MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

JIHLAVA

ATELIÉR URBANISMUS
ANNA ZÍKOVÁ
ATELIÉR CIKÁN ZS 2020/2021
DOC. ING. ARCH MIROSLAV CIKÁN
ING. ARCH. VOJTĚCH ERTL
FA ČVUT

OBSAH

0. úvod

1. analýzy

1.1. SWOT

1.2. plochy veřejných prostranství

1.3. důležité veř. budovy, služby a prostranství

1.4. život v Jihlavě

2. typologie

2.1. hlavní
- 2.1.1. ulice
- 2.1.2. náměstí
- 2.1.3. park
- 2.1.4. řeka

2.2. doplňkové
- 2.2.1. veřejná prostranství veř. budov
- 2.2.2. průchody
- 2.2.3. veřejná prostranství sídlišť
- 2.2.4. veřejně přístupné areály
- 2.2.5. veřejně přístupné vnitrobloky
- 2.2.6. v. p. dopravní infrastruktury

3. uspořádání

3.1. uliční profily
- 3.1.1. sdílený prostor
- 3.1.2. klidné a zklidněné ulice
- 3.1.3. významné ulice
- 3.1.4. ulice zatížené mot. dopravou

3.2. součásti veřejných prostranství
- 3.2.1. pěší prostory
- 3.2.2. prostory pro cyklisty
- 3.2.3. vozovky
- 3.2.4. křižovatky a křížení provozů
- 3.2.5. zastávky hromadné dopravy
- 3.2.6. parkování
- 3.2.7. prostory pro děti a mládež

4. prvky

4.1. materiály a povrchy

4.2. vegetace

4.3. mobiliář

4.4. objekty pro služby

4.5. dopravní prvky

4.6. venkovní osvětlení

4.7. umění

4.8. reklama

5. zdroje

0. ÚVOD

0.0.0. ÚVOD

V rámci atelieru urbanismu jsem se věnovala analýze života v městě Jihlavě a hledání důvodu, proč z lidé z Jihlavy odchází bydlet za město a toho, proč Jihlava není živým městem. Důkladně jsem zanalyzovala veřejná prostranství a zabývala se tím, jaké změny ve veřejném prostoru by lidem mohly zpříjemnit pobyt v něm a oživit tak město. Mým cílem bylo vytvořit Manuál tvorby veřejných prostranství pro Jihlavu.

Po prostudování dostupných podkladů jako jsou nejrůznější dokumenty (různé strategie, akční plány, komunitní plán, územní plán...) vytvořené pro rozvoj města Jihlavy a dalších měst, přečtení platných zákonů, vyhlášek a norem, brouzdání po internetových fórech a ulicemi Jihlavy, vznikl tento dokument. Měl být jakýmsi základním podkladem pro koncepční přístup k rozvoji veřejných prostranství v Jihlavě.

Manuál tvorby veřejných prostranství pro Jihlavu je třeba doplnit návrhem strategie jeho uplatňování a následně akčním plánem.

1. ANALÝZY

1.1. SWOT

S

dvorky
průhledy
trolejbusy
pivovar Ježek
krásná krajina
blízkost přírody
drobná náměstí
areál letního kina
zoologická zahrada
jedinečná typologie
celkově lidské měřítko
zachovalá historická zástavba
poměrně dobrá konektivita míst
kulturní akce (hlavně mfdf, ale i menší)

W

roztříštěnost
málo cyklotras
nezaměstnanost
odchod mladých lidí
čistota veřejných prostor
kvalita údržby komunikací
místa bez sociální kontroly
veřejné prostranství je vágní
špatná pěší dostupnost služeb
neexistující hyearchie dopravy
nevlídné prostředí velkých ulic
mimo centrum hlavně monofunkce
malá atraktivita většiny pěších tras
síť služeb posouvající se mimo centrum
absence života v ulicích (obzvlášť večer)
poměrně drahé bydlení (koupě i pronájmy)
chátrání domů, které jsou v majetku města
neexistující hyearchie veřejných prostranství
neupravená a nefunkční veřejná prostranství
nevhodné stromy v centru města (jehličnany)
neupravená prostranství u významných budov
nedostatečný úklid a údržba veřejného prostranství
současný mobiliář je nefunkční, chybí kvalitní pobytový mobiliář
doprava a parkování určují veřejný prostor (město je parkoviště)

O

zvýšit intenzitu lidí, jejich pohybu, dějů (->zvýšení bezpečnosti)
odstranění barier (fyzických, mentálních, sociálních i funkčních)
pěší pohyb, cyklistická a veřejná doprava nad automobilovou
rozdělení cest na ty po městě a mimo něj (auta mimo město)
oprava/úprava stávajicích objektů a nalezení jejich využití
vytvoření P+R, B+R, K+R, parkování pro zásobování
snížit počet aut, co ve městě většinu času jen stojí
udržení lidského měřítka jeho doplnění, kde chybí
zklidnění automobilové dopravy uvnitř města
úprava stávajicích prostranství (přívětivost)
zlepšení orientace v městském prostoru
zahuštění (plomby z nové architektury)
vytvoření nových pobytových míst
vytvořit příležitosti pro život večer
akupunktura veřejného prostoru
propojení zelené infrastruktury
zvýraznit historické kvality
klidné pěší a obytné zóny
dostat život do jihlavy
kola místo aut
prostupnost
bikesharing
dostupnost

T

další odchod mladých - > demografické stárnutí obyvatelstva
další vylidňování centra (kvůli bydlení i službám)
vystěhování téměř všech služeb na okraj města
shlukování funkcí do monofunkčních celků
další zaplavování nevhodným mobiliářem
další chátrání historických domů
zvyšování intenzity dopravy
lidé chtějí JEN parkoviště
růst nezaměstnanosti
že to tam lidi zprasej
zaplavení reklamou
uzavřenost areálů

1.2. PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

MĚKKÉ UPRAVENÉ PLOCHY

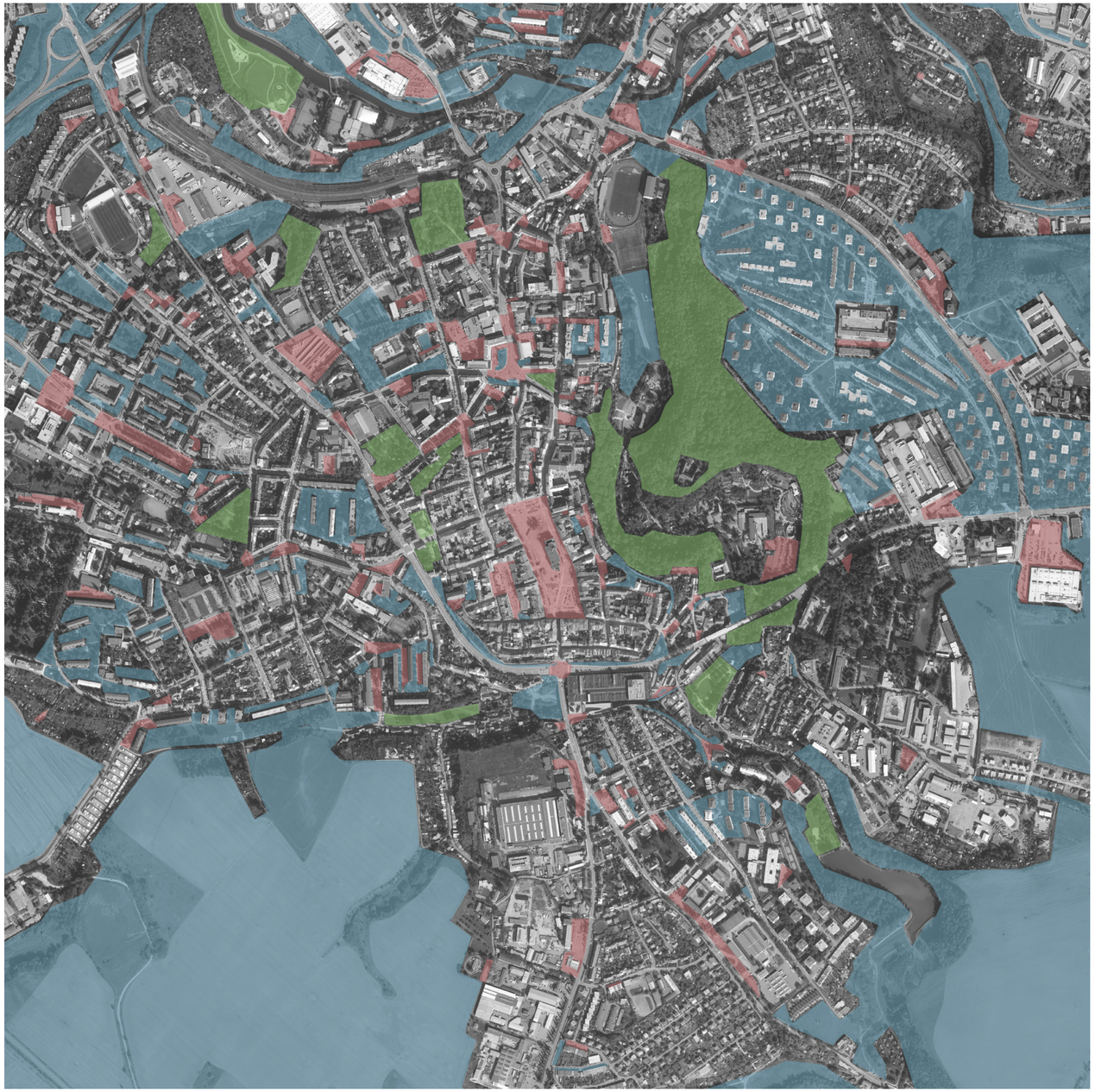
Veřejná prostranství, pro které byly zvoleny převážně měkké materiály. Jedná se o parky, parkově upravená náměstí, veřejné zahrady apod. Jsou vhodně pojednaná a udržovaná.

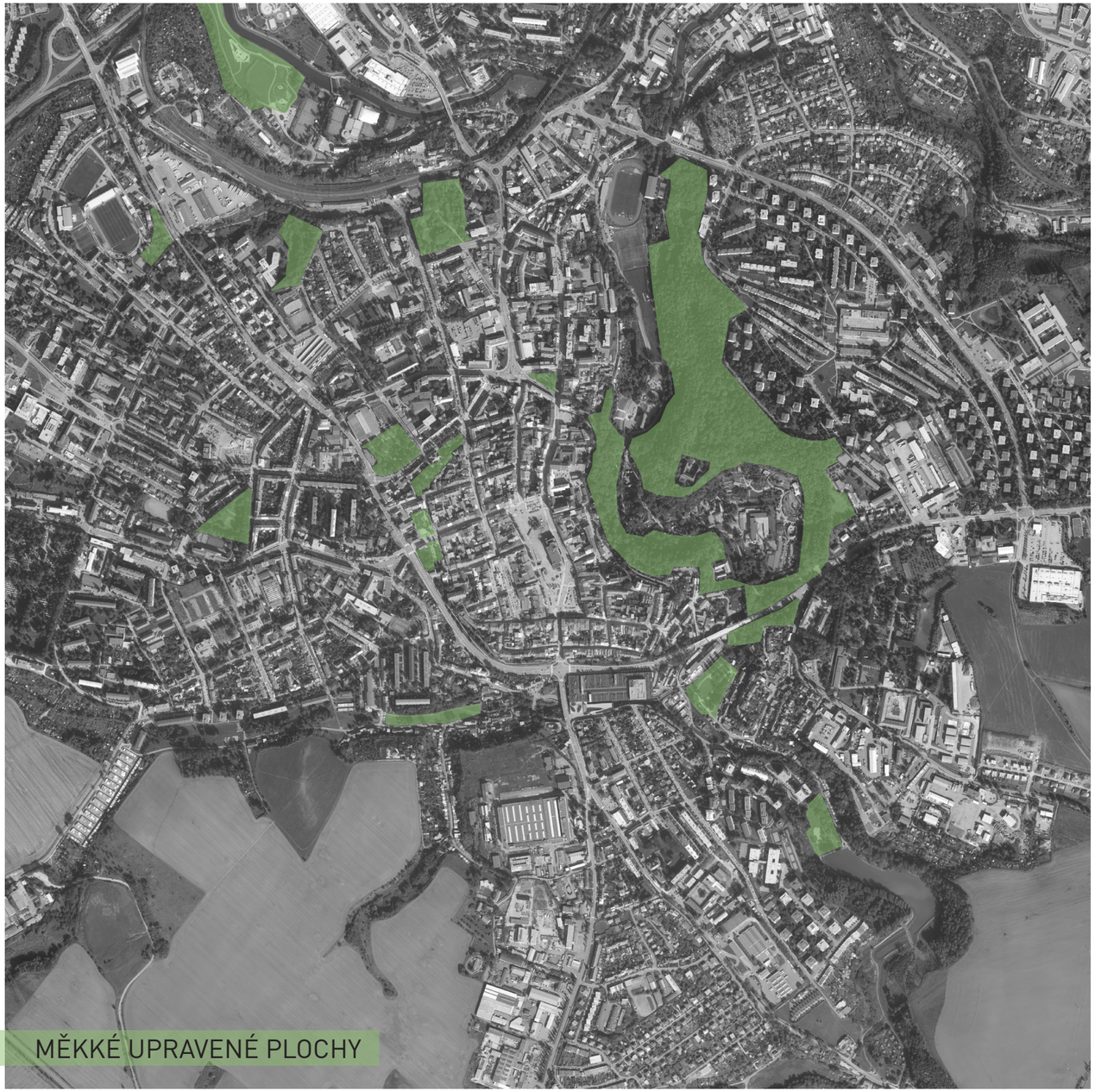
MĚKKÉ NEUPRAVENÉ PLOCHY

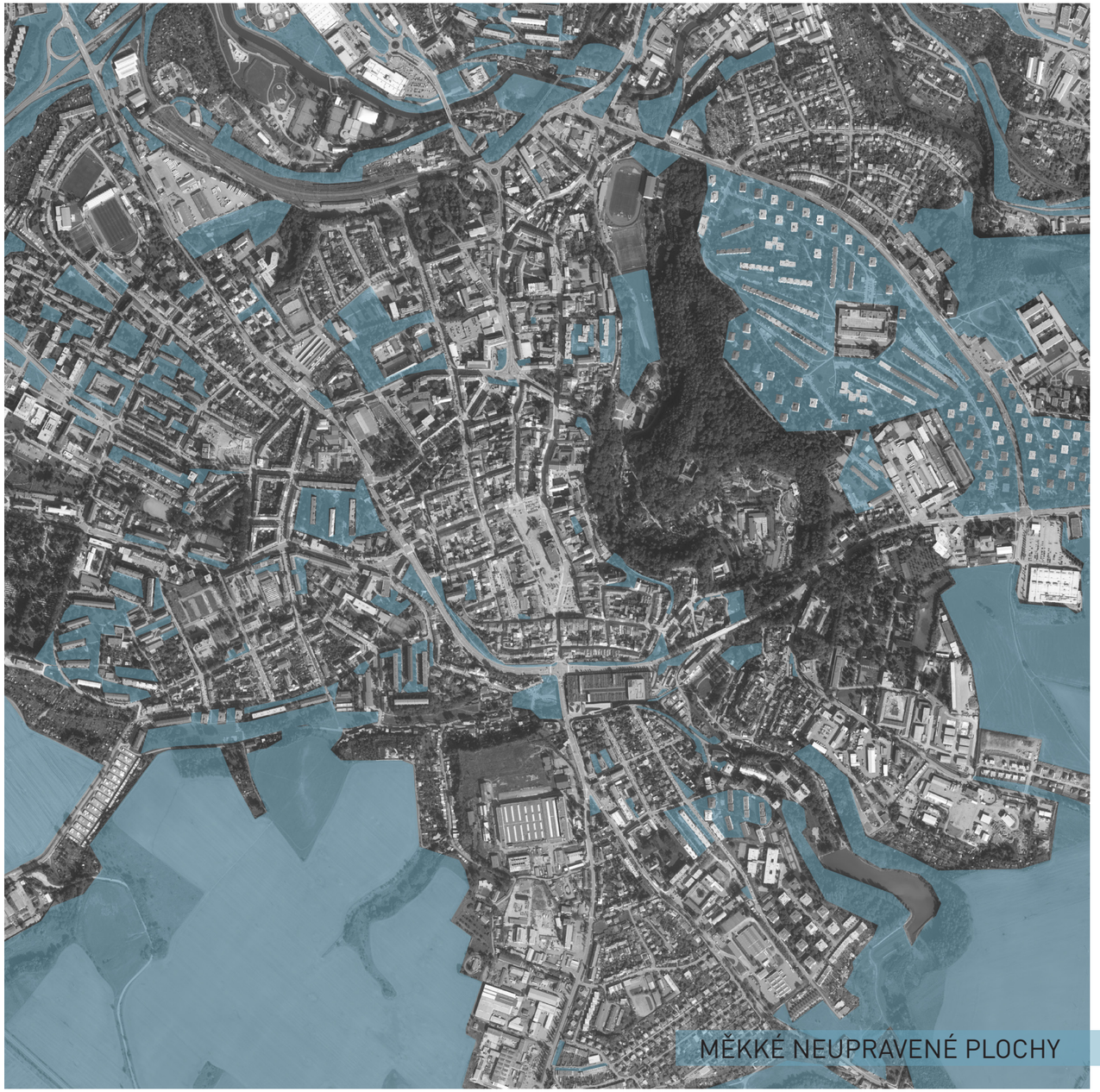
Veřejná prostranství, na kterých najdeme převážně měkké materiály. Jedná se o plochy se zatravněným zbytkovým prostorem, pásy zolační zeleně a dlaší nekultivované a neudržované plochy. Je zde potřeba navrhnout úpravy a určit subjekty, které budou za tyto úpravy zodpovědné a následně budou mít i na starosti správu těchto ploch.

