



Ústav územního rozvoje, Jakubské nám. 3, 602 00 Brno
Tel.: +420 542 423 111, www.uur.cz, e-mail: sekretariat@uur.cz

PRINCIPY A PRAVIDLA ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
Kapitola C – Funkční složky
C.10 Veřejná prostranství

Garant kapitoly C. Funkční složky:

Ing. Zdeňka Kučerová

Poslední aktualizace 2015, 2019:

Ing. arch. Milada Chroboczková, Ing. arch. Pavla Balabánová, CSc., Ing. Zdeňka Kučerová,
Ing. František Nantl, Ing. arch. Naděžda Rozmanová, Bc. Jakub Kotrla

Kooperace:

Ing. Milena Antonovičová (část Bezbariérovost)

Recenze:

Ing. arch. Dagmar Saktorová, doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D., Ing. arch. Helena Míková,
Ing. arch. Robert Sedlák

Dostupnost: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>

Zveřejněno: 12. 9. 2019

OBSAH:

C.10 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ.....	2
C.10.1 Charakteristika veřejných prostranství	2
C.10.1.1 Pojem veřejná prostranství	2
C.10.1.2 Legislativní východiska	4
C.10.1.3 Druhy veřejných prostranství	6
C.10.1.4 Vlastnosti veřejných prostranství	12
C.10.1.5 Funkce veřejných prostranství	14
C.10.2 Stav a trendy vývoje	15
C.10.2.1 Současnost	15
C.10.2.2 Trendy následujících let	21
C.10.3 Principy řešení veřejných prostranství v územním plánování.....	26
C.10.3.1 Vazby a problémy vybraných funkčních složek v území	26
C.10.3.2 Doporučená řešení a náměty pro veřejná prostranství	44
C.10.3.3 Nástroje k plánování a realizaci veřejných prostranství, Politika architektury a stavební kultury ČR.....	58
C.10.3.3 Participace veřejnosti a motivace příklady.....	61

C.10 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

C.10.1 Charakteristika veřejných prostranství

C.10.1.1 Pojem veřejná prostranství

Veřejné prostranství (dále též VP) je plocha vymezená urbanistickými prostředky, tedy především okolní zástavbou. Může být rovněž vymezena zelení (zejména stromy) nebo jinými prostorotvornými prvky a způsoby (vodní plochou, vodním tokem aj.). Takto vymezený prostor slouží k užívání veřejností a plní většinou více vzájemně souvisejících funkcí. Jedná se především o obsluhu území včetně dopravní, nakupování a vyřizování nezbytných záležitostí, docházku domů a do zaměstnání, ale rovněž o samotný pobyt na veřejných prostranstvích, o rekreaci (například v parku) a v neposlední řadě též o společenská setkávání.

Veřejná prostranství jsou odrazem života společnosti v dané době, její ekonomické prosperity, její kulturní úrovně a vztahu k hodnotám i vzájemné soudržnosti a sociálního citění. I když se v průběhu let i staletí většinou jedná stále o stejný veřejný prostor, jeho způsob využití, vztahy a okolnosti se mění, a mění se i samotný vzhled veřejných prostranství a význam, který je jim přisuzován. Při jejich hodnocení a vytváření je třeba proto brát v úvahu celou řadu mnohdy i protichůdných aspektů. Východiska pro řešení veřejných prostranství můžeme charakterizovat jako:

- legislativní a normativní,
- funkční,
- historická,
- urbanistická, výtvarně estetická a prostorově kompoziční,
- ekologická,
- technická,
- bezpečnostní,
- sociologická a psychologická.

Uvedená charakteristika není definicí, je volným výkladem, který by mohl sloužit jako základ pro hledání definice veřejných prostranství pro účely územního plánování. Úkolem předložené kapitoly je snaha o analýzu vlastností, funkcí a problémů, které se pojí k veřejným prostranstvím. Z nich vyplývají rámcové principy pro jejich navrhování, neboť kvalitní návrh je předpokladem každé dobré realizace. Kvalitnímu návrhu by mělo předcházet dobré zadání, které kvalifikovaně popíše, co se od daného prostranství očekává, k čemu má sloužit, jak má být navázáno na okolí.

**Kvalitní návrh + zodpovědná realizace + odpovídající užívání + pravidelná údržba
= přívětivé a funkční veřejné prostranství**



Obr. 1: Lze něco vytknout těmto veřejným prostranstvím? Bratislava
Foto: Milada Chroboczková

Veřejná prostranství jsou předmětem mnoha diskuzí, vyvolávají řadu protichůdných názorů a jejich střetů, jsou tématem vzbuzujícím emoce a provokujícím k debatám.

Není divu, neboť **dvě základní úlohy veřejných prostranství** jsou svou náplní opačné:

1. komunikace – průchod, průjezd mezi zastavěnými plochami a jinými bariérami v území,
2. relaxace, odpočinek, setkávání¹.

Zatímco první úloha vyžaduje rychlost, dynamiku, pohyb, druhá úloha si žádá opak – klid, ticho, pohodu.

Dalším důvodem toho, že veřejná prostranství jsou diskutovaným tématem, jsou sami **uživatelé** s jejich rozdílnými zájmy. Veřejná prostranství užívají pasivně nebo aktivně lidé všech věkových kategorií, sociálních skupin, pohybových a mentálních schopností, osoby spojené s funkcemi veřejného prostranství jako prodejci, pořadatelé a účastníci nejrůznějších společenských, kulturních a sportovních akcí, provozovatelé zařízení občanského vybavení a technické a dopravní infrastruktury, pěší, cyklisti, pejskaři se psy, motoristé a další, vč. lidí momentálně bez domova. Veřejná prostranství tedy užíváme všichni a všech se nás proto týkají.

Fakt, že veřejná prostranství jsou problematikou složitou, vychází ze skutečnosti, že mezi veřejná prostranství zahrnujeme různé plochy: **ulice, náměstí, návsi, nábreží, parky, restaurační zahrádky, pasáže, náplavky, venkovní schodiště, rozptylové plochy občanského vybavení, zastávky hromadné dopravy, nástupní ostrůvky, průchody, podloubí, parkány a další venkovní plochy.**

S různými plochami, které mezi veřejná prostranství řadíme, jsou spojeny různé **účely a funkce** těchto ploch, mnohdy i dost specifické. Vedle např. dopravy, parkování, odpočinku, to jsou mj. prodejní trhy, folklórní slavnosti, divadelní představení, provozování cirkusových atrakcí a kolotočů.

Veřejná prostranství se musí vyrovnat s odlišnými **prostorovými podmínkami** jako je např. svažitost terénu, tvar, velikost, výška a charakter staveb a dalších prvků, které je vymezují. Musí se také vyrovnat s mikroklimatem, geologickými podmínkami, vč. podsklepení historických náměstí, existencí významných staveb, solitérních dřevin, s umístěním inženýrských sítí a vazbami na dopravní systém a na systémy technické infrastruktury.

Pominout nelze ohled na **památkově chráněné lokality** sídla, jeho charakter a historické utváření, genius loci konkrétního místa, jeho dotváření uměleckými díly či alternativními uměleckými nebo občanskými projevy. Veřejná prostranství, zejména v památkově chráněných lokalitách, je třeba vnímat komplexně, tedy nejen jejich jednotlivé prvky, ale i půdorysnou a hmotovou skladbu objektů, které je obklopují, a jejich vzájemné kompoziční vztahy.

Zanedbatelné není ovlivnění veřejných prostranství jeho **mobiliářem**, dopravními značkami, reklamními poutači.

Zásadní vliv na vzhled, možnosti užívání, charakter a vnímání uživatelem má řádná a pravidelná **údržba čistoty a funkčnosti** veřejných prostranství!



¹ podle J. Gehla: "Běžným znakem života v městském prostoru je všestrannost a spletnost činností, které se mnohdy překrývají a často přecházejí mezi cílevědomou chůzí, zastavením, odpočinkem, stáním a konverzací."



Obr. 2, 3: Řeka se svými břehy poskytuje velký potenciál pro užívání veřejností. Bratislava
Foto: Milada Chroboczková

C.10.1.2 Legislativní východiska

Samotný zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), pojem veřejné prostranství nedefinuje, ale odkazuje na definici veřejného prostranství v zákoně o obcích.

Veřejná prostranství podle zákona o obcích

Podle ustanovení § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecním zřízení), dále jen zákon o obcích, jsou veřejná prostranství „**všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru**“.

Zákon o obcích ve své definici tedy **jednotlivé druhy veřejných prostranství vyjmenovává**, nicméně se jedná o výčet neúplný („...a další prostory přístupné každému bez omezení,...“).

Poznámka: Ústavní soud v nálezu Pl. ÚS 21/02 (211/2005 Sb.) uvedl, že při rozhodování, která místa v obci podléhají poplatku za užívání veřejného prostranství, je obec vázána nejen definicí veřejného prostranství v § 34 zákona o obcích, ale i celým systémem územního plánování a stavebního řízení a že „další prostory přístupné každému bez omezení“ je nutno chápat jako prostranství obdobného charakteru jako náměstí, tržiště, silnice, místní komunikace, parky a veřejná zeleň, nikoliv jako „jiné prostory“.

Z výčtu podle zákona o obcích dále vyplývá, že se jedná o dvě poměrně rozdílné skupiny veřejných prostranství – skupinu, kterou tvoří náměstí, ulice, tržiště, chodníky (veřejná prostranství, na kterých většinou převažují zpevněné plochy) a skupinu veřejné zeleně (prostranství s převažujícími plochami zeleně).

Jak tedy chápat zeleň v souvislosti s definicí veřejných prostranství jako ploch s rozdílným způsobem využití? Definice samotné zeleně a vysvětlení souvisejících pojmů je uvedena v kap. C. 5 Zeleň publikace Principy a pravidla územního plánování. V této kapitole se jedná o zeleň, respektive o vymezení (identifikaci) zeleně jako součásti (resp. části!) veřejných prostranství.

Náměstí, ulice, tržiště, chodníky a další možné „prostory přístupné každému bez omezení“ je možné chápat z hlediska zeleně jako plochy, jichž je zeleň nedílnou součástí. Zcela logicky zde převládají, resp. mohou převládat zpevněné plochy, neboť slouží k pohybu lidí, zejména k pěšímu pohybu a obsluze území včetně dopravní obsluhy.

Park je také veřejným prostranstvím, ale jeho podstatou je samotná zeleň, a proto v něm převládají plochy s vegetačním pokryvem.

Veřejná prostranství podle stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek

Stavební zákon veřejná prostranství zmiňuje jako součást veřejné infrastruktury [§ 2 odst. 1 písm. k)]. V rámci definice veřejné infrastruktury se v bodě 4. uvádí: **veřejná prostranství zřizovaná nebo užívaná ve veřejném zájmu.**

Dle ustanovení § 7 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 501/2006 Sb.“), takto definovaná veřejná prostranství jsou i povinnou součástí zastavitelných ploch:

(1) *Plochy veřejných prostranství se obvykle **samostatně vymezují** za účelem **zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost** pozemků veřejných prostranství a k zajištění **podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem.***

(2) *Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované **pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství** a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, sloučitelé s účelem veřejných prostranství. **Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.***

Poznámka k odst. 1): Přiměřeným umístěním je myšleno umístění v rámci navrhované zastavitelné plochy, přiměřený rozsah znamená, že je-li navrhovaná zastavitelná plocha například 3 hektary, měla by být i plocha veřejného prostranství „přiměřeně“ větší. Při řešení dostupnosti pozemků veřejných prostranství je třeba vzít v úvahu, že docházková vzdálenost pro každodenní vycházky (například do parčíku, na dětské hřiště nebo jiný druh veřejného prostranství) je pro rodiče s batolaty a malými dětmi max. 400 m, tj. cca 10 minut pěší chůze, v případě většího parku lze uvažovat 15 minut²).

Poznámka k odst. 2): Jedná se o vymezení samostatné a celistvé plochy, tedy nikoli o součet všech ploch chodníků, které jsou v rámci zastavitelné plochy vymezeny.

V § 22 citované vyhlášky se dále uvádí:

Nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek bytového domu, je 12 m. Při jednosměrném provozu lze tuto šířku snížit až na 10,5 m.

Nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek rodinného domu, je 8 m. Při jednosměrném provozu lze tuto šířku snížit až na 6,5 m.

Ve volné krajině, tedy vně zastavěného území, se veřejná prostranství zpravidla nevymezují.

Paragraf 3 odst. 5 vyhlášky č. 501/2006 Sb. uvádí: *Obecným požadavkem na vymezování ploch je vytvářet a chránit bezpečně přístupná veřejná prostranství v zastavěném území a v zastavitelných plochách, chránit stávající cesty umožňující bezpečný průchod krajinou a vytvářet nové cesty, je-li to nezbytné.*

² Zdroj: internetové stránky Městské parky; dostupné na:

<http://translate.google.cz/translate?hl=csCZ&langpair=en%7CCs&u=http://cityparksblog.org/2011/05/13/pedestrians-and-park-planning-how-far-will-people-walk/>

Požadavky na bezbariérové užívání veřejných prostranství

Vzhledem k tomu, že veřejná prostranství by měla sloužit každému bez omezení, všem lidem, tedy i těm s případným handicapem, starším občanům, maminkám s kočárky, měla by být řešena bezbariérově. Dle **Příručky technické asistence ECA 2003** by mělo být prostředí veřejných prostranství ke svým uživatelům ohleduplné, bezpečné, zdravé a srozumitelné. To mj. znamená, že by mělo zohledňovat rozmanité nároky uživatelů a umožňovat jim jeho samostatné užívání (bez potřeby asistence). Nemělo by ohrožovat jejich zdraví (například formou nečekaných překážek, problematického mobiliáře nebo i například přítomností alergenů nebo škodlivin v ovzduší). Srozumitelnost prostředí je nejvíce ovlivněna urbanistickou koncepcí, logikou vedení pěšího provozu a prostorovým uspořádáním, čitelností struktury města a jeho zapamatovatelností. Srozumitelnosti, respektive orientaci, napomáhá i dobré značení.

Bezbariérovým řešením veřejných prostranství se zabývá vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (dále jen „bezbariérová vyhláška“) – podrobněji část C.10.3.1 Vazby a problémy vybraných funkčních složek v území.

C.10.1.3 Druhy veřejných prostranství

Aby bylo prostředí veřejných prostranství maximálně funkční, musí splňovat celou řadu aspektů. Kromě pěšího provozu musí koordinovat množství činností, ať již zjevných, jako je doprava včetně parkování, nebo částečně skrytých, jako jsou například inženýrské sítě.

Na veřejná prostranství můžeme nahlížet z hlediska jejich druhu, prostoru, který zaujímají, tvaru, jejich umístění v rámci sídla, z hlediska převažující funkce, respektive činností, které zde probíhají, nebo též z hlediska způsobu a historie jejich vzniku.

Základní druhy veřejných prostranství

Druhy veřejných prostranství jsou stanoveny zákonem o obcích. Jsou to:

- náměstí,
- ulice,
- tržiště,
- chodníky,
- parky,
- veřejná zeleň,
- další prostory přístupné každému bez omezení.

Náměstí jsou z hlediska společenského i z hlediska urbanistického nejvýznamnějším místem ve městě (podobnou roli hrají v menších sídlech **návsi**). Jsou zde soustředěny významné funkce a konají se zde z hlediska společenského i politického nejdůležitější akce. Na náměstích nebo v jejich těsné blízkosti bývají zastoupena centra duchovní (kostel), občanská (radnice, úřady), hospodářská (obchody, trhy) nebo společenská a kulturní. Jednotlivá náměstí mohou mít různý význam, charakter a různou náplň podle převažující funkce. Jsou náměstí tržní, která si dodnes uchovávají tuto historicky nejstarší funkci, náměstí parková s funkcí převážně rekreační a pobytovou, náměstí s bohatou občanskou vybaveností, tedy obchody, restauracemi a kavárnami, náměstí před významnými veřejnými budovami nebo ta, která slučují většinu funkcí dohromady.

Je-li náměstí srdcem města, pak jsou ulice jeho cévami, kterými proudí život.

Ulice jsou typem veřejného prostranství lineárního charakteru. Svým uspořádáním významně ovlivňují dostupnost cílů a přehlednost sídla. V urbanistické struktuře je systém uspořádání ulic tím nejvýznamnějším faktorem jeho organizace. Síť ulic, náměstí a dalších veřejných prostranství vytváří systém fungování města. Prostřednictvím tohoto systému je zajištěn pohyb pěších, cyklistů i vozidel.

Cílem může být vyřizování různých záležitostí, ale rovněž samotný pobyt na veřejných prostranstvích (prohlížení zajímavých míst, pamětihodností, výkladů obchodů, procházky, rekreace v zeleni,

společenská setkávání). Ulice jsou sledem míst více nebo méně zajímavých. Čím zajímavější a pestřejší je tento sled, tím jsou ulice atraktivnější, významnější.

Tržiště chápeme většinou jako součásti stávajících náměstí. V některých případech však může město vymezit plochu i mimo stávající náměstí, určenou pro jednorázové akce, jako jsou poutě, konání cirkusových představení, zvláštní trhy nebo výstavy. Jsou-li tyto plochy přístupné bez omezení (na rozdíl od oplocených výstavních areálů), jsou dle zákona o obcích veřejným prostranstvím.

Chodníky jsou nedílnou součástí ulic a náměstí, ale někdy též volných prostranství (například v parku, v sídlišti nebo i chodníky v nezastavěném území spojující blízké obce). Jejich vedení a dimenzování vychází z logiky a frekvence pěšího provozu. Jejich šířka je odvozena z předpokládaného počtu chodců, přičemž nejmenší volná šířka chodníku dle Přílohy č. 2 bezbariérové vyhlášky je 1,50 m (má umožnit jízdu dětského kočárku).

Chodníky jsou určeny chodcům, ti by se na chodnících měli cítit bezpečně. Nemělo by se na nich připouštět parkování (a to ani v případě zásobování) ani cyklistické stezky.



Obr. 4: Stín stromů a vodní prvky vybízí k odpočinku. Bratislava
Foto: Milada Chroboczková

Park je veřejným prostranstvím, ale jeho podstatou je zeleň. Park je zároveň i veřejnou zelení, ale ne každá veřejná zeleň může být nazvána parkem. Mělo by se jednat o souvislou plochu, upravenou podle zahradně architektonických nebo krajinářských zásad. Měl by být dostupný (obecně se uvádí, že rozumná docházková vzdálenost do parku pro rodiče s dětmi je 400 m). Park, aby plnil svoji funkci, musí mít určité velikostní parametry. Minimální rozloha parku je 0,5 hektaru, přičemž je důležitý i jeho tvar. Jeho minimální šířka je 25 m (jedná se skutečně o minimální parametry).

Městský park by měl splňovat řadu kritérií. Funkcí parku je poskytovat lidem účinnou rekreaci v prostředí blízkém přírodě. Měl by být pobytovým i společenským místem, bezpečným, udržovaným a hlavně by zde měla naprosto převládat vegetace nad zpevněnými plochami. Procento zastavěných a zpevněných ploch včetně dětských hřišť nemá překročit 10 % z celkové výměry parku. Vhodným a v městské prostředí téměř nezbytným doplňkem parků a veřejné zeleně jsou vodní plochy a prvky, jako např. jezírka, fontány, kašny, otevřené vodoteče apod. Tyto vodní prvky nejen esteticky dotváří prostředí, ale mají i zásadní úlohu v tvorbě příjemného mikroklimatu ve městech. (Více v kapitole Principů a pravidel územního plánování C.5 Zeleň).



*Obr. 5: Průhled z lavičky parku na vodní prvek s plastikou. Bratislava.
Foto: Zdeňka Kučerová*

Veřejná zeleň

Veřejná prostranství nelze chápat jen jako ulice, náměstí a parky, ale také jako veškerou veřejně přístupnou zeleň nacházející se uvnitř zastavěného území a zastavitelných ploch. Jsou to především parky, malé parkově upravené plochy, parková náměstí a další plochy zeleně přístupné každému bez omezení, jako například uliční stromořadí, jednotlivé stromy na náměstí, zeleň u významných veřejných budov atd. Dobrá znalost problematiky zeleně je základním předpokladem pro její správné uplatnění při řešení urbanistického prostoru.

Jedná se o zeleň ve veřejném vlastnictví, vybudovanou a udržovanou z veřejných prostředků. Ale jsou i výjimky. Například předzahrádky u rodinných a bytových domů (vlastněné a udržované soukromými vlastníky) je možno rovněž chápat jako veřejnou zeleň, neboť v rámci ulice tak působí – jsou její součástí.

Další kapitolou je **sídlíštní zeleň**. Je sice v plochách bydlení, ale většinou je veřejně přístupná bez omezení, tím splňuje základní parametry veřejných prostranství. Bývá vybudovaná a udržovaná z veřejných prostředků. Sídlíštní zeleň byla původně zamýšlena jako park mezi budovami. Jedná se o veřejné prostranství, které by mělo sloužit každodenní rekreaci obyvatel a přispívat tím k příznivému prostředí sídliště, aby nedocházelo k jejich hromadnému opouštění a sociálnímu vyloučení (viz – Koncepce rozvoje veřejných prostranství pražských sídliště, Praha 2015).

