

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

Fakulta stavební

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Brno, 2019

Bc. Jan Tichý



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

KOMPLEXNÍ URBANISTICKÁ ANALÝZA ULICE OBCHODNÁ V BRATISLAVĚ S TEORETICKOU VIZÍ ROZVOJOVÉHO POTENCIÁLU

COMPREHENSIVE URBANISTIC ANALYSIS OF OBCHODNÁ STREET IN BRATISLAVA
WITH A THEORETICAL VISION OF THE DEVELOPMENT POTENTIAL

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Jan Tichý

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.

BRNO 2019



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program
Studijní obor	3656T025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student	Bc. Jan Tichý
Název	Komplexní urbanistická analýza ulice Obchodná v Bratislavě s teoretickou vizí rozvojového potenciálu
Vedoucí práce	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Datum zadání	31. 3. 2018
Datum odevzdání	11. 1. 2019

V Brně dne 31. 3. 2018

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

CARRERA, Judit., Magda. ANGLÈS a Rosa. PUIG TORRES. In favour of public space: ten years of the European Prize for Urban Public Space. Barcelona: ACTAR, c2010. ISBN 9788492861385.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 9788026020806.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 8085834790.

HRŮŽA, Jiří. Stavitelé měst. Praha: Agora, 2011. ISBN 9788086820088.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 9788026095583.

KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud. Praha: Academia, 2001. ISBN 8020000127.

LYNCH, Kevin. Obraz města: <>image of the city. Praha: Polygon, 2004. ISBN 8072730940.

NEUFERT, Ernst, NEUFERT, Peter, ed. Navrhování staveb: 2. české vyd. Praha: Consultinvest, 2000. ISBN 978-80-901486-6-6.

SCHENK, Leonhard, Oliver FRITZ, Rolo FUTTERER a Markus NEPPL. Designing cities: basics, principles, projects. Basel: Birkhäuser, [2013]. ISBN 978-3-0346-1325-5.

SITTE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012.

ŠÉPKA, Jan a Mirka TŮMOVÁ. Jak se dělá město. Praha: Prostor - architektura, interiér, design, 2015. ISBN 978-80-87064-15-3.

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

ZADÁNÍ, CÍLE PRÁCE, POŽADOVANÉ VÝSTUPY

Úvod:

Identifikace řešeného území ve struktuře osídlení. Analýza širších územních vztahů a souvisejících ÚPP a ÚPD. Stručný úvod do problematiky.

Teoretická část:

V teoretické části provést kritickou analýzu řešeného území města s důrazem na funkční řešení veřejných prostranství. Cílem práce bude zevrubná analýza vybraných veřejných prostor města se zaměřením na jejich funkci, a využitý, resp. nevyužitý potenciál v různých oblastech hodnocení.

Vytvoření ideového názoru na možný budoucí rozvoj, návrhu na jinou úpravu nebo opatření vedoucí ke zlepšení funkce řešených veřejných prostor.

Závěr: V závěru popsat shrnutí o zjištěném stavu s nastíněním vize možného dalšího rozvoje. Zhodnocení výsledků práce.

STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).

2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

ABSTRAKT

Cílem této práce je vytvořit komplexní urbanistickou analýzu ulice Obchodná v centru Bratislavy, identifikovat klíčové problémy a navrhnout koncept jejich řešení. Zaměřuje se jednak na oblast všeobecné analýzy podkladů a územně plánovací dokumentace a jednak na analýzu veřejného prostoru. Pro sběr dat byla zvolena kombinace dálkového zkoumání a terénního průzkumu. Získané poznatky byly přehledně zpracovány a vyhodnoceny. Na základě zpracované SWOT analýzy byly identifikovány nejzávažnější problémy a navrženo jejich řešení. Tato řešení spočívají převážně v malých a snadných úpravách, které mohou pomoci naplnit velký potenciál ulice Obchodná a jejího veřejného prostoru.

KLÍČOVÁ SLOVA

Obchodná, veřejný prostor, Bratislava, urbanistická analýza, terénní průzkum, vizuální smog, územní plánování, doprava, pěší zóna, hierarchie prostoru, parter, uliční čára

ABSTRACT

This thesis aims to create a complex urban analysis of the Obchodna street in the Bratislava city centre. It aims to identify the key problems and provide a conceptual solution for them as well. It focuses on general background analysis and planning documentation, as well as an analysis of the public space. A combination of distant and field research was used to gather the necessary data. All gathered data was subsequently processed and evaluated. Key problems and their solutions were defined on the basis of SWOT analysis. These solutions consist mostly of minor and easy changes, which can help to improve the public space in Obchodna and fulfil its potential.

KEYWORDS

Obchodna, public space, Bratislava, urban analysis, field research, visual smog, spatial planning, transport, pedestrian street, space hierarchy, parterre, frontage line

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Jan Tichý *Komplexní urbanistická analýza ulice Obchodná v Bratislavě s teoretickou vizí rozvojového potenciálu*. Brno, 2019. 129 s., bez příloh. Diplomová práce.

Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce
Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Komplexní urbanistická analýza ulice Obchodná v Bratislavě s teoretickou vizí rozvojového potenciálu* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 8. 1. 2019

Bc. Jan Tichý
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Komplexní urbanistická analýza ulice Obchodná v Bratislavě s teoretickou vizí rozvojového potenciálu* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 8. 1. 2019

Bc. Jan Tichý
autor práce

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu svojí práce Ing. arch. Janu Májkovi, Ph.D. za vedení práce, zejména za cenné připomínky a nápady k práci, pomoc s jejím směřováním a za trpělivost při naší spolupráci. Dále bych rád poděkoval Alexandru Kuricovi za pomoc s návrhem a zpracováním grafických podkladů a jazykovou korekturu.

Obsah

1	Úvod	5
2	Cíle práce	6
3	Veřejný prostor	8
3.1	Definice veřejného prostoru	8
3.1.1	Veřejný a soukromý prostor	9
3.2	Hierarchie veřejného prostoru	10
3.2.1	Hierarchie prostoru v literatuře	10
3.2.2	Hierarchie prostoru obecná	13
3.3	Funkce veřejného prostoru	15
3.3.1	Funkční složky sídel	15
3.3.2	Veřejný prostor ve funkční struktuře sídel	16
3.4	Systém veřejných prostorů v sídlech	17
3.5	Zájmy ve veřejném prostoru	20
3.5.1	Veřejný zájem	20
3.5.2	Hierarchie zájmů ve veřejném prostoru	21
3.6	Kvalita veřejného prostoru	23
3.6.1	Subjektivní kvalita veřejného prostoru	23
3.6.2	Objektivní kvalita veřejného prostoru	25
4	Metodika práce	28
4.1	Řešené území	28
4.2	Územní plánování v ČR a na Slovensku	28
4.2.1	Územně plánovací podklady	29

4.2.2	Územně plánovací dokumentace	32
4.2.3	Srovnání obou systémů	35
4.3	Všeobecná analýza	35
4.4	Analýza podkladů	37
4.5	Terénní průzkum	38
4.6	Zpracování výsledků	39
4.7	Návrh možných opatření	40
5	Analytická část	41
5.1	Všeobecná analýza	41
5.1.1	Historický vývoj oblasti	41
5.2	Širší vztahy	44
5.2.1	Mezinárodní vztahy	44
5.2.2	Celostátní vztahy	44
5.2.3	Regionální vztahy	45
5.2.4	Celoměstské vztahy	46
5.3	Funkční uspořádání území Bratislavy	47
5.3.1	Prostorové uspořádání	47
5.3.2	Urbanistická koncepce	48
5.3.3	Občanská vybavenost	51
5.3.4	Veřejně prospěšné stavby	51
5.4	Doprava	52
5.4.1	Kategorizace místních komunikací	52
5.4.2	Automobilová doprava	53
5.4.3	Statická doprava	54
5.4.4	Městská hromadná doprava	56
5.4.5	Pěší doprava	60
5.4.6	Ostatní doprava	62
5.5	Územně plánovací dokumentace	63
5.5.1	Územní plány zón na území Bratislavy	63
5.5.2	Územní plán města	64
5.5.3	Regulační podmínky	65

5.5.4	Další regulace a podmínky	67
5.6	Hluková zátěž	67
5.6.1	Silniční doprava	67
5.6.2	Železniční doprava	69
6	Terénní průzkum	71
6.1	Architektura staveb	71
6.1.1	Architektonické slohy a styly	71
6.1.2	Úpravy jednotlivých staveb	72
6.2	Prostorové uspořádání ulice	73
6.2.1	Výškové poměry	74
6.2.2	Šířkové poměry	78
6.2.3	Dopravní plochy	82
6.3	Hierarchie prostoru	84
6.4	Funkční analýza a občanská vybavenost	86
6.4.1	Funkční analýza	86
6.4.2	Komerce a občanská vybavenost	88
6.5	Hodnocení parteru	90
6.6	Mapování zeleně	93
6.7	Mapování veřejného života	95
6.7.1	Pohyb osob	95
6.7.2	Stacionární aktivity osob	98
7	Zpracování výsledků	100
7.1	Všeobecné hodnocení	100
7.1.1	Historický vývoj území	100
7.1.2	Širší vztahy území	100
7.1.3	Doprava	101
7.1.4	Územně plánovací dokumentace	103
7.1.5	Hluková zátěž	104
7.2	Terénní průzkum	105
7.2.1	Architektura staveb	105
7.2.2	Prostorové podmínky	105

7.2.3	Funkční uspořádání a občanská vybavenost	107
7.2.4	Kvalita parteru	107
7.2.5	Zeleň a životní prostředí	108
7.2.6	Veřejný život	108
7.3	SWOT analýza	110
8	Návrh možných opatření	111
8.1	Parter a jeho funkce	111
8.1.1	Podoba parteru	111
8.1.2	Funkce parteru	112
8.2	Městský mobiliář a zeleň	113
8.2.1	Mobiliář	113
8.2.2	Zeleň	114
8.3	Nárožní stavby	115
8.4	Ostatní úpravy	116
8.4.1	Odstranění některých staveb	116
9	Závěr	118
10	Diskuze	120
	Bibliografie	121
	Seznam obrázků	126
	Seznam tabulek	127
	Seznam zkratk	128

1 Úvod

Ulice Obchodná je významnou bratislavskou ulicí a jednou z jejích klíčových lokalit. Za svoji historii prošla řadou větších i menších změn, a to jak jednotlivých staveb, tak své celkové podoby a prostorových podmínek. Jako součást bratislavského celoměstského korza je významnou dopravní i pobytovou tepnou města. Ulicí prochází frekventovaná trať a je v ní zaveden režim pěší zóny.

Podoba veřejných prostranství se dostává více a více do popředí zájmů jak odborné veřejnosti z řad architektů, urbanistů, sociologů, a geografů, tak politiků samosprávy i občanské společnosti. Chápání veřejného prostoru se postupně změnilo a vedle dopravní funkce se tak zdůrazňuje funkce pobytová.

Pokud má však ulice a veřejný prostor obecně sloužit i pro pobyt obyvatel a jejich aktivity, musí pro ně být atraktivní. Pokud jim prostředí není příjemné, budou se logicky snažit omezit množství času v něm strávené. Naopak, pokud je prostředí příjemné a vybízí k pobytu, budou lidé takový prostor vyhledávat. Využívaný veřejný prostor s sebou přináší řadu pozitiv, zejména množství komerční i nekomerční občanské vybavenosti. Tento vztah je však oboustranný, jelikož občanská vybavenost má přímý vliv na atraktivitu veřejného prostoru.

Tato práce se proto věnuje problematice veřejného prostoru, jeho kvality a atraktivity. Pochopení této oblasti je zásadní předpoklad pro kvalitní návrh jeho úpravy, protože zajišťuje vazbu mezi zpracovatelem a uživatelem. Na základě zjištěných kvalit veřejného prostoru je pak hodnocen zjištěný skutečný stav a navrženy následné úpravy. Postupně se tak věnuje problematice kvality veřejného prostoru, výzkumu a třídění informací o území, územně plánovací dokumentaci, dopravní situaci apod. Dále obsahuje důležité terénní mapování skutečného stavu ulice, a to zejména oblastí, které nejsou zjistitelné dálkově. Na závěr identifikuje nejpodstatnější problémy a navrhuje koncepci jejich řešení.

2 Cíle práce

Cílem této práce je provést komplexní urbanistickou analýzu ulice Obchodná v širším centru Bratislavy. Obsah analýzy je členěn do dvou hlavních částí, a to na část analýzy podkladů a část terénního průzkumu. Obě části jsou důležitým prvkem hodnocení a dávají potřebné informace pro návrh opatření vedoucích ke zlepšení všech aspektů území. Jedná se tak o čistě urbanistické hodnocení kvality veřejného prostoru, stejně jako o hodnocení oblasti z hlediska územně plánovacího. Protože se jedná o zájmové území na území Slovenské republiky, práce obsahuje krátké srovnání územně plánovací problematiky s Českou republikou.

Na základě průzkumu problematiky veřejného prostoru a jeho kvality nastává práce metodiku jeho hodnocení. Podle těchto kritérií hodnotí výsledky terénního průzkumu v zájmovém území a jejich následné třídění, zpracování a vyhodnocení. Terénní průzkum mapuje oblasti jako jsou horizontální a vertikální prostorové uspořádání ulice, hierarchie prostoru, funkční uspořádání, kvalita parteru, městský mobiliář, zeleň a veřejný život včetně pohybu a aktivit.

Analýza podkladů zahrnuje jednak všeobecnou analýzu, jejímž cílem je seznámení se s problematikou oblasti. Tato analýza obsahuje řešerši v oblastech historického vývoje, širších vztahů území a dopravní situace. Na všeobecnou část navazuje analýza podkladů zaměřená na pravidla pro využívání území. Konkrétně se jedná o územně plánovací dokumentaci a územně plánovací podklady.

Autor práce považuje za důležité chápání problematiky veřejného prostoru, jeho funkce, regulace, významu a kvalitě. Za zásadní pak lze označit vztah veřejného prostoru k veřejnému životu. Z tohoto důvodu práce obsahuje pojednání o problematice veřejného prostoru. Srovnává různé definice a významy pojmu veřejný prostor a jejich legální zakotvení. Obsahuje vysvětlení různých rovin dělení prostoru na veřejný a soukromý a jejich vzájemný vztah. Shrnuje relevantní práci autorů k veřejnému prostoru a jeho chápání v jejich podání. Jmenovitě vybírá práci Camilla Sitteho, Léona Kriera a Christophera Alexandra, jejichž dílo je v této problematice možné považovat za nejvýznamnější. Navazuje pojednáním o hierarchii prostoru a

přechodu mezi veřejným a soukromým prostorem, pojednáním o kvalitě veřejného prostoru a o vazbě mezi veřejným prostorem a veřejným životem.

3 Veřejný prostor

3.1 Definice veřejného prostoru

Veřejný prostor je široce užívaným pojmem bez jednotné definice. Pro různé účely je tak jednak odlišně vymezován, jednak používán v rozličných kontextech. Zároveň neexistuje legislativní zakotvení přímo pojmu veřejný prostor. V české a slovenské legislativě se objevuje několik souvisejících pojmů, zejména pak veřejné prostranství a místo veřejnosti přístupné. V kontextu české a slovenské legislativy je vymezení pojmů závislé na konkrétním právním předpise. V celosvětovém měřítku se pak vymezení značně liší na základě historických souvislostí a chápání tohoto pojmu. S rozmachem elektronické komunikace se začal pojem veřejný prostor objevovat i ve smyslu veřejného prostoru virtuálního. I přes obrovský význam takového prostoru se tato práce zabývá pouze veřejným prostorem fyzickým.

Veřejné prostranství

Rozdíl mezi pojmy veřejné prostranství a veřejný prostor uvádí například Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy.¹ Veřejné prostranství definuje jako fyzickou část prostředí s charakterem veřejné přístupnosti. Veřejnou přístupnost pak jako přístupnost pro všechny bez omezení, která vylučuje omezený režim užívání vyjma časového režimu. Za hlavní rozdíl lze označit to, že veřejné prostranství je podmnožinou veřejného prostoru. Veřejný prostor tedy zahrnuje i veřejně přístupný prostor vnitrobloků nebo interiérů budov.²

Česká legislativní definice se podstatně neodlišuje od legislativní definice slovenské. Slovenský zákon o obcích³ chápe veřejné prostranství jako ulici, náměstí, park, tržnici a jiný prostor přístupný veřejnosti bez omezení, který bez ohledu na vlastnické vztahy slouží ke všeobecnému užívání, pokud zvláštní zákon nestanovuje

¹ INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy [pdf]. Praha, 2014 [cit. 2018-10-28]. ISBN 978-80-87931-11-0.

² Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy

³ Zákon č. 96/1991 Zb., o obecnom zriadení

jinak.⁴ Definice veřejného prostranství ve smyslu tohoto zákona se následně přenáší do dalších právních předpisů. Pro upřesnění rozdílu mezi pojmy veřejný prostor a veřejné prostranství můžeme také srovnat odpovídající anglické pojmy *space* (prostor) a *place* (prostranství).

3.1.1 Veřejný a soukromý prostor

Vedle veřejného prostoru existuje také prostor soukromý. Z hlediska vývoje sídel předcházely veřejnému prostoru, který byl pouze zbývajícím místem mezi soukromými objekty. Za první období, ve kterém byl chápán veřejný prostor jako specifický pojem, se obvykle označuje starověké Řecko a jeho agora, i když veřejná tržiště existovala stejně dlouho, jako obchodní osady a můžeme je tak datovat až do období neolitu.⁵ V případě osídlení v Jihozápadní Asii tak jde o časové období až 10 000 let před naším letopočtem.⁶

Siebel a Wernheim ve své knize *Security and The Urban Public Sphere*⁷ definovali čtyři roviny, respektive způsoby, dělení prostoru na veřejný a soukromý. Toto rozdělení je významným z hlediska utřídění pojmů a často rozdílného chápání pojmu. Siebel a Wernheim tak třídí prostor na veřejný a soukromý, zároveň však přidávají další rozměr dělení. Třídění pak můžeme chápat v rovině legální, funkcionální, sociální a materiální. Ve všech rovinách je pro definici použita dichotomie veřejného a soukromého prostoru. Určující parametry pro rozdělení jsou uvedeny v následujícím přehledu:

Legální

Veřejný prostor podléhá veřejnému právu a veřejné regulaci. Soukromý prostor podléhá soukromé regulaci. Liší se autorita schopná definovat kdo, kdy, za jakým účelem a jakým způsobem může prostory využívat.

Funkcionální

Veřejný prostor slouží pro účely veřejného života, tedy interakce, trhu, poli-

⁴ § 2b zákona o obecnom zriadení

⁵ JACOBS, Jane. *Ekonomie měst*.

⁶ HRŮZA, Jiří. *Stavitelé měst*.

⁷ SIEDEL, Walter, Jan WEHRHEIM a Carl VON OSSIETZKY. *Security and the Urban Public Sphere*.

tiky apod. Soukromý prostor slouží pro účely soukromého života, tedy intimní interakci, produkci a reprodukci.⁸

Sociální

Veřejný prostor je prostor společenských konvencí a chování, ale zároveň anonymity. Soukromý prostor je prostorem intimity a uvolněného chování

Materiální

Siebel a Wernheim dále rozlišují veřejný a soukromý prostor na základě materiální, respektive symbolické roviny. Veřejné prostory vyjadřují přístupnost a inkuzivitu, soukromé prostory naopak exkluzivitu. Tuto rovinu lze považovat spíše za určující pro ostatní dělení.

3.2 Hierarchie veřejného prostoru

3.2.1 Hierarchie prostoru v literatuře

Při hodnocení prostoru z hlediska sociálních kontaktů a interakcí obvykle hovoříme o členění prostoru do čtyř skupin v závislosti na teritorialitě. Prostor je tak členěn na soukromý, polosoukromý, poloveřejný a veřejný. Toto členění není absolutní a může být každým jednotlivcem vnímáno odlišně. Stejně tak můžeme tímto způsobem členit různě velké prostory a oblasti a dojít k jiným výsledkům. I přes tuto neurčitost vymezení je však toto hledisko prostorové tvorby velice důležité, a to z důvodu formování určitého „širšího domova“. Dochází tak ke vzniku prostoru chápaného jako *můj byt, moje zahrada, náš dvůr, naše ulice, naše čtvrt* apod.⁹

Pokud je smyslem hmotového plánování při návrhu území vytvoření přehledných a srozumitelných prostor, je třeba zajistit dobrou orientaci a harmonii plošných a hmotových skladebných prvků. Takový hmotový obraz by měl mít svoji hierarchii, a to nejen v plošném slova smyslu, nýbrž i v celkové hmotové skladbě. Tato hierarchie by měla být vztažena jedna v kontextu širších vztahů, tedy k nejbližšímu okolí, čtvrti, celému městu a případně i krajině jako celku. Důsledné dodržování této hierarchie v měřítku, plošné a prostorové skladbě a ve výrazových prostředcích napomáhá vytvo-

⁸ MALINA, Ondřej. Pojem „Veřejný prostor“ v ČR.

⁹ DOUTLÍK, Luboš. Zonální struktury: urbanistická typologie.

ření přehledného a srozumitelného veřejného prostoru. Chápání veřejného prostoru a jeho hierarchie různými autory je popsáno v následujících odstavcích.

Camillo Sitte

Ačkoliv tyto zásady zní naprosto přirozeně, v urbanistické tvorbě jsou myšlenkou historicky poměrně mladou. Od počátku vědeckého pojetí územního plánování ve starověkém Řecku a Římě až do období průmyslové revoluce byly zastavovací plány spíše uměleckým dílem. Hledělo se na ornamentálnost, symetrii a přehlednost měst, a to výhradně z pohledu mapového. První sofistikovanější plány začaly vznikat s rozvojem dopravní infrastruktury. V našem prostředí lze za prvního urbanistu s odlišným přístupem považovat rakouského architekta Camilla Sitteho (1843-1903), který se ve své knize *Stavba měst podle uměleckých zásad*¹⁰ začal zabývat vnímáním města jeho obyvateli z uličního prostoru. Jako jeden z prvních také aktivně pozoroval interakci obyvatel s veřejným prostorem a veřejný život jako takový. V českém prostředí je znám zejména svým zastavovacím plánem Liberce a Ostravy-Mariánských hor. V současné době může být za hlavního propagátora lidsky orientovaného přístupu považován dánský architekt Jan Gehl (*1936)

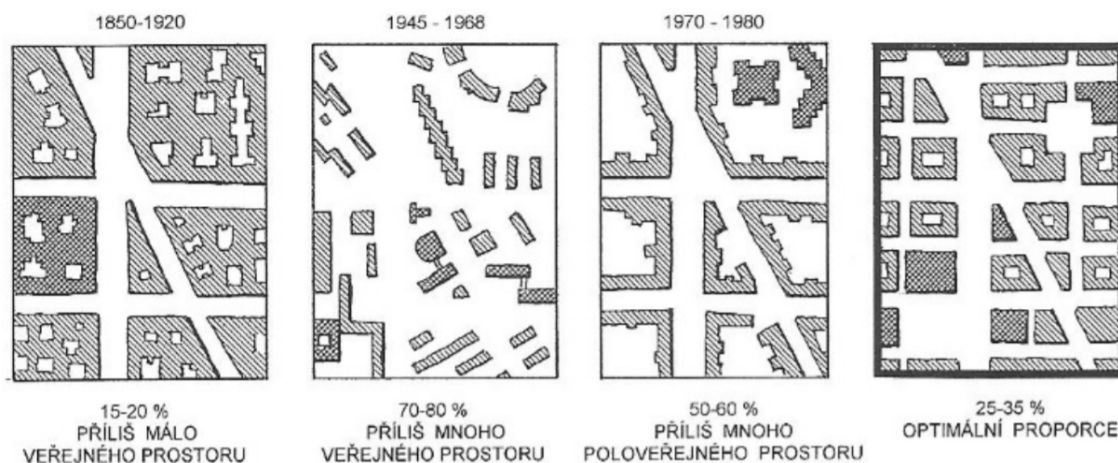
Léon Krier

Hierarchií prostoru a zejména vzájemným poměrem mezi jednotlivými skupinami se zabývá také lucemburský architekt Léon Krier (*1946). Zdůrazňuje, že veřejné prostory nemají jen organizovanou funkci, nýbrž i funkci organizující. Tomu odpovídají specifické rozměry a formy. Na základě pozorování existujících dobře funkčních lokalit stanovuje Krier optimální poměr mezi veřejným a soukromým prostorem. Číselně uvádí procento na veřejných ploch na více než 25 %, avšak méně než 35 %.¹¹ Relativní hustotu veřejných prostorů ukazují obrázky na následující straně.

Krier si správně uvědomuje, že ulice jsou zejména prostorem dopravním, propojujícím jednotlivé objekty. Jednotlivé módy dopravy spolu interagují, čímž dochází k většímu či menšímu konfliktu. Tento konflikt může vést k různým situacím s různou mírou závažnosti, a to od čistě pocitové stránky až po život ohrožující interakci

¹⁰ SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*.

¹¹ KRIER, Léon. *Architektura - volba nebo osud*.



Obrázek 3.1: Relativní hustota veřejného prostoru

módů. Krier se snaží převést hlavní provoz na vnější okruh tvořící hranici čtvrti a vnitřní provoz ponechat pro pěší uliční síť.¹² Toto uspořádání je dále konkrétně popsáno v analytické části práce. Další Krierovy poznatky a studie týkající se veřejného prostoru jsou uvedeny v následujících kapitolách.

Christopher Alexander

Hierarchii prostoru se věnuje ve svém díle také rakousko-americký architekt Christopher Alexander. Na rozdíl od výše uvedených autorů se Alexander ve členění neomezuje na prostor města a ulic. Hierarchii prostoru vnímá od úrovně regionální, přes města jako celky, jednotlivé čtvrti a ulice, až po hierarchii prostoru na samostatných parcelách a uvnitř objektů. V rámci svojí práce dokonce vnímá hierarchii prostoru uvnitř rodinných domů, bytů a jejich místností.¹³ Ve smyslu díla Christophera Alexandra tak můžeme hierarchii prostoru chápat spíše jako fraktálovou strukturu než čtyři základní kategorie. Výhodou tohoto způsobu hodnocení je široká aplikovatelnost, protože je vlastně kategorizace relativní vzhledem ke svému okolí, a ne absolutní na základě předem daných kritérií.¹⁴

¹² KRIER, Léon. *Architektura - volba nebo osud*.

¹³ ALEXANDER, Christopher, Sara ISHIKAWA a Murray SILVERSTEIN. *A pattern language: towns, buildings, construction*.

¹⁴ CHERMAYEFF, Serge a Christopher ALEXANDER. *Community and privacy: toward a new architecture of humanism*.

Jan Gehl

Dánský architekt Jan Gehl identifikuje ve svém díle rostoucí význam veřejného života, a tím i veřejného prostoru. Tato tendence je podle Gehla určena jednak vývojem v oblasti bydlení - zmenšující se průměrnou obytnou plochou obydlí, jednak zvyšující se produktivitou práce. Efekt vysoké produktivity práce se rozděluje mezi rostoucí životní úroveň na straně jedné a mezi zkracující se pracovní dobu na straně druhé. Z tohoto důvodu mají lidé stále více času na trávení zábavou a veřejným životem. K těmto aktivitám mají také více prostředků než v minulosti. Zde je patrný rostoucí význam veřejného prostoru.¹⁵

Sám Gehl nicméně zdůrazňuje tvorbu hierarchie prostoru pomocí „měkkých hranic“, tedy přechodů mezi soukromým a veřejným prostorem. Může se jednat o předzahrádky, terasy apod. V poněkud veřejnější sféře pak například pobytové zahrádky restaurací. Tento přechod mezi veřejným a soukromým prostorem umožňuje a podporuje řadu aktivit všech věkových kategorií obyvatel.¹⁶

3.2.2 Hierarchie prostoru obecná

Jak bylo ukázáno výše, chápání hierarchie prostoru se liší v závislosti na řešené oblasti a problematice. Stejně tak různí autoři v urbanistické sféře chápali hierarchii poněkud odlišně, a to v návaznosti na svoji vlastní práci. Vedle těchto obsáhlých a rozličných pojednání je však možné se běžně setkat se základní hierarchizací prostoru na výše zmíněné čtyři skupiny a s jejich jednoduchou definicí. Hranicí rozdělující veřejný a poloveřejný prostor na jedné straně a soukromý a polosoukromý prostor na straně druhé je přitom dříve zmíněný legální aspekt. Drobnější členění pak zastává především sociální aspekt. Je nutno podotknout, že členění není absolutní a může být různými osobami posuzováno různě. Základní členění prostoru do čtyř skupin je uvedeno v následujících odstavcích.

¹⁵ GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství.

¹⁶ GEHL, Jan. "Soft edges" in residential streets.

Veřejné prostory

Veřejné prostory jsou obvykle chápány jako prostory ve veřejném vlastnictví, kam má každý přístup bez omezení. Zejména tedy jde o ulice, náměstí a volně přístupné plochy. V některých případech může být provedeno omezení přístupu neadresným způsobem, jako například časové omezení vstupu. Cílem takových omezení je pak větší bezpečnost, snadnější a kvalitnější správa nebo zamezení vandalismu a dalším kriminálním činnostem.

Poloveřejné prostory

Poloveřejné prostory jsou stejně jako veřejné prostory převážně ve veřejném vlastnictví. Jde o prostory, které jsou sice volně přístupné bez omezení, avšak existuje určitá přirozená teritoriální regulace a dohled nad takovým prostorem. Nejčastěji se jedná o průchozí vnitrobloky, menší uzavřené ulice apod. Takové prostory jsou pak monitorovány z oken přilehlých staveb a je tak zajištěna přirozená sociální kontrola. Míra „přivlastnění“ takového prostoru může být různá a závisí nejen na fyzické stránce prostředí, ale i na sociální skladbě oblasti. „Míra přivlastnění“ se může pohybovat od nenápadného dozoru na jedné straně až po výsadbu drobných zahrádek a rozvoj podobných aktivit na straně druhé.

Polosoukromé prostory

Jako polosoukromé prostory jsou obvykle označovány plochy, které patří do soukromého vlastnictví, ale veřejnost je za určitých okolností může využívat. Takové využití je však zpravidla různým způsobem omezeno, přičemž toto omezení definuje soukromý vlastník prostoru. Polosoukromé prostory jsou ze své definice velmi širokou skupinou, která zahrnuje prostory s více i méně veřejným charakterem. Na jedné straně se jedná o společné prostory bytových domů s velmi omezeným přístupem, na straně druhé pak například nákupní galerie a obchodní centra s výrazně veřejným charakterem.