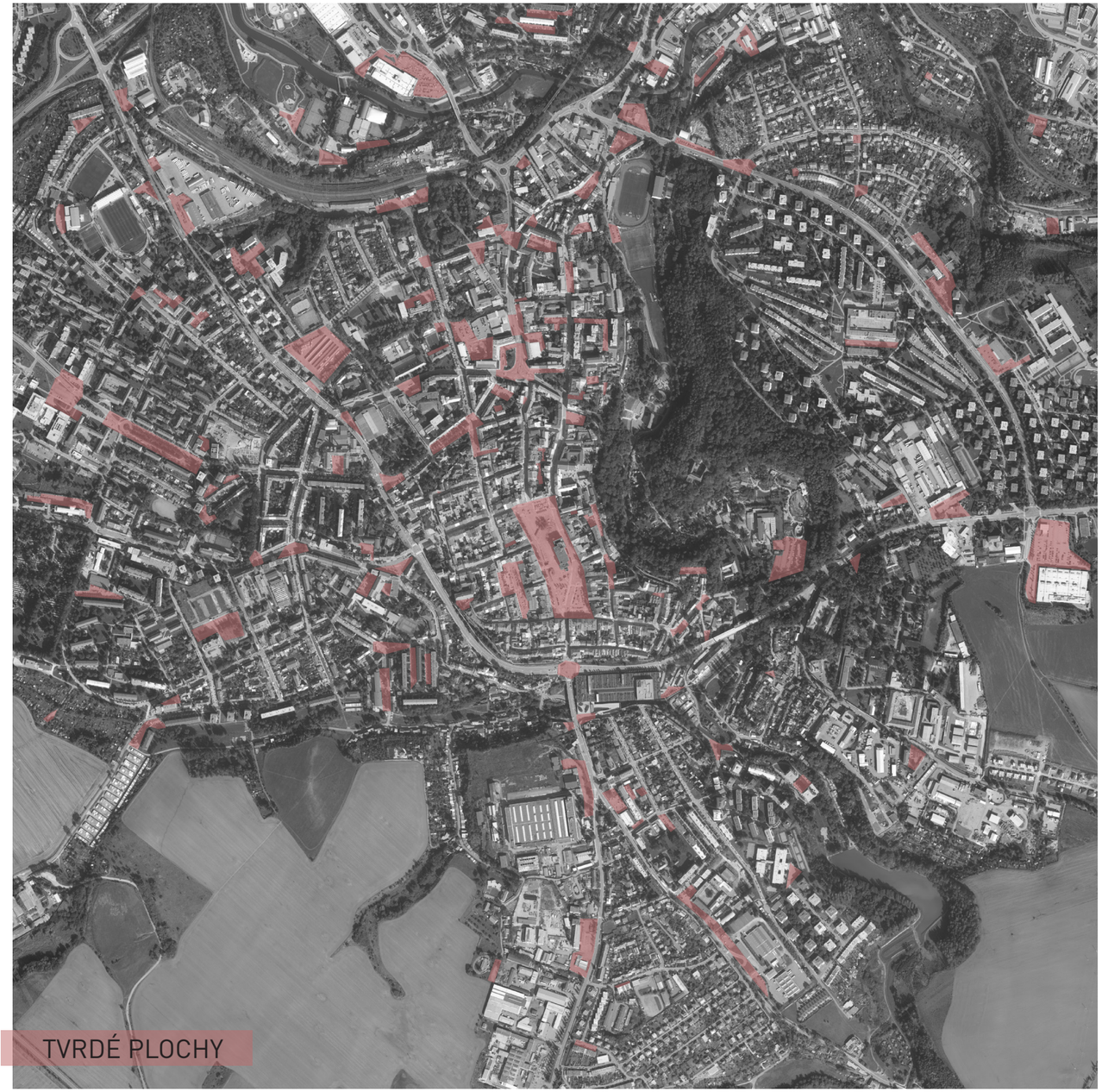
TVRDÉ PLOCHY

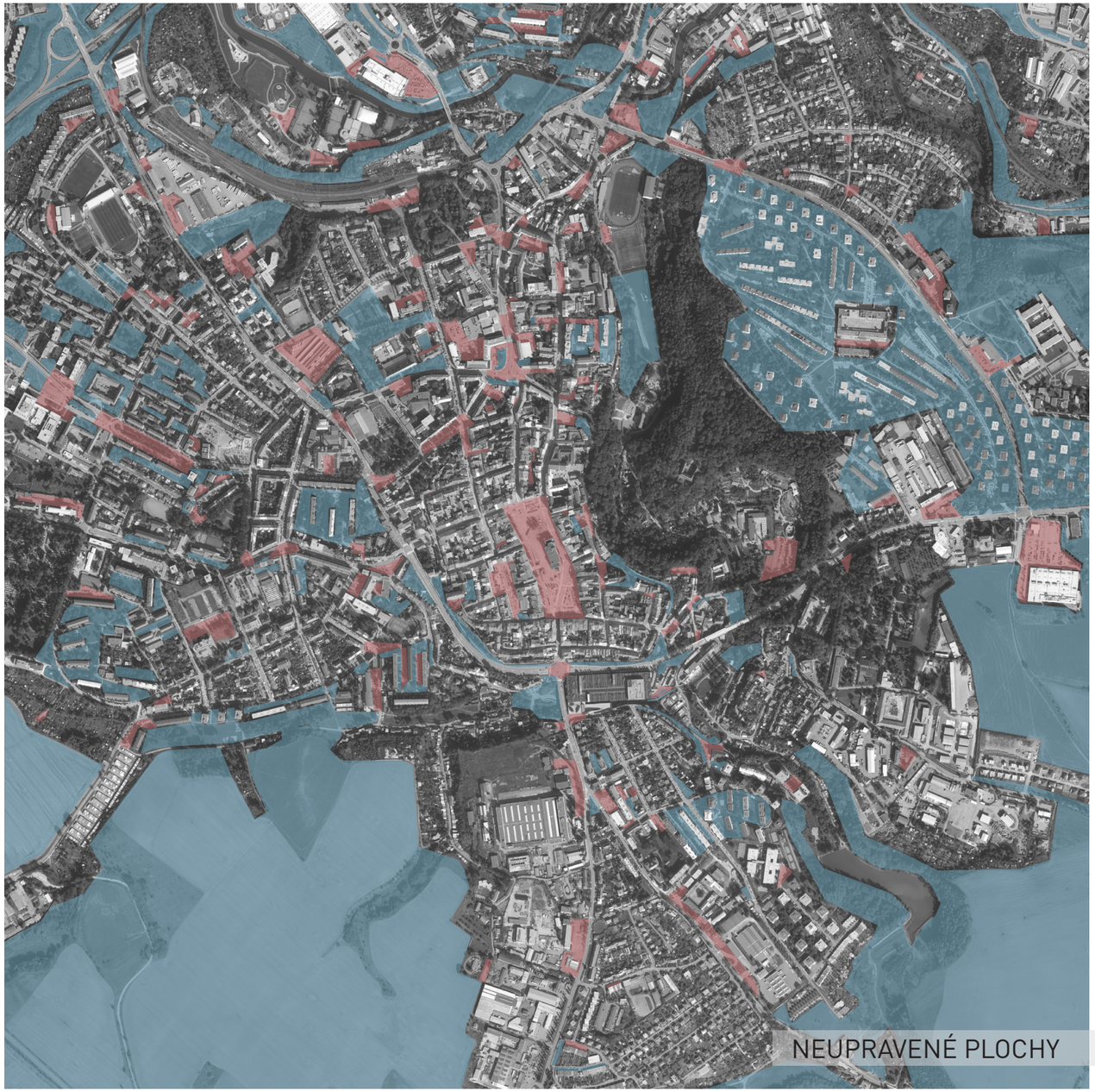
Veřejná prostranství, kde převažuje tvrdý povrchový materiál. Tyto plochy zasluhují pozornost a menší, či větší koncepční úpravy, nebo potřebují větší údržbu.



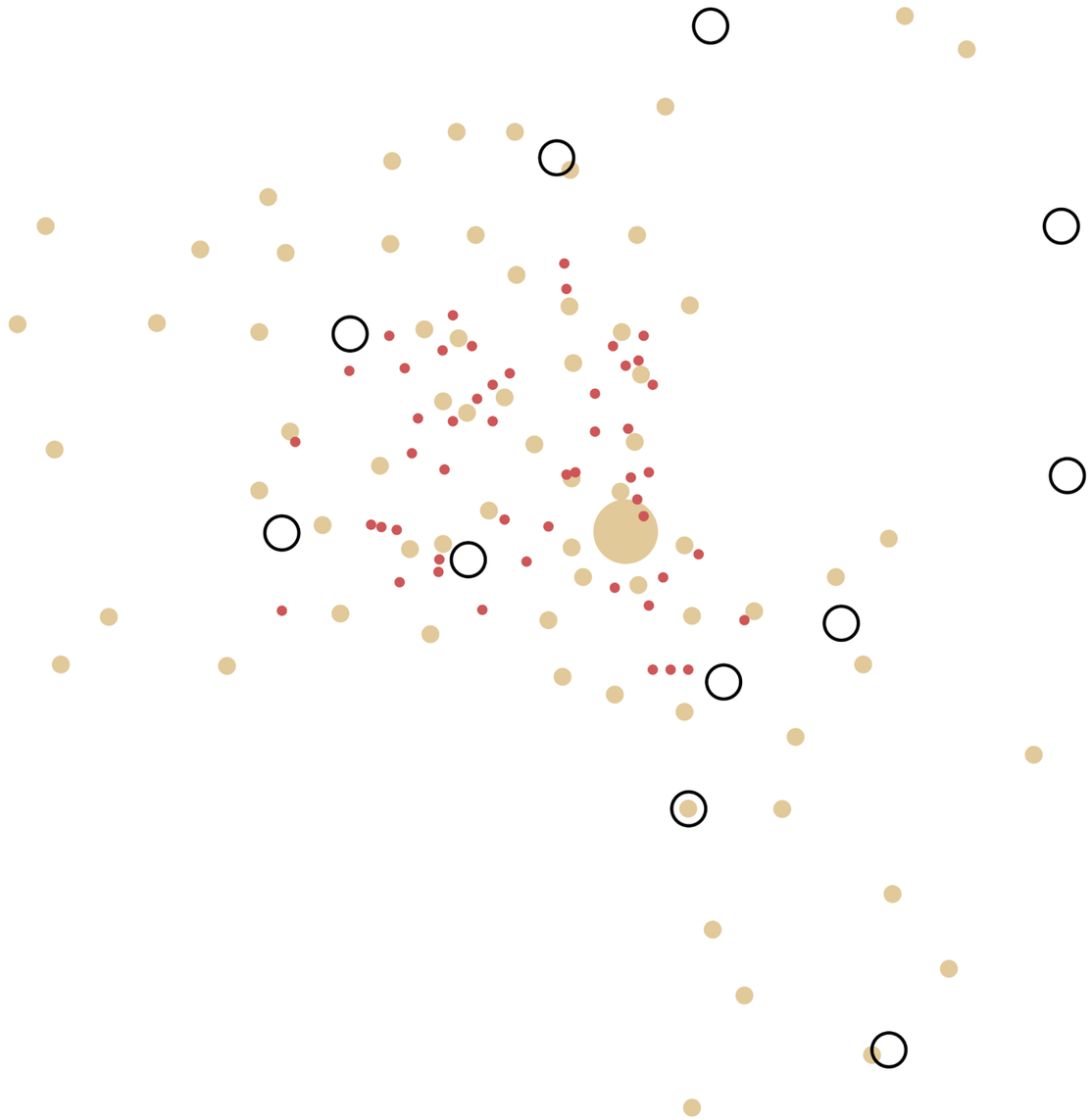

MĚKKÉ UPRAVENÉ PLOCHY


MĚKKÉ NEUPRAVENÉ PLOCHY


TVRDÉ PLOCHY


NEUPRAVENÉ PLOCHY

1.3. DŮLEŽITÉ VEŘEJNÉ BUDOVY, PROSTRANSTVÍ A SLUŽBY



DŮLEŽITÉ VEŘEJNÉ BUDOVY

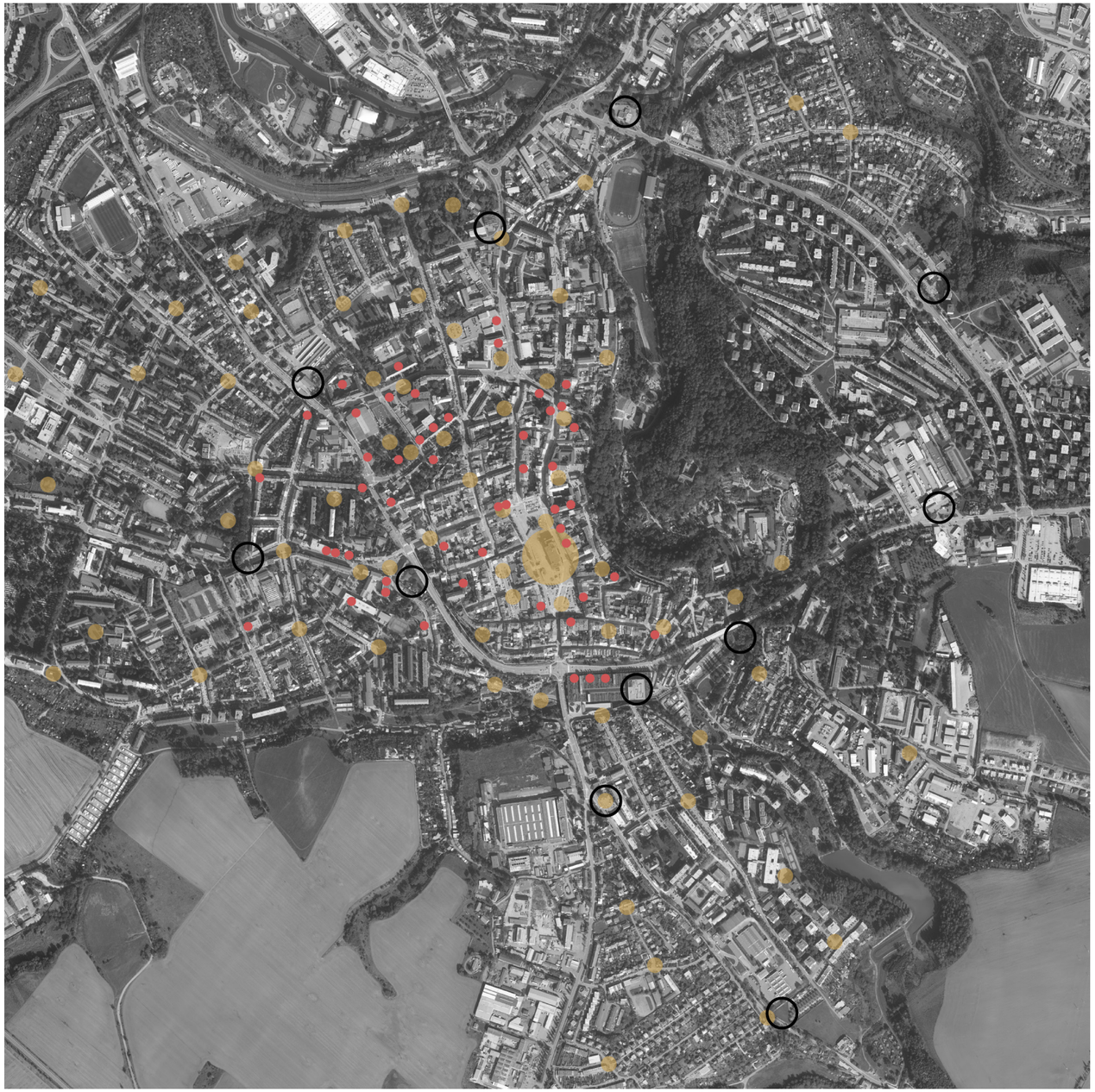
Veřejné budovy s občanskou vybaveností. Většině z nich schází přidružené veřejné prostranství, kde by mohlo docházet ke sházení lidí a společenksým interakcím. V případě, že tyto prostory formálně mají, pak zpravidla bohužel nejsou funkční. Nejčastěji je tu místo kvalitního veřejného prostranství, které bude vybízet k pobytovým aktivitám jen parkovací plocha.