Příklady dalších druhů veřejných prostranství

Nábřeží a veřejná prostranství kolem vodních ploch

Vodní plochy a toky patří k nejvýznamnějším přírodním prvkům v sídle. Voda jako emocionálně významný prvek k sobě poutá zvýšenou pozornost a spolu se zelení zvyšuje estetickou i pobytovou hodnotu prostředí. U nábřeží tvoří vždy jednu hranu prostranství linie vody (tekoucí nebo stojaté), druhou vytváří zástavba. K prostoru řeky patří i okolní břehy spolu s krajinou nebo zástavbou na protějším břehu. Toto pohledově související území vytváří zajímavost místa.

Voda je dynamickým prvkem, který vnáší do sídla pohyb a společně se zelení příznivé mikroklima. Nábřeží vybavené mobiliářem v podobě laviček, altánů, dětských hřišť přináší množství podnětů při jeho pozorování. Je spolu s vybaveností v podobě kaváren, restaurací, obchodů, případně s možností plavby na vyhlídkových lodích veřejným prostranstvím s největším potenciálem pro vytvoření jednoho z nejatraktivnějších veřejných prostranství.





Obr. 6-8: Bratislava

Foto: Petr Forchghott, Milada Chroboczková

Veřejná prostranství navazující na významné dopravní stavby – zejména na nádraží

Nádraží (železniční i autobusová), ale i zastávku na železnici je třeba považovat za vstupní bránu do sídla a tomu přizpůsobit přednádražní veřejné prostranství. Tyto plochy mají specifický charakter, jsou často neudržovaná až odpudivá, přitom z hlediska urbanistické koncepce mají potenciál vytvoření dalšího centra sídla, zejména navazují-li na hlavní třídu s obchody a dalším občanským vybavením. Je pozitivní, že se začínají objevovat vhodné příklady přednádražních prostorů, například v Hradci Králové, České Třebové, v zahraničí kupříkladu v Erfurtu.



Obr. 9: Autobusové nádraží v Hradci Králové

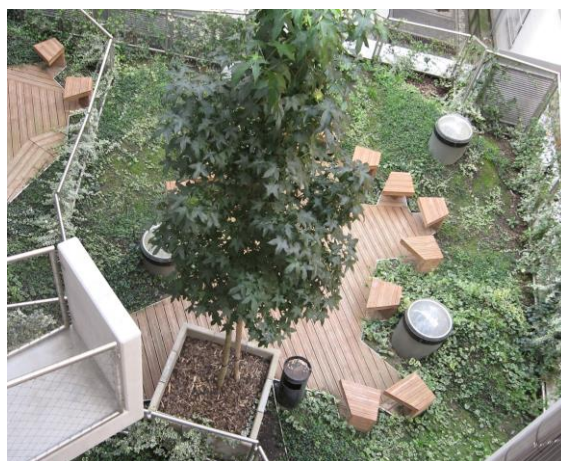
Foto: Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.



Obr. 10: Nádraží – Česká Třebová
Foto: Michal Horák

Otevřené vnitrobloky

jsou rovněž veřejným prostranstvím. Z hlediska územního plánu se jedná o plochy bydlení, ale ve většině případů jde o plochy přístupné každému bez omezení, vybudované a udržované z veřejných prostředků, tudíž splňující hlediska veřejných prostranství podle zákona o obcích. Jako příklady zdařilých otevřených vnitrobloků je možno zmínit realizace z Bratislavy, Ostravy-Fifejd nebo Kopřivnice.



Obr. 11: Bratislavské vnitrobloky
Foto: Zdeňka Kučerová

Podchody, nadchody, průchody, venkovní schodiště, lávky, vstupy do podzemí, vyústění výtahů z podzemních parkovišť

jsou většinou součástí veřejných prostranství a umožňují bezpečnější překonání dopravních, terénních nebo jiných bariér v území. Tato zařízení mohou mít mj. funkci městotvorného prvku (jedním

z nejznámějších příkladů jsou Španělské schody v Římě). Může se jednat pouze o komunikační záležitost, jejich součástí může být veřejná zeleň, mobiliář, ale také obchody, služby apod.



Obr. 12: Bratislavské průchody
Foto: Zdeňka Kučerová

Pasáže

Jsou pokračováním veřejného venkovního prostoru dovnitř budov případně do zastřešených vnitrobloků. Většinou vytvářejí spojnice (zkratky) mezi významnými obchodními ulicemi a rozšiřují tak prostor pro další plochy občanského vybavení. Jsou určeny výhradně chodcům a jejich výhodou je ochrana chodců před nepřízní počasí. I když jsou pasáže zpravidla přístupné, jako ostatní veřejná prostranství, každému bez omezení, existují na půdorysu pozemků soukromých vlastníků v rámci jejich staveb a mohou tedy být z jejich vůle na omezenou dobu (obvykle v nočních hodinách), nebo i trvale, uzavřeny.

C.10.1.4 Vlastnosti veřejných prostranství

Na veřejné prostranství můžeme nahlížet z hlediska jeho fyzické podoby, tj. prostoru, a z hlediska činností, které v něm probíhají – funkcí, které plní.

Fyzickou podobu – prostor veřejných prostranství a jeho kvalitu ovlivňují zejména tyto vlastnosti:

- velikost a tvar,
- návrh řešení VP a kvalita jeho realizace,
- charakter plochy, např. podíl zpevněné a travnaté plochy, využití vodní plochy,
- druh a kvalita zeleně, její údržba,
- charakter zástavby, která veřejné prostranství vymezuje (sevřená – bloková, řadová zástavba apod., rozvolněná – volně stojící domy apod.), případně staveb, které jsou součástí VP (v jejich ploše), jejich výška, objem,
- architektonická kvalita, estetická úroveň, stavební a technický stav zástavby a dalších okolních objektů,
- parter a vše, co je vnímatelné v horizontu očí pěších.

Veřejné prostranství musí splňovat další předpoklady a vlastnosti jako například:

- **přístupnost, dostupnost**

Lidé se chtějí především dostat z jednoho místa na druhé (bez bariér), a to jak MHD, tak autem, na kole či pěšky. Vozidla spolu s chodci mohou sdílet stejnou plochu, ale musí přitom dodržovat pravidla bezpečnosti. V případě, že nelze bezpečnost chodců zaručit, je třeba auta z pěších tahů vyloučit nebo jim jasně vymezit jejich prostor.

- **veřejnost**

Veřejné prostranství musí být místo, kde se mohou lidé volně procházet nebo svobodně pobývat bez omezení.

- **schopnost sdružovat lidi**

Ulice musí lidem umožňovat, aby mohli kráčet různou rychlostí včetně volné procházkové chůze, při níž nemají mít pocit, ani že jdou v davu, ani že jsou osamělí.

Schopnost sdružovat lidi spočívá v možnosti navazovat neformální kontakty (vidět a být viděn – princip korza). Lidé se na veřejném prostranství zdrží, neodcházejí, procházejí se a vzájemně se vnímají, potkávají své známé – jde o místa setkávání.

- **schopnost zadržovat lidi**

Prostor musí být pobytově přívětivý. Lidé se zastavují zpravidla u významových bodů nebo linií (např. u sloupů s hodinami, pod výrazným stromem, na kraji trávníku, parku nebo na rohu ulice).

- **živost, pestrost, rozmanitost**

Jedná se o přítomnost lidí a s ním související dostatek různých cílů (obchody, úřady a instituce, kavárny ...), ale i o různorodost a zajímavost samotného prostoru ulice, její členění, otevírání a uzavírání pohledů a přítomnost zeleně.

- **bezpečnost**

Dobré osvětlení a dění na veřejných prostranstvích (přítomnost kaváren, restaurací a obchodů otevřených do nočních hodin) přispívá k pocitu bezpečnosti přítomných. Významnou roli pro bezpečnost sehrává kromě přítomnosti lidí také pořádek a vhodné osvětlení, případně využití kamerového systému. Posílí ji i správa veřejných prostor, ev. s ostrahou nebo zamykáním vybraných míst, aby se předešlo vandalismu, znečištění, konfliktům způsobeným hlukem v nočních hodinách apod.

- **pohodlí, pohodlnost**

Veřejná prostranství mají poskytovat možnost odpočívat, zahrnovat místa k odpočinku či zastavení. Ulice nemá vyvolávat dojem už při pohledu, že je únavná – příliš dlouhá ulice (dlouhý průhled), strmá (přílišné stoupání), nezajímavá. O pohodlí rovněž rozhoduje docházková vzdálenost.

- **klimatická pohoda**

Teplotu v horkých letních dnech do značné míry snižují vzrostlé stromy. Uliční stromořadí omezují přehřívání prostoru, podporují vzdušné proudění, zlepšují provětrávání a tím kvalitu ovzduší na veřejných prostranstvích. Zásadní úlohu v tvorbě příjemného mikroklimatu hrají i vodní prvky, zejména kašny a fontány.

- **plynulost, návaznost a souvislost s dalšími prostory**

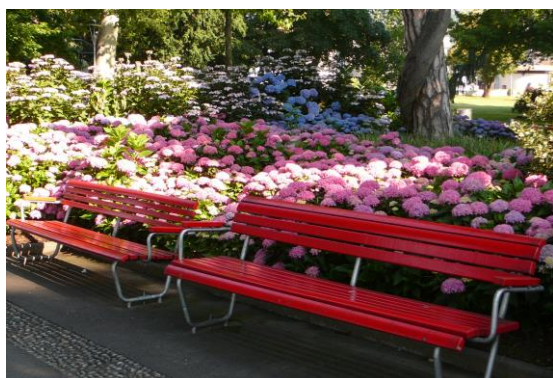
Vzájemná návaznost veřejných prostranství a plynulost pěšího pohybu (bez bariér a zbytečného obcházení překážek) je důležitá z hlediska jejich užívání, a to jak u ulic a náměstí, tak u ploch zeleně. I plochy zeleně by mohly sloužit k procházení se od jednoho významového bodu ke druhému, ke zkracování cesty přes park nebo naopak menší prodloužení, ale příjemnější si cesty přes park. Zejména v horkých letních dnech působí plochy se stromy jako oázy klimatické pohody.

C.10.1.5 Funkce veřejných prostranství

Vlastnosti veřejného prostranství ovlivňují a limitují jeho funkce, tj. možnosti provozování aktivit. Venkovní aktivity spojené s VP lze dělit (dle Jana Gehla) na nezbytné, volitelné a společenské. S tímto dělením souvisí **základní funkce veřejných prostranství**:

- **obslužná** – zajišťující průchod, průjezd k cílům ležícím mimo VP a dále zajišťující přístup uživatelům veřejných prostranství a zařízení, které VP tvoří (zejména občanské vybavení a bydlení), vč. přístupu pro zásobování, zdravotní služby a hasičů, obsluhy technické infrastruktury, údržby;
- **sociální** – setkávání přátel, obyvatel pro posílení vztahů (je významné v současné době, kdy kontakty pomocí komunikačních technologií nahrazují osobní kontakt);
- **pobytová** (rekreační, odpočivná) – zajišťují ji zejména druhy veřejných prostranství s převažujícím podílem zeleně, především parky;
- **společenská** – setkávání obyvatel okolí a návštěvníků při společenských akcích, včetně akcí kulturních.

Základní funkce souvisí se zásadním členěním VP na dvě skupiny – skupinu spíše s převažujícími zpevněnými plochami a skupinu s převažujícími plochami veřejné zeleně. Zatímco první skupina plní zejména funkci obslužnou a společenskou, druhá skupina plní především funkci rekreační a pobytovou.



Obr. 13, 14: Náměstí v Nových Hradech, park – Locarno
Foto: Naděžda Rozmanová

Funkce VP jsou ovlivňovány existencí občanského vybavení, které je obklopuje (většinou v parterech domů), zejména obchody, tržiště, restaurace a kavárny s možností venkovních zahrádek ve VP, úřady, školy apod.

Některé funkce se mohou střídat v průběhu dne (v ranních hodinách – dopravní obsluha občanského vybavení, během dne – stánkový prodej, večer – kulturní akce) nebo v průběhu roku (např. konání akcí souvisejících se svátky – vánoční trhy, s umístěním atrakcí – kolotoče, cirkus).

Každé VP má svoji atmosféru, která se mění s ročním obdobím. Život VP ovlivňují i jeho uživatelé – obyvatelé okolních domů, prodejci, aktéři kulturních a dalších akcí a provozovatelé občanského vybavení, které s VP souvisí. Kvalita VP ovlivňuje kvalitu života města, vesnice.

Součástí vnímání VP jsou i soukromé pozemky a plochy ležící mimo VP, do kterých je průhled z veřejných prostranství – vnitrobloky domů, zahrady rodinných domů apod.

Kvalita prostoru a funkce prostoru se vzájemně ovlivňují. Příklad vzájemného ovlivnění prostoru a funkce se projevuje již u základní funkce většiny VP, tj. jako prostoru pro pohyb za určitým cílem. Skutečnost, jestli obyvatel nebo návštěvník využije VP jen k tomu, aby se dostal do svého cíle, nebo zda ve VP setrvává déle, záleží na kvalitě prostranství, jeho vlastnostech a dalších funkcích, které plní.

C.10.2 Stav a trendy vývoje

C.10.2.1 Současnost

Na přelomu tisíciletí se kromě materiálních potřeb a jistot dostává do popředí zájem o věci veřejné, všeobecný zájem o životní prostředí, o udržitelný rozvoj. S tím souvisí mimo jiné i snaha o zlepšení prostředí ve městech, vznikají i nová veřejná prostranství. Je snaha změnit využití stávajících veřejných prostranství v prospěch obyvatel, i když stále je problémem negativní vliv dopravy. Na významu nabývají otázky bezpečnosti, sociálně přijatelných prostorů pro všechny skupiny obyvatel, zajištění přístupu handicapovaným obyvatelům a starší generaci, které procentuálně ve vyspělých zemích světa přibývá. Přitom je potřeba současně řešit problematiku řady různých zájmů a někdy i střetů jednotlivých uživatelů veřejných prostranství.

Se stále rostoucím rozvojem automobilizmu se výrazně mění charakter měst a obcí a jejich veřejná prostranství. Dříve byla tato založena na pěší chůzi, případně jízdě na koni, v kočáru nebo na povozu, čemuž odpovídaly parametry ulic. Průtahy komunikací vedené přes zastavěná území měst a vesnic významně zasahují do struktury řady z nich a podstatně ovlivňují veřejná prostranství, náměstí a návsi, kterými prochází. Doprava je tak významnou, mnohdy dokonce určující součástí veřejných prostranství.

Doprava zabírá stále více místa pro kapacitnější komunikace a parkování vozidel na úkor veřejných prostranství. Zvyšující se intenzita dopravy znamená také předělování území, snížení pocitu pohody související s hlukem a emisemi. Důsledkem je mj. odliv části obyvatel z měst a vznik suburbánních území, která většinou funkční veřejná prostranství zcela postrádají. Snahou o nápravu je úsilí zklidňovat městskou dopravu a v lokalitách, kde je to možné, prosazovat formu obytných ulic.

Veřejná prostranství se v současnosti vedle tlaku dopravy potýkají s mnoha dalšími problémy. Ty souvisí s prioritami společnosti, životním stylem, ekonomickými možnostmi a mnoha dalšími podmínkami, které veřejná prostranství ovlivňují.

K nejnaléhavějším **problémům veřejných prostranství** je možné řadit následující skutečnosti.

- Problémy přináší pohyb pěších, cyklistická a další doprava ve stejném prostoru, pokud je kladen hlavní důraz na plynulost motorové dopravy. Zkušenosti z evropských měst dokazují, že může fungovat velmi dobře sdílený prostor, pokud je v něm motorová doprava omezována, nikoli protěžována. Vymísťování chodců do nadchodů a podchodů v zájmu „plynulosti dopravy“ je tak již

překonaný koncept. Jednotlivé druhy dopravy by se vzájemně neměly negativně ovlivňovat, nýbrž doplňovat (podrobněji viz část C.10.3.1 Vazby a problémy vybraných funkčních složek v území).

- Hrozí další zastavování volných ploch v rámci stabilizovaných ploch bydlení, smíšených obytných atd., zejména ploch, které nejsou sice dostatečně udržovány, ale v podstatě plní funkci veřejných prostranství (plácky pro hry dětí, plochy s neupravenou zelení a další). Tyto plochy by v případě rekonstrukce mohly plnohodnotně plnit funkce veřejného prostranství. Pro zabránění jejich využití pro zástavbu chybí legislativní opora. Ve vyhlášce č. 501/2006 Sb. je požadavek na velikost veřejných prostranství (podrobněji viz část C.10.1.2 Legislativní východiska) ve vztahu k plochám bydlení, občanského vybavení atd. uplatněn pouze na zastavitelné plochy. Bylo by žádoucí upravit legislativu tak, aby v případě záměru zastavět volné plochy v zastavěném území, bylo nutno prokázat, že nedojde k úbytku ploch veřejných prostranství, který by představoval snížení jejich celkové výměry v takovém rozsahu, že dojde ke snížení kvality funkcí v okolních stabilizovaných plochách. Území veřejných prostranství by měla být chráněna.



Obr. 15: Jak málo stačí pro příjemnější pobyt. Vídeň
Foto: Igor Kyseľka

- Zaměření společnosti na výkon a ekonomickou prosperitu vede ke komercializaci řady veřejných prostranství. To se negativně projevuje v historických jádrech měst, např. využití obchodů pro prodej nevhodného sortimentu; pouliční prodej mnohdy zastiňuje architektonicky a historicky hodnotné stavby a celkově tak mění atmosféru místa, tedy i veřejného prostranství.

- Současná výstavba a architektonická tvorba v ČR je málo prostorotvorná – projektují a staví se solitéry nebo uzavřené soubory staveb, které mohou být architektonicky a esteticky kvalitní, ale nevytváří urbanisticky kvalitní prostředí. V lepším případě je součástí stavby řešení ploch bezprostředně navazujících a plnících funkci pro stavbu nebo soubor staveb, nikoliv propojení se stávajícími veřejnými prostory.



Obr. 16, 17: Nová realizace veřejného prostranství na střeše podzemních parkovacích garáží před Janáčkovým divadlem v Brně

Foto: Milada Chroboczková

- Velkou skupinu tvoří problémy, které souvisí s možnostmi pohybu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace na veřejných prostranstvích. Protože těmto problémům a jejich důsledné aplikaci stále není věnována dostatečná pozornost, dává kapitola větší prostor právě této otázce. Od 60. let 20. století začala být věnována pozornost přístupu prostředí a budov. Postupně se formovaly postoje a iniciativy, v jejichž centru stojí jednoduchá a funkční řešení, která mohou užívat všichni bez ohledu na schopnosti či omezení. V 90. letech vzniká Centrum pro univerzální design, v Evropě vznikají národní centra původně skandinávského konceptu Design for all.

Principy univerzálního designu (tj. univerzální navrhování prostředí, budov, předmětů, služeb, poskytování informací atd.) byly shrnuty do několika stále platných základních bodů, které se týkají navrhovaných řešení (podrobněji viz část C.10.3.1 Vazby a problémy vybraných funkčních složek v území).

- Klesá podíl zejména starších obyvatel bydlících v centrech měst, s tím souvisí stěhování ekonomicky silnějších skupin obyvatel a ekonomicky silnějších firem a služeb (bankovní domy,...) z periferií do center měst (gentrifikace). Na jedné straně to přispívá ke zlepšení zástavby rekonstrukcí stávajících domů a výstavbou nových, a tím i zlepšení kvality veřejných prostranství. Zároveň je možné, že tyto tendence mohou způsobit nárůst dopravy, protože v současnosti tvoří značný podíl bydlících starší obyvatelé, kteří často nemají vozidlo, zatímco „noví“ ekonomicky silnější obyvatelé mají většinou vozidel několik. Za stávajícím občanským vybavením do center měst dojíždí část obyvatel hromadnou dopravou. Při změně skladby na „luxusnější“ občanské vybavení bude movitější klientela dojíždět automobily. To vše pak znamená nejen nárůst pohybujících se automobilů, ale i potřebu dalších parkovacích stání. Proto je vhodnější budovat parkovací domy, ty však mnohdy zabírají plochy, které sloužily původně jako veřejná prostranství. Vhodným příkladem je umístění parkovacích garáží pod terén, pak lze jejich střechy využít jako veřejná prostranství. Takových příkladů je však stále málo, neboť jsou nákladné. Navíc neřeší snížení počtu automobilů pohybujících se ve městě.
- Opravy veřejných prostranství se často plánují a provádí bez koordinace koncepcí, bez sdružení liniových inženýrských sítí do kolektorů, bez zeleně nebo pouze s minimem zeleně, bez jejich vhodných podmínek (u vysazovaných stromů často s nedostatečným množstvím vláhy, zeminy a prostoru pro jejich kořeny). Nevhodným trendem posledních desetiletí byla snaha většinu ploch zpevnit, zbylou osázet jehličnany, případně listnáči, ale s velmi malou korunou.



Obr. 18: Přístaviště v Brně
Foto: Hana Šimková

- Specifické problémy se pojí s prostranstvími u hypermarketů a společných zařízení nákupních a zábavních center. Jedná se ve většině případů pouze o obrovské plochy pro parkování,

s několika zastávkami pro hromadnou dopravu a zastřešenými místy pro shromáždění nákupních vozíků. Nabízený potenciál k vytvoření kultivovaného veřejného prostranství investoři nevyužívají.