Soukromé prostory

Soukromé prostory jsou prostory v soukromém vlastnictví, nad kterými má vlastník výhradní kontrolu a přístup je značně omezen. Zatímco polosoukromý prostor je zpravidla otevřen všem, kteří splní určité podmínky, soukromý prostor je uzavřen a přístup je umožňován individuálně. Protože existují i venkovní soukromé prostory, mohou se i tyto podílet na tvorbě veřejného prostoru. Příkladem mohou být předzahrádky rodinných domů.

3.3 Funkce veřejného prostoru

Problematika funkce veřejného prostoru je podkapitolou problematiky funkce sídelních struktur. Ačkoliv sám takovou složkou není, je prostředím, které některé ze základních funkčních složek přenáší a umožňuje. Z pohledu urbanismu není veřejný prostor jen prostorem mezi budovami, nýbrž jeho významným faktorem je i funkce, kterou plní. Funkční složky sídel a role veřejného prostoru v nich je popsána v následujících odstavcích.¹⁷

3.3.1 Funkční složky sídel

V sídelních strukturách obvykle hovoříme o několika funkčních složkách. Tyto složky se přitom uplatňují ve strukturách od vesnických sídel na straně jedné až po struktury velkých konurbací a megalopolí. L. Doutlík uvádí celkem 6 funkčních složek sídelních struktur, a to bydlení, výroba a zaměstnání, občanská vybavenost, rekreace, doprava a technické vybavení.¹⁸ Tyto složky zajišťují a tvoří provoz a vztahy v lidských sídlech. Vzájemná harmonizace těchto složek je pak vlastně úlohou urbanismu, jakožto vědy a územního plánování a jakožto nástroje veřejné správy.

Funkčnímu členění města a vztahu mezi těmito částmi se zabývala také známá *Athénská charta*.¹⁹ Rozlišovala funkční části města na základě života jeho obyvatel, a to na části bydlení, části práce, části rekreace a tyto propojující dopravu. Athénská charta se stala základem funkcionalistického urbanismu, který určoval podobu měst

¹⁷ GEHL, Jan. Města pro lidi.

¹⁸ DOUTLÍK, Luboš. Zonální struktury: urbanistická typologie.

¹⁹ Charte d'Athènes, CIAM, 1933

převážné části druhé poloviny 20. století. Příkladem funkcionalistického urbanismu jsou městská sídliště 60., 70. a 80. let 20. století.²⁰

3.3.2 Veřejný prostor ve funkční struktuře sídel

Veřejný prostor je prostorem mezi stavbami města. Jako takový je prostředím, které má také svoje funkční určení. Přitom ale zastává jen některé z funkcí sídel; jejich zbytek se odehrává uvnitř staveb. Může sice docházet k prolínání ostatních funkcí do veřejného prostoru, jedná se ale o minoritní případy. Složky bydlení, zaměstnání a výroby a technického vybavení se odehrávají v soukromém prostoru a nejsou zahrnuty. Veřejný prostor tak zahrnuje zejména funkční složku rekreace, občanské vybavenosti a dopravy. Jednotlivé složky jsou popsány v následujících odstavcích.

Občanská vybavenost

Občanská vybavenost je široký pojem zahrnující množství dílčích kategorií. Nejčastěji jsou zastoupeny obchody, školy, restaurace, pošty, sportovní areály apod. Přestože se objekty občanské vybavenosti nacházejí převážně v soukromém prostoru, můžeme se často setkat i s jejich přímým umístěním v prostoru veřejném. Zároveň tyto objekty tvoří důležitou hranici mezi veřejným a soukromým prostorem. Soukromá sféra přesahuje do veřejné a opačně. Příkladem mohou být pobytové zahrádky restaurací, prodejní okna, stánky apod. Ačkoliv jsou umístěny v prostoru soukromém, přesahují svojí aktivitou do prostoru veřejného a výrazně ovlivňují jeho podobu. Složka občanské vybavenosti může být do různé míry integrována s ostatními složkami.

Rekreace

Rekreační funkce veřejného prostoru zajišťuje prostor a příležitost pro trávení volného času obyvatel. Probíhá v denních, týdenních a delších cyklech, přičemž činnost v různých cyklech se obvykle liší. Je výrazně ovlivňována životním stylem obyvatel a je tak odlišná v sídelních strukturách různých velikostí, ale i kultur. Je vázána na občanskou vybavenost a zelené plochy ve formě parků,

²⁰ V roce 2003 došlo k vytvoření dokumentu nazvaného Athénská charta 2003, který by neměl být s původním zaměňován.

lesoparků a přírodě blízké krajiny. Rekreační funkce veřejného prostoru má důležitou psychickou roli v životě obyvatel.

Doprava

Funkční složka dopravy je složkou spojující všechny ostatní. Umožňuje jednak aplikaci funkčního členění sídla, jednak pohyb zboží a osob mezi různými sídly. Dopravní složka získala na významu zejména s průmyslovou revolucí a rozvojem ekonomiky. To bylo způsobeno jednak nárůstem výměny zboží a jednak všeobecně rostoucí životní úrovní obyvatel. Vyšší životní úroveň a produktivita práce tak obyvatelům dávala časové a finanční prostředky pro cestování. Struktura dopravní funkční složky sídel je obsáhlou oblastí teoretického i praktického výzkumu.

Ve vztahu k veřejnému prostoru má složka dopravy pozitivní i negativní dopady. Tyto dopady se liší v závislosti na konkrétním dopravním módu. Pozitivním dopadem lokálního významu je dopravní obslužnost území, a to jak obslužnost zbožím, tak lidmi. V tomto smyslu hraje významnou roli a není možné ji zcela eliminovat bez eliminace veřejného života. Negativní dopady v závislosti na módu jsou zejména hluková zátěž, vibrace, exhalace a prostorová náročnost. Smyslem urbanismu a územního plánování je tak najít takové uspořádání veřejného prostoru, které maximalizuje pozitivní dopady dopravy a minimalizuje dopady negativní.

3.4 Systém veřejných prostorů v sídlech

Jak bylo řečeno výše, nelze z hlediska urbanismu za jediné kritérium veřejného prostoru považovat vlastnický aspekt. Z veřejně přístupného prostranství se veřejný prostor stává až přidáním jeho funkčního aspektu. Na základě funkce a role veřejného prostoru ve městě můžeme vytvořit jeho typologické dělení. Vladimíra Šilhánková takové dělení zpracovala v roce 2003 v rámci svého výzkumu veřejného prostoru.²¹

Společenské a reprezentativní

Náměstí a ulice s důležitou společenskou funkcí a veřejnou symbolikou. Vedle

²¹ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Veřejné prostory v územně plánovacím prostoru.

běžného veřejného života slouží převážně k formálnímu shromažďování.

Obchodní

Tyto ulice a náměstí jsou významné a charakteristické svojí vazbou na obchod, služby a další komerční aktivity. Přitom může být obchodu věnován prostor v celé své ploše, nebo může být tímto vybavením obklopen.

Shromažďovací

Shromažďovací prostory mají převážně rozptylovou funkci a jako takové obvykle slouží určité budově, před kterou se také nacházejí. Může se jednat jak o čistě „vyčkávací“ plochu, tak o plochu s doplňkovou funkcí k budově samotné. Část aktivit tak může probíhat v tomto veřejném prostoru.

Dopravní

Převážně ulice, ale ojediněle i náměstí. Funguje převážně k přenosu dopravy v rámci sídla.²² Prostor ztrácí svoji socializační funkci a atraktivitu, a to z důvodu vysoké hlukové a exhalační zátěže. Z důvodu velké dopravní zátěže je obecně vyšší i nebezpečnost takového prostoru.

Rekreační

Veřejný prostor určený k oddechu a rekreaci. Může jít o plochy s parkovou úpravou, parky samotné, nebo jen klidnější prostory v rámci sídelní struktury. Většina aktivit v těchto prostorech je neformálního charakteru.²³

Obytné

Obytná náměstí a ulice jsou prostory s převážně obytnou funkcí. Aktivity a sociální interakce mají převážně neformální charakter a dochází k pozvolnému přechodu mezi veřejným a soukromým prostorem. Právě zde můžeme hovořit o poloveřejném a polosoukromém prostoru. S postupným opuštěním funkcionalistického urbanismu dochází k přeměně čistě obytných ulic a náměstí na polyfunkční prostory.

²² V. Šilhánková konkrétně zmiňuje individuální automobilovou dopravu. Ve městech však můžeme pozorovat i dopravní prostory zatížené převážně hromadnou dopravou osob, se kterou jsou spojeny stejné negativní externality.

²³ Ve své podstatě se může jednat i o lesoparky a volnou krajinu v okrajových částech sídel. Ty obvykle nejsou řazeny do veřejného prostoru, ale plní podobnou funkci.

Vedle členění veřejných prostorů na základě jejich funkce je možné vytvořit rozdělení i na základě jejich významu v rámci sídelní struktury. Takové členění je vhodné strukturalizovat podle spádového území jeho uživatelů. V. Šilhánková uvádí ve své práci šest kategorií právě na základě spádového okruhu uživatelů.²⁴ Je patrné, že toto členění není absolutní a hranice mezi kategoriemi nejsou rigidní.

Lokální

Lokální veřejné prostory jsou charakteristické svojí obyvatelností a velkým významem pro obyvatele nejbližšího okolí. Zejména se jedná o vnitrobloky. Existuje zde velká míra sociální kontroly a návštěvník si připadá cize.

Místní

Místní veřejné prostory mají širší význam než prostory lokální, jde však stále o poměrně malé území. Výraznou změnou je jiná, bohatá, funkční skladba. Dochází k prolínání společenské, kulturní, obytné, obchodní a dopravní funkce. Zejména se jedná o menší ulice a náměstí.

Okrskový

Okrskový veřejný prostor je obvykle zastoupen u městských čtvrtí a částí. Společenská, kulturní a obchodní funkce začíná převažovat nad funkcí obytnou. Tyto veřejné prostory jsou také zlomové mezi formálním a neformálním chováním obyvatel. Zejména se jedná o hranice obchodních budov, tedy bistra, stánky, menší prodejny, předzahrádky kaváren a restaurací apod. Okrskové veřejné prostory mají významnou dopravní funkci a slouží jednak jako uzly hromadné dopravy, jednak jako uzly ostatních dopravních módů. Existuje zde také rekreační funkce, avšak spíše krátkodobá.

Celoměstský

Celoměstský veřejný prostor dále zdůrazňuje kulturní, společenskou a obchodní funkci. Dochází k formálním i neformálním sociálním interakcím a aktivitám. V rámci sídelní struktury bývá obyvateli vnímán jako nejdůležitější. Právě v celoměstsky významných prostorech existuje nejvýraznější snaha o

²⁴ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Veřejné prostory v územně plánovacím prostoru.

potlačení automobilové dopravy a zlepšení pobytové funkce. Zejména se jedná o větší ulice a náměstí.

Regionální

Regionální veřejný prostor je funkčně velmi podobný prostoru celoměstského významu, avšak je možné ho nalézt v sídlech s regionálním významem. Aktivity v prostoru se tak nebudou vztahovat jen na obyvatele města, nýbrž celého regionu.

Nadregionální

Nadregionální, nebo také celonárodní veřejný prostor, je prostor se symbolickým národním významem. Je odrazem identity národa.²⁵ Prostorová skladba je podobná celoměstským a regionálním prostorům. Tyto prostory jsou poměrně ojedinělé a nachází se v hlavních městech nebo metropolích. Za příklad takových prostor je možné uvést prostory v blízkosti významných státních institucí. V České republice například Václavské náměstí v blízkosti Národního muzea nebo oblast Hradčan.

3.5 Zájmy ve veřejném prostoru

3.5.1 Veřejný zájem

Jak urbanismus, tak územní plánování jako nástroj státní správy operují s pojmem *veřejný zájem*. Objevuje se v různých kontextech právní vědy, etiky, veřejné ekonomiky, ale i politiky a ostatních věd. Ve své podstatě veřejný zájem odkazuje na určitý společenský blahobyt a všeobecné dobro. Pro územní plánování je důležité zejména jeho využití ve správním právu. Český²⁶ i slovenský²⁷ správní řád zakotvuje jednání ve veřejném zájmu jako klíčový princip existence a fungování všech veřejných institucí. I přes tento častý výskyt jde o takzvaný *neurčitý právní pojem*. Jde o takové pojmy, jejichž obsah nelze přesně vymezit a pozitivněprávně definovat. Aplikace neurčitých právních pojmů tak závisí na odborném posouzení v každém

²⁵ Národ v tomto případě nemusí být chápán jen jako skupina obyvatel státu. Může se jednat o regionální národnosti nebo kulturní a národnostní menšiny.

²⁶ Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

²⁷ Zákon č. 71/1967 Zb., o správnom konaní (správny poriadok)

jednotlivém případě. Veřejné správě je vytvářen prostor k výkladu takového pojmu, zároveň však zákony obsahují charakteristické znaky sloužící jako vodítka. Stejně jako neexistuje definice konkrétního neurčitého právního pojmu, neexistuje ani jejich taxativní výčet. Příkladem však vedle veřejného zájmu mohou být pojmy jako *spravedlnost, dobré mravy, veřejný pořádek* apod.

Definice veřejného zájmu

I přes absenci pozitivněprávní definice pojmu *veřejný zájem* je vhodné ho pro potřeby této práce a urbanismu obecně určitým způsobem definovat. Obvyklé vymezení pojmu je postaveno na dichotomii se zájmem soukromým. Americký novinář Walter Lippmann (1889-1974) mluví o veřejném zájmu jako o tom, „*co by si lidé vybrali, kdyby viděli jasně a racionálně, a jednali nezaujatě a benevolentně*“.²⁸ Encyklopedické definice pojmu veřejný zájem obvykle taktéž využívají dichotomie s pojmem soukromý zájem. Za zmínku stojí definice Encyklopedie Iuridictum, která dále dělí zájmy na celospolečenské, lokální a skupinové.²⁹

3.5.2 Hierarchie zájmů ve veřejném prostoru

Obdobně jako u veřejného a soukromého prostoru není pro účely této práce a urbanismu obecně dichotomické rozdělení dostatečné. Dělení zájmů na základě encyklopedie Iuridictum je v této práci dále rozpracováno a vymezeno. Toto členění lépe odpovídá kontextu hierarchie prostoru ve smyslu této práce. Rozdělení a vymezení různých zájmů ve veřejném prostoru je popsáno v následujících odstavcích:

Zájem celospolečenský

Celospolečenský zájem ve veřejném prostoru je poněkud odlišný od veřejného zájmu v běžném slova smyslu. Celospolečenský zájem se stále týká konkrétního území a prostoru. V hierarchii prostoru mu odpovídá prostor veřejný. Dichotomické odlišení od zájmu lokálního je možné specifikovat tak, že lokální zájem se týká osob s určitou dlouhodobou vazbou k území. Nejčastěji půjde

²⁸ LIPPMANN, Walter. Public opinion.

²⁹ Veřejný zájem, Iuridictum: Encyklopedie o právu. [cit. 2017-04-21] Dostupné z: https://iuridictum.pecina.cz/w/Veřejný_zájem

o obyvatele, pracovníky, komerční uživatele apod. Naproti tomu celospolečenský zájem je vztažen na všechny uživatele bez dlouhodobé vazby k území. Nejčastěji tak půjde o obyvatele jiné části města, turisty apod.

Zájem lokální

Lokálním zájmem se rozumí zájem rozsáhlejší skupiny vymezené příslušností k určité geografické lokalitě. V hierarchii prostoru mu odpovídá poloveřejný prostor. Lokalita může být obtížně definovatelná a půjde tak spíše o obecnější vymezení oblasti a stejně tak i obecnější vymezení zájmů. Ve své podstatě je lokálním zájmem požadavek na kvalitní osobní i profesní život, v případě fyzických osob, a požadavek na zajištění prostředí pro svoje aktivity, v případě právnických osob. Konkrétně můžeme za lokální zájmy označit dopravní obslužnost a občanskou vybavenost.

Zájem skupinový

Zájem skupinový odpovídá zájmu skupiny osob. V hierarchii prostoru odpovídá polosoukromému prostoru. I když velikost skupiny může být značně variabilní, vždy se bude jednat o snadno a přesně vymežitelnou skupinu osob. Může se jednat o společenství vlastníků jednotek, o domovní blok, nebo například nájemce v komerčním objektu. Tyto skupiny budou mít zájem například na zajištění obslužnosti objektu v širším slova smyslu. To znamená kupříkladu zásobování nebo přístup zákazníků. Tyto skupiny dále mohou být také tematicky vymezené. Poté půjde o rodiny, jejichž děti navštěvují určitou školu apod. U takto vymezených skupin půjde o zajištění pokračování činnosti, která je vymezuje.

Zájem individuální

Individuální zájem v hierarchii prostoru odpovídá prostoru soukromému. Jde tak nejen o zájem jednotlivé osoby, ale i například rodiny. Může jít také o prostory firmy s omezeným přístupem. Obecným kritériem je svrchanost rozhodnutí takové osoby nebo skupiny osob. Za individuální zájmy lze považovat zájmy vedoucí k zajištění funkce budovy. Zejména se jedná o zajištění přístupu, snadného a pohodlného užívání apod.

Zájem veřejný

Bez konkrétní vazby k hierarchii prostoru je třeba navíc zmínit i veřejný zájem ve smyslu stavebního zákona a právních norem obecně. Ve stavebním právu se objevuje pojem *veřejně prospěšná stavba*, a to poprvé s účinností od 1.1.1992 v zákoně č. 50/1976 Sb.³⁰ Zákon mluvil o možnosti vyvlastnění ve veřejném zájmu pro veřejně prospěšné stavby. Definice pojmu se však poprvé objevila až v novém stavební zákoně č. 183/2006 Sb. Podle § 2 odst. 1 písm. l) je veřejně prospěšnou stavbou *stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci*.³¹

V širším kontextu veřejného práva pak můžeme veřejný zájem chápat jako omezování negativních externalit spojených s územním rozvojem. S ohledem na neurčitost pojmu veřejný zájem pak půjde o negativní externality, na kterých panuje obecný konsensus. Pro ilustraci lze uvést externality spojené s dopravou (hluková zátěž, vibrace, polétavý prach nebo exhalace).

3.6 Kvalita veřejného prostoru

3.6.1 Subjektivní kvalita veřejného prostoru

Subjektivní kvalita veřejného prostoru by neměla být vnímána v pejorativním smyslu „nezasvěcence“ nebo „neodborníka“. Ať jde o racionální nebo iracionální hodnocení určitým člověkem, je třeba mít na paměti, že právě toto hodnocení má dopad na využívání veřejného prostoru. Pokud nebudou obyvatelé sídla prostor subjektivně vnímat jako kvalitní, budou se jeho užívání vyhýbat a minimalizovat ho. V takovém případě veřejný prostor nemůže plnohodnotně plnit svoji roli.

Z tohoto důvodu je patrné, že kritéria subjektivní kvality veřejného prostoru jsou odlišná od kritérií kvality objektivní. Zatímco objektivně kvalitní veřejný prostor má uspokojovat, pokud možno co největší množství uživatelů a všechny zájmové skupiny, subjektivní kvalita je vztažena výhradně k jedné osobě. Tato práce specifikuje čtyři základní kritéria subjektivní kvality veřejného prostoru. Jsou jimi

³⁰ Zákon č. 50/1976 Sb.: o územním plánování a stavebním řádu.

³¹ Zákon č. 183/2006 Sb.: o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

užitečnost, čitelnost, flexibilita a jedinečnost. Podrobněji jsou kritéria popsána v následujících odstavcích.

Užitečnost

Užitečnost veřejného prostoru danému jedinci lze označit za základní kritérium kvality. Pokud totiž není prostor užitečný, bude využíván pouze pasivně a v nutných případech. Stává se tak jen prázdným prostorem bez pobytové funkce. Užitečnost veřejného prostoru lze snadno stanovit například otázkami: „*Jde o něco, co lidé rádi používají? Jde o něco, co by lidem chybělo?*“ Ve své podstatě jde o to, zda veřejný prostor podporuje a umožňuje aktivity obyvatele a tím i veřejný život. Jelikož jde o subjektivní kritérium, hodnocení může být odlišné u každé jednotlivé osoby.

Čitelnost

Čitelnost veřejného prostoru můžeme popsat jako stav, kdy je jeho podoba a funkce navržená architektem srozumitelná uživateli a je využíván zamýšleným způsobem. V praxi se můžeme setkat s příliš sofistikovanými návrhy, které nejsou veřejností pochopeny. Ačkoliv může jít o objektivně kvalitní zpracování veřejného prostoru, jeho nepochopení povede ke konfliktu mezi uživateli. Čitelnost prostoru se samozřejmě může měnit v čase a veřejnost se může s podobou a funkcí postupně ztotožnit. Proces navrhování by se však měl vyhnout příliš výstředním aplikacím, které by se setkaly jen s malým pochopením.

Flexibilita

Subjektivní flexibilita prostoru vyjadřuje možnost přizpůsobení systému konkrétním potřebám uživatele. Jde o odlišné kritérium kvality než objektivní flexibilita, která je popsána níže. Protože užívání veřejného prostoru probíhá za různým účelem, v různé společnosti a různém rozpoložení, proměňují se nároky na jeho podobu. Pokud může uživatel prostor využívat v co největší možné míře situací, může být považován za subjektivně flexibilní.

Jedinečnost

Subjektivní jedinečnost veřejného prostoru lze popsat jako unikátnost a nápaditost prostoru ve srovnání s jinými prostory a lokalitami. Ve své podstatě

jde o atraktivitu prostoru a důvod, proč uživatel pro své aktivity zvolí tento prostor, a ne prostor jiný. Jedinečnost prostoru je proměnná nejen v rovině různých uživatelů, nýbrž i v rovině vývoje osobnosti. Stejný prostor může pro stejného uživatele svoji jedinečnost nabírat a ztrácet.

3.6.2 Objektivní kvalita veřejného prostoru

Jak bylo řečeno výše, pro užívání nebo neužívání veřejného prostoru jedincem je důležitá jeho subjektivně vnímaná kvalita. Cílem návrhového procesu veřejného prostoru by tak mělo být vyhovění subjektivním kritériím co možná největšího počtu osob. Ta však mohou jednak být ve vzájemném rozporu, jednak nejsou architektovi známa. I případný průzkum zájmů, například veřejným dotazováním, má jen omezenou vypovídací hodnotu. Jedná se o ekonomický problém nazývaný *problém rozptýlených informací*³² Podrobně byl rozpracován laureátem Nobelovy ceny za ekonomii³³ Friedrichem Augustem von Hayekem v jeho díle věnovaném praxeologii.³⁴

Tato práce specifikuje pět základních kritérií objektivní kvality veřejného prostoru. Jsou jimi nekonfliktnost, popularita, inkluzivita, flexibilita a efektivita. Cílem architekta je pak naplnit co největší počet těchto kritérií do co možná největší míry. Lze očekávat, že často budou požadavky ve vzájemném rozporu a plánovací proces je bude vzájemně vyvažovat. *Vyvažování protichůdných zájmů v území* lze považovat přímo za cíl územního plánování jakožto nástroje veřejné správy. Pět základních kritérií objektivní kvality veřejného prostoru je uvedeno v následujících odstavcích.

Nekonfliktnost

Nekonfliktnost veřejného prostoru přímo souvisí s naplňováním požadavků a tužeb co největšího počtu uživatelů. Nekonfliktní prostor je takový, který umožňuje využití všemi uživateli a jeho podoba je zároveň přijatelná pro všechny, kterých se dotýká. Je patrné, že dochází ke střetu zájmů různých zá-

³² V anglickém originále *The problem of the dispersed knowledge*.

³³ Nejedná se o Nobelovu cenu v pravém slova smyslu, jelikož nebyla zmíněna v jeho závěti. Jmenuje se Nobelova pamětní cena za ekonomii, oficiálně Cena Švédské národní banky za rozvoj ekonomické vědy na památku Alfreda Nobela. Udělování těchto cen probíhá spolu s ostatními cenami v oblasti věd.

³⁴ VON HAYEK, Friedrich August. *The Use of Knowledge in Society*.

jmových skupin, a to jak v dlouhodobém měřítku, tak příležitostně. Praktické řešení problému může spočívat například v tvorbě oddělených subprostorů zaměřených na užívání konkrétní skupinou. Veřejný prostor je tak zároveň provázaný, ale odděluje konfliktní skupiny uživatelů. Za typický příklad konfliktu ve veřejném prostoru je možné uvést vzájemný vztah různých dopravních módů.

Popularita

Popularita veřejného prostoru je zřejmě nejjednodušším měřítkem jeho objektivní kvality. Pokud je rozdílem mezi funkčním veřejným prostorem a prostým veřejně přístupným prostorem veřejný život, je popularita prostoru přímým měřítkem. Za předpokladu, že člověk využívá primárně prostory, které jsou mu příjemné, je popularita vlastně vyjádřením množství jedinců, pro které je daný prostor subjektivně kvalitní. Z pohledu plánovacího procesu je pak populární veřejný prostor takový prostor, který umožňuje realizaci co možná největšího počtu různých zájmů. Priorita zájmů je pak ovlivněna předpokládanými aktivitami obyvatel v takovém prostoru. Budou tedy odlišné v závislosti na hierarchii prostoru, místní mikrokultuře nebo sociální skladbě obyvatel dané lokality.

Inkluzivita

Inkluzivita veřejného prostoru souvisí taktéž s vyjádřením množství jedinců, pro které je příjemné ho využívat. Zatímco však popularita je vyjádřením kvantitativním, inkluzivita je vyjádřením kvalitativním. V obecné rovině se jedná o užitečnost veřejného prostoru pro všechny, jež se dotýká. V konkrétní rovině se jedná o užitečnost prostoru pro všechny zájmové skupiny. Ty mohou být definovány na základě různých kritérií, a to od geografického vymezení až po vymezení sociální. Inkluzivní veřejný prostor je tedy takový prostor, v němž se žádný jeho uživatel nebude cítit cizí a vyloučeně.

Flexibilita

Objektivní flexibilita veřejného prostoru se odlišuje od flexibility subjektivní, která byla popsána výše. Souvisí s vývojem požadavků uživatelů prostoru v čase. Sídelní struktury existují velmi dlouho a svoji podobu mohou měnit jen v omezené míře a omezenou rychlostí. Tato rychlost je nižší, než je rychlost

změny požadavků určitým uživatelem. Kritériem, které podléhá nejrychlejší změně, je užitečnost prostoru. Během lidského života se výrazně mění cílové aktivity v něm a s nimi i potřeba na jeho podobu a vybavenost. Během zhruba dvaceti let života se aktivity mění od jednoduché dětské hry až po vstup do pracovního života a založení vlastní nové rodiny. V praxi je možné pozorovat, že jednodušší veřejný prostor a jeho jednodušší vybavení je mnohdy flexibilnější, než prostor komplexně pojatý. Za příklad lze uvést využití zeleně, chodníků, opěrných zdí, budov, ale i uměleckých děl pro dětskou hru. Jednoúčelově zamýšlené objekty tak dostávají další využití. Přitom tento vývoj probíhá sám od sebe přirozeně, za předpokladu, že mu není nějakým způsobem bráněno.

Efektivita

Efektivita veřejného prostoru značně souvisí s urbanistickou teorií a praxí, ale i s cíli územního plánování. Prostor obecně je vzácný zdroj. V sídelních strukturách se s jejich růstem stává prostor vzácnějším a vzácnějším. S tím souvisí i nárůst ceny. Vedle toho však tvorba veřejného prostoru naráží i na fyzické možnosti území. Plošné asanace území nejsou v dnešní době jednak považovány za vhodné, jednak nejsou ekonomicky a právně proveditelné. Veřejný prostor by tak měl být plánován a využíván efektivně. Efektivitu přitom můžeme měřit ve více rovinách. První rovinou je prostorová efektivita veřejného prostoru, tedy zahrnutí co možná největšího množství funkcí na co možná nejmenší plochu. Druhou rovinou je efektivita ekonomická, tedy minimalizace nákladů na veřejný prostor, a to v celém jeho životním cyklu. Právě provozní část nákladů bývá často opomíjena. Třetí rovinou efektivit je rovina časová, tedy pokud možno nepřetržité využívání veřejného prostoru. Tato rovina nabývá na významu u fyzicky limitovaných prostorů. V případě, že není možné všechny požadované funkce umístit do prostoru vedle sebe v jednom čase, mohou být umístěny vedle sebe v časové rovině.

4 Metodika práce

4.1 Řešené území

Řešené území ulice Obchodná, se nachází v Bratislavě, Bratislavském samosprávném kraji. Uvnitř města samotného se nachází ve východní části plošně rozsáhlé městské části Bratislava-Staré Mesto. Celá oblast spadá do katastrálního území Staré Mesto (804096).

