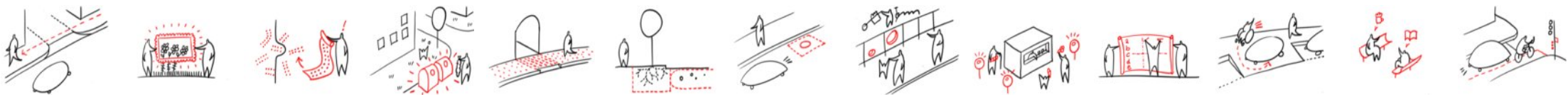


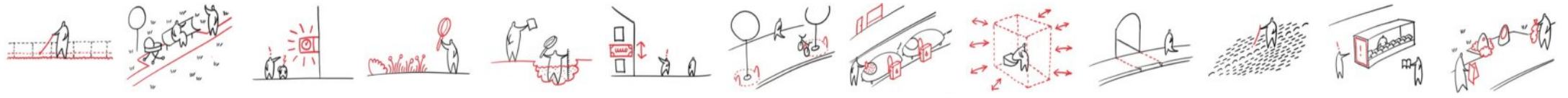
# MANUÁL

## tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy

2014/06

Kancelář  
veřejného  
prostoru







Požádali jsme 20 odborníků z oblasti architektury a urbanismu, a to jak teoretiků, tak praktikujících architektů se zkušenostmi s tvorbou veřejných prostranství, kteří působí v Čechách i zahraničí, aby vypracovali k dokumentům Manuál tvorby veřejných prostranství a návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství odborné komentáře.

Cílem komentářů je doplnit teze a pravidla o cennou zkušenost těchto odborníků, vyjádřit se k principům a pravidlům, pokud mají odlišné zkušenosti, a také získat náměty pro doplnění chybějících témat, které by manuál měl řešit, či náměty na doplnění, popřípadě úpravu celkové struktury dokumentu.

Součástí odborných posudků byla také anketa spočívající v zodpovězení čtyř otázek ve shrnující obecné rovině definujících problémy veřejných prostranství Prahy, možnosti jejich řešení a roli manuálu v nich.

## V ČEM PODLE VÁS SPOČÍVÁ HLAVNÍ CÍLOVÁ KVALITA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ (PRAHY)?

*Nejdůležitějším činitelem určujícím kvalitu veřejného prostoru je architektura sama. Úprava a návrh prostoru tvořeného prvotně architekturou je vždy něčím druhotným a nemůže odstranit deficity, které špatná nebo nevhodná architektura způsobila.*

*Toto skoro banální poznání musí být premisou jakéhokoli manuálu tvorby veřejných prostorů především z politických důvodů.*

PROF. DIPL.–ING. IVAN REIMANN  
(německý architekt českého původu,  
profesor architektury na TU Dresden)

*Cílovou kvalitou by mělo být obytné, tj. funkční, esteticky přitažlivé a bezpečné prostředí ve městě.*

PHDR. JANA TICHÁ  
(editorka a překladatelka publikací o architektuře,  
šéfredaktorka časopisu Zlatý řez)

*Hlavní cílová kvalita veřejných prostranství Prahy spočívá v: udržení města pro pěší, udržení charakteru města a jeho stávajících kvalit. V potlačení přílišné komercializace a turizmu: vrácení města jeho obyvatelům.*

PHDR. RICHARD BIEGEL, PH.D.  
(historik architektury a místopředseda Klubu Za starou Prahu)

*Kvalita veřejných prostranství by měla mířit k jejich obyvatelnosti. Měla by přiblížit a vrátit tato prostranství lidem. Upozadit zduřelou individuální automobilovou dopravu a preferovat rozvoj veřejné městské hromadné dopravy důsledně propojující všechny své složky se systémem železniční dopravy.*

ING. ARCH. JAROSLAV ZIMA  
(architekt a urbanista)

*Svobodný pohyb svéprávných lidí, užívání veřejných prostranství obyvateli i návštěvníky jako „salonu“ města, sváteční, povznášející radost z pobytu jak na kamenných náměstích, rušných ulicích, rozlehlých nábřežích, tak ve stinných zelených parcích či v malých dvorech a pasážích.*

ING. ARCH. PETR MALINSKÝ  
(architekt)

*Karel Čapek kdysi v cestopise Anglické listy přirovnával veřejné prostory českých měst k jižanské oblíbě životu na ulici, kterou Čapek – obdobně jako jiní autoři – porovnával s anglickou (a obecně severskou) inklinací k vychutnávání kouzla vlastního příbytku. Patrně jsme se v důsledku nehostinnosti našich veřejných prostorů později přiblížili k onomu modelu severskému. Cílem by mělo být opět z veřejného prostoru Prahy učinit místo, které vybízí vyjít ven, protože jen tak se můžeme setkat s jinými lidmi a překonávat izolaci a mezilidské bariéry.*

DOC. PHDR. PETR KRATOCHVÍL, CSc.  
(historik a teoretik architektury)

*Kromě zřejmých kvalit historicky vzniklého bohatství a rozmanitosti je důležitým aspektem pražských veřejných prostranství jejich vázanost na specifickou krajinnou konfiguraci a s ní související průnik krajinných motivů až do samotného centra města. Určité krajinné pásy či klíny částečně sledující vodoteče, částečně strmá úbočí kopců pronikají hluboko do městské struktury. Vždyť v kterém evropském městě lze pozorovat z intelektuální kavárny v samém středu města (Slávie) kombajny na poli při podzimní sklizni (na Dívčích hradech), jak o tom hovoří David Vávra v jednom ze svých rozhovorů.*

DOC. ING. ARCH. MICHAL KOHOUT  
(architekt a pedagog na Fakultě architektury ČVUT)

*Veřejný prostor je mnohvrstevnatá nosná struktura života města, která umožňuje setkávání, šíření informací, vyvolává emoce a potěšení z krásy, inspiruje, dráždí smysly, nabízí historické i aktuální reflexe společnosti. V tomto smyslu jde o kulturní prostor srovnatelný s divadlem, muzeem, koncertním sálem nebo imaginativním světem románu či filmu. Veřejný prostor je samozřejmě reálný, ale neexistují argumenty, pro které by měl být umístován mimo kulturní sféru. Odmyslíme-li si čistě funkční aspekty, jde beze sporu o médium, které silně ovlivňuje a dotváří kulturní profil člověka a společnosti. To by se mělo odrazit v tvorbě veřejného prostoru Prahy.*

*Veřejný prostor je prostor třídídimenzionální. To znamená, že neméně důležitá, jako je kvalita horizontální „podlahy“, je i kvalita jeho vertikálních částí – „stěn“ (architektury). Jinými slovy, veřejné (nebo veřejně přístupné) prostranství je definováno oběma prvky a jejich kvalita je neodlučitelná. Je možná škoda, pokud jsou tyto dva prvky od sebe odtrženy, a to i administrativně.*

ING. ARCH. AKAD. ARCH. JIŘÍ KLOKOČKA  
(architekt a urbanista, pedagog na Sint-Lucas  
Architectuur v Gentu a na Fakultě umění a architektury TUL)

*Cílová kvalita veřejných prostranství je ve své podstatě vůle v něm pobývat, trvale se do něho vracet. Cílem pak není „krása o sobě“, ale pouze komplex krásy ve smyslu procesu ji vnímat a užívat k pobývání za účelem bydlení, vzdělávání, práce a volnočasových aktivit. Vše ve spojení sociální interakce, aktivní a neaktivní, přímé a nepřímé komunikace a smyslového vnímání prostředí a následně jeho duchovně-intelektuálního prožívání, jak je uvedeno v manuálu.*

DOC. ING. ARCH. MIROSLAV CÍKÁN  
(architekt, spoluautor připravovaného  
Management plánu UNESCO pro Prahu)

*Praha je v celém světě vnímána jako jedno z nejkrásnějších měst. Jde o to, aby se na veřejných prostranstvích lidé – ať už turisté nebo obyvatelé – cítili bezpečně, aby měli pocit, že je obklopuje design sice nenápadný, ale soudobý, funkční a vysoce kvalitní, tak, jak jsou tomu zvyklí z jiných – a často s Prahou co se týče půvabu nesrovnatelných – měst. To by mělo být cílem celého procesu, který začíná sice pozdě, ale je snad šance ho dotáhnout.*

ING. ARCH. ZDENĚK LUKEŠ  
(historik architektury a odborný publicista)

*S výchozím předpokladem, že město a veřejný prostor jsou skutečně pro všechny, je třeba pracovat s hierarchickou strukturou těchto prostorů. Nedostatek této posloupnosti je zároveň největší slabinou dnešního stavu. Charakter jednotlivých prostorů je v zásadě nivelizován. V prostorech se zcela odlišným charakterem jsou používány internacionální či globalizované prvky atd.*

*Město vyžaduje své foyer, výkladní skříň, obývací pokoje, chodby, zázemí apod. Míra této vzájemné posloupnosti je úměrná institucionálnímu charakteru prostoru. Na rampě Pražského hradu, která jistě dokonale plní svou roli foyer města, neočekáváme piknik skautů z Dobříše nebo Tel Avivu, zároveň chápeme významnou míru administrativního omezení při používání tohoto prostoru. Na druhé straně spektra mají ležet prostory s minimální mírou tzv. oficiální či institucionalizované architektury, ale zároveň s malou mírou administrativního omezení neboli maximální mírou svobody využití. Tyto prostory by neměly být pouze doménou periferie, byť samozřejmě míra jejich četnosti roste se vzdáleností od centra.*

ING. ARCH. PETR HLAVÁČEK  
(architekt, proděkan a pedagog na Fakultě architektury ČVUT)

*Naprostu chybí diskuze o nejzásadnějších zásadách do fungování města – do plánování dopravy. Tento fenomén výborně popsal bývalý starosta Bogoty Enrique Peñalosa: „Nemá smysl mluvit o městské dopravě, dokud nevíme, jaké město chceme mít. Chceme vytvářet města pro auta, nebo města pro lidi? Hlavní otázka není o infrastrukturu, ale o tom, jak chceme žít.“*

*A Peñalosa podruhé: „Dobré město se nepozná podle toho, že i chudí jezdí automobilem, ale podle toho, že i majetní jezdí veřejnou dopravou.“*

*Veřejný Prostor bychom definovali jako Soukromé Vlastnictví Veřejnosti, protože při jeho užívání by každý k tomuto prostoru měl přistupovat jako k vlastnímu.*

DOC. ING. ARCH. JAKUB CÍGLER, ASSOC. AIA  
(architekt)

*Hlavní cílová kvalita veřejných prostranství spočívá v jejich obyvatelnosti. Kvalitní veřejná prostranství vybízejí obyvatele k jejich častému přirozenému užívání, a to nejen pro nutné záležitosti, ale zejména pro volný čas a společenský život, navíc do značné míry v dostupné vzdálenosti na území vlastní čtvrti.*

ING. ARCH. ROBERT SEDLÁK  
(architekt, urbanista  
a konzultant utváření veřejných prostranství)

## KDE A V ČEM SPATŘUJETE HLAVNÍ ROLI A VYUŽITÍ MANUÁLU TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ?

*Manuál přináší v tomto momentu maximum současných poznatků o kvalitní tvorbě veřejných prostranství ve městech. Zasazením do celkového kontextu plánování města, návodností i mírou prakticky aplikovatelného detailu je v našem prostředí zcela přelomovým dokumentem, který má potenciál vystřelit Prahu mezi světové metropole nejpříjemnějšího života. Tento manuál (v různých formách a úrovních zpracování) by měl být povinnou četbou všech účastníků tvorby veřejných prostranství (nejen) v Praze (politiků, úředníků, plánovačů a architektů počínaje), tedy všech Pražanů i návštěvníků a uživatelů města. Porozumění městu jako sdílenému prostoru k životu by mělo být základní znalostní výbavou každého jeho obyvatele. Publikace by mohla být po úpravách vydána i jako učebnice, široce zpřístupněna jako veřejný dokument ke stažení z internetu a specializovaná webová stránka.*

ING. ARCH. MGA. OSAMU OKAMURA  
(architekt, odborný garant časopisu ERA21,  
programový ředitel konference reSITE)

*Je důležité, aby nedošlo pouze k formálnímu odsouhlasení, ale aby byl dokument implementován jak na úrovni MHMP, tak i městských částí.*

*Nezastupitelnou roli by měl hrát v procesu zadávání veřejných zakázek. Dále by měl účinkovat jako pobídka správců sítí technického vybavení a správců městských infrastruktur (správa zeleně, komunikace) k užší spolupráci; v neposlední řadě jako příručka pro každodenní rozhodování stavebních úřadů.*

ING. ARCH. PETR HLAVÁČEK  
(architekt, proděkan a pedagog na Fakultě architektury ČVUT)

*Pojmy jako vizuální a funkční kvalita se vztahují k vnímání a fungování prostoru. Zatímco fungování prostoru je aspekt poměrně objektivně hodnotitelný, je vizuální kvalita pojem daleko více subjektivní. Je závislá na vnímání pozorovatelů. Každý z nich by vizuální kvalitu popsal jinak. Přesto je možné nalézt určitou intersubjektivitu, společného jmenovatele. Nalézt tohoto společného jmenovatele je základem tvorby podobných nástrojů, jako je manuál. Ačkoliv objektivně kvalitní design neexistuje, snaží se manuál poskytnout spektrum konceptů, které mají nadčasový charakter, který by se dal popsat jako „pragmatický minimalismus“ (less is more), což považuji za velmi správné.*

ING. ARCH. AKAD. ARCH. JIŘÍ KLOKOČKA  
(architekt a urbanista, pedagog na Sint-Lucas  
Architectuur v Gentu a na Fakultě umění a architektury TUL)

*Manuál by měl být podstatnou pomůckou zastupitelům, úředníkům magistrátu i úřadů městských částí, ale i různým občanským sdružením a spolkům, a vlastně i všem obyvatelům města, kterým není problém veřejných prostranství lhotejný.*

ING. ARCH. ZDENĚK LUKEŠ  
(historik architektury a odborný publicista)

*Manuál tvorby veřejných prostranství je v první řadě uznáním významu veřejného prostoru města. Dále je návrhem a doporučením, jak k veřejným prostranstvím přistupovat a systematicky dosahovat kvality. V neposlední řadě má manuál osvětový a vzdělávací význam směřující jak k integraci jednotlivých složek utvářejících veřejný prostor, tak i k veřejnosti a veřejné správě jako objednatelům a uživatelům veřejného prostoru.*

ING. ARCH. ROBERT SEDLÁK  
(architekt, urbanista  
a konzultant utváření veřejných prostranství)

*Komplexnost předloženého materiálu je základem pro významnou obecně sdílenou společenskou dohodu o podobě a užívání veřejného prostoru. Cílem by mělo být ukotvení v legislativním procesu povolování a realizace úprav a tvorby veřejného prostoru, aby se jednotlivé zásady a postupy staly závazné.*

ING. ARCH. BORIS REDČENKOV  
(architekt, pedagog na Fakultě architektury ČVUT)

*Manuál, orientovaný na tvorbu prostranství, by měl být doplněn komplexní studií využitelnosti veřejných prostranství, která by mohla ukázat možnosti užívání veřejného prostoru. Otevírá se zde prostor pro nejširší diskuzi: politiků, veřejnosti, odborníků – urbanistů, ekonomů, sociologů, antropologů apod.*

ING. ARCH. PETR HLAVÁČEK  
(architekt, proděkan a pedagog na Fakultě architektury ČVUT)

*Manuál je pro mne činem s velkým Č. Do jednoho materiálu zde byly širokým týmem vedeným Pavlou Melkovou shromážděny informace o pozitivních tendrech, o změnách, kterými procházejí města v Evropě a které snad již klepou i na naše dveře. Osobně se domnívám, že činný architekt by měl spoustu informací, které jsou v manuálu prezentovány, víceméně znát či alespoň tušit. Jaksi automaticky by se měl ve své činnosti snažit tyto postuláty naplňovat.*

*Mnohem důležitější úlohu však vidím v tom, že se manuál může dostat do rukou státní správy, samosprávy a občanů. Může napomoci chápání společné věci, kterou tvorba veřejného prostranství samozřejmě je. Možnost, že by manuál byl přijat Radou hl. m. Prahy jako závazný dokument, by výrazně přiblížila šanci s Prahou konečně něco udělat. Úředníci by dostali úhlednou a přehlednou kuchařku, do které by mohli společně s architekty, s kterými vedou diskuzi o řešení veřejného prostoru, nahlédnout. Občané, kteří se zajímají o své město a své okolí, by měli návod, co mohou po svých úřednících chtít a čemu se mohou bránit.*

ING. ARCH. JAROSLAV ŽIMA  
(architekt a urbanista)

*Je to dokument doslova iniciační, který může výrazně napomoci proměnit obecné chápání a užívání města – pokud se jej podaří trpělivě a důsledně vysvětlovat (a zároveň pozorně naslouchat reakcím, které budou přicházet).*

PHDR. RICHARD BIEGEL, PH.D.  
(historik architektury a místopředseda Klubu Za starou Prahu)

*Manuál může obrátit pozornost klíčových aktérů k důležité stránce města a iniciovat lepší koordinaci různých zásahů do veřejného prostoru. Být inspirací ke kvalitnějším návrhům do veřejného prostoru nebo alespoň varováním před nejhoršími prohřešky. Ta zásadní podmiňující rozhodnutí však leží v obecnější rovině řízení a plánování města, neboť do podoby a fungování veřejných prostorů se promítají celoměstské vztahy a procesy – od řešení celoměstského systému dopravy po distribuci funkcí (bydlení, služeb, pracovišť) v teritoriu celého města. To samozřejmě nemůže vyřešit manuál, ale rozumná strategie rozvoje města.*

DOC. PHDR. PETR KRATOCHVÍL, CSC.  
(historik a teoretik architektury)

<b>A Úvod</b>	<b>9</b>	<b>B Typologie</b>	<b>25</b>	<b>C Uspořádání</b>	<b>57</b>
<b>A.1 Účel a použití manuálu</b>	<b>11</b>	<b>B.1 Tradiční typy veřejných prostranství</b>	<b>33</b>	<b>C.1 Uspořádání uličních profilů</b>	<b>63</b>
A.1.1 Implementace manuálu, základní aktéři a jejich vztah k manuálu	14	B.1.1 Ulice	33	C.1.1 Sdílený prostor	66
A.1.2 Pojmy veřejné prostranství a veřejný prostor	16	B.1.2 Náměstí	36	C.1.2 Klidné a zklidněné ulice	70
<b>A.2 Navigace dokumentem</b>	<b>19</b>	B.1.3 Nábřeží	37	C.1.3 Významné ulice se zklidněným provozem	72
<b>A.3 Kvalita veřejných prostranství je základem kvality života ve městě</b>	<b>23</b>	B.1.4 Park	40	C.1.4 Ulice zatížené motorovou dopravou	74
		<b>B.2 Specifické a doplňkové formy veřejných prostranství</b>	<b>43</b>	<b>C.2 Části veřejných prostranství</b>	<b>77</b>
		B.2.1 Pasáže a průchody	43	C.2.1 Pěší prostor	77
		B.2.2 Prostranství ve vyšších úrovních města	45	C.2.2 Vozovka a jízdní pruhy	83
		B.2.3 Veřejně přístupné vnitrobloky	46	C.2.3 Křižovatky a křižení	88
		B.2.4 Veřejná prostranství okolo solitérních budov	48	C.2.4 Zastávky tramvají a autobusů	93
		B.2.5 Veřejná prostranství veřejných budov	49	C.2.5 Cyklistická opatření	101
		B.2.6 Vyhrazená prostranství – areály	50	C.2.6 Parkování	107
		B.2.7 Veřejná prostranství sídlišť	51	C.2.7 Hřiště	112
		B.2.8 Veřejná prostranství dopravní infrastruktury	54	C.2.8 Hospodaření s dešťovou vodou	116



<b>D Prvky</b>	<b>119</b>
<b>D.1 Materiály a povrchy</b>	<b>125</b>
D.1.1 Podlaha veřejných prostranství	127
D.1.1.1 Pochozí a sdílené povrchy	132
D.1.1.2 Pojížděné povrchy	137
D.1.1.3 Povrchy tramvajových těles	142
D.1.1.4 Hrany a rozhraní povrchů	145
D.1.2 Materiály a povrchy prvků	147
D.1.3 Příklady povrchů a jejich užívání	150
<b>D.2 Stromy a vegetace</b>	<b>157</b>
D.2.1 Stromy	158
D.2.2 Stromořadí, aleje a skupiny stromů	165
D.2.3 Keřové a bylinné porosty a biotopy	170
D.2.4 Pobytové louky a trávníky	174
<b>D.3 Dopravní prvky a technická infrastruktura</b>	<b>179</b>
D.3.1 Podzemní vedení sítí	180
D.3.2 Nadzemní prvky	183
D.3.2.1 Světelná signalizační zařízení	187
D.3.3 Dopravní prvky a značení	190
D.3.4 Dočasná dopravní zařízení	193
D.3.5 Silniční záchytné a ochranné prvky	195
<b>D.4 Venkovní osvětlení</b>	<b>197</b>
D.4.1 Veřejné osvětlení	198
D.4.2 Architekturní osvětlení	203
<b>D.5 Mobiliiář</b>	<b>207</b>
D.5.1 Mobiliiář k sezení	209
D.5.2 Stojany na kola	212
D.5.3 Nádoby na odpad	214
D.5.3.1 Odpadkové koše	214
D.5.3.2 Kontejnery na odpad	216

D.5.4 Zastávky veřejné dopravy	219
D.5.4.1 Přístřešek	219
D.5.4.2 Označník a informační displej	221
D.5.5 Vodní prvky	222
D.5.6 Orientační a informační prvky	224
D.5.6.1 Identifikační prvky	227
D.5.6.2 Pouliční hodiny	230
D.5.7 Zábrany a bariéry	231
D.5.7.1 Zábradlí	233
D.5.7.2 Patníky a sloupky	236
D.5.7.3 Oplocení	238
D.5.8 Ohrazení stavenišť	242
D.5.9 Protihlukové stěny	244
<b>D.6 Objekty a zařízení pro služby</b>	<b>247</b>
D.6.1 Kiosky	248
D.6.2 Veřejné toalety	250
D.6.3 Tržiště a tržové stánky	252
D.6.4 Čerpací stanice	254
<b>D.7 Objekty k usnadnění pohybu a přístupu</b>	<b>257</b>
D.7.1 Schodiště, lávky a vstupy do podzemí	257
D.7.2 Vjezdy do podzemních garáží	260
<b>D.8 Venkovní reklama</b>	<b>263</b>
D.8.1 Velkoplošná reklama	264
D.8.2 Reklama na městském mobiliáři	266
D.8.3 Kulturní reklama	269
D.8.4 Označení provozovny	270
<b>D.9 Umění na veřejných prostranstvích</b>	<b>273</b>

<b>E Přílohy</b>	<b>279</b>
E.1 Bibliografie	281
E.2 Autoři	287

<b>A Úvod</b>	<b>9</b>
<b>A.1 Účel a použití manuálu</b>	<b>11</b>
A.1.1 Implementace manuálu, základní aktéři a jejich vztah k manuálu	14
A.1.2 Pojmy veřejné prostranství a veřejný prostor	16
<b>A.2 Navigace dokumentem</b>	<b>19</b>
<b>A.3 Kvalita veřejných prostranství     je základem kvality života ve městě</b>	<b>23</b>
<b>B Typologie</b>	<b>25</b>
<b>C Uspořádání</b>	<b>57</b>
<b>D Prvky</b>	<b>119</b>
<b>E Přílohy</b>	<b>279</b>

# A

ÚVOD



## A.1 Účel a použití manuálu

*Manuál je jedním z nástrojů pro naplnění cílů strategie města v plánování, ve vytváření a spravování, v provozování a užívání kvalitních veřejných prostranství.*

Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy (dále jen manuál) a návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství (dále jen návrh Strategie) jsou samostatné dokumenty.

Návrh Strategie však tvoří nedílnou součást manuálu, pro který vytváří myšlenkové zázemí, nezbytné definování důvodů a cílů, a proto musí být vždy distribuován s ním společně. Více viz *Úvod* →[návrh Strategie kvality veřejných prostranství/I/s. 9].

### ÚČEL DOKUMENTU

Manuál není pouhou metodikou, ale je především dokumentem reagujícím na dlouhodobě neřešené problémy města, jehož cílem je přímý dopad na kvalitu veřejných prostranství. Město si konečně uvědomilo význam veřejných prostranství pro kvalitu života ve městě a pro kvalitní rozvoj města jako propojeného celku. Manuál je jedním z prvních nástrojů, jak začít tuto kvalitu naplňovat.<sup>[A.1.01]</sup>

Dokument slouží jako základní podklad pro koncepční přístup k rozvoji veřejných prostranství v hlavním městě Praze. Je jedním z nástrojů pro naplnění cílů strategie města v plánování, vytváření, spravování, provozování a užívání kvalitních veřejných prostranství.

.....  
[A.1.01] ↗ Usnesení RHMP č. 556: *tisk R-08958* ze dne 16. 4. 2013. Ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic.

### VZNIK DOKUMENTU

Na rozdíl od většiny vyspělých metropolí Praha doposud žádný podobný dokument oficiálně neměla. Neexistuje tedy zkušenost s jeho vytvářením ani užíváním. Bylo proto nutné od počátku nově vytvořit nejen obsah, ale i základní vlastnosti manuálu jako jeho postavení v současném systému plánování města, jeho cíl, využití, způsoby implementace či charakter, tematický rozsah, formu, strukturu a nástroje dokumentu. Manuál tvorby veřejných prostranství zpracovaný Kanceláří veřejného prostoru IPR Praha je tedy prvním krokem, který by měl být následně aktualizován a doplňován zejména na základě zpětné vazby při používání. Jeho forma je nicméně v této fázi celistvá, s jasně definovanými cíli, principy a pravidly. Dokument musí být co nejrychleji implementován do praxe, aby náprava stavu veřejných prostranství, která je dluhem města svým obyvatelům, započala co nejdříve.

Při přípravě dokumentu byly využity osvědčené příklady manuálů vyspělých metropolí, ve kterých v posledním období došlo k výraznému zvýšení kvality veřejných prostranství, současně však bylo nutné zohlednit odlišnosti vyplývající z legislativního prostředí, ze společenské, politické a kulturní situace.

### VZTAH K SOUVISEJÍCÍM DOKUMENTŮM

Manuál tvorby veřejných prostranství je spolu se Strategií kvality veřejných prostranství hl. m. Prahy součástí připravované Koncepce rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy. Více viz *Úvod* →[návrh Strategie kvality veřejných prostranství/I/s. 9].

Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy definuje zejména principy a pravidla tvorby veřejných prostranství, které sledují vizi města s kvalitními veřejnými prostranstvími. Jádrem dokumentu jsou principy a pravidla projekční přípravy a realizace veřejných prostranství. Související roviny jako politika města, strategie, investice a ekonomie, správa, údržba, provoz či užívání jsou zohledněny pouze rámcově na základě jejich vlivu na kvalitu veřejných prostranství. Tyto by měly být předmětem dalších dokumentů, zejména Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Vznik manuálu reaguje na současné priority v plánování města a připravované dokumenty jako aktualizaci Strategického plánu hl. m. Prahy, Metropolitní plán hl. m. Prahy nebo Pražské stavební předpisy, které veřejná prostranství pojmají za základ struktury města. Manuál tyto dokumenty doplňuje zejména o pohled na detail exteriéru města, principy a možné nástroje k dosažení jeho kvality. Na rozdíl od uvedených materiálů je živým dokumentem, k jehož charakteru patří aktualizování a doplňování v reakci na praxi tvorby a užívání veřejných prostranství.

#### VYMEZENÍ TEMATICKÉHO ROZSAHU DOKUMENTU

Manuál se zabývá tématem tvorby veřejných prostranství především z hlediska nástrojů tvorby detailů a objektů, které jsou součástí veřejných prostranství. Nezabývá se tedy záměrně nástroji celkového prostorového urbanismu města, i když je zřejmé, že nejdůležitější základy kvality veřejných prostranství vznikají právě ve fázi urbanistického zakládání nové zástavby města a že

chyby v této fázi nástroji detailu prostranství zpravidla již nelze napravit. Stejně tak se manuál víceméně nezabývá samotnými budovami a objekty vymezujícími veřejná prostranství, i když rovněž jejich kvalita, a to jak architektury, tak způsobů užívání, je pro kvalitu navazujících prostranství stěžejní. Důvodem je skutečnost, že manuál je systémovou součástí souboru dokumentů plánování hl. m. Prahy, které nemůže a nechce suplovat ani dublovat a jejichž úkolem je výše uvedené urbanistické vrstvy řešit. Jde zejména o Metropolitní plán hl. m. Prahy a Pražské stavební předpisy. Tyto dokumenty vznikají souběžně s manuálem v Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy a sledují společně základní teze a cíle kvality města. Manuál se zároveň z uvedené trojice zabývá nejmenším měřítkem a detailem prostoru.

Manuál se zabývá principy a pravidly v obecné, nikoliv v místopisné rovině. Místopis konkrétních jednotlivých veřejných prostranství či oblastí by měl být součástí Koncepce rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Tam, kde se v principech a pravidlech objevuje doporučení jednotných celoměstských či lokálních řešení (např. designu některých typů mobiliáře apod.), jde o obecný princip a jeho aplikace musí být rozpracována pro jednotlivé oblasti či celek města.

Předmětem manuálu je jak úprava stávajících veřejných prostranství, tak tvorba nově zakládaných. Většina principů a pravidel bude nicméně využitelná zejména pro úpravy stávajících veřejných prostranství, která také tvoří v celku města převážnou část a jejichž revitalizace je jedním z hlavních cílů rozvoje veřejných

prostranství města. Základní principy a pravidla jsou však současně platná i pro prostranství nová.

Cílem manuálu je primárně řešit fyzické složky veřejných prostranství. Zároveň ale, vzhledem k tomu, že účelem fyzické složky veřejných prostranství je život, který se na nich odehrává, manuál zohledňuje i dějovou rovinu, a to především z hlediska vlivu fyzické podoby na dějovou kvalitu a naopak z hlediska způsobu užívání na kvalitu podoby prostranství.

Manuál je určen pro hl. m. Prahu, a i když řada principů a pravidel má obecnější platnost, nelze ho paušálně aplikovat na jiná města.

#### CHARAKTER DOKUMENTU

Dokument definuje kvalitu veřejných prostranství a možné nástroje pro její dosažení. Určuje způsoby dosažení kvality na základě principů a pravidel, doplněných vzorovými řešeními a příklady dobré a špatné praxe.

Manuál má být především iniciačním, nikoliv pouze regulačním dokumentem.

Využití manuálu se odehrává v několika základních rovinách: jako podklad strategie a plánování, jako podklad při vytváření veřejných prostranství a jako nástroj jeho posuzování.

Principy a pravidla jsou formulovány v obecné rovině a nelze je přejímat mechanicky. Vždy je nutné současně zohlednit individuální kontext místa a situace.

Výjimky z pravidel jsou opodstatněné zejména v případech, kdy úpravy veřejných prostranství jsou předmětem či součástí silného – kvalitního celkového autorského architektonického konceptu místa, musí však být přesvědčivě zdůvodněny.

Informace v manuálu definují základní principy a pravidla navrhování jednotlivých komponentů veřejných prostranství, a to vždy zejména ve vztahu k celkové kvalitě veřejných prostranství. Nejsou prováděcími technickými popisy ani detaily a nelze je takovým způsobem používat.

Principy a pravidla směřují ke kvalitativnímu zlepšení na základě správných rozhodnutí během tvorby, v rámci minimálních „kvantit“ – v návrhu celkové kompozice, provozu, prvků či materiálů apod., tedy nikoliv na základě navýšení ekonomické náročnosti požadavkem přídatných objemů či dražších materiálů. Přístup dosažení kvality na základě chytrých řešení namísto nákladných prostředků by měl být hlavním principem tvorby veřejných prostranství.

Pravidla nelze chápat jako snahu o plošnou standardizaci kvality všech veřejných prostranství města do jedné úrovně zejména z hlediska finanční náročnosti. Míra náročnosti uplatněných řešení by se měla odvíjet od významové hierarchie jednotlivých veřejných prostranství v celku města.

Dokument není v této fázi právním předpisem. Míra jeho závaznosti pro jednotlivé subjekty a situace je uvedena v kapitole *Implementace manuálu, základní aktéři a jejich vztah k manuálu* →[A.1.1/s. 14].

Některá pravidla se mohou následně stát předpisem na základě ustanovení v souvisejících legislativních dokumentech. Některá pravidla se mohou lišit od současných předpisů či zavedených postupů jejich aplikace. V takovém případě je cílem manuálu iniciace změny příslušných předpisů a technických norem tak, aby lépe reflektovaly současné požadavky na kvalitu veřejných prostranství. Dokument bude pravidelně aktualizován jednak na základě zpětné vazby uživatelů, jednak v reakci na zkušenosti z praxe získané například pomocí pilotních projektů či na měnící se legislativu, vývoj technologií apod.

Dále bude dokument doplňován o samostatné „plug-iny“, tematická rozšíření, která budou zpracovávat jednotlivá témata do hlubších podrobností či doplňovat nová témata.

## KOMU JE DOKUMENT URČEN

Manuál tvorby veřejných prostranství je v obecné rovině určen všem aktérům, kteří jsou součástí procesů tvorby veřejných prostranství v rovině strategie, ekonomie, investic, plánování, navrhování, schvalování, provádění, spravování, údržby, provozu a užívání. Jeho primární cílovou skupinou jsou však zejména aktéři podílející se na projektové a technické přípravě a realizaci veřejných prostranství, a to v případě realizace nových veřejných prostranství a úprav stávajících, ale i dopadů správy, údržby a provozu na kvalitu veřejných prostranství. Cílovou skupinou dokumentu návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství jsou potom zejména aktéři procesu v rovině politiky města, investic, ekonomie a užívání.

## A.1.1 Implementace manuálu, základní aktéři a jejich vztah k manuálu

### A. SPRÁVNÍ SLOŽKY MĚSTA

#### SAMOSPRÁVA HL. M. PRAHY

Úloha: Hlavní iniciační a rozhodovací úloha v rovině strategie a plánování na celoměstské úrovni.

Rozhodovací úloha ve všech ostatních rovinách (realizace, správa, provoz, údržba, užívání).

Vztah k manuálu: Dokument je závazný podklad pro orgány samosprávy hl. m. Prahy, na základě usnesení Rady hl. m. Prahy.

Role samosprávy spočívá zejména v naplňování vize v rovině strategické a investiční politiky, pro kterou je kromě Manuálu tvorby veřejných prostranství určen zejména dokument návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství.

Samosprávě náleží největší zodpovědnost za celkovou kvalitu výsledku rozvoje veřejných prostranství.

Protože manuál je jeden z nástrojů naplňování vize kvality veřejných prostranství definované ve strategii, je úkolem samosprávy zajistit implementaci manuálu na všech potřebných úrovních.

Dokument by měl samosprávě sloužit například jako nástroj definování požadavků na řešení veřejných prostranství, k vyvíjení iniciativy ke koordinaci dílčích záměrů na veřejných prostranstvích (vč. zásahů do technické infrastruktury).

Materiál by dále měl přispět k lepšímu vyhodnocování efektivity navrhovaných řešení – posouzení nákladů a přínosů (value for money).

#### MĚSTSKÉ ČÁSTI

Úloha: Hlavní iniciační a rozhodovací úloha v rovině strategie a plánování na lokální úrovni. Rozhodovací úloha ve všech ostatních rovinách (realizace, správa, provoz, údržba, užívání).

Vztah k manuálu: Městským částem je dokument doporučen hlavním městem Prahou jako nástroj sledování jednotné kvality veřejných prostranství města. Cílem je, aby městské části učinily manuál závazným pro orgány a organizace ve své kompetenci.

Městským částem slouží manuál například jako podklad při přípravě, vyhodnocování a schvalování záměrů na veřejných prostranstvích z hlediska naplňování vize města s kvalitním rozvojem veřejných prostranství, a to v rovině plánování, navrhování, schvalování, provádění, spravování, údržby, užívání.

#### STÁTNÍ SPRÁVA

Úloha: Schvalovací úloha v rovině strategie, plánování, realizace, správa, provoz, údržba, užívání.

Vztah k manuálu: Orgánům státní správy je dokument doporučen hlavním městem Prahou jako nástroj sledování jednotné kvality veřejných prostranství města. Cílem je, aby orgány státní správy učinily manuál závazným pro svoje jednotlivé složky.

Státní správě slouží manuál například jako podklad při přípravě, vyhodnocování a schvalování záměrů na veřejných prostranstvích z hlediska naplňování vize města s kvalitním rozvojem veřejných prostranství, a to v rovině plánování, navrhování, schvalování, provádění, spravování, údržby, užívání.

### B. VÝKONNÉ SLOŽKY MĚSTA

#### PŘÍSPĚVKOVÉ ORGANIZACE HL. M. PRAHY A ORGANIZACE ČERPÁJÍCÍ Z ROZPOČTU HL. M. PRAHY

Úloha: Výkonná úloha v rovině technické přípravy, realizace, správy, provozu a údržby.

Vztah k manuálu: Dokument je závazný podklad pro příspěvkové organizace a organizace čerpající z rozpočtu města, na základě usnesení Rady hl. m. Prahy.

#### ODBORNÍK, ZHOTOVITEL STRATEGICKÉ, ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ, PROJEKČNÍ A TECHNICKÉ PŘÍPRAVY (PLÁNOVAČ, PROJEKTANT, ARCHITEKT, URBANISTA, KRAJINÁŘ, DÍLČÍ SPECIALISTA APOD.)

Úloha: Hlavní výkonná úloha v rovině strategie, plánování, dozoru realizace. Vedlejší úloha v ostatních rovinách (správa, provoz, údržba, užívání) z hlediska dopadu na kvalitu veřejných prostranství.

Vztah k manuálu: Pro zhotovitele strategické, územně plánovací, projekční a technické přípravy je dokument informativním podkladem. Míra závaznosti se odvíjí od vztahu záměru k subjektům samosprávy a státní správy.

Zhotovitelům přípravy záměru slouží manuál jako podklad navrhování kvalitních veřejných prostranství a zároveň jako argumentační opora při projednávání a schvalování návrhu.

### **SPRÁVCI, PROVOZOVATELÉ, NÁJEMCI**

Úloha: Výkonná úloha v rovinách správy, provozu, údržby a užívání.

Vztah k manuálu: Pro správce, provozovatele a nájemce majetku hl. m. Prahy je dokument závazný.

Manuál má například napomoci provádět a koordinovat jednotlivé kroky různých správců a provozovatelů tak, aby vedly k vyšší kvalitě veřejných prostranství.

### **C. SOUKROMÉ SUBJEKTY**

#### **INVESTOR ZÁMĚRU NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH**

Úloha: Hlavní iniciační a rozhodovací úloha v rovině strategie, plánování soukromých investičních záměrů. Rozhodovací úloha ve všech ostatních rovinách (realizace, správa, provoz, údržba, užívání) u soukromých investičních záměrů.

Vztah k manuálu: Pro soukromé a právnické subjekty je dokument informativním podkladem. Případná míra závaznosti se odvíjí od majetkoprávní situace a od vztahu záměru k subjektům samosprávy a státní správy.

Investorům má Manuál tvorby veřejných prostranství pomoci sladit záměry s vizí a strategií města ohledně kvality veřejných prostranství a exteriéru města. Může být podkladem pro vytvoření kvalitního záměru, zadání přípravy záměru, zvolení vhodného zpracovatele záměru (aby již od počátku byl nastaven proces navrhování v souladu s prioritami kvality) a sledování kvality až k realizaci.

Dále je dokument podkladem pro koordinaci jednotlivých investic s cílem celkové kvality místa.

### **D. VEŘEJNOST**

Úloha: Iniciační a participační úloha v rovinách strategie, plánování, správy, provozu, údržby a užívání.

Vztah k manuálu: Pro veřejnost je dokument informativním a vzdělávacím podkladem.

Uživatelé (veřejnost) jsou v dokumentu chápáni jako tvůrci veřejných prostranství města. Manuál tvorby veřejných prostranství slouží veřejnosti jako podpora k hodnotnému užívání města a k zapojení se do procesu tvorby.

## A.1.2 Pojmy veřejné prostranství a veřejný prostor

Manuál tvorby veřejných prostranství se zabývá veřejnými prostranstvími v zastavěném území<sup>[A.1.02]</sup> (intravilánu) hl. města Prahy a cestami a zastaveními v krajině (v nezastavěném území). V základním dokumentu není komplexně řešena krajina jako celek.

### VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ

Pojem veřejné prostranství je v tomto dokumentu používán pro fyzickou část prostředí, kterou je veřejně přístupné prostranství. Je jím především plocha, neboli „podlaha“ exteriéru města, jejíž nedílnou součástí jsou ale také veškeré prvky vybavení veřejných prostranství. Veřejné prostranství je podmnožinou veřejného prostoru.

Pro potřeby tohoto dokumentu se pojem veřejné prostranství vztahuje i na veřejně přístupné cesty a zastavení v nezastavěném a nezastavitelném území, které Metropolitní plán hl. m. Prahy v Konceptu odůvodnění Metropolitního plánu<sup>[A.1.03]</sup> nedefinuje jako veřejná prostranství, ale jako součást prostoru krajiny (to se týká například cest v nezastavěném a nezastavitelném území, které jsou pokračováním ulic v zastavěném a zastavitelném území). Důvodem rozšíření pojmu pro potřeby návrhu Strategie a manuálu je skutečnost, že součástí kvality celku veřejných prostranství města je jejich kontinuita i skrze nezastavěné a nezastavitelné území (např. ulice přecházející v cestu), principy a pravidla jsou v návrhu Strategie a manuálu platná i pro tato prostranství. Současně je pro potřeby manuálu nutné nalézt podmnožinu krajinného

.....

[A.1.02] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*; § 3: Členění území podle zastavěnosti a zastavitelnosti.

[A.1.03] ↗ IPR, KMP, *Metropolitní plán: Koncept odůvodnění*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-06-6.

prostoru (definující jeho „podlahu“), stejně jako je veřejné prostranství podmnožinou městského prostoru (zastavěného a zastavitelného území) definující jeho „podlahu“.

Právně je veřejná přístupnost krajiny ošetřena na základě jiného ustanovení než veřejná prostranství v zastavěném a zastavitelném území, a sice „*právním institutem tzv. veřejné propustnosti krajiny, který zakládá každému právo na volný průchod přes veškeré pozemky, které nejsou z tohoto práva vyloučeny.*“<sup>[A.1.04]</sup> V praxi ovšem tento institut

.....

[A.1.04] Podle § 63 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, má každý právo na volný průchod přes pozemky ve vlastnictví či nájmu státu, obce nebo jiné právnické osoby, pokud tím nezpůsobí škodu na majetku či zdraví jiné osoby a nezasahuje-li do práv na ochranu osobnosti či sousedských práv. Je přitom povinen respektovat jiné oprávněné zájmy vlastníka či nájemce pozemku a obecné závazné právní předpisy. Při oplodňování nebo ohrazování pozemků, na které se vztahuje právo volného průchodu, musí vlastník či nájemce zajistit technickými nebo jinými opatřeními možnost jejich volného průchodu na vhodném místě pozemku.

Podle § 19 zákona 289/1995 Sb., lesního zákona, má každý právo vstupu do lesa bez ohledu na to, komu les patří, s výjimkou vojenských lesů, chráněných území, školek, obor, bažantnic atd. Obec s rozšířenou působností může na dobu nejvýše dvakrát tři měsíců ročně nařízením dočasně vstup do lesa zakázat. Zakázáno je rovněž vstupovat na místa, kde se provádí těžba dřeva nebo manipulace s vytěženým dřevem. S právem vstupu do lesa je obecně spojeno i právo sbírat v lese klest na oheň a houby a lesní plody pro osobní potřebu. Mimo lesní cesty nebo značené cesty je však (§ 20 lesního zákona) zakázáno jezdit na kole, saních, lyžích a koních a obecně je zakázáno do lesa vjíždět motorovými vozidly. Na vlastníka a nájemce lesa se tyto zákazy nevztahují a vlastník lesa z nich může udělit výjimku. Organizované nebo hromadné sportovní akce lze v lese konat jen na základě předchozího oznámení orgánu státní správy lesa (zpravidla úřadu obce s rozšířenou působností), který je oprávněn stanovit omezující podmínky.

často nefunguje a použití institutu veřejného prostranství by mohlo být cestou, jak definovat veřejnou přístupnost částí krajiny, které by měly plnit roli „veřejných prostranství“.

Tento dokument se dále zabývá i prostranstvími exteriéru města, která nemusí splňovat kritéria veřejné přístupnosti, jako jsou areály, vnitrobloky apod. Důvodem je skutečnost, že tato prostranství se významně uplatňují v celkové kvalitě exteriéru města, a to v rámci omezené přístupnosti či pouze ve vizuální rovině. Současně z hlediska utváření pro tato místa většinou platí stejná pravidla jako pro veřejná prostranství.

### VEŘEJNÁ PŘÍSTUPNOST

Veřejná přístupnost znamená přístupnost pro všechny bez omezení, bez ohledu na formu vlastnictví a vylučuje omezený režim užívání vyjma režimu časového.

### VEŘEJNÝ PROSTOR

Pojem veřejný prostor je používán pro veřejně přístupnou komplexní fyzickou část prostředí, kterou je kromě veřejných prostranství také například veřejně přístupný prostor exteriéru města, vnitrobloků i vnitřního prostoru budov. Veřejná přístupnost rovněž vylučuje omezený režim užívání vyjma režimu časového. Zároveň je pojem veřejný prostor používán pro nehmotnou rovinu prostředí, zahrnující vztahy, myšlenky, děje, média apod. Pojem veřejný prostor lze současně vnímat jako celek či kontinuum.





## A.2 Navigace dokumentem

### STRUKTURA DOKUMENTU

Manuál je rozdělen do čtyř základních částí, které definují kvalitu veřejných prostranství a nástroje jejího dosažení ve struktuře od obecného po detail.

- A. Úvod →[A/s. 9] představuje základní cíle a charakter dokumentu a způsob jakým manuál používat.
- B. Část Typologie →[B/s. 25] popisuje v obecné rovině jednotlivé typy veřejných prostranství a jejich roli ve městě a slouží jako podklad při definování charakteru prostorů a z něj vyplývajících principů a pravidel jejich tvorby.
- C. Část Uspořádání →[C/s. 57] se věnuje kvalitě veřejných prostranství z hlediska organizace provozu a dílčích celků veřejných prostranství.
- D. V části Prvky →[D/s. 119] jsou popsána jednotlivá pravidla a principy k jednotlivým komponentům veřejných prostranství, strukturovaných dle typových kategorií.

### CHARAKTER PRAVIDEL

Dokument obsahuje širší škálu charakterů pravidel od tvrdších po měkčí. Míru „tvrdosti“ pravidel lze v zásadě vnímat ve dvou stupních, na základě následujících formulací uvozujících sloves:

Striktní: „musí“, „nesmí“, „je nutné“, „je nezbytné“

Doporučující a iniciační: „mělo–nemělo by“, „je vhodné–nevhodné“, „je žádoucí–nežádoucí“, „je třeba“, „může“ apod.

### ODKAZY ↗

Pro odkazy na právní a technické předpisy a další dokumenty se používají následující značky:

↗ „název dokumentu“ – odkazuje na doplňující informace v jiném dokumentu, právním nebo technickém předpisu, literatuře.

§! ↗ „název dokumentu“ – upozorňuje na odlišnost s právním předpisem v současnosti platným, kdy aplikace pravidla může vést k výjimkám či ke složitějšímu procesu povolování a současně může mít pravidlo iniciační změny předpisu.

### ODKAZY →

Pro odkazy na doplňující informace v jiných kapitolách, odstavcích a pro odkazy na schémata a fotografie se v rámci manuálu a návrhu Strategie používají následující značky:

→[„ID kapitoly“ „název kapitoly“/číslo stránky] nebo „*Název kapitoly*“ →[„ID kapitoly“/číslo stránky]

„*Název odstavce*“ →[odst./číslo stránky]

→[s01 „název schématu“/číslo stránky]

→[foto 001/číslo stránky]

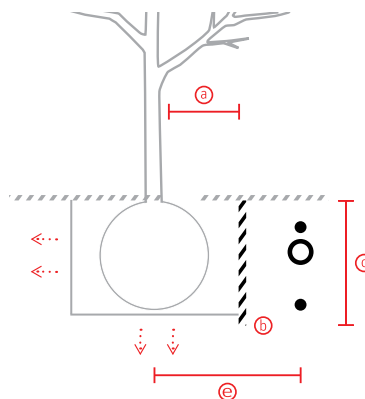
„*Název kapitoly*“ → [návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství/„ID kapitoly“/číslo stránky]

**OBRAZOVÁ ČÁST**

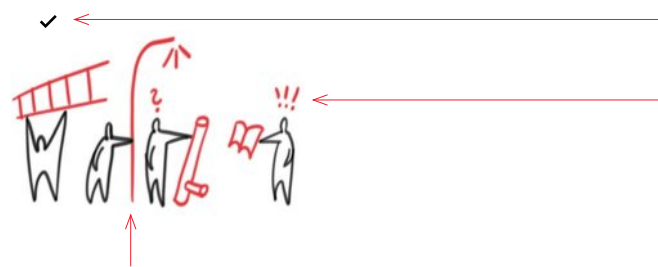
Skici a schémata slouží v manuálu k zobrazení základních principů navrhování jednotlivých komponentů, zejména ve vztahu k celkové kvalitě veřejných prostranství. Nejsou prováděcími technickými detaily a nelze je takovým způsobem používat. Fotografie je nutno chápat jako doplňující ilustrativní příklady pro názornější představu a srozumitelnost pravidel. Nelze je však přebírat jako doslovný vzor, vždy je třeba zohlednit individuální charakter místa. Kvalita veřejného prostoru města a veřejných prostranství jako jeho součásti je jedním z nejdůležitějších předpokladů kvality urbánní struktury města a života ve městě.

**SCHÉMATA**

Vzorová řešení, grafická upřesnění deklarovaných principů nebo doporučení

**SKICI**

Pozitivní nebo negativní ilustrace ke zvýšení názornosti pravidla



Barva skici:  
Základní barva je černá,  
řešené téma je červené.

Označení skici:

*Informativní sdělení – bez označení*

*Negativní příklad – křížek*

*Pozitivní příklad – zaškrtnutí, „fajfka“*

✗

✓

Znaky:

*Vykřičník je používán pro důraz nebo upozornění. Otazník vyjadřuje nejistotu uživatele.*

*Jiné znaky korespondují s obecně užívanými piktogramy.*

**Pravidla:**  
 Popisují konkrétní aplikaci obecných principů.  
 Jsou doprovázeny příslušnou ilustrací. Uplatní se především při projektové přípravě a realizaci.

Číslo stránky → 212

Identifikátor a název kapitoly → **D.5.2** Stojany na kola

Hlavní teze kapitoly představuje základní přístup k řešení.

Identifikátor na boku dokumentu →

Textový úvod kapitoly shrnující principy: Popisuje principiální přístup k tématu kapitoly a odůvodňuje ho. Tvoří logické východisko a ukotvení pro pravidla. Je spolu s dokumentem návrh Strategie vodítkem také pro politické a úřední rozhodování v předprojektové přípravě.

Identifikátor a název kapitoly ve struktuře dokumentu

2014 | IPR /SDM /KVP | Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy

D Prvky  
5 Mobilář  
2 Stojany na kola

**D.5.2 Stojany na kola**

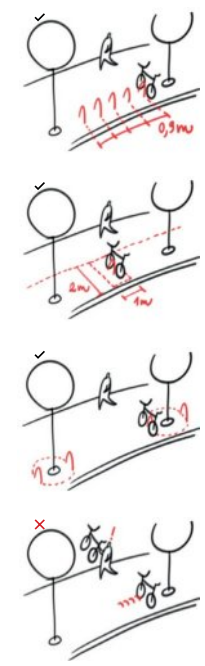
Stojany poskytují komfort pro používání jízdních kol a současně působí jako prevence proti parkování kol na nežádoucích místech.

Stojany na kola poskytují možnost bezpečného odstavení a zamknutí kola na veřejných prostranstvích a představují dobrý nástroj prevence parkování na nežádoucích místech. Častým problémem však bývá nevhodné umístění a praktičnost jejich designu.

Stojany na kola by neměly působit jako prostorové překážky. Je proto vhodné používat v dostatečných rozstupech samostatné stojící profily k odstavení dvou kol. To umožní lepší průchod kolem stojanů, snadný přístup k odstaveným kolům a usnadní jejich odemykání. Samostatné stojany jsou vhodné také z hlediska údržby.

Dostatečná výška stojanu umožní snadné uzamknutí rámu kola různými typy zámků a také jeho stabilní polohu. Kotvení stojanu pod povrchem zajistí jeho vyšší odolnost proti poškození nebo krádeži. Další předností je variabilita jejich rozmístění. Množství stojanů by mělo odpovídat potenciální zátěži daného místa cyklistickou dopravou a prostorovým možnostem konkrétního prostranství. V této souvislosti je vhodné počítat také s možností zamknutí kol u sloupů veřejného osvětlení, které by měly být tomuto řešení přizpůsobeny. Stojan by neměl být příliš výrazný. Vhodné je jednoduché a účelné řešení. Návrh stojanu na kola by měl být součástí *Typizace pražských prvků* → [odst./s. 121]. Viz také kapitola *Parkování* → [C.2.6/s. 107].

[ PRAVIDLA ]




Vhodným typem stojanu pro veřejná prostranství je samostatné stojící U profil kotvený do země. Jednotlivé stojany jsou umístovány samostatně s rozstupem minimálně 0,9 m.

Na chodníku je nezbytné zachovat dostatečný průchozí prostor. Velikost místa pro parkování dvou jízdních kol u jednoho stojanu je 1 x 2 m. Doporučená rozteč noh univerzálního stojanu je 0,4 m, výška konstrukce nad terémem pak do 0,9 m.  
→ [C.2.6 Parkování/s. 107]

Stojan na kola umístovaný v ose stromořadí kolmo k hlavnímu směru chůze může být také přirozenou ochranou kmene stromu.  
→ [D.2.1 Stromy/s. 158]

Stojany, které zajišťují oporu pouze pro spodní část kola, neumožňují snadné a bezpečné uzamčení jízdního kola, a nejsou proto vhodné pro umístování na veřejná prostranství.

[ PŘÍKLADY ]



426 Vhodné začlenění stojanů na kola do vegetačního pásu podél fasády, kde nebrání v průchodu  
[ Praha 10, Ruská ]

425 Příklad stojanů na kola umístěných v jedné linii s dalšími prvky infrastruktury  
[ Švédsko, Stockholm ]

**Příklady:**  
 Fotodokumentace příkladů dobré a špatné praxe

Název dokumentu a rok vydání v elektronické verzi

Důležité informace jsou zvýrazněny podtržením.

Odkaz na příbuznou kapitolu v rámci dokumentu



## A.3 Kvalita veřejných prostranství je základem kvality života ve městě<sup>[\*]</sup>

Veřejná prostranství tvoří systémovou kostru fyzické struktury urbánní roviny města a kvalita této kostry zakládá kvalitu zástavby. Struktura veřejných prostranství je založena na kompozici a hierarchii (prostorové a současně významové). Tam, kde struktura veřejných prostranství schází, postrádá systém, fragmentuje či přechází ve vágní nedefinovaný charakter, ztrácí se základní urbánní kvalita města spočívající v kontinuitě, homogenitě, hierarchii.

Město je spojitý organismus. Shluk autonomních, vedle sebe odděleně existujících objektů není městem, je pouze kumulací objektů v prostoru. Stejně tak shluk vedle sebe existujících, nepropojených, nesdílených životů není městským životem. Je pouze životem vedle sebe v husté koncentraci osídlení.

Skrze veřejná prostranství vnímáme prostor města, jsou tím, co činí město městem. Soukromý prostor města – vnitřní soukromé prostředí objektů, zahrad, areálů, přináší odlišnou rovinu vnímání a prožívání města – je spíše nezbytným doplňkem (protože bez soukromého není veřejné) k základní vlastnosti města, kterou je sdílení prostoru. Kvalita veřejných prostranství určuje míru trávení času v exteriéru města a času mimo soukromý prostor. Tento čas tak vytváří městský život a město samotné.

Život ve městě často pojmáme pragmaticky jako účelovou výhodu či nutné zlo. Přitom právě

město, komplementárně ke krajině, ztělesňuje společenský a kulturní přesah lidského života a ten je reprezentován skrze jeho veřejný prostor.

Skrze veřejný prostor poznáváme kulturní hodnoty města, charakter jeho společnosti i jednotlivých lidí. Veřejná prostranství jsou tvář města. Komunikující, zprostředkující vnitřní život navenek, reprezentující. S určitou nadsázkou lze říci, že jaká jsou veřejná prostranství, takové je město.

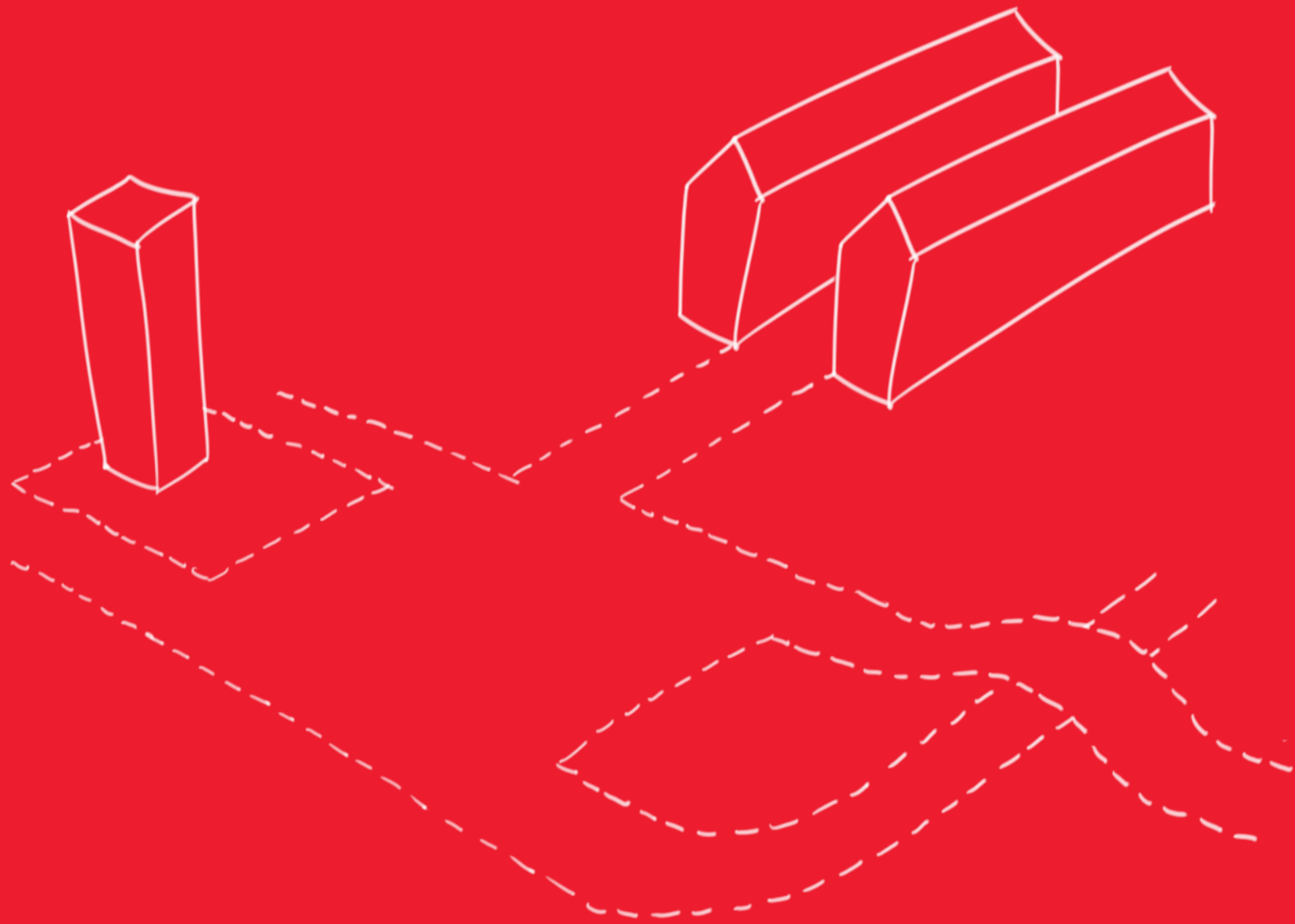
Postavení kvality veřejných prostranství do popředí zájmu správy města je činem, který reprezentuje uvědomění si jejího zásadního významu pro kvalitu města a života v něm. Je přihlášením se k roli, která správě města přísluší, tj. k hájení a prosazování veřejného zájmu. Je nezbytným prvním krokem a nastartováním procesu nápravy dlouhodobého stavu. Základem takového procesu je koncepční celoměstský přístup k rozvoji veřejných prostranství. Vypracování Manuálu tvorby veřejných prostranství je jednou z prvních etap tohoto koncepčního přístupu.

.....  
[\*] Podrobněji viz dokument →[návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství]

<b>A Úvod</b>	<b>9</b>
<b>B Typologie</b>	<b>25</b>
<b>B.1 Tradiční typy veřejných prostranství</b>	<b>33</b>
B.1.1 Ulice	33
B.1.2 Náměstí	36
B.1.3 Nábřeží	37
B.1.4 Park	40
<b>B.2 Specifické a doplňkové formy veřejných prostranství</b>	<b>43</b>
B.2.1 Pasáže a průchody	43
B.2.2 Prostranství ve vyšších úrovních města	45
B.2.3 Veřejně přístupné vnitrobloky	46
B.2.4 Veřejná prostranství okolo solitérních budov	48
B.2.5 Veřejná prostranství veřejných budov	49
B.2.6 Vyhrazená prostranství – areály	50
B.2.7 Veřejná prostranství sídlišť	51
B.2.8 Veřejná prostranství dopravní infrastruktury	54
<b>C Uspořádání</b>	<b>57</b>
<b>D Prvky</b>	<b>119</b>
<b>E Přílohy</b>	<b>279</b>

B

TYPOLOGIE



*Prostor se stává místem,  
když mu jedinci dají význam.  
S takovým místem se  
jedinec ztotožňuje, dává mu  
jméno a vnímá jej odděleně  
od okolí, které jej obklopuje.*

TUAN, YI-FU. SPACE AND PLACE: HUMANISTIC PERSPECTIVE.  
PROGRESS IN GEOGRAPHY, č. 6, s. 233–246.

*Definování charakteru  
veřejného prostranství je  
jedním z předpokladů pro  
vytvoření uchopitelného  
a čitelného prostředí.*

Veřejná prostranství jsou v manuálu členěna na jednotlivé typy na základě definování jejich charakteru a urbanistické úlohy ve struktuře města. Pro jednotlivé typy jsou pak formulovány základní obecné principy k dosažení jejich kvality. Cílem je, aby každé veřejné prostranství mělo čitelný charakter a zastávalo jasnou a smysluplnou úlohu v celkové struktuře města. Platí to zejména pro nově vytvářená veřejná prostranství, ale také pro úpravy stávajících.

Správné vyhodnocení charakteru, úlohy a významu místa v rámci města je základem koncepčního přístupu. Definování charakteru veřejného prostranství by mělo být prvotní úvahou jak projektanta, tak zadavatele. Předurčuje totiž směřování i celkovou podobu konkrétního prostranství a zavazuje tak všechny spoluvůrce k naplňování jasně definovaného cíle. Deklarovaný charakter, význam a smysl je důležitý i z hlediska zpětného vyhodnocení kvality všech zásahů do veřejného prostranství.

Základní osnovu struktury veřejných prostranství města tvoří tradiční typy: ulice, náměstí, nábřeží a parky. Ostatní veřejná prostranství, která doplňují obraz města a zpravidla se fyzicky i významově vážou k určitým stavebním objektům či urbanistickým typům, jsou v manuálu nazývány specifickými a doplňkovými formami veřejných prostranství.

Kapitola Typologie se v manuálu zabývá obecnými principy vytváření kvalitního veřejného prostranství jako typologického celku. Typ je však třeba chápat jako formulaci určitého ideálního stavu, jako matici, která se „ohýbá“ působením dalších okolností. Teprve

kontext je nositelem skutečností, které určitému typu prostranství propůjčují charakter, atmosféru a identitu.

Základními okolnostmi, které velkou měrou podobu prostranství ovlivňují, jsou především význam prostranství v rámci města a charakter navazující struktury zástavby. Standardní typy veřejných prostranství (ulice, náměstí) se v jednotlivých typech zástavby liší nejen vizuální podobou, ale např. i formou uspořádání, nároky na používané materiály, jejich technickým standardem, odolností apod.

Níže uvedené členění města dle charakteru struktury zástavby je vytvořeno pouze pro potřeby manuálu. Kritériem je převládající charakter, ne místopisné vymezení. Členění je nástrojem k odlišení různých přístupů k definování typů a charakteru veřejných prostranství, k jejich *Uspořádání* → [C/s. 57] a k umístování pro *Prvky* → [D/s. 119]. Zde vysvětlené pojmy jsou pak používány v navazujících kapitolách:

#### — HISTORICKÉ MĚSTO<sup>[B.01]</sup>

Oblast odpovídá nejstarším částem památkově chráněného historického jádra města. Převažuje rostlá struktura, veřejná prostranství jsou vymezena nepravidelnými bloky. Tvoří je užší ulice, kamenná náměstí, plácky, zákoutí a průchody a jasně definované zahrady spíše než

[B.01] Principiálně odpovídá pojmům: Centrum ↗ KOUCKÝ, Roman. *Elementární urbanismus II*. Praha: IPR, 2012. 123 s., Historické město ↗ IPR, KMP. *Metropolitní plán: Koncept odůvodnění: Duch plánu*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-06-6. Historické město nezahrnuje oblasti památkové zóny a části Pražské památkové rezervace, které charakterem odpovídají kompaktnímu městu nebo venkovské struktuře původních sídel (členění z hlediska památkové ochrany je na základě jiných kritérií).

parky. Charakteristická pro oblast je uzavřená stavební čára, která je identická s uliční čarou. Rozhraním veřejných prostranství jsou zpravidla fasády domů.

#### — KOMPAKTNÍ MĚSTO<sup>[B\_02]</sup>

Oblast, kterou tvoří souvislá, naplánovaná, geometrická struktura. Veřejná prostranství jsou vymezena klasickou blokovou zástavbou se službami v parteru. Tvoří je širší ulice, náměstí, pasáže a městské parky. Charakteristická pro oblast je uzavřená stavební čára, která je zpravidla identická s uliční čarou. Rozhraním veřejných prostranství jsou zpravidla fasády domů.

#### — ZAHRADNÍ MĚSTO<sup>[B\_03]</sup>

Oblast, kterou tvoří rozvolněná zástavba menšího měřítka. Struktura je tvořena geometrickou osnovou pozemků a jednotlivými budovami solitérními či sdruženými. Veřejný prostor je nejčastěji vymezen ploty a zídkami. Tvoří jej klidné ulice, parky a (parková) náměstí. Pro oblast je charakteristická otevřená stavební čára.

.....  
[B\_02] Principiálně odpovídá pojmu: Město ↗ KOUCKÝ, Roman. *Elementární urbanismus II*. Praha: IPR, 2012. 123 s. Některé části kompaktního města jsou součástí Pražské památkové rezervace (PPR). V těchto oblastech je třeba postupovat také v souladu s principy památkové péče.

[B\_03] Principiálně odpovídá pojmu: Předměstí a částečně Periferie ↗ KOUCKÝ, Roman. *Elementární urbanismus II*. Praha: IPR, 2012. 123 s. Praha je v manuálu členěna na oblasti s charakterově příbuznou strukturou, ne na pásma města, tzn. vzdálenost od centra nehraje roli. Jinými slovy zahradní město se nachází jak na předměstí (vilová čtvrť), tak na periferii (satelitní výstavba).

Zahradním městem se v manuálu rozumí jak klasické vilové čtvrti, tak i satelitní zástavba rodinných domů.

#### — MODERNISTICKÉ MĚSTO<sup>[B\_04]</sup>

Oblast, kterou tvoří rozvolněná zástavba (vznikající zpravidla od 2. pol. 20. stol. po současnost). Struktura je tvořena solitéry a kompozicí hmot ve volném prostoru, které jsou uspořádány do monofunkčních komerčních, produkčních, rekreačních nebo obytných celků (sídlíště). Veřejná prostranství jsou obtížně fyzicky vymežitelná, tvoří je zejména silnice, cesty a plochy zeleně. Charakteristická pro oblast je volná stavební čára.

#### — PŮVODNÍ SÍDLA A OBCE

Rostlá struktura venkovského typu vyskytující se převážně v historických jádrech osídlení či na území jednotlivých sídel v krajině zahrnuje drobnější zástavbu původních venkovských chalup a zemědělských statků, formovanou kolem vnitřní návsi nebo uličního prostoru.

#### — PŘÍMĚSTSKÁ KRAJINA

Oblast města vně zastavěného a zastavitelného území, kterou tvoří zejména přírodní prvky a krajinné celky. Zástavba má charakter ojedinělých solitérních objektů. Z hlediska manuálu má význam jako další z charakterů

.....  
[B\_04] Principiálně odpovídá pojmu: Modernistické město ↗ IPR, KMP. *Metropolitní plán: Koncept odůvodnění: Duch plánu*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-06-6.; Periferie a částečně i Předměstí ↗ KOUCKÝ, Roman. *Elementární urbanismus II*. Praha: IPR, 2012. 123 s.

města, který ovlivňuje tvorbu prostředí. Manuál se vztahuje i na cesty a zastavení v krajině. Lze na ně rovněž aplikovat principy kvality popsané v manuálu podobně jako na veřejná prostranství ve městě (s ohledem na odlišný charakter krajinného prostředí). V základním dokumentu není krajina řešena komplexně.

Mnohá pražská území se nacházejí na rozhraní těchto charakteristických struktur města. Jsou to např. oblasti, kde se mísí pravidelná bloková struktura s původní vesnickou strukturou a bývalými industriálními areály, nebo oblasti příměstské krajiny, kde se nacházejí fragmenty přírodních a zemědělských ploch v bezprostředním kontaktu s urbanizovanými plochami. Právě taková území disponují obrovským potenciálem z hlediska tvorby veřejných prostranství. Kontrast různých měřítek, různých vrstev města, bývalých i současných funkčních celků umožňuje vytvoření adaptabilního prostředí. Vedle jasné definovatelných ulic a náměstí tak mohou existovat veřejná prostranství, která jednoduše kategorizovat nelze, a přesto mohou být kvalitní. Znakem takových prostranství je posouvání významů, hodnotou je proměnlivost, reverzibilita, která je předpokladem jak silné identity, atraktivity, tak i udržitelnosti místa.

Praha je typická množstvím urbanisticky nestabilizovaných území, kde zpravidla převažují latentní prostranství viz definované *Pojmy veřejný prostor a veřejné prostranství* → [návrh Strategie kvality veřejných prostranství/I.1/s. 12]. Tam, kde není kvalitně vyřešena urbanistická struktura, lze veřejný prostor uchopit jen stěží. Vytvořit kvalitní strukturu veřejných prostranství a definovat jednotlivá prostranství lze jen použitím

urbanistických nástrojů. Dílčím úpravám veřejných prostranství v takových částech Prahy by měla předcházet komplexní urbanistická úvaha nad širším územím.

Tam, kde lze předpokládat dotažení celkového řešení místa, je chybou provádět nekoordinované fragmentární zásahy, které mohou být nejen ztracenou investicí, ale často také budoucí překážkou pro realizování koncepčního řešení. Avšak tam, kde ideální komplexní úprava není v dohledné době z ekonomických či technických důvodů možná, může být směřování určitého místa částečně definováno také jeho citlivě a chytře organizovaným dočasným nebo přechodným využitím, které může nabývat mnoha fyzických forem. Význam často spontánních a neformálních akcí ve veřejném prostoru spočívá především v iniciační a sociální rovině, v nízkonákladovém oživení prostranství, jeho zapojením do života města a tím eliminaci zanedbaných míst, která degradují celou širší oblast města. Zpřístupnění a aktivace takových míst, přechodné využití opuštěných brownfields nebo testovací či sezónní akce mohou zvyšovat kvalitu života ve městě, probouzet v lidech zájem o kvalitu veřejného prostoru a dění v něm. V případě, že jde o zastavitelné území, kde však v dohledné době není stavební záměr plánován, je takové využití vhodnějším řešením než dlouhodobý vizuální kontakt okolí se zanedbanou plochou. V takovém případě ale musí být zajištěno, že přechodná úprava je skutečně dočasná a že se v budoucnu nestane důvodem „ochrany“, která by znemožnila zastavění, kterému je místo určeno územním plánem. Také viz *Základní teze nástrojů dosahování kvality v procesu tvorby veřejných prostranství* →[návrh Strategie kvality veřejných prostranství/IV.7/s. 31].

## [ PŘÍKLADY: CHARAKTERY STRUKTURY MĚSTA ]



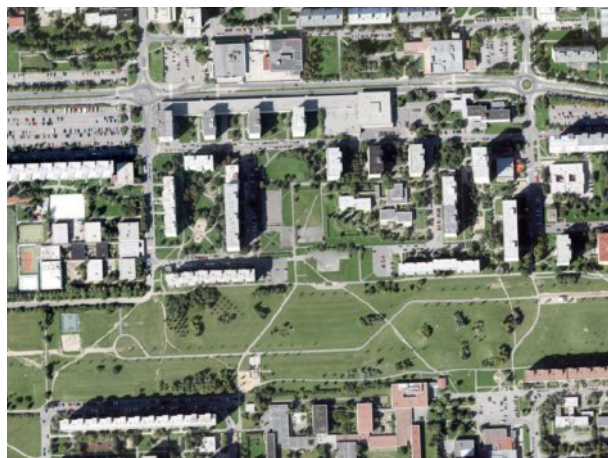
**001** Historické město  
[ Praha 1, Staré Město ]



**002** Kompaktní město  
[ Praha 2, Vinohrady ]



**003** Zahradní město  
[ Praha 6, Hanspaulka ]



**004** Modernistické město  
[ Praha 11, Jižní Město ]



**005** Původní sídla a obce  
[ Praha 13, Stodůlky ]



**006** Příměstská krajina  
[ Praha 6, Divoká Šárka ]

## [ PŘÍKLADY: NEZAŘADITELNÁ A DOČASNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ ]



**007** Původně uzavřený průmyslový areál je dnes veřejným prostranstvím, pěším korzem. Atraktivita spočívá také v proměně místa, v jeho novém významu, v kontrastu původního a nového  
[ *Brazílie, Sao Paulo* ]



**008** Nesnadno zařaditelné, ale kvalitní veřejné prostranství, jehož podstatou je oslava diversity a spolupráce s místní komunitou čítající přes 50 národnostních menšin. Superflex + BIG + Topotek 1 (2012)  
[ *Dánsko, Kodaň* ]



**009** Dočasné využití pozemku určeného pro výstavbu je atraktivním místem zastavení, kultivuje turisticky frekventovanou část centra města  
[ *Německo, Berlín* ]



**010** Dočasný projekt kulturně–společenského centra aktivuje nevyužívanou část pražského nábřeží  
[ *Praha 1, Malá Strana, Cihelná náplavka* ]



# B.1 Tradiční typy veřejných prostranství

## B.1.1 Ulice

*Ulice se jako základní prvek osnovy veřejných prostranství významně podílí na celkovém obrazu města.*

Ulice je lineárním prvkem základní osnovy veřejných prostranství. Role ulice ve městě nemá být redukována pouze na dopravní funkci, podstatná je také její role v prostorové i společenské struktuře města a její obytná kvalita.

Do města patří ulice, nikoliv silnice. Ulicí lze komfortně jít, zastavit se, pobývat. Silnicí lze komfortně pouze projíždět. Hustá síť propojení vytváří živé město, usnadňuje identifikaci s prostředím a vytvoření mentální orientační mapy napomáhá preferenci chůze.

Možný charakter a využití ulice jsou determinovány prostorovým rámcem, zejména šířkou ulice a jejím zapojením do struktury města. Obecně neplatí, že více prostoru vždy znamená lepší prostranství. Podstatné je zachování lidského měřítka, a proto mnohdy méně může znamenat více (v závislosti na kontextu). Kvalitativní potenciál každé ulice spočívá v maximálním možném využití pro pobytové kvality a komfort chůze a bezmotorové dopravy, při naplnění požadovaného dopravního zatížení. Dopravní zatížení ulice je proměnlivou kategorií. Podrobněji v kapitole *Uspořádání uličních profilů* → [C.1/s. 63].

Na kvalitě prostoru ulice se významně podílí kvalita podoby architektonického detailu a využití parteru

přilehlých objektů. Podmínkou živé a bezpečné městské ulice je komunikativnost parterů objektů s prostorem ulice. Ta je založena především typologií objektů, kdy směrem do ulice jsou umístovány prostory pro obchody a služby s přímým vstupem z ulice a výkladci, nikoliv technické zázemí. Zároveň je důležitá četnost vjemů ve výšce očí, vstupů a výkladců apod. Monobloky (např. nákupních center) často vytvářejí dlouhé úseky neaktivního parteru. Pozitivní je přiměřené množství zajímavých vjemů.

Klasifikace ulice na základě její šířky a provozního uspořádání ještě negarantuje vznik kvalitního veřejného prostranství, neboť nezahrnuje další podstatné okolnosti, jež utváří charakter místa. Dopravní uspořádání ulice a jeho tvarosloví, stejně jako umístění technických objektů a vybavení mobiliářem by mělo být podřízeno kompozici celku. Koncepce návrhu či parterových úprav ulice by se proto měla odvíjet zejména od vyhodnocení jejího urbanistického významu v rámci městské struktury. Převládající charakter a potenciál ulice je pak vhodné reflektovat i v její obecné koncepční charakteristice, od které by se měla odvíjet podoba ulice. Ulice mohou nabývat různý charakter, od klidné uličky přes obchodní ulici po reprezentativní promenádu apod.

*„Šířky ulic i proporce náměstí jsou samy o sobě pouhým vodítkem. Bez kontextu v podobě struktury, která je vymezuje, zůstanou jen číslem. Široká ulice – městská třída, není nikdy*

*sama o sobě synonymem pro řadu aktivit, kterou její bohatost umožňuje, pokud ji nevynechává adekvátní struktura.* <sup>[B.1.01]</sup>

Uliční prostor je třeba zachovávat prostupný v celém rozsahu jeho základní struktury. Prostup nelze redukovat na samotnou možnost fyzického průchodu. Součástí ulice jsou i průhledy v plné výšce a šířce uličního prostoru, dotvářející obraz ulice a usnadňující orientaci chodce. Průhledy by měly být zachovávány, případně dokončovány stromy, stromořadím.

Prostorové uspořádání ulice a její objektové vybavení je nutné komponovat pro vnímání z výšky lidských očí a pomalého pohybu – chůze. Tam, kde jsou rytmus, měřítko a umístění objektů určeny pro vnímání v rychlosti – jízda autem, dochází k vymizení lidského měřítka, deformaci prostoru a ztrátě obytnosti.

Pokud nejde o výsledek morfologie či kompozice, je zapotřebí se maximálně vyhnout mimoúrovňovosti ulic, zejména je-li důsledkem segregace dopravy. Ztráta přímého vzájemného mezilidského očního kontaktu, přerušování vztahu k parterům přilehlých budov, diskomfort chůze či pocit nebezpečí v případě podchodů, to vše vytváří neatraktivitu a neobytnost prostředí. Viz také *Veřejná prostranství dopravní infrastruktury* → [B.2.8/s. 54].

Prostranství vzniklá rozšířením ulic (plácky, nároží, podloubí, zákoutí apod.) jsou často výsledkem rostlé „chyby“. Mohou být však i komponovanou součástí urbanistické struktury. Napomáhají rytmizovat dlouhé úseky ulic, rozšiřují bohatost charakterů města. Někdy vytvářejí individuální předprostor významným objektům.

[B.1.01] ↗ IPR, KMP. *Metropolitní plán: Koncept odůvodnění: Ulice náměstí*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-06-6.

Více k tématu předprostorů je v kapitolách *Veřejná prostranství okolo solitérních budov* → [B.2.4/s. 48] a *Veřejná prostranství veřejných budov* → [B.2.5/s. 49].

Zejména křížení dvou ulic má mnohdy za následek vznik specifického místa přesahujícího významem obou křižujících se ulic.

Místotvorný potenciál křížení a lokálních prostorových „anomálií“ uliční sítě je vhodné využít například k vytvoření charakteristického, příjemně neformálního pobytového prostranství např. umístěním solitérního stromu, pobytového mobiliáře, drobných architektonických prvků či výtvarných děl.

Především na významných pražských křižovatkách, dopravních uzlech, kde se přirozeně koncentruje množství aktivit i množství lidí, je zapotřebí vhodnými úpravami prostranství, doplněním pobytových ploch minimalizovat dopady dopravní zátěže a usilovat o rozvoj místa jako kvalitního veřejného prostranství plnohodnotně využitelného pro všechny skupiny obyvatel města. Více viz *Křižovatky a křížení* → [C.2.3/s. 88].

#### [ PŘÍKLADY: ULICE ]



**011** Ulice se jako základní prvek osnova veřejných prostranství města významně podílí na celkovém obrazu města [ *Praha 1, Karmelitská* ]



**012** Živý parter a kvalitní zpracování detailu vnáší do ulice lidské měřítko a utváří příjemný a bezpečný prostor [ *Francie, Paříž* ]



**013** Pobytová část klidné městské ulice. Dostatek prostoru pro stromy, předzahrádka kavárny i odstavení kola  
[ Rakousko, Vídeň ]



**015** Plácek v místě křížení dvou ulic jako příjemné prostranství s posezením ve stínu stromu  
[ Praha 1, Vojtěšská – Pštrossova ]



**014** Častým pražským jevem jsou místa funkcionalistických činžovních domů, kde stavební čára odstupuje od uliční. Vzniká tak příležitost k obohacení ulice o drobné pobytové prostranství  
[ Praha 1, Soukenická ]



**016** Dopravně frekventovaná ikonická křižovatka prošla úpravami uspořádání ve prospěch zvýšení pobytových kvalit. NYC Dept of Transportin & NYC Dept of Design and Construction, Snøhetta (2010)  
[ USA, New York, Times Square ]

## B.1.2 Náměstí

*Náměstí je místem identifikace a permanentního potvrzování společenství, místem reprezentace národa, města, lokality, komunity, místem setkávání, salonem města.*

Náměstí je jedním ze základních kompozičních prvků města. Je uzlovým bodem osnovy veřejných prostranství a na ní založené struktury města. Je nositelem hierarchického uspořádání městských prostranství a orientačním bodem v mentální mapě města. Pojem náměstí se odvíjí od kompozičního charakteru prostoru, jeho významu ve struktuře města a způsobu jeho užívání. V současném městě existuje řada prostranství, která v místopisném názvu nesou pojem náměstí, přesto však nesplňují typologické, kompoziční charakteristiky ani odpovídající způsob užívání. Pojem náměstí se tak pomalu stává vyprázdněným.

Celkový koncept podoby náměstí by se měl odvíjet od jeho úlohy ve struktuře a životě města. Náměstí může nabývat mnoha forem v závislosti na různých faktorech, které určují jeho výslednou podobu (poloha v rámci města, původ náměstí, historický vývoj, význam, charakter struktury, která jej vymezuje, dopravní zatížení aj.). Náměstí tak může být parkové, obytné, reprezentační apod.

Náměstí je definováno také kvalitou rozhraní, tj. architekturou průčelí, fasád a mírou otevřenosti struktury, která náměstí obklopuje. Tradiční náměstí historického a kompaktního města vymezené po obvodě

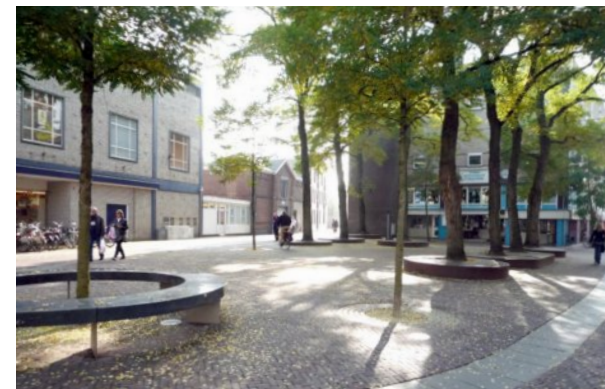
hmotou domů zpravidla patří k nejkvalitnějším veřejným prostranstvím. Tam, kde je plocha náměstí od hmoty domů oddělena rušnou komunikací, dochází ke zhoršení jeho vnímání a kvality užívání. Pro živost náměstí je důležitý přímý kontakt s parterem přilehlých budov. Kvalita náměstí se také odvíjí od jeho proporcí, tj. půdorysného rozměru a výšky okolních budov. Pokud se v prostoru náměstí nacházejí významné veřejné budovy, kompozice náměstí a způsob jeho využití by na ně měly reagovat a vytvářet jim reprezentativní předprostor. „*Stejně jako tvar náměstí je i jeho velikost v určitém, sice ne závazném, avšak přece znatelném vztahu k jeho dominantním budovám.*“<sup>[B.1.02]</sup>

Dopravní uspořádání a jeho tvarosloví, stejně jako umístění a tvarosloví vegetačních prvků, technických objektů a vybavení mobiliářem by mělo být podřízeno kompozici celku. Plocha náměstí by neměla být dělena výškovými rozdíly, pokud to není součástí kompozice celku. Neměla by obsahovat bariéry, které brání zejména přirozenému pěšímu pohybu. Měřítko a tvarosloví drobných objektů v prostoru by mělo odpovídat míře monumentality celkového prostoru. Drobná architektura a vzrostlé stromy mohou vytvářet žádoucí přechodové měřítko mezi parterem a navazujícími budovami.

Využití náměstí by mělo být polyfunkční. Mělo by umožňovat svobodnou volbu činnosti a pohybu v celé ploše bez časového omezení. Náměstí by mělo nabízet volný prostor pro shromáždění většího počtu lidí, dostatek míst k sezení, stín, prvky obohacující vnímání a užívání prostředí jako vodní prvek či umělecké dílo.

.....  
 [B.1.02] ↗ SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad.*  
 2. české vyd. Brno: ÚÚR, 2012. 111 s. ISBN 978-80-87318-21-8.

[ PŘÍKLADY ]



**017** Všechny prvky v prostoru náměstí by měly být v souladu s kompozicí celku. Lokální drobná náměstí mají potenciál stát se neformálním obytným prostranstvím a centrem komunitních aktivit obytné čtvrti  
 [ Nizozemí, Enschede ]



**018** Náměstí by mělo umožnit shromáždění množství lidí. Je-li povrch dobře vyřešen a udržován, vybízí ke spontánnímu posezení  
 [ Belgie, Brusel, Grote Markt ]

## B.1.3 Nábřeží



**019** Předprostor nádraží je náměstím. Kompaktním prostranstvím, polyfunkční plochou bez bariér přirozeného pohybu v podobě zábradlí apod.  
 [ Německo, Kolín n. Rýnem, Bahnhofsvorplatz ]



**020** Nenásilné výškové oddělení části náměstí je vhodné, pokud má kompoziční význam. Zde vymezuje parkovou volnočasovou plochu a umožňuje tak její komfortnější využití  
 [ Francie, Paříž ]

*Řeka je základní vztažnou osou urbánní a krajinné struktury města.*

*Prostor řeky v celém městě je souvztažný celek a jeho rozvoj, i v dílčích částech, je vždy třeba řešit v celoměstských souvislostech.*

*Řeka je celoměstsky významný veřejný prostor.<sup>[B.1.03]</sup>*

Součástí prostoru řeky jsou nejen vodní plocha a břehy, ale také morfologické hrany krajiny a zástavby na řeku navazující. Řeka je dynamickým krajinným prvkem, ze své podstaty plynoucího toku vnáší do statické hmoty města pohyb. Stejně jako každý úsek toku řeky má svůj význam, je třeba chápat i její břehy jako navzájem provázaný sled smyslově uchopitelných různorodých prostředí, pestrou mozaiku míst, které lemují řeku. Břehy Vltavy v Praze mění svůj charakter v souvislosti s prostředím, kterým procházejí, od přírodních břehů v úzkých hrdlech kaňonů přes plošná pobřeží nivní krajiny po městská kamenná nábřeží s náplavkami.

.....  
 [B.1.03] Detailní informace k tématu nábřeží, rozvoji prostoru řeky v celoměstských souvislostech včetně námětu konkrétních iniciačních opatření viz ↗ IPR, KVP. *Koncepce pražských břehů*. Praha: IPR, 2014.

Využití a dílčí úpravy jednotlivých břehů by vždy měly probíhat v souladu s jejich charakterem.

Veřejný prostor řeky má ve městě zejména pobytový a reprezentační charakter. Řeka je současně vodní dopravní cestou. Nábřeží a břehy řeky v minulosti plnily úlohu přímého dopravního propojení, která se však v současnosti v důsledku enormního nárůstu automobilové dopravy dostává do obtížně řešitelného rozporu jak s pobytovou, tak reprezentační úlohou.

Nivní krajina je neodmyslitelnou součástí krajinného rámce Prahy a sehrála důležitou roli při formování charakteristického obrazu jedinečné pražské historické krajiny s dominantami zámků, vil, usedlostí a mlýnů i historických pražských měst. Nivní krajinu včetně ostrovů lze zároveň velmi dobře využít k plnohodnotné rekreaci s poměrně nižšími náklady na založení a údržbu než nově založený městský *Park* → [B.1.4/s. 40].

Reprezentační charakter prostoru řeky v centru města je dán koncentrací významných objektů na nábřežích (historické a kulturní jádro města, urbánní vztažný bod města aj.). Dále je místem nejvýznamnějších vedut města, levobřežní a pravobřežní panoramata tvoří základ obrazu města.

Veřejná prostranství v prostoru řeky tvoří nábřeží, náplavky a přírodní břehy. Horní úroveň nábřeží v centru města má jako veřejné prostranství charakter promenádní, pobytový, reprezentační. Jeho hlavní kvalitou jsou výhledy na panorama města, lineární přítomnost

významných budov, lineární kontinuita. Na jeho kvalitě se významnou měrou podílejí partery přilehlých budov.

V rámci současného rozvoje horní úrovně nábřeží je třeba dobře ji navázat na síť veřejných prostranství města, kultivovat prostranství významných budov a optimalizovat provozní uspořádání uličního profilu tak, aby umožňoval komfortní pohyb všem uživatelům.

Náplavky mají jako veřejná prostranství zejména charakter pobytový, relaxační, klidový. Jejich hlavní hodnotou je bezprostřední kontakt s vodou, klid uprostřed města a panoramatické výhledy na město. V rámci současného rozvoje je třeba náplavky v oblasti kompaktního města zpřístupnit, kultivovat a vytvořit podmínky pro jejich užívání k pobytu a relaxaci tak, aby zůstal zachován jejich přirozený charakter nepřekrytý vrstvou atrakcí a komerce.

Přírodní břehy jsou součástí krajiny ve městě. Specifikem Prahy je fragmentární přítomnost přírodních břehů v samotném historickém městě, které je třeba chránit a jejich specifický charakter posilovat.

Důležitou součástí kvality veřejného prostoru řeky je kontinuální prostupnost pro pěší podél řeky v celém rozsahu města a přístupnost – napojení na síť veřejných prostranství navazujícího města.

Protože řeka je současně vodní dopravní cestou, je třeba zabezpečit z toho plynoucí úlohu náplavek a nábřeží. Vzhledem k tomu, že jde o celoměstsky významný veřejný prostor, který je zároveň v jádru památky UNESCO, je nezbytné, aby lodní doprava a její zázemí neměly na tento význam žádný negativní dopad. Nadměrný objem turistických lodí, kotvicích a plovoucích objektů

v současné době nejen degraduje prostor řeky samotný, ale zároveň destruuje historicky nejcennější panoramata města i cennou součást pobytových kvalit náplavek a nábřeží, kterou je volný výhled, a zatěžuje potenciálně klidnou relaxační oblast pro obyvatele města.

### MOSTY

Významnou součástí veřejných prostranství jsou mosty. Tvoří základní uzlové body cestní sítě města, tím i struktury veřejných prostranství města. I když jejich úloha je primárně utilitární, podílejí se zásadním způsobem na vnímání a obrazu města. Jsou metropolitní prioritou a o jejich umístění a podobě by mělo být rozhodováno primárně z celoměstské, nikoliv lokální úrovně.

### POTOKY

Významným pražským fenoménem jsou i potoky. Jejich potenciál je v současnosti na mnoha místech velmi zanedbán. Územím, kterými prochází, utvářejí, podobně jako řeka celému městu, vztažný rámec. Jsou příležitostí k vytvoření kvalitních a atraktivních veřejných prostranství. Potoky je třeba postupně revitalizovat a obnovovat přilehlé cesty, krajinné a parkové plochy či úseky nábřeží.

### [ PŘÍKLADY: NÁBŘEŽÍ ]



**021** Náplavka je prostranství s velkým pobytovým potenciálem, patří k nevyhledávanějším místům Prahy. Atraktivitu nábřeží zvyšuje vizuální kontakt s vodní hladinou a pražskými dominantami [ *Praha 2, Rašínovo nábřeží* ]



**022** Kontrast kamenného města s krajinným elementem řeky tvoří obraz Prahy, který je třeba podporovat. Vizuální kontakt s pražskými dominantami dotváří charakter a význam jednotlivých nábřeží [ *Praha 5, Smíchov* ]



**023** Reprezentativní nábřeží, proměna s charakteristickou atmosférou a výhledy na panorama řeky, by mělo svoji podobou a uspořádáním reflektovat svůj celoměstský až nadregionální význam [ *Praha 1, Alšovo nábřeží* ]



**025** Nábřeží přítoku Temže je atraktivním městským neformálním pobytovým prostranstvím, centrem komunitních aktivit [ *Velká Británie, Londýn, Regent's Canal* ]



**024** Atraktivita nábřeží a náplavek spočívá v samotné kvalitě prostranství. Kontakt s řekou, charakteristické výhledy. Umělé atrakce by neměly přebíjet charakteristickou atmosféru místa [ *Dánsko, Kodaň* ]



**026** Přírodní charakter břehu v jižním kaňonu Vltavy, který by měl být chráněn a posilován [ *Praha 16, Zbraslav* ]

## B.1.4 Park

Parky tvoří základní strukturu krajiny ve městě. Jsou veřejným prostranstvím komplementárním ke kamenným ulicím a náměstím. Z hlediska života ve městě plní roli pobytového prostranství, zelené oázy k odpočinku a načerpání duševních i fyzických sil. Těmito základním principům by měla odpovídat fyzická podoba parku i jeho prostorového uspořádání.

Parky je současně třeba chápat jako jeden z hlavních prvků ekosystému města. Kromě role rekreační by měly plnit i úlohu ekologickou a poskytovat služby ekosystémové.<sup>[B.1.04]</sup> V rámci města by měly fungovat jako součást systému zelené infrastruktury, tzv. „green infrastructure“.<sup>[B.1.05]</sup> Parky jsou příležitostí k zapojení do systému decentralizovaného odvodňování v rámci *Hospodaření s dešťovou vodou* →[C.2.8/s. 116]. Integrované řešení decentralizovaného systému odvodňování v rámci parku by mělo být nedílnou součástí krajinářských úprav s ohledem na místní charakter. Při návrhu vodních prvků a nebezpečných ploch je třeba brát v úvahu nejen cílovou pobytovou kvalitu prostředí, ale i jejich funkci systémovou.

V první řadě je vhodné využít rekreačního potenciálu ekonomicky méně náročných krajinářských ploch, rozsáhlých

[B.1.04] Ekosystémové služby je pojem nového oboru ekonomie přírody. Vyjadřují přínos ekosystémů pro kvalitu lidského života. Ekosystémové služby se dělí na služby zásobovací (potrava, dřevo, pitná voda aj.), regulační (regulace záplav, podnebí apod.), kulturní (vzdělávací, rekreační, estetické, aj.) a podpůrné (tvorba půdy, oběh živin apod.).

[B.1.05] ↗ *Green Infrastructure*. Brussels: European Commission, 2010. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/environment/nature/info/pubs/docs/greeninfrastructure.pdf>

přírodních celků, včetně klínů krajiny pronikajících do města. Je třeba usilovat o maximální přístupnost těchto míst, teprve pak uvažovat o vymezení nových parků v místech, kde tato dostupnost zajištěna není.<sup>[B.1.06]</sup>

Při návrhu nového parku i při úpravách stávajících ploch je nutno zohledňovat jak urbanistické, tak krajinářské souvislosti. Na projektu by proto měl optimálně spolupracovat krajinářský architekt, jehož specifickou odpovědností v autorském týmu je vyhodnocení a zohlednění krajinářských a environmentálních souvislostí. Obecně je třeba s prostředím zacházet citlivě. Úpravy by nikdy neměly popírat krajinářský původ a atmosféru místa. V návrhu je vhodné reflektovat střídání ročních období, proměnu prostředí, scenérie v průběhu roku. Kromě vizuálního efektu je třeba zaměřit se i na kontextuální a významovou hodnotu vysazovaných dřevin a sadových úprav, např. práci s původními druhy vegetace, jež podporuje srozumitelnost a logiku parku v rámci širších souvislostí i vztah člověka k místu.

Kritériem návrhu jsou tak především lokální souvislosti a požadavky, které jsou na park kladeny z hlediska funkce a využití, podstatné je však i hledisko jejich udržitelnosti. Už v prvních fázích projektu je třeba poměřovat budoucí náklady na údržbu s přínosem parku pro město nebo lokalitu (tzv. „cost–benefit analysis“, CBA).

Nové parky by měly vznikat tam, kde chybí, a to v první řadě transformací zanedbaných území (krajinářských brownfields, bývalých průmyslových areálů apod.).

[B.1.06] Provázanost a dostupnost parků v celoměstských souvislostech viz ↗ IPR, KMP, *Metropolitní plán: Koncept odůvodnění: Topografie, krajina a parky*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-06-6.

V menší míře se parky mohou ve městě uplatňovat i jako drobné parkové plochy, kompoziční prvky urbánní struktury (vnitrobloky, prostranství solitérních budov a parková náměstí). U těchto parků je možná větší míra masivnosti městského detailu, velkorysejší architektonická idea (odkazující i k jiným souvislostem než přírodním). V rámci úprav stávajících historických parků by mělo docházet kromě vyhodnocení krajinářských, historických a ekosystémových souvislostí také k vyhodnocení kvality a případnému zohlednění původního autorského konceptu. Důležitým aspektem návrhu městského parku je také kvalita pojednání rozhraní. Hranice mezi okolní zástavbou a parkem by měla být čitelná a kultivovaná. Park by měl vybízet člověka k návštěvě, ne se v okrajích rozpadat v indiferentní „městskou zeleň“.

Tradiční součástí parku jako reprezentativního korza bývala z hlediska využití kratochvilná zastavení jako například pavilonek s hudební produkcí. Analogicky je i dnes žádoucí v parcích umísťovat interaktivní volnočasové prvky – sportoviště, dětská hřiště, vodní prvky, zahradní kavárny apod. Atrakce by však neměly přebíjet přirozenost prostoru, větší hodnotou je často pouhá možnost posedět a vnímat samotné místo. Míra a typ vybavení parku také závisí na tom, zda jde o lokální parčík dostupný z domu do několika minut a plnící roli krátkodobé rekreace, nebo zda jde o park většího měřítka určený pro celodenní užívání.<sup>[B.1.07]</sup>

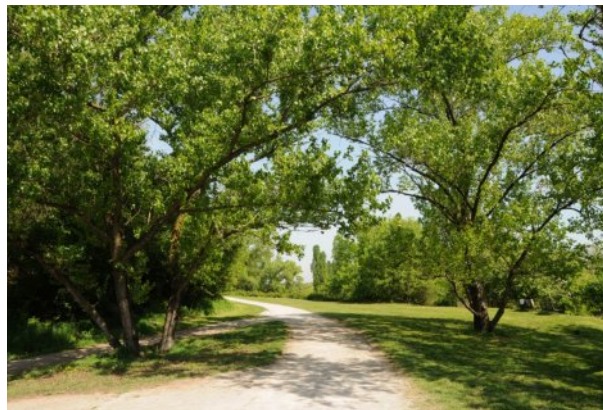
Více také viz kapitola *Stromy a vegetace* →[D.2/s. 157].

[B.1.07] Klasifikace parků na základě velikosti a významu viz ↗ IPR, KMP, *Metropolitní plán: Koncept odůvodnění: Topografie, krajina a parky*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-06-6.

[ PŘÍKLADY ]



**027** Park jako typ veřejného prostranství rozšiřuje škálu možností trávení času ve městě  
 [ *Praha 1, Kampa* ]



**029** Současné pojetí komponovaného parku je střídme a kontextuální. Významová hodnota tkví i v užití původních druhů vegetace. Park tak působí přirozeně. Má příjemný srozumitelný detail a edukativní přesah  
 [ *Itálie, Milano, Parco Nord* ]



**031** Vinice Grébovka, pozůstatek kulturní hospodářské krajiny Prahy, je příkladem městského zemědělství, určuje charakter parku, rozšiřuje možnosti trávení volného času a pozitivně ovlivňuje i obraz města  
 [ *Praha 2, Havlíčkovy sady* ]



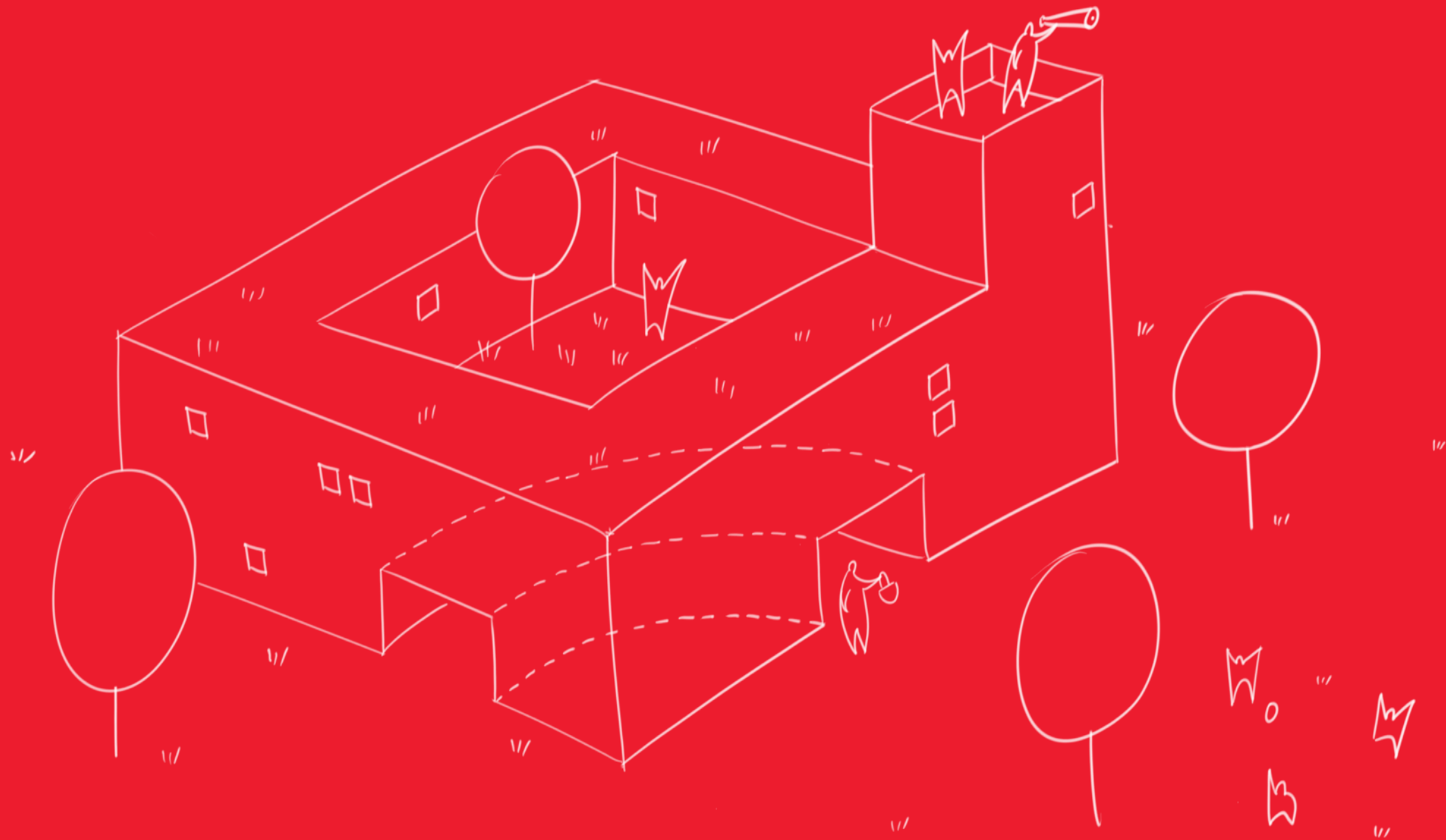
**028** Území opuštěného železničního koridoru s náletovou vegetací bylo vymezeno jako chráněné území. Pobytová místa citlivě akcentují původní využití. Park je ponechán působení přírodních procesů  
 [ *Německo, Berlín, Südgelände* ]



**030** Hřiště v parku nabízí sportovní vyžití na čerstvém vzduchu. Je vhodně integrováno do prostředí městského parku, díky absenci oplocení není výraznou prostorovou bariérou  
 [ *Švédsko, Stockholm, Vasaparken* ]



**032** Park jako prostředek kultivace prostředí autobusového nádraží.  
 RAW, Z. Sandler (2007)  
 [ *Litomyšl* ]



## B.2 Specifické a doplňkové formy veřejných prostranství

### B.2.1 Pasáže a průchody

*Pasáže a průchody v historickém a kompaktním městě patří k pražským specifickým a měly by být jako fenomén chráněny a rozvíjeny.*

Pasáže a průchody jsou prostranstvím na pomezí veřejného a soukromého, interiéru a exteriéru. Pozitivně obohacují základní uliční síť o další propojení a zpřístupňují vnitřní dvory bloků a uzavřených struktur zástavby. Neměly by ale nahrazovat úseky základní uliční struktury.