Obr. 19: Nákupní středisko Brno-Jih
Foto: V. Šálek

- Negativní vliv na vzhled veřejných prostranství má umístění reklamy a reklamních zařízení, často včetně velkého množství dopravních a informačních značek a cedulí.
- Stálým a velmi patrným problémem je zeleň veřejných prostranství. Je potřebná a žádaná, avšak nebere se na ni ohled jako na živý organismus. Pokud se zvolené zeleni neposkytnou potřebné podmínky a péče, nelze očekávat, že splní požadavky, které jsou na ni kladeny. Základem je dostatečný prostor a vhodné podmínky pro kořenový systém.



Obr. 20, 21: Pokus o zeleň, centrum Brna
Foto: Pavla Balabánová, Milena Antonovičová



Obr. 22, 23: „Na čáře“ – místo setkávání v odstupu deseti let (Brno, ulice Česká).

Nová dlažba – nové stromy, nová kvalita?

Foto: Pavla Balabánová

Pozitivní je fakt, že se problémy veřejných prostranství diskutují na různých občanských platformách a politických úrovních. Objevují se snahy o vytvoření zásad pro tvorbu veřejných prostranství. Velmi vhodným příkladem je po obsahové i formální stránce **Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Praha** (dostupné na: <http://manual.iprpraha.cz/cs/manual-tvorby-verejnych-prostranstvi-manual>)

Velký posun v kvalitě veřejných prostranství znamenala **podpora regenerace panelových sídlišť** zajišťovaný Ministerstvem pro místní rozvoj ČR. Jednalo se o poskytování dotací, určených na přeměnu sídlišť ve víceúčelové celky a na všestranné zlepšení obytného prostředí. Úpravami, vedoucími k tomuto cíli, jsou práce plánovací a realizační, které zahrnovaly úpravy a výstavbu dopravní a technické infrastruktury, protipovodňová opatření, úpravy veřejných prostranství, úpravy a zřizování dětských hřišť, parkových ploch a dalších veřejných rekreačních ploch. Dotace nebyla určena na opravy, zateplování a na úpravy panelových domů. Podmínkou byl platný územní plán, schválený projekt regenerace sídliště a obec musela doložit, že je schopna a připravena podílet se na financování úprav. V projektu regenerace, jako povinné příloze žádosti o dotaci, musely být řešeny všechny problémy, které se na sídlišti vyskytují. Řešení tedy musí být komplexní. Nelze se zaměřit pouze na vybraný nedostatek – například na deficit parkovacích míst nebo zřízení parku.

C.10.2.2 Trendy následujících let

Budoucí zaměření veřejných prostranství se bude odvíjet od rostoucí potřeby prostoru pro sociální kontakty a základních úloh, jimiž je doprava (při rovnováze pěší, cyklistické a motorové) a relaxace:

- **ve velkých městech u nových lokalit oddělení tzv. technického podlaží s dopravou od veřejných prostranství s chodci, cyklisty a zelení** (např. La Défence v Paříži, přestavba čtvrti v Hamburku aj.)

V některých evropských velkých městech se nově projevuje trend založit nové nebo přestavované čtvrti s tzv. technickým podlažím, kam je kromě technických sítí a skladů umístěna také motorová doprava včetně odstavování a parkování vozidel. V ČR je tento trend snad schopna využít Praha, teoreticky Brno v lokalitě Jižní centrum, případně Ostrava; další lokality lze hledat velmi obtížně.

- **sdílení veřejných prostranství (shared spaces) v celých převážně obytných čtvrtích měst**

V posledních letech se začínají při utváření městských prostranství (zejména v Holandsku a Dánsku) uplatňovat principy sdílení veřejných prostorů (shared spaces), kdy díky stavebnímu uspořádání uličního prostoru nedochází k diskriminaci žádného způsobu dopravy. Ulice kromě funkce dopravní umožňuje i provozování rozličných sociálních a rekreačních aktivit a vznikají tak nejen zklidněné ulice uvnitř obytných bloků, ale celé zklidněné čtvrti včetně takto upravených městských tříd.

(viz <http://www.cdv.cz/historie-zklidnovani-dopravy/>,

<http://www.cdv.cz/tisk/evropa-musi-podporit-bezpecnost-cyklistu-a-chodcu/>)

- **snaha vyloučit nebo omezit motorovou dopravu**

Vzhledem k tomu, že součástí většiny veřejných prostranství je motorová doprava, bude se jejich kvalita odvíjet od dopravních řešení. Bude záviset na tom, zda se podaří realizovat obchvaty měst a obcí, a tím z nich vyloučit tranzitní dopravu. Významný vliv bude mít také integrovaný dopravní systém, kvalita a ceny hromadné dopravy, skutečnost, zda budou vybudována parkoviště v okrajových polohách měst a zda z nich bude možno přestoupit na hromadnou dopravu, včetně dopravy železniční.

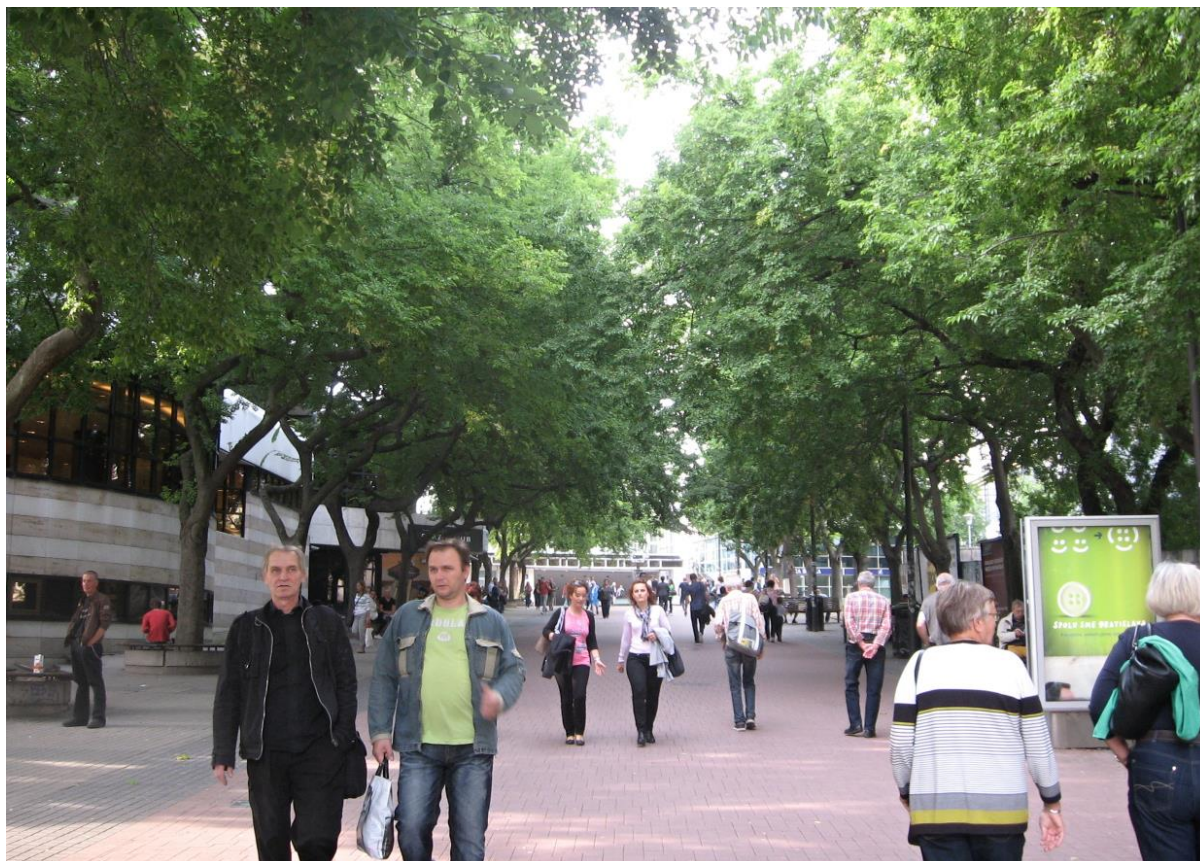
Bude třeba věnovat pozornost především budování a přestavbám přestupních terminálů integrovaného dopravního systému (dále jen IDS), budování nových linek kolejové dopravy v příměstských oblastech a to především metropolitních měst, případně měst okolo 100 tisíc obyvatel, která jsou krajská, tedy ta, která jsou centrem IDS. V hromadné dopravě lze očekávat postupný nárůst zájmu o železnici.

Z hlediska veřejných prostranství je hlavním trendem minimalizovat plochu větších nádraží ve městech (často pomocí umístění kolejí do různých úrovní), též využitím možností logistiky a telematiky³ v dopravě, zajistit snadný výstup a nástup do vozidel, včetně osob s omezenou

³ technologický obor zabývající se kombinací přenosu a zpracování dat se zobrazovacími a jinými sdělovacími systémy a prostředky. Nejznámější aplikací je dopravní telematika, pod ní spadají navigační systémy, systémy řízení dopravy, systémy poskytování aktuálních informací uživatelům veřejné dopravy i dopravcům a účastníkům provozu atd. Pro zjištění polohy přístroje nebo vozidla se používají například technologie GPS.

Zdroj: *webové stránky (Wikipedie)*

pohyblivostí, maximálně zkrátit pěší přestupní vzdálenosti mezi různými druhy dopravy a využít doby strávené čekáním na příslušný spoj návštěvou obchodů a služeb soustředěných přímo na vlakovém nádraží (moderní trend propojení přestupního uzlu se službami obchodu).



Obr. 24: Bratislava
Foto: Zdeňka Kučerová

- **myšlenka sdílení jednoho vozidla více rodinami, rezidenční parkování apod., tím zmenšení nároku na parkovací místa**

V rozvoji automobilismu se objevují dvě teorie. První předpokládá další nárůst osobních automobilů (mimo jiné také v důsledku většího počtu vozidel na jednu rodinu), druhá naopak předpokládá jejich snížení díky sdílení aut více rodinami (řada zejména mladých lidí si již v současnosti uvědomuje, že pokud nepotřebuje auto každodenně a může využívat hromadné dopravy, lze finanční prostředky vynakládané na vlastní vozidlo využít jiným způsobem, např. k lepšímu trávení volnočasových aktivit apod.). Sdílením vozidel by se zmenšila potřeba ploch pro parkovací místa a volné plochy by bylo možno využít pro jiné funkce prostranství.

Také technický vývoj může ovlivnit kvalitu prostranství např. využitím tzv. čistých automobilů.

- **realizace nových veřejných prostranství a pokračování v rekonstrukcích stávajících, např. na sídlištích**

Změna komunikace mezi lidmi díky rozvoji informačních technologií vedla postupně ke snižování přímého setkávání lidí. Potřeba setkávání, shromažďování a osobního předávání informací si vynucuje uvědomění si významu a důležitosti existence veřejného prostoru.

- **stoupající význam zeleně / adaptace měst na změny klimatu (význam zeleně pro mikroklima a regulaci teploty)**

Zvyšuje se péče o stav zeleně, roste úsilí o vzájemné propojení ploch zeleně a veřejných prostranství⁴. Důvodem je mimo jiné schopnost zeleně ovlivňovat teplotu, vlhkost a kvalitu ovzduší, tedy mikroklima místa. Nejedná se jen o pocitovou záležitost, ale o skutečně naměřené (měřitelné) hodnoty. Je nutné zvažovat rozmístění a velikost veřejných prostranství a zeleně v rámci hierarchizovaného systému. Dostatečně velké plochy zeleně jsou otázkou ekonomiky řešení ve vztahu k výši investice, nárokům na údržbu a také intenzitě využití území dle konceptu kompaktního města. Společné evropské indikátory (ECI)⁵ počítají s dostupností 300 m, rozloha závazně stanovená není.

- **umísťování staveb technické infrastruktury pod povrch**

V oblasti elektrifikace bude pokračovat trend v umísťování liniových staveb pod povrch, a to zejména v zastavěném území. V technické infrastruktuře bude postupovat využívání nových technologií, řízení jejich provozu počítači apod., což umožní odstranit z chodníků a dalších ploch veřejných prostranství často nevzhledná nadzemní zařízení k měření apod. Nadále bude probíhat třídění odpadu, nádoby pro ně však budou umísťovány pod terén.

- **bezbariérová přístupnost prostředí jako standardní kvalita pro všechny uživatele**

Bude pokračovat integrace osob se zhoršenou schopností pohybu a orientace do společnosti. Tedy, aby nebyla přístupnost prostředí vnímána jako soubor speciálních úprav nebo instalace speciálních zařízení pro osoby se zdravotním postižením, nýbrž jako standardní kvalita prostředí vhodná pro všechny jeho uživatele. Tomu budou přizpůsobována řešení při rekonstrukcích a tvorbě nových veřejných prostor.

Budou uplatňovány zkušenosti z jiných zemí – např. u hmatové dlažby sloužící pro orientaci nevidomých budou přejímána řešení odpovídající trendům v Evropě, kde se zásadně hmatově liší prvky s varovnou a vodící funkcí (zatímco u nás jsou v současnosti oba typy hmatově stejné). Pro přechody již existují řešení, která jsou dlouhodobě ověřená, funkčnější a bezpečnější pro všechny uživatele.

- **uplatňování principů univerzálního designu**

Je potřebné navrhovat prostředí (ale i předměty a služby) tak, aby bylo spravedlivé a poskytovalo všem lidem stejné možnosti bez ohledu na smyslové schopnosti uživatele. Mělo by být efektivní a umožňovat pohodlné užívání, být ohleduplné, respektovat fyzickou konstituci a schopnosti jedince (dostatečný manipulační prostor, výhled, varianty uchopení atd.), dále být dostatečně flexibilní, tj. odpovídat různým individuálním schopnostem, možnostem a preferencím. Prostor by měl umožňovat intuitivní užívání bez ohledu na zkušenosti, vzdělání, jazykové schopnosti. Mělo by být tolerantní k momentálním chybám nebo úrovni pozornosti a minimalizovat nebezpečí a případné negativní důsledky jednání uživatele.

⁴ Projevy klimatických změn v ČR, jako jsou vlny horka, povodně, dlouhodobá sucha, mohou ohrožovat běžný chod a ekonomiku státu, měst i firem. Jak na negativní dopady trvalých teplotních změn reagovat má být předmětem Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR a strategií měst. Cílem strategie je zmapování adaptačních opatření napříč resorty (lesnictví, zemědělství, vodní hospodářství, průmysl a energetika, doprava). Příkladem adaptačního opatření může být využívání či lepší zasakování srážkových vod, propojování prvků zeleně ve městech, výsadba zeleně na budovách, obnova a revitalizace říčních niv a podpora přirozeného doplňování podzemních vod v krajině.

Mnoho evropských měst už má vypracované vlastní adaptační strategie. Například Stuttgartu pomáhá při územnímu plánování tzv. klimatický atlas – mapa města se zanesenými teplotami v teplých a chladných dnech. Další města jdou cestou ozeleňování, propojování zelených prvků ve městě nebo budováním zelených střech.

Více informací např. na stránkách: https://www.mzp.cz/cz/politika_ochrany_klimatu_2017 nebo <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/mzp-dohani-dluh-klimaticke-strategie-pro-cr-a-s-partnery-hleda-efektivni-adaptacni-opatreni>.

⁵ Indikátor ECI A.4: Dostupnost veřejných prostranství a služeb.

Dostupné na: <http://ci2.co.cz/cs/indikator-eci-a4-dostupnost-verejnych-prostranstvi-sluzeb>



Obr. 25, 26: Kolín nad Rýnem
Foto: Naděžda Rozmanová



Obr. 27, 28: Praha, Keukenhof
Foto: Naděžda Rozmanová

C.10.3 Principy řešení veřejných prostranství v územním plánování

C.10.3.1 Vazby a problémy vybraných funkčních složek v území

Aby bylo možno řešit veřejná prostranství, je potřeba si uvědomit, co vše je jejich součástí a co je ovlivňuje.

Objekty, zařízení a plochy, které jsou součástí veřejných prostranství nebo je vymezují (jsou na jejich okraji), zajišťují, aby tato prostranství mohla plnit jednotlivé funkce. A naopak veřejná prostranství zajišťují některé funkce pro okolní stavby a plochy.

Plochy **občanského vybavení, bydlení, výroby a rekreace zpravidla především vymezují** veřejná prostranství svými stavbami a zařízeními. Mají svoje specifické vazby a problémy, které jsou uvedeny v příslušných kapitolách publikace Principy a pravidla územního plánování. Společným rysem je potřeba vstupů a s tím spojená nezbytnost nástupních a rozptylových ploch.

OBČANSKÉ VYBAVENÍ

Toto vybavení, které tvoří např. obchody, zařízení pro stravování a občerstvení, kulturní, církevní zařízení, pódia, sportovní zařízení apod., je součástí plochy veřejného prostranství nebo se nachází ve stavbách, které tato prostranství vymezují. Příkladem občanského vybavení přímo v ploše veřejného prostranství mohou být jednotlivé stánky nebo tržiště, např. prodej zeleniny, vánoční a jiné sezónní trhy a jarmarky. Naproti tomu obchody, restaurace jsou většinou součástí parteru budov, které prostor vymezují. Část z nich, např. restaurace a kavárny, se rozšiřují do prostranství, dochází tedy k propojení staveb s vlastní plochou veřejného prostranství.

Určitá prostranství vytváří pro konkrétní stavby (divadlo, sportovní halu atd.) **nástupní a zároveň rozptylovou plochu**. Zajišťují návštěvníkům zázemí, např. při čekání na začátek představení nebo sportovní utkání.

Některé činnosti jsou provozovány občasně. K nim patří kulturní akce na dočasně sestaveném pódium, folklórní slavnosti, cirkusová představení apod.

Podrobněji, vč. **vytváření veřejného prostoru** – viz Principy a pravidla územního plánování, kapitola C.4



Obr. 29: Bratislava
Foto: Petr Forchgot

BYDLENÍ

Protože zástavbu ulic a částečně i náměstí tvoří objekty bydlení, jsou součástí veřejných prostranství také jejich **vstupy, nástupní plochy a předzahrádky**, z nich některé jsou volně přístupné a některé jsou oplocené, obojí však ovlivňuje vnímání veřejného prostranství.

Jednotlivé druhy bydlení a s nimi související předprostory podrobněji – viz Principy a pravidla územního plánování, kapitola C.3.

Zeleň veřejných prostranství má vliv na kvalitu bydlení – na vnitřní prostředí bytů. V případě vydlážděné plochy před domem se hluk odráží a šíří směrem nahoru a v případě, že jsou na objektu římsy, balkony nebo lodžie, je srážen dovnitř místností. Vzrostlé listnaté stromy pomáhají v horkých letních dnech ochlazovat fasádu stíněním. Více o vlastnostech zeleně a jejím vlivu na prostředí viz Principy a pravidla územního plánování, kapitola C. 5 Zeleň.



Obr. 30, 31: Kvalitu bydlení ovlivňuje prostředí navazující na byty. Bratislava
Foto: Petr Forchgot, Zdeňka Kučerová

VÝROBA

Součástí veřejných prostranství jsou také **vstupy a vjezdy do výrobních objektů a areálů** – prostranství by měla zajišťovat **nástupní a zároveň rozptylovou funkci**, obzvláště u větších zařízení. Podrobněji k plochám výroby a skladování – viz Principy a pravidla územního plánování, kapitola C.1

REKREACE

Rekreace jako forma odpočinku nebo aktivní činnosti ve volném čase má vést k nezbytné obnově a rozvoji fyzické a psychické energie člověka. Venkovní plochy pro pobyt a relaxaci mají být spojeny s existencí zeleně. Obzvláště travnaté pobytové plochy jsou významné z hlediska odpočinku, pro možnost volného pohybu dětí apod. K plnění funkce slouží také mobiliář, který tyto plochy doplňuje – lavičky, pískoviště, dětské herní prvky, vodní prvky. Aby mohly tyto plochy plnit dostatečně svoji funkci, je potřeba, aby jejich součástí byl dostatek vzrostlých stromů a keřů, a aby podíl travnatých ploch převažoval nad zpevněnými. Zeleň má významný vliv na zlepšení mikroklima, zlepšuje estetickou hodnotu a celkově přispívá k příznivému působení místa na psychickou pohodu návštěvníků.

Podrobněji – viz Principy a pravidla územního plánování, kapitola C.6



Obr. 32–37: Formy aktivního odpočinku jsou různé
Foto: Naděžda Rozmanová, Jaroslav Rozman

Odlíšné principy je nutné respektovat u **zeleně, dopravy a technické infrastruktury**. Tyto funkční složky *zpravidla prolínají veškerým zastavěným územím*, vč. území veřejných prostranství. Zeleň, zařízení dopravy a technické infrastruktury jsou tak často součástí ploch veřejných prostranství. Proto je jim v následujícím textu věnována větší pozornost. Obdobně lze říci o **problematické bezbariérových přístupu**, že je, měla by být, všudypřítomná a stát se základním standardem veřejných prostranství. Také jí je věnována v této kapitole potřebná pozornost.

ZELEŇ

Zezeň je významným prvem, který vytváří předpoklady k tomu, aby veřejné prostranství mohlo plnit rekreační funkci.

Zezeň může mít také funkci izolační – např. zachycuje prach, odděluje prostranství od komunikace, je důležitá mj. z hlediska bezpečnosti, např. odděluje plochy pro hry dětí.

