkluzívnosť a bezpečnosť, priestorová identita, sociálne prostredie, správa a údržba**.

Náčrt týchto okruhov v Manifeste je základom pre ďalšie podrobnejšie rozvinutie v Princípoch a štandardoch. Okruhy sú v dokumente rozdelené do piatich kapitol: **Mesto pre peších, Zelené mesto, Starostlivé mesto, Atraktívne mesto a Čisté mesto**. Každá z kapitol rozoberá konkrétne okruhy tém. Tie sa medzi kapitolami vzájomne prelínajú, dopĺňajú a opakujú. Vytvárajú tak komplexný pohľad na problematiku verejných priestorov v meste.

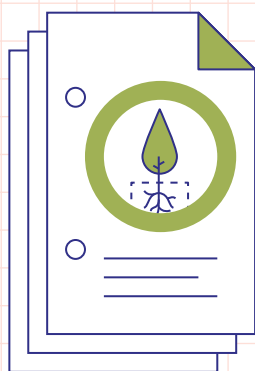


Princípy a štandardy

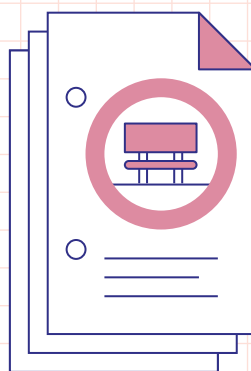
Princípy a štandardy tvoria druhú časť Manuálu, ktorá vychádza z hodnôt definovaných v Manifeste. Je to súbor prevádzkových dokumentov technickejšieho charakteru, ktoré definujú základné pravidlá konkrétnych prvkov alebo častí verejného priestoru so zameraním na priestorové parametre v meste. Ich základ tvoria zásady projekčnej prípravy a realizácie. Manuál sa princípmi a pravidlami zaoberá vo všeobecnej rovine a nemožno ich prijímať mechanicky, bez ohľadu na kontext. Manuál nesúvisí s konkrétnymi lokalitami. Ak sú uvedené, ide o poukázanie na vzorové riešenia a príklady dobrého či nevhodného postupu. Zásady však nie sú pokusom o štandardizáciu a uniformitu pri všetkých druhoch verejných priestorov. Pri posudzovaní významu verejných priestorov a pri uplatňovaní konkrétnych zásahov by mala byť prirodzeným prístupom ich hierarchizácia.

Rozsah manuálu zodpovedá aktuálnej potrebe informácií. Ide o dokument, ktorý nebude nikdy ukončený a vždy bude reflektovať nevyhnutné aktualizácie a zmeny. **Systém rozdelenia dokumentu na Manifest a jednotlivé Princípy a štandardy umožňuje operatívne dopĺňať strategické okruhy podrobnosťami z praxe či úplne novými témami.**

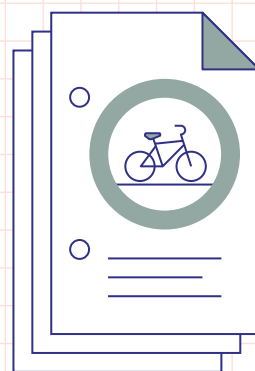
Súčasťou tvorby manuálu sú aj **pilotné projekty**. Sú zdrojom dôležitých informácií pre manuál a zároveň sa pri nich testuje aplikácia strategických okruhov a zásad. Obojsmerné overovanie informácií má za cieľ minimalizovať negatívne aspekty teoretických zásad a praktického využitia. Po realizácii sa pilotné projekty stávajú príkladmi z praxe a inšpiráciou pre ďalšie verejné priestory.



Výsadba stromov



Mestský mobiliár



Cyklotrasy

Komu je manuál určený a ako ho používať

Manuál verejných priestorov je určený všetkým subjektom, ktoré sú súčasťou rozvoja, obnovy a tvorby verejných priestorov. A to vo všetkých rovinách od stratégie, plánovania, investícií, navrhovania, schvaľovania, realizácie, spravovania, údržby, prevádzky až po užívanie.

Aplikácia dokumentu v praxi závisí od jeho prijatia v organizačnej štruktúre mesta. Prvotným krokom je preto schválenie dokumentu ako interného predpisu pre samosprávu. Hlavnými aktérmi sa potom stávajú jednotlivé zložky samosprávy, ktorých sa okruhy tém týkajú a sú v ich kompetencii.

Aplikáciu dokumentu je možné docieľiť na rôznych úrovniach:

- územný plán mesta Bratislavy (ÚPN) – manuál a jeho základné časti sú podnetom na vznik novej kapitoly ÚPN, ktorá sa bude zaoberať verejnými priestormi,
- posudzovanie investičných zámerov – manuál ako podklad pre záväzné stanoviská v rámci oddelení usmerňovania investičnej činnosti a to formou osobných konzultácií, aplikácie alebo formulára,
- tvorba zadání pre verejné priestory – manuál ako podklad pre spracovanie zadání obnovy alebo tvorby verejných priestorov (súťaž návrhov, verejné obstarávanie, prieskum trhu, rámcové zmluvy). Požiadavky vyplývajúce z manuálu sú priamo zapracované do zadání či zmlúv,
- posudzovanie navrhovaných riešení – konzultácie zámeru, štúdie, stupňov projektovej dokumentácie a to formou merateľných a hodnotiacich ukazovateľov,
- podnety a návrhy na zmeny legislatívnych postupov – pripomienkovanie stavebného zákona na skvalitnenie legislatívnej podpory tvorby verejných priestorov.

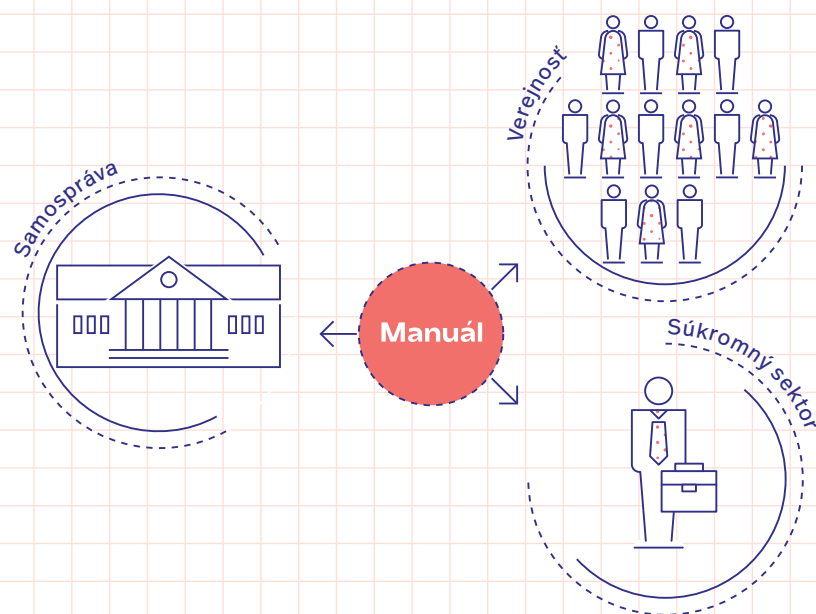
Aktéri a záväznosť dokumentu

Pre vybrané subjekty **samosprávy** v pôsobnosti hlavného mesta je manuál a jeho časti záväzným dokumentom. Dokument slúži ako primárny nástroj definovania základných požiadaviek na riešenie verejných priestorov. Pomocou zásad z manuálu je možné aj vyhodnocovať kvalitu navrhovaných a realizovaných verejných priestorov a posudzovať ich prínos mestu.

Súčasťou samosprávy sú aj **mestské časti**, pre ktoré má manuál a jeho časti odporúčací charakter. Tieto dokumenty majú za primárnu úlohu uľahčiť procesy a zjednotiť kvalitu verejných priestorov v celom meste. Mestské časti ich budú môcť používať pri realizácii vlastných alebo pri posudzovaní súkromných investícií ako odporúčanie dobrej praxe v rámci územného a stavebného konania.

Súkromným subjektom manuál a jeho časti približujú víziu a stratégiu mesta na úrovni verejných priestorov. Dokument by mal byť podkladom pre tvorbu kvalitných zámerov a návrhov. Manifest aj Princípy a štandardy majú pre súkromný sektor odporúčací charakter. Dôležité témy a zásady môžu mať aj záväzný charakter s cieľom zjednotenia kvality verejných priestorov na území celého mesta.

Verejnosť je vnímaná ako neoddeliteľná súčasť verejných priestorov a ako aktívny prvok. Pre verejnosť má dokument informatívny a vzdelávací charakter. Manuál jej slúži ako ukážka kvality a možnosti zapojenia sa do procesu plánovania a tvorby verejných priestorov. Všeobecným cieľom je zvyšovanie povedomia o verejných priestoroch, ich stave a kvalite a potenciálne zvýšenie miery participácie širšej verejnosti na kreovaní verejných priestorov.



Procesy prípravy a tvorby

S manuálom verejných priestorov úzko súvisia nevyhnutné procesy prípravy a tvorby. Manuál v nich zohráva úlohu základného zdroja informácií či nastavenia smerovania. Manuál sám z týchto procesov čerpá na doplnenie svojho obsahu. Ide o nasledujúce procesy, ktorých použitie závisí od konkrétnej situácie a riešenia:

Mapovanie a dáta sú zdrojom presných informácií. Strategické plánovanie by nemalo byť založené len na subjektívnych, nepresných a neoveriteľných údajoch. Základné dostupné podklady sú napríklad demografické údaje o obyvateľstve, socioekonomické a štatistické dáta. Mesto má k dispozícii aj podrobnejšie a dynamickejšie údaje, no ich aplikácia býva bez stanovenia cieľa náročná. Mapovanie a dátová politika sú postavené na kombinácii kvantitatívneho a kvalitatívneho výskumu. Pre kvalitnejšiu prácu s dátami v prospech verejných priestorov treba zabezpečiť ich kontinuálny zber, dopĺňanie a ich používanie pri plánovaní.

Participácia je forma zapojenia laickej a odbornej verejnosti do prípravy a tvorby verejných priestorov. Podoby participácie sú rôzne a ich použitie závisí od požadovaného rozsahu potrebných informácií pre danú tému. Môže ísť o dotazníkové prieskumy, osobné stretnutia, workshopy, plánovacie stretnutia či prezentácie. Príprave participatívnych procesov sa detailnejšie bude venovať pripravovaný dokument Manuál participácie, na ktorom pracuje Kancelária participatívneho plánovania Metropolitného inštitútu Bratislavy.

Súťaž návrhov je spôsob verejného obstarávania pri hľadaní najkvalitnejšieho a nielen najlacnejšieho návrhu. Je to ideálny spôsob pre návrh dôležitých verejných priestorov. Napriek tomu, že ide o časovo náročnejšiu formu, výsledkom býva spravidla vysoká kvalita. Pri hľadaní najlepších návrhov je okrem atraktivity zadania dôležitá kvalitná spracovanie súťažných podmienok, vyhodnotenie výsledkov kvalifikovanou odbornou a nezávislou porotou a zabezpečenie bezproblémovej kontinuity v ďalších fázach projekcie až po realizáciu.

Intervencie vo verejnom priestore (Quick wins) predstavujú ekonomicky a časovo menej náročné, spravidla dočasné riešenia. Môžu byť realizované formou nových inštalácií v priestore (plošných, priestorových) alebo zmenou existujúceho fungovania vo verejnom priestore (napríklad odklonením dopravy, odstránením parkovania). Je to medzistupeň medzi súčasným stavom a časovo a ekonomicky náročnejšími trvalými riešeniami. Ich dočasnosť dáva priestor na priebežné zbieranie dát, ich vyhodnocovanie a zapracovávanie prípadných zmien, ktoré môžu byť podkladom pre súťažne podmienky a následné trvalé riešenia. V niektorých prípadoch sa dočasné riešenia môžu stať trvalými.

Mesto pre peších



Klíčové slová: chodec, chodník, pešo, cyklista, bicykel, cyklochodník, MHD, verejná doprava, autobus, električka, trolejbus, vlak, zastávka, stanica, zásobovanie, taxi, auto, automobil, cesty, parkovanie, parkovisko, križovatky, priechody

Najsilnejší článok dopravy dostáva v súčasnosti najviac priestoru, najslabší najmenej.

Mobilita je základnou funkciou verejných priestorov, ktoré tvoria kostru mestskej štruktúry. Vytvárajú priestor pre pohyb rôznych typov užívateľov – chodcov, cyklistov, MHD, automobilov. Často pritom dochádza k preferencii niektorého z týchto pohybov alebo skupiny užívateľov. Vo väčšine prípadov je to automobil, čiže individuálna automobilová doprava, ktorá má v hierarchii pohybu dominantné postavenie. Súčasná paradigma plánovania stavia automobil do popredia, čo negatívne ovplyvňuje ostatné druhy pohybu. Najsilnejší článok dopravy dostáva najviac priestoru, najslabší najmenej. Negatívny vplyv je najvýraznejší pri bezpečnosti a plynulosti pešieho pohybu a cyklo dopravy. Vplyvom dynamickej a statickej dopravy sa tiež obmedzujú veľké plochy verejných priestorov. Kým chodec potrebuje na pohyb približne 1 m², pohybujúce sa auto zaberá od 40 do 60 m². V mestách sa pritom stále viac ľudí pohybuje pešo či využíva MHD. Preto je nevyhnutné chrániť a uprednostňovať chodcov, cyklistov a verejnú dopravu a zabezpečiť im bezpečný a plynulý pohyb bez bariér.



Vízia

Víziou pre mobilitu v Bratislave je koncepčná zmena plánovania infraštruktúry. Doprava nemá byť o počtoch vozidiel, ale ľudí, ktorí sa v prijateľnom čase dostanú do cieľa cesty. Základnou podmienkou rozvoja verejných priestorov je zmena hierarchie užívateľov v prospech najzraniteľnejších. Priorizácia v poradí (1) chodec, (2) cyklista, (3) verejná doprava (MHD), (4) zásobovanie a služby, (5) taxi, (6) zdieľané automobily a až nakoniec (7) individuálna automobilová doprava (IAD) je kľúčová pre budúce plánovanie funkčných plôch a nadväzujúcich verejných priestorov.

Súčasťou takejto priorizácie je aj tvorba siete pohybu pre jednotlivé formy dopravy, zameraná na jej zatraktívnenie. Z krátkodobého hľadiska ide o posilňovanie pešieho priestoru. Pešie plochy by mali poskytovať priestor aj na pobytové aktivity.⁷ Skracovanie vzdialeností a dostupnosť mestskej vybavenosti zároveň vplyvajú na upokojuvanie IAD.

Prekážkou pre hromadné využívanie cyklistickej dopravy je absencia bezpečnej infraštruktúry (*pozri → kapitola 3 Starostlivé mesto*). Budovanie cyklotrás a cyklopruhov je nevyhnutné pre zatraktívnenie tohto druhu mobility. Stratégia cyklodopravy definuje jej hlavné koridory a ich hierarchizáciu. Nasleduje detailný opis jednotlivých trás a ich integrácia v rámci ostatnej dopravy.

Ďalším krokom je zrýchlenie verejnej dopravy a zvýšenie jej spoľahlivosti, a to aj na úkor spomalenia IAD pomocou vyhradených pruhov pre MHD.

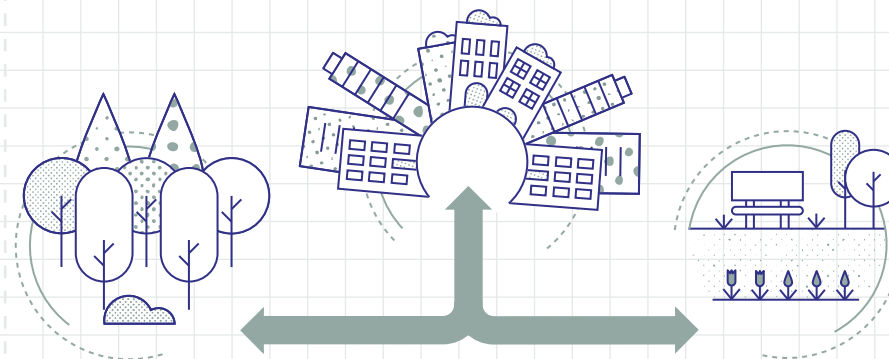
Z dlhodobého hľadiska je riešením obmedzovanie IAD v centre reguláciou parkovania, mýtom, redukciami jazdných pruhov pre IAD, parkovaním mimo ulice (podzemné garáže, nadzemné parkovacie domy), posilnením regionálnej verejnej dopravy (najmä železničnej) a úplnou prioritizáciou infraštruktúry pre chodcov a cyklistov.

