

# 1. KRITICKÁ ANALÝZA DEFICITŮ A POTENCIÁLŮ VEŘEJNÝCH PROSTORŮ V SÍDLECH - ZKUŠENOSTI Z VÝVOJE A SOUČASNOSTI

## 1. DEFICITY VEŘEJNÝCH PROSTORŮ

Tato kapitola je věnována souhrnu problémů veřejných prostorů v sídlech. Uvedené zobecněné formulování problémů je opřeno o zkušenosti z vývoje stavby měst s přihlédnutím k některým problémům současným.

Funkční i prostorové řešení řady veřejných prostorů v sídlech často postrádá některé z hledisek, které jsou většinou všeobecně známé, avšak z různých důvodů nebyly v návrhu uplatněny nebo byly z různých důvodů časem zásadně změněny. Velmi často i samotný vývoj prostorů se dostal do jiných funkčních souvislosti (např. dopravních) a nezbylo než redukovat některé ostatní funkce v prostoru, který tak ztratil původní funkci či charakter. I samotný společenský a ekonomický vývoj přináší v každé době nové pohledy na funkční formování veřejných prostorů, tyto pak procházejí permanentní proměnou.

Postihnout veškeré problémy a nerovnováhy v celém kontextu vývoje stavby měst asi není cílem tohoto tématu, nicméně je potřebné znovu připomenout alespoň klíčové funkční a provozní nedostatky, které se stále v tvorbě veřejných prostorů opakují. Odstranění některých deficitů je otázkou krátkodobých investic, jiné deficity však mají zásadní dopad na existenci prostoru a budou odstranitelné dlouhodobě nebo dokonce zůstanou trvalým faktorem v prostoru.

**1. Deficit měřítka (velikosti)** - řada veřejných prostorů byla již v době svého vzniku, ale i pozdějším vývojem ovlivněna jinými funkcemi (reprezentací, ideovými důvody, dopravou, zvyšováním hladiny zástavby, dodatečnými dominantními stavbami atd.), které ve své podstatě mnohdy vedly z dnešního pohledu k neúměrné změně měřítka tohoto prostoru. Historická zkušenost ukazuje, že nebylo problémem navrhovat **monumentální odlidštěné prostoty pro reprezentaci či dopravu** (vždyť větší či širší prostor snese i doplňování dalších funkcí), dnešní doba však očekává citlivé skloubení **měřítkově přijatelného prostoru** s jemu úměrnými funkcemi - návrh rozmanitých veřejných prostorů „na míru“ jejich funkční náplně.

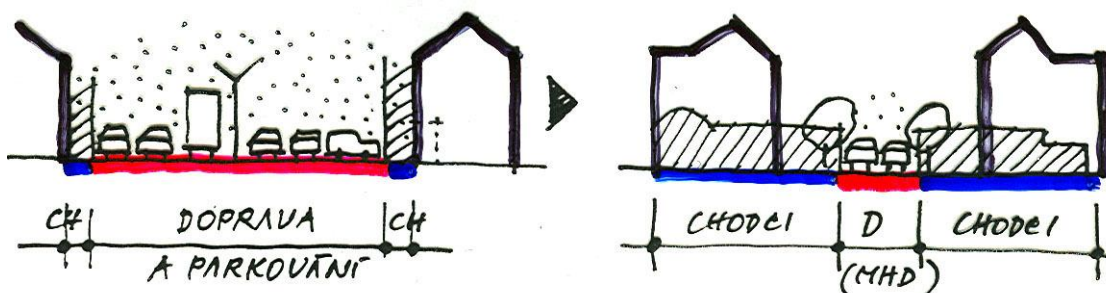
**2. Deficit identity (sousedství)** - rozsáhlá území stále se opakujících prvků skladby (monotónní bloková zástavba, sídlištní monokultura objektová, monotónní plochy nízkopodlažní zástavby atd.) vedla vždy ke ztrátě identity místa a obyvatel v území. Takováto výstavba zpravidla postrádala **rozmanitost a funkční diferenciaci veřejných prostorů** jakožto podmínku pro dobrou orientaci v území a identitu obyvatel s konkrétní lokalitou. **Připočteme-li zpravidla vysokou koncentraci obyvatel, je ztráta identity posílena i vysokou anonymitou prostředí.**

Dnešní tvůrce větších i menších celků zástavby (nebo revitalizaci rozsáhlých území stávající zástavby) by se měl opírat o skelet rozmanitých, funkčně diferencovaných veřejných prostorů, které rozčlení rozsáhlé území na menší strukturální jednotky s vlastní identitou. Rozmanitost architektonická je v takovýchto případech nedostačující.