Vysoká a střední zezeň, zejména stromořadí a aleje, mají význam estetický, napomáhají k zobytnění ulice, vytvoření pocitu domova a sounáležitosti obyvatel. Pro přehlednost prostoru a pocit bezpečnosti je důležitá výška nasazení koruny stromů zejména uličních stromořadí.

Podrobněji – viz Principy a pravidla územního plánování, kapitola C.5

Zezeň – zásady a doporučená řešení

- Vysokou a střední zezeň je vhodné umísťovat i do ulic, alespoň jednostranně, např. v souběhu s pruhem zeleně pro technickou infrastrukturu. U nově navrhovaných veřejných prostranství pamatovat na dostatečně velké plochy (viz též C.10.2.2 Trendy následujících let).
- Druhy vysoké a střední zeleně vybírat s ohledem na stanoviště podle světové strany, půdy atd. V některých částech (zejména v historických částech měst a obcí) používat vhodné druhy.
- Zohlednit skutečnost, že se zezeň v průběhu roku mění, a proto pro parky a ostatní plochy se zelení vybírat dřeviny s ohledem na střídání ročních období.
- Při řešení parků kromě mobiliáře (jako jsou altány) lze umísťovat dětská hřiště, kavárny apod., ale měly by plnit pouze doplňkovou funkci, převažující by měla zůstat vždy zezeň, protože ta tvoří podstatu parku.
- Zezeň by neměla bránit průhledům na historické nebo jinak významné stavby ve městě a obci.
- Předzahrádky u obytných staveb je lépe nevymezovat oplocením, případně je možné oddělit soukromé pozemky od veřejných "živým" plotem.

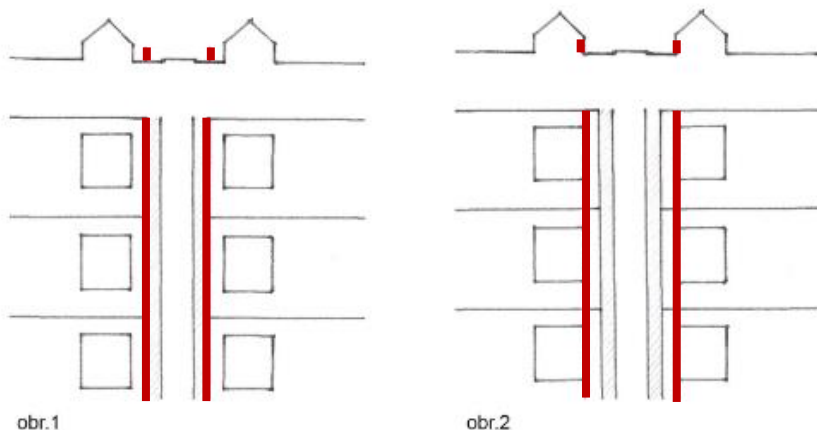


Schéma 1: Ovlivnění kvality veřejného prostranství umístěním oplocení předzahrádek rodinných domů
Na obou obrázcích tvoří veřejné prostranství obslužná komunikace, travnaté pásy veřejné zeleně se sítími technické infrastruktury a předzahrádky rodinných domů.

Na obr. 1 je oplocení umístěno na hranici soukromých pozemků rodinných domů (a pásu veřejné zeleně pro technickou infrastrukturu).

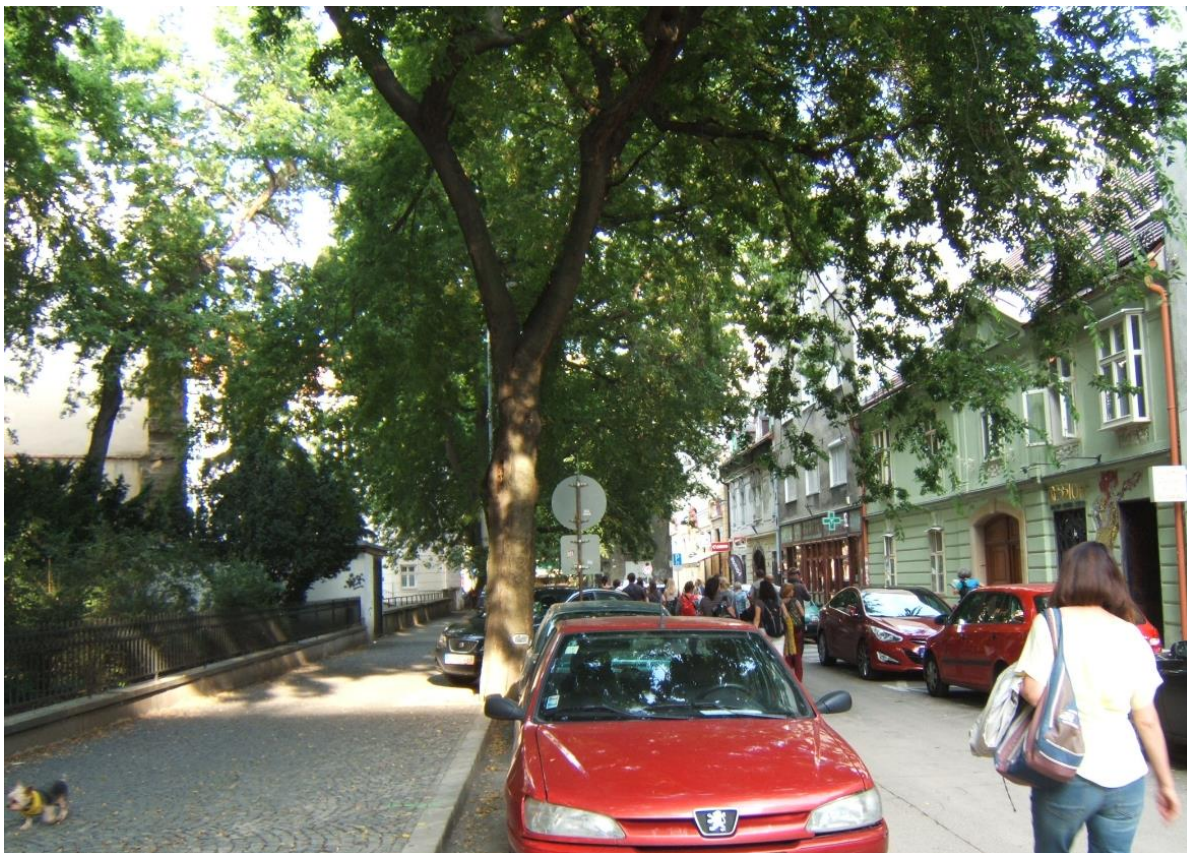
Na obr. 2 je oplocení umístěno v úrovni stavební čáry rodinných domů (v jejich uliční úrovni).

Z obrázků je zřejmé, že druhé umístění oplocení má kladný vliv na působení ulice.

Ilustrace: Milada Chroboczková

- Nadzemní vedení mají pro zajištění provozu a bezpečnosti legislativně stanovená ochranná pásma, ve kterých je omezeno využití území; v důsledku toho je omezená možnost výsadby zeleně.
- Respektovat existenci stávajících alejí i jednotlivých stromů při výstavbě a rekonstrukcích inženýrských sítí. U nově navrhovaných veřejných prostranství ponechat dostatek prostoru pro zamýšlenou výsadbu stromů, a to v minimální šířce 2 m, lépe však v šířce, která se rovná obvodu budoucí koruny stromu. Kořenový systém stromů může narušovat kanalizaci, což vede ke vzniku její netěsnosti. Opačně výstavba a rekonstrukce podzemních inženýrských sítí poškozením kořenového systému dřevin způsobí jejich postupné odumření. Následkem nevhodného sousedství je rovněž ořezávání části korun vzrostlých stromů v blízkosti vzdušného vedení el. energie.
- Parkoviště (a další stavby dopravní infrastruktury) je žádoucí doplnit zelení – a to už ve fázi jejich návrhu.





*Obr. 38–41: Ulice se zelení jsou většinou z hlediska pocitového příjemnější a z hlediska estetického líbivější, než ty bez zeleně. Důležitá je vhodná volba druhové skladby dřevin vzhledem k typu VP a výška nasazení koruny stromů.
Foto: Pavla Balabánová, Zdeňka Kučerová, Milada Chroboczková*

DOPRAVA

Síť ulic a náměstí (návsí) vytváří dopravní skelet sídla, a spolu s dalšími prostory a funkcemi vytváří urbanisticko-dopravní strukturu sídla. Doprava, její řešení a intenzita, výrazně ovlivňuje kvalitu veřejných prostranství.

Základní **komunikace pro obsluhu** nemovitostí a ploch ve veřejném prostranství a na jeho okraji, tvoří chodníky pro pěší a místní komunikace.

Problémem jsou **průjezdné komunikace**, neboť automobilová doprava je v současnosti dominujícím prvkem v ulicích a působí nemalé vedlejší účinky (například polétavý prach, exhalace, hluk, neustálý nárůst potřeby zpevněných ploch). Průjezdné komunikace negativně ovlivňují veřejná prostranství, navíc území fakticky rozdělují – dochází tak k fragmentaci měst a vesnic.

Významným prvkem veřejných prostranství je **hromadná doprava a její zastávky**. Jedním z hlavních předpokladů dobrého umístění zastávek je vhodná vzdálenost – izochrona dostupnosti, která naznačuje komfort dostupnosti. Závažným problémem je umístění zastávek v blízkosti významně zatížených pozemních komunikací, kde je často pěší příchod nucen procházet labyrinty podchodů nebo nadchodů, což zhoršuje přístup některým skupinám obyvatel a celkově i komfort pěšího pohybu. Navíc tyto stavby často působí rušivě ve veřejném prostoru. Proto je potřeba podle zkušeností jiných států zajistit, aby byl chodec významnějším účastníkem provozu a měl možnost přecházet v úrovni terénu. Často díky potřebě splnit na stávajících pozemních komunikacích všechny požadavky na bezpečnost provozu se zastávky dostávají do míst, kde pěší provoz není tak intenzivní, jako v místech, kde by se sice z hlediska koncentrace a přístupu pěších hodila více, ale dopravní předpisy tuto možnost nepřipouští. Tato skutečnost poukazuje na problém, že neumíme dobře směřovat toky pěších k místům jejich předpokládané koncentrace, což zastávky hromadné dopravy bezpochyby jsou.

Součástí veřejných prostranství jsou také dopravní, provozní a manipulační plochy u občanského vybavení a dalších subjektů (např. firem, technického vybavení).

Podrobněji – viz Principy a pravidla územního plánování, kapitola C.7

Pohyb pěších a cyklistů

Fenoménem poslední doby je značným rozvoj cyklistiky. Malé množství cyklostezek, špatná nebo žádná organizace cyklistů v zastavěných územích sebou přináší nebezpečí pro všechny pohybující se po veřejných prostranstvích. Cyklista je schopen jezdit jak po místních komunikacích, tak po chodnících, přechází ze silnice na chodník a naopak, aniž by změnil výrazněji způsob svého chování. Jedním z důvodů, proč není podpora cyklistů ve městech ze strany veřejnosti výraznější, může být chování některých z nich. Vystihují je zkušenosti pěšího účastníka: „Podle mého názoru může být cyklistická doprava pro chodce větší problém, než motorová. Auta se řídí předpisy a mají vymezenou vozovku. Cyklisté předpisy neuznávají, jezdí rychle, není je slyšet, když se blíží zezadu, a nikdy nevíš, odkud se objeví. Jezdí po silnici, po přechodech, po chodnících, v pěších zónách, úplně všude.“ Názor vystihuje nutnost pamatovat ve veřejném prostranství na všechny účastníky provozu a stanovit pravidla vzájemného ohleduplného chování.

Cyklistická doprava není odborníky jako doprava dostatečně vnímána, často bývá řešena jako nechtěná část uličního prostoru. Díky tomu si u nás odborná ani laická veřejnost zcela neosvojila schopnost správně umístit cyklistický pruh či pás do veřejného prostranství, stejně tak jako veřejnost motoristická, cyklistická či chodci zatím nemá zcela jasno, jak se na veřejném prostranství k sobě navzájem chovat. Tomu napomáhá mnohdy i ne zcela vhodné umístění infrastruktury pro cyklisty či dopravního prostoru pro cyklisty. S ohledem na to, že lze cyklistické stezky či trasy umísťovat na veřejných prostranstvích – do prostoru pro motorovou dopravu i do prostoru pro chodce (i jako společnou cestu pro chodce a cyklisty), dochází někdy ke kolizím mezi jednotlivými účastníky provozu. Problémy jsou i u cyklostezek umístěných jako přidružený pruh či pás u chodníků (tedy pro obě účastníky je vymezen samostatný pruh). A to i tehdy, když jsou s různým užitým povrchem nebo barevným odlišením, neboť chodci málokdy respektují vyhrazený pruh (pás) pro cyklisty, a z opticky segregované cesty pro dva druhy nemotorové dopravy se stává dopravní chaos, kde cyklista nemůže využít přednost svého dopravního prostředku a naopak chodec je vystaven nebezpečí střetu s cyklistou.



Obr. 42: Denní využívání kol – plocha při nádraží v Karlsruhe

Foto: Ludmila Rohrerová

Při umístění cyklostezek na pozemní komunikace s motorovým provozem se občas nevhodně tyto stezky umísťují na významnější cesty s provozem s městskou hromadnou dopravou a současně i vyšším dopravním zatížením, kde jeden druh dopravy zbytečně omezuje druhý. Zahraniční praxe potvrdila, že pro dopravní význam jízdy na kole (na rozdíl od rekreačního) je velmi důležitá přímota tras a možnost plynulé jízdy. Tyto trasy jsou často řešeny formou cyklopruhů a cyklostezek. Doplnění chybějícího dopravního prostoru pro cyklisty je často otázkou kapacity uličního profilu, respektive otázkou priorit. Ve vedlejších ulicích (s nízkým dopravním zatížením) je vhodné integrovat cyklisty s ostatní automobilovou dopravou, nevyznačovat samostatné cyklopruhy a toto řešení podpořit zřízením Zóny 30, která omezením rychlosti limituje riziko střetu.

Více informací viz <http://www.cyklokonference.cz/temata>

Samostatnou kapitolou je potom vstup cyklistů do zklidněných zón, především centra města, kde je však zpravidla alibisticky cyklistický provoz vyloučen úplně. Bylo by přitom vhodné provést průtahy cyklostezek i městským zklidněným centrem, a to vybranými ulicemi, které jsou pro tento účel vhodné. Jedná se o ulice málo pojižděné auty, tedy neuzavřené přímo do pěší zóny, nebo naopak málo pocházené chodci v pěší zóně.

Je žádoucí doplňovat veřejná prostranství o bezpečné stojany pro cyklisty, zejména před budovami veřejného občanského vybavení a u dalších významných cílů. Specifickým případem jsou nároky na parkování kol u nádraží a terminálů veřejné dopravy, které by měly umožnit bezpečné odstavení kola a pokračování prostředkem hromadné dopravy.

Pokud není vjezd do pěší zóny cyklistům umožněn, je potřeba umístit mobiliář pro cyklisty na hranicích pěší zóny. Za rozumnou docházkovou vzdálenost lze pak považovat vzdálenost podobnou docházkové vzdálenosti na zastávky hromadné dopravy v centru, protože je přiměřená k případnému dovedení jízdního kola až k cíli cesty.

Na venkově by bylo vhodné průtahy cyklotras v obcích umístit na místní komunikace, ne na silnice, kde již tak bývá provoz motorových vozidel poměrně hustší než na vedlejších ulicích. V mnoha obcích mají komunikace množství bodových závad (např. místně zúžená silnice), bývají často stísněné a bez doprovodných, alespoň jednostranných, chodníků pro pěší.



Obr. 43: Stezka pro chodce a cyklisty Tyršova ulice-železniční přejezd Zarazice – Veselí nad Moravou

Zdroj: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/Verejny-prostor-a-doprava/Zklidnujeme-dopravu/Cesty-mesty/Databaze-souteznic-reseni>

Dopravní infrastruktura – zásady a doporučená řešení

- Hierarchie městského plánování by měla vycházet z priority chodců, veřejné dopravy a cyklistů. Je třeba dosáhnout redukce individuální dopravy vlivem nabídky alternativních druhů dopravy (cyklistické, pěší, návrat k městské hromadné dopravě).

- V případě zklidněných komunikací menšího významu využít tzv. „share space“, tedy principu sdílení veřejných prostorů. Snahou je přesunout důraz ze snahy o změnu povahy a podoby silniční sítě směrem k modifikaci chování řidičů. Tam, kde je to vhodné a možné, vytvářet obytné zóny – tedy ulice se sdíleným prostorem motorové dopravy s omezením rychlosti a preferencí bezmotorového provozu (pěších, cyklistů). Zavádět Zónu 30 v obytných oblastech a oblastech využívaných chodci a cyklisty.
- Při řešení prostranství pamatovat na dostatečně kapacitní vozidlovou komunikaci, to i vzhledem k dalšímu možnému pokračujícímu rozvoji sídla. Komunikace nemusí v budoucnu obsluhovat pouze stávající zástavbu, ale i budoucí.
- Příliš dlouhé ulice při projektování řešit ne jako linii, ale jako zakřivené, aby prostor ulice nepůsobil monotónně. Vytvořená „šikana“ přispívá ke snížení rychlosti a zklidnění dopravy. Důležité je vhodně zvolené měřítko šikany vůči profilu ulice tak, aby neodváděla pozornost řidiče. Lze ji kombinovat s využíváním zpomalovacích prahů. Vhodně volit materiál povrchu komunikací, aby přispěl ke snížení hluchosti provozu.

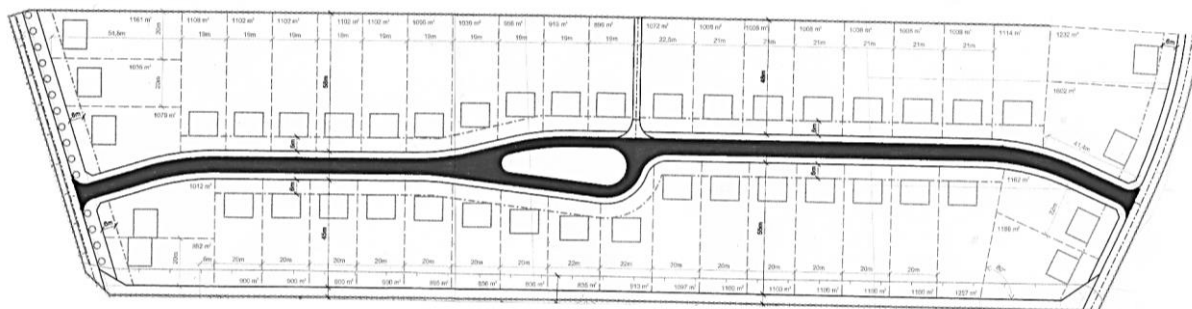


Schéma 2: Vliv řešení obslužné komunikace na působení ulice

U dlouhých ulic je vhodné obslužnou komunikaci prohnout, případně rozčlenit dopravní směry do samostatných komunikací plochou veřejné zeleně apod. Ulice pak nebude působit monotónně a toto řešení navíc zpomalí pohyb vozidel a zvýší se tak bezpečnost.

Ilustrace: Milada Chroboczková

- Prosazovat parkovací vícepatrové domy, které by pomohly výrazněji zmenšit nárůst zpevněných ploch pro odstavování automobilů. Snížit tak problémy se zrychleným odtokem vody z území, případně plochy zpevnit pouze zatravněvacími tvárnici s lepší vsakovací schopností, než má dlažba. Využít plochy pro zeleň.
- V centrálních částech měst a obcí, historických jádrech, v centrech čtvrtí apod. vytvářet jasně vymezené pěší zóny. Usilovat o to, aby vozidla pro zásobování nebyla v pěší zóně v době hlavního pohybu pěších.
- Usilovat o zklidnění dopravy. V současnosti nastává i při relativně vysokých intenzitách dopravy zřetelný příklon k zastávkám na jízdním pruhu, které jsou považovány za vítanou formu zklidňování dopravy. Šetří plochu a snadněji a levněji se zřizují i přesouvají. Doporučeným typem je tzv. „zátková zastávka“ (Realizace např. Makovského náměstí Brno. Zátková zastávka je zde provedena střídavá, přechod pro chodce je umístěn mezi zastávky hromadné dopravy tak, že chodci přecházejí vždy před vozidlem hromadné dopravy. Střední dělicí ostrůvek plní ochrannou funkci nejen pro vozidlo MHD, ale také pro chodce). Viz <http://www.cdv.cz/file/clanek-zklidnovani-dopravy-na-mistnich-komunikacich/>.
- Pěší komunikace, vedoucí k zastávkám hromadné dopravy, řešit podle nejpřirozenějšího pohybu pěších (zpravidla jsou jimi trasy vyšlapaných pěších cest v zeleni). Významné je umístění zastávek tak, aby dobře obsloužily území – v blízkosti občanského vybavení a dalších cílů v území v přiměřené docházkové vzdálenosti.



Obr. 44: Sešlapaná zeleň nedostatečně širokého chodníku zastávky MHD a nevhodná koncepce pohybu pěších – chodec, spěchající na zastávku hromadné dopravy, se snaží využít nejkratší možnou cestu, ta vede přes plochu trávníku – Brno, Stará osada.