Pasáže v historickém centru by měly být rozvíjeny a doplňovány jak z hlediska urbanistického a architektonického, tak z hlediska funkce. Měly by být živým interiérem města, do kterého ústí otevřené živé partery navazujících objektů. Z hlediska městského života přinášejí nesrovnatelně vyšší kvalitu než monofunkční komerční objekty nákupních center. Drobné obchodní jednotky by neměly být slučovány do velkých, neboť tím dochází k nežádoucímu umrtvování parteru.

Pasáže by měly být veřejně přístupné, přirozeně navazovat na uliční síť. Měly by „zvat dovnitř“, tzn. v běžném režimu je nevhodné pasáž od exteriéru oddělovat dveřmi. To souvisí i s vnímáním klimatu, klima uvnitř pasáže má stejný charakter jako na ulici.

Pasáže a průchody se typologicky mírně odlišují. Pasáž je v podstatě protažením veřejného prostranství města do vnitřní struktury bloků, při zachování typu parteru objektů do pasáže ústících (výkladce, vstupy, živý parter propojený s prostorem pasáže) a funkcí (pobytový parter). Průchod je oproti tomu spíše účelovým protažením cesty skrz jednotlivé domy či bloky. Jeho primární ambicí není živý a pobytový parter.

Pasáže je třeba vnímat jako samostatný architektonický objekt, jehož řešení i dílčí úpravy by měly dodržovat jednotný koncept.

Stávající průchody by měly být zachovány, doplněny dalšími úseky a neměly by být zaslepovány.

Neměly by být stírány rozdíly mezi pasáží, průchodem a exteriérovým veřejným prostranstvím (ulicí, náměstím apod.). Jednotlivé typy jsou charakterizovány odlišnou dlažbou, způsobem osvětlení, detailem parteru, mobiliářem, parterem domů.

[ PŘÍKLADY: PASÁŽE A PRŮCHODY ]



**033** Pasáž je autonomním architektonickým objektem. Prosklený strop efektně prosvětluje pasáž denním světlem a přibližuje tak atmosféru pasáže exteriéru  
 [ *Praha 1, pasáž v budově České národní banky* ]



**034** Pasáž jako protažení živého komerčně–kulturního parteru do vnitřní struktury bloku  
 [ *Praha 1, pasáž U Stýblů* ]



**035** Potenciál průchodů v historickém městě, tzv. *Kischova mapa Prahy* autorů Lenky Milerové, Vojtěcha Tecla a Tomáše Nováčka, FA ČVUT (2013)  
 [ *Praha 1, Staré Město* ]



**036** Průchod přes pavlačový dvůr propojuje Malé náměstí s Michalskou ulicí. Je třeba podporovat původní atmosféru průchodů a nezahlcovat je komerčními aktivitami a reklamou  
 [ *Praha 1, Malé náměstí, průchod Rychterovým domem* ]

## B.2.2 Prostranství ve vyšších úrovních města

[ PŘÍKLADY ]

Veřejným prostranstvím města mohou být i veřejně přístupné plochy ve vyšších úrovních. Mohou to být terasy, ale i střechy objektů. Na základě dohody mezi městem a vlastníky může jít i o budovy v soukromém vlastnictví.

Zejména u nově vznikajících výškových staveb by bylo žádoucí iniciovat v rámci přípravy jejich umístování dohodu o zpřístupnění střešní terasy pro veřejnost.



**037** Výhled ze střechy výškové budovy nabízí nový pohled na město [ Francie, Paříž, Tour de Montparnasse ]



**038** Pobytová střecha muzea je veřejně a snadno přístupná přímo z nábřeží. Renzo Piano (1997) [ Nizozemí, Amsterdam, Science Center Nemo museum ]



**039** Veřejně přístupná lávka historického výtahu, který propojuje nábřeží s horní úrovní ostrova, nabízí výhled na centrum města [ Švédsko, Stockholm, Katarina lift ]



**040** Terasa na střeše univerzitní menzy jako civilní pobytové prostranství s vyhlídkou na město [ Švýcarsko, Curych, ETH Zürich – Mensa Polyterrasse ]

## B.2.3 Veřejně přístupné vnitrobloky

Vnitroblok je rubem uličního prostoru. Je zpravidla klidným prostranstvím se specifickou intimní atmosférou, nabízí neotřelý pohled na město, neboť budovy se do něj obrací zpravidla svou „zadní“ fasádou. Má-li vnitroblok fungovat jako veřejné prostranství, musí být veřejně přístupný z uličního prostoru. Pro vnitřní blok je typické, že má často jen jeden až dva tyto přístupy, domovním průchodem, případně mezerou mezi domy.

Vnitrobloky obecně jsou pro město důležité i z hlediska přítomnosti vegetace a jejího klimatického přínosu. Lze je chápat jako rezervu nebo příležitost pro vytvoření veřejných zahrad, jejichž výhodou může být mimo jiné i dobrá sociální kontrola. Mohou plnit roli oddechového prostranství pro obyvatele bloku a nejbližšího okolí, pro hru dětí apod.

Klasické pražské bloky z konce 19. a první poloviny 20. století jsou zpravidla charakteristické tím, že je vnitroblok rozparcelován. Ke každému domu patří příslušná část vnitrobloku, což možnost sloučit parcely a zpřístupnit vnitřní blok jako celek komplikuje. Podmínkou by byla buď dohoda všech vlastníků, nebo oboustranně výhodná dohoda s městem o vykoupení pozemků. Obvyklým jevem je však zpřístupnění části vnitrobloku, která přilehá ke konkrétnímu domu, a to umístěním služeb a provozoven v nádvořích budovách, které tradičně sloužily různým doplňkovým provozům, dílnám apod. Dochází tak k rozšíření komerčního potenciálu parteru dovnitř uzavřené struktury bloku. Specifický charakter vnitrobloku nebo jeho části propůjčuje umístění kulturní instituce, např. divadla, biografu či galerie.

V nově budovaných blokových strukturách je třeba s vnitrobloky počítat jako s místy, která mají městotvorný potenciál a která se mohou stát atraktivním veřejným prostranstvím.

Vnitroblok může být různorodě využíván a nabývat různých podob od poloveřejné obytné zahrady po neformální plácek v závislosti na lokálních podmínkách, na rozloze bloku, na typu budov, které jej vymezují atd. Je-li vnitroblok vymezen jedním objektem, případně komplexem budov, které jsou využívány jako celek (např. škola), pak by měl vnitroblok sloužit jako společné celistvé prostranství. Je-li vnitroblok vymezen např. obytnými domy nebo různou typologií budov, pak lze uvažovat o jeho členění a následně hierarchizaci těchto částí včetně stanovení režimu užívání. Veřejně přístupné vnitrobloky mohou v roli průchodu skrze blok také navyšovat propustnost města, viz také *Pasáže a průchody* → [B.2.1/s. 43].

### [ PŘÍKLADY ]



**041** Umístění kulturní instituce ve vnitrobloku je jedním ze způsobů využití jeho prostorového potenciálu. Jindřich Smetana a Tomáš Kulík (1997)  
 [ *Praha 7, Divadlo Alfred ve dvoře* ]



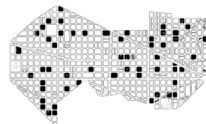
**042** Příklad kvalitního a zároveň civilního pojednání současného obytného „superbloku“. Kompozice živého prostranství ve vnitrobloku je součástí celkového řešení polyfunkčního bloku. Rafael Moneo (1993)  
 [ *Španělsko, Barcelona, L'illa Diagonal* ]



**043** Protažením parteru do vnitrobloku vzniká pobytové prostranství s charakterem podobným náměstíčku  
[ Německo, Berlín, Hackesche Höfe ]



**044** Barcelonská společnost pro podporu revitalizace čtvrti L'Exaimple se systematicky zabývá renovací určitého procenta vnitrobloků a jejich zpřístupňováním veřejnosti. Knihovna se seniorským centrem v části jednoho z typických barcelonských vnitrobloků i přilehlé pobytové veřejné prostranství s dětskými herními prvky mají pozitivní sociální dopad na místní komunitu. RCR Arquitectes (2006)



[ Španělsko, Barcelona, Jaume Fuster Library ]

## B.2.4 Veřejná prostranství okolo solitérních budov

[ PŘÍKLADY ]

Veřejné prostranství, které je fyzicky i významově vázané na konkrétní stavební objekt nebo budovu, by mělo být buď součástí *Ulice* → [B.1.1/s. 33] či *Náměstí* → [B.1.2/s. 36], nebo autonomním prostranstvím (např. parkem, zahradou či areálem) reflektujícím charakter a využití budovy a kompozičně navazujícím na přilehlou strukturu města.

Solitérní budovy s ideovým, společenským či kulturním významem, jež přesahuje rámec nejbližšího okolí, jsou ze své podstaty obvykle dominantním objektem, který do jisté míry definuje podobu navazujících prostranství, uplatňuje se v průhledech apod. Přilehlá a navazující veřejná prostranství by proto měla svým uspořádáním význam stavby reflektovat. Více také viz *Veřejná prostranství veřejných budov* → [B.2.5/s. 49].

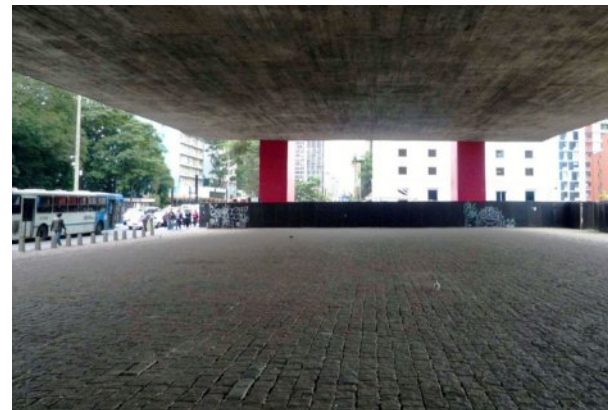
Nezbytné manipulační, parkovací plochy a vjezdy do garáží by měly být v rámci prostranství solitérních budov vhodně integrovány, aby se nestaly vizuální nebo fyzickou bariérou a neprodukovaly zbytkové plochy. To jsou zejména modernistické solitérní stavby, které se nacházejí i v rámci tradiční struktury města, svoji architekturou a pozicí vůči uliční čáře tuto strukturu záměrně nerespektují a vytvářejí problematické zbytkové prostory nebo monofunkční plochy vegetace či parkovišť, které by bylo vhodné dodatečně komplexně řešit v návaznosti na přilehlou strukturu veřejných prostranství, adekvátně vůči architektuře budovy a s důrazem na zlepšení celkové kvality navazujícího prostranství.



**045** Vjezd do garáží není umístěn v rámci budovy, přesto nepřekáží pěšímu pohybu, netvoří vizuální bariéru. Je součástí kompozice celku. O přiměřeně vysokou zídku se lze opít. Projektil (2009)  
 [ Praha 6, Národní technická knihovna ]



**046** Objekt galerie vhodně integrován do městské struktury. Prostranství v bezprostřední návaznosti na budovu je kultivovaným parkem  
 [ Španělsko, Barcelona, Can Framis Museum ]



**047** Velkoryse navržené prostranství pod hlavní budovou muzea je rozšířením ulice. Využívá se i ke kulturním a společenským akcím. Lina Bo Bardi (1968)  
 [ Brazílie, São Paulo, Museu de Arte de São Paulo ]



**048** Umně ztvárněné provozní uspořádání ulice technicistní grafikou formálně odkazuje na architekturu dominanty. Škola a její předprostor spolu vizuálně korespondují. Périphériques Architectes (2004)  
 [ Francie, Paříž, Jussieu 16M / L'Atrium ]

## B.2.5 Veřejná prostranství veřejných budov

[ PŘÍKLADY ]

Veřejný prostor města vytvářejí kromě veřejných prostranství zejména veřejné budovy. Ideový a dějový obsah těchto budov a jejich význam ve společenské i urbánní struktuře města by měl být podpořen podobou a využitím na ně navazujících veřejných prostranství. Podoba a obsah veřejného prostoru budov naopak můžou významně ovlivnit kvalitu veřejných prostranství.

Jedním z hlavních předpokladů kvality veřejných prostranství je existence důvodu k setrvání. Zejména veřejné kulturní instituce disponují potenciálem stát se atraktorem oblasti a současně zastřešovat svým obsahem a energií obsah přilehlých veřejných prostranství. Může tak dojít k synergii institucionální kultury – veřejných budov a neinstitucionální kultury – veřejných prostranství.

Samotná podstata veřejného prostoru je naplňována vzájemnou otevřeností a interakcí. Tato otevřenost se může odehrávat skrze fyzické prostupy – okna, dveře, fasády, vstupy apod., stejně jako přeneseně přes vnímání vnitřního významu.

V rámci města je zapotřebí navázat spolupráci s kulturními a společenskými institucemi, která vytvoří systém provázání vzájemných aktivit s cílem povýšit jak kvalitu veřejných prostranství, tak veřejného prostoru budov. V systémové rovině může jít například o propojený informační systém ve veřejném prostoru města, důraz na komunikaci formou propagace na exteriérech budov, která může nahradit přímou komunikaci skrze transparentnost a otevřenost, jež často zejména u historických budov schází. Viz také *Kulturní reklama* →[D.8.3/s. 269].



**049** Předprostor školy by měl být jedním ze styčných bodů mezi veřejností a vzdělávací institucí vhodným k neformálním setkáním, trávení volných chvil i k prezentaci školy a konání společenských akcí [ *Praha 6, Dejvice, Fakulta architektury ČVUT* ]



**050** Komunikace veřejné instituce navenek reprezentuje její otevřenost. Galerie dává nahlédnout, co se odehrává uvnitř jejích zdí, a vzbuzuje tak zájem o kulturní dění u široké veřejnosti [ *Velká Británie, Londýn, The National Gallery* ]



**051** Muzeum se otevírá do veřejného prostoru skrze interakci s navazujícím veřejným prostranstvím, zvyšuje se tak atraktivita muzea i samotného prostranství [ *Rakousko, Vídeň, Museum moderner Kunst* ]



**052** Prostranství Nové scény Národního divadla jako platforma vhodná pro konání kulturních, společenských akcí, uměleckých instalací a happeningů [ *Praha 1, Nová scéna Národního divadla* ]

## B.2.6 Vyhrazená prostranství – areály

Veškerá kritéria kvality a pravidla týkající se provozního uspořádání a prvků popsaná v manuálu lze principiálně aplikovat i v případě tvorby vnitřních prostranství areálů. Bez ohledu na režim přístupnosti totiž mohou vyhrazená prostranství v rámci areálu vykazovat stejné znaky jako veřejná prostranství mimo areál.

Areál je funkční, kompoziční a významový celek, který v měřítku lokality nebo města pracuje s kontextem širšího území, v rámci areálu však může vytvářet kontext vlastní. Veřejně přístupný areál má ve městě opodstatnění, pokud kompozičně a urbanisticky odpovídá struktuře města a přispívá k jeho (kulturnímu) obohacení. Pro společnost je hodnotou, poskytuje-li nový, prostorový a kulturní zážitek či obecně prospěšnou funkci, která vyžaduje určitou míru autonomie. Areál by měl být jasně pojmenovatelný (např. hřbitov, zoo, nemocnice, tržnice, výstaviště aj.).

Rozsáhlé areály by neměly znemožňovat základní prostupnost širšího území, přerušovat nadlokálně významné kontinuální cesty a celoměstsky významný veřejný prostor. Vnitřní uspořádání areálu by mělo v možné míře respektovat původní kvalitu prostoru (krajiny), která převyšuje hodnotu vlastního areálu.

Tam, kde to urbanismus města vyžaduje, je třeba areál navázat na síť veřejných prostranství města, např. umísťovat vstupy do areálu na hlavní osy území apod. Nemusí to platit v některých odůvodněných případech, pokud je například areál enklávou se svébytným charakterem, která je kompoziční součástí města. Vstup by však měl být vždy dobře přístupný s ohledem na potřeby města i lokality, včetně návaznosti na veřejnou dopravu. Součástí vstupu by mělo být i citlivé označení se základními informacemi o areálu. Obecně

řečeno – forma vstupu by měla kultivovaně symbolizovat překročení určité hranice, za kterou začíná odlišný svět.

Přestože může areál být důležitým atraktorem a vztažným bodem v rámci své lokality, nesmí degradovat svoje okolí. Nejbližší okolí areálu by se nemělo stát periferií. Pokud areál ze své podstaty generuje zvýšenou dopravní zátěž, je třeba, aby byl tento aspekt zahrnut už v koncepčních úvahách při zřizování, rozvoji a provozu areálu, aby nedošlo ke zhoršení kvality života v širším okolí.

Vznik nového areálu by měl být podmíněn určitým přínosem pro město. Zeď (oplocení) areálu má zdůrazňovat význam a charakter místa, ne separovat areál za účelem např. rezidenční segregace. Pro celkovou kvalitu městského prostoru není vhodné vytváření monofunkčních areálů bydlení, tzv. „gated communities“, tedy záměrná segregace části města, jejíž charakter za plotem se liší jen strukturou a majetkovým statusem obyvatel.

[ PŘÍKLADY ]



**053** Zeď areálu může mít opodstatnění, pokud není pouhou izolující bariérou, ale kompoziční součástí celku, zdůrazňuje význam místa a odkazuje na jeho historii  
 [ Praha 7, Holešovice, Pražská tržnice ]



**054** Průmyslový areál je vhodně integrován do prostředí parku. Topoly přirozeně rostoucí vně areálu se objevují i uvnitř, čímž se pohledově stírá rozdíl mezi prostředím areálu a okolím  
 [ Itálie, Milano, Parco Nord ]

## B.2.7 Veřejná prostranství sídlišť

*Zásadním stavebním i nestavebním zásahům na sídlišti by mělo předcházet kvalitativní vyhodnocení celkového prostoru a z něj vycházející vize o směřování území sídliště jako celku sdílená všemi aktéry v území.*

Sídliště, plochy obytných celků komplexní bytové výstavby druhé poloviny 20. století, představují nezanedbatelnou část Prahy a jeden z nejvýraznějších vstupů modernistických tendencí do organismu města a krajiny. Modernistické město, rozvolněná kompozice hmot ve volném prostoru, je postaveno na opačných základech než tradiční město vycházející z principů ideálu bydlení v zeleni. Tento fakt je třeba brát jako východisko všech koncepčních úvah o budoucnosti sídlišť.

Přes množství nesporných problémů je třeba sídliště chápat tak, že rozšiřují nabídku typů městského bydlení v Praze. Mohou mít odlišnou urbanistickou a architektonickou kvalitu než tradiční městská struktura. Jsou potenciální urbanistickou laboratoří, příležitostí k vytvoření prostředí, které může svojí novou kvalitou konkurovat tradičním formám. Stále aktuální snaha o formální humanizaci sídlišť pomocí pestrobarevných klíčovitých nátěrů fasád či nástaveb sedlových stříšek není klíčem k vytvoření příjemného prostředí pro život. Tento cíl vyžaduje hlubší koncept včetně úvahy o uspořádání a fungování veřejných prostranství.

Sídliště zpravidla není otevřenou strukturou, je naopak ukončeným systémem, autonomním celkem v rámci města. Proto je třeba o každém sídlišti uvažovat a pracovat

s ním v koncepční rovině komplexně. Jednotlivá sídliště se od sebe neodlišují jen velikostí a počtem obyvatel, ale urbanistickým rozvržením, vztahem k okolní struktuře města, dopravními a krajinnými vazbami a mnoha dalšími faktory, které ovlivňují celkovou podobu a kvalitu sídliště. Mnohá sídliště jsou velkorysým autorským dílem, často nedokončeným podle původního konceptu. Původní ideu a koncept je třeba v úvaze o jejich budoucnosti zohlednit, mohou být dobrým vodítkem, jak se sídlištěm pracovat.

Prvním krokem, který by měl předcházet zásadním stavebním nebo parterovým úpravám, je vyhodnocení kvality a rozvojového potenciálu každého jednotlivého sídliště. Kvalita sídlišť je primárně založena v urbanistickém řešení celku, proměna samotných, často nefungujících veřejných prostranství může být plně dostačujícím nástrojem změny jen v některých případech, jinde jsou nutné zásahy do urbanistické struktury a základního systému dopravy. Ulice na sídlišti často není ulicí, je silnicí, čistě účelově „vykrojenou“ z krajinného podkladu, která produkuje zbytkové plochy. Množství slepých komunikací a monofunkčních ploch je náročné na údržbu, znesnadňuje orientaci i fyzický pohyb. Prostranství sídlišť jsou v současné době zahlcena auty. Možnost zaparkovat na dohled od svého obydlí je však obyvateli zpravidla vnímána jako hodnota. Je třeba prověřit možnosti nového systému chytrého parkování, prostorového a provozního uspořádání veřejných prostranství. Součástí návrhu úprav veřejných prostranství by vždy měla být koncepce dopravy včetně dopravy v klidu. Mimoúrovňová propojení pěších vazeb je třeba eliminovat a hledat řešení v jedné úrovni.

Veřejná prostranství je třeba znovu vymezit. Nastavit jejich uchopitelný řád a hierarchizaci. Pokusit se

o (znovu)nalezení paměti a identity jednotlivých míst i sídliště jako celku. Návrat smyslových vjemů. Návrat dominant, orientačních bodů, cesty a cíle, měřítka člověka. Jednou z cest může být například vložení nové „mřížky“ ve vrstvě parteru, tvořené spojnicemi a uzlovými body, kde měřítka jednotlivých polí odpovídá osvědčenému měřítku tradičního města. (To je úkol o to těžší, že kód této mřížky musí zároveň vycházet z kódu urbanistické kompozice objektů, případně alespoň s ním koexistovat – nemůže ho ignorovat, či dokonce popírat. Současné by bylo třeba tuto novou strukturu parterové mřížky navrhnout tak, aby umožňovala diverzifikované využití.)

Vzhledem k charakteru sídlišť není z hlediska kompozice veřejných prostranství nutné přejímat pouze principy tradičního městského prostředí, v odůvodněných případech může být vhodné vycházet také z krajinné typologie. Na sídlištích, která se nacházejí v blízkosti krajinných celků s významným rekreačním potenciálem, je vhodné uvažovat o způsobu, jak veřejná prostranství sídliště napojit na tyto celky a na systém pěších cest v krajině. Kvalita stromů a keřů na sídlištích je i z hlediska prostorového působení – kompozice a měřítka – velmi nízká, přesto si obyvatelé „zeleň“ velmi považují (mnohdy stromky sázeli vlastníma rukama). Jakýmkoli zásahům by proto měla předcházet odborná revize vegetačních prvků sídliště, a to včetně vyhodnocení jejich významu pro místní komunitu.

Důsledkem opuštění tradičního způsobu utváření města je převaha volných ploch. Zastavěná plocha v průměru představuje pouhou jednu pětinu celého sídliště. Množství veřejně přístupných ploch je problematické vzhledem k nalezení jejich adekvátního využití i z hlediska nákladů na údržbu.

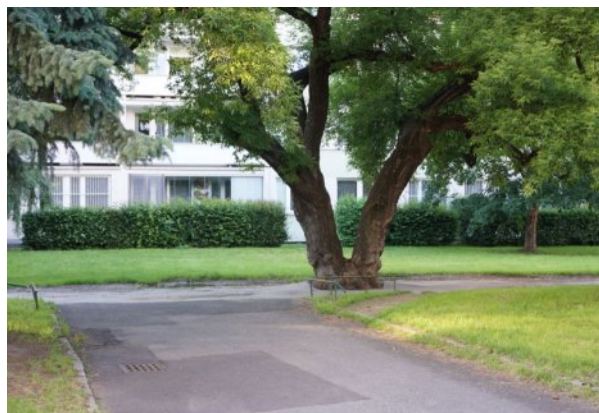
Je třeba plochy nově členit a hierarchizovat od extenzivních po intenzivní z hlediska využívání i péče. Lze uvažovat o pronájmu části bezprizorných veřejných prostranství do péče jiných subjektů, ideálně do rukou vlastníků sousedních objektů a nastavit sdílení zodpovědnosti za veřejné prostranství tak, aby údržba byla částečně zajištěna z jiných zdrojů. Na základě rámcové koncepce rozvoje konkrétního sídliště pak lze uvažovat o vyjmutí určité části ploch z množiny veřejných prostranství.

Prostředí sídlišť primárně slouží především svým obyvatelům. Veřejná prostranství však často ani vybavením, ani uspořádáním nereflektují soudobé požadavky na lokální komunitní život a aktivity. Je třeba klást důraz na vytváření míst pro neformální setkávání a pobyt; jedním z nástrojů by měla být i citlivá, cílevědomá a dobře zorganizovaná participace, zapojení místních obyvatel do utváření veřejných prostranství.

[ PŘÍKLADY: VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ ]



**055** Site specific návrh veřejného prostranství vycházející z charakteru místa i potřeb obyvatel může pomoci dotvořit identitu sídliště a tím napomoci identifikaci jeho obyvatel s prostředím, kde žijí [ *Chrudim, Požárnicků* ]



**056** Je třeba velmi citlivě odhalovat paměť místa uvnitř i vně sídliště. Fyzické projevy původní krajiny, topografie mohou mít místotvorný potenciál. „Strom“ jako symbol, orientační bod a místo setkání [ *Praha 8, sídliště Invalidovna* ]



**057** Tématem veřejných prostranství sídliště je i práce s parterem domů. Alternativou komerčního parteru může být využití přízemních částí paneláku pro komunitní zázemí a vytvoření adekvátního domovního vstupu, přechodu z interiéru do exteriéru. Právě rozhraní veřejného prostranství je místem pro zintenzivnění drobného měřítka, detailu, reflektuje důstojnost bydlení a ovlivňuje vnímání sídliště jako celku. Stefan Forster (2003) [ *Německo, Leinefelde* ]



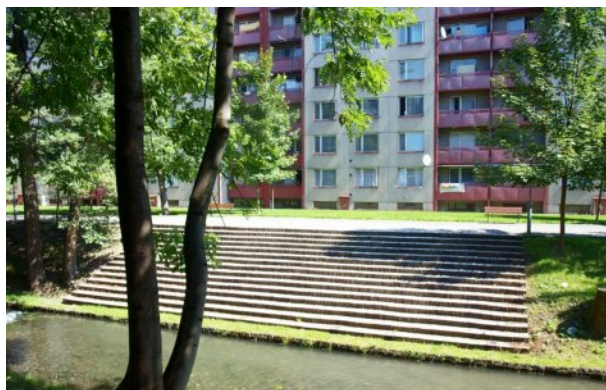
**058** Sídlíště bohatostí vjemů v současnosti nemůže konkurovat městu. Vnímatelná škála měřítek postrádá komponovaný detail, který je nositelem estetické kvality a atraktivity prostředí [ *Švédsko, Stockholm, Hammarby Sjöstad* ]



**059** „Urban gardening“ jako forma aktivit ve veřejném prostoru. Komunitní zahrádky jsou možností, jak využít rozsáhlé volné plochy, jak oživit prostředí sídlišť, vypěstovat vztah obyvatel ke svému okolí [ Švédsko, Stockholm, Hammarby Sjöstad ]



**061** Pravidelné trhy mohou být impulsem k vytvoření adekvátního prostranství, tržního místa pro konání podobných akcí. Děj jako nástroj k nalezení fyzické podoby místa [ Praha 8, sídliště Dáblice ]



**060** Prostranství sídlišť mají být krásná v jednoduchosti. Tak, aby současně odpovídala přísnosti a měřítku panelových domů a byla udržovatelná. Mohou se stát přirozeným pojítkem s okolím. AP Atelier (2002) [ Litomyšl, nábřeží říčky Loučné ]



**062** Centrální park je pro mnohá pražská sídliště ústředním prostranstvím, kde se odehrávají společenské a rekreační aktivity. Jejich vhodnou kultivací lze zvýšit kvalitu života na sídlišti [ Praha 9, sídliště Prosek, park Přátelství ]

## B.2.8 Veřejná prostranství dopravní infrastruktury

[ PŘÍKLADY ]

Prvky „rychlé“ dopravní infrastruktury jsou součástí nadřazeného dopravního systému. Kontakt s městským prostředím, s veřejným prostranstvím, představuje střet dvou měřítek. Znásobeného měřítka vnímatelného pohledem z jedoucího vozidla a měřítka člověka.

Vztah kapacitní infrastruktury s parterem města nebyl a stále není v současnosti uspokojivě řešen. V její blízkosti vzniklo a stále vzniká množství zbytkových, nevhledných a neuchopitelných prostranství. Mimoúrovňové křižovatky a estakády rychlostních komunikací, násypy železnic apod. jsou typickými příklady neprostupných či obtížně prostupných bariér. Mezi problematická místa patří i plošně ozeleněné „zbytky“ a ochranná pásma podél komunikací.

V souvislosti s novou výstavbou dopravní infrastruktury je zapotřebí eliminovat vznik dalších vágních a nevyužitých prostranství. Nelze vycházet pouze z technických požadavků, i nadřazená dopravní infrastruktura musí být podřízena urbanistické kompozici města. Současně je třeba ji lokálně ukotvit, řešit využitelnost a detail míst v jejím bezprostředním okolí. V případě stávající infrastruktury je žádoucí hledat možnosti, jak ji do města dodatečně integrovat. Konkrétní řešení jednotlivých případů pak záleží na individuálním posouzení lokálních souvislostí.

Tam, kde se v dohledné době neuvažuje o celkové přestavbě území nebo prostor nebude vyňat z množiny veřejných prostranství a nebude určen k zastavění, se v zásadě nabízejí dvě možnosti.

V prvním případě lze prostranství v blízkosti infrastruktury integrovat tak, že se stane součástí rozsáhlejšího veřejného prostranství (cesty, ulice,

parku, nábřežní promenády apod.), nebo krajiny, to znamená, že infrastruktura ztratí nad místem dominantní vliv. V takovém případě lze místo kultivovat i poměrně nenáročnými zásahy (úklid, materiálové úpravy apod.) v rámci větší investiční akce, která se vztahuje k širšímu území.

V některých případech, např. je-li infrastruktura solidní architekturou, lze uvažovat o novém alternativním využití a fyzických úpravách ploch v jeho blízkosti na plnohodnotné veřejné prostranství (např. kultivované komerční plochy, parkoviště, skateparky, kluby apod.). Infrastruktura se tak může stát přiznaným motivem místa.

Doprovodnou vegetaci podél komunikací – porosty technické ochranné výsadby je vhodné definovat a integrovat pomocí krajinářských nástrojů, viz *Keřové a bylinné porosty a biotopy* →[D.2.3/s. 170]. Tato v současnosti „zbytková zeleň“ je s oblibou využívána pro umístování velkoplošných reklamních zařízení. Je třeba regulovat velikost a množství těchto reklamních ploch, které vizuálně degradují jak své nejbližší okolí, tak i celkovou vizuální kvalitu města<sup>[B.2.01]</sup>, viz také *Velkoplošná reklama* →[D.8.1/s. 264]. Naopak žádoucí je, aby přilehlé plochy komunikací byly kultivované, kvalitní po krajinářsko–architektonické stránce a tím atraktivní na pohled nejen z pozice řidičů osobních vozů, ale uživatelů všech typů dopravy.

.....  
 [B.2.01] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 77–§ 78: Stavby a zařízení pro reklamu a informace.



**063** Viadukt v městském prostředí nevytváří takovou bariéru jako vedení železnice na valu. Je propustnější pro pohyb a oblouky viaduktu se dají využít i jako alternativní parter, čímž ožívají přilehlá prostranství  
 [ Švýcarsko, Curych ]



**064** Prostranství pod dálniční estakádou jako atraktivní neformální park. Skatepark je již takřka tradičním využitím podobných prostranství, dobře komunikuje s architekturou infrastruktury  
 [ Španělsko, Barcelona ]



**065** Rozsáhlý nábrežní park podél řeky plynule podchází i pod mosty dopravní infrastruktury, které se stávají součástí architektury promenády. Stíní, slouží ke kotvení herních prvků apod.  
[ Španělsko, Madrid, park Madrid Rio ]



**066** Prostranství v blízkosti dopravní železniční infrastruktury jsou v Londýně tradičně využívána pro oblíbená a kultivovaná tržiště  
[ Velká Británie, Londýn, Borough Market ]

<b>A Úvod</b>	<b>9</b>
<b>B Typologie</b>	<b>25</b>
<b>C Uspořádání</b>	<b>57</b>
<b>C.1 Uspořádání uličních profilů</b>	<b>63</b>
C.1.1 Sdílený prostor	66
C.1.2 Klidné a zklidněné ulice	70
C.1.3 Významné ulice se zklidněným provozem	72
C.1.4 Ulice zatížené motorovou dopravou	74
<b>C.2 Části veřejných prostranství</b>	<b>77</b>
C.2.1 Pěší prostor	77
C.2.2 Vozovka a jízdní pruhy	83
C.2.3 Křižovatky a křižení	88
C.2.4 Zastávky tramvají a autobusů	93
C.2.5 Cyklistická opatření	101
C.2.6 Parkování	107
C.2.7 Hřiště	112
C.2.8 Hospodaření s dešťovou vodou	116
<b>D Prvky</b>	<b>119</b>
<b>E Přílohy</b>	<b>279</b>

C

USPOŘÁDÁNÍ



*Uspořádání veřejného prostranství musí vycházet z celkové kompozice prostoru, která zohledňuje funkční potřeby a jejímž cílem je pobyťová kvalita místa.*

*Ve městě je vhodné vytvářet prostředí, které pohyb přiměřeně zvolní a zklidní.*

Provozní uspořádání veřejných prostranství organizuje pohyb tam, kde je to z hlediska funkčnosti a bezpečnosti nutné. Pobyťově nejvstřícnější jsou však veřejná prostranství s maximální mírou sdílení prostoru a svobodou pohybu i pobytu zejména pro chodce.

Uspořádání by při zachování funkčnosti mělo vždy primárně vycházet z celkové kompozice prostoru a být jí podřízeno. Linie hran chodníků, doprovodných objektů apod. by měly vycházet z kompoziční úvahy, která již zohledňuje potřeby funkční.

Uliční prostranství je třeba řešit jako celek s vyváženým vztahem mezi jeho jednotlivými částmi, proto zpravidla není vhodné místo rekonstruovat po dílčích částech bez jeho celkového zkvalitnění. Podrobněji o celostním přístupu při přípravě a zadávání zakázek viz *Procesy tvorby, správy a užívání veřejných prostranství* → [návrh Strategie kvality veřejných prostranství/V/s. 35].

Cílem nemůže být pouhé splnění technických a legislativních požadavků. Jejich mechanické uplatnění je zpravidla příčinou vzniku neobytného prostoru. Uspořádání veřejného prostranství musí vycházet z celkové kompozice prostoru, která zohledňuje funkční potřeby a jejímž cílem je pobyťová kvalita místa.

#### VZTAH JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ POHYBU

Na veřejném prostranství by spolu měly druhy pohybu vzájemně kooperovat a vhodně se doplňovat. Je třeba počítat alespoň s pěším a cyklistickým pohybem, veřejnou hromadnou dopravou a individuální motorovou dopravou.

Základním předpokladem fungujícího systému mobility je multimodální dopravní chování, kdy jsou lidé zvyklí vhodně kombinovat jednotlivé druhy

dopravy. Zpravidla využívají ty, které jsou výhodnější a efektivnější. Proto je nezbytné rovnocenně zohledňovat všechny a zejména přiměřeně preferovat ty způsoby pohybu, které jsou šetrnější k městskému prostředí.

Je třeba počítat s odlišnými efektivními vzdálenostmi pro použití jednotlivých druhů dopravy. Zpravidla je na krátké vzdálenosti v řádu stovek metrů nejvhodnější chůze, do pěti kilometrů jízdní kolo a teprve pro větší vzdálenosti motorová doprava. Veřejná doprava je podle typu výhodná pro kratší i delší vzdálenosti. Automobilová doprava by pro krátké vzdálenosti měla sloužit jen výjimečně.

#### PREFERENCE ŠETRNĚJŠÍCH DRUHŮ POHYBU

Veřejná prostranství musí zajistit dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější uživatele, a to zejména před silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími uživateli. Jedině tak může motivovat k šetrnějšímu a ohleduplnějšímu chování.

Obecně je vhodné řešení přizpůsobit potřebám různých druhů pohybu v prostoru, zpravidla v následujícím pořadí:

1. pěšky
2. veřejnou dopravou
3. na kole
4. autem

Toto pořadí preferencí vychází zejména ze zátěže daného pohybu na své okolí jako např. z hlediska prostorových nároků, energetické náročnosti, míry znečištění životního prostředí apod., nelze ho však brát dogmaticky. Neznamená, že chodec bude mít

vždy přednost před jinými uživateli. Jeho potřeby by ale měly být zohledněny přednostně.

Současně je třeba zohlednit význam a účel výše uvedených druhů pohybu v následujícím pořadí:

1. cílová doprava
2. obslužná doprava
3. zásobovací doprava
4. průjezdná doprava

Zachován má být přiměřený komfort pro průjezd vozidel, ale ten by se neměl dít na úkor pobytového charakteru a celkové kvality veřejného prostranství.

*Veřejná prostranství musí zajistit dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější uživatele, a to zejména před silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími uživateli. Jedině tak může motivovat k šetrnějšímu a ohleduplnějšímu chování.*

#### ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

Jedním z nástrojů ke zkvalitnění prostoru je zklidňování dopravy, které je v ČR dosud málo využívané.

V jiných zemích EU je už mnoho let považováno za standardní přístup. Jedním z předpokladů zkvalitňování veřejných prostranství je zajištění příjemného, pohodlného a bezpečného soužití všech

uživatelů prostoru. Největší překážky dnes vznikají mezi potřebami chodců a automobilové dopravy z důvodu odlišného charakteru a rychlosti pohybu. Snižování rychlosti vozidel ve městě celkově zvyšuje bezpečnost zejména pro chůzi a jízdu na kole.

Při rychlejší jízdě se snižuje lidská schopnost vnímat detaily a několikanásobně se zužuje šíře periferního vidění, →[s01 Šíře periferního vidění v závislosti na rychlosti vozidla/s. 61] . Zároveň se výrazně zpomaluje schopnost reakce na jakékoliv podněty. Při jízdě rychlostí 30 km/h lze v případě nutnosti, například při vběhnutí dítěte, zastavit vozidlo tam, kde při rychlosti 50 km/h ani nezačne brzdit, →[s02 Brzdná dráha v závislosti na rychlosti vozidla/s. 61] . Následky případné kolize jsou při nižší rychlosti mnohem méně závažné, například při rychlosti 30 km/h je 10% pravděpodobnost, že nehoda bude mít fatální následky, při rychlosti 50 km/h dochází k úmrtí chodce až u 80 % nehod.

Při celkovém snížení rychlosti je jízda na uliční síti s křižovatkami s předností zprava plynulejší bez nutnosti častého brzdění a akcelerace. I díky tomu dochází k poklesu hluku z dopravy. Zklidňování dopravy nemá výrazný vliv na emise škodlivých látek, které zůstávají srovnatelné, větší vliv má například stárí vozového parku.<sup>[C.01]</sup>

.....

[C.01] ↗ *Technické podmínky č. 218: Navrhování zón 30*, 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. 84 s. ISBN 978-80-86502-01-4. Při plynulejší jízdě dochází k menší spotřebě a tím snížení emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) a prachových částic. Ostatní škodlivé látky jsou závislé jen na rychlosti, emise oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>) při snížení rychlosti klesají, naopak emise oxidu uhelnatého (CO) a uhlovodíků (PAH) rostou.

#### ZMĚNA PŘÍSTUPU K BEZPEČNOSTI PROVOZU

Dříve uplatňovaný přístup se řídil snahou vyloučit možnost kolize zvyšováním rozhledových úhlů, bezpečnostních odstupů, rozšiřováním jízdních pruhů nebo segregováním jednotlivých uživatelů, například osazováním dopravně-bezpečnostních zábradlí. Ukázalo se, že to způsobuje snižování pozornosti účastníků provozu, zvyšování rychlosti a v důsledku vyšší nehodovost, navíc s vážnějšími následky.<sup>[C.02]</sup>

V současnosti upřednostňované plošné zklidňování dopravy umožňuje celkové zkvalitnění prostoru a zmenšení prostorových nároků vozovek. Je možné zúžení jízdních pruhů na minimální přípustné hodnoty, vypouštění bezpečnostních odstupů, rozšíření pěších ploch, bez nutnosti užití dopravních zákazů a příkazů zejména v podobě svislého a vodorovného dopravního značení.<sup>[C.03]</sup>

#### OPATŘENÍ KE ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

Způsob zklidnění se odvíjí od významu a charakteru ulice. Pro *Sdílený prostor* →[C.1.1/s. 66] se může vytvořit obytná zóna nebo pro *Klidné a zklidněné ulice* →[C.1.2/s. 70] zóna 30 a u *Významné ulice se zklidněným provozem* →[C.1.3/s. 72] lze užít lokálních zpomalení například snížením počtu jízdních pruhů a častějšími přechody pro chodce atd. Opatření mohou nabýt různých podob: od kompletní přestavby prostoru, která je velmi nákladná, ale přináší nejvyšší účinek, nebo

.....

[C.02] ↗ POKORNÝ, Petr. *Sdílené prostory: síla v jednoduchosti*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2009.

[C.03] ↗ *Technické podmínky č. 218: Navrhování zón 30*, 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. 84 s. ISBN 978-80-86502-01-4.

od částečných stavebních opatření formou vertikálních a horizontálních úprav až po zklidnění pouze pomocí dopravního značení, které přináší nejrychlejší účinek bez nutnosti provádět nákladnou rekonstrukci.

Opatření ke zklidňování dopravy je zpravidla vhodné v zástavbě zavádět plošně všude mimo hlavní komunikace. Řidič v takovém případě automaticky očekává, že kdykoliv opustí síť hlavních ulic, musí snížit rychlost. Celková ujetá vzdálenost v těchto ulicích by měla být relativně krátká, proto i celková doba jízdy se zklidněním dopravy výrazně neprodlouží. Lokální zklidňování dopravy je dále potřebné zejména v místech s potenciálně vysokou intenzitou pěšího provozu.

### PROSTUPNOST ÚZEMÍ

Při návrhu veřejných prostranství je nezbytné navázat na okolní urbanistickou strukturu, zohlednit cíle cest (například obchody, školy, zastávky veřejné dopravy, hlavní trasy v území) a reagovat na ně vytvořením logické struktury a prostupného a jednoduše čitelného uspořádání. Čím méně prostoru daný druh pohybu zabírá a čím je ke svému okolí šetrnější a ohleduplnější, tím by měl mít zajištěnu vyšší prostupnost území → [s03 Prostupnost uliční sítě/s. 61]. Volnější prostupnost by měla být zajištěna zejména pro pěší a cyklistický pohyb, ve vybraných úsecích může být pro zklidnění území naopak žádoucí omezit průjezdnou motorovou dopravu.

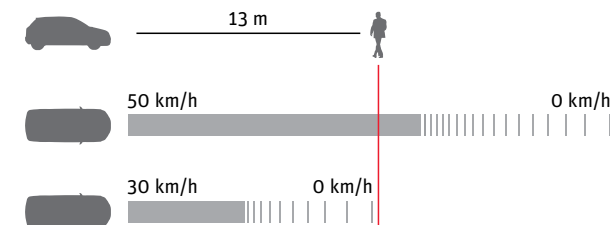
Kvalitní vzhled ulice, městský charakter a estetické *Materiály a povrchy* → [D.1/s. 125] mění vnímání prostoru. Motivuje tak řidiče k ohleduplné jízdě, k přirozenému snížení rychlosti a vede k rovnocennému užívání prostoru všemi uživateli.

### [ SCHÉMATA: ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY ]



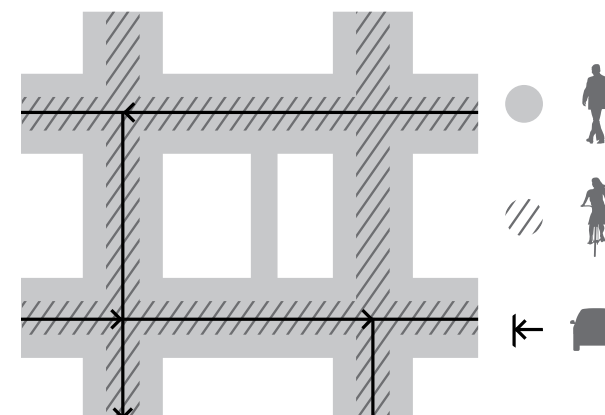
#### s01 ŠÍŘE PERIFERNÍHO VIDĚNÍ V ZÁVISLOSTI NA RYCHLOSTI VOZIDLA

Schopnost řidiče dostatečně vnímat okolí se při rozdílu rychlostí 60 km/h, 50 km/h a 30 km/h násobí.



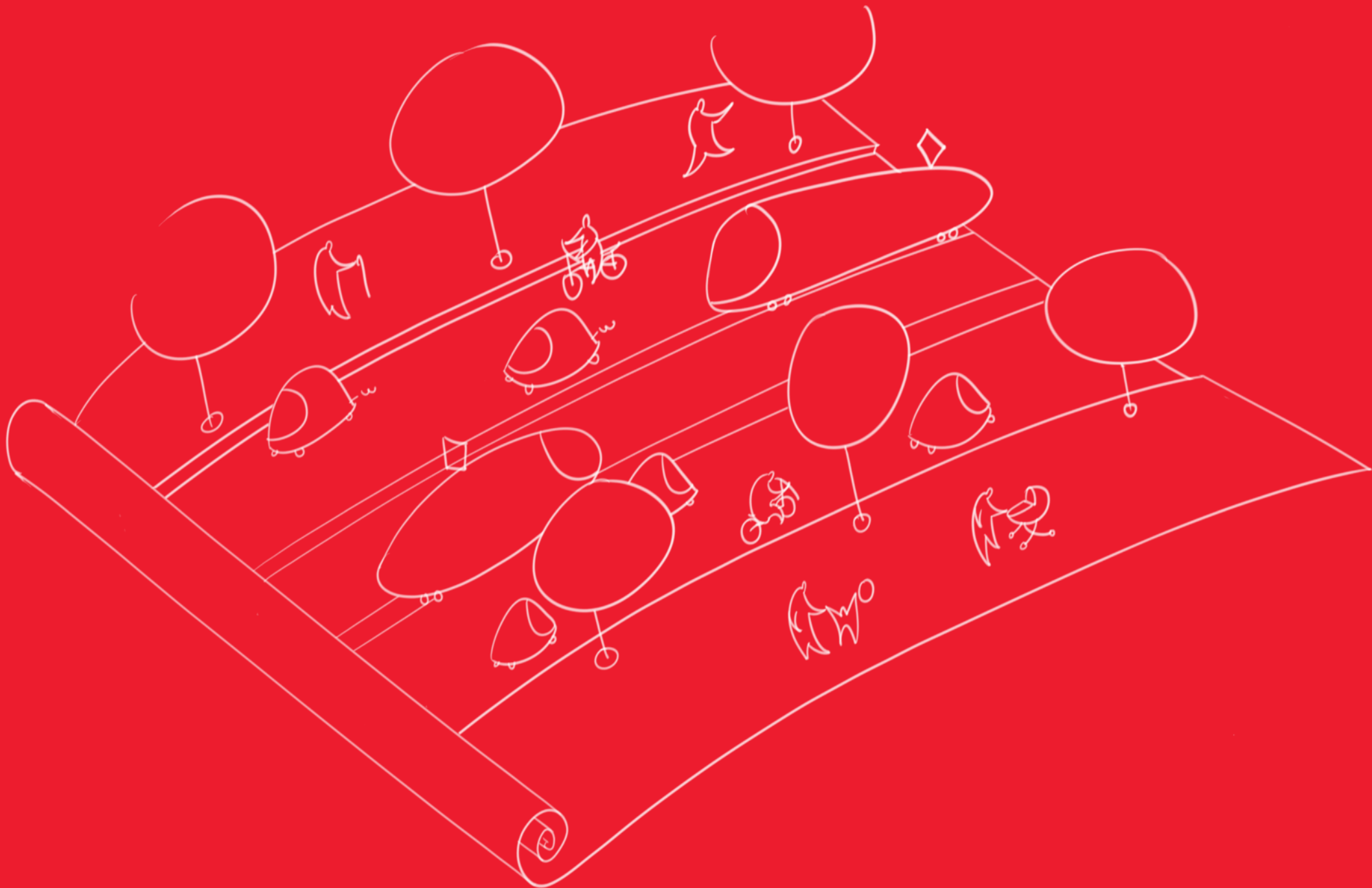
#### s02 BRZDNÁ DRÁHA V ZÁVISLOSTI NA RYCHLOSTI VOZIDLA

Při jízdě rychlostí 30 km/h lze v případě nutnosti, například při vběhnutí dítěte, zastavit vozidlo tam, kde při rychlosti 50 km/h ani nezačne brzdit.



#### s03 PROSTUPNOST ULIČNÍ SÍTĚ

Čím méně prostoru daný druh pohybu zabírá a čím je ke svému okolí šetrnější a ohleduplnější, tím by měl mít zajištěnou vyšší prostupnost území.



## C.1 Uspořádání uličních profilů

*Ulice lze členit na základě urbanistického typu v hierarchii města a dopravního zatřídění, přičemž dopravní zatřídění by mělo vycházet a podporovat ho.*

Role uličního prostranství ve struktuře města určuje základní požadavky na uspořádání prostoru. Odvíjí se od postavení ulice ve významové hierarchii veřejných prostranství. Hlavní parametry uličního profilu, jako je jeho šířka, jsou dány urbanistickou strukturou města. Způsob uspořádání uličního profilu organizuje pohyb, musí vycházet z prostorových limitů a odpovídat významu ulice.

Se stoupající intenzitou a rozdílnou rychlostí jednotlivých druhů pohybu stoupá požadavek na jejich vzájemné oddělování. Naopak čím nižší jsou intenzity a rozdíl rychlostí, tím snazší je jejich sblížení. Vyšším zastoupením šetrnějších způsobů pohybu lze snáze umožnit sdílení veřejného prostranství, které je optimálnější pro pobytovou kvalitu městského prostředí a je prostorově úspornější. Segregace pohybu nepřispívá k obytnosti města.

Při vymezení vlastních koridorů pro jednotlivé druhy pohybu může u uživatelů docházet k pocitu, že mají ve svém prostoru přednost před ostatními. Naopak při smíšení více druhů pohybu se nikdo necítí být pánem situace, ale o to víc dává pozor na ostatní uživatele. Pocit subjektivní bezpečnosti může být sice nižší, ale objektivní bezpečnost bývá zpravidla vyšší. Základním předpokladem umožňujícím různé formy sdílení prostoru je *Zklidňování dopravy* →[odst./s. 60].

Ulice lze členit na základě urbanistického typu<sup>[C.1.01]</sup> v hierarchii města a dopravního zatřídění<sup>[C.1.02]</sup>, přičemž dopravní zatřídění by mělo z urbanistického typu

[C.1\_01] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 13: Urbanistické typy ulic.

[C.1\_02] ↗ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

vycházet a podporovat ho. Dopravní zatřídění by mělo být odůvodněno nezbytnou rolí ulice v celkové hierarchii dopravního systému města. Tam, kde dochází k výraznému rozporu mezi požadovaným dopravním zatížením na jedné straně a urbanistickým významem či pobytovým potenciálem na straně druhé, by mělo být zváženo jeho přehodnocení.

Pro potřeby manuálu jsou definovány následující provozní charakteristiky uspořádání ulic, které se odvíjejí od míry sblížení nebo oddělování jednotlivých druhů pohybu:

- *Sdílený prostor* →[C.1.1/s. 66]
- *Klidné a zklidněné ulice* →[C.1.2/s. 70]
- *Významné ulice se zklidněným provozem* →[C.1.3/s. 72]
- *Ulice zatížené motorovou dopravou* →[C.1.4/s. 74]

Cílem manuálu je definovat maximální kvalitativní potenciál odpovídající významu ulice. Tabulka →[s04 Příklady uličních profilů a charakterů jejich provozního uspořádání/s. 65] ukazuje, jak lze stejně široký uliční profil uspořádat různým způsobem a dosáhnout tak zcela rozdílného působení. Pokud je charakter prostoru v souladu s urbanistickým významem<sup>[C.1.02]</sup> a dopravním zatříděním<sup>[C.1.01]</sup>, může vzniknout kvalitní veřejné prostranství. Pokud je některý z těchto parametrů v rozporu s ostatními, vzniká zpravidla nekvalitní a problematické místo. V kapitolách →[C.1.1/s. 66], →[C.1.2/s. 70], →[C.1.3/s. 72] a →[C.1.4/s. 74] jsou provozní charakteristiky definovány podrobněji z hlediska jejich uspořádání, vhodných dopravně-organizačních opatření a možných odpovídajících urbanistických typů.

Praktickým dopadem by měly být úpravy stávajících ulic. Pravidla uspořádání lze současně použít i v nově zakládaných ulicích v připravované zástavbě, kde při stanovení prostorového rámce a dopravního zatížení by měla být současně vyhodnocována výsledná pobytová kvalita. Podrobněji o pobytovém potenciálu ulice je v části typologie v kapitole →[B.1.1 Ulice/s. 33].

.....

#### [!] UPOZORNĚNÍ

Tabulka →[s04 Příklady uličních profilů a charakterů jejich provozního uspořádání/s. 65] a následující kapitoly ukazují způsob přístupu k uspořádání standardních mezikřížovatkových úseků. Zdaleka nejde o vyčerpávající výčet možných řešení, která nemohou nahrazovat celkovou koncepci prostoru, jež vychází z urbanistických souvislostí a reaguje na širší vztahy v území. Z celkové koncepce například vychází požadavek na zastoupení dílčích částí (tramvajový pás, parkování, přítomnost stromořadí, volba druhu a velikosti stromů, počet jízdních pruhů atp.), způsob křížení ulic, jejich návaznosti, sklonové poměry včetně výsledného řešení (například asymetrickým uspořádáním).

V tabulce →[s04 Příklady uličních profilů a charakterů jejich provozního uspořádání/s. 65] jsou pro názornost zobrazeny jen některé vybrané šířky z celé škály možných rozměrů.

Všechny fotografie příkladů v následujících podkapitolách →[C.1.1/s. 66], →[C.1.2/s. 70], →[C.1.3/s. 72] a →[C.1.4/s. 74] pocházejí z Prahy. Neilustrují nejlepší možné uspořádání či materiálové řešení pro daný typ ulice, ale zařazujeme je pro lepší představu charakteru popisovaného prostoru, jak ulice působí z hlediska zatížení dopravou nebo volnosti pohybu pěších a pobytových aktivit.

[ SCHÉMATA: ULIČNÍ PROFILY ]



**so4** PŘÍKLADY ULIČNÍCH PROFILŮ A CHARAKTERŮ JEJICH PROVOZNÍHO USPOŘÁDÁNÍ  
Tabulka představuje ukázky možných řešení uspořádání uličních profilů v závislosti na šířce ulice.

## C.1.1 Sdílený prostor

*Sdílený prostor je určen především pro pěší pohyb a pobyt v něm. Všichni uživatelé sdílejí společně celý prostor v jedné výškové úrovni.*



### SDÍLENÝ PROSTOR BEZ MOTOROVÉ DOPRAVY

Sdílený prostor je určen především pro pěší pohyb a pobyt v něm, dále zpravidla pro jízdu na kole, případně též jízdu na bruslích, na koni apod. Motorový provoz je zde prakticky vyloučen, případně se odehrává pouze v doplňkové roli údržby nebo zásobování. Celý prostor nebo jeho podstatnou část uživatelé sdílejí v jedné výškové úrovni. V případě vysoké intenzity průjezdu na kole nebo na bruslích může být prostor přerozdělen. Pohyb může být převážně liniový nebo spíše volný v závislosti na charakteru veřejného prostranství.

Vhodný je pro pobyťová náměstí a obchodní ulice v centru města nebo čtvrti i pro uličky a pěší propojky kdekoliv. Z hlediska dopravního značení může být tento prostor nejčastěji označen jako stezka pro chodce a/ nebo cyklisty, pěší zóna (zpravidla s povoleným vjezdem jízdních kol), prostor se zákazem vjezdu všech motorových vozidel<sup>[C.1.03]</sup> apod. Zatříděním nejčastěji jde o místní komunikace IV. třídy, účelové komunikace<sup>[C.1.04]</sup> a funkční skupinu D<sup>[C.1.05]</sup> kteréhokoliv urbanistického typu<sup>[C.1.06]</sup>.

[C.1.03] ↗ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. ↗ Vyhláška č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

[C.1.04] ↗ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

[C.1.05] ↗ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006-01-01.

[C.1.06] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 13: Urbanistické typy ulic jsou městská třída, významná ulice, obslužná ulice, lokální ulice.

[ PŘÍKLADY: SDÍLENÝ PROSTOR BEZ MOTOROVÉ DOPRAVY ]



067 Pěší nákupní městská třída  
 [ Praha 1, Na Příkopě ]



068 Pěší prostor náměstí  
 [ Praha 1, Můstek ]

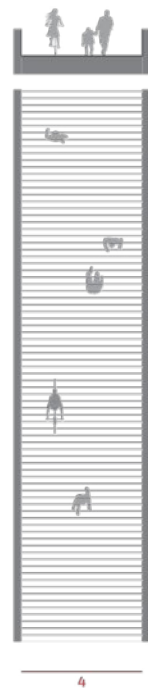
[ SCHÉMATA: ULIČNÍ PROFILY ]



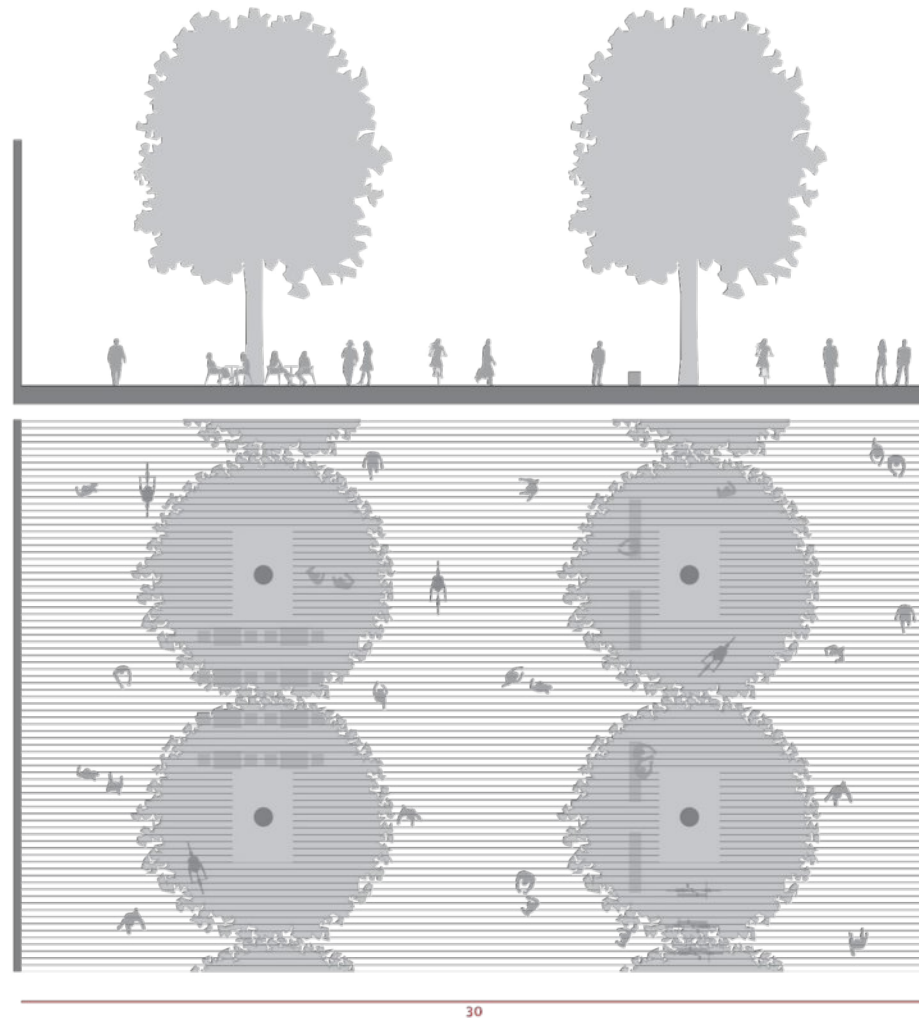
069 Lokální pěší a cyklistická propojka  
 [ Praha 6, Skupova ]



070 Ulička v historickém městě  
 [ Praha 1, Jalovcová ]



s05 ULIČKA (ŠÍŘKA 4 M)



s06 PĚŠÍ ZÓNA (ŠÍŘKA 30 M)

*Motorový provoz, je-li přítomen, je výrazně omezen rychlostí i počtem vozidel tak, aby nebránil volnému pohybu lidí.*



#### SDÍLENÝ PROSTOR S MOTOROVOU DOPRAVOU

Motorový provoz, je-li přítomen, je výrazně omezen rychlostí i počtem vozidel tak, aby nebránil volnému pohybu lidí. Bezmotoroví uživatelé sdílejí společně celý prostor nebo jeho podstatnou část. Motorová vozidla sdílejí z tohoto prostoru zpravidla pouze vymezenou část. Pokud zde projíždějí vozidla veřejné hromadné dopravy, mají vždy vymezený koridor pro průjezd sdíleným prostorem.

Zpravidla jde o výrazně zklidněná místa v rezidenční zástavbě, před školami a další vybaveností nebo o obchodní ulice, třídy a náměstí s převažujícím pěším provozem. Z hlediska dopravního značení může být tento prostor nejčastěji označen jako obytná zóna (s maximální povolenou rychlostí do 20 km/h) nebo pěší zóna (zpravidla s povoleným vjezdem jízdních kol a vozidel veřejné dopravy), případně může jít o součást zóny 30<sup>[C.1.07]</sup>, zatříděním nejčastěji jde o místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace<sup>[C.1.08]</sup>, funkční skupinu D<sup>[C.1.09]</sup> kteréhokoliv urbanistického typu<sup>[C.1.10]</sup>.

[C.1.07] ↗ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. ↗ Vyhláška č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.  
 ↗ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

[C.1.08] ↗ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

[C.1.09] ↗ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006-01-01.

[C.1.10] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 13: Urbanistické typy ulic jsou městská třída, významná ulice, obslužná ulice, lokální ulice.

#### [ PŘÍKLADY: SDÍLENÝ PROSTOR S MOTOROVOU DOPRAVOU ]



**071** Náměstí řešené formou pěší zóny s průjezdem veřejné dopravy [ Praha 1, náměstí Republiky ]



**072** Sdílený prostor u zastávky tramvaje [ Praha 5, Anděl ]

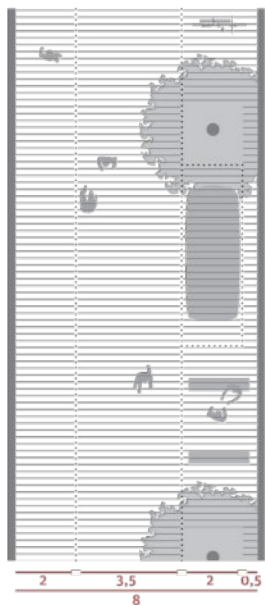
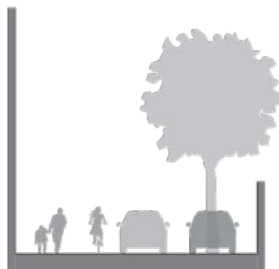
[ SCHÉMATA: ULIČNÍ PROFILY ]



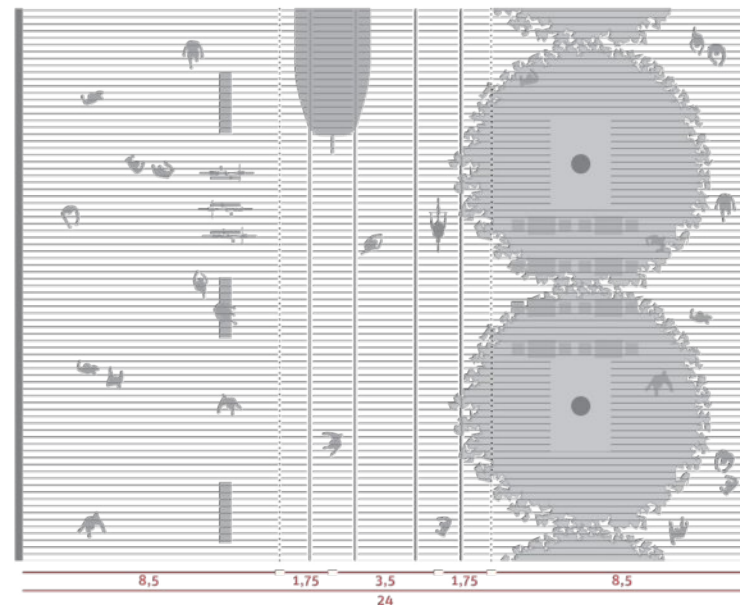
**073** Sdílený prostor před školou v režimu obytné zóny  
 [ Praha 7, Tusarova ]



**074** Sdílený prostor zklidněné ulice v režimu obytné zóny  
 [ Praha 7, Bubeneč ]



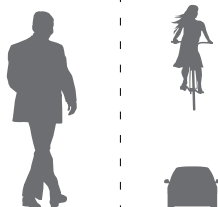
**s07** LOKÁLNÍ ULICE (ŠÍŘKA 8 M)  
 Lokální ulice se sdíleným prostorem pro všechny uživatele v jedné úrovni.



**s08** OBCHODNÍ ULICE (ŠÍŘKA 24 M)  
 Sdílený prostor s veřejnou dopravou na městské třídě. Reprezentativní, celoměstsky významné veřejné prostranství.

## C.1.2 Klidné a zklidněné ulice

*V klidné ulici je provoz vozidel natolik pozvolný a slabý, že prakticky kdekoliv umožňuje pohodlné a bezpečné přecházení vozovky.*



Prostor je zpravidla rozdělen tak, že části určené především pro chůzi a pobyt jsou odděleny od částí určených převážně pro jízdu všech vozidel. Pěší plochy nejčastěji nabývají podoby chodníků podél vozovky, jízdní kola sdílejí prostor s ostatními vozidly. Provoz vozidel je natolik pozvolný a slabý, že umožňuje pohodlné a bezpečné přecházení vozovky prakticky kdekoliv bez většího omezení, ale o to více je důležité dbát na průchodnost území pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace vytvářením bezbariérových úprav na vybraných místech. Průjezd jízdních kol je zpravidla obousměrný i v případech, že je ulice pro ostatní vozidla jednosměrná.

Nejčastěji jde o běžné ulice v městské struktuře, které zajišťují základní obsluhu území. Intenzita automobilové dopravy je relativně nízká (stovky až maximálně několik tisíc vozidel denně). Rychlost vozidel je zpravidla omezena do 30 km/h, dle místní situace i méně (do 20 km/h), nebo naopak více (do 50 km/h), zpravidla není nutné vyznačovat přechody pro chodce, postačí místa pro přecházení<sup>[C.1.11]</sup>. Většinou jde o místní komunikace III. a IV. třídy<sup>[C.1.12]</sup>, funkční skupina C<sup>[C.1.13]</sup> a lokální nebo obslužné ulice<sup>[C.1.14]</sup>.

[C.1.11] ↗ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. ↗ Vyhláška č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

[C.1.12] ↗ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

[C.1.13] ↗ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006-01-01.

[C.1.14] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 13: Urbanistické typy ulic jsou městská třída, významná ulice, obslužná ulice, lokální ulice.

[ PŘÍKLADY ]



**075** Jednosměrná zklidněná ulice s obousměrným provozem jízdních kol, charakter dotváří stromořadí a volba přírodních materiálů [ Praha 6, Dr. Zikmunda Wintra ]



**076** Obousměrná klidná ulice se stromořadím [ Praha 7, Jana Zajíce ]

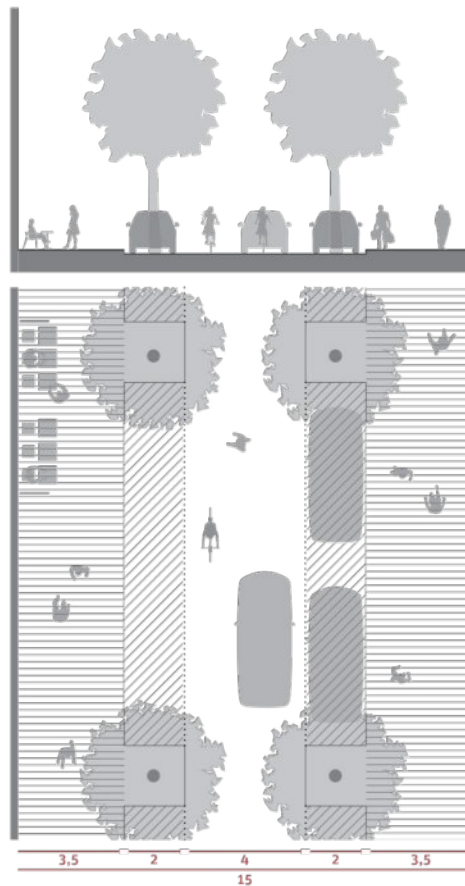
[ SCHÉMATA: ULIČNÍ PROFILY ]



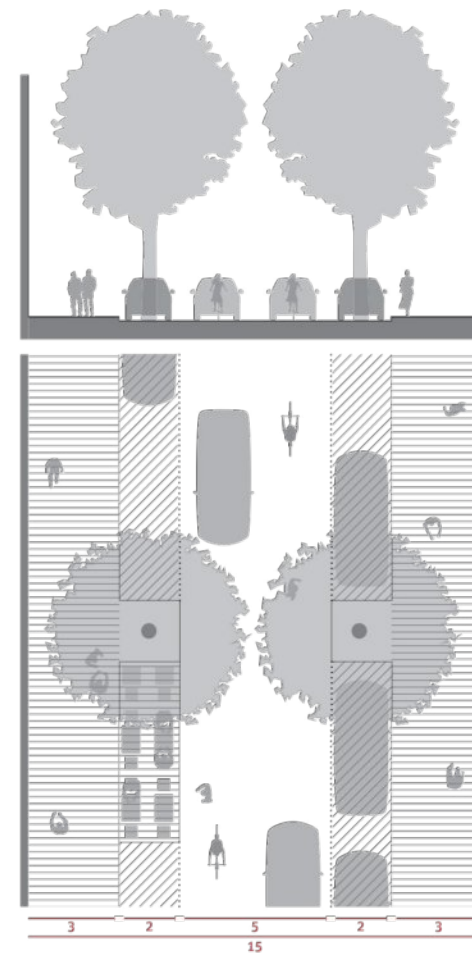
**077** Klidná ulice na sídlišti  
 [ Praha 8, K Olympiku ]



**078** Klidná ulice ve vilové zástavbě  
 [ Praha 10, Chládkova ]



**s09** OBSLUŽNÁ ULICE (ŠÍŘKA 15 M)  
 Obslužná ulice s dvěma stromořadími, s oboustranným parkováním, obousměrným provozem jízdních kol a komfortnějšími chodníky.



**s10** OBSLUŽNÁ ULICE (ŠÍŘKA 15 M)  
 Obslužná ulice v minimálních parametrech pro dvě stromořadí, s oboustranným parkováním a s obousměrným provozem všech vozidel.

## C.1.3 Významné ulice se zklidněným provozem

*Zklidnění provozu na významných městských osách umožňuje volný pohyb i přes ulici a rozvoj pobytových aktivit a živých parterů.*



Převládá liniový pohyb a uspořádání ulice. Části určené pro chůzi a pobyt jsou odděleny od částí určených pro jízdu všech vozidel. Pěší plochy nejčastěji nabývají podoby chodníků podél vozovky, vozidla veřejné dopravy i jízdní kola většinou sdílejí prostor s ostatními vozidly. Díky zklidněnému provozu je možné přecházet vozovku prakticky kdekoliv. Současně je nezbytné zajistit dostatek míst pro přecházení a přechodů pro chodce s vyšším komfortem i bezpečností a bezbariérovou úpravou.

Zklidnění provozu na významných městských osách umožňuje rozvoj živých parterů a pobytových aktivit a celkové zkvalitnění ulice. Intenzita automobilové dopravy je zpravidla relativně vyšší (tisíce vozidel denně, případně i více). Standardně se počítá s maximální povolenou rychlostí do 50 km/h, lokálně, zejména tam, kde se potenciálně pohybuje hodně lidí, lze omezit i na 30 km/h<sup>[C.1.15]</sup>. Z hlediska cyklistické dopravy je podstatné prostorové zohlednění průjezdu s minimalizací vzájemného omezování s ostatními vozidly, dle kontextu může být vhodné užití integračních opatření, nejčastěji piktogramových koridorů<sup>[C.1.15]</sup>. Zpravidla jde o místní komunikace III. třídy<sup>[C.1.16]</sup>, funkční skupinu C<sup>[C.1.17]</sup> a významnou ulici nebo městskou třídu<sup>[C.1.18]</sup>.

[C.1.15] ↗ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. ↗ Vyhláška č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

[C.1.16] ↗ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

[C.1.17] ↗ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006-01-01.

[C.1.18] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 13: Urbanistické typy ulic jsou městská třída, významná ulice, obslužná ulice, lokální ulice.

[ PŘÍKLADY ]



**079** Významná zklidněná ulice s bezbariérovými zastávkovými mysy [ Praha 8, Sokolovská ]

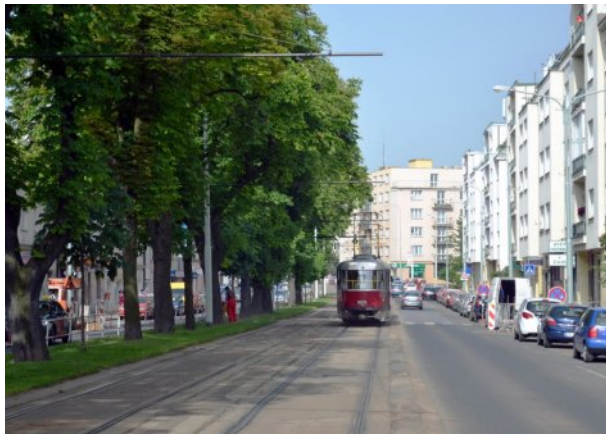


**080** Živá městská ulice s obchody v parteru [ Praha 7, Milady Horákové ]

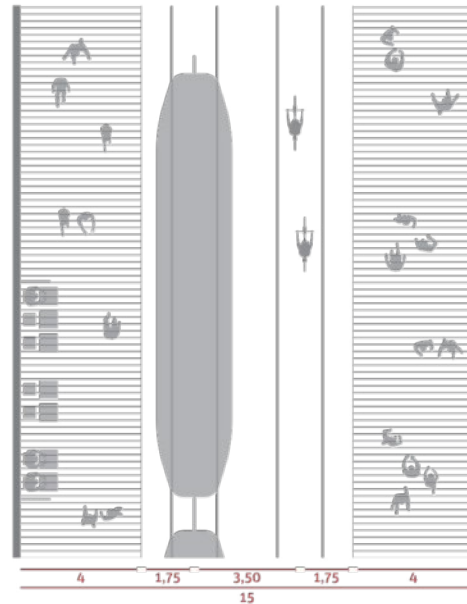
[ SCHÉMATA: ULIČNÍ PROFILY ]



**o81** Živá obchodní ulice v úzkém profilu 17 m  
 [ Praha 3, Seifertova ]

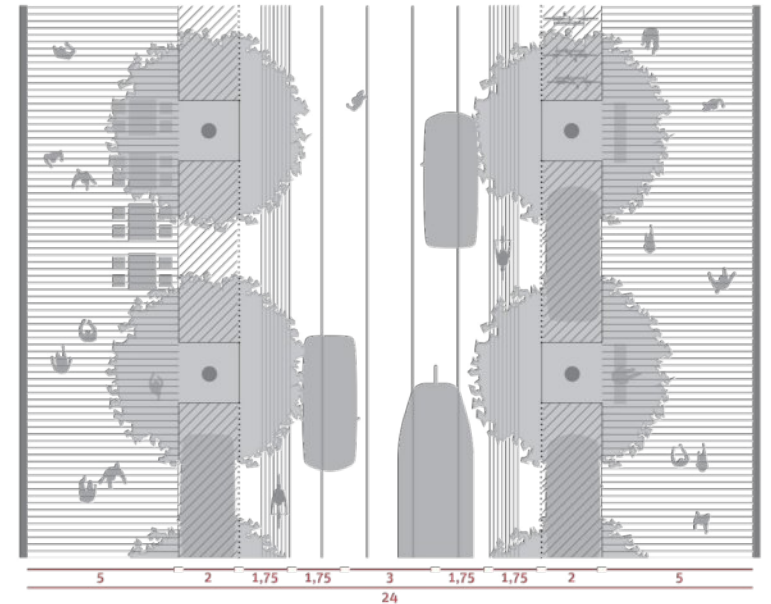


**o82** Klidná obchodní ulice s asymetricky umístěným stromořadím mezi vozovkou a tramvajovým pásem  
 [ Praha 6, Bělohorská ]



**s11** ULICE S TRAMVAJÍ (ŠÍŘKA 15 M)

Ulice s tramvají v centru města s komfortními chodníky a nízkou intenzitou automobilového provozu.

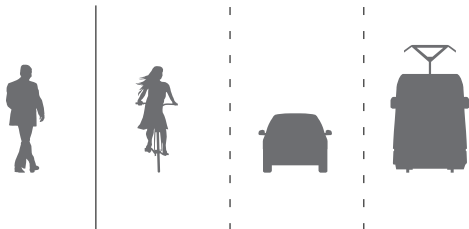


**s12** OBCHODNÍ TŘÍDA (ŠÍŘKA 24 M)

Na zklidněné městské třídě sdílejí vozidla společně vozovku a výrazná část prostoru je určena chodníkům, vhodné je zajištění stromořadí i krátkodobého stání pro automobily.

## C.1.4 Ulice zatížené motorovou dopravou

*V ulici se silným automobilovým provozem je nezbytné, aby dimenze a charakter pěších ploch a dostatek přechodů kompenzovaly negativní dopady zatížení prostoru.*



[C.1.19] ↗ Zákonník č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. ↗ Vyhláška č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

[C.1.20] ↗ Zákonník č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

[C.1.21] ↗ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006-01-01.

[C.1.22] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 13: Urbanistické typy ulic jsou městská třída, významná ulice, obslužná ulice, lokální ulice.

Dominuje liniový pohyb a uspořádání ulice. Části určené pro chůzi a pobyt jsou vždy oddělené od částí určených pro jízdu vozidel, které je v závislosti na jejich druhu, vyšší intenzitě i rychlostech vhodné oddělovat navzájem. Pěší plochy nejčastěji nabývají podoby chodníků podél vozovky, vozidla veřejné dopravy i jízdní kola mají přednostně zajištěny své vlastní jízdní pruhy a pásy oddělené od ostatních vozidel. Možnost přecházení vozovky je umožněna prakticky kdekoliv, ale s ohledem na vysokou intenzitu provozu vozidel jsou pro příčný pěší pohyb zajištěna i příhodná místa pro přecházení a přechody pro chodce s vysokým komfortem i bezpečností a bezbariérovými úpravami.

Zpravidla jde o významné městské osy, které slouží průjezdné dopravě. Standardně se počítá s maximální povolenou rychlostí do 50 km/h, výjimečně lze lokálně omezit na 30 km/h. Intenzita automobilové dopravy je vysoká (minimálně tisíce vozidel denně). Při intenzitách nad 30 000 vozidel denně je vhodné hledat nástroje ke snížení automobilové zátěže nebo jejího rozložení v širším území. Provoz tramvajů je veden přednostně na samostatném tělese, v případě autobusů lze využít vyhrazený jízdní pruh nebo tramvajové těleso. Z hlediska chůze je žádoucí používat přechody pro chodce pro přecházení přes vozovku v základních vazbách, doplněné o místa pro přecházení. Pro průjezd jízdních kol je vhodné užít integrační opatření, nejčastěji cyklistické pruhy a piktogramové koridory<sup>[C.1.19]</sup>. Jde zpravidla o místní komunikace II. a III. třídy<sup>[C.1.20]</sup>, funkční skupinu B a C<sup>[C.1.21]</sup>, významné ulice nebo městské třídy<sup>[C.1.22]</sup>.

[ PŘÍKLADY ]

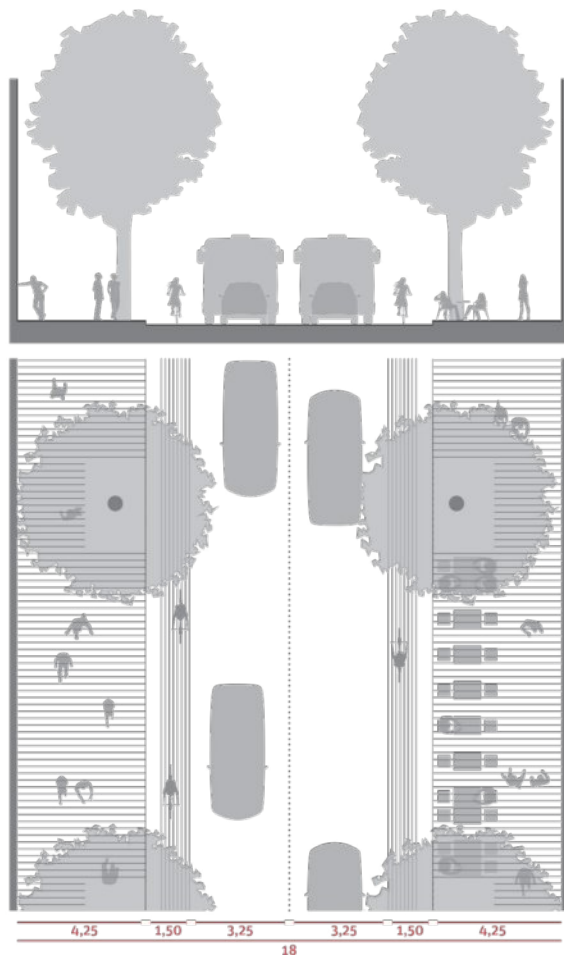


**083** Kvalitě zatížené ulice významně přispívá vzrostlé stromořadí a široké chodníky, provozní uspořádání vozovky však není ideální [ Praha 7, Korunovační ]



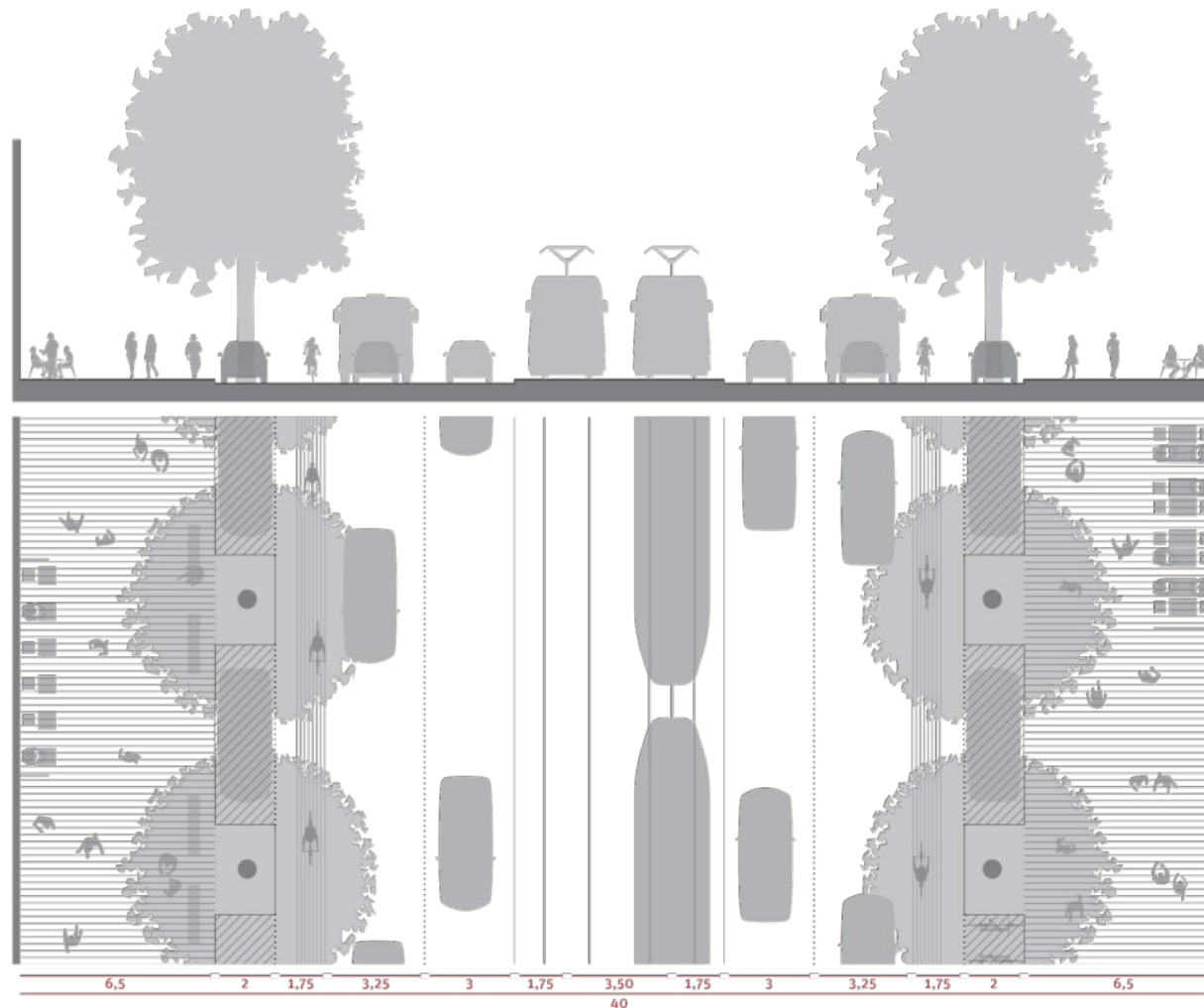
**084** Významná ulice se zvýšeným tramvajovým pásem a se stromořadím [ Praha 10, Vršovická ]

[ SCHÉMATA: ULIČNÍ PROFILY ]



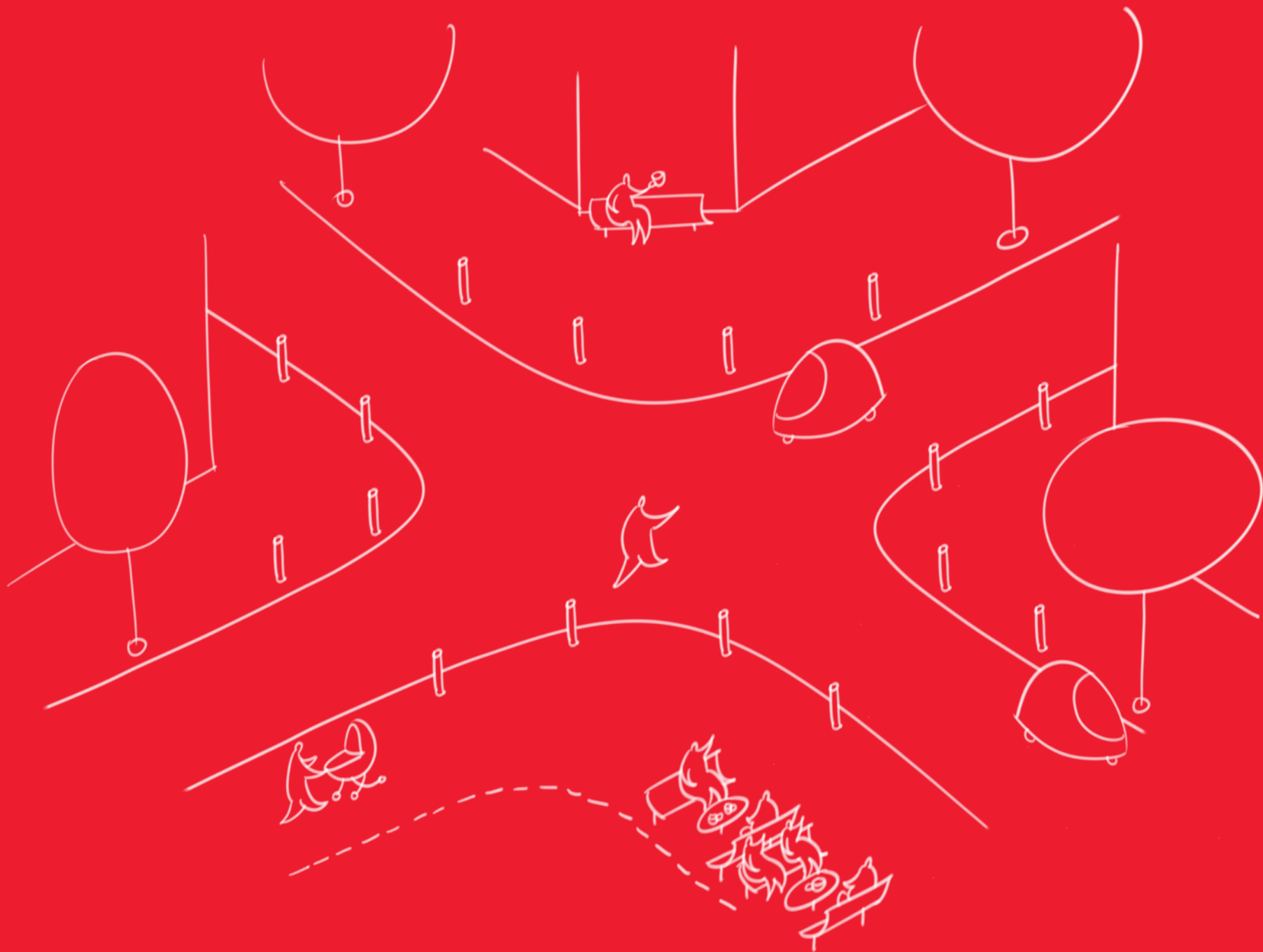
**s13** MĚSTSKÁ ULICE (ŠÍŘKA 18 M)

Ulici s vyšší intenzitou automobilové dopravy zkvalitňují široké chodníky a vzrostlé stromořadí.



**s14** MĚSTSKÁ OSA (ŠÍŘKA 40 M)

Městská třída se silným zatížením motorovou dopravou vyžaduje velkorysejší prostorové parametry s proporčně vyrovnaným zastoupením pěších ploch a možností oddělení jednotlivých druhů dopravy.



## C.2 Části veřejných prostranství

### C.2.1 Pěší prostor

*Základní součástí veřejných prostranství vytvářející jejich pobytovou kvalitu je pěší prostor.*

#### CHODNÍK

Pěší plochy musí být dostatečně dimenzované tak, aby byl kromě pohybu umožněn také rozvoj pobytových aktivit a celkové oživení a zatraktivnění venkovního prostoru. Chodník musí sloužit především chůzi – základnímu lidskému pohybu po městě, současně má klíčový vliv na městský život, přístupnost a prostupnost města pro všechny obyvatele a návštěvníky.

Pro pohyb na chodníku slouží volná část pro průchod. Chodník by měl být rozšířen o další plochu pro pobytové funkce a aktivity, stromořadí, prvky infrastruktury a jiné prvky.

Charakter a prostorové parametry chodníků by se tak měly odvíjet od kritéria celkové pobytové kvality. Nelze považovat za splnění tohoto cíle například realizování chodníků jenom jako zbytkový prostor podél komunikací pro vozidla v minimálních normových parametrech, pouze podle fyzických provozních požadavků.

Šířka chodníku musí být adekvátně volena podle urbanistického typu ulice a hustoty zástavby. Kde je potenciálně vyšší koncentrace dějů, je zpravidla chodník širší než tam, kde je nižší hustota.

#### OBSLUHA

Dopravní napojení objektu (místa ležícího mimo pozemní komunikaci) na vozovku se přednostně provádí formou chodníkového nebo stezkového přejezdu, aby nebyla narušena kontinuita pohybu chodců a cyklistů. Prioritu má chůze po chodníku, příčný průjezd vozidel tomu musí být podřízen. Je nepřijatelné chodník přerušit nebo snižovat do úrovně vozovky. Podrobněji o možnostech materiálového provedení v kapitole *Pochozí a sdílené povrchy* → [D.1.1.1/s. 132].

*Vždy je potřebné zajistit kontinuitu pěšího pohybu, tomu pomáhá zachování přímého a logického pěšího prostoru.*

#### STROM V ULICI

Přítomnost stromů významně přispívá k pobytové kvalitě prostoru a zlepšení zdravého prostředí, viz kapitola *Stromy a vegetace* → [D.2/s. 157].

Při návrhu uspořádání ulice je vždy potřeba počítat s výsadbovým pásem pro stromořadí<sup>[C.2.01]</sup>, kterému se musí podřídit uspořádání sítí technické infrastruktury.

[C.2\_01] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 19: Požadavky na prostorové uspořádání sítí technické infrastruktury.

Je nutné přizpůsobit výběr druhu a volbu pěstebního tvaru (zejména nasazení koruny, prosvětlování) místním podmínkám. Pro místní podmínky je stěžejní zejména výška a typ zástavby, historický a místní kontext, kvalita prokořenitelného prostoru. Více o vhodných podmínkách pro výsadbu stromů v kapitole *Stromy* → [D.2.1/s. 158].

V úzké ulici od 12 do 14 metrů je možné založit stromořadí za předpokladu, že budou zajištěny komfortní podmínky pro chodce, ty lze realizovat zpravidla v režimu obytné zóny.

*Stromy na veřejných prostranstvích významně přispívají k pobytové kvalitě prostoru a zlepšení zdravého prostředí.*

#### AKTIVNÍ PARTER

Na hraně veřejného a soukromého prostoru vznikají pro městský život důležité interakce. Součástí zkvalitňování veřejných prostranství je proto také řešení parteru budov.

Aktivní parter představují především frekventované vstupy do objektů a různé aktivity, obchody, služby, kavárny, restaurace — tedy bezprostředně navazující pobytový prostor, vizuálně a často i fyzicky (provozně) přímo provázaný s veřejným prostranstvím. Prostor v šířce chodníku lze využít pro terasy kaváren, vystavení zboží, otevřený výkladce, lavičky apod. Jeho šířka musí odpovídat předpokládané intenzitě využití aktivního parteru.

Rozvoj pobytových aktivit je zapotřebí ze strany města aktivně podporovat. Aktivní parter přispívá také

k ekonomické vitalitě a bonitě místa a spojuje tak komerční a veřejný zájem. Za tím účelem musí být například výrazně usnadněny administrativní a finanční překážky pro udělení povolení k záboru. Viz *Procesní podpora aktivit „zdola“ v užívání veřejných prostranství* → [návrh Strategie kvality veřejných prostranství/V.2.5/s. 46].

Na významných ulicích, kde živý parter nefunguje, je potřeba vyhodnotit, z jakého důvodu k tomu dochází. Důvodem nefungujícího parteru může být například příliš silná dopravní zátěž nebo stísněný prostor a špatná kvalita veřejných prostranství pro chodce. Pak je nutné hledat způsoby jak ulici zkvalitnit, chodníky rozšířit a motorovou dopravu částečně zklidnit, aby se ulice oživila.

#### RESTAURAČNÍ PŘEDZAHŘÁDKY

Restaurační předzahrádky výrazně přispívají k oživení uličního prostoru, a proto musí být jejich vznik ze strany města podporován. Na druhou stranu je nezbytné nastavit jasné a srozumitelné požadavky na jejich estetickou a prostorovou kvalitu, aby nezpůsobovaly degradaci veřejného prostranství.

Velikost a umístění předzahrádek by měly být vždy odvozeny z celkového kontextu místa a neměly by být určovány pouze komerčním zájmem provozu. Předzahrádky musí být tvořeny sestavou volně stojícího nábytku přímo na ploše veřejného prostranství. Nepřípustné je řešení jako uzavřený stavební objekt, byť deklarován jako dočasný. Nevhodné je ohrazování či vyvyšování na pódia, neboť je tím omezena přístupnost a celkový rozměr předzahrádky se tím zpravidla zvětší na úkor chodníku.

Při návrhu je důležité zohledňovat uživatele s omezenou schopností orientace a pohybu. Pro nevidomé je prioritou zachování vodicí linie podél fasády. V tom případě je vhodné zajistit přiměřené opatření pro usnadnění jejich orientace, například umístěním zářezky v podobě květníku nebo zástěny u fasády po obou stranách předzahrádky. Pódia jsou problematická pro bezbariérový přístup vozíčkářů a měla by být užívána jen v odůvodněných případech (např. umístění ve svalu nebo v parkovacím pásu). V památkové rezervaci je umístění předzahrádek řešeno rovněž metodikou MHMP OPP.<sup>[C.2.02]</sup>

#### MOBILIÁŘ

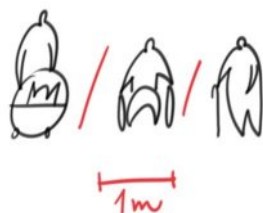
Základní rolí mobiliáře je vytvářet objektové zázemí pro plnohodnotné užívání veřejných prostranství. Současně se však nesmí podílet na objektovém znečištění a vytvářet bariéry v prostoru, viz kapitola *Mobiliář* → [D.5/s. 207].

.....  
[C.2.02] Konkrétní kritéria pro Pražskou památkovou rezervaci jsou definována v dokumentu: ↗ MHMP, OPP. *Restaurační zahrádky v památkově chráněném území hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hl. m. Prahy, 2013 [cit. 2014-03-28]. Dostupné z: [http://pamatky.praha.eu/public/b5/6b/3d/1517112\\_335428\\_MHMP\\_brozura\\_zahradky\\_2str\\_preview.pdf](http://pamatky.praha.eu/public/b5/6b/3d/1517112_335428_MHMP_brozura_zahradky_2str_preview.pdf). V základních principech jsou tyto dokumenty ve shodě.

[ MODULY: ČLOVĚK ]



0,75 m  
 Základní modulová šířka pro průchod jednoho člověka na veřejném prostranství.



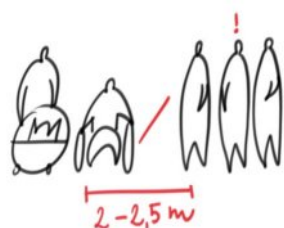
1 m  
 Základní modulová šířka pro průjezd dětského kočárku nebo invalidního vozíku nebo průchod člověka s berlí.



1,2 m  
 Šířka pro průchod člověka se zavazadlem nebo v doprovodu dítěte.



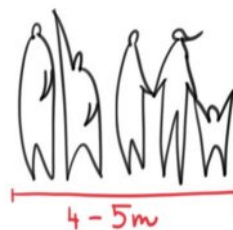
1,5 m  
 Minimální šířka dvou pěších proudů, míjení chodců proti sobě není příliš pohodlné, může dojít k nechtěnému kontaktu.



2-2,5 m  
 Šířka umožní pohodlné vyhnutí dvou lidí, méně pohodlné vyhybání tří lidí nebo dvou kočárků či invalidních vozíků je možné.

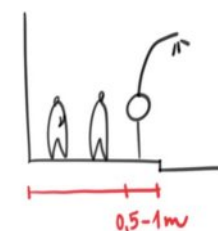


3 m  
 Šířka umožní míjení dvou proti sobě jdoucích dvojic, aniž by musely přerušit konverzaci.

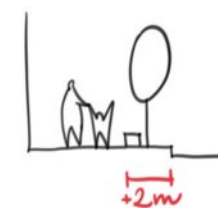


4-5 m  
 Šířka umožní míjení větších skupin.

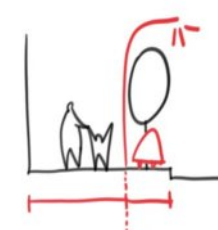
[ PRAVIDLA: USPOŘÁDÁNÍ CHODNÍKU ]



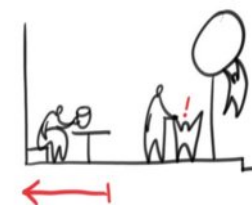
Základem každého chodníku je volná část pro průchod dostatečné šířky, která odpovídá charakteru a intenzitě využití, od vozovky je vhodné počítat s pásem alespoň 0,5-1 m, kam lze umístit sloupy, dopravní značky, mobiliář atd.



Chodník je vhodné rozšířit o pás široký alespoň 2 m pro stromořadí, mobiliář k sezení, stojany na kola a všechny další prvky, sloupy a sloupky, které nemají bránit průchodu ve volné části. V parkovacích zálevech mohou být jednotlivá stání pro osobní automobil nebo zásobování.

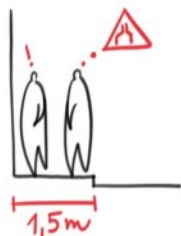


Když na chodník navazuje souvislý pás pro parkování automobilů, je vhodné ho prostřídat se stromy, v tom případě se zpravidla další prvky (sloupy, značky, mobiliář atp.) umísťují do pásu rozšiřující chodník vedle parkujících vozidel.

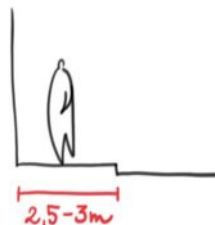


V případě ulice s aktivním parterem je vhodné počítat s dalším prostorem pro sezení, předzahrádky a jiné aktivity odehrávající se na hraně ulice a domů.

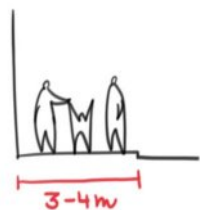
## [ PRAVIDLA: CHODNÍK ]



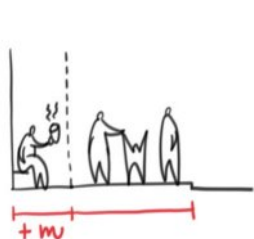
Minimální zúžený chodník  
1,5 m (výjimečně 1,2 m)  
Délka zúženého úseku by měla být lokální a co nejkratší. V ploše chodníku nemůžou být umístěny žádné další prvky, které ho ještě více zužují, např. dopravní značení, sloupy, sloupky, zábradlí. Provoz podél jedoucích vozidel by měl být zklidněný.



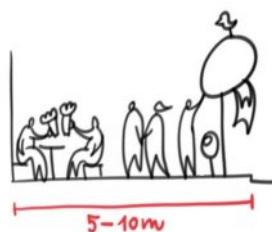
Úzký chodník  
2,5–3 m  
Vhodné pro klidnější části města s nižší intenzitou pěšího pohybu, zejména některé klidné a zklidněné ulice.  
→[C.1.2/s. 70]



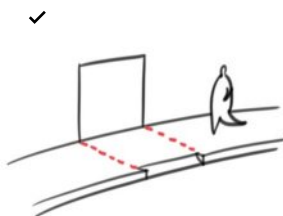
Běžný chodník  
3–4 m  
Vhodné pro oblasti se střední až vyšší intenzitou pěšího pohybu, zpravidla bez intenzivnějšího využití pro služby v parteru, zejména pro klidné a zklidněné ulice nebo významné ulice se zklidněným provozem.  
→[C.1.2/s. 70], →[C.1.3/s. 72]



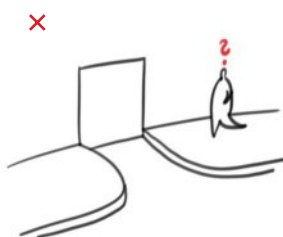
Běžný chodník je vhodné zejména na významných ulicích rozšiřovat alespoň lokálně na křižkách, plátcích, v místech ustoupené uliční čáry a prostor využít pro pobytové aktivity, lavičku, předzahrádku kavárny atp.



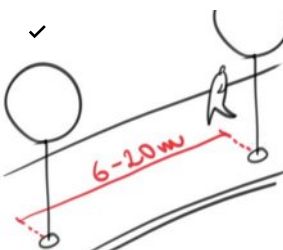
Živý chodník  
alespoň 5 m až 10 m a více  
Vhodné pro rušnější části města s vysokou intenzitou pěšího pohybu, zejména pro významné ulice. Odehrávají se zde četné pobytové aktivity, šířka musí vycházet z urbanistických souvislostí a významu místa.  
→[C.1.3/s. 72], →[C.1.4/s. 74]



Chodníkové přejezdy  
V místě napojení objektu na komunikaci musí zůstat zachována výšková i půdorysná kontinuita chodníku a nadřazenost pěšího pohybu. Obdobné principy platí v případě stezky pro chodce nebo cyklisty.