**3. Deficit přetíženosti prostorů dopravou a parkováním** – neustálý rozvoj dopravy svým způsobem blokuje formování a proměnu veřejného prostoru, ulic zvláště. Přetíženost dopravou je nejčastější formou destrukce veřejných prostorů. V prostorech, kde dříve dominoval člověk často výrazně vítězí automobil, parkování navíc blokuje rozvoj panem a účast chodců na jeho využití je potlačena.

Éra měst pro automobily postupně končí, hlavní **zátěže provozu se postupně budou přesouvat do specializovaných dopravních koridorů** a parkování se musí postupně integrovat se stavebními pozemky (podzemí, parkovací a garážové domy). Hlavní veřejné prostory sídel a obytných čtvrtí budou postupně věnovány převážně chodcům nebo chodcům v souběhu s potlačenou dopravou.

Veřejný prostor zahlcený dopravou není ani nebude přitažlivý pro nebytové funkce, aktivita obchodníků naopak vzroste v prostorech s dopravou redukovanou či vyloučenou.



**4. Deficit přírodních prvků ve veřejném prostoru** - velký tlak na postupné vymisťování zeleně, zatrubňování vodotečí z důvodů zajištění dopravních profilů a parkování i doplňování linií technické infrastruktury bylo charakteristickým rysem „péče o veřejný prostor až do konce 80-tých let. Velká část uličních profilů ve stávající zástavbě postupně ztrácela vzrostlou zeleň, která však nebyla obnovována. Určitou formou kompenzace byly jiné rozsáhlé plochy veřejné zeleně s extenzivní výsadbou.

Současná etapa rozvoje přírodních prvků ve veřejných prostorech je v mnohém příznivější. Na řadě míst byl odstartován proces obnovy uličních stromořadí, parkové zeleně, příprava na znovuotevření zatrubněných částí vodotečí, začínají se prosazovat povinné plochy zeleně v obytných ulicích a pod. Nicméně deficit uliční a parkové zeleně stále poznamenává převážnou většinu veřejných prostor v našich sídlech.

Závažným faktem, příznačným pro současnou etapu, jsou ale též **minimalizované veřejné prostory** v obytné (a zvláště nízkopodlažní) zástavbě. Dimenzováním celkových uličních profilů v obytných zónách v šířkách 8 i méně metrů lze výrazně přispět k „ekonomii na druhou stranu pak nelze realizovat vysokou zeleň ve veřejném prostoru.

Další skutečnosti jsou velké **tlaky na zábory veřejné zeleně** (okraje parků, izolační zeleně) pro účely výstavby nových objektů a parkovacích ploch.

Zdánlivě kuriózní je zjištění, že veřejný prostor (nebo významný objekt ve veřejném prostoru) **může být i zelení znehodnocen** (přerostlá zeleň).

**5. Deficit bezpečnosti ve veřejných prostorech** - ve starší i nové zástavbě lze zaznamenat lokality a místa vykazující ztrátu bezpečnosti či její nedostatečné zajištění. Logicky pak tyto veřejné prostory lidé obcházejí nebo používají jen v denních hodinách. Ne vždy je příčina na straně architektů.

Nepřehledné průchody, úzké dlouhé průchody zástavbou, špatně volené vstupy do objektů (např. přes suterenní či garážová podlaží), pěší tunely, veřejná nepřehledná parkoviště, samotné veřejné garážovací objekty, větší parky, zákoutí, zásobovací uličky, nedostatečně nebo vůbec neosvětlené veřejné prostory, veřejné vnitrobloky, nevyužívané objekty a jejich okolí, vysoká sociální diferencovanost v témže prostoru, bydlení v přízemních bytech, na terénu atd. - to jsou příklady situací, které vyvolávají pocit nebezpečí pro obyvatele.

Řádná údržba zeleně, zajištění dostatečného osvětlení prostoru, minimalizace příležitosti pro vznik dalších takovýchto míst a dostatečná veřejná kontrola prostorů jako součást urbanistické koncepce - to jsou preventivní cesty k zajištění vyšší bezpečnosti veřejných prostorů i celé zástavby.