Obr. 45: Částečná náprava, vytvoření nových chodníků v místech dřívější sešlapané zeleně – Brno, Stará osada

Foto: Hana Šimková

- Zastávky hromadné dopravy umisťovat na viditelném místě. Čekárnu spojit např. s prodejem tiskovin, malého občerstvení. Doplnit ji zelení, dbát, aby zelení nebyl zhoršen výhled pro dopravu.



Obr. 46: Zátková zastávka hromadné dopravy Makovského náměstí v Brně. Zastávka je provedena jako střídavá, přechod pro chodce je umístěn mezi zastávkami, chodci přecházejí vždy před vozidlem hromadné dopravy. Střední dělicí ostrůvek plní ochrannou funkci pro vozidlo MHD i pro chodce.

Foto: Petr Zelinka

- U zástavby rodinných domů zajistit parkovací stání na pozemcích těchto domů. Parkováním vozidel na vozovce dochází k zhoršování průjezdnosti. Je možné řešit parkování v ulicích, kde je vedle komunikace pás pro umístění technické infrastruktury.
- Preferovat bezmotorový provoz (pěších, cyklistů) s přímou vazbou pobytových veřejných prostranství na objekty bydlení. Záleží též na vybavenosti okolních nemovitostí, možnosti příjezdu k nim, či jiné formě parkování mimo pobytová prostranství (např. v parkovacích domech).



Obr. 47: Holandsko – parkování cyklistických kol na nábreží v sousedství nádraží
Foto: Naděžda Rozmanová

- V obytné zástavbě zabudovat zpomalovací prvky na komunikacích (např. zpomalovací prahy, dělicí ostrůvky, vysazené chodníkové hrany, zvýšené křižovatky apod.). Viz např. Zpomalovací prahy – Technické podmínky (Schválilo Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací 31. 7. 2013 s účinností od 1. 8. 2013. Dostupné na: <http://www.pjpk.cz/viewFile.asp?file=1545>).
- Vymezení chodníků, stezek pro chodce se zákazem vjezdu vozidel a jízdních kol vytváří předpoklady pro zvýšení bezpečnosti chodců⁶. V centrech měst apod. je vhodné zajistit možnost jejich projetí na jízdním kole např. vymezením cyklostezky ve dvou na sebe kolmých ulicích a v ostatních ulicích jízdu na kole vyloučit. Tím dojde k vymezení míst, kde se kola mohou pohybovat, což zvýší bezpečnost pěších.



Obr. 48, 49: Komu patří chodník? Komu patří pěší zóna? Brno.
Foto: Pavla Balabánová

⁶ Vodítkem může být počet chodců na jeden metr šířky chodníku za minutu: od 13 lidí se začíná ulice naplňovat až přepĺňovat – rychlost chůze se snižuje. Při dvou lidech se může chodník zdát prázdný. Při osmi lidech je možná jakákoliv rychlost chůze. Je-li chodník přeplněn, lidé vstupují do vozovky, nebo do pruhů zeleně, sešlapávají okraje záhonů a trávníkových ploch až po celkové vyšlapání plochy. V přeplněných ulicích není místo pro zeleň ani pro mobiliář.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Svou existencí v území dost podstatně limituje řešení a využití veřejných prostranství. Zvláště je třeba si uvědomit u nově navrhovaných veřejných prostranství nezbytnost mnoha druhů inženýrských sítí a jejich nutné návaznosti na vedení systémů technické infrastruktury.

Ve vztahu k veřejným prostranstvím je vhodné technickou infrastrukturu členit na:

- dálková vedení,
- technickou infrastrukturu plnící funkci obslužnou pro stavby a zařízení vymezující veřejná prostranství a pro stavby a zařízení uvnitř těchto prostranství.

Dálková vedení a s nimi související zařízení technické infrastruktury se vyskytují většinou na okrajích měst a obcí. Některá se však vlivem rozvoje měst do okolní krajiny dostávají postupně do zastavěného území. Stávají se pak součástí veřejných prostranství v podobě travnaté plochy, aby nemusela být tato síť překládána a byla přitom dodržena ochranná pásma.

Druhé hledisko členění ve vztahu k veřejným prostranstvím je na:

- infrastrukturu pod povrchem,
- nadzemní.

Zatímco podzemní vedení pouze omezují svými ochrannými pásmy možnost využití ploch prostranství, nadzemní ovlivňují veřejná prostranství po stránce estetické (trafostanice, rozvodné skříně, kontejnery na odpad, nadzemní vedení apod. působí ve veřejném prostoru mnohdy nevhodně a někdy jsou umístěny tak, že znesnadňují některou z jeho funkcí).

Plochami veřejných prostranství prochází různé systémy technické infrastruktury a jsou v nich umístěny rozvody a zařízení mnoha druhů inženýrských sítí (vodovody a kanalizace, elektrická rozvodná síť a síť veřejného osvětlení, plynovodní síť, centrální zásobování teplem, sdělovací a telekomunikační síť, dálkovody – ropovody a produktovody, napájecí vedení pro městské dopravní systémy, zejména pro tramvaje a trolejbusy, vybavení odpadového hospodářství, např. kontejnery na odpad, koše). Velké množství provozovatelů technických sítí ve veřejném prostoru znamená problémy nejen s jejich umístěním, ale také ve vztahu k veřejné zeleni.

Podrobněji – viz Principy a pravidla územního plánování, kapitoly C.8 Technická infrastruktura a C.9 Vodní hospodářství.



Obr. 50: Zásadní rekonstrukce inženýrských sítí

Foto: Zdeňka Kučerová

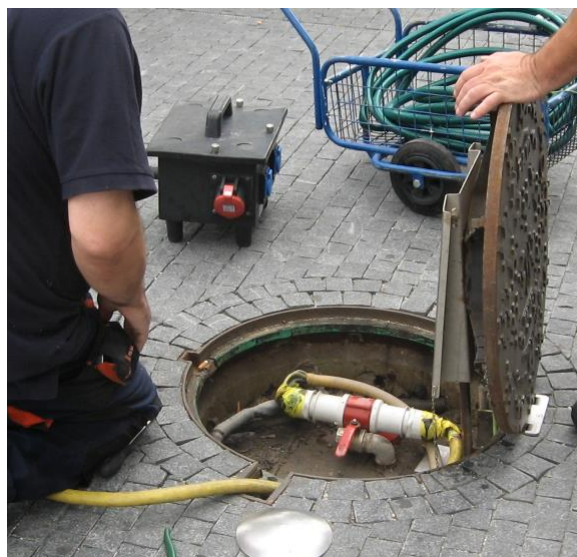
Technická infrastruktura – zásady a doporučená řešení

Pokud je to technicky možné, mělo by být snahou projektantů nových či rekonstruovaných technických sítí prostorově sdružovat vedení a zařízení technické infrastruktury tak, aby zůstalo místo pro založení kvalitní veřejné zeleně. Jako optimální řešení se jeví univerzální multikanál nebo technická chodba (kolektor). Sdružené vedení lépe využívá prostor pro ukládání jednotlivých vedení a je možná jejich oprava bez nutnosti výkopů. Problémem je finanční náročnost tohoto řešení a také ne všechny druhy sítí technické infrastruktury lze sdružit do kolektoru. Je obvyklé, že páteřní sítě systémů technické infrastruktury jsou vedeny samostatně – dálková vedení a související zařízení 1. kategorie. Vedení nižších kategorií mohou být sdružována do společné trasy, pokud to dovolují technické a místní podmínky. Pravidla pro stanovení podmínek pro funkční a prostorové využití území z hlediska technické infrastruktury upravují právní předpisy a normy.

Při řešení veřejných prostranství je vhodné dodržet následující zásady a doporučení:

- Respektovat normu ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, která řeší uspořádání a vzájemné odstupy zařízení technické infrastruktury.
- Zpracovat celkovou koncepci řešení inženýrských sítí urbanizovaného celku v souběhu s komplexním urbanistickým řešením.
- Rekonstrukce inženýrských sítí plánovat a realizovat koordinovaně – partnerská spolupráce všech zainteresovaných oprávněných investorů.
- Umisťovat vedení všech druhů inženýrských sítí do sdružené trasy. V zastavěných územích, zejména v kompaktní zástavbě měst, preferovat sdružování do kolektorů, v navrhované rozvolněné zástavbě pamatovat v ulicích na plochu travnatého pásu pro jejich umístění. Obojí řešení je vhodné pro dobrou dostupnost vlastníků a správců sítě při poruchách, rekonstrukcích, zároveň to znamená úsporu financí a času. Použití multikanálů telekomunikační sítě pro uložení kabelů jsou vhodné hlavně pro páteřní trasy, neboť je z nich problematické připojení jednotlivých účastníků (spotřebitelů).
- Podporovat přeměnu stávajících nepropustných ploch na vsakovací. V urbanizovaném území je nutné zabezpečit vhodný režim odtoku srážkových vod. V současné době se nepočítá s využíváním podzemních zdrojů vody pro zásobování obyvatelstva v místě, ale voda je dopravována z centrálních kontrolovaných zdrojů. Je upřednostňováno vsakování dešťových vod do podlaží. Tento způsob nakládání s dešťovou vodou pomůže zajistit dostatek vody i v urbanizovaném ekosystému. Je vhodné podporovat opatření vedoucí k zachycení a následnému využití srážkové a užitkové vody v místě. Jednou z možností je budování povrchových nebo podzemních vsakovacích zařízení (retenční nádrže, jímky). Zatím není běžné budování pozemních nebo povrchových nádrží na dešťovou vodu, která by mohla být využita např. pro údržbu zeleně ve veřejném prostoru. Ne všude je toto řešení možné – zejména s ohledem na vhodné geologické podmínky.
- Preferovat podzemní (kabelová) elektrická vedení před nadzemními. U nadzemních elektrických vedení (vodiče bez izolace, vodiče se základní izolací nebo závěsná kabelová) alespoň preferovat taková vedení, která mají menší ochranná pásma, aby bylo minimalizováno omezení dalšího využití veřejných prostranství. Preferovat použití vestavěných, případně kioskových trafostanic před stožárovými.
- Umístění rozvodných skříní navrhovat s ohledem na celkový koncept řešení. Umístění rozvodných a měřicích skříní řešit tak, aby byla zajištěna jejich přístupnost správcům sítě (u nových zařízení zpravidla na hranici pozemku) a zároveň tak, aby nepůsobily ve veřejném prostoru rušivě – tedy pokud možno sdružovat více zařízení pro provoz a měření do jednoho objektu apod.
- Využívat osvětlovací tělesa, která vyhovují zásadě minimalizace světelného znečištění a nezhoršují světelnou pohodu obyvatel, tj. neoslňují a osvětlují požadovaný prostor.

- Systémy základnových stanic pro příjem a přenos radiových signálů z mobilních telefonů by měly být budovány tak, aby bylo umožněno jejich využití i dalšími operátory. V těch případech je vyžadován bezpečný přístup jednotlivých operátorů k vlastním zařízením.



Obr. 51-54: Inženýrské sítě jsou nezbytnou součástí veřejných prostranství, realizace nebo rekonstrukce veřejného prostranství vyžaduje spolupráci a vstřícnost všech investorů.

Foto: Zdeňka Kučerová

BEZBARIÉROVOST

Bezbariérové nebo lépe řečeno přístupné prostředí by mělo umožňovat bezpečné a samostatné užívání lidem, kteří v důsledku svého věku, stavu, schopností, omezení či postižení mají na prostředí specifické nároky. Může se jednat o malé děti, seniory, uživatele s berlemi, chodítky, vozíky, s rozměrnými zavazadly, osoby nevidomé nebo slabozraké, neslyšící nebo nedoslýchavé, s psychickými nebo kognitivními problémy, o cizince, osoby po úrazu, s náhle zhoršeným zdravotním stavem atd. Pro některé uživatele je prostředí bez bariér nezbytným předpokladem každodenního života a pro minimálně 30 % uživatelů je velkým přínosem. Bezbariérové prostředí potřebuje několikrát za život každý: minimálně jako malé dítě a senior.

Vhodně řešené a přístupné prostředí umožňuje zapojení všech lidí do běžného života komunity, podporuje sebedůvěru a důstojnost, je předpokladem aktivního stáří a je trvale udržitelnou politickou i sociální strategií.

V České republice jsou technické požadavky na vytváření bezbariérového prostředí zakotvené v řadě předpisů, stále se ovšem v dostatečné míře nepromítají do praxe. Navíc koncepční materiály, které by stanovily jednotlivé bezbariérové trasy a byly by základem úprav v území (např. generely pěší dopravy nebo bezbariérovosti, regulační plány aj.), jsou v podstatě pouze dobrovolnou aktivitou osvětleného vedení města.

Základním právním předpisem uplatňujícím požadavky na bezbariérové užívání je vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Bariéry v území mohou být architektonické (nevhodná koncepce), stavební (chybné řešení dílčích částí projektu), informační a orientační (nevhodně podávané či chybějící informace), organizační (nevyznačené obchozí trasy při stavebních pracích). Další bariéry mohou vznikat při nesprávném užívání prostředí (zamčené toalety, auta zaparkovaná na chodníku). Důležitá je tak vedle důsledné aplikace předpisů i ohleduplnost, tolerance a vstřícnost.

Obecně platí požadavek, aby u všech novostaveb a rekonstrukcí byly dodržovány platné právní předpisy, realita je však jiná. Zřejmě základním důvodem je, že chybí obecné povědomí a zažitá představa veřejnosti, odborníků, politiků, státní správy a samosprávy, jak má kvalitní a přístupný veřejný prostor vypadat a prakticky v každé stavbě se objevují méně či více závažné chyby, popř. jsou požadavky dodržovány pouze formálně. Realizovaná řešení jsou nekoncepční, nenavazují na okolní prostor a nevytvářejí kontinuální trasy pro uživatele.

Legislativa v oblasti bezbariérového řešení je navíc celkem složitá a provázaná s legislativou dalších oborů podílejících se na tvorbě veřejných prostranství (např. v oblasti pozemních komunikací). Některé požadavky se v legislativě jednotlivých oborů liší, některé jsou diskutabilní nebo i chybné, některé jsou pro uživatele matoucí či mohou být při nesprávné aplikaci nebezpečné (navádění nevidomých na místa pro přecházení, na kterých není zajištěna přednost chodce před vozidlem). Některé situace z hlediska bezbariérového řešení legislativa v podstatě neřeší (např. zajištění bezpečnosti při smíšeném pohybu chodců a cyklistů na chodníku). Legislativa se navíc postupně mění, dříve prosazovaná řešení už nejsou funkční a jsou nahrazována novými. Problém je i s výstavbou v historických centrech měst, kde se střetávají požadavky na přístupnost s požadavky státní památkové péče (např. použití historických dlažeb), specifické technické problémy přináší i rekonstrukce.

S ohledem na složitost zákonů a vyhlášek uživatelé v převážné většině netuší, jak má správně přístupné prostředí vypadat, nejsou schopni chyby najít a účinně řešit jejich odstranění. Pokud navíc uvážíme, že se legislativa průběžně mění, v městském prostředí existuje současně řada řešení a nelze odvodit, která jsou správná a která ne (např. hmatná dlažba pro nevidomé na přechodech a místech pro přecházení).

Neméně významným problémem je skutečnost, že odpovědnost za dodržování požadavků v oblasti bezbariérového řešení je rozdělena mezi projektanta, stavební úřad, stavbyvedoucího, technický dozor investora a správce: tento systém se dlouhodobě ukazuje jako nefunkční.

Problematické je ve městě i soužití s auty; ta často bezohledně parkují na chodníku, takže znemožňují bezpečný průchod uživatelům na vozíku, s kočárky atd. Množí se i parkování na snížených místech, která slouží jako pro přecházení komunikace. Obtížně řešitelný je i problém s užíváním hromadné dopravy v situacích, kdy se do vozidel nastupuje z úrovně komunikace. Plošiny ve vozidlech v tomto případě využít nejde, pro řadu lidí s omezením mobility jsou takto řešené zastávky nepoužitelné, pro nevidomé osoby je navíc jak vstup do vozovky tak i nástup do vozidla nebezpečný a orientačně obtížný.

Pojem bezbariérové či přístupné prostředí je velmi obsažný a zahrnuje celou řadu požadavků. Každé postižení či omezení má v nárocích na vytváření a užívání prostředí svá specifika, která se vzájemně liší. Společným jmenovatelem je požadavek na vytváření navazujících tras, které nejsou přerušeny.

Každá bariéra na trase (např. schod, přerušení vodicí linie pro nevidomé, neoznačený výkop, chybějící informace) může znamenat závažný problém a v konečném důsledku tím trasa ztrácí smysl.

Obecné principy řešení z hlediska bezbariérovosti (principy platné pro všechny skupiny handicapovaných obyvatel):

- Bezbariérové prostředí by mělo v maximální míře umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb všech uživatelů bez ohledu na věk, omezení či postižení a jejich míjení s ostatními chodci i vozidly.
- Prostor musí být z hlediska bezbariérového užívání řešen komplexně, tj. musí vytvářet logický a navazující systém bezbariérových tras spojujících důležité body (veřejně přístupné budovy, zastávky hromadné dopravy, parkovací místa atd.).
- Musí být respektovány vzájemně odlišné požadavky jednotlivých skupin uživatelů na přístupné prostředí, v některých případech se bezbariérové trasy v území pro jednotlivá omezení mohou lišit.
- Použitá řešení nesmí znemožňovat užívání prostředí ostatním uživatelům, ani by je neměla zásadním způsobem omezovat.
- Požadavky na bezbariérové řešení je třeba respektovat v celém procesu – od zadání, vypracování projektové dokumentace, schvalování, až po realizaci a vybavení mobiliářem.
- Navržené řešení musí být respektováno při užívání prostoru a dodatečných či navazujících úpravách.

Specifické požadavky na řešení prostředí pro jednotlivé skupiny uživatelů:

Pro každý typ omezení lze s ohledem na požadavky při vytváření přístupného prostředí definovat další specifické problémy.

Při **omezení mobility** je základem kontinuální bezbariérová trasa s minimálními výškovými rozdíly a s krátkými docházkovými vzdálenostmi, např. mezi parkovištěm/zastávkou hromadné dopravy a vstupem do budovy. Důležitý je stav a nášlapná vrstva pochozích ploch, které nesmí být nebezpečné pro uživatele ani za mokra. V historických dlažbách je vhodné navrhovat pochozí pásy či plochy s rovným povrchem. Výškové rozdíly řešené např. schodišti musí mít vždy alternativní bezbariérové řešení (rampa, výtah), pochozí plochy ve větším sklonu je vhodné doplnit zábradlím. Chodníky musí být dimenzovány dle intenzity chodců, přechody a místa pro přecházení musí být oboustranně řešena s šikmými nájezdy. Dále je třeba dodržovat minimální průjezdné šířky, manipulační plochy, dosahové vzdálenosti i požadavky na umístění informací. Pro užívání hromadné dopravy jsou nezbytná zvýšená nástupní místa a nízkopodlažní vozidla s výsuvnými plošinami nebo umožňující náklon (autobusy, trolejbusy).

Velkým problémem ve veřejném prostředí pro osoby s omezenou mobilitou bývá povrch pochozích ploch. Pokud jsou nerovné (např. historická kamenná dlažba s velkými spárami), mohou se stát pro některé uživatele nepřekonatelnou překážkou. Uživatelům s kompenzačními pomůckami hrozí zaklínění kolečka nebo koncovky hole do spáry s nebezpečím následného pádu a zranění. Velmi nebezpečné je používání kamenných kostek s hlubokými spárami na přechodech přes tramvajovou trať – opět zde hrozí nebezpečí úrazu, navíc v extrémně riskantním dopravním prostoru. Nerovné povrchy bývají problematické i pro další uživatele, např. s vadami páteře a zad, kteří jsou citliví na bolest, pro ženy s vysokými úzkými podpatky, pro rodiče s kočárky atd.

Dalším uvedeným problémem je překonávání výškových rozdílů a větších sklonů pochozích ploch (např. zvýšených obrubníků na přechodech pro chodce, chybějící alternativní řešení u schodišť). V případě chybějících rampových částí přechodu se uživatel na vozíku dostává do neřešitelné situace. Překonávání větších sklonů chodníků a dalších pochozích ploch je navíc pro řadu lidí velmi fyzicky namáhavé.

Často se zapomíná i zajištění dostatečné průjezdné šířky a manipulačních ploch. Při jejich stanovení se vychází z minimální šířky pro průjezd uživatele na vozíku, která vyhovuje i uživatelům s berlemi, chodítky, dětskými kočárky atd. Při řešení manipulačních ploch se opět vychází z požadavků uživatelů vozíku, v městském prostředí však musíme uvažovat i s prostorem pro jejich případné asistenty.

Základem pro vytváření bezpečného prostředí, vhodného pro samostatný pohyb osob nevidomých a slabozrakých, je dostatečné množství jednoznačných informací získávaných jiným

způsobem než zrakem. Jedná se o systém orientačních bodů (snadno, bezpečně a jednoznačně identifikovatelná místa, např. osamělý sloup u vodicí linie, roh domu, ozvučený semafor), které jsou spojeny vodicími liniemi. Vodicí linie spojují orientační body a tím určují směr chůze. Důležitým zdrojem jsou informace akustické (identifikují objekty a mají směrově vodicí funkci) a další orientační znaky (např. trvalé sluchové vjemy: šumění řeky, výrazná změna sklonu terénu atd.). Samostatnému pohybu se osoby nevidomé a slabozraké učí v procesu sociální rehabilitace, jejíž součástí je i výcvik technik prostorové orientace (např. nácvik přímé chůze, odhad vzdálenosti, odbočení o 90 st.) a techniky dlouhé bílé hole, pro kterou platí přesná pravidla. Velmi důležité je trvalé zajištění volného průchozího prostoru podél vodicí linie a současně minimalizace a označení nebezpečných míst na trase.