Podpora udržateľnej dopravy a znižovanie emisií prostredníctvom obmedzovania objemu IAD je tiež kľúčovou súčasťou mestského plánu adaptácie na nepriaznivé zmeny klímy a dosiahnutie uhlíkovej neutrality.

Absencia povedomia o verejných priestoroch, životnom prostredí a komplexom plánovaní ústi do predstavy o práve „parkovať pred domom“. Kapacita mesta je obmedzená a udržateľné riešenie pre všetkých sa dá dosiahnuť len reguláciou. Obmedzenie statickej dopravy na verejných priestranstvách je nepopulárnym, ale nevyhnutným opatrením na získanie týchto plôch pre ľudí.

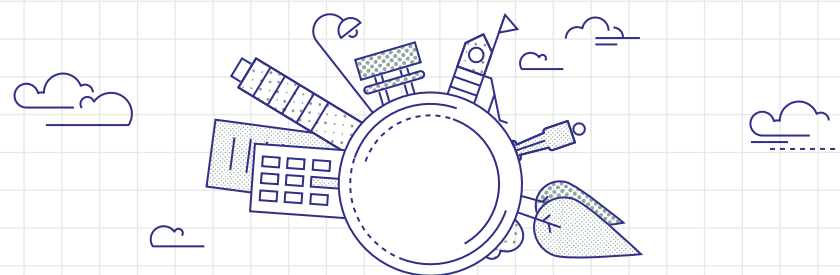
Zásady

Spojené mesto – spojené verejné priestory



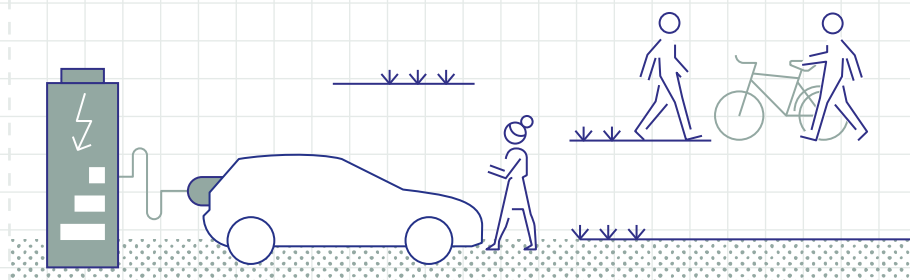
Cieľom stratégie je prepojenie mestských častí štruktúrou rozvojových osí (nosných verejných priestranstiev), ktoré integrujú rôzne typy pohybu, a to s prihliadnutím na hierarchiu začínajúcu chodcom a končiacu automobilom. Dizajn ulíc by mal vyhovovať všetkým. Musí sa navrhovať v súlade s princípmi kompletných ulíc, pričom sa dôraz kladie na najzraniteľnejších účastníkov dopravy, ako sú chodci, deti, seniori či ľudia s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.⁸

Chodci Mesto krátkych vzdialeností



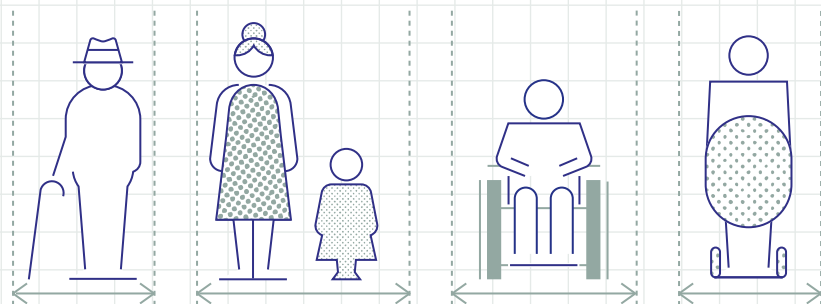
Na podporu pešej a cyklistickej dopravy je nevyhnutný princíp mesta krátkych vzdialeností. Ide o tvorbu kompaktného mesta, ktoré zaručí dostupnú vzdialenosť medzi bývaním a základnými mestskými funkciami i verejnými priestormi. Základná vybavenosť - zastávky MHD, škola, škôlka, nákupy dennej potreby či ihrisko pre deti by mali byť v maximálnej vzdialenosti do 600 m od bydliska.⁹ Základné verejné priestory na voľný čas, medzi ktoré radíme parky a námestia, by mali byť v maximálnej vzdialenosti do 750 m od bydliska.¹⁰

Tvorba spojenej pešej siete



Pri tvorbe verejných priestorov je na prvom mieste prostredie vhodné na pešiu chôdzu. V rámci opatrení je nutné podporovať tvorbu priamych koridorov (naprieč kompaktnou štruktúrou mesta) a tiež nepriamych, rekreačných koridorov (popri zeleni). Prioritu majú najkratšie, najpriamejšie a najzaujímavejšie pešie trasy. Na ich prepojenosť by sa malo dbať najmä v miestach, kde ľudia menia spôsob dopravy (prestup MHD, prechod na zdieľaný bicykel).

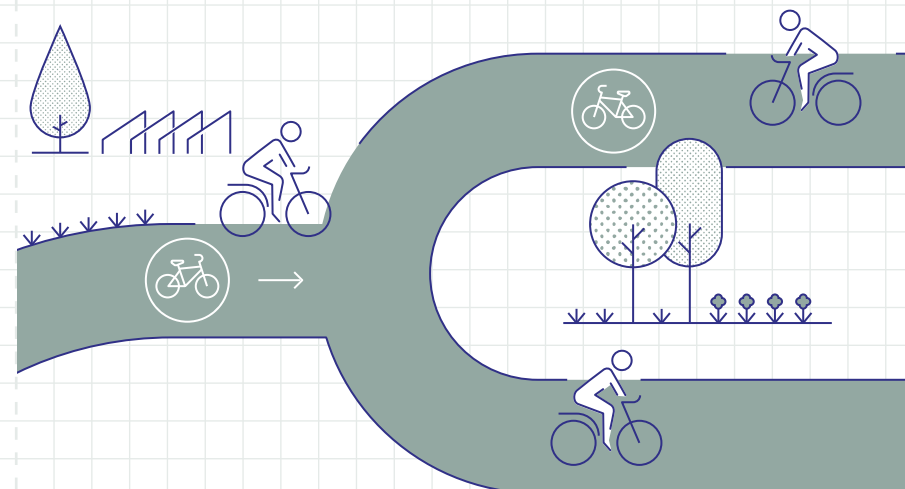
Dostatočný priestor pre peších



Pešie trasy (chodníky, zdieľané priestory) musia mať dostatočný rozmer. Minimálna zákonom stanovená šírka, ktorú musia zachovať vodiči pri parkovaní na chodníku, je 150 cm. Táto vzdialenosť však nezohľadňuje kvalitu chôdze ani počet chodcov, ktorí chodníkom prejdú, či je ich desať alebo 10 000 za hodinu. Priestor musí byť bez prekážok a musí umožňovať plynulý a priamy pohyb (zámerné hadenie sa peších trás je prípustné len v prípade, že takýto dizajn podporuje plynulý pohyb). V zónach s obmedzenou maximálnou povolenou rýchlosťou vozidiel je vhodné integrovanie rôznych druhov dopravy (zdieľanie priestoru chodcami, cyklistami a motorovými vozidlami), a to s adekvátnym dizajnom, ktorý minimalizuje štandardné dopravné značenie.

Cyklisti

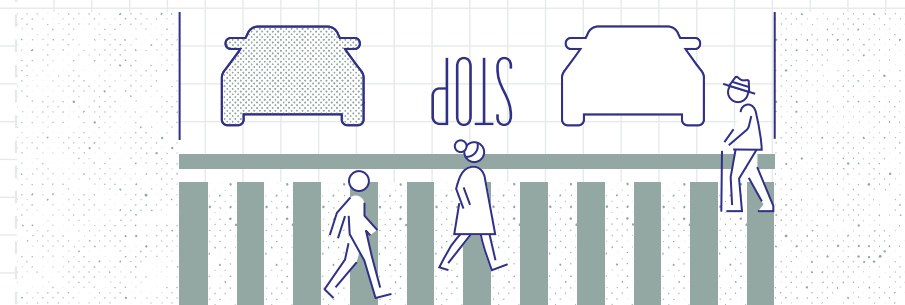
Tvorba kompaktnej cyklistickej infraštruktúry



Rozvoj cyklistickej infraštruktúry závisí od tvorby dobre prepojených a hierarchicky organizovaných cyklistických koridorov. Treba pritom rozlišovať koridory dennej a rekreačnej cyklodopravy. Hierarchizácia tvorby ovplyvňuje dizajn cyklotrás (napríklad hlavný koridor – samostatná cyklistická cesta, obytná ulica – cyklista sa pohybuje po vozovke), ako aj intenzitu a spôsob umiestňovania odstavných plôch (cyklostojanov).

Automobily

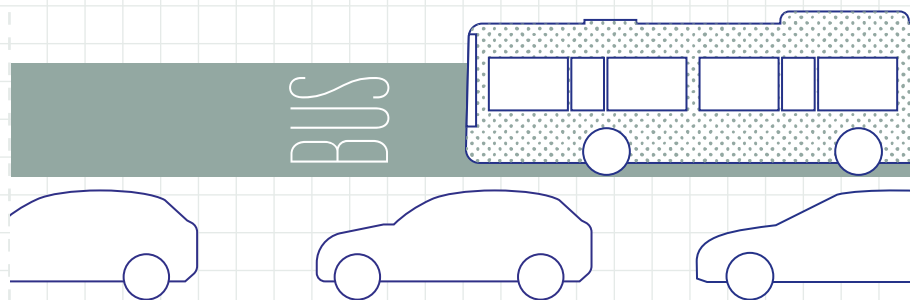
Utlmovanie dopravy



Redukcia automobilovej dopravy v meste prebieha pomocou dizajnovania prvkov, ktoré ovplyvňujú jej plynulosť a pohodlnosť (spomaľovače, šikany, zúženia, vyvýšené priechody pre chodcov, preferencia cyklistov a MHD v križovatkách) a tiež postupným zavádzaním zón s limitovaným vjazdom pre automobily. Rovnako je nevyhnutné preferovať menšie a ekologicky nenáročnejšie vozidlá (aj v rámci zásobovania). (pozri aj → kapitola 3 Starostlivé mesto)

MHD

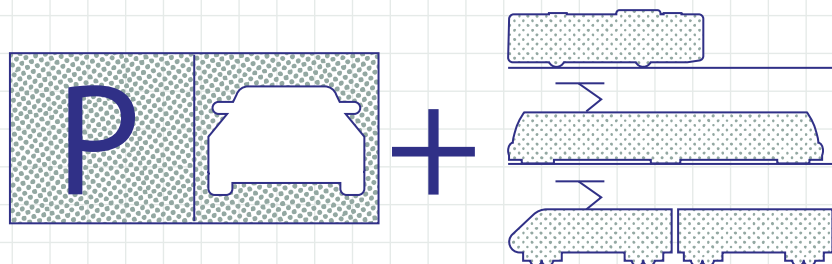
Budovanie komplexnej a integrovanej infraštruktúry verejnej dopravy



Atraktivnosť MHD závisí od jej efektivity, ktorá je zaručená jej uprednostnením vo verejnom priestore (vyhradené bus pruhy, prioritizácia vozidiel na svetelných križovatkách). Dôležitým prvkom je tiež tvorba integrovaných prestupných bodov medzi zástavkami regionálnej dopravy, MHD a cyklistickým či peším pohybom. Dôležitá je aj modernizácia a tvorba nových električkových tratí a tiež zastávok MHD tak, aby boli prístupné pre všetky skupiny obyvateľov, poskytovali komfort a dostatok informácií o verejnej doprave.

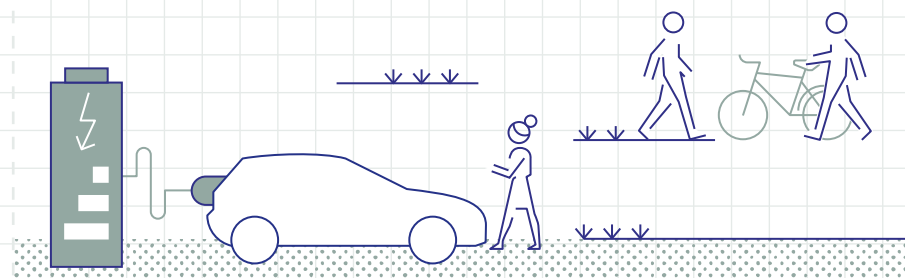
Parkovanie

Regulácia a integrácia parkovacích miest



Pri parkovacej politike v meste je nevyhnutné pristúpiť k regulácii jasným vyznačením parkovacích miest, a to formou uličného a koncentrovaného parkovania (podzemné garáže, parkovacie domy). V rámci tvorby parkovacích priestorov je tiež nevyhnutné definovať rezidenčné, krátkodobé a dlhodobé parkovanie a prispôbiť tomu dizajn a politiku prevádzky. V rámci tvorby parkovacích kapacít je nutné postupne opustiť politiku „parkovania pred domom“ a zamerať sa na tvorbu efektívnych integrovaných parkovacích kapacít v rámci prestupných uzlov hromadnej dopravy („park and ride“ systémy).

Inovácie v doprave



Inovácie v sektore dopravy sa týkajú najmä elektromobility a zdieľanej ekonomiky. Príkladom je mestský systém zdieľaných bicyklov (bike-sharing), ktoré sú rozmiestnené po meste a dostupné ľuďom, ktorí bicykel nechcú vlastniť a servisovať. Zdieľané bicykle pomáhajú prepojiť bývanie s prácou a inými druhmi dopravy. Stanice zdieľaných bicyklov by mali byť dostupné na sídliskách, pri biznis centrách i hlavných dopravných uzloch vo vzdialenosti 100 – 300 m v centre a 300 – 500 m mimo centra.¹¹ Systém zdieľaných automobilov (car-sharing) tiež pomáha zlepšiť mobilitu obyvateľov. Za malý poplatok môžu získať prístup k autu tí, ktorí ho potrebujú len občas, nechcú ho vlastniť alebo si ho nemôžu dovoliť. Motivovať obyvateľov k elektromobilom je možné napríklad zriaďovaním bezplatných parkovacích miest pre elektromobily alebo zabezpečením nabíjacej infraštruktúry.

11 Nevhodne riešené parkovanie na chodníku, ktoré neponecháva minimálnu priechodnú šírku 1,5 metra je neprípustné. Bratislava, Matičná ulica



12 Tvorba súvislých parkovacích plôch, zaberajúcich hodnotnú časť verejného priestoru ulice bez prerušenia, napr. zeleňou, je neprípustná. Bratislava, Zochova ulica



13 Priechody pre chodcov v upokojených a obytných uliciach je nevyhnutné umiestňovať na úrovni chodníka. Takéto riešenie zvyšuje bezpečnosť a zároveň podporuje bezbariérový pohyb. Bratislava, Bernolákova ulica



14 Vhodné riešenie bezpečnej segregovanej cyklotrasy, ktorá je samostatne vedená stredom upokojenej ulice a oddelená od individuálnej i pešej dopravy. Stromová aleja zároveň ponúka cyklistom klimatický komfort. Bratislava, Trenčianska ulica



15 V rámci modernizácie MHD je nevyhnutné tvoriť zastávky a priechody podľa princípov univerzálneho dizajnu, vizuálne zjednocovať časti a prvky infraštruktúry, redukovať hluk a maximalizovať použitie vodozrážkových opatrení. Bratislava, Karloveská ulica



16 Bariérové priechody s nevhodnou výškou obrubníka, ktorá komplikuje prechádzanie cez priechod pre chodcov, sú neprípustné. Bratislava, Grösslingová ulica

Zelené mesto



Kľúčové slová: zeleň, voda, ovzdušie, odpadové hospodárstvo, zelená energia, klíma, dažďová voda

Prepája urbanizované prostredie s prírodným. Je genetickou stopou okolitej krajiny, jej prírodných daností a hodnôt od environmentálnych až po estetické.