**6. Destrukce veřejných prostorů velkoobjemovou zástavbou** - tento rys je spíše povahy kompoziční, nicméně souvisí s „nezbytností“ funkčně zabezpečit zástavbu moderními obchodními jednotkami v blízkosti koncentrace obyvatel.



**7. Destrukce veřejných prostorů technickou infrastrukturou** - dlouhá desetiletí extenzivního rozvoje zástavby a infrastruktury přinesla do veřejných prostorů našich sídel množství utilitárních objektů TI, množství kapacitních linií TI s velkými ochrannými pásmy, podpovrchových linií TI, které znemožňují dokonponování veřejných prostorů.

Technický pokrok a zmenšování prostorových nároků na objekty TI se v současnosti stávají samozřejmostí, jejich viditelnost ve veřejných prostorech se zmenšuje.

Výjimku však tvoří objekty či nádoby pro tuhý komunální odpad, stanoviště tříděného odpadu či kiosky TI u nízkopodlažní (zvláště řadové) zástavby. Tyto drobné prvky parteru mohou být i dnes (v případě nekonceptního řešení), příčinou nevzhledné devastace veřejných prostorů.

Zajištění umístění odpadových nádob (podobně jako odstavování vozidel) přímo na pozemcích staveb nebo jejich hranách je perspektivní cestou zajišťující jejich **postupné odstranění z veřejných prostorů.**

**8. Přítomnost neaktivních funkcí ve veřejném prostoru** - páteřní veřejné prostory našich sídel procházejí v současnosti obrovskou vlnou terciarizace. To je bezpochyby příznivý jev, který je však doprovázen skutečností, že ne vždy jsou funkce v panem okolní zástavby aktivní. Dlouhé linie fasád zakrytých žaluziemi (např. bankovní pobočky), málo navštěvované prodeje (např. autosalony), administrativní objekty bez přímého vztahu k území, obtížně využitelná přízemí domů (zvýšené přízemí), přítomnost bydlení v parteru význ. hrany veřejného prostoru atd. - jinými slovy větší přítomnost **pasivních prvků v parteru hran veřejného prostoru souvisí s jeho menší vitalitou.**

**9. Destrukce veřejného prostoru v důsledku vymezování privátního** – obrovské majetkové přesuny a masivní privátní investice do objektů přinesly i **snahu stavebníků důsledněji se vymezovat vůči „obtěžujícímu veřejnému prostoru“**. Týká se to především rodinné zástavby, výjimkou nejsou i jiné objekty.

Hledání nerušeného soukromí vede k realizaci vysokých zdí na hranicích pozemků, vysokých neprůhledných plotů, stěn z živých plotů, ke tlaku na zabírání průjezdů, uliček, loubí, atd. - tyto skutečnosti mohou značně negativně ovlivnit charakter veřejného prostoru

**10. Narůstající deficit bydlení ve veřejných prostorech center měst** - pokračující úbytek bytů v centrech měst může dospět až k naprosté dominanci nebytových funkcí a vzniku „mrtvých veřejných prostor“ ve večerních a nočních hodinách (příklady ze západoevropských metropolí).

**11. Destrukce veřejného prostoru nežádoucími funkcemi a činnostmi** - drogy u škol, prostituce, vandalství, sprayeři, někdy i rockové kluby, kasina, noční a erotické kluby, atd.

**12. Destrukce veřejného prostoru neúdržbou** - osvětlení, přerostlá zeleň, úklid chodníků a komunikací, náledí, psi a holubí exkrementy, reklamní letáky, listí atd.

**13. Destrukce veřejného prostoru hlukem** - provoz automobilový, letecký, železniční, panelová tramvajová tělesa, kostky, zastávky bus z kopce, křižovatky, noční sirény, ranní odvoz odpadu atd.

**14. Destrukce veřejného prostoru v důsledku vlastnické umíněnosti**

## **2. POTENCIÁLY VEŘEJNÝCH PROSTORŮ**

Potenciál veřejného prostoru představuje **souhrn jeho rozvojových možností**, je podmíněn lokalizací a úlohou v sídle, morfologií terénu, přítomností přírodních prvků, charakterem okolní zástavby, ekonomickými a technickými možnostmi.