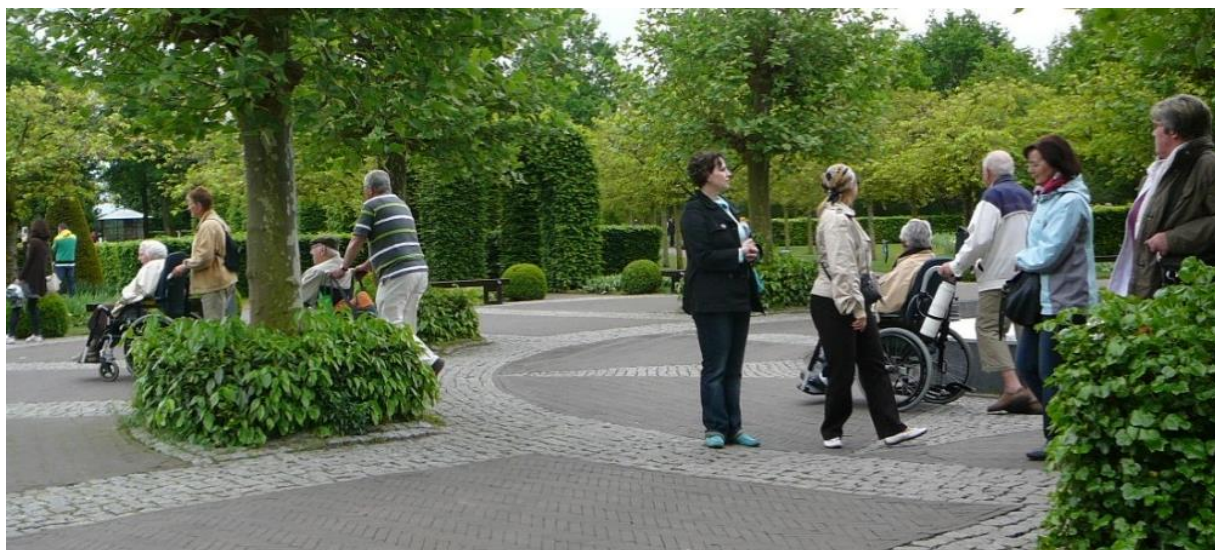
Při užívání hmatné dlažby ve veřejném prostředí je třeba, aby jednotlivé definované prvky přesně odpovídaly stanoveným parametrům. Předpisy definují požadavky na umělé a přirozené vodicí linie, signální, varovné a hmatné pásy, vodicí pás přechodu jak z hlediska umístění a funkce, tak i rozměru, povrchu a vizuálního kontrastu.

Pro možnost užívání hromadné dopravy je třeba zajistit nasměrování k předním dveřím vozidla a získávání informací např. akusticky (majáčky na vozidlech) nebo taktilně (štítky s Braillovým písmem na označnicích).

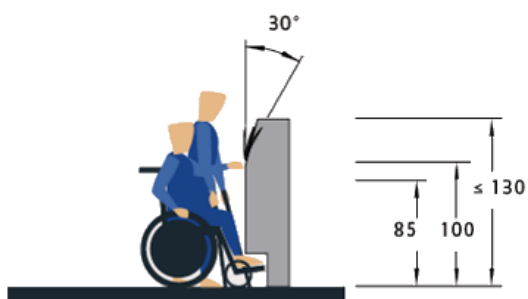
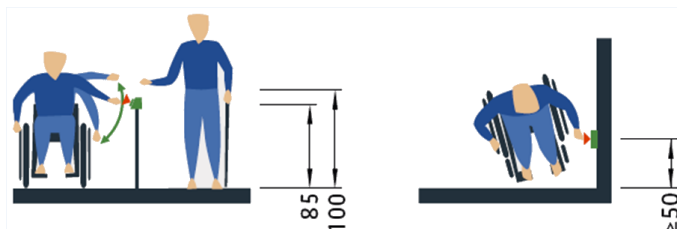
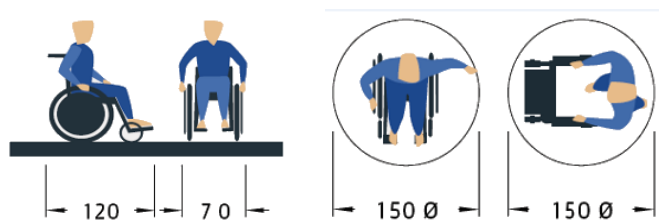
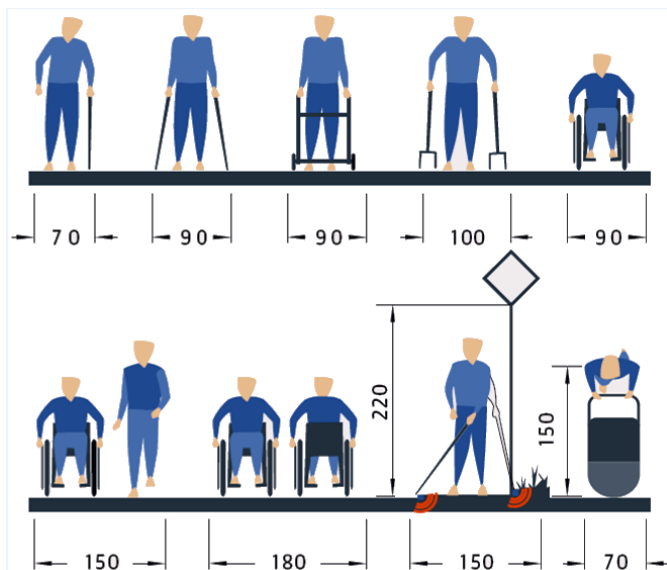
Pro **osoby s omezením sluchu** je důležitý převod akustických informací do jiné formy (psané nebo jiné vizuální podoby). Psané informace mají být heslovité a co nejjednodušší, vhodné je užívání piktogramů. Pro odezírání nebo znakování je důležité dobré osvětlení a redukce hluku. Nedslychavé osoby mohou používat jako kompenzační pomůcku sluchadla, která v některých případech využívají směrování a zesílení zvuku pomocí tzv. indukční smyky (např. ve výtahu).

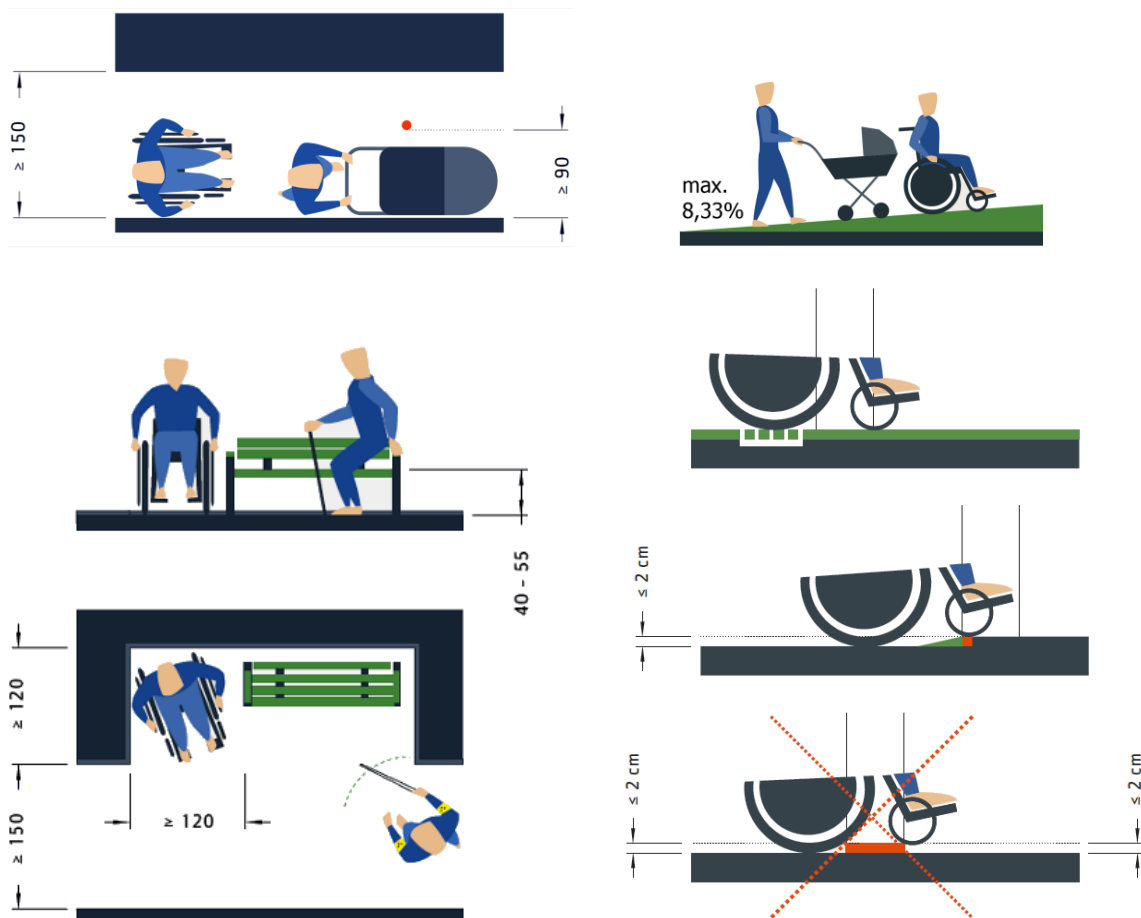
Pro **osoby s psychickými a kognitivními poruchami** je třeba navrhovat jednoduché, bezpečné, logicky členěné prostředí s opakujícími se řešeními, používat výrazné barvy a typový mobiliář. Důležité jsou opět výrazné záchytné body v prostoru, přiměřené osvětlení, jednoduché a logické piktogramy a minimalizace možných kolizních míst.

Prostředí pro **seniory** by s ohledem na možná omezení ve stáří mělo splňovat většinu výše uvedených požadavků. Základem je přehledné a logicky řešené prostředí s častými místy pro odpočinek. Důležité je používání zábradlí, madel a jiných opor pro překonávání i malých výškových rozdílů nebo prudších sklonů (např. parkové cesty). Informace by měly být jednoduché a logické, doporučuje se využívání piktogramů a větších typů písma. Přizpůsoben by měl být i mobiliář, doporučují se např. lavičky s bočními opěrkami, které napomáhají při usednutí a vstávání. Důležité jsou i delší intervaly k vykonání určité činnosti (např. na přechodu pro chodce).



*Obr. 55: Bezbariérové řešení občanského vybavení a přilehlého parku láká na společný výlet na vozíčkách.
Foto: Naděžda Rozmanová*





Zdroj: KALAMIDAS, O., KOCH-SCHMUCKERSCHLAG, C. Barrierefreies Bauen für ALLE Menschen – Planungsgrundlagen.

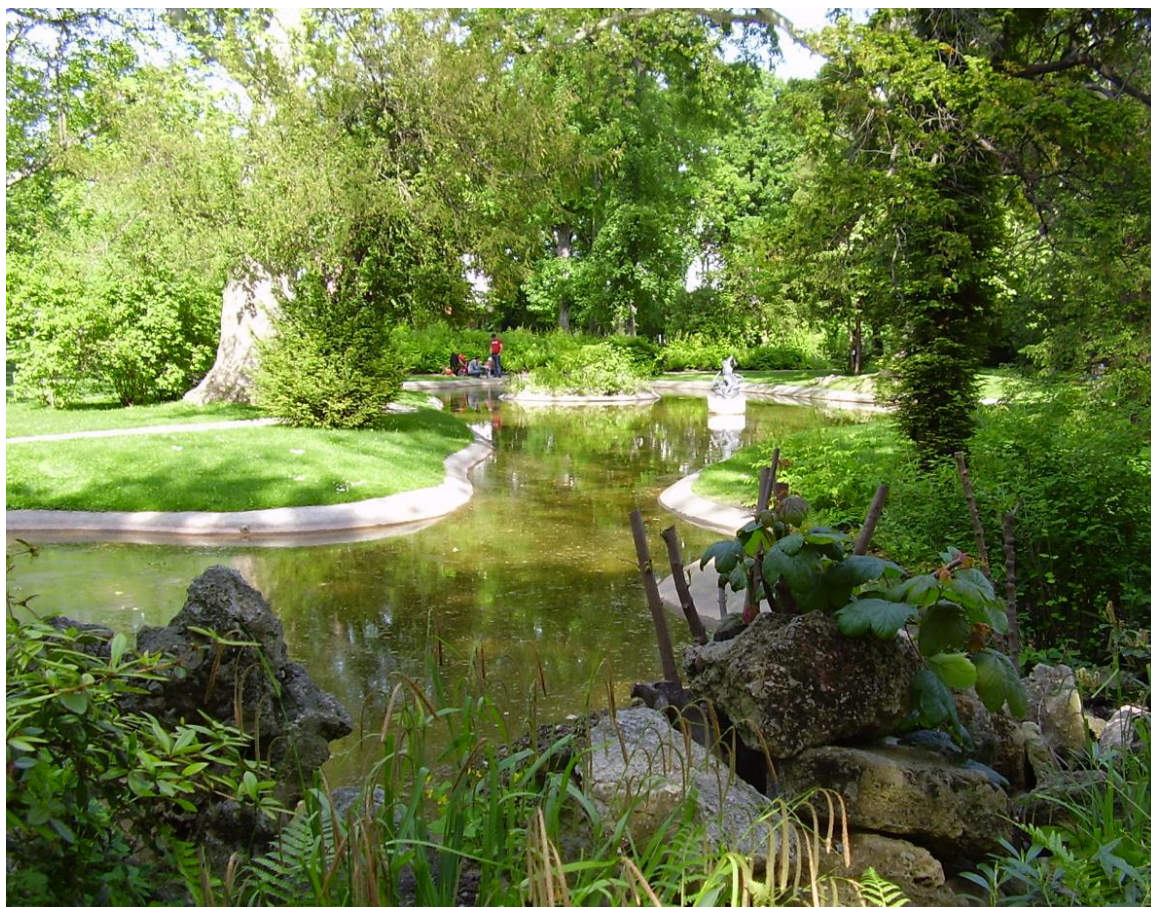
Omezující bývá často i umístění mobiliáře mimo dosahovou vzdálenost (např. vhoz poštovní schránky, ovladače automatů atd.), které je problematické jak pro osoby na vozíku, tak pro osoby s omezenou funkcí paží, osoby malého vzrůstu i menší děti. V podstatě stejné skupiny osob se týká i požadavek na snížení zorného úhlu např. u výšky pro umístění informačních cedulí. Z širšího úhlu pohledu je pro možnost užívání městského prostředí nejvíce omezující nedostatečný počet bezbariérově řešených toalet.

C.10.3.2 Doporučená řešení a náměty pro veřejná prostranství

Při navrhování veřejných prostranství je důležité respektovat jak obecné principy, tak i specifické požadavky jednotlivých skupin uživatelů, včetně dětí, starších občanů, vozíčkářů a obyvatel se zhoršenou schopností pohybu a orientace. Vytváření prostředí přístupného pro všechny je velmi rozsáhlý a multidisciplinární obor. Kvalitní veřejná prostranství je možno vytvořit jen koordinovanou spoluprací řady profesí, a to od projektové fáze po realizaci (specialistů na urbanismus, zahradní architekturu, dopravní řešení, technickou infrastrukturu). Záleží, o jaký konkrétní prostor se jedná – jinak je třeba přistupovat k tvorbě náměstí v historickém centru a jinak k náměstí, které je dopravní křižovatkou. Před zahájením projekčních prací je třeba zvážit všechny funkce, které má veřejné prostranství plnit (případně, které by mohlo plnit), s ohledem na to pak volit jeho tvar a velikost. V případě rekonstrukce veřejného prostranství nebo i pouze inženýrských sítí je ideální realizace, při které jsou veškeré stavební a další práce vzájemně koordinovány.

Při řešení se uplatňují mj. následující **doporučená řešení a náměty pro veřejná prostranství**:

- Při umisťování veřejných prostranství zohledňovat logický pohyb obyvatel k občanskému vybavení (škole, školce, obchodu atd.), soustředění a pobyt lidí v blízkosti těchto objektů, a dále pohyb k zastávkám hromadné dopravy.
- Využít veřejných prostranství a jejich hierarchie ve struktuře sídla, vytvořit jejich ucelený systém. Ten propojit s vycházkovými, naučnými a turistickými trasami v zastavěném a nezastavěném území.



Obr. 56: Vodní prvek ve veřejném prostranství
Foto: Igor Kyselka

- Respektovat legislativně stanovenou minimální velikost veřejných prostranství u nově navrhovaných ploch (viz kapitola C.10.1.2 Legislativní východiska). Řešit velikost také podle funkcí, které má veřejné prostranství plnit, dále podle jeho polohy a dalších požadavků – jiná bude velikost plochy v centrální části sídla nebo ve vazbě na významné občanské vybavení a jiná v okrajové poloze sídla, kde bude plocha určena spíše k rekreaci. Vždy je potřeba zohlednit, pro jak rozsáhlé území bude veřejné prostranství sloužit (např. zda bude určeno celé vesnici nebo jen skupině rodinných domů).
- U ulic vymezit dostatečnou šířku pro vozovku, pěší komunikaci, příp. pro parkování podél ní, a travnatý pás pro umístění liniových staveb technické infrastruktury. Vhodné je pamatovat na pruh pro střední a vyšší zeleň nebo pobytovou část ulice (odpočivná zákoutí s lavičkami, restaurační předzahrádky). Současně splnit podmínky na osvětlení a oslunění okolní zástavby.

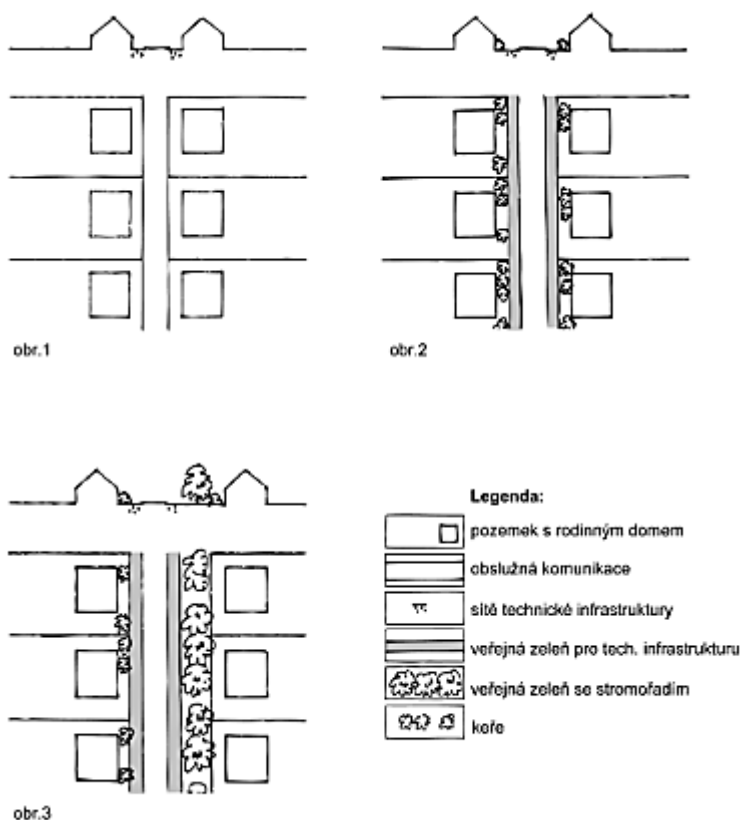


Schéma 3: Ovlivnění kvality veřejného prostranství jeho šířkou a přítomností zeleně

Obr. 1 Veřejné prostranství tvoří pouze obslužná komunikace a předzahrádky rodinných domů. Sítě technické infrastruktury vedou předzahrádkami, nelze na ně proto vysadit ani keře, což zhoršuje dojem úzké ulice.

Obr. 2 Veřejné prostranství tvoří obslužná komunikace, travnaté pásy veřejné zeleně se sítěmi technické infrastruktury a předzahrádky rodinných domů, kde lze vysadit alespoň keře. Prostor působí příjemnějším dojmem díky větší šířce ulice a díky přítomnosti střední zeleně.

Obr. 3 Veřejné prostranství tvoří kromě obslužné komunikace, travnatých pásů veřejné zeleně se sítěmi technické infrastruktury a předzahrádek rodinných domů, kde lze vysadit alespoň keře, také pás veřejné zeleně se stromofadím. Prostor působí příjemně díky rozlehlosti ulice a dostatku zeleně, která navíc zlepšuje mikroklima ulice.