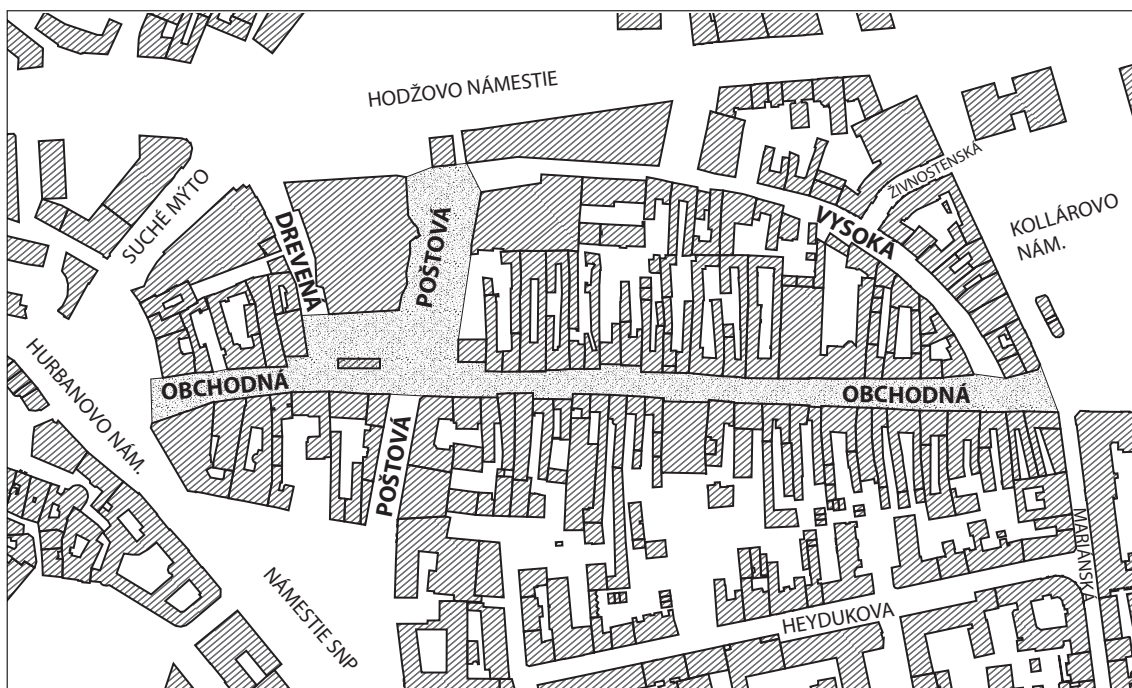
Jde o asi 500 metrů dlouhou ulici bez významnějších směrových a výškových lomů. Ulice probíhá ve směru z jihozápadu na severovýchod v azimutu přibližně 50 stupňů. Prostorově je ulice Obchodná ohraničena:

- z jihozápadní strany Hurbanovým náměstím
- ze severovýchodní rohem Kollárova náměstí, popřípadě ulicemi Mariánská a Mickiewiczova

Spolu se samotnou ulicí Obchodná je částečně hodnocena i bezprostředně propojená pěší zóna na ulici Poštové, bezejmenná plocha mezi ulicemi Drevená a Poštová a vztah sousední ulice Vysoká k zájmovému území. Schéma zájmového území a jeho vnějších vazeb jsou podrobně popsány v kapitole všeobecná analýza.

4.2 Územní plánování v ČR a na Slovensku

S ohledem na analyzování lokality ve Slovenské republice není možné použít postup stejný, jako v případě lokalit vyskytujících se v Česku. Z tohoto důvodu předchází samotné analýze základní srovnání systémů územního plánování v ČR a SR. Srovnání se týká zejména obsahové stránky pro získávání podkladů pro analýzu, netýká se problematiky pořizovacího a schvalovacího procesu. Mezi oběma systémy není zásadní rozdíl z hlediska například obsahu, existuje však rozdíl v názvosloví a strukturalizaci dokumentů. Tento rozdíl je založen na rozchodu legislativy ČR a SR v souvislosti s rozdělením Československa.



Obrázek 4.1: Řešené území

Český stavební zákon³⁵ definuje celkem 7 nástrojů územního plánování, a to politiku územního rozvoje, územně plánovací podklady, územně plánovací dokumentaci, územní řízení, územní opatření a úpravu vztahu v území. Slovenský stavební zákon³⁶ naproti tomu definuje jako základní nástroje územního plánování pouze územně plánovací podklady, územně plánovací dokumentaci a územní rozhodnutí. V této úrovni jde spíše o rozdíl ve formálním rozdělení než v obsahu. Zásadní rozdíl je však v rozdělení územně plánovacích podkladů a hierarchii územně plánovací dokumentace. Rozdíl je podrobně popsán v následujících odstavcích.³⁷

4.2.1 Územně plánovací podklady

Územně plánovací podklady v České republice jsou tvořeny dvěma druhy dokumentů, a to územně analytickými podklady a územními studii. Územně analytické podklady jsou komplexním dokumentem, který obsahuje *zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, (...), záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací doku-*

³⁵ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

³⁶ Zákon č. 50/1976 Zb., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon)

³⁷ Slovenská terminologie je přepsána podle českých pravopisných pravidel.

mentaci(...).³⁸ Jedním pořizovatelem ÚPP je úřad územního plánování pro svůj správní obvod (obec s rozšířenou působností) v rozsahu potřebném pro pořizování územních plánů. Druhým pořizovatelem ÚPP je krajský úřad v rozsahu potřebném pro pořizování zásad územního rozvoje.³⁹ Územní studie naproti tomu navrhuje a prověřuje možná řešení konkrétních problémů v území. Jedná se například o veřejnou infrastrukturu nebo územní systém ekologické stability (ÚSES), které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území.⁴⁰ Územně plánovací podklady na Slovensku jsou tvořeny čtyřmi druhy dokumentů, a to urbanistickou studií, územním generalem, územní prognózou a územně-technickými podklady.⁴¹

Urbanistická studie

Urbanistická studie řeší částečně problémy v území. Zpracovává se při přípravě územního plánu nebo při jeho změnách a doplnění. Obsahuje návrh koncepce prostorového uspořádání a funkčního využití území. Může se také pořizovat pro řešení některých specifických problémů, jako například urbanistických, architektonických, environmentálních apod. Obdobně jako v případě územní studie ve smyslu českého stavebního zákona je pořizována buď orgánem územního plánování nebo prostřednictvím způsobilé osoby tím, kdo o to projeví zájem.⁴²

Územní generel

Územní generel podrobně řeší rozvoj funkčních složek osídlení, zejména bydlení, průmyslu, dopravy, zemědělství apod. Zpracovává se v případě, že nastane potřeba prohloubit řešení obsažené v územně plánovací dokumentaci. Jeho obsah ani rozsah nejsou konkrétně stanoveny a určují se v zadání. Pořizuje ho orgán územního plánování. V České republice je pojem generel používán v obdobném významu; nejčastěji se s pojmem můžeme setkat v souvislosti s řešením koncepce různých složek dopravy. Takový generel však není součástí územně plánovacích podkladů.⁴³

³⁸ § 26 stavebního zákona

³⁹ § 27 stavebního zákona

⁴⁰ § 30 stavebního zákona

⁴¹ § 3 slovenského stavebního zákona

⁴² § 4 slovenského stavebního zákona

⁴³ § 5 slovenského stavebního zákona

Územní prognóza

Územní prognóza řeší možnosti dlouhodobého prostorového uspořádání a funkčního členění území. Zpracovává se na základě vyhodnocení územně technických, environmentálních, ekonomických a sociálních podmínek, stejně jako na základě rozboru a hodnocení územního systému ekologické stability.⁴⁴ V České republice je obsah územní prognózy součástí zásad územního rozvoje. Prognózy pořizené nebo zadané před nabytím účinnosti zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) se považují za územní studie.⁴⁵

Územně-technické podklady

Územně-technické podklady jsou účelově zaměřené a soustavně doplňované soubory údajů charakterizující stav a podmínky území. Slouží ke zpracovávání územně plánovací dokumentace, posuzování a tvorbu koncepce výstavby a k průběžnému sledování změn v území. Slouží také k územnímu rozhodování, pokud není zpracována územně plánovací dokumentace. Územně-technické podklady obstarává ministerstvo nebo jiné orgány územního plánování na základě pověření. Existuje více druhů územně-technických podkladů. Pro území celého Slovenska je to například Strategie územního rozvoje Slovenska.⁴⁶ V České republice zastávají funkci územně-technických podkladů dva různé dokumenty, a to zčásti Politika územního rozvoje a zejména územně analytické podklady.

Ostatní podklady

Slovenský stavební zákon také uvádí povinnost využívat další dokumenty, které obsahují informace o území. Jedná se například o strategické dokumenty (trvale udržitelného rozvoje, státní environmentální politiky, koncepce odvětví), nebo o projekty pozemkových úprav a dalších lesnických, vodohospodářských a melioračních úprav. Dále jsou to dokumenty programů ochrany kulturního a historického dědictví, programy odpadového hospodářství a koncepce rozvoje jednotlivých oblastí života obcí.⁴⁷

⁴⁴ § 6 slovenského stavebního zákona

⁴⁵ § 185 stavebního zákona

⁴⁶ § 7 slovenského stavebního zákona

⁴⁷ § 7a slovenského stavebního zákona

4.2.2 Územně plánovací dokumentace

Český stavební zákon nedefinuje územně plánovací dokumentaci jako celek, nýbrž definuje jednotlivé kategorie, a to zásady územního rozvoje, územní plán a regulační plán. Naproti tomu slovenský stavební zákon vymezuje jak územně plánovací dokumentaci jako takovou, tak jednotlivé kategorie, a to Koncepti územního rozvoje Slovenska, územní plán regionu, územní plán obce a územní plán zóny. Slovenský zákon vymezuje územně plánovací dokumentaci jako dokumentaci, která komplexně řeší prostorové uspořádání a funkční využití území, uvádí v soulad zájmy a činnosti ovlivňující územní rozvoj, životní prostředí a ekologickou stabilitu. Je základním nástrojem územního rozvoje a ochrany životního prostředí Slovenské republiky, regionů a obcí. Koncepční dokumenty státní správy, obcí a rozvojových programů, musí být v souladu se závaznými částmi územně plánovací dokumentace.⁴⁸

Koncepce územního rozvoje Slovenska

Koncepce územního rozvoje Slovenska (KURS) je komplexní dokument zahrnující řadu textových a výkresových částí. Zpracovává se pro celé území Slovenska. Řeší prostorové a funkční využití území Slovenska. Dále rámcově stanovuje sociální, ekonomické, environmentální a kulturní požadavky státu na územní rozvoj. Jejím územně technickým podkladem je Strategie územního rozvoje Slovenska. Stanovuje zejména uspořádání struktury osídlení a hospodářských oblastí v celostátních a mezinárodních souvislostech. Dále upravuje rozvoj hlavních rozvojových urbanizačních os země a zásady usměrňování rozvoje s ohledem na trvale udržitelný rozvoj Slovenska.⁴⁹ Svým obsahem, rozsahem a účelem jde o obdobný dokument jako je Politika územního rozvoje ČR.

Územní plán regionu

Územní plán regionu se zpracovává pro část území s několika obcemi, ve kterém je třeba řešit specifické rozvojové záměry nebo vykonávat činnosti s výrazným vlivem na uspořádání a využívání území. Musí být v souladu se závaznou částí Koncepce územního rozvoje Slovenska a vychází z jeho směrné části. Stanovuje zejména

⁴⁸ § 8 slovenského stavebního zákona

⁴⁹ § 9 slovenského stavebního zákona

zásady a regulativy struktury osídlení, prostorového a funkčního využívání území z hlediska trvale udržitelného rozvoje a rozvoje různých složek ekonomiky. Zvláště pak řeší zásady a regulativy pro rozvoj veřejné dopravní a technické infrastruktury, péče o životní prostředí, využívání přírodních zdrojů nebo návaznost územního rozvoje regionu na regiony okolní. Vymezení hranic řešeného regionu přísluší orgánu územního plánování.⁵⁰

Obsahem a rozsahem odpovídá územní plán regionu zásadám územního rozvoje ve smyslu českého stavebního zákona. Na rozdíl od ZÚR však není vázán administrativním členěním samosprávných krajů, i když i na Slovensku je obvykle pořizován pro celé území samosprávného kraje. V České republice byly v minulosti platné územní plány velkých územních celků aglomerací, a to Prahy, Brna, Ostravy, Olomouce, Plzně, Zlína, Českých Budějovic, Liberce a Hradce Králové a Pardubic. Tyto územní plány pozbyly platnosti ke konci roku 2011, a to uplynutím lhůty pro pořízení Zásad územního rozvoje stanovené zákonem.⁵¹

V případě Slovenska může docházet k zaměňování podobných pojmů *velký územní celek* a *vyšší územní celek*. Pojem *vyšší územní celek* odpovídá pojmu *samosprávný kraj*. Tato duplicita je způsobena pozdějším zaváděním samosprávných krajů na Slovensku. Ústava SR⁵² používá výraz vyšší územní celek. Naproti tomu zákon o samosprávných krajích⁵³ poprvé definuje pojem *samosprávný kraj*.

Územní plán obce

Územní plán obce se zpracovává pro území jedné obce nebo většího počtu obcí. Města a obce s více než 2 000 obyvateli pořizují územní plán obce povinně.⁵⁴ Menší obce jsou povinny územní plán poříditi pouze v případě, že je nutné řešit koncepci jejich rozvoje, uskutečnit rozsáhlou výstavbu, nebo jim tuto povinnost ukládá nadřazená územně plánovací dokumentace. Dvě a více obcí mohou společně poříditi územní plán obcí. V takovém případě je možné pro dílčí obec nechat plán zpracovat s podrobností územního plánu zóny.⁵⁵

⁵⁰ § 10 slovenského stavebního zákona

⁵¹ § 187 stavebního zákona

⁵² Zákon č. 460/1992 Zb., Ústava Slovenskej republiky z 1. septembra 1992

⁵³ Zákon č. 302/2001 Z. z., o samospráve vyšších územných celkov

⁵⁴ § 11 čl. 2 slovenského stavebního zákona

⁵⁵ § 11 slovenského stavebního zákona

Územní plán obce řeší zejména zásady a regulativy prostorového uspořádání obce a funkční využití jejího území, a to v návaznosti na okolní území. Dále je to stanovení přípustného, omezeného a zakázaného funkčního využití ploch, zásady a regulativy péče o životní prostředí, ÚSES a krajinu. Územní plán obce vymezuje hranice mezi zastavěným a ostatním územím obce. Obsahuje zásady a regulativy pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, občanskou vybavenost a plochy pro veřejně prospěšné stavby. Dále územní plán obce stanovuje, pro které části obce je nutné pořídit územní plán zóny.⁵⁶

Územní plán obce ve smyslu slovenského stavebního zákona není obsahově odlišný od územního plánu ve smyslu českého stavebního zákona. Částečně odlišný způsob pořizování není pro analýzu územního plánu obce podstatný. Ani v případě územního plánu pořízeného pro vícero obcí nedochází ke změně obsahu, a tak není nutné měnit metodiku jeho analýzy.

Územní plán zóny

Územní plán zóny se zpracovává pro část obce, a to v případě, že územní plán obce stanovuje buď územní plán zóny pořídit, anebo vymezit pozemek nebo stavbu pro veřejně prospěšné účely. Srovnatelným článkem ÚPD je regulační plán ve smyslu českého stavebního zákona. Obsah a rozsah obou dokumentů se významně liší v závislosti na konkrétním zadání.

Územní plán zóny ustanovuje zejména zásady a regulativy podrobnějšího prostorového uspořádání a funkčního využití pozemků, staveb a veřejně prospěšné dopravní a technické infrastruktury. Dále ustanovuje zásady umístění staveb na jednotlivých pozemcích, do urbánních prostor a zastavovací podmínky jednotlivých pozemků. Stanovuje podíl zastavění a únosnost využití území, chráněné části krajiny, nezastavitelné pozemky, umístění zeleně, významných krajinných prvků nebo technické vybavení území. Podstatnou funkcí územního plánu zóny je určení regulativů pro začlenění staveb a částí území do památkových rezervací a památkových zón.⁵⁷

Územní plán zóny ve smyslu slovenského stavebního zákona není ve většině

⁵⁶ § 11 slovenského stavebního zákona

⁵⁷ § 12 slovenského stavebního zákona

případů obsahově odlišný od regulačního plánu ve smyslu českého stavebního zákona. Odlišný název a částečně odlišný způsob pořizování není pro analýzu územního plánu zóny podstatný.

4.2.3 Srovnání obou systémů

Slovenský zákon č. 50/1976 Zb., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) je výrazně stručnějším a jednodušším dokumentem, než český zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Je patrné odlišné členění a terminologie jak v nástrojích územního plánování, tak v územně plánovacích podkladech a zejména územně plánovací dokumentaci. Na základě srovnání obou systému výše je však možné prohlásit, že z hlediska urbanistické analýzy, a tedy i cíle práce, není nutné volit metodiku odlišnou od provádění obdobné analýzy v českém prostředí. Přehledné srovnání obsahu obou systémů je uvedeno v následující tabulce. Zkratky jednotlivých dokumentů nejsou v rámci různých úrovní používány konzistentně, je možné se setkat s různými variantami.

Tabulka 4.1: Dokumenty územního plánování v ČR a SR

Slovensko	ČR
Koncepce územního rozvoje Slovenska (KURS)	PÚR
Územní plán regionu (ÚPN VÚC)	ZÚR
Územní plán obce (ÚPO)	ÚP
Územní plán zóny (ÚPN-Z)	RP
Urbanistická studie	Územní studie
Územní generel, územní prognóza, územně-technické podklady	ÚAP

4.3 Všeobecná analýza

Detailní analýze oblasti a terénnímu průzkumu v zájmovém území předchází analýza všeobecná. Ta zahrnuje průřez témat a oblastí, které mohou být určitým způsobem spojeny se zájmovým územím. Cílem všeobecné analýzy je získat přehled o problematice území jednak v dlouhodobém kontextu, jednak v kontextu vazby a interakce zájmového území se svým užším i širším okolím. Tato všeobecná analýza

zahrnuje výzkum relevantních historických dat a událostí, hodnocení širších vztahů zájmového území a dopravní analýzu.

Historický vývoj oblasti

Analýza historického vývoje oblasti stručně sleduje vývoj zájmového území od jeho vzniku do současnosti. Obsahuje přehled hlavních milníků a přehled urbanistického vývoje. Za urbanistický vývoj je pro účely této práce považován vývoj prostorového uspořádání, funkčního využití a vazby k okolnímu území.

Hodnocení širších vztahů

Zájmové území nelze hodnotit pouze jako izolovanou urbanistickou strukturu. Jeho funkce i struktura je nutně ovlivněna svým bližším i vzdálenějším okolím. Hodnocení širších vztahů sleduje zejména polohu zájmového území v regionu, ve městě Bratislavě a v jeho vlastním okolí. Dále je sledována interakce zájmového území s nejbližším okolím a jeho vnější vazby. Spolu s dopravní analýzou sleduje například zdroje pohybu osob nebo kontext dopravní obslužnosti zájmového území.

Část hodnocení širších vztahů je vztažena také na hodnocení města Bratislavy jako celku v rámci Slovenské republiky a regionu Střední Evropy.

Dopravní analýza oblasti

Významnou spojující složkou v sídelní struktuře a jejím fungování je doprava. Jde o nezbytný spojující, ale zároveň členící prvek v makrostruktuře sídla. S ohledem na velikost zájmového území a cíl analýzy však můžeme mluvit spíše o dopravě v sídelní mikrostruktuře. Analýza bude provedena pro jednotlivé složky dopravy podle její modality a pro vzájemnou interakci všech složek. Právě analýza jejich interakce je stěžejní částí celkové analýzy dopravní. Jejím účelem není zjistit a vyhodnotit exaktní dopravně-inženýrská data, ale spíše vyhodnotit vliv dopravy a jejích složek na funkci zájmového území.

Hodnoceny budou všechny relevantní složky dopravy na základě jejich modality. Konkrétně se jedná o dopravu motorovou, kolejovou, cyklistickou a pěší. Hodnocena je jak doprava dynamická, tak doprava statická. Dopravní analýza souvisí a

částečně se překrývá s analýzou veřejného prostoru. Sběr dat byl proveden jednak dálkově, jednak místním šetřením.

Cílem této analýzy není podat detailní zhodnocení situace, jako spíše provést rešerši místních podmínek. Pro detailní zhodnocení jednotlivých módů dopravy jsou obvykle prováděny zevrubné analýzy specializovanými společnostmi. Byl proto zvolen komplexní urbanistický přístup k hodnocení. Podrobná dopravně inženýrská analýza není součástí této práce.

4.4 Analýza podkladů

Pro úspěšné a relevantní zhodnocení zájmové oblasti je stěžejní analýza regulačních podkladů. Jedná se o územně plánovací dokumentaci a územně plánovací podklady.

Územně plánovací dokumentace

Součástí analýzy podkladů je zhodnocení územně plánovací dokumentace dotýkající se zájmového území. Pro analýzu je použita pouze relevantní územně plánovací dokumentace, určená zejména její podrobností a mírou, kterou může zájmové území přímo ovlivnit. Na základě tohoto kritéria byla ze souboru územně plánovací dokumentace vyřazena Koncepce územního rozvoje Slovenska. Nejvyšším stupněm použité ÚPD je územní plán regionu, konkrétně Územní plán regionu - Bratislavský samosprávný kraj, a dále je použit Územní plán hlavního města SR Bratislavy. Je provedena rešerše platných územních plánů zón na území Bratislavy a zhodnocení jejich relevantnosti k řešenému území.

Územně plánovací podklady

Územně plánovací podklady města Bratislavy obsahují k říjnu 2018 rozdělení na územní generely a urbanistické studie. Územní generely jsou zpracovány pro oblast dopravy, sociální péče, zdravotnictví, školství, sportu a rekreace a cestovního ruchu. S ohledem na rozsah dokumentace územních generelů a podrobnost, s jakou

se mohou dotýkat řešeného území, je provedena pouze rešerše generelu dopravy.⁵⁸

Pro území města Bratislavy jsou k říjnu 2018 zpracovány tři platné urbanistické studie, a to studie Malokarpatská část Bratislavského lesoparku, studie Zlaté Piesky a studie Mestský lesopark Draždiak v MČ Petržalka. Žádná z těchto studií nezasahuje do řešeného území a nebudou tak hodnoceny.⁵⁹

4.5 Terénní průzkum

Architektura staveb

V rámci architektury staveb budou mapovány a vyhodnoceny architektonické slohy a styly v ulici Obchodná. Dále budou zmapovány různé modifikace existujících staveb. Cílem je získat přehled o různých historických obdobích a jejich dopadu na podobu ulice.

Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání ulice bude hodnoceno z hlediska půdorysného, podélného a příčného. Zejména bude zmapována podlažnost jednotlivých staveb, tvar střech a nástaveb a průběh linie parteru a korunních říms. Budou zkoumány šířkové poměry ulice a zpracovány do podoby příčných řezů. Vyhodnoceno bude rozložení dopravních ploch podle jejich funkce a také poloha a podoba uličních čar.

Hierarchie prostoru

Hierarchie prostoru bude zmapována a zpracována podle obvyklého členění na prostor soukromý, polosoukromý, poloveřejný a veřejný. Změněna však bude definice poloveřejného prostoru tak, aby bylo možné lépe charakterizovat řešené území. Bude tak rozlišen polosoukromý prostor dvorních traktů a „poloveřejný prostor“ obchodních pasáží s výrazně veřejnějším charakterem.

⁵⁸ Územné generely Bratislava. *Bratislava.sk* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.bratislava.sk/sk/uzemne-generely>

⁵⁹ Urbanistické studie Bratislava. *Bratislava.sk* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.bratislava.sk/sk/urbanisticke-studie>

Funkční analýza

Ve funkční analýze oblasti bude mapováno a hodnoceno jednak funkční členění objektů, jednak druhy komerčních aktivit a občanské vybavenosti. S ohledem na zcela převládající smíšenou funkci většiny objektů a taktéž jejich velké množství bude hodnocena převládající funkce.

Hodnocení parteru

Hodnocení parteru má za cíl zhodnotit kvalitu parteru, zejména pak její vizuální složku. Budou zmapovány pozitivní a negativní příklady zpracování výkladců a fasád jednotlivých domů.

Mapování zeleně

Mapování zeleně hodnotí druh, polohu a množství zeleně v ulici Obchodná a přilehlé ulici Poštová. Dále je hodnocen vliv přítomné zeleně na prostředí ulice. Zmapována bude taktéž veřejná zeleň v okolí řešeného území.

Mapování veřejného života

Mapování veřejného života je důležitou složkou urbanistické analýzy. Mapován a hodnocen bude jednak pohyb osob, jednak jejich stacionární aktivity. Pozornost bude věnována rychlosti pohybu v různých úsecích ulice a skupinám čekajících osob. V rámci stacionárních aktivit budou zmapovány a zhodnoceny například letní zahrádky, stánky a místa s pobytovým charakterem.

4.6 Zpracování výsledků

Zpracování výsledků práce bude spočívat v přehledném shrnutí a zhodnocení informací zjištěných v analytické části a během terénního průzkumu. Dále bude zpracována jednoduchá SWOT analýza pro názornou ukázkou silných a slabých stránek řešeného území.

4.7 Návrh možných opatření

Návrh možných opatření obsahuje koncepční a ideové návrhy pro úpravu prostoru ulice Obchodná. Řešené oblasti jsou založeny na SWOT analýze a věnují se tak nejdůležitějším, popřípadě nejhorším zjištěným oblastem.

5 Analytická část

5.1 Všeobecná analýza

Všeobecná analýza zahrnuje jednak analýzu řešeného území samotného a jednak analýzu širší oblasti celé Bratislavy. Sleduje historický vývoj oblasti a hlavní milníky vývoje její struktury.

5.1.1 Historický vývoj oblasti

Vývoj města Bratislavy

Historie osídlení v oblasti dnešní Bratislavy se datuje ke keltskému oppidu z doby přibližně 300 let př. n. l.⁶⁰ Řeka Dunaj tvořila přirozenou hranici Římské říše, a tedy jeho levý břeh jimi nebyl trvale osídlen. Keltové byli později vystřídáni Germány. Spolu s pádem Říma a stěhováním národů přišli do oblasti Slované a Avari. Od 7. století se pak datuje historie sídla postupně v rámci Sámovy říše, Nitranského knížectví a Velkomoravské říše.

Po zániku Velkomoravské říše se město Bratislava stalo na tisíc let součástí Uher. Za zásadní pro význam Bratislavy jako města mezinárodního významu je možné označit období po vpádu Osmanů do Uher. Po pádu Budína⁶¹ byly státní instituce přesunuty právě do Bratislavy, která se tak stala na bezmála 250 let hlavním městem Uher.

Moderní éra Bratislavy byla odstartována průmyslovou revolucí a vybudováním železnice do Vídně a Budapešti (1850), čímž byla také potvrzena silná vazba města na dnešní Rakousko a Maďarsko. V roce 1895 byla ve městě zprovozněna elektrická tramvajová dráha. Na přelomu 19. a 20. století ve městě žilo 65 000 obyvatel. Významný stavební rozvoj pak přišel se vznikem samostatného Československa.

V dnešní době je Bratislava hlavním městem jak z hlediska formálního, tak z hlediska významového. Je sídlem prezidenta SR, Národní rady SR a ústředních

⁶⁰ Geografický místopisný slovník světa.

⁶¹ Budín, od roku 1873 sloučen s Óbudou a Peští do města Budapešť.

orgánů státní správy. Je kulturní, společenskou, vědeckou, vzdělávací i hospodářskou metropolí Slovenska.

Bratislava je centrem vlastní aglomerace a metropolitní oblasti. Ta je orientována excentricky s Bratislavou v okraji a ostatními sídli převážně v severovýchodním kvadrantu do vzdálenosti až 60 km. Tato oblast je specifická faktem, že dovolila vývoji silných sídel s vlastní silnou hospodářskou, sociální i kulturní základnou. Města jako Trnava, Dunajská Streda, Galanta a Hlohovec jsou na Bratislavu napojena výkonnou dopravní infrastrukturou, zejména pak železniční. V širším smyslu do této metropolitní oblasti spadá i město Nitra.

Vývoj v okolí řešeného území

Historie osídlení v řešeném území okolí ulice Obchodná je evidována až do 13. století. Bratislava jako opevněné město byla omezena ve svém rozvoji hradebním pásem a rozrůstala se tak formou předměstí a předměstských osad. Jednou z nejstarších byla osada Zeplak⁶² Roku 1297 byla přičleněna k tehdejšímu Prešporku a od 15. století se již objevují zmínky o Schöndorfské ulici. Ta tvořila hlavní osu Schöndorfského předměstí ležícího mezi Michalskou bránou, která byla součástí hlavních hradeb, a Schöndorfskou bránou, která byla součástí vnějšího okruhu hradeb.

V roce 1683 byla původní zástavba kompletně vypálena uherskými povstaleckými vojsky.⁶³ Zástavba začala být obnovována v 18. století. Některé z těchto budov jsou v pozměněné podobě v ulici zachovány dodnes.⁶⁴ Většina dnešní zástavby je tvořena domy z druhé poloviny 19. století.

Po vzniku samostatné Československé republiky byla ulice přejmenována na Uhorskou. Během 30. let dvacátého století probíhaly první pokusy o úpravu ulice a zlepšení jejího stavu. Nově vzniknuvší bytové domy (č. p. 27, 29, 33) byly vystavěny v odstupu 2-3 metrů od uliční čáry, někdy dokonce více než 5 metrů (č. p. 9, 11). Tento odstup se týkal pouze severozápadní, tedy osluněné strany ulice. Struktura zástavby byla také měněna ze samostatných nájemních domů s dvorními trakty na blokovou zástavbu bytových domů s obchodním parterem.

⁶² Zeplak, také Széplak, Krásná Ves.

⁶³ Slovenský biografický slovník 6 T-Ž.

⁶⁴ BENYOVSZKY. Prechádzka starým Prešporkom.

V roce 1925 se na mapě Bratislavy⁶⁵ objevuje plán na propojení Senného náměstí (dnes Námestie 1. maja), Vysoké cesty (dnes Vysoká), Uhorské (dnes Obchodná), Preyszovy (dnes Heydukova) a Špitálské (název nezměněn) novou ulicí. Ulice Preyszova (dnes Heydukova) je možné jako plán v mapách pozorovat už v roce 1910. Zástavba však začala vznikat až během dvacátých let 20. století. Po druhé světové válce vznikla ulice Hollého včetně slepého úseku k ulici Obchodné. Samotné propojení s Obchodnou a Vysokou však již nebylo nikdy realizováno.

Od počátku provozu elektrické dráhy v Bratislavě byla podoba ulice i jejího užívání utvářena průjezdem tramvají. Ty vedle negativních externalit přinášely do oblasti cestující a podporovaly tak komerční charakter prostoru. Od roku 1951 však byla trať nahrazena trolejbusovou tratí. Návrat tramvaje přišel až v roce 1981, a to jako přeložka tratě k hlavnímu nádraží z ulice Obrancov mieru (dnes Štefánikova). Zásadní proměnou v důsledku rozvoje dopravní infrastruktury však území prošlo až v 70. letech 20. století v souvislosti s budováním páteřního silničního systému.

Kvůli stavbě mostu SNP v letech 1967-1972, který propojil nově vznikající sídliště Petržalka se zbytkem města, byl proveden masivní zásah do bratislavského Starého města. Byla zbourána část Podhradí včetně historické synagogy. Přímo pod pozůstatky městských hradeb a prezidentským palácem byla vybudovaná široká rychlostní komunikace. Mierové, dnešní Hodžovo náměstí se stalo velkou křižovatkou. Dnešní ulice Staroměstská se tak zásadně podepsala na struktuře Starého města. Její bariérový efekt je patrný dodnes.