Do potenciálu veřejného prostoru lze zahrnout:

- možnost dokončování zástavby veřejný prostor vymezující (dostavby proluk i velkoprostorových, intenzifikaci zástavby nástavbami, půdními vestavbami, znovuoživení průchodnosti loubí, průchodů, pasáží atd.)
- možnost komplexní obnovy parteru veřejného prostoru
- možnost zapojení nebo obnovení zeleně i vzrostlé
- možnost posílení aktivních funkcí na hranách veřejného prostoru
- možnost víceúčelového využití parteru
- možnost posílení rekreační a sociálně komunikativní funkce v prostoru
- možnost výrazného dopravního zklidnění veřejného prostoru
- možnost posílení a ozvláštňování veřejného osvětlení prostoru
- možnost využití podzemních prostor
- možnost kolektizace inženýrských sítí
- možnost zachování či posílení kontinuity vývoje prostoru (obnova výtvarných artefaktů, symboliky významných událostí)

- možnost expanze aktivit do okolí a vnitrobloků, příp.zahrad
- možnost posílení průchodnosti prostorem

## 2.TENDENCE V ROZVOJI VEŘEJNÝCH PROSTORŮ

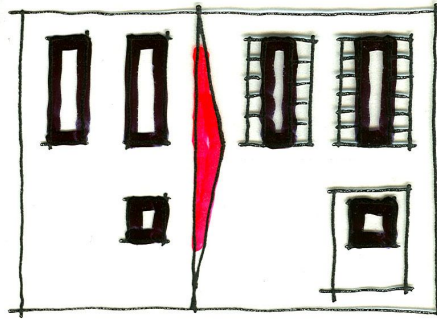
Obecná charakteristika aktuálních i očekávaných funkčních procesů doprovázejících proměnu stávajících a návrh nových veřejných prostorů v sídlech.

### 1. EXPANZE A REDUKCE VEŘ. PROSTORU ( pronikání veřejného do privát. a opačně)

#### a) v centrech a vnitřních částech měst expanze VP

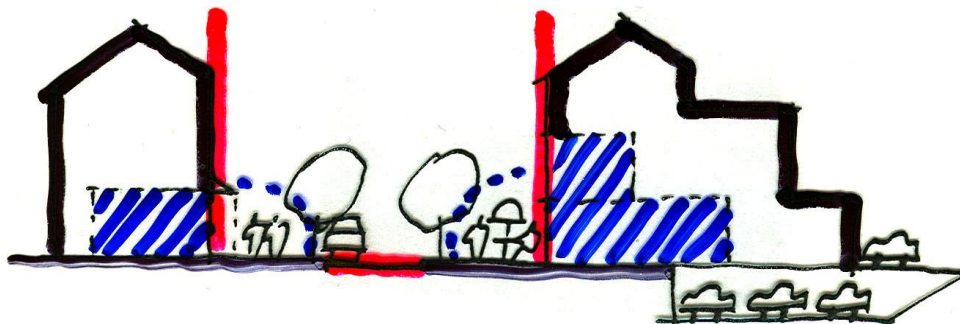
- %veřejných prostorů napovídá o kvalitě a charakteru zástavby (L.Krier)

#### b) v bytové zástavbě ( zvláště rozvolněné) redukce VP



- privatizace pozemků, vznik poloveřejných a polosoukromých prostorů
- vztah na bydlení v přízemí
- extrém min. veřejných prostorů v nových obytných čtvrtí

### 2. NOVÝ ZÁJEM O KONTAKTNÍ HRANY VEŘEJNÉHO versus PRIVÁTNÍHO PROSTORU



#### CÍLE:

- plné využití potenciálu VP
- větší prostor pro volný pohyb člověka v městském interiéru
- optické rozšiřování VP při zachování lidského měřítka