Ilustrace: Milada Chroboczková

- Veřejná prostranství volit v přiměřené docházkové vzdálenosti – s tím souvisí jejich počet a velikost (např. menší veřejná prostranství pro odpočinek, pro hry nejmladších dětí apod.). V menších obytných souborech řešit prostranství v kratší docházkové vzdálenosti, aby např. rodiče měli přehled o hrajících si dětech, starší občané bez problémů mohli dojít k lavičkám uprostřed zeleně. V jiné docházkové vzdálenosti bude uvažovaný rozsáhlý park celoměstského významu.
- Při řešení nových veřejných prostranství zachovat lidské měřítko nebo je navrátit stávajícím prostranstvím. Zvolit takové měřítko a uspořádání, aby bylo pro každého (sociálně) přijatelné a obyvatelé si vytvořili vazbu na území, což souvisí s pocitem sounáležitosti a domova.
- Uspořádáním vytvářet orientační body v ploše veřejných prostranství, případně do nich umisťovat takové stavby a drobnou architekturu, aby významná veřejná prostranství byla vnímatelná i z větší vzdálenosti. Obdobně vytvářet menší centra s veřejnými prostranstvími i mimo hlavní centrum sídla, aby byla zajištěna dobrá orientace v sídle.

- Při projektování zástavby na okraji veřejných prostranství vytvářet podmínky pro vznik tzv. aktivního parteru – tedy propojení občanského vybavení v parteru domů s plochou prostranství. To znamená vtáhnout funkce z parteru domů do ulice, náměstí („rozšíření“ parteru do plochy náměstí) – např. restaurační předzahrádky, prodej venku apod.



Obr. 57, 58: Příjemné prostředí znojemských restauračních předzahrádek.
Foto: Naděžda Rozmanová

- Ke zlepšení kvality veřejných prostranství přispívá i uspořádání zástavby – např. v kompaktní městské uliční zástavbě tvořit nároží jako zkosená. Neukončovat blok zástavby holou štítovou stěnou, případně tuto stěnu doplnit zelení – tzv. zelené stěny.

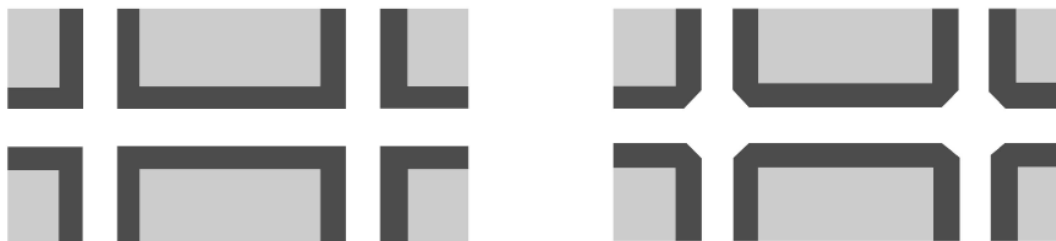


Schéma 4: Vliv uspořádání blokové zástavby v místech křížení komunikací

Pravouhlá nároží blokové zástavby navozují stísněnější dojem z veřejných prostranství. Zkosená nároží u blokové zástavby „otevírají“ prostory ulic, lépe tato jednotlivá veřejná prostranství propojují.

Ilustrace: Milada Chroboczková



Obr. 59, 60: Kvalitu prostředí výrazně ovlivňuje využití udržované zeleně. Lido di Jesolo, Itálie

Foto: Naděžda Rozmanová

- Ve stávajících plochách bydlení a občanského vybavení využít všech volných ploch, na malých plochách vysadit zeleň, větší využít pro pobyt obyvatel – umístit lavičky, dětská hřiště, případně drobná sezónní občerstvení, největší plochy využít i pro stánkový prodej, tržnici apod.



Obr. 61: Znojmo
Foto: Naděžda Rozmanová

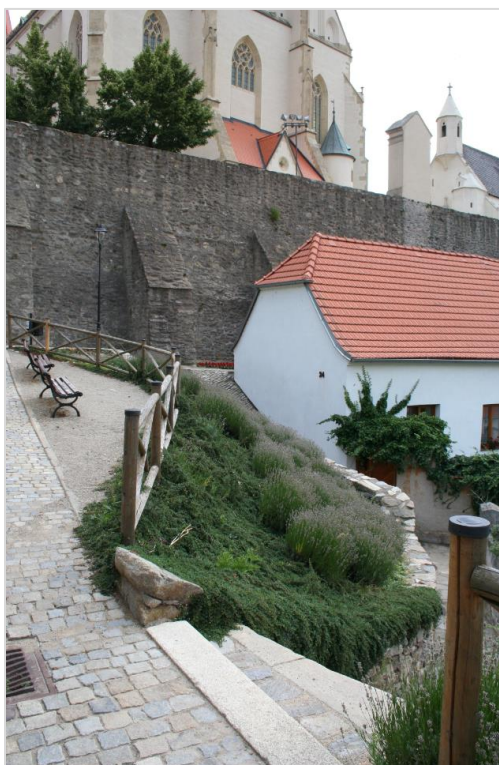
- Vymezit hranice jednotlivých veřejných prostranství nebo jejich částí také z důvodů psychologických. Tím se vytváří předpoklady pro vznik vazeb obyvatel na místo – např. vymezení nejbližšího zázemí bytového domu, kdy je toto území vnímáno obyvateli domu jako jejich prostranství, i když obyvatelé nejsou přímo vlastníky pozemků. Hranice jsou někdy přirozené – tvořené stavbami, zdmi a ploty nemovitostí. Jinde je potřeba vymezit prostor dodatečně. Také je v některých případech žádoucí vymezit hranice z důvodu bezpečnosti – např. dětská hřiště ohraničit hustým živým plotem apod.

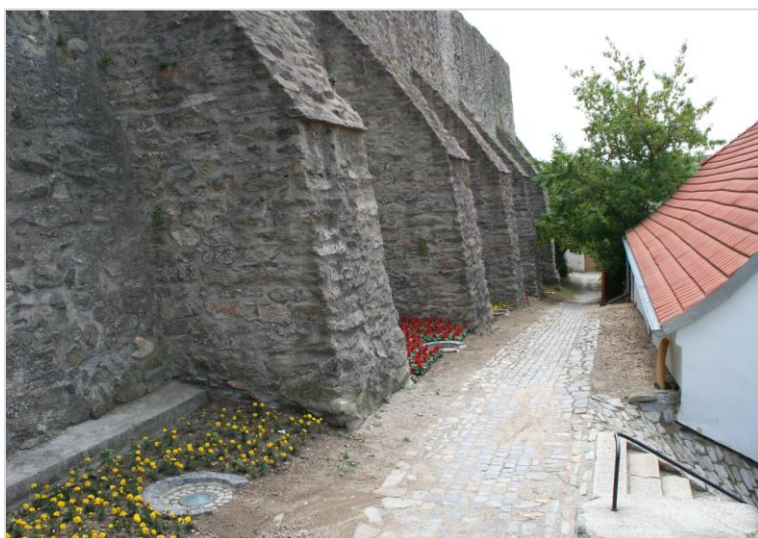
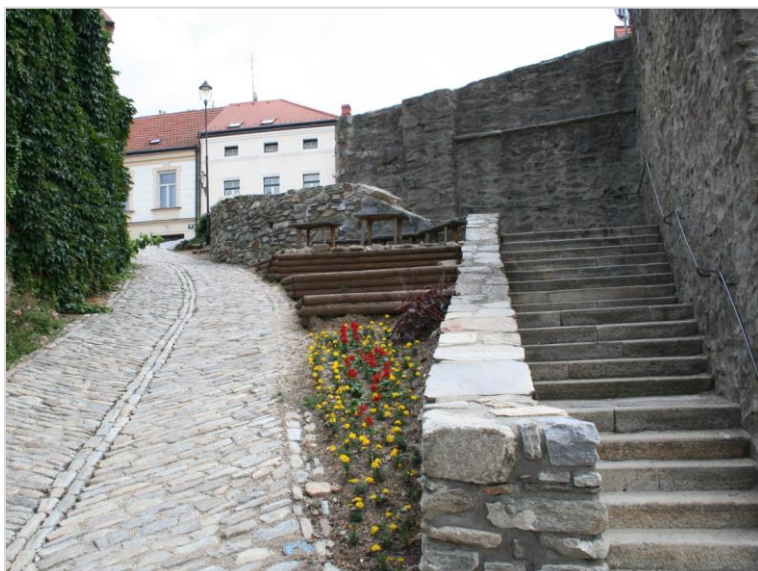


Obr. 62: Důsledně vyžadované požadavky na hygienu a bezpečnost dětských hřišť se odrazí v jejich vzhledu a dlouhodobé užitelnosti.
Foto: Igor Kyselka

- Památovat na požadavky hygieny prostředí – např. oddělením prostor vymezených pro venčení psů, umístěním potřebného mobiliáře na odpad.

- Pro veřejná prostranství rovněž využívat zanedbaná území, dojde tak nejen ke zlepšení estetickému, ale i mikroklimatickému, a tím ke zlepšení obyvatelnosti území.
- U nábřeží pamatovat na možnost zvýšení hladiny toku při plošném uspořádání, při umístění zeleně a mobiliáře. Součástí nábřeží může být vedení cyklostezek nebo cyklotras podél toku, vycházkových a běžeckých tras. U větších toků se nabízí možnost využití pro sporty (kajaky, projíždky na lodkách), případně i pro vyhlídkové plavby. Je možno zde budovat i další vybavení v podobě kaváren, restaurací, altánů a pódíí pro kulturní akce.
- Při úpravě veřejných prostranství využívat dlažbu odpovídající historickému charakteru místa. Zohledňovat doporučení pro památkově chráněné části sídla. Nezpevňovat veřejné plochy v historických částech sídel ozdobnou betonovou dlažbou nebo chodníky pomocí asfaltového povrchu. Vedle rozměrů a skladby uvážit i využití druhu kamene. Ve venkovském prostředí veřejných ploch uchovat podle možností historické štětování.
- Ke zlepšení kvality veřejných prostranství přispívat obnovou a otevíráním vybraných zatrubněných toků. Využívat významných prvků jako jsou mosty, mostky a lávky.
- Ve vesnickém prostředí usilovat o obnovu návesních rybníků a o jejich přírodní charakter.
- Preferovat u nezpevněných částí náměstí a návší podobu travnaté plochy se solitérními listnáči (podle významu ev. plochy s květinovou výsadbou) před jehličnatými stromy a keři a mobilní zelení.
- Zohledňovat umístění solitérních dřevin a stromořadí ve vztahu k hodnotným stavbám a prostorům, jež by měly doplňovat, nikoliv zacloňovat.
- Doporučovat vhodné úpravy předzahrádek lemuujících vesnická veřejná prostranství. Zvažovat charakter oplocení předzahrádek. Volit pro ně střední a vyšší trvalky a květinové keře.
- V památkově chráněném území postupovat ve spolupráci s orgány památkové péče.





Obr. 63-66: Přivětivé a inspirující Znojmo
Foto: Naděžda Rozmanová

- Rekonstrukce plánovat tak, aby bylo možné umístit do veřejného prostoru mj. zeleň a vodní prvky, které napomohou vytvoření příznivého mikroklimatu pro uživatele veřejného prostoru (vodní toky s možností osvěžení a relaxace, kašny, pítka, bazény, fontány). Důležité je vyřešit kvalitně funkci vodních prvků v prostoru, způsob jejich provozování, včetně zajištění údržby a čistoty. Pamatovat na kvalitní realizaci s důrazem na detail, úsporné, účelné a estetické řešení.



Obr. 67, 68 Každý detail veřejného prostranství je důležitý pro působení celku. Znojmo.
Foto: Naděžda Rozmanová

Při tvorbě veřejných prostranství je třeba uplatňovat **principy urbanistické kompozice**; využívat průhledy, dominanty, panoramata, také dbát na proporce a měřítko. Využít lze v prostoru např. rytmus, gradaci, symetrii a asymetrii, shodu či kontrast. Součástí veřejných prostranství je architektonické řešení okolních budov a budov v ploše veřejného prostranství. Součástí řady prostranství jsou také výtvarná díla (plastiky, kašny, alternativní výtvarné počiny).



Obr. 69: V této ulici je zeleně dostatek, ale z kompozičního hlediska je nutno konstatovat, že husté a nízko nasazené koruny jilmů poněkud přehlušují kompoziční záměr – průhled na kostel sv. Tomáše v Brně.

Foto: Pavla Balabánová



Obr. 70: Průhled z lavičky parku. Nové Hradky.

Foto: Naděžda Rozmanová



Obr. 71: Pohledová osa

Foto: Igor Kyselka

Významný je rovněž **design mobiliáře**, osvětlovací tělesa a další prvky prostranství. Konečný dojem ovlivňuje celkové materiálové a barevné řešení veřejných prostranství.

- Mobiliář by měl odpovídat danému místu a charakteru veřejného prostranství.
- Mobiliář, orientační systém atd. ve městě by měl mít jednotný charakter – prvky typické pro dané město.
- Výběr materiálu „podlahy“ částí veřejného prostranství by měl korespondovat s jejich funkcí. Povrch by měl být bezpečný (ne kluzký nebo s vysokým odrazem světla), pohodlný pro vozíčkáře, kočárky i ostatní chodce. Pro zvýšení bezpečnosti volit vhodné barevné nebo materiálové odlišení např. cyklostezky nebo plochy pro dopravu v klidu. Pozornost je třeba věnovat řešení hran a rozhraní povrchů.



Obr. 72: Povrch – nepovrch

Foto: Naděžda Rozmanová



Obr. 73–75: Povrch má odpovídat charakteru místa. Znojmo.
Foto: Naděžda Rozmanová



Obr. 76: Mobiliář v historickém centru. Znojmo.
Foto: Naděžda Rozmanová

Vedle mobiliáře (lavičky, stojany na kola, odpadkové nádoby, přístřešky hromadné dopravy), ovlivňuje vnímání veřejných prostranství řešení dalšího vybavení, jako jsou dětská hřiště, altány, krytá pódia, pingpongové stoly, U-rampy a další prvky skateparků, veřejné toalety, prostory pro venčení psů apod.





Obr. 77–81: Městský mobiliář – Bratislava

Foto: Zdeňka Kučerová

Důležitý je i informační systém – identifikační prvky (označení ulic, domů), rozcestníky, informační ukazatele a tabule, včetně reklamních tabulí (označení obchodů, vývěsní štíty), plakátovací tabule, sloupy a také hodiny.

C.10.3.3 Nástroje k plánování a realizaci veřejných prostranství, Politika architektury a stavební kultury ČR

Soukromé vlastnictví pozemků v plochách veřejných prostranství komplikuje realizaci – pokud vlastník nesouhlasí s řešením v územně plánovací dokumentaci a stavbu není možno vymezit jako veřejně prospěšnou, je pouze na dobré vůli vlastníka, jestli bude možno jeho pozemek pro zamýšlený účel využít.

Pokud nejsou v územně plánovací dokumentaci vymezeny komunikace jako plochy dopravní, nelze je zařadit jako veřejně prospěšné stavby, tedy je nelze vyvlastnit, pak obec nebo město nemusí získat dotaci a může být komplikované komunikace realizovat.

Za plochu dopravní (s možností využití institutu vyvlastnění) je možné považovat i chodník a cyklostezku podle § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Do místních komunikací IV. třídy jsou totiž řazeny komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel a komunikace, na kterých je umožněn smíšený provoz. Podle ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a podle zákona č. 13/1997 Sb. se místní komunikace dělí na dvě funkční skupiny: D1 – pěší zóny, obytné zóny a D2 – stezky, pruhy a pásy určené cyklistickému provozu, stezky pro chodce, chodníky, průchody, schodiště a ostatní komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel. Sdílený veřejný prostor těmito parametry vyhovuje, může být tedy veřejně prospěšnou stavbou, pro niž lze vyvlastnit.

Obdobný problém nastává, pokud jsou v územním plánu nebo regulačním plánu vymezeny plochy bydlení, občanského vybavení apod., kde je veřejné prostranství přípustné nebo se s ním uvažuje v rámci těchto nově vymezovaných ploch (viz kapitola C.10.1.2 Legislativní východiska). Zpravidla nikdo z majitelů pozemků nechce svoje pozemky pro tato prostranství uvolnit. Bez vymezení ploch jako samostatných ploch veřejných prostranství v územním nebo regulačním plánu je tedy většinou nelze realizovat.

Nástroje k plánování

V souladu s platnou legislativou (stavební zákon, vyhláška č. 500/2006 Sb. a č. 501/2006 Sb.) lze veřejná prostranství **vymezovat v územních plánech a regulačních plánech**.

Vymezují se buď samostatně – podle § 7 vyhlášky č. 501/2006 Sb. – plochy veřejných prostranství – nebo jsou součástí ploch s rozdílným způsobem využití: ploch bydlení (§ 4), rekreace (§ 5), občanského vybavení (§ 6) a smíšených obytných (§ 8).

Podrobněji (v rozsahu odpovídajícím příloze č. 11 vyhlášky č. 500/2006 Sb.) lze veřejná prostranství **řešit v regulačních plánech a územních studiích**.

Nejmenší šířky veřejného prostranství stanoví § 22 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. (viz kapitola C.10.1.2 Legislativní východiska).

Při řešení veřejných prostranství v rámci územně plánovací činnosti je třeba si uvědomit, že územní plán ovlivní veřejná prostranství tím, jak je vyřeší, tj. kde je umístí, jak veřejná prostranství případně podrobněji člení, jaké v nich stanoví přípustné, nepřípustné, případně podmíněně přípustné využití, ve kterých dalších plochách s rozdílným způsobem využití (bydlení, rekreace atd.) je přípustí, jak stanoví urbanistickou koncepci, včetně vymezení systému sídelní zeleně. Ovlivní je také tím, jak stanoví koncepci veřejné infrastruktury (občanského vybavení, dopravní i technické infrastruktury).

Nedostatkem je, pokud jsou stávající veřejná prostranství (náměstí, návsi) v územně plánovací dokumentaci brána jako „stav“ a dále se s nimi nepracuje. Přitom by bylo vhodné zařadit je do „ploch přestavby“ a v rámci urbanistické koncepce zdůraznit potřebu např. jejich revitalizace. Většina zásad a doporučení, uvedených v předložené kapitole, platí pro stávající i navržená veřejná prostranství – územně plánovací dokumentace (dále též ÚPD) je nástrojem k posouzení a úpravě urbanistické koncepce a kompozice sídla nebo jeho části. V rámci ÚPD je potřebné vymezit postavení stávajících a navrhovaných veřejných prostranství v hierarchii ostatních VP. Dále zhodnotit účel veřejných prostranství v území, jejich vzájemné vazby a vazby na jiné plochy. Posoudit z toho plynoucí potřebu změn v území (např. vyloučení průjezdné dopravy, úpravy pro pohledové propojení klidové části VP s dominantou sídla, vymezení plochy pro občanské vybavení v sousedství centrálního VP).

Nástroje k realizaci

Aby byly vytvořeny předpoklady pro realizaci veřejných prostranství, je nutno zajistit pro ně pozemky. K tomu lze využít:

- **předkupní právo**, podle § 101 zákona č. 183/2006 Sb.: „*K pozemku určenému územním plánem nebo regulačním plánem ... pro veřejné prostranství má obec nebo kraj anebo stát v rozsahu vymezeném touto územně plánovací dokumentací předkupní právo.*“
- **dohodu o parcelaci** u regulačního plánu na žádost, příp. **plánovací smlouvu** (smlouva o spoluúčasti žadatele na vybudování nebo úpravách veřejné infrastruktury) – § 66 odst. 2 stavebního zákona.

Pro plochy veřejného prostranství je možné **vyvlastnění**, **avšak jen pro plochy dopravní a technické infrastruktury, která je jejich součástí**, a byla vymezena ve vydané územně plánovací dokumentaci jako veřejně prospěšná stavba [§ 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona].

Politika architektury a stavební kultury České republiky

Veřejná prostranství jsou jedním z osmi samostatných témat dokumentu Politika architektury a stavební kultury České republiky, který 14. ledna 2015 schválila vláda. Dokument mimo jiné zdůrazňuje potřebu komplexního vnímání prostředí, tedy vzájemného působení staveb. Kvalitu prostředí v sídlech významně ovlivňují právě veřejná prostranství. Umožňují setkávání lidí a jejich vzájemnou komunikaci, ta je podmínkou soudržnosti společenství. Každodenním kontaktem obyvatel a návštěvníků s veřejným prostranstvím ovlivňují VP vztah k sídlu a jejich náhled na současnou stavební kulturu. Spolupráce obyvatel na plánování a realizaci úprav VP podporuje vztah k němu, předchází hrozbám vandalizmu a zajišťuje zájem, ochranu a tím dobrý stav a čistotu prostranství.

Politika architektury a stavební kultury České republiky zdůrazňuje, že je třeba zajistit taková řešení veřejných prostranství, která vycházejí z potřeb jejich uživatelů a která současně zohledňují demografický vývoj, společenské změny, technologický vývoj, přírodní podmínky a klimatické změny. Klíčové je věnovat se zvelebování a údržbě stávajících veřejných prostranství a vytvářet nová veřejná prostranství v rámci zastavěného území a v transformačních územích. Podobně jako při územním plánování a navrhování jednotlivých staveb je při plánování veřejných prostranství nutno uplatňovat komplexní, integrovaný a koordinovaný přístup. Řešení veřejného prostranství musí vznikat na základě celkové koncepční rozvahy.

Uvedený dokument stanovuje pro jednotlivá témata cíle a pro jejich dosažení navrhl řadu opatření:

Cíl 2.1

Zajistit dostatečnou vybavenost území vhodnými veřejnými prostranstvími, jejich snadnou dostupnost a vzájemné propojení.