V roce 1978 byla situace částečně napravena vybudováním podchodu pro pěší. Ten nově spojoval plochu Hodžova náměstí před Prezidentským palácem s ulicí Poštovou. Ulice Poštová pak propojovala celou oblast náměstí a vnějšího centra s ulicí Obchodnou, náměstím SNP a historickým centrem Bratislavy. Podchod prošel významnou rekonstrukcí, byl doplněn o řadu obchodů a služeb. V letech 2005-2006 byla následně zrekonstruována i samotná ulice Obchodná a přilehlá část ulice Poštová. Došlo k úpravě na pěší zónu, srovnání vozovky do jedné úrovně a omezené doplnění prostoru o mobiliář. Podrobnosti o této úpravě jsou uvedeny v následujících kapitolách.

⁶⁵ Orientačný plán Bratislava (1925-1930), Praha (Ministerstvo železnic)

5.2 Širší vztahy

Širší vztahy řešeného území je možné hodnotit na několika úrovních. V následujících odstavcích je popsán jeho vztah v rámci mezinárodních, celostátních, regionálních a celoměstských vztahů. Část hodnocení je vztažena na celé hlavní město Bratislava a část na řešené území samotné.

5.2.1 Mezinárodní vztahy

Bratislava je město umístěné v prostoru Slovenska značně excentricky, v blízkosti hranic tří sousedních států. Nejbližším státem je Rakousko, které navazuje bezprostředně na katastrální hranice Bratislavy. Od řešeného území je vzdáleno méně než 4 km vzdušnou čarou. Je možné pozorovat silnou historickou i současnou vazbu na Rakousko, město Vídeň a na mezinárodní letiště Vídeň-Schwechat.

Další silná vazba Bratislavy je vazba na Maďarskou republiku, město Budapešť a zejména město Győr ve vzdálenosti 60 km vzdušnou čarou. Nelze opomenout vazbu Bratislavy na oblast Jižní Moravy, Brna a celé České republiky ve vzdálenosti asi 70 km vzdušnou čarou.

Všechny vazby Bratislavy na okolní země jsou účinně podporovány výkonnou dopravní infrastrukturou. Českou republiku, Bratislavu a Maďarsko propojuje dálnice D2 (část E75 dle značení UNECE).⁶⁶ S Vídní v Rakousku je město propojeno dálnicí A8 (E58). Se všemi zmíněnými zeměmi je Bratislava propojena železničními koridory s frekventovanou osobní i nákladní dopravou. Mezi Bratislavou a Vídní je pak zavedena vlaková doprava příměstského charakteru.

5.2.2 Celostátní vztahy

Vztahy Bratislavy v rámci celého Slovenska je možné hodnotit jednak z hlediska územního, jednak z hlediska ekonomického. V obou případech je postavení Bratislavy unikátní. To se projevuje i na územní a hospodářské struktuře města.

V současné době probíhá dostavba celostátně významných komunikací. Jedná se zejména od dálnice D1, D2 a navazující infrastrukturu. Ty zajišťují napojení Bra-

⁶⁶ Systém UNECE, United Nations Economic Commission for Europe, také E-Road Network.

tislavy a její aglomerace na hlavní sídelní a rozvojové osy Slovenska. Aktuální výzvou je pak modernizace železniční infrastruktury v Bratislavě tak, aby byla rozvinuta síť osobních stanic a navazující vnitroměstské dopravy. Hlavní silniční a železniční infrastruktura spojující Bratislavu se zbytkem Slovenska je popsána v následujícím seznamu:

- Dálnice: D1 *Bratislava - Trenčín - Žilina - Poprad - Košice* a D2 *ČR - Malacky - Stupava - Bratislava - HU*
- Silnice I. třídy: I/2 *Bratislava - Malacky - Kúty*, I/61 *Bratislava - Sereď - Nitra* a I/63 *Bratislava - Dunajská Streda - Komárno*
- Trať č. 126 *Bratislava - Zohor - Kúty*, trať č. 125 *Bratislava - Trnava - Trenčín - Púchov*, trať č. 120 *Bratislava - Galanta - Nové Zámky - Štúrovo*, trať č. 124 *Bratislava - Komárno* a trať č. 127 *Bratislava - Kittsee*

Bratislava a Bratislavský samosprávný kraj jsou vázány na okolní aglomerace a urbanizační osy. Podrobně se jim věnuje Koncepce územního rozvoje Slovenska (KURS). Z její závazné části pro Bratislavu vyplývá vazba zejména na:

- Aglomerace: *vídeňská aglomerace* a *bratislavsko-trnavské těžiště*
- Urbanizační osa EMES: *Stuttgart - Ulm - Mnichov - Salzburg - Linec - Vídeň - Bratislava - Budapešť - Bělehrad*⁶⁷
- Rozvojové osy: *Záhorská osa Bratislava - Malacky - ČR*, *Malokarpatská osa Bratislava - Svätý Jur - Pezinok - Modra*, *Považská osa Bratislava - Senec - Trnava*, *Žitnoostrovská osa Bratislava - Dunajská Lužná - Šamorín* a *osa Bratislava-Petržalka - Bruck an der Leitha (AT)*.⁶⁸

5.2.3 Regionální vztahy

Bratislava spolu se svými blízkými obcemi představuje území, ve kterém se značně projevují regionální vztahy a postavení metropole jakožto zdroje pracovních příležitostí, služeb, specifické občanské vybavenosti a hospodářských aktivit.

⁶⁷ METAXAS, Theodore a Maria TSAVDARIDOU. From 'BLUE BANANA' to 'RED OCTOPUS' and the Development of Eastern and Southern European Cities: Warsaw and Lisbon.

⁶⁸ Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávný kraj

Jádro Bratislavského regionu tvoří celá řada obcí funkčně spojených s Bratislavou samotnou. Zejména se jedná o obce Svätý Jur, Stupava, Záhorská Bystrica, Chorvátsky Grob, Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Malinovo, Zohor a další. Tyto jmenované obce mají výrazný předměstský charakter pozorovatelný jednak ve struktuře zástavby, jednak ve faktu, že více než 50 % obyvatel těchto přilehlých obcí dojíždí pravidelně do Bratislavy za prací.⁶⁹

Regionálnímu rozvoji Bratislavy se věnuje projekt JORDES+⁷⁰, který slouží k podpoře spolupráce v oblasti územního rozvoje, ochrany přírody a kulturního dědictví, vědy a výzkumu a dalších, a to v prostoru Vídeň - Bratislava - Győr. Analytická část projektu identifikuje a předpovídá dva druhy rozvoje Bratislavského regionu. Prvním druhem je lineární rozvoj podél rozvojových os (*výše*) v severním a východním kvadrantu. Druhým typem rozvoje regionu je plošná urbanizace v jižním a západním kvadrantu, tedy ve směru do Rakouska a Maďarska. Rozdíl v těchto druzích rozvoje je dán výrazným bariérovým efektem řek Dunaj a Morava.

5.2.4 Celoměstské vztahy

Ulice Obchodná je ulice v obvodu Staré Mesto. Nachází se téměř v historickém centru Bratislavy. Je funkčním prodloužením ulice Michalské směrem ke Kollárovu náměstí. V jihozápadním konci je ohraničena Hurbanovým náměstím, v severovýchodním konci pak dolním koncem Kollárova náměstí v přechodu do ulic Mickiewiczova a Radlinského.

Samotná ulice má délku asi 530 metrů. Po své délce je ze severní strany ve třech místech přerušena ulicemi Drevená, Poštová a Vysoká v tomto pořadí, přičemž ulice Poštová Obchodnou kříží zcela, Drevená a Vysoká se pouze připojují ve tvaru T. Schéma ulice a jejího nejbližšího okolí je uvedeno v obrázku 2 níže.

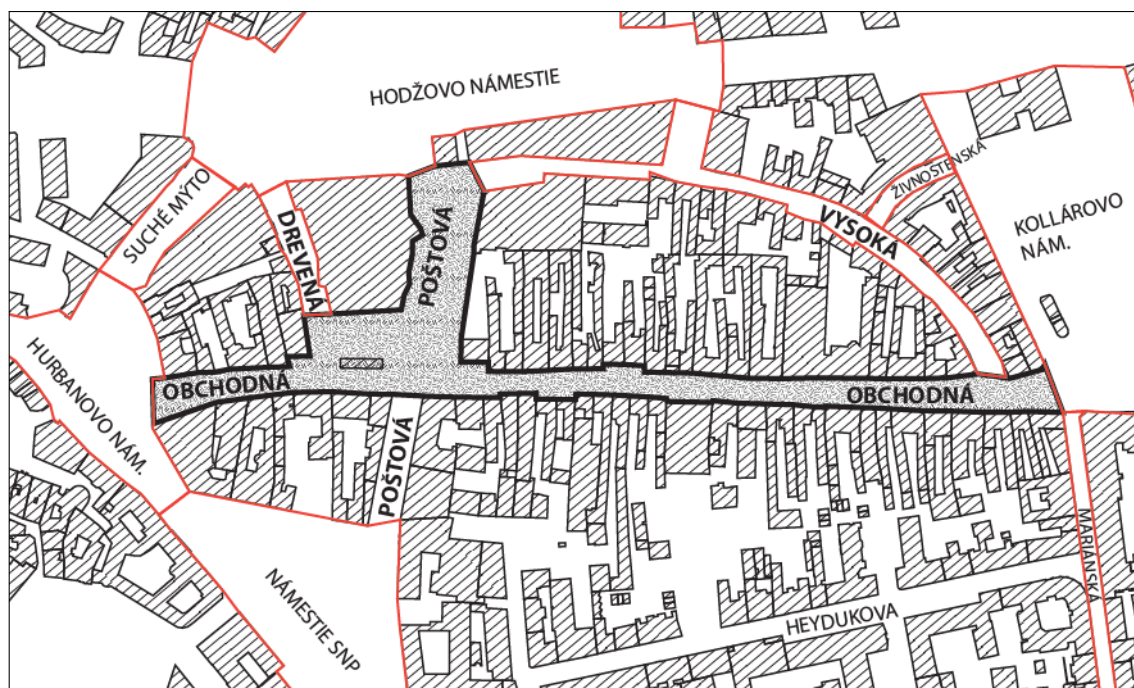
Prostorové vazby na nejbližší okolí je možné shrnout do několika kategorií na základě cílových oblastí. V těchto vazbách je patrný bariérový efekt Hodžova náměstí a absence propojující ulice ve směru Heydukova - Hollého - Špitálská. Vnější vazby na nejbližší okolí ulice Obchodná jsou popsány níže:

- Hodžovo námestie: *ulice Poštová a podchod Hodžovo námestie*

⁶⁹ Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

⁷⁰ JORDES+, Joint Regional Development Strategy for the Vienna-Bratislava-Győr Region

- Podhradie: *Hurbanovo námestie - Župné námestie - Kapucínská*
- Vnútorné Mesto: *Hurbanovo námestie - Michalská*
- Východní jádro: *Poštová - Námestie SNP*
- Nové Mesto: *Kollárovo námestie - Radlinského/Mickiewiczova*



Obrázek 5.1: Vazby ulice Obchodná

5.3 Funkční uspořádání území Bratislavy

5.3.1 Prostorové uspořádání

Základním principem rozvoje Bratislavy byl od počátku moderní éry *radiálně-okružní systém*. Jeho jádrem je historické Vnútorné Mesto a dále ho tvoří z něj vybíhající radiály. Tyto radiály byly historicky formovány jednak polohou okolních sídel, jednak přírodními podmínkami regionu. Územní plán Bratislavy⁷¹ v platném znění uvádí 6 základních urbanizačních os:

⁷¹ Územní plán hlavního města Slovenskej republiky Bratislavy

- Severozápadní radiála: *Králova hora, Karlova Ves, Dúbravka, Lamač*, a dále *Marianka a Stupava*.
- Severovýchodní radiála: *Nové Mesto, Rača, Vajnory a Svätý Jur*
- Východní radiála: Ulice *Ružinov, Trávniky, Ostredky, Pošeň*
- Jihovýchodní radiála: *Vrakuňa, Podunajské Biskupice*
- Jižní radiála: *Petržalka, Jarovce, Rusovce, Čunovo*
- Jihozápadní radiála: Nově vznikající osa ve směru *Kittsee*

5.3.2 Urbanistická koncepcie

Město Bratislava má ve své urbanistické kompozici a obrazu města významný prvek - městskou vedutu. Tu tvoří jednak historické dominanty jako Bratislavský hrad nebo Katedrála Svätého Martina, jednak novodobé dominanty jako televizní věž Kamzík, Nový most, budova VÚB, areál INCHEBA, nově vznikající čtvrť Mlýnské nivy nebo v okrajové části areál rafinerie Slovnaft a dunajský přístav. Spolu s umělými dominantami je pak veduta tvořena i dominantami přírodními, a to zejména masivem Malých Karpat, Slavína a v okrajové části Devínské Kobyly.

Z hlediska kompozičních principů je možné v Bratislavě identifikovat několik specifických oblastí. Tyto oblasti značně odpovídají historickému vývoji města a odlišnému přístupu k územnímu plánování v průběhu dějin. Je možné identifikovat zejména tyto kompozice:

Historické jádro

Historické jádro je oblast Vnutorného Mesta. Je tvořeno kompaktní, ucelenou strukturou formovanou tehdejšími městskými hradbami. Jde převážně o blokovou zástavbu s podlažností mezi 3 a 5. V oblasti převažují šikmé střechy z pálené krytiny. Jádrovému charakteru odpovídá umístění velkého množství specifických staveb, jako jsou kostely, kláštery, městské paláce, brány nebo věže. V omezené míře je součástí historického jádra i veřejná zeleň, a to zejména v prostoru Hviezdoslavova náměstí.

Novější kompaktní město

V rámci celoměstské struktury se jedná o území navazující na historické jádro. Stejně jako v případě historického jádra je možné pozorovat blokový charakter zástavby. V tomto případě se však objevuje větší pravidelnost určená aktivním přístupem k územnímu plánování oblasti. Výrazně odlišné je poté celkové měřítko uliční sítě i jednotlivých staveb.

Jde o oblast s rozmanitou časovou a stylovou skladbou zástavby. To je určeno vznikem převážně v období 19. a 20. století, které se vyznačovalo dynamickým vývojem stavebních stylů. Druhým faktorem je vznik nové zástavby v prolukách na místech starších objektů. V minulosti byly provedeny některé zásahy značně necitlivým způsobem a byla tak porušena urbanistická osnova.⁷² Kromě strukturálních změn v tomto území dochází průběžně také ke změnám funkčního využití.

Sídlištní celky

Jde o území socialistické bytové výstavby převážně z 60. až 80. let 20. století. Struktura těchto celků byla formována funkcionalistickým urbanismem a separací obytné funkce od ostatních. Území se vyznačuje velkým měřítkem struktury spolu se značnou jednotvárností urbanistickou, strukturální i materiálovou. Sídlištní struktury tvoří převážnou část území města Bratislavy. Sídliště Petržalka na levém břehu Dunaje je domovem 27 % obyvatel města.

V moderní době od 90. let 20. století dochází k postupné adaptaci těchto celků. Dochází jednak k doplňování chybějící infrastruktury, občanské vybavenosti, ale i například identifikačních prvků formou kostelů.⁷³

Individuální výstavba

V rámci Bratislavy existují oblasti individuální výstavby rodinných domů i bytových domů. Jedná se jednak o starší vilové oblasti jako například Koliba, jednak o moderní předměstskou výstavbu. Dochází k postupné přeměně sídel původně venkovského charakteru na charakter předměstských sídlišť. Spolu s tímto procesem však dochází i k rozsáhlému budování sídlištních celků „na zelené louce“.

⁷² Například Kamenné námestie

⁷³ Například kostel Ducha Svätého v Dúbravce.

Oblasti průmyslu a dopravy

Oblasti průmyslu a dopravy byly v Bratislavě poprvé formovány v období průmyslové revoluce. Absencí plánování docházelo k rychlému neřízenému růstu v celém okolí města. Tento nekoncepční vývoj se negativně projevuje na struktuře města dodnes. Později vznikající průmyslové areály byly formovány v síti silniční a železniční infrastruktury, a to jako samostatné celky výrobních závodů, železničních zařízení apod.

Dopravní systém je charakteristický radiálně-okružní systém s rostoucím měřítkem a dimenzí ve směru od centra. Původní uliční síť byla s rozvojem města nahrazena hierarchickým systémem pozemních komunikací. Největším a nejvýraznějším prvkem jsou dálnice a rychlostí komunikace s mimoúrovňovými křižovatkami a důslednou separací od okolí. Níže v hierarchii sítě je možné najít vícepruhé páteřní ulice s výraznou preferencí automobilové dopravy. Dále jde o ostatní komunikace města od sběrných, obslužných až po smíšené a pěší komunikace.

Oblasti přírodního prostředí

Samostatnou oblast tvoří ve struktuře města přírodní prostředí. Do něj je možné zahrnout širokou škálu specifických prvků přírodního a přirozeného charakteru. V největším měřítku se jedná o lesní a zemědělské celky v okrajích města. V menším měřítku pak zahrnují louky, pastviny, sady, vinohrady, zahrady a vodní prvky.

Ve struktuře města jako celku se některé z nich uplatňují výrazně, v jiných případech naopak vývoj města formoval toto přírodní prostředí. Pro kompozici Bratislavy jsou nejvýznamnější masiv Malých Karpat, vrchy Slavín a Devínská Kobyla a tok řeky Dunaj. Historicky byla struktura města přírodními prvky formována výrazněji. V dnešní době je tento vliv pozorovatelný zejména na geografických názvech částí Bratislavy.⁷⁴

⁷⁴ Například čtvrti Mlýnské nivy nebo Prievoz

5.3.3 Občanská vybavenost

S ohledem na polohu ulice Obchodná v jádrové oblasti Bratislavy je občanská vybavenost na vysoké úrovni. Dobře patrný je výrazně komerční charakter a převaha obchodní funkce nad obytnou. Občanská vybavenost v ulici Obchodná slouží širokému okolí i celému městu. Tento charakter ulice je historicky zakotven už od počátků její existence. V některých případech však dochází k velké fluktuaci obchodníků.

Prostory sloužící občanské vybavenosti a provozovny obchodů se nacházejí jak přímo v parteru ulice, tak i ve přístupných dvorních traktech. V několika případech je dvorní trakt zcela samostatným prostorem s velkým počtem subjektů občanské vybavenosti (č. p. 36).

5.3.4 Veřejně prospěšné stavby

Územní plán Bratislavy věnuje samostatnou část a výkres veřejně prospěšným stavbám. Ty člení na trasy a zařízení dopravy, trasy a zařízení technické infrastruktury a zařízení odpadového hospodářství. Níže je uveden seznam veřejně prospěšných staveb v nejbližším okolí řešeného území dle závazné části územního plánu.



Obrázek 5.2: Veřejně prospěšné stavby v okolí

Trasy a zařízení dopravy

- D41: Propojení Kollárovo námestie - Dobrovského
- D54: Nosný systém MHD v celém rozsahu trasy B: Petržalka - Centrum - Ružinov - Letiště
- D80: Hlavní městské trasy pro cyklistickou dopravu

Zásobování elektrickou energií

- E23: Vedení 1 x 110 kV TR Suché mýto - Lamač
- E24: Vedení 1 x 110 kV TR Čulenova - PPC Vajnorská

Odkanalizování

- K1: Dobudování a rekonstrukce kanalizace systému sběrače A

5.4 Doprava

5.4.1 Kategorizace místních komunikací

Pro okolí řešeného území bylo provedeno zhodnocení kategorií místních komunikací dle příslušné normy.⁷⁵ Slovenská norma STN 73 6110 používá pouze odlišnou terminologii, kategorizace plně odpovídá.

Nejvyšší kategorií komunikace je komunikace Hodžova náměstí ve funkční skupině B a kategorii MS 16,5. Příjezd na Hodžovo náměstí ulicí Staromestská má parametry funkční skupiny A. Ulice Obchodná a Poštová jako pěší zóny odpovídají funkční skupině D1, jejich kategorie pak obslužným komunikacím MO 13 a MO 17. Ostatní přilehlé ulice byly zařazeny do funkční skupiny C a kategorie obslužných komunikací s různou šířkou dopravního prostoru.

Síť dopravní infrastruktury v Bratislavě je členěna do tří základních systémů:

- Základný komunikačný systém ZAKOS
- Významný komunikačný systém VYKOS

⁷⁵ ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

- Doplnkový komunikačný systém DOKOS

Zařazení konkrétní komunikace do konkrétního systému je obsahem závazné části územního plánu Bratislavy.

Tabulka 5.1: Kategorie místních komunikací v řešeném území

Název komunikace	Funkční skupina	Kategorie MK	Zařazení
Hodžovo námestie	B	MS 16,5	ZAKOS
Mickiewiczova	C	MO 8	VYKOS
Námestie SNP	C	MO 18	VYKOS
Obchodná	D1	(MO 13)	VYKOS
Radlinského	C	MO 17	VYKOS
Vysoká	C	MO 12	VYKOS
Poštová	D1	(MO 17)	VYKOS

5.4.2 Automobilová doprava

Automobilová doprava v řešeném území je značně omezena. Je patrná preference pěší dopravy a MHD, která je zajištěna jednak stavebními úpravami, jednak provedením dopravního značení. Řešené území je možné rozdělit do dvou částí na základě místní úpravy, a to na pěší zónu a zónu s omezením dopravy. Mimo tyto dvě zóny není provoz vozidel omezen a automobilová doprava je převažující složkou. Tyto zóny jsou podrobněji popsány níže.

Zóny s omezením dopravy (Vysoká, Drevená)

Ulice Drevená je zónou s omezením dopravy. Doprava je omezena značkou IP24a: *Zóna s dopravným obmedzením* s dalším upřesněním úprav. Základní úpravou je zónový zákaz stání, ze kterého vyplývá možnost parkování a odstavování vozidel jen na vyznačených místech. V ulici je dále zavedena „Zóna 30“ a systém placeného stání.

Ulice Vysoká je omezena značkou IP24a: *Zóna s dopravným obmedzením* s dalším upřesněním úprav. Základní úpravou je zónový zákaz stání, ze kterého vyplývá možnost parkování a odstavování vozidel jen na vyznačených místech. V ulici je dále zaveden systém placeného stání. Na rozdíl od ulice Drevené není zavedena

„Zóna 30“. Část ulice Vysoká je upravena jako obousměrná a část jako jednosměrná. Jednosměrný úsek je zaveden mezi křížením s ulicemi Živnostenská a spojkou na Náměstie 1. mája.

Pěší zóna (Obchodná, Poštová)

Do pěší zóny je omezen vjezd vozidel místní úpravou. Úprava je provedena značkou IP25a: *Pešia zóna* a je tedy vyloučen vjezd všech vozidel mimo udělené výjimky. Pro pěší zónu ulice Obchodná je výjimka udělena vozidlům zásobování pro dobu 06-09 hodin a celodenně vozidlům s povolením magistrátu. Je zakázán vjezd vozidel nad 5 tun. Pěší zóna zahrnuje celou ulici Poštovou, celou ulici Obchodnou vyjma severozápadního konce mezi křížením s ulicí Vysoká a Kollárovým náměstím. Zóna je navíc rozšířena na plochu tramvajového trojúhelníku na Hurbanově náměstí a většinu plochy Náměstie SNP.

Z hlediska dopravního značení nejsou nutné další místní úpravy parkování nebo rychlosti. Ze zavedené pěší zóny vyplývá zákaz stání mimo vyznačená parkoviště a omezení rychlosti na 20 km/h.

Podrobnější informace o místních úpravách, včetně rozsahu pěší zóny, jsou uvedeny v sekci statická doprava.

5.4.3 Statická doprava

Předmětem hodnocení statické dopravy v řešeném území je průřezová analýza parkovacích a odstavných stání v lokalitě i v jejím širším okolí. Zejména jsou hodnoceny faktory jako placená a volná stání, veřejná a vyhrazená stání, denní režim a přehlednost a srozumitelnost systému.

Stávající stav

Počet stávajících stání byl zjištěn provedením terénního průzkumu v řešeném území. Započítána byla pouze stání v souladu s místní úpravou a nebyla tak započítána stání vozidel parkujících protiprávně. Počet parkovacích míst a jejich režim je uveden v následující tabulce. Do sčítání nejsou zahrnuty garáže hotelů, pokud neumožňují parkování nebytovaným řidičům.

Tabulka 5.2: Parkovací a odstavná stání v řešeném území

Lokalita	Režim	Počet stání			Celkem
		Zdarma	Placená	Vyhrazená	
Obchodná	Pěší zóna	0	0	0	0
Poštová	Pěší zóna	0	0	0	0
Vysoká	Zóna zákaz stání	0	4	48	52
Živnostenská	Bez omezení	0	18	4	22
Drevená	Zóna zákaz stání	0	0	50	50
Námestie SNP	Zóna zákaz stání	0	23	84	107
Soukromá parkoviště	-	0	18	0	18
Parkovací domy ⁷⁶	-	0	420	0	420
Celkem		0	483	186	669

Z průzkumu současného stavu kapacit a režimu parkovacích a odstavných stání v lokalitě je možné vyvodit několik poznatků.

- Pěší zóna ulic Obchodná a Poštová je zcela bez parkovacích stání.
- Nemožnost legálního parkování v řešeném území *bez poplatku*.
- Pouze 41 stání v režimu *s poplatkem*, která jsou zřízena veřejnou správou.
- Převážná většina stání v uličním prostoru je trvala vyhrazena sídlícím komerčním subjektům. Provedeno dopravní značkou IP16: *Vyhrazené parkoviško*.
- Převážná většina dostupných stání v řešeném území je zajištěna soukromými parkovacími domy v suterénech komerčních staveb, a to za poplatek mezi 2-4 € za hodinu.

Přehlednost a srozumitelnost systému

Celé řešené území se vyznačuje velkým počtem dopravních značek. Ty jsou navíc často nevhodně umístěny. Stejně nevhodné je použití velmi složitých sestav

značek s velkým množstvím informací. Nejzávažnější identifikované problémy spojené se systémem parkování v řešeném území jsou uvedeny v následujících bodech.

- Redundantní použití značek IP24a: *Zóna s dopravným obmedzením*. Na jednom místě jsou umístěny dvě podobné značky se stejným významem.
- Převažující počet trvale vyhrazených stání. V ulici Drevená se nenachází jediné nevyhrazené stání, o čemž řidič není nijak informován.
- Tím způsobené nežádoucí nadbytečné pohyby vozidel, kdy řidič „hledá“ parkovací místo.
- Zbytečné zavedení „Zóny 30“ v ulici Drevená. Rychlejší pohyb vozidel není umožněn úzkým profilem komunikace.
- Příliš složité dodatkové tabulky ostatních dopravních značek. V některých případech je text z kabiny vozidla zcela nečitelný.

Dalším problémem parkování vozidel v řešeném území je špatný technický stav a provedení parkovacích míst. Zcela nevyhovující provedení parkovacího stání vyhrazeného pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace je zobrazeno na obrázku 5.3. Do prostoru parkovacího místa byl umístěn sloup trakčního vedení. To je tak nevyužitelné i v případě vozidla běžných rozměrů bez požadavku na zvětšený prostor.

5.4.4 Městská hromadná doprava

Hlavní roli v dopravní obsluze ulice Obchodná hraje městská hromadná doprava. Přímo ulicí samotnou prochází frekventovaná tramvajová trať. V blízkém okolí je dále doprava autobusová a trolejbusová. Pozitivní motivací obyvatel pro využívání MHD při cestě do a ze zájmového území je široká nabídka jejích linek a vysoká frekvence spojů. Negativní motivací je naopak vyloučení automobilové dopravy a absence větších kapacit parkovacích míst v blízkém okolí.

Analýza obslužnosti řešeného území MHD je rozdělena na denní a noční spoje. Denní spoje jsou v provozu v době mezi 4:00 a 23:00. Noční spoje pak v době mezi



Obrázek 5.3: Nevhodné provedení vyhrazeného stání

23:00 a 4:00, s prvním a posledním odjezdem ve 23:30, respektive 3:30. Oblast přímo neobsluhuje žádná linka regionální dopravy.

Denní MHD



Obrázek 5.4: Schéma MHD v oblasti (denní)

Dopravní obslužnost ulice Obchodná i celé pěší zóny v ulicích Poštová a

Drevená zajišťuje několik zastávek MHD. Docházková vzdálenost od zastávky a příslušné zastavující linky jsou uvedeny v tabulce níže. U zastávek se stejným názvem, ale více označnický ve větším odstupu, je uveden rozsah vzdáleností.

Tabulka 5.3: Denní MHD v okolí řešeného území

Zastávka	Docházková vzdálenost	Obsluhující linky
Poštová, Martinus	Přímo na ulici	1, 5, 7, 8
Vysoká, Tchibo Outlet	Přímo na ulici	1, 5, 7, 8
Kollárovo námestie	50-200 m	31, 94, 80, 202, 207, 208, 212
Hodžovo námestie	220 m	31, 59, 83, 84, 93, 94, 147, 184, 202, 203, 207, 208, 212
Námestie SNP	270 m	1, 7, 8, 9
Kapucínská	260 m	5, 9
Mariánská	370 m	3, 4, 7, 9

Rozsah a frekvence obsluhujících linek jsou dány zejména polohou řešeného území mezi historickým jádrem města, cílovými lokalitami jako například hlavní nádraží nebo Slovenská technická univerzita a dále významnými uzly MHD v zastávkách Blumentál, Račianské mýto, Trnavské mýto a Križná. Frekvence spojů na ulici Obchodná je uvedena níže. Obě zastávky na ulici Obchodná (Poštová, Martinus a Vysoká, Tchibo Outlet) jsou obsluhovány stejnými linkami ve stejném režimu. Rozdíl je ovšem v závislosti na směru jízdy do centra, potažmo z centra. Ten je dán okružním zakončením linky 7 na Náměstí SNP.

- Poštová, Martinus (směr Blumentál, *z centra*) - 32 spojů za hodinu
- Poštová, Martinus (směr Námestie SNP a Kapucínská, *do centra*) - 24 spojů za hodinu

Noční MHD

Sytém nočních linek v Bratislavě je radiální, s centrem v zastávce Hlavná stanica. Tato zastávka je obsluhována celkem 14 z 20 nočních linek (N21, N29, N31, N33, N34, N37, N53, N55, N61, N70, N74, N80, N93, N95). Celkem 9 linek z těchto

14 pak projíždí přes Hodžovo náměstí a obsluhuje tak řešené území. Další 3 linky (N44, N47, N72) pak na Hodžově náměstí mají výchozí zastávku.