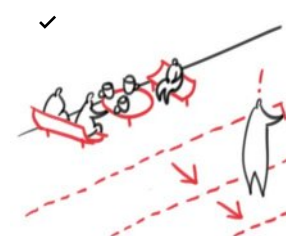


V místě napojení objektu na komunikaci zpravidla není vhodné přerušení chodníku, jeho zúžení odbočovacím pruhem je zcela nepřijatelné. Obdobné principy platí v případě stezky pro chodce a cyklisty.



Optimální spon (vzdálenost mezi stromy) uličního stromořadí je 6–20 metrů tak, aby bylo možné v ose stromořadí umístit další uliční vybavení, zpravidla v násobcích délky parkovacích stání. V případě větších vzdáleností se již ztrácí souvislost stromořadí.

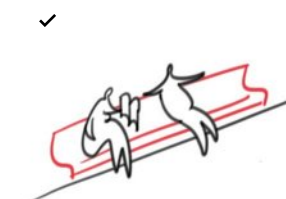
## [ PRAVIDLA: RESTAURAČNÍ PŘEDZAHŘÁDKY ]



Využití pro pobytové aktivity, např. umístění mobiliáře, předzahrádek atp. je často limitováno prostorovými parametry chodníku. Proto je třeba již při návrhu počítat s dimenzí prostoru pro jejich potenciální umístění.



Je žádoucí podporovat vznik míst k sezení podél parteru domů i s jiným než kavárenským a restauračním provozem. Úzké lavice by mělo být možné zřizovat bez povolení, širší případně s možností sklopení.

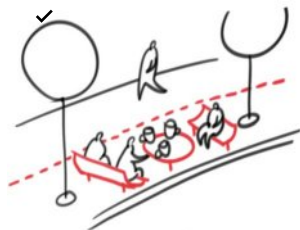


Předzahrádka v podobě podélné lavice při fasádě přináší velké oživení prostoru s minimálními prostorovými nároky (hloubka 0,6 m). Vhodná je zejména, je-li chodník příliš úzký.

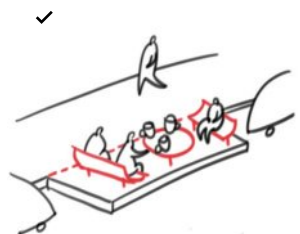


Podélnou lavici lze doplnit stolkou (celková hloubka 1,2 m), umožňuje-li to šířka chodníku. Je vhodné zajistit přiměřené opatření pro usnadnění orientace nevidomých, například umístěním zářádky v podobě květníku nebo zástěny u fasády po obou stranách předzahrádky.

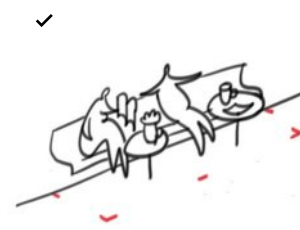
[ PŘÍKLADY: CHODNÍKY ]



Restaurační předzahrádku lze umístit v linii stromořadí, díky tomu je možné na chodníku zachovat volný pás pro průchod podél fasády.



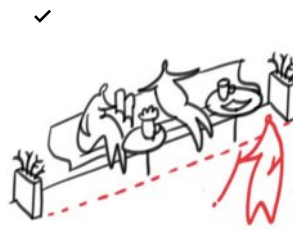
Předzahrádka umístěná v parkovacím pásu neubírá žádný prostor z chodníku, je vhodná zejména při stísněných poměrech. V tomto případě je vhodné umístění na podium do úrovně chodníku a zpravidla jde o sezónní řešení. Toto řešení zatím není příliš využíváno.



Označení velikosti záboru by neměla tvořit hmotná bariéra. Zábor je vhodné označovat pouze povrchovým značením.



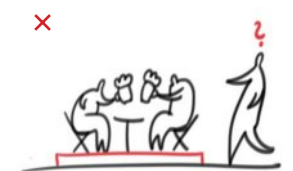
Provedení předzahrádky by mělo zohlednit požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace, například zajištěním úrovněového bezbariérového přístupu.



Provedení předzahrádky by mělo zohlednit požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace například zajištěním prostupnosti podél předzahrádky včetně zachování vodicí linie pro nevidomé a slabozraké.



Je zcela nevhodné předzahrádky vymezovat kompaktní bariérou (například v podobě desek, plachtoviny, skla nebo souvislou řadou květináčů). Předzahrádky jsou kontinuální součástí parteru.



Použití podest a jiných povrchů pro předzahrádky je nežádoucí s výjimkou umístění ve svažitém terénu.



Na předzahrádkách není vhodné umísťovat nadměrně objemné prvky (např. grily, výčepní, chladicí a pokladní pulty, skříně, televize apod).



**085** Zdánlivě široký chodník, kde šířka 9 m nedostačuje intenzitě provozu, na další pobytové aktivity není místo [ Praha 1, Václavské náměstí ]



**086** Velkorysá promenáda s vhodnou proporcí prostoru vůči plochám určeným pro vozidla s ohledem na význam ulice [ Francie, Paříž ]



**087** Široký chodník s pásem s hladkým povrchem pro komfortní chůzi, průjezd vozíků a kočárků [ Německo, Berlín ]

## [ PŘÍKLADY: CHODNÍKY ]



**088** Pás stromořadí a sloupů nenarušuje volný průchod ulicí, ale naopak vytváří komfortnější podmínky pro chůzi a pobyt  
[ Praha 7, Bubeneč ]



**089** Chodník v klidné ulici, kde část pro průchod je vizuálně odlišena od části se stromořadím  
[ Praha 2, Rybalkova ]



**090** Napojení vjezdu na vozovku nenarušuje kontinuitu chodníku ani komfort a bezpečnost chůze  
[ Praha 7, Bubeneč ]

## [ PŘÍKLADY: PŘEDZAHŘÁDKY ]



**091** Přítomnost lidí sedících na předzahrádce výrazně oživuje veřejné prostranství  
[ Rakousko, Vídeň ]



**092** Posezení na předzahrádce u domu oživuje ulici a umožňuje bezpečné užívání i pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu  
[ Praha 1, Michalská ]



**093** Posezení na předzahrádce v rámci pásu stromořadí vhodné oživuje ulici a efektivně hospodář s prostorem  
[ Praha 2, Americká ]



**094** Předzahrádka v ploše chodníku podél fasády i v prostoru mezi stromy doplňuje příjemné prostředí ulice  
[ Praha 8, Křižíkova ]



**095** Předzahrádka v parkovacím pásu v ulici, kde šířka chodníku neumožňuje umístit sezení přímo na chodník  
[ Praha 1, Liliová ]



**096** Ani náročnější úprava předzahrádky se skleněným ohrazením nemusí narušovat celistvost a estetiku veřejného prostranství  
[ Rakousko, Vídeň ]

## C.2.2 Vozovka a jízdní pruhy



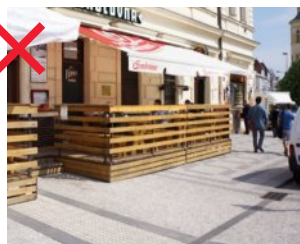
**097** Prostorově úsporné řešení formou lavice před kavárnou s malými odkládacími stoly neubírá širší část chodníku [ Švédsko, Stockholm ]



**098** Nevhodné masivní provedení i vizuální odloučení části veřejného prostranství pro předzahrádku [ Praha 1, Revoluční ]



**099** Nevhodná privatizace části veřejného prostranství soukromou stavbou [ Praha 1, náměstí Republiky ]



**100** Samostatné pódium a výrazné ohraničení předzahrádky vytváří vizuální i provozní bariéru veřejného prostranství [ Praha 6, Dejvická ]

*Šířky jízdních pruhů a vozovek se odvíjí od dopravního charakteru prostoru.*

*Jízdní pruhy by ve městě měly mít minimální parametry v souladu s charakterem provozního uspořádání. To umožňuje klidnější provoz a větší prostor pro chodce.*

Z hlediska uspořádání a šířek jízdních pruhů a vozovek je potřebné usilovat o naplnění maximální kvality veřejného prostranství jako celku v rámci limitů prostorových (šířka) a dopravních (dopravní zařízení).

Parametry udávané v této kapitole jsou zjednodušené (včetně vodicích a odvodňovacích proužků, bezpečnostních odstupů), jde o základní rozměry pro přímé úseky, v obloucích bývá nezbytné rozšíření.

### KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ ULICE

Pro *Klidné a zklidněné ulice* →[C.1.2/s. 70] není zpravidla vhodné používat značení pro oddělování jízdních pruhů, vhodné je snižování rychlosti, navrhování vozovky v minimálních přípustných parametrech, vypouštění bezpečnostních odstupů atp. Měl by zde být

standardně zajištěn obousměrný provoz pro jízdní kola i v případě jednosměrného provozu ostatních vozidel.

Základní šířka vozovky 4,00 m umožňuje bezkolizní jednosměrný provoz všech vozidel s obousměrným provozem jízdních kol, s osobními vozidly se jízdní kolo mine plynule, s rozměrnými, např. popeláři, při zpomalení až zastavení. Umožňuje také střídavý obousměrný provoz všech vozidel v místě lokálního zúžení při nízkých intenzitách a výhybnách do vzdáleností cca 100 m.

V případě velmi nízkých intenzit provozu lze šířku snížit až na 3,00 m, při vyšších intenzitách je naopak vhodnější ji rozšířit až na 4,50 m. Pro obousměrný provoz všech vozidel je vhodné počítat se základní šířkou vozovky 5,50 m (2 x 2,75 m). Při nižších intenzitách provozu ji lze snížit až na 5,00 m (2 x 2,50 m), při vyšších intenzitách rozšířit až na 6,00 m (2 x 3,00 m).

### VÝZNAMNÉ ULICE

Pro *Významné ulice se zklidněným provozem* →[C.1.3/s. 72] a *Ulice zatížené motorovou dopravou* →[C.1.4/s. 74] bývá vhodnější jednotlivé jízdní pruhy vymezovat a provoz více usměrňovat. Je vhodné lokální zklidňování provozu v místech, kde se pohybuje hodně chodců.

Základní šířka jízdního pruhu je 3,00 m, v případě silného provozu rozměrnějších vozidel, zejména autobusů, je vhodné jízdní pruh rozšířit na 3,25 m.

Na významnějších ulicích je vhodné zejména pro přímý směr jízdy zajistit šířku pro vzájemné míjení jízdních kol a osobních vozidel minimálně 3,75 m podél obruby nebo souběžného jízdního pruhu. Tato úprava optimálně funguje při průjezdu míjejícího

vozidla rychlostí cca 30 km/h, pro rychlost 50 km/h je vhodnější šířka cca 4,00 m. Podle kontextu může být vhodné ji podpořit i pomocí vodorovného dopravního značení. V případě jízdy podél parkování je pak nezbytné rozšíření o bezpečnostní odstup na 4,25 m u podélného stání a 4,50 m u kolmého a šikmého.

Při vyšším zatížení nebo významu ulice je vhodné doplnit cyklistický pruh (zpravidla pro přímý směr jízdy) vedle běžného jízdního pruhu; jeho základní šířka včetně bezpečnostního odstupu je 1,50 m podél obruby, v případě parkování podélného min. 1,75 m a kolmého či šikmého min. 2,00 m.

#### ZMĚNA PRŮBĚHU JÍZDNÍHO PRUHU

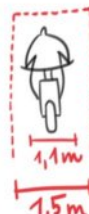
Průběh křivky rozhraní chodníku a vozovky by měl být modelován na základě kompozice prostoru, při splnění funkčních požadavků. Hrana obrubníku podél vozovky by měla být vždy co nejvíce přímá a kontinuální. Při vytváření zálivů a rozšíření chodníku je třeba sledovat základní geometrii kruhových výsečí a tečen, bez výstupků a nepřírodných zlomů. V místech, kde je nutné chodník stavebně rozšířit, například na začátku parkovacího pásu, je vhodné zachovat přímou obrubu a rozšíření provést odlišným materiálem.

#### [ MODULY: ŠÍŘKY A PRŮJEZDNÉ PROFILY VOZIDEL ]

Samotné vozidlo (resp. bez zrcátek) / v pohybu (resp. se zrcátky)



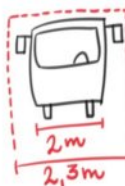
Jízdní kolo  
0,60 m / 1,00 m.



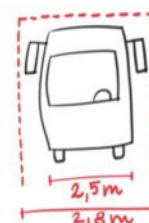
Motocykl  
1,10 m / 1,50 m.



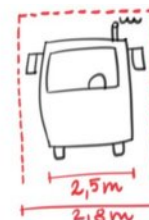
Osobní vozidlo  
1,75 m / 2,00 m.



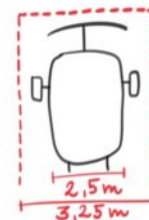
Dodávka  
2,00 m / 2,30 m.



Autobus  
2,50 m / 2,80 m.

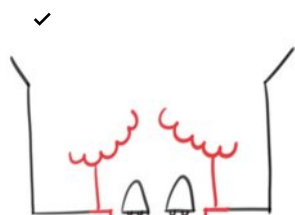


Nákladní vozidlo  
2,50 m / 2,80 m.

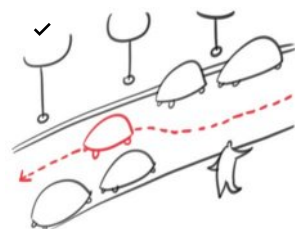


Tramvaj  
2,50 m / 3,25 m.

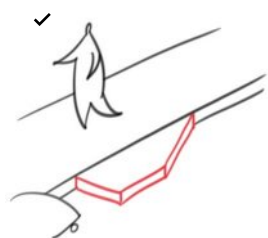
[ PRAVIDLA: PRŮBĚH ULIČNÍHO PROFILU ]



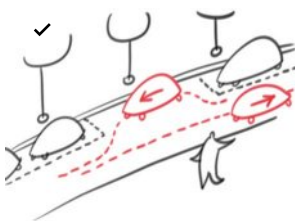
Strom v ulici je při správném umístění prostředkem ke zklidnění dopravy a zvyšuje pobytovou kvalitu tím, že mění měřítko prostoru.  
 →[D.2.1 Stromy/s. 158]



Změna režimu parkování může vytvořit žádoucí zklidnění průjezdu odstraněním přímého dlouhého úseku.



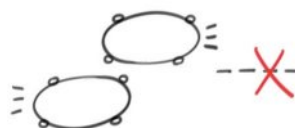
Změnu průběhu jízdního pruhu u začátku parkování je vhodné provést rozšířením chodníkové plochy při zachování čisté geometrie obrub, nikoliv pouze dopravním značením.



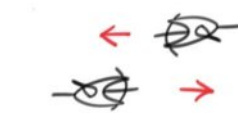
Při stísněných poměrech a u jednopruhových vozovek je potřebné vytvářet výhybny, které mohou zajistit například vhodně řešená místa u napojení vjezdů do domů nebo křižovatky.

[ PRAVIDLA: VOZOVKA PRO KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ ULICE ]

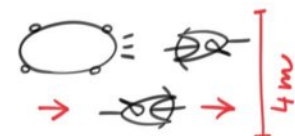
Rozměry jsou zjednodušené pro přímé úseky, vč. vodicích a odvodňovacích proužků, bezpečnostních odstupů apod., v obloucích bývá nezbytné rozšíření.



Pro klidné a zklidněné ulice platí, že se jízdní pruhy zpravidla neoddělují vodorovným dopravním značením, provoz probíhá při nízkých rychlostech, vozidla sdílí stejný prostor.



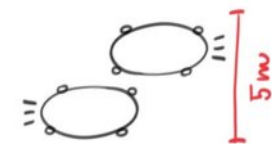
Obousměrný průjezd jízdních kol by měl být plošně umožněn v naprosté většině klidných a zklidněných ulic.



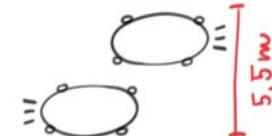
4 m – běžná jednosměrka – cykloobousměrka  
 Umožňuje bezkolizní jednosměrný provoz všech vozidel a obousměrný provoz jízdních kol (při míjení rozměrných vozidel musí kolo zastavit) nebo obousměrný provoz všech vozidel při velmi nízkých intenzitách a výhybkách do 80 m.



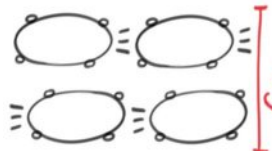
3–4,5 m – jednosměrka – cykloobousměrka  
 Jedsměrku lze při zachování cykloobousměrky při nízkých intenzitách zúžit až na 3 m, při vyšších rozšířit až na cca 4,5 m.



5 m (2 x 2,5 m)  
 Obousměrný provoz všech vozidel při nižších intenzitách.

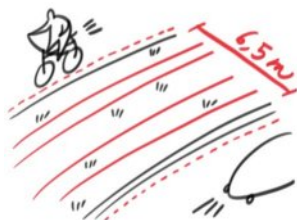


5,5 m (2 x 2,75 m) – obousměrka  
 Obousměrný provoz všech vozidel.

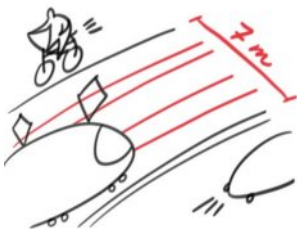


6 m (2 x 3 m)  
 Obousměrný provoz všech vozidel při vyšších intenzitách.

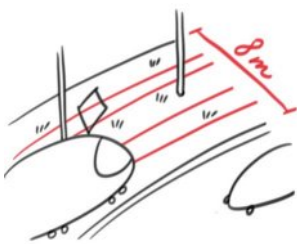
## [ PRAVIDLA: TRAMVAJOVÝ PÁS ]



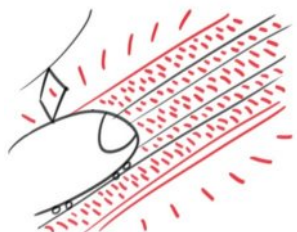
6,5 m + 0,25 m po obou stranách  
Osová vzdálenost kolejí 3 m  
Minimální šířka tramvajového pásu.



7 m  
Osová vzdálenost kolejí 3,5 m  
Základní šířka tramvajového pásu umožňuje poježdění ostatními vozidly, například autobusy.



8 m  
Šířka tramvajového pásu se sloupy trakčního vedení.



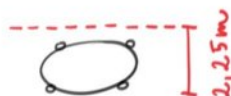
Možnosti materiálového řešení jsou podrobně v kapitole → [D.1.1.3 Povrchy tramvajových těles/s. 142].

## [ PRAVIDLA: JÍZDNÍ PRUHY PRO VÝZNAMNÉ ULICE ]

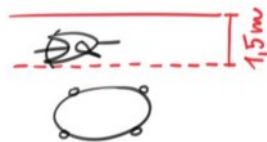
Rozměry jsou zjednodušené pro přímé úseky, vč. vodičích a odvodňovacích proužků, bezpečnostních odstupů apod., v obloucích bývá nezbytné rozšíření.



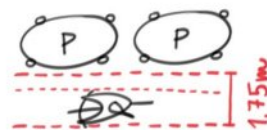
3 m – jízdní pruh  
Základní šířka jízdního pruhu.



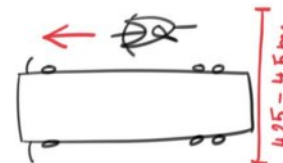
Cca 2,5 m – řadící pruh  
Odbočovací nebo řadící pruh při stísněných podmínkách, resp. rozšíření základní šířky jízdního pruhu pro vytvoření sdruženého řadícího pruhu.



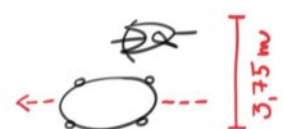
1,50 m – cyklopruh  
Základní šířka cyklistického pruhu u obruby nebo mezi jízdními pruhy.



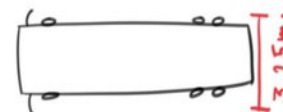
1,75 m – cyklopruh u podélného parkování  
Minimální šířka cyklistického pruhu umístěného vedle podélného stání vozidel.



4,25–4,50 m – autobus a jízdní kolo  
Minimální šířka pro vzájemné míjení rozměrného vozidla a jízdního kola.

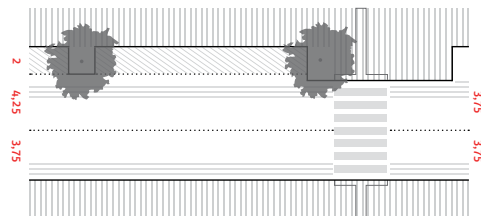


3,75 m – osobní vozidlo a jízdní kolo  
Minimální šířka pro vzájemné míjení osobního vozidla a jízdního kola (optimálně při rychlosti 30 km/h).



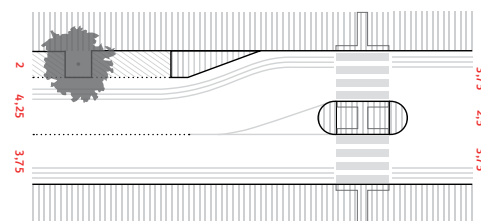
3,25 m – autobus  
Šířka jízdního pruhu v případě silnějšího provozu větších vozidel (např. autobusů).

[ SCHÉMATA: ZMĚNA USPOŘÁDÁNÍ ULIČNÍHO PROFILU ]



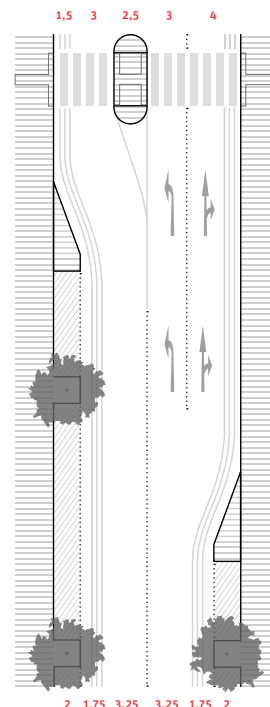
**s15** ZMĚNA USPOŘÁDÁNÍ ULICE S NIŽŠÍ INTENZITOU PROVOZU

V profilu významné ulice s nižší intenzitou provozu vozidel bývá vhodné pro přecházení přes vozovku doplnit přechod pro chodce rozšířením chodníkové plochy při zachování jednoduché geometrie půdorysného řešení obrub a ohraničení ploch.



**s16** ZMĚNA USPOŘÁDÁNÍ ULICE S VYŠŠÍ INTENZITOU PROVOZU

V profilu významné ulice s vyšší intenzitou provozu vozidel bývá vhodné pro přecházení přes vozovku doplnit přechod pro chodce dělicím ostrůvkem při zachování jednoduché geometrie půdorysného řešení obrub a ohraničení ploch.



**s17** ZMĚNA USPOŘÁDÁNÍ ULICE S VYSOKOU INTENZITOU PROVOZU

V profilu významné ulice s vysokou intenzitou provozu vozidel je vhodné zachovat kontinuitu průběhu obrub chodníků i v případě výrazné proměnlivosti uspořádání (parkovací pásy, řadící jízdní pruhy, integrační opatření cyklo dopravy apod.).

[ PŘÍKLADY ]



**101** Cykloobousměrka v klidné ulici  
 [ Praha 8, Křižíkova ]



**102** Sdružené řadící pruhy před křižovatkou  
 [ Praha 4, Na Pankráci ]



**103** Přímý průjezd jízdních kol pravým odbočovacím pruhem minimalizuje vzájemné omezování vozidel a jízdních kol v levém pruhu  
 [ Praha 4, Na Pankráci ]



**104** Rozšíření chodníkové plochy u parkovacího zálivu při zachování přímé obruby a s materiálovým odlišením přidané části  
 [ Praha 1, Klárov ]

## C.2.3 Křižovatky a křížení

*Menší a kompaktnější křižovatky a křížení jsou městotvornější a chrání zranitelnější uživatele.*

*Způsob řešení prostoru křižovatek závisí na charakteru místa a jeho zatížení motorovou dopravou.*

### ZÁKLADNÍ PRINCIPY PŘÍSTUPU

Městotvorné řešení křižovatek a křížení musí měřítkem a prostorovým tvaroslovím odpovídat urbanistickému charakteru místa, tím současně chrání slabší a zranitelnější uživatele a je přívětivé pro pobyt a jiné nedopravní aktivity v rámci navazujících prostranství. Je vhodné se vyhnout rozlehlým křižovatkám, které umožňují rychlý průjezd vozidel, připomínají rychlostní silnice a ohrožují bezpečnost pohybu pěšky nebo na kole.

Základem musí být snaha vytvořit co nejkompaktnější křižovatky a křížení. Při malém poloměru směrového oblouku (obruba na nároží) odbočují vozidla pomaleji a přímá jízda na kole a chůze pěšky jsou bezpečnější. Při přecházení je vhodné umožnit oční kontakt chodce s řidičem nebo alespoň periferní vidění přijíždějícího vozidla. Zezadu rychle přijíždějící vozidlo není vidět, tím vzniká potenciálně nebezpečná situace, které je potřeba se vyvarovat.

### PŘÍMOST PĚŠÍHO A CYKLISTICKÉHO POHYBU

Žádoucí je zachovávání přímé trasy chůze, bez zacházek.

Nevhodné je oddalování od přirozené přímé linie přecházení nebo cyklistického průjezdu. Přímé pěší vazby je potřebné standardně zajistit na všech ramenech křižovatky formou přechodů pro chodce, případně míst pro přecházení s bezbariérovou úpravou. Vynechání pěší vazby je přípustné jen ve zcela výjimečných případech.

### ZÁKLADNÍ TYPY SITUACÍ

U klidných ulic je vhodné automaticky zavádět přednost zprava, v kompaktní zástavbě přednostně snižovat rychlost do 30 km/h. Tím je možné zmenšit prostorové nároky při zachování dostatečných rozhledových poměrů a bezpečnosti celého řešení. Podrobněji o *Zklidňování dopravy* → [odst./s. 60] viz kapitola *Uspořádání* → [C/s. 57].

V rámci zklidněných křižovatek s nižší zátěží automobilové dopravy je vhodné vytvářet sdílený prostor, optimálně zvýšením plochy vozovky do úrovně chodníku<sup>[C.2\_03]</sup>. Místo přechodů, které jsou tu nadbytečné, je žádoucí vytvářet místa pro přecházení, zejména pro usnadnění pohybu nevidomých.

Při napojení významné ulice na klidnou je nezbytné určit přednost v jízdě rozdělením na hlavní a vedlejší komunikaci, standardně se pro přímý průjezd po hlavní počítá s rychlostí až 50 km/h. Prostor vyžaduje jasné vymezení částí pro pěší pohyb a průjezd vozidel. V případě

.....  
[C.2\_03] V památkově chráněném centru města je nutné postupovat v souladu s principy památkové ochrany.

vysokých intenzit provozu vozidel bývá nutné řízení provozu pomocí světelně signalizačních zařízení.

### KŘÍŽENÍ TRASY ODBOČUJÍCÍHO VOZIDLA

#### A SOUBĚŽNĚ JEDOUCÍHO KOLA

Při jízdě ve vozovce, kde se jízdí kola a ostatní vozidla pohybují za sebou nebo vedle sebe, je po celou dobu zachována kontinuita vzájemné viditelnosti, proto jde ve městě o vhodné řešení.

V případě oddálení cyklistického pásu za řadu parkujících vozidel nebo na souběžnou (chodníkovou) stezku je vizuální kontinuita přerušena a v místech křížení se cyklista z pohledu řidičů nalézá v mrtvém úhlu, což je nebezpečné. Zpravidla jde o stezku v přidruženém prostoru, kde za současné právní úpravy v ČR, na rozdíl od většiny ostatních evropských zemí, je cyklista povinen dát přednost v jízdě ostatním vozidlům, což atraktivitu stezky výrazně snižuje a řidiče nevede k obezřetnosti. Pokud je cyklistický pás oddálen tak, že přijíždějící cyklista je již mimo mrtvý úhel řidiče vozidla, je sice zajištěna přímá viditelnost, ale jde o prostorově náročné řešení, které zpravidla ve městě není možné zajistit.

### MIMOÚROVNŇOVÉ KŘÍŽOVATKY

#### A KŘÍŽENÍ

Mimoúrovňové křižovatky a křížení ulic se ve městě standardně nenavrhují. Případná propojení pomocí lávek či podchodů by měla tvořit pouze alternativu úrovnňovým křížením tam, kde je to z hlediska pěšího nebo cyklistického pohybu

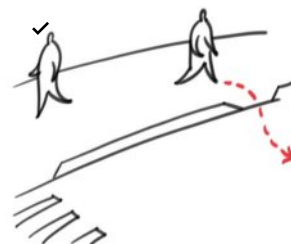
komfortnější a výhodnější, viz kapitola *Schodiště, lávky a vstupy do podzemí* →[D.7.1/s. 257].

Při realizaci či revitalizaci stávající mimoúrovňové křižovatky s nadřazenou komunikací (silnicí pro motorová vozidla), musí být zajištěna kontinuita městotvorného řešení ulice a nesmí být přerušena čistě silniční infrastrukturou, obdobně jako nelze přerušit rychlostní silnici úrovnovým křížením.

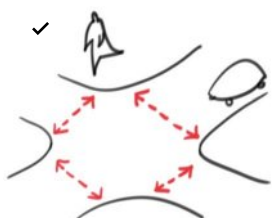
[ PRAVIDLA: KŘÍŽOVATKY ]



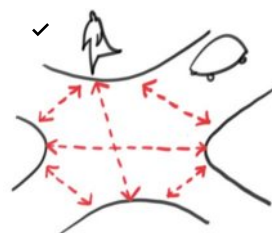
Městotvorné řešení křižovatek chrání slabší a zranitelnější uživatele a vytváří dobré podmínky pro bezmotorový pohyb.



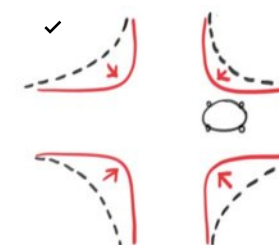
Vhodné je přednostně umožnit volnou prostupnost veřejného prostoru, zejména přecházení přes ulici i mimo přechody pro chodce.



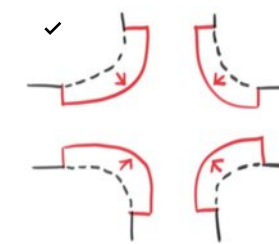
Přímé pěší vazby je potřebné standardně zajistit na všech ramenech křižovatky.



Na výrazně zklidněných křižovatkách (ve sdíleném prostoru) je vhodné umožnit volný pohyb včetně přímých diagonálních vazeb.



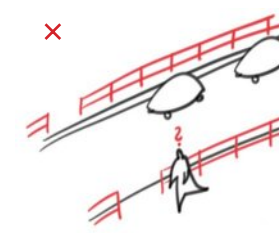
Velikosti křižovatek a plochy vozovek obecně je žádoucí minimalizovat ve prospěch pěších ploch. Rozlehlé křižovatky zpravidla zhoršují podmínky prostupnosti pro bezmotorový pohyb.



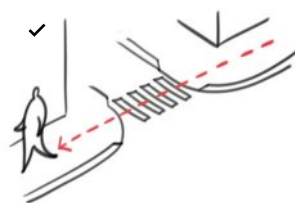
Pro zkrácení pěších vazeb a délky přecházení i pomalejší průjezd vozidel je vhodné rozšířit chodníkové plochy na nárožích při zachování čisté geometrie obrub.



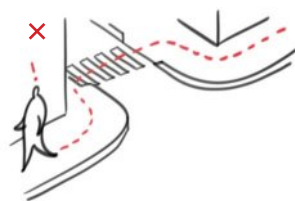
Pro výrazné zklidnění křižovatek (při sdílení prostoru) je vhodné zvýšit plochu vozovky v celé křižovatce.



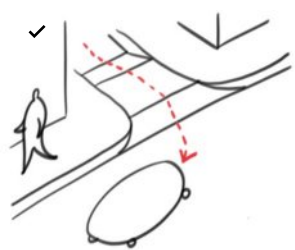
Volnou prostupnost prostoru není vhodné omezovat, nežádoucí je zejména snaha odvádět lidi proti přirozenosti jejich pohybu pomocí bariér a zábran.  
 →[D.5.7 Zábrany a bariéry/s. 231]



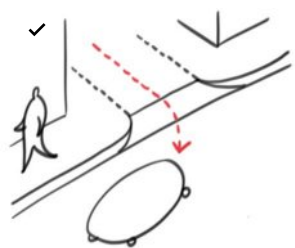
Žádoucí je zachování přímé trasy chůze, bez zacházek (obdobně platí v případě cyklistického průjezdu).



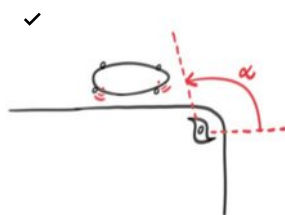
Oddalování od přirozené přímé linie průchodu je nevhodné (obdobně platí v případě cyklistického průjezdu).



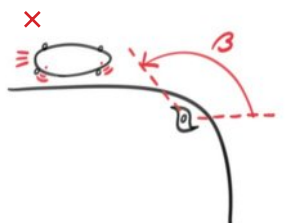
U napojení vedlejší ulice ze zklidněné oblasti na hlavní ulici je vhodné zvýšit vozovku do úrovně chodníku.



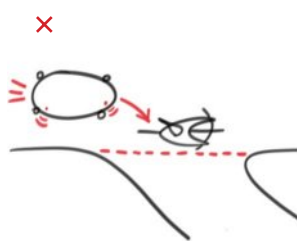
Napojení sdíleného prostoru na hlavní ulici je přednostně vhodné provést přímo u vozovky hlavní ulice.



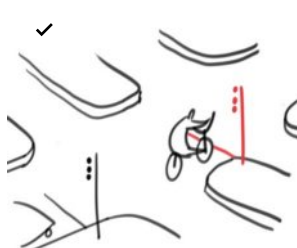
Při malém poloměru směrového oblouku (obruby na nároží) odbočují vozidla pomaleji, je umožněn oční kontakt, chodec si jednoduše vyžádá přednost a přecházení je bezpečnější.



Velký poloměr směrového oblouku (obruby na nároží) umožňuje rychlý průjezd vozidla při odbočení, přecházení je méně bezpečné, navíc vozidlo přijíždí vůči chodci zezadu a není vidět.

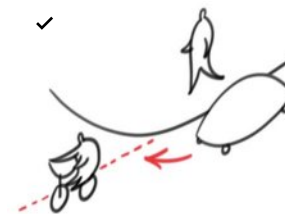


Komunikace umožňující rychlý průjezd působí na řidiče jako rychlostní komunikace, projíždějící vozidla ohrožují bezpečnost chodců a cyklistů.

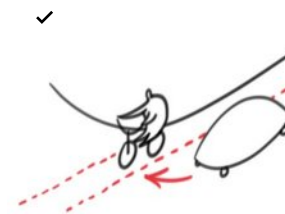


Pro dlouhé průjezdy rozlehlými světelně signalizovanými křižovatkami je vhodné vkládat vnitřní stopčáry a doplňovat cyklistické pruhy se samostatným cyklistickým návěstidlem (zejména ve stoupání).  
->[D.3.2.1 Světelná signalizační zařízení/s. 187]

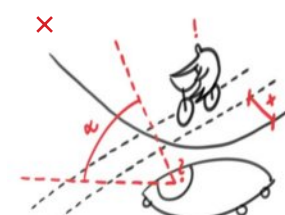
#### [ PRAVIDLA: PROVOZ JÍZDNÍCH KOL ]



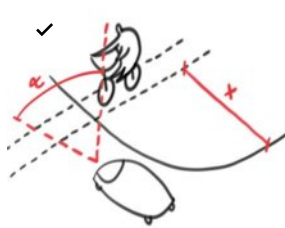
Při společném provozu (jízdních kol s ostatními vozidly) a malém poloměru zatáček je zachována kontinuita a dobrá viditelnost i bezpečnost při odbočování vozidel.



Při odděleném provozu (jízdních kol od ostatních vozidel) ve vozovce a malých poloměrech zatáček je bezpečnost zachována stejně jako při společném provozu.



Při oddálení odděleného provozu (jízdních kol od ostatních vozidel) od vozovky (běžného jízdního pruhu) je přerušen průběžný vizuální kontakt a mrtvý úhel výrazně snižuje bezpečnost při odbočování vozidel.

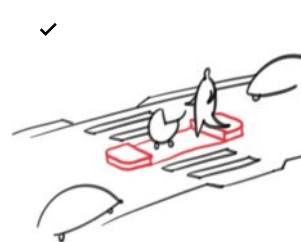


Fyzicky oddělený provoz (jízdních kol od ostatních vozidel) výrazně oddálený od vozovky ve městě zpravidla nelze realizovat z důvodu nedostatku prostoru.

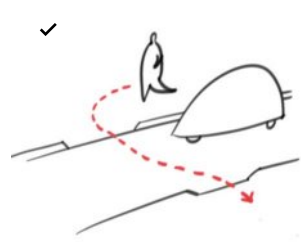
[ PRAVIDLA: PŘECHÁZENÍ A PŘEJÍŽDĚNÍ ]



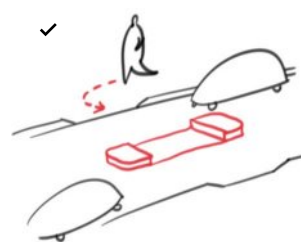
Přechod pro chodce zajišťuje přecházení přes vozovku s preferencí pěšího pohybu, není určen pro jízdu na kole.



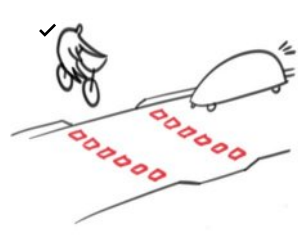
Na přechod pro chodce je vhodné vložit dělicí ochranný ostrůvek, který umožní rozfázovat přecházení zejména při vyšší intenzitě provozu vozidel nebo více jízdních pruzích.



Místo pro přecházení nebo pro překonání komunikace umožňuje vozovku bezpečně přecházet pěšky nebo přejíždět na kole, ale preferovaný je provoz vozidel.



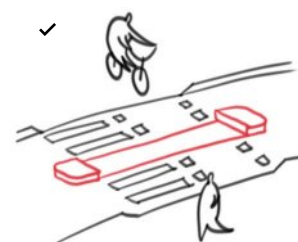
Na místo pro přecházení nebo pro překonání komunikace je žádoucí vložit dělicí ochranný ostrůvek pro rozfázování přecházení zejména při vyšší intenzitě provozu vozidel nebo více jízdních pruzích.



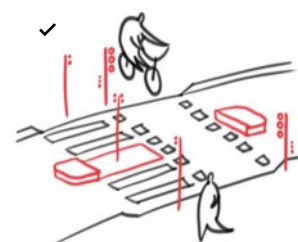
Přejezd pro cyklisty umožňuje přejíždět vozovku, preferovaný je ale provoz ostatních vozidel (pokud není řízen světelnou signalizací). Není určen k přecházení chodcem.



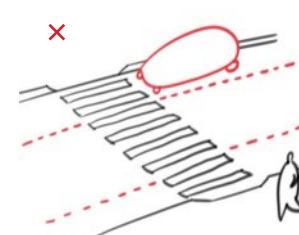
Přejezd pro cyklisty může být přimknutý k přechodu pro chodce. V případě řízení světelnou signalizací lze použít společná dvoubarevná návěstidla pro chodce a cyklisty.



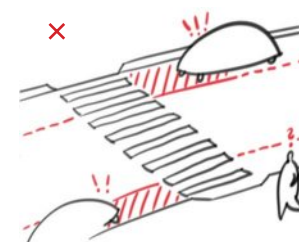
Při vyšší intenzitě provozu vozidel nebo více jízdních pruzích je žádoucí vložit dělicí ochranný ostrůvek, který umožní rozfázovat přecházení a přejíždění.



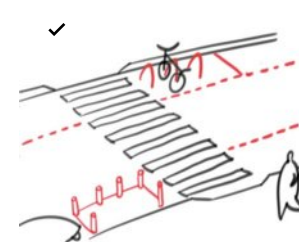
Pokud je přejezd pro cyklisty vedle přechodu pro chodce s běžným dělicím ostrůvkem řízený světelnou signalizací, musí být řízený samostatně a na rozdíl od přechodu přes celou vozovku najednou.



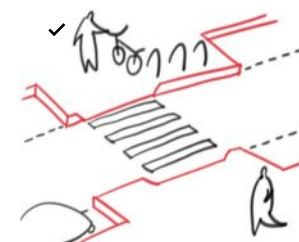
Parkování až k přechodu pro chodce snižuje jeho viditelnost a tedy i bezpečnost přecházení, prodloužení přechodu vedeného přes parkovací pás je pro nově a rekonstruované ulice nepřijatelné.



Zamezení parkování vodorovným dopravním značením není příliš vhodné, může sloužit jako dočasné provizorní řešení, ale bez fyzických prvků často není respektováno.



Vhodným dočasným řešením pro fyzické zajištění viditelnosti současného přechodu je doplnění stojanů pro jízdní kola nebo antiparkovacích sloupků. Vhodné jsou patníky a sloupky místo dočasných dopravních zařízení. →[D.5.7.2 Patníky a sloupky/s. 236] →[D.3.4 Dočasná dopravní zařízení/s. 193]



U nově řešených přechodů pro chodce je žádoucí rozšíření chodníkové plochy a zkrácení délky přechodu, s výhodou lze kombinovat s parkováním pro jízdní kola. Při návrhu je třeba dbát na zachování čisté kompozice geometrie obrub.

[ PŘÍKLADY: KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ ]



**105** Křižovatka zklidněných ulic s vysazenými chodníky sníženými do úrovně vozovky a přechody na všech ramenech křižovatky [ *Praha 6, Eliášova* ]



**106** Křižovatka zklidněných ulic se zvednutou plochou křižovatky do úrovně chodníku umožňující volné přecházení všemi směry [ *Praha 6, Dejvice* ]



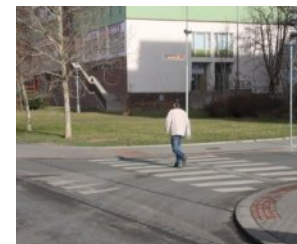
**107** Velkoryse provedený chodník na významné ulici, který zachovává nadřazenost pěšího pohybu v místě napojení vedlejší ulice [ *Španělsko, Madrid* ]



**108** Křižovatka významných ulic [ *Francie, Paříž* ]



**109** Zachovaná kontinuita chodníku a nadřazenost pěšího pohybu v místě napojení zklidněné vedlejší ulice na hlavní ulici [ *Praha 10, Moskevská* ]



**110** Zvýšená vozovka na vjezdu do zklidněné zóny 30 s přechodem pro chodce v úrovni chodníku [ *Praha 10, Moskevská* ]



**111** Nevhodné řešení křižovatky hlavní a vedlejší ulice s přerušenou kontinuitou chodníku [ *Praha 10, Moskevská* ]



**112** Bezbariérová úprava přechodu provedená jen z jedné strany naprosto pozbývá funkčnosti [ *Praha 7, Letná* ]

## C.2.4 Zastávky tramvají a autobusů

*Kultivovanost a kvalita zastávek a infrastruktury veřejné dopravy zlepšuje jejich vnímání obyvateli a návštěvníky města a přirozeně vede k častějšímu užívání.*

*Zastávky veřejné dopravy jsou ohniska, která přispívají k rozvoji a oživení veřejného prostoru.*

Vizuální kvalita, funkčnost, uživatelský komfort a technický stav zastávky i celková kultura prostředí veřejné dopravy mají přímý vliv na její atraktivitu a míru jejího využívání.

Důraz musí být kladen na zkvalitňování vybavenosti spojené s veřejnou dopravou, zejména zastávek, což vede ke kultivovanosti městského prostředí a k přirozené podpoře volby veřejné hromadné dopravy místo individuální automobilové.

### UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK

Zastávky by měly být kompoziční součástí architektury prostoru, dobře viditelné a snadno dohledatelné.

Zastávky veřejné dopravy mají významnou městotvornou funkci a výrazně ovlivňují fungování celého prostoru. Vhodné je jejich umístění přímo u významných zdrojů a cílů dopravy, například veřejných budov.

Z hlediska orientace a komfortu cestujících je zpravidla optimální vstřícná poloha zastávek pro oba směry. Pokud to není z prostorových důvodů možné, měly by být umístěny alespoň v těsné blízkosti se zachováním vzájemné viditelnosti.

V případě křižovatky s více zastávkami a směry jízdy vozidel veřejné dopravy bývá obecně vhodnější umístění zastávek za křižovatkou – při přestupu cestující čekají na všechny spoje pro daný směr jízdy na jednom místě, bez nutnosti vyhlížení a přebíhání.

V případě provozu tramvají i autobusů je vhodná sdružená nástupní hrana, tj. společná zastávka pro všechna vozidla veřejné dopravy v daném směru, to přispívá k vyššímu komfortu i bezpečnosti při přestupu.

### PŘÍSTUP NA ZASTÁVKU VEŘEJNÉ DOPRAVY

Bezprostřední návaznost na okolí zastávky veřejné dopravy mají významný dopad na komfort a atraktivitu cestování. Přístup na zastávku veřejné dopravy musí být pro všechny cestující bezbariérový. Přednostně je žádoucí zajistit úrovnový přístup bez ztracených spádů. Mimoúrovňové řešení by mělo být jen jako doplněk úrovnového řešení, ojedinělé a v opodstatněných případech, zejména zvýší-li komfort cestujících.

Kolejový svršek by zpravidla měl být v bezprostředním okolí zastávky s pochozím, případně pojízditelným povrchem. Otevřený nebo zatrávněný kolejový svršek bývá

v místech zastávek nevhodný. Více o materiálovém řešení v kapitole *Povrchy tramvajových těles* → [D.1.1.3/s. 142].

### VYBAVENÍ ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Jednotlivými prvky umístěnými na zastávkách se zabývá kapitola *Mobiliář* → [D.5/s. 207], konkrétně podkapitoly *Přístřešek* → [D.5.4.1/s. 219], *Označnická a informační displej* → [D.5.4.2/s. 221] a *Odpadkové koše* → [D.5.3.1/s. 214].

### VÝŠKA NÁSTUPNÍ HRANY

Nástupní hrana slouží pro výstup a nástup cestujících. Její výška hraje významnou roli z hlediska komfortu a bezbariérovosti nástupu a výstupu. Praha chce mít všechny zastávky kolejové dopravy a většinu autobusových zastávek bezbariérově přístupné do roku 2025.<sup>[C.2.04]</sup>

U tramvajových zastávek zejména u ostrůvků se výška přednostně navrhuje 24 cm. Až v budoucnu dojde k úplnému nahrazení současného vozového parku tramvajemi bez výklopných dveří, bude možné hranu o několik centimetrů zvýšit.

Pro sdruženou nástupní hranu tramvaje s autobusy a v případě vídeňských zastávek nebo tramvajových mysů je výška 20 cm z důvodu zachování průjezdního profilu komunikace.<sup>[C.2.05]</sup>

V případě autobusových zastávek se výška nástupní hrany navrhuje 20 cm u zastávek, kde autobusy přijíždějí

[C.2\_04] ↗ Usnesení RHMP č. 463 ze dne 18. 3. 2014.

[C.2\_05] ↗ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006-01-01.

rovně podél nástupní hrany. Pro autobusové zálivy je nutné snížit výšku na 17 cm, aby nedošlo k poškození autobusů. Vhodným tvarem obruby, například kasselským nebo zešikmeným obrubníkem, lze zlepšit podmínky pro přistavení vozidla do zastávek, a tím zajistit lepší podmínky pro výstup a nástup cestujících.

#### VELIKOST ZASTÁVKY

Délka zastávky je zpravidla na jednu nebo dvě tramvajové soupravy nebo autobusy (krátké nebo kloubové).

Krátká zastávka je výhodnější z hlediska kratší pěší dostupnosti k vozidlům veřejné dopravy, delší zastávka je naopak nezbytná v případě vyšší frekvence vozidel veřejné dopravy a může umožnit přestup mezi dvěma vozidly v jeden okamžik. Při předpokládaném využití současně více než jedním vozidlem či soupravou je délka nástupní hrany součtem uvedených délek pro jednotlivá vozidla + 1 m odstup mezi nimi.

Minimální světlá šířka zastávky pro cestující nesmí klesnout pod 2 m. S ohledem na vyšší frekvenci cestujících by zpravidla měla být širší, aby byl zajištěn komfort užívání. Zejména u tramvajových ostrůvků opatřených zábradlím, kde cestující nemohou ostrůvek opustit po celé jeho délce, je potřeba ho významně rozšířit.

#### TYPY ZASTÁVEK

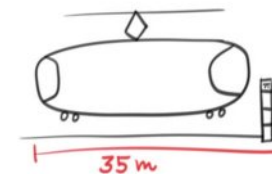
Z pohledu cestujících je nejvhodnější minimalizovat možnost kolize s vozidly a zajistit odpovídající komfort užívání zastávek. Nejvýhodnější je zastávkový mys pro tramvajovou zastávku v případě Významné ulice se zklidněným provozem →[C.1.3/s. 72]

a dobře dostupný komfortní ostrůvek v případě Ulice zatížené motorovou dopravou →[C.1.4/s. 74].

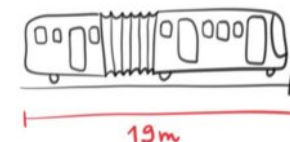
Pro autobusy je nejvhodnější zastávka v jízdním pruhu nebo sdružená zastávka s tramvají.

Autobusová zastávka v zálivu je pro vozidla veřejné dopravy nejméně vhodná a její užití je odůvodněné pouze na dopravně zatížených ulicích.

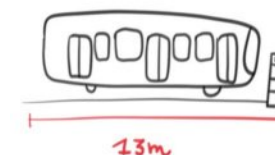
#### [ MODULY: DÉLKY ZASTÁVEK DLE TYPU VOZIDLA ]



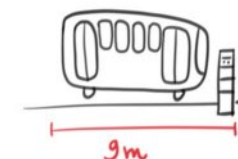
Jedna tramvajová souprava  
Délka nástupní hrany 35 m.



Kloubový autobus  
Délka nástupní hrany 19 m.

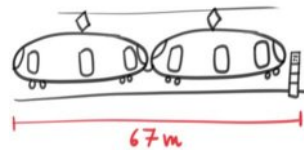


Standardní autobus  
Délka nástupní hrany 13 m.

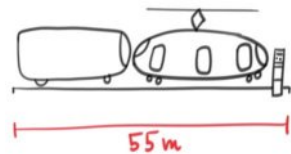


Midibus  
Délka nástupní hrany 9 m.

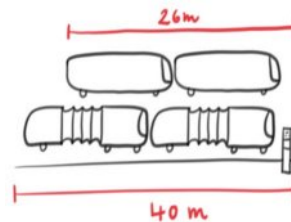
[ PRAVIDLA: UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK ]



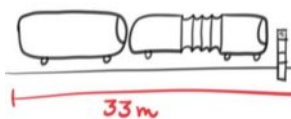
Dvě tramvajové soupravy  
 Délka nástupní hrany 67 m.



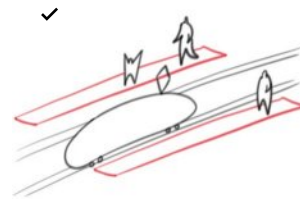
Sdružená zastávka tramvaje  
 a autobusu  
 Délka nástupní hrany 55 m.



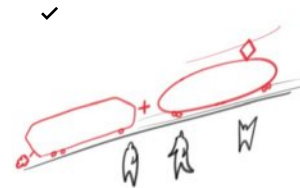
Dva standardní/kloubové  
 autobusy  
 Délka nástupní hrany 26 m /  
 40 m.



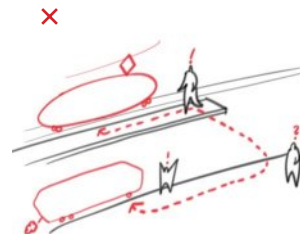
Standardní a kloubový autobus  
 Délka nástupní hrany 33 m.



Zastávky je vhodné přednostně  
 umístit do vstřícné polohy proti  
 sobě.



Je vhodné zřizovat společné  
 zastávky tramvaje a autobusu se  
 sdruženou nástupní hranou, které  
 jsou pro cestující komfortnější  
 a bezpečnější.



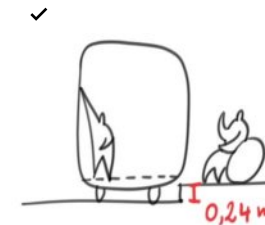
Samostatné zastávky vyžadují  
 přecházení při přestupu, jsou  
 méně komfortní a často vedou  
 k nebezpečným situacím při  
 přebíhání cestujících, žádoucí je  
 alespoň co nejkratší přestupní  
 vazba.



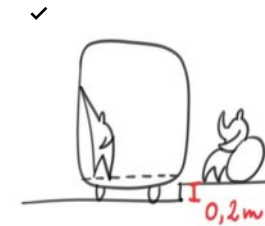
Délka zastávky je zpravidla  
 na jednu až dvě soupravy, podle  
 intenzity vozidel. Světlá šířka  
 zastávky by měla být minimálně  
 2 m, zpravidla více s ohledem  
 na množství cestujících.

[ PRAVIDLA: NÁSTUPNÍ HRANA ]

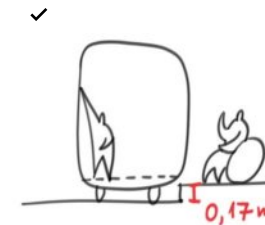
Uváděné výšky odpovídají aktuálním možnostem vozového parku DPP.



24 cm  
 Bezbariérově přístupná nástupní  
 hrana tramvajové zastávky,  
 zejména ostrůvku.



20 cm  
 Bezbariérově částečně přístupná  
 nástupní hrana pro sdružené  
 zastávky autobusů a tramvají,  
 mysly u vozovek, vídeňské  
 zastávky a autobusové zastávky  
 s přímým příjezdem a odjezdem.



17 cm  
 Bezbariérově částečně přístupná  
 nástupní hrana pro autobusové  
 zastávky v zálivu.



Zastaví-li vozidlo víc než  
 cca 10 cm nebo je-li nutný  
 nástup z vozovky, není umožněn  
 komfortní a bezbariérový přístup  
 do vozidla veřejné dopravy.

## ZASTÁVKOVÝ OSTRŮVEK

Cestující vyčkávají na samostatném ostrůvku mezi tramvajovou tratí a vozovkou, zastávka tramvají může být sdružená s autobusy.

Vždy musí být zajištěn alespoň jeden zcela bezbariérový přístup v čele nebo na konci zastávky pomocí přechodu pro chodce, na opačném konci by měla také být možnost úrovně překonat komunikaci.

Stanicující vozidla veřejné dopravy nijak neomezují provoz ostatních vozidel.

Na zatížených komunikacích je vhodné na hraně mezi vozovkou a ostrůvkem doplnit zábradlí. Na zklidněných ulicích bývá vhodnější zábradlí nerealizovat<sup>[C.2.06]</sup> a umožnit volný pohyb lidí mezi chodníkem a ostrůvkem v celé jeho délce. Komfort lze zlepšit pomocí zvýšené vozovky podél ostrůvku nebo časovým ostrůvkem.

V případě blízkosti světelně signalizované křižovatky nebo přechodu pro chodce je třeba zajistit přímé bezbariérové napojení. Vyspádování vyčkávací plochy k vozovce pro bezbariérový přechod v rámci délky ostrůvku je nevhodné, s výjimkou velmi širokých nástupních ostrůvků. Možným řešením může být naopak zvýšení vozovky.

Cyklistická integrační opatření ve vozovce by měla být zachována, umožněno by mělo být

[C.2\_06] §1 ↗ ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště: část 1: Navrhování zastávek.* Praha: Český normalizační institut, 2007-05. Norma uvádí použití zábradlí vždy, když na ostrůvek navazuje jízdní pruh. Zejména pro zklidněné ulice je toto opatření zcela nevhodné, naopak chodcům se má usnadnit přístup na nástupní ostrůvek.

alespoň vzájemné míjení jízdních kol a osobních vozidel (3,75 m), v opačném případě je žádoucí maximálně zúžit vozovku (na cca 3,00 m).

### – TRAMVAJOVÝ OSTRŮVEK SE ZVÝŠENOU VOZOVKOU

Zvýšení vozovky do úrovně chodníku po celé délce zastávky umožňuje komfortní a bezbariérový přístup cestujících na ostrůvek a slouží jako opatření ke zklidnění dopravy.

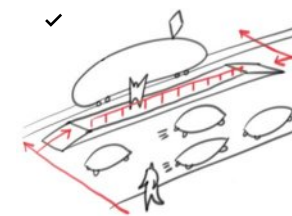
Řešení je vhodné na zklidněných ulicích například v historicky založených místech a tam, kde není možné zajistit z prostorových a provozních důvodů ani plnohodnotný široký ostrůvek, ani zastávkový mys. Představuje určitou alternativu k vídeňské zastávce.

### – ČASOVÝ OSTRŮVEK

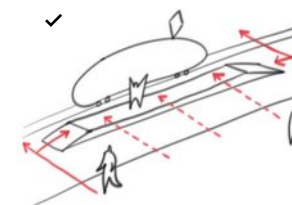
Při příjezdu vozidla veřejné dopravy do zastávky jsou ostatní vozidla zastavena pomocí světelné signalizace před zastávkou.

Řešení je vhodné jako doplněk standardní úpravy pro zvýšení bezpečnosti všude tam, kde vyšší počet cestujících přechází vozovku v okamžiku nástupu do vozidla veřejné dopravy, zejména v případě stávajícího úzkého ostrůvku, u ostrůvku se zvýšenou vozovkou nebo u vídeňské zastávky.

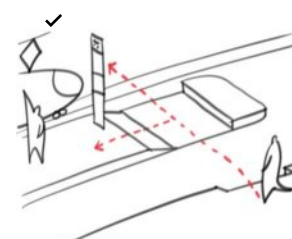
## [ PRAVIDLA: ZASTÁVKOVÝ OSTRŮVEK ]



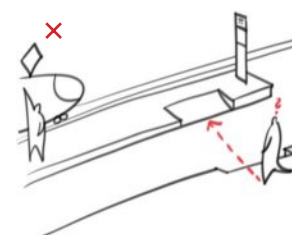
Tramvajový ostrůvek u zatížených, zejména vícepruhových vozovek je potřebné řešit se zábradlím v celé délce ostrůvku kvůli ochraně i usměrnění cestujících. Přístup by měl být standardně zajištěn z obou stran, minimálně jeden z nich musí být bezbariérový. →[D.5.7.1 Zábradlí/s. 233]



Tramvajový ostrůvek u zklidněných jednopruhových vozovek je vhodnější řešit bez zábradlí s volnou přístupností po celé délce. Bezbariérový přístup by měl být alespoň z jedné strany, lépe z obou. §1 ↗ ČSN 73 6425-1, *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky.*

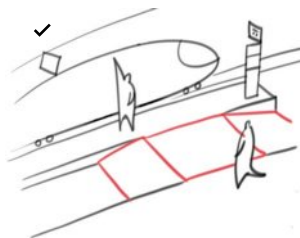


Bezbariérový přístup na tramvajový ostrůvek se standardně umísťuje v čele a na konci zastávky formou snížené obruby.

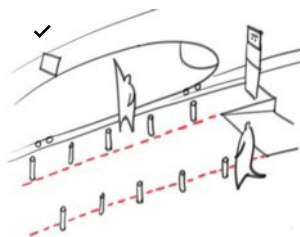


Bezbariérový přístup v délce ostrůvku standardní šířky pomocí snížené obruby je nevhodný, protože zhoršuje možnost pohybu po ostrůvku i výstup a nástup do vozidel veřejné dopravy.

[ PŘÍKLADY: ZASTÁVKOVÝ OSTRŮVEK ]



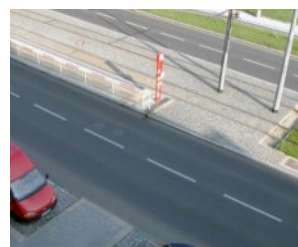
Bezbariérový přístup na úzký tramvajový ostrůvek je vhodné řešit zvýšenou vozovkou, přednostně alespoň u čela zastávky.



Komfortní bezbariérový přístup přes zklidněnou jednopruhovou vozovku na tramvajový ostrůvek je možné řešit zvýšenou vozovkou v celé délce úseku.



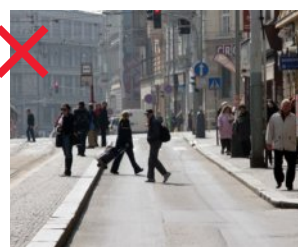
**113** Sdružená zastávka pro tramvaje a autobusy  
 [ Praha 6, Pražský most ]



**114** Opodstatněné zábradlí na tramvajovém ostrůvku u přilehlé vícepruhové vozovky na ulici zatížené motorovou dopravou s místem pro přecházení v čele zastávky  
 [ Praha 7, Korunovačn ]



**115** Vhodně zvýšená vozovka podél úzkého tramvajového ostrůvku včetně bezbariérové úpravy pro nevidomé  
 [ Brno, Šilingrovo náměstí ]



**116** Nezvýšená vozovka – úzký tramvajový ostrůvek bezbariérově přístupný jen v čele zastávky  
 [ Praha 7, Strossmayerovo náměstí ]

**ZASTÁVKOVÝ MYS  
 (ROZŠÍŘENÝ CHODNÍK)**

Zastávkový mys je určen pro tramvaje, případně také pro autobusy a přináší zpravidla nejvyšší komfort pro cestující, kteří nastupují do vozidel veřejné dopravy přímo z chodníku.

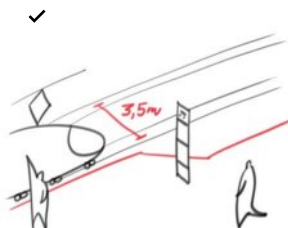
Mys rozšiřuje chodník a je bezbariérově přístupný v celé jeho délce. V případě obtížných sklonových poměrů platí požadavek na bezbariérové zpřístupnění alespoň na koncích a ve střední části.

Šířka chodníku pro pohyb lidí by měla být přičtena k šířce vyčkávacího prostoru pro cestující. Při malém množství chodců a cestujících a zejména ve stísněných poměrech je možné oba prostory z části či zcela sloučit.

Stanicující vozidlo veřejné dopravy zastaví všechna ostatní vozidla, která jej nesmějí objíždět, poté projíždějí za ním po kolejích. Osová vzdálenost kolejí by v dopravně zatížených ulicích měla být 3,50 m a usnadňovat tak průjezd rozměrnějších vozidel po tramvajovém tělese.

Případná integrační opatření cyklodopravy jsou přerušena, vhodné může být označení bezpečného průjezdu jízdních kol mezi kolejnicemi pomocí piktogramů včetně zajištění dobrého povrchu. Cyklistický průjezd za zastávkou je v zastavěném území zpravidla nevhodný.

## [ PRAVIDLO: ZASTÁVKOVÝ MYS ]



Zastávkový mys je součástí chodníkové plochy, kterou rozšiřuje. Nástupní hrana vyžaduje přiblížení a zvýšení obruby k tramvajové trati. Osová vzdálenost kolejí 3,50 m umožňuje průjezd rozměrnějších vozidel po tramvajovém tělese.

## [ PŘÍKLADY: ZASTÁVKOVÝ MYS ]



117 Kvalitně provedené zastávkové mysy ve vstřícné poloze proti sobě  
[ Praha 1, Jindřišská ]



118 Neprovedený zastávkový mys – bariérový přístup do tramvaje  
[ Praha 1, Karlovy lázně ]

VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA  
(ZVÝŠENÁ VOZOVKA)

Vídeňská zastávka je zpravidla určená pro tramvaje, případně kombinovaná s provozem autobusů, kde cestující nastupují do vozidla veřejné dopravy z chodníku přes zvýšenou vozovku.

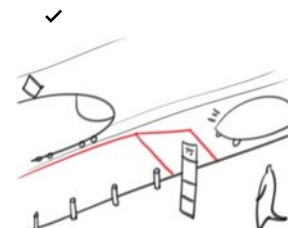
Řešení se uplatní zejména v případech, kdy není vhodné, aby byl tramvajový pás pojížděný ostatními vozidly pro zajištění plynulosti provozu veřejné dopravy a kde zároveň z prostorových důvodů není možné zřídit ostrůvek.

Ostatní vozidla jedou v samostatném jízdním pruhu mezi nástupní hranou a pěší plochou, nenajíždějí na tramvajový pás. Stanicující vozidlo veřejné dopravy zastaví ostatní vozidla, která jej nesmí objíždět ani podjíždět. Zastavení vozidel se dá podpořit časovým ostrůvkem pomocí světelné signalizace. V případě kombinovaného provozu s autobusy je nezbytné zohlednit osovou vzdálenost kolejí.

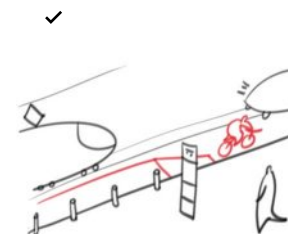
Zvýšená plocha vozovky musí být svým povrchem a charakterem jasně identifikovatelná jako vozovka. Optimální je povrch živičný, nikoliv dlážděný, aby lidé pak mylně nečekali ve vozovce a neomezovali průjezd vozidel. Výjimkou je vídeňská zastávka ve sdíleném prostoru, viz *Sdílený prostor* → [C.1.1/s. 66], kde po vozovce projíždí pouze vozidla obsluhy.

Cyklistická integrační opatření jsou v místě zastávky zpravidla přerušena, může být vhodné zachovat alespoň vzájemné míjení jízdnic kol a osobních vozidel. V odůvodněných případech lze realizovat cyklistickou vídeňskou zastávku, kdy se tato úprava pro jízdni kola chová obdobně jako tradiční vídeňská zastávka a pro ostatní vozidla jako zastávkový mys.

## [ PRAVIDLA: VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA ]



Vídeňská zastávka umožňuje bezbariérový nástup z chodníku do vozidel veřejné dopravy přes zvýšenou vozovku.



Cyklistická vídeňská zastávka (zejména ve stoupání) u kontinuálního samostatného cyklistického pruhu umožňuje bezbariérový nástup přes zvýšený cyklistický pás, pro ostatní vozidla se chová jako mys.

[ PŘÍKLADY: VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA ]



**119** Vídeňská zastávka s jasně čitelným a odlišitelným charakterem vozovky a chodníku [ *Praha 2, Albertov* ]



**120** Vídeňská zastávka s chodníkovým charakterem pásu určeného pouze pro obsluhu objektů, nikoliv pro průjezd [ *Praha 7, Letenské náměstí* ]



**121** Cyklistická vídeňská zastávka [ *Rakousko, Vídeň* ]



**122** Neprovedená vídeňská zastávka – bariérový přístup do tramvaje [ *Praha 7, Čechův most* ]

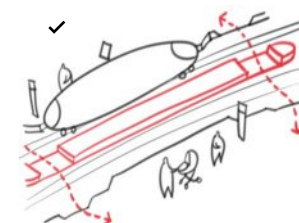
**ZÁTKOVÁ ZASTÁVKA**

Zastávka zátkového typu je obdobou zastávkového mysu pro tramvaj nebo zastávky v jízdním pruhu pro autobus. Pro oba směry jsou zastávky umístěny vstřícně, uprostřed se nachází fyzická zábrana (např. dělicí pás) proti objíždění stanicujících vozidel veřejné dopravy ostatními vozidly.

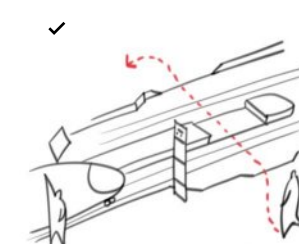
Zvyšuje komfort a bezpečí pro cestující, pěší vazby se zpravidla nacházejí na obou stranách zastávek bezprostředně před nebo za stanicujícím vozidlem díky možnosti výrazného zkrácení odstupů od stanicujících vozidel.

Tento typ zastávky se dá využít jako jedno z opatření zklidňujících dopravu v ulici. Zároveň není příliš vhodný na výrazně dopravně zatížených ulicích.

[ PRAVIDLA: ZÁTKOVÁ ZASTÁVKA ]



Zátková zastávka výrazně zklidňuje ostatní dopravu. Mezi vstřícně umístěné zastávky je vložena fyzická zábrana v podobě dělicího pásu, která brání objíždění stanicujících vozidla.



Zátková zastávka zajišťuje velmi komfortní přístupnost i přecházení díky možnosti výrazného zkrácení odstupů od stanicujících vozidel.

[ PŘÍKLAD: ZÁTKOVÁ ZASTÁVKA ]



**123** Zátková zastávka s dělicím ostrůvkem ve středu sružená pro tramvaje a trolejbusy [ *Brno, Klusáčkova* ]

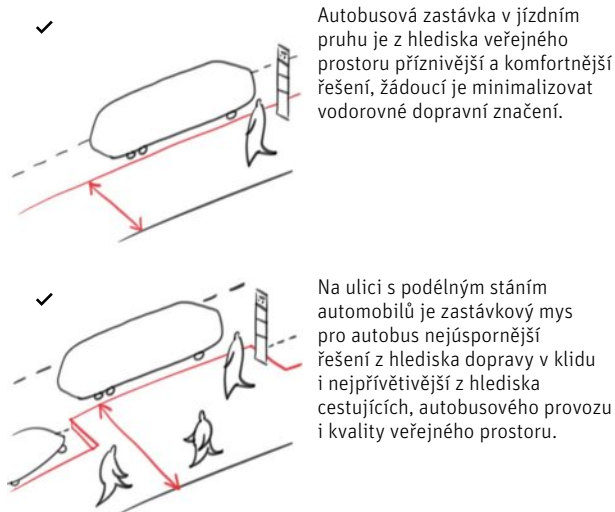
## ZASTÁVKA V JÍZDNÍM PRUHU

Cestující nastupují do vozidel veřejné dopravy přímo z chodníku, řešení je obdobou zastávkového mysu, avšak nástupní hrana zastávky je půdorysně zpravidla ve shodné linii jako navazující obruba chodníku.

Stanicující autobus veřejné dopravy zastaví všechna ostatní vozidla v daném jízdním pruhu. V případě dvoupruhové obousměrné komunikace musí být zcela zřejmé, zda je možné stanicující autobus objíždět či nikoliv. V případě více souběžných jízdních pruhů je možné jej objet přilehlým jízdním pruhem. Umístění příčné pěší vazby nesmí ohrozit přecházející chodce, především s ohledem na jejich viditelnost přes stanicující vozidlo ostatními řidiči. Umožňuje blízké komfortní návaznosti.

Cyklistická integrační opatření jsou v místě zastávky přerušena, avšak šířkové poměry by v souladu s požadavky jejich skladebnosti měly být zachovány.

### [ PRAVIDLA: ZASTÁVKA V JÍZDNÍM PRUHU ]



Autobusová zastávka v jízdním pruhu je z hlediska veřejného prostoru příznivější a komfortnější řešení, žádoucí je minimalizovat vodorovné dopravní značení.

Na ulici s podélným stáním automobilů je zastávkový mys pro autobus nejušpornější řešení z hlediska dopravy v klidu i nejpřívětivější z hlediska cestujících, autobusového provozu i kvality veřejného prostoru.

## ZASTÁVKOVÝ ZÁLIV

Cestující nastupují do autobusů přímo z chodníku a stanicující autobus nijak neomezuje ostatní vozidla. Řešení je však výrazně prostorově náročné a zpravidla realizovatelné pouze na úkor plochy, která by jinak byla určena pro chodník nebo nedopravní aktivity, což je v místě zastávky a čekání cestujících problematické.

Umístění příčné pěší vazby nesmí ohrozit přecházející chodce, především s ohledem na jejich viditelnost přes stanicující vozidlo ostatními řidiči; s ohledem na délku přecházení je vhodné umístění mimo nájezdový a výjezdový klín, čímž dochází k nekomfortnímu prodlužování pěších vazeb.

Cyklistická integrační opatření probíhají kontinuálně podél zálivu, přerušena by v tomto úseku měla být pouze v odůvodněných případech (jestliže je z důvodu vysoké intenzity provozu alespoň částečný záliv opravdu nezbytný a zároveň nezbyvá dostatek prostoru pro chodník a vyčkávací prostor zastávky).

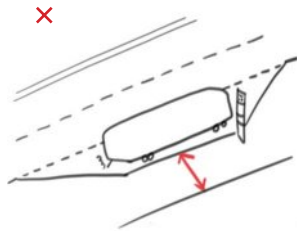
### [ PŘÍKLAD: ZASTÁVKA V JÍZDNÍM PRUHU ]



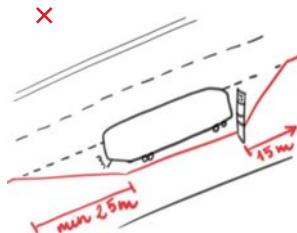
**124** Zastávka nebyla provedena v jízdním pruhu, vyčkávací prostor je zbytečně stísněný a řešení stezky bylo nákladnější [ Praha 6, Roztocká ]

## C.2.5 Cyklistická opatření

### [ PRAVIDLA: ZASTÁVKOVÝ ZÁLIV ]



Autobusová zastávka v zálivu není příliš vhodné řešení, chodník je zúžen v místě průchodu a současně čekání či pohybu cestujících. Nepřímá trajektorie jízdy snižuje komfort i pro cestující.



Pro kvalitní přistavení autobusu do zastávky v zálivu je nutné zajistit dlouhý nájezdový klín. Při jeho nedostatečných parametrech pak zastavují autobusy daleko od nástupní hrany, protože při příjezdu hrozí poškození autobusu o nástupní hranu.

### [ PŘÍKLAD: ZASTÁVKOVÝ ZÁLIV ]



**125** Autobusová zastávka v zálivu zužuje chodník a nenabízí dostatečný čekací prostor [ Lázně Bohdaneč, náměstí ]

*Cyklistická opatření zvyšují bezpečnost užívání jízdního kola na veřejných prostranstvích.*

Používání jízdního kola v Praze stále častěji slouží k dopravě, nejen k rekreaci. Cyklistický pohyb hraje sice doplňkovou, ale přesto nezanedbatelnou roli.

V současné době zaváděná opatření mají za cíl zlepšit podmínky pro jízdu na kole po městě plošně v celém území, nikoliv jen ve vybraných trasách. Podstatou přístupu je „rozjezdit na kole“ část populace alespoň částečným zlepšením podmínek v dohledném časovém horizontu formou levnějších a rychlejších úprav.

Základem přístupu je, že cyklista je řidič a jízdní kolo bezmotorové vozidlo. Jízdní kola se standardně pohybují ve vozovce, nikoliv na chodníku, cyklisté sdílejí prostor s ostatními řidiči. Zaváděná opatření kladou důraz na zvýšení bezpečnosti provozu ve vozovce a ochranu chodců před jízdními koly i ostatními vozidly.

Podpora multimodálního dopravního chování v Praze, rozšíření nabídky různých zejména udržitelných způsobů pohybu a usnadnění jejich kombinování vede ke zvyšování kvality života a veřejného prostoru. Rada hl. m. Prahy přijala v roce 2010 koncepci, <sup>[C.2.07]</sup> která má za cíl zvýšit podíl cest vykonaných na jízdním kole ze současných 0,5 % v zimě a 2 % v létě do roku 2020 na cca 3 % v zimě a 7 % v létě.

[C.2.07] ↗ Rada hl. m. Prahy. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl.m. Praze do roku 2020*. 35. jednání Rady hl. m. Prahy 26. října 2010.

Pokud se podaří, aby jízdní kolo využívalo více lidí, může být opodstatněné budovat další nákladnější a prostorově náročnější infrastrukturu přívětivější pro větší část populace. Současně platí, že stejná opatření se v průběhu času stávají bezpečnější a akceptovatelnější pro více lidí, protože si všichni na cyklistický provoz a konkrétní úpravy postupně zvykají.

Na většině území převažuje především sdílení prostoru s ostatními vozidly, případně s chodci, protože zpravidla není dostatek prostoru pro samostatnou cyklistickou infrastrukturu nebo její realizace s ohledem na charakter prostoru není vhodná.

Při nižších rychlostech a intenzitě pohybu je společné sdílení prostoru snadnější a vhodnější. Naopak s rostoucími rychlostmi a intenzitami pohybu stoupá požadavek na oddělování jednotlivých uživatelských skupin a vymezení samostatných částí prostoru určených přednostně právě pro ně. K tomu slouží zejména integrační opatření cyklo dopravy, která vhodně podkreslují doporučený průjezd na kole.

V klidovém území je zpravidla vhodné umožnit průjezd jízdních kol všemi směry, a to bez zvláštních opatření nebo doplňkově pomocí integračních opatření.

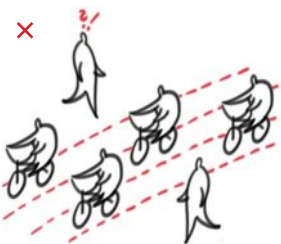
Podrobněji viz metodické a osvětové materiály. <sup>[C.2.08]</sup>

[C.2.08] ↗ CACH, Tomáš. *Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP*. 05/2009 + rozšířená pracovní verze 07/2010. ↗ CACH, Tomáš a kol. *Praha cyklistická: brožura a výstava*. 2009 + 2010.

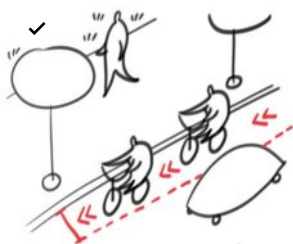
## [ PRAVIDLA: CYKLISTICKÁ OPATŘENÍ ]



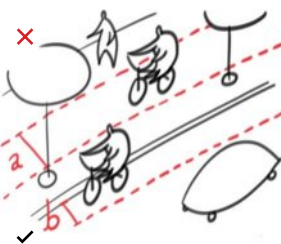
Při návrhu veřejného prostranství nabízíme lidem možnost volby průjezdu na kole a logickou přístupnost území. Cyklisty není žádoucí vodit proti přirozenosti a směru jejich pohybu.



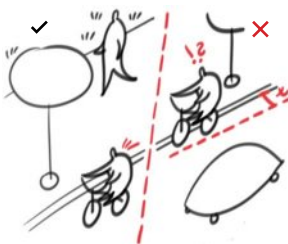
Cyklistický provoz (obdobně jako ostatní dopravní infrastruktura) nesmí ohrožovat chodce a cyklistická opatření by neměla příliš omezovat pěší pohyb ani přístupnost území.



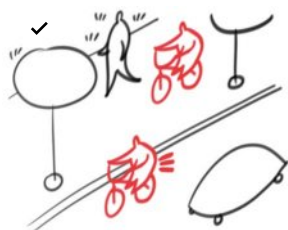
Integrační opatření vhodně podkreslují doporučený průjezd jízdních kol tam, kde by se zpravidla běžně bez zvláštních úprav odehrával. Zajišťují však odpovídající prostorové podmínky a napomáhají lepšímu vzájemnému soužití.



Cyklopruh mezi parkováním a chodníkem je prostorově náročnější než cyklopruh ve vozovce kvůli potřebným bezpečnostním odstupům, v základní velikosti neumožňuje vzájemné předjíždění jízdních kol. Problematický je dále v oblasti křižovatek s ohledem na pěší vazby a rozhledové poměry.



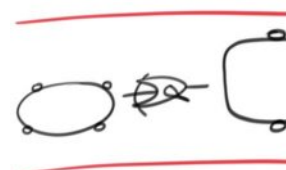
Při vytváření cyklistických opatření pro jízdu souběžně s ostatními vozidly je nezbytné zajistit alespoň minimální návrhové parametry. Pokud to není možné, je vhodnější danou úpravu nerealizovat a ponechat společný provoz.



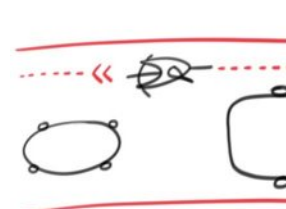
Je vhodné nabízet duální možnost průjezdu na kole zejména mimo souvislou zástavbu. Jde o možnost volby mezi sdílením prostoru s vozidly (pro rychlejší průjezd), nebo s chodci (pro pomalejší průjezd).

## [ PRAVIDLA: PROVOZ JÍZDNÍCH KOL ]

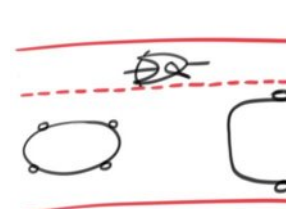
Pohyb jízdních kol ve vztahu k motorové a ostatní bezmotorové dopravě



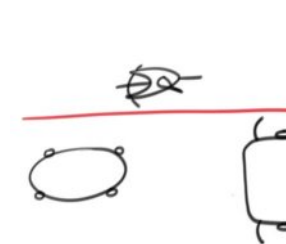
Provoz společný  
Jízdní kola nemají vymezen svůj vlastní prostor, plně ho sdílejí s ostatními.



Provoz společný přerozdělený  
Jízdní kola sdílejí prostor s ostatními, ale jejich pohyb je částečně usměrněn.



Provoz částečně oddělený  
Kombinace odděleného a společného pohybu ve vztahu k různým skupinám uživatelů.



Provoz oddělený  
Jízdní kola se pohybují ve své vlastní samostatně vymezené části prostoru.

[ INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ ]

Úpravy napomáhající sdílení prostoru s ostatními vozidly

**PŘEHLED OPATŘENÍ  
 PRO ZOHLEDNĚNÍ CYKLISTICKÉHO PROVOZU**

Přehled opatření pro zohlednění cyklistického provozu představuje základní možnosti opatření, dopravního značení a režimů, které usnadňují sdílení veřejného prostoru pro cyklisty a všechny ostatní uživatele.

Musí být vhodně používány zejména s ohledem na charakter veřejných prostranství a v souladu s celkovým provozním uspořádáním.



Piktogramový koridor naznačuje doporučenou stopu průjezdu na kole (cyklistům i ostatním) a zajišťuje vhodné přerozdělení společného provozu.

Při pravé straně jízdního pruhu umožňuje vzájemné míjení jízdních kol a přinejmenším osobních vozidel (rozměrnější vozidla jej pojíždějí), zpravidla na zatížených ulicích.



Ve středu jízdního pruhu naznačuje nejvhodnější jízdu za sebou se všemi ostatními vozidly, například ve zúžených místech při jízdě po tramvajovém pásu.

Dále slouží pro naznačení křižovatkových průjezdů a přeřazení, například po cyklotrase, nebo pro naznačení pohybu ve zklidněných cykloobousměrkách.



Ve zmenšené podobě bez směrového znaku napomáhá sdílení prostoru a orientaci ve zklidněných oblastech.

Vyznačen pouze vodorovným značením ve standardní (V 20) nebo zmenšené (V 15) velikosti.



**126** Piktogramový koridor pro cyklisty (V 20)

**127** [ Praha 10, Vršovická ]

**128** [ Praha 1, Křižovnické náměstí ]

**129** [ Praha 7, Dukelských hrdinů ]



**Cyklopruh** je samostatný cyklistický jízdní pruh ve vozovce, slouží k oddělení provozu jízdních kol a ostatních vozidel, zejména na dopravně zatížených ulicích. Vyznačuje se vodorovným i svislým dopravním značením (V 2b+V 14+IP 20).

**130** Vyhrazený jízdní pruh (IP 20)  
**131** [ Praha 10, V Olšínách ]



**Ochranný cyklopruh (víceúčelový pruh)**

je cyklistický pruh ve vozovce, který zajišťuje vzájemné míjení min. jízdních kol a osobních vozidel a může být pojížděný rozměrnějšími vozidly. V současnosti v Česku není legislativně řešen, obdobného účinku lze zatím docílit vyznačením piktogramového koridoru pro cyklisty (V 20) při prostorovém zajištění vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel.

**132** [ Rakousko, Vídeň ]

**133** [ Nizozemí, Nijmegen ]





**Bus + cyklopruh** je samostatný jízdní pruh ve vozovce společný pro jízdní kola a další vybraná vozidla veřejné dopravy (zpravidla autobusy, popř. taxi či tramvaje), oddělený od provozu ostatních vozidel. Používá se zejména na dopravně zatížených ulicích a je vyznačen vodorovným i svislým dopravním značením (V 2b+V 15+IP 20).



**134** Vyhrazený jízdní pruh (IP 20)  
**135** [ *Praha 10, Vršovická* ]



**Prostor pro cyklisty** je prostor před stopčarou na světelně řízené křižovatce. Cyklista čeká na zelenou zcela vpředu a rozjíždí se do křižovatky první. Standardně se prostory umísťují pro všechny směry jízdy a jsou vyznačeny pouze vodorovným dopravním značením (V 19).

**136** [ *Praha 2, Palackého náměstí* ]  
**137** [ *Praha 10, Vršovická* ]



**Nepřímé levé odbočení** je doporučený způsob odbočení vlevo realizovaný nadvakrát („tah koněm“) na frekventovaných a vícepruhových komunikacích. Jde o bezpečnější, ale pomalejší způsob vhodnější především pro pomaleji jedoucí cyklisty, kteří zůstávají stále napravo od projíždějících vozidel. Lze jej zajistit mnoha způsoby formou stavebních i dopravně-organizačních úprav a označit svislým dopravním značením (IS 10e).



**138** Návěst doporučeného způsobu odbočení cyklistů vlevo (IS 10e)  
**139** [ *Praha 10, Vršovická* ]



**Povolený směr jízdy cyklistů** umožňuje odlišný způsob průjezdu jízdních kol oproti ostatním vozidlům v rámci řadících pruhů nebo v křižovatkách. V jízdě na kole lze pokračovat tam, kam ostatní vozidla nesmějí. Opatření zlepšuje vzájemné soužití ve společném provozu. Označuje se pomocí svislého dopravního značení (E 12c), lze vyznačit i vodorovným značením.



**140** Řadící pruhy (IP19) apovolený směr jízdy cyklistů (E 12c)  
**141** Příkázaný směr jízdy vpravo (C 2b) a povolený směr jízdy cyklistů (E 12c)  
**142** [ *Praha 2, Rumunská* ]

## [ ZKLIDNĚNÉ OBLASTI A PROSTUPNOST ÚZEMÍ ]

Díleč opatření zohledňující cyklo dopravu



**Cyклоobousměrky** umožňují obousměrný provoz jízdních kol v ulicích s jednosměrným průjezdem ostatních vozidel. Zajišťují vyrovnanou dopravní obslužnost území při zachování zábrany pro nežádoucí průjezdnou motorovou dopravu bez negativních dopadů na cyklo dopravu. Na zklidněných ulicích je zpravidla vhodné pouze označení svislým dopravním značením a popř. doplňkově pomocí piktogramových koridorů, v kontaktu s intenzivnější automobilovou dopravou je potřebné řešení se samostatným cyklistickým pruhem či pásem; protisměrný provoz může být také společný s veřejnou dopravou; označuje se dodatkovými tabulkami E 12a a E 12b nebo E 13 pod B 2 a IP 4.



**143** Jednosměrný provoz (IP 4b) a jízda cyklistů v protisměru (E 12a)

**144** Zákaz vjezdu všech vozidel (B 2) a vjezd cyklistů v protisměru povolen (E 12b)

**145** [ *Praha 6, Pelleova* ]

**146** [ *Praha 8, Křížkova* ]

**147** [ *Praha 5, Lidická* ]





**Zákaz vjezdu všech motorových vozidel**  
 je opatření umožňující volný průjezd jízdních kol a zamezující průjezdu všech motorových vozidel v daném místě a směru. Může sloužit pro zajištění cyklistického průjezdu hrdlem zamezujícím průjezdu motorové dopravy, po samostatné cestě nebo účelové komunikaci apod.



- 148 Zákaz vjezdu všech motorových vozidel (B 11)
- 149 [ Praha 12, Komořany ]
- 150 [ Praha 1, Kozí ]
- 151 [ Praha 8, Na Žertvách ]



**Zóna 30**  
 je tvořena ulicemi s maximálním omezením rychlosti do 30 km/h (v oblasti označené svislým dopravním značením IP 25a): z hlediska jízdy na kole je žádoucí zachovat společný provoz s ostatními vozidly, zajištění volné prostupnosti pomocí cykloobousměrek a přes hrdla zamezující průjezdu ostatních vozidel.



- 152 Zóna 30 (IP 25a)
- 153 [ Praha 8, Křížíkova ]



**Obytná zóna**  
 je sdílený prostor s motorovou dopravou s omezením rychlosti do 20 km/h s preferencí bezmotorového pohybu a nedopravních aktivit (v oblasti označené svislým dopravním značením IP 26a). Z hlediska jízdy na kole bývá oproti ostatním vozidlům potřebné zajištění volnější prostupnosti.



- 154 Obytná zóna (IP 26a)
- 155 [ Praha 1, náměstí Republiky ]



**Pěší zóna**  
 je prostor pro pěší pohyb a nedopravní aktivity, standardně je vhodné legalizovat možnou jízdu na kole pomocí symbolu jízdního kola na dopravním značení (IP 27a); ostatní vozidla mohou vjíždět v případě stanovené výjimky rychlostí do 20 km/h.



- 156 Pěší zóna (IP 27a)
- 157 [ Praha 1, Václavské náměstí ]



**Stežka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol**  
 je liniiová obdoba pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol.



- 158 Stežka pro chodce (C 7a) s dodatkovou tabulkou (E 12)
- 159 [ Praha 2, Rašínovo nábřeží ]

### [ SEGREGAČNÍ OPATŘENÍ ]

Opatření fyzicky oddělená od automobilového provozu



Stezky umožňují průjezd vedle vozovky (přidruženým prostorem) nebo po samostatné komunikaci. Provoz je společný s chodci, oddělený, případně samostatný. Zřízení stezek je vhodné mimo souvisle zastavěné území, nejčastěji dochází ke sdílení prostoru spolu s ostatním bezmotorovým pohybem (pěší, brusle apod.). Stezky se označují svislým dopravním značením (C 9 / C 10 / C 8 / C 7+E 13).



**160** Stezka pro chodce a cyklisty (C 9a)

**161** Stezka pro chodce a cyklisty (C 10a)

**162** [ Praha 12, Modřany ]

**163** [ Praha 4, Podolské nábřeží ]

**164** [ Praha 2, Roztocká ]



Přejezd pro cyklisty umožňuje jednosměrný nebo obousměrný průjezd jízdních kol přes vozovku. Může být samostatný nebo přimknutý k přechodu pro chodce. S výjimkou SSZ řízeného přejezdu musí dávat cyklista přednost ostatním vozidlům. Bývá vyznačen vodorovným a svislým dopravním značením (IP 7 / V 8a nebo V 8b).



**165** Přejezd pro cyklisty (IP 7)

**166** [ Praha 7, nábřeží Kapitána Jaroše ]



Překonávání vjezdů na místa ležící mimo pozemní komunikaci musí zachovat stavební i psychologickou kontinuitu stezky či pásu, včetně možného zvýraznění odlišným materiálem, barevností či piktogramy. Preferovaný je tak nepřerušovaný bezmotorový pohyb na veřejných prostranstvích oproti příčné vazbě.

**167** [ Praha 4, Podolské nábřeží ]

**168** [ Praha 6, Podbabská ]



Místo pro překonání komunikace je společným prostorem pro pohyb pěšky a na kole v příčné vazbě přes vozovku s preferencí průjezdu vozidel na komunikaci. Lze ho používat i samostatně (např. pro chodce jako místo pro přecházení), v Česku zatím není ustanoveno přesné použití dopravního značení.



**169** [ Německo, Hamburk ]

**170** [ Ústí nad Labem, Přístavní ]



Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty

je společným prostorem pro pohyb pěšky a na kole v příčné vazbě přes vozovku s preferencí tohoto bezmotorového pohybu před vozidly na komunikaci. Toto opatření zatím v Česku není legislativně jasně definované, ale v některých případech s ním lze minimálně prostorově a stavebně počítat v rámci připravenosti. Běžný přechod pro chodce umožňuje pouze chůzi a vedení kola, nikoliv jízdu na kole.



**171** [ Pardubice, Jahnova ]

**172** [ Pardubice, Rokycanova ]

[ CYKLOTRASY ]



**Cyklotrasy**  
 V území lze pro usnadnění orientace vyznačit doporučené trasy pro průjezd na jízdním kole pomocí směrového značení, ve městě zpravidla formou „žlutého“ svíslého dopravního značení (IS 19+IS 20+IS 21). Tato úprava neurčuje dopravní režim.

- 173 [ Praha, Zlíchov ]
- 174 [ Praha, Ruzyně ]
- 175 [ Praha, Horní Měcholupy ]
- 176 [ Praha, Dolní Počernice ]



## C.2.6 Parkování

*Parkování vozidel na veřejných prostranstvích musí vhodně doplňovat a podporovat jiné, zejména pobytové aktivity.*

*Nezbytným předpokladem fungujících veřejných prostranství je ucelená parkovací politika města.*

Parkování slouží pro zajištění dopravní obsluhy území. Zejména v tradiční zástavbě se většina návštěvnického i rezidenčního (vázaného) stání motorových vozidel nachází přímo na veřejných prostranstvích. U nových staveb a souborů by se podstatná část parkovacích stání měla dostávat na soukromé pozemky, zpravidla do garáží.

Stání vozidel musí umožňovat volnou prostupnost veřejných prostranství bez vytváření souvislých bariér. Z hlediska kvality prostoru je zpravidla vhodnější podélné stání, nejlépe formou samostatných parkovacích míst v rámci pásu se stromořadím.

Parkování jízdních kol je na veřejných prostranstvích zpravidla pouze krátkodobé až střednědobé, optimálně zajištěné pomocí stojanů nebo obdobně fungujícího mobiliáře.

### STÁNÍ V ULICI

Hlavním problémem zpravidla bývá zvýšená poptávka po odstavení osobních vozidel přímo v ulici, která za současného stavu převyšuje možnou nabídku. Parkovací stání se přitom často zřizují až na hranici fyzických možností prostoru, za snesitelnou mezí z hlediska komfortu a bezpečnosti zejména pěšího pohybu a na úkor veškerých pobytových aktivit.

Zkušenosti z Prahy i jiných měst dokládají, že neustálé navyšování počtu parkovacích stání nepřináší očekávané zlepšení. Zvýšení nabídky způsobuje i zvětšení poptávky, protože se víc řidičů rozhodne na daném místě automobil odstavit. Přesycení prostoru parkujícími vozidly znemožňuje ostatní, zejména pobytové funkce v ulici.

Nově zřizovaná parkovací stání není zpravidla vhodné vytvářet na úkor stávajících vzrostlých či hodnotných stromů.

### PARKOVACÍ POLITIKA —

#### CENA VEŘEJNÉHO PROSTORU

Nezbytným předpokladem pro zdravé fungování veřejného prostoru je parkovací politika hl. m. Prahy pro celé území města, která zajistí dlouhodobě vyvážený a jednotný přístup k řešení dopravy v klidu. Parkovací politika by měla být součástí plánu udržitelné mobility. Veřejný prostor je cenný, parkování v něm přitom za současné situace probíhá zpravidla buď zcela zdarma, nebo za relativně nízký poplatek (pro rezidenty).

Cílem parkovací politiky je pozitivním způsobem ovlivňovat chování obyvatel a návštěvníků a tím snižovat poptávku po parkovacích kapacitách. Nástrojem je časové omezení délky stání, zpoplatnění parkování

(pro návštěvníky i rezidenty), sdílení parkovacího stání (různými subjekty během dne a noci), sdílení vozidel (car sharing), podpora veřejné dopravy, cyklo dopravy a pěšího pohybu (cesta není vykonána automobilem), podpora kombinované dopravy (P+R umožní přesunutí poptávky pro dojíždějící) a další. Parkovací kapacity v centru města lze zvyšovat až po vyčerpání předchozích nástrojů, navíc by měly být přednostně umístované mimo veřejná prostranství.

Užití legislativních podmínek a ekonomických nástrojů by mělo lépe zohlednit cenu veřejného prostoru, a to i v kontextu ceny soukromého prostoru. Veřejné prostranství nemá sloužit pouze pro parkování. Podstatou správného přístupu je hledání vyváženého zastoupení možností parkování a ostatních, zejména pobytových a pěších aktivit na veřejném prostranství.

### SDÍLENÍ VOZIDEL (CAR SHARING)

Pro domácnosti i firmy, které nepotřebují auto každý den, zejména v hustě osídlených částech města, může jeden sdílený vůz (car sharing) nahradit několik soukromých vozidel. Již při zapojení řádově stovek uživatelů dochází k samovolnému „vyparkování“ několik kilometrů dlouhé řady odstavených vozidel. Tento prostor lze využít pro pobytové aktivity a celkové zkvalitnění veřejného prostranství. V ulici je vhodné pro tato vozidla zřizovat vyhrazená stání.

### KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Je vhodné podporovat kombinování veřejné hromadné a individuální dopravy. Pro odstavení automobilů se užívá označení P+R („park & ride“), které je vhodné zřizovat především na okraji Prahy a ve Středočeském kraji v návaznosti na kapacitní veřejnou dopravu (příměstská železnice, metro, tramvaj). Kapacitní stání je vhodné zajistit mimo veřejný prostor, optimálně v rámci hlídaných garáží nebo parkovacího objektu.

Pro odstavení jízdních kol se užívá označení B+R („bike & ride“), které je vhodné zřizovat nejen na okraji města a v regionu, ale i v rámci centrální části města. Pro jízdní kola je vhodné nabídnout volně přístupné parkování v kombinaci s hlídaným stáním. Docházková přestupní vzdálenost by měla být co nejkratší tak, aby byla podpořena volba kombinování dopravy, od odstaveného jízdního kola by k veřejné dopravě nemělo být dále než od zaparkovaného automobilu.

Pro krátké zastavení s výstupem nebo nástupem spolucestujících se používá parkování K+R („kiss & ride“) a je vhodné jej umísťovat v rámci uličního profilu co nejbližší k přístupu ke stanicím a zastávkám veřejné dopravy. Nejvhodnější bývá podélné stání v samostatném parkovacím pásu.

### ZÁSBOVÁNÍ

Na veřejných prostranstvích je třeba zřizovat místa pro krátkodobá zastavení pro zásobování (vykládku a nakládku) tak, aby byla zajištěna dopravní obsluha území (zejména pro obchody, služby, výrobu, ale i pro potřeby rezidentů) a zároveň aby nedocházelo k nelegálnímu stání na chodnících. Vymezená parkovací

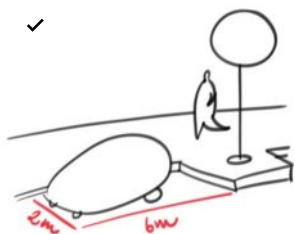
místa mohou být zřízena v rámci parkovacího pásu nebo jasně přímo v rámci chodníkové plochy při zachování dostatečně komfortních podmínek pro pěší pohyb a vyvážených proporcí veřejného prostoru. Místo pro zásobování může být časově omezeno, zejména v případě sdíleného prostoru nebo stání na chodníku. V pěších zónách je vhodné umožnit zásobování ve vymezeném čase (zpravidla v ranních hodinách). V obytných zónách je naopak citlivé vyznačení míst vhodné.

### PARKOVIŠTĚ

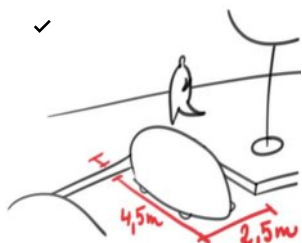
Zřizování samostatných, zejména velkokapacitních monofunkčních ploch parkovišť ve veřejném prostoru by mělo být až poslední možností, jak zajistit požadovaná parkovací místa. Vhodnější je umísťování jednotlivých stání rovnoměrně v rámci uličních profilů nebo mimo veřejný prostor, zejména do podzemních garáží.

Plochy pro parkování je vhodné kombinovat s možnostmi jiných aktivit, které se mohou proměňovat v čase (například tržiště, kulturní a společenské akce apod.). Dopravně-inženýrský vzhled a dopravní značení by měly být potlačeny ve prospěch esteticky kultivovanějšího řešení, s městotvorným nebo přírodě blízkým charakterem v závislosti na lokalitě a způsobu využití, viz například →[s19 Parkování/s. 112]. Z hlediska mikroklimatu je vhodné zajistit přiměřené členění ploch a zastoupení zeleně (zejména stromů) tak, aby nedocházelo k nežádoucímu přehřívání ploch a byl zajištěn pozvolný odtok dešťové vody, resp. její vsakování přímo na místě.

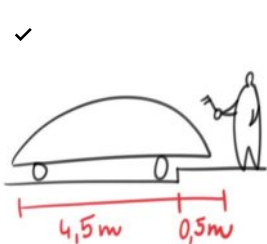
[ PRAVIDLA: PARKOVÁNÍ AUTOMOBILŮ ]



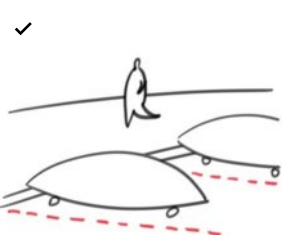
✓  
 2 m x 6 m  
základní rozměr pro podélné parkování  
 Základní způsob odstavení vozidel ve městě, použitelný na všech typech ulic, v souvislém pásu zpravidla ve vozovce nebo formou jednotlivých parkovacích míst, kde je vhodné začlenění do stromořadí.



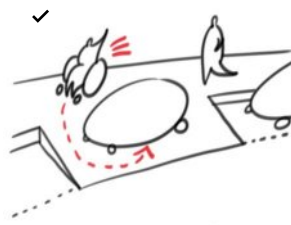
✓  
 5 m x 2,5 m  
délka 4,5 + 0,5 m nad chodník základní rozměr pro kolmé stání  
 Je vhodné pouze v místech s nízkou intenzitou provozu. Pro přerušení souvislého pásu vozidel a usnadnění pohybu chodců je vhodné prokládání vysazenou chodníkovou plochou nebo začlenění do stromořadí.



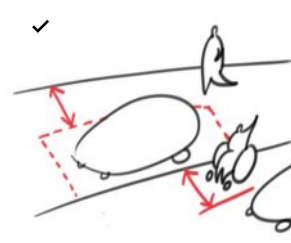
✓  
 Aby nedocházelo k zužování chodníku přesahem vozidla, je třeba délku stání zkrátit o 0,5 m ve prospěch rozšíření chodníku tak, aby se parkující vozidlo kolem zastavilo o hranu chodníku ve správném místě.



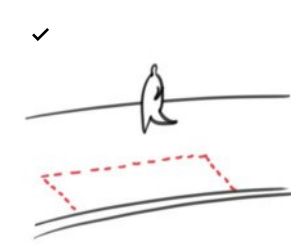
✓  
 Pro šikmé stání platí stejná pravidla jako pro kolmé, hloubka se liší v závislosti na úhlu stání vůči jízdnímu pruhu.



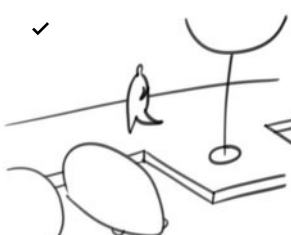
✓  
 Parkování pro hendikepované osoby je výhodné zvýšit až do úrovně chodníku: je výrazně odlišeno od ostatních stání a zajišťuje bezbariérový přístup k vozidlu.



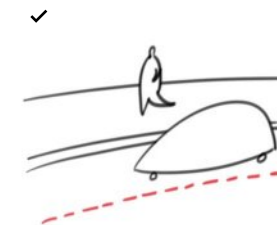
✓  
 U dopravně zatížených ulic je vhodné zajistit bezpečnostní odstup nebo zvětšit velikost parkovacího stání pro vozíčkáře, vždy musí zůstat zachována průchozí šířka chodníku.



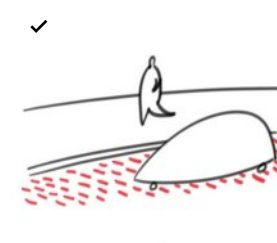
✓  
 Zejména na významných ulicích je vhodné umísťovat krátkodobě časově omezená stání pro zásobování, která je možné řešit v rámci chodníkové plochy.



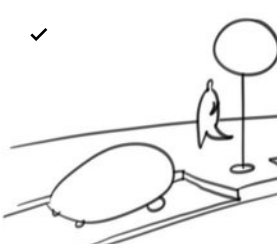
✓  
 Je vhodné prostřídání parkujících automobilů se stromy nebo městským mobiliárem, přerušování vysazenými přechody nebo rozšířením chodníku pro předzahrádku kavárny.



✓  
 Parkování ve vozovce (nevyznačené nebo vyznačené pouze dopravním značením) je u nových a rekonstruovaných ulic zpravidla méně vhodné.

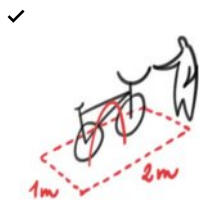


✓  
 Pás pro parkování je zpravidla vhodné odlišit jiným materiálem i barevností, například dlažbou vedle živичného povrchu vozovky. →[D.1.1.2 Pojízdné povrchy/s. 137]

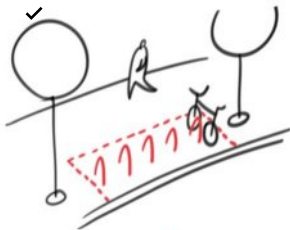


✓  
 Pokud to situace umožňuje, je vhodnější vymezit jednotlivá parkovací místa mezi stromy, zářív v pochozí části chodníku apod.