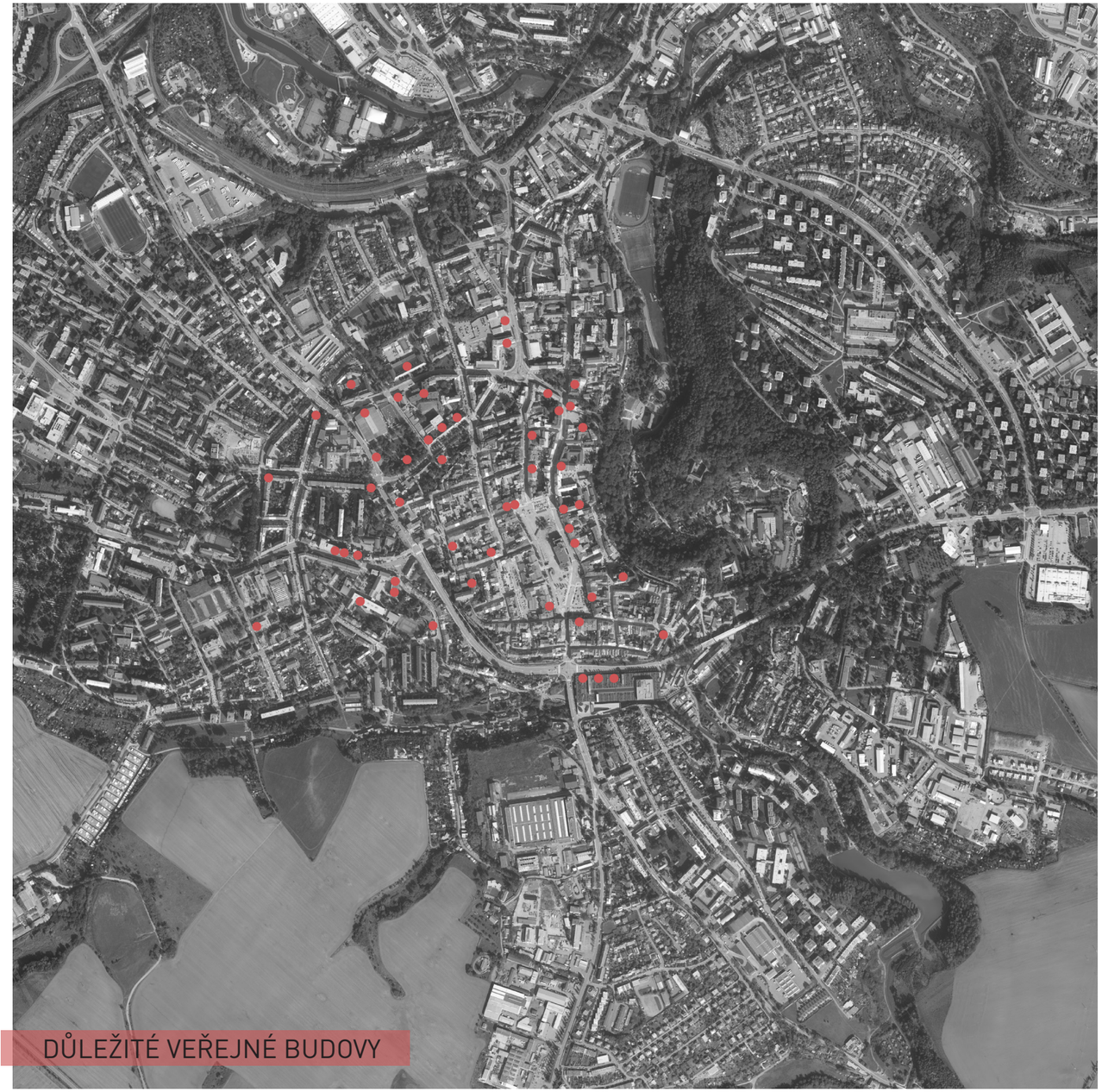
DŮLEŽITÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

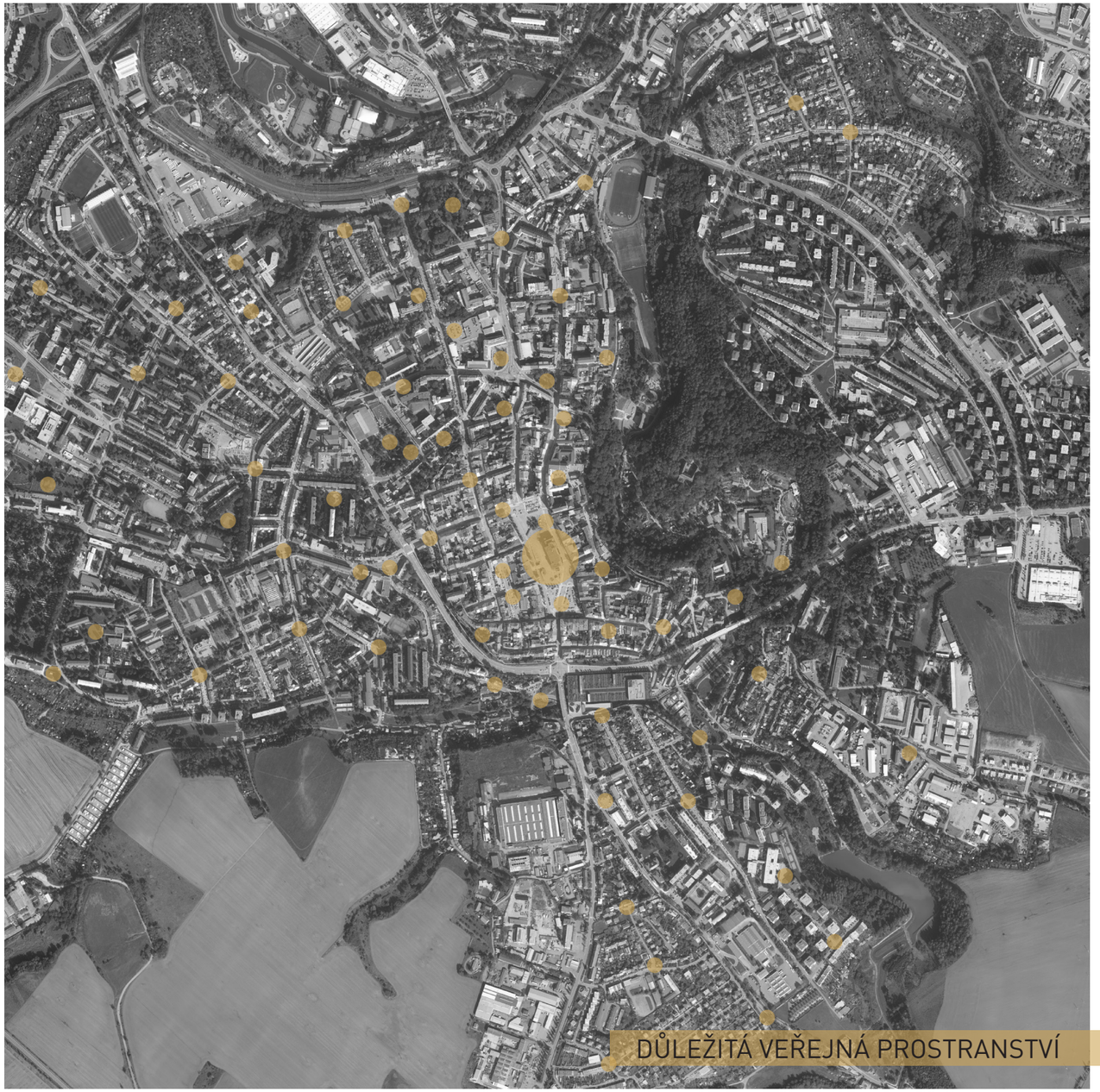
Veřejná prostranství, která jsou uzly na uliční síti, nebo přísluší k některým z veřejných budov. Často se bohužel v současné době jedná jen o jakési účelové uzly, kde není dostatečně živo. Lidé se zde nezastavují a nepobývají, ač by často stačily i jenom drobné zásahy, aby tomu tak bylo. Je třeba, aby došlo k určitým úpravám, aby město řádně ožilo.

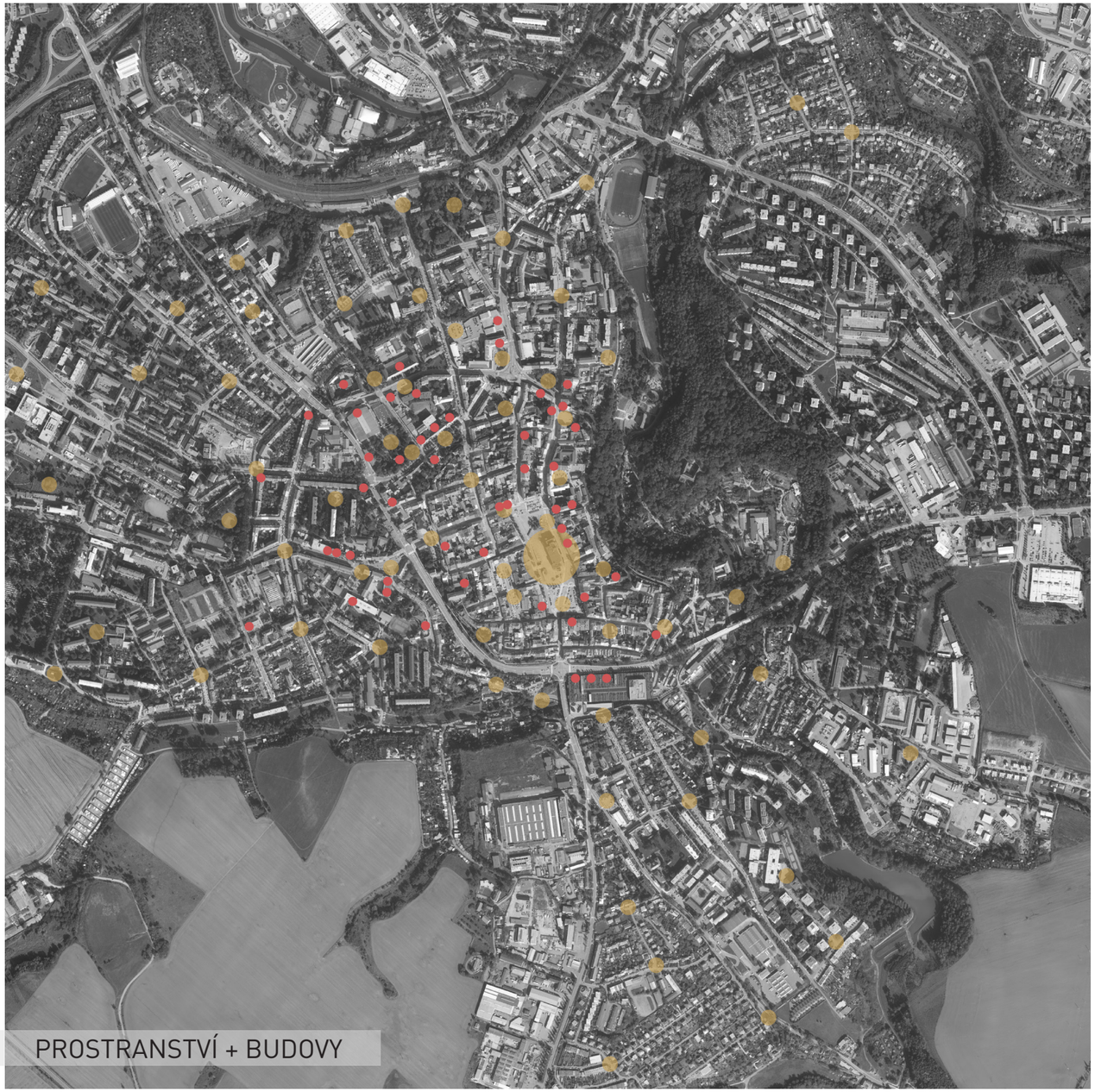
VYTIPOVANÁ MÍSTA PRO PARKOVACÍ HNÍZDA

Jihlava je zahlcena auty. Jako hlavní problém nevidím dopravu v pohybu, ale tu v klidu. Ve městě se dá zaparkovat téměř kdekoliv na veřejném prostranství a lidé toho využívají a stále se zvyšuje poptávka po dalších parkovacích místech. Za následek to má, že veřejný prostor je jedno velké parkoviště a nikdo z obyvatel Jihlavy nechce trávit svůj čas na přeplněném parkovišti a proto město dostatečně nežije.
Navrhuji vytvořit podél příjezdových cest do Jihlavy parkovací hnízda, kde lidé budou moci odstavit své osobní automobily a dále pokračovat jiným druhem dopravy.




DŮLEŽITÉ VEŘEJNÉ BUDOVY


DŮLEŽITÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ


PROSTRANSTVÍ + BUDOVY

MÍSTA VYTIPOVANÁ PRO PARKOVACÍ HNÍZDA

1.4. ŽIVOT V JIHLAVĚ

KOMENTÁŘE LIDÍ K ŽIVOTU V JIHLAVĚ

KVALITA ŽIVOTA V JIHLAVĚ

KOMENTÁŘE LIDÍ K ŽIVOTU V JIHLAVĚ

„Tu je problém, že uprostřed města je údolí, kde je ZOO a díky tomu, je spousta míst dostupná jen autem nebo trolejbusem. Pokud teda nechceš hodinové procházky.“

„Přímo do Jihlavy bych nešla a neznám nikoho, kdo by byl v tom městě spokojenej. V nějaký vesničce okolo klidně.“

„Vysočinu miluju, ale do Jihlavy by mě nikdo nedostal.“

„Já si třeba nezvykla. Není tu nejhůř, ale kdykoli potřebuju něco sehnat tak musím jinak, nebo přes net což mi vadí. Ale na to že je to krajské město je tu klid.“

„Sem z konce Na Slunci či Nad Jihlávkou a pokud nechci autem nebo MHD, tak tu mám jeden malej obchůdek (kde jde koupit základní potraviny) a pak jen Albert na Brtnické nebo v City zase Albert.“

„Jihlavu jako čtvrté nejlepší město pro život označily minulý týden Hospodářské noviny. Na první příčce je Liberec, následuje Hradec Králové a Praha.„

„Bez účinné územní regulace se zejména komerční zařízení občanského vybavení (obchody, služby obyvatelstvu) soustřeďují do větších zařízení a komplexů, naopak zanikají malé místní provozovny, které dosud obsluhovaly malé obce nebo místní části ve městech. Tento vývoj negativně pociťují zejména sociálně slabší obyvatelé a senioři, tedy ty skupiny, jejichž prostorová mobilita je finančně nebo fyzicky omezena.“

„Pochazím z Jihlavy, žila jsem tam x let. A fakt nevim, ze by se mi tam neco extra líbilo kromě zoo a letňáku.“

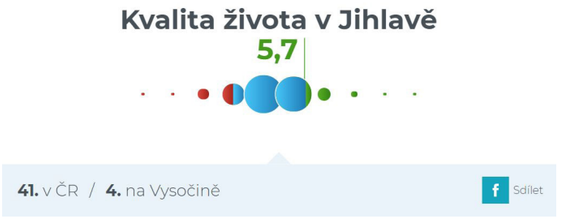
„Zdravím, náhodně jsem našla tuhle diskuzi a ráda bych přidala svůj dosavadní názor na život v Ji. Přestěhovala jsem se sem letos v lednu, přítel tu má rodinu, v březnu se nám narodilo mimčo. Doposud záporně hodnotím třeba dopravu a mhd, všichni tu jezdí autem, ulice jsou přeplněné, mhd není moc propracovaná (porovnávám s Prahou), neseženeš tu tolik věcí ke koupi (užší výběr, kvalita, atd., což řeším eshopama), nepřizpůsobivé občany potkávám opravdu zatím jen kolem náměstí a Horního Kosova a „jde to“. Nejsou tu moc pěkné chodníky a v zimě město nestíhalo odhrnovat :D. Naopak kladně hodnotím krajinu a relativní klid, méně stresu.
Nechtěla jsem vychovávat děti v Praze a toto je takový kompromis, příroda nadosah a obchody, služby také. Zatím jsem si tu úplně nezvykla a připadám si tu někdy jako exot, ale Vysočina jako taková se mi líbí, žila jsem v Jižních Čechách a v Praze. Akorát teď potřebuju najít nějakou grupu/maminy na sport. Zahrála bych si někdy volejbal/fotbal/tenis cokoliv, ale zatím nemám s kým. Co se týče pracovních příležitostí, myslím, že v dnešní době to nebude problém v mnoha oborech, ačkoliv tu převládají spíše technické obory.“

„Jojo krajina hezká, úžasná pro život, nádhera, pokud dobrá práce, tak bych neváhala, ale nevím, zda bych chtěla žít přímo v Jihlavě (jsou tam poměrně hodně těch,,občanů, které každý nemusí“)“

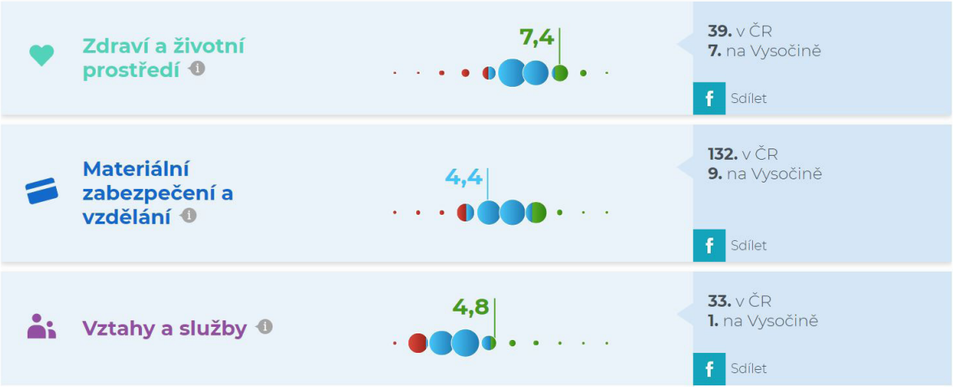
„Já se do Jihlavy přistěhovala asi před 5 lety (taky důvod taťkova práce) a ze začátku jsem byla zklamaná. Byla jsem zvyklá mít vše „po ruce“, jakýkoliv běžný obchod max. 15 min. pěšky. “

KVALITA ŽIVOTA V JIHLAVE

(zdroj: Obce v datech)



Hlavní kategorie



Březinovy
sady
Základní škola
Jihlava, Deml

2. TYPOLOGIE

2.1. HLAVNÍ

2.1.1. ULICE
2.1.2. NÁMĚSTÍ
2.1.3. PARK
2.1.4. ŘEKA

2.1.1. ULICE
(základní prvek mřížky města)

Ulice hraje výzanamnou roli v prostorové a společenské struktuře města. Nesmí být redukována jen a pouze na dopravní funkci.