Hodžovo náměstí je hlavní zastávkou obsluhující řešené území. Cestující dále mohou využít zastávky Kollárovo námestie a Zochova. Samotnou ulicí Obchodná žádná z linek noční dopravy neprojíždí. Místní schéma noční hromadné dopravy je uvedeno v obrázku 6 níže.



Obrázek 5.5: Schéma MHD v oblasti (noční)

Tabulka 5.4: Noční MHD v okolí řešeného území

Zastávka	Docházková vzdálenost	Obsluhující linky
Kollárovo námestie	50-200 m	N53, N55, N61, N70, N72
Hodžovo námestie	220 m	N44, N47, N53, N55, N61, N70, N72
Zochova	320 m	N31, N34, N80, N93, N95

Rozsah a frekvence nočních linek jsou dány zejména polohou řešeného území v blízkosti hlavního nádraží a systémem noční obslužnosti. Všechny linky vyjíždí ve stejnou dobu od hlavního nádraží, čímž je zajištěna přestupní vazba. Linky vyjíždějící přímo z Hodžova náměstí (N44, N47, N72) pak odjíždí v mezičase mezi ostatními spoji. Vzhledem k hromadnému odjezdu a příjezdu vozidel nočních linek je frekvence spojů irelevantní hodnotou. Spojení je zajištěno konkrétní linkou každou hodinu.

5.4.5 Pěší doprava

Pěší doprava je převažujícím módem v řešeném území. To je dáno jednak existencí pěší zóny a vyloučením IAD, jednak faktem, že je území cílovou lokalitou pro řadu veřejných aktivit. Z tohoto důvodu můžeme pozorovat dva druhy pohybu pěších, a to pohyb chodců procházejících a pohyb chodců vázaný na služby, obchody, aktivity apod. Tento pohyb chodců je dále podrobněji popsán v sekci terénního průzkumu.

Zdrojem chodců v řešeném území jsou zejména zastávky MHD a přilehlé ulice. Ostatní zdroje, jako například přijíždějící vozidla IAD, taxi služeb apod., jsou zdrojem minoritním. Převážná část chodců má v řešeném území počátek nebo cíl své cesty a „tranzitní chodci“ se vyskytují v omezené míře.

Bezbariérové úpravy

Bezbariérovou úpravu staveb zajišťuje příslušná vyhláška Ministerstva ŽP Slovenské republiky.⁷⁷ Konkrétní požadavky jsou uvedeny v přílohách vyhlášky.

Území je dobře přizpůsobeno pro pohyb pěších. Úprava prostoru je provedena podle zásad pro úpravy pěších zón. Chodci se mohou pohybovat v celé šíři uličního prostoru bez omezení. Povrch ulice je proveden z kvalitní betonové dlažby v jedné úrovni a je tak zcela bezbariérový. V prostoru dvou zastávek tramvaje je pak proveden zvýšený zastávkový obrubník výšky 10 cm.

V celé délce ulice jsou provedeny umělé vodící linie pomocí reliéfní dlažby hmatných pásů. Ty vedou v přímé linii bez výrazných směrových zalomení přibližně v ose pomyslného chodníku po stranách tramvajové trati. Trať je opticky oddělena změnou rozměru a barvy dlažby. Není zde však provedena žádná hmatná úprava varovného pásu a oddělení tramvajové trati tak není z hlediska pohybu osob s omezenou schopností orientace dostatečné. Původní dlažba byla navíc na několika místech opravena dlažbou jiné barvy, formátu i povrchu a optické oddělení tak již není tolik výrazné.

V prostoru zastávek tramvaje jsou správně provedeny jak podélné varovné pásy, tak vodící pásy k označnickům zastávek. Průběžné umělé vodící linie jsou v

⁷⁷ Vyhláška č. 532/2002 Z. z., o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie

prostoru zastávek zalomeny a odsazeny o 2-3 metry od osy ulice. Je tak vhodně zajištěno vyhnutí se osoby s omezenou schopností orientace a osob čekajících na zastávce MHD.



Obrázek 5.6: Optické oddělení tramvajové trati

Další detaily bezbariérových úprav v území, provedení povrchů a jejich poruch, jsou uvedeny v sekci terénního průřezu.

Kolize módů dopravy

Vlivem umístění frekventované tramvajové trati v ulici však dochází ke kolizi chodců a projíždějících vlaků. Tato kolize je v různých částech ulice různě závažná, což je určeno rozdílnou šíří uličního profilu. V nejužším místě je ulice široká necelých 13 metrů, což při základní šířce tramvajové trati mezi zastávkami 6 metrů ponechává necelých 7 metrů pro obě strany chodníku. Interakce chodců s tramvajovou dopravou je dále podrobněji popsána v sekci terénního průřezu.

5.4.6 Ostatní doprava

Ostatní módy dopravy jsou na ulici Obchodná zastoupeny minoritně. Je umožněn vjezd vozidlům taxislužeb, jejich pohyb je však minimální. Cyklistická doprava je s ohledem na existenci pěší zóny zakázána. Provoz cyklistů je převeden od ústí ulice do ulice Vysoká. Navedení je proveden pomocí „cyklopiktogramů“.

Naznačená cyklistická trasa však vede několik desítek metrů zřízenou pěší zónou bez výjimky pro cyklistickou dopravu. Zamýšlený pohyb cyklistů je tak nezákonný. Ve směru z Kollárova náměstí navíc zamýšlený pohyb vede do jednosměrně upravené ulice Vysoká, a to v protisměru.

Z dopravně bezpečnostního hlediska je vhodné odklonění cyklistické dopravy mimo pěší zónu ulice Obchodná. Uliční prostor je velmi úzký a provoz chodců značný. Podélná jízda tramvajovou tratí je pak nebezpečná z důvodu hrozby najetí kola do žlábků kolejnice. Odkloněním trasy ulicí Vysoká nedochází k výraznějšímu prodloužení jízdy ani k výraznější změně výškového profilu.

Řešení cyklistické dopravy v zájmovém území je i přesto možné považovat za vhodné. Chybou je pouze špatné označení počátku pěší zóny ulice Obchodná ze strany Kollárova náměstí. Naznačený a zamýšlený pohyb cyklistů je zde na základě dopravního značení nezákonný.



Obrázek 5.7: Navržený pohyb cyklistů zákazem

5.5 Územně plánovací dokumentace

Pro řešené území byla zhodnocena relevantní územně plánovací dokumentace. Rozsah řešeného území není velký, a proto se ho konkrétně dotýkají pouze nižší stupně územně plánovací dokumentace. Koncepce územního rozvoje Slovenska (KURS), ani Územní plán Bratislavského kraje nejsou pro řešené území relevantní. Nejvyšším hodnoceným stupněm ÚPD je Územní plán města.⁷⁸

5.5.1 Územní plány zón na území Bratislavy

Byla provedena rešerše územních plánů zón na území města Bratislavy. Žádný z platných plánů nezasahuje do řešeného území. Územní plán zóny Podhradie (vyhlášen VZN č. 3/2006) má hranici území dotýkající se oblasti ulice Obchodná. Textová ani závazná část tohoto plánu se nijak nezmiňuje o řešeném území. Přehled územních plánů zón na území města Bratislavy je uveden v tabulce č. 6:

⁷⁸ Územní plán hlavního mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Tabulka 5.5: Územní plány zón Bratislava

Územní plán zóny	Závazná část	Vztah k řešenému území
Machnáč	VZN č. 2/1999	Nedotýká se
Aktualizácia A6 Slavín	VZN č. 11/1994	Nedotýká se
A4 Mudroňova sever	VZN č. 1/2007	Nedotýká se
Mudroňova – juhozápad	VZN č. 7/2004	Nedotýká se
Kráľovské údolie, Bôrik	VZN č. 7/2002	Nedotýká se
Podhradie	VZN č. 3/2006	Dotýká se okolí
Chalupkova	VZN č. 1/2018	Nedotýká se
Brnianska-Patrónka	Zadána	Nedotýká se

5.5.2 Územní plán města

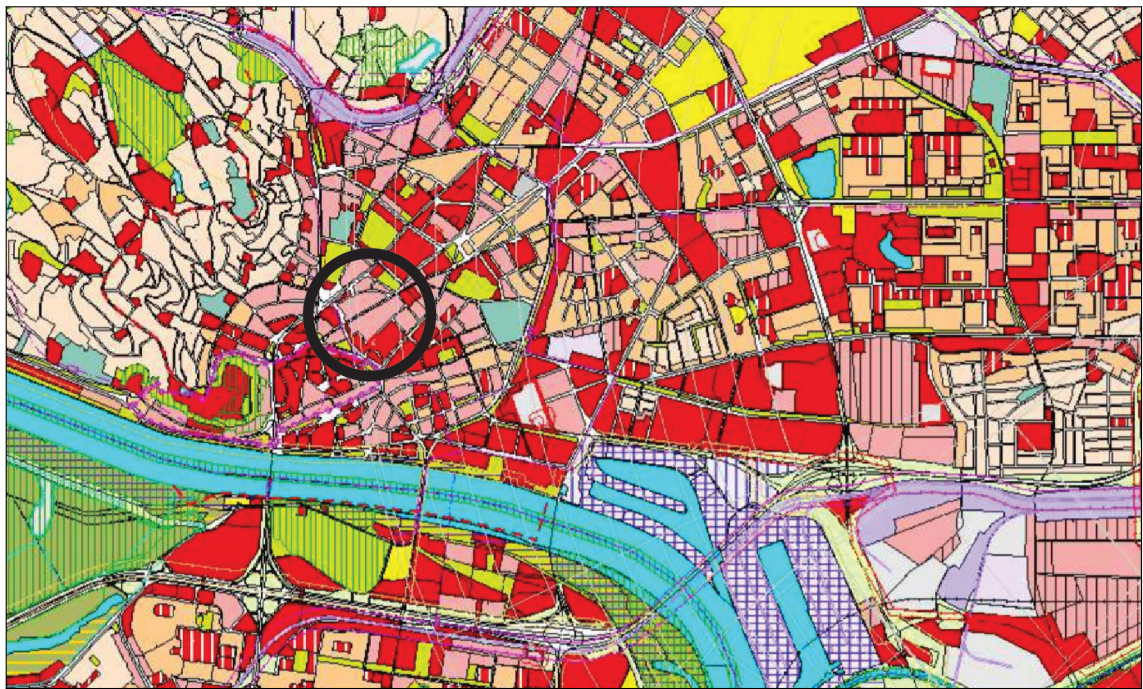
Funkční využití území

Výkres *Priestorové usporiadanie a funkčné využitie územia - komplexné riešenie*⁷⁹ zařazuje celé řešené území do oblasti smíšeného území s funkcí bydlení a občanské vybavenosti. Takto určené funkční využití území odpovídá skutečnému stavu oblasti.

V blízkém okolí se vyskytují plochy občanské vybavenosti celoměstského a regionálního významu. Tyto plochy odpovídají skutečnému stavu a existujícím strukturám hotelu Crowne Plaza, Nemocnice sv. Alžběty a Slovenské technické univerzity.

Rozložení ploch funkčního využití území podle územního plánu odpovídá charakteru oblasti a její poloze v rámci širšího jádrového města.

⁷⁹ Územní plán Bratislava, Grafická část, Výkres 2.1



— Řešené území

Funkčné využitie územia	
101	viacpodlažná zástavba
102	málopodlažná zástavba
201	OV celomestského a nadmestského významu
202	OV lokálneho významu
301	výroba
302	distribučné centrá, sklady, stavebníctvo
303	poľnohospodárska výroba
304	skleníkové hospodárstvo
401	šport a telovýchova
501	zmiešané územia - bývanie + OV
502	zmiešané územia - obchod, výrobné a nevýrobné služby

Obrázek 5.8: Funkční využití území - komplexní řešení

5.5.3 Regulační podmínky

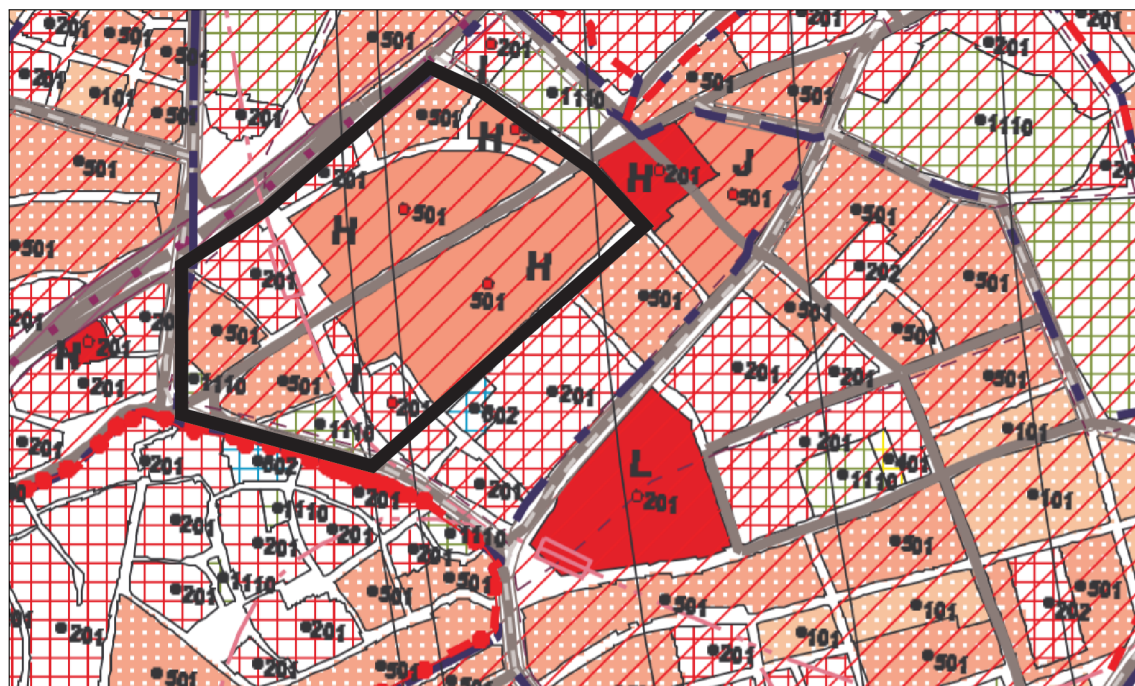
Výkres *Regulačný výkres*⁸⁰ zařazuje celé řešené území do oblasti smíšeného území s funkcí bydlení a občanské vybavenosti. Takto určené funkční využití území odpovídá skutečnému stavu oblasti. Přitom je převážná část ploch vedena jako navrhovaná (tedy ne stabilizovaná).

Tyto navrhované plochy jsou zařazeny do prostorové regulace kategorie H, která odpovídá *indexu podlažní plochy* $IPP=2,1$. Většina stávajících staveb přibližně

⁸⁰ Územný plán Bratislava, Grafická část, Výkres 2.2

tomuto indexu odpovídá, a to z důvodu rozsáhlých dvorních traktů. Stejným způsobem ovšem indexu odpovídají i novější šestipodlažní bytové domy (č. p. 27 a 29).

Rozložení ploch regulačního výkresu podle územního plánu odpovídá charakteru oblasti a její poloze v rámci širšího jádrového města. Stejným způsobem lze považovat za vyhovující navržený index podlažních ploch. Celé řešené území je evidováno jako plocha se zvýšenou hlukovou zátěží v kategorii +5 až +10 dB.



Obrázek 5.9: Regulační výkres

5.5.4 Další regulace a podmínky

Územní plán Bratislavy neobsahuje žádné další specifické regulativy týkající se řešeného území. To je ovlivněno zejména polohou v rámci kompaktního města. Jediným omezením je všeobecná velkoplošná regulace výšky zástavby do 21 m v celém širším centru města.

5.6 Hluková zátěž

V rámci hodnocení hlukové zátěže řešeného území je uvedena zátěž silniční a železniční dopravy, v obou případech pro denní a noční dobu. Další monitorovaná hluková zátěž, jako zátěž leteckou dopravou nebo zátěž průmyslem, není uvedena. Tyto dva druhy hlukové zátěže se řešeného území nedotýkají a jsou tak irelevantní.

5.6.1 Silniční doprava

Z denní i noční mapy hlukové zátěže generované silniční dopravou je dobře patrná úprava území do podoby pěší zóny. Ve středu ulice Obchodné je naměřená denní hladina hluku v pásmu 50-55 dB, což je hladina odpovídající přibližně běžnému lidskému hovoru. Noční hladina hluku se zde pohybuje poněkud nížeji, v pásmu 45-50 dB.

V okrajových částech řešeného území je patrné pronikání hluku z okolních komunikací. Je tak možné pozorovat gradient rostoucí směrem od středu k okrajům území. Naměřená denní hladina hluku na koncích ulice je v pásmu 70-75 dB, což je hladina odpovídající přibližně hlasitosti pračky nebo křiku. Noční hladina hluku se zde pohybuje poněkud nížeji, v pásmu 60-65 dB.



Obrázek 5.10: Silniční hluková zátěž - den



Obrázek 5.11: Silniční hluková zátěž - noc

5.6.2 Železniční doprava

Hlavním zdrojem hlukové zátěže v řešeném území je přítomná tramvajová trať. Uváděné hodnoty jsou váženou hladinou, nikoli špičkovou v době průjezdu soupravy. Špičkové hodnoty se pohybují mimo stupnici metodiky až po hodnoty 90 dB.

Hluková zátěž generovaná tramvajovou tratí je v celé délce ulice shodná, a to v hladině 70-75 dB. Noční zátěž je uváděna jako 45-50 dB. To je způsobeno absencí tramvajového provozu v nočních hodinách.



Obrázek 5.12: Železniční hluková zátěž - den



Obrázek 5.13: Železniční hluková zátěž - noc

6 Terénní průzkum

Terénní průzkum práce se zaměřuje na sběr a vyhodnocení dat a poznatků, které není možné získat dálkovým způsobem. Mapovány byly oblasti jako jsou prostorové uspořádání ulice, hierarchie prostoru, funkční analýza objektů, kvalita parteru a městský mobiliář a zeleň. Dále byla pozornost věnována veřejnému životu v řešeném území, a to zejména trasám a rychlosti pohybu osob, místům se zvýšenou hustotou osob a dále aktivitám ve veřejném prostoru. Jednotlivé oblasti jsou popsány v následujících částech.

S ohledem na tvarové podmínky území s převládajícím délkovým měřítkem jsou schémata rozdělena do několika navazujících částí.

6.1 Architektura staveb

Pozorováním staveb na ulici Obchodné je dobře patrná její barvitá architektonická historie. Časové rozpětí mezi nejstarší a nejnovější stavbou ulice je téměř 300 let. Poslední 3 století se přitom vyznačují rychlým střídáním architektonických slohů a stylů.

6.1.1 Architektonické slohy a styly

V ulici Obchodné můžeme nalézt stavby postavené v období klasicismu i stavby postavené teprve v nedávné historii. Je nutné podotknout, že většina staveb byla postihnuta řadou více či méně citlivých rekonstrukcí, nástaveb, přístaveb, nebo jiných modifikací. To vedle nejednotnosti mezi různými stavbami zapříčinilo i značnou nesourodost v rámci jednotlivých objektů.

- Z období klasicismu je možné zmínit dům č. p. 2. Tento dům získal později dodatečnou nástavbu jednoho podlaží a ještě později půdní vestavbu. Dále se v ulici vyskytuje velké množství drobných klasicistních měšťanských domů.
- Část v ulici je z období historismu, a to ve více i méně zdobných formách.

Zastoupeny jsou jak „čisté“ styly novorenesance, novobaroka a novoklasicismu, tak i kombinované eklektické stavby.

- Geometrickou secesi reprezentuje v Obchodné dům č. p. 12.
- Dům č. p. 48 je ukázkou stylu známého pod pojmem rondokubismus, s ohledem na podmínky vzniku ve 20. letech 20. století také nazývaný národní sloh.
- Období 30. až 40. let bylo obdobím pokusů o asanaci území a rozšíření uličního profilu. V této době bylo postaveno několik staveb ustoupených od uliční čáry. Například č. p. 13 a 27.
- Patrně nejvýraznější stavbou ulice Obchodná je postmoderní objekt hotelu Crowne Plaza z 90. let 20. století.
- Nejnovější stavbou na ulici Obchodná je objekt knihkupectví Martinus realizovaný v letech 2010-2011 architektonickým studiem Sumbal+Priehoda.

6.1.2 Úpravy jednotlivých staveb

V průběhu doby docházelo v celé ulici Obchodná ke značným úpravám jednotlivých staveb. Jejich účelem bylo jednak zlepšit technický stav objektů, jednak upravit jejich funkci. Zejména tak docházelo k přestavbám prvních podlaží do parterové podoby výloh a prodejen. Stejně byly u několika objektů upraveny i dvorní trakty, popřípadě suterény. V řešeném území je možné pozorovat zejména tyto úpravy existujících staveb:

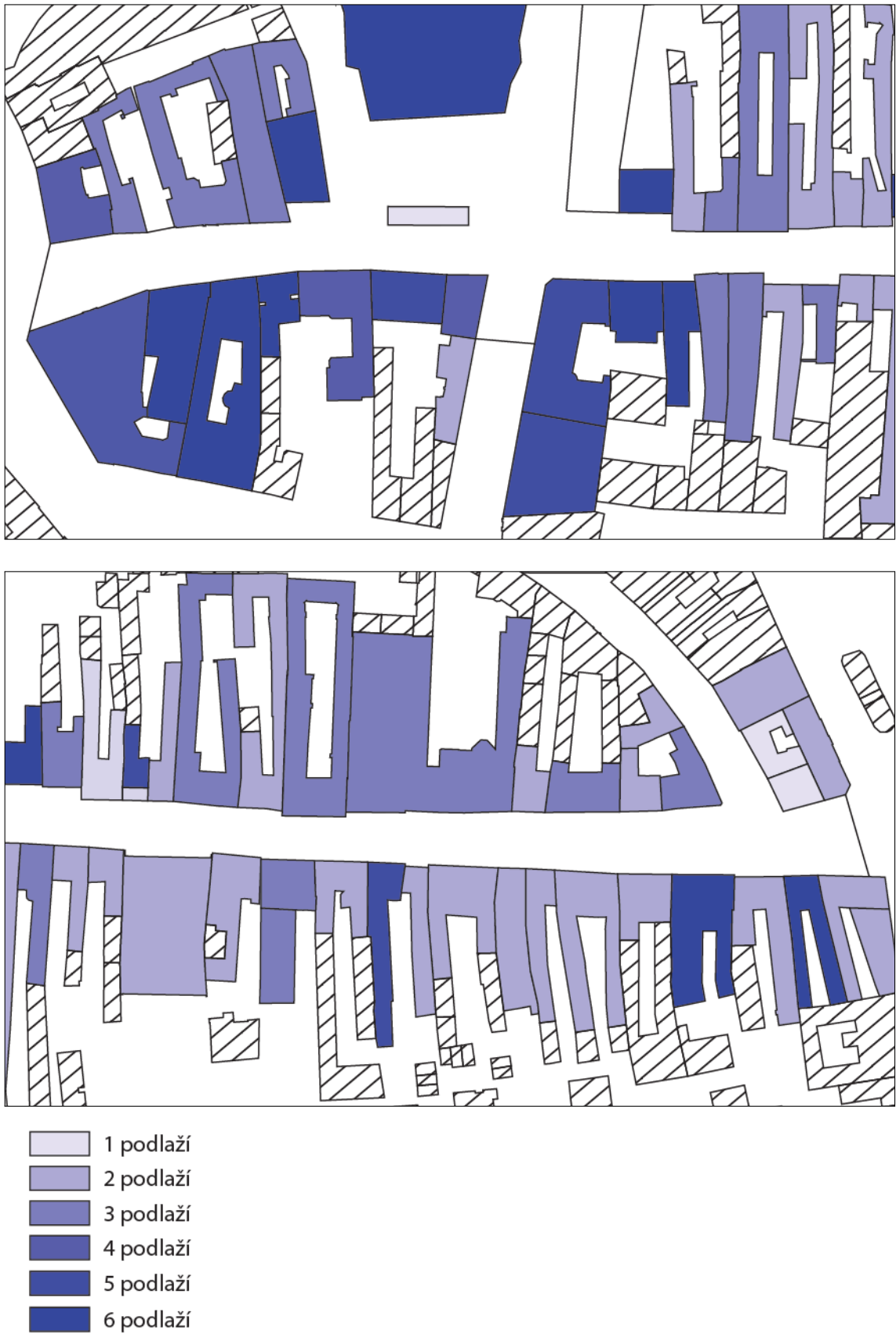
- Nástavby
- Půdní vestavby
- Úpravy parteru
- Úpravy fasád a fasádních prvků
- Přístavby
- Kombinace uvedených

6.2 Prostorové uspořádání ulice

Prostorové uspořádání ulice můžeme hodnotit z hlediska půdorysného, podélného a příčného. Získáme tak přehled o podlažnosti objektů a tvaru jejich střech, o šířce uličního profilu a uspořádání dílčích ploch v něm i o průběhu linií korunních říms a parteru.

Výškové poměry ulice, linie parteru a linie korunních říms jsou znázorněny v následujících schématech. Uspořádání dílčích ploch ukazuje mapa. Šířkové poměry ulice jsou znázorněny v příčných řezech.

6.2.1 Výškové poměry



Obrázek 6.1: Podlažnost zástavby

Výškové poměry ulice Obchodná jsou velmi různorodé. Nové stavby byly budovány s myšlenkou celkové změny měřítka ulice, k níž však zatím nedošlo. Vedle sebe se tak vyskytují jak jednopodlažní stavby se sedlovou střechou, tak sedmipodlažní stavby s plochou střechou.

Nejnižší stavbou ulice je dům č. p. 31. Tvoří ho pouze jedno nadzemní podlaží a sedlová střecha. Nejvyšší stavbou ulice pak dům č. p. 68 se šesti nadzemními podlažími v uliční čáře a jedním ustoupeným podlažím navíc. S ohledem na stanovený výškový limit území nebudou tyto stavby z hlediska výšky překonány.

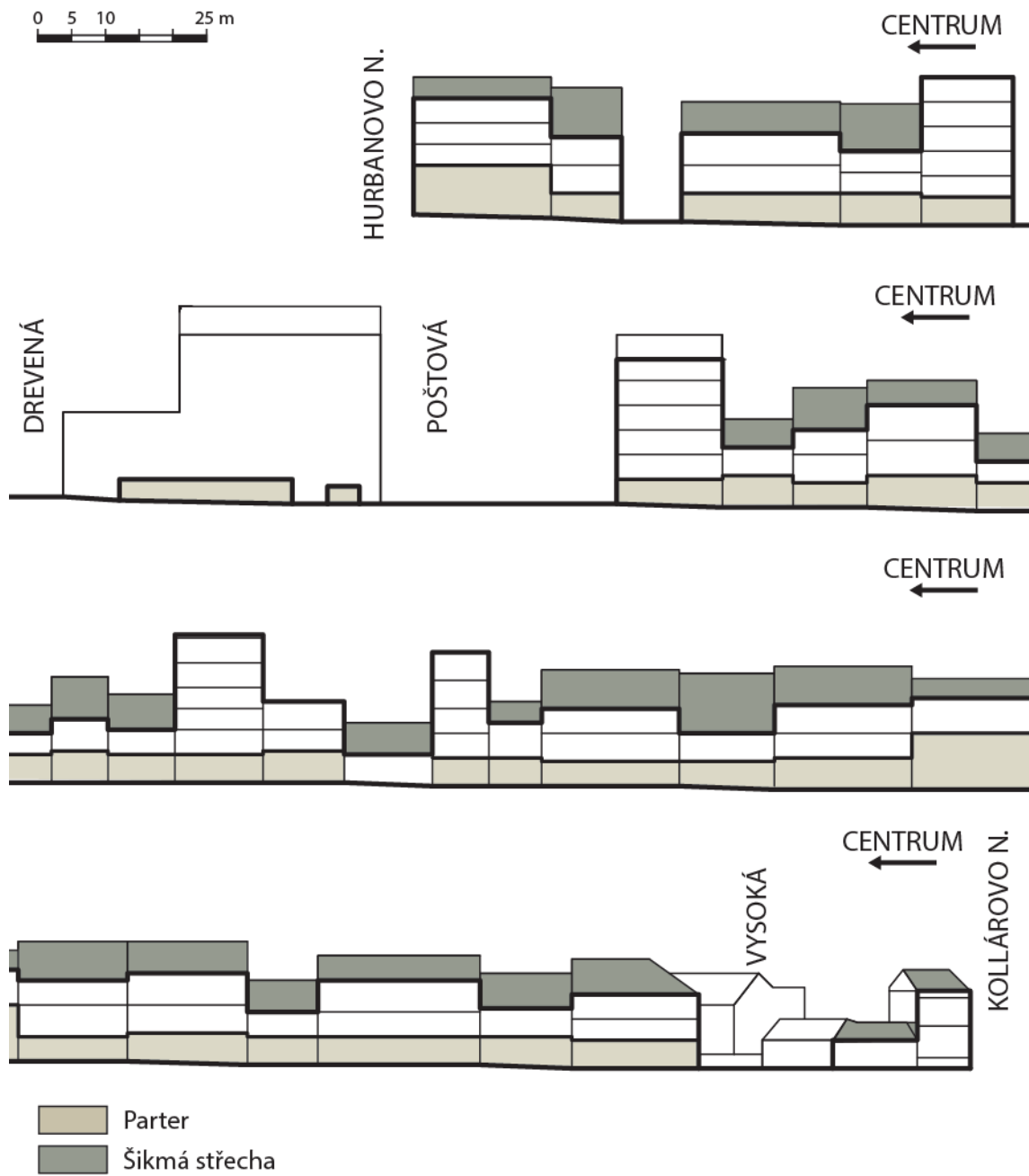
Linie parteru

Linie parteru je po obou stranách ulice značně proměnlivá. To je dáno rozdílnými celkovými měřítky jednotlivých staveb. Většina výloh a provozoven také vznikala až přestavbou původně nekomerčních prvních podlaží a linie parteru je tak ovlivněna i tímto faktorem.