Opatření 2.1.1

Vytvořit standardy dostupnosti veřejných prostranství.

Opatření 2.1.2

Identifikovat hodnoty, využití, funkčnost a dostupnost veřejných prostranství v územně analytických podkladech.

Opatření 2.1.3

Závěry vyhodnocení veřejných prostranství v územně analytických podkladech promítat do zadání a návrhu územně plánovacích dokumentací.

Opatření 2.1.4

Při tvorbě územních plánů, případně územních studií, strukturovat a hierarchizovat systém veřejných prostranství v sídlech.

Opatření 2.1.5

Využívat územní studie pro prověření systémů veřejných prostranství, včetně systémů veřejné zeleně, a jejich konkrétního řešení.

Opatření 2.1.6

Využívat regulační plány pro stabilizaci návrhu parcelace zastavitelných ploch s vymezením veřejných prostranství.

Opatření 2.1.7

Parcelaci zastavitelných ploch řešit na základě komplexního návrhu s vymezením veřejných prostranství, nepřipustit jejich využití po částech bez celkové koncepce řešení. Pro schválení komplexního návrhu se doporučuje využívat dohody o parcelaci.

Opatření 2.1.8

Předložit návrh novely stavebního zákona týkající se dohody o parcelaci, která nebude požadovat souhlas všech vlastníků pozemků a která zavede nástroj směny pozemků. Přitom využít zkušeností z komplexních pozemkových úprav.

Opatření 2.1.9

Nástroji územního plánování zamezovat vzniku stavebních souborů, které znemožňují prostupnost území.

Cíl 2.2

Zajistit kvalitu veřejných prostranství za pomoci integrovaných a komplexních řešení.

Opatření 2.2.1

Vypisovat architektonicko-urbanistické soutěže a soutěže o návrh na významná veřejná prostranství financovaná z veřejných rozpočtů.

Opatření 2.2.2

V návrzích veřejných prostranství zajistit jejich komplexní řešení včetně dopravní a technické infrastruktury, problematiky veřejné zeleně a její návaznosti na krajinu a způsobu vsakování atmosférických srážek a odvodnění zpevněných ploch.

Opatření 2.2.3

Nástroji územního plánování prosazovat adekvátní využití a měřítko objektů obklopujících veřejná prostranství. Dbát na respektování genia loci lokality.

Opatření 2.2.4

Připravovat úpravy veřejných prostranství za účasti veřejnosti.

Opatření 2.2.5

Zlepšit péči o stávající veřejná prostranství a jejich kultivaci, využívat při tom i účast veřejnosti.

Dokument Politika architektury a stavební kultury České republiky je dostupný na:
<http://www.uur.cz/default.asp?ID=4743>

C.10.3.3 Participace veřejnosti a motivace příklady

Nejvhodnější cestou k realizaci záměru je spolupráce s občany, uživateli veřejného prostranství. Formou anket, besed, průzkumů a šetření napříč věkovými a sociálními vrstvami obyvatel zjistit jejich představy a názory. Umožnit diskuzi veřejnosti, tj. budoucích uživatelů, s odborníky a autory řešení nad vznikajícími návrhy. Poskytnout občanům, zejména dětem, možnost spolupráce také při realizaci a následné péči o vzniklé dílo. Pro úspěšnou participaci veřejnosti je nutné i její vzdělávání v oboru.

Zapojení veřejnosti přináší řadu výhod, ale i některé změněné podmínky při takovém postupu. Nadace Partnerství, která se problematice veřejných prostor věnuje téměř dvacet roků, uvádí jako nevýhody participace následující:

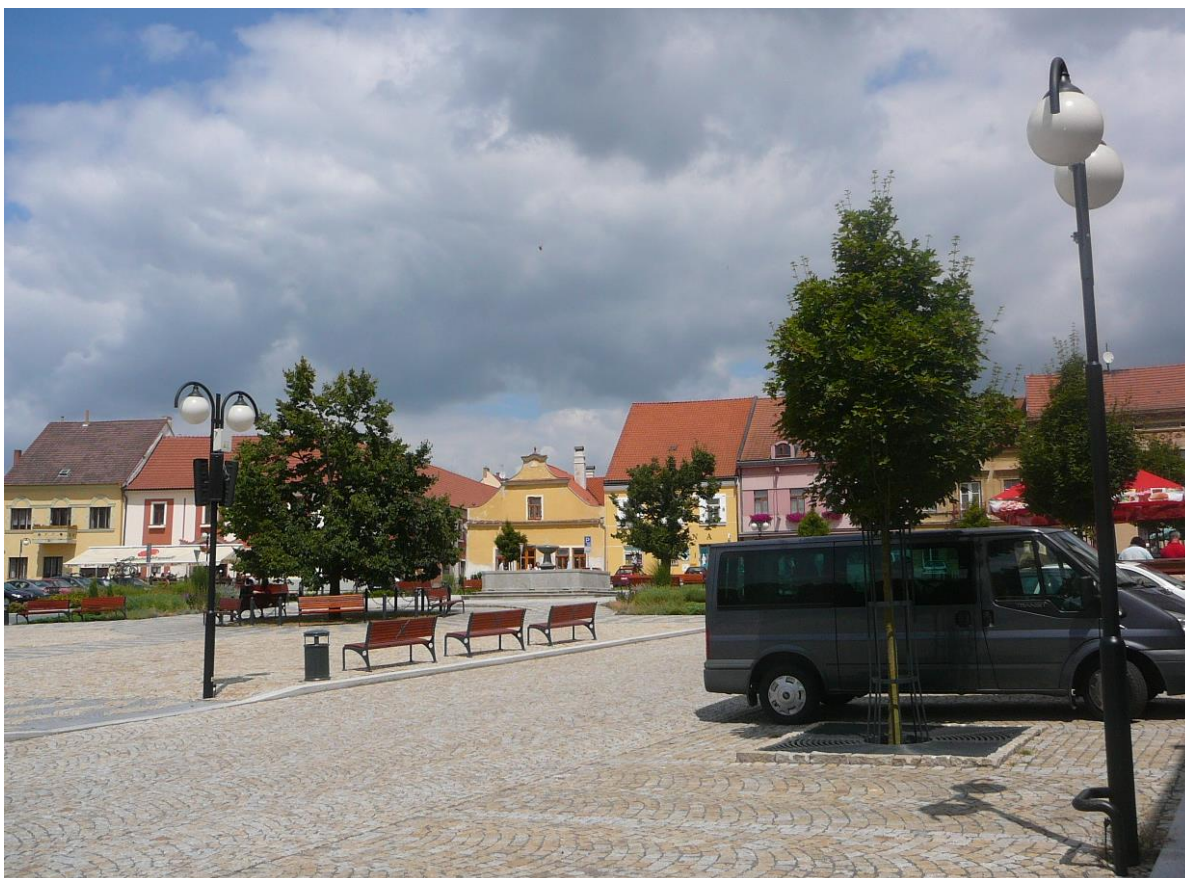
- časově a organizačně náročnější postup,
- vyšší nároky na projektanta (projekt vyžaduje intenzivnější komunikaci a prezentaci),
- zvýšené finanční prostředky (propagace, pomůcky, občerstvení),
- obvykle vyžaduje asistenci externího facilitátora se znalostí participace.

Současně nadace uvádí řadu zásadních výhod participace občanů:

- zohledňuje skutečné potřeby uživatelů veřejného prostranství,
- pomáhá formulovat a upřesňovat zadání projektantům,
- podporuje aktivní využívání místa, včetně rozvoje aktivit,
- zlepšuje komunikaci, otevřenost mezi správními orgány, experty a veřejností,
- podporuje mechanismus demokratického rozhodování na místní úrovni – lidé rozhodují o prostředí, ve kterém žijí,
- díky společné práci na konkrétním projektu posiluje místní komunitu,
- posiluje vztah občanů k místu a obci,
- omezuje vandalismus a posiluje veřejný dohled,
- zajišťuje dlouhodobou podporu investice (soukromé či veřejné) nebo realizované politiky,
- posiluje sociální kontakty v komunitě a procesy sociálního učení.

Ve srovnání s těmito přínosy se vyšší nároky se zapojením veřejnosti zdají naprosto zanedbatelné.





Obr. 82, 83: Udržované funkční plochy a vybavení jsou podmínkou dobrého veřejného prostranství a jeho spokojených obyvatel na vesnicích i ve městech.

Foto: Naděžda Rozmanová

Příklady

Smyslem kvalitního veřejného prostranství je zvyšovat hodnotu sídla, zlepšovat pobytovou kvalitu a tím přivést obyvatele a návštěvníky do veřejného prostoru, oživit tak ulice, náměstí, nábřeží, parky.

Následující stránky prezentují fotografie několika veřejných prostranství, jak se proměnila v průběhu posledních let. Zachycují jejich stav před úpravami a po úpravách.

Fotografie představují vybrané ukázky měnících se veřejných prostranství v rámci regenerace panelových sídlišť v letech 2002 až 2004.

Dále fotografie prezentují příklad úprav bezprostředního okolí Základní školy Alšova v Kopřivnici, včetně hřiště a navazujících ploch.

Inspirující ukázkou je rovněž Přírodní komunitní centrum Skotnice nebo park Gustava Mahlera v Jihlavě.

Dokladem krásné obnovy po léta neudržovaného areálu parku jsou fotografie parku Havlíčkovy sady v Praze a zámeckého parku v Benátkách nad Jizerou.

Z databáze projektů přihlášených do soutěže Cesty městy, která je přehlídkou současných trendů v procesu zklidňování dopravy, je ukázka provedené revitalizace Velkého náměstí ve Strakonici. Přehled všech přihlášených akcí v každém ročníku řadí pořadatel Nadace Partnerství do přehledných karet. Ty jsou inspirací pro další města a obce.

Poslední podnětná skupina fotografií prezentuje zahraniční realizace v projektu nazvaném "Před / Po".



Jilemnice, sídliště Spořilov – stav před úpravou



Jilemnice, sídliště Spořilov – stav po úpravě

Zdroj: Regenerace panelových sídlišť – katalog příkladů za rok 2002



Pardubice, sídliště Pravý břeh Labe – stav před úpravou



Pardubice, sídliště Pravý břeh Labe – stav po úpravě
Zdroj: Regenerace panelových sídlišť – katalog příkladů za rok 2002



Brno, sídliště Žabovřesky – stav před úpravou



Brno, sídliště Žabovřesky – stav po úpravě

Zdroj: Regenerace panelových sídlišť – katalog příkladů za rok 2004



Česká Třebová, sídliště Lhotka

Zdroj: Regenerace panelových sídlišť – katalog příkladů za rok 2004



Přerov, sídliště Přerov II – Předmostí

Zdroj: Regenerace panelových sídlišť – katalog příkladů za rok 2004



Kopřivnice, atrium Základní škola Alšova – stav před úpravou

Foto: město Kopřivnice



Kopřivnice, atrium Základní škola Alšova – stav po úpravě

Foto: město Kopřivnice



Kopřivnice, hřiště u Základní školy Alšova – stav před úpravou

Foto: město Kopřivnice



Kopřivnice, hřiště u Základní školy Alšova – stav po úpravě
Foto: město Kopřivnice



Kopřivnice, školní sportoviště – stav před úpravou a po ní
Foto: město Kopřivnice



Kopřivnice, areál Fojtství – stav prostranství před úpravou a po ní
Foto: město Kopřivnice



Skotnice, Přírodní komunitní centrum – stav před úpravou původního prostranství

Na původním veřejném prostranství byly umístěny staré kovové herní prvky pro děti nevyhovující bezpečnostním normám, v některých částech se nacházely náletové dřeviny a neudržovaná zeleň.

Foto: zdroje obce Skotnice



Skotnice, Přírodní komunitní centrum – stav po úpravě

Foto: zdroje obce Skotnice



Přírodní komunitní centrum bylo realizováno v letech 2012 a 2013 na základě výstupů komunitního plánování dle potřeb a přání občanů. Prostor určený k relaxaci, volnočasovým i neformálním vzdělávacím aktivitám slouží všem věkovým skupinám místních občanů i četným návštěvníkům obce a také jej využívají jako odpočívadlo cykloturisté. Nachází se poblíž centra obce v příjemné přírodní lokalitě u řeky Lubiny. Kromě dětských herních prvků, bludiště, cvičících a posilovacích strojů je jeho součástí také venkovní učebna s výukovou tabulí, altán s krbem a mobiliář pro relaxaci.

Foto: zdroje obce Skotnice



Jihlava, park Gustava Mahlera – otevřen v roce 2009

Foto: Milan Vilímek Jihlavský



Ústředním prvkem parku je socha hudebního skladatele Gustava Mahlera, která je obklopena kamennými plastikami ptáků a ryb symbolizujícími Mahlerovu hudební tvorbu. Park svým řešením připomíná historické stopy místa – plochu hradebního parkánu, linii městských hradeb a základy bývalé synagogy vypálené nacisty. Pohled na prostory parku a okolní část centra města zprostředkovává vyhlídka umístěná v historické baště opevnění.

Zdroj: tic.jihlava.cz

Jihlava, park Gustava Mahlera

Foto: Hana Šimková



Praha, park Havlíčkovy sady, oplocení areálu – stav před úpravou a po ní

Foto: archiv MČ Praha 2



Praha, park Havlíčkovy sady, umělá jeskyně Grotta – stav před úpravou a po ní

Foto: archiv MČ Praha 2



Praha, park Havlíčkovy sady – stav před úpravou a po ní

Foto: archiv MČ Praha 2

Havlíčkovy sady neboli Grébovka či Gröbovka je park anglického typu s vysoce hodnotným souborem objektů. V roce 1905 vykoupila vinohradská obec celý areál, aby jej zachránila před jeho rozprodáním na stavební parcely. Po nejnútnejších úpravách predala parkovou část veřejnosti pod názvem Havlíčkovy sady. V roce 1964 byly Havlíčkovy sady vyhlášeny nemovitou kulturní památkou.



Zámek Benátky nad Jizerou, park – stav před úpravou a po ní
Zdroj: město Benátky nad Jizerou



Revitalizace Velkého náměstí ve Strakonících - I. etapa – stav před úpravou a po ní
Zdroj: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/Verejny-prostor-a-doprava/Zklidnujeme-dopravu/Cesty-mesty/Databaze-souteznic-reseni>

Přestupní terminál v Novém Bydžově

Původní stav



Původní nástupiště do autobusů MHD bylo v ulici J.E.Purkyně v centru města. Autobusové zastávky byly od nádraží ČD vzdáleny cca. 400 m. Na autobusovém stanovišti nebyly přístřešky, sociální zařízení ani informační systém.

Důvody pro změnu původního stavu

Neexistence integrovaného dopravního systému, neprovázanost různých druhů dopravy, nevhodné podmínky pro uživatele veřejné dopravy.

Realizované změny



- vybudování nového bezbariérového přestupního terminálu veřejné dopravy
- zavedení integrovaného systému dopravy včetně tarifních pásem, optimalizace jízdních řádů (úspory využity na zavedení nových spojů, zejména ve dnech pracovního volna a klidu)
- zprovoznění komplexního informačního systému

Přestupní terminál v Novém Bydžově – ukázka z karty Databáze projektů přihlášených do soutěže Cesty města je přehlídkou současných trendů v procesu zklidňování dopravy. Oceněná řešení mohou sloužit jako inspirace pro další města.

Zdroj: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/Verejny-prostor-a-doprava/Zklidnujeme-dopravu/Cesty-mesty/Databaze-souteznic-reseni>

Předtím a potom: fotografie, které ukazují možnosti zohlednění chodců.

Poskytnutí více veřejného prostoru pro chodce je jedním z hlavních cílů projektů obnovy měst, které se konají ve městech po celém světě.

Vysazováním více stromů, vytvářením více chodníků a cyklostezek a zakládáním nových venkovních posezení je možné navrhout přívětivější místa s menší intenzitou dopravy a podporovat udržitelné způsoby dopravy, zejména chůzi nebo jízdu na kole.

S cílem propagace projektů městské obnovy zahájila brazilská skupina Urb-I **projekt "Před / Po"**, který zahrnuje fotografie "předtím a potom". Fotografie ukazují, jak města více nakloněná chodcům přerозdělila svůj veřejný prostor.

Tento projekt je o spolupráci, takže kdokoli může zvýšit povědomí o změnách, které probíhají v jeho městě.

Následující a další fotografie proměněných protor jsou dostupné na stránkách:

<http://www.archdaily.com/773139/before-and-after-30-photos-that-prove-the-power-of-designing-with-pedestrians-in-mind>



Rue St. Hubert, Montréal, Kanada



Av. Duque de Ávila, Lisabon, Portugalsko



Forth St., Auckland, Nový Zéland



Strada Halelor, Bukurešť, Rumunsko



Avenue Shamrock, Montréal, Kanada



Agias Sofias, Solun, Řecko



Boulevard Ion C., Bukurešť, Rumunsko



Shlomtsiyon HaMalka, Jeruzalém, Izrael



Coenties Slip, New York, USA



Ústav územního rozvoje, Jakubské nám. 3, 602 00 Brno
Tel.: +420 542 423 111, www.uur.cz, e-mail: sekretariat@uur.cz

PRINCIPY A PRAVIDLA ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
Kapitola C – Funkční složky
C.10 Veřejná prostranství

Použité a související zdroje:

GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. Boskovice: Albert, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-0.

GEHL, Jan. *Nové městské prostory*. 1. vyd. Šlapanice: ERA, 2002. 263 s. ISBN 80-86517-09-8.

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

KALAMIDAS, O., KOCH-SCHMUCKERSCHLAG, C. *Barrierefreies Bauen für ALLE Menschen – Planungsgrundlagen*. Graz 2006. ISBN 3-9502081-0-0.

KOPÁČIK, Gabriel a kol. *Ulice v urbanistické struktuře: Grantový projekt GA ČR 103/99/1596 – výběr ze závěrečných příspěvků*. Brno: Vysoké učení technické, 2003. 326 s.

KUČA, Karel, KUČOVÁ, Věra. *Principy památkového urbanismu*. Praha: Státní ústav památkové péče, 2000. ISBN 1210-5538. ISBN 80-86234-15-0.

MAIER, Karel. *Udržitelný rozvoj území*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012. 253 s. ISBN 978-80-247-4198-7.

KRATOCHVÍL, Petr. *Architektura a veřejný prostor*. Praha: České vysoké učení technické, 2013. 30 s. ISBN 978-80-01-05401-7.

POSPĚCH, Pavel. *Městský veřejný prostor*. Praha, 2013. Text vznikl v rámci projektu specifického výzkumu na Masarykově univerzitě Analytické využití teoretických konceptů v sociálních vědách (MUNI/A/1019/2009).

Dostupné na: http://sreview.soc.cas.cz/uploads/ce976392e370e5d77675e70e33b25aaf2229f972_13-1-14Pospech14.indd.pdf

KOSTROŇ, Lubomír, *Psychologie architektury*. Praha: Grada 2011. 207 s. ISBN 978-80-247-2926-8.

Koncepce rozvoje veřejných prostranství pražských sídlišť, Praha 2015

Dostupné na:

http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/krvps_formulace%20zakladniho%20pristupu_male.pdf

Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. 1. vyd. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. 289 s. ISBN 978-80-87931-09-7.

Politika architektury a stavební kultury České republiky, Praha a Brno, 2015. 47 s. ISBN 978-80-87147-83-2 (Ministerstvo pro místní rozvoj. Praha) ISBN 978-80-87318-34-8 (Ústav územního rozvoje. Brno)
Dostupné na: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4743>

TODL, Luděk, HEXNER, Michal, NOVÁK, Jaroslav. *Urbanistická kompozice I*. Praha: České vysoké učení technické, 1985.

Veřejná prostranství – veřejné prostory, sídelní zeleň, krajina v územním plánování: sborník ze semináře AUÚP, Františkovy Lázně, 17.–18. 4. 2008. 1. vyd. Brno: Ústav územního rozvoje, 2008. 72 s. ISBN 978-80-903928-8-5.

Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP, Znojmo 21.–22. 11. 2013. 1. vyd. Brno: Ústav územního rozvoje, 2013. 79 s. ISBN 978-80-87318-27-0.

Sýkora, Luděk. *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha: Univerzita Karlova, 1993. 201 s.

ZDAŘILOVÁ, Renata. *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. 1. vyd. Praha: Informační centrum ČKAIT; Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2011. 193 s. ISBN: 978-80-87438-17-6.

Evropská koncepce přístupnosti (ECA): příručka technické asistence 2003. 1. vyd. Praha: Národní rada zdravotně postižených ČR, 2005. 99 s. ISBN 2-919931-24-5.



Ústav územního rozvoje, Jakubské nám. 3, 602 00 Brno
Tel.: +420 542 423 111, www.uur.cz, e-mail: sekretariat@uur.cz

PRINCIPY A PRAVIDLA ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
Kapitola C – Funkční složky
C.10 Veřejná prostranství

Zpomalovací prahy – Technické podmínky. Schválilo Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací 31. 7. 2013 s účinností od 1. 8. 2013. Dostupné na:
<http://www.pjpk.cz/viewFile.asp?file=1545>.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb.

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Ostatní zdroje:

- metodiky k veřejným prostranstvím,
- internetové stránky,
- publikace ÚÚR.

Soupis zkratk:

IDS	integrovaný dopravní systém
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
VP	veřejná prostranství