**DŮVOD:** obchod, kontakt s veřejností, prosperita, příznivost zázemí mimo veřejný prostor

### 3. ČLOVĚK SPOLU S PŘÍRODNÍMI PRVKY SE VRACÍ DO VEŘ. PROSTORŮ

- do nejcennějších v centrech a zklidněných v obytné zástavbě

a) **pěší zóny**

b) **obytné ulice**

c) **jiné prostory**

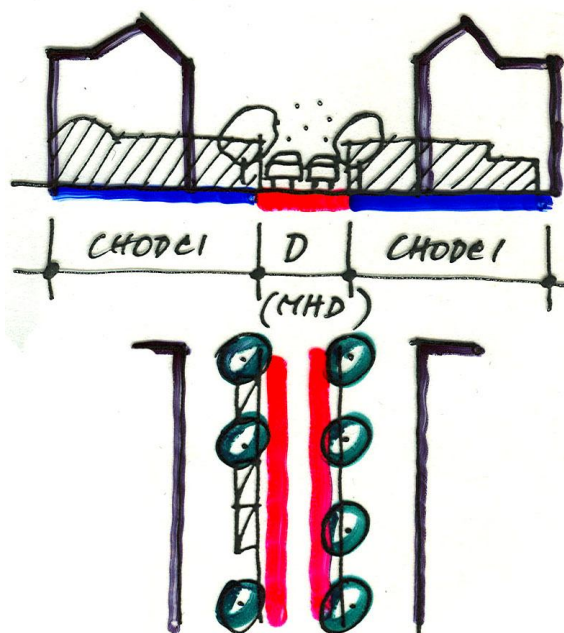
(relativně nová forma VP)

- korekce uličního prostoru  
- auta v podzemí, velký VP

- Proces známý z center měst se postupně prosazuje v dalších částech sídel
- Etapa měst po éře automobilů ve veřejných interiérech sídel (funkční podoba zmenšování měřítka veřejných prostorů ve prospěch chodce – redukce nebo plné vymístění dopravy)
- Návrat zeleně a odkrývání zatrubněných vodotečí

### 4. PŘETÍŽENÉ VEŘ. PROSTORY (především dopravou a techn. infrastrukturou) BUDOU POSTUPNĚ REDUKOVAT NÁPLŇ

- již po několikáté v historii přetížení veř. prostoru ( též odpadková místa, kiosky)



### 5. MÁLO AKTIVNÍ VEŘ. PROSTORY ČASTO ČEKAJÍ NA IMPULS PRO SVOJI REVITALIZACI

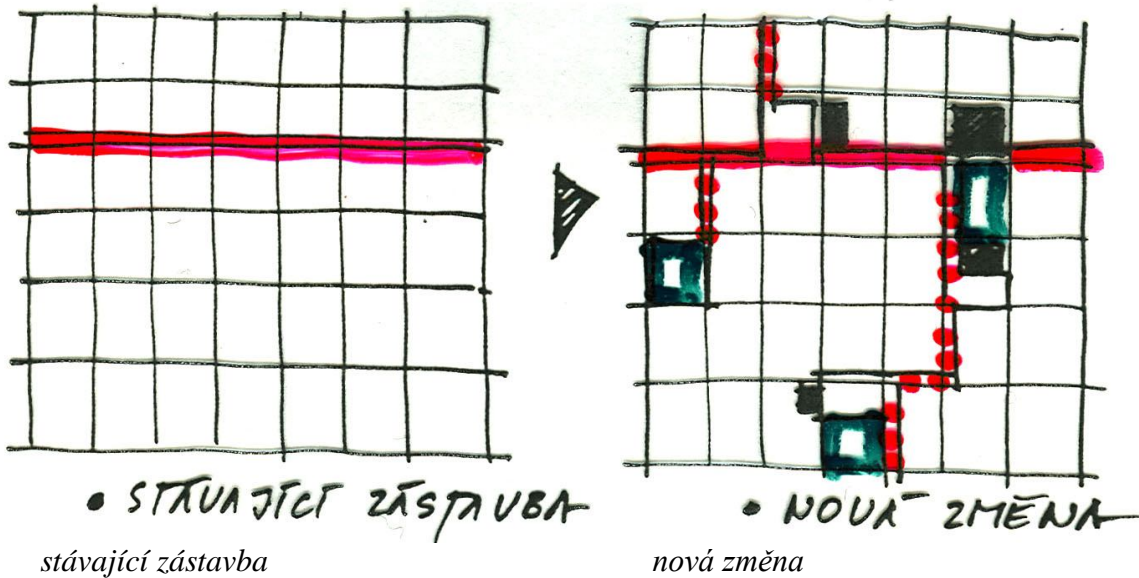
a) **Vysoce aktivní funkce** může zásadně změnit význam veřejných prostorů v širokém okolí (nová stanice metra, významné aktivní veřejné objekty)

b) **Odkrvení VP neaktivními funkcemi** v parteru přilehlé zastávky (mrtvé partery domů) bude se jen těžko odstraňovat