Zeleň je dôležitá a neoddeliteľná súčasť mesta. Prepája urbanizované prostredie s prírodným. Je genetickou stopou okolitej krajiny, jej prírodných daností a hodnôt od environmentálnych až po estetické. Zohráva výnimočnú rolu pri udržiavaní kvality životného prostredia a ovzdušia. Tvorí tzv. mestskú krajinu, ktorá je synonymom niečoho, čo možno vidieť, uchovať si v pamäti a z čoho sa možno tešiť. Dnes vnímame mestskú krajinu ako súbor zastavaných a nezastavaných území, ktoré spája environmentálna udržateľnosť, znížovanie uhlíkovej stopy a adaptácia na klimatickú zmenu. Platí to o to viac dnes, keď sa zmena klímy a opatrenia na jej zmiernenie stávajú prioritami mesta. Mestská zeleň zohráva v tomto kontexte nezastupiteľnú rolu. Jej prepojenie na okolitú krajinu, podpora biodiverzity a ochrana prírodnej krajiny v meste sú úlohami rozvoja miest v 21. storočí. Prvky krajiny sú zároveň mestotvornými prvkami. Či už ide o bodovú, líniovú, plošnú zeleň, alebo dažďové záhrady, mokrade, jazerá či rieky – spolu vytvárajú ekosystém mestskej zelene.¹⁷ Podmienkou kvality pritom nie je kvantita, ale komplexnosť a vzájomná súčinnosť.



Vízia

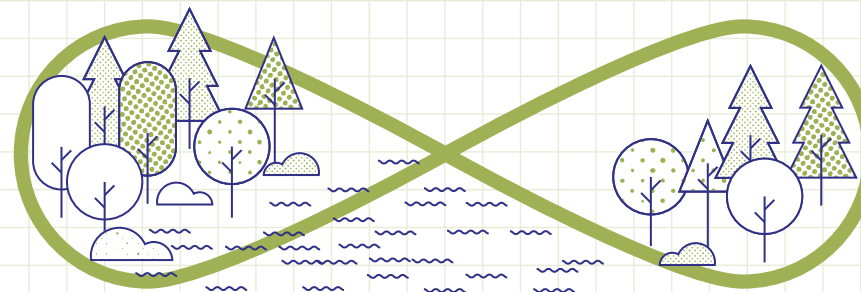
V kontexte súčasnej environmentálnej krízy musí byť boj s nepriaznivými následkami klimatických zmien v centre našej pozornosti pri adresovaní mestskej ekológie a udržateľnosti. Mestá globálne produkujú viac ako 60 percent emisií uhlíka, spotrebúvajú 78 percent energetických zdrojov a zároveň sú hlavnými prispievateľmi k znečisteniu vody a ovzdušia¹². Zelené mesto musí reagovať na tieto problémy nielen reštruktúrovaním mestskej mobility, ale aj systematickými zmenami v správe odpadu, zelenej a modrej infraštruktúry a energetiky. Krátkodobé a dlhodobé ciele rozvoja sa preto intenzívne zaoberajú týmito témami počnúc mestskou zeleňou, ktorá zmierňuje prehrievanie mesta a znečistenie ovzdušia.

Kvalita mestskej zelene závisí od jej údržby a od opatrení na jej ochranu. Napríklad pri stavebných prácach býva zeleň často z nedbanlivosti poškodená. Krátkodobé opatrenia by preto mali smerovať k ochrane a údržbe existujúcej zelene. (pozri aj → kapitola 5 Čisté mesto / Starostlivosť a údržba zelene). Náhradná a nová výsadba zase prirodzene nasledujú životný cyklus zelene. Dôležité sú však aj opatrenia súvisiace s povrchovými riešeniami, ktoré majú vplyv na hospodárenie s vodou. Je dôležité vnímať dažďovú vodu ako surovinu, ktorá sa lokálne povrchovo zachytí a hospodárne využije. Nebude sa ňou viac plytvať odvádzaním do kanalizácie.

Z dlhodobého hľadiska je v rámci stratégie verejných priestorov nutné prijať komplexné koncepcie tvorby zelenej infraštruktúry. Na jednej strane sú to zásady identifikácie a hierarchizácie jednotlivých typov plôch. Na druhej strane ide o kvalitatívne parametre zakladania zelene, a to v spevnených a nespevnených plochách, ktoré sa v budúcnosti premietnu do udržateľnosti zelene v meste. Myslieť by sa pritom malo aj na význam biodiverzity v ekológii mesta. Pri zakladaní zelene by sa malo dbať na rôznorodosť výsadby, ktorej úloha nemá byť čisto estetická, ale mala by predovšetkým slúžiť ako podpora urbánnym ekosystémom. Dlhodobé opatrenia majú za úlohu organizovať novú výsadbu ako prirodzený proces obnovy a udržiavania zelene v meste. Treba tiež realizovať pasport stromov i plôch zelene, jednoznačne diagnostikovať ich zdravotný stav a určiť ich primárnu funkciu. Tá môže byť spoločenská alebo ekologická. Primárna funkcia plochy má byť určená prístupnosťou pre užívateľov a spôsobom využívania v rámci mestskej štruktúry. Z tohto nastavenia vyplynie ekonomická efektivita správy a obnovy zelene.

Zásady

Koncept prepojenej zelenej a modrej infraštruktúry



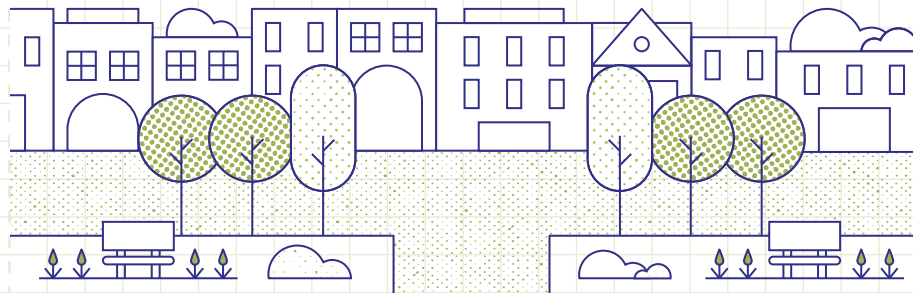
Je nevyhnutné prepojiť jednotlivé plochy zelene do jedného systému a tiež napojiť mestskú zeleň na prírodné zázemie mesta.¹³ Na dosiahnutie toho v prvom rade treba definovať hierarchiu verejných priestorov vzhľadom na ich funkciu, polohu a rozlohu. Na základe toho je možné jasné zadefinovanie obsahu, čo je dôležitým predpokladom na vytvorenie kvalitnej formy. A tiež pre vzájomné interakcie medzi prvkami zelenej a modrej infraštruktúry a vo vzťahu k okolitej krajine mesta. Je to cesta, ako skĺbiť ekologickú a spoločenskú funkciu s kvalitou verejných priestorov. Súčasťou úvah o prepájaní zelenej infraštruktúry by malo byť sprístupnenie chránených zelených plôch a ich začlenenie do systému mestskej zelene.

Využívanie doplnkových typov zelene



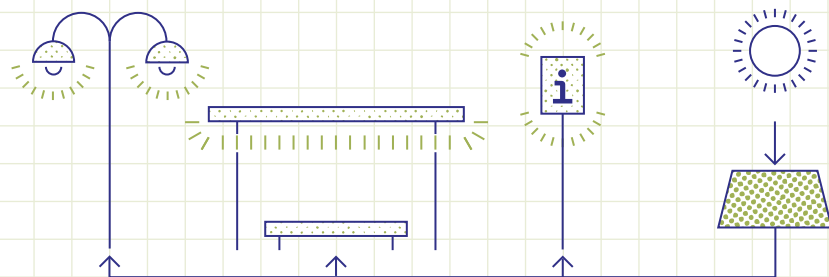
Je nutné vytvoriť podmienky na vytváranie vertikálnych zelených stien a fasád (využitím popínavej zelene alebo osadenej do substrátu) alebo vegetačných striech. Tento spôsob uplatnenia zelene má veľký vplyv na retenciu a odparovanie dažďovej vody pri vodorovných konštrukciách a na nezanedbateľné ochladzovanie budov pri zvislých konštrukciách. Takéto využitie zelene je dôležité pre plochy, pri ktorých je problematické využitie bežných riešení. Vegetačné strechy je nevyhnutné zriaďovať najmä v prípade podkrovných bytov, ktoré sú vystavené extrémnym horúčavám, a tiež v zariadeniach sociálnych služieb, v domovoch seniorov, zdravotníckych a školských zariadeniach.

Zvyšovanie podielu vegetácie vo verejnom priestore



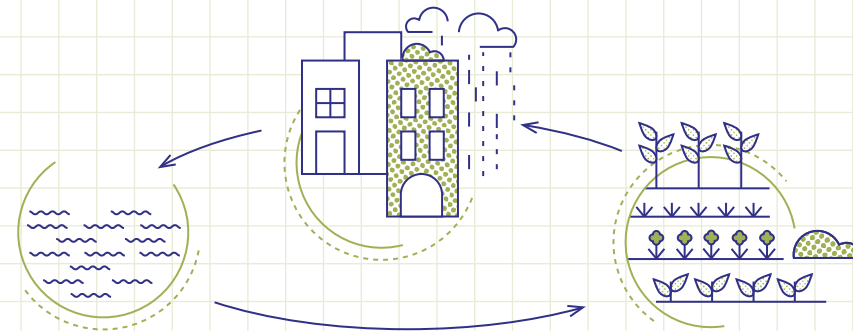
Príkladom opatrení je výsadba stromov v centrách miest, v uličných stromoradiach, na parkoviskách, či tvorba vegetačných deliacich pásov a malých plôch zelene a parčíkov (pocket parkov). V skladbe vegetácie by mal byť podiel drevín k trávnikom viac ako 60 %. Výber kostrových drevín pre výsadbu treba prispôbiť predpokladanému nárastu teploty, zvýšiť diverzifikáciu druhovej a vekovej štruktúry drevín a vo väčšej miere vysádzať krátkoveké druhy stromov. Základným kritériom výberu drevín by mala byť dostatočná odolnosť proti suchu a mrazu. Je dôležité zabezpečiť čo najvhodnejšie stanoviskové podmienky pre alejové stromy a dostatočný priestor na prekorenenie stromov.¹⁴ Pri výsadbe stromov v spevnených plochách je nutné ich zakladanie v prekoreniteľných pôdnych bunkách. V prípade komunikácií, pojazdných plôch a plôch statickej dopravy treba zakladať stromy v betónových prekoreniteľných koridoroch.

Alternatívne zdroje energie



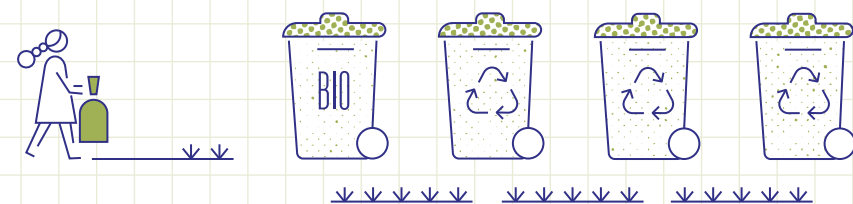
Tvorba alternatívnych zdrojov elektrickej energie je jednou z hlavných tém boja proti klimatickej zmene. V rámci tvorby verejných priestranstiev by malo ísť o decentralizáciu elektrickej siete a to aplikovaním zdrojov (napríklad solárne panely) na prvky verejných priestranstiev (pouličné osvetlenie, osvetlenie prístreškov MHD, elektronické informačné prvky). Mesto by sa malo zamerať aj na tvorbu komplexnejšej infraštruktúry (solárne panely na strechách domov, veterné elektrárne, spaľovne biomasy), ktorá by mala pokrývať spotrebu energie. Umiestňovanie týchto elementov by malo byť v súlade s kontextom okolia.

Hospodárenie s dažďovou vodou a uplatňovanie vodných prvkov



Vodohospodárne opatrenia patria medzi kľúčové prvky tvorby verejných priestorov. Kľúčové je hospodárenie s dažďovou vodou. Prioritou je eliminácia centralizovanej kanalizácie dažďovej vody. Je dôležité zavádzať postupy udržateľného hospodárenia so zrážkovými vodami s cieľom zníženia ich odtoku zo spevnených povrchov, komunikácií a plôch statickej dopravy do kanalizácie. Nástrojom je uprednostnenie priepustných materiálov pri budovaní a rekonštrukcii povrchov a ich vypádovanie do infiltračných pásov pozdĺž komunikácií. Treba znížiť odtok zrážkových vôd zo striech a terás budov do kanalizácie. Riešením je ich zachytávanie zaústením strešných a terasových zvodov do povrchového odtokového systému a odvádzanie do retenčných nádrží, vsakovacích poldrov, dažďových záhrad či umelých mokradí. Ďalšími cieľmi sú vegetačné strechy na budovách,¹⁵ vodné prvky v zastavanom území mesta, obnovovanie a revitalizácia mestských a prímestských vodných tokov a výstavba mestských fontán.¹⁶

Odpadové hospodárstvo



V rámci narábania s odpadmi sa treba sústrediť na znižovanie ich produkcie a to predovšetkým aktivitami vo verejných priestoroch (trhy, festivaly). Nástrojom je tu obmedzenie jednorazových prvkov. Dôležitým bodom je taktiež posilnenie triedenia odpadu formou osvetu a inými motivačnými opatreniami až po tvorbu kvalitnej infraštruktúry, napríklad zvyšovaním kapacity zberných dvorov či vytvorením siete reuse centier. Je nutné podporovať separovanie, zber a kompostovanie organického odpadu a jeho následné využívanie.

17 Vhodným príkladom spojenia zelenej a modrej infraštruktúry za účelom skvalitnenia verejného priestoru je integrácia jeho dizajnu do prírodných charakteristík bez narušenia ekologickej a vizuálnej rovnováhy. Bratislava, Železná studnička



18 Prvky na zachytávanie povrchovej dažďovej vody, akými sú napríklad jazierka či poldre, je vhodné integrovať v rámci celkového dizajnu priestoru a prirodzene tak doplniť vizuálnu identitu pri zachovaní funkčnej náplne. Bratislava, park Jama



19 Vhodným spôsobom integrácie alternatívnych zdrojov energie (solárne panely) v rámci verejných priestorov je ich umiestňovanie k doplnkovým prvkom verejných priestorov, ktoré sa môžu stať sebestačnými z hľadiska spotreby elektrickej energie. Yyteri, Fínsko



20 Tvorba zelených fasád, ktoré ponúkajú okrem vizuálneho spustenia prostredia aj podporu klimatického komfortu budovy, je žiadaným prístupom k tvorbe doplnkovej zelene vo verejnom priestore. Bratislava, Grösslingová ulica



21 Odpadové nádoby a miesta pre ne je nevyhnutné situovať v kontexte celkového návrhu tak, aby boli zapojené do celkovej vizuálnej identity. Žiaduce je taktiež minimalizovanie ich priestorových nárokov, napr. formou zapustenia do zeme. Bratislava, Žižkova ulica



22 Podpora klimatického komfortu peších koridorov skrz tvorbu kompaktných stromoradií, ktoré vytvárajú tieň a zároveň vizuálne spríjemňujú prostredie, je vhodným príkladom spôsobu riešenia zelenej infraštruktúry. Bratislava, Medická záhrada



Starostlivé mesto



Kľúčové slová: prevencia kriminality, dopravná bezpečnosť, verejné zdravie, inkluzívne verejné priestory, komunitný život, šport a rekreácia, spoločenské aktivity vo verejnom priestore

Vitálne mestské prostredie kladie dôraz na socializáciu, spoločenské aktivity a na mestský dizajn v ľudskej mierke.

Každý rok zomrie na cestách na celom svete viac ako 1,2 milióna ľudí. Znamená to, že približne každých 30 sekúnd takto zomrie jeden človek. Mnohé z nehôd sa dejú v mestách a je možné im predchádzať. Súvisia totiž s dizajnom ulíc.¹⁷ Kvalita verejných priestorov všeobecne vplyva na zdravie a pocit bezpečnosti obyvateľov. Prehľadnosť priestoru a jeho osvetlenie sú dôležitými faktormi, ktoré sú prevenciou kriminality, ovplyvňujú pocity ľudí a ich využívanie verejných priestorov. Mestské prostredie je vystavené negatívnym dôsledkom dopravy – hluku a znečistenému ovzdušiu. Tieto faktory znižujú kvalitu života a priamo vplyvajú na zdravie ľudí. Vitálne mestské prostredie oproti tomu kladie dôraz na socializáciu, spoločenské aktivity a na mestský dizajn v ľudskej mierke. Umiestňovanie verejného mobiliára, tvorba detských ihrísk a športovísk pre všetky skupiny obyvateľov sú predpokladmi pre zdravé prostredie. Možnosti interakcie medzi ľuďmi potláčajú pocit samoty a podporujú tiež bezpečnosť tým, že prinášajú sociálnu kontrolu.¹⁸ Mäkké opatrenia sa tak v tejto oblasti dopĺňajú s tvrdými a hmotnými.