Je třeba, aby bylo přihlíženo i k její obytné funkci. Ulice není silnice. Ulicí, na rozdíl od silnice, můžeme pohodlně procházet, zastavovat se v ní a obývat ji.

Hustá síť průchodnosti celého města je jedním z klíčových prvků při tvorbě živého města.

Podstatné je lidské měřítko. Širší ulice, neznamená nutně lepší ulice.

Dobrým postupem je v maximálním možném rozsahu ulici využít pro městské prvky a aktivity spojené s pobytovou atraktivitou, umožnění pohodlné chůze a jiné, než motorové dopravy.

Podstatnou část kvality ulice tvoří i kvalita architektonického detailu a určitě také forma a využití parteru přiléhajicích budov. Do parterů orientovaných do ulice je vhodné umisťovat služby a různé obchody s přímým vstupem z ulice, které s ulicí budou komunikovat a vytvářet zde příležitosti pro pobývání.

Důležitá je četnost vjemů ve výšce očí jako jsou vstupy, výkladce, pasáže nebo i členění na jednotlivé domy a průhledy.

Veliké monobloky nenabízí těchto vjemů dostatek.

Dopravní uspořádání ulice, umístění technických objektů a mobiliáře musí být kompozičně podřízeno celku.

Ulici je nutné navrhovat především pro vnímání z výšky očí a rychlost pohybu lidské chůze.

Za účelem segregace dopravy není vhodné používat mimoúrovňovost ulice.

Rozšířením ulice vzniká prostranství. Tím dochází k další rytmizaci ulice.

ulice, která je hlavně silnicí, bariery pro chodce
Praha 22 - Uhříněves, ulice Přátelství

kanálky s vodou zpříjemňující pobyt v ulicích
Německo, Freiburg im Breisgau

úrovňové oddělení motorové a jiné dopravy
Praha 22 - Uhříněves, ulice Přátelství

křížení dvou ulic s posezením ve stínu stromu
Praha 1, Vojtěšská x Pštrossova ulice

ulice bez podnětů k zastavení
Jihlava, Jiráskova

dostatek prostoru pro pěší pohyb, kola i posezení
Brighton, New Road

2.1.2. NÁMĚSTÍ
(uzlový bod mřížky veřejných prostranství města)

Náměstí je nesporně jedním ze základních kompozičních prvků města. Mezi jeho funkce patří: reprezentace, identifikace, setkávání.

Je skvělým orientačním bodem v mentální mapě města.

Náměstí určuje jeho kompozice, ať už v rámci města, nebo jeho samotného), charakter prostoru a význam (společenský i prostorový) ve městě.

Náměstí může mít různé formy a účely (reprezentační, obytné, tržní, parkové...). Je snad ještě více definováno kvalitou rozhraní veřejný prostor-budova, než ulice. Je pro něj důležitá architektura průčelí, otevřenost/uzavřenost struktury, která jej obklopuje, děje na úrovni parterů. Je tedy stejně jako u ulice velmi důležitá interakce mezi partery a přilehlým veřejným prostranstvím.

Podstatné jsou také proporce náměstí (půdorysný rozměr, proporce budov, které náměstí obklopují a poměr těchto rozměrů).

Přítomnost významných budov na náměstí by měla být určující pro jeho kompoziční řešení (reprezentační předprostory apod.) Dopravní uspořádání náměstí, umístění technických objektů, mobiliáře i vegetace musí být kompozičně podřízeno celku.

Náměstí by nemělo ve své ploše obsahovat bariéry, které znepříjemňují pěší pohyb (tím je myšleno i rozdíly ve výškové úrovni).

Měřítko a tvarosloví by mělo odpovídat charakteru celkového prostoru. Ne vždy je drobné lepší.

Na náměstí by měla být umožněna volba činností a mělo by svou polyfunkčností k různorodým činnostem i vybízet. Ne však na úkor ztráty svého charkateru. Měl by zde být dostatek míst k sezení, stínu, prvky jako je umělecké dílo, nebo vodní prvek a mělo by umožňovat shromažďování většího počtu lidí. To vše v podstatě bez časového omezní.

náměstí zabrané parkováním

Jihlava, Palackého

vodní prvek na náměstí

Amsterdam, Haarlemmerplein

náměstí přeťaté dopravní tepnou

Praha 22 - Uhříněves, Nové náměstí

trhy na náměstí, stánky po složení jako lavičky

Praha 3 , Náměstí Jiřího z Poděbrad

degradace prostoru nevhodným mobiliářem

Praha 1 , Staroměstské náměstí

shromažďování na náměstí

Praha 1 , Staroměstské náměstí

2.1.3. PARK
(základní struktura krajiny ve městě)

Pobytové prostranství plné zeleně určené především k odpočinku, které je zároveň důležitým prvkem ekosystému města.

Parky by měly fungovat jako součást zelené infrastruktury.

Nové parky by měly vznikat jen v lokalitách, kde jsou skutečně přínosem a ideálně na místech městských prostorových rezerv (například úpravou bývalých průmyslových areálů, brownfields atd.).

Při návrhu nového parku nebo úpravě stávajicího je nutné vzít v úvahu urbanistické souvislosti. Tvorby projektu by se ideálně měl účastnit krajinářský architekt, který dokáže kvalifikovaně posoudit a následně v projektu i zohlednit krajinné i enviromentální souvislosti.

Je podstatné se při komponování parku zaměřit na to zda-li jsou vysazované dřeviny a jiné rosliny kontextuální a v daném prostředí udržovatelné z hlediska péče (fyzické, ale i finanční) a tím i dlouodobě udržitelné.

Park by měl člověka lákat k návštěvě a nerozpadat se po svých okrajích, aby nevytvářel zvláštní plochy jakési mrtvé zeleně.

Je žádoucí v parcích umísťovat interaktivní volnočasové prvky jako jsou vodní prvky, sportovní prvky, dětské prolízačky, drobné kavárny/restaurace apod. Tyto prvky však nesmí zaclonit skutečnou podstatu a přirozenost parku, kterou je především možnost se projít, či posedět v příjemném prostředí a užívat si ono místo.

✗ nevhodná volba dřevin a nesmyslná plocha zeleně

Jihlava

✓ hranice parku

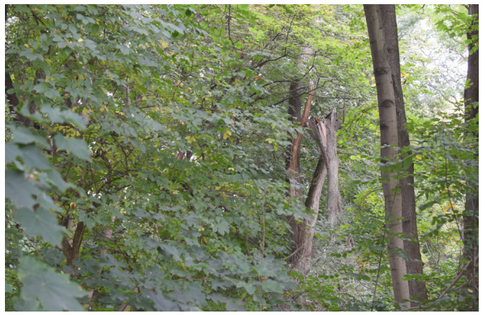
Jihlava, park Gustava Mahlera

✗ náhodně rozmístěný a nevhodný mobiliář

Praha 22 - Uhříněves, Přírodní park Vodice

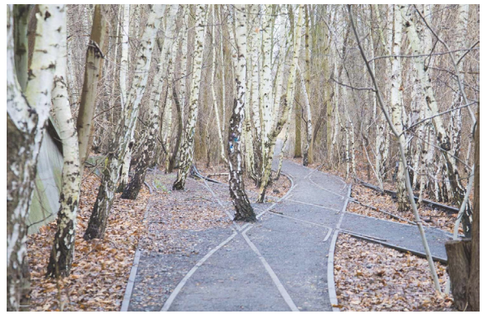
✓ vodní prvky v parku, rozdílné materiály

Velká Británie



✗ neudržovaný park plný náletové zeleně

Praha 22, Uhříněves



✓ přeměna železničního nádraží na park

Berlín, Natur-Park Südgelände

2.1.4. ŘEKA
(celoměstsky významná osa)

Krajinný prvek, který vnáší do města pohyb díky svému dynamickému charakteru.

Do prostoru řeky, kromě řeky samotné, zahrnujeme i oba břehy a také hrany krajiny a zástavby,která navazuje na řeku.

Prostor řeky může mít různé charaktery např. reprezentační, promenádní, pobytový, relaxační apod.

Podstatná je kontinuita prostoru řeky po celé jeho délce a kontextuální návaznost na jeho okolí.

Napojenost cest kolem řeky na síť ulic města je klíčová.

Břeh řeky může být různě upraven - může mít přírodní charakter, může zde vzniknout náplavka, sluneční lázně...

tvrdé oddělení řeky od jejího okolí
Praha 22, Uhříněves

prostor náplavky, která vybízí k pobytu
Praha, Rešínovo nábřeží

znemožnění pohybu kolem řeky a přerušení cesty
Praha 22, Uhříněves

nábřeží využité pro zahrádky kaváren
Londýn, Regents Canal

nábřeží před obnovou
Litomyšl, nábřeží řeky Loučná

nábřeží po obnově
Litomyšl, nábřeží řeky Loučná

2.2. DOPLŇKOVÉ

2.2.1. VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ VEŘEJNÝCH BUDOV
2.2.2. PRŮCHODY
2.2.3. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ
2.2.4. VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ AREÁLY
2.2.5. VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ VNITROBLOKY
2.2.6. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

2.2.1. VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ VEŘEJNÝCH BUDOV

Význam veřejných budov (v rámci společnosti i urbanismu města) by měl být podporován navazujícím veřejným prostranstvím - jeho vzhledem i využitím. Veřejné budovy mají potenciál přitahovat lidi z dané oblasti a zároveň naplňovat energií, a tím i ději, přilehlé veřejné prostranství.

Podstatná je vzájemná otevřenost budovy a přilehlého prostranství. Toho můžeme docílit pomocí fyzických prvků - jako jsou okna, dveře, výkladce, otevřené fasády atd. nebo propojením významovým.

Například předprostor školy by měl být styčným bodem mezi veřejností a školou, který bude vhodný k neformálnímu setkávání i k prezentaci školy a konání společenských akcí. Muzeum zase získává na své hodnotě pokud se otevírá do veřejného prostoru a interaguje tak s vnějším světem. Před divadly je ideální, pokud toto prostranství umožňuje konání kulturních a společenských akcí, či poskytuje prostor pro umělecké instalace.

Ve městě by mělo docházet ke spolupráci jednotlivých institucí, aby mohl vzniknout jakýsi provázaný systém aktivit, které vyústí v zájemnou výpomoc.

Uměleckoprůmyslové muzeum, které nemá téměř žádný přilehlý prostor, který by ho obohacoval
Praha, 17. listopadu

organická výstava na piazzetě Národního divadla, kde se konají i nejrůznější akce
Praha, náměstí Václava Havla

2.2.2. PRŮCHODY A PASÁŽE

Prostory na pomezí veřejného a soukromého a exterieru a interieru. Měly by lidi zvát dovnitř. Průchody však nesmí nahrazovat běžnou uliční síť.

Obohacují uliční síť dalším propojením a zlepšují prostupnost města. Navíc otvírají možnost vstupovat do vnitrobloků a dalších zajímavých míst, která by jinak zůstala skrytá.

Pro jejich živost je podstatné, aby se do průchodů a pasáží otevíraly partery přilehlých budov - drobné obchody apod. Pasáž je roztažení města do nitra bloků. Jejím primárním cílem je vytvořit živý a pobytový parter.

Průchod je spíše účelovým prvkem. Umožňuje vedení cesty bloky. Stávající průchody by měly být zachovány a navíc doplněny o další.

měřítkově nevhodný průchod, ale umístěn na správném místě tak, aby doplnil uliční síť
Jihlava, Palackého

průchod v Bráně Matky Boží správně navazující na uliční síť
Jihlava, Matky Boží

2.2.3. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ

Nejprve by mělo dojít k vyhodnocení kvality a rozvojového potenciálu každého sídliště.

Sídliště jsou urbanistické celky. Proto proměna jednotlivých nefunkčních veřejných prostranství nemusí být dostatečná. Často je třeba zásahy do urbanistické struktury.

Ulice na sídlišti by neměla být jen účelovou silnicí.

Spousta slepých komunikací a obrovských monofunkčních ploch je problematických pro vytvoření myšlenkové mapy a tím je i orientace poměrně složitá. Navíc jsou tyto prostory náročné na údržbu. Je třeba tyto plochy rozčlenit.

Současná sídliště v Jihlavě jsou plná aut, protože možnost zaparkovat přímo u svého domu je obyvateli vnímána jako hodnota. Mělo by dojít k vývoji a ověření nového způsobu parkování v záchytných parkovacích domech. Součástí návrhu úpravy sídliště by vždy měl být i návrh dopravního řešení (včetně dopravy v klidu).

Plochy sídlišť je potřeba nově členit a hierarchizovat. Ideální je alespoň částečného přenesení zodpovědnosti, aby údržba prostoru probíhala například i lidmi bydlícími v přilehlých domech a podporovat v lidech sounáležitost.

Je třeba klást důraz na vytváření míst pro neformální setkávání a pobyt. K tomu je rovněž vhodná participace místních obyvatel.

veřejný prostor jako parkoviště a náhodné nekultivované plochy zeleně

Praha 13, Velká Ohrada

akce společnosti Kulturní J. město, která si vzala za úkol zpříjemnit veř. prostranství , avšak neúspěšně

Praha, Jižní město

2.2.4. VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ AREÁLY

Areál je funkčně a významově samostatný celek, který však v rámci lokality musí pracovat s kontextem svého okolí. Uvnitř areálu však může mít kontext jiný.

Areál dává ve městě smysl jen pokud svou kompozicí a urbanismem odpovídá struktuře města a přináší společnosti nějakou hodnotu, kterou město obohacuje.

Areál ze své podstaty je z části autonomní. Musí být však jasné za jakým účelem se jedná právě o areál - např. zoo, tržnice, nemocnice...

Rozsáhlé areály nesmí znemožňovat prostupnost území. Areál by neměl degradovat své okolí. Naopak je vhodné aby byl atraktorem pro danou lokalitu.

Součástí vstupu do areálu by mělo být jeho označení se základníi informacemi o něm.

uzavřené soukromé areály, které nepřináší žádnou hodnotu svému okolí a společnosti

JIhlava, Znojemská

areál zoologické zahrady , který má jasně danou funkci, ale poněkud nevhodně přetíná město

Jihlava, ZOO Jihlava

2.2.5. VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ VNITROBLOKY

Zpravidla klidné prostranství s intimní atmosférou.

Pokud má vnitroblok být veřejný, je nutné, aby byl pohodlně přístupný z veřejného prostranství.

Důležitým prvkem vnitrobloku je vegetace, která je klimatickým přínosem pro město.

Vnitroblok skrývá příležitosti pro vytvoření komunitní zahrady, prostru pro dětské hry, místa odpočinku...

Pro zlepšení možnosti využití vnitrobloku je vhodné, aby došlo k dohodě všech vlastníků jeho jednotlivých částí na společném využití.

Vnitroblok může mít různou podobu podle toho, jak je využíván. Může být poloveřejnou zahradou, ale i neformálním pláckem, nebo prostorem pro kulturní instituci a neformální setkávání před ní.

Skvěle fungují vnitrobloky, které mají specifický charakter, který jim propůjčí určitá instituce - např. komorní divadlo, galerie, nebo kino.

✓ posezení, které vzniklo společnou aktivitou sousedů

Praha

✓ urban gradening ve vnitrobloku

Berlín, zahrada Wachsen lassen

2.2.6. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

U velké dopravní infrastruktury dochází při potkání s městským prostředím ke střetu dvou zcela odlišných měřítek.

V současné době kolem tohoto typu infrastruktury vzniká velké množství nevyužitých zbytkových ploch a zároveň tvoří ve městě velikou barieru.

Zbytkové plochy vznikají často vlivem potřeby ochranných pásem kolem dopravní infrastruktury, které se dají jen obtížně využít. Proto je podstatné při vzniku nových dopravních cest dbát na to, aby tyto prostory mohly být, co nejmenší. V případech, kdy v daném místě již infrastruktura je, je vhodné ji integraovat tak, aby se stala součástí rozsáhejšího veřejného prostranství.

Je žádoucí, aby přilehlé plochy dopravních komunikací byly kultivované a krajinářsko-architektonicky atraktivní.

✗ zbytková plocha v ochranném pásmu železnice

Jihlava, U Hlavního nádraží

✓ oživení veřejného prostoru zahrádkou k bistru

Nižbor, Zastávka Nižbor

3. USPOŘÁDÁNÍ

3.1. ULIČNÍ PROFILY

3.1.0. ÚVOD
3.1.1. SDÍLENÝ PROSTOR
3.1.2. KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ ULICE
3.1.3. VÝZNAMNÉ ULICE
3.1.4. ULICE ZATÍŽENÉ MOTOROVOU DOPRAVOU

3.1.0. ÚVOD

Uspořádání ulice by mělo být především funkční a pobytově příjemné a mělo by vycházet z celkové kompozice prostoru.

Různé druhy pohybu by ve veřejném prostoru měly spolu vzájemně spolupracovat a doplňovat se. Při tom je vhodné přiměřeně upřednostnit pěší a cyklistickou dopravu nad tou motorovou (obzvláště pak individuální motorovou).

Vhodné je také upřednostňovat dopravu podle jejího účelu nejprve cílovou, pak obslužnou, zásobovací a na konec dopravu průjezdnou.

Na základě hierarchie městského prostrou je třeba vytvořit i hierarchii městské dopravy a určit charaktery ulic. V manuálu pracuji s těmito čtyřmi typy: sdílený prostor, klidné a zklidněné ulice, významné ulice se zklidněným provozem a ulice zatížené motorovou dopravou.