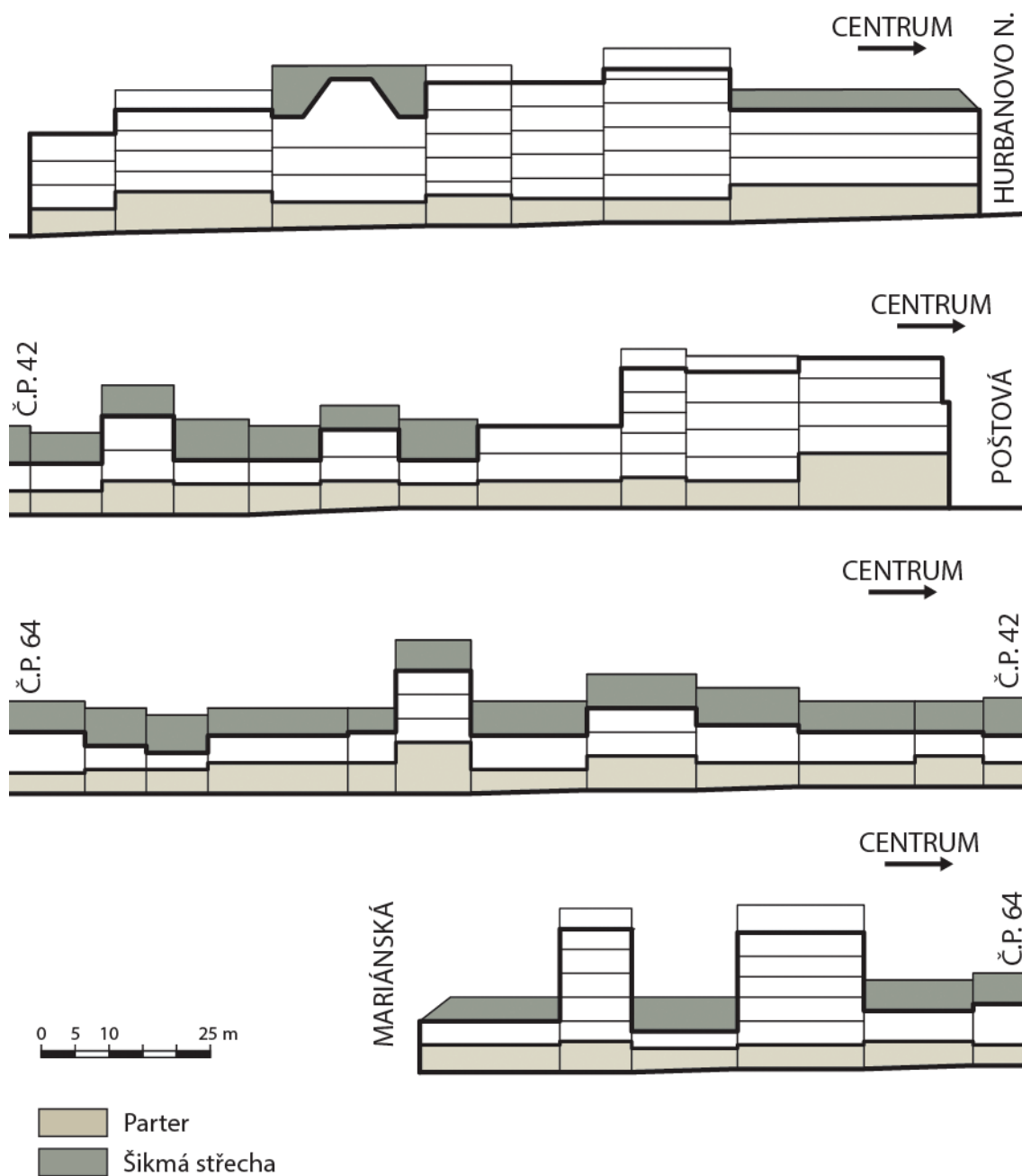
Linie korunních říms

Korunní (též *hlavní* nebo *okapové*) římsy jsou důležitým prvkem tvořící prostorové uspořádání uličního profilu. V minulosti byla římsám věnována větší pozornost, a to jak z architektonického hlediska, tak z hlediska tvorby uličního prostoru. Vhodné práce s umístěním a provedením korunních říms umožňuje takzvané *maskování kapacit*⁸¹ staveb a tím i účinné vyrovnávání protichůdných zájmů na velikost stavby na straně jedné a lidského měřítka na straně druhé.

⁸¹ GEBRIAN, Pavel, David ŠVÁCHA, František LUKEŠ a Zikmund VÁVRA. Architekturní triky: Maskování kapacit [online].



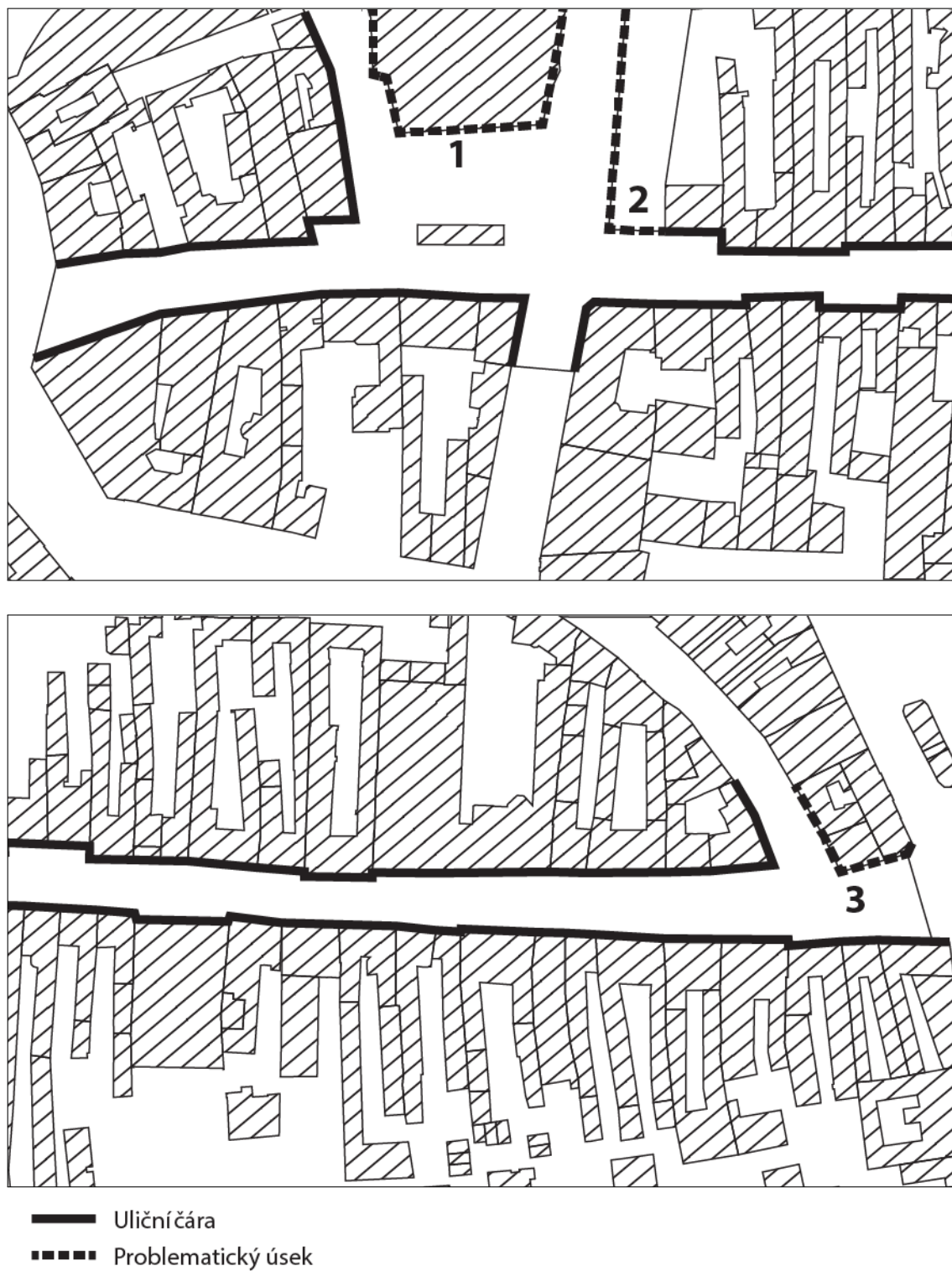
Obrázek 6.2: Severní fasády



Obrázek 6.3: Jižní fasády

6.2.2 Šířkové poměry

Uliční čára



Obrázek 6.4: Uliční čáry

Úzká a kompaktní ulice Obchodná je dobře vymezena svými uličními čarami. V případě jihovýchodní stany ulice je tato čára víceméně rovná a hladká; jednotlivé objekty jsou případně odsazeny o vzdálenost do 1 metru. Severozápadní strana ulice je naproti tomu značně členitější. Jsou patrné historické pokusy o rozšíření ulice a novější objekty jsou tak od uliční čáry odsazeny o několik metrů.

V prostoru ulic Obchodná a Poštová je možné identifikovat několik úseků, které se jeví z hlediska uliční čáry jako problematické. Jedná se o prostor hotelu Crowne Plaza, chybějící nároží ulic Obchodná a Poštová, a nevýrazný objekt nároží ulic Obchodná a vysoká. Podrobněji jsou tato místa popsána v následujících odstavcích.

1 - Hotel Crowne Plaza

Postmoderní objekt hotelu Crowne Plaza byl zasazen do prostoru mezi ulicemi Drevená a Poštová. Jeho podoba však byla pojata jako solitérní, strany přilehlé k těmto ulicím netvoří parter ani nemají žádnou funkci vázající se k ulici. Strana objektu přilehlá k ulici Drevená slouží jako technické zázemí hotelu a vjezdy do garáží. Jedná se jen o vyvýšenou a prostorově členitou terasu.

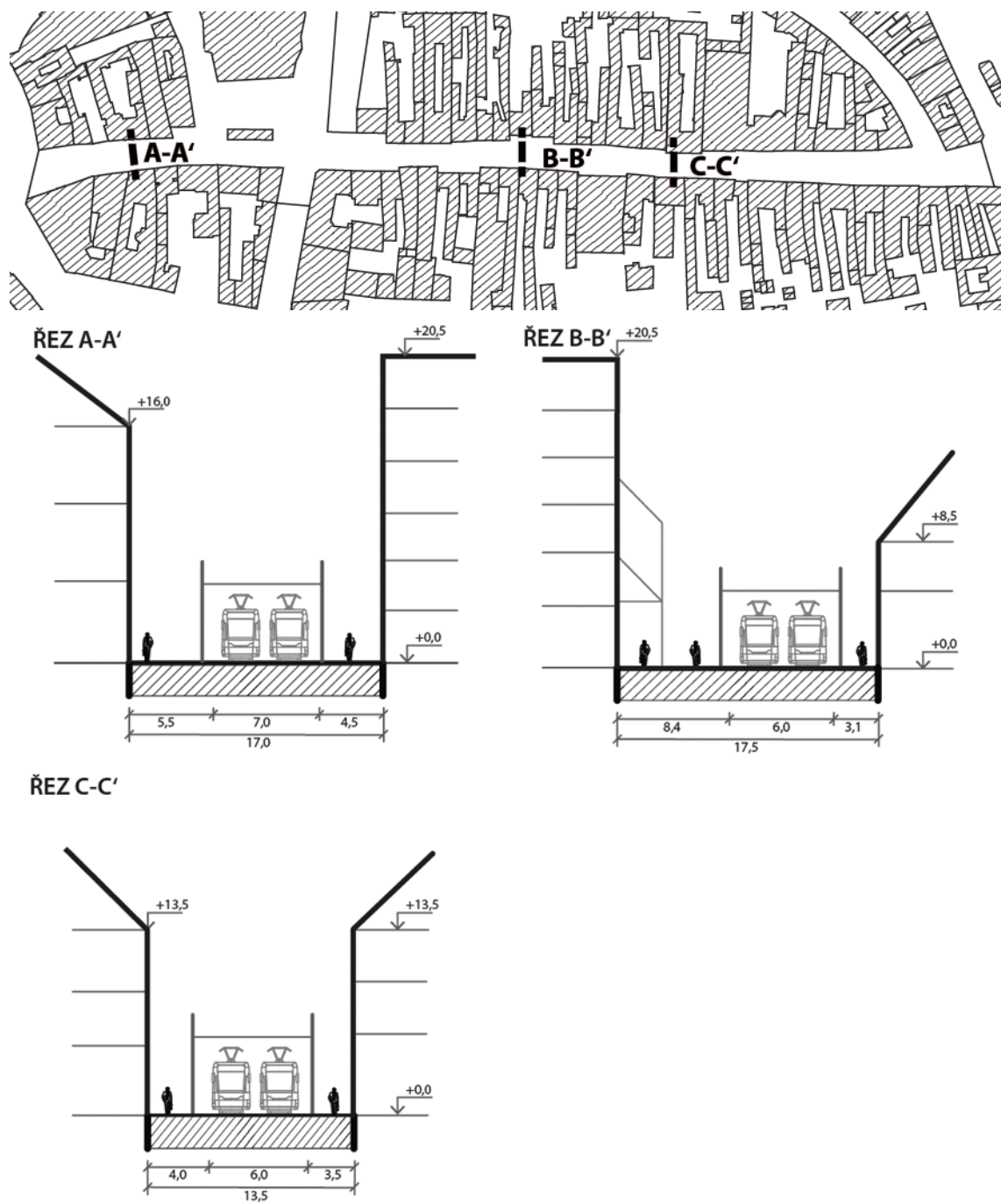
2 - Nároží Obchodná-Poštová

Chybějící nárožní objekt mezi ulicemi Obchodná a Poštová je z hlediska tvorby uličního prostoru nejzávažnější. Parcela není nijak využívána a je obehnána dočasným stavebním oplocením. Protože sousedící objekty počítají s dostavbou, jsou jejich boční stěny obloženy dočasným pláštěm nízké estetické hodnoty. Spolu s problematickou fasádou hotelu Crowne Plaza je pak horní část ulice Poštová nejasně vymezena. Uliční prostor zde opticky vytváří alej a dlažba různých barev.

3 - Nároží Obchodná-Vysoká

Posledním problematickým místem z hlediska tvorby uličního prostoru je nárožní objekt mezi ulicemi Obchodná a Vysoká. Jedná se o jednopodlažní restauraci s nízkou sedlovou střechou a plechovou krytinou. Pro funkci nárožní stavby je tento objekt nedostatečný a působí spíše jako dočasná stavba.

Příčné řezy



Obrázek 6.5: Příčné řezy ulice

Šířka ulice Obchodná se v průběhu její délky mění. V převážné většině se šířka uličního profilu pohybuje mezi 13 a 14 metry. S šířkou tramvajového pásu 6 metrů je tak ponechána jen malá volná průchozí šířka, do které navíc zasahují sloupy trakčního vedení. V místech odsazené uliční čáry novějších objektů je šířka jednostranně zvětšena o zhruba 4 metry. Toto rozšíření se vyskytuje na délce asi 25 metrů. Vzniká tak specifický prostor, který opticky rozděluje dlouhou a úzkou ulici.

Jihovýchodní strana ulice se sestává především z nízkých dvoupodlažních staveb. Vyšší objekty se vyskytují jen ojediněle. Tento fakt přispívá pozitivně k dostatečnému oslunění ulice. Výška korunních říms se pohybuje blízko hodnoty šířky uličního profilu.

6.2.3 Dopravní plochy



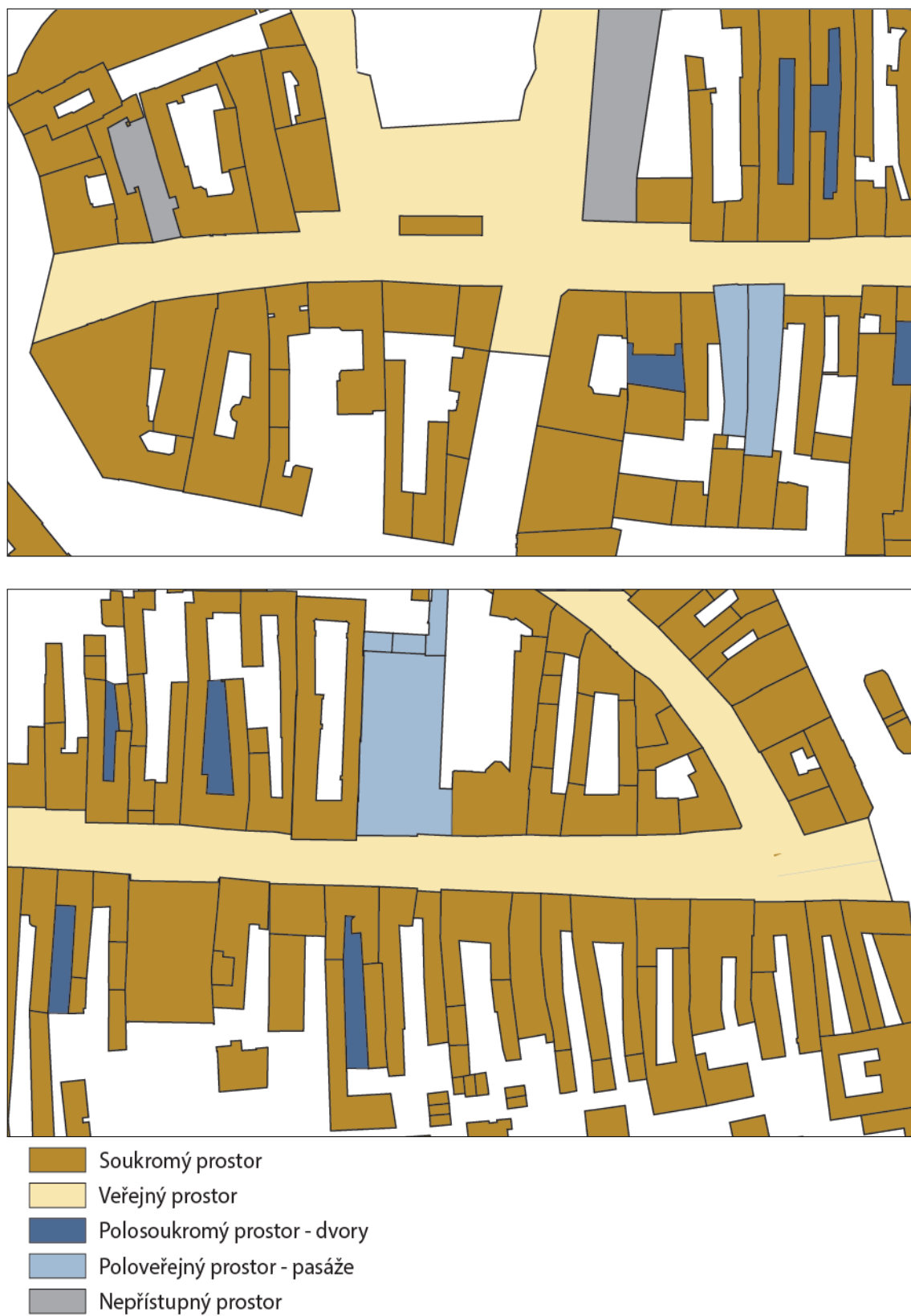
Obrázek 6.6: Dopravní plochy

Prostor řešeného území byl rozdělen do pěti kategorií na základě jeho dopravní funkce. Kategorizace ploch byla zvolena tímto způsobem:

- Statická doprava - parkovací stání
- Dynamická doprava - pojižděné komunikace
- Tramvajová doprava
- Pěší plochy
- Nepřístupné proluky

Z mapování dopravních ploch je patrná převaha pěších ploch, což odpovídá místní úpravě v podobě pěší zóny. Do pěší zóny je povolen vjezd vozidlům zásobování, ta se však objevují především v ranních hodinách. Celou délkou ulice prochází tramvajová trať, a to přibližně její osou. V převážné většině délky je šířka tramvajového pásu 6 m. Tato hodnota odpovídá osově vzdálenosti kolejí 3 m, což je nejmenší dovolená hodnota v přímé. V prostoru zastávky Poštová a koncových úseků ulice se osová vzdálenost rozšiřuje. Toto rozšíření je určeno přítomností rozvětvení tratě do křižovatky a požadavkem na rozšíření průjezdného průřezu v oblouku.

6.3 Hierarchie prostoru



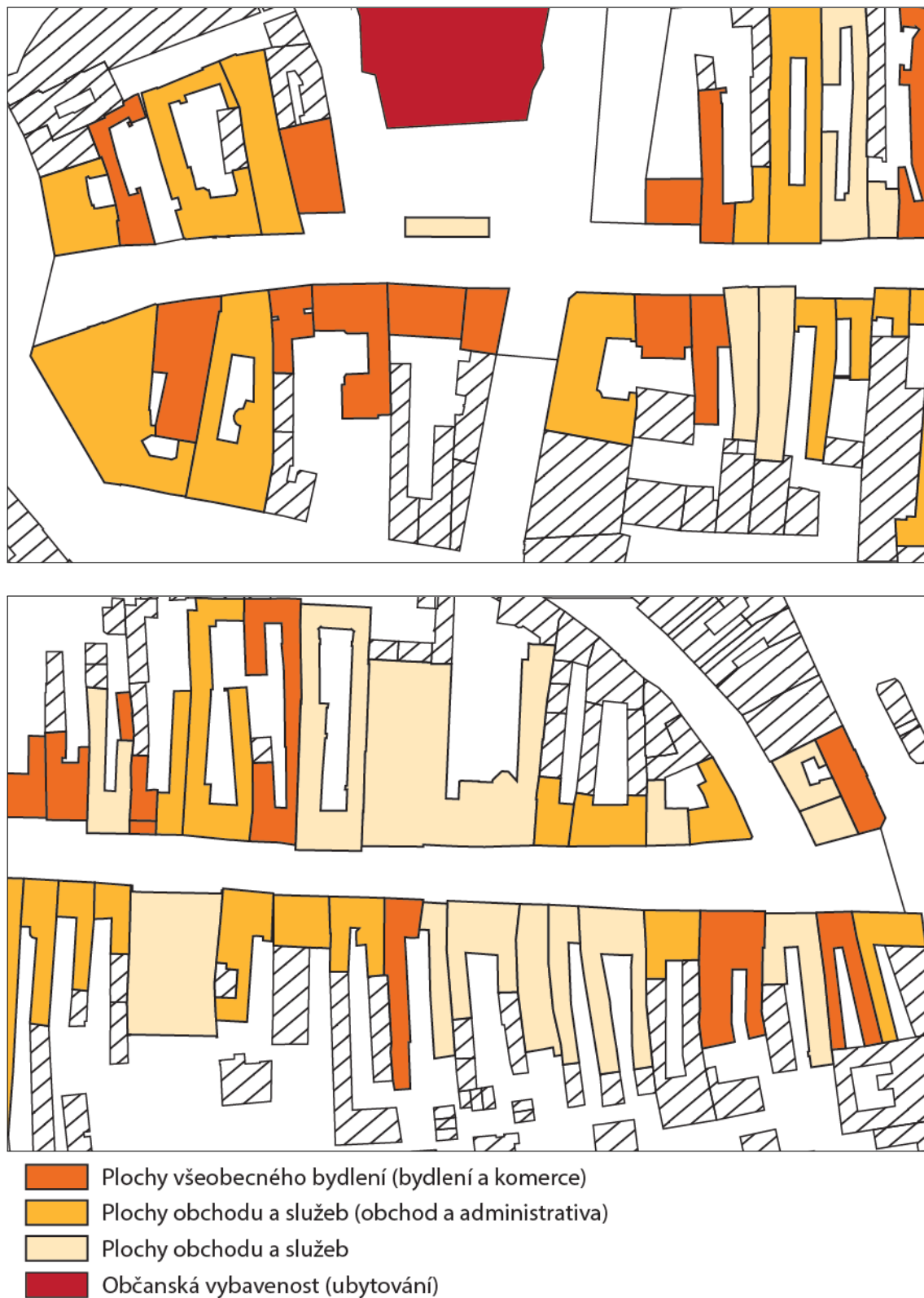
Obrázek 6.7: Hierarchie prostoru

Postupná hierarchie prostoru v ulici Obchodná není příliš dobře patrná. Soukromé nemovitosti přímo navazují na zcela veřejný prostor ulice. Výjimku tvoří volně přístupné dvory a pasáže, které skrývají řadu obchodů, služeb a aktivit. Dvory jednotlivých objektů byly zařazeny do kategorie polosoukromého prostoru. Za poloveřejný prostor je možné považovat prostory obchodních pasáží. Ty jsou sice z vlastnického a legálního hlediska soukromým prostorem, mají však výrazně veřejný charakter, a to i ve srovnání s přístupnými dvory.

Jak bylo uvedeno v části pojednávající o hierarchii prostoru, klasické rozdělení není absolutní a lze ho aplikovat na různá měřítka. Smyslem zhodnocení je tedy zejména poukázat na prostory se zvláštním režimem - přístupné dvory a obchodní pasáže.

6.4 Funkční analýza a občanská vybavenost

6.4.1 Funkční analýza



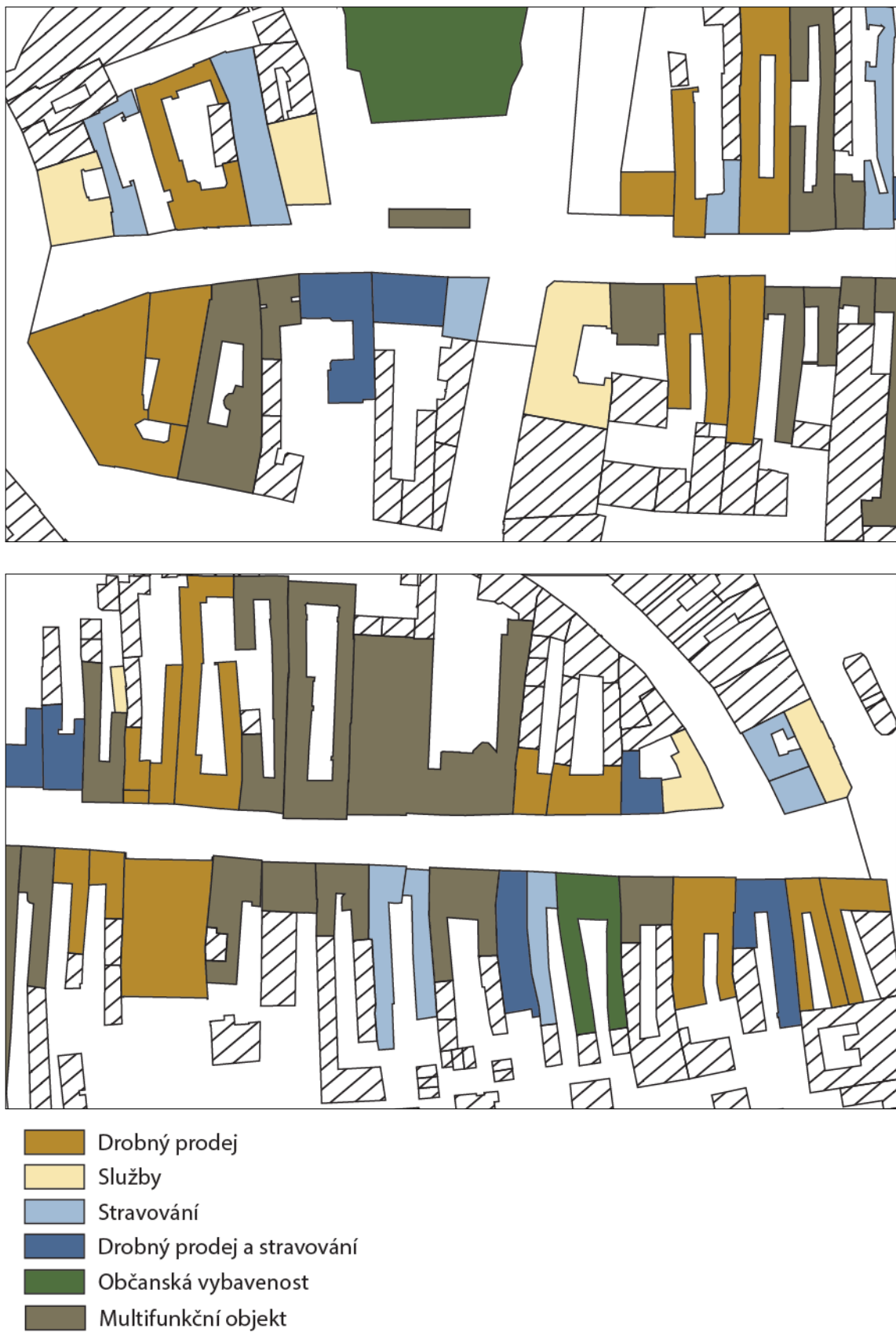
Obrázek 6.8: Funkční analýza staveb

Funkční analýza v řešeném území je komplikovaná z důvodu smíšenosti všech funkcí. Kromě nově postavených objektů jsou všechny obytné domy více či méně modifikované pro komerční využití. Výrazně převažuje komerční charakter ulice, funkce bydlení a jiné funkce jsou zastoupeny pouze minoritně.

V ulici Obchodná se nenachází žádný objekt s čistě obytnou funkcí. Parter každého objektu je nějakým způsobem využit ke komerčním aktivitám. Objekty smíšené funkce „bydlení a komerce“ a „administrativa a komerce“ jsou nejpočetnější skupinou.

Dále jsou zastoupeny objekty čistě komerčního charakteru. Ty se vyskytují buď jako nověji postavené obchodní domy, nebo jako nízká zástavba, kde je druhé podlaží využíváno jako rozšíření prvního. V takovém případě jde nejčastěji o restaurace. Objekt hotelu Crowne Plaza lze začlenit mimo výše uvedené skupiny.

6.4.2 Komerce a občanská vybavenost



Obrázek 6.9: Komerce a občanská vybavenost

Ulice Obchodná má výrazně komerční charakter. Zastoupeny jsou prodejny všech druhů a velikostí. Na jedné straně například rozsáhlý samostatný objekt knihkupectví Martinus, na straně druhé drobné živnostnické prodejny. Zastoupeny jsou také prodejny brandové, zejména oděvů a stravování.

Drobné prodejny živnostníků a drobných společností jsou převažujícím typem komerce. Zejména dvorní trakty domů jsou pak využívány jako tržiště. Z druhů často zastoupených prodejen lze uvést knihkupectví, zlatnictví a klenotnictví, optiky, a obchody s obuví.

Větší brandové prodejny jsou zastoupeny především řetězci oděvních značek a řetězci rychlého stravování. Dále do této skupiny spadají lékárny a drogerie.