Vízia

Základné opatrenia na zlepšenie bezpečnosti vo verejnom priestore je možné aplikovať ihneď. Môže ísť o akupunktúrne opravy, doplnenie chýbajúceho či nedostatočného osvetlenia, odstránenie priestorových a vizuálnych bariér, umiestnenie bezpečnostných kamier či svetelnej signalizácie. Samozrejmosťou by sa mala stať adaptácia verejného priestoru pre ľudí s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, deti a seniorov formou aplikácie debarierizačných opatrení.

Nehodám a úmrtiam možno predchádzať správnou tvorbou verejných priestranstiev. Dizajn ulíc musí prispievať k bezpečnému prostrediu pre všetkých a ponúkať možnosti, ktoré zatriaktívňujú aktívnu dopravu – chôdzu, jazdu na bicykli a používanie verejnej dopravy. Ulice by mali znižovať hladinu hluku a vytvárať mestskú krajinu, ktorá zlepšuje kvalitu vzduchu a vody.¹⁹

Ku komplexnejším opatreniam na zvýšenie dopravnej bezpečnosti patrí postupné odkláňanie individuálnej dopravy z častí mesta so zvýšeným pohybom peších a cyklistov. Na to by mala nadväzovať reorganizácia mestskej uličnej siete v súlade s územným plánom mesta. Pre sociálnu bezpečnosť je z dlhodobého hľadiska dôležité zabezpečiť komplexné osvetlenie mesta, ktoré zohľadňuje špecifiká jednotlivých osvetľovaných priestorov a potreby ich užívateľov.

Pre zlepšenie verejného zdravia je kľúčové obmedzenie znečistenia životného prostredia. Toto musí byť podporené dlhodobou environmentálnou a politickou víziou mesta. Rozsahovo náročnejšie opatrenia súvisia so systematickým plánovaním a podporou spoločenských aktivít vo verejnom priestore. To by malo byť súčasťou pripravovaného dokumentu, ktorý má za cieľ zjednocovať a nastavovať transparentné pravidlá pre organizovanie podujatí a zhromaždení vo verejnom priestore. Ide o organizovanie krátkodobých kultúrnych, športových podujatí a verejných zhromaždení.

Mestské plánovanie by malo prioritne zvažovať potreby, záujmy a zdravie miestnych komunít a to aj preto, že individualistický prístup k tvorbe verejného priestoru nie je trvalo udržateľný. Obnova a budovanie nových verejných priestranstiev, živých ulíc, parkov, detských ihrísk a športovísk má z dlhodobého hľadiska vplyv na životaschopnosť, sociálnu i ekonomickú atraktivitu celého prostredia. Rozvoj zdravého mesta je postavený na kultivácii, rozvoji zelenej infraštruktúry (pozri aj → kapitola 2 Zelené mesto) a kvalitnej starostlivosti o ňu. Zdravé mesto je založené na plnohodnotnom začlenení zelene do kontinuálnej mestskej krajiny, ktorú tvorí efektívna sieť dopravného prepojenia s preferenciou MHD a cyklistov²⁰ (pozri aj → kapitola 1 Mesto pre peších).

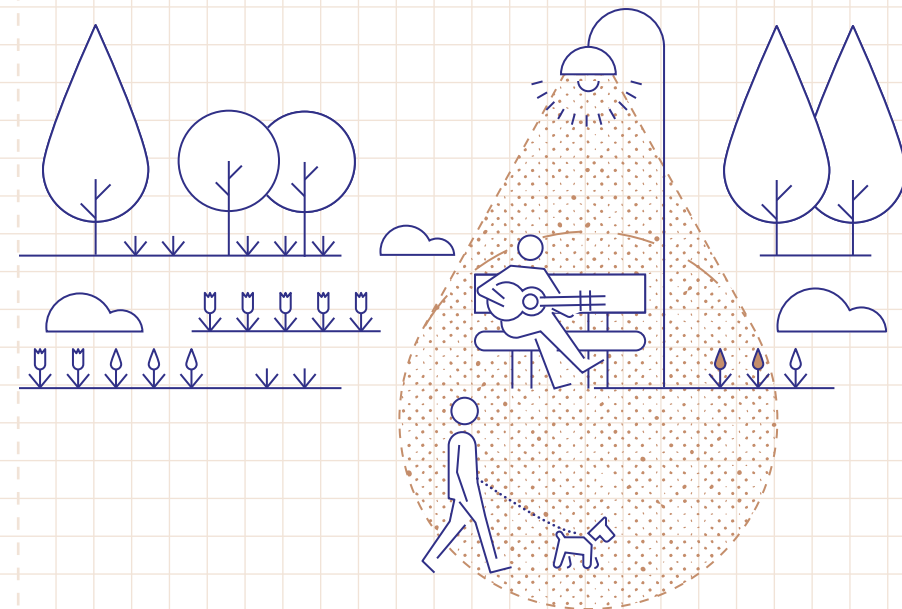
Zásady

Bezpečnosť

Prevenencia kriminality

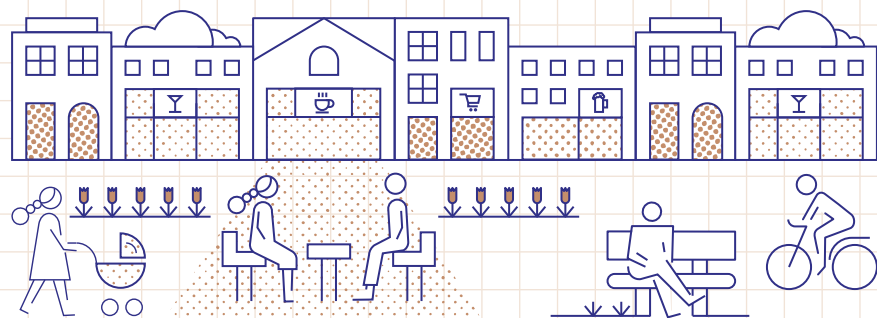
Prevenencia kriminality súvisí s tvorbou živého mestského prostredia, ktoré podporuje sociálnu kontrolu. Americká urbanistka Jane Jacobsová hovorí o „očiach ulice“, čo sú okná obytných priestorov a uličných parterov orientované do verejných priestorov (ulíc či námestí).²¹ Dánsky architekt Jan Gehl tiež zdôrazňuje potrebu aktívneho uličného parteru, ktorý tvorí pestrá skladba uličných výkladov, vstupov a terás.²²

Bezpečný verejný priestor



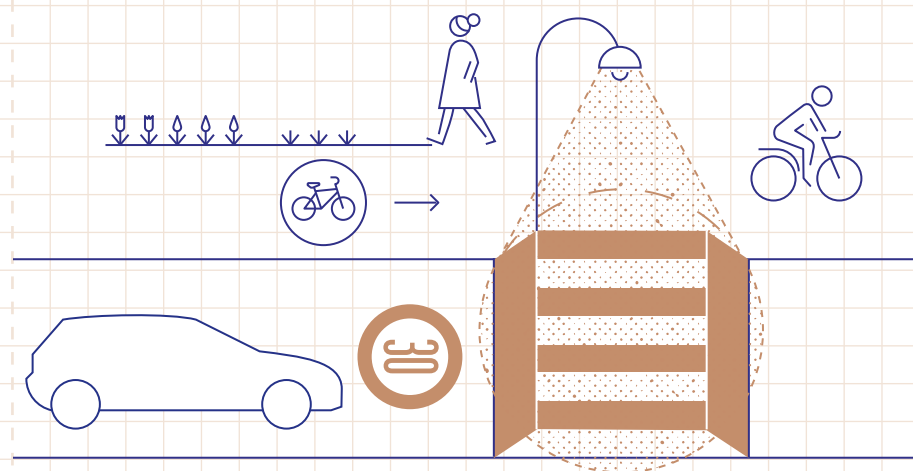
Pri tvorbe bezpečného prostredia treba zvyšovať vizuálnu prehľadnosť a eliminovať fyzické bariéry: úzke, tmavé, nadúrovňové či podúrovňové priechody, koridory, rohy a pasáže. Dôležité je vyhýbať sa týmto priestorom pri novostavbách a pri dopravných stavbách. Do nedostatočne osvetlených priestranstiev treba inštalovať osvetlenie alebo vypuklé spätné zrkadlá. Bezpečnosť si vyžadujú aj zastávky verejnej dopravy. Po zotmení by mali byť osvetlené, musia byť čisté a zobrazovať dynamické informácie o spojoch. V okolí zastávok by sa nemala vyskytovať krovitá zeleň či iné bariéry (odpadkové koše, rohy), ktoré zvyšujú potenciál znečisťovania a prípadného násillia. Na námestiach a v miestach stretávania sa ľudí je nutné dbať nielen na dostatočné osvetlenie, ale aj na vertikálnu intenzitu osvetlenia, dôležitú pre rozoznávanie tvárí.

Bezpečné prvky verejných priestorov



Plánovanie budov by sa malo vyhýbať priečeliám dlhším ako 150 m. Väčšie dĺžky blokov unavujú chodcov a spôsobujú, že sa týmto priestorom začnú vyhýbať. Ak je fasáda navyše monotónna – nemá aktívny parter, okná a vstupy – jej atraktivita pre chodcov sa ešte viac znižuje. Naopak, podpora nárožných prevádzok a ich rozšírenie formou terás je najatraktívnejšia forma oživenia ulice. Uličné prevádzky sú ekonomicky udržateľnejšie a slúžia aj ako orientačný bod.

Dopravná bezpečnosť



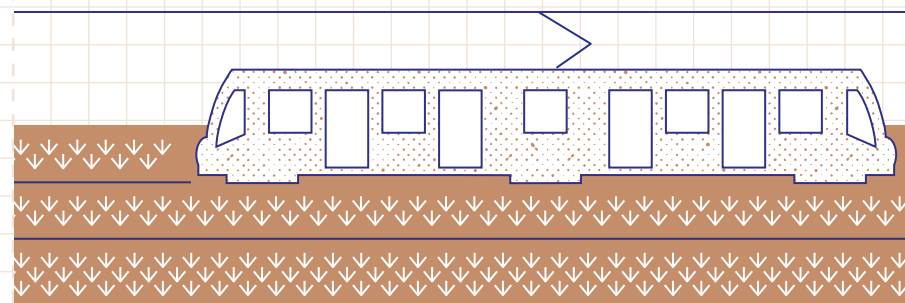
Pri doprave treba chrániť najzraniteľnejšie skupiny – chodcov, cyklistov a znevýhodnené skupiny ľudí. Medzi základné opatrenia, ktoré znižujú riziko nehôd, patrí upokojuvanie dopravy – redukcia rýchlosti (zóny 30), bezpečný dizajn ulíc a križovatiek, skracovanie vzdialeností pri priechodoch pre chodcov a ich častejšia frekvencia, umiestňovanie odpočinkových ostrovčekov pre chodcov či segregované cyklotrasy.²³ K dôležitým opatreniam tiež patria: odstraňovanie fyzických a vizuálnych bariér pri priechodoch, funkčná svetelná signalizácia a dopravné značenie, použitie kvalitných a klimaticky príjemných povrchov, úprava povrchov vyhovujúca verejnosti s obmedzenou mobilitou a údržba a oprava povrchov komunikácií.

Pri osvetľovaní ciest treba dbať na dostatočnú rovnomernosť osvetlenia (striedanie svetlých a tmavých úsekov zvyšuje zrakovú náročnosť u vodičov, čím sa zvyšuje riziko kolízie). Dôležité je zvýraznenie kolíznych a neprehľadných úsekov. V miestach križovania rôznych typov dopravy (chodci, cyklisti, automobily) treba zabezpečiť ochranu zraniteľnejších užívateľov. Efektívnym nástrojom je zvýraznenie chodcov/cyklistov osvetlením pri vstupe na priechod a na ňom. Osvetlenie treba realizovať tak, aby sa v každom smere jazdy motorových vozidiel zvýšila vertikálna intenzita osvetlenia chodca/cyklistu (nie zvýšenie horizontálnej intenzity osvetlenia plochy priechodu pre chodcov). Na zabezpečenie dostatočnej pozornosti vodičov je vhodné zvýrazniť priechody pre chodcov inou farbou svetla.

Zdravie

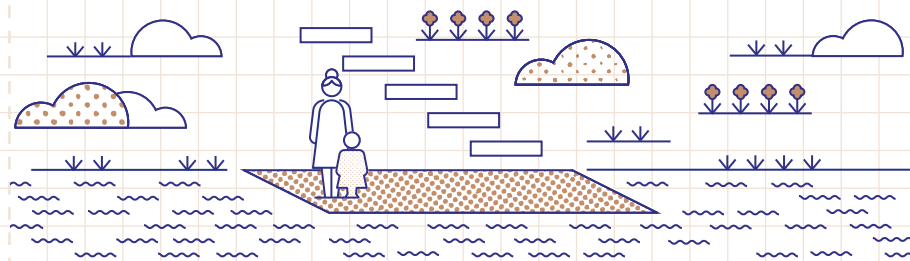
Tvorba zdravého prostredia je komplexná problematika, ktorá si vyžaduje multidisciplinárny prístup. Ide o tvorbu kvalitného prostredia pre spoločenské aktivity, šport a rekreáciu (parky, ihriská, športoviská), zohľadnenie vplyvu svetla a hluku na ľudský organizmus (regulácia farby a intenzity osvetlenia, upokojuvanie dopravy, znižovanie rušivých vplyvov vonkajšej reklamy), až po čistotu prostredia (znižovanie znečistenia a prašnosti tvorbou zeleného prostredia, údržba a odpadové hospodárstvo).

Regulácia dopravy



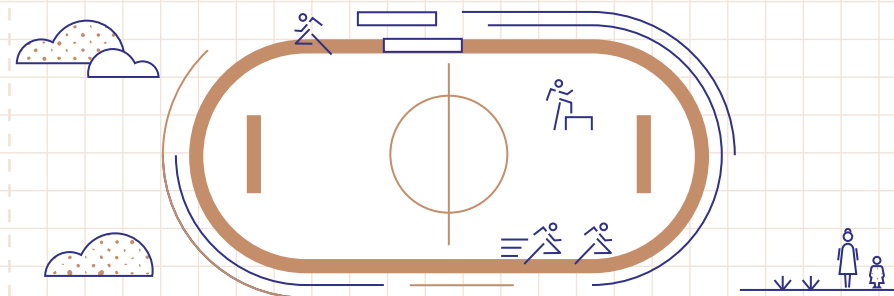
Regulácia dopravy má zásadný vplyv na kvalitu verejných priestorov. Deje sa tak redukciami emisií z výfukových plynov, znižovaním hluku a redukciami nežiaduceho osvetlenia. Vzhľadom na charakter dopravy v meste, jeho obslužnosť a obyvateľnosť, podporu väzieb, priechodnosť a priehľady, je umiestňovanie protihlukových stien nežiaduce. Znižovanie hluku treba dosiahnuť napríklad odhlučnením električkovej a automobilovej prevádzky a to aplikovaním vhodného povrchu vozovky či električkových trás,²⁴ ako aj modernizáciou koľajového vozového parku.²⁵

Tvorba zelenej a modrej infraštruktúry



Stromy a vegetácia sú kľúčovými prvkami verejných priestorov. Poskytujú tieň, regulujú extrémne teploty v meste, prispievajú k priaznivému prúdeniu a vlhkosti vzduchu. Znižujú jeho znečistenie prachom a plynmi, produkujú kyslík, zadržiavajú oxid uhličitý a znižujú hlučnosť.²⁶ Vysoké stromy a zeleň v meste znižujú stres a agresívne správanie, čím prispievajú k potláčaniu kriminality. Znižujú tiež chorobnosť a zvyšujú celkový pocit pohodlia.²⁷ Premysleným prístupom k vegetácii možno kompenzovať záber voľnej krajiny urbanizáciou a vytvárať hodnotné obytné prostredie s možnosťou regenerácie. Dôležitým aspektom pri tvorbe zdravého prostredia je aj tvorba, využívanie a obnova vodných prvkov a tokov v urbanizovanom prostredí. Voda pozitívne ovplyvňuje vnútornú mikroklimu, prirodzene ochladzuje prostredie, prispieva ku kvalite ovzdušia a vytvára podmienky na tvorbu lokálnej biodiverzity. Zároveň znižuje hlukové zaťaženie, pozitívne psychologicky vplyva na ľudí a podporuje ich fyzickú aktivitu.