Zklidňování dopravy
Pro zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů je vhodné snižování rychlosti vozidel. Díky snížení rychlosti dochází i k dalším pozitivním jevům jako je snížení hluku z dopravy nebo celkovému snížení individuální automobilové dopravy. Při snížení rychlosti je jízda na ulicích s křižovatkami plynulejší bez nutnosti výrazného brždění a rozjíždění.

Vhodnou metodou pro zklidňování dopravy může být i z měna režimu parkování, kdy auta po skupinách parkují vždy nejdříve po jedné a pak po druhé straně.

Bezpečnost provozu
Čím nižší je rozdíl rychlostí jednotlivých druhů dopravy a jejich intenzita, tím snažší je jejich sbližování. Pokud jsou rozdíly rychlostí a intenzita příliš velké, pak roste potřeba jednotlivé druhy dopravy oddělovat. Jakmile vymezíme zvláštní koridory pro jednotlivé druhy dopravy, tak to vytváří pocit, že v daném koridoru má daný druh dopravy přednost před ostatními, snižuje se opatrnost a to v důsledku vede k větší nehodovosti. Rozšiřování jízdních pruhů, segregace jedntlivých druhů dopravy (výškově/ pomocí zábradlí...) nebo zvětšování rozhledových úhlů také nepřispívá k zvyšování bezpečnosti. Tyto kroky vedou ke snížení pozornosti účastníků provozu.

Zklidňováním dopravy je možné dosáhnout možnosti utažení prostrových nároků vozovek a zkvalitnění veřejného prostoru. Je vhodné zúžení jízdních pruhů na minimální možné hodnoty, což umožňuje rozšíření pěších ploch.

Pro zklidnění dopravy je nejefektivněnjší kompletní přestavba prostoru, která je však ale velmi nákladná. Nejrychleji se projeví změny ve značení (vertikálním a hroizontálním), které nejsou příliš nákladné a zároveň poměrně efektivní. Nejlepší je opatření provádět plošně ve všech ulicích kromě těch hlavních. Řidič pak automaticky počítá s tím, že když sjede z hlavní ulice, bude potřeba snížit rychlost a přirozeně je opatrnější.

Prostupnost
Při návrhu veřejných prostranství je nezbytné navázat na okolní uliční síť. Větší prostupnost by měla být zajištěna zejména pro pěší a cyklistický pohyb. V některých místech je naopak vhodné omezit průjezdnost pro individuální motorovou dopravu.

Materiály
Materiály mění vnímání prostoru a vedou k rovnocennému užívání prostoru všemi uživateli provozu.

posezení v ulici
New york, Time Square

oživení ulice za pomoci funkce v parteru
Praha 8, Sokolovská

nevhodné umístění zahrádky restaurace na podium
Praha1

posezení příslušící ke kavárně umístěné v profilu ulice
Praha 3, Laubova

3.1.1. SDÍLENÝ PROSTOR

a) s motorovou dopravou

Motorový provoz je omezen maximální rychlostí a intenzitou tak, aby se zde stále mohly volně pohybovat lidé. Ti se pohybují zpravidla v celém prostoru bez většího omezení. Motorová vozidla se do tohoto prostoru většinou zapojují jen ve vymezené části. Pokud zde projíždí vozidla veřejné hromadné dopravy, pak musí mít určený koridor pro průjezd.

Tento typ je vhodný pro prostory před školami a další občanskou vybaveností nebo o pro obchodní ulice, třídy a náměstí s převažujícím pěším provozem.

Tento prostor bývá označen jako obytná zóna, nebo pěší zóna (zpravidla s povoleným vjezdem jízdních kol a vozidel veřejné dopravy), případně součást zóny 30. Jedná se nejčastěji o místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace.

b) bez motorové dopravy

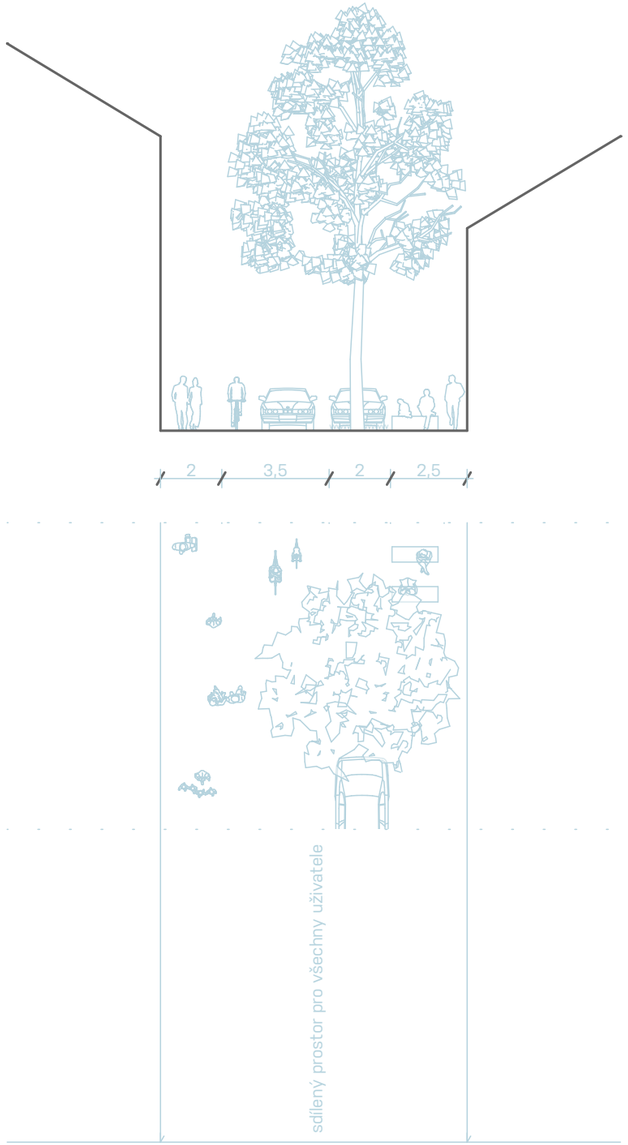
Sdílený prostor je určen především pro pěší pohyb a pobytové aktivity. Případně i pro jízdu na kole nebo bruslích. Motorový provoz zde téměř neprobíhá - maximálně pro zásobování a údržbu. Všichni uživatelé sdílí dohromady stejný prostor, který je v jedné výškové úrovni.

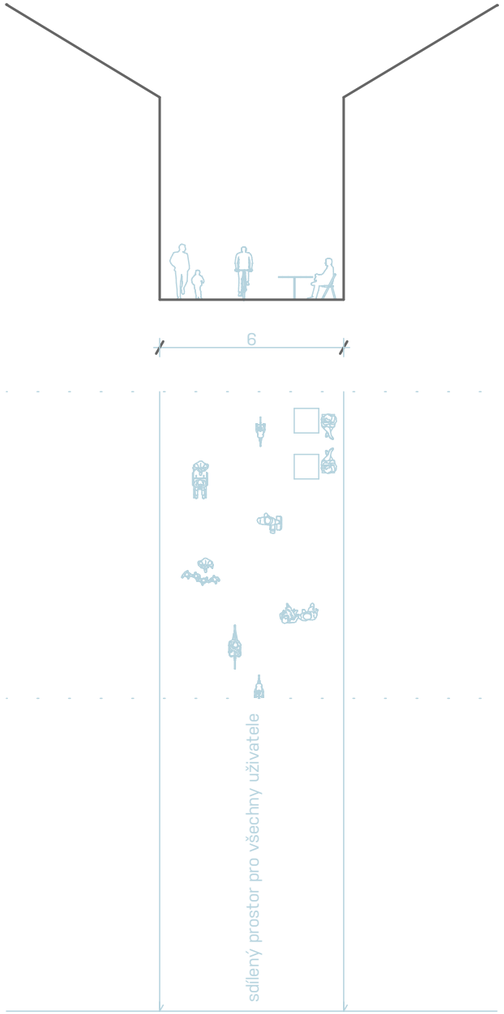
Tento typ ulice je vhodný pro náměstí, ulice v centru města, obchodní ulice a pěší propojení dalších ulic.

Tento prostor bývá označen jako stezka pro chodce/cyklisty, nebo pěší zóna (s povoleným vjezdem kol), nebo se zákazem vjezdu motorových vozidel. Jedná se většinou o místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace.

New Road, Brighton, Anglie

New Road, Brighton, Anglie





3.1.2. KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ ULICE

Ulice, ve které je provoz vozidel natolik malý, že je v podstatě kdekoliv možné a i bezpečné přecházení vozovky.

Části určené pro chůzi a pobyt jsou odděleny od částí určených pro jízdu všech vozidel. Pěší plochy jsou většinou ve formě chodníků podél vozovky a kola sdílejí prostor s ostatními vozidly.

Je důležité dávat důraz na průchodnost území pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a vytvářet pro ně bezbariérové úpravy na místech, kde je to zapotřebí.

Průjezd kol bývá obousměrný a to i v situaci, kdy průjezd aut a dalších vozidel je pouze jednosměrný.

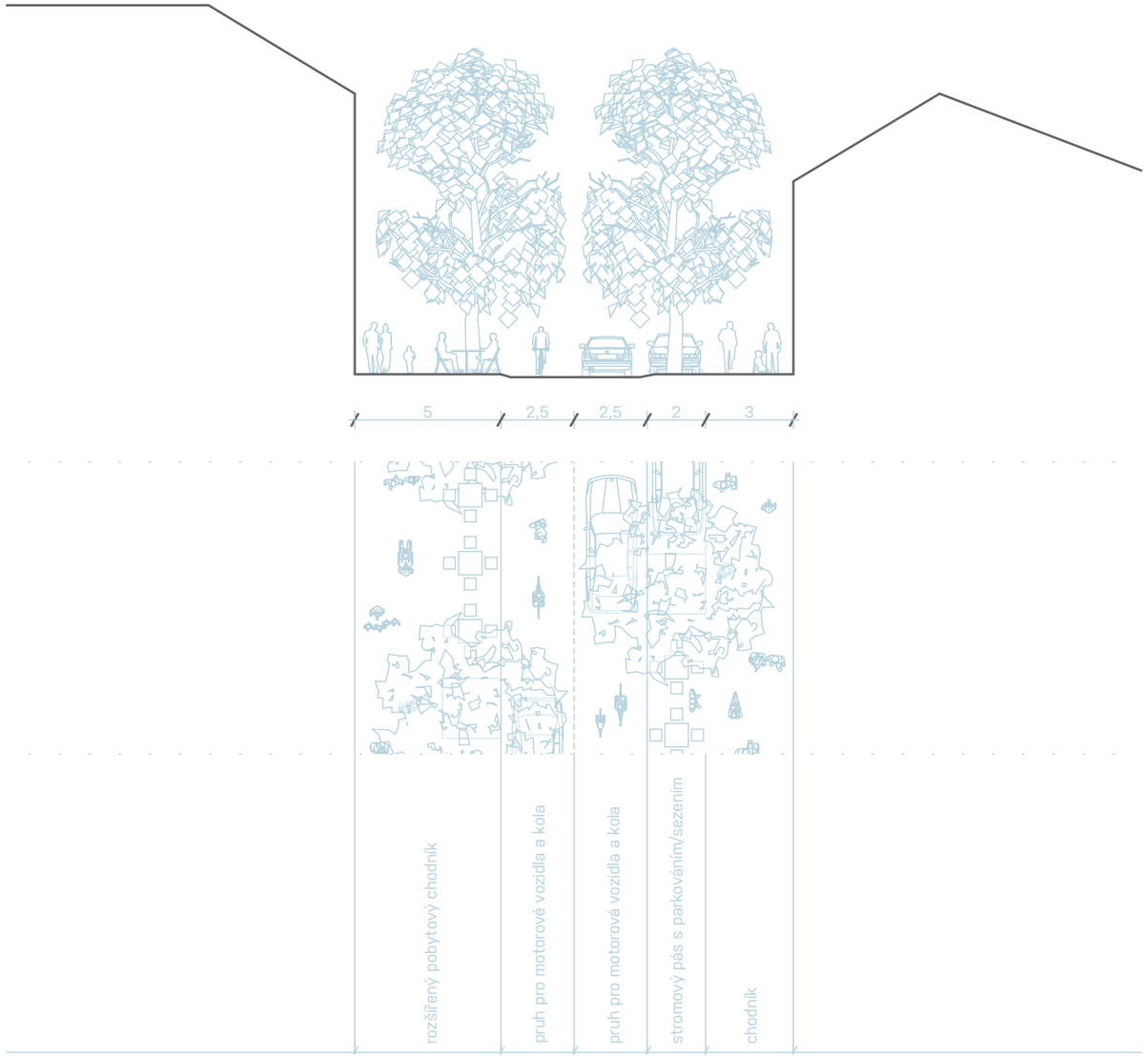
Tento typ je vhodný pro běžné ulice v městské struktuře.

Rychlost vozidel je zpravidla omezena do 30 km/h a není nutné vyznačovat přechody pro chodce. Bývají zde však vyznačená místa pro přecházení.

Tento prostor bývá označen jako místní komunikace III. a IV. třídy a lokální nebo obslužné ulice.

Seminární , Praha 6

Za Mototechnou, Praha 13



3.1.3. VÝZNAMNÉ ULICE

V těchoto ulicích zklidnění provozu umožňuje volný pohyb i přes ulici a rozvoj pobytových aktivit v tomto prostoru i za pomoci živých parterů.

Převládá zde liniový pohyb a uspořádání ulice. Části určené pro chůzi a pobyt jsou odděleny od částí určených pro jízdu všech vozidel. Pěší plochy jsou většinou ve formě chodníků podél vozovky a kola sdílejí prostor s ostatními vozidly.

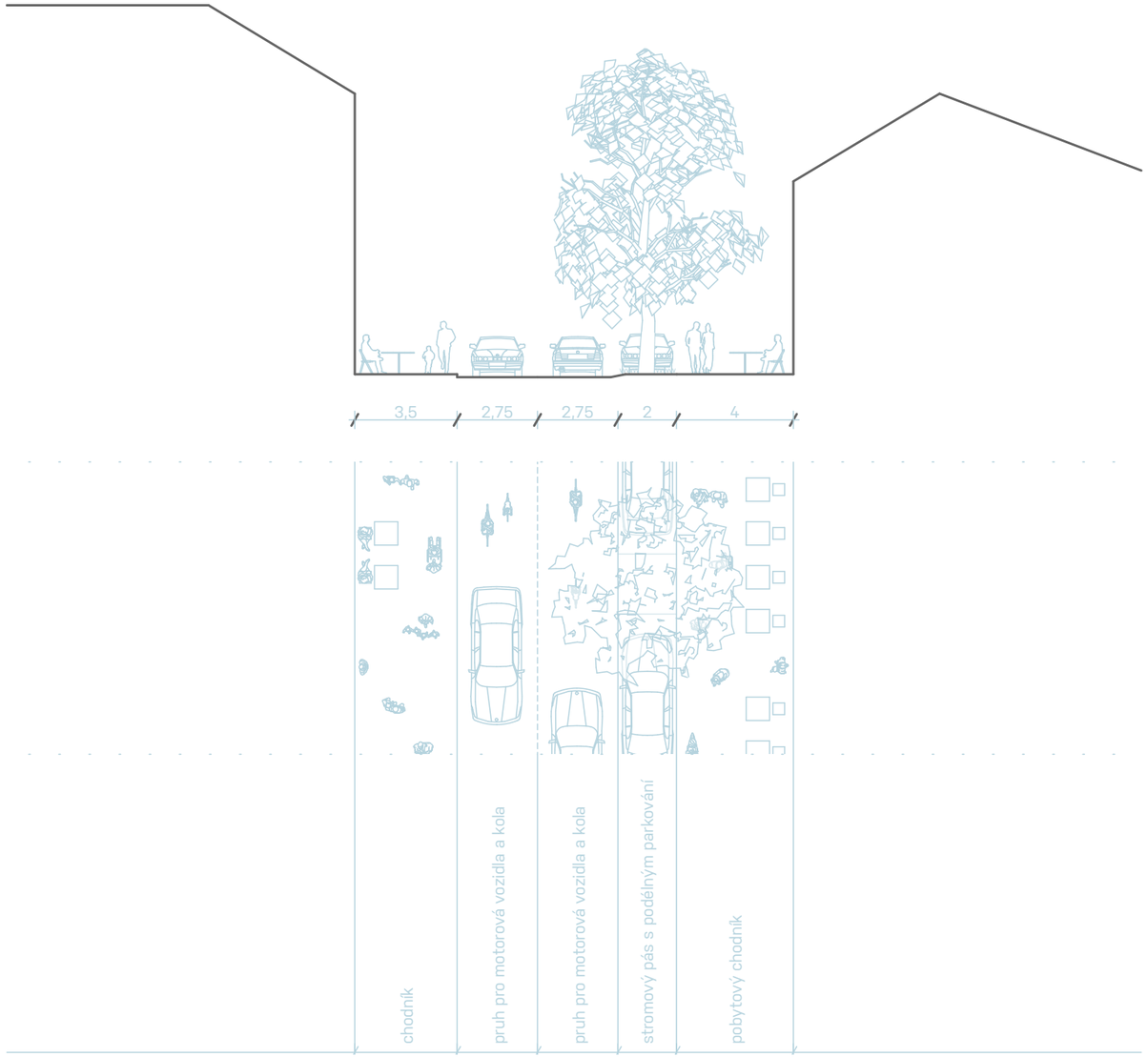
Je důležité dávat důraz na průchodnost území pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a vytvářet pro ně bezbariérové úpravy na místech, kde je to zapotřebí.