## [ PRAVIDLA: PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL ]



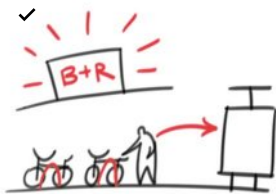
✓  
1 x 2 m  
Okolo stojanu na kola je nutné počítat s prostorem pro manipulaci a umístění jízdního kola.  
→[D.5.2 Stojany na kola/s. 212]



✓  
Stojany na kola je vhodné umístit místo parkovacího stání pro automobil, v linii stromořadí nebo v pásu společně s dalšími prvky nadzemní infrastruktury. Nesmí být umístěné tak, aby vytvářely bariéru pohybu.

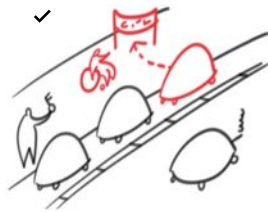


✓  
Stojany na kola se umísťují zejména v blízkosti významných cílů, například u staveb občanské vybavenosti. Dále by měly být rovnoměrně rozmístěné zejména v ulicích kompaktní zástavby.

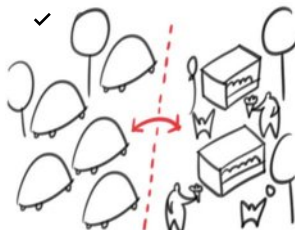


✓  
**B+R (bike & ride)** je specifickým případem parkování v návaznosti na veřejnou, zejména kapacitní kolejovou dopravu. Vhodná je zde kombinace volně přístupných stojanů na veřejném prostranství a uzavřeného krytého prostoru s hlídaným stáním.

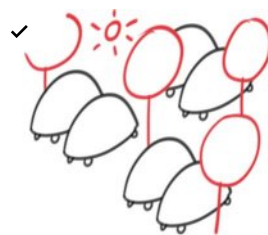
## [ PRAVIDLA: PARKOVIŠTĚ ]



✓  
Místa pro parkování vozidel hendikepovaných osob a jízdních kol by měla být blíže cíli cesty než ostatní a být bezbariérově přístupná.



✓  
Plochy pro parkování je vhodné kombinovat s možností jiných aktivit, které se mohou proměňovat v čase.



✓  
Rovnoměrné rozmístění stromů pomáhá snižovat přehřívání zpevněných ploch.



✓  
Nezpevněné a vegetační plochy umožňují vsakování a pozvolnější odtok dešťové vody bez negativních dopadů na infrastrukturu.

## [ PŘÍKLADY: PARKOVÁNÍ ]



177 Vhodným způsobem řešené parkovací zálivky se stromořadím [ Praha 6, Bubeneč ]



178 Nevhodná úprava šikmého stání formou dopravního značení na chodníku, kde parkující vozidla zužují průchozí profil [ Praha 9, Lovosická ]



179 Nevhodná úprava šikmého stání stavebním provedením na chodníku, kde parkující vozidla zužují průchozí profil [ Praha 6, Bubeneč ]



**180** Mobiliář umístěný do parkovacího pásu v rezidenční čtvrti  
 [ *Dánsko, Kodaň* ]



**181** Vyhrazená stání pro car sharing na veřejném prostranství s nabídkou různých typů vozidel  
 [ *Rakousko, Vídeň* ]



**182** Parkování jízdních kol ve vozovce v rámci parkovacího pásu  
 [ *Rakousko, Vídeň* ]



**183** Stojany na kola podélně ke směru chůze na užším chodníku slouží současně jako antiparkovací zábrana pro auta  
 [ *Španělsko, Madrid* ]



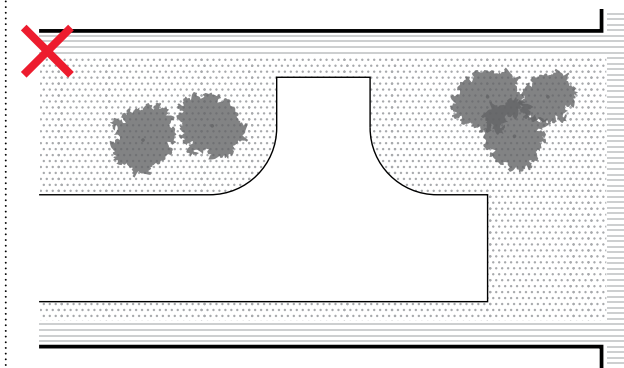
**184** Vhodné členění parkoviště pomocí vzrostlých stromů  
 [ *Německo, Berlín* ]



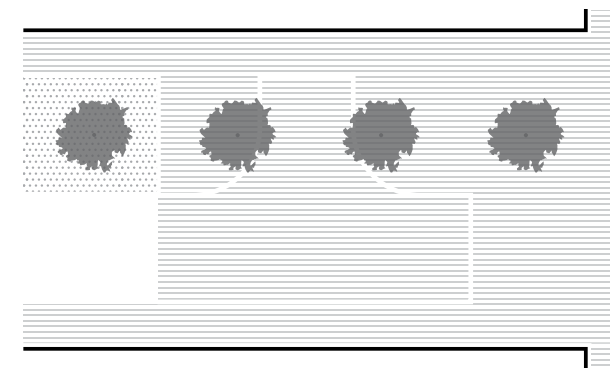
**185** Stání pro zásobování umístěné do parkovacího zálivu a omezené časovým režimem  
 [ *Rakousko, Vídeň* ]

[ SCHÉMATA ]

**s18** OBRATIŠTĚ



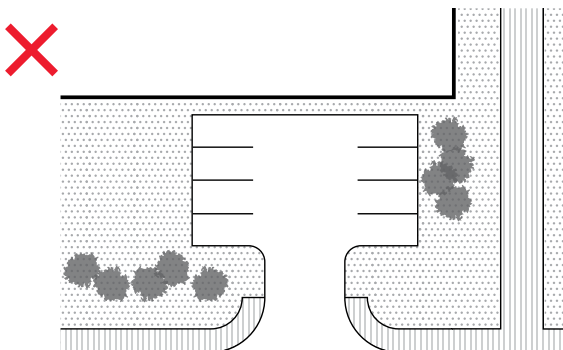
V případě komunikace zaslepené pro automobilový provoz je nevhodné pouze mechanicky vložit vozovkové obratiště pro vozidla bez řešení celkové kompozice prostoru a přirozeného bezmotorového pohybu: tento přístup celý prostor degraduje.



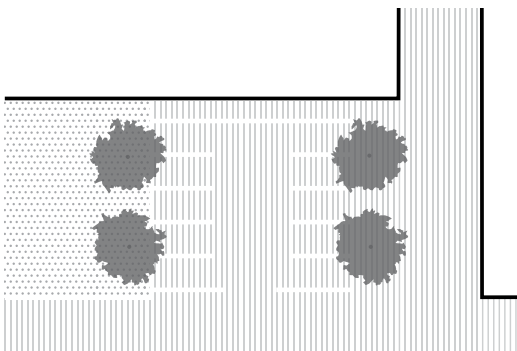
V případě řešení zdánlivého detailu jako zaslepení komunikace pro automobilový provoz je žádoucí řešit prostor jako součást architektonické kompozice celku tak, aby umožňoval volný komfortní pohyb pěšky a průjezd na kole, působil příjemným bytovým, nikoliv utilitárním dojmem apod.

## [ SCHÉMATA ]

s19 PARKOVÁNÍ



V případě řešení parkoviště a jeho napojení je nežádoucí postupovat pouze mechanicky podle dílčích předpisů: výsledkem je prostor, kterému zbytečně dominuje automobilová doprava a který selhává z hlediska komfortu a často i bezpečnosti pro ostatní uživatele.

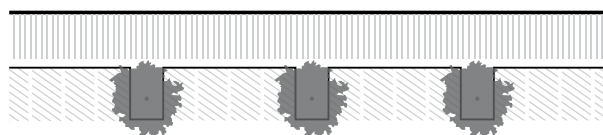


I při návrhu plochy pro parkování je žádoucí řešit prostor jako celek nejen z pohledu (zejména automobilové) dopravy tak, aby byl výsledkem funkční a komfortní prostor pro všechny, případně může v rámci časové proměnlivosti sloužit i jiným aktivitám.

s20 KOLMÉ STÁNÍ



Nevhodně řešené kolmé stání zužuje chodník, vytváří bariéru v pohybu a narušuje proporce veřejného prostoru rozšířením plochy vozovky.



Vhodné řešení kolmého stání fyzicky i vizuálně rozšiřuje chodník, umožňuje příčnou propustnost a zmenšuje plochu vozovky.

## C.2.7 Hřiště

*Dětská hřiště nahrazují přirozenou zkušenost se světem. Herní prostředí by mělo umožnit setkání dítěte s prožitky reálného světa včetně přiměřeného rizika, které vede k ponaučení.*

Veřejná hřiště a zařízení pro volnočasové aktivity poskytují alternativu k soukromým sportovním zařízením, ke sportovním areálům uvnitř škol a hřištím v mateřských školách. Představují určitý benefit, který město poskytuje svým obyvatelům. Město je díky neformálním hřištím atraktivnějším místem pro život. Hřiště prodlužují délku pobytu na veřejných prostranstvích a jsou velmi dobrým nástrojem pro řešení sociálních problémů, od výchovy malých dětí a mládeže po vytváření komunitního života a příjemného sousedského prostředí. Hřiště pro volnočasové aktivity by měly být z důvodu své specifčnosti a těsné vazby na okolní prostranství vždy navrhovány individuálně.

Dětská hřiště jsou jednou z nejčastějších realizací bytových úprav veřejných prostranství, do kterých je investováno také nejvíce veřejných prostředků.

Při tvorbě nového dětského hřiště se v současnosti velmi často hledí na kritéria, jako jsou nízké náklady na údržbu, nezníčitelnost, odolnost proti vandalismu, přehlednost, bezpečnost jednotlivých prvků a ochrana před městským provozem. Herní prvky nebo dokonce celá hřiště jsou často rozdělována podle věkových kategorií.

Extrémní snaha o bezpečnost a odolnost dětských hřišť však dítě spíše izoluje od skutečného světa a znemožňuje všestranný rozvoj jeho osobnosti. Herní prostředí by mělo umožnit setkání dítěte s prožitky reálného světa včetně přiměřeného rizika, které vede k ponaučení.

### MOŽNOSTI ŘEŠENÍ DĚTSKÝCH HŘIŠŤ

Volba lokace pro umístění dětského hřiště by měla vždy zohlednit prostorovou kompozici a charakter širšího okolí. Negativní působení okolního prostředí znehodnocuje pozitivní aspekt samotného hřiště.

Dětská hřiště by z hlediska vazby na přirozené okolí neměla být primárně oplocena. Ve specifických situacích, na rušných městských prostranstvích nebo na místech, kde je nutné zajistit bezpečnost dětí před provozem, je však oplocení žádoucí. Takové oplocení by však mělo poskytnout mimo svou utilitární funkci přidanou hodnotu např. vytvořením specifického vnitřního prostředí, kompaktní vnější podoby nebo může samo o sobě fungovat jako herní prvek (kreslicí tabule, boulder). Návrh oplocení by měl vycházet z celkové kompozice daného prostranství a širších urbanistických souvislostí a nevytvářet vysoké a vizuální bariéry v souladu s kapitolou *Oplocení* →[D.5.7.3/s. 238]. Alternativní způsob oplocení lze zajistit např. formou nízkých keřů, bylin nebo zídek, které zároveň poslouží jako liniové lavičky. Hřiště je také možné vymezit snížením nivelety nebo pouhou změnou povrchů, viz kapitola *Pochozí a sdílené povrchy* →[D.1.1.1/s. 132].

Uspořádání, proporce a kapacita hřiště by měly odpovídat charakteru širšího okolí. Dětské hřiště např. v rozvolněné zástavbě modernistického města může využít prostorového benefitu a pracovat

s většími rozestupy jednotlivých prvků nebo jejich velkorysejšími rozměry, viz dále *Veřejná prostranství sídlišť* →[B.2.7/s. 51]. Jako přírodní herní prvky lze v tomto případě využít bohatší krajinné zázemí (terénní změny, potoky, skalky, stromy, porosty).

Veřejná prostranství mají nabídnout místa pro hru dětí citlivě a promyšleně vsazená do skutečného světa. Toho je možné dosáhnout návrhem prvků, vegetace a povrchů nebo programu hřiště, které budou nějakým způsobem interpretovat své okolí. V okolí řeky je například možné pracovat s nivní vegetací – loukou, vrbinami, které umožní alternativní herní program jako pletení pomlázek apod.

Program dětského hřiště by se neměl omezovat pouze na úzkou věkovou skupinu. Sdílení prostorů a prvků různými věkovými skupinami může významně přispět sociální inkluzi. Rodičům, kteří děti na hřišti hlídají, je vhodné zajistit atraktivní prostředí pro delší pobyt. Návrhem soustavy stolů se sezením nebo místy pro piknik, společenské hry a venkovní workshopy je možné rovněž podpořit význam hřiště jako lokálního komunitního ohniska.

Při návrhu dětského hřiště je od počátku vhodné spolupracovat s odborníkem, který bude dané hřiště schvalovat, zároveň je vhodné, aby zpracovatel návrhu úzce spolupracoval s řemeslníkem, který jednotlivé prvky realizuje.

Alternativním způsobem realizace dětského hřiště může být samostatný herní prvek umístěný na veřejných prostranstvích, který zajistí bližší kontakt dítěte se skutečným světem a optimálně umožní jeho využití i dalšími věkovými skupinami, příkladem jsou velké

sedací objekty, sochy, *Umění na veřejných prostranstvích* →[D.9/s. 273] apod. U těchto prvků je vhodné pracovat s evokačními prvky, které jsou pro děti atraktivní.

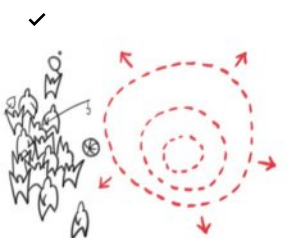
## [ PRAVIDLA: HŘIŠTĚ ]



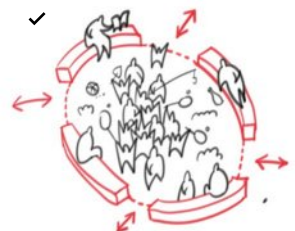
Dětská hřiště a jiná hřiště pro volnočasové aktivity by měla být vždy umístována a navrhována jako součást celkové kompozice veřejného prostranství.



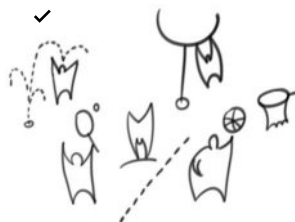
Při výběru lokace pro umístění hřiště je nutné zohlednit širší urbanistické souvislosti. Plochy pro potenciální umístění hřišť a komunitních ohnisk by měly být vymezeny v podrobné územně plánovací dokumentaci.



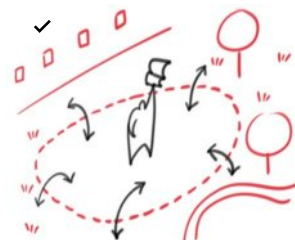
Dětská hřiště a jiná hřiště pro volnočasové aktivity by měla být vždy navrhována autorsky a individuálně v závislosti na lokálních podmínkách. Uspořádání, proporce a kapacita hřiště by měly odpovídat charakteru širšího okolí.



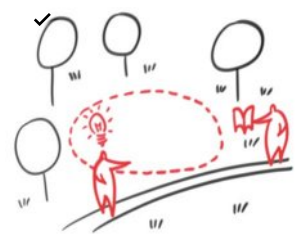
K návrhu oploceného hřiště by mělo docházet pouze v případě, že je to vhodné řešení z hlediska bezpečnosti a prostorového uspořádání daného prostranství a širších urbanistických souvislostí.



Každé dítě má neohledě na svůj věk individuální potenciál. Dětské hřiště a obecně životní prostředí by mu mělo nabídnout prostor rozvíjet se vlastním způsobem.



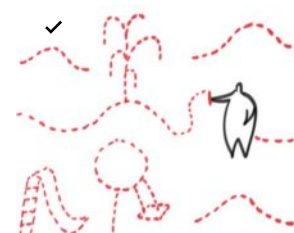
Návrh dětského hřiště by měl pracovat s interpretací okolního prostředí, s lokálními materiály a s přirozenou vegetací.



Uvedení hřiště do provozu je podmíněno certifikací z hlediska bezpečnosti, návrh autorského herního prvku je vhodné konzultovat s certifikačním pracovníkem již ve fázi návrhu.



Na dětském hřišti je vhodné zajistit atraktivní prostředí pro delší pobyt různých věkových skupin. Součástí návrhu hřiště by měly být soustavy stolů se sezením a místy pro piknik, společenské hry nebo venkovní workshopy.



Při výběru herních prvků je vhodné spolupracovat s firmami, které se zabývají individuálními návrhy dětských hřišť. Vhodné je volit herní prvky, které podněcují dětskou představivost.



Při návrhu hřiště je nutné všechny prvky, které jsou jeho součástí (lavičky, koše, oplocení), navrhovat s ohledem na bezpečnost a vyšší zátěž, neboť mohou být přirozeně využity pro dětskou hru.

[ PŘÍKLADY: HŘIŠTĚ ]



**186** Neformální hřiště mohou utvářet ohniska komunitního života a napomáhat sociální inkluzi  
 [ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]



**187** Dětské hřiště by mělo poskytovat přirozený prostor pro hru dětí, jehož součástí jsou různorodé aktivity, které souvisí s pobytom v exteriéru  
 [ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]



**188** Příklad herních prvků, které jsou atraktivní pro různé věkové skupiny. Takové hřiště může přispívat sociální inkluzi  
 [ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]



**189** Jednoduché herní prvky společně se skupinou stromů a další přirozenou vegetací mohou utvářet atraktivní a přirozené herní prostředí  
 [ Nizozemí, Naarden ]



**190** Příklad řešení hřiště bez oplocení v rozvolněné zástavbě modernistického města  
 [ Chrudim, Požárníků ]



**191** Atraktivní herní prostředí tvořené modelací terénu v kombinaci se zcela běžným mobiliářem  
 [ Švédsko, Stockholm, Vasaparken ]



**192** U herních prvků s hloubkou pádu do 1 m může být jako dopadový povrch volen mlat nebo trávnik. Tím je možné návrh hřiště zjednodušit  
 [ Praha 7, Letenské sady ]



**193** Vhodné je volit herní prvky, které v sobě mají ukotvenou náhodnost. Prvky, které jdou rozložit a složit nebo vyvolávají reakce dalších prvků  
 [ Švýcarsko, Vrín ]

## C.2.8 Hospodaření s dešťovou vodou

*Tradiční způsob odvodňování, který upřednostňuje rychlé odvedení vody kanalizací do řek, je třeba postupně nahrazovat tzv. decentralizovaným systémem odvodňování, který je založen na principu zasakování v místě dopadu dešťových srážek, nejlépe přímo na odvodňovaných pozemcích.*

Význam správného hospodaření s dešťovou vodou ve městě stoupá úměrně růstu podílu zpevněných a urbanizovaných ploch, které neumožňují přirozené zadržování dešťové vody. Veřejná prostranství s ohledem k rozloze představují nezanedbatelnou část městské krajiny, návrh veřejného prostranství může hydrologický cyklus významně ovlivnit.

Při návrhu veřejného prostranství je potřeba zajistit odvedení vody z důvodu ochrany a bezpečnosti stavby. Na druhou stranu rychlé odvádění kanalizací a soustředění vody do jednoho proudu vede k narušení malého vodního cyklu, k vyšší četnosti a síle povodní, k vyššímu kolísání teplot a přehřívání města během horkých letních dnů, ke zvýšenému znečišťování toků, škodám na majetku a ekosystémech vlivem eroze a k vyšším nákladům na výstavbu a údržbu stokové sítě.

Tradiční způsob odvodňování, který upřednostňuje rychlé odvedení vody, je tedy potřeba nahradit tzv. decentralizovaným systémem odvodňování (DSO), který je založen na principu řešení odvodnění v místě dopadu dešťových srážek s využitím

zasakování, odpařování a pozdržení odtoku díky zvýšené retenční schopnosti území.<sup>[C.2.09]</sup>

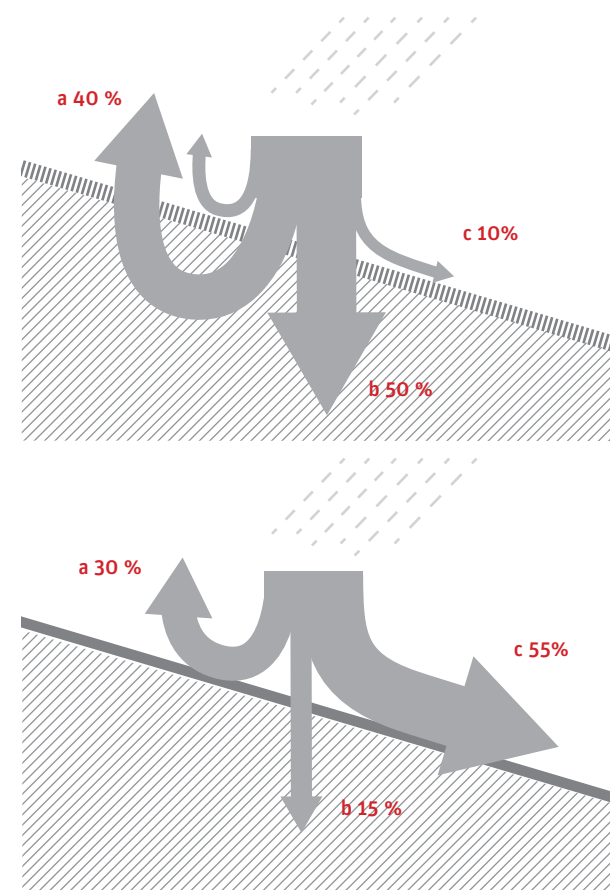
K prvkům decentralizovaného systému odvodňování patří zpevněné plochy umožňující plošné zasakování, jako je dlažba se širokou spárou, šterkový trávník, propustné asfalty a propustné pryžové kryty, dále zasakovací průlehy, kam je svedena voda z komunikace, a to buď ve vegetačních, většinou trávníkových páscech mezi chodníkem a komunikací, nebo jako součást rozsáhlejších ploch parků. V případně špatných zasakovacích poměrů je zasakovací průlehy rozšířené o retenční příkop, kam voda z průlehu prosakuje a kde se akumuluje a odkud dále pomalu odtéká dešťovou kanalizací.

Převážná většina veřejných prostranství je v současnosti odvodňována konvenčním způsobem. Úspěšná přeměna vyžaduje detailní systémové řešení, stanovení priorit a strategií přeměny pro jednotlivé typy veřejných prostranství, aby splňovaly zároveň veškeré další funkční a estetické požadavky.

Nezbytné je vypracovat Metodiku navrhování systému decentralizovaného odvodnění na veřejných prostranstvích Prahy a aktualizovat Generel odvodnění hl. m. Prahy, viz Obecné analytické, strategické a metodické dokumenty → [návrh Strategie kvality veřejných prostranství/odst./s. 10].

[C.2.09] V souladu s *Politikou územního rozvoje České republiky 2008*. Vyd. 1. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009. 86 s. ISBN 978-80-87318-04-1. Schváleno vládou ČR 20. 7. 2009 „V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.“; *§ 254/2001 Sb., o vodách: § 5, odst. 3 a vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území: odst. 5, písm. C.*

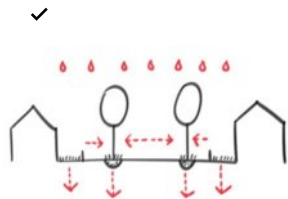
[ SCHÉMA ]



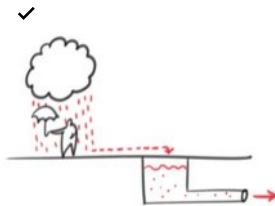
**s21** ROZDÍL V PODÍLU POVRCHOVÉHO ODTOKU NA KRAJINNÝCH A ZPEVNĚNÝCH PLOCHÁCH

- a Odpar a evapotranspirace
- b Zasakování
- c Povrchový odtok

[ PRAVIDLA ]



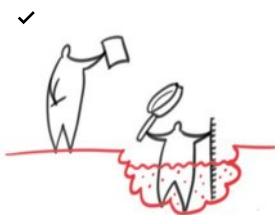
Decentralizovaný systém odvodňování vyžaduje integrované řešení v rámci veřejného prostranství jako nedílné součásti krajinnářských úprav, a to s ohledem na místní charakter.



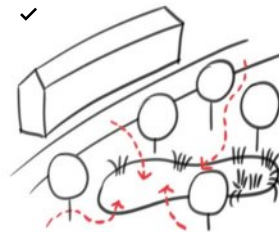
Vždy je potřeba nejprve prověřit možnost zasakování, pokud není, je potřeba zajistit alespoň dostatečnou filtraci a retenci, která redukuje, pročišťuje a zpomaluje vodu vypouštěnou do stokového systému či vodoteče.



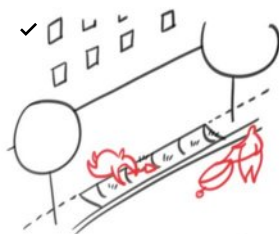
Decentralizované odvodňování se může uplatnit v každém veřejném prostranství, nemožnost zasakování přímo v ulici lze řešit zapojením blízkých parkovacích ploch do systému odvodnění.



Konkrétní návrh hospodaření s dešťovou vodou musí vycházet z posouzení hydrogeologické situace řešeného území.



Je vhodné, aby zamýšlené vodní plochy v parcích, jezírka a další okrasné nádrže byly navrhovány také z hlediska vodohospodářské role.

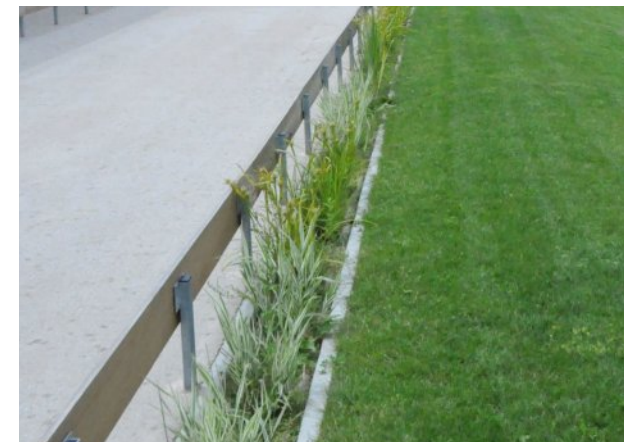


Údržbu o decentralizovaný systém odvodnění je nezbytné začlenit do plánu péče o veřejné prostranství a delegovat zodpovědnost a finanční prostředky na péči o systém. I péče je totiž decentralizovaná.

[ PŘÍKLADY ]



194 Integrované řešení – pobytová louka plní roli zasakovacího průlehu [ Nizozemí, Nijmegen ]



195 Filtrační zasakovací pás s podstatně vyšší propustností než navazující trávník [ Francie, Seine-Saint-Denis ]

<b>A Úvod</b>	<b>9</b>			
<b>B Typologie</b>	<b>25</b>			
<b>C Uspořádání</b>	<b>57</b>			
<b>D Prvky</b>	<b>119</b>			
<b>D.1 Materiály a povrchy</b>	<b>125</b>			
D.1.1 Podlaha veřejných prostranství	127			
D.1.1.1 Pochozí a sdílené povrchy	132			
D.1.1.2 Pojížděné povrchy	137			
D.1.1.3 Povrchy tramvajových těles	142			
D.1.1.4 Hrany a rozhraní povrchů	145			
D.1.2 Materiály a povrchy prvků	147			
D.1.3 Příklady povrchů a jejich užívání	150			
<b>D.2 Stromy a vegetace</b>	<b>157</b>			
D.2.1 Stromy	158			
D.2.2 Stromořadí, aleje a skupiny stromů	165			
D.2.3 Keřové a bylinné porosty a biotopy	170			
D.2.4 Pobytové louky a trávníky	174			
<b>D.3 Dopravní prvky a technická infrastruktura</b>	<b>179</b>			
D.3.1 Podzemní vedení sítí	180			
D.3.2 Nadzemní prvky	183			
D.3.2.1 Světelná signalizační zařízení	187			
D.3.3 Dopravní prvky a značení	190			
D.3.4 Dočasná dopravní zařízení	193			
D.3.5 Silniční záchytné a ochranné prvky	195			
<b>D.4 Venkovní osvětlení</b>	<b>197</b>			
D.4.1 Veřejné osvětlení	198			
D.4.2 Architekturní osvětlení	203			
<b>D.5 Mobiliář</b>	<b>207</b>			
D.5.1 Mobiliář k sezení	209			
D.5.2 Stojany na kola	212			
D.5.3 Nádobý na odpad	214			
D.5.3.1 Odpadkové koše	214			
D.5.3.2 Kontejnery na odpad	216			
D.5.4 Zastávky veřejné dopravy	219			
D.5.4.1 Přístřešek	219			
D.5.4.2 Označnick a informační displej	221			
D.5.5 Vodní prvky	222			
D.5.6 Orientační a informační prvky	224			
D.5.6.1 Identifikační prvky	227			
D.5.6.2 Pouliční hodiny	230			
D.5.7 Zábrany a bariéry	231			
D.5.7.1 Zábradlí	233			
D.5.7.2 Patníky a sloupky	236			
D.5.7.3 Oplocení	238			
D.5.8 Ohrazení staveniště	242			
D.5.9 Protihlukové stěny	244			
<b>D.6 Objekty a zařízení pro služby</b>	<b>247</b>			
D.6.1 Kiosky	248			
D.6.2 Veřejné toalety	250			
D.6.3 Tržiště a tržové stánky	252			
D.6.4 Čerpací stanice	254			
<b>D.7 Objekty k usnadnění pohybu a přístupu</b>	<b>257</b>			
D.7.1 Schodiště, lávky a vstupy do podzemí	257			
D.7.2 Vjezdy do podzemních garáží	260			
<b>D.8 Venkovní reklama</b>	<b>263</b>			
D.8.1 Velkoplošná reklama	264			
D.8.2 Reklama na městském mobiliáři	266			
D.8.3 Kulturní reklama	269			
D.8.4 Označení provozovny	270			
<b>D.9 Umění na veřejných prostranstvích</b>	<b>273</b>			
<b>E Přílohy</b>	<b>279</b>			

D

PRVKY



*Důležitý je nejenom  
vzhled jednotlivých  
prvků, ale i jejich vliv  
na celkovou kvalitu  
veřejných prostranství.*

Nejobsáhlejší část manuálu se týká prvků veřejných prostranství. Na předchozí části, které se věnují významu veřejných prostranství a systému uspořádání jejich částí, prvky navazují popisem jednotlivých konkrétních detailů.

Pravidla pro prvky jsou formulována tak, aby zohlednila roli a vliv prvku na celkovou kvalitu veřejných prostranství. Cílem není popsat prvek sám o sobě, ale stanovit zásady jeho navrhování s ohledem na celek. Zároveň manuál v tuto chvíli nenabízí komplexní výčet prvků formou katalogu, nejprve je nutné nastavit základní přístup.

#### **TYPIZACE PRAŽSKÝCH PRVKŮ**

Pro posílení identity města a jeho image je žádoucí, aby v Praze byly používány typicky pražské prvky. V Praze se nyní používá mnoho různorodých řad standardizovaného mobiliáře, které identitu města spíše oslabují. Typicky pražské prvky je z tohoto důvodu třeba sjednotit. Takto jednotné by měly být běžné prvky, které se objevují po celé Praze na metropolitní úrovni. Neznamena to, že na úrovni čtvrti, lokality nebo specifického veřejného prostranství musí vždy být použity pouze tyto standardizované prvky. Specifické prvky naopak musí reflektovat charakter prostředí. I lokalita může mít svůj vlastní vzhled prvků, který je navržen dle místní situace. Pokud však v daném místě není žádoucí vytvářet vlastní design prvků a jde o běžné doplnění, je žádoucí prvek vybrat ze škály typicky pražských prvků. Z tohoto důvodu je nyní úkolem města iniciovat vznik Katalogu vybavení veřejných prostranství, viz *Obecné analytické, strategické a metodické dokumenty* → [návrh Strategie kvality veřejných prostranství/ odst./s. 10]. Katalog by měl nabídnout řadu výrobků pro jednotlivé prvky veřejných prostranství (např. lavičky, koše, zábradlí, sloupy osvětlení, veřejné toalety apod.)

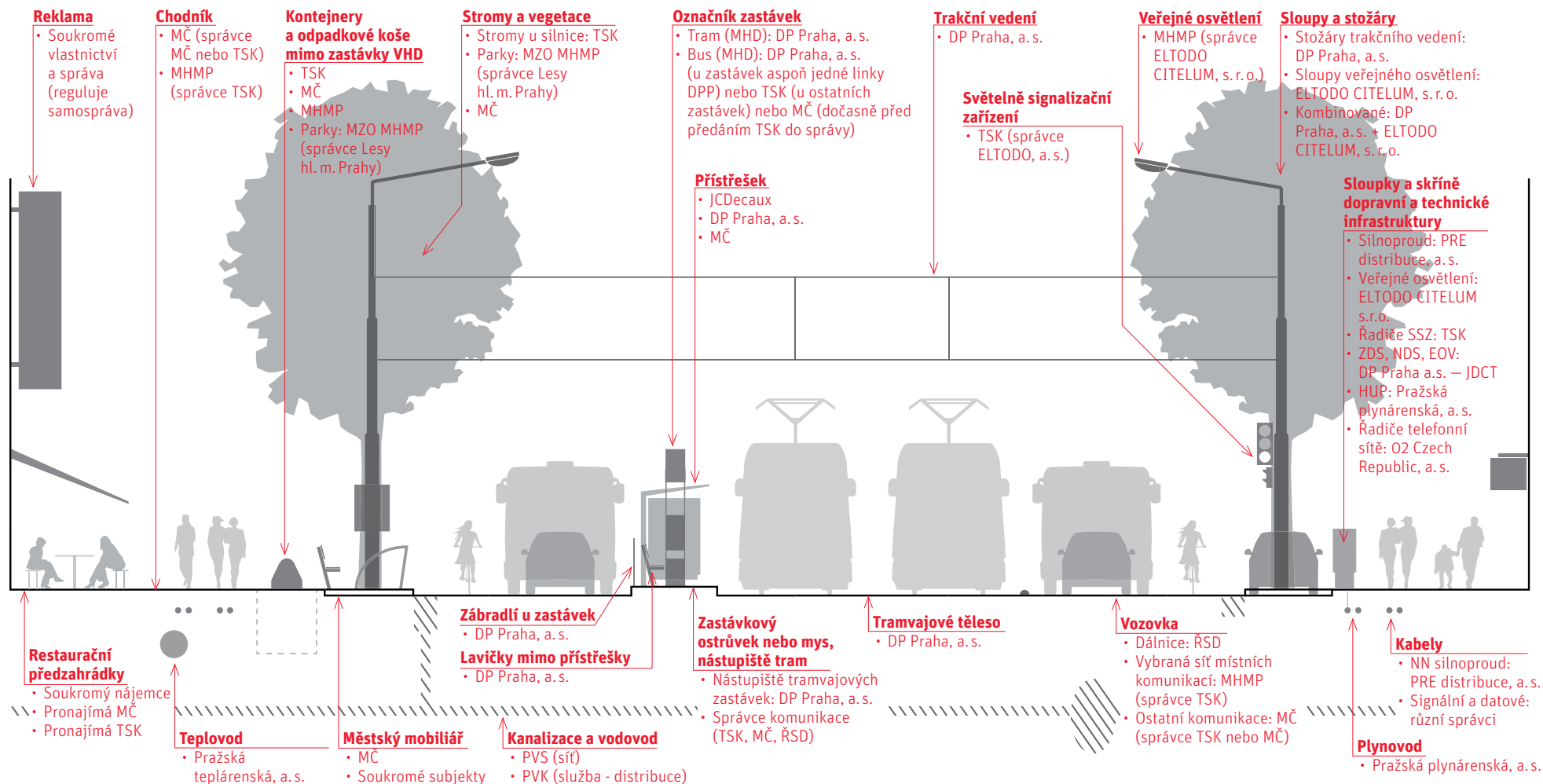
a podrobněji popsat, jakým způsobem a kde (např. v jaké městské oblasti) je vhodné jednotlivé výrobky použít. Katalog by měl především usnadnit výběr samosprávám a správcům při běžném doplnění nebo výměně prvků. Katalog by měl také podrobněji nastínit postup nahrazení stávajícího mobiliáře za typizovaný. Žadoucí není zahlcení o další typy prvků ani výměna všech prvků najednou. Iniciováno by mělo být postupné doplňování nových prvků a výměna prvků, které již dosloužily.

Do doby, než bude Praha mít Katalog vybavení veřejných prostranství, je vhodné běžné utilitární kovové prvky sjednocovat použitím jednotné barevnosti dle kapitoly *Materiály a povrchy prvků* → [D.1.2/s. 147]. Standardní pražské prvky by měly být jednoduché, účelné a snadno udržovatelné.

*„Je poměrně jednoduché utratit peníze za dálnici nebo stavbu mostu, ale je podstatně náročnější udělat to takovým způsobem, aby zároveň vznikl kvalitní veřejný prostor. Je normální, že to vyvolává konflikty, protože se musí sladit velmi odlišné zájmové skupiny.“*

JEAN-PIERRE CHARBONNEAU

## Schéma vlastnictví a správců jednotlivých částí a prvků veřejných prostranství





## D.1 Materiály a povrchy

*Použití kvalitních materiálů zvyšuje atraktivitu a využívání místa.*

*Volba materiálů a povrchů by měla vycházet z lokálního charakteru, historických souvislostí a celkové kompozice veřejného prostanství.*

Materiály a povrchy veřejných prostranství zastávají významnou roli v poznávání prostorového, časového a ideového kontextu místa. Při tvorbě prostředí je zapotřebí využívat reprezentační potenciál materiálů a jejich schopnost referovat o historickém, ideovém, kulturním, společenském či estetickém kontextu.

Materiály a povrchy veřejných prostranství by měly reflektovat paměť místa a jeho přirozený charakter. Při budování nových povrchů veřejných prostranství, rekonstrukci a revitalizaci těch stávajících je vhodné využívat zejména specifické místní materiály. Užívání materiálů z lokálních zdrojů a recyklování použitého stavebního materiálu bylo vždy samozřejmostí. Dobře zvolený materiál hraje stěžejní roli při zapojování nových úprav do okolního prostředí. Cílem nových architektonických vstupů je navázání na principy původních historických struktur, nikoliv však povrchní přejímání formálních prvků jako tvarosloví, barevnosti, ornamentů apod. Jedním ze způsobů takového navázání může být využití tradičního materiálu zpracovaného soudobými technologiemi. Ideální jsou lokální materiály a promyšlené soudobé řešení reflektující paměť místa. Řešení používající současné materiály historizujícím způsobem je zpravidla nevhodné. Konceptně správně zvolený charakter materiálu může plnit roli ornamentu města.<sup>[D.1.01]</sup>

Kromě historického či funkčního rozměru hrají materiály a povrchy veřejných prostranství také důležitou roli v bezprostřední smyslové zkušenosti

jejich uživatelů, zejména ve vizuální, hmatové i pohybové rovině. Okrajově se však projevují například i v rovině zvukové nebo čichové. Struktura a barevnost povrchů ovlivňuje pohodu užívání prostoru.

Všechny materiály a povrchy veřejných prostranství by měly mít vysokou pohledovou i strukturální kvalitu. Povrchy určené k sezení je vhodné tvořit z materiálů s teplotní stabilitou a příjemných na dotek. Funkční a konstrukční vlastnosti zvoleného materiálu ovlivňují jeho odolnost, trvanlivost či bezpečnost daného veřejného prostranství. Povrchové vlastnosti materiálu jako plasticita, reflexivnost, pohltivost či barevnost také významně ovlivňují světelný charakter prostoru.

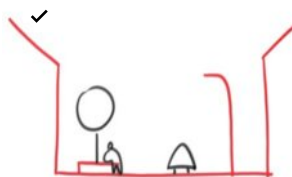
Důležitá je nejen volba materiálů samých, ale i detail napojení a styku jednotlivých materiálů a prvků. Kvalitní řešení návazností materiálů výrazně ovlivňuje celkové působení prostranství a životnost prvků i povrchů. Styky dvou prvků či materiálů a povrchů je třeba vždy řešit individuálně kvalitním detailem.

[D.1.01] ↗ VESELÝ, Dalibor. *Architektura ve věku rozdělené reprezentace: problém tvořivosti ve stínu produkce*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2008. 348 s. ISBN 978-80-200-1647-8.

## [ PRAVIDLA: MATERIÁLY A POVRCHY ]



✓ Volba materiálů a povrchů by měla vždy primárně vycházet z lokálního charakteru, historických souvislostí, celkové kompozice prostoru a významu daného veřejného prostranství.



✓ Všechny materiály a povrchy by měly být v rámci daného veřejného prostranství barevně sladěny a společně tvořit jednotný a kompozičně vyvážený celek.



✓ Na významných městských prostranstvích a u významných budov je vhodné použít specifické materiály vyšší kvality.



✓ Volba materiálů a povrchů by měla vycházet z typologie, hierarchizace veřejných prostranství v celoměstském kontextu a jejich zapojení do širšího okolí.  
→ [B Typologie/s. 25]  
↗ IPR, KMP. Metropolitní plán: Koncept odůvodnění. Praha: IPR, 2014.



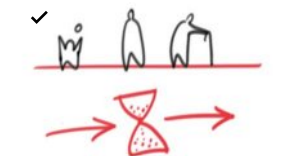
✓ Při volbě materiálů a povrchů je důležité najít vhodný poměr mezi estetickou kvalitou, odolností, snadnou údržbou, životností, schopností kvalitního zacelení při opravách a pořizovací cenou.



✓ Výrazné kontrastní barvy je třeba vždy aplikovat velmi obezřetně. Mohou být vhodné jako akcent užitý na základě pevného architektonického konceptu celového prostranství. Velkoplošná aplikace je zpravidla méně vhodná.



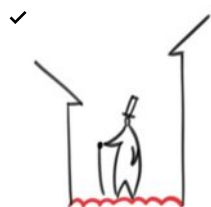
✓ Primárně by měly být užívány materiály z lokálních zdrojů, podporující místní specifikum i lokální ekonomiku. Dovážené materiály by se měly používat pouze v odůvodněných případech.



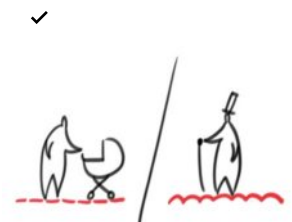
✓ Schopnost přirozeného stárnutí v čase bez ztráty kvality, životnost a odolnost by měly být důležitým kritériem volby povrchů a materiálů používaných na veřejných prostranstvích.



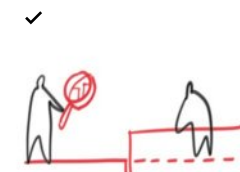
✓ Materiály a povrchy veřejných prostranství by měly být kvalitní, odolné, s vhodnou strukturou a přiměřenou barevností. Dotykové plochy by měly být příjemné na dotek a plochy určené k sezení by měly mít teplotní stabilitu.



✓ Materiály a povrchy by měly svým charakterem či zpracováním reflektovat paměť místa.



✓ Materiály a povrchy je vhodné používat soudobým způsobem. Použití současných materiálů a povrchů historizujícím způsobem je při nových realizacích zpravidla nevhodné. (V Pražské památkové rezervaci je třeba vždy postupovat v souladu s principy památkové péče.)



✓ Detail napojení jednotlivých materiálů a prvků je třeba řešit individuálně a kvalitně. Kvalitní řešení návazností materiálů výrazně ovlivňuje odolnost a životnost povrchů i prvků.

## D.1.1 Podlaha veřejných prostranství

[ PŘÍKLADY: MATERIÁLY A POVRCHY ]



196 Vhodně zvolená struktura materiálu zjemňuje měřítko a zpřijemňuje prostředí  
 [ Litomyšl, Zámecká ]



197 Sjednocení povrchů pomáhá zklidnění a jasnému vymezení daného prostranství  
 [ Brno, Běhounská ]

*Podlaha veřejných prostranství je horizontální fasádou města, které je nutné věnovat stejnou péči jako fasádám objektů.*

Veřejná prostranství jsou horizontální fasádou města, které je nutné věnovat stejnou péči jako fasádám objektů, které ji obklopují. Povrchy musí být navrhovány jako plnohodnotná součást celkového architektonického konceptu prostoru.

Kvalita povrchů veřejných prostranství je nástrojem estetických kvalit prostředí, ovlivňuje kvalitu pohybu, pocit bezpečí a pohody a má výrazný vliv na rozhodování o setrvání v prostoru. Materiály a povrchy mají potenciál být nositelem informace pro orientaci v místě a napomáhají přirozené organizaci dějů v prostoru. Z hlediska pobytočných kvalit, bezpečnosti a funkčnosti je nutné sledovat zrnitost povrchů, jejich rovinatost, teplotní stabilitu, světelnou odrazivost, protiskluzové vlastnosti, schopnost adheze apod. Volba materiálů zejména pro Pojížděné povrchy →[D.1.1.2/s. 137] ovlivňuje také zvukovou pohodu místa.

Volba materiálů a povrchů je vždy závislá na způsobu užívání daného veřejného prostranství a jeho umístění v rámci celoměstské struktury. V historickém městě a v některých památkově

chráněných oblastech kompaktního města je závislá i na památkové ochraně. <sup>[D.1.02][D.1.03]</sup>

Je zapotřebí dbát nejen na volbu vhodných a kvalitních povrchů nových ploch, ale také na pravidelnou kvalitní údržbu ploch stávajících.

### ČLENĚNÍ POVRCHŮ

Pro účely manuálu jsou povrchy veřejných prostranství děleny na *Pochozí a sdílené povrchy* →[D.1.1.1/s. 132], *Pojížděné povrchy* →[D.1.1.2/s. 137] a *Povrchy tramvajových těles* →[D.1.1.3/s. 142]. Důvodem fyzického členění ploch ve městě jsou rozdílné požadavky na únosnost, organizaci pohybu a pobytu nebo bezpečnost uživatelů. Pochozí plochy jsou voleny zejména z hlediska komfortu chůze. Pojížděné plochy vyžadují odolnost odpovídající zátěži provozu a povrch dle typu dopravy.

V rámci jednoho veřejného prostranství je důležité volit strukturu a barevnost materiálů a povrchů s ohledem na celkové působení prostoru. Kombinace přílišného množství různorodých materiálů a vzorů povrchů způsobuje fragmentaci vnímání celkového prostoru a znejasňuje jeho základní organizaci. Vhodné použití kombinace správně zvolených materiálů pomáhá

[D.1\_02] ↗ SCHUBERT, Alfréd a kol. *Péče o památkově významné venkovní komunikace*. 1. vyd. Praha: Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, 2007. 166 s. Odborné a metodické publikace; sv. 33. ISBN 978-80-87104-10-1.

[D.1\_03] Úprava povrchů v Pražské památkové rezervaci podléhá pravidlům Národního památkového ústavu. Přesnější parametry povrchů v Pražské památkové rezervaci bude definovat Konceptce povrchů v Pražské památkové rezervaci, která je v současnosti zpracovávána ve spolupráci IPR a NPÚ.

definovat prostor, zklidnit dopravu, zlepšit čitelnost prostředí a snížit tím potřebu výškového členění, bariér a druhotného řešení organizace pomocí dopravního značení. Tam, kde nelze řešit členění ploch úrovnově, tvoří předěl *Hrany a rozhraní povrchů* →[D.1.1.4/s. 145].

### VOLBA POVRCHŮ

V historickém městě a některých částech kompaktního města je žádoucí používat kvalitní skládané kamenné povrchy. Zejména v historickém městě je třeba respektovat zachovalé historické dlažby a důsledně je obnovovat. Pro vyšší komfort užívání mohou být dlažby na základě pevného architektonického konceptu celkového prostranství doplňovány o vhodné povrchy z prvků na stejné či vyšší kvalitativní úrovni s navazujícím povrchem. V takovýchto případech je třeba vždy postupovat v souladu s principy památkové péče.<sup>[D.1.04]</sup>

V kompaktním městě je třeba vždy postupovat v souladu s charakterem daného prostranství a jeho využitím.

V zahradním a modernistickém městě je vhodné užívat kvalitní soudobé, zpravidla prefabrikované materiály.

### VAZBA SKLÁDANÝCH POVRCHŮ

Skládané povrchy malého a středního formátu by měly dodržovat základní pravidlo styku 3 spár v jednom bodě. Běhoun dlažby by měl být vždy

.....  
 [D.1.04] Úprava povrchů v Pražské památkové rezervaci podléhá pravidlům Národního památkového ústavu. Přesnější parametry povrchů v Pražské památkové rezervaci bude definovat Koncepce povrchů v Pražské památkové rezervaci, která je v současnosti zpracovávána ve spolupráci IPR a NPÚ.

kolmo na směr pohybu. Velikost spáry a materiál jejího utěsnění musí vydržet údržbu vysáváním ulic. Vzhledem k riziku promrznutí a deformace dlažby by voda neměla pronikat do nepropustného podloží.

### OPRAVY A ÚDRŽBA

Historické dlažby je nutné pečlivě udržovat, zachovávat a obnovovat. Mnohé dlážděné povrchy, které jsou dnes překryté živичným povrchem, je vhodné obnovit. Vždy však musí jít o komplexní obnovu včetně celkové obnovy podloží a jeho zhutnění, doplnění chybějícího materiálu obdobné barevnosti, formátu a struktury. V případě chodníkových dlažeb se vzorem by měl být povrch vždy zadlážděn totožným materiálem a vzorem jako navazující plochy. V případě výměny za novou dlažbu či asfaltový kryt je nutné historickou dlažbu uskladnit pro budoucí doplňování nebo znovupoužití v jiné lokalitě města. Při úpravách pochozích ploch v historickém prostředí je nutné zachovat rozmanitost původních povrchových znaků jako například masivní kamenné obruby původních otvorů do sklepů, masivní kamenné prahy apod.

Při rekonstrukcích chodníků, na kterých je historická dlažba překryta živicí, je vždy třeba odkrývanou dlažbu přetřídít, doplnit a znovu použít, u pražské mozaiky včetně jejího původního vzoru.<sup>[D.1.05]</sup> Při změně živичných povrchů chodníků na dlážděné je třeba vždy počítat se snížením výšky odvodnění, kvůli uložení

.....  
 [D.1.05] ↗ SCHUBERT, Alfréd a kol. *Péče o památkové významné venkovní komunikace*. 1. vyd. Praha: Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, 2007. 166 s. Odborné a metodické publikace; sv. 33. ISBN 978-80-87104-10-1.

dlažby a změně podloží, a také se svody dešťové vody, které jsou mnohdy svedené pouze na chodník.

Pro správnou funkci, snadnou údržbu a podporu vlastností živичných povrchů snižujících hlučnost na vozovkách je třeba dosáhnout kvalitního rovinného povrchu bez jakýchkoli spár a přerušení. Pokud je asfalt v dobré kondici, má dobré vlastnosti a není náchylný na porušení. Při fragmentárních úpravách asfaltových ploch je nutné užívat asfalt stejného typu, struktury a barevnosti, jako má navazující povrch. Zásadní chybou je propad různých zhutnění, různost struktury různých materiálů, chybné utěsnění spár. Pro předejití propadu je nutné při zhutňování podloží dosáhnout stejné úrovně zhutnění, jakou má navazující povrch. Spáry mezi starým a novým povrchem musí být vždy strojově vytvořeny kotoučovými pilami a opatřeny konečným zapravením spáry proti zatékání vody a poškození mrazem. Povrch asfaltových chodníků by měl být přednostně obnoven vždy v celé šíři plochy s minimalizací spár.<sup>[D.1.06]</sup>

### ODVODŇOVÁNÍ POVRCHŮ

Velké odvodňované plochy je třeba systematicky doplňovat o zasakovací plochy a společně s celkovým systémem decentralizovaného odvodnění likvidovat co největší míru dešťových vod v místě jejich vzniku. Pomoci může

.....  
 [D.1.06] ↗ Zásady a technické podmínky pro zásahy do povrchů komunikací a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě. Konečná oprava krytu. TSK, schváleno usnesením RHMP č. 95: *tisk R-5724*. 2012. Materiál byl RHMP revokován usnesením č. 127 (2014). KVP IPR však považuje za žádoucí dodržování původních podmínek z důvodu zvýšení kvality finálních povrchů při současné nedostatečné koordinaci investic.

např. používání nebezpečných ploch, či zasakovací dlažby v místě výsadbového pásu stromořadí v ulicích, kombinace ploch klasické a zasakovací dlažby na velkých plochách veřejných prostranství, případně použití drenážního asfaltu na vozovkách. Podrobněji se systémem odvodnění zabývá kapitola *Hospodaření s dešťovou vodou* →[C.2.8/s. 116]. Dešťová voda z ulic je však z hlediska čistoty kontaminovaná a neměla by prosakovat do suterénu objektů a ty pak zasolovat. Zejména z tohoto důvodu by měla být pochozí plocha chodníků historického a kompaktního města podél budov zpravidla nepropustná a měla by odvádět dešťovou vodu směrem od domů.

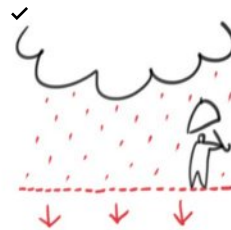
[ PRAVIDLA: PODLAHA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ ]



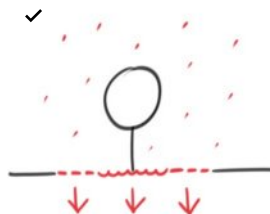
Pro pochozí a pojezděné plochy není vhodné používat kluzké materiály a povrchy. Výjimku mohou v odůvodněných případech tvořit historické dlažby.



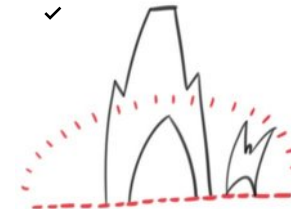
Odrazivé materiály a povrchy vytvářející oslňující plochy je třeba vždy aplikovat velmi obezřetně. Mohou být vhodné jako akcent, užitý na základě pevného architektonického konceptu celkového prostoru. Velkoplošná aplikace je zpravidla méně vhodná.



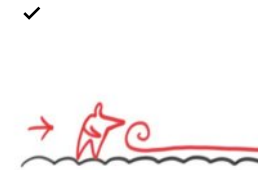
S ohledem na umístění v rámci města je vhodné upřednostňovat materiály a povrchy, které umožňují vsakování (mlat, dlažba do pískového nebo štěrkového lože, nasávkavý voděpropustný asfalt apod).  
→[C.2.8 Hospodaření s dešťovou vodou/s. 116]



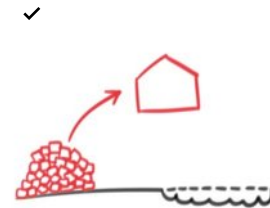
Veřejná prostranství je vhodné doplnit o vsakovací plochy s retenční schopností nejen okolo stromů, ale například i na velkých plochách ulic či náměstí v podobě vodopropustné dlažby, trávníků či štěrkových a mlatových ploch.  
→[C.2.8 Hospodaření s dešťovou vodou/s. 116]



V historickém městě a některých částech kompaktního města je žádoucí používat kvalitní skládané kamenné povrchy.



V historickém městě je žádoucí zachovat a obnovovat zachovalé existující původní autentické materiály a povrchy a způsoby jejich provedení. Historickou dlažbu překrytou živicí je třeba při rekonstrukci rehabilitovat, v případě pražské mozaiky i s původním vzorem.



Při výměně historické dlažby za nový povrch je nutné ji uskladnit pro budoucí doplňování nebo použít v jiné lokalitě města.

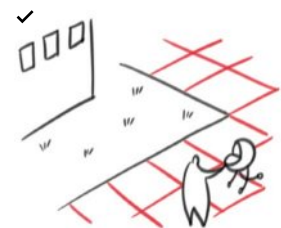


Pro vyšší kvalitu užívání je vhodné historické povrchy na základě architektonického konceptu celkového prostoru doplňovat současnými materiály, které jsou na stejné či vyšší kvalitativní úrovni.

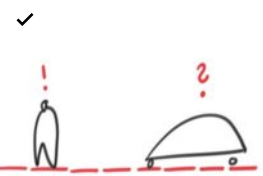
[ PRAVIDLA: PODLAHA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ ]



Na většině veřejných prostranství mimo historické město je vhodné použití současných forem materiálů. Užívání historických forem materiálů mimo historické město (a historická sídla) zpravidla není vhodné.



V oblastech zahradního a modernistického města je vhodné používat současné formy materiálů, např. velkoformátovou či maloformátovou kamennou dlažbu, živичné povrchy, probarvené živичné povrchy, betonové lité povrchy či kvalitní betonové skládané povrchy.



Dlažbu je vhodné používat primárně jako pochozí materiál. Dlažbu lze použít i v případě, kdy je požadováno zpomalení průjezdu vozidel, je třeba ale volit únosnější typ s vhodným odlišením pochozí a pojížděné plochy.



Použití betonové zámkové dlažby na veřejných prostranstvích není vhodné. Zámková dlažba se nesmí používat v historickém a kompaktním městě. V místech, kde byla použita, by se měla v rámci rekonstrukcí a obnovy odstranit a nahradit vhodnějším kvalitním materiálem.



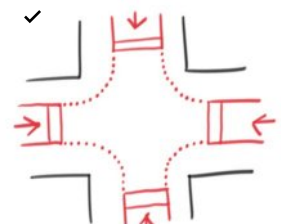
Eliminované výškové rozdíly mezi vozovkou a chodníkem v oblastech se zklidněnou dopravou je vhodné nahradit decentním odlišením materiálu nebo skladbou dlažby. Zvolené materiály by měly být příbuzné a podporovat scelení prostoru.



Rozlišení jednotlivých ploch stejného nebo podobného využití v rámci sdíleného prostoru je vhodné provést různými barvami téhož materiálu nebo změnou jeho struktur (např velikost či vzor kladení dlažby).  
 →[C.1.1 Sdílený prostor/s. 66]



V místech, kde dochází ke vjezdu motorových vozidel do prostoru primárně pro pěší, je vhodné aplikovat jeden povrch s parametry vhodnými pro chůzi a odolnými i vůči pojíždění.  
 →[C.1.1 Sdílený prostor/s. 66]



Ve zklidněných ulicích a na křižovatkách s převažujícím pěším provozem je vhodné zvednout vozovku do jedné úrovně s chodníkem. Pojížděná plocha by měla být podobného charakteru jako plocha chodníku.  
 →[C.1.2 Klidné a zklidněné ulice/s. 70]  
 →[C.2.3 Křižovatky a křížení/s. 88]



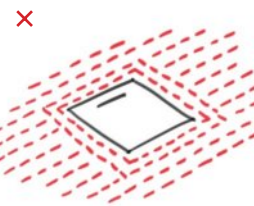
Zacelení povrchů po provedení výkopu musí být neznatelné. Při opravě živичného povrchu je vhodné strojově znovu položit povrch chodníku v celé šíři. Při obnově dlážděného povrchu je nutné znovu obnovit povrch v původním materiálu včetně původního vzoru a jeho dokonalého navázání.



Veškeré skládané kamenné povrchy by měly splňovat pravidlo maximálně 3 spár v jednom bodě.



Povrchy všech prvků, vložených do povrchu veřejného prostranství (povrchové znaky podzemní technické infrastruktury, podzemní kontejnery apod.) musí výškově a materiálově navazovat na okolní povrchy, včetně pokračujícího vzoru chodníkové mozaiky. Detail rozhraní by měl být neznatelný.



Zdůrazňování povrchových znaků změnou povrchu, jeho struktury (změnou kladení dlažby) či barevnosti není žádoucí. Dlažba by měla vždy pokračovat neznatelně bez změny vzoru či skladby.

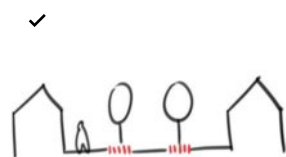
[ PŘÍKLADY: PODLAHA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ ]



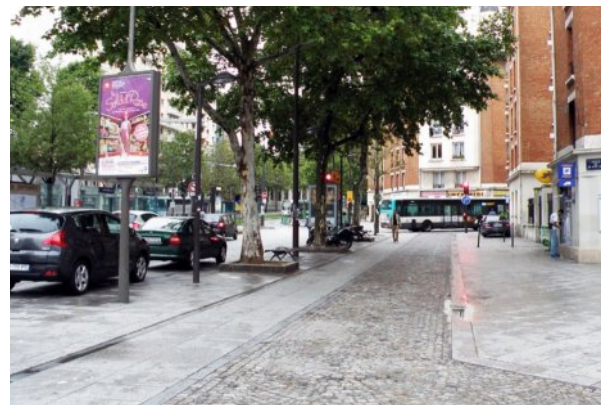
Významné prvky, sochy, kašny, budovy nebo významná veřejná prostranství lze v rámci prostoru akcentovat užitím materiálu odlišné barevnosti nebo struktury. Volba však vždy musí vycházet z konceptu celkového prostoru, ve kterém je objekt umístěn.



Veřejná prostranství je nutné navrhovat bez zbytkových ploch. Zejména je nutné se vyvarovat umísťování drobných trávnickových ploch postrádajících smysluplné využití.  
 →[D.2.4 Pobytové louky a trávničky/s. 174]



Trávnickové plochy v základním uličním profilu jsou vhodné, pouze pokud je jasně stanoven jejich důvod a smysl. Vždy by měly být umístěny ve větších souvislých plochách a vycházet z architektonické kompozice celkového prostoru.  
 →[D.2.4 Pobytové louky a trávničky/s. 174]



**198** Kombinace povrchů pro různé druhy využití prostoru. Hladký povrch pohodlnější pro cyklisty a pěší, jasné odlišení povrchu pro motorovou dopravu. Vše je dobře barevně sladěné v jednom odstínu [ *Francie, Paříž* ]



**199** Jednotlivé dlažďení sdíleného prostranství přispívá ke zklidnění ulice [ *Španělsko, Madrid* ]



**200** Vhodná materiálová kombinace druhů dlažeb, barevnosti a formátů v rámci ulice vytváří příjemné prostředí a nahrazuje potřebu organizace dopravním tvaroslovím [ *Kutná Hora, Palackého náměstí* ]



**201** Vhodná materiálová kombinace různých formátů a typů dlažby jasně definuje organizaci prostoru bez nutnosti užívání dopravního tvarosloví [ *Brno* ]



**202** Vhodná materiálová kombinace povrchů a prvků z různých barevně sladěných materiálů [ *Brno* ]



**203** Scelení povrchové dlažby v jedné úrovni při zachování historické původní dlažby [ *Praha 1* ]



**204** Vhodné doplnění pohodlně hladké velkoformátové dlažby do povrchu historické dlažby, která není pro chůzi pohodlná [ *Švédsko, Stockholm* ]

[ PŘÍKLADY: PODLAHA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ ]



**205** Vhodná kombinace barevně sladěných zpevněných a nezpevněných povrchů podporuje vsakování [ Rakousko, Vídeň ]



**206** Zámková dlažba ve městě vytváří nevhodné umělé prostředí. Dlažba rychle morálně zastarává, fyzicky degraduje a není dostatečně únosná pro pojiždění vozidel údržby [ Praha 10, Vršovice ]



**207** Historické dlažby překryté pozdější povrchovou úpravou je vhodné odkrýt a obnovit [ Praha 2, Pod Slovany ]



**208** Nevhodné užití jednolitých ploch pro velmi široký dopravní pruh vytváří nelidské měřítko dopravního koridoru [ Praha 6, Svatovítská ]

### D.1.1.1 Pochozí a sdílené povrchy

*Materiály a povrchy pochozích ploch by měly umožňovat pohodlnou chůzi ve městě.*

*Ve sdíleném prostoru je vhodné použít materiály, jejichž pohledový charakter odpovídá pobytovému prostoru a je odolný vůči pojiždění vozidel.*

Komfort a bezpečnost chůze jsou jedním ze základních předpokladů kvality veřejných prostranství. V obecném rozměru je pro pohodlnou chůzi vhodné používat měkké nezpevněné povrchy a přírodní materiály, ve městě pak hladkou kamennou dlažbu.

#### — HISTORICKÉ A KOMPAKTNÍ MĚSTO

Pro chodníky v historickém městě by měla být užívána typická historická pražská mozaika, případně v některých místech zachovalá starší kamenná dlažba. Při dláždění pražskou mozaikou je třeba respektovat historické vzory, jejich vhodnost aplikace pro dané prostranství, volbu materiálu, způsob kladení, řešení hran ve styku s fasádou a při obrubníku. Vzory pražské mozaiky byly historicky navrhovány společně s fasádami domů, typ dlažby tak většinou koresponduje s dobou vzniku navazujících objektů. Mozaika byla historicky skládaná ze štípaných kostek, které umožňovaly

skladbu do zakřivených vzorů a složitých tvarů. Novodobé řezané kostky s rovnými pravouhlými hranami umožňují pouze pravouhlé vzory, a není proto vhodné je používat pro všechny historické vzory.<sup>[D.1.07]</sup>

Pražská mozaika je svým charakterem tradičně užívána pro chodníky, obecně není vhodná pro dláždění velkých souvislých ploch.

Z důvodu pohodlnější chůze, pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace, případně jízdy cyklistů je vhodné historickou dlažbu (neplatí pro pražskou mozaiku) doplňovat o plochy či pruhy opatřené adekvátním materiálem současných forem, např. kvalitní kamennou velkoformátovou dlažbou nebo kamennou dlažbou s hladkou strukturou a minimálními spárami.

#### — ZAHRADNÍ A MODERNISTICKÉ MĚSTO

V oblastech zahradního a modernistického města je vhodné používat současné formy materiálů. Může jít o velkoformátovou i maloformátovou kamennou dlažbu, živičné povrchy, probarvené živičné povrchy, betonové lité povrchy či kvalitní betonové skládané povrchy. Užívání pražské mozaiky zde zpravidla není vhodné. Nejvhodnějším typem materiálu jsou formy univerzální, obnovitelné, recyklovatelné dlažby v kombinaci s přírodními prvky. Směrem z centra města k periferii je vhodné užívat více prefabrikovaných recyklovatelných prvků se schopností přirozeného stárnutí. Prefabrikace

[D.1.07] → SCHUBERT, Alfréd a kol. *Péče o památkově významné venkovní komunikace*. 1. vyd. Praha: Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, 2007. 166 s. Odborné a metodické publikace; sv. 33. ISBN 978-80-87104-10-1.

by však neměla znamenat nárůst umělosti. Příkladem povrchů může být dlažba „topstone“ v kombinaci s kamenem nebo pemrlovaným povrchem (před-poškozený povrch, který je schopen absorbovat časové opotřebení) nebo další vhodné materiály, jejichž příklady lze nalézt ve Vídni, Berlíně, Kodani a jiných evropských městech.

Z důvodu krátké životnosti a nízké estetické kvality není možné doporučit užívání betonové zámkové dlažby. Tento typ dlažby by ve městě neměl být vůbec používán. Povrch je náchylný k rychlé morální i fyzické degradaci a pojezd vozů techniky správy a údržby způsobuje výrazné poškození povrchu.<sup>[D.1.08]</sup>

#### — POVRCHY V PARCÍCH

V parcích, zahradách a na veřejných prostranstvích s vegetací je vhodné používat měkké a propustné povrchy, zejména mlatové či válcované šterkové povrchy. Míra vhodnosti použití mlatu i v intenzivně využívaných městských prostorech závisí na kvalitě jeho provedení a následné údržby. Jeho špatná pověst je způsobena především nedodržením správných technologických postupů při provádění. Při nedostatečném odvodnění dochází k rozmáčení, při nedostatečném ztuhnutí a nesprávném profilování podloží dochází k sesedání a vzniku kaluží a dlouhodobě vlhkých míst. Pro dosažení kvalitního mlatového povrchu je stěžejní správná konstrukce podloží. Tradičně se používají vázací příměsi reagující na vlhkost. Pro nalezení vhodného složení

.....  
[D.1.08] Správce komunikací vzhledem k nízké životnosti a nízké únosnosti pro čisticí techniku nepřevádí do správy a údržby komunikace a chodníky budované z betonové zámkové dlažby.

směsi pro dané místo se doporučuje nejprve vytvoření vzorku. Mlat není vhodný pro plochy s většími sklony.

Při použití asfaltového povrchu v parcích je vhodné pracovat s vhodnou škálou barevnosti a hrubostí (uplatnění kamenného plniva), které umožní přiblížit jeho vzhled přírodnímu charakteru. Vhodným může být například probarvený asfalt v okrové barvě mlatu.

#### — SPECIÁLNÍ POCHOZÍ PLOCHY

##### ROZŠÍŘENÉ CHODNÍKOVÉ PLOCHY

V závislosti na materiálu, jeho struktuře může být vhodné rozšířené a vysazené chodníkové plochy barevně odlišit od navazujících povrchů kontinuálního chodníku, viz kapitola *Vozovka a jízdní pruhy* →[C.2.2/s. 83]. Zejména vzor mozaikových povrchů by (v závislosti na typu) neměl do prostoru rozšíření přesahovat. Struktura a barevnost obou materiálů by však měla být příbuzná a barevně sladěná. V případě chodníků s monolitickým povrchem je vhodné povrch materiálově nedělit.

##### CHODNÍKOVÉ PŘEJEZDY

###### A ZVÝŠENÉ PŘECHODY

Pro zdůraznění priority průběžného pásu chodníku by měly chodníkové přejezdy vizuálně co nejvíce splynout s povrchem chodníku. V případě kamenné navazující chodníkové dlažby je vzhledem k potřebám únosnosti pro pojiždění vozidel pro tyto plochy vhodné užívat například dlažební kostky stejného materiálu, pouze většího rozměru →[foto 210/s. 136]. Obdobným způsobem by měly být řešeny i frekventované zvýšené přechody pro chodce přes zklidněné komunikace a zvýšené *Křižovatky*

*a křížení* →[C.2.3/s. 88]. V historickém prostředí je však nutné respektovat zachovalou historickou dlažbu.

#### SDÍLENÝ PROSTOR

Plochy sdíleného prostoru se zpravidla provádí v jedné výškové úrovni. Pro organizaci pohybu je vhodné využívat zejména kombinování příbuzných povrchů, stejných materiálů různé velikosti, kompatibilních struktur a barevnosti. Je vhodné použít materiály, jejichž pohledový charakter odpovídá obytnému prostoru, primárně je pohodlný pro chůzi a svou únosností umožňuje pojiždění vozidly. U sdílených prostorů s vyloučením motorové dopravy je vhodný povrch z jednotného materiálu pro celý profil ulice. Sdílené prostory s motorovou dopravou je vhodné příbuzným materiálem vizuálně odlišit primárně pojižděný povrch od povrchu primárně určeného pro chůzi. Podrobněji viz kapitola *Sdílený prostor* →[C.1.1/s. 66].

#### PRVKY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU

##### SCHOPNOSTÍ ORIENTACE A POHYBU

Prvky pro nevidomé a slabozraké v pochozích plochách je třeba vytvářet ze škály certifikovaných materiálů.<sup>[D.1.09]</sup> Vzhledem k omezenému sortimentu těchto prvků je nutné hledat vhodné materiály a příklady v zahraničí a usilovat o rozšíření škály nabízených certifikovaných materiálů a doplnit ji o další certifikované prvky, zejména přírodního charakteru. Používání stávajících certifikovaných unifikovaných prefabrikátů je zejména v historických částech města nevhodné.

.....  
[D.1.09] ↗ Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pomocné vodící prvky je vhodné tvořit ze stejného materiálu jako navazující povrchy, s využitím kontrastů hrubých a hladkých materiálů. Na hladkém povrchu chodníku je vhodné provést vodící linie pomocí příbuzného materiálu v hrubém provedení, v hrubé dlažbě je vhodným řešením hladký pruh dlažby. Barevné odlišení vodící linie je vhodné provést kontrastním odstínem jedné barvy, případně prizpůsobením odstínu jedné barvy odstínu barvy druhé. Použití příliš výrazných chromatických barev (například červené či žluté barvy) není ve městě vhodné.

Chybně či nedostatečně provedená realizace úprav signálních a varovných pásů může být pro osoby s omezenou schopností orientace životu nebezpečná. Vodící linie a bezbariérové řešení musí vytvářet kontinuální cestu městem, nejlépe být součástí plnohodnotné sítě. Pokud jsou někde tyto cesty přerušeny, ztrácejí smysl. Při dodržení všech zásad není pohyb nevidomých problematický ani ve sdíleném prostoru.

Pro správné provedení je třeba projekty včas konzultovat se zástupci cílových uživatelů (nevidomí a slabozrací, tělesně postižení, Pražská organizace vozíčkářů, SONS atd.).

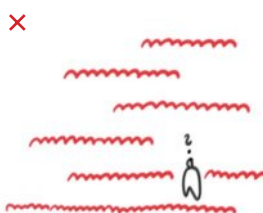
#### [ PRAVIDLA: POCHOZÍ A SDÍLENÉ POVRCHY ]



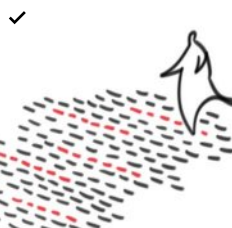
V historickém městě a některých oblastech kompaktního města je žádoucí na chodníkové plochy používat pražskou mozaiku. ↗ SCHUBERT, Alfréd a kol. Péče o památkově významné venkovní komunikace. 1. vyd. Praha: Národní památkový ústav, 2007.



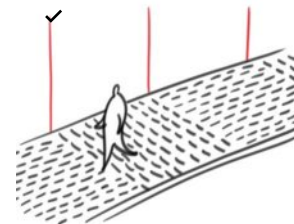
Při rekonstrukcích a obnovách chodníků s pražskou mozaikou je nutné pečlivě pracovat s jejími vzory. Tam, kde zůstala uchovaná historická dlažba s původním vzorem, je třeba typ dlažby i se vzorem zaznamenat a znovu obnovit.



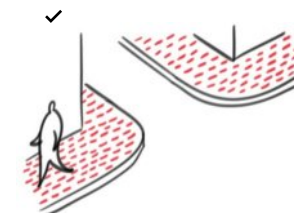
Použití mozaikové dlažby pro velké plochy náměstí apod. není vhodné. Mozaiková dlažba je tradičně určena zejména pro plochy chodníků podél budov.



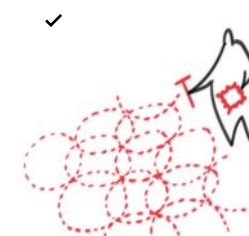
Při návrhu pražské mozaiky lze používat nově navržené vzory. Přednostně by však mělo jít o abstraktní vzory na úrovni uměleckého díla s dlouhou morální životností, které by neměly obsahovat reklamu či loga firem.



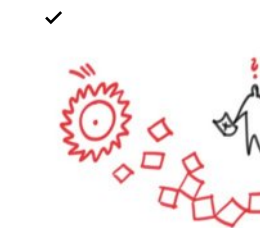
Vzor pražské mozaiky je nutné měnit pouze na hraně budovy. Vzor dlažby v historickém městě by měl vždy odpovídat šíři fasády domu.



Vzory pražské mozaiky by měly plynule a přirozeně pokračovat přes nároží budov. V místech, kde lze očekávat problematická napojení a složitá řešení detailů, je nutné volit takový vzor, který toto umožní. ↗ SCHUBERT. Péče o památkově významné venkovní komunikace. Praha: Národní památkový ústav, 2007.



Pro původní historické složité a zakřivené vzory je třeba použít sekané a štípané mozaikové kostky.



Strojně řezané mozaikové kostky je vhodné použít pouze pro nově navržené pravouhlé vzory a vzory větších rozměrů.

✓



Pro vícebarevné vzory je třeba volit kontrastně barevné horniny s obdobnými technickými vlastnostmi. Kombinování výrazně odlišných typů materiálů dlažeb (např. kamenné s betonovou nebo vápencové s žulovou) v jedné vymezené ploše je třeba se vyvarovat z důvodu rozdílné opotřebitelnosti.

✓



Pro pohodlnější chůzi po dlážděných plochách ve městě, v některých případech i pro pohodlnější průjezd cyklistů, je vhodné historickou dlažbu adekvátním způsobem doplnit o hladký povrch pruhy z velkoformátové dlažby nebo hladší dlažby.

✓



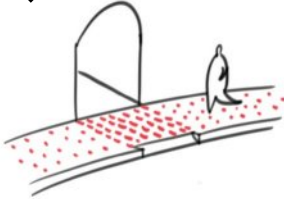
Velkoformátová dlažba je vhodným materiálem pro pohodlnou chůzi ve městě. Z hlediska únosnosti je méně vhodná pro pojezd vozidel. Použití je vhodné na plochách se zamezením vjezdu motorových vozidel včetně zásobování.

✓



Tam, kde je velkoformátová dlažba určena i pro jezd vozidel, je třeba zvolit únosnější dlažbu ze silnějších kamenných desek do šterkového polopropustného lože, případně kamenné dlaždice spojené se spodní únosnou betonovou vrstvou (např. Topstone).

✓



Chodníkové přejezdy (vjezdy do dvorů a garáží apod.) v jedné výškové úrovni s chodníkem je třeba řešit minimálním optickým materiálovým odlišením oproti navazujícímu chodníku. Materiál přejezdu s větší únosností by měl mít podobnou strukturu a barevnost jako chodník a měl by být odlišen od vozovky.

✓



Zvýšené přechody je třeba opatřit materiálem shodné či podobné struktury a barevnosti jako navazující chodník, vzhledem k pojiždění vozidel však s vyšší únosností.

✓



Pro pochozí plochy rekreačních a relaxačních míst je vhodné použít měkké povrchy, které jsou příjemnější pro chůzi. Nezpevněné povrchy nejsou vhodné pro příliš frekventovaná místa uvnitř města.

✓



Pro cesty a chodníky v parcích a zahradách jsou vhodné povrchy z mlatu, případně propustného asfaltu. Odolnost mlátového povrchu je velmi závislá na kvalitním provedení a správné údržbě. Použití městského typu dlažby je pro povrchy cest v přírodním parku méně vhodné.

✓



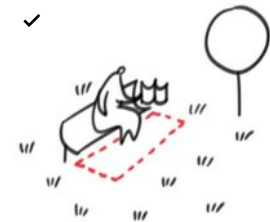
Povrch a textura užitých zpevněných ploch v parcích a zahradách by měly reflektovat přírodní charakter prostředí.

✓



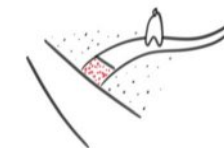
Nezpevněné povrchy je za určitých podmínek vhodné kombinovat s velkoformátovými nášlapnými prvky či pásy zpevněných povrchů, zejména pro vytvoření pevných ploch za nepříznivého počasí.

✓



Frekventovaná místa na nezpevněných plochách například před vchody do budov, kolem laviček apod. je vhodné zpevnit zapuštěným roštem nebo jiným skrytým prvkem, který zachovává kontinuitu materiálu nezpevněné plochy. →[D.5.1 Mobiliiář k sezení/s. 209]

✓



Rozhraní nezpevněné a zpevněné plochy je vhodné doplnit o čistící zónu.

[ PRAVIDLA: POCHOZÍ A SDÍLENÉ POVRCHY ]

✓



Na dětských hřištích a na sportovištích je vhodné používat měkké materiály, které tlumí dopad. Prvky by měly být provedeny z materiálů ve své přirozené podobě.  
 → [C.2.7 Hřiště/s. 112]

✓



Umělé vodící linie a hmatné prvky pro zrakově postižené musí být provedeny z kvalitních materiálů certifikovaných pro tento druh použití v souladu s bezbariérovou vyhláškou.  
 ↗ Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

✓



Hmatné prvky v úrovni povrchů by měly být ze stejného nebo příbuzného materiálu jako navazující povrch, např. v dlažbě z dlažeb s odlišnou povrchovou strukturou. Z tohoto důvodu je třeba výrazně rozšířit škálu certifikovaných prvků.

✓

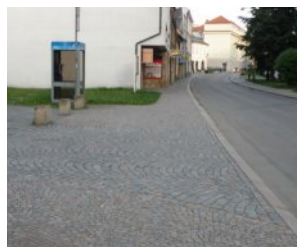


Barva vodících linií a hmatných prvků by měla odpovídat barevné škále povrchů v daném prostředí tak, aby nenarušovala celkové vnímání prostoru. Je třeba hledat míru vyváženosti s požadavkem na barevně kontrastní odlišení, aby mohla být zaznamenána i slabozrakými.

[ PŘÍKLADY: POCHOZÍ A SDÍLENÉ POVRCHY ]



**209** Užití velkoformátové dlažby na plochách náměstí je pohodlné pro chůzi a vytváří reprezentativní charakter prostranství  
 [ Slovensko, Bratislava, Hlavní náměstí ]



**210** Vhodně provedený povrch chodníkového přejezdu ze stejného materiálu, jako je povrch chodníku, odlišen pouze velikostí (únosností) dlažebních kostek. Povrch chodníku je jasně vymezen odlišným materiálem oproti vozovce  
 [ Litomyšl, Havlíčkova ]



**211** Hladký pruh pohodlnější pro cyklisty a pěší, vhodný i pro orientaci v prostoru. Vhodná aplikace v historickém městě  
 [ Praha 1, Staroměstské náměstí ]



**212** Výsadbový pás z mlatu vhodný pro běhání, velkoformátová dlažba vhodná pro chůzi a asfaltový povrch pro jízdu na kole  
 [ Francie, Paříž ]



**213** Chodník z monolitického betonu  
 [ Dánsko, Kodaň ]



**214** Velkoformátové desky pro chodníky z kvalitního broušeného betonu  
 [ Francie, Paříž ]

### D.1.1.2 Pojížděné povrchy



**215** Mlatový povrch mezi stromy v kombinaci s dlažbou vytváří příjemné pobytové prostředí a umožňuje zasakování dešťové vody [ Německo, Berlín, Museumsinsel ]



**216** Pro malé chodníčky a cesty v parku je vhodné užití mlatového povrchu [ Francie, Paříž ]



**217** Vhodné použití zapuštěného kovového roštu pro zpevnění mlatového povrchu u lavičky [ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]

*Povrch vozovky je nutné přizpůsobit okolnímu prostředí a místu, kterým prochází.*

*Dlažba na vozovce je společně s dopravním opatřením pro snížení rychlosti vhodným nástrojem pro zklidňování dopravy.*

Mimo funkční parametry povrchů vozovek (textura, hladkost, smyková odolnost, tvrdost, únosnost, trvanlivost, odvodnění povrchu) je nutné při návrhu povrchu vozovky zohlednit kontext a přizpůsobit povrch vozovky především okolnímu prostředí a místu, kterým prochází, a to i v případě významnějších komunikací. Vozovky procházející či křižující významné veřejné prostranství (např. náměstí, park, významnou ulici) by měly zpravidla změnit povrch s ohledem na navazující povrchy prostranství, zejména pro scelení charakteru místa, uvědomění si kontextu či zklidnění průjezdu vozidel. Povrch vozovky by měl být jednotný po celé délce průjezdu daným veřejným prostranstvím, případná změna barvy či struktury materiálu musí být kompozičním záměrem či prostředkem organizace pohybu. Vhodnou změnou povrchu je možné řešit zpomalovací pásy nebo zvýšené přechody.

Vhodným použitím kombinace různých materiálů lze nahradit vodorovné značení. Změnou typu nebo

barevnosti povrchů lze docílit organizace funkčních ploch, například vymezení parkovacích a autobusových zálivů či pruhů. Pro docílení městského a pobytového charakteru je vhodné toto řešení upřednostňovat.

#### VOLBA POVRCHU

V historickém městě, s výjimkou silně zatížených dopravních tepen, by měla být upřednostňována vozovková kamenná dlažba velkého formátu, případně kamenná žulová či křemencová dlažba odpovídající tradičnímu charakteru prostředí. Živičné povrchy by měly být minimalizovány.<sup>[D.1.10]</sup>

Dlažba na vozovce je společně s dopravním opatřením pro snížení rychlosti vhodným nástrojem pro zklidňování dopravy → [odst./s. 60] i v ulicích kompaktního, zahradního a modernistického města. Při použití dlažby na vozovce při rychlostech nad 30 km/h však výrazně narůstá hluk. Pro zatíženější komunikace a pojížděné povrchy s vyšší průjezdnou rychlostí mimo historické centrum je třeba vzhledem k významu a charakteru místa užití dlažby vždy individuálně zvážit. S ohledem na vyšší hlučnost a kluzkost povrchu, který způsobuje delší brzdnu dráhu, je obecně vhodnější užití rovinného materiálu beze spár, zejména živičných povrchů.

Pro správnou funkci, snadnou údržbu a vlastnosti podporující nižší hlučnost je třeba u asfaltových povrchů

[D.1.10] Úprava povrchů v Pražské památkové rezervaci podléhá pravidlům Národního památkového ústavu. Přesnější parametry povrchů v Pražské památkové rezervaci bude definovat Koncepce povrchů v Pražské památkové rezervaci, která je v současnosti zpracovávána ve spolupráci IPR a NPÚ.

dosáhnout kvalitního rovinného povrchu bez jakýchkoli spár a přerušení, které jsou zdrojem hluku a potenciálního poškozování povrchu. Opravám sítí technické infrastruktury se věnuje kapitola *Podzemní vedení sítí* →[D.3.1/s. 180]. Pro další snížení hlučnosti je vhodné používat tzv. tichý asfalt, který utlumí hluk až o 7 dB, oproti klasickému (aplikován např. v ulici 5. května).

Pro bezpečnost provozu je stěžejně dostatečné odvodnění plochy vozovky. Kaluže a mokré plochy vozovky zvyšují kluzkost povrchu a prodlužují brzdnou dráhu a zároveň způsobují oslnění řidičů při odrazu světél či slunečních paprsků. Povrchové odvodnění je vhodné doplnit i použitím propustných materiálů (např. porézní asfalt).<sup>[D.1.11]</sup>

Umísťování nezakrytých betonových panelů ve městě je nežádoucí. Betonové panely jsou vhodné pouze pro dočasné komunikace k zabránění poškození povrchu pod nimi. Tam, kde jsou dnes umístěné, je třeba je postupně odstraňovat a nahrazovat jiným vhodným povrchem.

### KŘÍŽOVATKY

Povrchy křižovatek by měly mít standardně stejnou povrchovou úpravu jako vozovky bezprostředně navazující. Pokud se stýkají ulice s jinou povrchovou úpravou, je křižovatka řešena v materiálu významnější z ulic. V některých případech může být vhodné pomocí materiálového řešení křižovatku zvýraznit odlišením

[D.1.11] Tyto materiály neobsahují jemné příměsi, a proto umožňují průtok vody dutinami materiálu. Zvyšují tak množství vsákané vody. Voda se nedrží na povrchu vozovky a netvoří se kaluže v místech nerovností. V prašném prostředí však časem dochází ke ztrátě pórizity.

materiálu a posílit tak její charakter. *Zklidněné Křižovatky a křižení* →[C.2.3/s. 88] se sjednocenou výškou vozovky a chodníku je vhodné opatřit povrchem se strukturou a barevností příbuznou s materiálem chodníků i vozovek. Vždy však musí být zřetelně odlišení plochy pojižděné a pochozí. Na pojižděné ploše je třeba použít materiál s větší únosností než na chodníku. Vhodným povrchem pro tento typ ploch je např. žíhaná žulová či křemencová dlažba malého formátu, v případě živých povrchů probarvený asfalt v barvě odpovídající povrchu chodníku.

### PARKOVACÍ ZÁLIVY

Parkovací záliv je nutno vnímat jako klidovou část vozovky, jeho povrch by měl být materiálově blízký povrchu chodníku a vyčleňovat se vůči vozovce, čímž dojde k optickému zúžení jízdního pruhu vozovky a celkovému zklidnění prostoru. Je-li vozovka opatřena živčným povrchem, je vhodné použít pro parkovací záliv dlažbu. Vodorovné dopravní značení parkovacích míst je vhodné nahradit materiálovým odlišením v dlažbě a jeho podélné vymezení pruhu odlišně skládané dlažby, případně je možné použít zvýšení s nízkým obrubníkem nebo zkosenou obrubou pro větší oddělení od vozovky. →[foto 220/s. 141] Parkovací místa pro osoby se sníženou schopností pohybu musí být pohodlně bezbariérově přístupná, tj. měla by být v rovině s chodníkem a opatřena materiálem vhodným pro pohyb těchto osob (zejména není vhodné užití zatravnovací dlažby). Dále viz také kapitola *Parkování* →[C.2.6/s. 107].

### PARKOVIŠTĚ

Povrch *Parkoviště* →[odst./s. 108] je nevhodné řešit jednolitou asfaltovou plochou. Materiál s vhodnou strukturou dokáže zjemnit měřítko velkých ploch. S ohledem na rozměry parkovacích ploch je vhodné užívání povrchů umožňujících zasakování dešťové vody. S ohledem na charakter lokality je vhodné použití kamenné dlažby s prorostlou travní spárou. →[foto 289/s. 153] U takto řešených povrchů parkovišť je nutné opatřit parkovací stání osob se sníženou schopností pohybu jiným vhodným materiálem. Tato místa je nutné umístit vždy logicky k potřebným vazbám v místě i s ohledem na výškovou a materiálovou návaznost. Parkoviště je vhodné členit pomocí vhodné volených vegetačních prvků.<sup>[D.1.12]</sup>

### AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY

Povrchy použité pro autobusový *Zastávkový záliv* →[odst./s. 100] musí mít vysokou odolnost, aby dostatečně odolávaly vysoké zátěži častého zastavování a rozjíždění (tlakům, tahům, smykům a změnám teploty). V případě zastávky bez zálivu by měl být povrch příbuzný s povrchem vozovky, u zálivů autobusových zastávek by měl být povrch barvou a strukturou příbuzný chodníkům, obdobně jako pro *Parkovací zálivy* →[odst./s. 138].

### CYKLISTICKÉ PRUHY

Cyklistické pruhy je třeba s ohledem na charakter daného veřejného prostranství a navazujícího povrchu opatřovat

[D.1.12] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*, § 33: Forma a charakter parkování.

[ PRAVIDLA: POJÍŽDĚNÉ POVRCHY ]

hladkým materiálem s minimalizací spár. Z hlediska bezpečnosti je vhodné je odlišit jiným typem, barevností či strukturou materiálu, případně ještě v rámci vozovky doplnit ohraničujícími liniemi, viz *Hrany a rozhraní povrchů* →[D.1.1.4/s. 145]. Do dlážděných povrchů města nesmí být vkládán cyklopruh z odlišných materiálů (asfalt, beton), ale výlučně v podobě kamenné dlažby, materiálově odpovídající charakteru navazujícího povrchu. Vhodným řešením pro historické město může být doplnění vozovky o hladší kamennou dlažbu s dobře upravenými spárami (může jít o řezanou dlažbu z téhož materiálu, zbrošenou dlažbu apod.). →[foto 219/s. 141] Především z důvodu kluzkosti a nerovnosti není vhodné použití vozovkové dlažby či povrchového plnoplošného nátěru vodorovného značení. Vodorovné dopravní značení na kamennou dlažbu či užití živичných pásů není v historickém centru města vhodné. U vozovek s živичným krytem je vhodné použít probarvený asfalt, případně pouze vodorovné dopravní značení.

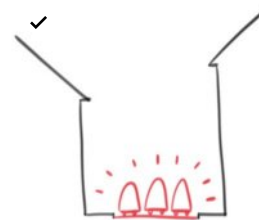
Při doplňování cyklistických pruhů v Pražské památkové rezervaci je třeba vždy postupovat v souladu s principy památkové péče.



V historickém městě je vhodné zachovávat tradiční kamennou dlažbu pražských vozovek a provádět její pravidelnou údržbu a obnovu.



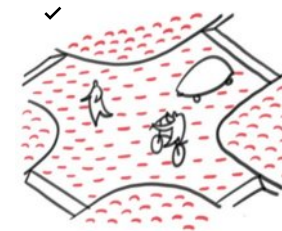
Dlažbu je vhodné užívat ve zklidněných ulicích pro snížení rychlosti průjezdu vozidel. →[C.1.2 Klidné a zklidněné ulice/s. 70]



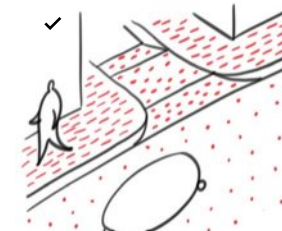
V ulicích zatížených motorovou dopravou v historickém městě, které specifikuje koncepce povrchů, je vhodné pojížděné plochy opatřovat jednoduchým povrchem bez spár, např. asfalt. ↗ Koncepce povrchů v Pražské památkové rezervaci, v současnosti zpracovávána ve spolupráci IPR a NPÚ.



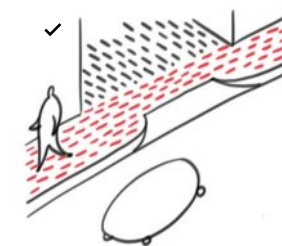
Pro pojížděné plochy mimo historické město je vhodné používat jednoduché povrchy bez spár. Pro snížení hluku je vhodné pro povrch vozovky použít tzv. tichého asfaltu.



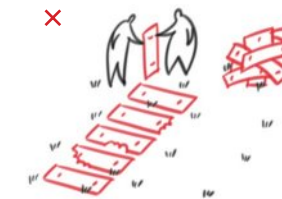
Zklidněné křižovatky se sjednocenou výškou vozovky a chodníku je vhodné opatřit povrchem se strukturou a barevností příbuznou s materiálem chodníků i vozovek. Vždy však musí být zřetelně odlišeny plochy pojížděné a pochozí. →[C.2.3 Křižovatky a křižení/s. 88]



Zpomalovací pásy a zvýšené přechody pro chodce je vhodné řešit z materiálu, který je příbuzný s povrchy vozovky a chodníků. V případě dlážděného chodníku a asfaltové vozovky je třeba užít dlažbu, v případě velkoformátové dlažby ve vozovce je vhodné užít dlažbu menšího formátu blízkého formátu dlažby chodníků.



V případě styku dvou různých materiálů je vhodné, aby povrch významnější ulice plynule pokračoval na úkor povrchu vedlejší ulice. V tomto případě je nutné pečlivě řešit detail styku obou povrchů.

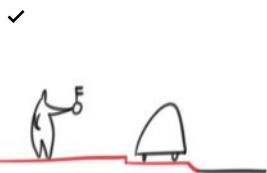


Umístování nezakrytých stavebních betonových panelů ve městě je nežádoucí. Tam, kde jsou dnes umístěné, je třeba je postupně odstraňovat a nahrazovat jiným vhodným povrchem.

## [ PRAVIDLA: POJÍŽDĚNÉ POVRCHY ]



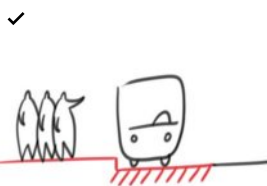
Vodorovnou organizaci funkčních ploch (vymezení parkovacích a autobusových zálivů či pruhů) je vhodné přednostně provést změnou typu a barevnosti povrchů namísto použití vodorovného dopravního značení.



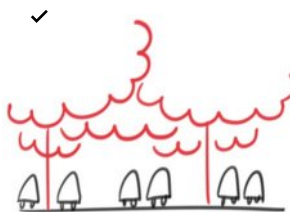
Povrch parkovacího zálivu by měl být odlišný od povrchu vozovky, materiálovým řešením by měl být přidružen k chodníku. V některých případech může být vhodné jej vůči vozovce vymezit výškově zkosnou obrubou, vůči chodníku nízkým obrubníkem.



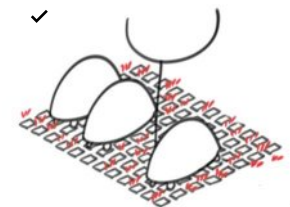
Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu musí být bezbariérově přístupná, včetně volby vhodného materiálu.  
 ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb.,  
 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.



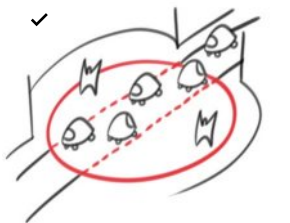
Povrchy použité pro autobusové zastávky musí mít vysokou odolnost proti vysoké zátěži, tlakům, tahům, smykům a změnám teploty. Zastávky ve vozovce by měly být materiálově a barevně příbuzné povrchu vozovky, zastávkové zálivy by měly být barevností svého povrchu blízké materiálu chodníku.



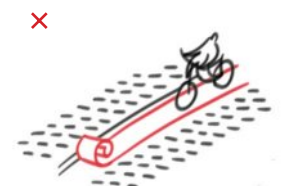
Parkovací plochy je vhodné doplnit parkově upravenou vegetací s dostatečným množstvím stromů s adekvátním prostorem pro kořenovou složku. Parkovací plochy by neměly být řešeny jako jednolitá plocha.  
 ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy,  
 Pražské stavební předpisy: § 33: Forma a charakter parkování.



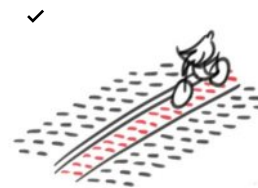
Parkovací plochy by měly být opatřeny materiálem se strukturou zjemňující měřítko prostoru. Vhodné je užití např. dlažby se zatravněnou spárou.



Povrch vozovky je žádoucí přizpůsobit místu, kterým prochází, a to i u významnějších komunikací. Vozovky procházející či křižující významné veřejné prostranství by měly zpravidla změnit povrch s ohledem na navazující povrchy daného prostranství.



Do dlážděných povrchů města nesmí být vkládán cyklopruh z odlišných materiálů (asfalt, beton), ale výlučně v podobě kamenné dlažby materiálově odpovídající charakteru navazujícího povrchu.



Cyklistické pásy v historickém městě je vhodné řešit doplněním vozovky o hladší kamennou dlažbu s dobře upravenými spárami (řezanou dlažbou z téhož materiálu, zbrúšenou dlažbou apod.). V Pražské památkové rezervaci je třeba vždy postupovat v souladu s principy památkové péče.



Cyklistické pruhy je vhodné decentním způsobem materiálově odlišit od ostatních jízdních pruhů, případně je oddělit ohraničujícími liniemi. Cyklistické pruhy odlišené barevným nátěrem nejsou vhodné z hlediska nízké ochrany proti skluzu.  
 →[C.2.5 Cyklistická opatření/s. 101]

[ PŘÍKLADY: POJÍŽDĚNÉ POVRCHY ]



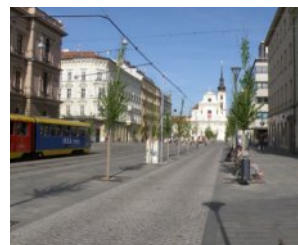
**218** Dlažba na vozovce výrazným způsobem napomáhá zklidnění prostoru  
 [ Praha 6, Dr. Zikmunda Wintera ]



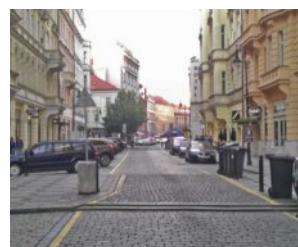
**219** Vhodné materiálové řešení cyklistického pruhu z hladší dlažby v místech s hrubou dlažbou v historickém a kompaktním městě  
 [ Německo, Drážďany ]



**220** Vhodné vymezení parkovacího zálivu mírným zvýšením a použitím jiné dlažby, než je povrch vozovky  
 [ Praha 7, Bubeneč ]



**221** Vhodné materiálové odlišení jednotlivých ploch s různým charakterem využití příbuznými materiály  
 [ Brno ]



**222** Vhodné materiálové a výškové řešení místa pro přecházení dlážděné ulice  
 [ Praha 1, Dlouhá ]



**223** Vhodné materiálové řešení přechodu pro chodce, nahrazující vodorovné značení nátěrem  
 [ Vysoké Mýto, náměstí Přemysla Otakara II. ]



**224** Vhodné materiálové odlišení zvýšeného přechodu pro chodce v křižovatce  
 [ Rakousko, Vídeň ]



**225** Vhodné decentní zvýraznění ostrůvku příbuzným materiálem, namísto vodorovného značení  
 [ Krásná Lípa ]



**226** Záplata opatřená nevhodným materiálem nenavazujícím na okolní povrchy  
 [ Praha 2, Karlovo náměstí ]



**227** Velmi výrazné odlišení asfaltové vozovky od navazujícího pěšího prostoru ulice namísto sjednocení celkového profilu ulice je zpravidla méně vhodné  
 [ Francie, Grenoble ]

### D.1.1.3 Povrchy tramvajových těles

*Tramvajové těleso nesmí být navrhováno jako samostatný prvek, ale musí být vnímáno jako integrovaná funkční i vizuální součást veřejného prostranství, kterým prochází.*

Tramvajová trať výrazným způsobem spoluvytváří prostředí veřejných prostranství, zvyšuje jejich atraktivitu a užívání. Při průchodu veřejným prostranstvím by neměla působit jako cizorodý prvek, ale jako integrální součást místa, jejíž povrch vychází z charakteru místa a povrchů v jeho bezprostřední návaznosti. →[foto 228/s. 144]

Ve sdíleném prostoru ulice či náměstí by měl kryt tělesa přirozeně splývat s povrchem navazujícího veřejného prostranství tak, aby tramvajový pás nenarušoval celkovou figuru neděleného prostranství.

Z hlediska povrchů, užívání a dopadů na městské prostředí lze pro účely manuálu tramvajová tělesa dělit na pojížděné/nepojížděné a integrované/samostatné a jejich kombinace. Tramvajový pás by měl být vždy přednostně umístěn v prostoru ulice. Drážní estakády, samostatná tramvajová tělesa na náspech apod. by neměly být v urbanizovaném území vůbec používány. Prostorová segregace funkcí vždy omezuje prostupnost území a vytváří vnitřní periferie v rámci města. →[foto 238/s. 144]

Při návrhu typu pásu je vždy vhodné uvážit, kde bude, resp. v budoucnosti by mohl být, tramvajový pás zároveň koridorem pro autobusovou dopravu.

#### INTEGROVANÉ TRAMVAJOVÉ PÁSY

Ve městě a zejména v centru města je obecně nejvhodnější užívat tramvajové pásy integrované do prostoru ulice, jejichž materiál a povrch odpovídá materiálu bezprostředně navazujícímu, který zachovává celistvý charakter daného veřejného prostranství a umožňuje také četné či neomezené příčné vazby a možnosti pohybu a přecházení, které jsou pro městské prostředí charakteristické.

Nezvýšené tramvajové pásy ve vozovce by měly být materiálově sjednoceny s celkovým charakterem plochy ulice, prostor by měl působit celistvě. Pokud tramvajový pás prochází plochou dlážděnou například v pěších zónách, je nezbytné použít pro kryt pásu stejný či podobný typ dlažby. V některých místech může být vhodné přiměřené odlišení ve skladbě materiálu, barevnosti upozorňující chodce (resp. řidiče vozidla), že se nachází v místě (resp. v pruhu, který mu není primárně určen), kde je třeba větší ostražitosti. Vkládání tramvajových těles z cizího materiálu (asfalt, beton apod.) do dlážděných povrchů je nevhodné. Pro zaručení plynulého provozu veřejné dopravy je v některých situacích vhodné nezvýšené tramvajové pásy oddělit od vozovky podélně vedenými prahy, viz *Hrany a rozhraní povrchů* →[D.1.1.4/s. 145]. Ty je však nutné řešit tak, aby bylo možné při pomalé jízdě nouzově přejet, případně je doplnit o častá přerušení, aby bylo možné z bezpečnostních důvodů na tramvajový pás vjet a vyjet z něj.

Kryt tramvajového tělesa by měl být jednotný v celém průběhu veřejného prostranství (ulice/náměstí). V případě nutnosti odlišení povrchů, např. na křižovatkách, je nutné provést v jednotném povrchu celou křižovátku. Změna povrchu zakončená u různé vzdálených výhybek od křižovátky je nevhodná.

#### SAMOSTATNÉ TRAMVAJOVÉ PÁSY

Povrchy samostatných tramvajových těles by měly být vždy voleny na základě celkového prostorového konceptu veřejného prostranství, kterým procházejí. Dlouhé úseky tramvajového pásu, které neumožňují jeho přejíždění nebo přecházení napříč, jsou v městském prostředí nežádoucí, neboť přetrhávají příčné vazby a rozdělují veřejná prostranství. Proto by měly vždy být doplněny o dostatečné množství bezbariérových přechodů a přejezdů.

Vzhledem k požadavkům na snižování hluchosti a zvyšování kvality povrchů tramvajových tratí se v poslední době užívají zatravněné tramvajové pásy. Travnaté povrchy či povrchy s extenzivní zelení jsou vhodné především v modernistickém a zahradním městě, v místech, kde tramvajová trať prochází parkem, a mohou být vhodné pro *Ulice zatížené motorovou dopravou* →[C.1.4/s. 74]. Zatravnění tramvajových pásů travními koberci je však spojeno s vysokými náklady na údržbu, zejména v podobě zavlažování a sečení. Zatravnění je vhodné provést méně nákladným způsobem za pomoci extenzivní zeleně, případně zatravněvací dlažbou. V tomto ohledu je nejvhodnějším povrchem extenzivní suchomilný trávnik, viz kapitola *Pobytové louky a trávniky* →[D.2.4/s. 174].

V městských ulicích vyžadujících velké množství příčných vazeb není užití zatravněných pásů vhodné z důvodu potřeby častého přecházení.