Podpora zdravého životného štýlu



Formovaním verejného priestoru je možné ovplyvniť zdravý životný štýl, a to podporou fyzickej aktivity obyvateľov. Integrovanie aktívnej dopravy (peší pohyb, bicykel) do života ľudí je najvhodnejší spôsob, ako zlepšovať ich zdravie. Pri budovaní infraštruktúry pre pohodlné a zdravé športovanie, rekreáciu a spoločné trávenie času, je dôležitá dostupnosť zdrojov s pitnou vodou, čistých toaliet, šatní, sprch, zázemia pre športové podujatia vrátane sedenia a možnosti zdravého stravovania. Je dôležité budovať komfortné športové areály, ktoré sú pre obyvateľov v dostupnej vzdialenosti. Samozrejmosťou by mala byť bezbariérovosť areálov a jasný navigačný systém (aj v iných jazykoch).³¹

Vytváranie klimatického komfortu



Pri tvorbe verejných priestorov treba zohľadniť orientáciu na svetové strany, smer prevládajúcich vetrov i ďalšie klimatické pomery tak, aby vznikalo príjemné prostredie. Okrem osádzania prírodných prvkov, vytvárajúcich prirodzený klimatický komfort, je možné pôsobiť aj umelými prvkami a architektúrou – tieniacimi prvkami (prístrešky, markízy, podlubia, plachty), použitím povrchov s vysokým odrazaním slnečného žiarenia či použitím priepustných povrchov. Týka sa to najmä miest so zvýšenou koncentráciou ľudí (námestia, pešie zóny, zastávky MHD).²⁹ Vzhľadom na výskyt extrémne teplých dní treba tiež vytvárať priestorové možnosti pre vodné ochladzujúce prvky, (hmlové rozprašovače vody, studená vodná para).³⁰

Regulácia svetelných zdrojov



Samostatne stojace objekty pre reklamu, veľkoplošné plachty, bannery alebo LED obrazovky, neprinášajú verejným priestorom žiadnu pridanú hodnotu. Svojou veľkosťou sú určené na vnímanie z diaľky a v rýchlosti, čo podporuje dopravný charakter priestoru, vytvára vizuálny smog, znižuje bezpečnosť premávky a celkovo degraduje charakter mesta v ľudskej mierke. Preto je žiaduce ich v maximálnej možnej miere obmedzovať. Veľkoplošné LED obrazovky a ozvučená reklama, ktoré nie sú súčasťou architektonických riešení, by nemali byť povolené.²⁸ V priestoroch rezidenčných oblastí, vnútroblokovej a sídliskovej treba zamedziť rušivému svetlu (presvetľovanie fasád a okien), osádzaniu neprimerane vysokých svetelných nosičov a používaniu svetiel s vysokým podielom modrej časti farebného spektra.

23 Nevhodné riešenie a dimenzovanie ostrovčeka v rámci priechodov pre chodcov má, vzhľadom na kapacitu ľudí, za následok tvorbu kolíznych situácií a zvyšovanie pocitu nebezpečenstva. Bratislava, Račianske myto



24 Aktivácia prostredia podporou aktívneho parteru alebo programovania priestoru spolu s jeho správnym osvetlením či odstránením vizuálnych bariér významne vplyva na zvyšovanie pocitu sociálnej bezpečnosti. Bratislava, Námestie Nežnej revolúcie



25 Reguláciu individuálnej dopravy v prospech pešej, cyklickej a MHD je možné dosiahnuť organizovaním protestných akcií, ktoré sa môžu transformovať do mäkkých opatrení dočasného uzatvárania mesta pre individuálnu dopravu (napr. nedele bez áut). Bratislava, Rázusovo nábrežie



26 Vhodným riešením podpory klimatického komfortu vo verejnom priestore je aplikácia vodných prvkov (fontán) ochladzujúcich prostredie prostredníctvom novej interakcie s vodou, ale aj jej rozptyľovaním do prostredia. New York, USA



27 Dobrým príkladom podpory zdravého životného štýlu je tvorba bezpečných peších a cyklistických koridorov zapojených v prírodnom prostredí a oddelených od automobilovej dopravy tak, aby podporovali dobrovoľné športové aktivity. Bratislava, Chorvátske rameno



28 Dôležitým bodom v podpore zdravia je budovanie hygienických uzlov vo verejnom priestore - predovšetkým toaliet. Helsinki, Fínsko



Atraktívne mesto



Kľúčové slová: mobiliár, materiály, povrchy, vizuálny smog, „umenie“ vo verejnom priestore, prvky drobnej architektúry

Atraktivita je schopnosť vyvolávať pozitívny vzťah ľudí k miestu sprevádzaný trvalou dôverou.

Atraktívne mesto je miestom zážitku a pestrosti.³² Kvalitný verejný priestor sa stáva obývačkou, ihriskom, relaxačným kútom, koncertnou sálou a miestom spoločenského života. Prispieva k tržbám obchodov v parteri, k hodnote nehnuteľností v okolí a k atraktivite celého mesta. Hlavne však výrazne ovplyvňuje charakter štvrť. Vzniká miesto, s ktorým sa ľudia môžu identifikovať a byť naň hrdí.³³ Atraktivita je schopnosť vyvolávať pozitívny vzťah ľudí k miestu sprevádzaný trvalou dôverou. Podmienkou takéhoto vzťahu je silná identita (genius loci) mesta vo všetkých mierkach, autenticnosť lokálnych prejavov a hodnotná architektúra.³⁴ Mesto by si malo svoju historickú, prírodnú i kultúrnu identitu chrániť. Súčasťou identity sú aj prvky verejného priestoru – mobiliár, dlažba a drobná architektúra. Spoločne tvoria vizuálny a emocionálny zážitok. Typy mobiliára a povrchov pomáhajú priestory zjednocovať, členiť a podporovať ich prirodzené kvality. Na vzhľad priestoru a pocit z neho má vplyv usporiadanie, dizajn a kvalita prvkov a materiálov. Prirodzenou súčasťou verejného priestoru je aj umenie. A to nielen v podobe sôch či plastík na fasáde, ale aj vo forme interaktívneho umenia či inštalácií, ktoré priamo vplývajú na kultúrny a spoločenský aspekt prostredia.



Vízia

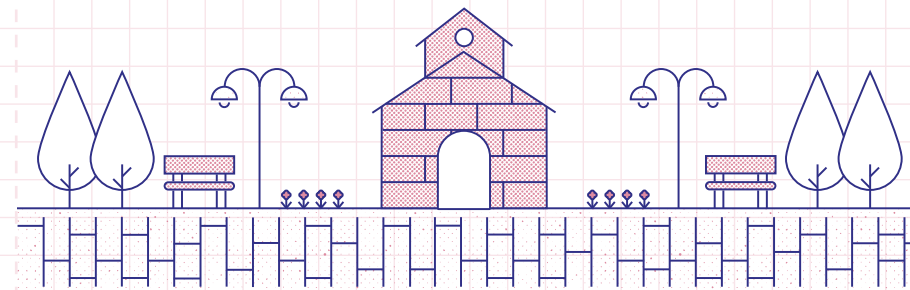
Tvorba atraktívnych verejných priestorov vychádza z dôkladného poznania miesta a jeho kontextu. Ako prvý krok je preto dôležitá analýza stavu priestoru a jeho prvkov. Z krátkodobého hľadiska treba zjednotiť príliš široké spektrum mobiliára na základe funkčného, priestorového a hierarchizovaného zaradenia (námestia, ulice, parky, mestské štvrte). V rámci toho by mal byť navrhnutý nový identifikačný mobiliár pre Bratislavu, ktorý má potenciál (ako charakteristický detail) symbolizovať mesto a jeho časti. Mobiliár by mal ideálne vzísť zo súťaže návrhov a následne by mal byť vytvorený katalóg a pravidlá jeho osádzania (v rámci Manuálu verejných priestorov). V meste sa v súčasnosti nachádzajú vrstvy nefunkčných a neatraktívnych prvkov (mobiliár, osvetlenie, zložky dopravnej a technickej infraštruktúry, reklamné zariadenia) a prvky na hranici životnosti. Tie, ktoré sa nevyužívajú, by mali byť odstránené a zároveň by mala byť navrhnutá postupná a koordinovaná výmena zastaraných prvkov (spojená s revíziou inžinierskych sietí – *pozri aj* → kapitola 5 Čisté mesto).

Reklamné plochy sú bežnou súčasťou verejných priestorov, no bez regulácie sa z nich stáva vizuálny smog. Prvým krokom je stanovenie pravidiel na umiestňovanie reklamy, vrátane obmedzovania veľkoplošných reklám. Nasledovať by malo postupné odstraňovanie reklamy z verejného priestoru na základe určených kritérií.

Z dlhodobého hľadiska treba pristúpiť k postupnej výmene povrchov, prioritne tých, ktoré priamo súvisia s identitou daného prostredia. Zároveň by mal byť vytvorený katalóg povrchov – unikátna materiálová paleta pre Bratislavu. Do verejných priestorov patrí aj umenie a to v rôznych podobách. Existujúce umenie je nutné chrániť, obnovovať a zároveň podporovať tvorbu nového. Pri hľadaní umiestnenia a návrhov nového umenia sú vhodné súťaže a spolupráce s verejnými umeleckými inštitúciami. Zároveň je žiaduce zadefinovať všeobecné princípy osádzania umeleckých diel vo verejnom priestore.

Zásady

Charakter priestoru a kontext



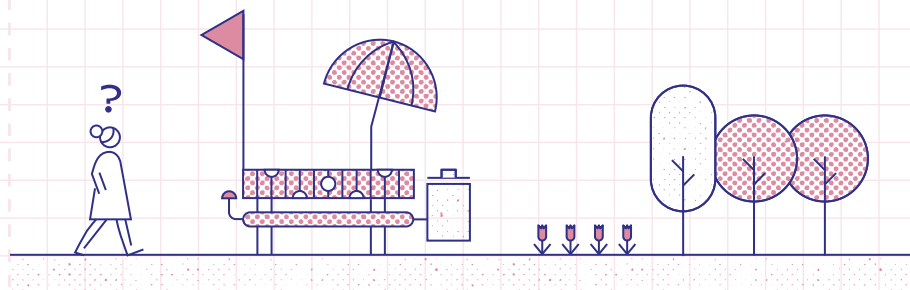
Aplikácia jednotlivých prvkov (mobiliár, povrchy, reklama) musí byť v súlade s celkovým charakterom priestoru. Neexistuje univerzálne riešenie pre každý priestor, vždy treba zohľadniť hodnoty daného prostredia a jeho kontext. Použitie jednotlivých typov prvkov, ich prevedenie a počet musí zohľadňovať historické, kultúrne a prírodné podmienky, do ktorých vstupuje (v centre mesta treba chrániť a obnovovať zachovanú historickú dlažbu, v parkoch použiť mäkké priepustné povrchy). Primárne by sa mali využívať materiály z lokálnych zdrojov, čo podporuje miestne špecifiká. Unikátny charakter miesta je možné podporiť alebo aj vytvoriť umiestnením umenia do verejného priestoru.

Uniformita verzus diverzita priestorov



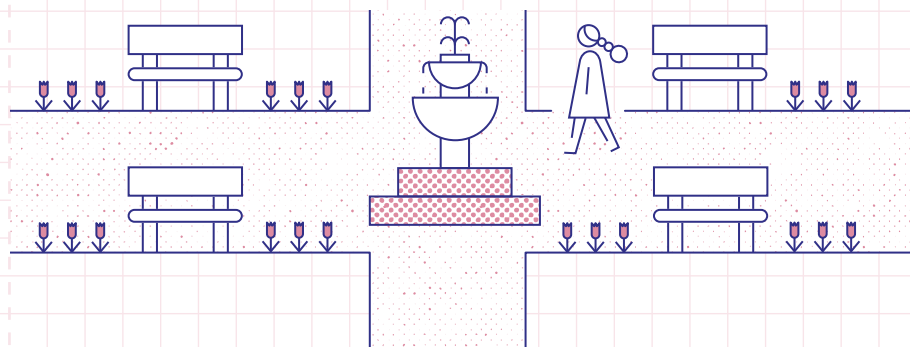
Pri umiestňovaní prvkov vo verejnom priestore treba prihliadať na hierarchiu verejných priestorov v širšom kontexte. Kým typické priestory (ulice, malé parky) je vhodné unifikovať, charakteristické priestory (námestia, mestské parky) by sa mali odlišovať, čo podporí ich unikátny charakter. V typických priestoroch mesta (bulvár, obytná ulica) je žiaduce opakovať rovnaký typ prvkov (mobiliár, materiály a povrchy). K charakteristickým priestorom treba pristupovať individuálne, použiť materiály vyššej kvality a mobiliár navrhnutý na mieru. Návrh aj realizáciu významných verejných priestorov treba zveriť architektom, ideálne formou súťaže návrhov.

Kvalitný dizajn



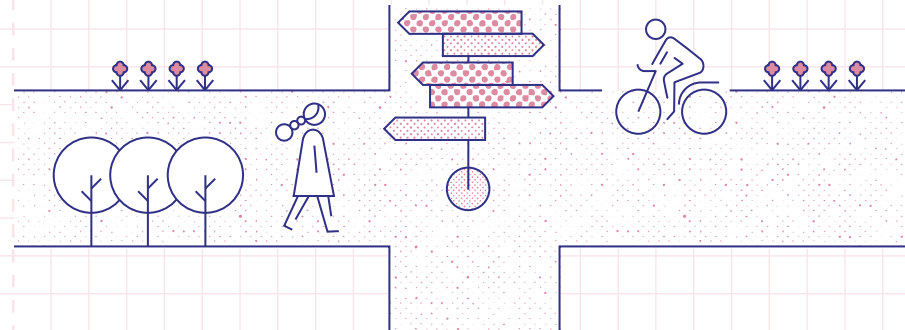
Estetické kritériá verejných priestorov sú rovnako dôležité ako tie funkčné. Podoba verejných priestorov má uspokojovať estetické požiadavky najširších vrstiev spoločnosti. Dizajn prvkov verejného priestoru (vrátane reklamných zariadení) má byť kvalitný a kultivovaný. Utilitárne prvky (zložky dopravnej a technickej infraštruktúry, svietidlá, mobiliár) bežných priestorov (ulica) majú mať jednoduchý a nenápadný dizajn, farebnosť povrchov by mala byť skôr striedma. Výnimku tvoria špeciálne prípady, keď je daný prvok akcentom alebo je mobiliárom a umením zároveň. Prípady, ktoré si vyžadujú individuálny prístup, treba v rámci mesta vytypovať a mali by byť predmetom súťaže návrhov.

Kompozícia



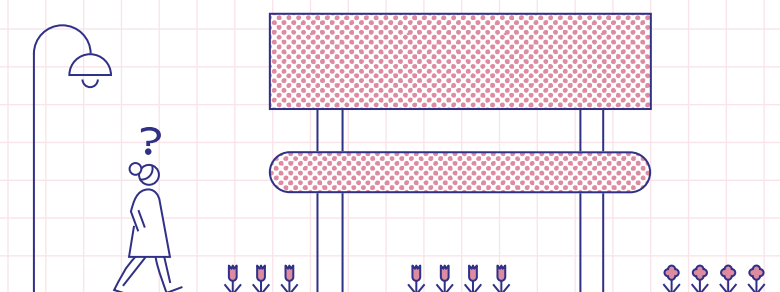
Verejný priestor by mal byť navrhnutý tak, aby jeho prvky tvorili jednotný a kompozične vyvážený celok. Ich umiestňovanie a usporiadanie v priestore by malo vychádzať z kompozičných princípov. Jednotlivé prvky verejného priestoru (mobiliár, časti dopravnej a technickej infraštruktúry) majú priestor kultivovane dopĺňať a až na výnimky nemajú priestranstvu dominovať. Tiež by nemali zasahovať do významných pohľadových osí a prekážať pohľadu na významné budovy či umelecké diela. Aplikácia akcentov (špecifických prvkov, umenia) vo verejnom priestore by mala byť obmedzená iba na priestorovo významné miesta a mala by vychádzať zo širšieho konsenzu (súťaže návrhov).