Intenzita automobilové dopravy je zpravidla relativně vyšší. Počítá se zde s maximální povolenou rychlostí do 50 km/h a tam, kde se pohybuje hodně lidí, lze omezit rycholst i na 30 km/h.

Tento prostor bývá označen jako místní komunikace III. třídy a významné ulice, nebo městské třídy.

Milady Horákové , Praha 7

ulice Náměstí Svobody, Jihlava



3.1.4. ULICE ZATÍŽENÉ MOTOROVOU DOPRAVOU

V těchto ulicích je nezbytné, aby rozměry i charkter ploch pro pěší vyvážili, co nejlépe negativní dopad motorové dopravy. Musí zde být umístěn dostatek přechodů.

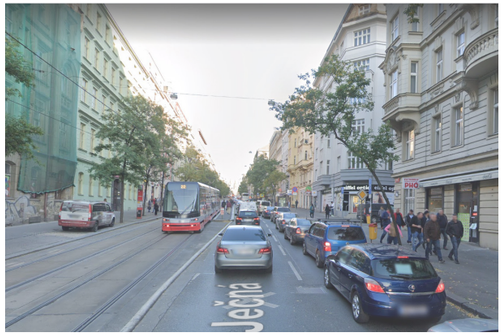
Převládá zde liniový pohyb a uspořádání ulice. Části určené pro chůzi a pobyt jsou vždy odděleny od částí určených pro jízdu všech vozidel. Pěší plochy jsou většinou ve formě chodníků podél vozovky a kola sdílejí prostor s ostatními vozidly. Vozidla veřejné dopravy a jízdní kola mají přednostně zajištěny své vlastní jízdní pruhy a pásy oddělené od ostatních vozidel.

Jedná se většinou o významné městské osy, které slouží průjezdné dopravě.

Intenzita automobilové dopravy je vysoká. Maximální povolená rychlost je zpravidla stanovena do 50 km/h.

Při opravdu velkém odpravním zatížení je třeba hledat nástroje ke snížení automobilové zátěže nebo jejího rozložení do většího území.

Pro chodce je žádoucí zřizovat přechody. Tento prostor bývá označen jako místní komunikace II. a III. třídy a významné ulice nebo městské třídy.



Ječná, Praha 2

ulice Náměstí Svobody, Jihlava

3.2. SOUČÁSTI VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

3.2.1. PĚŠÍ PROSTORY
3.2.2. PROSTORY PRO CYKLISTY
3.2.3. VOZOVKY
3.2.4. KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ PROVOZŮ
3.2.5. ZASTÁVKY HROMADNÉ DOPRAVY
3.2.6. PARKOVÁNÍ
3.2.7. PROSTORY PRO DĚTI A MLÁDEŽ

3.2.1. PĚŠÍ PROSTORY

Pěší prostory musí být přiměřeně dimenzované tak, aby byly kromě běžného pohybu také umožněny nejrůznější pobytové aktivity a prostor ulice tak mohl být dostatečně atraktivní a živý.

Chodník má sloužit hlavě chůzi a do velké míry určuje přístupnost a prostupnost všech míst ve městě. Kromě pochozí části by chodník měl být rozšířen o další plochu určenou pro pobytové aktivity, stromy, prvky infrastruktury a další.

Vytváření chodníků jako zbytkový prostor podél vozovek je chybné. Šířka chodníku by měla být zvolena podle urbanistického typu ulice a urbanistické struktury k ulici přiléhající. V místech s větší koncentrací dějů by chodník měl být širší, než tam, kde je dějů méně.

Napojení objektu na vozovku by mělo být provedeno pomoci chodníkového nebo stezkového přejezdu tak, aby byl jasnou prioritou nepřerušovaný pohyb chodce, ne automobilu. Je nevhodné chodník předělit snížením na úroveň vozovky za účelem vjezdu vozidla do objektu.

Stromy v ulicích zvyšují pobytovou kvalitu prostoru a vyytváří zdravější prostředí. Proto je při návrhu pěšího prostoru třeba počítat se šířkou výsadbového pásu.

Je nutné přizpůsobit výběr druhu dřeviny a nasazení koruny podmínkám v daném místě. Výběr druhu ovlivňuje výška a typ zástavby, místní kontext, druh zeminy, šířka uličního profilu a další.

Na hraně veřejného a soukromého prostoru vzniká v ideálním případě velké množství dějů. Proto je v rámci jejich úpravy, nebo tvorby důležité se zabývat i řešením parterů jednotlivých budov. Aktivního parteru lépe docílíme pokud budou do budov poměrně časté vstupy a bude zde široká nabídka služeb, kaváren, restaurací a obchodů, které budou v beprostředním kontaktu s pobytovým prostrem v exterieru. Například tím, že prostor v šířce chodníku využijeme pro posezení ke kavárnám, otevření výkladců, nebo jej doplníme městským mobiliářem jako jsou například lavičky, či vodní prvky. Samotné řešení urbanistického detailu je ke správnému funováni však nutné podpořit ze strany města.

V ulicích, kde živý parter nefunguje, je třeba nejprve z analyzovat, z jakého důvodu k aktivitám nedochází. Problémem může být například velká dopravní zátěž - ať už aut v klidu, nebo v pohybu, příliš stísněný, nebo naopak velký nečleněný prostor, nebo špatná kvalita zvolených povrchů. Po odhalení příčiny je třeba najít způsob, jak vytvořit skutečný aktivní parter. Např. úprava dopravního řešení, změna povrchových materiálů, změna profilu ulice...

Restaurační předzahrádky přispívají k oživení uličního prostoru. Jejich vznik by měl být podporován. Je však nutné, aby byly prostorově a z estetického hlediska regulovány, aby jejich vlivem nedocházelo k degradaci veřejného prostoru. Velikost předzahrádky musí být kontextuální a nesmí být ovlivňována jen komerčním využitím. Nábytek předzahrádky musí vždy stát přímo na povrchu veřejného prostranství a nesmí být ohrazen plůtky, nebo jinou barierou. Tyto prvky omezují pohyb na chodníku a esteticky znehodnocují ulici. Při návrhu je důležité nezapomenout na uživatele s omezenou schopností orientace a pohybu.

Pěší prostory je dobré doplnit mobiliářem, který vytváří objektové zázemí pro plnohodnotné využívání veřejného prostranství. Nejprve je však potřeba se zbavit tzv. objektového smogu, který je vytvářen nekvalitním, či nevhodným mobiliářem a nový mobiliář se nesmí podílet na dalším znečišťování ulic.

Člověk (moduly)

průchod jednoho člověka	0,75 m
průjezd dětského kočárku	1,00 m
průjezd ivalidního vozíku	1,00 m
průchod člověka s dítětem	1,20 m
průchod člověka se zavazadlem	1,20 m
dva souběžné pěší proudy	1,50 m
vyhýbání dvou lidí	2,00 m
vyhýbání dvou dvojic	3,00 m
míjení větších skupin	4,00 m

Rozměry chodníku

minimální chodník	1,2 - 1,5 m
úzký chodník	2,5 - 3,0 m
běžný chodník	3,0 - 4,0 m
živý chodník	5,0 - 10,0 m

živá ulice se sdíleným prostorem

Nizozemí, Amsterdam

přátelské posezení v ulici

Praha 8, Urxova

3.2.2. PROSTORY PRO CYKLISTY

Úprava prostorů pro cyklisty by měla probíhat komplexně tak, aby pro ně bylo pohodlné jezdit prakticky kdekoliv v Jihlavě a ne jen po cyklostezkách. Jedině tak lze docílit toho, aby se kolo stalo plnohodnotným dopravním prostředkem, který je v mnoha případech možné využít například místo osobního automobilu.

Kola se zpravidla pohybují ve vozovce s dalšími vozidly. Cílem je zvýšení pocitu bezpečí.

Podstatnou součástí strategie podporující cyklistiku jako způsob dopravy je i usnadnění kombinování různých druhů dopravy. S tím souvisí rozmístění stojanů na kola, či jiných úložišť na místech dopravních uzlů, kde je možné nastoupit na městskou, nebo mimoměstskou veřejnou dopravu. Cyklistickou dopravu také podporuje pohodlný bikesharingový systém.

Čím více lidí bude cyklistickou dopravu často využívat, tím snažší je potom budovat infrastrukturu přívětivěší a bezpečnější pro cyklistický provoz a tím zároveň bude chtít kolo jako dopravní prostředek využívat více lidí.

Na klidnějších vozovkách je vhodné umožnit průjezd jízdních kol všemi směry a to bez potřeby speciálních opatření. Na rušnějších vozovkách je pak za potřebí zavést některé z doplňkových integračních opatření - jako jsou piktogramové koridory, jízdní pruhy pro cyklisty, ochranné cyklopruhy, nebo vytvořit oddělený prostor.

Jízdní kolo (modul)

	vozidlo	v pohybu
jízdní kolo	0,60 m	1,00 m

cyklistický pruh
Nizozemí, Amsterdam

pásem s hladkým povrchem pro jízdu na kole
Praha 2, Rašínovo nábřeží

vyznačování cyklopruhu
Jihlava

dočasné cyklopruhy v době pandemie
Vídeň

3.2.3. VOZOVKY

Šířky jízdních pruhů a vozovek se odvíjí od charakteru prostoru.
Jízdní pruhy by ve městě měly mít minimální rozměry, které jsou vhodné pro daný provoz. Tím získáváme více prostoru pro chodce a nemotorovou dopravu.

Klidné a zklidněné ulice
Nepoužíváme značení pro oddělování jízdních pruhů a navrhujeme vozovku v minimálních přípustných parametrech. Měl by zde být možný obousměrný provoz kol a to i v případě, že je vozovka pro motorová vozidla jednosměrná.

Základní šířka vozovky 4,00 m umožňuje pohodlný jednosměrný provoz všech vozidel s obousměrným provozem jízdních kol. Umožňuje také střídavý obousměrný provoz všech vozidel v místě lokálního zúžení. V případě velmi nízkých intenzit provozu lze šířku snížit až na 3,00 m, při vyšších intenzitách je naopak vodné ji rozšířit až na 4,50 m.

Pro obousměrný provoz všech vozidel je vhodné počítat se základní šířkou vozovky 5,50 m (pro jedno vozidlo 2,75 m). Při nižších intenzitách provozu ji lze snížit až na 5,00 m (pro jedno vozidlo 2,50 m), při vyšších intenzitách rozšířit až na 6,00 m (pro jedno vozidlo 3,00 m).

Významné ulice
Zpravidla vymezujeme jednotlivé jízdní pruhy a provoz je vhodné více usměrňovat. Dochází k lokálním zlidňování provozu v místech, kde se pohybuje hodně chodců.

Základní šířka jízdního pruhu je 3,00 m. V místech silnějšího provozu, nebo s přítomností větších vozidel (např. autobusy a trolejbusy) je vhodné jízdní pruh rozšířit na 3,25 m. Pokud na vozovce má docházet k potkávání motorových vozidel a kol, je žádoucí jízdní pruh rozšířit na 3,75 m (při rychlsti 30 km/h), nebo na 4,00 m (při rychlosti 50 km/h). V případě, že je podél vozovky umístěno podélné stání, je nezbytné rozšíření na 4,25 m a 4,50 m u kolmého a šikmého stání. Při zatížení ulice by měl být doplněn cyklistický pruh, kterého základní šířka (včetně bezpečnostního odstupu) je 1,50 m a v případě parkování podélného min. 1,75 m a kolmého či šikmého min. 2,00 m.

Vozidla (moduly)

	vozidlo	v pohybu
motocykl	1,10 m	1,50 m
auto	1,75 m	2,00 m
dodávka	2,00 m	2,30 m
autobus	2,50 m	2,80 m
trolejbus	2,50 m	2,80 m
náklaďák	2,50 m	2,80 m

přidružený cyklopruh ve vozovce s výrazněním v křížení
Praha 6, Patočkova

klidná jednosměrná ulice se šikmým parkováním
Jihlava, Jana Masaryka

obslužná ulice ve velmi neudržovaném stavu
Jihlava, Nad Plovárnou

cykloobousměrka v jinak jednosměrné ulici
Praha 5, Ke Koulce

současný stav ulice Nad Plovárnou

ulice Nad Plovárnou po opravě stavu vozovky a vytvoření sdílené komunikace

3.2.4. KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ PROVOZŮ

Pro město jsou vhodné co nejmenší nejkompaktnější křižovatky a křížení. Jsou přívětivější pro pomalejší a ekologičtější formy pohybu jako je chůze, nebo cyklodoprava.

Městotvorné řešení křižovatek a křížení musí odpovídat měřítkem a prostorovým uspořádáním celkovámu urbanismu místa. Je podstatné, aby řešení chránilo slabší a zranitelnější uživatele. Toto prostředí nesmí být ani přes svou funkci nepříjemné pro pobyt. Je třeba zredukovat a nevytvářet veliké křižovatky, které umožňují rychlý průjezd vozidel. Ty ohrožují zranitelnější uživatele a zároveň zhoršují kvalitu pobytu v okolí. Vhodnější jsou křižovatky s ostřejším poloměrem otáčení, protože auta zde musí značně zpomalit. Při přecházení je vhodné umožnit oční kontakt chodce s řidičem.

Pro preferované způsoby pohybu (tj. chůze a cyklistika) je žádoucí zachovávání co nejvíce přímé trasy. Nevhodné jsou odchylky od přirozené přímé linie přecházení nebo cyklistického průjezdu. Pěší trasy se zajišťují zpravidla na všech ramenech křižovatky formou přechodů pro chodce s případnou bezabrierovou úpravou.

U klidných ulic je vhodné automaticky užívat přednost zprava. V rámci zklidněných křižovatek s nižší zátěží je možné a dobré zvýšit plochu vozovky do úrovně chodníku a tím vytvořit sdílený prostor pro chodce i automobiliy a podpořit tak opatrnost řidičů. Místo přechodů je vhodné vytvářet místa pro přecházení.

Při napojení významné ulice na klidnou je třeba určit přednost v jízdě značením hlavní a vedlejší komunikace. Toto křížení vyžaduje jasné vymezení prostoru pro pěší pohyb a průjezd vozidel. Při vysoké intenzitě provozu je nutné řízení pomocí světelné signalizece.

Pohyb cyklistů ve vozovce je v městském prostředí vhodný, protože je zachována po celou dobu vzájemná viditelnost. V případě, že je cyklistický pruh vzdálen až za parkující vozidla, nebo chodník, pak při křížení může snadno dojít k tomu, že se cyklista dostane do mrtvého úhlu řidiče automobilu a hrozí nebezpečí srážky. Pokude je cyklistický pruh umístěn tak, že nehrozí najetí do mrtvého úhlu, tak se objevuje další problém tohoto způsobu řešení a to, že je velmi prostorově náročné, což je v zpravidla poměrně úzkých ulicích Jihlavy, nerealizovatelné.

Mimoúrovňové křižovatky a křížení ulic se v řešení dopravy v rámci města silně nedoporučuje.

zvednutá plocha křižovatky do úrovně chodníku

Praha 6, Kyjevská

kontinuita chodníku, která jasně upřednostňuje pěší pohyb

Španělsko, Madrid

křižovatka významných ulic v Jihlavě

Jihlava, Hradební x Znojemská

nevhodné řešení s přerušenou kontinuitou chodníku

Praha, Trávníčkova

3.2.5. ZASTÁVKY HROMADNÉ DOPRAVY

Kultivace zastávek hromadné dopravy přispívá k celkové kultivaci veřejného prostoru.

Míra využívání veřejné hromadné dopravy závisí na funkčnosti, komfortu, technickém stavu a vizuálním vzhledu zastávky.

Zastávky by měly mít i architektonickou hodnotu. Měly by být dobře viditelné a umisťované u významných cílů, kterými můžou být veřejné budovy nebo například přestupní uzly. Poloha zastávky v opačném směru by měla být ideálně vstřícná a pokud to není možné, pak alespoň v dostatečné blízkosti a dobře viditelná z druhé zastávky.

V případě provozu autobusů i trolejbusů na stejném místě je vhodná společná zastávka pro oba druhy veřejné dopravy v daném směru. Zvyšuje to komfort i bezpečnost během přestupu.

Přímá návaznost na okolí zastávky je velmi důležitá pro komfort a atraktivitu cestování veřejnou hromadnou dopravou. Přístup na zastávku má být bezbariérový. Je třeba zastávky zbavit ztracených spádů. Na zastávky se umisťuje městský mobiliář jako jsou přístřešky, informační panely, odpadkové koše apod.

Délka zastávky je zpravidla dimenzována na délku jednoho až dvou autobusů/trolejbusů. Kratší verze se navrhuje všude, kde není příliš velká intenzita provozu, protože je to pohodlnější z hlediska dostupnosti k vozidlům veřejné hromadné dopravy. Při větším provozu je naopak potřeba, aby za sebou mohly zastavit dvě vozidla najednou v případě, kdy se na zastávce potkají.

Minimální světlá šířka zastávky nesmí být menší, než 2 m. Se zvyšujicím se počtem cestujicích by měla být zastávka širší, aby bylo zajištěno pohodlné užívání.