Služby jsou v ulici zastoupeny nejčastěji drobným ubytováním, cestovními kancelářemi, kadeřnictvími a provozovny s manikúrou. Dva objekty občanské vybavenosti jsou tvořeny masivním blokem hotelu Crowne Plaza a muzeem Ústredie ľudovej umeleckej výroby.

6.5 Hodnocení parteru

Parter ulice Obchodná je velmi dobře prostorově vymezen. Z hlediska funkčního a estetického je však značně problematický. Pestrobarevné výlohy a vysoká fluktuace provozoven se v Bratislavě staly určitým fenoménem a jsou výraznou charakteristikou ulice.⁸²

Provozovny se vyznačují nekvalitně zpracovanou grafikou, velmi častým jevem je nátěr prvního podlaží výraznou barvou. Ta je v kontrastu ke zbytku budovy a působí značně nepatřičným dojmem. Převážná většina objektů nemá funkční výlohu a veškeré obchodní aktivity se odehrávají uvnitř. Odlišný přístup je možné pozorovat u prodejen oblečení, které naopak využívají velkých skleněných výloh.

Pakliže je úlohou parteru propojení vnitřního a vnějšího prostředí a vytvoření „měkkého přechodu“ mezi soukromým a veřejným prostorem, převážná většina objektů na ulici Obchodná tuto roli dostatečně nenaplnuje. Interakci chodců s vnitřním prostředím je možné pozorovat jen ojediněle. Tyto příklady jsou dále popsány v části monitorování aktivit v ulici.

Na následujících obrázcích je uvedeno několik pozitivních a negativních příkladů provedení parteru.

⁸² Lubo Stacho, Projekt Obchodná 1984-2014



Obrázek 6.10: Pozitivní příklad parteru - Martinus



Obrázek 6.11: Negativní příklad parteru - Občerstvení



Obrázek 6.12: Negativní příklad parteru - Stánky

6.6 Mapování zeleně



Obrázek 6.13: Zeleň v prostoru ulice

Prostor ulice Obchodná je vzhledem ke svým stísněným podmínkám nedostatečně vybaven zelení. V samotné ulici se nenachází jediný strom nebo keř. je možné pozorovat snahu o nápravu ze strany restaurací s pobytovými zahrádkami, které do prostoru ulice umísťují zeleň ve velkých květináčích. Na konci ulice v přechodové části do Hurbanova náměstí se vyskytuje jeden zavěšený květináč na sloupu veřejného osvětlení.

Situaci celého prostoru napravuje částečně rozsáhlá alej jasanů v ulici Poštová. Jedná se o dvě řady vzrostlých stromů, které svými korunami zcela zakrývají uliční prostor. Dochází tak k vytvoření pomyslné zelené střechy nad ulicí. Alej je udržována vhodným způsobem, s korunami založenými ve výšce. Stromy tak zabírají minimum průchozího prostoru. Zastínění ulice je velmi výrazné a v letních měsících je možné pozorovat značný rozdíl teplot mezi stíněnou a nestíněnou částí. Nevýhodou je, že v méně slunečných dnech prostor ulice působí chladným a vlhkým dojmem. V prostoru před hotelem Crowne Plaza se nachází vzrostlý javor výšky zhruba 20 metrů.

V docházkové vzdálenosti prostoru ulice Obchodná se nachází celá řada parků a zahrad různé velikosti. Všechny volně přístupné parky a zelené plochy jsou uvedeny na následujícím obrázku.



Obrázek 6.14: Veřejná zeleň v širším okolí

1 - Prezidentská zahrada, 2 - Námestie svobody, 3 - Kollárovo námestie, 4 - Parčík pri Avione, 5 - Medická zahrada, 6 - Námestie SNP, 7 - Hurbanovo námestie, 8 - Františkánská zahrada

6.7 Mapování veřejného života

6.7.1 Pohyb osob

Charakteristické rozměry řešeného území s délkou přes 500 metrů neumožňují relevantní trasování chodců. Mimo křížení ulice s ulicí Poštová je navíc vzhledem k úzkému profilu a přítomnosti tramvajové trati irelevantní. Chodci se pohybují po stranách ulice a není prostor pro změnu směru.

Z tohoto důvodu byla zvolena metoda monitorování rychlosti chodců spíše než směru. Byla tak zakreslena místa zvýšené hustoty osob, čekající skupiny apod. Dále byly zmapovány úseky ulice s rychlejším a pomalejším pohybem osob. Rozlišeny jsou skupiny osob čekajících v prostoru zastávek a v ostatních místech ulice.

Čekající osoby

V prostoru zastávek se podle očekávání zdržují větší skupiny osob. Jelikož je uliční profil úzký, dochází k interakci mezi procházejícími a čekajícími osobami. To dále vytváří kongesci, obzvláště v dopravně vytížených časech. Obejití čekajících osob je dále komplikováno zvýšenou zastávkovou hranou. Správně zpracovány jsou umělé vodící linie, které v prostoru zastávek uhýbají a navádí tak nevidomou osobu mimo prostor zastávky a čekajících osob.

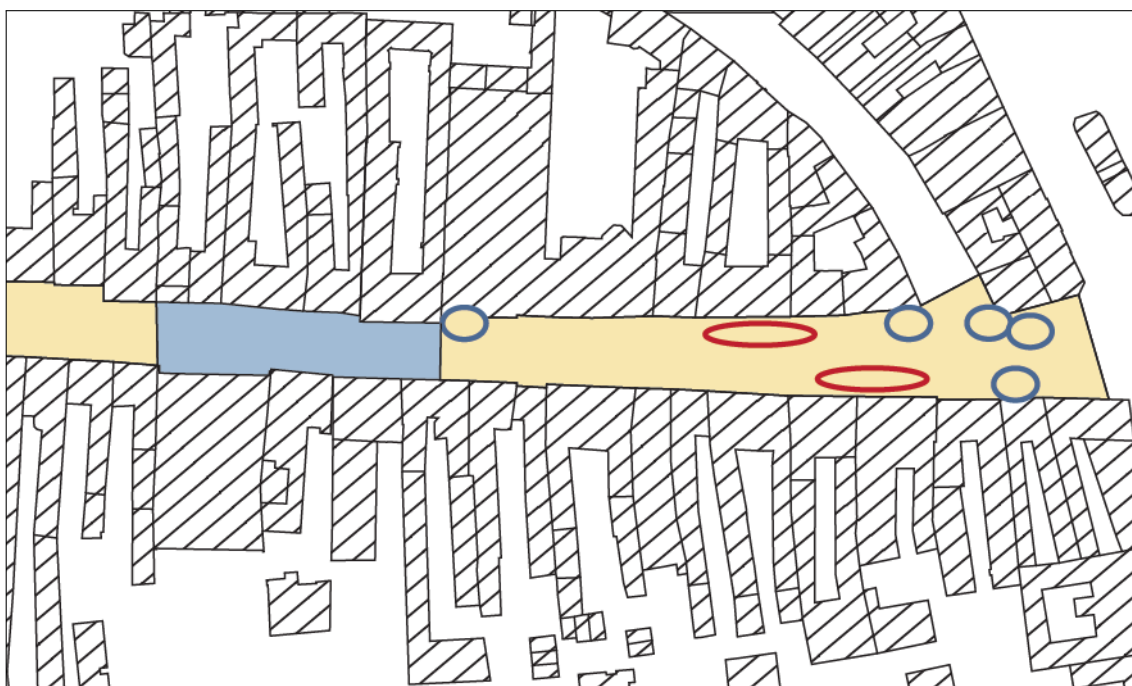
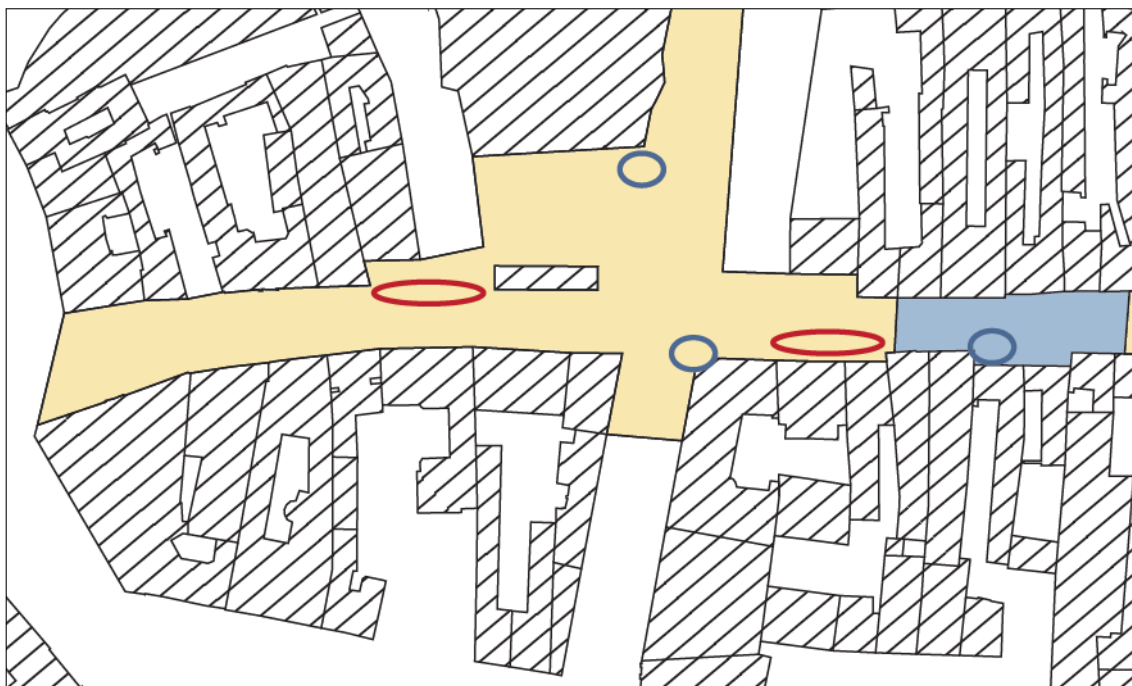
Mimo prostor zastávek je možné pozorovat skupinky čekajících osob na několika místech. Prvním místem je křížení ulic Obchodná a Poštová a přilehlý prostor aleje. Dále se skupinky osob zdržují v blízkosti obchodního domu Martinus. Nejvýraznějším místem se skupinkami čekajících osob je konec ulice Obchodná u Kollárova náměstí a křížení s ulicí Vysoká.





Lze předpokládat, že tyto skupinky osob se vyskytují na příslušném místě z nějakého důvodu. Pravděpodobným se jeví důvod snadné identifikace míst - nároží ulic, významný obchodní dům apod. Konec ulice Obchodná pak slouží jako pomyslná „vstupní brána“ do celého prostoru.

Rychlost pohybu

Zajímavým pozorovaným jevem je rychlost pohybu osob v ulici. Pozorovatelná je relativní rychlost. Absolutní rychlost pohybu je závislá například na počasí.⁸³ V ulici Obchodná se vyskytují dva úseky s viditelně vyšší rychlostí pohybu, a to v její střední části. Jedná se o nejužší úsek ulice, který je navíc málo atraktivní z hlediska parteru a nabízených aktivit pro chodce. Tento úsek je rozdělen krátkým úsekem volnější chůze. Jedná se o prostor odsazených objektů a širšího uličního profilu. Je patrné, že úzký a stísněný uliční profil působí na chodce negativně, a ti se následně pohybují rychleji. V širších úsecích jejich chůze opět zvolňuje.

⁸³ GEHL, Jan a Birgitte SVARRE. How to study public life.



-  Čekající osoby - zastávky
-  Čekající osoby
-  Pásmo rychlé chůze
-  Pásmo volné chůze

Obrázek 6.15: Pohyb osob v ulici

6.7.2 Stacionární aktivity osob



Obrázek 6.16: Stacionární aktivity

V ulici Obchodná je možné pozorovat stacionární aktivity osob ve veřejném prostoru. Zejména jsou přítomny letní pobytové zahrádky kaváren a restaurací. Dále několik drobných přenosných stánků v prostoru ulice Poštová. Speciální kategorií jsou pobytové schody na zadní straně stánků před hotelem Crowne Plaza. Jednotlivé kategorie aktivit jsou popsány níže.

Stacionárních aktivit je v ulici Obchodná přítomno jen velmi málo. To je způsobeno nedostatečným mobiliářem a možnostmi alternativního využití prostoru. Řešení tohoto problému je navrženo v další části práce.

Na ulici Obchodná se ve sledovaném čase nacházely 4 různé pobytové zahrádky restaurací. Tři z nich se nacházely na severovýchodní straně ulice, výjimku pak tvořila jedna pobytová zahrádka restaurace na straně jihovýchodní. Tato zahrádka však byla jediná s určitou stavební konstrukcí. Ostatní zahrádky byly tvořeny pouze stoly, židlemi a drobnou zelení.

V prostoru křížení ulic Obchodná a Poštová bylo postaveno několik drobných přenosných stánků. Prodávané zboží se liší v závislosti na konkrétním prodejci, nejčastěji však jde o drobné ozdobné předměty, pohlednice apod.

Zvláštní kategorií aktivit v ulici jsou pobytové schody na severní straně stánků při hotelu Crowne Plaza. Samotná konstrukce a umístění schodů je kvalitní, problémem je však orientace severním směrem. Schody tak ve sledovaném čase byly využívány pouze ojediněle, a to při čekání.

7 Zpracování výsledků

Tato kapitola obsahuje shrnutí výsledků analýzy podkladů a terénního průzkumu v přehledné podobě. Jsou vybrány nejdůležitější body jednotlivých částí a podrobné informace, mapy a schémata jsou uvedeny přímo v analytické části a části terénní průzkum.

7.1 Všeobecné hodnocení

7.1.1 Historický vývoj území

Ulice Obchodná i její širší okolí prošly od doby svého vzniku mnoha změnami. První zmínky o ulici se objevují v 15. století. Novodobá historie ulice, kterou je možné pozorovat až do dnešních dnů, byla započata po vypálení uherskými vojsky roku 1683. Od 18. století pak probíhala rozsáhlá výstavba měštanských domů a několika paláců.

Ve 30. letech 20. století byla ulice poznamenána plánem asanace. Nově vznikající objekty výrazně převyšovaly existující zástavbu a byly stavěny podél nově navržené uliční čáry. Tato uliční čára by rozšířila profil ulice o 4-5 metrů. Nedošlo však k dokončení asanace a tyto novější stavby jsou v ulici ojedinělé. Taktéž nedošlo na plán vybudování propojující ulice Hollého.

Kromě let 1951-1981 vedla ulicí tramvajová trať, v době od jejího zavedení ve městě až do současnosti. V letech 2005-2006 došlo k její zásadní rekonstrukci a k zavedení pěší zóny. V této podobě se ulice Obchodná vyskytuje dodnes.

7.1.2 Širší vztahy území

Širší vztahy Bratislavy jsou určeny její excentrickou polohou v rámci Slovenska a blízkostí ke státním hranicím. Existuje tak silná vazba na Rakousko a Maďarsko. Tyto vazby jsou tak silné, že jsou územně plánovací dokumentací definovány jako zcela nové rozvojové osy města a jeho aglomerace.

Regionální vztahy města jsou charakterizovány centrálním postavením Bratislavy v aglomeraci. Existuje tak celá řada měst a obcí s městem funkčně spojených. Město je postiženo suburbanizací, více než 50 % obyvatel okolních obcí dojíždí za prací. Od 90. let 20. století dochází také ke vzniku rozsáhlých nových celků zástavby rodinných domů.

Vnější vazby samotné ulice Obchodná jsou určeny její polohou v těsné blízkosti historického centra města a hlavních dopravních uzlů. Úzká vazba na okolí je zdrojem soukromých i komerčních aktivit. Je patrný bariérový efekt jihovýchodní strany ulice a absence propojení do ulice Hollého. Ostatní směry jsou propojeny přímo.

7.1.3 Doprava

Silniční doprava

Doprava je významnou složkou městského života a aktivit. Jsou s ní však spojeny významné negativní externality, jako hluk, exhalace apod. V tomto ohledu je ulice Obchodná řešena velmi dobrým způsobem, který maximalizuje pozitivní a minimalizuje negativní externality. Blízké okolí ulice je dobře obslouženo pozemními komunikacemi, včetně funkční skupiny B - sběrné komunikace na Hodžově náměstí.

V samotné ulici Obchodná je zaveden režim pěší zóny a jedinými vozidly jsou vozidla zásobování. Přitom je ale umožněn příjezd do těsné blízkosti ulice, zejména pak ulicí Vysoká. Projíždějící doprava je převedena zcela mimo prostor ulice a jejího nejbližšího okolí, které je navíc upraveno do jednosměrných úzkých úseků. Území tak zůstává velmi dobře obslouženo, přestože je z něj silniční doprava vyloučena.

Statická doprava

V prostoru pěší zóny Obchodná a Poštová se nenachází žádná statická doprava. Většina parkovacích kapacit je tvořena soukromými parkovacími domy. Parkovací místa v uličním prostoru jsou pak z převážné většiny vyhrazena firmám se sídlem v okolí. Volných parkovacích míst (s poplatkem) se v území nachází pouze jednotky.

Jelikož je statická doprava z pěší zóny zcela vyloučena, dochází k jejímu kon-

centrování v okolních ulicích. Ty pak mají výrazně odlišný charakter a většina jejich ploch je vyhrazena parkování. Tento efekt je vidět například na ulici Vysoká. Nevhodné je také provedení dopravního značení. To je nepřehledné a může tak docházet k nadbytečným pohybům vozidel, která hledají parkovací místo.

Pěší doprava

Jelikož je v ulici Obchodná zaveden režim pěší zóny, je prostor celkově pro chodce přívětivý. Jejich volný pohyb je však rušen tramvajovou tratí s frekventovaným provozem. Na základě pozorování se však zdá, že nedochází k zásadním kolizím mezi chodci a tramvajemi. Dochází k přirozenému vyhýbání a nevznikají žádné kongesce.

Celá plocha ulice je v jedné rovině, výjimku pak tvoří nástupní hrany zastávek. Po obou stranách ulice jsou vytvořeny umělé vodící linie, které se v prostoru zastávek odklánějí mimo její prostor. Tím je umožněn plynulý průchod osob s omezenou schopností orientace.

Jako problematická se jeví kvalita provedení různých prvků pěší zóny. Dlažba je často křivá a rozbitá, objevují se velké mezery. Optické oddělení tramvajové trati není dostatečné. Špatné je také estetické provedení. Při opravách dochází k nahrazování dlažby jinými typy a na malých úsecích se tak objevuje celá řada vzorů, barev, velikostí a povrchů dlažby.

Hromadná doprava

Městská hromadná doprava je hlavním způsobem obsluhy řešeného území. Dobré dopravní obslužnosti ulice vděčí za velký pohyb osob a tím pádem velké množství soukromých i komerčních aktivit.

Přímo ulicí Obchodná prochází frekventovaná tramvajová trať a nachází se na ní dvě zastávky. Špičková frekvence dosahuje 32 spojů za hodinu jedním směrem a 56 spojů obousměrně. Častý pohyb tramvajů omezuje v pohybu chodce a zužuje uliční profil. Na základě pozorování se však zdá, že nedochází k zásadním kolizím mezi chodci a tramvajemi. Dochází k přirozenému vyhýbání a nevznikají žádné kongesce.

Vedle samotné tramvajové trati zajišťuje obsluhu řešeného území také celá řada linek v blízkém okolí. Nejvýznamnějším uzlem je Hodžovo námestie, kterým

projíždí celkem 13 denních linek. Druhým významným uzlem je Kollárovo námestie s celkem 7 denními linkami.

Behem nočních hodin, tedy v čase 23:00-4:00, neprojíždí ulicí samotnou žádná linka MHD. Uzlem na Hodžově náměstí projíždí celkem 9 nočních linek a 3 další linky z této zastávky vyjíždí dále. Spojení je zajištěno hromadně, každou hodinu. Některé linky pak vyjíždějí v mezičasech a zvyšují tak celkovou frekvenci spojů.

Ostatní doprava

Ostatní doprava je v řešeném území zastoupena zejména dopravou cyklistickou. Vjezd do pěší zóny je cyklistům zakázán, dopravní proud je však převeden do přilehlé ulice Vysoká. Při objíždění prostoru dochází k minimální zajiždce a převýšení je zanedbatelné. Vyloučení cyklistické dopravy tak výrazně pohyb cyklistů neomezuje.

Vysloveně špatné je provedení vodorovného dopravního značení v konci ulice Obchodná, po křížení s ulicí Vysoká. Na silnici jsou vyznačeny cyklopiktogramy upravující pohyb cyklistů. Jsou však vedeny přes krátký úsek pěší zóny a zamýšlený pohyb je tak nezákonný.

7.1.4 Územně plánovací dokumentace

Pro řešené území byla zpracována řešerše platné územně plánovací dokumentace. Celostátní Koncepce územního rozvoje Slovenska (KURS) se území přímo nijak nedotýká, stejně tak ani Územní plán Bratislavského kraje. Územní plány zón nejsou pro řešené území zpracovány. Jediným stupněm územně plánovací dokumentace, který se území přímo dotýká, je tak Územní plán města.⁸⁴

Rozložení ploch funkčního využití území podle územního plánu odpovídá skutečnému stavu. Regulační výkres zařazuje území do oblasti smíšené funkce bydlení a občanské vybavenosti. Převážná většina ploch je však v územním plánu vedena jako návrhová, tedy se nejedná o stabilizované území a počítá se s postupnou úpravou. Vzhledem k poloze území v blízkosti historického centra lze očekávat brzké pořízení územního plánu zóny.

⁸⁴ Územní plán hlavního mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Jediným striktním omezením v řešeném území je zavedení velkoplošné regulace výšky zástavby. Ta je stanovena na 21 metrů. Omezená plocha se dotýká ulice samotné i velmi širokého okolí. Počítá se tedy s postupným zvyšováním zástavby. S určeným *indexem podlažní plochy* IPP=2,1 však bude současně docházet k uvolňování ploch vedle objektů.

7.1.5 Hluková zátěž

Poloha ulice Obchodná v kompaktním centru města předpovídá silnou hlukovou zátěž. Jejím zdrojem je zejména silniční a železniční (tramvajová) doprava. Hluková zátěž z průmyslu a letecké dopravy se území nedotýká.

Zatížení hlukem silniční dopravy je výrazně vyšší v koncových úsecích ulice, kam proniká hluk z okolních komunikací. V těchto místech se denní hladina hluku pohybuje v pásmu 70-75 dB, noční pak v pásmu 60-65 dB.

Zatížení hlukem železniční dopravy je měřeno jako vážená hladina. Špičkové hladiny hluku při průjezdu soupravy mohou dosahovat až 90 dB. Vážená hladina se tak v celé délce ulice pohybuje shodně v pásmu 70-75 dB. Noční zátěž je uvedena v pásmu 45-50 dB, což je patrně referenční hodnota. V noci neprojíždí ulicí žádné tramvajové vlaky.

7.2 Terénní průzkum

V rámci terénního průzkumu bylo zmapováno několik oblastí. Jedná se o architekturu staveb, prostorové podmínky, funkční uspořádání a občanskou vybavenost, kvalitu parteru, zeleň a životní prostředí a veřejný život. Všechny oblasti jsou dále podrobněji popsány.

7.2.1 Architektura staveb

Terénní mapování architektury staveb potvrzuje barvitý vývoj ulice a její bohatou historii. Do kontrastu se dostávají nejstarší klasicistní měšťanské domy a moderní bytové a obchodní domy. Množstevně převládají právě stavby období klasicismu a historismu, nejvýrazněji však působí podstatně větší stavby z 30. let 20. století. Dominantou celého prostoru je pak postmoderní stavba hotelu Crowne Plaza.

Zastoupeny jsou stavební styly a slohy od doby klasicismu až po stavby 21. století. Stejně tak se objevuje mnoho typů staveb, od malých měšťanských domů přes velké bytové domy až po obchodní pasáže. Většina staveb byla v minulosti postihnuta více či méně citlivými zásahy a přestavbami. Téměř vždy došlo k úpravě parterového patra, výjimku však tvoří ani celé nástavby několika podlaží.

V ulici Obchodná se nachází stavby z období klasicismu, historismu (včetně eklektických), geometrické secese, funkcionalismu, postmoderny i moderní architektury. Rozdíly jsou však patrné spíše z pohledu hmotového měřítká, celkový dojem z ulice není výrazně rušivý. Výjimku tvoří masivní hmota postmoderního hotelu Crowne Plaza.

7.2.2 Prostorové podmínky

Výškové poměry

Z hlediska výšky staveb je celý prostor ulice Obchodná velmi různorodý. Původní měšťanské domy obvykle dosahovaly pouze dvou podlaží. Stavby budované ve 30. letech 20. století pak dosahovaly výšky až 7 podlaží. Nejnižší stavba prostoru je dům č. p. 31 s jedním nadzemním podlažím a nízkou sedlovou střechou. Nejvyšší stavbou je naopak dům č. p. 68 se šesti nadzemními podlažími a sedmým podlažím

ustoupeným. V prostoru převažují šikmé sedlové střechy s pálenou krytinou. Novější stavby využívají plochých střech.

Šírkové poměry

Šírkové poměry ulice Obchodná neodpovídají jejímu významu. Procházející tramvajová trať uliční prostor dále fakticky zužuje. V nejužším místě je šířka ulice pouhých 13,5 metru. V převážné většině délky se pohybuje kolem 15 metrů. Od 20. let 20. století existovaly plány na asanaci území a rozšíření ulice. Nověji budované stavby tak byly od uliční čáry odsazeny o asi 4 metry.

Uliční čáry

Uliční čára je v prostoru dobře vymezena, převážná většina staveb se jí dotýká. Jihovýchodní strana ulice je z tohoto hlediska čistší, uliční čára je hladká a objevují se odstupy do maximálně 1 metru. Severozápadní strana ulice je členitější, což je určeno minulými pokusy o rozšíření ulice. Stavby tak byly budovány v odstupu asi 4 metry od původní uliční čáry. Tímto způsobem bylo postaveno celkem 5 domů na 4 různých místech. V dnešní době už nové stavby respektují užší profil ulice a nejsou odsazovány.

Na třech místech lze identifikovat problematickou uliční čáru. Těmito místy je solitérní objekt hotelu Crowne Plaza, chybějící nároží ulic Poštová a Obchodná, a jednopodlažní dům na rohu ulic Obchodná a Vysoká. Podrobněji jsou tyto úseky popsány v předchozí části. Chybějící nároží mezi ulicemi je možné považovat za zásadní problém řešeného území.

Dopravní plochy

V celém řešeném území převažují pěší plochy, což odpovídá zavedenému režimu pěší zóny. Středem ulice prochází v celé její délce tramvajová trať šířky 6 metrů. V okrajových úsecích je pak rozšířena až na 7 metrů z důvodu kolejového rozvětvení. Statická doprava je přímo z ulice Obchodná vyloučena a přesunuta do okolí. Běžně pojížděná plocha se nachází pouze v severovýchodním konci a slouží jako krátká spojka z ulice Vysoká na Kollárovo náměstie. Ulice Drevená a Vysoká naopak mají

převážně dopravní charakter s většinou plochy určenou jako parkovací stání.

Hierarchie prostoru

Ulice Obchodná je zcela veřejným prostorem, na který navazuje soukromý prostor jednotlivých domů. Výjimku tvoří několik volně přístupných dvorních traktů s komerční funkcí. Speciální kategorií je pak obchodní pasáž, která byla zařazena do poloveřejného prostoru. Určitý přechod mezi soukromým a veřejným prostorem zajišťuje obchodní parter.

7.2.3 Funkční uspořádání a občanská vybavenost

V řešeném území převažuje smíšené využití objektů. Parterové patro všech objektů je využíváno pro komerci různých druhů. Další podlaží jsou pak využívána jako byty nebo kancelářské prostory. V celé ulici Obchodná se nenachází žádná stavba s čistě obytnou funkcí. Část staveb je využívána zcela pro komerční aktivity, a to jednak starší upravené objekty, tak nově postavené obchodní domy a pasáže.

Většina prodejen v ulici Obchodná je spíše drobných a živnostnických. Zastoupeny jsou také brandové prodejny oděvních řetězců a řetězců rychlého stravování. Knihkupectví Martinus pak vlastní zcela samostatný objekt, který je dokonce dominantou ulice. Vedle prodeje tvoří další velkou skupinu služby. Nejčastěji se jedná o drobné ubytování, cestovní kanceláře, manikúra, kadeřnictví apod.

7.2.4 Kvalita parteru

Parter ulice Obchodná lze označit za dobře prostorově vymezený. Opticky je snadno identifikovatelný, což ovšem souvisí také s jeho zásadním nedostatkem. Tímto nedostatkem je velmi problematická kvalita zpracování grafik, výloh, vývěsních štítů apod. Ty jsou navíc na několika místech doplněny výrazným barevným nátěrem prvního podlaží bez jakékoliv vazby na zbytek budovy. Jen na několika místech pak parter ulice dostatečně splňuje svoji úlohu propojení vnitřního a vnějšího prostředí.

7.2.5 Zeleň a životní prostředí

Přímo v ulici Obchodná je zeleň zcela nepřítomna, což je však s ohledem na prostorové podmínky pochopitelné. Její absenci alespoň trochu zlepšují přenosné květináče se stromky, které patří restauracím s pobytovými zahrádkami. V přímém kontrastu je pak ulice Poštová, která je osázena dvojřadou alejí vzrostlých stromů a vytváří dobré světelné a mikroklimatické podmínky.

V širším okolí řešeného území se nachází celá řada zelených ploch různé velikosti a druhu. Jedná se jak o rozsáhlé parky (Prezidentská zahrada, Medická zahrada), tak o malé zelené plochy (Hurbanovo náměstí).

7.2.6 Veřejný život

V rámci mapování veřejného života v ulici Obchodná byly zkoumány tři oblasti. Jsou jimi skupiny čekajících osob, rychlost pohybu a stacionární aktivity. Oblasti byly zvoleny s ohledem na tvarové podmínky ulice, kde například není možné relevantní trasování chodců.

V prostoru ulice je tak možné sledovat skupiny čekajících osob. Ty se přitom na těchto místech vyskytují v průběhu celého dne, i když nejde o stejné osoby. Je tak možné předpokládat, že jde o specifická místa k zastavení vybízející. Vedle tramvajových zastávek se skupiny osob nacházely zejména na místech, která byla určitým způsobem dominantní a snadno identifikovatelná. Jedná se o nároží ulic, významné domy nebo konec ulice.