Orientácia v priestore



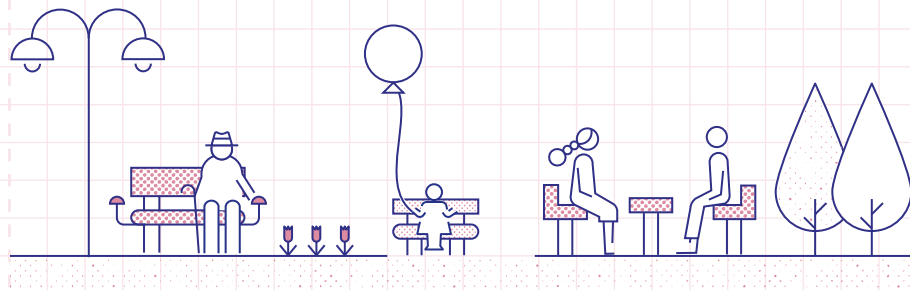
Kvalitný verejný priestor by mal byť jasne vymedzený a prehľadný. Má umožňovať intuitívne využívanie s minimom námahy a jednoduchú orientáciu. Na orientáciu v meste je kľúčové konkrétne usporiadanie fyzickej štruktúry (*pozri aj* → *Kompozícia*). Tvorba orientačných bodov, akcentovanie vstupov do významných budov, členenie priestoru rozdielnym typom povrchov či výškové členenie priestoru môžu prispievať k orientácii v meste a pomáhať pri prirodzenej organizácii dejov. Prínosom je jednotný informačný a navigačný systém (tabule, nápisy), ktorý umožňuje ľahkú orientáciu, informuje a naviguje ľudí k významným miestam. Pri tvorbe informačného systému je nutné zohľadniť potreby hendikepovaných ľudí (informácie v Braillovom písme, čitateľnosť informácií z vozíka). Namiesto zaplňania verejného priestoru prvkami informačného systému by však vždy malo mať prioritu intuitívne navigovanie pomocou tvarovania a kompozície priestoru, čiže „bez návodu“.

Ľudská mierka



Verejný priestor má slúžiť ľuďom, je vytváraný pre ich život a preto by všetky jeho parametre mali vychádzať z ľudskej mierky. Tvorba prostredia s ľudskou mierkou znamená, že prostredie a jednotlivé prvky (mobiliár, povrchy, reklama) sú prispôbované veľkosti a tvaru človeka a možnostiam a limitom ľudského vnímania. V praxi to znamená umiestňovanie väčšiny informácií do výšky očí tak, aby ich človek bol schopný vnímať svojimi zmyslami (mierka pešieho pohybu).

Funkčnosť



Funkčnosť zahŕňa súbor vlastností, umožňujúcich bezproblémové užívanie priestoru. Pri návrhu priestorov a výbere prvkov treba myslieť na spektrum ich užívateľov (deti, seniori, dospelí, hendikepovaní). Na dobré fungovanie vplýva aj usporiadanie prvkov a ich bezbariérová prístupnosť. Pri návrhu prvkov treba zohľadniť užívateľský komfort – teplotne stabilné materiály pri sedacom mobiliári, opierky a podrúčky pre pohodlné vstávanie. Dôležitý je komfort chôdze (tvorba rovných povrchov), pri výbere pochôdznych a pojazdných povrchov treba zohľadniť protišmykové vlastnosti a zvukovú a svetelnú odrazivosť (povrchy odrážajúce slnečné žiarenie, no neoslňujúce, povrchy pohlcujúce zvuk, „tiché“ pojazdné povrchy). Materiály by mali prirodzene starnúť bez straty kvality. Prvky majú byť jednoducho (de)montovateľné a opraviteľné (pozri aj → kapitola 6 Čisté mesto / Výstavba a oprava). Pri výbere prvkov treba nájsť vhodný pomer medzi kvalitou, odolnosťou, jednoduchou údržbou, životnosťou a investičnými nákladmi.

29 Umenie treba chápať ako integrálnu súčasť verejného priestoru. Vhodné je pri jeho návrhu kombinovať funkčnosť (napr. tienenie) a estetiku. Barcelona, Španielsko



30 Minimalistické riešenie informačných a predajných stánkov s ohľadom na celkovú vizuálnu identitu priestoru je žiadaným prístupom pri tvorbe verejných priestorov. Lisabon, Portugalsko



31 Vhodný prístup k riešeniu povrchov vo verejnom priestore je výber kvalitných, trvácnych a vymeniteľných povrchov, v ideálnom prípade získaných z lokálnych zdrojov. Hrany a rozhrania treba navrhovať s ohľadom na prípadné zaťaženie automobilovou dopravou. Lisabon, Portugalsko



32 Vizuálna rôznorodosť prvkov na malom priestranstve a ich kompozičné rozmiestnenie je nevhodné. Prvky sa odporúčajú tvarovo, materiálovo a farebne unifikovať a vhodne umiestňovať v priestore. Bratislava, námestie Biely kríž



33 Vizuálny smog zapríčinený reklamou, označením prevádzok, či dopravnými značkami je nevyhnutné redukovat' na minimum. Reklamu je žiaduce odstraňovať a dopravné značky združovať s inými vertikálnymi prvkami (napr. osvetlením), ak to dovoľuje situácia. Bratislava, Kamenné námestie



34 Kvalitné prvky mobiliára za hranicou životnosti sa odporúča obnovovať, pričom treba brať ohľad na výber materiálov, ich odolnosť voči poveternostným vplyvom, či vandalizmu. Bratislava, Sad Janka Kráľa



Čisté mesto



Kľúčové slová: údržba, oprava, inžinierske siete, zásobovanie, čistenie, upratovanie, výstavba, značenie, ochrana zelene

Starostlivosť o verejné priestory ovplyvňuje ich funkčnosť, preto je nevyhnutné ich kontinuálne upratovať a udržiavať.

Vytvorenie kvalitného verejného priestoru je základným predpokladom na jeho úspešnosť. Je to však len prvotný krok, na ktorý sa viaže dlhodobá povinnosť starostlivosti. Nastavenú kvalitu je nutné zachovať aj v priebehu rokov. Starostlivosť o verejné priestory ovplyvňuje ich funkčnosť, preto je nevyhnutné ich kontinuálne upratovať a udržiavať. Inak hrozí, že sa priestor začne poškodzovať a využívať len určitými skupinami, ktoré môžu zapríčiniť jeho degradáciu. Vzhľadom na rozmanitosť prvkov sa musí pozornosť venovať rozličným témam – zeleni, mobiliáru, technickej infraštruktúre, povrchom či odpadom. Aj napriek tomu, že všetky prvky sú súčasťou jedného celku, údržba je rozdelená podľa tematických celkov a každej z nich sa venuje iný subjekt. Pri vytváraní verejných priestorov je nutné myslieť aj na tento aspekt, aby sa nekomplikovala budúca starostlivosť. Priestor by mal svojím dizajnom údržbu zjednodušovať a minimalizovať.



Vízia

Množstvo zelených plôch v meste ovplyvňuje flexibilitu a rýchlosť ich údržby. Z krátkodobého hľadiska preto môže obmedzenie kosenia na vybraných lokalitách prispieť nielen k zlepšeniu lokálnych klimatických podmienok, ale aj k optimalizácii harmonogramu údržby zelene. Zavlažovacie systémy majú tiež veľký potenciál na zjednodušenie údržby, a to najmä počas letných mesiacov. Ku krátkodobým opatreniam patrí aj čistenie a upratovanie verejných priestorov. K tomu môže prispieť každý obyvateľ zodpovedným správaním – vyhadzovaním odpadkov do odpadkových košov alebo na miesta určené na zber odpadu, jeho správnym separovaním alebo dobrovoľným čistením svojho okolia.

Z dlhodobého hľadiska sa údržba technickej infraštruktúry môže vo vhodných lokalitách zjednodušiť vytváraním podzemných a nadzemných kolektorov, v ktorých sú združené všetky siete a nie je nutné odstraňovať povrchové vrstvy. S výstavbou a rekonštrukciou inžinierskych sietí a technickej infraštruktúry musia byť nevyhnutne koordinované aj krajinárske úpravy a budovanie zelenej a modrej infraštruktúry v meste. Servisné a odstavné pruhy či polozapustené odpadkové nádoby zrýchľujú a optimalizujú využívanie servisných vozidiel. Keďže verejné priestory Bratislavy, ich prvky a inžinierske siete majú rôznych správcov, nevyhnutnou podmienkou na dosiahnutie celkovej kvality a efektivity investícií je koordinácia týchto subjektov už od začiatku.³⁵ Mesto má najlepšie predpoklady na zaistenie spolupráce a koordinácie jednotlivých správcov. Treba tiež synchronizovať plány údržby tak, aby dochádzalo k najmenšiemu obmedzeniu funkčnosti verejných priestorov.³⁶

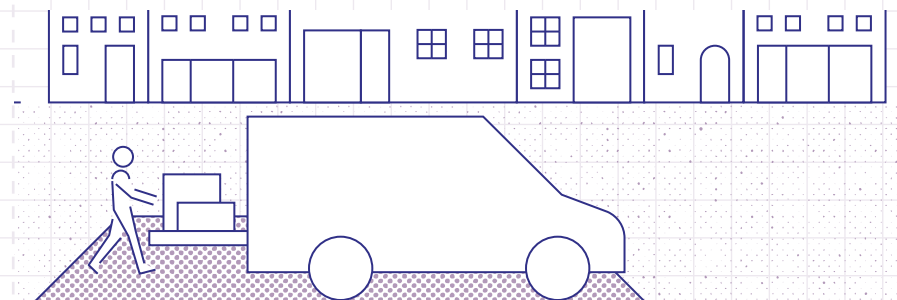
Zásady

Čistenie, upratovanie a údržba



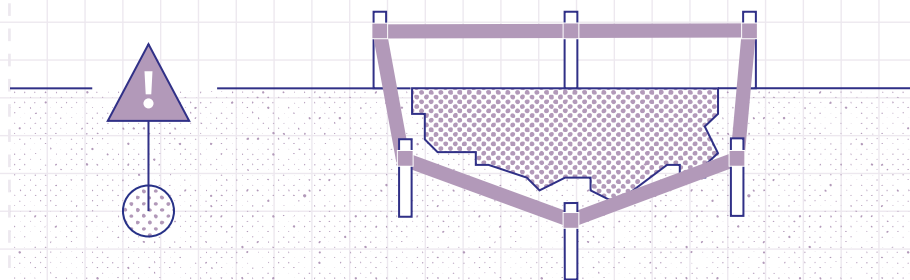
K údržbe verejných priestorov patrí pravidelný odvoz odpadu, vysýpanie odpadkových košov, zavlažovanie a starostlivosť o rastliny, odstraňovanie polepov a nežiaducich grafitov z mobiliára a plôch verejného priestoru, zimná údržba (odpratávanie snehu, posýpanie priestorov) a pravidelné čistenie a upratovanie. Pri zimnej údržbe je dôležité prioritne udržiavať pešie trasy. Priestory preto musia byť navrhované v dostatočných dimenziách, s jasnou koncepciou a bez zbytočných bariér v pohybe strojov. V rámci zjednodušenia údržby je vhodné používať úpravu povrchov mobiliára a fasád proti vandalizmu (protiplagátové nátery, antigrafitové nátery). Treba tiež myslieť na umiestňovanie dostatočného množstva odpadkových košov vo verejnom priestore a na koncepčné umiestňovanie združených kontajnerových stojísk na všetky druhy odpadu (pozri aj → kapitola 2 Zelené mesto/Odpadové hospodárstvo).

Zásobovanie



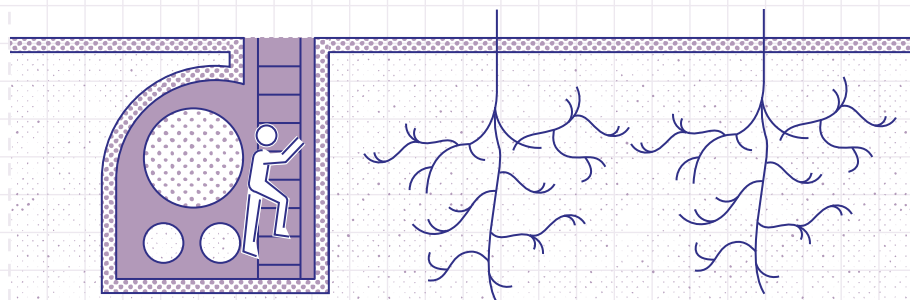
Priestory na zásobovanie sú nevyhnutnou súčasťou tvorby každého mesta. V rámci zásobovania materiálom je nutné vytvárať odstavné zásobovacie plochy, pokiaľ to dovoľujú priestorové parametre. V prípade, že priestorové alebo iné parametre (VZN) nedovoľujú priame zásobovanie, treba vytvoriť priestor na alternatívne zásobovanie (rudlou, bicyklom, menším vozidlom).

Výstavba a oprava



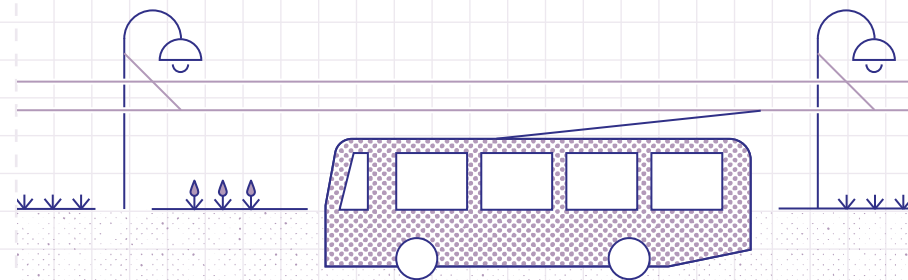
Výstavba a oprava verejných priestorov ovplyvňuje ich kvalitu a prístup k nim, ako aj ekonomickú efektívnosť. Údržbu a opravu treba premyslieť už pri návrhu a vytvoriť trvácne prostredie (kvalitné detaily a materiály, dobré remeselné spracovanie). Prvky treba navrhovať so zreteľom na ich životnosť a jednoduchú výmenu či opravu (povrchy dláždiť a unifikovať, dlažbu mať v zásobe, vymieňať kus za kus, lavičky typovo unifikovať, môcť vymeniť opotrebované sedacie časti). Správnym odvedením zrážkových vôd sa dá zvýšiť životnosť prvkov a povrchov. Dôležité sú aj drobné opravy dopravnej infraštruktúry (pri električkových tratiach majú vplyv na hlučnosť). Nutné je správne označenie a oplotenie staveniska, aby boli zachované pešie línie. Aj pri rozkopávkach ulíc treba vymedziť bezpečnú pešiu obchádzku. Je tiež nutné obmedziť prašnosť a znečisťovanie priliehajúcich priestorov mechanizmami stavby. Značenie podzemného vedenia inžinierskych sietí sprejmi na dlažbu je neprípustné.

Podzemné inžinierske siete



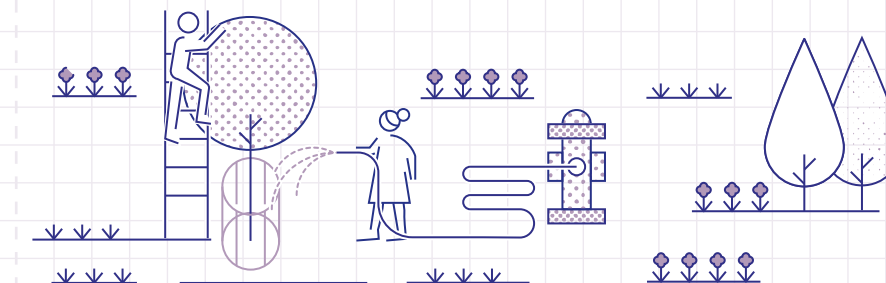
Podzemné inžinierske siete je dôležité už pri návrhu verejného priestoru trasovať tak, aby aj svojimi ochrannými a bezpečnostnými pásmami čo najmenej znižovali využiteľnosť priestoru nad nimi (výsadbu stromov, osádzanie mobiliára). Dôležitou zásadou je združovanie podzemných sietí do kolektorov. Kolektory sa umiestňujú pod dláždené plochy tak, aby bol k nim v prípade opravy uľahčený prístup (pod chodník či parkovacie miesta). Povrchové znaky podzemných sietí (poklapy, kryty, vpusty, žlaby) by nemali byť umiestňované náhodne, ale s ohľadom na kompozíciu priestoru. Inžinierske siete nesmú zasahovať do ochranného pásma koreňovej sústavy stromu.

Združovanie nadzemných inžinierskych sietí



Nadzemné prvky infraštruktúry je nutné kvantitatívne aj objemovo minimalizovať a združovať s ostatnými prvkami infraštruktúry.³⁷ Týka sa to napríklad združovania stĺpov trakčného vedenia s verejným osvetlením či svetelným signalizačným zariadením, ale aj združovania rozvodných inštalčných skríň vo verejnom priestore. Pokiaľ to priestorové a iné možnosti dovoľujú, malo by sa preferovať umiestňovanie prvkov verejného osvetlenia a trakčného električkového vedenia na prevesoch medzi fasádami protiľahlých budov.