Pro autobusy i trolejbusy je nejvhodnější zastávka přímo v jízdním pruhu. Vhodným řešením v širších ulicích je také zastávkový mys, přináší vysoký komfort pro cestující, kteří mohou nastupovat do veřejné dopravy přímo z chodníku. Toto řešení je zároveň bezbarierové. Šířka chodníku pro pohyb lidí se přičítá k šířce zastávky. Vozidlo na zastávce zastaví všechna ostatní vozidla, která jej nesmějí objíždět. Další možností řešení je zastávka v zálivu, která je však pro vozidla veřejné dopravy nejméně vhodná.

parkování kol u nádraží - parkovací věž, zastřešené stojany
Pardubice, Pardubice hlavní nádraží

esteticky kvalitní přístřešek, který však není bezbarierový
Brno, Obilní trh

prototyp zastávky pro Prahu
Praha 2, Palackého náměstí

kultivovaně pojednaný přístřešek pro příměstské spoje
Jihlava, Hradební

3.2.6. PARKOVÁNÍ

Řešení dopravy v klidu je v při nejmenším stejně důležité jako řešení dopravy v pohybu. Zejména v centru Jihlavy se většina stání motorových vozidel nachází přímo na veřejných prostranstvích. U všech nových staveb by se parkovací stání měla nacházet na soukromých pozemcích (v garážích).

Stání vozidel nesmí omezovat prostupnost veřejných prostranství a nevytvářet barieru, ani esteticky znehodnocovat veřejná prostranství. Pokud už se parkování na veřejném prostranství nachází, je nejvhodnější navrhovat podélné stání a to ideálně v rámci pásu se stromořadím.

Parkování jízdních kol na veřejných prostranstvích by mělo být zajištěno v dostatečném množství za pomoci stojanů nebo jiného mobiliáře vhodného k úschově jízdních kol.

V Jihlavě je problémem velká poptávka po odstavení osobních aut přímo v ulici. V důsledku toho jsou všechny ulice a i spousta veřejných prostranství posety auty, která znehodnocují veřejný prostor a komplikují pohyb chodců a cyklistů - zhlediska komortu i bezpečnosti a zároveň znemožňují pobytové aktivity, protože veškerý volný prostor, který by pro ně mohl být potencionálně využit je zastavěn auty.

Ze zkušenosti z jiných měst se ukazuje, že navyšování počtu parkovacích stání přitom nikdy nedokáže uspokojit poptávku. Čím více parkovacích míst je v nabídce, tím více se zvedá poptávka, protože lidé se více rozhodují o tom, že by auto v dané lokalitě chtěli odstavit. Tím přirozeně nabývá i automobilová zátěž lokality auty v pohybu.

Je třeba vytvořit parkovací politiku, která bude jednotná pro celé město. Měla by doplňovat plán udržitelné mobility, který je již pro Jihlavu zpracovaný.

Veřejný prostor je cenný pro živost města. Parkování v něm však v současné situaci je často bezplatné, nebo jen za nízké poplatky. Nástrojem pro snížení poptávky po parkování přímo v ulicích města je například časové omezení délky stání, zpoplatnění parkování, různé formy sdílení parkovacích stání během různých dob dne, car sharing, podpora veřejné dopravy, cyklodopravy a pěšího pohybu, podpora kombinované dopravy, parkovací domy mimo centrum města atd. Parkovací kapacity v centru města by mělo být možné navyšovat až po vyčerpání předchozích nástrojů. Do té doby by se naopak parkovací stání v centru měla redukovat. Navíc je vhodné tyto parkovací místa umisťovat mimo veřejné prostranství.

Veřejné prostranství nemá sloužit pouze pro parkování.

Car sharing
Pro jednotlivé obyvatele i firmy, které nepotřebují auto každý den může auto z carsharingu nahradit hned několik aut soukromých. Což je pro Jihlavu vhodné řešení, protože její hlavní dopravní problém nevnímám u aut v pohybu, nýbrž právě zaplavení veřejnéo prostranství auty v klidu. Tento prostor by se dalo jinak využít pro pobytové aktivity a celkové zkvalitnění veřejného prostranství. V ulici je možné pro tato vozidla zřizovat vyhrazená stání, takže má jejich uživatel vždy jistotu, že zaparkuje.

Kombinovaná doprava
Je žádoucí podporovat kombinování veřejné hromadné a individuální dopravy. Nástroji je park & ride, které je vhodné zajistit mimo veřejný prostor, ideálně v rámci parkovacích sbběrných hnízd na okraji města. Pro odstavení jízdních kol je obdobným nástrojem bike & ride, které je vhodné zřizovat nejen na okraji města, ale i blíže centru u míst zájmu, či přestupů na veřejnu hromadnou dopravu. Docházková přestupní vzdálenost by měla být co nejkratší, protože to podporuje vůli lidí kobminovat různé druhy dopravy. Dalším z nástrojů může být kiss & ride pro rychlé zastavení a nastoupení/vystoupení dalších cestujicích do/z osobního vozidla. Je vhodné tyto místa rychlého zastavení umísťovat v blízkosti přístupu k zastávkám veřejné dopravy.

Zásobování
Na veřejných prostranstvích je třeba zřizovat místa pro krátkodobá zastavení pro zásobování, aby byla zajištěna dopravní obsluha lokality a aby nemuselo docházet ke stání na chodnících, nebo veřejnýcch prostranstvích, která mají sloužit k pobytovým aktivitám. Vymezená parkovací místa mohou být zřízena v rámci parkovacího pásu, nebo v případech, kdy to není možné na chodníku, ale při zachování komfortních podmínek pro pěší pohyb.

Parkoviště
Nemělo by docházet k zřizování samostatných, zejména velkokapacitních monofunkčních ploch parkovišť v centru města. Zde je vhodnější umísťování jednotlivých stání rovnoměrně v rámci uličních profilů nebo mimo veřejný prostor na parcelách příslušných budov. Naopak na vytipovaných místech na okraji města by měly vzniknout sběrné parkovací domy, kterých vzhled by měl být esteticky hodnotný.

Parkování automobilů (základní rozměry)

podélné stání	2,0 x 6,0 m
kolmé stání	5,0 x 2,5 m
šikmé	podle úhlu x 2,5 m

veřejný prostor zahlcen dopravou v klidu
Jihlava, Palackého

Jakubské náměstí nyní

Jakubské náměstí bez aut

3.2.7. PROSTORY PRO DĚTI A MLÁDEŽ

Veřejná hřiště a zařízení pro volnočasové aktivity poskytují alternativu k soukromým sportovním zařízením, ke sportovním areálům uvnitř škol a hřištím v mateřských školách. Prodlužují délku pobytu na veřejných prostranstvích a jsou skvělým pomocníkem pro výchovu malých dětí a jsou důležitá pro vytváření komunitního života v sousedství. Při jejich navrhování by měl být kladen důraz na kvalitu navrhovaných prvků a materiálů.

Až přílišná snaha o bezpečnost a odolnost dětských hřišť a používání normovaných prvků však brzdí dětskou kreativitu a nepodporuje dostatečně všestranný rozvoj jejich osobností. Na hřišti by se dítě mělo setkávat i s přiměřeným rizikem a případnými následky, které vedou k poučení.

Dětská hřiště by z hlediska vazby na své okolí neměla být oplocena. Oplocení je žádoucí jen na místech, kde je nutné zajistit bezpečnost dětí před provozem a je neprve nutné zvážit, zda na takovém místě skutečně hřiště má být umisťováno. Oplocení by však mělo mít i nějakou jinou, než pouze bezpečnostní funkci, přidanou hodnotu, může funovat například jako interaktivní tabule pro menší děti, nebo jako boulder pro ty větší. Případně je možné použít místo oplocení ohrazení pomocí keřů, nebo nízkých a širokých zídek, které můžou sloužit i jako lavičky.

Kromě hřišť i veřejná prostranství by měly nabízet místa pro hru dětí, která jsou vsazena do skutečného světa. Vhodná jsou různá mlžítka a další vodní prvky, nízké zídky, úchyty, sochy, na kterých je možné lézt, nebo se na ně posadit... Nebo umístění vyloženě herního prvku do veřejného prostranství.

Prvky na dětském hřišti by neměly být zaměřeny jen na jednu věkovou skupinu. Sdílení prostorů různě starých dětí totiž vede k jejich vzájemné interakci a vzdělávání.

Důležité je i pobytové prostředí pro rodiče vhodné je na hřiště umístit lavičky ve stínu, případně i menší sestavy stolů, nebo pikniková místa. Podstatná je spolupráce s řemeslníkem, který jednotlivé prvky realizuje.

parkové ohraničení hřiště
Kroměříž

hřiště z přírodnin
Frýdek-Místek, Vyšní Lhoty

esteticky zajímavé parkourové hřiště
Plzeň

využití zbytkového prostoru pod mostem pro skatepark
Slovinsko, Domžale

4. PRVKY

4.1. MATERIÁLY A POVRCHY

Materiály a povrchy veřejných prostranství by měly odrážet přirozený charakter místa. Proto je vhodné využívat specifické místní materiály. Většinou se jedná o ty z lokálních zdrojů a vhodná je také recyklace těch již dříve použitých. Je možné používat současné materiály, ale není vhodné to činit historizujícím způsobem.

Podstané je, aby materiály odpovídaly svému funkčnímu využití.

Nesmí se zapomínat ani na to, že použité materiály mají významný vliv na smyslové vnímání uživatelů veřejného prostranství. Zejména se jedná o vjemy zrakové a hmatové. Okrajově pak i zvukové či čichové. Struktura a barevnost povrchů velmi ovlivňuje to, jak se budeme v daném prostředí cítit. Je důležité, aby materiály použité ve veřejném prostranství měly vysokou kvalitu pohledovou i strukturální.

Podstatné jsou i funkční a konstrukční vlastnosti zvoleného materiálu jako je odolnost, trvanlivost a povrchové vlastnosti materiálu jako plasticita, reflexivnost, pohltivost či barevnost.

Při volbě materiálů je důležité se už v počátku zamýšlet i nad napojením jednotlivých materiálů při jejich potkávání. Kvalitní řešení návazností materiálů totiž velmi ovlivňuje trvanlivost povrchu a celkové působení prostranství na jejich uživatele.

Povrchy ulic musí být navrhovány řádně už ve fázi architektonického konceptu prostoru. Materiály do jisté míry určují organizaci dějů v prostoru.

U materiálů je důležité sledovat všechny jejich vlastnosti jako je například zrnitost, teplotní stabilita, světelná odrazivost, protiskluzové vlastnosti, přilnavost apod.

Volba materiálů a povrchů by měla vždy probíhat vzhledem ke způsobu užívání daného veřejného prostranství a jeho umístění v rámci celého města.

U stávajicích materiálů i u těch nově pokládaných je důležité dbát i na způsob jejich údržby.

Vhodná kombinace správně zvolených materiálů pomáhá určit využívání prostoru, zklidnit dopravu a zlepšit čitelnost prostředí.

V historickém městě je vhodné používat skládané kamenné povrchy. Je žádoucí ponechat zachovalé historické dlažby a důsledně je obnovovat, jeli to možné. Případně přebytečné kusy uslkadnit, aby se daly použít při opravách. Pokud je doplnění o další materiál prokazatelně prospěšné, pak lze na základě architektonického konceptu celkového prostranství doplnit prostor o další povrch, který však musí mít stejnou, nebo vyšší kvalitu, než materiál původní. Použití materiálů jako je betonová zámková dlažba na veřejných prostranstvích je nevhodné. Tam, kde byla v minulosti použita, by měla být v rámci další rekonstrukce nahrazena vhodnějším povrchem. Na prostranstvích mimo historické centrum je správné používat současné materiály. Užití historických materiálů mimo historické části Jihlavy není z hlediska kontextu vhodné.

Veřejná prostranství je nutné doplnit o vsakovací plochy se zadržovacími schopnostmi. Okolí stromů je pro tyto účely nedostatečné a je důležité zřizovat větší plochy v ulicí/na náměstích, které jsou tvořeny vodopropustnými materiály jako jsou například různé dlažby, trávníky či mlatové plochy.

Veřejná prostranství je nutné navrhovat bez zbytkových ploch a to se týká zejména malých ploch trávníku, které jsou jen stěží udržovatelné a chybí jim smysluplné využití. Trávníky by pokaždé měly být umístěny ve větších souvislých plochách a vycházet z architektonické kompozice celkového prostoru.

Pro chůzi jsou nejvíce pohodlné měkké nezpevněné povrchy a přírodní materiály. Ve městě je vhodné používat hladkou kamennou dlažbu. Pro parky jsou dobré nejrůznější mlatové či válcované štěrkové povrchy.

Materiálovým řešením je správné naznačovat i který z účastníků provozu má přednost. Například vytvoření průběžného pásu chodníku tak, že přejezdy budou, co nejvíce vizuálně splynout s povrchem chodníku.

Při řešení pochozích ploch jsou důležité i pomocné vodicí prvky, které je vhodné tvořit ze stejného materiálu povrchy v okolí, s využitím kontrastů hrubých a hladkých materiálů. Vodicí linie a bezbariérové řešení musí vytvářet kontinuální trasu a ta nesmí být přerušena.

U pojížděných povrchů je vhodná kombinace různých materiálů, kterou lze nahradit vodorovné značení.

U parkovacího zálivu by povrch měl být materiálově blízký chodníku. Tím se zdůrazní, že se jedná o klidovou část, která nepatří do vozovky. Stejně tak u autobusových a trolejbusových zálivů či pruhů je vhodné tyto prostory vyznačit pomocí struktury/barevnosti povrchů místo vodorovného dopravního značení.

Cyklistické pruhy je dobré materiálově odlišit od ostatních jízdních pruhů, případně je oddělit ohraničující linií. Mělo by se vždy však jednat o materiál, který je podobný jako materiály okolní.

Prvky Jihlavského mobiliáře by měly být sjednoceny materiály a povrchy i barevně a měly by být provedeny z kvalitních matriálů.

materiálové záplaty poškozené ulice

Jihlava, Kosmákova

zachování historické dlažby a doplnění o novější

Praha 1

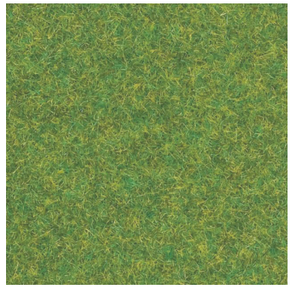
NEZPEVNĚNÉ POVRCHY

příjemné pro pochozí plochy
a pobytové plochy

mlat
pochozí a pobytové plochy v parcích,
cesty pro běhání

borka
dětská hřiště,
okolí stromů

písek
dětská hřiště, venkovní posilovny,
relaxační plochy



tráva
trávníky ve veřejném prostranství,
veřejné zahrady, parky

extenzivní zeleň
parky, veřejné zahrady
středy kruhových objezdů

DŘEVĚNÉ POVRCHY

umisťovat mimo historické
centrum, přírodní charakter

„podlahové“ dřevěné povrchy
dřevěné lávky, mosty,
cesty v parcích, mola

dřevěné povrchy mimo „podlahu“
schody,
mobiliář, obruby

KAMENNÉ POVRCHY

kladení různým způsobem, vhodné
především do historického centra

žíhaná žulová dlažba
sdílené komunikace,
parkovací stání

křemencová dlažba - velký formát
vozovky v centru v klidných ulicích
a na sdílených komunikacích

nepravidelné štípané kostky
centrum města, menší ulice
se zachovalou dlažbou

žulová dlažba
centrum města,
ulice i veřejná prostranství

žulová dlažba kadená do vějíře
centrum města,
ulice i veřejná prostranství

nepravidelné žulové odseky
centrum města,
ulice i veřejná prostranství

velkoformátová žulová dlažba
pochozí plochy
sdílených komunikací, náměstí

žulová dlažba
v různých velikostech a barvách,
sdílené komunikace, náměstí

BETONOVÉ PREFABRIKOVANÉ POVRCHY

vhodné pro novější
části města

betonové dlaždice středoformátové
chodníky mimo centrum,
parkovací stání

betonové dlaždice velkoformátové
periferní náměstí,
plochy ve skateparcích

nepravidelné betonové dlaždice
cesty v parcích,
periferní náměstí

betonové dlaždice podlouhlé
periferní náměstí,
plácky

probarvená betonová dlažba
chodníky mimo centrum,
periferní náměstí

RŮZNÉ DALŠÍ POVRCHY

kombinace různých povrchů
a další alternativní povrchy

dlažba se zatravněnou spárou
stromový pás, parkoviště
piknikové misto

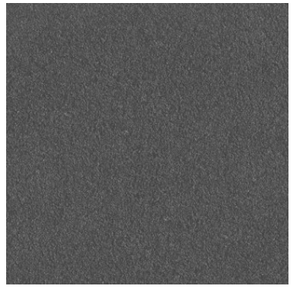
pochozí betonové části v trávníku
parky, veřejné zahrady,
dětská hřiště

MONOLITICKÉ POVRCHY

hladké povrchy zpravidla užívané
mimo historické centrum

monolitický beton
pochozí plochy pěších zón,
části náměstí mimo centrum

hlazený monolitický beton
skateparky,
inline stezky



asfalt
vozovky ulic zatížených motorovou
dopravou, chodníky mimo centrum

probarvený asfalt
pruhy pro cyklisty,
části cest v parku

gumový povrch pro hřiště
povrch pro dopadové plochy hříšť,
mimo centrum

4.2. VEGETACE

Vegetace je nepostradatelným prvkem veřejných prostranství.

Zejména pak stromy, které zlepšují městské mikroklima, napomáhají proudění vzduchu a také příznivé vlhkosti, snižují prachové znečištění, produkují kyslík a vstřebávají oxid uhličitý nebo poskytují stín. Zároveň je zeleň ve městě biotopem dalších druhů rostlin i živočichů.