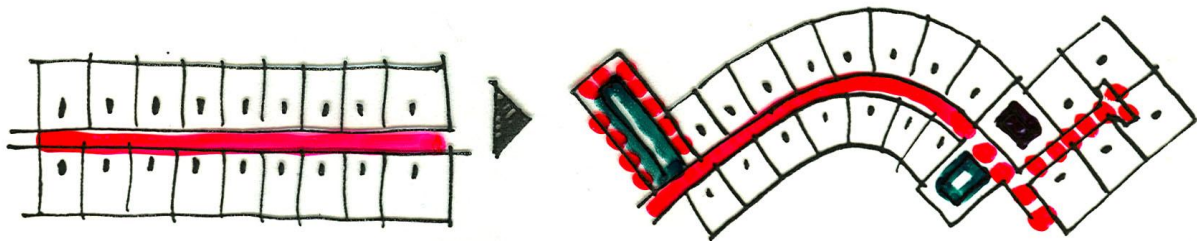
- vymístění nekontaktních funkcí v přízemí
- vyšší podíl obchodních, zábavních a stravovacích aktivit
- prodlužování otevíracích dob

## 6. FUNKČNÍ DIFERENCIACE VEŘ. PROSTORŮ PŘÍSPÍVÁ (spolu s morfológickou rozmanitostí) K POSÍLENÍ IDENTITY OBYVATEL S LOKALITOU či MÍSTEM

a) U rozsáhlých ploch zástavby stávající (nízkopodlažní, sídliště, suburbs USA)



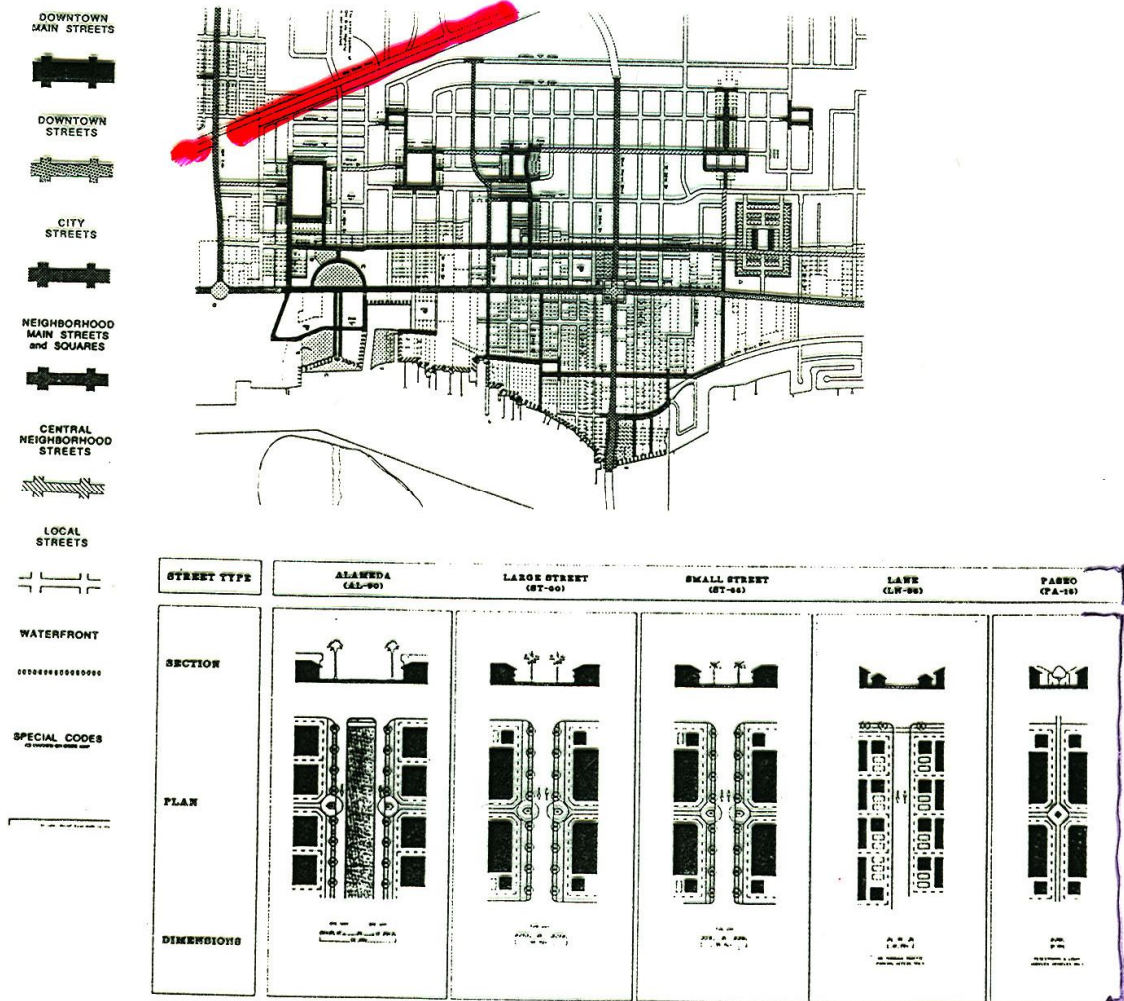
b) U nových forem toto kritérium základem kvality konceptu