Otevřené tramvajové svrsky vytvářejí výraznou fyzickou a vizuální bariéru a rozdělují uliční prostor na dvě části. Pro městské prostředí jsou zásadně nevhodné. Použití je možné pouze výjimečně v periferních oblastech mimo zástavbu z důvodu nižších pořizovacích nákladů. Vždy je však vhodné hledat i jiná nenákladná

řešení, která tramvajové těleso zakryjí, jako například extenzivní zeleň. Primárně je však nutné volit materiál odpovídající charakteru prostředí a konceptu ulice a pro snížení hlučnosti volit jiná technická opatření.

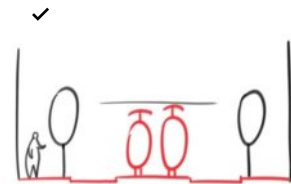
Pro místa podjezdů mostů apod. je vhodné pro samostatné tramvajové pásy užívat takové povrchy, které utlumí hluk, nebudou působit negativně a zároveň umožní pojezd čisticí techniky. Pro toto užití jsou vhodné například gumové pojížděné povrchy (neplatí pro památkově chráněné historické plochy).

Pro tramvajové tratě lze rovněž použít další alternativní povrchy, které mohou přinést vyšší kvalitu veřejných prostranství. Vhodné může být např. užití dřevěného povrchu (viz příklady). Toto řešení může být vhodné zejména na mostech či nábřežích.

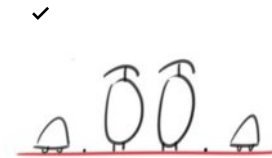
Železobetonové (BKV) panely bez dalšího krytí je nevhodné umísťovat v městském prostředí, a to jak z estetických důvodů, tak i z důvodů vysoké hlučnosti.

Problematické trakčního vedení se podrobně věnuje kapitola *Nadzemní prvky* → [D.3.2/s. 183].

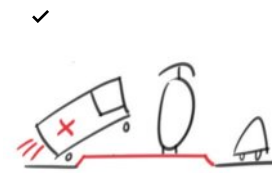
[ PRAVIDLA: POVRCHY TRAMVAJOVÝCH TĚLES ]



Materiálové provedení tramvajového pásu by mělo vycházet z charakteru místa a navazujících povrchů veřejného prostranství, jímž prochází. Krytí tělesa by měl přirozeně splývat s povrchem navazujícího veřejného prostranství a nenarušovat celkovou figuru neděleného prostoru.



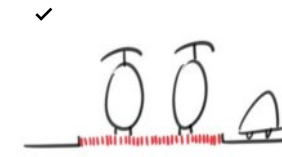
Nezvýšený tramvajový pás ve vozovce by měl být opatřen stejným materiálem jako navazující povrch. V případě sružení s autobusovým pásem je vhodné jej odlišit probarveným asfaltem či jiným materiálem dle parametrů pásu vymezeného pro autobusy.



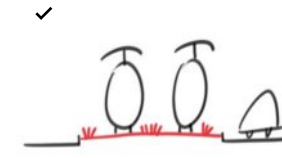
Tramvajový pás je v nezbytných případech vhodné zvýšit a oddělit obrubníkem pouze v ulicích zatížených motorovou dopravou. V ostatních případech je z bezpečnostních důvodů vhodné použití zkosené obruby nebo zvýšené tvarovky tak, aby byl umožněn vjezd na pojížděný tramvajový pás.



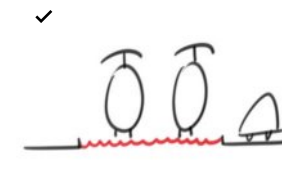
V případech zvýšeného tramvajového pásu je nutné zajistit dostatečné množství přechodů a příčných přejezdů.



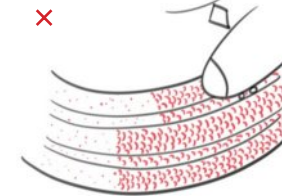
Zatravněné tramvajové pásy je nutné používat s ohledem na charakter lokality a typologii veřejného prostoru. Jsou vhodné zejména na ulicích zatížených motorovou dopravou a v periferních oblastech, případně v místech v kontaktu s přírodou.



Zatravnění je vhodné provádět zejména za použití extenzivní zeleně či jiných druhů štěrkového travníku s porostem, které jsou méně nákladné a náročné na údržbu. Použití travních koberců je velmi nákladné a je vhodné zejména na významných veřejných prostranstvích.



Otevřené tramvajové svršky je možné umísťovat pouze ve výjimečných případech v periferních oblastech mimo zástavbu tam, kde není potřeba příčných pěších či dopravních vazeb.



Křižovatky by měly být opatřeny shodným povrchem s navazující vozovkou. V případě požadované změny povrchu v rámci křižovatek je nutné řešit křižovátku jako kompozičně jednotný celek. Změna povrchů u různě vzdálených výhybek od křižovatek je nevhodná.

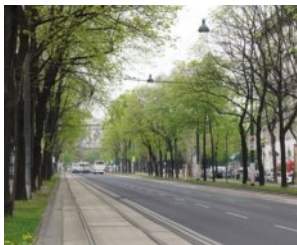
[ PŘÍKLADY: POVRCHY TRAMVAJOVÝCH TĚLES ]



**228** Příklad tramvajové trati, která přirozeným způsobem prochází veřejným prostorem náměstí a přebírá jeho charakter povrchu [ *Brno, náměstí Svobody* ]



**229** Extenzivní bezúdržbové zatravnění tramvajového pásu [ *Itálie, Florencie* ]



**230** Příklad tramvajové trati vedené při kraji vozovky, která napomáhá zklidnění ulice a umožňuje pohodlné nastupování bez potřeby ostrůvků [ *Rakousko, Vídeň* ]



**231** Pěší zóna - povrch v jedné úrovni a jednolitým materiálu poskytuje sjednocení prostoru [ *Slovensko, Bratislava* ]



**232** Vhodný příklad samostatně vedených tramvajových kolejí s ohledem na charakter prostředí a jeho možnosti [ *Praha 1, Hradčany* ]



**233** Příklad tramvajové trati, procházející sdíleným prostorem ulice [ *Brno, Masarykova* ]



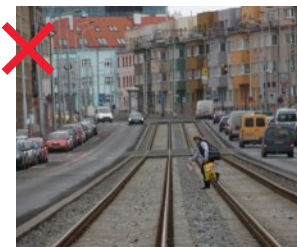
**234** Tramvajový pás po zatravnění. Tento druh zatravnění vyžaduje vysoké nároky na údržbu v podobě zavlažování a sečení [ *Praha 6, Podbaba* ]



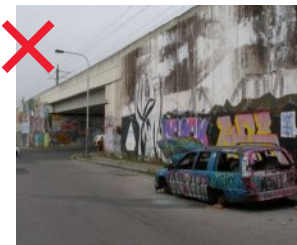
**235** Alternativní řešení povrchu tramvajové trati na mostě dřevěným krytem [ *Francie, Grenoble* ]



**236** Různě vzdálené zakončení různorodého povrchu v rámci křižovatky je z celkového vnímání prostoru nevhodné. Křižovatka by měla mít celkově jednotný povrch s jasným vymezením oproti navazujícímu povrchu ulice [ *Praha 2, Karlovo náměstí* ]



**237** Otevřené tramvajové svršky ve městě vytvářejí bariéru a dehonestují prostor ulice. Pro městské prostředí jsou zásadně nevhodné [ *Praha 10, V Olšínách* ]



**238** Samostatné tramvajové estakády ve městě jsou nepřijatelným řešením. Nevytvářejí přirozené městské prostředí a výrazným způsobem rozdělují prostor města. Vytvářejí kolem sebe vnitřní periferie [ *Praha 12, Modřanská tramvajová trať* ]

### D.1.1.4 Hrany a rozhraní povrchů

*Hrany a rozhraní by měly být součástí kompozice celku, neměly by být bariérou ale přirozeným vodítkem a pomáhat organizaci prostoru.*

Výškové členění pomocí obrubníků plní roli vizuálního a fyzického vymezení ploch různého využití, napomáhá organizaci využívání prostoru a plynulosti pohybu, chrání chodce a usměrňuje odvodnění povrchů. Na otevřeném prostranství (např. v parcích) plní rovněž funkci vodicích linií pro zrakově postižené.

#### OBRUBNÍKY

Pro Prahu jsou typické masivní žulové obrubníky s kamenickými zámky. Tyto kamenné obrubníky patří k pražskému charakteru a je vhodné i vzhledem ke své životnosti je zejména v historickém a kompaktním městě zachovat.<sup>[D.1.13]</sup> Kamenné zámky by měly vždy směřovat vpravo ve směru pohledu z chodníku. Nové řezané žulové obrubníky bez kamenických zámků s vyšším průřezem nejsou příliš stabilní, při najetí vozidla na jejich povrch velmi často dochází k jejich vylovení z plánované polohy, což představuje nebezpečné situace, ale i následné vyšší náklady na údržbu.

.....  
[D.1.13] ↗ SCHUBERT, Alfréd a kol. *Péče o památkově významné venkovní komunikace*. 1. vyd. Praha: Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, 2007. 166 s. Odborné a metodické publikace; sv. 33. ISBN 978-80-87104-10-1.

V zahradním a modernistickém městě je vhodné užívat kvalitní betonové obrubníky. Vždy však závisí na použitém materiálu navazujících povrchů.

Pro autobusové zálivy je žádoucí používat zkosený nebo tzv. kasselský obrubník, speciální tvarovaný obrubník, který je svým profilem uzpůsoben pro blízké najetí autobusu ke hraně nástupiště a zabraňuje poškození pneumatiky i obrubníku.

V místech pěších vazeb, přechodů a míst pro přecházení je třeba používat snížení obrub jejich zapuštěním do úrovně navazujícího povrchu.

#### PARKOVÉ OBRUBNÍKY

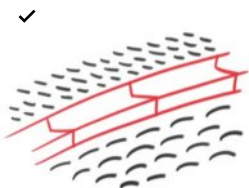
V parkově upravených plochách je vhodné minimalizovat výškové rozdíly mezi zpevněnými a nezpevněnými plochami a užívat zejména skryté obrubníky. Může jít o zapuštěný plech v úrovni zpevněného povrchu či speciální parkové obrubníky. Hrany frekventovaných průchozích cest přes park by však zpravidla měly zabezpečit funkci vodicí linie pro nevidomé.

#### VYMEZUJÍCÍ HRANY

Hrany zpravidla zabezpečují vyhrazení samostatných pruhů odděleného provozu ve vozovkách vůči jízdniému pruhu vozidel (tramvajový pás, cyklopruh). Tyto hrany je vhodné používat pouze tam, kde vzhledem k neukázněnosti řidičů nepostačí odlišení změnou materiálu či formou vodorovného dopravního značení (viz také *Dopravní prvky a značení* → [D.3.3/s. 190]) a kde je bezpodmínečně nutné posílit ochranu tramvajového pásu nebo cyklopruhu před vjezdem vozidel.

Vymezující hrana tramvajového pásu by měla být vždy natolik nízká, aby ji v případě nutnosti (záchranné vozy, nehody apod.) bylo možné vozidlem bez problému přejet. V současné době se často užívají tzv. betonové „bumlíky“. Bylo by vhodné vyhledat další jiná vhodná řešení, která budou odpovídat městskému prostředí, zejména pro historické město.

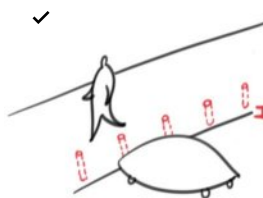
[ PRAVIDLA: HRANY A ROZHRANÍ POVRCHŮ ]



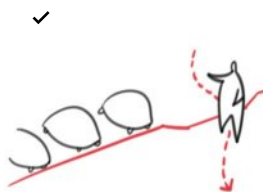
V historickém a kompaktním městě je žádoucí užívat kamenné žulové obrubníky s kamenickými zámky. Směr zámků by měl vždy směřovat po směru hodinových ručiček při pohledu z chodníku.



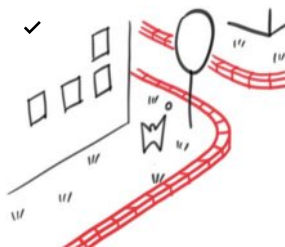
V případech, kde jsou chodník a vozovka v jedné výškové úrovni, je žádoucí ohraničit chodník linií (řadou dlažebních prvků), které zároveň mohou tvořit oporu pro dlažbu. Odlišovací funkci může rovněž mnohdy zastávat i kontinuální kryt odvodňovacího žlábků nebo jiný, vhodně volený odlišovací materiál.



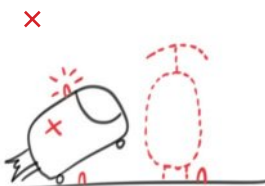
Tam, kde dopravní zatížení vyžaduje fyzické oddělení automobilového provozu od pěšího a zároveň je žádoucí vytvoření plochy v jedné výškové úrovni, lze použít buď sloupek, nebo snížený obrubník.  
 →[D.5.7.2 Patníky a sloupky/s. 236]



Výška rozhraní dvou ploch (obrubníku) by měla znesnadňovat vozidlům vjezd na chodník a chránit chodce tam, kde je to nutné. V místech pěších vazeb však musí být umožněno pohodlné bezbariérové napojení chodníku na vozovku s nulovým rozdílem výšek.



V modernistickém městě lze, v závislosti na navazujících površích, užívat kvalitní betonové či jiné prefabrikované obrubníky.



Vymezující prvky v rámci vozovky je žádoucí provádět pouze tam, kde je nevyhnutelné ochránit nerušený průjezd tramvajové dopravy jiným způsobem. Je vhodné je provádět tak, aby nenarušovaly celistvost ulice a aby bylo možné je v případě potřeby přejet (zásobování, záchranné vozy, nehody).

[ PŘÍKLADY: HRANY A ROZHRANÍ POVRCHŮ ]



**239** Typický pražský žulový obrubník s kamenickým zámkem ponechaný a zapuštěný do úrovně navazujícího povrchu chodníku [ *Praha 2* ]



**240** Možné oddělení tramvajové trati odvodňovacím kanálkem, namísto zvýšené zábrany [ *Rakousko, Graz* ]



**241** Sklopený obrubník vymezující parkovací stání od vozovky je vhodným dělicím prvkem těchto dvou prostorů [ *Praha 7, Bubeneč* ]



**242** Stupňovaný obrubník pro nájezd na sdílenou plochu křižovatky [ *Praha 1, Dlouhá* ]

## D.1.2 Materiály a povrchy prvků

*Jednotná barevnost všech utilitárních prvků přispívá vizuálnímu sjednocení a zklidnění celkového působení veřejných prostranství.*

Volba materiálů jednotlivých prvků a jejich povrchových úprav by měla vždy vycházet z celkového konceptu daného prostranství. Sladění materiálů, povrchů a barevnosti přispívá ke zcelení a zklidnění celkového působení daného prostranství a současně podporuje kompoziční diference. Podoba utilitárních prvků (sloupy veřejného osvětlení, trakčního tramvajového vedení, sloupky košů, zábradlí, sloupky, odpadkové koše, kovové nohy typizovaných laviček apod.) by měla být podřízena celku, diference by měly být vždy zdůvodněné na základě architektonické kompoziční hierarchie prostoru.

Materiály je obecně vhodné užívat v jejich přirozené vizuální podobě. Pokud jsou povrchové úpravy nezbytné pro životnost prvku nebo usnadnění údržby, neměly by překrýt přirozený charakter materiálů (např. u dřevěných prvků by mělo být zpravidla vnímaným materiálem dřevo namísto laku). Materiál a povrchovou úpravu prvků je třeba volit primárně s ohledem na charakter veřejného prostranství a jeho umístění v rámci města. V přírodním prostředí je vhodné volit spíše přírodní či přírodě blízké materiály, v městském prostředí současně kvalitní a odolné materiály. Vhodné jsou zejména povrchy, které mají schopnost přirozeného stárnutí (bronz, nerez, corten, hliník, mosaz, beton, kámen, tvrdé dřevo, vakuově impregnované dřevo, plastifikované dřevo, HD plasty).

Vhodnými trvalými povrchovými úpravami je žárové pokovení či práškové lakování. Naprosto nevhodnými povrchy jsou nejrůznější materiálové a strukturální imitace („jako dřevo,“ „jako kámen,“ „jako dlažby“) vedoucí k velmi rychlému morálnímu zastarávání.

Materiál a povrchovou úpravu prvků určených k sezení či jinou formu kontaktního užívání je třeba volit s ohledem na hmatové vnímání (např. teplotně stabilní, hladké, měkké apod.).

### BAREVNOST PRVKŮ

Jednotná barevnost všech utilitárních kovových prvků na veřejných prostranstvích napomáhá vizuálnímu sjednocení a zklidnění celkového působení daného prostoru a posiluje charakter města Prahy jako celku i jejích základních částí.

Tradiční barvou prvků v historickém městě byla barva litiny, tj. tmavě šedá.<sup>[D.1.14]</sup> Všechny nově osazované, nahrazované a repasované utilitárně užívané kovové prvky na veřejných prostranstvích v historickém

.....

[D.1.14] ↗ MONZER, Ladislav. *Osvětlení Prahy: proměny sedmi století*. Praha: FCC Public, 2003. 155 s. ISBN 80-86534-04-9

Volná citace: *Dnes zakotvené užívání tmavě zelené barvy v historickém městě vzniklo náhodně při budování výstaviště a nemá hluboké historické kořeny. První litinové kandelábrů a lucerny z roku 1847 byly natřeny pouze grafitem rozpuštěným v oleji. Přirozený litinový povrch bez barevného nátěru měly i kandelábrů a lucerny po velké rekonstrukci v roce 1867. V průběhu jubilejní výstavy (Výstaviště) došlo k zakoupení přílišného množství tmavozelené barvy, která byla požadována uměleckou komisí pro barevnou úpravu laviček Stromovky. Aby barva nepřišla vniveč, magistrát se rozhodl natřít touto barvou všechny litinové prvky ve městě. Například i zábradlí a kandelábrů.*

a kompaktním městě, by měly mít povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021. Tmavě šedá působí ve městě elegantněji a méně nápadně, proto je vhodná pro použití v centru města a v městském prostředí. Pokud to celková koncepce daného prostranství vyžaduje, mohou být ve výjimečných případech na základě architektonického konceptu prvky na významných prostranstvích a v parcích opatřeny i jinou barvou. U historických lamp a kandelábrů v historickém městě je třeba postupovat v souladu s principy památkové péče.

Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě světle šedé RAL 7004. Kovové prvky s pozinkovanou úpravou je možné ponechat bez nátěru. Světle šedá lépe splývá s oblohou, proto je vhodné její použití mimo souvislou zástavbu.

Na rozhraní je barevnost tmavších prvků primární. Barva prvků v jedné ulici přesahující do zahradního a modernistického města by měla být shodná v tmavším odstínu v celé délce ulice. Specifické situace je třeba vždy posuzovat individuálně. Konkrétní a historicky cenné umělecké artefakty se mohou vymykat a řešit individuálně.

### POVRCHOVÁ ÚPRAVA PROTI VYLEPOVÁNÍ PLAKÁTŮ

Povrchová úprava nesmí prvek esteticky či funkčně degradovat, a to ani z hlediska druhotných funkcí prvků, například pro opírání. Nátěry „antiposter“ jsou často velmi hrubé, ostré a na dotek nevhodné. Je proto žádoucí používat co nejjemnější zrnitost nebo jinou úpravu, která by byla vizuálně i pro dotek příjemná (např. vertikální vroubkování).

[ PRAVIDLA: MATERIÁLY A POVRCHY PRVKŮ ]



Materiálové a designové řešení všech prvků umístovaných na veřejných prostranstvích by mělo reagovat na charakter místa, lokality, kompozici prostoru a umístění v rámci hierarchie veřejných prostranství.



Prvky z přírodních materiálů je vhodné používat primárně v jejich přirozené podobě. Nezbytné povrchové úpravy pro životnost, usnadnění údržby či užžitnou hodnotu prvku (např. dřevěné prvky) by neměly překrýt přirozený charakter materiálu.



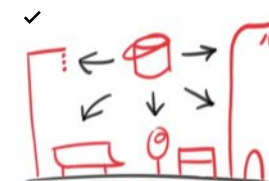
Při volbě materiálu a povrchu prvků určených k sezení je třeba zohledňovat především komfort sezení, zejména s ohledem na horké, chladné nebo deštivé dny. Nejvhodnějším materiálem z hlediska komfortu je dřevo, méně vhodným, ale možným je kámen, přirozený kov či broušený beton (umělý kámen).



Užití kvalitního materiálu je žádoucí i pro mobilní sedací nábytek a stoly. Použití plastového mobiliáře není na veřejných prostranstvích vhodné. Pokud je plast použit, musí být kvalitní a nesmí vyvolávat laciný dojem.



Všechny prvky umístované na veřejných prostranstvích (mobiliář, typizované stavební objekty, nadzemní prvky TI) musí být vyrobeny z kvalitních a trvanlivých materiálů vysoké pohledové kvality se schopností stárnutí a měly by být odolné proti vandalismu.



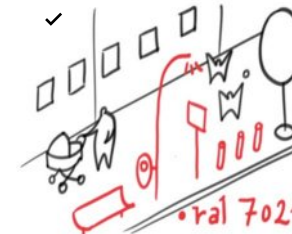
Všechny standardní nadzemní kovové prvky umístované ve veřejném prostoru (včetně všech prvků technické a dopravní infrastruktury, tj. zábradlí, sloupků, sloupů atd.) by měly být v rámci řešeného prostoru opatřeny identickou povrchovou úpravou v jednotné barvě.



Všechny objekty a prvky (výložníky, svítidla, skříně, zařízení atd.) umístěné na nadzemních prvcích technické a dopravní infrastruktury (sloupy, sloupky, skříně atd.) musí být opatřeny shodnou povrchovou úpravou jako prvek nosný.



Povrchová úprava prvků proti vylepování plakátů nesmí degradovat prvek z estetických nebo funkčních důvodů (např. příliš hrubá zrnitost nástřiku, způsobující oděrky při otření). Pro zohlednění i druhotných funkcí prvků (například opírání o prvek) je vhodné např. volit jemnější zrno nebo vsíslé drážkování.



V historickém, kompaktním a zahradním městě bude standardně použita stejná povrchová úprava všech kovových povrchů:

tmavě šedá - RAL 7021



V modernistickém městě bude standardně použita stejná povrchová úprava všech kovových povrchů:

světle šedá - RAL 7004,  
případně přirozený pozink



RAL 7021

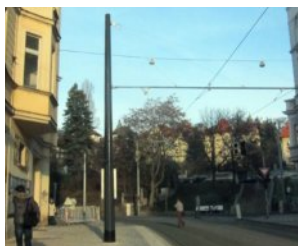


RAL 7004

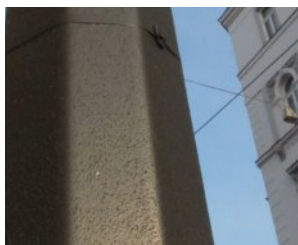
[ PŘÍKLADY: MATERIÁLY A POVRCHY PRVKŮ ]



**243** Sjednocení barevnosti všech prvků  
 A69 architekti  
 [ *Cheb, ul. Svobody, pěší zóna* ]



**244** Vhodná barevnost prvku  
 v městském prostředí  
 [ *Praha 10, Moskevská* ]



**245** Vhodná povrchová úprava  
 proti plakátům s menší zrnitostí,  
 která není nepříjemná na dotek  
 [ *Praha 10, Moskevská* ]



**246** Barevnost sloupů a prvků by  
 měla být jednotná pro celý prvek  
 [ *Praha 1, Letenská* ]



**247** Prvek umístěný na jiném  
 prvku nerespektuje barevnost  
 a povrchovou úpravu prvku  
 nosného  
 [ *Praha 10, Moskevská* ]



**248** Nevhodná povrchová úprava  
 proti plakátům v podobě příliš  
 hrubé zrnitosti  
 [ *Praha 1* ]



**249** Nevhodně umístěná vybavení  
 veřejného prostoru opatřená  
 různými barvami  
 [ *Praha 4, Dvorce* ]



**250** Dřevo v přirozené formě je vhodné zejména pro prvky a mobiliář  
 určený pro sezení  
 [ *Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck* ]



**251** Masivní dřevo  
 v přirozené formě  
 [ *Německo, Berlín, Park  
 am Gleisdreieck* ]



**252** Prvky z přirozeného  
 předoxidovaného plechu (Corten)  
 [ *Německo, Berlín* ]

## D.1.3 Příklady povrchů a jejich užívání

### [ NEZPEVNĚNÉ POVRCHY ]



**253** Hlinitopísčítý mlat

Použití:  
 pochozí a pobytové plochy parků,  
 nádvoří, rabátka stromů, povrchy  
 cest pro běhání



**254** Válcovaný štěrk jemné frakce

Použití:  
 pochozí a pobytové plochy parků,  
 nádvoří, rabátka stromů



**255** Přírodní měkký povrch  
 pro dětské hřiště (borka)

Použití:  
 dětská hřiště, rabátka stromů



**256** Písek

Použití:  
 dětská hřiště, povrchy  
 u relaxačních ploch apod.



**257** Zatravněné povrchy

Použití:  
 parky, trávníky



**258** Extenzivní zeleň

Použití:  
 tramvajové pásy, středy kruhových  
 objezdů apod.



**259** Dřevěná kůra

Použití:  
 povrchy cest v parcích určených  
 pro běhání

### [ SKLÁDANÉ KAMENNÉ POVRCHY ]



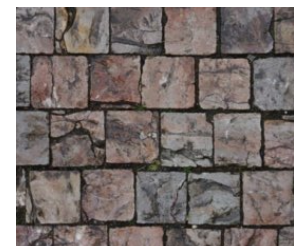
**260** Rulová dlažba  
 nepravidelného formátu

Použití:  
 parkové cesty, nádvoří



**261** Nepravidelná dlažba ze  
 štípaných kostek

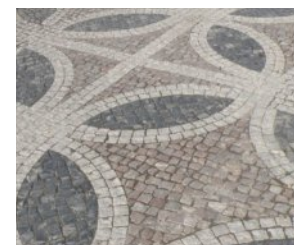
Použití:  
 zachovalé chodníky historického  
 města



**262** Pražská mozaika ze  
 sliveneckého mramoru

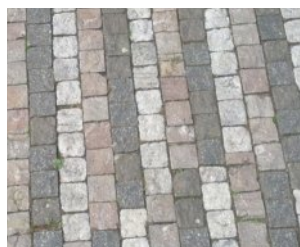
Použití:  
 chodníky podél budov výlučně  
 historického města

Poznámka:  
 velmi vysoká cena, vytěžený lom

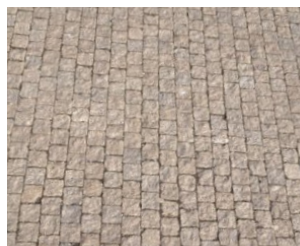


**263** Pražská mozaika ze strojně  
 sekaných kostek

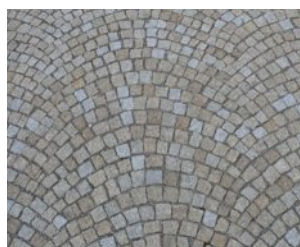
Použití:  
 chodníky podél budov  
 historického města



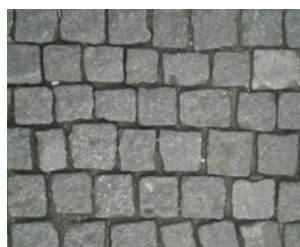
**264** Řezaná pražská mozaika  
 Použití:  
 chodníky podél budov  
 kompaktního a historického města  
 Poznámka:  
 Pro správné vyniknutí vzorů je  
 třeba užívat materiál výrazně  
 odlišné barevnosti.



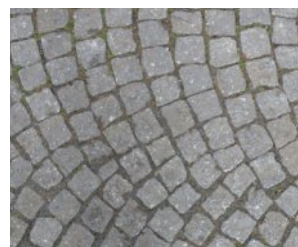
**265** Šedoběžová žulová dlažba  
 formátu pražské mozaiky  
 6 x 6 cm  
 Použití:  
 chodníky historického  
 a kompaktního města, rozhraní  
 parků, chodníky v parcích



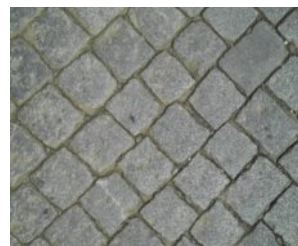
**266** Kroužková žíhaná žulová  
 dlažba malého formátu 6 x 6 cm  
 Použití:  
 sdílené komunikace, zvýšené  
 křižovatky, parkovací zálivy,  
 parkoviště historického  
 a kompaktního města



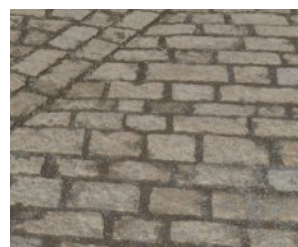
**267** Žulová dlažba  
 z drobných kostek  
 10 x 10 cm  
 Použití:  
 sdílené komunikace, zvýšené  
 křižovatky, parkovací zálivy,  
 parkoviště historického  
 a kompaktního města



**268** Žulová dlažba z drobných  
 kostek kladená včejřívově  
 10 x 10 cm  
 Použití:  
 sdílené komunikace, zvýšené  
 křižovatky, parkovací zálivy,  
 parkoviště historického  
 a kompaktního města



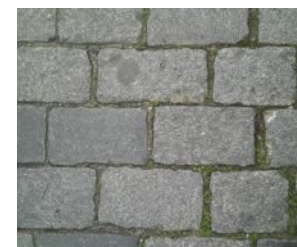
**269** Žulová dlažba z drobných  
 kostek kladená „na koso“  
 10 x 10 cm  
 Použití:  
 vhodné pro pojížděné povrchy pro  
 cyklisty v historickém městě



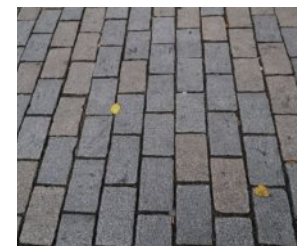
**270** Žulová žíhaná dlažba  
 velkého formátu  
 Použití:  
 sdílené komunikace, zvýšené  
 křižovatky, parkovací zálivy,  
 parkoviště historického  
 a kompaktního města



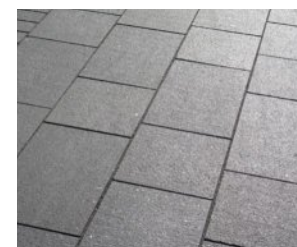
**271** Křemencová dlažba  
 velkého formátu  
 Použití:  
 vozovky v historickém městě  
 a ve zklidněných ulicích  
 kompaktního města, náměstí,  
 sdílené prostory historického  
 města



**272** Žulová vozovková dlažba  
 velkého formátu 16–18 x 14 cm  
 Použití:  
 vozovky v historickém městě  
 a ve zklidněných ulicích  
 kompaktního města



**273** Kamenná žulová  
 dlažba řezaná  
 Použití:  
 pochozí plochy pěších zón,  
 náměstí, sdílené prostory  
 historického a kompaktního města



**274** Velkoformátová kamenná  
 žulová dlažba  
 Použití:  
 pochozí plochy pěších  
 zón, náměstí historického  
 a kompaktního města

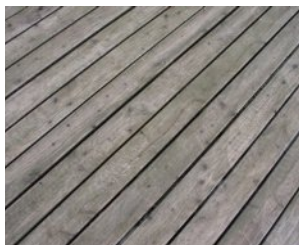


**275** Velkoformátová kamenná  
 žulová dlažba různé barevnosti  
 a formátů  
 Použití:  
 pochozí plochy pěších zón,  
 náměstí, nádvoří, piazzety  
 historického a kompaktního města

## [ DŘEVĚNÉ POVRCHY ]

**276** Dřevěné povrchy

Použití:  
 pochozí plochy v parcích, mostů  
 apod.  
 zpravidla mimo historické město

**277** Dřevěné povrchy

Použití:  
 pochozí plochy parků, mostů,  
 předzahrádek, teras apod.  
 zpravidla mimo historické město

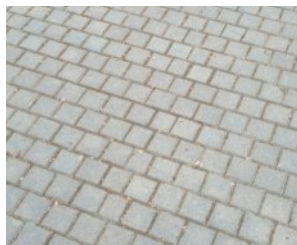
**278** Dřevěné povrchy

Použití:  
 shodiště, obruby

**279** Dřevěné plošné povrchy

Použití:  
 plovoucí mola, nábřeží apod.

## [ BETONOVÉ PREFABRIKOVANÉ POVRCHY ]

**280** Maloformátová  
betonová dlažba

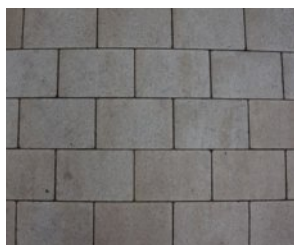
Použití:  
 chodníky zahradního  
 a modernistického města

**281** Maloformátová  
betonová dlažba

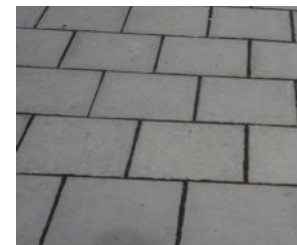
Použití:  
 chodníky zahradního  
 a modernistického města

**282** Betonová dlažba  
středního formátu

Použití:  
 chodníky zahradního  
 a modernistického města, některé  
 chodníky kompaktního města

**283** Betonová dlažba  
středního formátu

Použití:  
 chodníky zahradního  
 a modernistického města, některé  
 chodníky kompaktního města

**284** Betonová dlažba  
středního formátu

Použití:  
 chodníky zahradního  
 a modernistického města

**285** Velkoformátová  
betonová dlažba

Použití:  
 pochozí plochy teras, střeš,  
 periferních náměstí

**286** Velkoformátová  
betonová dlažba

Použití:  
 pochozí plochy teras, střeš,  
 periferních náměstí

[ ALTERNATIVNÍ SKLÁDANÉ POVRCHY ]



**287** Velkoformátové desky pro pohyb po nepevněném povrchu  
 Použití:  
 parky, trávníky  
 zpravidla mimo historické město



**288** Velkoformátové desky pro pohyb po nepevněném povrchu  
 Použití:  
 parky, trávníky,  
 zpravidla mimo historické město

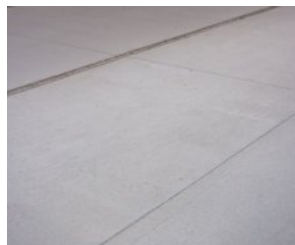


**289** Kamenná dlažba se zatravněnou spárou  
 Použití:  
 zásadbový pás stromořadí,  
 parkoviště, chodníky zahradního města



**290** Cihlová dlažba  
 Použití:  
 chodníky zahradního  
 a modernistického města

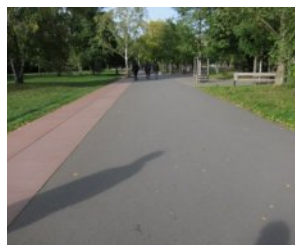
[ MONOLITICKÉ POVRCHY ]



**291** Betonová monolitická plocha  
 Použití:  
 pochozí plochy pěších zón,  
 náměstí modernistického města



**292** Betonová monolitická plocha  
 Použití:  
 skateparky  
 zpravidla v modernistickém městě



**293** Asfalt  
 Použití:  
 chodníky, vozovky ulic zatížených motorovou dopravou



**294** Probarvený asfalt  
 Použití:  
 vytížené chodníky uvnitř parků,  
 cyklostezky apod.



**295** Broušený probarvený asfalt  
 Použití:  
 kvalitní chodníky

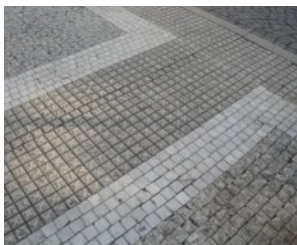


**296** Měkký gumový povrch  
 Použití:  
 dětská hřiště  
 zpravidla mimo historické město



**297** Tvarované monolitické plochy hřišť  
 Použití:  
 dětská hřiště  
 zpravidla mimo historické město

[ HMATNÉ PRVKY PRO NEVIDOMÉ ]



**298** Dlažba pro signální pásy s výstupky pravidelného tvaru je vhodným řešením začlenění hmatových prvků do historického prostředí, neboť barevně i materiálově odpovídá okolním povrchům  
 [ *Praha 7, Bubeneč* ]



**299** Použití dlažby s výstupky pravidelného tvaru v kombinaci s hladkou žulovou dlažbou, která v souladu s normou zajišťuje dostatečný kontrast a oddělení od okolního povrchu, aniž by tím vizuálně degradovala historické prostředí  
 [ *Lázně Bohdaneč* ]



**300** Docílení hmatového kontrastu použitím hladké dlažby v hrubém povrchu. Toto řešení však není v souladu s českými předpisy  
 [ *Lázně Bohdaneč* ]  
 ↗ §! Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.



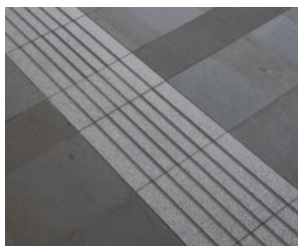
**301** Příklad signálního pásu, který je proveden ze stejného materiálu jako okolní povrch a odlišuje se pouze strukturou povrchu. Řešení je vhodné například do památkových zón a rezervací, kde není požadavek na vizuálně kontrastní řešení  
 [ *Velká Británie, Londýn* ]



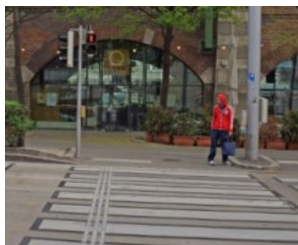
**302** Použití kamenné dlažby pro signální a varovný pás v historickém prostředí  
 [ *Kolín, Karlovo náměstí* ]



**303** Vodicí linie provedená žlábkováním v hladké kamenné dlažbě v hrubém povrchu chodníku  
 [ *Rakousko, Vídeň* ]



**304** Vodicí linie provedená žlábkováním v hladké kamenné dlažbě povrchu chodníku  
 [ *Ostrava, Svinov* ]



**305** Vodicí pás přechodu umístěný při okraji přechodu provedený vystouplou hmatovou úpravou. Tento způsob umístění je v rozporu s českými předpisy  
 [ *Rakousko, Vídeň* ]  
 ↗ §! Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.



**306** Esteticky kvalitní řešení vodících linií a signálních pásů vhodné pro významná a vysoce zatížená prostranství  
 [ *Japonsko, Tokyo* ]



**307** Způsob řešení varovného pásu, který umožní změnit strukturu povrchu bez nutnosti použití jiného druhu dlažby  
 [ *Velká Británie, Londýn* ]

[ OBRUBNÍKY ]



**308** Kamenný žulový obrubník s kamenickým zámkem

Použití:  
historické a kompaktní město



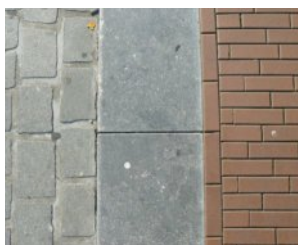
**309** Sklopený kamenný žulový obrubník

Použití:  
parkovací zálivy v historickém a kompaktním městě



**310** Stupňovaný kamenný žulový obrubník

Použití:  
vjezdy do zvýšených křižovatek a vídeňských zastávek



**311** Zapuštěný kamenný žulový obrubník

Použití:  
sdílené prostory



**312** Sedací obrubník

Použití:  
parky a náměstí



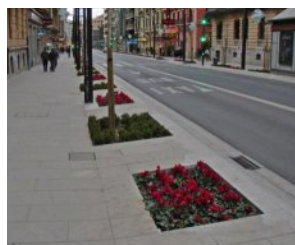
**313** Sedací obrubník

Použití:  
parky a hřiště



**314** Rozhraní zvýšeným povrchem

Použití:  
parky a hřiště



**315** Příklad možného atypického řešení rozhraní



**316** Parkový ocelový obrubník

Použití:  
parky



## D.2 Stromy a vegetace

*V případě dostupnosti vody a dobrého zdravotního stavu je vzrostlý strom schopen v létě odpařit až 200 litrů vody za den a efektivně regulovat teplotu v okolním prostředí přeměnou vody ve vodní páru.*

Stromy a vegetace jsou neopominutelným prvkem veřejných prostranství, regulují extrémní teploty ve městě, pomáhají příznivému proudění a vlhkosti vzduchu, snižují jeho znečištění prachem, poskytují stín, produkují kyslík, jímají CO<sub>2</sub>, jsou reprezentantem živé přírody ve městě, biotopem dalších druhů, zprostředkovávají proměnu ročních období a estetické vjemy. Pomáhají kompenzovat negativní dopady automobilové dopravy a přehřívání městského prostředí. Reprezentované konkrétními rostlinnými druhy jsou nedílnou součástí identity města stejně jako širší krajiny utvářené místním podnebím.

V případě promyšleného a správného použití je možné s jejich pomocí kompenzovat negativní dopady záboru volné krajiny způsobené urbanizací a vytvářet plnohodnotné obytné prostředí s možností regenerace duševních sil. Tyto funkce plní nejlépe velké stromy.

Stromy a vegetace se jako živé prvky dynamicky vyvíjejí v čase i prostoru. Stejnou roli jako kvalita založení hraje kvalitní systém péče, který v průběhu života stromů a ostatních vegetačních prvků cíleně ovlivňuje jejich vývoj. Tuto kontinuitu nezajistí pouze dobře zpracovaná projektová dokumentace, nutné jsou další nástroje jako například kvalitní pasportizace, závazný plán péče a zapojení budoucích uživatelů do přípravy projektu.

Odpovídající péče o veřejné plochy s vegetačními prvky, zejména pak o parky, je nákladná. Vyčíslení nákladů na péči o vegetační plochy a způsob financování by měl být řešen v koncepční fázi. Nezbytná je tedy provázanost návrhu a plánu péče.

Mnohé stromy a smíšené porosty ve městě pocházejí ze spontánních náletů nebo jsou pozůstatkem původní vegetace volné krajiny. Tyto prvky je nutné

dobře vyhodnotit, a pokud je to účelné, začlenit do celkového návrhu. Předpokladem je kvalitní dendrologický průzkum a jeho vyhodnocení.

Respektování a vědomé využívání přírodních procesů vede jak k vyšší ekologické hodnotě městské zeleně, tak k nižším nákladům při realizaci a údržbě. Zároveň je třeba zohledňovat uživatelské požadavky a respektovat praxi ověřené technologické postupy.

*Stromy a vegetace jsou živými organismy, vyvíjejí se v čase. Kvalitní založení musí být doprovázeno kvalitním systémem péče a již v návrhu je potřeba řešit každoroční náklady a způsob financování.*

Zcela zásadní pro vitalitu stromů a vegetace a pro kvalitu jimi poskytovaných služeb je dostupnost vody, kterou je potřeba řešit v souvislosti s decentralizovaným odvodňováním při *Hospodaření s dešťovou vodou* → [C.2.8/s. 116]. V případě významných ploch zeleně je možné uvažovat o trvalé umělé závlaze. Je potřeba upřednostnit užitkovou vodu z přirozených zdrojů vody v Praze.

Stromy v ulici by neměly být nahrazovány malými stromy či keři umístovanými do mobilních nádob. Přínos takto použitých dřevin je pro životní prostředí

nepoměrně menší, naopak náklady na pravidelnou péči o ně jsou neúměrně vyšší. Jejich použití ve městě je doplňkové a vztahují se na ně přiměřeně zásady pro *Mobiliiář* →[D.5/s. 207]. Uplatní se zejména v poloveřejných vyhrazených prostorech, případně v obytných ulicích. Vzhledem ke zvýšeným nákladům na údržbu by měly být svěřeny po vzájemné dohodě do správy majitelů přilehlých nemovitostí. Stejně tak zelené fasády by neměly být chápány jako náhrada za stromy. Pnoucí rostliny vysazené například k bočním fasádám v prolukách a v průmyslových areálech jsou vítaným doplňkem stromů, nemohou je ale plně nahradit. Důležité je, aby pnoucí rostliny byly vysazeny do volné půdy, případně jim byl zajištěn dostatečně objemný prostor k prokořenění. Při výsadbě u paty domu by neměly být vysazovány blíže než 0,5 m od fasády.

Integrovaný návrh veřejného prostranství vyžaduje úzkou spolupráci specialistů již v koncepční fázi. Má-li obsahovat též ekologické, sociálně-ekologické a krajinářské aspekty, je vhodné zajistit účast krajinářského architekta ve všech fázích projektu.

## D.2.1 Stromy

*Aby byly stromy zdravé a bezpečné a dožily se dospělosti, je potřeba jim zajistit dostatečný prokořenitelný prostor a dostatečnou plochu pro vsak dešťové vody.*

*Strom má prostorový, ale také symbolický význam.*

### CHARAKTERISTIKA, ROLE A VÝZNAM

Strom hraje důležitou roli ve městě. Jako solitérní strom, jako *Stromořadí, aleje a skupiny stromů* →[D.2.2/s. 165], bosket či porost. Má prostorový, ale též symbolický význam. Může být vnímán jako zástupce konkrétního druhu nebo jako jedinec. Lidé si ke konkrétním stromům umějí vytvořit silný citový vztah. Stromy jsou ale nejen architektonickým kompozičním prvkem, jsou zároveň součástí živé přírody, biotopem. Jejich individuální hodnota stoupá úměrně jejich velikosti a stáří. Jejich přítomnost ve městě obecně významně přispívá k pobytové kvalitě prostoru a zlepšení zdravého prostředí.

Stromy významně rozšiřují možnosti citlivého začlenění staveb do struktury města a krajiny, pokud je připraven krajinářský koncept.

Stromy na veřejných prostranstvích rostou buď přímo v ulici, nebo do veřejného prostoru vstupují svojí korunou z přilehlých zahrad, předzahrádek a dvorů. Ty druhé mají pro veřejný prostor rovnocenný význam. Většinou jsou součástí soukromého pozemku a jejich ochrana nebo sdílená péče musí být předmětem dobrovolné dohody.

Na vhodných místech lze využít stromy z náletů. Samovolně vzrostlé stromy mohou představovat oživující a vitální složku městského prostředí.

Pokud to podmínky dovolují, je potřeba upřednostnit výsadbu velkých a středních druhů stromů, jejichž přínos zejména s ohledem na jejich ekologické vlastnosti (odpar, transpirace a stínění) je mnohonásobně vyšší než v případě malých stromů.

Použijeme-li strom jako jednotlivý solitérní prvek, jsou na jeho vzhled kladeny vysoké nároky. Uplatňuje se ze všech stran a jako těžiště prostoru. V případě takto významného stromu hraje velkou roli výběr konkrétního jedince v pěstební školce přímo projektantem. Pravidla pro použití stromu ve skupině jsou uvedena v kapitole *Stromořadí, aleje a skupiny stromů* →[D.2.2/s. 165].

*Stromy na veřejných prostranstvích významně přispívají k pobytové kvalitě prostoru a zlepšení zdravého prostředí.*

## ZÁKLADNÍ PODMÍNKY VÝSADBY STROMŮ VE VEŘEJNÉM PROSTORU

Nezbytné je zodpovědně prověřit možnost využití stávajících stromů již ve fázi přípravy projektu projektantem. V rámci průzkumů a rozborů je potřeba zpracovat dendrologický průzkum.

Přesná technologie výsadby je stanovena projektem vegetačních úprav v dokumentaci stavby. Výsadba stromů ve specifických podmínkách města se řídí následujícími zásadami:

- Zhodnotit stanoviště a na základě toho:
  - a) navrhnout vylepšení stanovištních podmínek,
  - b) zvolit vhodné druhy, odrůdy a typ výpěstku pro tyto podmínky

Městský prostor nemá většinou ideální podmínky pro růst a dlouhodobý vývoj stromů, tyto podmínky je téměř vždy potřeba vytvořit. Stejně významná je volba druhu, který má prověřenou odolnost vůči negativním vlivům městského prostředí a odpovídající prostorové parametry. V některých případech jde o hlavní kritérium výběru druhů a ostatní kritéria např. historický kontext, požadavek na domáci a tradiční dřevinu jsou mu podřízeny. V památkově chráněných historických plochách by volba taxonu měla vycházet z projednané koncepce pro danou rezervaci nebo zónu, viz *Stromořadí, aleje a skupiny stromů* →[D.2.2/s. 165]. Existuje velká odrůdová různorodost. U některých druhů je nutná přesná specifikace včetně kultivaru (odrůdy). Typickou formu původního druhu zachovávají jen některé kultivary.

- Zajistit dostatečný prostor pro stromy, zejména podzemní dostatečně provzdušněný a prokořenitelný, který je předpokladem jejich dlouhodobé existence v daném místě

Jde o „nutný prostor využitelný pro růst kořenového systému vysazovaného stromu. Objem musí odpovídat velikosti daného taxonu. Nezakrytá nebo trvale pro vzduch a vodu propustným krytem opatřená plocha musí zaujímat nejméně 6 m<sup>2</sup>. Prostor pro kořenový systém by měl mít základní plochu nejméně 16 m<sup>2</sup> a hloubku nejméně 800 mm<sup>[D.2.01]</sup>. Je-li prokořenitelný prostor velikostně nedostatečný, musí být navržena technická řešení pro jeho zvětšení (například použitím strukturních substrátů jako součást konstrukčních vrstev zpevněných ploch, vytvořením kořenových tunelů, spojovacích příkopů, vytvořením zelených pásů, instalací provzdušňovacích systémů a podobně)“ ↗[SPPK A02, odst. 2.2.10]<sup>[D.2.02]</sup>. Pokud prokořenitelný prostor neodpovídá těmto kritériím, vysazovaný strom je potřeba považovat za výsadbu dočasného charakteru ↗[SPPK A02, odst. 2.2.13]<sup>[D.2.02]</sup>. Důležité je zejména zajištění dostatečného podzemního prostoru při plánování inženýrských sítí, viz *Podzemní vedení sítí* →[D.3.1/s. 180].

.....  
[D.2.01] ↗ ČSN 83 9021. *Technologie vegetačních úprav v krajině. Rostliny a jejich výsadba*. Praha: Český normalizační institut, 2006-02.

[D.2.02] ↗ Mendelova univerzita v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta. SPPK A02 001:2013. *Standardy péče o přírodu a krajinu. Arboristické standardy: Výsadba stromů*. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2013, 48 s.

- Zajistit plochu pro vsak dešťové vody

Tu je potřeba řešit minimálně jako otevřenou půdu nebo dlažbu v suchém loži se širokou spárou, případně s jiným krytem, který propouští vodu a vzduch<sup>[D.2.03]</sup>. V příznivějších prostorových podmínkách je zajištění vody vhodné řešit v souvislosti s koncepcí decentralizovaného odvodňování, viz →[C.2.8 Hospodaření s dešťovou vodou/s. 116]. Na druhou stranu je potřeba vyřešit ochranu proti zasolení a „utopení“ kořenového systému.

- Zajistit použití kvalitních výpěstků určených k výsadbě v městském prostředí

Důležité je, aby byla zajištěna kontrola při převzetí výpěstků, zejména zkontrolována kvalita kořenového balu. Kritéria kvality jsou uvedena ve standardech AOPK ↗[SPPK A02, odst. 3.1]<sup>[D.2.02]</sup> a musí být uvedena v projektové dokumentaci. Dodavatel musí být schopen doložit původ výpěstků a splnění ochranných opatření během transportu. ↗[SPPK A02, odst. 4.1]<sup>[D.2.02]</sup> Je potřeba preferovat materiál pocházející z oblasti s podobnými klimatickými podmínkami.

.....  
[D.2.03] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: Příloha č. 1: Stromy a inženýrské sítě.

- Zabezpečit technologicky správnou výsadbu  
→[s22 Typická výsadba stromu/s. 163]  
včetně volby odpovídajících ochranných  
opatření proti negativním vlivům ve městě

Výsadbu musí provádět odborná firma a s kompetentním dozorem, kvalitní provedení je předpokladem, aby se strom ujal a byl v budoucnu vitální, v dobrém zdravotním stavu a provozně bezpečný. Je potřeba dodržovat základní standardy výsadby.<sup>[D.2.04]</sup> Základními prvky ochrany proti negativním vlivům jsou vhodně zvolený kotevní systém; ochrana kmene proti korní spále např. rákosovou rohoží nebo nátěrem; zvýšení obrubníků v parkovacích pásech jako ochrana proti kontaminované vodě; ochranné manžety proti poškození kmene sekačkami; ochrana proti utužení plochy určené pro vsak vody ochrannými mřížemi, sloupky, zábradlím, případně mulčování plochy minerálními substráty nebo polopropustným mlatem. Ochrana proti psí moči ohrádkou a ochrana kmene proti mechanickému poničení instalací trvalé vertikální mříže.

.....  
[D.2\_04] ↗ ČSN 83 9021. *Technologie vegetačních úprav v krajině: Rostliny a jejich výsadba*. Praha: Český normalizační institut, 2006-02. a ↗ Mendelova univerzita v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta. SPPK A02 001:2013. *Standardy péče o přírodu a krajinu: Arboristické standardy: Výsadba stromů*. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2013, 48 s.

- Zabezpečit péči o nové výsadby stromů

Rozlišuje se tzv. dokončovací péče, která je součástí dodávky realizace výsadby a rozvojová péče, která na ni musí navazovat. Důležité je zejména zabezpečit kontinuitu. Péče obnáší všechny potřebné zásahy nutné pro zdárný růst stromu, jako jsou výchovný řez, kontrola a odstranění kotvicích a ochranných prvků, záливka, hnojení, kypření, odplevelování, ochrana proti chorobám a škůdcům i před mrazem, doplňování mulče.<sup>[D.2.05]</sup> V případě úhynu je nutné jednoznačně určit příčiny, a pokud to situace umožňuje, dřevinu nahradit, ideálně stejným taxonem.

#### OCHRANA A PÉČE O STROM

Strom mění charakter v průběhu své existence, je to živý dynamický prvek. Kromě přesné specifikace výpěstku a způsobu výsadby je potřeba stanovit také typ udržovací péče a pěstební cíl (např. vyvětňování a cílová výška kmene, probírka a v případě dočasných dřevin časový horizont jejich odstranění). Podmínkou je provázanost projektu a plánu péče. Projekt zpravidla stanovuje podmínky pouze v rámci samostatné investiční akce, která je ukončena kolaudací, a není pak nijak zajištěna další návaznost. Pro konkrétní větší park nebo soubor veřejných prostranství s významným zastoupením zeleně by měl

.....  
[D.2\_05] ↗ Mendelova univerzita v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta. SPPK A02 001:2013. *Standardy péče o přírodu a krajinu: Arboristické standardy: Výsadba stromů*. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2013, 48 s.

být zpracován specifický plán péče, který koordinuje jednotlivé činnosti tak, aby odpovídaly dlouhodobému cíli.

Stromy jsou často poškozovány uživateli veřejného prostranství (parkování, vynášení popelnic, vylévání kontaminované vody a roztoků do výsadbového prostoru, poškozování psí močí apod.). Kromě dobře navržených ochranných opatření v projektu je nezbytná osvěta a posílení participace při přípravě projektu zejména při zajištění péče o stromy.

Nutné je zajištění ochrany stromů, jejich koruny, kmene a kořenové zóny při stavebních činnostech.<sup>[D.2.06]</sup> Nezbytné je respektování kořenové zóny →[s26 Ochrana stávajícího stromu/s. 165].

*Stavební úpravy v okolí stromu musí dozorovat specialista.*

Pokud to je možné, musí být ochráněn prostor kořenové zóny oplocením. Jakákoliv stavební činnost v tomto prostoru, je-li nezbytná jako přejezdy techniky po nezpevněné ploše, navážky, odkopávky a výkopy, musí být prováděna na základě podmínek ochrany dřevin stanovených projektem a pod dozorem kvalifikovaného

.....  
[D.2\_06] Zásady ochrany stromů viz ↗ ČSN DIN 18 920. *Sadovnictví a krajinářství: Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech*. Praha: Český normalizační institut, 1997-02.

[ PRAVIDLA: STROMY ]

odborníka, který upřesní podmínky a ochranná opatření, provede předběžný průzkum kořenového systému a veškerá přímá ošetření kořenů nebo větví koruny. V případě očekávaných výrazných zásahů je vhodné, aby byl strom na zásah připraven minimálně 1 rok předem.

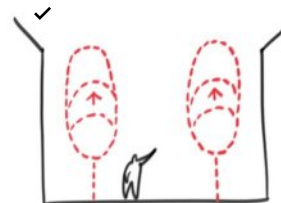
K vyšetření kořenového systému a výkopů pro položení kabelů by měla být přednostně používána nedestruktivní výkopová metoda technologii air-spade (výkopy vysokotlakým vzduchem) s odsáváním. Jakýkoliv výkop blíže než 2,5 m ohrožuje strom na životě a výrazně snižuje jeho provozní bezpečnost. Pokládání sítí technické infrastruktury by mělo být provedeno nejlépe protlakem v chráničkách pokud možno pod kořenovým prostorem.

Veškeré zásahy do kořenového prostoru musí být evidovány v pasportu dřevin.

Životaschopnost stromu snižuje sůl rozpuštěná v tajícím sněhu. Možnosti ochrany jsou omezené. Nesolit a používat inertní materiály jako písek je z hlediska zajištění vitality stromů nejlepším řešením. Pokud není jiná možnost, měl by být používán méně toxický chlorid vápenatý, mělo by být zajištěno důsledné odklizení kontaminovaného sněhu nebo jarní proplachování výsadbového prostoru každého stromu 100 l vody 1x až 3x.



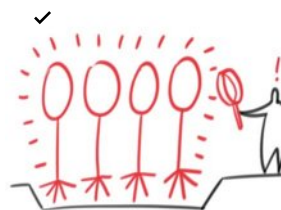
Stromy rostoucí v předzahrádkách, přilehlých zahradách a dvorech, které svoji korunou přesahují do ulice nebo náměstí, je potřeba chápat jako součást veřejného prostranství a věnovat jim odpovídající pozornost.



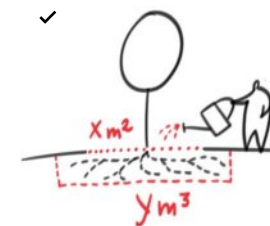
Z hlediska výšky v dospělosti mohou být stromy rozlišeny na malé (do 10 m), středně velké (10–15 m) a velké (nad 15 m). Ve městě je třeba upřednostňovat výsadbu velkých stromů.



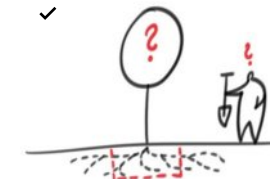
Náhradní výsadba, kterou stanovuje odbor ochrany životního prostředí, by měla odpovídat dlouhodobé koncepci, například generelu stromořadí. →[D.2.2 Stromořadí, aleje a skupiny stromů/s. 165]



Výpěstky použité na veřejném prostranství musí mít odpovídající kvalitu. Kontrolu výpěstku provádí kvalifikovaný dozor.



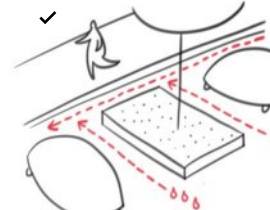
Stromům je nutné zajistit dostatečnou plochu pro vsak vody a prokořenitelný prostor. Minimální plocha pro vsak je 6 m² a minimální prokořenitelný prostor odpovídá ploše 16 m² a hloubce 0,8 m.



Je-li přirozený prokořenitelný prostor nedostatečný, musí být zajištěn technickým opatřením nebo vysazený strom chápat jako výsadbu dočasného charakteru a v určitém časovém horizontu předpokládat nutnost jeho nahrazení.

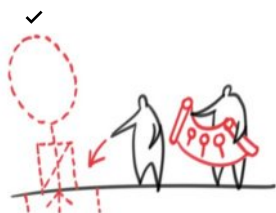


Existují situace, kdy vznikne potřeba vysadit strom i v ochranném pásmu technické infrastruktury, v takovém případě je třeba prověřit proveditelnost výsadby u dotčeného správce sítě a případně navrhnout konkrétní ochranná opatření.

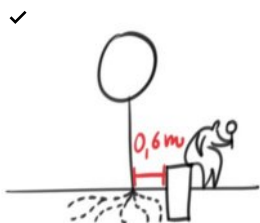


Výsadby stromů je potřeba ochránit proti přemokření kořenového prostoru správným uspořádáním a spádováním.

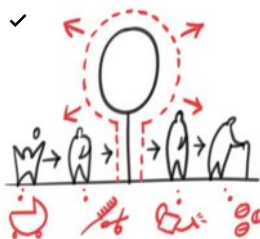
## [ PRAVIDLA: STROMY ]



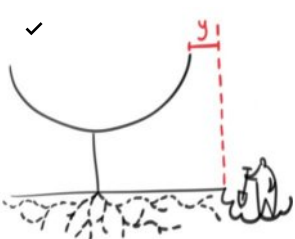
Stromy vyžadují profesionálně provedenou výsadbu a návrh odpovídající ochrany proti mechanickému i chemickému poškození již ve fázi projektu.



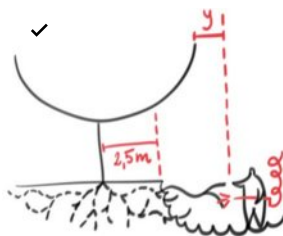
Minimální vzdálenost výsadby stromu od neprokořenitelné překážky je u malého stromu 60 cm, u středně velkého a velkého stromu 80 cm.



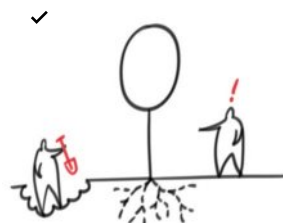
Strom jako živý organismus se v čase vyvíjí. Stanovení pěstební cíle a způsob, jak tohoto cíle dosáhnout – tedy volba vhodné pěstební péče – musí být nedílnou součástí návrhu.



Strom je potřeba dobře chránit při stavebních činnostech. Kořenovou zónu stromu je nutné vymezit vysokým oplocením. V případě nutnosti práce v kořenovém prostoru arborista stanoví odpovídající ochranu kmene, kořenového systému a koruny.



Výkopy v kořenovém prostoru, při kterých budou odstraněny kořeny, mohou být vedeny nejbližší 2,5 m od kmene. V případě výměny nebo rekonstrukce sítě je potřeba upřednostnit bezvýkopové metody nebo výkop provádět metodou air-spade.



Jakékoliv stavební práce v kořenovém prostoru musí probíhat pod dozorem specialisty.

## [ PŘÍKLADY: STROMY ]



317 Strom ve veřejném prostoru zvyšuje jeho pobytovou kvalitu [ Praha 1, plácek na křižovatce Dlouhé, Kozí, V Kolkovně a Masné ]



318 U tohoto stromu se dá předpokládat, že z jeho stínu se budou těšit další generace. Prokořenitelný prostor přesahuje svým rozsahem viditelnou zasakovací plochu [ Brno, Moravské náměstí ]



319 Ochrana výsadbového prostoru (rabátka) proti zhutnění štěrkovým mulčem [ Německo, Lipsko ]



**320** Výhodou některých pnoucích rostlin je jejich velmi rychlý růst, jsou-li vysazeny k odpovídající opěrné konstrukci. Mohou tak vhodně doplňovat stromy [ *Praha 5, Radlická* ]



**321** Integrace parkování a stromořadí, široká spára dlažby umístěná mimo chodník umožňuje zasakování vody [ *Brno, Hlinky* ]



**322** Strukturální zemina brání zhutnění a zajišťuje přístup kyslíku. Přitom umožňuje pokládání dlažby podobně jako na rostlý terén

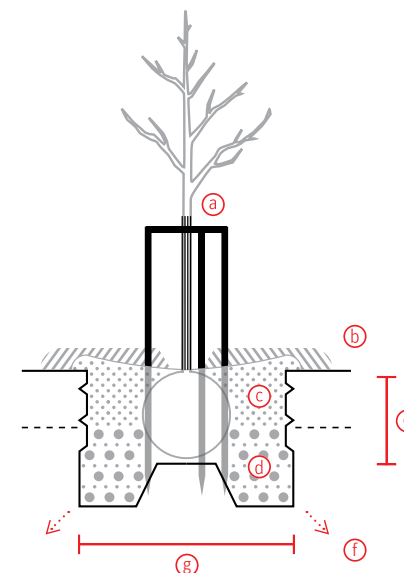


**323** Příklad neakceptovatelné změny úrovně terénu, při které přišel strom o většinu kořenového systému [ *Praha* ]



**324** Nepřípustná, ale běžná praxe. Skladování materiálu v ochranné zóně stromu [ *Praha* ]

[ SCHÉMATA: STROMY ]

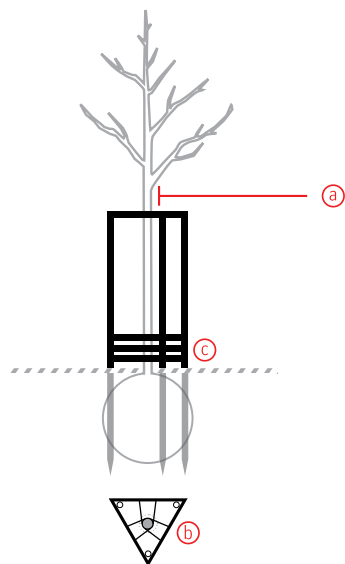


**522** TYPICKÁ VÝSADBA STROMU

- a Ochrana kmene např. rákosovou rohoží
- b Mulč 8–10 cm, nesmí se dotýkat kmene
- c Svrchní vrstva půdy 30–40 cm
- d Spodní vrstva půdy – nesmí obsahovat organické části
- e Hloubka výkopu odpovídá výšce balu
- f Dno musí být propustné. V opačném případě je nutné zřídit drenáž a odvést vodu mimo kořenový bal
- g Šířka výkopu min. 1,5násobku šířky balu

Poznámka:  
 Výkop musí mít zdrsněné stěny.

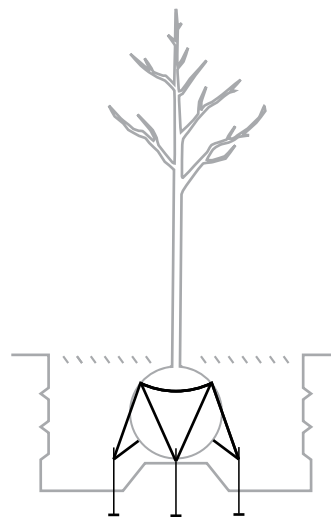
## [ SCHÉMATA: STROMY ]



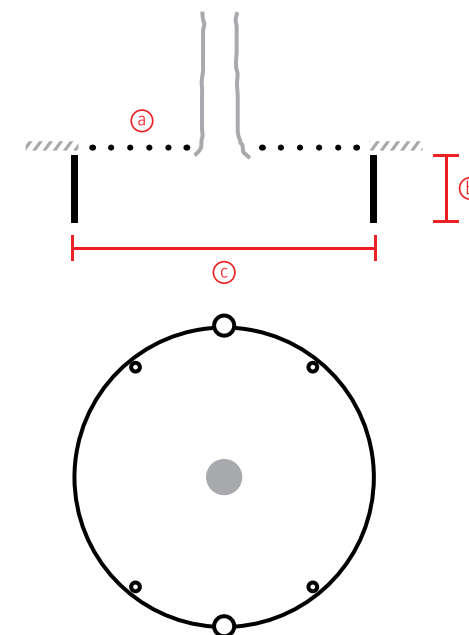
s23 KOTVENÍ STROMU KE TŘEM KÚLŮM

- a 10 cm
- b Uvázání popruhem ke třem příčkám
- c Dřevěné příčky strom chrání proti psí moči

Poznámky:  
Kúly nesmí být zaraženy do kořenového balu.  
Pevnost úvazku musí být kontrolována pravidelně, aby se zamezilo zaškrcení.



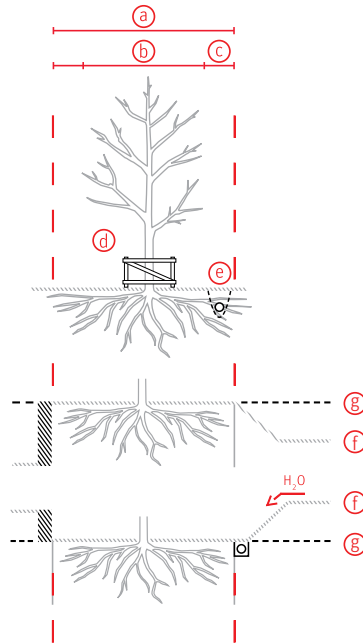
s24 KOTVENÍ STROMU ZA BAL



s25 PŘÍKLAD ODDĚLENÍ MULČE A TRÁVNÍKU PÁSOVINOU

- a Mulč
- b Minimálně 75 mm
- c 1 m

## D.2.2 Stromořadí, aleje a skupiny stromů



s26 OCHRANA STÁVAJÍCÍHO STROMU

- a Kořenová zóna (b+c) = chráněný prostor stromu
- b Průměr koruny stromu
- c + 1,5 m
- d Ochrana kmene bedněním
- e Výkop nedestruktivní metodou (air-spade)
- f Původní terén
- g Nová úroveň terénu

**Poznámky:**

Ztratí-li strom více než 40 % kořenového systému, dojde k nezvratnému poškození a k úhynu.  
 Těžká mechanika nesmí být použita v ochranné zóně stromu.  
 Materiály nesmí být skladovány v ochranné zóně stromu.

*Přínosy vzrostlých stromů, zejména jejich schopnost stínit a ochlazovat prostředí a kompenzovat tak negativní důsledky rozlehlých zpevněných ploch značně převyšuje jejich negativní vlivy v podobě opadu listů, plodů a jiných nečistot.*

Stromořadí, aleje a skupiny stromů je nutné vnímat jako ucelené krajinářské a současně kompoziční prvky prostoru města. Tomu je potřeba uzpůsobit plánovací metody a technologické postupy.

### STROMOŘADÍ A ALEJ

Dle normy<sup>[D.2.07]</sup> je stromořadí „liniová výsadba stromů, zpravidla jednoho druhu, obvykle v pravidelných rozestupech“, často tvoří doprovod liniového prvku nebo stavby (např. vodoteče, komunikace, oplocení nebo hranice pozemku). Alej je pak definována stejnou normou jako „dvou nebo víceřadé stromořadí podél pozemní komunikace“.

Mluvíme-li o stromořadí a aleji jako o architektonických elementech, pak je stromořadí vhodné definovat jako prostou „řadu stromů“, jejichž

podstatným znakem je rytmus a linearita. Stromořadí není nutně charakterizováno druhovou ani věkovou jednotností, ani stejnou vzdáleností výsadby, ani vázaností na cestu. Naproti tomu alej je typologicky více vyhraněná, je primárně prostorem mezi dvěma řadami stromů a potvrzením „významné cesty“, zpravidla pěší. Tvoří důležitý urbanistický prvek ve městě a v krajině organizující osu. Jejimi znaky jsou zpravidla druhová a věková jednotnost, pravidelný rytmus, jednotný prostor a jednoznačný směr.

Uliční stromořadí je specifická forma stromořadí, která se vyskytuje v ulici a jen výjimečně dosahuje kvality aleje jako urbanistického prvku. Vedle nejčastějších stromořadí koncipovaných jako jednodruhové existují stromořadí z více druhů či odrůd. Jen výjimečně jde o původní kompoziční záměr. Mnohem častěji jde o postupnou náhradu původního stromořadí za jiné druhy.

Za určitých situací nemusí být stromořadí tím správným řešením, vždy záleží na urbanistické kompozici, přítomnosti hodnotných soliterních stromů (nejčastěji v historickém městě i v původních jádrech venkovského osídlení, na sídlišti) apod. a nemělo by být navrhováno mechanicky a paušálně.

### BOSKETY A KOMPOZOVANÉ SKUPINY STROMŮ NA VEŘEJNÉM PROSTRANSTVÍ

Stromy jsou schopny definovat prostor podobnými prostředky, jaké používá architektura. Může jít o pravidelný rastr stromů s lehkou světlou a vysoko nasazenou korunou pokrývající celé veřejné prostranství. Nebo naopak o skupinu stinných stromů menších rozměrů uprostřed většího prosluněného náměstí.

[D.2.07] ↗ ČSN 83 9001. *Sadovnictví a krajinářství*:

*Terminologie: Základní odborné termíny a definice.*

Praha: Český normalizační institut, 1999-06.

## HÁJKY A LESÍKY

### PŘIROZENÉHO CHARAKTERU

Zpravidla je tvoří přirozený nálet dřevin vytvářející více méně homogenní enklávy. Tento typ stromové skupiny nachází uplatnění jako prostředek zapojení do krajiny. V určitém kontextu může být oživujícím prvkem i v intenzívně využívaném městském prostoru. Je nositelem autentičnosti.

### SMÍŠENÉ SKUPINY VYSÁZENÝCH

#### STROMŮ BEZ JASNÉ KONCEPCE

Typ stromových skupin, které většinou postrádají srozumitelnou logiku uspořádání či druhovou skladbu, které by odkazovaly buď na jednoznačný výtvarný a prostorový záměr, nebo na snahu o podobu blízkou přírodě. Takové výsadby jsou problematické, protože oslabují charakter místa a vazby na krajinu ani nenabízejí vyšší ekologickou hodnotu či plnohodnotné estetické vjemy, jsou ale časté.

### ZÁKLADNÍ PODMÍNKY

Uliční stromořadí a aleje by měly být navrhovány v kontextu celé čtvrti nebo části města, v případě obzvláště významných alejí v celoměstském kontextu. Měly by pomáhat sjednocování prostoru v měřítku ulice a logickému strukturování města na celoměstské úrovni. Obdobně lze přistupovat k solitérním stromům a jejich skupinám. Zatímco na místní úrovni hrají roli těžiště nebo dominanty prostoru, tak na městské úrovni v případě jejich opakování a stálosti jejich základních vlastností (druh,

pěstební tvar a pozice) mohou sehrát důležitou roli jako typický prvek charakterizující část města nebo město celé.

Obnovu alejí a stromořadí je v ideálním případě vhodné provést jednorázově v rámci celkové rekonstrukce ulice. Jedině tak lze uskutečnit potřebné přeložení sítí technické infrastruktury, zajistit dostatečný prokořenitelný prostor v uličním profilu, vytvořit vhodné podmínky pro rozvoj nových výsadeb a garantovat jejich dostatečnou životnost. Takto komplexní obnova musí být dlouho dopředu naplánována, včas koordinována s dalšími investičními záměry (zejména s instalacemi a rekonstrukcemi sítí technické infrastruktury). Tam, kde není jednorázová obnova možná, měl by vysazený strom být vždy stejného druhu jako doplňovaná alej (to neplatí v případě, že jde o dílčí fázi naplánované výměny taxonů stromořadí rozvržené do několika etap).

Je žádoucí vytipovat ty ulice, kde je možné provést kompletní jednorázovou obnovu stromořadí, a ulice, kde je přípustná postupná obnova. Dále by měly být určeny ulice, kde je technicky možné stromořadí v budoucnu založit a kde je užitečné zajistit pro ně prostor.

Tam, kde se dochovaly významné historické aleje a stromořadí, je žádoucí, aby byla jejich obnova provedena při respektování druhové skladby a pěstebního tvaru. V takovém případě je vhodné přizpůsobit stanovištní podmínky těmto druhům i za cenu zvýšených nákladů. Pro urbanistické celky, které jsou součástí městské památkové rezervace a památkových zón, je potřeba postupovat na základě vzájemné dohody mezi správci stromořadí a orgány památkové péče. Tak aby byly splněny mnohdy protichůdné

požadavky na respektování historického kontextu a na odolnost vůči ztíženým podmínkám ve městě.

Uliční stromořadí v památkově chráněném území by měly být přednostně vysazovány do rabat s polopropustným mlatem nebo krytých litinovou mříží. V případě využití mlatů je ale nutné garantovat pravidelnou péči o rabátko, aby nedošlo ke snižování propustnosti a vyplavování materiálu.

Je nezbytné zpracovat Generel stromořadí hl. m. Prahy, viz *Obecné analytické, strategické a metodické dokumenty* →[návrh Strategie kvality veřejných prostranství/ odst./s. 10], který navrhne takovou koncepci stromořadí v Praze, jež bude akceptována a systematicky naplňována.

V ulicích širokých nad 18 m je dobré navrhovat výsadbu stromů 4–6 m od fasády vícepodlažních budov a tam, kde to není možné, je výsadba velkého stromu přípustná i blíže za předpokladu volby vhodného druhu a správné péče o koruny stromů (vyvětlování kmene a prosvětlování koruny). Spon (vzdálenost jednotlivých stromů) uličního stromořadí může být mezi 6–20 m, je ale potřeba vycházet z násobků parkovacích stání se započtením vjezdu do budov.

Koruna stromů v ulicích zpravidla zasahuje nad vozovku komunikace nebo nad pěší profil, v takovém případě musí být možné strom postupně vyvětlovat na cílovou výšku koruny, která je nad vozovkou min. 4,5 m a nad chodníkem 2,5 m. Cílová výška nasazení koruny by měla být úměrná měřítku ulice a možnostem zvolené tvarové formy stromu. Druh a pěstební tvar dřeviny by měl umožnit případně vyvětlování až do cílové výšky.

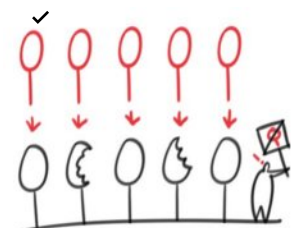
Stromořadí a boskety je vhodné využít jako prostředek pro začlenění ploch parkovišť do svého okolí. Aby zakrytí parkoviště stromy bylo rovnoměrné, mělo by být jeho uspořádání takové, aby na každých 5 parkovacích stání vycházel 1 strom. Minimální limit je 1 strom na 8 parkovacích stání na ploše parkoviště.<sup>[D.2\_08]</sup>

Při výstavbě podzemních staveb pod veřejným prostranstvím by měla vždy být nad nimi ponechána dostatečná mocnost zeminy umožňující výsadbu a zdárný růst velkých stromů, a to i tehdy, pokud se jejich vysazení bezprostředně neplánuje, neboť trvanlivost podzemní stavby bývá delší než parteru.

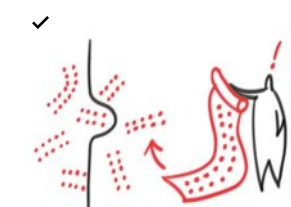
[ PRAVIDLA: STROMOŘADÍ, ALEJE A SKUPINY STROMŮ ]



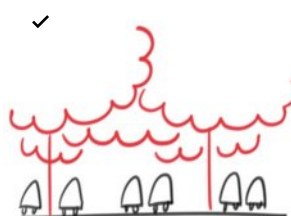
Pro stromořadí by měl být zvolena vhodná terminál umožňující postupné vyvíjení kmene a který dobře snáší zhoršené stanovištní podmínky ve městě.



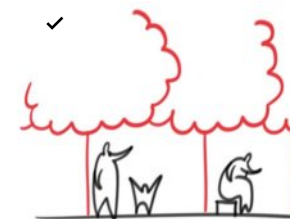
Ucelené aleje a stromořadí se mají přednostně obnovovat jednorázově v rámci celkové rekonstrukce ulice. Obnova musí být umožněna i v případě, že do výsadbového pásu stromořadí zasahují ochranná pásma dodatečně uložených sítí.



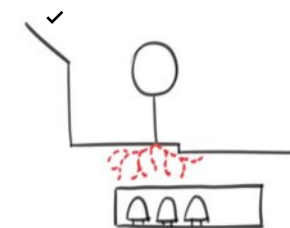
Uliční stromořadí je potřeba navrhovat v kontextu celé čtvrti či města. Při stanovení náhradní výsadby v rámci dílčích projektů je nutné vždy vycházet z generelu stromořadí. Pokud není, je nutné řešit výsadbu alespoň v rámci celé této ulice nebo jiného urbanistického celku.



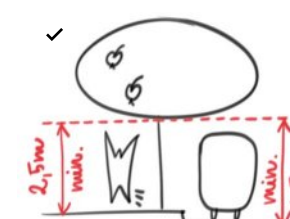
Na parkovišti je potřeba vysazovat středně velké a velké stromy. Vhodný poměr je 1 strom na každých 5 parkovacích stání, aby bylo možné dosáhnout zapojení korun pravidelně rozmístěných stromů a dosáhnout tak formy bosketu.



Správně uspořádaná skupina stromů je schopna vytvářet kompozici podobnými prostředky, jaké používá architektura. Některá náměstí mohou být „zastřešena“ zapojenými korunami a přispět k pestřejší nabídce typů veřejných prostranství.



Pokud neexistuje jiné řešení, musí umístění podzemních prostorů v ose výsadbového pásu a dalších místech, které mohou být pro výsadbu stromu vhodné, umožnit výsadbu středně velkých a velkých stromů. Musí být zajištěna dostatečná mocnost zeminy.



Koruna stromů, která zasahuje nad vozovku, nesmí mít nasazení níže než 4,5 a nad chodníkem níže než 2,5 metru. Těto výšky se dosahuje postupným vyvíjením kmene v rámci rozvojové péče o strom.

[D.2\_08] Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 33: Forma a charakter parkování.

[ PŘÍKLADY: STROMOŘADÍ, ALEJE A SKUPINY STROMŮ ]



**325** Topolový hájek přirozeného charakteru v příměstském parku dobře zapojený do krajinného okolí  
 [ Francie, Amiens ]



**326** Při odpovídající kontinuální péči lze i velký strom umístit jen 3–4 m od fasády domů  
 [ Francie, Paříž ]



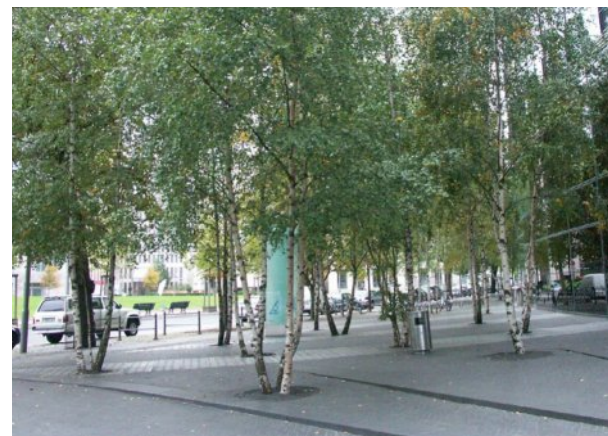
**327** Stromy na parkovišti příznivě ovlivňují kvalitu prostředí  
 [ Německo, Berlín ]



**328** Příkladné použití stromů jako druhotné vstupní brány. Místo tvoří jeden vizuální, architektonický a prostorový celek  
 [ Praha 1, Františkánská zahrada ]



**329** Využití přirozeného náletu  
 [ Německo, Berlín ]

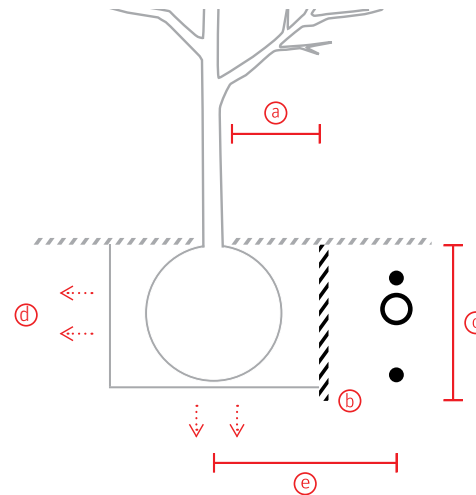


**330** Zohlednění místního kontextu při řešení veřejného prostranství. Evokace březového háje  
 [ Německo, Berlín ]



331 Alej má vnitřní prostor a zdůrazňuje cestu  
 [ Praha 4 ]

[ SCHÉMATA ]

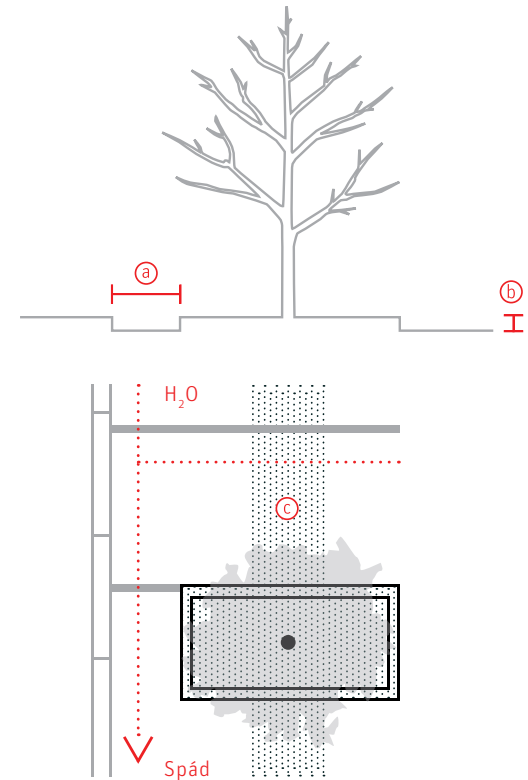


s27 UMÍSTĚNÍ PROTIKOŘENOVÉ BARIÉRY

- a Kořenová bariéra nesmí být blíže než 0,5 m od osy kmene
- b Kořenová bariéra zamezí prorůstání kořenů do míst, kde je to nežádoucí

Upozornění:  
 Instalace bariéry příliš blízko kmene může vést k budoucí destabilizaci stromu v silném větru, kořeny se vyvíjejí jen v určitém směru.

- c 0,5–1,5 m
- d Volný rozvoj kořenů mimo kořenovou bariéru
- e Minimální možná vzdálenost odpovídá ochrannému pásmu dané sítě



s28 PŘÍKLAD UMÍSTĚNÍ RABÁTKA V PARKOVACÍM PÁSU

- a Pokud možno uzpůsobit šířce použité mechanizace
- b Zdvíženo 0,15 m – zamezení kontaminace solí
- c Rozšíření prokořenitelného prostoru – 16 m<sup>2</sup>

## D.2.3 Keřové a bylinné porosty a biotopy

*U každého porostu je potřeba jednoznačně stanovit, jestli je cílem formálně jasně definovaný prvek, nebo naopak proměnlivý přírodní proces.*

### CHARAKTERISTIKA, ROLE A VÝZNAM

Keřovými a bylinnými porosty a biotopy jsou v tomto manuálu míněny všechny plochy s biologicky aktivní půdou porostlé vegetací, které nelze zařadit k trávničkům a pobytovým loukám. Jde o keře, keřové porosty, půdopokryvné bylinné a keřové porosty, živé ploty, stínomilné bylinné podrosty, trvalkové záhony a bylinné lemy, intenzivní okrasné květinové a užitkové záhony, ale také vysoké porosty s jednotlivými patry včetně stromového. Mohou se kombinovat a vytvářet celou škálu variací. Mohou přebírat architektonické tvarosloví jako v případě stříhaných stěn a živých plotů nebo mohou být záměrně ponechávány přírodnímu vývoji.

Porosty a biotopy nacházíme ve městě ve velmi odlišných situacích:

- jsou základní matérií kompozice městského parku nebo zahrady společně se stromy trávničky a dalšími prvky,
- mohou být součástí ulice v podobě rabátek, předzahrádek a mohou být podobným způsobem integrovány v plochách náměstí zpravidla ve formě jasně vymezených záhonů,

- jsou podstatnou součástí zachovaných krajinných celků, které pronikají do města (lesnaté svahy a rokliny, niva Vltavy a přítoků, fragmenty zemědělské krajiny), kde jde v souhrnu o lesní a nelesní biotopy, a to přírodě blízké nebo kultivované,
- vyplňují ale také významnou měrou urbanisticky nedefinované nebo špatně definované prostory tzv. vágní místa, bez jasných atributů obývaného veřejného prostoru nebo zachované obytné krajiny (ochranné zóny komunikací, brownfields, zbytkové plochy, plochy po demolcích, opuštěné plochy původní fragmentované volné krajiny), kde se vyskytují v podobě výplňové zeleně technického charakteru, spontánních porostů a náletů a starších krajinných reliktnů.

Vždy jde o živé porosty, které se v čase vyvíjejí a proměňují. Z tohoto pohledu může být pěstební cílem jasně definovaný prvek, který je nutné pěstebními zásahy formovat a udržovat, a nebo přírodní proces sám řízený vlastními autoregulačními mechanismy a náhodnými jevy. První pojetí je vlastní tradičnímu zahradnickému, druhý ekologickému (či environmentálnímu) přístupu. Některé současné zahradnické prvky jako například květinové záhony se v poslední době výrazně proměňují zohledněním populačních a ekologických poznatků (tzv. trvalkové výsadby s vyšším stupněm autoregulace a extenzivní údržbou, letničky z přímého výsevu) a environmentální etiky (výsevy květnatých luk z regionálních směsí, porosty vlhkostmilných rostlin v systémech decentralizovaného odvodňování apod.).

### ZÁKLADNÍ PRINCIPY POUŽITÍ KEŘOVÝCH, BYLINNÝCH POROSTŮ A BIOTOPŮ

Řešení by nemělo být omezováno pouze na zahradnické nebo ekologické pojetí, ale vědomě by mělo využívat obou přístupů nebo jejich syntézy.

Mnohdy je důležitější vhodný návrh zpevněných ploch a architektonických prvků v okolí vegetačních ploch, které jim poskytují architektonický rámec, nebo práce s výtvarnou tematizací, např. prostřednictvím uměleckého díla, než vlastní formování a úpravy vegetačního prvku. To je důležité zejména v případě ekologického pojetí. Nutné je upoutat pozornost nebo poskytnout informace, zajistit nerušené vnímání přírodního detailu. Takový přístup vyžaduje tematicky jednotné krajinářské a výtvarné řešení celého prostoru a efektivní způsob komunikace s budoucími uživateli (zapojení veřejnosti do projektu, vedení informační a vzdělávací kampaně).

V intenzivně využívaných prostorech, jakými jsou ulice a náměstí či některé městské parky, je vhodné tyto plochy jednoznačně ochránit a vymezit například vyvýšenou obrubou, lavicí nebo plůtkem, a to z důvodu jejich ochrany proti sešlapu a lepšímu definování prostoru určenému vegetaci. To je důležité zejména tam, kde není možné garantovat intenzivní zahradnickou péči nebo byly zvoleny „divočejší“ formy vegetace. Tyto prvky by měly mít jasnou výtvarnou formu a být podřízeny celkové kompozici veřejného prostranství.

Keřové a bylinné porosty a biotopy je potřeba využívat v celé škále kombinací s cílem maximálně využít jejich výtvarné hodnoty, například používat více půdopokryvné bylinné porosty se soliterními keři

na místo souvislých zapojených keřů, stříhané živé ploty v kontrastu s volně rostoucími trvalkami či keři apod. Měly by být také více využívány kvetoucí rostliny, jako jsou trvalky a letničky z přímého výsevu, květnaté louky, které posilují vnímání proměny ročních období, přitahují motýly a další hmyz a zvyšují atraktivitu, estetickou, ekologickou a vzdělávací hodnotu. Pestré květinové louky a záhony s přírodnějším charakterem je vhodné doprovodit doplňujícími informacemi.

Kromě výtvarných kritérií (architektura keřů, textura, druhové kombinace vzhledem k době a barvě kvetení, vztah neživých materiálů a rostlin, vůně) je třeba zohledňovat také ekologická kritéria (hnízdění ptactva, podpora biodiverzity, zasakování dešťové vody), významová kritéria (použití tradičních druhů rostlin, které jsou součástí místní nebo evropské kultury) a biotechnická kritéria (vhodný druh pro dané ekologické podmínky).

Keře na veřejných prostranstvích, jako jsou ulice, náměstí a městské parky, mají své místo, člení prostor, přinášejí detail, proměnlivost během roku a přitahují ptactvo, dají se použít i tam, kde není možné vysadit strom. Musí být ale použity s ohledem na možné negativní dopady, které souvisejí zejména s nechtěným vytvářením skrytých míst bez dostatečné sociální kontroly. Vhodné jsou jako součást soukromých předzahrádek a tam, kde je možné zajistit jejich dobrou péči a čistotu. Tam, kde není možné zajistit tyto kvalitativní předpoklady, by neměly být používány.

Na plochách ve městě, které nejsou součástí obytného veřejného prostranství a ani se nedají nebo není vhodné je takto využít jako např. v ochranných pásmech dopravních koridorů, by měly být upřednostňovány

výsadby s přírodě blízkou skladbou, s ohledem na posílení vodohospodářských funkcí a ekologického hlediska, s využitím autoregulačních procesů tak, aby tyto porosty podpořily biodiverzitu, zlepšily návaznost na volnou krajinu a výhledově přinesly nižší náklady na údržbu. Neměly by být používány pouze účelové technické výsadby. Zohledňování ekologických kritérií neznamená ponechat tyto plochy zarůstat dřevinnou vegetací. Na území Prahy, jejíž okolí bylo historicky bezlesé, je naopak důležité cílené udržování travnatých biotopů, které jsou zpravidla druhově velmi bohaté a výrazně zvyšují biodiverzitu.

#### ZÁKLADNÍ PODMÍNKY ZALOŽENÍ

Vzhledem k rozmanitosti jednotlivých vegetačních prvků, které jsou zahrnuty do této kapitoly, není účelné stanovovat přesné podmínky založení. Obecně lze říci, že v případě keřů a keřových porostů jsou přiměřeně použitelné podmínky podrobně uvedené v kapitole *Stromy* → [D.2.1/s. 158] a v případě bylinných porostů a biotopů podmínky platné pro kapitolu *Pobytové louky a trávníky* → [D.2.4/s. 174] a oborových normách.<sup>[D.2.09]</sup>

Důležité je dobře stanovit hodnotu stávajících porostů a možnost jejich využití. Zpravidla je potřeba obstarat odpovídající průzkumy v rámci koncepční fáze: dendrologických průzkum (keře), případně fytoecologický a biologický průzkum (biotopové plochy). Je potřeba vyhodnotit stanoviště a na základě vyhodnocení navrhnout

.....  
[D.2.09] ↗ ČSN 83 9021. *Technologie vegetačních úprav v krajině: Rostliny a jejich výsadba*. Praha: Český normalizační institut, 2006-02.

vylepšení stanovištních podmínek a určit vhodné druhy, odrůdy a typy výpěstků určené k výsadbě nebo výsevu.

V průběhu stavebních prací musí být zajištěna ochrana ploch určených k založení vegetace zejména proti zhutnění a kontaminaci půdy.

#### PÉČE

Podmínky péče a rozvoje by měly být stanoveny v plánu péče vypracovaném pro každý park nebo soubor veřejných prostranství. Vždy je potřeba zajistit odpovídající formu odborného monitoringu včetně průběžného vyhodnocování a návrhu úprav managementu.

[ PRAVIDLA: KEŘOVÉ A BYLINNÉ POROSTY A BIOTOPY ]

✓



Biotopy a další přírodní porosty mají svoji přirozenou krásu, kterou ale obyvatelé často nevnímají. Architekt musí hledat prostředky jak tuto krásu zprostředkovat.

✓



Zapojení veřejnosti prostřednictvím vzdělávacích akcí pro rodiče s dětmi, sledování proměn, např. květnaté louky je nejlepší způsob jak zajistit kladné přijetí a posílit vnímavost k přírodním prvkům ve svém okolí.

✓



Pokud jsou součástí intenzivně využívaného veřejného prostranství také keřové a bylinné porosty nebo biotopy, je potřeba, aby byly jednoznačně vymezeny a ochráněny odpovídajícím stavebním detailem.

✗



Ve veřejném prostranství není vhodné navrhovat výsadbu keřů tam, kde není možné zajistit dostatečnou sociální kontrolu a odpovídající péči.

✓



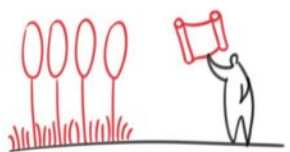
Místo pro kvetoucí keře a květinové výsadby je zejména v předzahrádkách přilehlých domů, které jsou vymezeny plotem nebo zídkou, nejsou anonymní a jejich péči zajišťuje majitel nebo uživatel domu.

✓



Některé plochy, zejména tam kde zeleň nemá pobytové využití, je vhodné převádět na přírodě blízké porosty s nižší mírou zásahů.

✓



Vždy je potřeba dobře vyhodnotit stávající vegetaci a v návrhu dobře využít její potenciál.

✓



Keřové a bylinné porosty a biotopy vyžadují pravidelný monitoring a zajištění odborné péče.

[ PŘÍKLADY: KEŘOVÉ A BYLINNÉ POROSTY A BIOTOPY ]



**332** Zdařilá kombinace domácích keřových vrb evokující říční krajinu na dětském hřišti [ Německo, Berlín ]



**333** Solitérní keře v porostu půdopokryvných rostlin rozšiřují možnosti použití keřů ve městě [ Německo, Lipsko ]



**334** Trvalkový záhon založený na důkladné znalosti ekologických vztahů mezi rostlinami, který využívá přirozené dynamiky vývoje  
 [ *Praha 3, Jičínská* ]



**336** Letničky z přímého výsevu jsou atraktivní a nenákladnou variantou. Neměly by být ale používány na rozhraní města s volnou krajinou vzhledem k riziku nekontrolovaného šíření nepůvodních druhů



**337** Keřové výsadby v místech, kde je potřeba zachovat přehlednost. Mohou být nahrazeny půdopokryvným porostem  
 [ *Německo, Berlín* ]



**335** Jasně vymezený porost keřů v boční ulici v prostoru předzahrádky  
 [ *Francie, Paříž* ]



**338** Účelné a zároveň výtvarně zvládnuté použití plůtky k vymezení a ochraně keřových porostů  
 [ *Francie, Paříž* ]



**339** Některé záhony či biotopové plochy je vhodné doplnit o informace, hrají pak roli exponátu a mohou být předmětem vzdělávání a osvěty.  
 [ *Praha 3, Jičínská* ]



**340** I obyčejný šípkový keř se stává „exponátem“  
 [ *Německo, Berlín* ]

## D.2.4 Pobytové louky a trávníky

*Trávník je potřeba zakládat s vědomím vysokých nákladů na jeho údržbu. Měl by být zakládán tam, kde může dobře plnit funkci pobytové plochy a kde může být založen jako celistvá plocha působící čistým a zklidňujícím dojmem.*

### CHARAKTERISTIKA, ROLE A VÝZNAM

Trávníky a louky jsou nedílnou a nenahraditelnou součástí parků, ale také některých širokých ulic, bulvárů stejně jako enkláv volné krajiny. Jsou prostorovým prvkem určeným k pobytu osob, k sezení a polehávání, hrám, cvičení či pořádání pikniků. Jsou terénním útvarem pokrytým travním porostem (ekosystémem s převahou trav rostoucích na půdě bohaté na humus a půdní mikroorganismy ve svrchní vrstvě), který má nezanedbatelný hygienický a ekologický význam, pomáhá zadržovat prach a CO<sub>2</sub>, umožňuje vsak dešťové vody a reguluje teplotní extrémy. Zároveň jako architektonický prvek představují sjednocující rámec, nebo naopak individuální prostor nebo objekt.

Trávníky jsou různé s ohledem na ekonomickou náročnost a určení. Je proto důležité zvolit vhodný typ trávníku.

Dle ČSN 83 9031<sup>[D.2.10]</sup> se rozlišují 4 typy trávníků:

- Parterový (okrasný) trávník, který je hustý a jemný s nízkou zatížitelností a vysokou náročností na údržbu sečí.
- Parkový (rekreační, užívaný) trávník z odolnějších a hrubších druhů trav, který má střední zatížitelnost a střední až vysoké nároky na údržbu.
- Sportovní (zátěžový) trávník, celoročně zatížitelný, ale s vysokými nároky na péči.
- Krajinný (extenzivní) trávník s širší druhovou skladbou a se širokými možnostmi použití podle účelu a stanoviště, zpravidla nezatížitelný nebo jen málo zatížitelný.

K těmto trávníkům německá norma kategorizací trávníku RSM běžně používaná v Evropě přiřazuje ještě trávníky golfové, parkovací, extenzivní střešní ozelenění a biotopové plochy. Biotopové plochy jsou pojednány v rámci kapitoly *Keřové a bylinné porosty a biotopy* →[D.2.3/s. 170].

### ZÁKLADNÍ PODMÍNKY POUŽITÍ

#### TRÁVNÍKŮ VE VEŘEJNÉM PROSTORU

Předpokladem správného použití trávníku je promyšlené umístění a účel v rámci celkového kompozičního návrhu prostranství, správná volba tvaru terénu a jeho napojení na okolní plochy, správná

volba typu trávníku na základě očekávané zátěže, dosažitelné úrovně péče a stanovištních podmínek.

Úspěch skutečného pobytového trávníku (louky), který se stane vyhledávaným a užívaným prostorem závisí také na tom, jak je přijat a pochopen veřejností a jak jsou dopředu vyřešeny možné uživatelské konflikty (např. venčení psů versus pořádání pikniků). Stejně důležité jsou tedy sociologická analýza, vyhodnocení rizik a včasné zapojení uživatelů. Návrh by se měl opírat o širší společenskou dohodu.

Trávníky by měly tvořit maximálně celistvou plochu, a to jak z důvodu využitelnosti pro rekreační účely, údržby, tak z estetických důvodů (sčelující role, odpovídající proporce). Zakládání trávníku v pásích užších než 1 m není vhodné. Je potřeba vyhnout se umístování městského mobiliáře a dopravních značek v trávníkových plochách. Prodražují jeho údržbu a trávník znehodnocují. V místech, kde je instalováno velké množství technických prvků, by mělo být použito jiné řešení povrchu.

Trávník musí být navržen a situován tak, aby si přes něj chodci nezkracovali cestu. V parcích by měl být vyčleněn a jasně vyznačen sektor, kde je umožněno volné pobíhání psů. V odůvodněných případech může být princip obrácený. V ploše parku se naopak vymezí pobytová zóna, kam psi nemají přístup.

Zastoupení jednotlivých typů trávníku ve městě musí být dobře zvolené s ohledem na zatížení a náročnost na údržbu. Podstatné je určit, půjde-li o intenzivní (parterový, sportovní, parkový) trávník, anebo extenzivní (krajinný) trávník.

Intenzivní trávníky vyžadují vyšší četnost seče, 8–30x, která vychází z dodržování pravidla 1/3, kdy nesmí být

[D.2.10] ↗ ČSN 83 9031. *Technologie vegetačních*

*úprav v krajině: Trávníky a jejich zakládání*. Praha:

Český normalizační institut, 2006-02.

odstraněno více než 1/3 nadzemní části rostliny, aby nedocházelo k jejímu oslabování. Výška trávníku by neměla přesáhnout 10 cm. Aby byl dosažen očekávaný vzhled i v průběhu léta v sušším středoevropském klimatu Prahy, je nezbytné zajistit doplňkovou závlahu. Je potřeba počítat se zvýšením četnosti seče i celkových nákladů na údržbu. Extenzivní trávníky nevyžadují sice častou péči a závlahu, nemohou být ale použity v místech s větší zátěží a tam, kde se očekává jemný, nízký a jednotný travní drn. Jde o krajinné trávníky a louky s četností seče 0–3x (5x).

Trávník, jak intenzivní tak extenzivní, je potřeba navrhovat s vědomím provozních nákladů na jeho údržbu. Neměl by být používán jako výplň zbytkových ploch. Převodem rozsáhlých ploch nedokonale udržovaných parkových trávníků, kde nemají takový význam, na extenzivní trávník (např. luční trávník) lze nejen uspořit náklady, ale v případě profesionálního provedení také zlepšit jeho estetickou úroveň. Úhlednost těchto převedených ploch v parcích nebo na sídlišťích lze dosáhnout naopak udržováním nízce sečeného pásu podél cest a zpevněných ploch.

Při zvážení použití trávníku je nutné přihlédnout ke stanovištním podmínkám. Například místa vysokého přístínění a konkurenční prostředí pod stromy nemusejí být pro založení trávníku vhodná, stejně tak nedostupná místa a prudké svahy, kam nedosáhne mechanizace.

### SPECIÁLNÍ TRÁVNÍKY

Luční květnatý trávník je typem trávníku na přechodu mezi trávníkem a biotopovou plochou. Jde o typ extenzivního trávníku. Snese pouze sezónní mírnou

zátěž, poté co byla provedena seč. Vhodný je zejména do velkoplošných krajinných úprav a zasakovacích pásů. Správnou osevní směs sestavuje specialista. Výhodou lučních porostů jsou nižší náklady na údržbu.

Parkovací a zátěžový trávník snese zatížení např. pojezdem, aniž by došlo k nežádoucímu utužení vegetačního souvrství a snížení životaschopnosti trávníku. Vegetační vrstva substrátu je zabezpečena nosnou konstrukcí. Často je součástí decentralizovaného odvodňování a pomáhá snižovat rozsah nepropustných zpevněných ploch. Vhodný je zejména pro rozsáhlá parkoviště v blízkosti stadionů a rekreačních areálů jako náhrada za zpevněné plochy pro požární techniku kolem budov, pro zatravněné cesty a pěšiny. Jde o šterkové trávníky či trávníky ve voštinách z tvrzeného plastu nebo tvárnících. Podmínkou je použití speciálního substrátu se šterkovou frakcí s dobře stanovenou zrnitostí.