I když charakter ulice neumožňuje relevantní trasování chodců, je zajímavé sledovat rychlost jejich pohybu v jejích různých částech. Sledována přitom byla relativní rychlost, ne absolutní. V prostoru ulice Obchodná lze pozorovat dvě specifická místa s viditelně rychlejším pohybem chodců. Jedná se o nejužší úsek ulice, kde vedle tramvajové tratě zůstává volný průchod šířky asi jen 3 metry. Místo tak působí jako stísněné a nepříjemné a chodci jím pouze rychle prochází. Toto zúžení je zhruba ve svém středu přerušeno dvěma domy odsazenými od uliční čáry. Prostor se tak rozšiřuje o asi 4 metry a je možné pozorovat zvolnění chůze.

Stacionárních aktivit se v ulici Obchodná nevyskytuje mnoho. Úzký profil ulice neumožňuje umístění většího množství mobiliáře nebo míst k aktivitám vybí-

zejícím. V celé ulici se nacházejí jen 4 zahrádky restaurací, které navíc ani v teplých dnech nejsou příliš využívány. Lze předpokládat, že velmi rušná ulice není lidmi považována za příjemné prostředí k sezení a volí tak spíše variantu vnitřní.

V prostoru aleje ulice Poštová se v některých dnech nachází řada drobných stánků a prodejců. Jedná se zejména o drobné předměty, ozdoby, pohlednice apod. Objevují se také drobní umělci. Zvláštní kategorií stacionárních aktivit jsou pak pobytové schody na severní straně stánků před prostorem hotelu Crowne Plaza. Ačkoliv jde o dobře zpracovaný návrh z technického hlediska, severní orientace možnost využití zhoršuje. Za celou dobu terénního průzkumu se zde vyskytovaly pouze jednotlivé osoby, a to čekající. Aktivity přímo na těchto pobytových schodech nebyly během terénního průzkumu zaznamenány ani jednou.

7.3 SWOT analýza

Tabulka 7.1: SWOT analýza ulice Obchodná

Silné stránky	Slabé stránky
Poloha v rámci města Úzká vazba na blízké okolí Velký počet komerčních subjektů Vynikající dopravní obslužnost Reprezentativní prostranství Součást městského korza Dobrý rozvojový potenciál	Přerušená severní vazba Stísněné prostorové uspořádání Procházející tramvajová trať Velká fluktuace prodejen Nízká grafická kvalita parteru Malé množství příležitostí pro aktivity Nedostatečný mobiliář Chybějící nároží Špatné propojení vnitřního a vnějšího prostředí
Příležitosti	Hrozby
Dobudování nárožních objektů Rekonstrukce tramvajové trati Zlepšení hraničních linií Rozšíření zeleně Dobudování mobiliáře Zlepšení vizuální stránky parteru Zlepšení funkce parteru	Nárůst provozu na trati Možné zrušení pěší zóny Riziko rozsáhlejší asanace Chápání prostoru jako nepříjemného Vylidňování v důsledku stavu ulice

8 Návrh možných opatření

Cílem této části je navrhnout vizi možného dalšího rozvoje ulice Obchodná. Jedná se zejména o koncepční úpravy, cílem není provést konkrétní návrh nebo studii. Je navrženo řešení pro zásadní problematické body podle zpracované SWOT analýzy. Řešeny jsou tedy základní oblasti jako parter, jeho podoba a funkce, dále vybavení prostoru mobiliářem a zelení a dobudování nárožních objektů a zlepšení podoby uliční čáry.

Cílem této vize je zlepšit prostředí ulice Obchodná a vytvořit atraktivnější prostředí pro obyvatele města i jeho návštěvníky. Nosnou myšlenkou návrhu je pak snaha o podnícení veřejných aktivit přímo v ulici a zdůraznit pobytovou roli před rolí dopravní. Pro každou řešenou oblast je tak definován současný problém a jeho vliv na atraktivitu prostředí. Následně je navrženo obecné opatření a taktéž jeho vliv na atraktivitu prostředí.

8.1 Parter a jeho funkce

8.1.1 Podoba parteru

Vizuální smog

Nejvýraznějším prvkem provozoven jsou obvykle polepy ve výkladcích. Dále pak výstrče (vývěsní štíty) a firemní nápisy nad vchody. Za hlavní prohřešky pak lze považovat nadbytečné informace, strakaté, výrazné barvy, použití různých druhů písma, velké množství izolovaných cedulek a nálepek, nebo nekvalitní polep výkladců z vnější strany.

Negativním jevem vizuálního smogu je špatná orientace chodců, zejména pak návštěvníků a cizinců. Vliv takových grafik na lidskou psychiku není potvrzený, spolu s dalšími problémy lokality však evidentně snižuje její atraktivitu. Množství osob a jejich aktivit ve veřejném prostoru je totiž jednoznačným kritériem jeho atraktivity.

Možná opatření

Samospráva disponuje určitými možnostmi regulace vzhledu provozoven a venkovní reklamy na nich umístěné. Ukázkovým příkladem zde může být město Znojmo, které zavedlo rozsáhlé regulace pro umístování reklamy, následkem čehož došlo k pročištění historického centra města.

Funkčním a schůdným řešením může v tomto případě být aktivní, nerestriktivní přístup samosprávy. Manuál veřejného prostoru, případně manuál vizuálního stylu zpracovaný pro celé město je účinným nástrojem pro zlepšování stavu. Příkladem může být dokument zpracovaný pro městskou část Brno-Střed v roce 2018.⁸⁵

Kvalitně zpracovaný manuál funguje jako návod a průvodce pro obchodníky. Kromě samotných faktických informací o dovoleném a zakázaném provedení vizuálních prezentací tak obsahuje i ucelený návod, jak postupovat při jejich pořizování. Jedná se o vysvětlení postupů, souvisejících norem, nebo kontaktů na příslušné osoby a orgány. Z hlediska samosprávy je účelné tento proces co nejvíce zjednodušit. V případě jednoduchého a snadno získatelného návodu je podstatně větší šance na jeho osvojení příslušnými skupinami.

Z části faktických podkladů pro tvorbu veřejného prostoru pak definuje pravidla pro podobu mobiliáře, použití vhodných a nevhodných materiálů pro úpravy budov, včetně oken a střech. Dále se jedná o manuál použitých barev, výkladců, velikosti reklamy a podobně.

Podoba takového manuálu není předmětem této práce, je však zdůrazněna jeho role a význam případného pořízení.

8.1.2 Funkce parteru

Městský parter je významným a nejlépe viditelným prvkem intravilánu. Může napomáhat orientaci v prostoru, organizaci a koordinaci provozu nebo je zdrojem informací o území. Významný je pak jeho vliv na tvorbu podmínek pro veřejný život. Ve vnějším prostoru se jedná se o rekreaci, aktivity, shromažďování nebo i mikroklíma. Ve vnitřním prostoru pak napomáhá komerčním aktivitám, zejména obchodu,

⁸⁵ NOVÁKOVÁ, Veronika a kol. Manuál dobré praxe reklamy a označování provozoven v městské části Brno-Střed.

službám a stravování. V širším smyslu pak může napomáhat celkové obyvatelnosti veřejného prostoru.

Městský mobiliář, zeleň, osvětlení a další prvky parteru jsou řešeny jako samostatné kategorie. Tato část se věnuje funkci parteru z hlediska tvorby přechodu mezi vnitřním a vnějším prostředím a mezi soukromým a veřejným prostorem. Úkolem takového přechodu je podnět aktivit ve veřejném prostoru.

Možná opatření

Dobrou možností vytvoření „měkkého přechodu“ mezi vnitřním a vnějším prostředím je tvorba pobytových zahrádek restaurací a kaváren. Vzniká tak prostor, který se sice fyzicky nachází venku, funkčně však spadá dovnitř. Stejně pak jde o prostor soukromých aktivit, ovšem umístěný ve veřejném prostoru.

Problémem prostoru ulice Obchodná je velmi úzký uliční profil, který neumožňuje stavbu rozsáhlejších letních zahrádek. Volný průchod pěších by měl být považován za prioritu. V místech, kde je profil dostatečně široký, je však jejich vznik žádoucí. Přitom se nemusí jednat o stavební konstrukci, ale například jen o umístění stolku a židlí, které průchozí profil zužují minimálně. Jednotlivé případy musí být posuzovány individuálně, a to buď modelově nebo experimentálně.

8.2 Městský mobiliář a zeleň

8.2.1 Mobiliář

Vybavení prostoru ulice Obchodná mobiliářem je zcela nedostatečné. Prostorové podmínky neumožňují sice vybudování rozsáhlejšího systému, umístění individuálních prvků je však možné. Kvalitní mobiliář má zásadní vliv na využívání veřejného prostoru a jeho pobytovou funkci.

Možná opatření

Chybějící mobiliář by měl být doplněn zejména v místech, kde je v současné době možné pozorovat zvýšenou hustotu čekajících osob. Lze předpokládat, že právě na těchto místech by byl nejvíce využíván. Zároveň jak bylo dříve uvedeno, tato místa

korespondují s prostorově bohatšími místy v ulici. K vybudování mobiliáře v těchto místech je tak dostatek prostoru.

Základním prvkem mobiliáře jsou lavičky. Jejich vhodné umístění do klidnějšího prostoru, který je dostatečně osluněn je podmínkou jejich využívání. V letních měsících by pak mělo být světlo tlumeno a rozptylováno. Za optimální se tak jeví například zřízení laviček při kmenech vysazovaných stromů. Taková lokalita splní výše uvedená kritéria. Jiné lokality osazování laviček neumožňují z prostorových důvodů.

8.2.2 Zeleň

Městská zeleň je významným a důležitým prvkem veřejného prostoru. Ačkoliv je problémem českých a slovenských měst spíše její nedostatek, nemělo by její umísťování ve veřejném prostoru být absolutní prioritou. Cílem by mělo být doplnění urbanistických struktur, a ne přeměna náměstí v parky. Jak bylo ovšem řečeno, množství zeleně je v českých a slovenských městech stále nedostatečné. Stejně je tomu i v případě ulice Obchodná.

Možná opatření

Rozšířený profil ulice v jejím středu před domy č. p. 27 a 29 umožňuje umístění několika stromů. Při vhodném založení koruny a jejím tvarování nedojde k zásadnímu omezení průchozího profilu ani k zastínění oken obou domů. Kromě zlepšení mikroklimatu a vytvoření alespoň omezeného stínu na osluněné straně by došlo k optickému rozdělení ulice. Optické rozdělení dlouhého a úzkého úseku ulice může podstatně zlepšit jeho vnímání a například vyřešit problém zrychlené chůze chodců ve střední části ulice.

Samostatnou kapitolou jsou pak moderní přístupy pro umísťování zeleně do veřejného prostoru. Vedle estetické funkce se tak dá účinným způsobem řešit problematika mikroklimatu. Jedná se například o stěnové systémy. Vhodnost a funkčnost takového řešení musí však být posouzena odborníkem.

8.3 Nárožní stavby

Nárožní stavby hrají významnou roli v tvorbě uličního i celoměstského profilu. Jejich absence vytváří nevyplněnou proluku a zejména v případě náměstí tak není dostatečně definován jejich tvar. Dostavba dvou nárožních domů v ulici Obchodná je tak proto důležitým krokem pro zlepšení celkového stavu prostředí.

Nároží Obchodná-Poštová

Z tohoto hlediska je důležitější dostavba chybějícího domu na rohu ulic Obchodná a Poštová. Přiléhající objekt v ulici Obchodná je odsazen od uliční čáry o asi 4 metry a z tohoto důvodu by se měl nově navrhovaný objekt napojovat na něj.

Jedná se o parcelu nerovnoměrného tvaru, jednotlivé ulice na sebe nejsou zcela kolmé. Rozměry parcely na jejich hranicích jsou 22 m na straně přilehlé k ulici Obchodná a 62 m na straně přilehlé k ulici Poštová. Ve své zadní části dosahuje parcela šířky téměř 40 m. Celková plocha je 1592 m^2 . Velké rozměry parcely tak umožňují kvalitní a velkorysé zpracování návrhu objektu.

Při návrhu objektu by měl být kladen důraz na tvorbu parteru ulice a propojení vnitřního a vnějšího prostředí. Orientace fasád na jihovýchod a jihozápad k tomu dávají dobré předpoklady. Výškový limit zástavby stanovený ÚPD zde nemá negativní dopad na okolí a může být plně využit.

Nároží Obchodná-Vysoká

Velmi důležitou pro tvorbu uličního prostoru je také přestavba jednopodlažního domu na rohu ulic Obchodná a Vysoká. Katastrálně se jedná o dvě parcely a dvě stavby, funkčně i vizuálně však pouze o jednu.

Jedná se o parcelu poměrně rovnoměrného tvaru, jednotlivé ulice na sebe však nejsou zcela kolmé. Rozměry parcely na jejich hranicích jsou 13 m na straně přilehlé k ulici Obchodná a 28 m na straně přilehlé k ulici Poštová. Parcela má v celé své ploše přibližně stejnou šířku. Celková plocha je 393 m^2 .

Při návrhu objektu by měl být kladen důraz na tvorbu parteru ulice a propojení vnitřního a vnějšího prostředí. Orientace fasád na jihovýchod a jihozápad k tomu dávají dobré předpoklady. Nevýhodou je rozsáhlé parkování v ulici Vysoká a

nižší potenciální atraktivita této strany budovy. Výškový limit zástavby stanovený ÚPD zde výrazně přesahuje okolní zástavbu. Ideálně by tak neměl být využit a výška objektu by měla odpovídat jeho okolí, tedy 3 nadzemním podlažím.

Zvláštní důraz by pak měl být kladen na tvorbu a zpracování prostoru před touto stavbou. Jelikož se jedná o konec ulice Obchodná a pomyslnou bránu do celého území, zdržuje se zde poměrně velké množství osob. Měl by tak být vytvořen příjemný prostor pro čekání.

8.4 Ostatní úpravy

Tramvajová trať

Z dopravního hlediska není možné tramvajovou trať v ulici Obchodná zrušit. Její přeložka by vyžadovala analýzu nad rámec této práce. Z prostorového hlediska by mohlo pomoci vedení trati kolejovou splítkou, při současném vytížení to však není možné. Přítomnost tramvajové trati je navíc významným zdrojem osob přicházejících do celé oblasti.

Možná opatření

Možná opatření ke stavu tramvajové trati se týkají spíše jejího technického provedení. Žádoucí je využití takové konstrukce spodku a svršku, který zajistí co největší redukci hluku a vibrací. Existují ověřené systémy uložení kolejnic, které umožňují snížení hladiny hluku o 8-12 dB.

Žádoucí je vizuální oddělení tramvajové trati provedením dlažby. Určitá forma oddělení existuje v ulici už dnes, technické provedení však není optimální. Dále může dojít ke zvětšení průchozího profilu ulice změnou uchycení trakčního vedení. Trakční sloupy mohou být nahrazeny lanovým závěsem mezi budovami, čímž se zcela uvolní prostor chodníku.

8.4.1 Odstranění některých staveb

K celkové kvalitě prostoru by přispělo odstranění, nebo nahrazení stávajících stánků před hotelem Crowne Plaza. Konstrukci se jedná o modulární, pravděpo-

dobně kontejnerovou stavbu. Přesunutím těchto stánků a nahrazením kvalitnější i esteticky lepší konstrukcí by významně přispělo ke zlepšení prostoru před hotelem Crowne Plaza. Z volné málo využívané plochy by se tak mohla stát dominanta místa s širokým využitím.

9 Závěr

Ulice Obchodná prošla za dobu její existence dlouhým a různorodým vývojem. Její podoba a funkce byly určovány polohou mezi historickým centrem města a významným předměstím při obchodní cestě. Současná podoba a prostorové podmínky jsou pak kombinací výstavby během 18. a 19. století a následnými zásahy a snahou o asanaci v průběhu 30. a 40. let 20. století. Novodobou podobu celého prostoru zásadně ovlivnil masivní blok postmoderního hotelu Crowne Plaza. Během století 21. vzniklo taktéž několik nových staveb, tentokrát již respektujících charakter existující zástavby.

Problematika veřejného prostoru, jeho chápání a funkce prošlo od dob počátků územního plánování ve starověkém Řecku značným vývojem. Ten odpovídá jednak vývoji vědeckého základu urbanismu a novým poznatkům, zejména pak ale výrazně měnícímu se životnímu stylu. S růstem produktivity práce úměrně roste i čas a prostředky lidí, který mohou trávit ve veřejném prostoru. Funkce dopravní spojnice mezi objekty se tak do popředí dostává pobytová funkce veřejného prostoru.

Územně plánovací dokumentace zaznamenala problémy řešeného území. Zejména není vedeno jako stabilizovaná plocha, ale je určeno pro přestavbu. Z podrobnosti zjistitelné z územního plánu je zamýšlená přestavba oproti minulosti poměrně konzervativní. Zachovány jsou uliční linie, smíšená funkce území a podlažnost respektuje okolní zástavbu.

Pokud má být veřejný prostor aktivně užíván, musí být lidmi subjektivně chápán jako kvalitní a příjemný. I skvěle technicky a umělecky navržený veřejný prostor je navržen špatně, pokud ho lidé odmítají využívat. Přestože je subjektivní kvalita velmi těžko definovatelná, můžeme poměrně snadno sledovat reakce osob. Z jejich chování, pohybu, výrazu, nebo aktivit můžeme poznat, zda je jim prostor příjemný.

Mnoho faktů zjištěných dálkovým i terénním výzkumem je určeno prostorovými podmínkami ulice. Průměrná šířka uličního profilu se pohybuje kolem 15 metrů, v nejužším místě pak dosahuje jen 13 metrů. Jasně pozorovatelné bylo na-

příklad pásma rychlejší chůze v nejužších úsecích ulice. Úzký prostor není lidem příjemný a snaží se jím co nejrychleji projít do místa širšího a klidnějšího. S ohledem na vedení tramvajové trati prostorem ulice tak zbývá jen málo volné plochy pro řešení.

Návrh možných opatření sestává z identifikace klíčových problémů území a z ideových návrhů jejich řešení. Zejména identifikuje a navrhuje řešení problematiky vizuálního smogu, který je nejvíce viditelným problémem. Dále je to zlepšení funkce parteru a vytvoření měkkého přechodu mezi soukromým prostorem staveb a veřejným prostorem ulice. Prostor ulice je pak také vhodné lépe vymezit z hlediska uličních čar, a to dostavbou chybějících nárožních objektů.

Taktéž dobře viditelným problémem ulice Obchodná je zcela chybějící zeleň. To je sice způsobeno úzkým uličním profilem, avšak existuje prostor pro nápravu v místě rozšíření ve středu ulice. Výsadbou tří stromů by došlo k optickému rozdělení úzké ulice a zlepšení pocitu z dlouhého a úzkého prostoru. Byl by také vytvořen příjemný stín a lepší lokální mikroklima.

Minimum stacionárních aktivit v ulici je určeno nedostatkem uličního mobiliáře. Ten je navrženo doplnit tak, aby umožnil co nejširší využití. Tedy využití různými věkovými a sociálními skupinami, během celého dne a za různých klimatických podmínek. Například obyčejná lavička je v tomto smyslu bohatým doplněním veřejného prostoru.

Zlepšení problematického území tak nevyžaduje drastické změny nebo plošnou asanaci. Drobnými změnami je možné prostor adaptovat tak, aby se pro lidi stal příjemným a užitečným. Přitom tyto změny nemají žádný negativní dopad na již existující prvky v ulici nebo přítomné obchodníky. Existuje tak velký a dobře uchopitelný potenciál pro změnu chápání „fenoménu Obchodná“ z negativního na ukázkový příklad tvorby veřejného prostoru.

10 Diskuze

Byla provedena komplexní urbanistická analýza, sloužící jako průřez různými dotčenými oblastmi. Přitom byl zvolen rozsah a hloubka zkoumání odpovídající průřezové práci. Pro konkrétní využití nebo například pro zpracování územní studie je tak nutné případně provést důkladnější specifické analýzy.

V rámci práce bylo zpracováno pojednání o problematice veřejného prostoru, jeho užívání a jeho kvalitě. Dále byla určena metodika práce pro analytickou část, terénní průzkum a zpracování výsledků. Po provedení průzkumu a jeho vyhodnocení byla navržena možná opatření ideové povahy. Metodika práce obsahuje srovnání podobných, ale odlišných národních legislativ územního plánování v ČR a SR.

V rámci analýzy podkladů byla provedena rešerše historie území, jeho širších vztahů, funkčního uspořádání, dopravy, hlukové zátěže a územně plánovací dokumentace. Přístupnost dat územně plánovací dokumentace na Slovensku je přitom celkově obtížnější, což se v některých případech ukázalo jako komplikace práce.

Terénní průzkum byl proveden za dobrého počasí během podzimu, v průběhu pátečního dopoledne a odpoledne. Lze předpokládat, že šlo o sledování během nejvytíženějšího období. Pro lepší porozumění veřejnému životu za různých podmínek by tak bylo vhodné provést řadu pozorování v průběhu celého pracovního týdne a během různých měsíců roku.

Některé části analýzy byly provedeny všeobecnou, průřezovou formou nebo s určitým zaměřením. Hlubší analýza jednotlivých oblastí je však nad rámec rozsahu této práce. V tomto místě je patrný potenciál pro další, specifické zkoumání problematiky. Cíle práce stanovené na jejím začátku byly naplněny.

Bibliografie

Slovenský biografický slovník 6 T-Ž. 1. Martin: Matica slovenská, 1994. ISBN 80-7090-111-X.

ALEXANDER, Christopher. The Timeless Way of Building. 17. print. New York [u.a.]: Oxford Univ. Press, 1977. ISBN 978-019-5024-029.

ALEXANDER, Christopher, Sara ISHIKAWA a Murray SILVERSTEIN. A pattern language: towns, buildings, construction. 1. New York: Oxford University Press, 1977. ISBN 978-019-5019-193.

BENYOVSZKY. Prechádzka starým Prešporkom. 2. Bratislava: Marenčin PT, 2014. ISBN 978-80-8114-420-2.

BOZEMAN, Barry. Public values and public interest: counterbalancing economic individualism. 1. Washington, D.C.: Georgetown University Press, 2007. Public management and change. ISBN 978-1-58901-177-9.

CARRERA, Judit, Magda ANGLES a Rosa PUIG TORRES. In favour of public space: ten years of the European Prize for Urban Public Space. Barcelona: ACTAR, 2010. ISBN 978-849-2861-385.

DOUTLÍK, Luboš. Zonální struktury: urbanistická typologie. Vyd. 2. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1996. ISBN 80-010-1468-1.

GEBRIAN, Pavel, David ŠVÁCHA, František LUKEŠ a Zikmund VÁVRA. Architekturní triky: Maskování kapacit [online]. 1. 2013 [cit. 2018-12-18].

GEHL, Jan. Města pro lidi. 1. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovic: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.

GEHL, Jan a Birgitte SVARRE. How to study public life. Washington: Island Press, [2013]. ISBN 978-161-0914-239.

- HRŮZA, Jiří. Stavitelé měst.** Praha: Agora, 2011. ISBN 978-80-86820-08-8.
- HRŮZA, Jiří. Svět měst. 1.** Praha: Academia, 2014. ISBN 978-80-200-1808-3.
- CHERMAYEFF, Serge a Christopher ALEXANDER. Community and privacy: toward a new architecture of humanism.** Dotisk. Doubleday, 1963. ISBN 9780385034760.
- JACOBS, Jane. Města a bohatství národů.** Přeložil Zdeněk HAVLÍČEK. Dolní Kounice: Mox Nox, 2012. ISBN 978-80-905064-2-8.
- JACOBS, Jane. Ekonomie měst. 1. ČR: MOX NOX, 2012. ISBN 978-80-905064-1-1.**
- JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí.** Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3.
- KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud.** Praha: Academia, 2001. ISBN 80-200-0012-7.
- LIPPMANN, Walter. Public opinion.** New York: Free Press Paperbacks, 1997. ISBN 978-0-68-483327-9.
- MALINA, Ondřej. Pojem „Veřejný prostor“ v ČR.** Brno, 2014. Bakalářská práce. Masarykova univerzita.
- METAXAS, Theodore a Maria TSAVDARIDOU. From ‘BLUE BANANA’ to ‘RED OCTOPUS’ and the Development of Eastern and Southern European Cities: Warsaw and Lisbon. Regional and Sectoral Economic Studies** [online]. 2013, 13(1), 17 [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: <http://www.usc.es/economet/journals2/eers/eers1312.pdf>
- NOVÁKOVÁ, Veronika a kol. MANUÁL DOBRÉ PRAXE REKLAMY A OZNAČOVÁNÍ PROVOZOVEN V MĚSTSKÉ ČÁSTI BRNO-STŘED.** 1. Brno, 2018.
- SIEDEL, Walter, Jan WEHRHEIM a Carl VON OSSIETZKY. Security and the Urban Public Sphere.** In: German Policy Studies. 3. 2006.
- ŠÉPKA, Jan a Mirka TŮMOVÁ. Jak se dělá město.** Praha: Prostor - architektura, interiér, design, 2015. ISBN 978-80-87064-15-3.
- ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Veřejné prostory v územně plánovacím prostoru.** 1. Brno: Vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav teorie urbanismu, 2003. ISBN 80-214-2505-9.

- TICHÝ, Jan.** Decentralizace procesu územního plánování na modelovém příkladu brněnské aglomerace. Brno, 2017. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
- VON HAYEK, Friedrich August.** The Use of Knowledge in Society. In: The American Economic Review [online]. 35. 1945, s. 11 [cit. 2018-11-08].
- Urbanistické studie Bratislava.** Bratislava.sk [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://www.bratislava.sk/sk/urbanisticke-studie>
- Zákon č. 50/1976 Sb.:** o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon). Slovenská republika, 2016.
- Veřejný zájem, Iuridictum: Encyklopedie o právu.** In: Iuridictum: Encyklopedie o právu [online]. Česká republika, 2009 [cit. 2017-04-21].
- Zákon č. 183/2006 Sb.:** o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Česká republika, 2006.
- Zákon č. 50/1976 Sb.:** o územním plánování a stavebním řádu. Československo, 1976.
- Zákon č. 84/1958 Sb.:** o územním plánování. Československo, 1958.
- Geografický místopisný slovník světa.** 1. Praha: Academia, 1993. ISBN 80-200-0445-9.

Seznam obrázků

3.1	Relativní hustota veřejného prostoru	
	Zdroj: KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud.	12
4.1	Řešené území	
	Zdroj: Autor práce	29
5.1	Vazby ulice Obchodná	
	Zdroj: Autor práce	47
5.2	Veřejně prospěšné stavby v okolí	
	Zdroj: Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy .	51
5.3	Nevhodné provedení vyhrazeného stání	
	Zdroj: Autor práce	57
5.4	Schéma MHD v oblasti (denní)	
	Zdroj: dpb.sk	57
5.5	Schéma MHD v oblasti (noční)	
	Zdroj: dpb.sk	59
5.6	Optické oddělení tramvajové trati	
	Zdroj: Autor práce	61
5.7	Navržený pohyb cyklistů zákazem	
	Zdroj: Autor práce	63
5.8	Funkční využití území - komplexní řešení	
	Zdroj: Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy .	65
5.9	Regulační výkres	
	Zdroj: Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy .	66
5.10	Silniční hluková zátěž - den	
	Zdroj: www.hlukovamapa.sk	68

5.11	Silniční hluková zátěž - noc	
	Zdroj: www.hlukovamapa.sk	68
5.12	Železniční hluková zátěž - den	
	Zdroj: www.hlukovamapa.sk	70
5.13	Železniční hluková zátěž - noc	
	Zdroj: www.hlukovamapa.sk	70
6.1	Podlažnost zástavby	
	Zdroj: Autor práce	74
6.2	Severní fasády	
	Zdroj: Autor práce	76
6.3	Jižní fasády	
	Zdroj: Autor práce	77
6.4	Uliční čáry	
	Zdroj: Autor práce	78
6.5	Příčné řezy ulice	
	Zdroj: Autor práce	80
6.6	Dopravní plochy	
	Zdroj: Autor práce	82
6.7	Hierarchie prostoru	
	Zdroj: Autor práce	84
6.8	Funkční analýza staveb	
	Zdroj: Autor práce	86
6.9	Komerce a občanská vybavenost	
	Zdroj: Autor práce	88
6.10	Pozitivní příklad parteru - Martinus	
	Zdroj: Autor práce	91
6.11	Negativní příklad parteru - Občerstvení	
	Zdroj: Autor práce	91
6.12	Negativní příklad parteru - Stánky	
	Zdroj: Autor práce	92

6.13 Zeleň v prostoru ulice	
Zdroj: Autor práce	93
6.14 Veřejná zeleň v širším okolí	
Zdroj: Autor práce	95
6.15 Pohyb osob v ulici	
Zdroj: Autor práce	97
6.16 Stacionární aktivity	
Zdroj: Autor práce	98

Seznam tabulek

4.1	Dokumenty územního plánování v ČR a SR	35
5.1	Kategorie místních komunikací v řešeném území	53
5.2	Parkovací a odstavná stání v řešeném území	55
5.3	Denní MHD v okolí řešeného území	58
5.4	Noční MHD v okolí řešeného území	59
5.5	Územní plány zón Bratislava	64
7.1	SWOT analýza ulice Obchodná	110

Seznam zkratek

CIAM	Congrès International d'Architecture Moderne
ČR	Česká republika
DOKOS	Doplňkový komunikační systém
IAD	Individuální automobilová doprava
IPP	Index podlažní plochy
IPR	Institut plánování a rozvoje
KURS	Koncepce územního rozvoje Slovenska
MHD	Městská hromadná doprava
MO	Místní obslužná (komunikace)
MR	Místní rychlostní (komunikace)
MS	Místní sběrná (komunikace)
PÚR	Politika územního rozvoje
RP	Regulační plán
SNP	Slovenské národní povstání
SR	Slovenská republika
STN	Slovenská technická norma
ÚAP	Územně analytické podklady

ÚP	Územní plán
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚPN VÚC	Územní plán vyššího územního celku
ÚPNO	Územní plán obce
ÚPN-Z	Územní plán zóny
ÚPP	Územně plánovací podklady
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VÚB	Všeobecná úvěrová banka
VÚC	Vyšší územní celek
VYKOS	Významný komunikační systém
VZN	Všeobecně závazné nařízení
ZAKOS	Základní komunikační systém
ZÚR	Zásady územního rozvoje