## 7. FUNKČNÍ DIFERENCIACE VEŘEJNÝCH PROSTORŮ (vč. lokalizace a dimenzování) SOUVISÍ TĚŽ S JEJICH EKONOMIÍ A BEZPEČNOSTÍ

koncept např. uličního skeletu v nízkopodlažní zástavbě se přímo promítá do potřeby množství komunikačních ploch, jejich strukturování, počtu kritických křižovatek, počtu diferencovaných prostorů

## 8. DIFERENCIACE VEŘEJNÝCH PROSTORŮ (spolu s jejich formováním) TAKÉ CÍLEM PRÁCE ARCHITEKTA



## ÚPD

- současná praxe a metodika nepřikládá důraz na strukturování a architektonický doprovod veřejných prostorů, zvláště pak ulic, důraz jen na dopravní funkci max. zeleň
- typování ulic ze zahraniční literatury

## 9. NEJEN ČETNOST ALE I SPOJITOST VEŘ. PROSTORŮ UZPŮSOBENÝCH PRO ČLOVĚKA JE ŠANCÍ PRO ROZŠÍŘENÍ NEMOTORIZOVANÉHO POHYBU ČLOVĚKA V SÍDLĚ

- i zdánlivě bezvýznamné ulice či prostory mohou najít nové funkční uplatnění a impuls pro svou proměnu.

## 10. ŽÁDNÝ VEŘ. PROSTOR NEUKONČIL SVOJI FUNKČNÍ PROMĚNU

- Každá generace se snaží tradiční (ale i jiné) veřejný prostor doplňovat, oživovat
- tradiční prostor stabilizovaný stavebně - změny parteru
  - ostatní prostory – doplňování hran, oživování či umrtvování funkcí, změny parteru



### **3. MOŽNOSTI OVLIVNĚNÍ ROZVOJE VEŘEJNÝCH PROSTORŮ**

Stále vysoký výskyt deficitů a nerovnováh ve veřejných prostorech je možné zmírnit, zcela eliminovat či preventivně omezit. Jednou z cest je postupné sestavení doporučených regulativů pro použití v ÚPD zvláště v regulačních plánech.

#### **Přehled možností funkční koordinace ve veřejných prostorech (předmět regulace):**

1. Diferenciace VP v sídlech podle jejich hlavního účelu a významu
2. Podmínky vybraných dopravních aspektů ve veřejných prostorech sídel
3. Podmínky pro podíl a charakter přírodních prvků ve VP
4. Podmínky pro prvky technické infrastruktury ve VP ( mimo osvětlení)
5. Podmínky VP ve vztahu k odstupům od bydlení v přízemích bytových domů
6. Podmínky pro plotové hrany rodinné a bytové zástavby
7. Podmínky pro ostatní kontaktní hrany veřejných a privátních prostorů
8. Podmínky pro osvětlení ve VP
9. Podmínky pro VP z důvodů klimatických a živelných pohrom
10. Podmínky pro exteriérové komerční aktivity ve VP sídel
11. Podmínky pro reklamních ploch ve VP
12. Podmínky ve prospěch vyšší bezpečnosti ve VP
13. Podmínky pro mimořádné akce a různé způsoby užívání VP
14. Podmínky pro ostatní prvky ve VP