### PODMÍNKY SPRÁVNÉHO ZALOŽENÍ TRÁVNÍKU

Zakládání trávníků je odborná činnost, která vyžaduje přesné dodržení technologie a provedení zkušeným zahradníkem–profesionálem nebo v případě náročnějších technologií specialistou na trávníky.<sup>[D.2.11]</sup> Nezbytná je analýza půdních podmínek, zajištění půdy proti zhutnění a kontaminaci během stavebních prací a odpovídající příprava vegetační vrstvy. Sestavení

vhodné směsi musí vycházet ze stanovištních podmínek (stín, sucho, vlhko) a předpokládané zátěže. Použití univerzálních travních směsí, aniž by došlo k prověření vhodnosti druhového složení pro dané podmínky a účel, není vhodné. Při sestavení směsi je vhodné využít tzv. low–input druhů (nové drobnolisté formy jetele, odrůdy kostřavy rákosovité a smělku štíhlého) v zájmu snížení spotřeby vody a nároků na výživu.

Je potřeba dodržet technologicky správný postup založení souvrství a výsevu, dodržet termíny, zabezpečit dokončovací a rozvojovou péči, zejména pravidelnou seč, dosev, odplevelování, zálivku, hnojení, provzdušňování, případně ochranu proti chorobám a škůdcům. Plochu je potřeba během prvních měsíců zajistit proti vstupu, aby se trávník mohl dostatečně zapojit.

### PÉČE

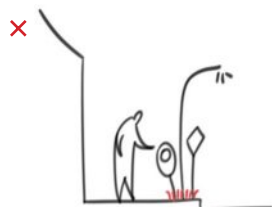
Odebírání biomasy (seč trávníku) musí být kompenzováno hnojením nebo intenzivním mulčováním s využitím speciální mulčovací sekačky, která je schopna trávu velmi jemně nadrtit a rovnoměrně rozprostřít po trávníku. Stanovení seče, výživy, mulčování, provzdušňování, závlahy a odpovídajícího technického vybavení musí být součástí tzv. systému péče o trávníky, který by měl být součástí plánu péče.

[D.2.11] Standardy kvality založení trávníků jsou dány  
↗ ČSN 83 9031. *Technologie vegetačních úprav v krajině: Trávníky a jejich zakládání*. Praha: Český normalizační institut, 2006-02. a ↗ ČSN 83 9011. *Technologie vegetačních úprav v krajině: Práce s půdou*. Praha: Český normalizační institut, 2006-02.

[ PRAVIDLA: POBYTOVÉ LOUKY A TRÁVNÍKY ]



Je potřeba dopředu vyřešit možné konflikty mezi uživateli trávníku, například vymezením zón určených pro volné pobíhání psů.



Trávník se nezakládá tam, kde je problematická jeho údržba a není využitelný jako volná a rekreační plocha: v úzkých pásích do 1 m, mezi objekty technické infrastruktury a dopravními značkami.



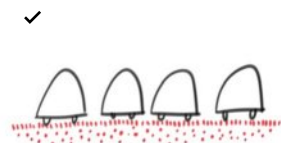
Trávník musí být navržen a situován tak, aby si přes něj obyvatelé nezkracovali cestu.



Modelace trávníku je významným nástrojem prostorového řešení prostranství.



Pravidlo 1/3  
Intenzivní trávníky vyžadují častou a profesionální péči a dostatečné finanční prostředky. Seč je potřeba provádět tak často, aby nedošlo k odstranění více jak 1/3 nadzemní hmoty trávníku během jedné seče.



Rozsáhlé parkovací plochy, které jsou nárazově využívány, mohou být založeny jako tzv. štěrkové trávníky.



Závlahu trávníků je potřeba volit uvážlivě a jen tam, kde jsou vysoké nároky na celoroční reprezentativnost v detailu nebo kde se očekává vysoká zátěž trávníku. Do trávníků je potřeba zařazovat komponenty, které zvyšují jejich odolnost vůči suchu (nově vyšlechtěné druhy jetelů a některých trav; správně zvolené složky vegetačního substrátu).

[ PŘÍKLADY: POBYTOVÉ LOUKY A TRÁVNÍKY ]



341 Trávník je určen především k pobytu a hrám a jako takový je nenahraditelný, zvláště, když je podpořen správně zvolenou modelací [ Praha 6, Flemingovo náměstí ]



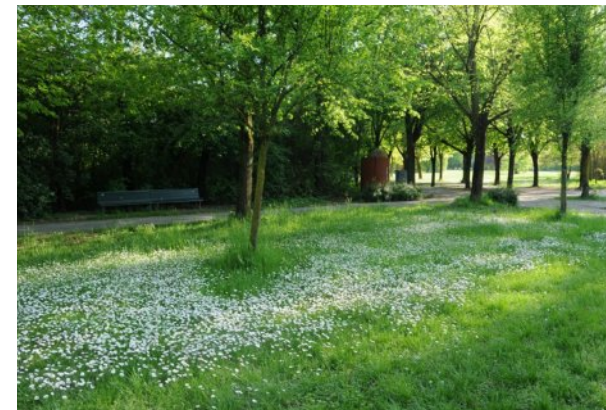
342 Využívaný pobytový trávník v rámci parku [ Velká Británie, Londýn ]



**343** Štěrkový trávník na parkovišti, který je vhodný zejména pro parkoviště využívané nárazově například o víkendech  
[ Francie, Le Crotoy ]



**345** Integrované řešení přináší další možnosti. Travnaté stupně ve spojení s širokými kamennými stupni umožňují využití za různého počasí. Po dešti kámen rychle osychá  
[ Austrálie, Sydney ]



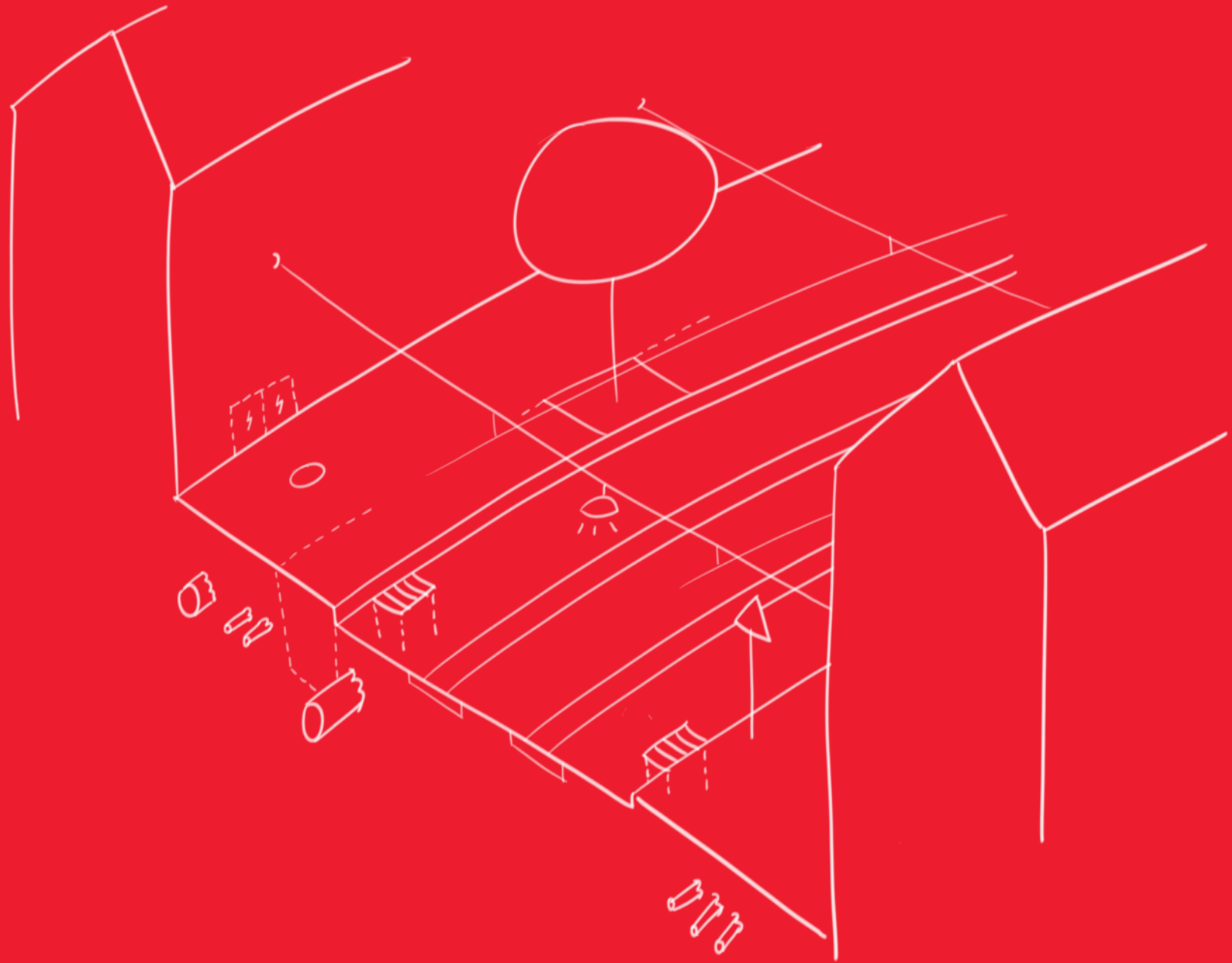
**347** V rámci údržby je často potřeba reagovat na přirozené projevy ekosystému a odpovídajícím způsobem upravit management. Neposečený trávník se sedmikráskami  
[ Itálie, Milán, Parco Nord Milano ]



**344** Trávník jako pobytová plocha na konstrukci viaduktu  
[ USA, New York, High line ]



**346** Kolem cest je dobré udržovat pás parkového (intenzivního) trávníku, vzdálenější plochy je možné převést na luční trávník (extenzivní) nebo biotop  
[ Francie, Paříž ]



## D.3 Dopravní prvky a technická infrastruktura

*Funkční požadavky sítě technické a dopravní infrastruktury je nutné koordinovat se základní rolí veřejného prostoru jako pobytového místa.*

*Každý nadzemní prvek infrastruktury je třeba vnímat jako element spoluvytvářející celkovou kvalitu místa.*

Technická a dopravní infrastruktura je důležitým podpůrným prvkem městského prostředí. Svým umístěním a nadzemními prvky zároveň velmi výrazně ovlivňuje podobu a možnosti užívání veřejných prostranství, kterými prochází. Funkční a technické požadavky a nároky na proveditelnost sítě technické a dopravní infrastruktury z hlediska funkčních a normových požadavků<sup>[D.3.01]</sup> je nutné koordinovat se základní rolí veřejného prostoru jako pobytového místa. Technická infrastruktura by nikdy neměla být sama o sobě cílem.

Technická a dopravní infrastruktura by se ve vizuálním a dalším smyslovém vnímání prostoru zpravidla měla uplatňovat co nejméně, neměla by být dominantní a zejména by neměla negativně determinovat celkové prostorové řešení místa.

Každý nadzemní prvek infrastruktury je třeba vnímat jako element spoluvytvářející celkovou architektonickou kvalitu místa, jeho umístování a designu je nutné věnovat odpovídající odbornou péči. Design prvků infrastruktury by měl korespondovat s celkovým charakterem veřejného prostranství. V případě nadzemních prvků infrastruktury vždy platí z hlediska kvantity, velikosti a výraznosti pravidlo „čím méně, tím lépe“. Nahodilé a nekonceptní řešení bez kontextu je ve veřejném prostoru města nepřijatelné. Prvky infrastruktury by se měly primárně stávat součástí domů či základních architektonických objektů, vytvářejících kompozici prostoru nebo k nim být alespoň přidruženy. Pro minimalizaci bariér by měly být sdružovány do společných objektů minimálních velikostí.

[D.3\_01] ↗ ČSN 73 6005. *Prostorové uspořádání sítě technického vybavení*. Praha: Český normalizační institut, 1994-09.

Z hlediska kvality veřejného prostoru je zapotřebí věnovat pozornost i vyšším úrovním prostoru a přiléhajícím fasádám, minimalizovat a kultivovat nezbytné prvky technické infrastruktury v tomto prostoru umístěné.

Sítě technické infrastruktury v základním uličním profilu zastavitelného území musí být přednostně umístovány pod terén.<sup>[D.3.02]</sup> Výjimkou může být elektrické vedení tramvajové traktice. Zohledňování umístování podzemního vedení technické infrastruktury z hlediska veřejných prostranství by se mohlo zdát vzhledem k jeho neviditelnosti jako marginální, vliv na podobu a možnost uspořádání veřejných prostranství má však velmi významný, zejména vzhledem k prostorovým rozvržením nadzemních prvků a povrchových znaků infrastruktury. V případě chybějícího koncepčního přístupu může uspořádání podzemních sítí velmi omezit, či umístění některých prvků dokonce znemožnit (např. stromů a stromořadí). Aby nedocházelo k negativním determinacím budoucích úprav, měla by vždy umístění podzemních sítí technické infrastruktury předcházet koncepční studie celkového kompozičního a funkčního řešení daného veřejného prostranství podléhající například koncepčnímu vyjádření k záměru (IPR Praha).<sup>[D.3.03]</sup>

[D.3\_02] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*; § 18: Požadavky na technickou infrastrukturu a technickou vybavenost.

[D.3\_03] ↗ Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 556 ze dne 16. 4. 2013 ke koncepčnímu přístupu hl. m. Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic.

## D.3.1 Podzemní vedení sítí

*Při umísťování podzemních vedení je vždy zapotřebí umožnit budoucí úpravy veřejného prostoru, zejména výsadbu stromů, a to i tehdy, pokud není v daný moment plánována.*

*Správce sítě musí být zodpovědný za správné zakreslení reálného umístění své sítě včetně všech povrchových znaků.*

Při umísťování a opravách podzemních sítí je vždy nutné postupovat tak, aby provedený zásah nebyl na povrchu veřejných prostranství patrný. Když probíhají *Opravy a údržba* →[odst./s. 128] živých povrchů, je vhodné vyměnit vždy povrch v celé šířce chodníku, resp. jízdního pruhu.<sup>[D.3.04]</sup> Pro zamezení ztrátových investic je třeba investice do veřejných prostranství a infrastruktury koordinovat.

Při umísťování podzemních sítí je vždy zapotřebí se všemi prostředky snažit umožnit budoucí úpravy veřejných prostranství. Sítě technické infrastruktury v podzemním prostoru veřejného prostranství je potřeba uspořádat tak,

[D.3\_04] ↗ Zásady a technické podmínky pro zásahy do povrchů komunikací a provádění výkopů a zásepů rýh pro inženýrské sítě. Konečná oprava krytu. TSK, schváleno usnesením RHMP č. 95: *tisk R-5724*. 2012. Materiál byl RHMP revokován usnesením č. 127 (2014). KVP IPR však považuje za vhodné dodržování původních podmínek.

aby umožňovaly existenci stromu na vhodném místě. Rezervu pro výsadbu stromů je nutné nechávat i tehdy, pokud není předpokládána ihned.<sup>[D.3.05]</sup> Pro vymezení rezervních ploch je zapotřebí využít existující koncepční projekty a dokumenty, pokud neexistují, je třeba se řídit logickou úvahou, která často vychází z tradičních principů umísťování stromů na veřejných prostranstvích. Nezbytná je tedy kvalitní koordinace, a to nejen v rámci jednotlivého projektu, ale především vzhledem k dlouhodobému záměru (koordináčnı́ generel, regulační plán).

Není-li možné zajistit požadované odstupy vyplývající z ochranných pásem sítí technické infrastruktury<sup>[D.3.06]</sup>, je možné využít speciálních technických řešení zamezujících vrůstání kořenů směrem k vedení sítí. Vhodná je zejména ochrana pomocí chrániček a instalace protikořenové bariéry (musí však umožnit rozvoj stabilního kořenového systému a jejich použití musí být projednáno se správcem sítí).

Vzhledem k velkému počtu sítí elektronických komunikací a jejich nekoordinované výstavbě je vhodné je umísťovat do multikanálových vedení, která umožňují následně uložení dalších kabelů bez výkopových prací. Multikanálové vedení umožňuje mělké umístění a vzhledem ke své ochranné funkci nemá tak vysoké prostorové nároky z hlediska ochranných pásem. Do multikanálů lze rovněž umísťovat i elektrické kabely.

[D.3\_05] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*. Příloha č. 1: Stromy a inženýrské sítě.

[D.3\_06] ↗ Mendelova univerzita v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta. SPPK A02 001: 2013. *Standardy péče o přírodu a krajinu: Arboristické standardy: Výsadba stromů*. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2013, 48 s.

### POVRCHOVÉ ZNAKY

Povrchové znaky podzemních sítí (poklapy, kryty, vpusti a žlaby) by měly být umísťovány s ohledem na kompozici celku, nikoliv náhodně, zpravidla rovnoběžně s vedoucími osami prostorového členění. Zejména v pochozích plochách je vhodné používat poklapy s krytem z povrchu chodníku. V případě dlažby je důležité dbát na nepřerušené navazování vzorů, viz kapitola *Podlaha veřejných prostranství* →[D.1.1/s. 127]. Pro eliminaci poškozování sítí a navazujících povrchů je třeba používat samonivelační poklapy roznášející zatížení na větší plochu.

### PROCESY

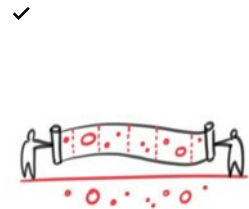
Lepší koordinaci a transparentci vyjadřování správců sítí při projektování napomůže *Informační portál* →[návrh Strategie kvality veřejných prostranství/ odst./s. 45], který by měl spravovat datovou evidenci sítí a důsledně dbát na její přesnost a aktuálnost dat. Po realizaci je třeba předat data přesného zaměření skutečného provedení stavby. Správce sítě musí být zodpovědný za správné zakreslení reálného umístění své sítě, včetně všech povrchových znaků. Nesmí dojít k situaci, kdy provedení sítí technické infrastruktury, které není v souladu s projektovou dokumentací, povede například k nemožnosti umístit stromy z důvodu posunutého ochranného pásma sítě.

V zájmu města musí být koordinace všech správců sítí, jimi respektovaná kvalita veřejných prostranství a důsledné kvalitní projektování a ukládání sítí. Principiálně není možné deformovat dané legislativní prostředí neveřejnými interními předpisy jednotlivých správců sítí (např. rozšiřování ochranných pásem apod.).

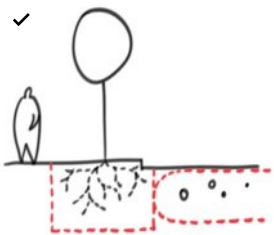
[ PRAVIDLA ]



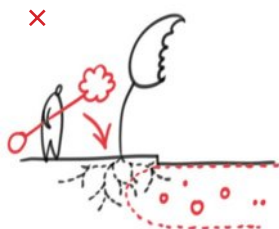
Umístění podzemních sítí technické infrastruktury by měla vždy předcházet koncepční studie celkového kompozičního a funkčního řešení daného veřejného prostranství tak, aby nedocházelo k negativním determinacím budoucích úprav.



Při realizaci sítí technické infrastruktury je třeba důsledně dodržovat projektovou dokumentaci. Po dokončení musí správce sítě předat do centralizované databáze podrobnou a přesnou dokumentaci skutečného provedení stavby, včetně všech přípojek a povrchových znaků.



Podzemní vedení sítí technické infrastruktury se musí umísťovat s ohledem na stávající stromořadí a mělo by vždy umožnit potenciální výsadbu stromů dle typologie veřejných prostranství. ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy: § 19: Požadavky na prostorové uspořádání sítí technické infrastruktury.



Prorůstání kořenů mimo výsadbový pás, případně i do ochranného pásma sítí, by nemělo být a priori znemožněno. Ochranu kořenů při opravách sítí a ochranu vlastních sítí je možné řešit jinými technickými prostředky než jen vzájemnou separací.



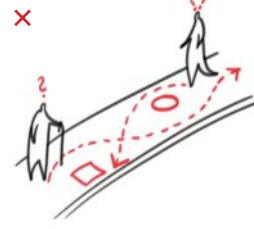
Podzemní vedení sítí technické infrastruktury se musí umísťovat s ohledem na způsob opravy a údržbu. Žádoucí je, aby potenciální opravy bylo možné provádět bez nevratného narušení povrchů a omezování průchozího a průjezdného prostoru.



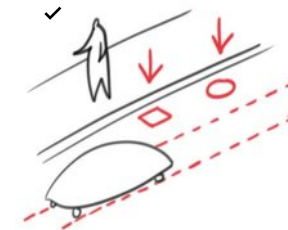
Po opravách podzemního vedení sítí technické infrastruktury je nutné narušený povrch opět obnovit tak, aby navazoval na povrch stávající a plocha prostoru byla celistvá. Při opravách živičných povrchů je vždy nutné povrch opravit v celé šíři. →[D.1.1 Podlaha veřejných prostranství/s. 127]



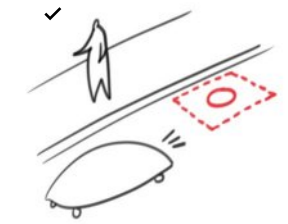
Povrchové znaky podzemní technické infrastruktury by měly uceleně navazovat na okolní povrchy (výškově, materiálově, barevně). →[D.1.1 Podlaha veřejných prostranství/s. 127]



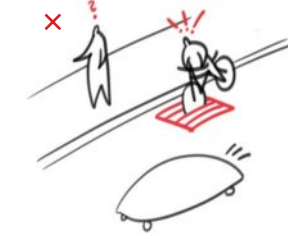
Povrchové znaky podzemní technické infrastruktury je nutné umísťovat s ohledem na celkovou kompozici prostoru tak, aby neomezovaly chůzi, zejména v místech vytížených pěších vazeb.



Povrchové znaky podzemní technické infrastruktury je třeba přednostně umísťovat mimo trajektorii kol vozidel. V případě umístění ve vozovce je vhodné umístit poklop, umožňující pojiždění, do středu jízdního pruhu/pásu. ↗ ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací.



Pro eliminaci poškození podzemních konstrukcí a povrchů vozovek a chodníků je třeba používat samonivelační poklapy.



Mříže vpustí dešťové kanalizace a další otevřené prvky by se měly osazovat s žebry v příčném směru ku směru pohybu. Není vhodné umísťovat podélně ve směru pohybu.



Podélný odvod vody do vpustí či místa vsaku je možné řešit formou odvodňovacích proužků podél obrub zpevněnými rigoly. Na velkých plochách pěších zón a náměstí je vhodné použít například liniové štěrbinové odvodnění. →[D.1.1 Podlaha veřejných prostranství/s. 127], ↗ ČSN 736110.

[ PŘÍKLADY: PODZEMNÍ VEDENÍ SÍTÍ ]



**348** Vhodný povrch poklopu vstupu do kanalizační šachty v chodníku, který materiálově a výškově navazuje na okolní povrch  
 [ Lázně Bohdaneč, Masarykovo náměstí ]



**349** Pro Prahu je typický poklop kanálu se znakem města. Tento typ poklopu je vhodný pro umístění ve vozovkách, v pochozích plochách by měl být užíván poklop opatřený materiálem povrchu chodníku  
 [ Praha 2, náměstí Republiky ]



**350** Vhodný příklad systému odvodnění ulice v obrubníku  
 [ Kutná Hora, Palackého náměstí ]



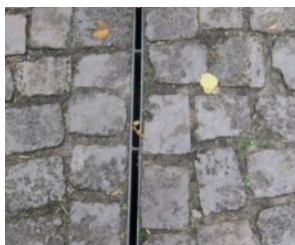
**351** Odvodnění zvýšených křižovatek je vhodné provádět liniovými odvodňovacími mřížkami podél obrubníků  
 [ Praha 6, Národní obrany ]



**352** Možný příklad prvku odvodnění ulice z materiálu, shodného s navazujícím povrchem  
 [ Frýdlant ]



**353** Vhodný „neviditelný“ povrch poklopu, který materiálově a výškově navazuje na okolní povrch  
 [ Praha 6, Bubeneč ]



**354** Liniové štěrbinové odvodnění je nenápadné a estetické, ale bývá problematické z hlediska údržby  
 [ Německo, Berlín ]



**355** Skrytý prvek přípojného místa energií pro kulturní akce a trhy na veřejných prostranstvích  
 [ Kolín, Karlovo náměstí ]



**356** Pro dlážděné povrchy je z hlediska skladby vhodnější používat poklopy čtvercového tvaru, namísto kruhových  
 [ Praha ]



**357** Nevhodné umístění vpusti dešťové kanalizace v rámci cyklopruhu; pro zvýšení bezpečnosti je alespoň dodatečně osazena mřížicí, do které kolo nezapadne  
 [ Praha ]



**358** Současná podoba povrchů v Praze vychází z požadavků opravit vždy jen pruh nutný pro výkop. Pro obnovu povrchů by bylo vhodné hledat prostředky pro zvyšující kvalitu, zejména pomocí kvalitní koordinace investic  
 [ Praha 7, Letná ]

## D.3.2 Nadzemní prvky

*Nadzemní prvky infrastruktury je vždy nutné kvantitativně a objemově minimalizovat a sdružovat s ostatními prvky infrastruktury.*

*Ve struktuře kompaktního města je vhodné zachovávat systém převěsů mezi fasádami budov.*

Každý nadzemní prvek technické a dopravní infrastruktury – sloupy trolejového vedení (TV) a veřejného osvětlení (VO), jejich elektrické skříně, dopravní značení a informační tabule apod. – je nutné vnímat jako součást kompozice spoluvytvářející celkový charakter a architektonickou kvalitu místa. Jejich nepromyšlené umístění často tvoří výrazné bariéry v chodníkovém prostoru či volných pochozích plochách. Nadzemní prvky infrastruktury je nutné kvantitativně a objemově minimalizovat a maximálně sdružovat s ostatními prvky infrastruktury. Jejich podoba by měla podléhat pravidlům v kapitole *Materiály a povrchy prvků* →[D.1.2/s. 147].

Z hlediska kvality veřejného prostoru je zapotřebí věnovat pozornost i vyšším úrovním prostoru a přiléhajícím fasádám, minimalizovat a kultivovat nezbytné prvky technické infrastruktury v tomto prostoru umístěné.

### PŘEVĚSY

Ve struktuře kompaktního města je žádoucí maximálním způsobem zachovávat systém veřejného osvětlení a trakčního tramvajového vedení na převěsech mezi fasádami budov, což přináší maximální uvolnění prostoru ulice a díky eliminaci sloupů představuje také zpravidla nižší investiční náklady. V místech, kde jedna fronta domů chybí, je vhodné užívat převěsy mezi fasádou budovy a sloupem. Systém převěsů je třeba upřednostňovat před jinými způsoby vedení této infrastruktury.<sup>[D.3.07]</sup> Pro novostavby či rekonstrukce domů v uzavřené městské zástavbě, zejména v místech, kudy prochází tramvajová trať, by mělo město zajistit takové majetkoprávní závazky, které umožní umístování a údržbu závěsů pro TV a VO. S ohledem na složité majetkoprávní vztahy je třeba všechny stávající převěsy zachovat. Pro používání závěsů na budovách je třeba zavést nezbytná majetkoprávní opatření a pro vztahy s majiteli budov více užívat zákon o drahách.<sup>[D.3.08]</sup>

### VÝLOŽNÍKY Z BUDOV

Pro uvolnění prostoru ulice může být vhodné v některých ulicích užití malých výložníků z obvodových stěn budov

.....  
[D.3.07] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 16: Standard veřejných prostranství.

[D.3.08] ↗ Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách přikazuje majitelům za jednorázovou úhradu strpět omezení vlastnického práva ke své nemovitosti spočívající v umístění a provozování pevných trakčních, signalizačních nebo zabezpečovacích zařízení. Rozhodnutí o omezení vlastnického práva a o výši úhrady vydává na návrh provozovatele dráhy tramvajové nebo trolejbusové drážní správní úřad.

pro umístění veřejného osvětlení. Tuto variantu je vhodné preferovat před umístováním sloupů v případě, že není možné provést osvětlení na převěsech.

### UMÍSTOVÁNÍ SLOUPŮ

Kde není možné využít pro instalaci VO a TV převěsy mezi fasádami budov, je nutné zřizovat komplexní sdružený systém minimalizovaného počtu sloupů, který bude zahrnovat trakční tramvajové vedení, veřejné osvětlení ulice i chodníků a světelnou signalizaci křižovatek. Při návrhu umístění jakýchkoli sloupů na veřejných prostranstvích je třeba splnit potřeby pro *Veřejné osvětlení* →[D.4.1/s. 198], které vyplývají ze studie osvětlení, kterou je nutné zpracovat, statické potřeby sítě trakčního vedení a umístění sloupů, vyplývající z potřeb světelné signalizačních zařízení. Pro snižování investic i bariér v prostoru je nutné vždy při umístování nových sloupů do veřejného prostoru, ať již z hlediska rekonstrukce TV, či VO, vždy v rámci jedné investice a realizace sdružit VO a TV na jedny sloupy. Nemělo by docházet k tomu, že po dílčí rekonstrukci veřejného prostranství zůstanou v ulici samostatné systémy sloupů.

Sloupy na veřejném prostranství by vždy měly být umístěny v jedné podélné ose rovnoběžné s osou ulice, v ose stromořadí, parkovacího pruhu, případně co nejbližší rozhraní chodníku a vozovky. V příčném směru ulice je vzhledem k eliminaci zaclonění oken vhodné sloupy umísťovat v místech rozhraní budov.

### SKŘÍNĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Skříně technické a dopravní infrastruktury je vhodné primárně umísťovat do přilehlých budov a takováto

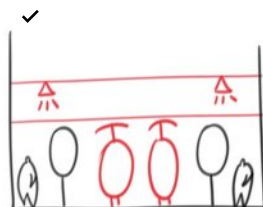
současná zařízení zachovávat. Samostatně stojící skříně je pak vhodné (v souladu s koncepcí celkového prostoru) umísťovat do osy sloupů či stromořadí. Pro minimalizaci počtu bariér veřejného prostoru by měly být samostatně stojící skříně sdružovány do společných architektonických objektů, pro něž je nutné vždy vyhledat optimální umístění v rámci celkové koncepce prostoru → [foto 363/s. 186].

Veškeré dožilé nefunkční prvky je vždy nutné ihned odstranit, nikoliv pouze odpojit. To platí i pro vedení umístěné na fasádách domů, střeách či na ostatních objektech ve veřejném prostoru města.

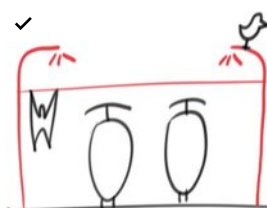
#### [ PRAVIDLA: NADZEMNÍ PRVKY ]



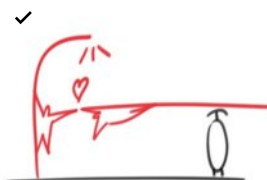
Investice, které mají vliv na umístění stožárů a technických nadzemních objektů na veřejných prostranstvích, je nutné připravovat a provádět pouze v koordinaci s řešením dalších obdobných prvků infrastruktury, a to např. dle koncepčního vyjádření k záměru určeného pracoviště města (IPR Praha).



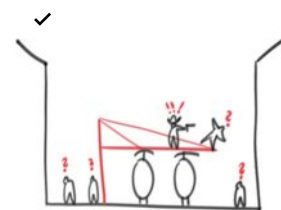
V kompaktním městě je vhodné trakční tramvajové vedení i veřejné osvětlení přednostně umísťovat na převěsy mezi fasády protilehlých budov.  
 ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy: § 19: Požadavky na prostorové uspořádání sítě technické infrastruktury.



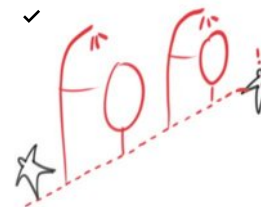
V oblastech, kde není možné uchycení trakčního vedení na převěsích mezi budovami, je vhodné umísťovat na převěsích mezi sloupy sdruženými s veřejným osvětlením. Stožáry je vždy nutné umísťovat tak, aby nepřekážely provozu.



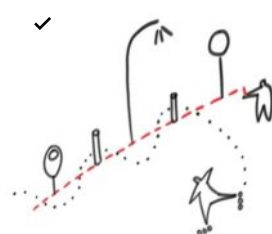
Počet prvků technické a dopravní infrastruktury je třeba minimalizovat. Sloupy trakčního tramvajového vedení je třeba sdružovat se zařízením veřejného osvětlení, světelného signalizačního zařízení a dalšími prvky dopravní infrastruktury.



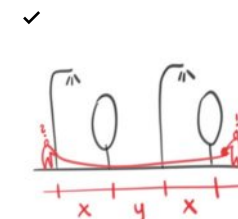
Řešení s výložníky v zastavitelném území s uzavřenou stavební čarou by mělo být vždy pouze krajní možností. Podléhá např. souhlasnému koncepčnímu vyjádření k záměru určeným pracovištěm města (IPR Praha).



Sdružené stožáry TV a VO je nutné umísťovat do osy se stromořadím. Pokud v ulici stromořadí není, je třeba stožáry umísťovat co nejbližší k hraně obrubníku na kraji chodníku.

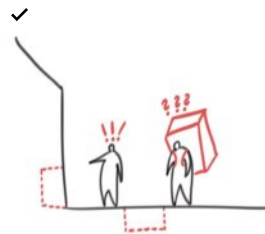


Stožáry a prvky technické a dopravní infrastruktury je nutné na veřejných prostranstvích umísťovat přednostně v jedné ose a s dostatečným odstupem tak, aby nebránily v pohybu po chodníku a příčným vazbám.



Pro zachování rytmu ulice a stromořadí je nutné v návrhu rozmístění prvků technické a dopravní infrastruktury rovnocenně zohledňovat a zkoordinovat všechny technické požadavky veřejného osvětlení, tramvajového vedení a biologické potřeby stromů.

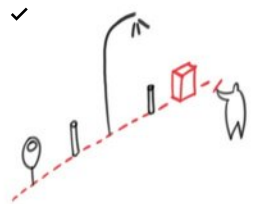
[ PŘÍKLADY: NADZEMNÍ PRVKY ]



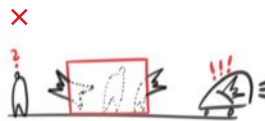
Obslužné skříňě technické a dopravní infrastruktury (ZDS, NDS, EOV atd.) je nutné umísťovat tak, aby nenarušovaly kompozici prostoru a nezužovaly či neblokovaly průchozí prostor. Přednostně je žádoucí integrace do nadzemních staveb, plotů nebo je umístit pod povrchem.



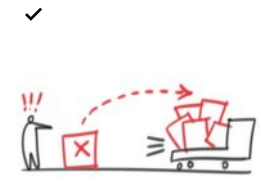
Pokud nelze technické skříňě integrovat do stávajících objektů, je třeba je fyzicky sloučit do jednoho zastřešujícího architektonicky jednotného objektu umístěného v souladu s celkovou kompozicí prostoru, aby se staly plnohodnotnou kvalitní součástí veřejného prostoru.



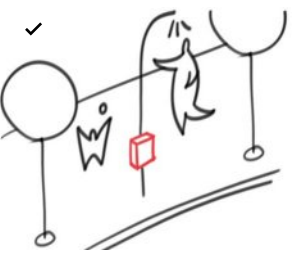
V oblastech, kde uliční čára není vymezena zástavbou ani plotem či kde je integrace skříňí technické a dopravní infrastruktury do stavby či plotu nemožná, je vhodné je umísťovat paralelně ke směru chodníku v ose s dalšími prvky.



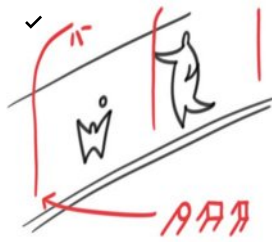
Zařízení technické infrastruktury nesmí být umístěno tam, kde by narušovalo celkovou kompozici prostoru, přirozené vazby a optickou přehlednost ve veřejném prostranství.



Dožilé nefunkční prvky technické a dopravní infrastruktury nebo prvky, ke kterým se nehlásí žádný správce, je vždy nutné ihned odstranit, nikoliv pouze „odpojit“. To platí i pro vedení umístěné na fasádách domů, střeších či na ostatních objektech na veřejných prostranstvích města.



Umístění dodatečných skříňí na sloupech a stožárech je podmíněčně přípustné, nelze-li jej umístit pod povrchem ani integrovat do jiného objektu, a to pouze pokud je objekt minimálních rozměrů a neohrožuje průchozí prostor.



Průřez všech stožárů umístěvaných do veřejných prostranství (trolejové vedení, veřejné osvětlení, světelná signalizace atd.) by měl být maximálně subtilní, přednostně kruhový, čtvercový či obdélný, plynulého průřezu po celé výšce – skokově nestupňovaný.



Všechna standardní zařízení a prvky technické a dopravní infrastruktury by měla mít kultivovaný jednoduchý design. →[D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147]



359 Příklad ulice s převěsy mezi budovami, tj. bez sloupů trakčního tramvajového vedení a osvětlení [ Praha 7, Milady Horákové ]



360 Vhodné umístění všech prvků v jedné ose se stromořadím [ Slovensko, Žilina ]



361 Minimalizovaná skříň umístěná na sloupu trakčního vedení, opatřená shodným nátěrem a nepřekážející v prostoru může být vhodnou náhradou samostatně stojící skříňě. Vždy je třeba navrhovat s ohledem na navazující prostranství [ Lázně Bohdaneč, Šípkova ]

[ PŘÍKLADY: NADZEMNÍ PRVKY ]



**362** Příklad ulice v historickém centru města bez sloupů. Tramvaj je napájena z vodiče v zemi, osvětlení je umístěno na fasádě domů [ *Francie, Remeš* ]



**363** Příklad kvalitního vyřešení sdružování skříní technické infrastruktury a jejich architektonického ztvárnění v rámci kompozice celkového prostoru. Fotografie z realizace. A69 architekti [ *Cheb, ul. Svobody, pěší zóna* ]



**364** Skříň technické infrastruktury může být vhodně umístovat do prostoru výsadbového pásu stromořadí [ *Rakousko, Vídeň* ]



**365** Skříň technické infrastruktury je vhodné umísťovat v ose sloupů, kde nepřekáží v prostoru, případně přecházení ulice [ *Rakousko, Vídeň* ]



**366** Nekoncepční a nezkoordinované umístování různorodých skříní technické a dopravní infrastruktury často i při snaze je sdružovat vede ke zcela neuspokojivým výsledkům [ *Praha 2, Karlovo náměstí* ]



**367** Nevhodné umístění skříní degradující kvalitu fasády a nároží domu [ *Praha 7, Strossmayerovo náměstí* ]



**368** Umístění dodatečných mohutných prefabrikovaných skříní odlišné barevnosti na sloupech je nevhodné, zejména ve výšce, zasahující do průchozího profilu [ *Praha 10, Moskevská* ]



**369** Nesdružené sloupořadí vytváří nepřírozenou bariéru prvků směrem k řece [ *Praha 2, Palackého náměstí* ]



**370** Nekoncepční umístování sloupů trakčního tramvajového vedení do prostoru chodníku pouze dle požadavků na statiku vytváří bariéry pro pohyb po chodníku a degraduje celkové vnímání prostoru náměstí [ *Praha 2, Karlovo náměstí* ]

### D.3.2.1 Světelná signalizační zařízení



**371** Trakční vedení v podobě sloupů s výložníky, které jsou umístěny v ose stromořadí [ Praha 6, Bělohorská ]



**372** Osvětlení na převěsech mezi budovami uvolňuje prostor v ulici a umožňuje lepší zacílení osvětlení na střed ulice [ Rakousko, Vídeň ]



**373** Dublování sloupů trakčního tramvajového vedení a veřejného osvětlení je třeba předcházet sdružováním jejich funkcí. Není vhodné zachovávat současný stav, kdy jsou často i při rozsáhlých rekonstrukcích vedle sebe umístovány a ponechávány sloupky trakčního vedení tramvaje a veřejného osvětlení [ Praha 10, Moskevská ]

*Světelná signalizační zařízení je vhodné používat pouze na místech s frekventovanou motorovou dopravou, kde není možné zajistit bezpečnou organizaci křižovatky a pohybu jiným způsobem.*

*Světelná signalizační zařízení je třeba navrhovat ve městě v širších souvislostech tak, aby zajišťovala komfortní průchod a průjezd a ochranu zejména zranitelnějším uživatelům.*

Světelná signalizační zařízení (SSZ) umožňují bezpečnější a plynulejší organizaci všech druhů dopravy ve městě (pěší, veřejná hromadná, cyklistická a automobilová). Je vhodné je používat pouze tam, kde není možné zajistit organizaci uspořádání pohybu neřízeným způsobem. Světelná signalizační zařízení je třeba řešit v širších urbanistických vztazích v rámci celoměstského systému motorové dopravy i pěších a cyklistických vazeb.

Při rozhodování o umístování světelných signalizačních zařízení je třeba postupovat s rozvahou a vždy vycházet z charakteru prostředí, ve kterém se daná křižovatka nachází. Užití SSZ v místech s nízkou intenzitou provozu

vytváří nadbytečné bariéry v průchodnosti a často vede k přecházení chodců na červenou. Zároveň dochází ke zvýšení rychlosti projíždějících vozidel a snižování pozornosti řidičů, viz *Zklidňování dopravy* → [odst./s. 60].

Světelná signalizační zařízení není vhodné používat na zklidněných křižovatkách, viz *Klidné a zklidněné ulice* → [C.1.2/s. 70]. Nezbytná mohou být především pro *Ulice zatížené motorovou dopravou* → [C.1.4/s. 74] a tam, kde zlepší prostupnost a usnadní příčné vazby pro chodce, cyklisty nebo osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Sloupky SSZ je nutné umísťovat dle pravidel stanovených pro technickou infrastrukturu, viz kapitola *Nadzemní prvky* → [D.3.2/s. 183].

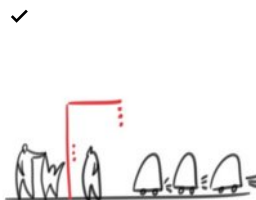
Přechod pro chodce musí být široký minimálně 4 m, na frekventovanějších místech je potřebné jeho rozšíření oproti základní šířce vzhledem ke kumulaci lidí při čekání i následném časově omezeném přecházení vozovky.

V rámci rozlehlých křižovatek se silným automobilovým provozem a ve stoupání je vhodné zohledňovat odlišnou rychlost jízdy motorových vozidel a jízdních kol, resp. pomaleji jedoucích vozidel obecně. Z hlediska bezpečnosti i komfortu pohybu je zpravidla vhodné vložit vnitřní stopčáru se SSZ v rámci rozlehlé křižovatky. Pro jízdní kola lze zřídit samostatný cyklistický pruh se samostatným návěstidlem, které zajistí dřívější rozjezd i zastavení oproti vozidlům na společném vjezdu do křižovatky, případně samostatné řízení na samostatném vjezdu do křižovatky. Nepřímé levé odbočení pro cyklisty může nabídnout vhodnou doporučenou alternativu k přímému levému odbočení, které je v případě silného automobilového provozu zejména pro pomalejší uživatele nebezpečné. Nemá jej však nahrazovat.

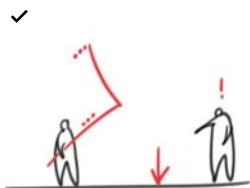
Vyčkávací prostory pro cyklisty se v křižovatkách standardně umísťují před stopčárou na všech vjezdech s provozem všech vozidel a pro všechny směry jízdy, bez ohledu na šířku jízdních pruhů. V případě více souběžných jízdních pruhů pro daný směr jízdy se prostor pro cyklisty standardně umísťuje do toho, který je nejvíce vpravo. Prostory pro cyklisty se neumísťují pouze pro směry, kam nelze pokračovat na jízdním kole (např. silnice pro motorová vozidla) nebo v případě velmi stísněných prostorových poměrů v podélném uspořádání komunikace, podrobněji viz kapitola *Cyklistická opatření* → [C.2.5/s. 101].

Zejména v okrajových městských částech může být vhodné aplikovat SSZ v kombinaci s měřením průjezdové rychlosti pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti projíždějících vozidel na hlavních dopravních tazích.

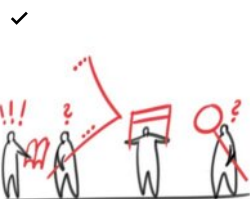
#### [ PRAVIDLA: SVĚTELNÁ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ ]



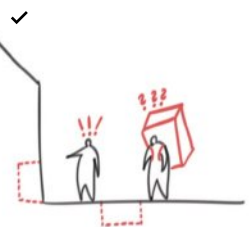
Signalizované křižovatky se navrhují především na ulicích zatížených motorovou dopravou pouze v případě, že není možné zajistit bezpečný přechod přes vozovku nebo průjezd vozidel jiným způsobem. SSZ není vhodné umísťovat na zklidněných křižovatkách a ulicích.  
 ↗ TP 81: Navrhování SSZ.



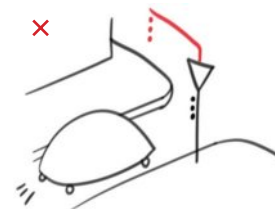
Podobu a umístění světelných signalizačních zařízení je třeba navrhovat a koordinovat ve spolupráci s architektem na základě celkové koncepce daného veřejného prostranství.



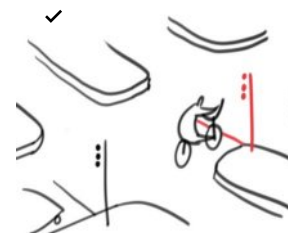
Umístění a podobu světelných signalizačních zařízení je nutné navrhovat jako nedílnou součást celého lokálního systému nadzemních prvků technické a dopravní infrastruktury s ostatními prvky.



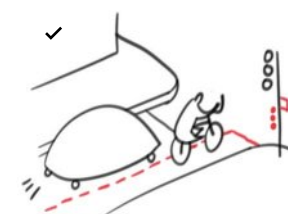
Umístění a podoba skříní s radiči pro světelná signalizační zařízení se řídí dle kapitol:  
 → [D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147]  
 → [D.3.2 Nadzemní prvky/s. 183]



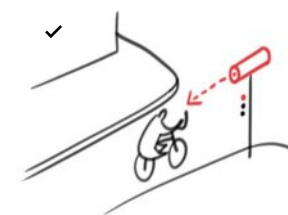
Návěstidla SSZ se umísťují na výložníky jen na významných zatížených vícepruhových komunikacích. U vjezdu z vedlejších ulic se umísťuje jen základní a případně opakovací návěstidlo bez výložníku.



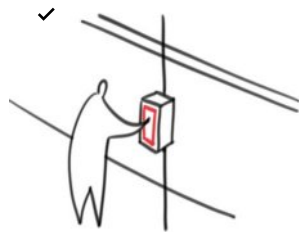
V rozlehlých křižovatkách je vhodnější rozdělit dlouhé SSZ řízené úseky na kratší pomocí vložených stopčar: dojde tak k zajištění bezpečnějšího průjezdu pro pomaleji jedoucí vozidla.



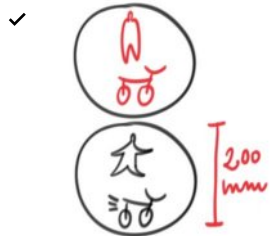
Zejména v delších úsecích při průjezdu křižovatkou může být vhodné doplnění cyklistických pruhů se samostatnými cyklistickými návěstidly pro zohlednění rozdílné rychlosti automobilů a jízdních kol, zejména ve stoupání.



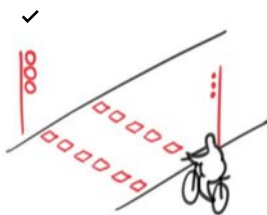
Detekce světelných signalizačních zařízení musí umožňovat spolehlivé zaregistrování nejen automobilů, ale také ostaních vozidel, zejména jízdních kol a motocyklů.



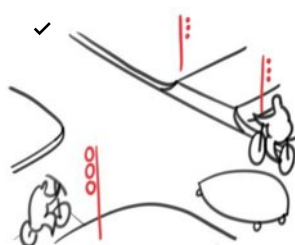
Pro chodce a cyklisty je vhodné přednostně používat celoplošná detekční tlačítka, která umožňují jednoduchý volný dotek rukou (a zároveň výrazně svítí po zaregistrování požadavku o signál „volno“).



U přimknutého přejezdu pro cyklisty k nedělenému přechodu pro chodce je nutné použít společnou dvoubarevnou soustavu s návěstidlem pro chodce a cyklisty (velikost 200 mm) umístěným za vozovkou.



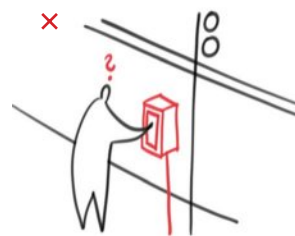
U samostatného přejezdu pro cyklisty je nutné použít samostatnou trojbarevnou soustavu s malým návěstidlem (100 mm) umístěným před vozovkou a velkým návěstidlem (200 mm) za vozovkou.



Velikost cyklistického návěstidla 100 mm se používá před vjezdem do vozovky nebo na vjezdu do křižovatky společně s ostatními vozidly. Velikost 200 mm se používá za vozovkou a u samostatných vjezdů do křižovatky ve vozovce.



Odpočítávání sekund u přechodu pro chodce zvyšuje komfort pro chůzi a může omezovat přebíhání na červenou. Lze použít pouze u SSZ bez dynamického řízení.



Ruční řízení SSZ by mělo být přednostně umístěno na sloupu SSZ, je-li to možné.

[ PŘÍKLADY: SVĚTELNÁ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ ]



**374** Odpočítávání sekund do konce zeleného nebo červeného signálu pro chodce  
[ Praha 1, Křižovnické náměstí ]



**375** Komfortní celoplošné detekční tlačítko pro chodce / cyklisty s výraznou světelnou informací o zaregistrování požadavku na signál „volno“  
[ Praha ]



**376** Samostatný cyklistický vjezd do křižovatky s automatickou videodetekcí a „pojistným“ detekčním tlačítkem. Dočasné plastové sloupky, tzv. „balisety“, nejsou z hlediska kvality prostoru vhodné  
[ Praha 6, Pelléova ]



**377** Z hlediska bezpečnosti je u rozlehlých křižovatek vhodné provedení s cyklopruhem řízeným samostatným cyklistickým návěstidlem SSZ. Zábradlí jsou v tomto místě nevhodná  
[ Praha 6, Milady Horákové ]

[ PŘÍKLADY: SVĚTELNÁ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ ]



**378** Z hlediska bezpečnosti je žádoucí zachovat přejezd pro cyklisty řízený SSZ jako nedělený, na rozdíl od přechodu pro chodce [ Praha 7, nábřeží Kapitána Jaroše ]



**379** Sdružená světla pro chodce a cyklisty [ Slovensko, Žilina ]



**380** Nevhodné dublování sloupků SSZ. Je-li to možné, měly by být ovladače umístěny přímo na stožáru SSZ [ Praha 2, Palackého náměstí ]

## D.3.3 Dopravní prvky a značení

*Dopravní značení ve městě by mělo být minimalizované.*

*V městském prostředí není vhodné umísťovat dopravní značení dálničního charakteru (portály, návěstidla).*

*Dopravní organizaci je třeba přednostně řešit fyzickým uspořádáním prostoru.*

Bez dopravního značení a dopravně-organizačních opatření se ve městě obejít nelze. Pro zvýšení vizuální a pobytové kvality veřejného prostoru je třeba usilovat o jejich uměřenější používání. Průjezdy dopravních tahů přes významná veřejná prostranství by měly být přizpůsobeny jejich charakteru ve všech ohledech, tj. i v tvarosloví používaných doprovodných dopravních a informačních zařízení. Výrazná minimalizace dopravního značení je vhodná zejména ve sdíleném prostoru a v klidných a zklidněných ulicích.

### SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení je poměrně výrazným prvkem v městském prostředí. Jeho dopravní charakter často nekoresponduje s charakterem veřejného prostranství.

Masivní provedení dopravního značení a informačních prvků zhoršuje kvalitu vnímání veřejného prostranství, omezuje orientaci v prostoru, znemožňuje průhledy a dálkové pohledy a přetváří jej v čistě dopravní záležitost. Přílišné množství značení rovněž omezuje jeho čitelnost, a tím snižuje srozumitelnost a význam jednotlivých prvků.

Počet prvků svislého dopravního značení je třeba minimalizovat. Je nutné preferovat taková řešení, kdy je možné stejného účelu dosáhnout bez použití dopravního značení, pouze charakterem prostoru a kdy je vhodnými stavebními, materiálovými a povrchovými úpravami řešena *Podlaha veřejných prostranství* → [D.1.1/s. 127], případně vodorovným značením. Pokud je použití dopravního značení nezbytné, je třeba vždy preferovat nejmenší přípustnou velikost jeho provedení. Pro *Sdílený prostor* → [C.1.1/s. 66] a *Klidné a zklidněné ulice* → [C.1.2/s. 70] zejména v historickém městě je žádoucí používání zmenšené velikosti všech svislých dopravních značek. Pro *Významné ulice se zklidněným provozem* → [C.1.3/s. 72] a *Ulice zatížené motorovou dopravou* → [C.1.4/s. 74] je vhodné přednostně užívat zmenšenou velikost alespoň v případě velkoformátových značek (například IP 20a).<sup>[D.3.09]</sup> Podoba všech prvků dopravní infrastruktury musí odpovídat městskému charakteru. Zcela nežádoucí je umísťování informačních portálů, návěstidel a výložníků se značkami tvaroslovím odpovídající rychlostním komunikacím.

Za žádoucí považujeme prověření všech možností používání minimalizovaných prvků dopravního

.....  
[D.3.09] ↗ *Technické podmínky č. 65: Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. 2. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2002.

značení, které stejnou funkci budou plnit obdobným způsobem, ale svou estetickou formou budou pro městské prostředí mnohem přívětivější.

### VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

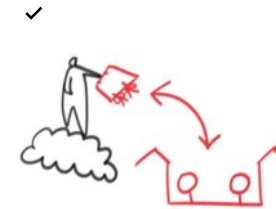
Přerozdělování prostoru vozovky pomocí vodorovného značení při vhodném provedení zajišťuje výrazné zlepšení fungování provozu, napomáhá *Zklidňování dopravy* →[odst./s. 60] a usnadňuje pohyb, zejména jsou-li doplňována *Cyklistická opatření* →[C.2.5/s. 101].

Z důvodu vyšší flexibility vodorovné značení často nahrazuje fyzické prostorové řešení. Přednostně však dopravní organizaci má řešit materiálově odlišená Podlaha veřejných prostranství →[D.1.1/s. 127]. Konkrétními příklady může být například materiálově, výškově či barevností odlišné řešení povrchu přechodu pro chodce či vymezení parkovacích stání na parkovištích. V případě monolitického povrchu může být např. zvýraznění vyhrazeného jízdního pruhu barevným posypem při pokládání živice atd.

Velkoplošné vodorovné značení je nutné realizovat s protiskluzovým povrchem, který bude mít minimálně shodné adhezní vlastnosti jako navazující povrchy (přechody pro chodce, podbarvení cyklistické infrastruktury apod.). Vzhledem k trvanlivosti a protiskluzovosti je preferovaným typem vodorovného značení provedení v plastu s protiskluzovou úpravou např. aplikací barevného jemného kameniva do kaučukové pryskyřice. Provedení cyklopruhů se řídí pravidly pro *Cyklistické pruhy* →[odst./s. 138].

Dočasné vodorovné značení, vzhledem k jeho charakteru a s ohledem na časovou omezenost dané úpravy, musí být snadno odstranitelné bez poškození povrchu. Vhodné je používat např. nalepovací pásy.

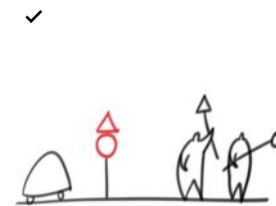
### [ PRAVIDLA ]



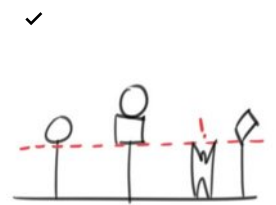
Veřejná prostranství je nutné navrhovat tak, aby charakter prostoru, jeho uspořádání a stavební řešení nahradily potřebu dopravního značení.



Je nezbytné uvažovat o přiměřenosti (rozsahu) a účelnosti dopravního značení. Zmnožování dopravního značení degraduje kvalitu veřejného prostoru, omezuje pozornost a viditelnost a vytváří fyzickou bariéru.

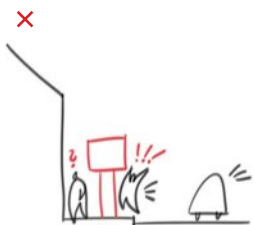


Je třeba vhodným způsobem dopravního opatření vyvážit požadavky na omezení bariér v prostoru sdružováním více značek na jeden sloupek a dosáhnout jasnějšího a čitelnějšího sdělení minimalizací počtu informací obsažených na značce.



Značky umístěné v řadě za sebou je vhodné srovnat do jedné výšky nad zemí. Pokud je na jednom sloupku značek více, spodní značka ctí tuto jednotnou výšku. Výška spodního okraje nejnižší umístěné značky v průchozím prostoru by měla umožňovat průchod a průjezd.

## [ PRAVIDLA: DOPRAVNÍ PRVKY A ZNAČENÍ ]



Je žádoucí preferovat nejmenší možnou velikost dopravního značení. U dopravních značek, které mají variantu „zmenšená velikost“, je žádoucí vždy tuto upřednostnit.



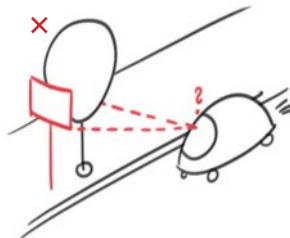
Portály a poloportály se svislým dopravním značením (návestidly) a provozními informacemi se ve městě nesmí umísťovat.



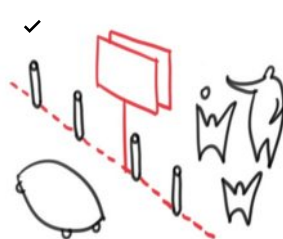
Dopravní prvky je vhodné přednostně umísťovat na sloupy trakčního vedení a veřejného osvětlení.



Žádná část svislých značek nesmí zasahovat do průjezdného nebo průchozího prostoru. Značky na cyklistických stezkách se umísťují s ohledem na průjezd cyklistů, aby nedocházelo ke kolizi.



Dopravní prvky je třeba umísťovat tak, aby byly dostatečně viditelné. Vhodné je umístění v dostatečném odstupu od jiných prvků (např. stromů), které mohou omezovat jejich viditelnost.



Značky je vhodné z rubové strany osadit značkou pro opačný směr pohybu (např. pro pěší zóny apod.).

## [ PŘÍKLADY: DOPRAVNÍ PRVKY A ZNAČENÍ ]



**381** Minimalizovaná velikost značky řadicích pruhů umístěné na stožáru veřejného osvětlení [ Praha 2, Karlovo náměstí ]



**382** Příklad minimalizované velikosti směrového návěstidla v městském prostředí, dopravní tepně odpovídající významným pražským dopravním zátěžím. Malé rozměry směrovky přesto vyhovují a splňují svůj účel [ Rakousko, Vídeň ]



**383** Příklad minimalizované velikosti dopravní značky v městském prostředí. Značka má menší rozměry než současné české zmenšené dopravní značky [ Rakousko, Vídeň ]



**384** Vodorovné dopravní značení je vhodné v dlážděných površích řešit namísto barevného nátěru materiálovým vyznačením [ Praha 1, Chotkova ]

## D.3.4 Dočasná dopravní zařízení

*Dočasná dopravní zařízení je třeba ve městě používat v omezené míře.*

*Podoba dočasných dopravních zařízení by měla být i přes jejich provizornost v souladu s městským prostředním a mobiliářem.*

Dočasná dopravní zařízení v současné praxi zpravidla suplují chybějící systémově správné fyzické řešení prostoru. Používají se zejména pro změny organizace automobilové dopravy ve městě tam, kde je pro bezpečnost nebo komfort bezmotorového pohybu nezbytné zajistit úpravu stávajícího stavu a není možné je z různých důvodů (finančních či procesních) ihned provést stavební úpravu prostoru. Prvky dočasného značení často slouží i k prověření možných rozsáhlejších úprav veřejného prostoru v reálném provozu (i variantně), pokud je z důvodu možných provozních komplikací obava realizovat řešení rovnou stavebně. Kromě této role mají často také ochrannou funkci (např. chrání chodce na ostrůvcích uprostřed vozovky). Zároveň jsou někdy umísťovány do dopravně složitých úseků vozovek jako ochrana automobilů navzájem. Jsou tak často nadužívány a vzhledem k finanční situaci města se stávají spíše dlouhodobými, či dokonce trvalými.

Přestože je tento typ řešení vždy provizoriem (bez ohledu na reálnou dobu užití), výrazným způsobem se

podílí na charakteru prostředí a jeho vnímání lidmi. Z tohoto důvodu je pro něj nutné hledat adekvátní opatření architektonicky kvalitním řešením v podobě prvků podléhajícím pravidlům pro městský *Mobiliář* → [D.5/s. 207], které splní daný účel, aniž by evokovaly čistě dopravní prostředí uprostřed obytného města.

Tam, kde auta představují pro chodce ohrožení, je vhodné přednostně využít základní prostředky jako snížení rychlosti, úpravu dopravního značení, úpravu šířek funkčních ploch a podobně, viz *Zklidňování dopravy* → [odst./s. 60]. V místech, kde dopravní situaci nelze řešit systémově jinak a která skutečně vyžadují typ fyzické bariéry, je třeba hledat taková architektonicky kvalitní řešení, která budou odpovídat městskému charakteru prostředí namísto v současné době užívaných citybloků a baliset.

Provizorní úpravy často navedou vozidla do míst vozovky, která nejsou dostatečně únosná pro zátěž – krajnice. Úpravy je třeba konzultovat se správcem komunikace. Provizorní úpravy jsou rovněž problematické z hlediska údržby a čištění. Mezi bodovými dočasnými prvky je nutné provádět úklid a údržbu ručně, což je náročnější než strojové čištění.



**385** Značky se dvěma sloupky omezující průchodnost chodníku. Značka by mohla být minimalizované velikosti a ideálně osazena na nejbližší sloup veřejného osvětlení  
[ Praha 2, náměstí Míru ]



**386** Nevhodné použití návěstidel dálničního typu v městském prostředí. Takové prvky by se ve městě neměly vůbec vyskytovat. Svou mohutností zabraňují průhledům ulic, zaclání fasády domů a často zabraňují průchodu v pěším prostoru  
[ Praha 3, Jana Želivského ]



**387** Nevhodné umístění návěstidla dálničního typu v městském prostředí přináší neadekvátní měřítko do struktury města  
[ Praha 5, Smíchov ]



**388** Neadekvátní podoba ochrany před srhnutím trolejí pro městský prostor. Lze řešit např. zavěšením subtilnějších signálních prvků na převés trolejového vedení či jiným, městským způsobem  
[ Praha 5, Nádražní ]

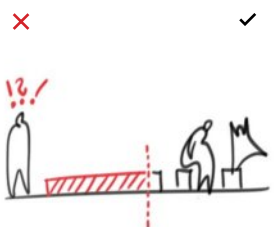
## [ PRAVIDLA: DOČASNÁ DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ ]



Dočasná dopravní zařízení je třeba ve městě používat pouze pro dočasně provizorní úpravy s jasným vymezením jejich dočasnosti.



U dočasných prvků na veřejných prostranstvích by měla být vždy uvedena informace pro uživatele o jejich důvodu a smyslu, časovém vymezení a budoucí podobě trvalého řešení.



Dočasné dopravní prvky v městském prostředí musí podléhat městskému charakteru. Dočasnost nesmí být alibi pro dopravně-bezpečnostní tvarosloví a nekvalitní provedení.



Používání montovaných fyzických prvků dopravního značení jako náhrady za plnohodnotné stavební řešení je nepřijatelné.

## [ PŘÍKLADY: DOČASNÁ DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ ]



389 Příklad umírněného vzhledu sloupků [ Francie, Grenoble ]



390 Tzv. balisety v bílém provedení jsou vhodnějším příkladem než často užívané zelené [ Praha 2, Albertov ]



391 Dopravní vzhled balisetů, užívaných k dočasnému přerozdělení pohybu v prostoru neodpovídá charakteru městského prostředí. Tento prvek je tvaroslovím, materiálem a zejména barevností nevhodný pro použití ve městě a je třeba hledat jeho náhradu [ Praha 4, Jeremenkova ]



392 Plastové tvarovky slouží jako provizorní náhrada za obrubník. Dopravní vzhled však neodpovídá městskému prostředí a měl by být revidován. Tento prvek nesmí sloužit pro trvalé použití ve městě a je třeba vždy zvážit přiměřenost a míru použití [ Praha 7, Letná ]



393 Dočasná dopravní opatření, která působí ve veřejném prostoru velmi rušivým způsobem, často nevhodně zůstávají jako trvalá [ Praha 7, Holešovice ]



394 Citybloky – nevhodné fyzické zábrany průjezdu či parkování vozidel nebo pro ochranu chodců na přechodech. Ve městě se často vyskytují jako trvalé řešení. Dopravní vzhled neodpovídá městskému prostředí, měl by být revidován [ Praha 4, Podolí ]

## D.3.5 Silniční záchytné a ochranné prvky

*Ochranné silniční prvky by měly být v městském prostředí užívány velmi omezeně a měly by mít charakter městského mobiliáře.*

*Silniční svodidla by se ve městě neměla vůbec užívat.*

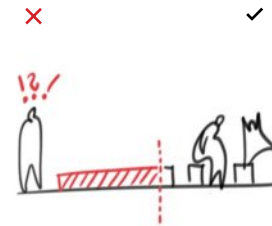
Současný rozsah používání ochranných dopravních prvků nadměrně zvýrazňuje dopravní charakter veřejných prostranství a poukazuje na zjednodušené vnímání prostoru a jeho jednostranné ochranné funkce pro rychlý průjezd motorové dopravy, což je principiálně ve městě nežádoucí. Redukci těchto prvků umožňuje vhodné *Uspořádání* → [C/s. 57], organizace dopravy a správné řešení přilehlých prostranství.

Silniční svodidla by se ve městě neměla vůbec užívat.<sup>[D.3.10]</sup> Svodidla degradují měřítko městského prostředí, neumožňují průchod lidí a vytvářejí kolem sebe neudržovatelné zbytkové plochy. Vždy je nutné primárně hledat řešení pomocí prvků městského typu s charakterem odpovídajícím zdi, plotu či městského prvku v souladu s principy uvedenými v kapitolách *Zábrany a bariéry* → [D.5.7/s. 231] a *Materiály a povrchy prvků* → [D.1.2/s. 147].

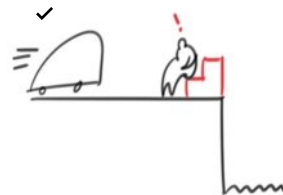
Dopravně–bezpečnostním zábradlím se zabývá kapitola *Zábradlí* → [D.5.7.1/s. 233].

[D.3.10] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 17: Požadavky na dopravní infrastrukturu.

### [ PRAVIDLA ]



Jakékoli ochranné dopravní prvky umístované v městském prostředí musí mít městský charakter, který je definován v kapitolách městského mobiliáře. Používání dopravního tvarosloví v prostředí města je nepřipustné.



Svodidla se v městském prostředí nesmí umísťovat vůbec. Ve zvláště odůvodněných případech, je třeba hledat taková řešení, která budou adekvátní městskému prostředí.

### [ PŘÍKLADY ]



**395** Nevhodné, nadbytečné umístění svodidla na cestě podél Vltavy vytváří dopravní charakter nábřežního prostoru a zamezuje přístupu k řece [ *Praha–Troja, Podhoří* ]



**396** Nevhodné umístění svodidla mezi budovami ve sdíleném prostoru [ *Praha 4, Pankrác* ]



**397** Svodidla zabraňují přirozenému užívání veřejných prostranství chodci [ *Praha* ]



**398** Nevhodné umístění betonových zábrán v prostoru chodníku [ *Klatovy* ]



## D.4 Venkovní osvětlení

*K venkovnímu osvětlení je při návrhu nutné přistupovat jako k plnohodnotnému prvku kompozice veřejných prostranství.*

Venkovní osvětlení vytváří podmínky pro aktivity lidí ve venkovních prostorech v době bez denního světla a současně ovlivňuje vzhled i atmosféru městského prostředí. Venkovní osvětlení se používá v řadě aplikačních oblastí zahrnujících:

- veřejné osvětlení (ulice, náměstí, parky apod.)
- architekturní osvětlení (budovy, technické objekty, zeleň, umělecká díla apod.)
- osvětlení venkovních pracovních prostorů (staveniště, průmyslové prostory apod.)
- osvětlení sportovišť (fotbalové a atletické stadiony, golfové hřiště apod.)

Noční vzhled města a jeho veřejných prostorů ovlivňuje především veřejné a architekturní osvětlení. Manuál tvorby veřejných prostranství proto popisuje tyto aplikační oblasti. Nicméně pravidla související s rušivým vlivem osvětlení mohou být aplikována také při osvětlování venkovních pracovních prostorů a venkovních sportovišť.

## D.4.1 Veřejné osvětlení

Primární funkcí veřejného osvětlení je zajistit bezpečnost uživatelům veřejných prostranství, která souvisí s pocitem bezpečí, a bezpečnost dopravy a majetku.

Veřejné osvětlení zároveň přispívá k identifikaci místních obyvatel s prostředím, ve kterém žijí, a spoluvytváří podobu a atmosféru nočního města. Při řešení veřejného osvětlení je třeba dbát na to, aby svým provozem nerušilo okolní prostředí.

Primárním cílem návrhu veřejného osvětlení je vytvořit určité světelné prostředí, nikoliv design nebo umístění svítidel.

Veřejné osvětlení ovlivňuje podobu veřejných prostranství nejen v noci, ale i ve dne. V nočních hodinách spoluvytváří atmosféru veřejných prostranství způsob osvětlení, během dne je veřejné osvětlení vnímáno především na základě fyzických parametrů světelných míst.

Způsob osvětlení veřejných prostorů se popisuje pomocí světelně technických parametrů. Dostatečnost osvětlení se hodnotí mírou osvětlení vodorovných ploch. Kvalita vjemu veřejného prostranství i bezpečnost dopravy velmi úzce souvisí se zábranou oslnění od svítidel. Barevnost se popisuje barevným tónem světla a kvalitou vjemu barev. Oba parametry zásadním způsobem ovlivňují atmosféru i vzhled veřejných prostranství a principiálně jsou na sobě nezávislé. Osvětlení s teple bílým barevným tónem může mít podání barev velmi dobré nebo velmi špatné. Stejně tak osvětlení s chladně bílým barevným tónem může mít podání barev velmi dobré nebo velmi špatné. Vjem trojrozměrných předmětů je dán mírou

osvětlení vertikálních ploch. Tyto parametry určují světelnou pohodu uživatelů veřejných prostranství.

Fyzické parametry světelných míst jsou dány vzhledem a umístěním světelných míst. Jejich vzhled je určen tvarem, proporcemi, barvou a materiálem a jejich umístění v prostoru souvisí s měřítkem, viditelností, rytmem, gradací, symetrií a počtem. Fyzické parametry světelných míst mají být takové, aby nevytvářely překážky a nenarušovaly vzhled veřejných prostranství.

Světelné znečištění, hovorově světelný smog, je obecný termín označující veškeré nežádoucí účinky umělého osvětlení. Částí světelného znečištění je tzv. rušivé světlo. Je to světlo, které svítidla vyzářují mimo osvětlovaný povrch a které působí rušivě na okolní prostředí. Rušivé světlo je třeba v rámci řešení veřejného a architekturního osvětlení minimalizovat.

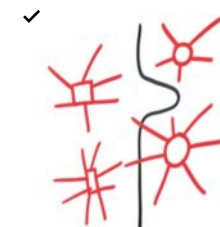
Podrobnější informace o parametrech, popisující způsob osvětlení jednotlivých veřejných prostranství a vzhled světelných míst budou uvedeny v Koncepci venkovního osvětlení<sup>[D.4.01]</sup>. Návrh osvětlení dle lokalit města by měl zohledňovat charakter, význam a hierarchii veřejných prostranství.

.....  
[D.4.01] Koncepcí venkovního osvětlení bude soubor dokumentů zajišťující koncepční a komplexní obnovu, údržbu, provoz správu a rozvoj veřejného a architekturního osvětlení. V rámci koncepce bude definováno, jak má město ve večerních a nočních hodinách působit, jak má být osvětleno. Bude obsahovat soubor pravidel a parametrů, který zajistí zachování definované podoby nočního obrazu města a zamezí nekoordinované a chaotické obnově a rozvoji veřejného a architekturního osvětlení.

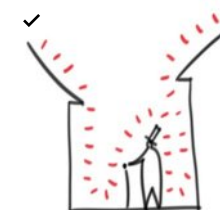
### [ PRAVIDLA ]



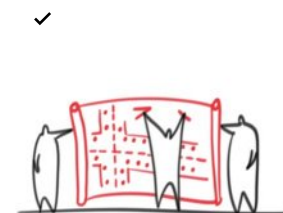
Návrh veřejného osvětlení je třeba řešit koncepčně s ohledem na širší souvislosti a komplexně tak, aby zohledňoval jak dopravně-bezpečnostní, tak i architektonicko-urbanistická a estetická hlediska i rušivé účinky osvětlení.



Veřejné osvětlení v daném místě je třeba řešit s ohledem na navazující veřejná prostranství, a to jak z pohledu parametrů osvětlení, tak z pohledu kompozice a vzhledu osvětlovací soustavy.



Veřejné osvětlení významným způsobem ovlivňuje atmosféru a vzhled veřejných prostranství. Při jeho návrhu je třeba vzít v úvahu jejich kulturně-historické a estetické hodnoty a respektovat je při volbě osvětlovací soustavy i parametrů osvětlení.



Počet, vzhled a umístění světelných míst by měly odpovídat kompozici osvětlovaného prostoru, s ohledem na okolní zástavbu, zeleň a urbanisticko-architektonické hodnoty území.



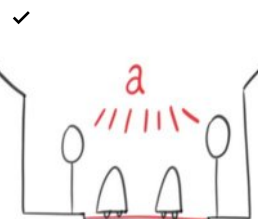
✓ Při návrhu veřejného osvětlení je třeba dbát na to, aby požadovaných parametrů osvětlení bylo dosaženo energeticky účinným způsobem.



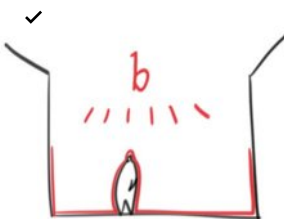
✓ Návrh kvalitního osvětlení veřejného prostoru vyžaduje úzkou spolupráci architekta a světelného technika.



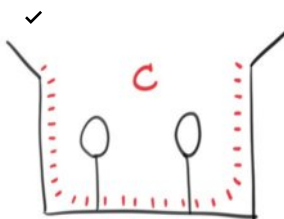
✓ Pro Prahu je třeba vytvořit koncepci venkovního osvětlení, ve které budou uvedeny konkrétní požadavky a pravidla zahrnující dopravně-bezpečnostní, architektonicko-urbanistické a estetické aspekty venkovního osvětlení.



✓ Účelem veřejného osvětlení komunikací pro motorovou dopravu je zajistit dostatečné osvětlení povrchu vozovky a jejího bezprostředního okolí (horizontální osvětlenost).



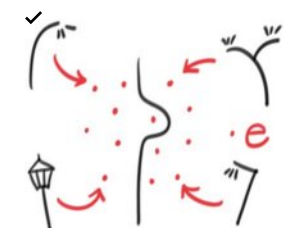
✓ Účelem veřejného osvětlení komunikací pro chodce je zajistit nejen dostatečné osvětlení povrchu komunikace (horizontální osvětlenost), ale také osvětlení postav chodců (vertikální osvětlenost). V ulicích s chodníky by měly být fasády přilehlých budov osvětleny do výše prvního nadzemního podlaží.



✓ Významné veřejné prostory, jako jsou náměstí, nákupní a pěší zóny, je vhodné osvětlit včetně fasád, které tyto prostory vymezují. Toho lze docílit samotným veřejným osvětlením nebo kombinací veřejného a architekturního osvětlení.



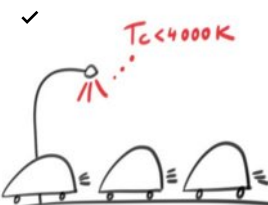
✓ Veřejné osvětlení může svým provozem rušit okolí. Při jeho návrhu je proto třeba zohlednit ochranu venkovního prostředí před účinky rušivého světla.  
 ⚠ ČSN EN 12 464-2, Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní prostory.



✓ Design světelného místa je třeba volit s ohledem na charakter celku. Pro významná veřejná prostranství je možné ve srovnání s běžnými typy použít světelná místa odlišných fyzických parametrů.



✓ Pro veřejné osvětlení se doporučuje používat světelné zdroje s teple bílým barevným tónem světla.



✓ Pro lepší orientaci řidičů lze na hlavních dopravních tazích použít světelné zdroje s neutrálně bílým barevným tónem.

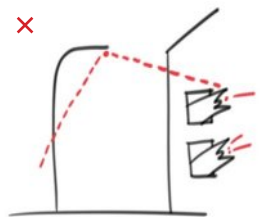


✓ Pro osvětlení komunikací s vyšší intenzitou pěšího provozu se doporučuje použít světelné zdroje s vysokým indexem podání.

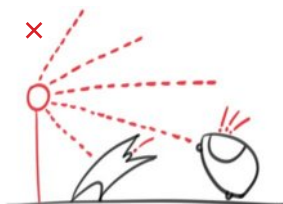


✓ Potenciálně nebezpečná místa z pohledu dopravy (např. složité křižovatky, přechody, zastávky veřejné dopravy, stavební opatření pro zklidnění dopravy apod.) se doporučuje odlišit od okolí zvýšenou hladinou osvětlení nebo barevným tónem světla.

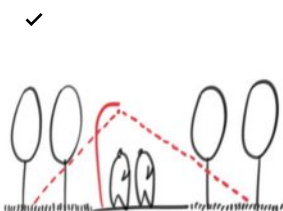
[ PRAVIDLA: VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ ]



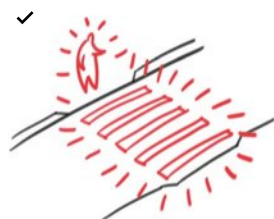
V oblastech s bytovou zástavbou je třeba zajistit, aby světlo z veřejného osvětlení nedopadalo do obytných místností přilehlých budov.



Veřejné osvětlení nesmí způsobovat oslnění řidičů ani chodců na osvětlovaných i okolních pozemních komunikacích.



Pro zajištění pocitu bezpečí se u zelených ploch se zvýšenou frekvencí pohybu osob doporučuje osvětlit vedle komunikačních tras i přilehlé okolí.



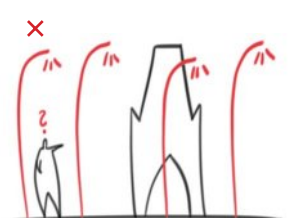
Při osvětlování přechodů pro chodce je třeba zajistit dobré osvětlení přechodu pro přecházející chodce i dobré osvětlení chodců z pohledu řidičů.



U osvětlení lávek a mostů je třeba zajistit, aby nedocházelo k oslnění uživatelů okolních komunikací, které mosty nebo lávky křížují. U pěších lávek se doporučuje osvětlení integrovat do jejich konstrukce.



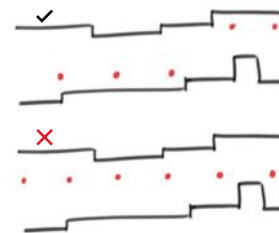
Pro dobrou orientaci v nočním městě je třeba, aby veřejné osvětlení zajistilo nejen dostatečné osvětlení komunikací, ale také názvů ulic, čísel domů, dopravního značení a informačního systému.



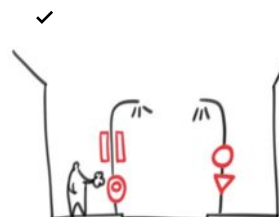
Při návrhu veřejného osvětlení je třeba zajistit, aby nedošlo umístěním, proporcemi nebo výškou světelných míst k narušení významných průhledů, pohledových os a panoramatických pohledů.



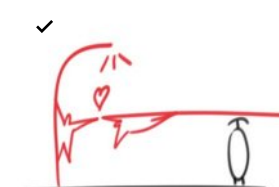
Osvětlovací stožáry je třeba umísťovat tak, aby nevytvářely překážky a neomezovaly pohyb chodců (neumísťovat před vchody, vjezdy, průjezdy apod.).  
→[D.3.2 Nadzemní prvky/s. 183]



Při návrhu veřejného osvětlení se doporučuje zohlednit profil a plasticitu osvětlovaného prostoru a podpořit jeho tvar.



Osvětlovací stožáry je vhodné, tam kde to je možné, využít pro umístění dopravních prvků (značky, signalizace, apod.) a městského mobiliáře (odpadkové koše, květinová výzdoba apod.). Tato řešení je třeba prověřit z hlediska případného narušení významných pohledových os a průhledů.

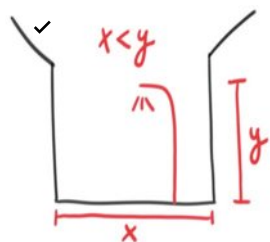


Na komunikacích s tramvajovou dopravou se doporučuje z estetických, ekonomických i prostorových důvodů sdružit trakční a osvětlovací stožáry.  
→[odst. Umísťování sloupů/s. 183]

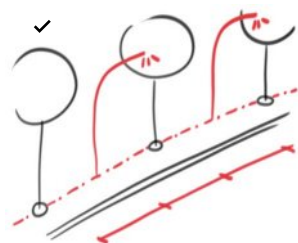


Ve stísněných podmínkách se doporučuje umístit svítidla veřejného osvětlení na fasády budov nebo na převěšová lana upevněná na protilehlých budovách. Takové řešení vyžaduje souhlas majitelů dotčených objektů.  
→[D.3.2 Nadzemní prvky/s. 183]

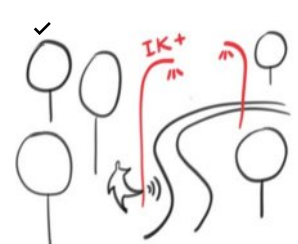
[ PŘÍKLADY: VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ ]



Jednostranná osvětlovací soustava se používá v případech, kdy je výška světelného místa větší než šířka komunikace. Pokud je výška světelného místa menší než šířka komunikace, používá se osvětlovací soustava oboustranná.



Polohy světelných míst mají respektovat osu, rytmus a možný budoucí vzrůst stromů. →[D.3.2 Nadzemní prvky/s. 183]



Pro osvětlení méně využívaných a odlehlých veřejných prostranství se doporučuje volit svítidla i nosné konstrukce se zvýšenou mechanickou odolností.



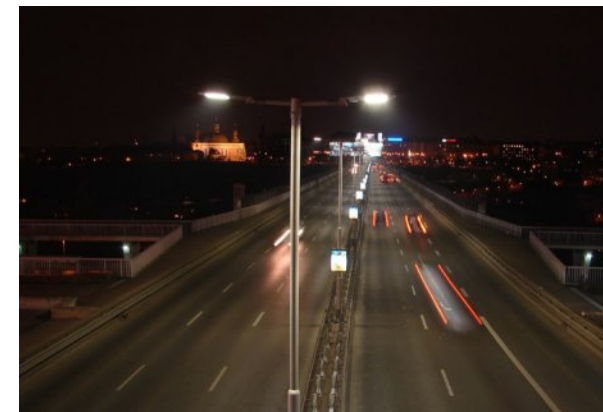
**399** Charakter vyzařování svítidel zajišťuje osvětlení povrchu komunikace, fasád budov i celkové prosvětlení veřejného prostoru [ Praha 1, Staroměstské náměstí ]



**401** Veřejné osvětlení historické části města teplým bílým světlem [ Polsko, Bytom, Plac Generata Władysława Sikorskiego ]



**400** Příklad neúměrného veřejného osvětlení ve významném veřejném prostoru. Charakter vyzařování použitých svítidel zajišťuje pouze osvětlení komunikací. Celkový vjem veřejného prostoru je potlačen [ Praha 1, Hradčanské náměstí ]



**402** Veřejné osvětlení dopravního tahu neutrálně bílým světlem [ Praha 4, Nuselský most ]

[ PŘÍKLADY: VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ ]



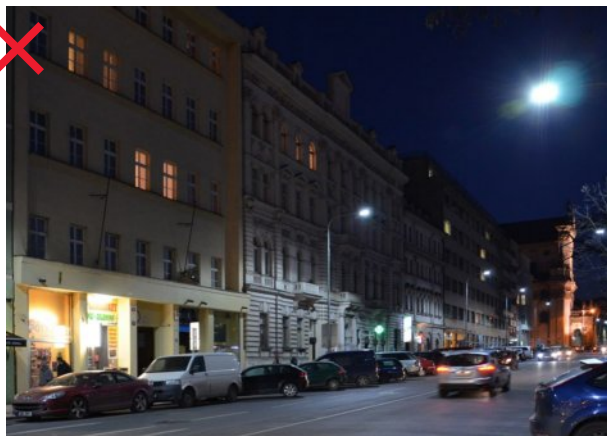
**403** Nevhodný charakter vyzařování svítidel vytvářející nedostatečné osvětlení pozemní komunikace a způsobující oslnění a nedostatečný vjem chodců [ *Praha 1, most Legií* ]



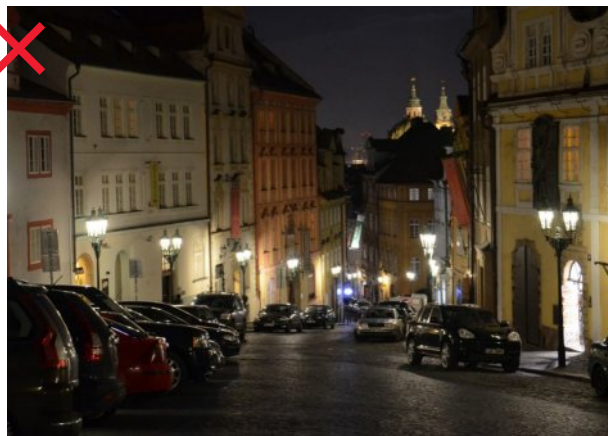
**405** Umístění svítidel veřejného osvětlení, které respektuje půdorysné uspořádání prostoru a podporuje malebnost místa [ *Praha 1, Jilská* ]



**407** Příklad umístění svítidel veřejného osvětlení na fasády budov ve stísněných prostorech [ *Praha 1, Jánský vršek* ]



**404** Veřejné osvětlení v centru města nevhodným chladně bílým světlem [ *Praha 2, Karlovo náměstí* ]



**406** Nepřiměřený počet a proporce světelných míst způsobují ztrátu noční atmosféry a malebnosti místa [ *Praha 1, Nerudova* ]



**408** Rozmístění světelných míst, které nerespektuje půdorys veřejného prostoru, nepřirozeně dominuje prostoru a upoutává pozornost [ *Praha 1, Jungmannova* ]

## D.4.2 Architekturní osvětlení

[ PRAVIDLA ]

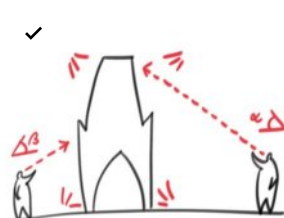
Architekturní osvětlení slouží ke spoluvytváření kompozice prostoru. Napomáhá utvoření určité atmosféry v nočním prostředí, ke světelnému zdůraznění zvolených objektů a k upoutání pozornosti. Jeho využití by mělo odpovídat veřejnému významu prostoru. Podrobnější informace o celkovém řešení architekturního osvětlení a jeho parametrech budou uvedeny v Konceptu venkovního osvětlení.<sup>[D.4.02]</sup>

V případě veřejných budov jako kostelů, pomníků, historických budov, mostů apod. architekturní osvětlení posiluje a zdůrazňuje jejich význam.

V případě komerčních objektů, jako jsou administrativní objekty, obchodní, zábavní a sportovní centra nebo restaurace, kde slouží jako promyšlený a účinný způsob propagace a reklamy, by architekturní osvětlení mělo být používáno jen v souladu s celkovou kompoziční hierarchií prostoru města.

Součástí architekturního osvětlení je dekorativní osvětlení, které primárně neslouží k osvětlení daného prostoru, ale doplňuje kompoziční řešení prostoru. Toto osvětlení může být stabilní nebo krátkodobé (např. vánoční výzdoba). Osvětlení reklamy je řešeno v kapitole →[D.8 Venkovní reklama/s. 263].

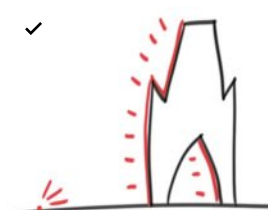
[D.4.02] Koncepte venkovního osvětlení bude soubor dokumentů zajišťující koncepční a komplexní obnovu, údržbu, provoz správu a rozvoj veřejného a architekturního osvětlení. V rámci koncepce bude definováno, jak má město ve večerních a nočních hodinách působit, jak má být osvětleno. Bude obsahovat soubor pravidel a parametrů, který zajistí zachování definované podoby nočního obrazu města a zamezí nekoordinované a chaotické obnově a rozvoji veřejného a architekturního osvětlení.



Při návrhu architekturního osvětlení je třeba zohlednit pozorovací směry a pozorovací vzdálenosti, které určují, do jaké míry a jaké části objektu je vhodné osvětlit.



Při návrhu architekturního osvětlení je třeba přihlížet k jasu okolí. U tmavého okolí dostatečně pro zviditelnění objektu nižší úroveň osvětlení než u okolí světlého.



Architekturní osvětlení by mělo vhodnou skladbou světlých a tmavých ploch vytvořit plastický vzhled budovy v souladu s jejím architektonickým charakterem.



Světelné zdůraznění vybraných částí budovy by mělo být koncipováno jako doplněk k celkovému architekturnímu osvětlení a mělo by být v souladu s její architekturou.



Budova má být osvětlena tak, aby se svým jasem přiměřeně odlišila od okolí, ale současně tak, aby své okolí nepotlačovala.



V historickém městě se nedoporučuje používat barevné ani dynamické architekturní osvětlení.



Barevné vlastnosti použitých světelných zdrojů je třeba volit s ohledem na přirozenou barevnost povrchů stavby.



Architekturní osvětlení drobných uměleckých děl se volí s ohledem na prostorovou vazbu a význam díla v území. Je vhodné zohlednit pozorovací směry a vizuální vjem daného uměleckého díla.

[ PRAVIDLA: ARCHITEKTURNÍ OSVĚTLENÍ ]



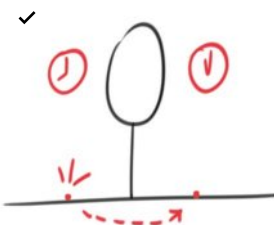
Polohy svítidel architekturního osvětlení je třeba volit s ohledem na jejich minimální pohledové uplatnění a snadnou dostupnost pro údržbu.



Polohu a směrování svítidel je třeba volit tak, aby při provozu neoslňovaly. Pro omezení oslnění je vhodné svítidla osadit clonícím příslušenstvím.



Při výběru polohy svítidel architekturního osvětlení je třeba zohlednit stromy v bezprostředním okolí osvětlovaného objektu pro eliminaci nežádoucích stínů.  
→[D.2.1 Stromy/s. 158]



Při osvětlování stromů je třeba zohlednit jejich přírodní povahu a skutečnost, že pro svoji existenci potřebují určitou dávku světla i určitou dávku tmy.  
→[D.2.1 Stromy/s. 158]



Umístění dekoračního a reklamního osvětlení v historické části města by mělo být projednáno na příslušných místech (např. OPP MHMP, IPR Praha).

[ PŘÍKLADY: ARCHITEKTURNÍ OSVĚTLENÍ ]



**409** Vhodná kombinace plošného architekturního osvětlení a světelného zdůraznění vybraných částí budovy  
[ Praha 1, Václavské náměstí ]



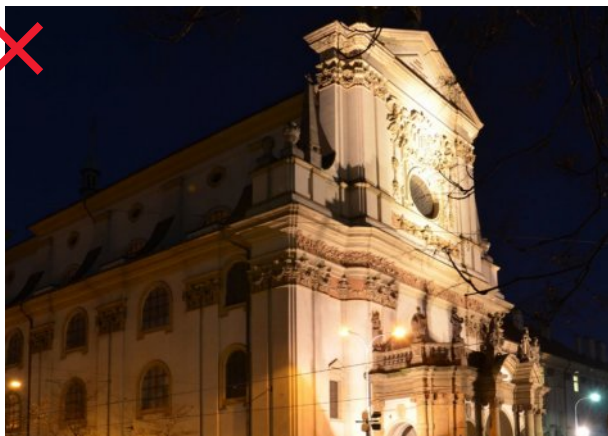
**410** Nevhodné architekturní osvětlení, vytvořené pouze světelným zdůrazněním částí objektu, deformující noční vzhled budovy  
[ Praha 1, Staroměstské náměstí ]



**411** Plošné architekturní osvětlení budovy zajišťující vjem celého objektu včetně jeho detailů  
[ *Praha 2, Karlovo náměstí* ]



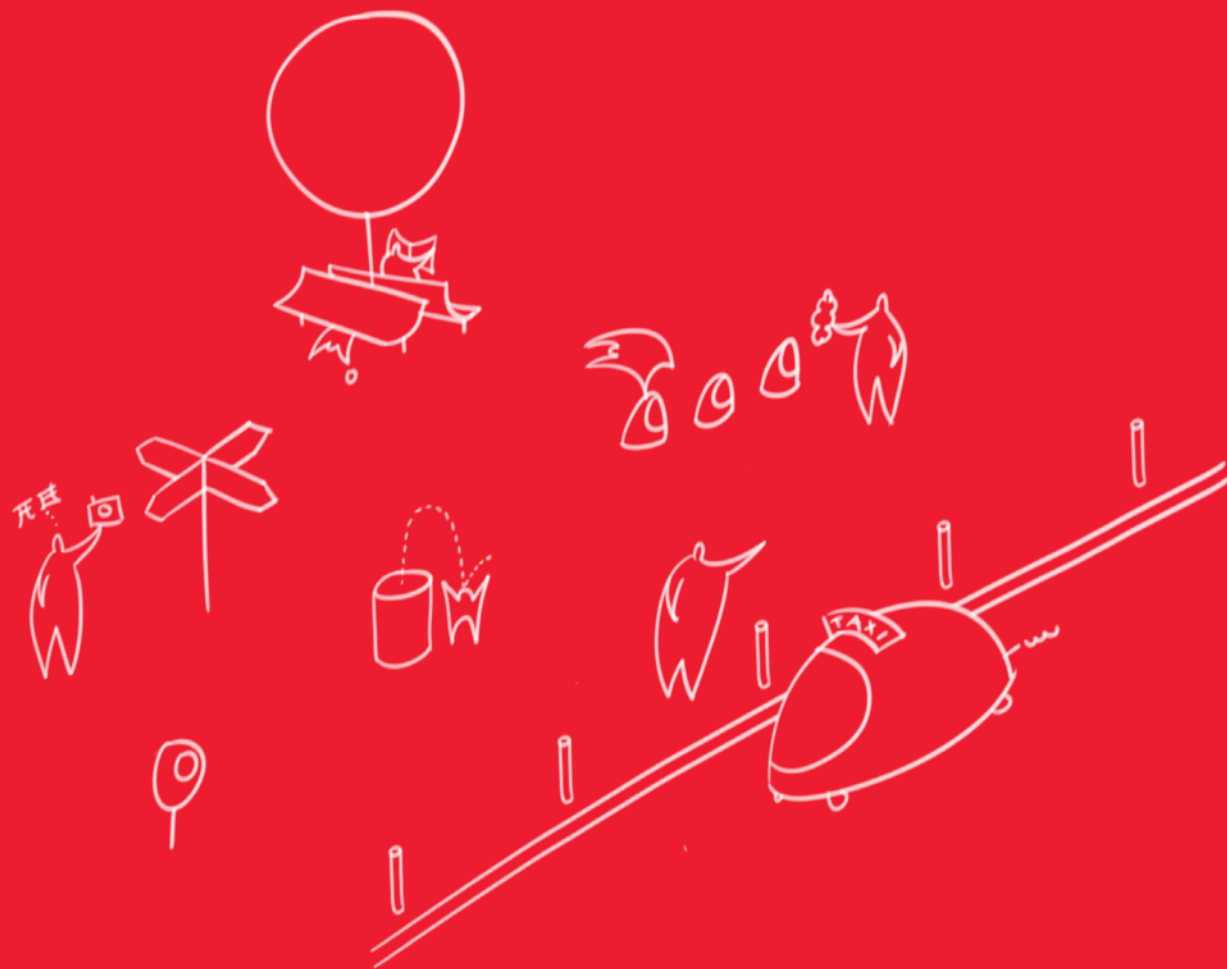
**413** Vhodně zvolené osvětlení drobné architektury na pohledově exponovaném místě  
[ *Praha 1, Újezd* ]



**412** Plošné osvětlení s nevhodnou skladbou jasů a volbou osvětlených částí historického objektu  
[ *Praha 2, Karlovo náměstí* ]



**414** Nevhodná poloha a výrazné pohledové uplatnění svítidla architekturního osvětlení  
[ *Praha 1, Zlatá* ]



## D.5 Mobiliář

*Koncepční návrh mobiliáře může v roli charakteristického detailu nebo ornamentu města symbolizovat celou lokalitu nebo dokonce celé město.*

Mobiliář je nábytkem „obývacího pokoje“ města. Jeho základní rolí je vytvářet objektové zázemí pro plnohodnotné užívání veřejných prostranství města.

Současné problémy spojené s fragmentací správy a s nesystémovou a nedostatečnou údržbou mobiliáře však mají velký vliv na jeho rychlou degradaci, na znehodnocení celkových kvalit a znečištění veřejných prostranství. Nevhodná volba a uspořádání mobiliáře demotivují k pobytu na veřejných prostranstvích a omezují potenciál jejich využití.

Katalog vybavení veřejných prostranství viz *Typizace pražských prvků* → [odst./s. 121] umožní samosprávám a dalším správcům mobiliáře vybírat mezi standardními prvky z pražské designové sady nebo realizovat vlastní podle zásad zde obsažených. Měl by také nastínit, jakým způsobem mobiliář nahrazovat, aby nedocházelo pouze k zahlcování dalšími typy prvků. Typický pražský mobiliář může napomoci tvorbě identity města.

Zásadním vodítkem při volbě typu mobiliáře by měl být především charakter daného prostranství. V lokalitách se silným specifickým charakterem je vhodné navrhnout mobiliář individuálně. Na zcela běžných prostranstvích je pak vhodné použít prvky z katalogu pražského mobiliáře.

Návrh specifického mobiliáře by měl být vždy podřízenou součástí celkového architektonického řešení daného prostranství. Mobiliář by měl navrhnout vždy architekt nebo designér, neboť je nutné, aby byly zohledněny lokální podmínky a maximálně využity příležitosti daného místa. Především je zapotřebí, aby měřítko, masivnost, míra detailu a typ materiálu mobiliáře charakterem odpovídaly typu a měřítku zástavby, historickým, kulturním a krajinným souvislostem. V rámci

jednotlivých veřejných prostranství je nutné klást důraz na designovou příbuznost jednotlivých prvků mobiliáře.

Investiční prostředky do mobiliáře by měly odpovídat významu daného prostranství. Na reprezentativních nadregionálně významných prostranstvích je vhodné pracovat s exkluzivnějšími *Materiály a povrchy prvků* → [D.1.2/s. 147]. Pro *Veřejná prostranství sídlišť* → [B.2.7/s. 51] jsou typické rozsáhlé plochy, které je nákladné udržovat, tam je třeba hledat ekonomickou a pragmatickou alternativu.

Mobiliář by měl být dostatečně odolný proti vandalismu a polepu nelegální reklamou a také snadno udržovatelný. Z toho důvodu je vhodné navrhnout prvky jednoduché a účelné. Neměly by nevhodnými detaily svůj účel komplikovat.

Mobiliář musí být uspořádán tak, aby byly účelně sdruženy spolu související prvky v adekvátní proporci k významu a zátěži daného prostoru, aniž by utvářely prostorovou překážku. Zároveň musí být k dispozici na místech, kde jsou zpravidla zapotřebí.

Uspořádání by mělo také usnadňovat údržbu jednotlivých prvků a přiléhajícího okolí. Jednotlivé prvky mobiliáře by v principu neměly vyvolávat potřebu dalších terénních úprav (zídky, zlomy, schody).

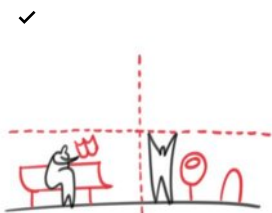
Koncepční návrh mobiliáře může nejen utvářet čitelné, účelné a kultivované prostředí, snižovat celkové investiční a údržbové náklady, ale také může v roli charakteristického detailu nebo „ornamentu“<sup>[D.5.01]</sup> města symbolizovat celou lokalitu, popř. celé město.

[D.5.01] ↗ VESELÝ, Dalibor. *Architektura ve věku rozdělené reprezentace: problém tvořivosti ve stínu produkce*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2008. 348 s. ISBN 978-80-200-1647-8.

## [ PRAVIDLA: MOBILIÁŘ ]



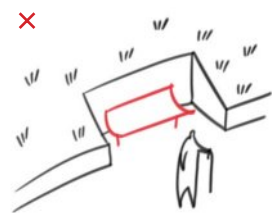
✓ Pokud není design mobiliáře součástí celkového architektonického návrhu místa, měly by samosprávy a další správci mít možnost volit standardní prvky mobiliáře z katalogu vybavení veřejných prostranství.  
→[odst. Typizace pražských prvků/s. 121]



✓ Umístění a uspořádání standardního nebo individuálního mobiliáře by měly být vždy součástí celkové kompozice daného prostranství, které jsou zpravidla podřízené.



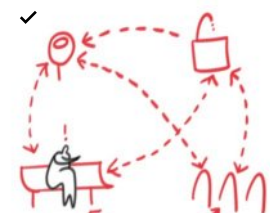
✓ U mobiliáře by měla být zajištěna pravidelná údržba a čištění, případně výměna poškozených prvků.



✗ Volně umístovaný mobiliář, který není součástí architektonické koncepce místa by neměl vyvolávat potřebu dalších terénních úprav, stavebních zdí apod.



✓ Je vhodné sdružovat více funkcí do jednoho prvku mobiliáře (např. plůtek-lavička, pobytové schody, opěrná zeď-lavička).



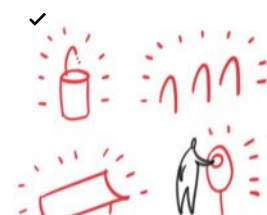
✓ Při návrhu mobiliáře je nutné klást důraz zejména na vzájemné uspořádání a na odpovídající proporce množství mobiliáře vzhledem k významu a zatížení daného prostranství.



✓ Barevnost mobiliáře se řídí podle principů a pravidel v kapitole →[D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147].



✗ Mobiliář a další prvky je třeba umísťovat do jedné linie, aby nevytvářely bariéry v prostoru.  
→[C.2.1 Pěší prostor/s. 77]



✓ Prvky standardního pražského mobiliáře by měly být jednoduché, účelné a snadno udržovatelné.  
→[odst. Typizace pražských prvků/s. 121]



✓ Při návrhu mobiliáře je žádoucí minimalizovat plochy, kde je možné nelegálně vylepovat reklamní plakáty, nálepky nebo psát nápisy.



✓ Na významných prostranstvích a na místech se specifickým charakterem je vhodné použít individuálního autorsky navrženého mobiliáře.

## D.5.1 Mobiliář k sezení

*Objekty pro sezení tvoří základní vybavení veřejných prostranství, které iniciuje jeho pobytové užívání.*

Veřejná prostranství by měla poskytovat širokou škálu možností k sezení, přičemž by mělo být snadno dostupné také sezení s opěradlem. Vhodné je proto pro veřejná prostranství používat lavičky s opěradlem, ale i méně formální bez opěradla. Standardně by mělo být možné také neformální sezení na volných židlích, pobytových schodech, opěrných zídkách, plůtcích nebo na trávniku.

### UMÍSTĚNÍ A USPOŘÁDÁNÍ MÍST K SEZENÍ

Ve snaze o pragmatické, efektivní a ekonomické koncepční řešení by měl být návrh rozmístění sedacího mobiliáře vždy podřízen celkové koncepci daného prostranství. Rozhodnutí o umístění a podobě mobiliáře k sezení by neměla ovlivňovat snaha o eliminaci sociálních problémů společnosti, jako je bezdomovectví či kriminalita. Ty by měly být řešeny jinými systémovými restriktivními či preventivními prostředky. Rovněž by nemělo docházet k umístování reklamních laviček za účelem dobré viditelnosti reklamního sdělení například podél hlavních komunikací a rychlostních silnic.