Starostlivosť a údržba zelene



Stromy a vegetácia sú živé organizmy, ktoré sa vyvíjajú v čase. Po výsadbe preto musí nasledovať kvalitný systém starostlivosti o zeleň. Najzásadnejší faktor ovplyvňujúci vitalitu zelene je dostupnosť vody. Preto je už v návrhu nutné myslieť na spôsob zavlažovania, pričom je žiaduce čo najviac obmedziť umelé systémy zavlažovania. Pri správe a údržbe zelene sa odporúča využívať záhradnícke technológie vyvinuté s cieľom úspory vody a prehodnotiť intenzitné triedy zelene s cieľom manažmentu zelene blízkeho k prírode.³⁸ K starostlivosti o zeleň patrí aj pravidelný rez drevín či kosenie. Dôležitou témou je aj jej ochrana pred poškodením (ochranné mreže, ochrana kmeňa, oplotenie koreňovej zóny stromov alebo záhonov). Ochrana a starostlivosť o jestvujúce stromy musí prebiehať v zmysle arboristických štandardov o rezoch stromov a ochrany drevín pri stavebnej činnosti. Hodnotenie stromov musí byť zase vykonávané v zmysle arboristického štandardu o hodnotení stavu stromov. (Pozri aj → kapitola 2 Zelené mesto)

35 V rámci výstavby a opravy verejných priestorov je nepripustné ich zlé označenie, ohrazenie alebo zamedzenie priamej pešej línie, či jej zúženie pod priechodnú šírku.
Bratislava, Vazovova ulica



36 Podpora alternatívnych foriem zásobovania je celkovo žiaduca. Nevyhnutná je predovšetkým v lokalitách s obmedzenými priestorovými podmienkami, prípadne v oblastiach so zvýšeným výskytom pešieho a cyklistického pohybu.
Bratislava, Laurinská ulica



37 V priestoroch s vyššou intenzitou hromadenia odpadu je nevyhnutné zvýšiť kapacitu odpadových nádob, prípadne zvýšiť intenzitu odvozu odpadu a čistenia prostredia.
Bratislava, Sibirská ulica



38 Ochrane stromov treba v rámci stavebných prác venovať špeciálnu pozornosť. Nevyhnutné je ochrániť kmene stromov pred mechanickým poškodením, zabezpečením a taktiež pristúpiť k ochrane koreňových systémov pri výkopových prácach.
Porvoo, Fínsko



39 Pred začatím stavebných zásahov vo verejnom priestore je žiaduce o týchto zámeroch vopred informovať verejnosť, napr. pomocou dočasných informačných tabúl.
Bratislava, Sad Janka Kráľa



40 Vhodným spôsobom realizácie nadzemných inžinierskych sietí je ich združovanie do prvkov, ktoré sú vizuálne integrované do okolitého verejného priestoru.
Bratislava, park Jama



Záver

Manifest verejných priestorov mesta Bratislavy je prvým krokom k formovaniu kvalitných verejných priestorov mesta. Manifest definuje základné rámce a pravidlá pre uchopenie problematiky tvorby verejného priestoru. Dokument je zároveň podkladom pre budúce vypracovanie technických požiadaviek na tvorbu verejných priestorov (Princípy a štandardy), ako i doplnenie viacerých dôležitých strategických dokumentov mesta. Pripravované Princípy a štandardy sa stanú technickou smernicou pre mestské odbory pri tvorbe verejných priestorov mesta. Manuál sa ako celok aplikuje do praxe pri všetkých riešených zámeroch a projektoch. Samotné Princípy a štandardy sú zamýšľané ako otvorené dokumenty. Ich schopnosť úpravy v čase pod vplyvom meniacich sa prístupov, technológií a materiálov bude kľúčová pre zachovanie kvality verejných priestorov v meste.

Samotné princípy vyplývajúce z Manifestu sa taktiež premietajú do postupov pri verejnom obstarávaní a súťažiach návrhov. Zároveň sa téma verejných priestorov a základné princípy stávajú súčasťou záväznej časti územného plánu mesta, čím sa upevňuje dôležitosť verejného priestoru, ale zároveň sa implementované princípy stávajú záväznými pre všetkých aktérov vstupujúcich do jeho tvorby.

Popri tvorbe manuálu verejných priestorov bolo započatých a spracovávaných niekoľko pilotných projektov vo fáze prípravy projektovej dokumentácie a realizácie. Pilotné projekty slúžili ako praktické laboratórium návrhu a overenia princípov a navrhovaných zásad.

Prílohy

V rámci tvorby Manifestu verejných priestorov Bratislavy sme pristúpili aj k vytvoreniu nástroja na posudzovanie kvality verejných priestorov v meste. Ide o jednoduchý **formulár**, ktorého súčasťou sú otázky založené na piatich kapitolách Manifestu.

Zámerom tvorby tohto nástroja je získať podrobnejšie informácie o pripravovaných projektoch verejných priestorov a na základe merateľných ukazovateľov následne posúdiť a zhodnotiť budúcu kvalitu verejných priestorov už v priebehu prípravy projektovej dokumentácie.

Formulár by mal slúžiť na všetky zásahy do verejných priestorov mesta (napríklad urbanisticko-architektonické súťaže, predkladanie investičných zámerov a podobne) bez ohľadu na to, či je investorm verejná správa, alebo súkromný sektor. Rovnako vie slúžiť aj pre verejnosť ako kontrolný mechanizmus kvality tvorby a vyhotovenia projektov verejných priestorov voči samospráve alebo súkromnému sektoru.

1. Mobilita

- 1.1. Aký je podiel jednotlivých druhov verejných priestorov?
- | | | |
|----------------|-------|----------------|
| a. Ulice | _____ | m ² |
| b. Vnútrobloky | _____ | m ² |
| c. Námestia | _____ | m ² |
| d. Pešie zóny | _____ | m ² |
| e. Parky | _____ | m ² |
| f. Areály | _____ | m ² |
- 1.2. Obsahuje návrh aj verejné priestory s obmedzeným prístupom verejnosti?
- a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie _____ m²
- 1.3. Obsahuje návrh zóny s obmedzeným prístupom vozidiel (pešia zóna, námestia)? ☐ Áno ☐ Nie
- 1.4. Aká je šírka chodníkov v rámci ulice? _____ m
_____ m
_____ m
- 1.5. Obsahuje návrh segregované trasy pre cyklistov?
- a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie _____ m
- 1.6. Počíta návrh s odstavnými plochami a stojanmi pre cyklistov?
- a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie _____ ks
- 1.7. Obsahuje návrh zastávky MHD?
- a. Aký typ (autobus, trolejbus, električky a pod.)? ☐ Áno ☐ Nie _____
- b. Aký rozsah? _____ ks
- c. Maximálna pešia vzdialenosť _____ m
- 1.8. Obsahuje návrh parkovacie plochy pre vozidlá na ulici /verejnom priestore?
- a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie _____ ks

2. Životné prostredie

- 2.1. Obsahuje návrh zelenej plochy?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 2.2. Obsahuje návrh súvislú plochu verejne prístupnej
vysokej zelene / park (min 1 000 m²)?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 2.3. Obsahuje návrh vysoké stromy
(priemer koruny nad 3 m)?
a. Aký približný rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ ks
- 2.4. Obsahuje návrh zelenej plochy na prírodnom teréne?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 2.5. Sú plochy zelene aj na podzemných konštrukciách?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 2.6. Sú v návrhu použité zelené strechy objektov?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 2.7. Obsahuje návrh vodopriepustné
plochy (iné ako zelené)?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 2.8. Sú v návrhu použité vodné prvky?
a. Aké? ☐ Áno ☐ Nie

- 2.9. Pracuje návrh s dažďovou vodou
a jej retenciou, resp. hospodárením? ☐ Áno ☐ Nie

3. Zdravie a bezpečnosť

- 3.1. Je umožnený bezbariérový pohyb v celom verejnom
priestore (pre ľudí s obmedzenou schopnosťou
pohybu a orientácie, kočíky a pod.)? ☐ Áno ☐ Nie
- 3.2. Obsahuje návrh detské ihriská?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 3.3. Obsahuje návrh športoviská?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 3.4. Obsahuje návrh oddychové zóny pre starších?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie
_____ m²
- 3.5. Obsahuje návrh priestory dostatočne
presvetlené počas celého roka? ☐ Áno ☐ Nie

4. Identita a atraktivita prostredia

- 4.1. Vytvára návrh aktívny parter s terasami vo verejnom priestore?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie m²
- 4.2. Sú v návrhu verejného priestoru použité kvalitné a trvanlivé povrchové materiály?
a. Aké? ☐ Áno ☐ Nie
- 4.3. Sú v návrhu použité špecifické prvky mobiliára (iné ako štandardné - lavička, odpadkový kôš, cyklostojan, lampy pouličného osvetlenia), ktoré sú pre projekt charakteristické?
a. Aké? ☐ Áno ☐ Nie
- 4.4. Uvažujete v projekte s umiestnením umenia?
a. Akého? ☐ Áno ☐ Nie

5. Údržba

- 5.1. Počíta návrh s inžinierskymi sieťami združenými v podzemnom kolektore?
a. Kde (cesty, ulice, zelené plochy a pod.)? ☐ Áno ☐ Nie
- 5.2. Je možný prístup dopravnej obsluhy pre objekty do celého územia? ☐ Áno ☐ Nie
- 5.3. Je možný prístup dopravnej obsluhy pre údržbu a opravu v rámci všetkých plôch verejných priestorov (zeleň, spevnené plochy, komunikácie a pod.) ☐ Áno ☐ Nie
- 5.4. Sú v návrhu situované centralizované zberné miesta na odvoz odpadu?
a. Aký rozsah? ☐ Áno ☐ Nie ks
b. Akou formou (stojiská nadzemné, polopodzemné, podzemné apod.)? ☐ Áno ☐ Nie

Zhrnutie

Manifest verejných priestorov je úvodným dokumentom Manuálu verejných priestorov Bratislavy, ktorý definuje základné princípy tvorby verejného priestoru. Účelom Manifestu je pomenovanie základných východísk pre tvorbu verejného priestoru. Je rozdelený do piatich tematických okruhov, v ktorých stanovuje víziu a zásady rozvoja, obnovy a tvorby verejných priestorov. Tieto okruhy sú (1) Mesto pre peších, (2) Zelené mesto, (3) Starostlivé mesto, (4) Atraktívne mesto a (5) Čisté mesto. Manifest by pritom mal slúžiť vybraným subjektom samosprávy ako záväzný, mestským častiam a súkromným subjektom ako odporúčací a verejnosti ako informačný dokument. Úlohou tohto textu je poskytnutie stručného zhrnutia hlavných exekutívnych bodov Manifestu, na ktorý odkazuje. Neslúži ako náhrada dokumentu a pre detaily hodnotových východísk treba referovať k jeho plnej verzii. Nasledujúca sekcia priblíži tému verejného priestoru v Bratislave, po ktorej budú nasledovať priblíženie Manuálu verejných priestorov a sumáre vyššie spomenutých okruhov.

Čo je verejný priestor

Verejné priestory predstavujú (1) nezastavané plochy medzi zástavbou, (2) koridory pre mobilitu a (3) miesta pre aktivity a pohyb verejnosti. Z hľadiska priestorového usporiadania tvoria základnú štruktúru líniové verejné priestory (ulice, nábrežia), ktoré prepájajú uzlové verejné priestory (námestia, parky, vnútrobloky, dvory, areály). Patria sem aj iné typy priestorov, ako sú prírodné prvky a zelené koridory (detské ihriská, školské areály, cintoríny). Prírodné prostredie Bratislavy v sebe pritom skrýva obrovský nevyužitý potenciál na mestský rozvoj. **Jednotlivé verejné priestory by mali vytvárať väčší celok; mali by sa systematicky prepájať a poskytovať možnosti na bezpečný, pohodlný a voľný pohyb a pobyt obyvateľov.**

Čo je manuál

Účelom Manuálu je stanovenie celkovej vízie a zásad rozvoja, obnovy a tvorby verejných priestorov. Cieľom Manuálu je nielen štandardizácia a zavedenie princípov vedúcich ku skvalitneniu verejného priestoru, ale tiež príprava Bratislavy na výzvy nasledujúceho storočia. Manuál kladie dôraz na originálne a inteligentné riešenia pri tvorbe a obnove verejných priestorov, ktoré by vždy mali prispievať k celkovému charakteru Bratislavy a zohľadňovať jej kultúrno-historický, spoločenský, hospodársky a prírodno-krajinársky kontext.

Manuál pritom zdôrazňuje nevyhnutnosť kvalitného nastavenia procesov prípravy a tvorby verejných priestorov. Strategické plánovanie, ktoré je nevyhnutné pre rozvoj verejných priestorov, musí byť podložené dátami. Na účel kvalitného rozvoja preto treba zabezpečiť kontinuálny zber, dopĺňanie a spracovávanie kvantitatívnych aj kvalitatívnych dát. Rovnako dôležitá je tiež participácia laickej a odbornej verejnosti pri príprave a tvorbe verejných priestorov. Tejto téme sa komplexne venuje Manuál participácie pripravený kanceláriou participatívneho plánovania Metropolitného inštitútu Bratislavy. V neposlednom rade, Manuál zdôrazňuje nevyhnutnosť súťaženia návrhov pri dôležitých verejných priestoroch. Kvalitné spracovanie súťažných podmienok a vyhodnotenie súťažných výsledkov nezávislou odbornou porotou je kľúčové pre bezproblémovú a kvalitnú realizáciu projektov vo verejnom priestore.

Manuál verejných priestorov je rozdelený na dve časti. Prvou je Manifest verejných priestorov, ktorý predstavuje prvú a úvodnú časť Manuálu.

V Manifeste pomenúvame základné hodnotové východiská, ktoré budú slúžiť ako podklad pri tvorbe kvalitných zámerov a návrhov na intervencie vo verejných priestoroch v súlade s víziou a princípmi mesta. Manifest by mal pritom slúžiť vybraným subjektom samosprávy ako záväzný, mestským častiam a súkromným subjektom ako odporúčací a verejnosti ako informačný dokument.

Princípy a štandardy sú druhou časťou Manuálu verejných priestorov a budú sa priebežne vydávať počas niekoľkých rokov, čo umožní operatívne dopĺňanie strategických okruhov podrobnosťami z praxe, či úplne novými témami. Je to súbor prevádzkových dokumentov technickejšieho charakteru, ktoré definujú základné pravidlá konkrétnych prvkov alebo častí verejného priestoru so zameraním na priestorové parametre v meste.

Nasledujúce sekcie pomenúvajú jednotlivé tematické okruhy, ktoré pomenúvame a adresujeme v Manifeste a ktoré tvoria konceptuálny základ pre Princípy a štandardy verejných priestorov.

Mesto pre peších

Súčasťou novej konceptualizácie plánovania infraštruktúry je zmena hierarchie užívateľov verejných priestorov a infraštruktúry v prospech najzraniteľnejších užívateľov. Pre budúce plánovanie funkčných plôch a verejných priestorov je kľúčová prioritizácia v nasledujúcom poradí: (1) chodec, (2) cyklista, (3) verejná doprava (MHD), (4) zásobovanie a služby, (5) taxi, (6) zdieľané automobily a (7) individuálna automobilová doprava.

Nasledujúce zásady by mali riadiť rozvoj v oblasti mobility v Bratislave. Pre detaily tejto sekcie referuj k s. 32 – 39 v Manifeste:

- Dizajn ulíc by mal vyhovovať všetkým, t. j. musí integrovať rôzne typy pohybu (podľa vyššie spomínanej prioritizácie) a musí sa navrhovať v súlade s princípmi kompletných ulíc, ktorý kladie dôraz na najzraniteľnejších účastníkov dopravy, ako sú chodci, deti, seniori či ľudia s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.
- Základná vybavenosť by mala byť v maximálnej vzdialenosti do 600 m od bydliska. Uzlové verejné priestory by mali byť v maximálnej vzdialenosti do 750 m od bydliska.
- Pri tvorbe verejných priestorov je prioritou tvorba vhodného prostredia pre pešiu chôdzu. Na prepojenosť pešej siete sa musí obzvlášť dbať v blízkosti oblastí, kde ľudia menia spôsob prepravy.
- Priestory pre peších musia byť čo najviac bezbariérové a umožňovať plynulý a priamočiary pohyb. Kritické minimum šírky chodníka je 150 cm.
- Uprednostňovanie MHD by malo byť prioritou pri tvorbe a obnove mestskej infraštruktúry. Dôležitým prvkom je tiež tvorba integrovaných prestupných bodov medzi zastávkami regionálnej dopravy, MHD a cyklistickým či peším pohybom.
- Utlmovanie automobilovej dopravy v meste by malo byť prioritou pri tvorbe a obnove mestskej infraštruktúry. Toto by malo prebiehať pomocou využitia prvkov, ktoré znižujú plynulosť a pohodlnosť jazdy a tiež postupným zavádzaním zón s limitovaným prístupom pre automobily. Preferencie pre ekologicky nenáročnejšie vozidlá, napríklad elektromobily, je prípustná.
- Pri parkovacej politike v meste je nevyhnutné pristúpiť k regulácii jasným vyznačením parkovacích miest, a to formou uličného a koncentrovaného parkovania. Je nutné ustupovať od praxe parkovania pred domom a zvýšiť kapacity parkovania v rámci prestupných uzlov hromadnej dopravy.