Místa pro sedací mobiliář je žádoucí volit s ohledem na polohu osvětlení, stromů a dalších objektů při zachování prostupnosti daného prostranství. Sedací mobiliář by měl být umístován se základní představou

o způsobu jeho využívání na konkrétním místě (sociální interakce, výhled, pozorování aktivit v okolí, odpočinek atd.), která se promítne do počtu, velikosti, míry pohyblivosti, vzájemného uspořádání a vazby jednotlivých prvků na přístupovou cestu. Často je vhodné zvážit doplnění sedacího mobiliáře o další prvky, jako jsou odpadkové koše nebo stojany na kola. Zejména na rekreačních veřejných prostranstvích je vhodné sdružovat mobiliář se stoly, místy pro piknik nebo s grilem, které poslouží hrám, práci, studiu či občerstvení a tím také delšímu a častějšímu pobytu lidí na veřejném prostranství.

### ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ SEDACÍHO MOBILIÁŘE

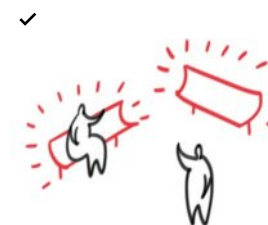
Pro některá neformální prostranství může být vhodné využít pro sezení volný nábytek, který mohou uživatelé přemísťovat podle individuálních potřeb. Volný nábytek, přestože je náchylnější na vandalismus a krádeže, může efektně rozšiřovat možnosti sezení a dotvářet charakteristickou atmosféru místa. Vandalismu, zejména v nočních hodinách, lze předcházet například sklizením do skladu, složením a sepnutím společnými zámky apod.

Vítaným prvkem veřejného prostoru jsou i objekty lehátek, pololehátek a atypických sedacích objektů, pro které platí stejná pravidla jako pro objekty sedací.

Tvar sedacích objektů musí vycházet z pravidel ergonomie. Materiál by měl umožňovat komfortní sezení zejména s ohledem na horké či naopak chladné dny.<sup>[D.5.02]</sup>

[D.5.02] ↗ GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.

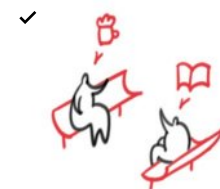
### [ PRAVIDLA ]



Sedací mobiliář by měl být uživatelsky vstřícný a vybízet k použití.



Z hlediska komfortu sedacího mobiliáře je nutné klást důraz také na jeho dobré umístění a příjemné mikroklima (např. krytá záda, umístění mezi stromy, umístění po stranách průchozích koridorů, atraktivní výhled).

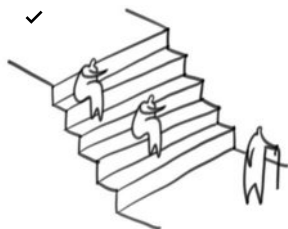


V každé situaci je žádoucí zvážit, čemu má primárně sedací mobiliář sloužit a tomu přizpůsobit design a vzájemné uspořádání. Např. protilehlé sezení podporuje sociální interakci.

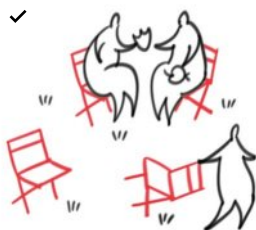


Větší hustota laviček je vhodná především na významných a frekventovaných veřejných prostranstvích a v okolí občanské vybavenosti a komerčních služeb.

[ PRAVIDLA: MOBILIÁŘ K SEZENÍ ]



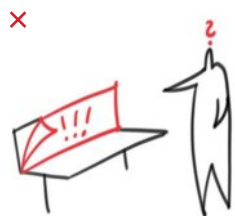
V rámci prostranství s vyšší mírou zatížení je žádoucí počítat také se sekundárními místy k sezení nebo opření. Příkladem mohou být zídky, sloupky, schody, obrubníky apod.



Při návrhu sezení např. na obytných náměstích nebo v parcích je vhodné zvažovat také umístění volně stojících židlí. Takový mobiliář by měl podléhat specifickému režimu ochrany (např. noční uzamykání nebo sklízení).



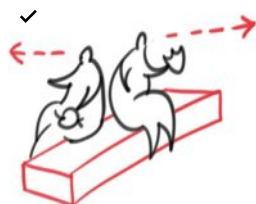
Další komfortní místa k sezení mohou vznikat umístováním laviček nebo židlí podél parteru urbánní struktury i v případě jiného než kavářenského a restauračního provozu.



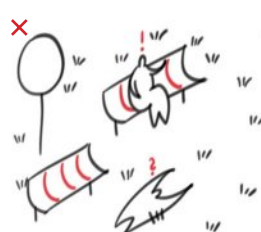
Ve městě je zcela nevhodné umísťovat lavičky s reklamní plochou.  
→[D.8.2 Reklama na městském mobiliáři/s. 266]



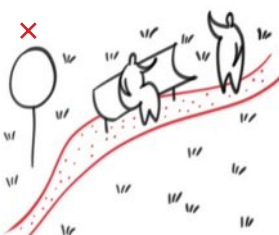
Použití historizujícího mobiliáře je přijatelné pouze v odůvodněných případech v lokalitách s historickým charakterem, a to jako kopie původního historického mobiliáře.



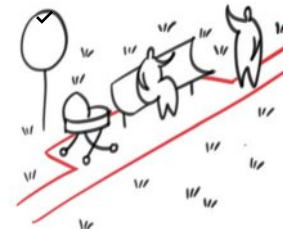
Umísťování vícesměrně orientovaných laviček je třeba dobře zvažovat. Mohou být použity v místech, kde není kladen přílišný nárok na pohodlí. Výhodou je oboustranný výhled.



Lavičky s úpravou proti ležení není vhodné ve městě vůbec umísťovat. Ochrana sedací plochy proti skateboardistům je možné zajistit formou subtilních spár.  
→[D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147]



Lavičky v parcích by neměly zasahovat do prostoru úzkých cest.



Zpevněný prostor realizovaný kolem laviček, zvláště v případě úzkých chodníků, by měl umožnit také odstavení kočárku či invalidního vozíku tak, aby tyto nepřekážely v průchodním profilu chodníku.



Na nezpevněném povrchu je žádoucí zajistit, aby se v místě nohou pod lavičkou nehromadila voda a nevznikala prohlubeň.  
→[D.1.1.1 Pochozí a sdílené povrchy/s. 132]

[ PŘÍKLADY: MOBILIÁŘ K SEZENÍ ]



**415** Pobytové schody podporují rozmanité užívání veřejných prostranství i vznik spontánních kulturně–společenských akcí  
 [ Německo, Berlín ]



**416** Volně rozmístěné židle mohou zvyšovat atraktivitu místa a různorodost užívání  
 [ Francie, Paříž ]



**417** Ocelovým roštem lze zabránit aby se v místě nohou pod lavičkou neuhromadila voda  
 [ Německo, Berlín ]



**418** Příklad kvalitního sedacího prvku v místě vyhlídky v příměstské krajině  
 [ Španělsko, Barcelona ]



**419** Nekvalitní údržba laviček způsobuje jejich nevyužívání  
 [ Praha 2, Palackého náměstí ]



**420** Nevhodné umístění laviček s reklamou. Reklama vizuálně degraduje své okolí  
 [ Praha 4, Podolí ]



**421** Vhodné řešení umístění laviček čelem do veřejného prostoru s krytými zády  
 [ Dánsko, Kodaň ]



**422** Pocit chráněných zad může zprostředkovat i umístění laviček zády ke stromu  
 [ Rakousko, Vídeň ]



**423** Krytá záda lze zajistit také pomocí vysokého opěradla  
 [ Belgie, Brusel ]

## D.5.2 Stojany na kola

*Stojany poskytují komfort pro používání jízdních kol a současně působí jako prevence proti parkování kol na nežádoucích místech.*

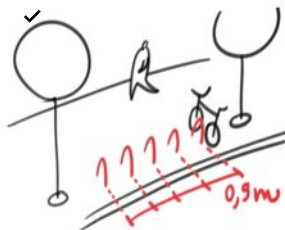
Stojany na kola poskytují možnost bezpečného odstavení a zamknutí kola na veřejných prostranstvích a představují dobrý nástroj prevence parkování na nežádoucích místech. Častým problémem však bývá nevhodné umístění a praktičnost jejich designu.

Stojany na kola by neměly působit jako prostorové překážky. Je proto vhodné používat v dostatečných rozestupech samostatné stojící profily k odstavení dvou kol. To umožní lepší průchod kolem stojanů, snadný přístup k odstaveným kolům a usnadní jejich odemykání. Samostatné stojany jsou vhodné také z hlediska údržby.

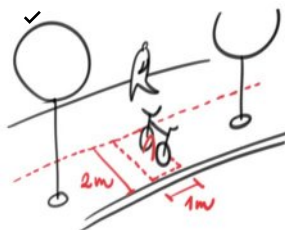
Dostatečná výška stojanu umožní snadné uzamknutí rámu kola různými typy zámků a také jeho stabilní polohu. Kotvení stojanu pod povrchem zajistí jeho vyšší odolnost proti poškození nebo krádeži. Další předností je variabilita jejich rozmístění. Množství stojanů by mělo odpovídat potenciální zátěži daného místa cyklistickou dopravou a prostorovým možnostem konkrétního prostranství. V této souvislosti je vhodné počítat také s možností zamykání kol u sloupů veřejného osvětlení, které by měly být tomuto řešení přizpůsobeny. Stojan by neměl být příliš výrazný. Vhodné je jednoduché a účelné řešení. Návrh stojanu na kola by měl být součástí *Typizace pražských prvků* →[odst./s. 121].

Viz také kapitola *Parkování* →[C.2.6/s. 107].

### [ PRAVIDLA ]

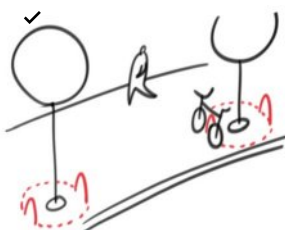


Vhodným typem stojanu pro veřejná prostranství je samostatně stojící U profil kotvený do země. Jednotlivé stojany jsou umístovány samostatně s rozstupem minimálně 0,9 m.



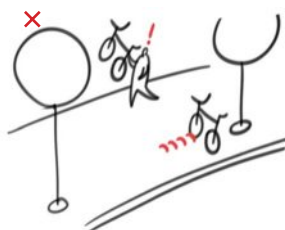
Na chodníku je nezbytné zachovat dostatečný průchozí prostor. Velikost místa pro parkování dvou jízdních kol u jednoho stojanu je 1 x 2 m. Doporučená rozteč noh univerzálního stojanu je 0,4 m, výška konstrukce nad terémem pak do 0,9 m.

→[C.2.6 Parkování/s. 107]



Stojan na kola umístovaný v ose stromořadí kolmo k hlavnímu směru chůze může být také přirozenou ochranou kmene stromu.

→[D.2.1 Stromy/s. 158]



Stojany, které zajišťují oporu pouze pro spodní část kola, neumožňují snadné a bezpečné uzamčení jízdního kola, a nejsou proto vhodné pro umístování na veřejná prostranství.

### [ PŘÍKLADY ]



**424** Vhodné začlenění stojanů na kola do vegetačního pásu podél fasády, kde nebrání v průchodu  
[ Praha 10, Ruská ]



**425** Příklad stojanů na kola umístěných v jedné linii s dalšími prvky infrastruktury  
[ Švédsko, Stockholm ]



**426** Vhodné umístění stojanů na významném prostranství, kde neuvěřejí prostorovou překážku  
 [ Francie, Grenoble ]



**428** Esteticky kvalitní řešení stojanů, které zároveň plní funkci ochrany stromu  
 [ Švédsko, Stockholm ]



**431** Zastřešené parkování jízdních kol  
 [ Český Brod ]



**427** Jednoduché a praktické řešení stojanů na kola s dostatečnými rozestupy, které zajistí průchodnost a snadný přístup ke kolům  
 [ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]



**429** Vhodné umístění samostatně stojících stojanů pod úhlem 45°  
 [ Brno ]



**432** Květináč s možností zamknutí kola  
 [ Velká Británie, Londýn ]



**430** Skladné stojany na jízdní kola, které ale nelze snadno použít k uzamčení a které nezajišťují stabilitu kola  
 [ Praha 4 ]



**433** Stojan nevhodný na veřejné prostranství neumožňuje bezpečné uzamčení jízdního kola  
 [ Praha ]

## D.5.3 Nádoby na odpad

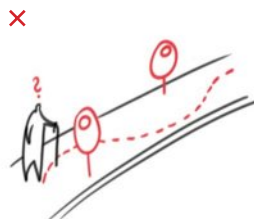
### D.5.3.1 Odpadkové koše

Odpadkové koše bývají největším zdrojem degradace veřejných prostranství. Nesprávné rozmístění, nedostatečná údržba nebo i pozdní odvoz vedou k jejich znečišťování a ke kumulování odpadu v bezprostředním i širším okolí.

Při umísťování košů na veřejná prostranství je nutné klást důraz především na hustotu rozmístění, která by měla odpovídat zátěži dané lokality. V případě výrazné zátěže, která vyvolá potřebu umístění několika košů vedle sebe, je žádoucí tento problém řešit pomocí větší kapacity jednoho koše nebo kontejneru, popř. alternativním způsobem odvozu odpadu (vakuový systém sběru odpadu). V co největší míře je žádoucí využívat malé sady na třídění odpadu. Odpadkové koše by měly být ergonomické a umožňovat snadnou dostupnost pro vozíčkáře i pro děti.

V Praze je velké množství jednotlivých typů odpadkových košů a subjektů, které je mají ve správě. V katalogu vybavení veřejných prostranství, v rámci *Typizace pražských prvků* →[odst./s. 121], by měl být navržen jednotný design odpadkových košů ve variantách podle typu a množství odpadu. Měla by existovat varianta účelná, ekonomická a pro významná prostranství varianta nákladnější, exkluzivnější. Přesná technická specifikace zvoleného typu může sloužit nejen pro nahrazení městem spravovaných košů, ale také pro jednotlivé městské části, které neupřednostňují vlastní typ mobiliáře. Barevnost košů by měla být sladěna s jinými prvky mobiliáře, viz kapitola *Materiály a povrchy prvků* →[D.1.2/s. 147].

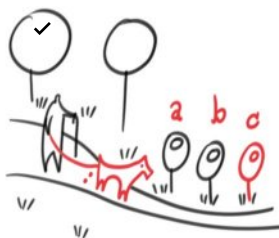
#### [ PRAVIDLA: ODPADKOVÉ KOŠE ]



Odpadkové koše by neměly zužovat průchodnou šířku chodníku. Měly by být umístovány v linii stromořadí nebo v jedné linii s dalšími prvky infrastruktury. →[C.2.1 Pěší prostor/s. 77]



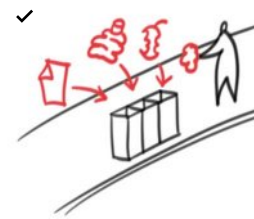
Primárně se koše umísťují tam, kde se sdružuje větší množství lidí, v blízkosti přechodů a křižovek, v blízkosti občerstvení a zastávek.



Ve městě není žádoucí umísťovat samostatně stojící koše na psí exkrementy. Je vhodné je sdružit s běžnými koši. Pokud to umožňuje frekvence vyvážení, je vhodné je se stávajícími koši sloučit.



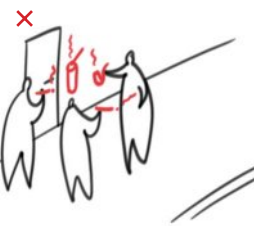
Zásobníky sáčků na psí exkrementy je vhodné integrovat s odpadkovým košem.



Je vhodné umísťovat a podélně sdružovat koše na tříděný odpad.



Součástí designu odpadkových košů by měla být integrovaná tlapka s popelníkem.



Při umísťování samostatných popelníků je nutné omezit nežádoucí vliv na okolní prostředí, zejména kolem vstupů a oken do objektů



Koše s víkem by měly být navrženy tak, aby je bylo možné otvírat např. sešlápem.

[ PŘÍKLADY : ODPADKOVÉ KOŠE ]



**434** Vhodné řešení odpadkových košů pro městské parky, popř. příměstské lokality. Design: mmcítě [ Praha 7, Stromovka ]



**435** Příklad vhodného designu košů na tříděný odpad, včetně koše na psí exkrementy. Design: mmcítě



**436** Příklad sjednocení designu a barevnosti jednotlivých prvků mobiliáře (lavička, koš, lampa) [ Německo, Berlín ]



**437** Design odpadkových košů by měl zvyšovat jejich odolnost proti vandalismu a znemožňovat výlep reklamních plakátů [ Litomyšl ]



**438** Kultivovaně zpracovaný samostatně stojící zásobník na sáčky pro psí exkrementy může výjimečně doplnit již existující mobiliář [ Německo, Berlín ]



**439** Součástí odpadkového koše by neměla být reklama. Tento typ koše je navíc příliš robustní [ Praha 2, Karlovo náměstí ]



**440** Kombinace špatné údržby a velkých ploch pro potenciální lepení reklamy mají za následek nevzhledné působení koše [ Praha 2 ]



**441** Příklad obtížně udržovatelného plastového koše, který podléhá rychlé degradaci [ Praha 6, Vítězné náměstí ]



**442** Příklad typizovaného koše, který má velké rozměry a svým designem je nevhodný do městského prostředí [ Praha 2 ]

## D.5.3.2 Kontejnery na odpad

Problematika nadzemních a podzemních kontejnerů na veřejných prostranstvích se dotýká kontejnerů na komunální i tříděný odpad.

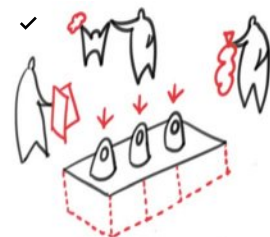
Nadzemní kontejnery zpravidla působí v prostoru rušivě. Proto je ideální umístit je dovnitř objektů nebo výklenků urbánní struktury. Ty by měly být opatřeny vrátky nebo jinou ochranou.

Pokud je jedinou možností jejich umístění do volného prostoru, je vhodné vybudovat minimální kultivované objekty pro jejich skrytí. Pokud jsou umísťovány volně, je pro zvýšení kvality prostranství, ale také pro zlepšení povědomí o třídění odpadu vhodné navrhnout jednotné řešení vizuální podoby včetně barevnosti, tvaru a materiálu. Typický kontejner by měl být součástí katalogu vybavení veřejných prostranství v rámci *Typizace pražských prvků* →[odst./s. 121].

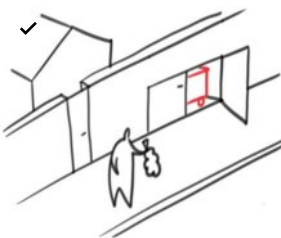
Podzemní kontejnery, pokud jsou vhodné zakomponovány do veřejného prostranství, nevytvářejí vizuální ani prostorové bariéry, svou kultivovanou formou respektují kvalitu prostředí a mohou zajistit vyšší kapacitu sběrných nádob. Umístění podzemních kontejnerů je vhodné nejenom pro stísněné podmínky v historickém městě, ale i pro významná prostranství na celém území Prahy.

Neopomenutelnou součástí problematiky kontejnerů je pravidelná údržba a úklid a také preventivní i restriktivní opatření proti hromadění odpadů kolem vhozů. U sběrných míst je vhodné uvádět telefonní kontakt na svozovou firmu, který umožňuje občanům upozornit na přeplněná místa, popř. další informace.

### [ PRAVIDLA ]



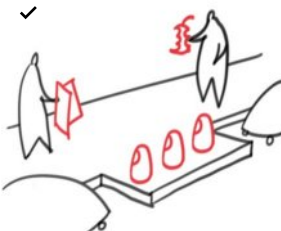
V souvislé městské zástavbě a na významných prostranstvích na celém území Prahy je vhodné umístit podzemní kontejnery na tříděný odpad.



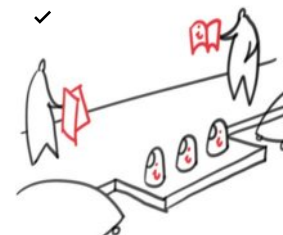
Nádoby na komunální odpad by měly být součástí objektů nebo oplotení na hranici pozemku.



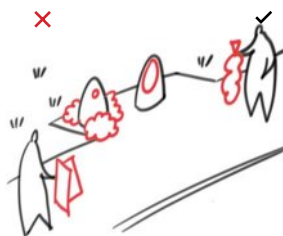
Podzemní i nadzemní kontejnery by měly být primárně instalovány mimo chodník například v prostoru podélného parkovacího stání. Tak, aby nepřekážely chodcům ani provozu.



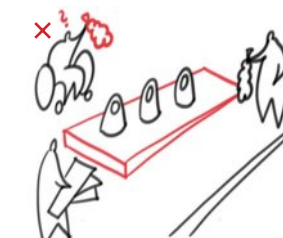
Podzemní i nadzemní kontejnery se umísťují tak, aby nerušily atmosféru místa a netvořily vizuální ani prostorovou bariéru.



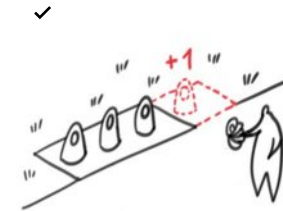
Čistoty kolem sběrných míst je žádoucí dosahovat kombinací preventivních a restriktivních opatření. Preventivně informováním občanů např. formou kampaní, místními periodiky nebo přímo na kontejnerech, včetně kontaktu na provozovatele kontejneru.



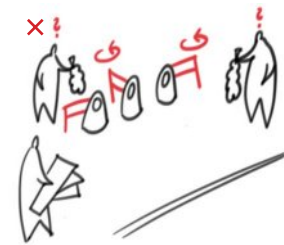
Vhozový otvor u nadzemních i podzemních kontejnerů na tříděný odpad by měl mít co největší možné rozměry a měl by být přizpůsoben proti zneužití a krádeži.



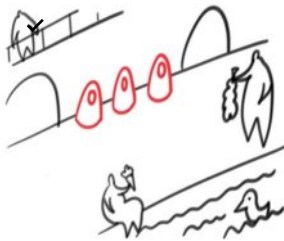
Povrch v pochozí ploše kolem nadzemní části kontejneru by měl barevně, materiálově i výškově navázat na okolní povrchy (například dlažbu nebo asfalt). Kontejnery musí být přístupné i osobám se sníženou schopností orientace a pohybu.



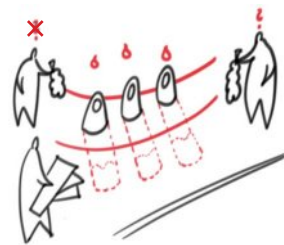
Při návrhu podzemních kontejnerů je vhodné zvážit budoucí rozšíření o další typy odpadů (hliník, nápojové kartony apod.).



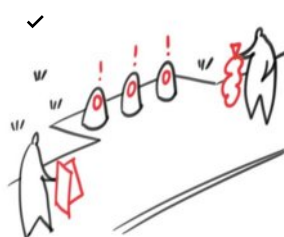
Kontejner nemá být opatřen nadzemním kotevním ramenem nebo zábradlím, které vytváří v jeho okolí nežádoucí prostorovou bariéru.



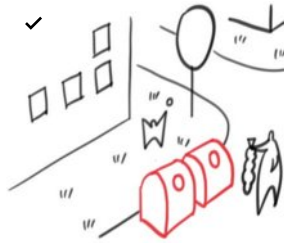
Umístění podzemních kontejnerů v záplavové oblasti je podmíněno jejich vodonepropustnou úpravou.



Okolní terén musí být vyspádován tak, aby bylo dostatečně zajištěno odvodnění kontejneru.



U tříděného odpadu je vhodné barevně označit pouze okraj nebo víko vhozového otvoru. Barevnost se řídí obecnými pravidly viz kapitola → [D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147].



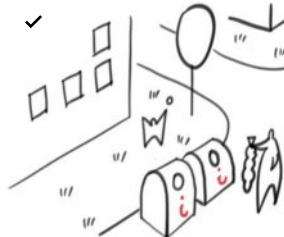
Nádobý na komunální odpad je možné umístit na veřejné prostranství pouze výjimečně. Měly by být umístovány vždy na místa k tomu předem vyhrazená a upravená v rámci celkového architektonického řešení daného prostoru.



Nadzemní nádobý na tříděný nebo komunální odpad na veřejném prostranství mohou být umístěny za zástěnou nebo v přístřešku, který vkusně reaguje na okolní prostředí.



Bez přístřešku/zástěny je možné umístit nádobý na odpad, pokud jsou z materiálů, které nepodléhají rychlé vizuální degradaci, mají jednotnou neutrální barevnost a jsou provedeny v jednoduchém a vizuálně kvalitním tvarosloví.



Na nádobách na odpad by se neměly vyskytovat jiné než nezbytně nutné informační prvky (kontakt na provozovatele kontejnerů). Je však nepřijatelné vylepovat na ně reklamu svozové společnosti.

[ PŘÍKLADY ]



443 Kvalitní podzemní kontejner s průběžnou dlažbou [ Praha 1, Platněšská ]



444 Nesystémové a nekoncepční řešení kontejnerů na tříděný odpad vizuálně degraduje veřejné prostranství [ Praha 2, Charkovská ]

[ PŘÍKLADY: KONTEJNERY NA ODPAD ]



**445** Vhodně umístěný kovový skladebný kontejner uměřeného tvarosloví, který zajišťuje snadnou údržbu  
[ Praha 1, Ostrovní ]



**446** Bariérové řešení společně s rameny, která utvářejí prostorové bariéry popírají principiální výhody podzemních kontejnerů  
[ Praha 6, Dejvická ]



**447** Kultivovaná nadzemní část alternativního způsobu nakládání s komunálním odpadem – podtlakového potrubního systému v rámci ucelené obytné lokality  
[ Stockholm, Hammarby Sjödstadt ]



**448** Kvalitní řešení zástěny na plastové nadzemní kontejnery pro tříděný nebo komunální odpad  
[ Francie, Paříž ]



**449** Neudržované podzemní kontejnery s malými vhozovými otvory mohou způsobovat znečištění veřejných prostranství  
[ Brno ]



**450** Objekty pro kontejnery na veřejných prostranstvích by neměly být příliš objemné a utvářet prostorové bariéry  
[ Praha 4, Pankrác ]

## D.5.4 Zastávky veřejné dopravy

[ PRAVIDLA: PŘÍSTŘEŠEK ]

### D.5.4.1 Přístřešek

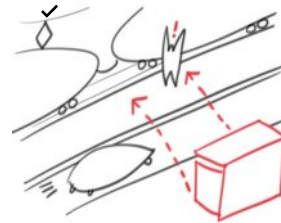
Účelem přístřešků zastávek veřejné dopravy je zajistit pohodlí pro čekající cestující a jejich ochrana před nepříznivým počasím. Praha dnes využívá přístřešky, které vlastní a spravuje reklamní agentura.

Mobiliář zastávek by měl být i nadále jednotný, ale z pohledu vizuální kvality a komfortu cestujících by bylo žádoucí, aby Praha měla vlastní typ přístřešků, který by byl součástí *Typizace pražských prvků* → [odst./s. 121], byl jednotný s dalším městským mobiliářem a mohl by lépe reagovat na místní potřeby.

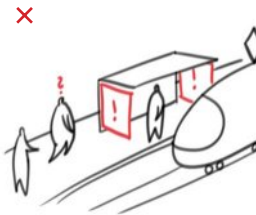
Požadavek na umístování reklamy by měl být podřízen hlavní funkci přístřešku. Z přístřešku by měl být primárně dobrý výhled na příjezdící vozidlo veřejné dopravy, při volbě bočnic je tedy vhodné upřednostnit transparentní typ. Na opačné straně, kde nebude bránit ve výhledu, lze umístit citylight s reklamou, která se řídí zásadami uvedenými v kapitole *Reklama na městském mobiliáři* → [D.8.2/s. 266].

Dále bočnice přístřešků lépe chrání proti povětrnostním vlivům, jejich nevýhodou je naopak zúžení profilu chodníku. Tato elementární hlediska by měla být zohledněna při jejich instalaci.

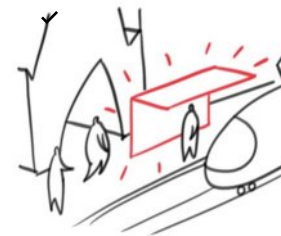
Při rozhodnutí o umístění zastávky je zapotřebí nejprve vyhodnotit bezprostřední okolí zastávky, pakliže přilehlé budovy tvoří přirozenou ochranu jako například podloubí, pasáže, markýza, je vhodné je využít a přístřešek předně neumístit. Obdobně při architektonickém návrhu veřejného prostranství je možné neumístit typizovaný přístřešek, ale přizpůsobit jeho návrh charakteru místa.



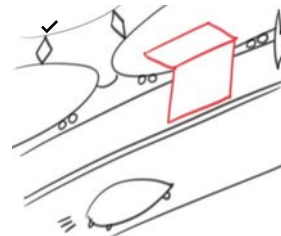
Přístřešek umístěný mimo zastávku je krajním řešením. V těchto případech musí být zajištěna přímá komfortní přístupnost k nástupní hraně.



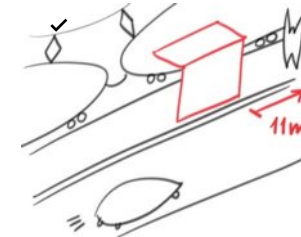
Přístřešky a čekárny by neměly zasahovat do pásu pro chodce a cyklisty. Ve stísněných místech, na úzkém chodníku nebo ostrůvku není žádoucí umístit bočnice. Lavičku lze případně nahradit opěrkou.



Zvláštní pozornost vizuálnímu uplatnění přístřešků musí být věnována při jejich umístování v historickém městě. V památkově chráněném území je třeba postupovat v souladu s principy památkové péče.



Přístřešek by měl být přednostně umístován na tramvajovém ostrůvku, a to i v případě jeho úzké šířky, kdy je vhodné volit variantu přístřešku bez bočnic.



Vhodná vzdálenost od označnicku je cca 11 m. U zatíženějších zastávek je vhodné zdvojení přístřešku či umístění dalšího vozidla/soupravy.



Pokud budovy v bezprostřední blízkosti zastávky tvoří přirozené přístřeší, přístřešek nemusí být umístěn.

## [ PŘÍKLADY: PŘÍSTŘEŠEK ]



**451** Praktický i esteticky uměřený pražský přístřešek  
[ Praha 7, Milady Horákové ]



**452** Špatně umístěný a obtížně udržovatelný přístřešek  
[ Praha 2, Karlovo náměstí ]



**453** Subtilní přístřešek s plochou pro citylight netvoří prostorovou bariéru  
[ Švédsko, Stockholm ]



**454** Na frekventovaných zastávkách je možné použít specifické nebo alternativní typy přístřešků  
[ Německo, Drážďany ]



**455** Ochrana před nepřízní počasí je tvořena vstupem do pasáže. Samostatný přístřešek zde není umístěn  
[ Praha 1, Vodičkova ]



**456** Kultivovaně zpracovaný přístřešek bez reklamní plochy.  
Design: mmcité  
[ Vlašim ]



**457** Přístřešek by neměl vytvářet špatně udržovatelná zákoutí  
[ Praha 2, Karlovo náměstí ]



**458** Přístřešek, kterému příliš dominuje reklamní sdělení  
[ Praha 2, I. P. Pavlova ]

## D.5.4.2 Označník a informační displej

Označník slouží jako orientační a vizuálně zřetelný prvek v prostoru, který nese důležité informace pro cestující veřejné dopravy. Obsahuje dopravní značku „zastávka“ (IJ 4a), označení linek, jízdní řády a případně další informace.

Současný pražský označník s jeho základními rysy (červená barevnost a ortogonální tvarosloví) je dnes již typickým prvkem, který je navíc dobře rozpoznatelný v městském prostředí. Jeho vizuální podoba a provedení nejsou v současnosti přesně definovány, proto se používá v mnoha obdobách s drobnými odlišnostmi.

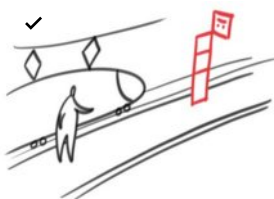
Je žádoucí zpracovat samostatný vizuální a technický manuál, který upřesní základní vzor a přípustné variace pražského označníku na území hl. m. Prahy.

Design označníku má odpovídat jeho funkci, proto je žádoucí, aby byl označník jednotný a snadno rozpoznatelný, tvarově a materiálově kultivovaný, ideálně i transparentnější z hlediska bezpečnosti provozu. Měl by umět reagovat na nutnost jeho natočení v prostorově stísněných podmínkách, kde je třeba umožnit přístup k bezbariérovému přechodu v čele zastávky. Vhodným řešením je nezávislé umístění displeje vůči označníku.

Umísťování informačního displeje s časovým odpočtem do příjezdu veřejné dopravy na uzlových zastávkách je pozitivní trend nejen zvyšování komfortu při čekání, ale především prevence před hromaděním lidí v úzkém hrdle zastávky. Displej by neměl být součástí označníku z důvodu nadměrné velikosti.

Typologií a uspořádáním zastávek veřejné dopravy se zabývá kapitola *Zastávky tramvají a autobusů* → [C.2.4/s. 93].

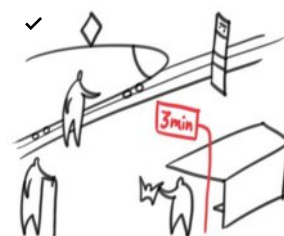
### [ PRAVIDLA ]



V zastávkách s úzkým hrdlem je nutné, aby byla spodní část označníku natočena v podélném směru. Je třeba vytvořit kultivovaný detail napojení horní a spodní části.



Odpadkový koš by neměl být součástí označníku zastávky. Koše by měly být umístěny dále od označníku.  
→ [D.5.3.1 Odpadkové koše/s. 214]



Je žádoucí, aby významné zastávky byly postupně doplňovány samostatnými displeji s aktuálními informacemi.

### [ PŘÍKLADY ]



**459** Tradiční pražský označník má kultivovanou formu, zároveň je dostatečně výrazný a je charakteristický pro pražské prostředí  
[ *Praha 6, Korunovační* ]



**460** Digitální panel by neměl být součástí označníku vzhledem k malým rozměrům, snížené čitelnosti a vysoké pořizovací ceně  
[ *Praha 6, Hradčanská* ]



**461** Kultivovaně zpracovaný zastávkový označník a samostatný displej s odpočtem  
[ *Německo, Drážďany* ]

## D.5.5 Vodní prvky

*Kašny, fontány a vodní plochy je nutné vnímat především jako oživující prvky a umělecká díla, která mohou být součástí významných prostranství, jako jsou náměstí, předprostory významných budov, parky a zahrady.*

Vodní prvky mohou kromě zajištění základní hygieny a osvěžení na veřejném prostranství pomáhat utvářet pobytový charakter nebo reprezentativní atmosféru na významných a rekreačních veřejných prostranstvích. Fontány a další vodní prvky mohou sloužit také sociální interakci, setkávání, dětským hrám nebo poznávání fyzikálních principů (např. mlžítka, která tvoří duhu, mraky atd.)

Kašny, fontány a vodní plochy je nutné vnímat především jako oživující prvky a umělecká díla, která mohou být součástí významných prostranství, jako jsou náměstí, předprostory významných budov a parky. Podoba a umístění nových vodních prvků by měly být vždy předmětem individuálního koncepčního projektu, popř. odborné diskuze. Vzhledem k tomu, že kašny a fontány hrají v rámci širšího okolí silnou významovou roli, měly by být komponovány vždy společně s daným celkem. K jejich řešení je vhodné přistupovat podobně jako při umísťování dalšího *Umění na veřejných prostranstvích* →[D.9/s. 273]. Kašny a fontány by měly svým umístěním zohledňovat stávající kompoziční osy a okolní významné budovy.

Ztvárnění, použitý materiál a proporce těchto prvků by měly odviset od typologie a charakteru veřejného prostranství, kam jsou navrhovány. Při jejich návrhu je rovněž vhodné posuzovat, zda není pro jejich napájení použitelný přírodní zdroj vody.

### PÍTKA

Pítka mohou sloužit občerstvení, osvěžení a hrám na frekventovaných veřejných prostranstvích a v příměstské krajině města. V současnosti se pítka umísťují pouze v centru a jde zpravidla o individuální umělecká díla. Tyto prvky mají pozitivní dopad a měly by v rámci individuálního přístupu vznikat nadále. Praha by však měla mít koncepci vizuální podoby a rozmístění pitek v rámci celého města. V rámci *Typizace pražských prvků* →[odst./s. 121] je vhodné vytvořit design pítka, které by mělo být ergonomické, mělo by umožnit napuštění vody do lahve a mělo by působit solidním a hygienicky nezávadným dojmem. Pítka by mělo mít jednoduchý tvar bez zbytečných záhybů použitelných k odhazování nedopalků a dalších odpadků. Zároveň by mělo být prosté ploch zneužitelných pro nelegální reklamu.

V návrhu každého pítka je nutné zajistit provozní funkčnost a komfort užívání, což se týká zejména odvodnění, které by mělo zajistit plynulý odtok vody a nevytvářet kaluže v okolí. Materiál povrchů v okolí pítka by měl být navrhován s ohledem na zvýšenou vlhkost. Pítka by mělo být dobře přístupné všem skupinám uživatelů bez rozdílu.

### STUDÁNKY, PRAMENY

Pro Prahu je specifické velké množství přírodních pramenů, které mohou utvářet oblíbené rekreační cíle a doplňovat pobytový charakter parků a příměstské krajiny. Tento přínosný jev je možné podpořit například citlivou kultivací studánek a přírodních vývěřů. Základní otázkou je míra estetizace těchto prvků. Při návrhu je nutné mít na paměti krajinnou hodnotu pramene a tomu podřídít způsob jeho zpřístupnění a pobytové úpravy okolí.

[ PRAVIDLA ]



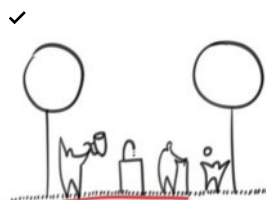
✓ Pítka by mělo být ergonomické, mělo by umožnit napouštění vody do lahve a mělo by působit solidním a hygienicky nezávadným dojmem.



✓ Společně s pítkem je nutné řešit odvodnění. Povrchy a materiály pítka a jeho okolí by měly být navrženy s ohledem na zvýšenou vlhkost.



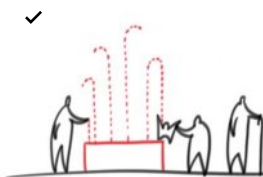
✓ Pítka by mělo být dobře přístupné všem skupinám uživatelů bez rozdílů.



✓ U píték na nepevněném povrchu je žádoucí zajistit (např. ocelovým roštem), aby v jejich okolí nevznikalo bláto a prohlubně.



✓ Nové kašny a fontány by měly být vždy předmětem koncepčního projektu. Měly by být vždy součástí celkových úprav daného prostoru.



✓ Kašny a fontány patří zpravidla na významná prostranství, popř. do rekreačních lokalit.

[ PŘÍKLADY ]



462 Vodní prvek jako interaktivní osvěžení veřejného prostranství [ Brno, náměstí Svobody ]



463 Vodní plocha může být výrazným kompozičním prvkem veřejných prostranství [ Nizozemsko, Enschede ]



464 Kašna v příměstské krajině je místem zastavení. Přítéká do ní pitná voda, umožňuje osvěžení kolemjdoucích [ Švýcarsko, Flims ]

[ PŘÍKLADY: VODNÍ PRVKY ]



**465** Příklad kvalitní kašny, adekvátní k charakteru a významu náměstí  
[ *Dánsko, Kodaň* ]



**466** Vodní prvek jako interaktivní osvěžení, umělecké dílo (památník) i sedací prvek  
[ *Velká Británie, Londýn, Hyde Park* ]



**467** Tradiční pražské pítko funkčně vyhovuje. Umožňuje napouštění vody do lahve, opláchnutí rukou, případně i osvěžení zvířat. Design však odpovídá spíše historickému městu a historickým parkům  
[ *Praha, Dobeška* ]



**468** Pítko, které přestože je dobře přístupné pro vozíčkáře, neumožňuje napouštění vody do lahve, opláchnutí rukou, případně osvěžení zvířat  
[ *Praha* ]

## D.5.6 Orientační a informační prvky

*Jednotný orientační a informační systém podporuje efektivní využití veřejného prostranství a identifikaci s místem.*

Praha by měla mít jednotný informační systém na veřejných prostranstvích města. Viz *Obecné analytické, strategické a metodické dokumenty* →[návrh Strategie kvality veřejných prostranství/odst./s. 10].

Takový systém by měl napomoci efektivnímu využívání veřejných prostranství, informovanosti o událostech ve městě a tím k lepší identifikaci obyvatel s jejich městem. Uživatelsky vstřícný systém navíc zvýší atraktivitu pěšího pohybu ve městě.

Jednotlivé prvky tohoto systému jako rozcestníky, mapy, informační či identifikační tabule by měly být řešeny v rámci sdružených prvků, v jednotném designu, odpovídat charakteru a být rozmístěny na základě celoměstské koncepce. Součástí základního informačního systému primárně nesmí být informace komerčního charakteru, které podléhají pravidlům, podle kterých se umísťují *Reklama na městském mobiliáři* →[odst./s. 266].

V lokalitách, které budou podléhat jednotné správě (příměstské parky, Pražská památková rezervace apod.) nebo které se vyznačují specifickým charakterem, je žádoucí i v rámci vyšší podrobnosti používat individuální komunikační systém zhotovený na míru, čímž se mimo jiné odliší úrovně značení. Aby prvky byly obecně srozumitelné, měly by obsahovat jasná sdělení. Důraz je třeba klást na dobrou čitelnost a viditelnost v souladu s charakterem okolí.

### ROZCESTNÍKY

Jedním z důvodů, proč se lidé po městě nepohybují pěšky, je nekonzistence a nejasnost informačního systému.

Dnes jsou turistické cíle v Praze značené pomocí hnědých cedulí celorepublikového značení významných turistických a kulturních cílů. Ty jsou pouze v českém jazyce, mají status dopravní značky a nejsou uzpůsobeny, aby systematicky dopomáhaly orientaci ve městě.

Integrovaný chytrý systém rozcestníků, který by měl být součástí pražského komunikačního systému, může optimalizovat způsob pohybu po městě a provázat jej se systémem hromadné dopravy. V konečném důsledku tak může vést k častějšímu pěšímu pohybu po městě.

Mapy zobrazující celé město či jeho velkou část nejsou vhodné pro odhad časové vzdálenosti a demotivují k pěšímu pohybu. Efektivní systém by měl zaručit minimalizaci různorodých značek. Aby bylo možné jej v rámci města snadno identifikovat, měl by poskytovat vhodné množství informací ve správném čase a měl by být snadný na údržbu a správu.

Rozcestníky pro turistické stezky, které spadají pod celorepublikový systém značení stezek a které vzhledem neodpovídají charakteru městského prostředí, je možné umísťovat pouze v příměstské a volné krajině. Rozcestníky označující cyklotrasy umístěné na cyklistických stezkách, které spadají pod celorepublikovou síť stezek, by měly odpovídat celorepublikovému systému značení stezek, viz kapitola *Cyklistická opatření* →[odst./s. 101].

## INFORMAČNÍ CEDULE

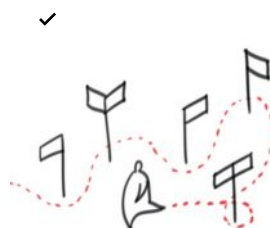
Informační cedule mohou sdělovat informace celoměstského či lokálního významu. Informační cedule s celoměstským významem by měly být řešeny v rámci městského informačního a orientačního systému.

Cedule mohou sdělovat statické informace o lokalitě, prostoru, objektu, jevu nebo události například v rámci naučných stezek. V rámci navrhovaného pražského integrovaného komunikačního systému však mohou sloužit také ke sdělování aktuálních informací. Mohou informovat například o událostech, které pořádá město a jeho příspěvkové organizace.

Informační cedule a další prvky informačního systému jsou přímo vystaveny povětrnostním vlivům a vandalismu. Zároveň představují pro město vysoké náklady vynakládané na jejich kontrolu a údržbu. Proto je nutné cedule navrhovat s ohledem na trvanlivost, odolnost a maximální bezúdržbovost, popř. snadnou vyměnitelnost obsahu. Podstatou informační cedule je její obsah, ne její nosič, proto by konstrukce těchto zařízení měla být vždy jednoduchá a subtilní.

Informační systém by měl být reprezentován jednotným vizuálním (grafickým) stylem obsahu. Měl by mít svého správce, který zajistí údržbu, výměnu obsahu a funkčnost integrovaného systému.

### [ PRAVIDLA ]



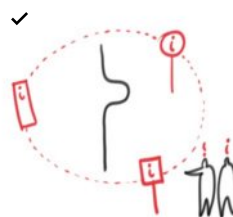
Rozcestníky a informační tabule je vhodné umísťovat na místa určená pro pěší, místa bezpečná, na začátek výletních tras a u cílů a v klíčových uzlových bodech.



Rozcestníky a informační tabule je nutné umísťovat tak, aby nebyly nebezpečné pro nevidomé. Nadzemní součásti nesmí být vykonzolidovány.



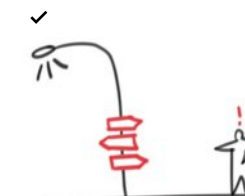
V centru města by vzhled informačních a orientačních prvků měl být jednotný, jednoduchý, současný a barevně sjednocený s dalšími prvky a s mobiliářem.  
->[odst. Typizace pražských prvků/s. 121]



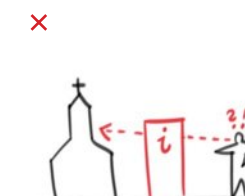
Pro usnadnění pohybu po městě a orientaci v něm je třeba navrhnout integrovaný vizuálně sjednocený orientační systém pro značení na pěších cestách.



Orientační a informační značky v podlaze veřejného prostoru lze používat pouze jako doplňkový způsob značení, např. lokálních zajímavostí. Neměl by na nich být založen celoměstský systém, ale mohou být jeho součástí.



Využitím sloupů infrastruktury, osvětlení nebo fasády jako nosiče pro umístění rozcestníku je možné vhodně redukovat množství prvků ve veřejném prostoru.

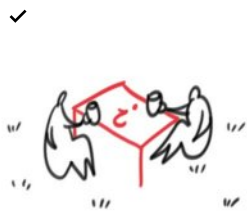


Umístění informační cedule musí respektovat okolní prostředí, nesmí například nevhodně zakrývat významné výhledy.



Množství prvků a informací na rozcestníku a informační ceduli je nutné v rámci zpřehlednění strukturovat a omezit na to nejpodstatnější. Měly by být srozumitelné pro všechny uživatele veřejného prostoru.

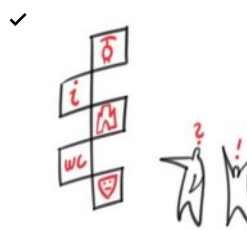
[ PRAVIDLA: ORIENTAČNÍ A INFORMAČNÍ PRVKY ]



Informační cedule mohou být vertikální nebo nakloněné. Výhoda horizontální polohy desky je viditelnost prostoru za cedulí.



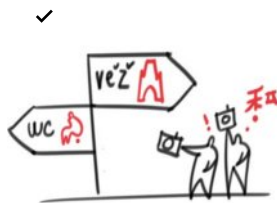
Rozcestníky pro orientaci pěších ve městě by neměly mít status ani vzhled dopravní značky.



Rozcestníky by měly primárně označovat cestu k významným místům, veřejným budovám, centrům, zastávkám veřejné dopravy, popř. k veřejným toaletám.



Rozcestníky je vhodné doplňovat o mapy, které zobrazují oblast v docházkové vzdálenosti, nejbližší body zájmu. Mapy by měly být ideálně doplněny jednotným symbolem „zde stojíte“, případně směrem pohledu.



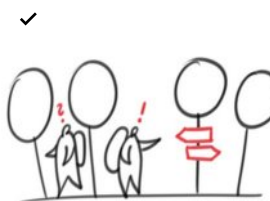
Pro zlepšení čitelnosti a srozumitelnosti sdělení je vhodné doplnit rozcestníky o piktogramy.



Zejména v městském zastavěném prostředí by nad informačními cedulemi a rozcestníky neměla být umístována stříška. V příměstské krajině ji lze použít pouze v případě, že nebude působit dominantním dojmem.



V parcích a v příměstské krajině je možné pro konstrukci informačních a orientačních prvků použít přírodní materiály. Jejich design by však měl být v souladu s městskou variantou.



Rozcestníky na turistických stezkách by měly v lokalitách příměstské krajiny odpovídat celorepublikovému systému značení stezek.

[ PŘÍKLADY: ORIENTAČNÍ A INFORMAČNÍ PRVKY ]



469 Příklad jednotného systému pro orientaci a pěší pohyb ve městě (Legible London)  
[ Velká Británie, Londýn ]



470 Kvalitní trojrozměrné haptické modely poutavou formou seznamují např. s historií a urbanistickými souvislostmi místa. S výhodou se dají doplňovat o informace psané Braillovým písmem  
[ Brno, Moravské náměstí ]



471 Příklad jednoduché, srozumitelné cedule celoměstského systému značení veřejně přístupných zahrad a vnitrobloků  
[ Španělsko, Barcelona ]



**472** Kvalitně zpracovaná informační cedule historicky významného objektu, která je součástí celoměstského informačního systému [ *Kutná Hora* ]



**473** Nevhodný vzhled, který nekorresponduje s lokalitou, Cedule je formálně příliš výrazná a odpoutává tak pozornost od obsahu – sdělované informace. Je nepraktická i z hlediska údržby [ *Praha 7, Stromovka* ]



**474** Optimální, kultivovaná forma informační cedule v příměstské krajině [ *Španělsko, příměstský park Sant Just Desvern* ]



**475** Kvalitně řešený jednotný systém pro orientaci a pěší pohyb ve městě. Rozcestníky jsou doplněny orientační mapou širšího okolí pro pěší (Legible London) [ *Velká Británie, Londýn* ]



**476** Je-li prvek informačního systému kvalitně provedený, lze jej integrovat i do fasády objektu (Legible London) [ *Velká Británie, Londýn* ]



**477** Rozcestníky pro označení turistických destinací na pěších trasách v Praze mají nyní status dopravní značky. Vzhled není uzpůsoben pražskému městskému prostředí [ *Praha 1, Na Příkopě* ]

## D.5.6.1 Identifikační prvky

*Uliční tabule by měly být umístovány s ohledem na kompoziční členění fasády.*

### ULIČNÍ TABULE

Uliční tabule, které slouží k označení názvu ulice, se umísťují na začátku a na konci každé ulice a před a za křižovatkou s jinou ulicí, pokud je to možné na fasády objektů, a to tak, aby byly dobře viditelné<sup>[D.5.03]</sup>.

Z důvodu dobré viditelnosti a čitelnosti je žádoucí umísťovat uliční tabule co nejbližší nároží křižovatkou a zároveň co nejnižší nad úroveň kordonové římsy fasády, čímž se zajistí odlišení od prvků parteru, označení provozoven a dalších prvků umístěných v okolí. Uliční tabule je vhodné umísťovat po obou stranách uličního profilu, zejména pokud jde o frekventované komunikace a městské třídy. U tabulí umístěných po obou stranách nároží jedné budovy je nutné zajistit soulad mezi výškou umístění a rozestupy. Uliční tabule by měly být umístovány také s ohledem na kompoziční členění fasády (otvory, zdobné prvky).

Vlastník nemovitosti má povinnost strpět bezúplatně připevnění tabulky s označením ulice nebo jiného veřejného prostranství na své nemovitosti.<sup>[D.5.04]</sup>

U novostaveb nebo rekonstrukcí je vhodné ovlivnit umístění uliční tabule v rámci architektonického

[D.5.03] → Vyhláška č. 326/2000 Sb., o způsobu označování ulic a ostatních veřejných prostranství.

[D.5.04] → Zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze.

návrhu, pokud bude zajištěna dobrá viditelnost a soulad umístění s ostatními tabulemi v okolí.

Ve vilové zástavbě, kde jsou veřejná prostranství vymezena ploty, se umísťují uliční tabule primárně na ploty. Umístění by mělo respektovat výšku a členění plotu. Uliční tabule není vhodné umísťovat na živé ploty, zarůstání může snížit viditelnost uliční tabule.

Tam, kde uliční profil není fyzicky ohraničen (např. na sídlištích), se uliční tabule umísťují na sloupy veřejného osvětlení paralelně k ulici, kterou označují, a to v dostatečné výšce, aby byla zajištěna podchodná a podjezdná výška. V rámci širšího okolí je vhodné umísťovat uliční tabule v jedné výšce.

Uliční tabule musí mít jednotný vzhled vycházející z historické podoby červených smaltovaných tabulí. Jednotný vzor stanovuje grafický manuál<sup>[D.5.05]</sup> schválený Radou hl. m. Prahy 28. 8. 2012, kterému je třeba podobu všech tabulí podřídit. Nové tabule je možné umístit jako náhradu za poškozené a odcizené a na nově pojmenovaných veřejných prostranstvích.

#### TABULKY S POPISNÝMI A ORIENTAČNÍMI ČÍSLY

Tabulky s popisnými a orientačními čísly mají odpovídat jednotnému předepsanému vzoru vycházejícímu z historické podoby smaltovaných tabulí. Jednotný vzor stanovuje grafický manuál<sup>[D.5.05]</sup>, kterému je třeba podobu tabule podřídit.

Alternativní vzhled tabulek s popisnými a orientačními čísly je možný pro novou výstavbu

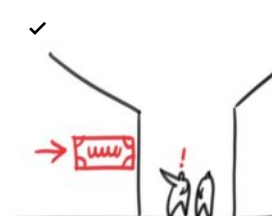
[D.5.05] ↗ MHMP. *Grafický manuál pro vytvoření jednotného vzhledu pražských uličních tabulí*. Praha: MHMP, 2013.

specifického charakteru, kde je označení číslem popisným součástí architektonického návrhu. U existujících staveb je vhodné zachovávat individuální označení číslem popisným a orientačním, pokud byly součástí architektonického návrhu.

#### [ PRAVIDLA: IDENTIFIKAČNÍ PRVKY ]



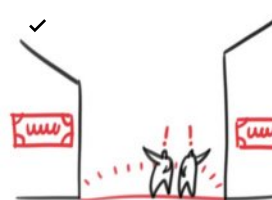
Při umístění identifikačních prvků je nutné dbát na jejich dobrou viditelnost.



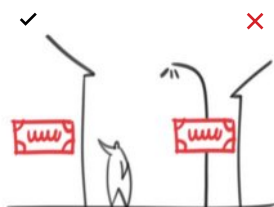
Uliční tabule by měly být umísťovány co nejbližší nároží křižovatky. Uliční tabule umístěné z obou stran jednoho nároží by měly být ve stejné výšce, pokud to členění fasády zcela neznemožňuje.



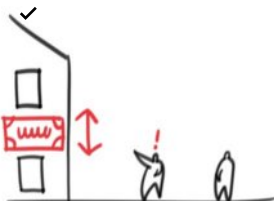
Na vedlejších ulicích (na lokálních a obslužných ulicích) se uliční tabule umísťují na jedné straně uličního profilu.



Na významných ulicích je vhodné uliční tabule umísťovat na obou stranách uličního profilu.



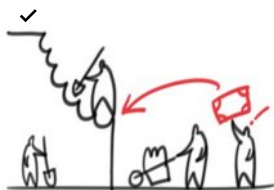
Uliční tabule se v historickém a kompaktním městě umísťují primárně na fasády.



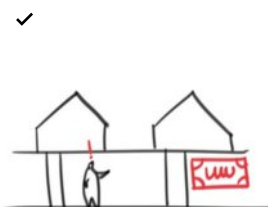
Uliční tabule se zpravidla umísťují do prostoru mezi okny v přízemí a patra a měly by respektovat členění fasády.



U významných kulturně-společenských budov a u architektonicky významných budov je vhodné umístění uliční tabule řešit s architektem či příslušným odborníkem.



Alternativní vzhled tabulek s popisnými a orientačními čísly je možný pro novou výstavbu specifického charakteru.



V rozvolněné zástavbě, kde jsou veřejná prostranství vymezena ploty, se umísťují uliční tabule primárně na ploty.



Uliční tabule není vhodné umísťovat na živé ploty. Pokud jsou takto umístěny, je třeba zajistit údržbu pro viditelnost tabule.



V rozvolněné zástavbě modernistického města, kde jsou veřejná prostranství obtížně fyzicky vymezená, se uliční tabule umísťují na sloupy veřejného osvětlení.



Uliční tabule a tabulky s popisnými a orientačními čísly musí mít jednotný vzhled vycházející z historické podoby smaltovaných tabulí. Jednotný vzhled stanovuje grafický manuál pro vytvoření jednotného vzhledu pražských uličních tabulí. Praha: MHMP, 2013.

[ PŘÍKLADY: IDENTIFIKAČNÍ PRVKY ]



478 Nevhodné umístění uličních tabulí na nároží v různé výšce a vzdálenosti od rohu objektu. Uliční tabule by měla být viditelná [ Praha 6, Dejvická ]



479 Grafický vzor pro jednotný vzhled pražských uličních tabulí  
→ MHMP. Grafický manuál pro vytvoření jednotného vzhledu pražských uličních tabulí. Praha: MHMP, 2013.



480 Příklad správného zarovnání a odsazení dvou nárožních uličních tabulí [ Praha, Národní obrany ]

[ PŘÍKLADY: IDENTIFIKAČNÍ PRVKY ]



481 Nevhodné řešení pamětní desky, které kopíruje vizuální podobu uliční tabule  
[ Praha 2, Řeznická ]



482 Tabulky čísla popisného a orientačního čísla je žádoucí sdružovat (umísťovat vedle sebe)  
[ Praha 2, Karlovo náměstí ]

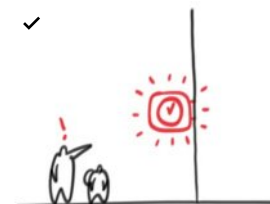
## D.5.6.2 Pouliční hodiny

Pouliční hodiny pomáhají orientaci v rámci celého města a je nutné je vnímat jako součást celoměstského orientačního a informačního systému. Hodiny je žádoucí rozmísťovat především v okolí zastávek veřejné dopravy a na důležitých veřejných prostranstvích.

Vizuální podoba pouličních hodin by měla být v rámci celého města sjednocena. Je žádoucí vytvořit redesign standardně používaných typických pražských hodin, které mají pragmatický vzhled, jsou čitelné a dnes již patří k charakteristickému obrazu města. Je vhodné navrhnout subtilnější variantu, která bude v souladu s barevností sloupů, na které jsou hodiny kotveny viz kapitola *Materiály a povrchy prvků* → [odst./s. 147].

Zároveň je vhodné tyto hodiny osazovat také v dvoustranném provedení. V historickém městě je vhodné zachovávat historicky hodnotné hodiny a pro nově umísťované volit šetrný design korespondující s historickým prostředím, který bude vycházet z podoby typických pražských hodin. Pro specifické lokality či oblasti, kde pražské hodiny nekorespondují s charakterem, je možné vytvořit specifický design hodin, který je součástí celkové koncepce.

[ PRAVIDLA ]



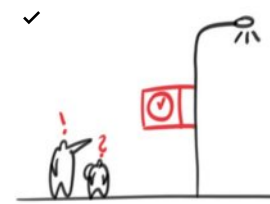
V běžných částech města je vhodné používat redesign typických pražských hodin. V historickém městě je vhodné používat jejich verzi citlivou k historickému prostředí.



Městské hodiny by měly být umístěny, aby byly viditelné především ze zastávek veřejné dopravy, a na důležitých veřejných prostranstvích.



Z hlediska dobré čitelnosti i při špatných světelných podmínkách je vhodné, aby byly hodiny podsvíceny.



Hodiny je třeba přednostně umísťovat na sloupech veřejného osvětlení nebo na budovách. Hodiny by se zpravidla neměly umísťovat na samostatném sloupu.

## [ PŘÍKLADY ]



483 Typické pražské hodiny, které mají kvalitní design a jsou dobře čitelné. Lze je kotvit i na sloupy veřejného osvětlení  
[ Praha 5, náměstí Kinských ]



484 Tento typ hodin je nevhodný vzhledem k tomu, že je primárně navržen pro samostatně stojící sloup  
[ Praha 1, Mariánské náměstí ]

## D.5.7 Zábrany a bariéry

*Nutnost používání zábran na veřejných prostranstvích signalizuje problémy v organizaci prostoru a jeho užívání.*

*Zábrany dopravního charakteru by měly být vždy přívětivé pro chodce a primárně je chránit před auty, nikoliv naopak.*

Míra používání zábran v městském prostoru souvisí formálně s naplňováním řady legislativních předpisů, ze své podstaty se však odvíjí především od kulturních a sociálních zvyklostí a mentality společnosti. Současný přístup při projektování veřejných prostranství v Praze vychází z principiálního předpokladu bezohledného a nezodpovědného chování všech účastníků dějů ve veřejném prostoru (rychlému průjezdu vozidel, parkování, přecházení atd.). Užití bariér a zábradlí bývá pouze náhradou při realizaci prostorové a organizačně nevyřešeného prostředí, případně jako alibi projektantům

či zástupcům státní správy. Tento přístup a způsob přemýšlení je třeba zásadním způsobem změnit.<sup>[D.5.06]</sup>

Bariéry by se ve veřejném prostoru v principu neměly vyskytovat. Jejich existence na veřejných prostranstvích jde proti samotné podstatě veřejného prostoru, kterou je veřejná přístupnost a užívání pro všechny.

Skutečnost, že řada bariér je legitimizována ochrannou funkcí – nejčastěji ve vztahu člověka a automobilu – pouze svědčí o existenci hlubších problémů v organizaci veřejného prostoru, ve způsobu jeho užívání nebo v mentalitě společnosti. Ochranné bariéry (zábrany) by měly především chránit klidné a bezpečné užívání prostoru. Zábrany dopravního charakteru by měly vždy chránit primárně chodce před auty, nikoliv „auta před chodci“. Ačkoliv řada těchto ochranných opatření působí oficiálně jako chránění chodců (zábradlí mezi chodníky a vozovkou, nadchody, podchody apod.), umožňují ve skutečnosti automobilům rychlejší a komfortnější průjezd městem na úkor komfortu chodců.

Fyzická i mentální bezbariérovost veřejného prostoru by měla být obecným, elementárním pravidlem jeho tvorby. Základní prostorové řešení, rozmístění veškerých nadzemních objektů – od infrastrukturních po architektonické – by mělo vždy respektovat a podporovat maximální volnost pohybu prostorem. S tímto pravidlem souvisí i kvantita prvků – zejména zde

.....  
[D.5.06] Ve světě existují různé extrémní polohy přístupů: například ve Spojených státech je míra zodpovědnosti za bezpečnost chování obyvatel ve vysoké míře přenášena na stát, v severní Evropě je naopak vyžadována primární osobní zodpovědnost za vlastní chování. Tyto zvyklosti se odvíjejí již od způsobu výchovy dětí, které jsou v severní Evropě od mala vychovávány k větší samostatnosti a schopnosti vyhodnocovat bezpečnost situace.

platí teze, že méně je více. Jakákoliv bariéra v prostoru je signálem, že člověk není v prostoru vítán, že prostor tu není pro něj, a to často i tehdy, když bariéra má sloužit pro jeho ochranu. Negativní dopady bariér na prostředí se tak odehrávají ve funkční, mentální a estetické rovině. Stejně jako fyzické jsou i mentální bariéry nežádoucí a s jejich existencí a otázkou jejich odstraňování je zapotřebí se při tvorbě a správě veřejného prostoru zabývat stejně vážně jako u fyzických. Zároveň je ale lze stejnou měrou používat jako nástroje pro žádoucí ochranu a organizaci prostoru.

Bariérou se paradoxně často stávají designové objekty, které byly původně zamýšleny jako nástroj zlepšení prostoru. Cílená minimalizace bariér by měla spočívat především ve snižování jejich množství, zároveň by také u žádoucích zábran měla směřovat k umenšování jejich výraznosti v prostoru až na hranici, za kterou už by přestávaly plnit svou ochrannou či orientační funkci.

Za žádoucí bariéry ve městě lze do určité míry považovat ty, které napomáhají lepší organizaci prostoru a ochraně uživatelů, zejména chodců. Všude tam, kde lze ochrany či organizování prostoru dosáhnout bezbariérovými prostředky, je zapotřebí se užití fyzických bariér vyhnout.

### SCHODIŠTĚ A TERÉNNÍ MODELACE

Schodiště a terénní modelace prostoru může způsobovat těžce překonatelnou bariéru, zároveň ale může nabídnout zajímavé možnosti pro sezení v prostoru náměstí či ulice na terénních zlomech. Vhodná modelace terénu může rovněž nahradit nutnost umístění zábradlí. O schodištích podrobněji viz kapitola *Schodiště, lávky a vstupy do podzemí* →[D.7.1/s. 257].

### [ PRAVIDLA: ZÁBRANY A BARIÉRY ]



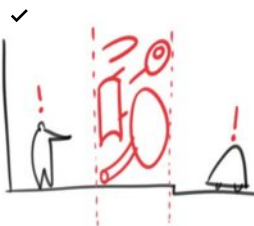
Usměrnění pěšího pohybu by mělo být řešeno především přirozeným logickým uspořádáním prostoru a pohybu v něm.



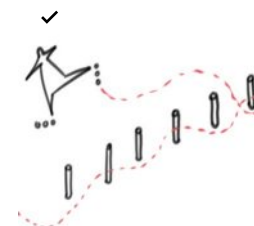
Ochranu chodce je nutné přednostně řešit způsobem nezabraňujícím v průchodnosti, např. snížením rychlosti projíždějících vozidel nebo vhodným umístěním prvků umožňujících průchod.



Pro eliminaci potřeby instalace zábradlí je třeba zřizovat dostatečně široké chodníky. Užší dopravní jízdní pruh rovněž omezí rychlost projíždějících automobilů, tj. sníží potřebu instalace zábradlí.



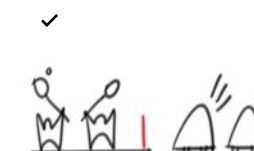
Jako přirozená psychologická bariéra ochraňující chodce před dopravou může dobře sloužit výsadbový pás stromořadí, včetně parkovacích závlivů a pásů, společně s vhodně umístěným mobiliářem (lavičkami, stojany na kola apod.).



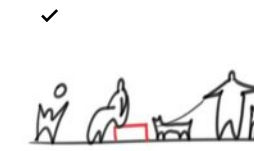
K usměrnění pohybu, k členění prostoru a jako psychologickou bariéru je vhodné používat například sloupky nebo povrchové zvýraznění rozhraní (v památkově chráněných plochách je nutné postupovat v souladu s principy památkové ochrany).



Výběr materiálu, jeho povrchová úprava a celkový vzhled všech ochranných prvků a zábran by měl vždy být podřízen městskému prostředí, charakteru místa, ve kterém je umístěno, a podmínkám pro městský mobiliář.  
→[D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147]



Zábrany a bariéry je možné použít pouze ve zvlášť odůvodněných případech z ochranných důvodů tam, kde projekt prokáže, že nelze ochranu chodců řešit žádným jiným způsobem. Ochranné prvky zábran by nikdy neměly být dominantním prvkem ve veřejném prostoru.



Namísto prvku, který plní čistě funkci ochrany, je možné použít prvek, který slouží současně i jinému účelu. Např. místo zábradlí umístít zábranu, která slouží i pro sezení.

## [ PŘÍKLADY: ZÁBRANY A BARIÉRY ]



485 Zábradlí může být funkční a zároveň pěkným doplňkem městského veřejného prostoru [ Litomyšl, Jiráskova ]



486 Dobře navržené prvky zábran mohou zastávat i funkci sezení [ Rakousko, Vídeň ]



487 Oplocení může být i pěkným doplňkem městského veřejného prostoru [ Litomyšl, Smetanovo náměstí ]

## D.5.7.1 Zábradlí

*Nutnosti umístování zábradlí je třeba předcházet správnou organizací prostoru a jeho využití, podporou logických pěších vazeb, rozšířením chodníků, zúžením jízdních pruhů, snížením rychlosti projíždějících aut apod.*

Zábradlí ve městě by mělo primárně sloužit ochraně lidí před pádem z výšky. Na mnohých svažitých místech lze však potřebě jeho užívání předejít vhodnou modelací navazujícího terénu a svahů.

Veškerá zábradlí v městském prostředí Prahy (včetně dopravně–bezpečnostních) by měla mít jednoduchý, kvalitní design, viz *Typizace pražských prvků* →[odst./s. 121].

### DOPRAVNĚ–BEZPEČNOSTNÍ ZÁBRADLÍ

Negativním fenoménem v pražských ulicích jsou v současné době nadužívaná červenobílá dopravně–bezpečnostní zábradlí, která jsou zakotvena v technických podmínkách<sup>[D.5.07]</sup> nerozlišujících komunikace na městské a mimoměstské a která do města zavádějí nevhodná dopravní řešení a tvarosloví. →[foto 491/s. 235] Pro zkvalitnění městského prostředí by Praha měla usilovat o jejich změnu. Podle technických požadavků a norem<sup>[D.5.08]</sup>

[D.5.07] ↗ *Technické podmínky č. 186. Zábradlí na pozemních komunikacích*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2007.

[D.5.08] ↗ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2010-02.

slouží zabránění vstupu chodců do jízdního pásu a usměrnění jejich pohybu do žádoucích míst. Používání tohoto typu zábradlí téměř vždy zástupně řeší a zakrývá problém v organizaci dějů, základním uspořádání a způsobu užívání prostoru, viz kapitola *Zábrany a bariéry* →[D.5.7/s. 231]. Vybavení veřejného prostoru by mělo uživatelům především „umožnit,“ „pomoci,“ „poradit,“ „informovat“, nikoli „zabránit“ či „přinutit.“ Nejprve vždy zapotřebí využít základní nástroje *Zklidňování dopravy* →[odst./s. 60] a poskytnout dostatečně široké chodníky a nabídnout kvalitní přechody v logických vazbách. Nechceme-li, aby chodci vstupovali do jízdního pruhu, je zapotřebí jim v první řadě umožnit v prostoru komfortně se pohybovat a poskytnout jasnou informaci o jeho organizaci. Tomu přispěje zejména dostatek bezpečných možností příčných vazeb přes vozovku pro *Křižovatky a křižení* →[C.2.3/s. 88], jasná hranice mezi plochou pro automobily a pro chodce, případně vymezení sdíleného prostoru.

Ve zvláště odůvodněných případech, kdy se prokáže nezbytnost umístění zábradlí, by tyto prvky měly svým charakterem být v souladu s městským prostředím. →[foto 486/s. 233]

Pro dopravně–bezpečnostní zábradlí by mělo být navrženo a používáno jednotné kovové, maximálně transparentní subtilní zábradlí, barevně sjednocené s ostatními materiály a povrchy veřejných prostranství. V žádném případě by nemělo svým tvaroslovím signalizovat stavbu dopravního charakteru. Do té doby je vhodné všechna nově umístovaná a rekonstruovaná zábradlí opatřovat povrchovou úpravou v souladu s pravidly v kapitole *Materiály a povrchy prvků* →[D.1.2/s. 147].

## [ PRAVIDLA: ZÁBRADLÍ ]



Zábradlí jako ochranný prvek pro chodce je možné umístit pouze v odůvodněných případech, kdy nelze ochranu chodců zajistit jiným, přirozeným způsobem. Podoba zábradlí ve městě musí podléhat pravidlům městského mobiliáře.

→ [odst. Typizace pražských prvků/s. 121]



Zábradlí je nutné vždy umístit co nejbližší rozhraní vozovky a chodníku tak, aby pro chodce zůstal co nejširší prostor a nevznikaly zbytkové plochy. Je třeba dodržovat bezpečnostní odstup 0,25 m od hrany vozovky. ↗ ČSN 73 6110: Tab. 4. Projektování místních komunikací.

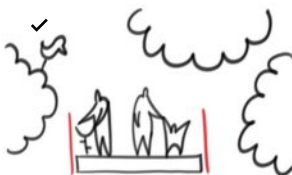


Zejména v místech zklidněné dopravy a tam, kde se mezi ostrůvkem a chodníkem nachází jeden jízdní pruh, je vhodné umožnit volný přístup chodcům na ostrůvek v celé jeho délce a neumístit zábradlí.

§! ↗ ČSN 73 6425-1, Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky.



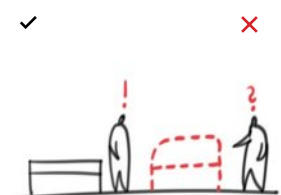
V odůvodněných případech u vícepruhých a dopravně silně vytížených komunikací, kde zábradlí plní ochrannou funkci pro chodce, je možné zábradlí umístit. V těchto případech je nutné s ohledem na širší souvislosti a dopravní intenzitu zajistit dostatek příčných pěších vazeb.



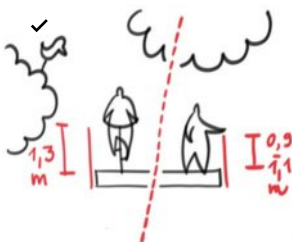
Při umísťování zábradlí na okraj volného prostoru je vhodné upřednostnit takové řešení, které neuzuzuje prostor pro průchod cyklistů a pěších.



Příliš dlouhé kontinuální úseky zábradlí by se neměly ve městě umístit. Již existující je třeba doplňovat průchody a přechody v místech požadovaných pěších vazeb.



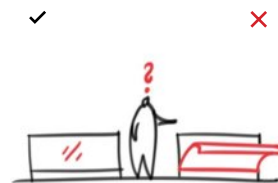
Vzhled zábradlí je třeba uzpůsobit městskému prostředí a charakteru místa, ve kterém je umístěno. Červenobílé silniční dopravně- bezpečnostní zábradlí je do městského prostředí nevhodné. → [D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147]



Parametry zábradlí na okraji volného prostoru je třeba volit dle výšky, před kterou chrání, a typu provozu, který chrání. Výška zábradlí pro chodce by měla být od 900–1 100 mm, v případě ochrany cyklistů 1 300 mm. ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy: Příloha č. 1: Zábradlí.



Design zábradlí je nutné uzpůsobit tak, aby chodci a objekty byly jasně viditelné z pohledu projíždějícího řidiče ve směru přílehlého jízdního pruhu.



Tam, kde je použití plného zábradlí jediným možným řešením, je třeba používat adekvátní materiály jako celek, nikoliv vyplňovat otvory různými provizorními a neprůhlednými materiály. Zcela nevhodné jsou vlnité laminátové desky.

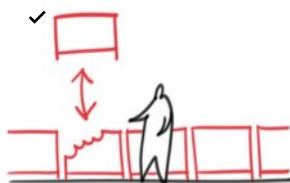


Výplň zábradlí reklamou a její umísťování na zábradlí je ve městě nepřijatelné. → [D.8.2 Reklama na městském mobiliáři/s. 266]



Zábradlí plnící funkci vodicí linie musí být snadno detekovatelné slepeckou holí, případně doplněno jiným vhodným povrchovým vodicím znakem.

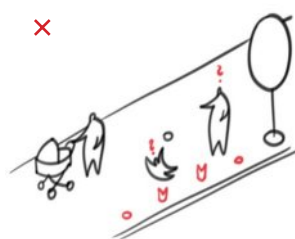
## [ PŘÍKLADY: ZÁBRADLÍ ]



Z technických důvodů je vhodné, aby zábradlí bylo tvořeno vyměnitelnými díly, které nebudou napevno svařované, aby bylo možné v případě poškození vyměnit příslušné části.



Detail spojů jednotlivých dílů zábradlí a jeho ukotvení musí být pečlivě a chytře vyřešeny. Spoj i ukotvení by mělo být skryté. Zábradlí by měly působit jednotlivě a jeho ukotvení by mělo být neviditelné.



Při odstranění zábradlí není možné zábradlí jen „odříznout,“ ale je nutné odstranit všechny jeho součásti tak, aby netvořily bariéru pro zakopávání. Po jeho odstranění je třeba zacelit povrch, do kterého bylo zasazeno.



Mělo-li odstraňované zábradlí i vodicí funkci pro nevidomé, je nutné ji nahradit jiným vhodným prvkem s vodicí funkcí (např. dlažbou s vodicí linií), aby dobře sloužil svému účelu a zároveň nevytvářel překážku v pohybu všem ostatním uživatelům veřejného prostoru.



488 Vhodný příklad subtilního zábradlí jednotné barevnosti a umírněného designu  
[ Litomyšl, Jiráskova ]



489 Vhodný příklad jednoduchého zábradlí užívaného v modernistickém městě  
[ Švédsko, Stockholm ]



490 Vhodný příklad subtilního zábradlí jednotné barevnosti a umírněného designu  
[ Litomyšl, Zámecká ]



491 Příklad nadbytečného užití dvojitého zábradlí v místě, kde by vzhledem k jeho charakteru reálně nemuselo vůbec být  
[ Praha 6, Jugoslávských partyzánů ]



492 Vhodný příklad zábradlí jednotné barevnosti a umírněného designu, které je dostatečně přerušované pro příčné procházení  
[ Švédsko, Stockholm ]

## [ PŘÍKLADY: ZÁBRADLÍ ]



**493** Příklad nadbytečného užití zábradlí  
[ Praha 4, Antala Staška ]



**494** Nevhodná výplň zábradlí neadekvátní městskému prostředí, která působí dočasným dojmem a morální dožilostí již v době instalace a zároveň neumožňuje průhled  
[ Praha 1, Smetanovo nábřeží ]



**495** Nevhodně řešený detail spojení a ukotvení zábradlí. Detail je složitý, vytváří potenciální příležitost ke zničení, zanášení špínou  
[ Praha 6, Dejvická ]



**496** Nově vybudované historizující zábradlí mimo historické město není z hlediska tvarosloví vhodné  
[ Praha 6, Svatovítská ]

## D.5.7.2 Patníky a sloupky

*Patníky a sloupky by měly být přirozenou součástí mobiliáře, měly by být navrhovány i s ohledem na druhotné možnosti jejich využití např. sezení.*

Patníky a sloupky jsou ve veřejném prostoru užívány jako kompoziční prvek, jako prvek pro organizaci užívání prostoru, oddělení prostorů s různými provozny a zejména pro zamezení vjezdu vozidel do prostoru pro pěší a cyklisty. Sloupky je vhodné užívat v místech, kam je třeba zamezit vjezdu automobilům, ale není vhodné omezovat chodce v průchodu či možném přecházení ulice. Mohou být užívány i jako měkká forma psychologické bariéry podél dopravně vytížené komunikace místo zábradlí.

Sloupky je třeba navrhovat jako decentní prvky podléhající pravidlům městského mobiliáře jak tvaroslovím, tak materiálův i povrchovou úpravou a barvou, viz kapitola *Materiály a povrchy prvků* →[D.1.2/s. 147].

Sloupky spojené řetězy by neměly být ve městě užívány. Řetěz mezi sloupky způsobuje problém nevidomým a slabozrakým a svým lehce překonatelným působením způsobuje nebezpečné situace.

Mohutnější prvky kamenných, betonových či jiných patníků je třeba vždy navrhovat v rámci celkového kompozičního návrhu veřejného prostranství.

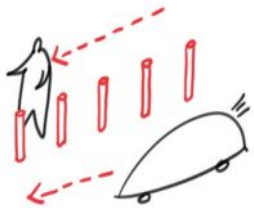
Patníky a sloupky je vhodné navrhovat s ohledem na druhotné funkce tak, aby nabízely možnost sezení, opěry, případně sloužily pro umístění a uzamčení jízdního kola apod. →[foto 501/s. 238]

Detail napojení a ukotvení musí být řešen skrytě a chytře, aby nenarušoval povrch prostoru, ve kterém je umístěn, a odolával poškozování a destrukci případného najíždění vozidel.

Na sloupky a patníky by neměla být umístována reklama, viz kapitola *Reklama na městském mobiliáři* →[D.8.2/s. 266].

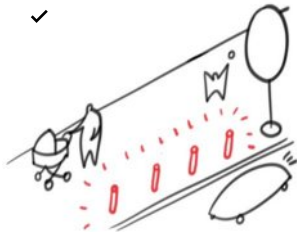
[ PRAVIDLA ]

✓



Patníky a sloupky se primárně používají pro zamezení vjezdu a parkování vozidel v prostorech určených pěším. V některých případech je vhodné je použít k vymezení a ohraničení jednotlivých prostranství či jako psychologickou bariéru namísto zábradlí.

✓



Sloupky je vhodné navrhovat kovové, subtilní a jednoduché bez profilace. Jejich povrchová úprava musí být jednotná s dalšími prvky a mobiliářem a podléhat pravidlům v kapitole →[D.1.2 Materiály a povrchy prvků/s. 147].

✗

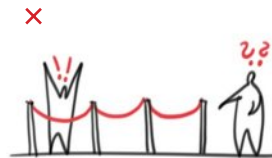


Nízké patníky je třeba používat obezřetně pouze v nutných případech, kdy nevytvářejí nebezpečí pro svou lehkou přehlédnutelnost.

✓



Sloupky a patníky by měly být navrhovány s ohledem na jejich možné druhotné využití pro opírání či sezení.



Ve městě není vhodné umísťovat sloupky spojené řetězem.

[ PŘÍKLADY ]



**497** Příklad jednoduchých kovových sloupků v historickém prostředí zámku [ Rakousko, Vídeň ]



**498** Příklad sloupků v jednotné barevnosti s ostatními prvky ve veřejném prostoru [ Německo, Berlín ]



**499** Vymežující sloupky užívané ve zklidněných ulicích Prahy 6 jsou vhodným decentním vymezením prostoru pro dopravu a pro chodce. Jejich barevnost by měla vždy odpovídat barvě prvků lokality [ Praha 6, Národní obrany ]



**500** Vymezování velkých parkovacích ploch pro zásobování v rámci chodníku není příliš vhodné [ Praha 2, Budečská ]

[ PŘÍKLADY: PATNÍKY A SLOUPKY ]



501 Vhodně navržené patníky mohou plnit i funkci pro sezení [ Rakousko, Vídeň ]



502 Kamenný patník jednoduchého tvaru, ladící s materiály náměstí [ Lázně Bohdaneč, Masarykovo náměstí ]



503 Kamenné zábrany pro zabránění vjezdu automobilů na chodník [ Praha 1, Malá Strana ]



504 Dobře navržené prvky zábran mohou zastávat i funkci sezení [ Francie, Paříž ]



505 Prvky zábran mohou, pokud se dobře navrhnou, zastávat i funkci sezení [ Itálie, Řím ]



506 Používání nízkých patníků je, zejména s ohledem na nebezpečnost a zakopávání, většinou nevhodné [ Praha 8, Sokolovská ]

### D.5.7.3 Oplocení

*Oplocení veřejných prostranství by mělo být maximálně prostupné, s ohledem na místní vazby.*

Některá veřejná prostranství vyžadují vymezení vůči okolí z hlediska charakteru provozu, ochrany, bezpečnosti, údržby apod. Může jít o prostory s časovým či finančním omezením vstupu, chráněné prostory dětských hřišť, plochy parků a zahrad či ochranné plůtky záhonů a vegetace. Ploty či zdi mohou sloužit k vymezení, formování prostoru a doplnění dané struktury v místech, kde to není možné či vhodné provést stavbou domu. →[foto 510/s. 240] Vymezující konstrukce (zeď, oplocení) je nutné vnímat především jako fasádu daného oplocovaného prostranství, a to z obou stran prostoru. Kvalita by měla být vždy sledována jak z vnitřního prostředí, tak zvnějšku.<sup>[D5\_09]</sup>

#### OPLOCENÍ AREÁLŮ

Řešení oplocení by mělo být adekvátní významu oplocovaného prostranství a měřítku místa. Oplocení pro Vyhrazená prostranství – areály →[B.2.6/s. 50] by mělo vždy vycházet z charakteru místa a prostorového a urbanistického řešení širšího okolí. U velkých areálů je vhodné vždy v návrhu řešit širší vazby v daném území, zejména z hlediska prostupnosti a orientace vstupů.

[D5\_09] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*, § 30: Požadavky na oplocení.

### OCHRANNÁ OPLOCENÍ

Některá veřejná prostranství vyžadují jasné vymezení z hlediska ochrany uživatelů (například dětská hřiště) či z důvodu kompozice prostorové struktury. V těchto případech je ale důležité umožnit optimální prostupnost a přístupnost vzhledem k návaznosti na okolní strukturu. Vymezující konstrukce oplocované plochy by pak neměla být vnímána jako bariéra, ale jako součást veřejného prostoru, která do něj vnáší i jiné hodnoty. V případě dětských hřišť je vhodné kombinovat funkci oplocení s možností sezení pro rodiče →[foto 507/s. 240], případně je doplňovat o živý plot a stromořadí. Mnohá umístění dětských hřišť v Praze nabízejí zajímavé výhledy a pohledy do okolního veřejného prostoru a naopak. V těchto případech je vhodné volit druh rozhraní umožňující výhled.

Ochranná oplocení prostorů a louček pro volné pobíhání psů vymezených od okolního prostoru je třeba vždy navrhovat velmi obezřetně s ohledem na ostatní uživatele daného veřejného prostranství a místních potřeb.

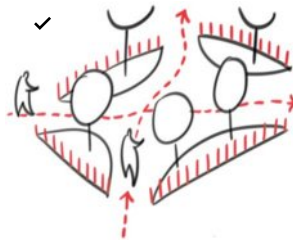
### VYMEZENÍ VEŘEJNĚ NEPŘÍSTUPNÉHO PROSTORU

Ploty a konstrukce vymezující veřejně nepřístupný prostor by měly podporovat sociální vztahy a komunikaci, tj. mělo by přes ně být obousměrně vidět. →[foto 516/s. 241] Ploty by měly vhodně navazovat na obvyklé oplocení v místě, zohledňovat měřítko místa a podporovat jeho obytný charakter.

#### [ PRAVIDLA ]



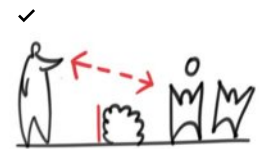
Veřejná prostranství se primárně neoplocují. Oplocení je možné pouze v odůvodněných případech např. u dětských hřišť. Oplocení by mělo být vždy řešeno kultivovanou formou městského detailu v parametrech městského mobiliáře.



Pokud je veřejné prostranství oploceno, musí obsahovat dostatečné množství v maximální možné míře otevřených prostupů navázaných na okolní vazby.

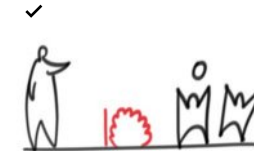


Oplocení je možné řešit formou, která umožňuje i jiné využití, např. oplocení dětského hřiště jako prvek k sezení.



Oplocení by mělo podporovat sociální vztahy, být průhledné nebo přehlednatelné. Nemělo by vytvářet vizuální bariéru. Vhodné je navrhovat oplocení tak, aby byl umožněn volný průhled skrz i při pohybu podél oplocení.

↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy: § 30 Požadavky na oplocení.



Oplocení parků či dětských hřišť může být řešeno nebo doplňováno živým plotem, který by měl být dostatečně hustý a neprostupný.



Masivnost oplocení by neměla překročit měřítko místa. Užívání neprůhledných vysokých zdí je zejména v zahradním městě nevhodné.

## [ PŘÍKLADY: OPLOCENÍ ]



**507** Oplocení dětského hřiště je tvořeno prvkem pro sezení  
[ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]



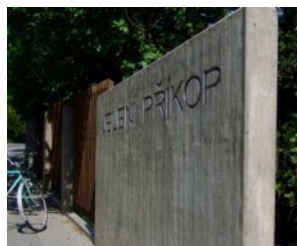
**508** Vhodné oplocení areálu, barevně i designově koresponduje s okolím, umožňuje průhled a je kvalitní vně i uvnitř  
[ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]



**509** Vhodné vymezení vnitřního prostoru nádvoří školní budovy doplňuje městskou uliční strukturu a zároveň opticky spojuje prostředí uvnitř a vně  
[ Litomyšl, Smetanovo náměstí ]



**510** Kompoziční vymezení či doplnění struktury zástavby tam, kde není vhodné stavět dům může zastat kvalitně řešená zeď  
[ Itálie, Řím ]



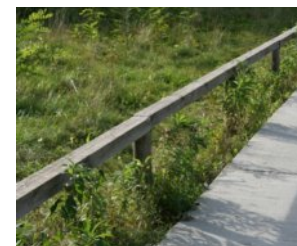
**511** Vhodné vymezení parkového prostoru zdí  
[ Praha 1, Jelení příkop ]



**512** U oplocení je důležitá nejen výška, masivnost, ale i struktura materiálu a povrchu  
[ Francie ]



**513** Vymezení malých parkových ploch kultivovaným plůtkem, který koresponduje se živým plotem v pozadí, umožňuje kvalitnější údržbu vegetace  
[ Rakousko, Vídeň ]



**514** Bariéra jako souladná část prostoru, organizace prostoru nenápadným nenásilným způsobem  
[ Německo, Berlín ]



**515** Ochranný prvek proti vstupu do vegetace řešený jako souladná část prostoru, organizace prostoru nenápadným nenásilným způsobem  
[ Německo, Berlín ]



**516** Průhlednost oplocení oživuje průchody a posiluje sociální vztahy v území  
 [ Německo, Berlín, Park am Gleisdreieck ]



**517** Vhodné transparentní oplocení využívající svůj výstavní potenciál  
 [ Francie, Paříž ]



**518** Neatraktivní oplocení dětského hřiště, které není součástí navazujícího prostoru a vytváří neadekvátní vymezení vůči okolnímu prostředí  
 [ Praha 7, Letná ]



**519** Nevhodná forma oplocení vegetačních ploch uvnitř parku degraduje celkové působení a pohodu prostředí  
 [ Praha 10, Vršovice ]



**520** Nevhodné užití plotu pro zabránění vstupu na hranu svahu, namísto kvalitního zábradlí  
 [ Praha 4, Branická skála ]



**521** Vymezení parkoviště může plnit kvalitně řešený živý plot společně se stromy  
 [ Německo, Berlín ]

## D.5.8 Ohrazení stavenišť

*Ohrazení staveniště by mělo minimalizovat nežádoucí vlivy stavby na navazující veřejná prostranství, a to jak funkční a bezpečnostní, tak estetické.*

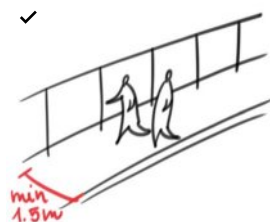
Stavební činnost je přirozenou součástí rozvoje města. Ohrazení stavenišť často dlouhodobě ovlivňuje pobytovou i estetickou kvalitu daného místa. Z tohoto důvodu by měl být brán zvýšený zřetel na omezení nežádoucích vlivů na přilehlá veřejná prostranství. Především na zajištění odpovídající prostupnosti okolí „zábora“ a kvalitu vizuální podoby ohrazení staveniště či zakrytí lešení.

Existuje mnoho příkladů, jak lze ohrazení staveniště vtisknout přidanou hodnotu. Může obsahovat například podrobné informace a vizualizaci záměru, který na daném místě vzniká<sup>[D.5.10]</sup>, nebo otvor, který kolemjdoucímu odhalí průběh stavby. Oplocení lze také koncipovat jako výstavní plochu nebo se může celé dočasně přetvořit v umělecké dílo. Vhodným příkladem je zakrytí celé stavby plachtou s pohledem na opravovanou budovu či vizualizací návrhu 1 : 1.

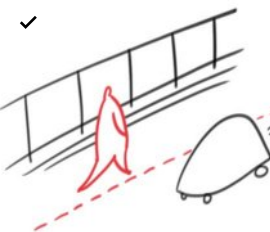
Reklamou na lešení se zabývá kapitola *Velkoplošná reklama* → [D.8.1/s. 264].

[D.5.10] Vzhledem informačních tabulí staveb hl. m. Prahy se podrobně zabývá 7 KROLL. *Manuál pro tvorbu informačních tabulí staveb hl.m. Prahy*. Verze 2 [online]. Praha: Magistrát hl. m. Prahy [cit. 2014-03-28].  
Dostupné z: [http://www.praha.eu/public/e4/a9/9d/1402513\\_262479\\_Praha\\_info\\_panely\\_staveb\\_manual\\_03\\_2012\\_n3.pdf](http://www.praha.eu/public/e4/a9/9d/1402513_262479_Praha_info_panely_staveb_manual_03_2012_n3.pdf).

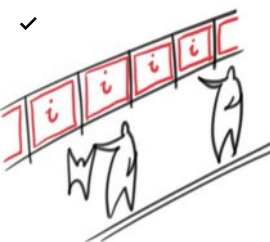
### [ PRAVIDLA ]



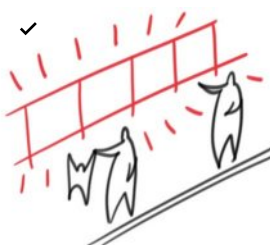
Při stavebním záboru by měla být zachována minimální průchodná šířka 1,5 m. Optimální šířka je 2,25 m a více.



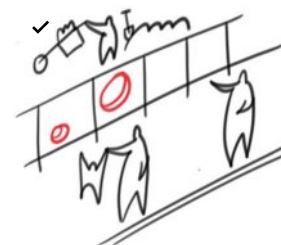
Pokud místní podmínky neumožňují zachovat minimální průchodnou šířku, je třeba s průchodem expandovat do parkovacích míst, nebo do vozovky. Je nevhodné, aby chodci museli přecházet na druhou stranu ulice a zpět.



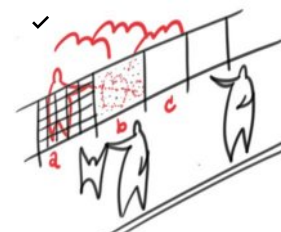
Pokud stavba zasahuje do veřejného prostranství, měly by být stavební povolení a pronájem ploch podmíněny umístěním informace o délce záboru a vizualizací návaznosti stavby na stávající veřejné prostranství.



Zejména u dlouhodobých stavebních záborů je žádoucí, aby bylo oplocení z materiálů, které nepodléhají rychlé vizuální degradaci



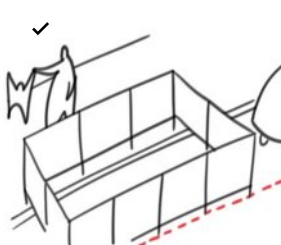
Pokud se na financování stavby podílí veřejný sektor nebo jde o stavbu významně ovlivňující veřejné prostranství, je vhodné zajistit možnost pohledu do staveniště (např. otvorem v plném oplocení).



Ohrazení staveniště se zajišťuje zpravidla plotem o výšce 1,8 m. Při volbě typu oplocení (transparentní, polotransparentní, plné) je nutné zohlednit konkrétní situaci okolního prostranství a staveniště.



Vhodným řešením do stísněných prostor a nepřehledných úseků je polotransparentní oplocení.



Pokud to provádění stavby umožňuje, měly by být záборы primárně umístovány místo parkujících vozidel.

[ PŘÍKLADY ]



**522** Ohrazení staveniště využité jako galerie  
 [ USA, New York ]



**523** Výtvarně zpracování oplocení stavby  
 [ Francie, Paříž ]



**524** Výtvarně zpracované ohrazení staveniště. Takto zpracovaná plocha přináší dočasný pozitivní efekt na veřejném prostranství  
 [ Praha 1, Národní třída ]



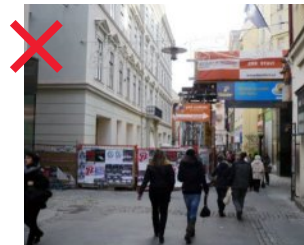
**525** Ohrazení stavby z OSB desek, které rychle vizuálně degradují a výrazně tak snižují kvalitu veřejného prostranství  
 [ Praha 1, Národní třída ]



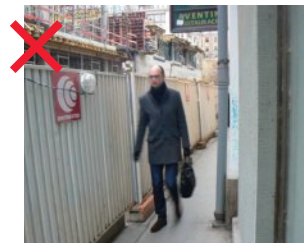
**526** Kulturnost ohrazení stavby neodpovídá dlouhodobému dopravnímu a prostorovému omezení ve stanici Národní třída. Stavba by měla mít městotvorný charakter již při realizaci  
 [ Praha 1, Národní třída ]



**527** Nutnost přejít na druhou stranu chodníku by měla být uplatňována pouze ve výjimečných případech  
 [ Praha 1, Jungmannova ]



**528** Plochy oplocení by neměly být využívány pro volně lepenou reklamu, která ještě více přispívá k degradaci městského prostředí  
 [ Brno ]



**529** Ohrazení záboru expanduje na hranu chodníku a znemožňuje tak míjení osob v úzkém hrdle pěší trasy  
 [ Praha 1, Národní třída ]

## D.5.9 Protihlukové stěny

*Protihlukové stěny se v zastavěném území města nesmí vůbec umísťovat.*

Vzhledem k charakteru dopravy uvnitř města, jeho obslužnosti a obyvatelnosti, podpoře vazeb, průchodnosti a průhledům je umísťování protihlukových stěn ve městě nežádoucí. Snižování dopravního hluku je třeba dosáhnout zejména opatřeními pro zklidňování dopravy.

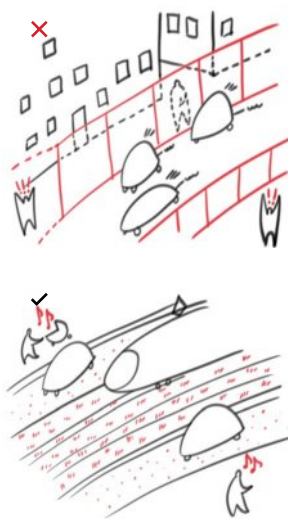
Protihlukové stěny mohou být užívány pouze pro rychlostní silnice, dálniční stavby a železniční koridory, které jsou principiálně budovány pro rychlý průjezd mimo zastavitelné území a základní uliční prostor.<sup>[D.5.11]</sup> Vždy by mělo jít o konstrukce, které měřítkem a charakterem odpovídají prostředí, do kterého jsou umísťovány.

Skleněné protihlukové stěny jsou velmi náročné na údržbu a velmi rychle morálně zastarávají.

Naprosto nevhodné je umísťování protihlukových stěn do uličního profilu a v ulicích, které mají potenciál stát se městskými ulicemi.

[D.5.11] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy,  
Pražské stavební předpisy: § 17: Požadavky na dopravní infrastrukturu a dopravní vybavenost.

### [ PRAVIDLA ]



Umísťování protihlukových stěn je ve městě nežádoucí.

Odhlučnění tramvajového a automobilového provozu je nutné dosáhnout zklidněním dopravy a aplikací vhodného povrchu vozovky, resp. tramvajového tělesa.

### [ PŘÍKLADY ]



**530** Příklad nízké protihlukové stěny podél železničního koridoru [ Kolín, Rybářská ]



**531** Protihlukové stěny užívané na městských komunikacích, které mají potenciál být městskou ulicí je zásadně nevhodné [ Praha 4, Modřanská ]

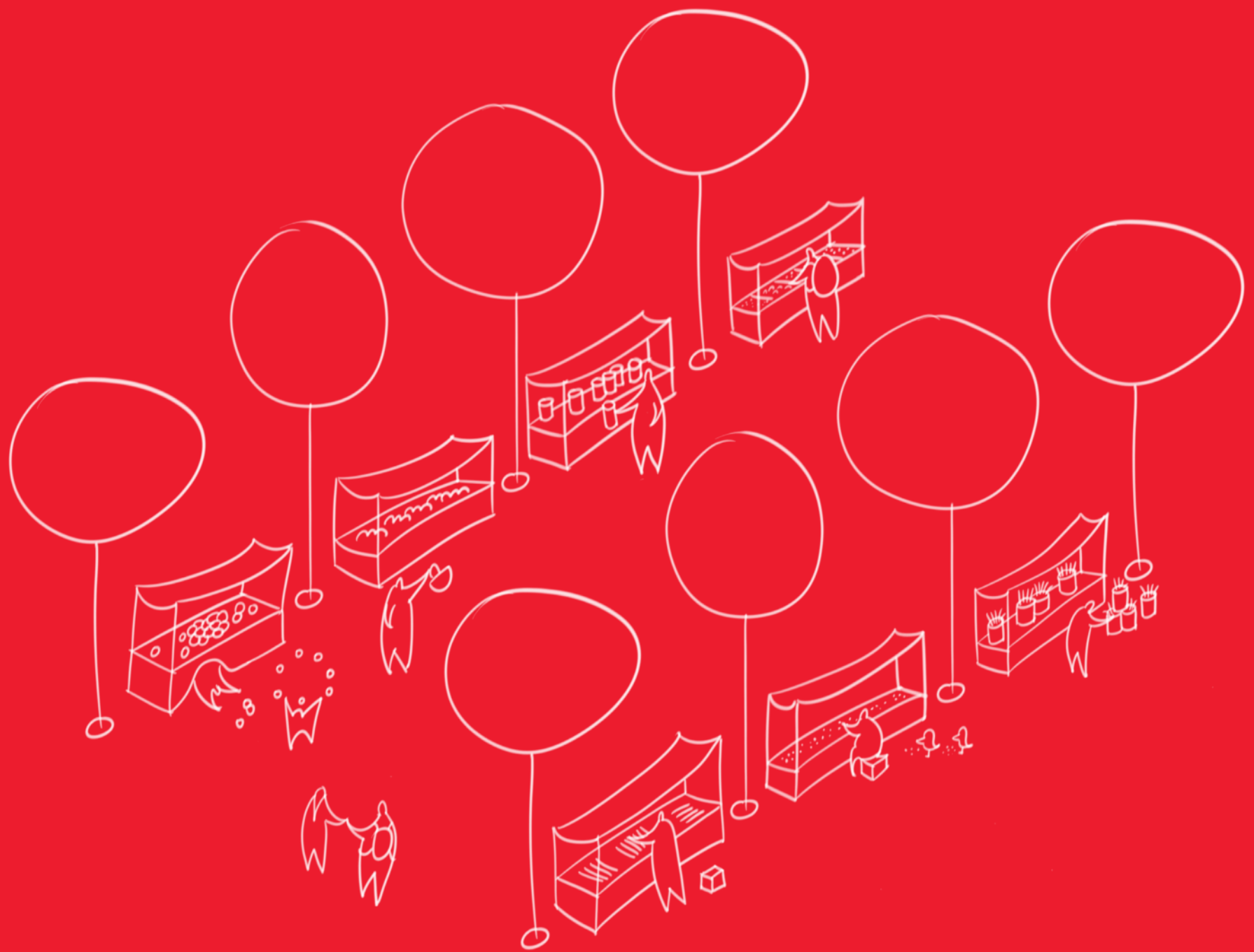


**532** Protihlukové stěny užívané na městských komunikacích, které mají potenciál být městskou ulicí je zásadně nevhodné [ Praha 5, Radlická ]



**533** Protihlukové stěny užívané na městských komunikacích, které mají potenciál být městskou ulicí je zásadně nevhodné [ Praha 5, Radlická ]





## D.6 Objekty a zařízení pro služby

*Primárně by měl veškeré funkce zajistit parter budov urbánní struktury. Samostatné objekty by měly být umístovány především tam, kde danou funkci není možné zajistit v rámci přilehlých budov.*

Na veřejných prostranstvích se přirozeně vyskytuje řada objektů, které doplňují nebo nahrazují parter urbánní struktury z hlediska funkčního využití (novinové, potravinové nebo tržové stánky, informační kiosky, občerstvení, provozně–technická zázemí, čerpací stanice, veřejné toalety aj.). Zpravidla vyžadují napojení na sítě technické infrastruktury.

Primárně by měl veškeré funkce zajistit parter budov urbánní struktury. Samostatné objekty by měly být umístovány především tam, kde danou funkci není možné zajistit v rámci přilehlých budov (především modernistické město, zahradní město).

Řešení objektů a zařízení pro služby by mělo mít vždy minimální negativní dopad na okolí. Veřejná prostranství by zároveň měla být schopna drobné objekty pojmout. Při návrhu nových prostranství je vhodné počítat s volnými plochami pro aditivní funkce a vybraná místa osadit napojením na sítě technické infrastruktury. Provozy, které nevyžadují pevné kotvení a napojení pak mohou být častěji řešeny jako mobilní a dočasná. Umístění jednotlivých objektů by mělo být vždy v souladu s celkovou kompozicí daného prostranství.

Objekty a zařízení pro služby by měly vždy mít účelný tvar a minimální možné rozměry, aby v minimální míře utvářely prostorové a vizuální překážky a také špatně udržovatelné prostory ve svém bezprostředním okolí. Měly by být vždy dobře přístupné pro zásobování, zároveň by však neměly svým umístěním vyvolat úpravy povrchů a konstrukcí na veřejných prostranstvích.

Důležitá je také údržba a trvanlivost samotných objektů. Jejich materiálové a konstrukční řešení by mělo odpovídat charakteru a významu daného prostranství.

## D.6.1 Kiosky

*Služba kiosků by měla souviset s užíváním veřejného prostranství a podporovat jeho kvalitu, nikoliv ho pouze využívat.*

*Kiosky je zpravidla vhodné řešit jako mobilní provozy napojitelné na přípojku technické infrastruktury na jejich potenciálním stanovišti.*

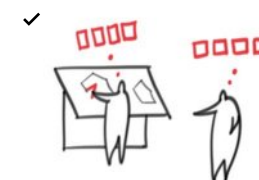
Až na výjimky, kdy je užití kiosků součástí celkové kompozice prostoru či charakteru místa (tradiční trafiky), by mělo být vždy upřednostňováno umístění provozu do okolních budov. Umístění provozu do samostatně stojícího kiosku by mělo být vázáno na mimořádný význam daného účelu, který si vyžádá reprezentativní umístění. Služba kiosků by měla souviset s užíváním veřejného prostranství a podporovat jeho kvalitu, nikoliv ho pouze využívat.

Kiosky je zpravidla vhodné řešit jako mobilní provozy napojitelné na přípojku technické infrastruktury na jejich potenciálním stanovišti. Kiosky tak mohou být na daném veřejném prostranství umístěny pouze po nezbytně nutnou dobu např. v sezóně nebo pouze přes den. Jde také o podnikatelsky flexibilnější řešení, neboť mobilní kiosk, dodávka nebo kontejner lze lépe udržovat a v případě potřeby přesouvat.

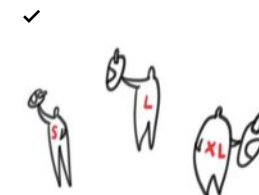
V rámci *Typizace pražských prvků* → [odst./s. 121] je vhodné navrhnout pražský kiosk v několika velikostních variantách. Pro jednotlivá prostranství pak bude možné volit velikost, odpovídající proporci a uspořádání daného prostoru. Součástí katalogu by měla být také strategie rozmístění kiosků.

Typizovaný kiosk by měl být rovněž mobilní a měl by umožnit vysokou míru adaptability a flexibility, jež umožní univerzální využití a tak rozšíří variabilitu umístování kiosku ve veřejném prostoru. Design kiosku by měl odpovídat významu místa a měl by být zaměřen na trvanlivost a snadnou údržbu. Na prostranstvích, která jsou celkově řešena v rámci individuální architektonické koncepce, je možné navrhnout specifickou vizuální podobu kiosků. Rovněž je vhodné obnovovat a využívat historicky hodnotné objekty kiosků.

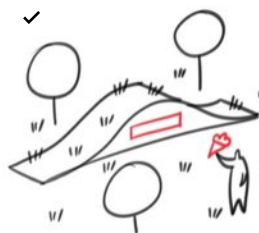
### [ PRAVIDLA ]



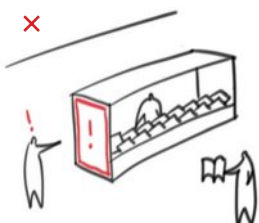
Město by mělo přistoupit k určitému sjednocení vizuální podoby kiosků. To zahrnuje návrh jednotného designu v několika velikostních variantách.



Velikost kiosku by měla být volena podle prostorových parametrů daného místa. V historickém městě je žádoucí používat kiosky menších rozměrů.



V rámci individuálního koncepčního přístupu ke konkrétnímu prostranství je možné navrhnout specifickou vizuální podobu kiosků.



Stěny kiosků lze pro informační nebo reklamní sdělení využít pouze v rozumné míře.  
→ [D.8 Venkovní reklama/s. 263]

[ PŘÍKLADY ]



**534** Uzavíratelný kiosk umožňuje snadnou údržbu a vyšší trvanlivost samotného prvku i přiléhajícího okolí  
[ Španělsko, Madrid ]



**535** Kvalitní kultivovaná podoba typizovaného městského kiosku bez reklamy a zbytečných dekorací  
[ Španělsko, Barcelona ]



**536** Mobilní kiosky mají výhodu krátkodobého umístění a oživení prostранství  
[ Velká Británie, Londýn ]



**537** Komerční kiosky turistických agentur jsou typickým příkladem služeb, které by měly být umístěny primárně v rámci budov. Oslovují úzkou skupinu uživatelů veřejného prostранství. Umístění v rámci pěšího prostранství před historickou dominantou je nevhodné  
[ Praha 1, Na Příkopě ]



**538** Typický stánek 80. let 20. stol. Vzhledem k jednoduché formě lze uvažovat i o soudobém redesignu – zejména kultivaci barevnosti a lepší práci s umístěním reklamy  
[ Praha 4, Dvorce ]



**539** Příklad typizovaného kiosku. Novinový stánek s reklamními plochami není příliš vhodný pro použití v historickém městě. Umístění stánku neodpovídá celkové kompozici náměstí. Design: JCDecaux  
[ Praha 1, náměstí Republiky ]



**540** Příklad specifického designu, rondokubistický kiosk z 20. let 20. stol.  
[ Praha 2, Vrchlického sady ]

## D.6.2 Veřejné toalety

*Objekty veřejných toalet by měly být optimálně víceúčelovým zařízením, které obstará širší škálu potřeb uživatelů veřejného prostoru.*

Veřejné toalety by měly plnit roli bezprostředního zázemí uživatelů veřejných prostranství. Jejich rozmístění ve městě by mělo podléhat jednotné koncepci a vycházet z míry zatížení prostoru a optimálních docházkových vzdáleností. Součástí koncepčního přístupu by mělo být zohlednění kvality, nikoliv pouze kvantity.

Pro umístění veřejných toalet je v první řadě vhodné využívat stávající objekty, např. partery přilehlých budov či historických pavilonů, které v současnosti postrádají využití. Veřejné toalety by měly být přirozenou součástí všech veřejných a veřejně přístupných objektů.

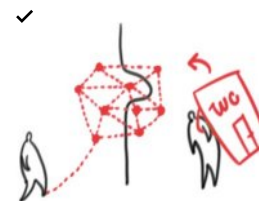
Objekty veřejných toalet by měly být optimálně víceúčelovým zařízením, které obstará širší škálu potřeb uživatelů veřejného prostoru (přebalení, osvěžení, informační sdělení). V městských parcích a v příměstských lokalitách je vhodné řešit veřejné toalety v rámci speciální koncepce, ve které by měl být kladen důraz především na jejich vizuální působení v kontextu vegetace. Především je nepřijatelné umísťování plastových mobilních toalet, které znehodnocují krajinný ráz. V západní Evropě se často upouští od chemických toalet a hledají se cesty přírodně šetrného zacházení s odpadem.

V případě dočasných akcí, kdy kapacitně nevyhoví trvale umístěné veřejné toalety, je možné umísťovat toalety mobilní. Koncept rozmístění, uspořádání a začlenění těchto toalet do okolí by měl být jedním z podkladů pro povolování dočasných akcí.

### [ PRAVIDLA ]



Veřejné toalety by měly být umísťovány zejména na významných a frekventovaných veřejných prostranstvích.



V rámci intravilánu města a především v historickém městě by měla vzniknout rovnoměrná síť veřejných toalet.

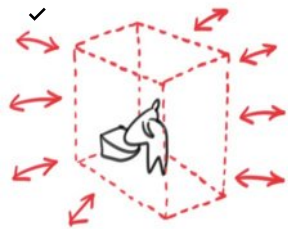


Přednostně by se měly veřejné toalety umísťovat v parteru urbánní struktury nebo v dalších stávajících stavebních objektech ve veřejném prostoru. Vhodná je adaptace opuštěných (historických) objektů nebo pavilonů, které v současnosti postrádají funkční využití.

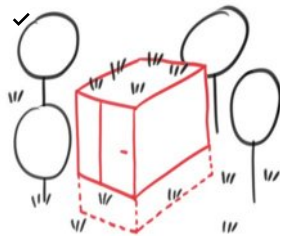


Mobilní toalety by měly být využívány jen při dočasných akcích, kdy nevyhovuje kapacita napevno umístěných toalet. Žádoucí je kultivovat i jejich vzhled např. sdružováním a použitím zástěny.

[ PŘÍKLADY ]



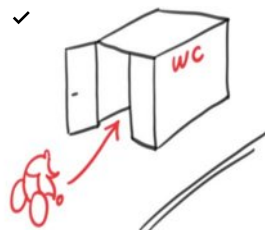
Toalety by měly být řešeny individuálně v závislosti na lokálních podmínkách. Je nutné klást důraz na ergonomii, trvanlivost, udržitelnost a vizuální kvalitu objektů.



U veřejných toalet, které jsou umístěvané v parcích a příměstských lokalitách, je žádoucí využití přírodních materiálů a šetrné zacházení s odpadem (kompostování odpadu).



Označování veřejných toalet by mělo být jasné a jednotné. Označení toalet by mělo být součástí informačního systému města i městských a komerčních map.



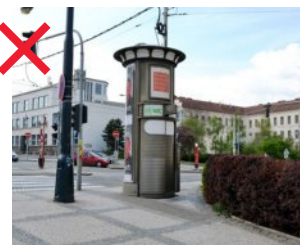
Veřejné toalety by měly být navrženy s ohledem na bezbariérovou přístupnost. Mezi podlahou toalety a okolním terénem je vhodné zajistit minimální výškový rozdíl.



**541** Kvalitní a formálně uměřené provedení veřejné toalety v městském prostředí [ Německo, Berlín ]



**542** Veřejné toalety vhodné do městského prostředí. Hlavním výrazovým prostředkem je kvalitní detail, který má výrazný podíl na trvanlivosti a hygienickém působení veřejných toalet [ Švýcarsko, Chur ]



**543** Typizovaný prvek veřejných toalet, který je zároveň využit pro propagaci města nebo kultury, je principiálně správným řešením. Hlavním účelem takového zařízení by však neměla být reklama. Problematické je rovněž estetický nesoulad s historickým prostředím města [ Praha 1, Pohořelec ]



**544** Příklad řešení veřejných toalet v příměstské krajině nebo v prostředí městského parku [ Německo, Berlín ]



**545** Veřejné toalety v příměstské krajině jako místo zastavení s integrovaným informačním prvkem [ Norsko ]



**546** Umísťování mobilních plastových toalet v prostředí parku nebo příměstské krajiny je nevhodné [ Průhonice, zámecký park ]

## D.6.3 Tržiště a tržové stánky

*Trhy je možné využít jako iniciační nástroj, který může oživit a postupně začlenit zanedbaná, ale potenciálně atraktivní území.*

Trhy neodmyslitelně patří k tradičním součástem veřejných prostranství. Byly jedním z důvodů vzniku řady náměstí a specifických pláček v historické struktuře města.

Trhy je vhodné pořádat na tradičních, k tomu uzpůsobených místech nebo je využít jako iniciační nástroj, který může oživit a postupně začlenit zanedbaná, ale potenciálně atraktivní území.

Trhy na veřejných prostranstvích zpravidla utvářejí rozměrná a výrazná uskupení. Proto je důležité zvolit pro ně vhodné místo, navrhnout úsporné a účelné uspořádání a zajistit soulad s kompozicí daného prostoru.

Pro umístění tržiště nejsou vhodná příliš stísněná a vysoce frekventovaná prostranství, kde mohou stánky působit jako bariéra v pohybu. Uspořádání tržišť je žádoucí vždy navrhnout tak, aby byl manipulační prostor potřebný pro jejich provoz, zásobování, popř. parkování adekvátně minimalizován a nepůsobil v rámci celku dominantně, případně vůbec nebyl vidět.

Při návrhu stavebních úprav prostranství, na která budou tržiště umísťována, je vhodné navrhnout také napojení na síť technické infrastruktury (voda, elektřina, kanalizace). Součástí těchto prostranství by měly být také pítka nebo kašny, které využijí jak návštěvníci trhu, tak prodejci (zdroj pitné vody, omývání potravy). Na těchto prostranstvích je také

vhodné počítat s vyšší potřebou pobytového mobiliáře (lavičky, stoly, odpadkové koše). Nárazově vyšší zátěž může řešit nabídka alternativních sedacích hran nebo odmontovatelný *Mobiliář k sezení* → [D.5.1/s. 209]. Prostředí tržišť může být obohaceno také zapojením vegetace. Vhodné je využít například aleje a stromořadí, které utvářejí příjemné mikroklima a místa k odpočinku.

Je vhodné, aby mělo tržiště vlastní koncepci, která nastaví standard a kvalitu prodávaného zboží, způsob propagace a také vizuální identitu, jejíž součástí bude také vizuální podoba vnitřního prostředí tržiště a design stánků. Jednotlivé stánky by měly být v optimálním případě z hlediska designu ve vzájemném souladu.

Design jednotlivých stánků by měl být v optimálním případě ve vzájemném souladu. Pokud nesou náklady na pořízení a instalaci stánků přímo trhovci, je vhodné požadovat alespoň jednotnou barevnost nebo jednoduchý tvar.

Pro nejvýznamnější veřejná prostranství Prahy by stánky pro pravidelné sezónní trhy (vánoční, velikonoční apod.) měly být vybrány např. formou architektonické soutěže, která by zajistila jejich vysokou estetickou kvalitu.

Vzhledem ke krátkodobosti trhů je nutné současně řešit plnohodnotné využití a podobu místa v době, kdy se trhy nekonají. Pokud umístění trhů není zamýšlenou součástí celkové podoby prostoru, měly by vždy mít formu volné vrstvy místa a neměly by se propisovat do pevné podoby prostoru.

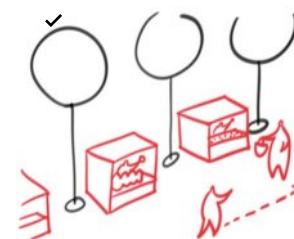
### [ PRAVIDLA ]



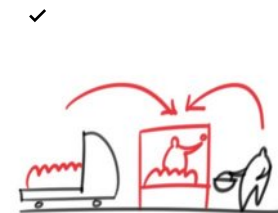
Nejvhodnějším místem pro trhy jsou tradiční místa na náměstích a pláčkách, která za tímto účelem vznikla.



Trhy není vhodné umísťovat na stísněná prostranství, která jsou zároveň velmi frekventovaná.

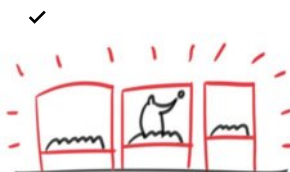


Z hlediska uspořádání je nutné respektovat logické a stávající průchozí koridory. Pro umístění trhu je vhodné využít pás stromořadí nebo prostor aleje.



Je nutné navrhnout takové provozní uspořádání, které zajistí zásobovací přístup ke stánkům a odpovídající manipulační prostor, který zároveň naruší vizuální působení celého uskupení.

[ PŘÍKLADY ]



V rámci trhu by měla být v souvislosti s celkovou vizuální podobou zajištěna alespoň jednotná barevnost a jednoduchý tvar stánku.



Rozložitelné stánky lze ponechat na místě, pokud po složení objekt plní funkci např. sedacího mobiliáře.



Tržový stánek by měl být flexibilní a univerzální, umožnit prodej různého typu zboží. Je vhodné volit optimální modul, díky kterému lze stánky snadno sdružovat apod.



Při umísťování dočasných prvků je nezbytné volit přiměřenou velikost a zohlednit pohledové hodnoty daného místa.



547 Autorský koncepční návrh esteticky kvalitních tržových stánků, které lze skládat do různých kompozic. Design edit! [ Pardubice, Perštyňské náměstí ]



548 Kultivované, např. zelinářské stánky mohou být dočasně umístěny i v rámci pěší ulice, umožňují-li to její prostorové a provozní uspořádání [ Itálie, Como ]



549 Uzavíratelné tržové boxy mohou zůstat na místě po ukončení trhu na místě [ Francie, Paříž ]



550 Masivní dekorativní a reklamní prvky nejsou vhodným doplňkem tržového stánku [ Praha 1, Staroměstské náměstí ]



551 Kultivované řešení vánočního tržového stánku. Atmosféru vánočních trhů symbolizuje pouze citlivá dekorace. Foto: TMH Architekten Többen und Mueller-Haagen + Jörn Simonsen [ Německo, Lübeck ]

[ PŘÍKLADY: TRŽIŠTĚ A TRHOVÉ STÁNKY ]



552 Hmota prodejních stánků zastíňuje pohledy na historické objekty Pražského hradu. Rustikální podoba neodpovídá charakteru a významu veřejného prostranství [ Praha 1, Hradčanské náměstí ]

## D.6.4 Čerpací stanice

*Čerpací stanice je nutné zvláště v centru vnímat jako servisní zařízení – terminály k doplnění pohonných hmot a bezprostřední údržbě různých dopravních prostředků včetně kol.*

Čerpací stanice jsou spojeny s provozem individuálních dopravních prostředků. Jsou umístovány ve vazbě na hlavní dopravní komunikace a jsou často vizuálně a funkčně uzpůsobené automobilovému provozu.

V intravilánu města a zvláště v historickém městě by však měly být řešeny městským způsobem, neměly působit dominantním dojmem a degradovat městské prostředí například označováním výraznými (korporátními) barvami. Měly by vždy odpovídat charakteru a měřítku daného prostoru.

Čerpací stanice je nutné vnímat především jako servisní zařízení – terminály k doplnění pohonných hmot a bezprostřední údržbě různých dopravních prostředků včetně kol. Uvnitř města by neměly zahrnovat rozsáhlé komplexy s obchody, restauracemi a parkovišti.

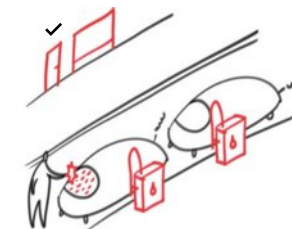
Městská čerpací stanice může vzniknout například na místě jednoho až dvou podélných parkovacích míst bez obsluhy, případně s využitím parteru okolních budov pro placení. Tato zařízení lze díky menším rozměrům rovnoměrně rozmístovat i v souvislé městské zástavbě.

Dobíjecí terminály pro elektromobily, popř. elektrokola, které by měly být umístovány ve vazbě na parkovací místa, je vhodné řešit v rámci celoměstské strategie.

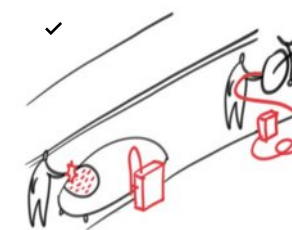
[ PRAVIDLA ]



Čerpací stanice uvnitř města by neměla být rozsáhlým komplexem s obchody, restauracemi a parkovišti. Čerpací stanice mají sloužit především pro údržbu a doplnění pohonných hmot.



Čerpací stanice v historickém a kompaktním městě by neměly působit dominantně, měly by mít účelný design a minimální možné rozměry. Optimální variantou je čerpací stanice bez přístřešku.



Čerpací stanice by měly vždy umožňovat bezprostřední údržbu také pro kola a další alternativní dopravní prostředky.



Dobíjecí terminály pro elektromobily a elektrokola by měly být umístovány v návaznosti na parkovací místa jednotlivých druhů dopravních prostředků.

[ PŘÍKLADY ]



**553** Čerpací stanice s provozovnou jako samostatný objekt v modernistickém městě, případně v příměstské krajině by měla mít kultivovanou architektonickou formu. Architekt Arne Jacobsen (1937) [ *Dánsko, Kodaň* ]



**554** Příklad kultivované jednoduché samoobslužné stanice v městském prostředí. Vzhledem k nižší rychlosti není nutné výrazné velké označení [ *Itálie, Turín* ]



**555** Minimální řešení formou venkovních stojanů s provozovnou v parteru urbánní struktury. Řešení vhodné do městského prostředí [ *Itálie, Miláno* ]



**556** Dobíjecí terminály pro elektromobily by měly mít kultivovanou formu a měly by být umístovány v blízkosti parkovacích míst [ *Praha* ]



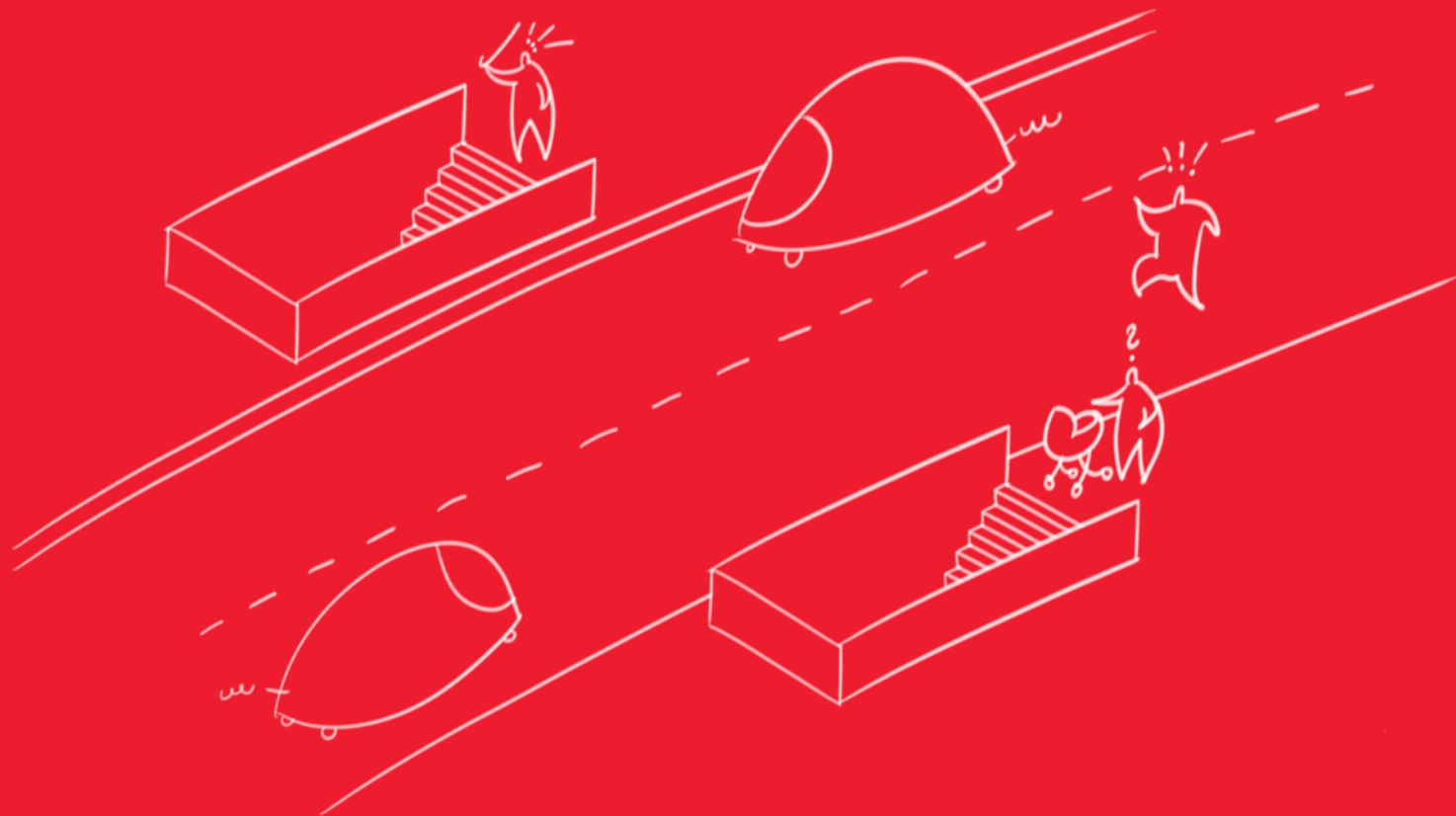
**557** Drobná čerpací stanice s obsluhou vhodná do městského prostředí [ *Španělsko, Barcelona* ]



**558** Praktické řešení umístění čerpací stanice v parteru nároží [ *Japonsko, Tokyo* ]



**559** Silniční čerpací stanice nevhodně umístěná jako solitér v prostředí kompaktního města generuje zbytečně neudržovatelné plochy [ *Praha 3, U Rajske zahrady* ]



## D.7 Objekty k usnadnění pohybu a přístupu

### D.7.1 Schodiště, lávky a vstupy do podzemí

*Městská struktura by měla být primárně navrhována tak, aby nevytvářela požadavek na mimoúrovňová propojení na veřejných prostranstvích.*

#### SCHODIŠTĚ A RAMPY

Veřejná prostranství by měla nabízet dostatečnou síť propojení umožňující komfortní a bezpečný pohyb osob s pohybovým postižením. Schodiště často bývají vzhledem k pražským terénním podmínkám jediným možným způsobem překonání výškových rozdílů. Z hlediska využitelnosti těchto jediných možných cest pro matky s kočárky nebo cyklisty je zapotřebí zaměřit se především na bezpečnost a maximální usnadnění pohybu. Schodiště má rovněž výrazný prostorotvorný potenciál, návrh schodiště může být nejen komunikačním propojením, ale druhotně může přispívat také k pobytočnosti prostranství a sloužit například jako *Mobiliář k sezení* → [D.5.1/s. 209].

Schodiště by měla vždy mít pohodlné *Zábradlí* → [D.5.7.1/s. 233] i pro děti. Měla by být opatřena bezpečnostními prvky proti uklouznutí a měla by být zvláště v případě frekventovaných cyklistických tras opatřena lištou pro snadné vyvezení kola nebo kočárku. Dlouhá schodiště je třeba opatřovat místy k zastavení, popřípadě sedacím mobiliářem pro možnost odpočinku.

Schodiště by měla být vždy řešena v rámci celkové koncepce přiléhajících prostranství nebo alespoň jako jeden soubor spolu souvisejících prvků (mobiliáře a osvětlení), které by měly být logicky uspořádány a vizuálně sladěny. Rampy, které doplňují schodiště, je třeba navrhovat jak s ohledem na jejich bezpečnost a bezbariérovost, tak i s ohledem na jejich kompoziční a vizuální působení v rámci bezprostředního okolí. Neměly by nikdy svým objemem (paradoxně) utvářet prostorovou či pohledovou bariéru nebo zbytkové, špatně udržovatelné plochy.

#### PODCHODY A LÁVKY (NADCHODY)

Městská struktura by měla být primárně navrhována tak, aby nevytvářela požadavek na mimoúrovňová propojení na veřejných prostranstvích, viz také *Křižovatky a křížení* → [C.2.3/s. 88]. Pokud jde o překonávání dopravních bariér, je nejprve vždy nutné přistoupit k řešení organizace dopravy tak, aby umožnila úrovněové překonání. Vzhledem k tomu, že mimoúrovňová propojení mohou představovat velmi výrazné součásti veřejných prostranství, mělo by být už v úvodu záměru posouzeno, jaký způsob projektové přípravy odpovídá nárokům na jejich vizuální podobu z hlediska významu a charakteru okolí a zda skutečně panuje o jejich potřebě obecná shoda. Lávky nemusí být pouze účelovým provozním opatřením, prvkem infrastruktury, ale mnohdy mají potenciál stát

se i pobytovým místem, poskytovat nový zážitek – např. výhledy apod. Měly by být kvalitní, ne však prvoplánově okázalou architekturou. Kompletně kryté lávky, nadchody, by vzhledem ke svému objemu a nárokům na údržbu a potenciálem vzniku vyčleněných prostranství měly vznikat pouze v ojedinělých odůvodněných případech.

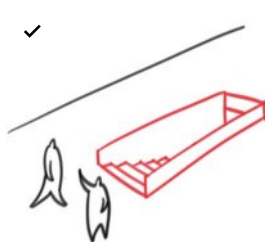
Podchody a lávky by měly být vždy bezbariérové, v minimálním objemu vycházejícím z konstrukčních limitů a neměly by vytvářet problematická a nepřístupná místa, která jsou mj. velmi obtížně udržovatelná. Podchod je vždy krajním řešením. Při jeho návrhu nebo rekonstrukci je nutné klást důraz na zajištění bezpečného, přívětivého a maximálně bezúdržbového prostředí. Eliminovat negativní působení průchodů lze např. pečlivým osvětlením, použitím kvalitních povrchových úprav, popř. zajištěním bezbariérové průchodnosti/průjezdnosti.

### VSTUPY DO PODZEMÍ

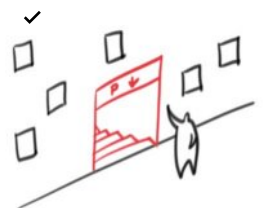
Pokud jsou vstupy do podzemí umístěny samostatně, jejich funkce ani objem by neměly být rozšiřovány nad rámec základního určení. Zásadně nevhodné je např. umístování reklamy, viz *Reklama na městském mobiliáři* → [D.8.2/s. 266]. Vstupy by měly být řešeny jako součást celkové kompozice daného prostranství. Je nutné klást důraz na jejich ergonomii, zejména pro zajištění dostatečného prostoru a zázemí pro pohyb invalidů.

Tam, kde to je technicky možné zejména na významných veřejných prostranstvích, by mělo být zvoleno řešení bez zastřešení, aby se minimalizoval vliv na vizuální kvalitu celkového prostoru, pokud objekt zastřešení není zamýšlenou součástí celkové kompozice daného prostranství.

### [ PRAVIDLA: SCHODIŠTĚ, LÁVKY A VSTUPY DO PODZEMÍ ]



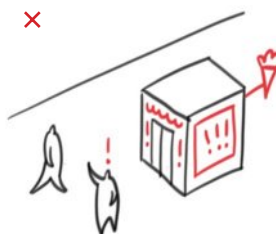
Ústí-li schodiště do podzemí na veřejném prostranství v historickém a kompaktním městě, mělo by být přednostně nezastřešené.



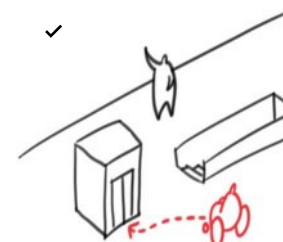
Pokud je to možné, pěší vyústění podzemního parkoviště je vhodné umísťovat do parteru objektů urbánní struktury.



Schodiště, výtahy a rampy na veřejných prostranstvích by měly co nejméně narušovat vzhled a charakter daného prostranství.



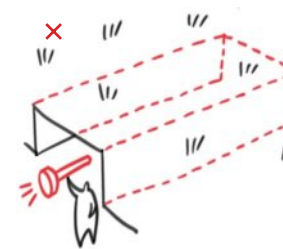
Na výtah se nesmí umísťovat jiné než informační prvky spojené s orientací k parkovišti.



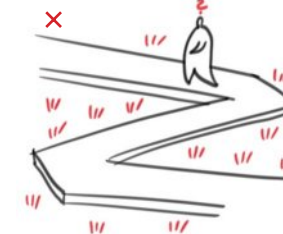
Bariérové řešení překonávající výškové úrovně je třeba vždy doplnit bezbariérovým spojením.



Podchody a lávky je vhodné v maximální možné míře nahrazovat úroňovým křížením.



Podchody by měly být přímé, aby chodec dobře viděl na druhou stranu. Součástí návrhu nového či rekonstrukce stávajícího podchodu by měl být pečlivý návrh osvětlení a kvalitní řešení povrchových úprav.



Při návrhu ramp a lávek by neměly vznikat zbytekové a obtížně udržovatelné plochy. Také by neměly být předimenzované a nadbytečně složitého konstrukčního řešení.

[ PŘÍKLADY: SCHODIŠTĚ, LÁVKY A VSTUPY DO PODZEMÍ ]



**560** Architektonicky kvalitní lávka a současně městská promenáda s pobytovým charakterem a akcentací míst výhledů  
[ Španělsko, Madrid ]



**563** Kvalitní příklad schodiště, které zastává i roli městotvorného prvku ve veřejném prostoru  
[ Itálie, Řím ]



**565** Příklad vyústění výtahu, které je začleněno do architektonické kompozice prostранství  
[ Praha 6, Kyjevská ]



**561** Snadno udržovatelná, bezbariérová lávka bez nadbytečných a komplikovaných konstrukčních prvků je rovněž artefaktem, který kultivuje přílehlá veřejná prostранství  
[ Dánsko, Kodaň ]



**562** Lávka může být velmi výraznou součástí veřejného prostранství a ve svém bezprostředním okolí utvářet špatně udržovatelná místa. Měl by proto být kladen důraz na kvalitní technické řešení a estetickou úroveň. Na lávky by neměly být umístovány reklamní prvky  
[ Praha, Vršovice ]



**564** Frekventovaná schodiště, zvláště pokud představují jedinou alternativu pro pěší a cyklisty, by měla být vždy opatřena lištou pro vyvezení kola nebo kočárku  
[ Švédsko, Stockholm ]



**566** Příklad vyústění výtahu, které mimo jiné díky celoplošnému polepu reklamou dominuje svému okolí a omezuje významné pohledové osy  
[ Praha 1, náměstí Jana Palacha ]

## [ PŘÍKLADY: VSTUPY DO PODZEMÍ ]



567 Kultivované řešení vstupu do podzemí. Odlehčení objemu napomáhá subtilní konstrukce kvalitní materiály a detaily [ Švýcarsko, Chur ]



568 Na vstupy do podzemí by v rámci kompozice a uspořádání veřejného prostranství neměl být dáván přílišný důraz [ Praha 3, Lupáčova ]

## D.7.2 Vjezdy do podzemních garáží

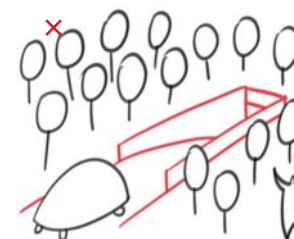
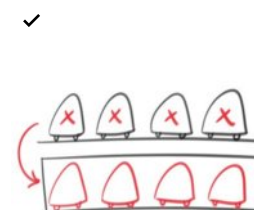
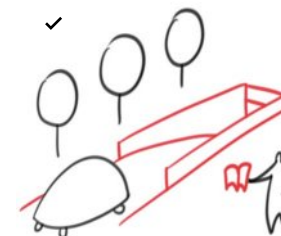
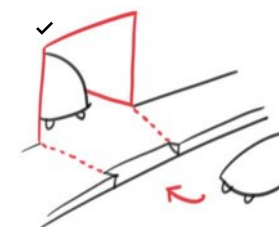
## [ PRAVIDLA ]

Při realizaci nových podzemních parkovišť je nutné současně uvažovat o budoucí podobě a využití veřejných prostranství nad nimi. Je nutné zohlednit význam a charakter prostranství a přilehlých budov či dopravní zátěž okolního prostranství. Zpravidla je vhodné redukovat množství parkovacích míst a vytvořit zklidněná pobytová prostranství. Z toho důvodu je důležité umístění a forma vjezdu do garáží, které je možné situovat na hlavní, eventuálně vedlejší komunikaci, ale především mimo zklidněná nebo zklidňovaná prostranství, která by měla být optimalizována především pro pobytové aktivity a bezmotorový pohyb.

Vjezd včetně rampy by měl být umístěn vždy v objektu (parteru) urbánní struktury, neboť řešení formou samostatného vjezdu redukuje uliční profil a zpravidla vytváří dlouhé prostorové bariéry.

V případě umístění vjezdů do podzemních garáží mimo parter, které jsou pražskými stavebními předpisy umožněny<sup>[D.7.01]</sup>, by umístění a podoba vjezdu měly být vždy řešeny v rámci celkové kompozice prostoru.

Na celoměstsky významných veřejných prostranstvích by se vjezdy do garáží vzhledem k hodnotě místa neměly umísťovat. Prostranství, kde by neměly být umísťovány samostatné vjezdy do garáží, by měla být zahrnuta v podrobných územně plánovacích dokumentacích.



Tam, kde je to technicky možné, by vjezdy do podzemních garáží měly být primárně umísťovány v rámci stávajících objektů.

Vjezdy do garáží by nikdy neměly být umísťovány na významná veřejná prostranství. Umístění garáží na veřejných prostranstvích musí být součástí celkové kompozice.

Realizace podzemního parkoviště by měla být spojena s redukcí parkovacích míst na povrchu a koncepční revitalizací navazujících veřejných prostranství.

Vjezdy do garáží by měly být umísťovány mimo zklidněné plochy (parks, náměstí apod.).

[D.7.01] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 31: Napojení a komunikace.

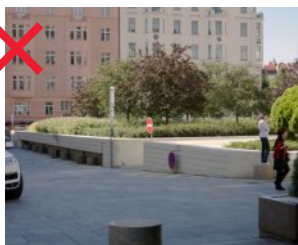
[ PŘÍKLADY ]



**569** Příklad vjezdu do garáží vhodně integrovaného do parteru  
urbánní struktury  
[ Francie, Grenoble ]



**570** Podzemní garáže by  
na povrchu neměly utvářet  
stavební konstrukce, které  
omezují univerzální využití  
veřejného prostranství  
[ Praha 1, náměstí Jana Palacha ]



**571** Nevhodné umístění  
vjezdu do podzemních garáží  
na významném prostranství,  
který generuje zbytkové, obtížně  
využitelné a udržovatelné plochy  
[ Praha 1, Pařížská ]

WOW



WOW!



VOLTE ME



SLEVA



## D.8 Venkovní reklama

*Nekultivovaná forma venkovní reklamy svým působením negativně ovlivňuje vizuální působení a pobytovou kvalitu veřejných prostranství, ve velké míře ohrožuje bezpečnost pohybu a provozu a ovlivňuje image celého města.*

Reklamou se rozumí oznámení, předvedení či jiná prezentace šířená zejména komunikačními médii a mající za cíl podporu podnikatelské činnosti. Reklama na veřejných prostranstvích je jednou z tradičních cest propagace podnikatelské činnosti. Je nutné rozlišit označování provozoven, které má pozitivní vliv na udržení živého parteru, bývá výraznou součástí mentálních map a slouží orientaci, od reklamy, která propaguje podnikatelskou činnost mimo provozovnu. Neregulovaná a nekultivovaná forma reklamy svým působením negativně ovlivňuje vizuální a pobytové kvality veřejných prostranství, ve velké míře ohrožuje bezpečnost pohybu a provozu a může ovlivnit také image celého města.

Obecně vzato veřejná prostranství pro svoji kvalitu reklamu, zejména propagaci komerčních služeb a produktů, nepotřebují, spíše reklama potřebuje je. Pokud přijmeme fakt, že reklama představuje nezanedbatelný zdroj příjmů nejen pro komerční subjekty, ale i pro město samo, je třeba existenci reklamy akceptovat, ale současně je nutné pro zajištění kvality veřejných prostranství i celkové struktury města vytvořit pro umístování reklamy jasná pravidla.

Zvláštní skupinu propagace představuje *Kulturní reklama* → [D.8.3/s. 269], kterou kulturně–společenské instituce komunikují s přilehlým veřejným prostranstvím. Tu je třeba ze strany města podporovat.

### REGULACE REKLAMY

Místa pro venkovní reklamu neoznačující provozovnu by měla být evidována a aktualizována ve veřejně přístupných mapových podkladech. Takové podklady mohou sloužit pro lokální plánovací dokumentaci a také jako nástroj proti nelegálně umístované reklamě. Především je nutné nastavit transparentní a vymahatelnou regulaci, zejména pro ilegální a pololegální reklamu. Tím se zvýší bonita ostatní venkovní reklamy, na kterou pak mohou být kladeny vyšší nároky z hlediska umístování, estetické kvality a jejich rozměrů.

Individuální přístup a přísnější regulaci vyžaduje území památkové rezervace a historicky hodnotné objekty včetně jejich přiléhajícího okolí. V rámci Pražské památkové rezervace se reklama řídí metodikou odboru památkové péče<sup>[D.8.01]</sup> a pražskou vyhláškou<sup>[D.8.02]</sup>.

.....

[D.8\_01] ↗ Firemní označení, reklamní a informační zařízení v památkově chráněném území hlavního města Prahy. MHMP, OPP.

[D.8\_02] ↗ Nařízení č. 26/2005 Sb. hl. m. Prahy, kterým se zakazuje reklama šířená na veřejně přístupných místech mimo provozovnu.



Venkovní reklama neoznačující provozovnu, kterou tvoří stavby nebo zařízení dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., by měla být evidována a aktualizována ve veřejně přístupných mapových podkladech.

## D.8.1 Velkoplošná reklama

*Velkoplošná reklama by měla být regulována a zásadním způsobem omezena na celém území města.*

Samostatně stojící stavby a zařízení pro reklamu, velkoplošné plachty, převěsy nebo LED obrazovky, které slouží propagaci komerčních služeb nebo produktů, nepřinášejí veřejnému prostranství žádnou přidanou hodnotu. Tím, že jsou svou velikostí určeny pro vnímání z dálky a v rychlosti, často podporují dopravní charakter prostoru, vytváří vizuální smog, snižují bezpečnost provozu a celkově degradují charakter a funkci města v měřítku člověka. Na celém území hl. m. Prahy je žádoucí jejich přítomnost v maximální možné míře omezovat.

Regulace velkoplošné reklamy je v současné době fragmentována do několika právních norem. Různé druhy reklamy povolují a kontrolují různé úřady a odbory.

Samostatné stavby a zařízení pro reklamu jsou omezeny Pražskými stavebními předpisy.<sup>[D.8.03]</sup>

Regulace velkoplošné reklamy na území Pražské památkové rezervace (vč. ulice Legerovy) je ukotvena v pražské vyhlášce<sup>[D.8.04]</sup>, která vychází ze zákona o regulaci reklamy. Územním rozšířením a úpravou této vyhlášky je možné stanovit legislativní rámec

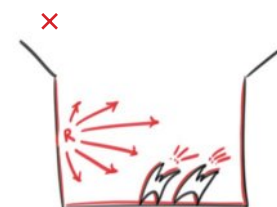
[D.8.03] ↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy*: § 77–§ 82: Stavby a zařízení pro reklamu a informace.

[D.8.04] ↗ Nařízení č. 26/2005 Sb. hl. m. Prahy, kterým se zakazuje reklama šířená na veřejně přístupných místech mimo provozovnu.

pro v současnosti zcela neregulované velkoplošné reklamní plachty a bannery mimo Pražskou památkovou rezervaci, které – přestože často mění účel, využití a vzhled stavby – nejsou z hlediska stavebního zákona považovány za stavbu ani za zařízení pro reklamu.

Pro účinnou a komplexní regulaci nejvýraznějších vstupů reklamy do veřejného prostoru je nejprve nutné vytvořit platformu pro koordinaci jednotlivých správců a odborů MHMP a specifikovat a uvést v obecnou známost pravidla pro umístování reklamy na veřejných prostranstvích.

### [ PRAVIDLA ]

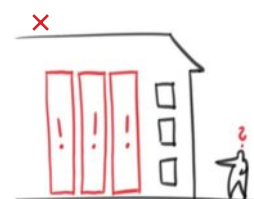


Velkoplošné LED obrazovky a ozvučená reklama, které nejsou součástí koncepčních architektonických řešení, by neměly být povoleny.



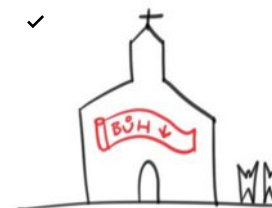
Na fasády není vhodné umísťovat plachty, převěsy o rozměrech přesahujících výšku 3 metry, je-li převažující horizontální rozměr, a šířku 2 metry, je-li převažující vertikální rozměr. Shodně jako stavby pro reklamu a reklamní zařízení viz

↗ Pražské stavební předpisy: § 81: Stavby pro reklamu.



Plachty nebo převěsy, které společně vytvářejí jeden celek nebo mohou být jako jeden celek vnímány, by měly být považovány za jeden prvek (plachtu nebo převěs) pro reklamu.

↗ Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy: § 73: Stavby a zařízení pro reklamu a informace.



Na budovy správního nebo kulturního významu, dále na budovy, které slouží kultovním a pohřebním účelům a na budovy, které představují mimořádně kvalitní architekturu, může být umístována pouze tzv. „kulturní reklama“, popř. informace související s daným provozem.

[ PŘÍKLADY ]



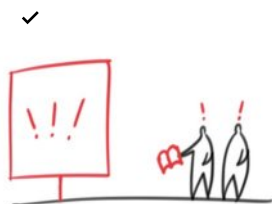
Velkoplošné reklamy by neměly tvořit vizuální ani prostorovou bariéru.



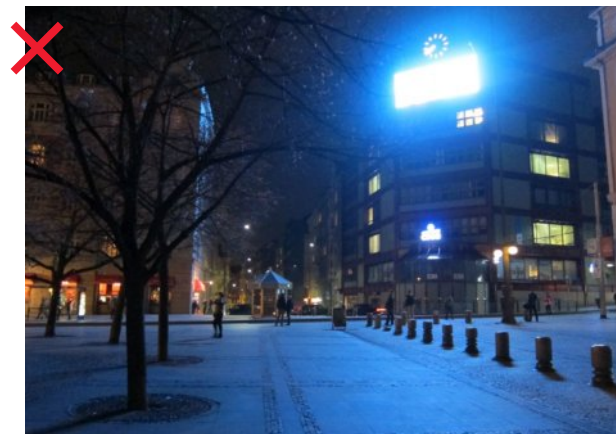
Je nepřipustné umísťovat lešení pouze za účelem umístění reklamy nebo zdůvodňovat umístění velkoplošné reklamy špatným technickým stavem fasády.



Součástí reklamního sdělení na plachtách zakrývajících lešení opravovaných objektů by mělo být vyobrazení opravované fasády ve stanoveném procentuálním pokrytí. §! V zákonu o regulaci reklamy není zmocnění zasahovat do obsahu reklamy



Lokace pro umístění velkoplošné samostatně stojící reklamy by měly být součástí územně plánovací dokumentace nebo jiné regulace.



572 Výrazné LED obrazovky negativně ovlivňují přiléhající veřejná prostranství  
 [ Praha 2, Palackého náměstí ]



574 Plachta zakrývající fasádu objektu mění vzhled budovy, znemožňuje její plnohodnotné užívání a ohrožuje bezpečnost provozu  
 [ Praha 3, Vinohradská ]



573 Reklama je součástí architektonického řešení objektu  
 [ USA, New York ]



575 Plochy pro reklamu respektují členění fasády a jednotlivé reklamy jsou barevně sladěny  
 [ Německo, Berlín ]

[ PŘÍKLADY: VELKOPLOŠNÁ REKLAMA ]



576 Samostatně stojící stavba pro reklamu, která vedle toho, že má příliš velké rozměry, omezuje pohyb ve veřejném prostoru [ Praha 4, Podolí ]



577 Přestože má reklama v rámci městského prostředí příliš velké rozměry, je alespoň v souladu s členěním fasády [ Praha 6, Hradčanská ]

## D.8.2 Reklama na městském mobiliáři

*Reklama na městském mobiliáři nesmí omezovat funkčnost, architektonické a estetické kvality prvku.*

na jasně daných místech je rovněž možné zpřísnit sankce za nelegální výlep. Plakátovací plochy je vhodné umísťovat tak, aby nedegradovaly okolní prostředí a přitom byly v dosahu frekventovaných míst.

Samostatně stojící prvky reklamy, které neslouží tzv. „kulturní reklamě“ v zásadě není vhodné na veřejných prostranstvích umísťovat. Uplatněním funkce reklamy na městském mobiliáři vhodnou formou nebo sdružováním jednotlivých prvků lze výrazně redukovat objektivě znečištění veřejných prostranství. Reklama by se však měla umísťovat pouze na prvky mobiliáře, u kterých tím není degradována jejich základní funkce, popř. estetická kvalita (např. lavičky a odpadkové koše). Reklama nesmí zakrývat primárně průhledné nebo průsvitné plochy (zábradlí, prosklené stěny zastávek apod.)

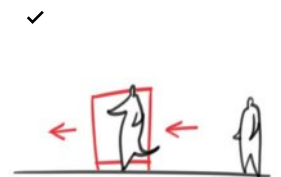
Reklama umístěná v blízkosti historicky cenných objektů by žádným způsobem neměla narušovat atmosféru historického prostředí, proto by mělo být každé takové řešení posuzováno individuálně.

Úkolem města je přesně definovat nabídku ploch pro reklamu a další způsoby propagace na veřejných prostranstvích. Nabízené plochy by měly městu, popř. veřejným prostranstvím přinášet benefity, jako je např. zřízení, provoz a údržba mobiliáře, přilehlých prostranství nebo zajištění informačních ploch pro město. Omezená nabídka plakátovacích ploch na sloupech nebo na fasádách štítových stěn může redukovat množství nelegálního výlepu na veřejných prostranstvích a také napomoci demokratizaci reklamy ve smyslu umožnění propagace každému. Umožněním legálního výlepu

[ PRAVIDLA ]



Samostatně stojící citylight se nedoporučuje umísťovat na významná a frekventovaná veřejná prostranství.



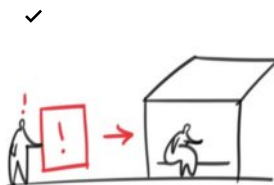
Reklama ve veřejném prostoru by se měla umísťovat zásadně paralelně k hlavnímu směru pohybu ve veřejném prostranství tak, aby neuvtvářela prostorovou bariéru.



Plakátovací sloupce a plochy lze v omezeném počtu umísťovat jako specifický druh městského mobiliáře k propagaci kulturních a veřejně společenských akcí.



Umísťování reklamy na lavičky a na koše je na celém území hl. m. Prahy zásadně nevhodné.



Reklamy ve veřejném prostoru je žádoucí zřizovat především jako součást jiných objektů, jako jsou zastávky veřejné dopravy, telefonní budky, či součást některých stavebních objektů.



V rámci komunikační strategie města by měly být přesně definovány podmínky pro umístění samostatných reklamních stojanů pro volební kampaně.



Dočasný stojan pro volební kampaně by neměl vytvářet vizuální a prostorovou bariéru. Jeho umístění na veřejných prostranstvích by mělo být minimalizováno pouze na nezbytně nutnou dobu.

[ PŘÍKLADY ]



578 Samostatně stojící prvky reklamy vytvářejí prostorové a vizuální bariéry [ Praha 7, Letná ]



579 Stojany pro předvolební kampaně by neměly utvářet vizuální ani prostorovou bariéru [ Praha 1, Palachovo náměstí ]



580 Reklama na sloupu osvětlení nevhodně zasahující do profilu chodníku [ Brno ]



581 Reklamní lavičky podléhají rychlejší degradaci a nejsou dobrým řešením sedacího mobiliáře z hlediska umístění a ergonomie [ Praha 2, I. P. Pavlova ]



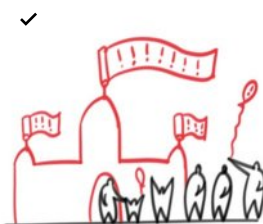
## D.8.3 Kulturní reklama

*Kultivovaná forma reklamy a propagace kulturních institucí by měla být městem podporována.*

Zejména pro kulturní a vzdělávací instituce, které sídlí v historicky cenných objektech, je obtížné z důvodu absence otevřených parterů budov komunikovat s okolím. Přitom se otevřenost a interakce vnitřního prostoru kulturních budov s veřejným prostranstvím může velkou měrou podílet na utváření živého města.

Pojmem kulturní reklama je myšlen zejména způsob komunikace využívající veřejná prostranství přiléhající k objektům kulturních institucí. Tento typ reklamy je nutné podpořit a hledat takové formy, které splní účel a současně budou akceptovatelné z hlediska vlivu na vzhled historických budov a památkové ochrany. Pro zdařilé řešení je nezbytný koncepční přístup, vysoká estetická úroveň grafického nebo designérského řešení a jeho soulad s architekturou objektu. Výraznější zásahy do fasád historických objektů by měly být individuálně posuzovány.

### [ PRAVIDLA ]



Propagace kulturních institucí by neměla podléhat tvrdé regulaci reklamy a měla by být ze strany města podporována.



Kulturní instituce by měly mít možnost využít přiléhající veřejná prostranství pro svou propagaci např. pomocí samostatně stojících prvků nebo pořádáním kulturních akcí.

→[B.2.5 Veřejná prostranství veřejných budov/s. 49]



Propagace kulturní činnosti na veřejných prostranstvích přiléhajících k historicky cenným objektům a na objektech samotných vyžaduje koncepční přístup a vysokou estetickou úroveň grafického řešení.

### [ PŘÍKLADY ]



**588** Tradiční písmomalířská reklama na štítové fasádě trvale a decentním způsobem upozorňuje na přítomnost kulturní instituce  
 [ Praha 6, Dejvická ]



**589** Kampaň kulturní instituce, jejíž vizuální podoba je v souladu s architekturou historicky cenného objektu  
 [ Praha 1, Rudolfinum ]

## D.8.4 Označení provozovny

*Reklama označující provozovnu by měla být součástí architektury budovy, respektovat její fasádu a tektoniku.*

Reklama označující provozovnu je tradičně přítomna ve veřejném prostoru. Umožňuje komunikaci podniku s uživateli veřejných prostranství a zpravidla je také výraznou součástí mentálních map.

### TRADIČNÍ PLOCHY PRO REKLAMU

Označení provozovny propagující komerční služby a produkty je žádoucí umístit na místa k tomu tradičně uzpůsobená. Tím je průčelí objektu (pokud ho má) a zejména pak jeho parter, který oživuje a dotváří typický charakter veřejných prostranství v úrovni očí. Tradiční plochou pro umístění firemního štítu nebo výstrče je zpravidla prostor pod kordonovou římsou (nebo její současná alternativa) nebo pod nadpražím vstupu/portálu. V případě izolovaných objektů viditelných z dálky se tradičně pro účely označení podniku používají fasády a střešní krajina. Za primární prostor pro reklamu lze také považovat plochy na fasádách objektů, které jsou přímo v architektonickém návrhu uzpůsobeny a určeny pro umístění reklamy.

### UMÍSTĚNÍ REKLAMY MIMO TRADIČNÍ PLOCHY

Firemní štíty, písmomalířské nápisy nebo výstrče lze umístit mimo tradiční plochy pro umístování

reklamy pouze v případě, že nebudou v žádném svém aspektu přebíjet tektoniku fasády, okraje otvorů nebo zdobných prvků a zároveň nenaruší architektonickou kompozici budovy. Sdělení by v takovém případě mělo být složeno pouze z písmen, číslic a log a měl být zajištěn jeho soulad s barevností fasády.

### MĚŘÍTKO REKLAMY NA FASÁDÁCH

Velké nápisy a zabalování objektů do korporátních barev a sdělení, které opticky posouvají měřítko objektů a negativně přetvářejí okolní prostředí (čerpací stanice, výrobní haly, administrativní objekty) jsou v městském prostředí nežádoucí.

### VZTAH REKLAMY A PODKLADU (OBJEKTU)

Reklamu principiálně nelze považovat za integrální součást objektů, neboť má nižší morální i fyzickou životnost. Pohybuje se na pomezí formy a náplně veřejného prostoru, je jeho tvárnou a měkkou složkou. Proto je vhodné veškerá označení a sdělení koncipovat jako přídatnou složku, která je dostatečně odlišena od architektury objektu. Příkladem tohoto přístupu je používání nadstřešních nápisů, fasádních výstrčí, odlišných materiálů, měřítko a barev.

### PARTER

Při umístování reklamy v parteru je nutné zohlednit požadavky na funkci veřejného prostoru (přístup, pohyb, pobyt). To se týká stojanů „áček“, markýz, slunečníků nebo výrazně vystrčených reklamních zařízení. Reklama na markýzách nebo na slunečnicích by neměla být řešena formou celoplošného potisku. Jejich tvarosloví a barevnost by měly být v souladu s charakterem místa.

Primárním účelem prosklených ploch je oslunění interiéru, vizuální propojení interiéru a exteriéru nebo prezentace produktů formou výkladní skříně. Plošný polep nebo překrývání okenních ploch proto není žádoucí. Jedinou přípustnou formou reklamy na prosklených plochách je polep pomocí jednotlivých znaků (písmen, číslic, log). Z hlediska lidského měřítko je žádoucí, aby měly reklamní zařízení v parteru co nejmenší rozměry. Reklamní zařízení menších rozměrů mohou podléhat měkčí regulaci.

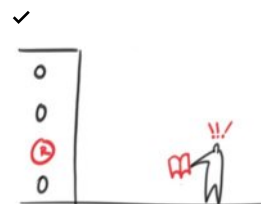
### OSVĚTLENÁ REKLAMA

Osvětlená reklama nesmí výrazně ovlivňovat charakter prostředí veřejného prostoru. K tomu je nutné stanovit limity svítivosti nebo jinou formu regulace.

[ PRAVIDLA ]



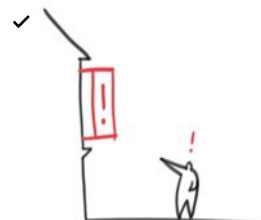
Rozměry prvků reklamy propagující komerční služby a produkty by neměly přesahovat rozměry ploch vymezených tektonikou fasády objektu (otvory, okna a zdobné prvky).



Plochy na fasádách objektů, které jsou přímo v architektonickém návrhu uzpůsobeny a určeny pro umístění reklamy, lze využít pro reklamu v případě, že bude odpovídat původní koncepci formy reklamy v architektonickém návrhu.



Všechny firemní štíty a výstrče, které propagují komerční služby a produkty o ploše reklamního sdělení nad 0,15 m<sup>2</sup>, by měly být tvořeny pouze pomocí jednotlivých znaků (písmen, číslic, log) a jednotně barevného podkladu.



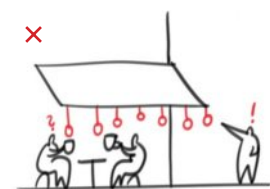
Je žádoucí, aby reklamy propagující komerční služby a produkty umístované nad kordonovou římsou byly primárně řešeny formou fasádních výstrčů, jejichž rozměry se řídí pravidly viz  $\rightarrow$  Nařízení č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy: § 80: Stavby pro reklamu a reklamní a informační zařízení umístěné kolmo k fasádě.



Plošný polep prosklených ploch parteru je zcela nevhodný.



Je žádoucí, aby reklamní potisk slunečníků a markýz v souvislé zástavbě byl složen pouze z jednotlivých znaků (písmen, číslic a log) a jednotně barevného podkladu.



Markýzy by měly být umístovány v adekvátní výšce tak, aby neomezovaly v pohybu. Je nevhodné na ně cokoli věšet.

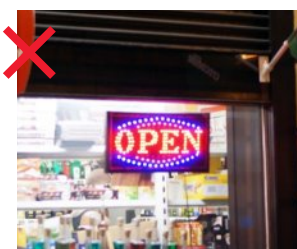
[ PŘÍKLADY ]



590 Využití ploch pod kordonovou římsou ke střídmému označení provozovny přímo na fasádu, které je v souladu s charakterem objektu  
[ Brno, Údolní ]



591 Příklad citlivého řešení reklamy, která respektuje tektoniku zdobných prvků na fasádě  
[ Praha 1, Linhartská ]



592 Výrazná oslnující světelná reklama znehodnocuje přilehlá veřejná prostranství  
[ Praha 1, Štěpánská ]



593 Plošný polep skla, který degraduje výlohu na pouhou reklamní plochu, čímž oslabuje přilehlé veřejné prostranství  
[ Praha 6, Hradčanská ]



## D.9 Umění na veřejných prostranstvích

*Je třeba posílit vztah architektury a umění a podpořit roli umění ve veřejném prostoru.*

*Umělecké dílo přispívá ke kvalitě veřejných prostranství, je-li vhodně zohledněn jeho ideový a prostorový vztah k místu.*

Kvalitní umělecké dílo přidává kulturní hodnotu veřejným prostranstvím, podporuje obraz místa, posiluje lokální identitu a může fungovat jako významný orientační bod. Podstatná je i sociální funkce umění pro schopnost měnit perspektivu vnímání města uživateli. Umění je osvětovým prostředkem pracujícím s pozitivní motivací. Oživení periferie, sociálně segregovaných oblastí či dosud nevyužitých parterů uměním má nezanedbatelný pozitivní ekonomický i sociální vliv.

Praha je svým historickým odkazem světově významnou ukázkou propojení městských veřejných prostranství a výtvarného umění. V poslední době se však tato vazba poněkud vzdálila a role umění ve veřejném prostoru znejasnila. Vztah architektury a umění je proměnlivý v čase stejně jako role umění ve veřejném prostoru. Umění ve veřejném prostoru má dnes širší škálu projevů než prezentuje tradiční socha na piedestalu. Rozdíl mezi architekturou a sochou se často stírá. Umělecké dílo přestává být čistě objektem určeným k nazírání, ale stává se obyvatelným místem. Rozšiřují se tím možnosti pro obohacení a aktivaci veřejných prostranství. Zároveň by však nikdy nemělo být umění zneužíváno čistě jako mobiliář. Možné využití může být např. pro Vodní prvky →[D.5.5/s. 222] nebo dětské Hřiště →[C.2.7/s. 112]. V pražském prostředí je nyní třeba opět posílit vztah umění a architektury a zároveň reflektovat současné možnosti jeho projevu a role ve veřejném prostoru.

V mnoha zahraničních městech existuje právní předpis, který stanovuje, že cca 1 % z rozpočtu na novostavbu a rekonstrukci budovy či prostranství s přístupem veřejnosti musí být použito pro umění ve veřejném

prostoru. S tím souvisí i efektivní systém zadávání, výběru, správy a údržby děl a zároveň fungující koordinátor všech akcí, který má kontrolu nad celkem.

To, že v dnešní době na pražských veřejných prostranstvích mnoho kvalitních uměleckých děl nevzniká, je především systémová chyba. Nejprve je potřeba vytvořit v systému prostor pro to, aby vůbec mohla kvalitní umělecká díla vzniknout. Je tedy především nutné zajistit otázku financování a kvalitního výběru uměleckých děl.

### PERMANENTNÍ UMĚNÍ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH

Umělecké dílo by nikdy nemělo být vytrženo z kontextu místa a času, ale naopak rezonovat v konkrétní lokalitě. Umělecká díla by proto neměla být umístována pouze náhodně, aby vyplnila zbytkový prostor, jak se dnes často děje. Ideový a prostorový vztah místa a uměleckého díla je podstatný a měl by vždy být kladen důraz na vhodnou volbu umístění a řešení kontextu již od počátku procesu navrhování, a to i v soutěžích.

Při formulaci zadání soutěží na pomníky a umělecká díla a následně i úředníci a politici v soutěžní komisi by měli spolupracovat s odborníky z řad umělců a teoretiků pro zajištění hodnoty z uměleckého hlediska a zároveň i s architekty, urbanisty a krajináři pro kvalitní zohlednění prostorového kontextu a případně i s dalšími specialisty či akademiky pro zahrnutí dalších hledisek. K diskuzi o otázkách definování problémů a kvalit místa by měla být přizvána také nejširší veřejnost (uživatelé lokálního veřejného prostranství). V průběhu celého procesu navrhování je vhodná součinnost umělce s architektem vznikajícího projektu či se zodpovědným

urbanistou již existujícího městského prostranství pro dosažení uměleckého a prostorového souladu.

Problémem nedostatečné údržby uměleckých děl je často nejasná zodpovědnost za správu a údržbu. Otázka údržby by měla být zohledněna již v návrhu. A to nejen ve smyslu, kdo se o dílo stará, ale i jakým způsobem a jak snadná péče o dílo je.

Kompoziční principy, výběr materiálu a měřítka není relevantní zobecňovat pro všechny případy. Je nutné však vždy zohlednit konkrétní místně specifickou situaci.

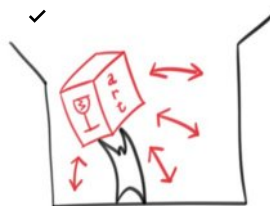
Kvalitní autonomní umělecká díla, která nebyla navržena pro konkrétní místo, je možné do veřejných prostranství umístit, pouze pokud přinášejí prostoru hodnotu tím, že ideově přesahují lokální kontext a jejich umístění respektuje kompozici prostranství (např. Židle od Magdaleny Jetelové).

### DOČASNÉ UMĚNÍ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH

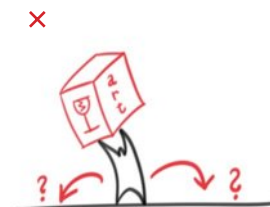
Ne vždy musí být umělecká díla na veřejných prostranstvích umísťována natrvalo. Město by mělo podporovat i dočasné přehlídky a umění ve formě akcí (divadlo, tanec, hudba, site-specific instalace atd.), které veřejná prostranství oživují. Dočasnost lze použít i pro iniciaci změn, což následně může vést k trvalému umístění uměleckého díla či celkové úpravě veřejného prostranství. Přesto by i dočasné umění mělo respektovat kontext místa a nemělo by degradovat hodnoty v místě již existující.

Podobně i neoficiální spontánní projevy umění na veřejných prostranstvích mohou oproti oficiálnímu umění přinášet nové impulzy (např. street art), ale mohou být též vandalstvím.

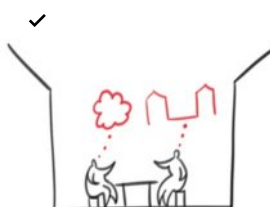
### [ PRAVIDLA: UMĚNÍ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH ]



Při volbě a navrhování uměleckého díla ve veřejném prostoru je nutné zohlednit jeho ideový a prostorový vztah k místu. Vždy by měl být kladen důraz na vhodnou volbu umístění a kompozici trvalého díla v rámci celkového prostoru v kontextu místa, a to již od počátku procesu navrhování.



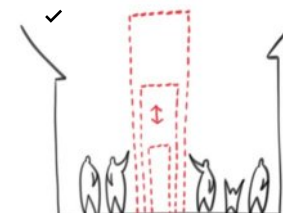
Volba místa pro umístění permanentního uměleckého díla by neměla být nikdy náhodná.



V případě komponovaného prostředí je žádoucí spolupráce tvůrce uměleckého díla a architekta jak na koncepční úrovni v rámci studie, tak i v dalších fázích projektové dokumentace.



Při tvorbě zadání pro umístění uměleckého díla do existujícího městského prostředí by nejprve měla být hodnocena místně specifická situace, a to ze všech hledisek jako např. architektonického, uměleckého, sociálního, politického, historického, správního, ekologického.



Měřítka a materiál uměleckého díla by měly být vhodně voleny dle specifické situace v konkrétním místě v souvislosti se záměrem působení díla.

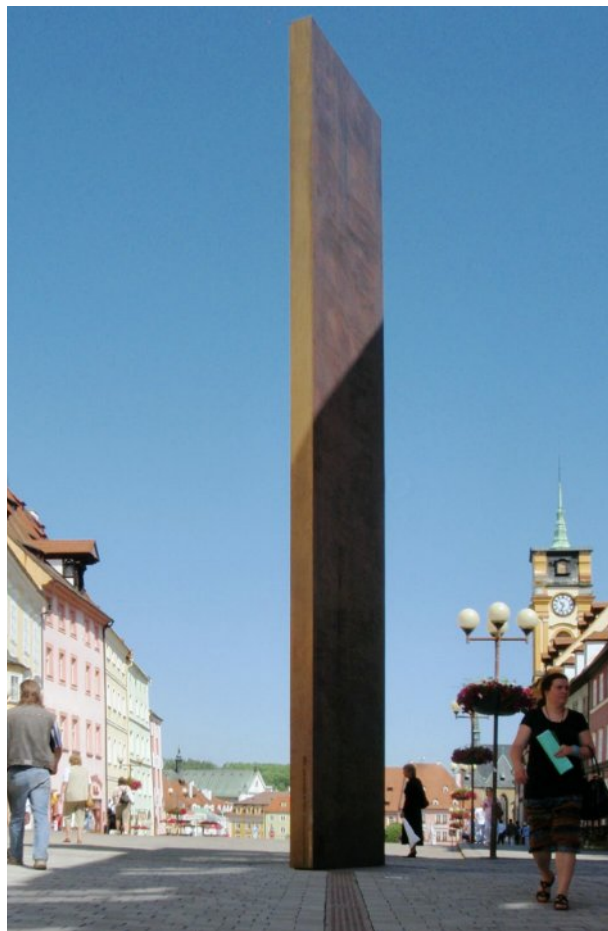


U každého trvalého uměleckého díla je nutné stanovit, kdo je zodpovědný za údržbu a správu. U nově vznikajících uměleckých děl je nutné otázku údržby a správy zohlednit již v procesu navrhování.



Pamětní desky nejsou pouhým informačním prvkem. Při návrhu je nutno zohlednit i jejich kulturní hodnotu a postupovat dle pravidel pro umění na veřejných prostranstvích.

[ PŘÍKLADY: UMĚNÍ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH ]



**594** Umělecké dílo je vhodně začleněno do prostředí a ideového kontextu. Nosný kompoziční a orientační prvek podporuje kvalitu veřejného prostranství. Soutěžnímu zadání předcházelo komplexní vyhodnocení situace. Marian Karel, Brána času, 2010 [ *Cheb, náměstí Krále Jiřího z Poděbrad* ]



**595** Autonomní umělecké dílo, které ideově přesahuje lokální kontext a jeho umístění v různých lokalitách je možné. I tak je nutné vždy respektovat místní situaci a prostorově umělecké dílo vhodně začlenit [ *Litomyšl* ]



**596** Umělecké dílo, které je na pomezí sochy a architektury či sochy a mobiliáře. Socha tak vytváří obyvatelný prostor, který aktivuje místo [ *Velká Británie, Londýn* ]



**597** Kvalitní umělecké dílo, které je vhodně začleněno do prostředí Sporadical, Památník obětem komunismu, 2006 [ *Liberec* ]

## [ PŘÍKLADY: UMĚNÍ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH ]



**598** Kvalitní umělecké dílo, které je citlivou intervencí do veřejného prostranství na pomezí vnímatelnosti  
Krištof Kintera, *Memento mori*, 2010  
[ *Praha 2, Folimanka* ]



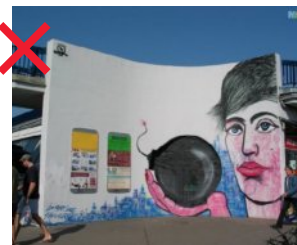
**599** Kvalitně zpracovaný pomník s figurálním pojetím zohledňující prostorový i ideový vztah k místu  
Autorský tým sochařů Davida Moješčíka a Michala Šmerala a architektů Miroslavy Tůmové a Jiřího Gulbise, *Památník Operace Anthropoid*, 2008  
[ *Praha 8, V Holešovičkách* ]



**600** Umělecké dílo, které je zároveň pódiem, přispívá k zapojení veřejnosti do užívání veřejného prostoru a podporuje její vlastní kreativitu  
Jan Fabián, *Televizor Kulas*, 2004  
[ *Lučany nad Nisou* ]



**601** Příklad toho, že socha dnes již nemusí stát na piedestale jako objekt určený pouze k nazírání  
David Černý, *Miminka*  
[ *Praha 1, U Sovových mlýnů* ]



Umělecké dílo nepřináší další přidané hodnoty do veřejného prostoru, ale naopak degraduje již existující hodnoty, nerespektuje architekturu a umělecké dílo, které překrývá  
Names Fest — legální graffiti, 2008  
[ *Praha 7, Vltavská* ]



**602** Umístění uměleckého díla působí náhodně a nikterak nepřispívá ke zkvalitnění veřejných prostranství  
Anna Chromy, *Plášť svědomí*  
[ *Praha 1, Stavovské divadlo* ]



<b>A Úvod</b>	<b>9</b>
<b>B Typologie</b>	<b>25</b>
<b>C Uspořádání</b>	<b>57</b>
<b>D Prvky</b>	<b>119</b>
<b>E Přílohy</b>	<b>279</b>
E.1 Bibliografie	281
E.2 Autoři	287

E

PŘÍLOHY



## E.1 Bibliografie

ČABLOVÁ, Markéta. *Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. 1. vyd. Partnerství, 2013.

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

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

IPR, KMP. *Metropolitní plán: Koncept odůvodnění*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-06-6.

JEHLÍK, Jan. *Obec a sídlo: o krajině, urbanismu a architektuře*. 1. vyd. Praha: Ausdruck Books, 2013. 159 s. Edice architektury; 1. ISBN 978-80-260-5399-6.

KOHOUT, Michal a TITTL, Filip. *Morfologie a adaptibilita Pražských sídlišť*. Stavba. Praha: Business Media CZ, 2013, roč. 20, č. 1, s. 62–69.

KOUCKÝ, Roman. *Elementární urbanismus II*. IPR, Praha, 2012. 123 s.

KRATOCHVÍL, Petr, ed. et al. *Architektura a veřejný prostor: texty o moderní a současné architektuře IV*. Vyd. 1. Praha: Zlatý řez, 2012. 164 s. ISBN 978-80-903826-4-0.

*Město pro pěší: strategie rozvoje pěší dopravy*. Praha: Oživení, 2008. 39 s. ISBN 978-80-254-1391-3.

Městská část Praha 10. *Strategie pro veřejné prostory Prahy 10* [online]. Praha: MČ Praha 10, 2010 [cit. 2014–03–28]. Dostupné z: <http://www.praha10.cz/Portals/0/images/our/PREZENTACE%20-%20STRATEGIE%20V%C3%9DSTAVA%20-%20PLATN%C3%89.pdf>

MHMP. Vyhláška č. 11 ze dne 31. 7. 2014. Nařízení, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy). In: *Sbírka vyhlášek hl. m Prahy*. 2014.

NOVÁK, Zdeněk. *Dřeviny na veřejných městských prostranstvích: použití dřevin v ulicích a na náměstích památkově chráněných měst*. Praha: Státní ústav památkové péče v Praze, 2001.

*Sborník ČKA: architektonické soutěže 2010*. Praha: Česká komora architektů, 2010, 61 s. ISBN 978-80-86790-17-6.

SEDLÁK, Jan. *Metodika přístupu k zásadám řešení městského interiéru na území památkových rezervací a památkových zón*. Praha, 2002. 57 s.

SEDLÁK, Jan. *Aktualizace Programu regenerace MPR městské části Praha 1*. Městská část Praha 1, 2012.

SCHUBERT, Alfréd a kol. *Péče o památkově významné venkovní komunikace*. 1. vyd. Praha: Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, 2007. 166 s. Odborné a metodické publikace; sv. 33. ISBN 978-80-87104-10-1.

SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 2. české vyd. Brno: ÚÚR, 2012. 111 s. ISBN 978-80-87318-21-8.

*Soutěžní řád České komory architektů*. Praha: ČKA, 2012.

Usnesení RHMP č. 556: *tisk R 08958 ze dne 16. 4. 2013*. Ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic.

VESELÝ, Dalibor. *Architektura ve věku rozdělené reprezentace: problém tvořivosti ve stínu produkce*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2008. 348 s. ISBN 978-80-200-1647-8.

ZACHOVÁ, Hana. *Chůze ve městech v 19. a v první polovině 20. století. Zprávy památkové péče*. Praha: Národní památkový ústav, 2005, roč. 65, č.2, s. 169–183.

ZDAŘILOVÁ, Renata. *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. 1. vyd. ČKAIT, 2011.

## ZAHRANIČNÍ MANUÁLY TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

*Abu Dhabi Urban Street Design Manual*. Abu Dhabi Urban Planning Council. 2010. Dostupné z: <http://www.upc.gov.ae/guidelines/urban-street-design-manual.aspx?lang=en-US>

*Street Tree Management in Barcelona*. Hàbitat Urbà. Ajuntament de Barcelona (Barcelona City Council). 2011. Dostupné z: [http://w110.bcn.cat/MediAmbient/Continguts/Vectors\\_Ambientals/Espais\\_Verds/Documents/Traduccions/Streetreemanagementbcn\\_eng.pdf](http://w110.bcn.cat/MediAmbient/Continguts/Vectors_Ambientals/Espais_Verds/Documents/Traduccions/Streetreemanagementbcn_eng.pdf)

*Standardisierte Elemente im öffentlichen Raum*. Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt. 2012. Dostupné z: [http://media.bvd.bs.ch/Standardisierte\\_Elemente\\_im\\_oeffentlichen\\_Raum\\_Normenkatalog.pdf](http://media.bvd.bs.ch/Standardisierte_Elemente_im_oeffentlichen_Raum_Normenkatalog.pdf)

*Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum*. Stadt Bern. 2011. Dostupné z: [http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell\\_ptk\\_sta/2012-01-handbuchbauen](http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell_ptk_sta/2012-01-handbuchbauen)

*Centres Detail Design Manual*. Brisbane City Council. 2011. Dostupné z: <http://www.brisbane.qld.gov.au/planning-building/planning-guidelines-tools/planning-guidelines/centres-detail-design-manual>

*Public Realm Design Manual*. Government of the District of Columbia: Office of Planning: District Department of Transportation. Dostupné z: [http://ddot.dc.gov/sites/default/files/dc/sites/ddot/publication/attachments/ddot\\_public\\_realm\\_design\\_manual\\_2011.pdf](http://ddot.dc.gov/sites/default/files/dc/sites/ddot/publication/attachments/ddot_public_realm_design_manual_2011.pdf)

*Designmanual for byrum og parker*. Københavns Kommune ved Teknik- og Miljøforvaltningen. 2007. Dostupné z: <http://www.kk.dk/~media/A59F2CD7F0A0421084A8958C9F3387F0.ashx>

*Tiefbauamt*. Stadträume. Stadt Zürich. 2010. Dostupné z: <https://www.stadt-zuerich.ch/stadtraeume.secure.html>

*Leitfaden zur Beantragung und zum Betreiben von Wirtschafts- und Sommergärten in Frankfurt am Main*. Stadt Frankfurt am Main: Dezernat II Planen und Bauen. 2012. Dostupné z: [http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/Au%C3%9Fengastronomie\\_Juni2012.pdf](http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/Au%C3%9Fengastronomie_Juni2012.pdf)

*Complete Streets Chicago*. Chicago Department of Transportation. 2013 Dostupné z: [http://www.pedbikeinfo.org/pdf/PlanDesign\\_SamplePlans\\_CS\\_Chicago2013.pdf](http://www.pedbikeinfo.org/pdf/PlanDesign_SamplePlans_CS_Chicago2013.pdf)

*Better Streets, Better Cities: a Guide to Street Design in Urban India*. The Institute for Transportation and Development Policy, The Environmental Planning Collaborative. 2011. Dostupné z: <https://go.itdp.org/display/live/Better+Streets,+Better+Cities>

*Design Manual for Urban Roads and Streets*. Department of Transport, Tourism and Sport and the Department of Environment, Community and Local Government of Ireland. 2014. Dostupné z: <http://www.environ.ie/en/Publications/DevelopmentandHousing/Planning/FileDownload,32669.en.pdf>

*Streetscape Guidance 2009: Executive Summary. A guide to better London Streets*. Transport for London. 2009. Dostupné z: <http://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/streetscape-guidance-2009-executive-summary.pdf>

*Référentiel conception et gestion des espaces publics*. Dostupné z: <http://www.grandlyon.com/Amenagement-urbain.4969.0.html>

*City of Melbourne. Street Furniture Plan 2005–2010*. 2005. Dostupné z: [https://www.melbourne.vic.gov.au/AboutCouncil/PlansandPublications/strategies/Documents/street\\_furniture\\_plan.PDF](https://www.melbourne.vic.gov.au/AboutCouncil/PlansandPublications/strategies/Documents/street_furniture_plan.PDF)

*City of New Haven Complete Streets Design Manual*. Complete Streets Steering Committee. 2010. Dostupné z: <http://www.aarp.org/content/dam/aarp/livable-communities/act/transportation/city-of-new-haven-complete-streets-design-manual-aarp.pdf>

*Street Design Manual*. New York City Department of Transportation. 2013. Dostupné z: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetsdesignmanual.shtml>

*Streetscape Design Manual: Nottingham City Centre*. Nottingham City Council. 2006. Dostupné z: <http://m.nottinghamcity.gov.uk/CHttpHandler.ashx?id=7140&p=0>

*Philadelphia complete streets design handbook*. Mayor's office of Transportation and Public Utilities. 2010. Dostupné z: [http://www.ssti.us/wp/wp-content/uploads/2014/01/Philly-CS-handbook\\_2013.pdf](http://www.ssti.us/wp/wp-content/uploads/2014/01/Philly-CS-handbook_2013.pdf)

*Bureau Binnenstad*. Binnenstad als City Lounge. Rotterdam. 2008. Dostupné z: <http://www.rotterdam.nl/DKC/Document/Binnenstadsplan%202008-2020.pdf>

*Designing streets: a policy statement for Scotland*. Edinburgh: Scottish Government. 2010. ISBN 978-075-5982-646. Dostupné z: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/307126/0096540.pdf>

Gehl Architects ApS. *Partitur des öffentlichen Raums: Planungshandbuch*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung. 2009. ISBN 978-390-2576-279. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008068.pdf>

COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT. *Manual for streets*. London: Thomas Telford Pub, 2007. ISBN 978-072-7735-010.

*Urban street design guide*. Washington: Island Press, 2013. ISBN 978-1-61091-494-9.

## LITERATURA POUŽITÁ V JEDNOTLIVÝCH KAPITOLÁCH

### B TYPOLOGIE

IPR, KVP. *Koncepce pražských břehů*. Praha: IPR, 2014.

ÍŠTOK, Rado. *Prostor pro lidi. Art and antiques*. Praha: Ambit Media, 2014, č. 03. ISSN 1213-8398, s. 47–48.

*Green Infrastructure*. Brussels: European Commission, 2010. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/environment/nature/info/pubs/docs/greeninfrastructure.pdf>

KISCH, Egon Erwin. *Pražská dobrodružství*. Praha: Svoboda, 1968. 251 s.

### C USPOŘÁDÁNÍ

POKORNÝ, Petr. *Sdílené prostory: síla v jednoduchosti*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2009.

CACH, Tomáš. *Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP*. 05/2009 + rozšířená pracovní verze 07/2010.

CACH, Tomáš a kol. *Praha cyklistická: brožura a výstava*. 2009 + 2010.

ČESKO. Vyhláška č. 30 ze dne 10. 1. 2001, o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11.

ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. 1. 1997, o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3.

ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. 9. 2000, o provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98.

ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006–01–01.

ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště: část 1: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut, 2007–05.

For the very young [online]. Fresdorf: EichterSpielgeräteGmbH, 2011 [cit. 26. 5. 2014]. Dostupné z: <http://www.richter-spielgeraete.de/for-the-very-young.html>

MHMP, OPP. *Restaurační zahrádky v památkově chráněném území hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hl. m. Prahy, 2013 [cit. 2014–03–28]. Dostupné z: [http://pamatky.praha.eu/public/b5/6b/3d/1517112\\_335428\\_MHMP\\_brozura\\_zahradky\\_2str\\_preview.pdf](http://pamatky.praha.eu/public/b5/6b/3d/1517112_335428_MHMP_brozura_zahradky_2str_preview.pdf)

*Politika územního rozvoje České republiky 2008*. Vyd. 1. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009. 86 s. ISBN 978-80-87318-04-1.

Rada hl. m. Prahy. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl.m. Praze do roku 2020*. 35. jednání Rady hl. m. Prahy 26. října 2010.

*Technické podmínky č. 218: Navrhování zón 30*. 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. 84 s. ISBN 978-80-86502-01-4.

Usnesení RHMP č. 463: tisk R 12685 ze dne 18. 3. 2014.

#### C.2.7 Hřiště

NADACE PROMĚNY. Rozhovor s Michaelem Grasemannem. In: *Youtube* [online]. 11. 4. 2014 [cit. 2014–05–26]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=fCM9kqtANIo&list=UUBV1qo9N3WIDkTZHA65DyvA>

#### C.2.8 Hospodaření sdešťovou vodou

VÍTEK, Jiří. *Odvodňování urbanizovaných území podle principů udržitelného rozvoje. Urbanismus a územní rozvoj*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2008, roč. 11, č. 4. Dostupné z: [http://www.jvprojektvh.cz/photo/sekce/file/2008-06-09\\_JVPVH.pdf](http://www.jvprojektvh.cz/photo/sekce/file/2008-06-09_JVPVH.pdf)

VÍTEK, Jiří. O hospodaření s dešťovou vodou a cestě k němu, na které stojíme my i naše zvyky. *Vodní hospodářství*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010, č. 2, s. 331–334.

*Přírodě blízké odvodnění dopravních ploch v sídlech: odvodnění v Bavorsku nepodléhající povolení*. Praha: Ústav pro ekopolitiku pro Ministerstvo zemědělství České republiky, 2006. 40 s. ISBN 80-903244-8-7. Dostupné z: [http://eagri.cz/public/web/file/32514/Prirode\\_blizke\\_odvodneni\\_dopravnich\\_ploch\\_v\\_sidlech.pdf](http://eagri.cz/public/web/file/32514/Prirode_blizke_odvodneni_dopravnich_ploch_v_sidlech.pdf)

## D PRVKY

### D.1 Materiály a povrchy

ČESKO. Vyhláška č. 398 ze dne 5. 11. 2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009.

ČSN 67 3067. *Označování a hodnocení barevných odstínů nátěrů*. Praha: Český normalizační institut, 1994–03.

ČSN 73 6131. *Stavba vozovek: Kryty z dlažeb a dílců*. Praha: Český normalizační institut, 2010–02.

ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006–01.

ČSN EN 1338. *Betonové dlažební bloky: Požadavky a zkušební metody*. Praha: Český normalizační institut, 2004–12.

ČSN EN 1339. *Betonové dlažební desky: Požadavky a zkušební metody*. Praha: Český normalizační institut, 2004–12.

ČSN EN 1340. *Betonové obrubníky: Požadavky a zkušební metody*. Praha: Český normalizační institut, 2004–12.

ČSN EN 1341. *Desky z přírodního kamene pro venkovní dlažbu: Požadavky a zkušební metody*. Praha: Český normalizační institut, 2003–03.

ČSN EN 1342. *Dlažební kostky z přírodního kamene pro venkovní dlažbu: Požadavky a zkušební metody*. Praha: Český normalizační institut, 2003–03.

ČSN EN 1343. *Obrubníky z přírodního kamene pro venkovní dlažbu: Požadavky a zkušební metody*. Praha: Český normalizační institut, 2003–03.

MONZER, Ladislav. *Osvětlení Prahy: proměny sedmi století*. Praha: FCC Public, 2003. 155 s. ISBN 80-86534-04-9.

ŠPAČEK, Ladislav. *Příloha věstníku Klubu Za starou Prahu: Mozaiková dlažba a pražské chodníky*. Praha: Klub Za starou Prahu, 2009, č. 2, 16 s.

### D.2 Stromy a vegetace

ČSN 83 9001. *Sadovnictví a krajinářství: Terminologie: Základní odborné termíny a definice*. Praha: Český normalizační institut, 1999–06.

ČSN 83 9011. *Technologie vegetačních úprav v krajině: Práce s půdou*. Praha: Český normalizační institut, 2006–02.

ČSN DIN 18 920. *Sadovnictví a krajinářství: Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech*. Praha: Český normalizační institut, 1997–02.

ČSN 83 9021. *Technologie vegetačních úprav v krajině: Rostliny a jejich výsadba*. Praha: Český normalizační institut, 2006–02.

ČSN 83 9031. *Technologie vegetačních úprav v krajině: Travníky a jejich zakládání*. Praha: Český normalizační institut, 2006–02. *Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze*. BNV Consulting. Praha. 2010, 50 s.

Mendelova univerzita v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta. SPPK A02 001:2013. *Standardy péče o přírodu: Arboristické standardy: Výsadba stromů*. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2013, 48 s.

ŠTĚPÁN, Václav. *Stromy v ulicích a na parkovištích: příručka pro pracovníky městské správy, zpracovatele územně plánovací dokumentace, projektanty staveb, projektanty sadovnických úprav*. Plzeň: Správa veřejného statku města Plzně, 2003. 54 s.

### D.3 Dopravní a technická infrastruktura

ČESKO. Vyhláška č. 30 ze dne 31. 1. 2001, o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11.

ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. 1. 1997, o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3.

ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 1. 1. 1995, o dráhách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79.

ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. 9. 2000, o provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98.

ČSN 73 6005. *Prostorové uspořádání sítí technického vybavení*. Praha: Český normalizační institut, 1994–09.

ČSN 73 6101. *Projektování silnic a dálnic*. Praha: Český normalizační institut, 2004–10.

ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006–01.

ČSN 73 6201. *Projektování mostních objektů*. Praha: Český normalizační institut, 2010–08.

ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut, 2007–05.

ČSN 74 3305. *Ochranná zábradlí: Základní ustanovení*. Praha: Český normalizační institut, 2008–01.

*Technické podmínky č. 65: Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2002. 156 s.

*Technické podmínky č. 81: Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích*. 1. vydání schváleno Ministerstvem dopravy a spojů 7. 5. 1996 pod č. j. 17 631/96-230, 2. vydání schváleno Ministerstvem dopravy k 15. 4. 2006 pod č. j. 243/2006-120-STSP/2.

*Technické podmínky č. 133: Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005. 84 s.

*Technické podmínky č. 186: Zábradlí na pozemních komunikacích*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2007. 24 s.  
*Technické podmínky č. 218: Navrhování zón 30*. 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. 84 s. ISBN 978-80-86502-01-4.

Usnesení RHMP č. 95: *tisk R-5724*. 2012. Zásady a technické podmínky pro zásahy do povrchů komunikací a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě. TSK.

#### D.4 Venkovní osvětlení

ČSN EN 12464–2. *Světlo a osvětlení: Osvětlení pracovních prostorů: Venkovní prostory*. Praha: Český normalizační institut, 2008–7.

#### D.5 Mobiliář

ČESKO. Vyhláška č. 326 ze dne 11. 9. 2000, o způsobu označování ulic a ostatních veřejných prostranství. In: *Sbírky vyhlášek České republiky*. 2000, částka 90.

ČESKO. Zákon č. 131 ze dne 13. 4. 2000, o hlavním městě Praze. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 39.

ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2010–02.

ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut, 2007–05.

KROLL. *Manuál pro tvorbu informačních tabulí staveb hl. m. Prahy. Verze 2* [online]. Praha: Magistrát hl. m. Prahy [cit. 2014–03–28]. Dostupné z: [http://www.praha.eu/public/e4/a9/9d/1402513\\_262479\\_Praha\\_info\\_panely\\_staveb\\_manual\\_03\\_2012\\_n3.pdf](http://www.praha.eu/public/e4/a9/9d/1402513_262479_Praha_info_panely_staveb_manual_03_2012_n3.pdf)

MHMP. *Grafický manuál pro vytvoření jednotného vzhledu pražských uličních tabulí*. Praha: MHMP, 2013.

MHMP. Vyhláška č. 8 ze dne 30. 5. 2008, o udržování čistoty na ulicích a jiných veřejných prostranstvích. In: *Sbírky vyhlášek hl. m. Prahy*. 2008.

MHMP. Vyhláška č. 26 ze dne 29. 11. 2005. Nařízení, kterým se zakazuje reklama šířená na veřejně přístupných místech mimo provozovnu. In: *Sbírka vyhlášek hl. m. Prahy*. 2005.

MHMP, OPP. *Firemní označení, reklamní a informační zařízení v památkově chráněném území hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hl. m. Prahy, 2013 [cit. 2014–03–28]. Dostupné z: [http://pamatky.praha.eu/public/13/c6/4c/1560077\\_364591\\_MHMP\\_brozura\\_reklamy\\_2str\\_preview.pdf](http://pamatky.praha.eu/public/13/c6/4c/1560077_364591_MHMP_brozura_reklamy_2str_preview.pdf)

MHMP, ZIO. *Materiál k projednání návrhu na řešení problematiky reklamy v hlavním městě Praze se zaměřením na Pražskou památkovou rezervaci*. Praha. 2013.



## E.2 Autoři

### Vedoucí projektu

Ing. arch. Pavla Melková

### Vedoucí zpracovatelského týmu

MgA. Žofie Raimanová

### A Úvod

Ing. arch. Pavla Melková,

Ing. arch. Jan Kadlas, MgA. Žofie Raimanová

### B Typologie

Ing. arch. Kateřina Frejlichová, Ing. arch. Pavla Melková

### C Uspořádání

Ing. arch. Tomáš Cach, Ing. arch. Zuzana Kuldová,

Ing. arch. Pavla Melková, Ing. arch. Martin

Špičák (C.2.7), Ing. Štěpán Špoula (C.2.8)

### D Prvky

#### D.1 Materiály a povrchy

Ing. arch. Jan Harciník

Ing. arch. Pavla Melková, MgA. Žofie Raimanová

#### D.2 Stromy a vegetace

Ing. arch. Vladimír Sitta, Ing. Štěpán Špoula,

Ing. arch. Pavla Melková

#### D.3 Dopravní prvky a technická infrastruktura

Ing. arch. Jan Harciník,

Ing. arch. Tomáš Cach (D.3.2.1, D.3.3),

Ing. arch. Pavla Melková, MgA. Žofie Raimanová

#### D.4 Venkovní osvětlení

Ing. Petr Žák, Ph.D.

Ing. arch. Pavla Melková, Ing. arch. Simona

Švecová, MgA. Žofie Raimanová

#### D.5 Mobiliář

MgA. Marek Kandrata, Ing. arch. Martin Špičák

Ing. arch. Tomáš Cach (D.5.2),

Ing. arch. Jan Harciník (D.5.7),

Ing. arch. Pavla Melková, MgA. Žofie Raimanová (D.5.6)

#### D.6 Objekty a zařízení pro služby

MgA. Marek Kandrata, Ing. arch. Martin Špičák

Ing. arch. Kateřina Frejlichová,

Ing. arch. Pavla Melková, Ing. arch. Radek Novotný

#### D.7 Objekty k usnadnění pohybu a přístupu

MgA. Marek Kandrata, Ing. arch. Martin Špičák

Ing. arch. Kateřina Frejlichová,

Ing. arch. Pavla Melková, Ing. arch. Radek Novotný

#### D.8 Venkovní reklama

MgA. Marek Kandrata, Ing. arch. Martin Špičák

Ing. arch. Vladimír Fialka, Ing. arch. Pavla Melková

#### D.9 Umění na veřejných prostranstvích

MgA. Žofie Raimanová, Ing. arch. Pavla Melková

**AUTOŘI ODBORNÝCH KOMENTÁŘŮ**

PhDr. Richard Biegel, Ph.D.  
 doc. Ing. arch. Jakub Cígler, Assoc. AIA  
 doc. Ing. arch. Miroslav Cikán  
 Ing. arch. Petr Hlaváček  
 doc. Ing. arch. Jan Jehlík  
 Ing. arch. akad. arch. Jiří Klokočka  
 doc. Ing. arch. Michal Kohout  
 doc. PhDr. Petr Kratochvíl, CSc.  
 Ing. arch. Zdeněk Lukeš  
 Ing. arch. Petr Malinský  
 Ing. arch. MgA. Osamu Okamura  
 JUDr. PhDr. Jiří Plos  
 Ing. arch. Boris Redčenkov  
 prof. Dipl.-Ing. Ivan Reimann  
 Ing. arch. Robert Sedlák  
 Ing. Josef Souček  
 Ing. arch. Jan Tabor  
 PhDr. Jana Tichá  
 Ing. arch. Jaroslav Zima

**ÚČASTNÍCI PRACOVNÍCH SKUPIN**

(Témata: Mobilita, Procesy, Rovnost v užívání,  
 Sítě technické infrastruktury, Správci sítí,  
 Stromořadí, Typologie, Vegetační prvky):

Ing. arch. Anna Anděrová (MZO MHMP), Ing. Jan Bayerle  
 (INFR IPR), Ing. Ivan Bednář (OZP MHMP),  
 Ing. Jan Bouček (OMI MHMP), Ing. arch. Petr Bouřil,  
 Mgr. Eliška Bradová (SPI IPR), Ing. F. Brašna (Sjednocená  
 organizace nevidomých a slabozrakých, o. s.),  
 Ing. Samuel Burian (SZKT, o. s.), Ing. Věra Bursíková  
 (Eltodo, a. s.), doc. Ing. arch. Miroslav Cikán, Ing. Alice  
 Dědečková (MZO MHMP), Mgr. Tomáš Dolanský  
 (OSM MHMP), Ing. Martina Dolečková (OPP MHMP),  
 Mgr. Viktor Dudr (Sjednocená organizace nevidomých  
 a slabozrakých, o. s.), Ing. Radmila Fingerová (FA ČVUT),  
 MgA. Ing. arch. Michal Fišer, Ing. Marek Hamata  
 (ČZU), Ing. arch. Petr Hlaváček, David Hora, DiS.  
 (SZKT, o. s.), Ing. arch. Marie Janíčková (KMP IPR),  
 doc. Ing. arch. Jan Jehlík, Mgr. Magdaléna Jelínková  
 (MZO MHMP), Ing. Magdalena Kaščáková,  
 Ing. Ladislav Kejha (SZKT, o. s.), Ing. Tomáš Kocourek  
 (PREdistribuce, a. s.), doc. Ing. arch. Michal Kohout,  
 Mgr. Jaroslav Král (PREdistribuce, a. s.),  
 Ing. arch. Petr Kratochvíl, Ing. Aleš Krejča (ODA MHMP),  
 Ing. arch. Petr Lešek, Mgr. Jaroslav Mach (RFD MHMP),  
 Ing. Jan Machala (TSK hl. m. Prahy), Ing. Marie  
 Málková (Pražská organizace vozíčkářů, o. s.),  
 Ing. Zdeňka Mladá (NPÚ), Ivana Nádherná (Pražská  
 teplárenská, a. s.), Ing. David Nováček (ODA MHMP),  
 Ing. Jiří Nováček (PREdistribuce, a. s.), Michal Novák,  
 Petr Novák (Pražská plynárenská distribuce, a. s.),

Ing. Vojtěch Novotný (ROPID), Ing. Jitka Pohludková  
 (TSK hl. m. Prahy), Ing. arch. Zdenka Poliačiková  
 (NPÚ ÚOP MHP), Tomáš Prousek (ROPID),  
 Michal Rada, Ing. Hana Rozsypalová (PVS, a. s.),  
 Ing. arch. Robert Sedlák (Nadace Partnerství, o. p. s.),  
 Mgr. Jiří Skalický (OPP MHMP), Ing. Karel Slánský  
 (INFR IPR), Ing. Josef Souček, Ing. Aleš Steiner,  
 Ing. Radka Šatoletová (NPÚ ÚOP MHP), Ing. Marie  
 Šleglová (MZO MHMP), PhDr. Ladislav Špaček (NPÚ),  
 Ing. Jan Špilar (KMP IPR), Ing. Roman Štěpánek  
 (TSK hl. m. Prahy), Ing. Jan Šurovský, Ph.D.  
 (DP hl. m. Prahy, a. s.), Ing. Jitka Thomasová,  
 PhDr. Jana Tichá, Ing. arch. Filip Tittl, Ing. arch. Jan  
 Tomandl (Pražská organizace vozíčkářů, o. s.), Tomáš Uhlík  
 (RFD MHMP), Ing. Jan Verner (Pražská teplárenská, a. s.),  
 Ing. Jakub Zajíček (INFR IPR), Ing. Marek Zđeradička  
 (INFR IPR), Mgr. Jindřich Zenger (Pražská plynárenská  
 distribuce, a. s.), Ing. arch. Jaroslav Zima

**KONZULTANTI**

MgA. Pavel Karous, Mgr. Tereza Vohryzková

## FOTOGRAFIE

Archiv KVP IPR: 055, 190, 574

IPR Praha (ortofoto): 001, 002, 003, 004, 005, 006

Ing. arch. Tomáš Cach: 013, 014, 028, 041, 065, 068, 070, 071, 072, 073, 074, 075, 076, 077, 078, 079, 080, 081, 083, 084, 088, 090, 095, 096, 101, 102, 103, 105, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134–176, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 199, 203, 218, 219, 220, 225, 226, 234, 237, 238, 241, 309, 310, 334, 352, 356, 357, 358, 359, 360, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 386, 387, 390, 393, 397, 424, 430, 431, 459, 460, 475, 506, 531, 534, 560, 578, s01

Ing. arch. Kateřina Frejlichová: 011, 015, 027, 030, 031, 036, 039, 043, 045, 056, 058, 059, 061, 066, 092, 093, 097, 100, 191, 192, 204, 274, 278, 279, 281, 282, 284, 285, 291, 297, 425, 428, 444, 446, 447, 453, 483, 484, 489, 492, 500, 511, 558, 564, 565, 570, 588, 591, 601

Ing. arch. Jan Hrciník: 032, 051, 086, 091, 106, 125, 184, 185, 196, 198, 200, 205, 208, 209, 210, 212, 215, 221, 222, 223, 224, 230, 231, 232, 236, 242, 252, 253, 254, 256, 257, 259, 260, 262, 265, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 275, 286, 292, 298, 299, 300, 302, 303, 305, 316, 327, 348, 349, 350, 351, 353, 355, 361, 362, 364, 365, 366, 370, 372, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 388, 416, 422, 437, 439, 452, 457, 472, 480, 485, 486, 487, 488, 490, 491, 495, 496, 497, 498, 499, 501, 502, 503, 504, 505, 507, 509, 510, 513, 521, 530, 545, 563, 581, 582, 583, 587

Ing. arch. Jakub Hendrych: 009, 026, 193, 206, 239, 249, 264, 280, 304, 391, 394, 396, 420, 450, 467, 468, 493, 519, 520, 538, 540, 541, 542, 546, 562, 567, 576

Ing. arch. Jan Kadlas: 228, 233, 445

Veronika Kučerová: 053, 062, 067, 085, 094, 104, 246, 455, 532, 533, 556, 559, 566, 599

Ing. arch. Zuzana Kuldová: 017, 019, 023, 033, 034, 038, 047, 069, 082, 089, 098, 099, 108, 189, 194, 227, 235, 240, 261, 270, 277, 290, 308, 311, 371, 389, 426, 451, 463, 537, 539, 543, 548, 552, 555, 569

MgA. Marek Kunderata: 197, 201, 202, 229, 258, 283, 418, 429, 440, 449, 470, 481, 482, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 535, 580, 584, 590

Ing. arch. Pavla Melková: 250, 273, 295, 296

Ing. arch. Radek Novotný: 060, 458, 595

MgA. Žofie Raimanová: 025, 050, 186, 187, 188, 207, 211, 217, 244, 245, 247, 248, 251, 255, 263, 293, 301, 307, 312, 313, 314, 342, 354, 367, 368, 369, 373, 392, 395, 415, 417, 419, 427, 432, 433, 436, 438, 441, 469, 473, 476, 477, 494, 508, 514, 515, 516, 518, 536, 544, 553, 572, 575, 586, 596

Ing. akad. arch. Jan Šepka: 306

Ing. arch. Martin Špičák: 010, 022, 294, 442, 462, 464, 478, 550, 568, 571, 577, 579, 589, 592, 593

Ing. Štěpán Špoula: 029, 042, 054, 064, 195, 319, 325, 326, 329, 332, 333, 335, 336, 337, 338, 340, 343, 346, 347, 471, 474, 554, 557, 585

## DALŠÍ ZDROJE

(Šíření těchto fotografií je možné pouze se souhlasem jejich autorů nebo dle licence.)

edit! architekti: 547

Ing. arch. Adam Gebrian: 007, 008, 012, 018, 020, 024, 048, 087, 180, 213, 214, 216, 276, 287, 288, 289, 315, 421, 423, 448, 465, 466, 512, 517, 522, 523, 549, 561, 573

Ing. Marie Gelová: 063

MgA. Ester Havlová: 597 (licence CC-BY-SA)

Bc. Zdeňka Havlová: 049

Bc. Tamara Horová: 044, 046

Ing. Pavel Jahelka: 363

Michał Kaczmarzyk: 401

MgA. Pavel Karous: 594, 598, 600, 602, 603

Mmcitě: 434, 435, 456

BcA. Jolana Amazouz Moravcová: 243

Ing. Vojtěch Novotný: 115, 123, 454, 461

Ing. arch. Vladimír Sitta: 317, 318, 320, 321, 322, 323, 324, 328, 330, 331, 341, 345

Aleš Šteiner: 339

Ing. arch. Filip Tittl: 016, 037, 057, 133, 344

TMH Architekten Többen und Mueller-Haagen + Jörn Simonsen: 551

Marek Volf: 052

Ing. arch. Tomáš Zdvihal: 398

Bc. Barbara Zedková: 021

Ing. arch. Ondřej Zemánek: 443

Bc. Jan Zrzavý: 040

Ing. Petr Žák, Ph.D.: 399, 400, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414

MANUÁL tvorby  
veřejných prostranství  
hlavního města Prahy

—  
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
Sekce detailu města  
Kancelář veřejného prostoru  
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2  
—  
[www.iprpraha.cz/manual](http://www.iprpraha.cz/manual)

AUTORSKÝ TÝM KANCELÁŘE VEŘEJNÉHO PROSTORU:

Ing. arch. Pavla Melková  
MgA. Žofie Raimanová

Ing. arch. Tomáš Cach, Mgr. Daniela Doležalová, Ing. arch. Vladimír Fialka,  
Ing. arch. Kateřina Frejlichová, Ing. arch. Jan Harciník, Ing. arch. Jakub Hendrych,  
Ing. arch. Jan Kadlas, Veronika Kučerová, Ing. arch. Zuzana Kuldová,  
MgA. Marek Kandrata, Ing. arch. Radek Novotný, Ing. akad. arch. Jan Šěpka,  
Ing. arch. Martin Špičák, Ing. Štěpán Špoula

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE:

JUDr. PhDr. Jiří Plos, Ing. arch. Vladimír Sitta, Ing. Petr Žák, Ph.D.

ILUSTRACE: MgA. Marek Kandrata

SCHÉMATA: Ing. arch. Tomáš Cach, Jakub Benda,  
Ing. arch. Zuzana Kuldová, Ing. arch. Vladimír Sitta

GRAFICKÝ NÁVRH / SAZBA: Ing. arch. Jakub Hendrych, Ing. arch. Zuzana Kuldová,  
Ing. arch. Kateřina Dolejšová (koncept/supervize)

JAZYKOVÁ KOREKTURA: PhDr. Nataša Macháčová

dotisk prvního vydání / 290 stran

© IPR/SDM/KVP, Praha, 2014–09

Manuál tvorby veřejných prostranství vydal v roce 2014 v Praze

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Samostatné obrazy, text i dílčí části je možné (s ohledem na autorský zákon) šířit, kopírovat a rozmnožovat libovolnou technikou.

Rozsáhlejší citaci nebo vyšší náklad je nutné dojednat s vydavatelem.

Vždy je nutné uvést zdroj.

ISBN 978-80-87931-11-0 (pdf)