Zelené mesto

Súčasťou novej konceptualizácie mestskej krajiny je prepájanie urbanizovaného prostredia s prírodným. Táto potreba je obzvlášť zásadná v kontexte klimateckej zmeny s jej nepriaznivými následkami.

Nasledujúce zásady by mali riadiť rozvoj v oblasti zelenej a modrej infraštruktúry v Bratislave. Pre detaily tejto sekcie referuj k s. 34 – 49 v Manifeste:

- Je nevyhnutné všade, kde je to možné, prepájať zelené plochy v Bratislave, podporovať tvorbu zelených koridorov a prepájať mestskú zeleň na prírodné zázemie mesta.
- Pri novej výstavbe či obnove je nutné vytvoriť podmienky na vytváranie vertikálnych zelených stien a fasád alebo vegetačných striech. Vegetačné strechy je obzvlášť nutné zriaďovať v prípade podkrovných bytov, v zariadeniach sociálnych služieb, v domovoch seniorov, zdravotníckych a školských zariadeniach.
- V skladbe vegetácie vo verejnom priestore by mal byť podiel drevín k trávniku minimálne 60 %. Výber drevín musí byť prispôsobený očakávanému nárastu teplôt, podpore diverzity a klimateckej odolnosti.
- Je tiež nevyhnutné vytvárať komplexnú energetickú infraštruktúru, ktorá uprednostňuje udržateľné zdroje. V rámci tvorby verejných priestranstiev by sa malo dbať na decentralizáciu energetickej siete aplikovaním energetických zdrojov na prvky vo verejnom priestore.
- Zavádzanie udržateľného hospodárenia so zrážkovou vodou by malo postupne nahrádzať centralizovanú kanalizáciu dažďovej vody.
- V meste treba obmedzovať používanie jednorazových plastov a nerecyklovateľných materiálov. Zároveň je nutné budovať kvalitnú infraštruktúru odpadu, napríklad zvyšovaním kapacít zberných dvorov. Je nutné podporovať separovanie, zber a kompostovanie organického odpadu a jeho následné využívanie.

Starostlivé mesto

Mestské prostredie musí klásť dôraz na socializáciu, komunitný rozvoj, spoločenské aktivity a na mestský dizajn v ľudskej mierke. Tieto opatrenia by mali ísť ruka v ruke s reorganizáciou mestskej uličnej siete odkláňaním individuálnej dopravy z častí mesta so zvýšeným pohybom pešej a cyklistickej dopravy.

Nasledujúce zásady by mali riadiť rozvoj v oblasti bezpečnosti a zdravia v meste.

Pre detaily tejto sekcie referuj k s. 50 – 57 v Manifeste:

- Pri tvorbe verejného priestranstva treba zvyšovať vizuálnu prehľadnosť a eliminovať fyzické bariéry, inštalovať dostatočné osvetlenie a to s dôrazom na vertikálnu intenzitu svetla.
- Plánovanie budov by sa malo vyhýbať priečeliam dlhším ako 150 cm.
- V obytných zónach treba redukovat' rýchlosť vozidiel na 30 km/h, vytvárať bezpečné a dobre osvetlené križovatky, častejšia má byť aj frekvencia priechodov pre chodcov a segregované cyklotrasy. Bezbariérovosť je prioritou pri tvorbe infraštruktúry.
- Pri budovaní infraštruktúry na športovanie, rekreáciu a spoločné trávenie času je nevyhnutné zabezpečovať dostupnosť pitnej vody a toaliet. V prípade športovísk tiež šatní, sprch, dostupného sedenia.
- V priestoroch so zvýšenou koncentráciou ľudí, ako sú zastávky MHD, treba zabezpečiť klimatický komfort poskytnutím dostatočného tieňa, prípadne vytváranie priestoru pre vodné ochladzujúce prvky.
- Samostatne stojace objekty na reklamu je žiaduce v maximálnej možnej miere obmedzovať.
- V priestoroch rezidenčných oblastí, vnútroblokov a sídlisk treba zamedziť rušivé svetlo, osádzane neprimerane vysokých svetelných nosičov a používanie svietidiel s vysokým podielom modrej časti farebného spektra.

Atraktívne mesto

Mesto musí byť príjemným prostredím pre svojich obyvateľov. Kľúčovým aspektom kvalitného verejného priestoru je jeho atraktivita, ktorá musí vychádzať z kontextu mesta. Verejný priestor by mal ponúkať inteligentné riešenia a vyvolávať pozitívny vzťah verejnosti k mestu.

Nasledujúce zásady by mali riadiť rozvoj v oblasti urbánneho dizajnu. Pre detaily tejto sekcie referuj k s. 60 – 69 v Manifeste:

- Aplikácia jednotlivých prvkov vo verejnom priestore musí byť v súlade s celkovým charakterom verejného priestoru. Neexistuje univerzálne riešenie. Unikátny charakter je za určitých okolností možné podporiť umiestnením umenia do verejného priestoru.
- Kým typické verejné priestory ako ulice a parčíky je vhodné unifikovať, významné verejné priestory ako sú námestia a mestské parky je vhodné obohacovať o umenie, či individuálne dizajny.
- Primárne by sa mali využívať materiály z lokálnych zdrojov.
- Utilitárne prvky bežných priestorov by mali mať jednoduchý a nenápadný dizajn. Farebnosť povrchov by mala byť striedma. Prípady, ktoré si vyžadujú individuálny prístup, treba riešiť cez súťaž návrhov.
- Verejné priestory by mali mať jednotný a kompozične vyvážený charakter, t. j. mali by vychádzať z kompozičných princípov.
- Verejné priestory by mali byť jasne vymedzené a prehľadné bez nevyhnutnej potreby zaplňania verejného priestoru informačným systémom. Ak je informačný systém nevyhnutný, mal by zohľadňovať potreby hendikepovaných ľudí.
- Pri návrhu priestorov treba myslieť na potreby a užívateľský komfort celého spektra užívateľov.

Čisté mesto

Starostlivosť o verejné priestory má kritický vplyv na ich funkčnosť.

Systematizácia údržby a upratovania mesta je rovnako kritická ako vytváranie kvalitných verejných priestorov.

Nasledujúce zásady by mali riadiť rozvoj v oblasti správy verejného priestoru.

Pre detaily tejto sekcie referuj k s. 70 – 77 v Manifeste:

- V rámci zjednodušenia údržby je vhodné používať povrchovú úpravu mobiliára a fasád, ktorá je odolná voči vandalizmu.
- Treba umiestňovať dostatočné množstvo odpadkových košov vo verejnom priestore.
- Tam kde je to možné, treba vytvárať odstavné plochy pre zásobovacie vozidlá.
- Pri opravách dopravnej infraštruktúry treba dbať na jednoduchú opakovanú opravu.
- Pri rozkopávkach ulíc alebo výstavbe je nutné vymedziť bezpečnú pešiu obchádzku.
- Značenie podzemného vedenia inžinierskych sietí sprejmi na dlažbu je neprípustné.
- Podzemné inžinierske siete musia minimalizovať ich vplyv na využiteľnosť priestoru nad nimi. Povrchové znaky podzemných sietí nesmú narúšať povrchovú kompozíciu priestoru.
- Inžinierske siete nesmú zasahovať do koreňovej sústavy stromov.
- Nadzemné inžinierske siete je nutné kvantitatívne a objemovo minimalizovať, prípadne združovať s ostatnými prvkami infraštruktúry. Toto sa týka napríklad združovania trakčného vedenia s verejným osvetlením. Pokiaľ to priestorové a iné možnosti umožňujú, malo by sa preferovať umiestňovanie prvkov verejného osvetlenia a trakčného električkového vedenia na prevesoch medzi fasádami protiľahlých budov.
- Už pri výsadbe stromov treba myslieť na systémy zavlažovania, pričom prioritou by malo byť obmedzenie umelých spôsobov zavlažovania.
- Ochrana a starostlivosť o jestvujúce stromy musí prebiehať v zmysle arboristických štandardov o rezoch stromov a ochrane drevín pri stavebnej činnosti. Hodnotenie stromov musí byť takisto vykonávané v zmysle arboristického štandardu.

Bibliografia

1. BURÁK, Dušan – BURÁK, Michal – NOVÁČEK, Oto. 2019. *Manuál tvorby verejných priestrností mesta Prešov*. Architektonické štúdio Atrium s. r. o. Košice. ISBN 978-80-973418-0-0.
2. BURÁK, Dušan – BURÁK, Michal – NOVÁČEK, Oto. 2019. *Manuál tvorby verejných priestrností mesta Prešov*. Architektonické štúdio Atrium s. r. o. Košice. ISBN 978-80-973418-0-0.
3. BAJANÍK, Martin – BLAŠČÁK, Fedor – MORAVČÍKOVÁ, Henrieta. 2018. Identita. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 14 – 21. ISBN 978-80-556-3596-5.
4. BAJANÍK, Martin – BLAŠČÁK, Fedor – MORAVČÍKOVÁ, Henrieta. 2018. Identita. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 14 – 21. ISBN 978-80-556-3596-5.
5. MARCINOV, Michal a kol. 2018. Životné prostredie. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 251 – 279. ISBN 978-80-556-3596-5.
6. MARCINOV, Michal a kol. 2018. Životné prostredie. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 251 – 279. ISBN 978-80-556-3596-5.
7. GEHL, Jan. 2011. *Život medzi budovami*. Island Press. ISBN 1610910230.
8. NETRI, Peter a kol. 2018. Mobilita. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 153 – 177. ISBN 978-80-556-3596-5.
9. BÁRTOVÁ, Hana a kol. 2007 (2019). *Principy a pravidla územního plánování Brno*. Ústav územního rozvoje Brno. Dostupné na internete: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>
10. PRINZ, Dieter. 1997. *Städtebau*. s. 82. Kohlhammer. ISBN 3170126296.
11. NETRI, Peter a kol. 2018. Mobilita. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 153 – 177. ISBN 978-80-556-3596-5.
12. Mutizwa-Mangiza, Naison D. et al.. 2011. *Cities and Climate Change: Global report on human settlements*. United Nations Human Settlements Programme (UN Habitat). Earthscan. s. vi – viii, 33 – 62. ISBN 978-1-84971-371-9.
13. Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hl. mesta SR Bratislavy s. 43
14. Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hl. mesta SR Bratislavy s. 44
15. Akčný plán adaptácie na zmeny klímy hl. mesta SR Bratislavy 2017 – 2019, s. 52 – 53
16. Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hl. mesta SR Bratislavy s. 48
17. GDCI – NACTO. 2016. *Global Street Design Guide*. s. 6. Island Press. ISBN 1610917014.
18. JACOBS, Jane. 1961. *Život a smrť amerických veľkomiest*. Random House. ISBN 067974195X.
19. GDCI – NACTO. 2016. *Global Street Design Guide*. s. 6. Island Press. ISBN 1610917014.

20. MARKO, Igor a kol.. 2018. Rozvoj mesta. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 27 – 65. ISBN 978-80-556-3596-5.
21. JACOBS, Jane. 1961. *Život a smrť amerických veľkomiest*. Random House. ISBN 067974195X.
22. GEHL, Jan. 2010. *Cities for people*. Island Press. ISBN 159726573X.
23. NETRI, Peter a kol. 2018. Mobilita. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 153 – 177. ISBN 978-80-556-3596-5.
24. MELKOVÁ, Pavla a kol. 2014. *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy*. s. 244. IPR Praha. ISBN 978-80-87931-11-0.
25. Návrh akčného plánu ochrany pred hlukom Bratislavskej aglomerácie pre stav v roku 2011. 2015, s. 32
26. GDCI – NACTO. 2016. *Global Street Design Guide*. s. 9. Island Press. ISBN 1610917014.
27. GDCI – NACTO. 2016. *Global Street Design Guide*. s. 9. Island Press. ISBN 1610917014.
28. MELKOVÁ, Pavla a kol. 2014. *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy*. s. 264. IPR Praha. ISBN 978-80-87931-11-0.
29. Akčný plán adaptácie na zmeny klímy hl. mesta SR Bratislavy. 2017 – 2019, s. 59
30. Akčný plán adaptácie na zmeny klímy hl. mesta SR Bratislavy. 2017 – 2019, s. 60
31. BENEDIG, Dávid a kol. 2018. Šport. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 235 – 247. ISBN 978-80-556-3596-5.
32. MARKO, Igor a kol. 2018. Rozvoj mesta. In: *M. Vallo a kol., Plán Bratislava*. SLOVART, spol. s r. o., 2018. s. 27 – 65. ISBN 978-80-556-3596-5.
33. BÁRTOVÁ, Hana a kol. 2007 (2019). *Principy a pravidla územního plánování Brno*. Ústav územního rozvoje Brno. Dostupné na internete: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>
34. JEHLÍK, Jan. 2016. *Rukověť urbanismu*. Ausdruck Books. ISBN 978-80-260-9558-3.
35. MELKOVÁ, Pavla a kol. 2014. *Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. mesta Prahy/návrh*, s. 43. IPR Praha. ISBN 978-80-87931-13-4.
36. MELKOVÁ, Pavla a kol. 2014. *Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. mesta Prahy/návrh*, s. 43. IPR Praha. ISBN 978-80-87931-13-4.
37. MELKOVÁ, Pavla a kol. 2014. *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy*. s. 183. IPR Praha. ISBN 978-80-87931-11-0.
38. Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hl. mesta SR Bratislavy s. 46

Spracovateľský kolektív

Autori

Roman Žitňanský, Oto Nováček, Adam Lukačovič,
Petra Šingerová, Michal Marcinov

Autorská spolupráca

Ingrid Konrad, Peter Netri, Samuel Achberger

Odborní konzultanti

Ivan Bútora, Milota Sidorová, Zora Pauliniová,
Juraj Hurný, Igor Marko, Eduard Donauer,
Martin Berežný, Ján Mazúr, Juraj Nyulassy

Autori odborných komentárov

Ivan Gogolák, Pavol Paňák, Peter Szalay,
Tamara Stohlová, Slavomír Ondoš,
Michal Dekánek, Ivana Rapoš Božič,
Michal Hladký, Veronika Prachárová

Editácia

Patrik Garaj

Jazyková korekcia

Zuzana Miháliková, Ján Litvák

Grafická identita

Martin Bajaník

Grafická úprava a autori ilustrácií

Barbora Gavláková, Vojtech Ruman

Zdroje fotografií

Peter Netri – 23, 35; Oto Nováček – 12, 14, 19, 26, 28, 30, 31, 38, 40;

Zora Pauliniová – 1, 6, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 27, 33, 36, 37;

Petra Šingerová – 8;

Roman Žitňanský – 21, 29, 32, 34, 39;

Historické pohľadnice, zdroj:

<https://www.facebook.com/StaraBratislavaNaFotografiach/photos/a.330586450362439/352703351484082/?type=1&theater>) - 2;

Archív architektúry USTARCH SAV - 3;

<http://riowang.blogspot.com/2014/09/fasisticky-univerzitni-kampus-v-bratislave.html> - 4;

TASR - 5

Manuál verejných priestorov

Manifest verejných priestorov

Metropolitný inštitút Bratislavy

Sekcia verejných priestorov

Primaciálne námestie 1

814 99 Bratislava

© Metropolitný inštitút Bratislavy, Bratislava 2021

Manuál verejných priestorov/Manifest verejných priestorov

V Bratislave v roku 2021 vydal Metropolitný inštitút Bratislavy.

Akékoľvek modifikácie publikácie sú možné len

so súhlasom vydavateľa. Publikácia je k dispozícii voľne

na stiahnutie. Šírenie je možné len s uvedením zdroja.

Prvé vydanie



ISBN 978-80-973834-0-4

ISBN 978-80-973834-1-1 (pdf)

www.manual.mib.sk