Při vysazování stromů je důležité se zamýšlet i nad následným systémem péče o ně, aby jejich životnost byla opravdu dlouhá a aby mohly plnit všechny své funkce. Tato péče bývá zpravidla nákladná a proto je vhodné již v projektové fázi zapojovat budoucí uživatele, aby se i následně alespoň částečně podíleli na péči o navrhovanou vegetaci. V předprojektové fázi je vhodné provést dendrologický průzkum a na základě jeho vyhodnocení pokud možno, co nejvíce repsektovat pro dané místo přirozený druh zeleně - snižuje to následné náklady a zmenšuje náročnost údržby. Stromy či keře v mobilních nádobách nejsou do městského prostoru vhodné a měly by být nahrazeny plnohodnotnou zelení, která je jednak ve výsledku méně nákladná a zároveň má mnohem větší a epší vliv na životní prostředí.

Stromy

Pro spávný růst stromů je třeba zajistit dostatečný prostor pro kořeny a plochu pro vsak dešťové vody.

Je vhodné prověřit možnosti využití stávajících stromů již ve fázi přípravy projektu. V případě výsadby stromů nových je žádoucí upřednostnit výsadbu velkých a středních druhů stromů před stromy menšími, protože jejich ekologické benefity jsou mnohonásobně vyšší. Následně je nutné zabezpečit péči o nové výsadby stromů.

Je třeba stromům zajistit minimální plochu pro vsak (6m²) a prokořenění (16 m² o hloubce 0,8 m).

Do města je kromě soliterních stromů vhodné umisťovat i stromořadí, aleje a skupiny stromů. Stromořadí a aleje by měly být navrhovány v kontextu celé čtvrti nebo lokality. Můžeme jimi docílit sjednocení prostoru a napomoci logickému strukturování města.

Stromy je vhodné začleňovat i například mezi parkovací místa v ulicích a to tak, aby na ideálně na každých pět parkovacích byl zasazen jeden stom a minimálně jeden strom na osm parkovacích míst.

Koruna stromů nad vozovku musí být nasazena nejníže 4,5 metru a nad chodníkem nejníže 2,5 metru.

Keře a bylinné porosty

Důležité je určit hodnotu současných porostů a možnost jejich využití. K tomu bývají nezbytné průzkumy (dendrologický a fytocenologický) a následné vypracování koncepce a návrhu.

V ulicích a náměstích je vhodné plochy s keři a zelenými porosty ochránit jednoznačným vymezením jako je zvýšený obrubník, nebo například lavice, aby nedocházelo k sešlapu apod.

Keře na veřejných prostranstvích člení prostor a přinášejí do města potřebný detail. Při jejich návrhu se však musí dbát na na možné negativní dopady jako je například nechtěné vytváření skrytáých zákoutí, které pak namjí dostatečnou sociální kontrolu.

Zeleň je potřeba využívat v různých kombinacích a využít jejich výtvarné hodnoty. Měly by být také využívány kvetoucí rostliny, které posilují povědomí o ročních obdobích a jsou i ekologicky přínosné a slouží jako prostory pro život drobných živočichů. tyto kvalitativní předpoklady, by neměly být používány.

Zapojení veřejnosti

Konání vzdělávacích akcí pro rodiče s dětmi a další skupiny obyvatel je skvělý způsob jak zajistit kladné přijetí a vytvořit nadšení k přírodním prvkům v okolí svého bydliště a je možné obyvatele zapojit do péče o ně.

nevhodné použití jehličnanů v centru města

Jihlava, Palackého

strom ve středu křížení ulic, který zvyšuje atraktivitu plácku

Praha 1, Dlouhá

těžkou udržovatelná malá plocha trávníku

Jihlava, Palackého

stromy lemující vozovku

Jihlava, Jiráskova

4.3. MOBILIÁŘ

Úkolem mobiliáře je vytvářet objektové zázemí pro kvalitní užívání veřejných prostranství města.

Jihlava má v současné době problém se zahlcením přebytečného a často nefunkčního a nevhodného mobiliáře. To pramení převážně z nedostatečné údržby, která do velké míry souvisí i s tím, že není jasné, kdo má na starost správu mobiliáře. Je potřeba určit zodpovědné subjekty.

Pro posílení identity města by bylo záhodno vytvořit typizovaný mobiliář pro Jihlavu, který by se mohl využívat po celém městě.

Mobiliář by měl vždy reagovat na charakter daného prostranství. V lokalitách, kde je charakter specifický je vhodné navrhnout speciální mobiliář, který charater podpoří. Na běžných prostranstvích je pak rozumné použít prvky ze sortimentu JIhlavského mobiliáře.

Návrh specifického mobiliáře by měl probíhat architektem, či designerem a to tak, aby bylo respektováno měřítko, masivnost/subtilita, materiál a celkový charakter typický pro dané místo.

Je zapotřebí, aby mobiliář byl dostatečně odolný proti běžnému opotřebení i vandalům a měl by být rovněž snadno udržovatelný. -> Prvky by měly být jednoduché a účelné.
Mobiliář za žádných okolností nesmí vytvářet barieru ve veřejném prostoru ani ho vizuálně či jinak znehodnocovat.

Je třeba vymyslet koncepci pro Jihlavský mobiliář a určit zodpovědné subjekty, aby prostředí bylo čitelné. kulivované a udržované a aby se posílila identita města.

Pokud není design mobiliáře součástí celkového architektonického návrhu daného místa, měla by existovat možnost vybrat prvky mobiliáře z katalogu vybavení veřejných prostranství, který by měl být pro Jihlavu vypracován.

U mobiliáře by měla být zajištěna pravidelná údržba, čištění a výměna poškozených prvků a měly by být určené subjekty za tuto činnost zodpovědné.

Je vhodné aby jeden prvek mobiliáře měl více funkcí - např pobytové schody, zídka kolem hřiště která je zároveň lavičkou apod.

Mobiliář je nutno umísťovat do jedné linie, nebo jinak vhodně, aby nevytvářel bariéry v prostoru.

Prvky mobiliáře by měly být jednoduché, účelné a snadno udržovatelné.

Na významných prostranstvích, nebo těch, která mají specifický charakter je doporučenou navrhnout mobiliář individuální.

Sezení

Objekty určené pro sezení ve veřejném prostranství iniciují jeho pobytové užívání. Možnosti k sezení by měly být různorodé. Měly by se zde nacházet lavičky s opěradlem i bez opěradla, volné židle, které mohou uživatelé přemisťovat podle svých potřeb a budou podléhat specifickému režimu ochrany, pobytové schody, zídky, neformální sezení kolem fasád přilehlého parteru i prostory na trávnících. Sedací mobiliář by měl být umísťován tak, aby odpovídal dějům, které jsou v daném prostoru předpokládané a žádoucí.

Zpevněný prostor kolem laviček by měl být rozšířen o prostor pro odstavení napříkalad kočárku tak, aby nepřekážel v trase kolemjdoucím chodcům a nevytvářel zbytečně barieru.

Umisťování laviček s rekamní plochou, lavičky, které zasahují do průchzích cest, lavičky s úpravou proti ležení jsou nevhodné.

Větší hustota laviček je vhodná především na frekventovaných veřejných prostranstvích např. v okolí občanské vybavenosti.

Stojany na kola

Množství stojanů by mělo odpovídat zátěži daného místa cyklistickou dopravou.

Umožňují bezpečné odstavení kola na veřejných prostranstvích a zároveň jsou prevencí pro parkování kol na nevhodných místech. Častým problémem současných cyklostojanů v Jihlavě je nevhodné umístění a nepraktičnos, která znesnadňuje odstavení/zamnutí kola.

Stojany nesmí tvořit na veřejném prostranství barieru. Z tohoto důvodu je vhodné zvolit samostatně stojící stojany (s rozestupy minimálně 0,9 m), ke kterým se dá přistavit z každé strany jedno kolo a zároveň se mezi nimi v případě potřeby dá projít, spíše než masivní jednotlité stojany pro velké množství kol.

Pokud kola parkují na chodníku je nutné vždy zachovat dostatečný průchozí prostor. Parkovací místo pro dvě kola u jednoho stojanu je veliké 1 x 2 m.

Stojany, které jsou příliš nízké jsou nepraktické pro zamykání kol. Tyto, nestabilní rovněž jiné pro používání nekomfotní stojany, by měly být v rámci renovací veřejných prostranství odstraňovány a nahrazovány.

Odpad

Nesprávné rozmístění odpadkových košů, nebo nedostatečný odvoz odpadu a jejich údržba mohou vést ke značné degradaci veřejných prostranství.

Měl by být navržen jednotný vzhled košů pro celé město a to ideálně ve více designově sjednocených variantách pro různé typy prostranství.

Odpadkové koše nesmí omezovat průchodnou šířku chodníku a měly by se umisťovat především do míst s vyšším výskytem lidí.

V ideálním případě na tyto místa umisťovat sdruženě i koše na tříděný odpad.

Materiál odpadkovýc košů by měl být volen tak, aby byl odolný proti opotřebení a vnadalismu a znesnadňoval vylepování reklamy.

Kontejnery je ideální umisťovat dovnitř objektů pro které jsou určeny, do výklenků, nebo pod zem tak, aby netvořily vizuální ani prostorovou bariéru.

Přístřešky

Účelem přístřešků na zastávkách je zajistit komfort pro čekající cestující a ochranu před nepříznivým počasím. Z přístřešku by mělo být dobře vidět na přijíždějící autobusy a trolejbusy.

Mobiliář zastávek by měl být pro Jihlavu jednotný a v souladu s jejím dalším mobiliářem.

Přístřešky by neměly zasahovat do pásu pro chodce/cyklisty. V případě nedostatku prostoru je vhodné zřídit přístřešek bez bočnic. Reklama na nich by měla podléhat jasným pravidlům a neměla by tvořit vizuální barieru.

Přístřešek nesmí vytvářet špatně udržovatelná zákoutí.

Vodní prvky

Vodní prvky ve městě zajišťují osvěžení, pomáhají vytváře pobytový charakter a často i reprezentativní atmosféru. Můžou také sloužit jako body setkávání, pomáhají orientaci v prostoru a děti si u nich rády hrají a dochází zde ke spoustě sociálních interakcí.

Kašny, fontány a různé vodní plochy mohou být součástí významných prostranství, jako jsou například náměstí, předprostory významných budov nebo parky a měly by být navrhovány v celkovém projektu místa i v návaznosti na širší kontext, protože jsou výrazným prvkem. Drobnější prvky jako třeba pítka a mlžítka mohou být umisťovány i v ulicích.

Design, proporce a použitý materiál vodních prvků by vždy měl odpovídat charakteru prostranství, kde se nachází.

Pítka neslouží pouze k občerstvení a osvěžení, ale často i k dětským hrám. Tyto jsou často místem zpomalení a mají pozitivní dopad na okolní prostranství a je tedy vhodné je do města umisťovat. Vhodné je navrhnout design pítka, které bude součástí katalogu Jihlavského mobiliáře.

Mlžítka rovněž neslouží jen k osvěžení a zpříjemnění mikroklimatu, ale jsou rovněž místem her dětí a zastavení dospělých a tím i vznikem sociálních interakcí.

vodní kaskáda s lávkami, které mohou sloužit i jako lavičky

Praha 6, Šabachovo náměstí

vodní prvek v parku

Velká Británie

vodní prvek jako místo zastavení a dětských her

Praha 3, Komenského náměstí

mlhoviště

Praha 6, K Brusce

4.4. OBJEKTY PRO SLUŽBY

Jedná se o objekty, které doplňují či nahrazují parter v kalsické zástavbě. Bývají to zejména novinové, potravinové nebo trhové stánky, různé informační kiosky, veřejné toalety aj. Měly by být umisťovány pouze tam, kde není možné zajistit onu funkci v rámci přilehlých budov.

Veřejná prostranství by zároveň měla být schopna drobné objekty pojmout pokude je to třeba. Při návrhu veřejných prostranství je třeba počítat s tím, že tyto objekty možná budou vznikat a ve vybaných místech umožnit jejich případné napojení na sítě technické infrastruktury.

Umístění jednotlivých objektů by mělo být vždy v souladu s celkovou kompozicí daného prostranství.

Objekty a zařízení pro služby nesmí vytvářet prostorové ani vizuální bariery ve veřejném prostoru.

Nutné je zajistit přístupy pro zásobování těchto objektů a měly by být jednodušše udržovatelné a dostatečné odolné.

Kiosky

Služby, které se umisťují do kiosků by měly být primárně umístěny do budov obklopující veřejné prostranství. Pokud se služba umisťuje do kiosků, pak by měla podporovat kvalitu veřejného prostranství.

Kiosky je užitečné řešit jako mobilní objekty, které je možné na vyhrazených místech napojit na přípojku technické infrastruktury.

Kiosek by měl také mít své místo v katalogu Jihavského mobiliáře a to ve více velikostních variantích. Jeho design by měl být kontextuální, funkční a snadný na údržbu.

Veřejné toalety

Rozmístění toalet by mělo mít koncepci a vycházet z počtu lidí pohybující se na daném místě a docházkových vzdáleností.

Pro umístění veřejných toalet je vodné primárně využívat budovy ve stávajícím parteru. Veřejné toalety by měly být součástí všech veřejně přístupných objektů, aby nemusely být zbytečně umisťovány do veřejného prostoru, který může sloužit jiným účelům.

V parcích a přírodních lokalitách je žádoucí klást důraz na vizuální působení veřejných toalet v kontextu zeleně tak, aby jejich vzhled nenarušoval vizuální pohodlí parku.

Není vhodné umisťování mobilních plastových toalet, které jsou navíc častým terčem reklamy. Mobilní toalety jsou vhodné jen při konání dočasných akcí a i v tomto případě by měly být kultivovány použitím zástinného prvku.

Veřejné toalety musí být řešeny bezbarierově a to uvnitř i venku.

Trhové stánky

Thy jsou skvělým iniciačním nástrojem pro vytvoření dějů ve veřejném protoru.

Pro trhy je důležité zvolit dostatečně velké a méně frekventované místo, protože jsou prostorově náročné a navrhnout úsporné rozložení stánků i stánky samotné. Nejvhodnější je tržiště zřizovat tam, kde se hstoricky nacházela a tedy bývají prostorově vhodná.

Při návrhu stavebních úprav prostranství, na která je v plánu tržiště umisťovat je vhodné navrhnout rovněž napojení na sítě technické infrastruktury.

Jednotlivé stánky by měly být vizuálně ve vzájemném souladu.

neudržovaný a špatně umístěný kiosek

Praha 4, Vídeňská

kubistický kiosek, který kontextuálně zapadá do svého okolí

Praha, Vrchlického sady

kultovovaně řešené veřejné toalety

Praha 22 - Uhříněves, Nové náměstí

jednotné stánky na tržišti

Francie, Nice

4.5. DOPRAVNÍ PRVKY

Dopravní infrastruktura je důležitým prvkem městského prostředí. Svými prvky zároveň ovlivňuje zároveň podobu a možnosti užívání veřejných prostranství. Funkční a technické požadavky, které do velké míry určují tyto prvky je nutné koordinovat s požadavky na pobytový komfort veřejného prostranství, který by měl být pro tvorbu městského veřejného prostoru klíčový. Dopravní prvky by neměly tvořit barieru ani vizuální smog.

Dopravní infrastruktura by se ve smyslovém vnímání prostoru měla uplatňovat co nejméně a rozhodně by neměla vizuálně ani jinak znehodnocovat veřejné prostranství. Každý nadzemní prvek infrastruktury je třeba vnímat jako plnohodnotný prvek, který určuje architektonickou kvalitu místa. Pro tyto účely by měl být vytvořena koncepce umisťování a vzhledu těchto prvků.

DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní značení ve městě by se mělo co nejvíce minimalizovat.

Dopravní organizaci je vhodné řešit hlavně fyzickým uspořádáním prostoru a až tam, kde toto řešení není dostatečné, dopravním značením.

Zmnožování dopravního značení kromě toho , že degraduje kvalitu veřejného prostoru, také omezuje viditelnost a často vytvář i fyzickou bariéru. Značky umístěné v řadě za sebou je proto vhodné srovnat do jedné výšky nad zemí, aby se zamezilo zbytečnému vizuálnímu stínění.

Svislé dopravní značení je poměrně výrazným prvkem v městském prostředí, které často nezapadá do celkového řešení veřejných prostranství. V mnoha případech, kde je svislým dopravním značením prostor zahlcen, zhoršuje přehlednost a kvalitu veřejného prostranství. Proto je třeba ho minimalizovat a anhradit členěním protranství jako takového, nebo vodorovným značením.

Vodorovné dopravní značení zajišťuje zlepšení fungování provozu a napomáhá zklidňování. Přednostně by však dopravní organizaci měly řešit odlišné materiály.

Dopravní prvky je třeba umísťovat tak, aby byly dostatečně viditelné-tj v dostatečných odstupech od dalších prvků.

vodorovné dopravní značení

Praha

svislé dopravní značení umístěné na uličním osvětlení

Jihlava

nevhodné umístění návěstidla dálničního typu

Praha 5, Radlická

vhodné vyznačení pomocí jiné barvy materiálu místo postřiku

Praha 1, Chotkova

4.6. VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

K venkovnímu veřejnému osvětlení je při jeho návrhu nutné přistupovat jako k plnohodnotnému prvku, který ovlivňuje vzhled a vlastnosti veřejných prostranství.

Osvětlení vytváří podmínky pro aktivity obyvatel venku v době, kdy není dostatek denního světla. Vytváří atmosféru veřejného prostoru v noci.

Do venkovního osvětlení zahrnujeme veřejné osvětlení, osvětlení architektury, osvětlení venkovních pracovních prostorů a osvětlení sportovišť.

Noční vzhled města a jeho atmosféru má na svědomí hlavně veřejné a architekturní osvětlení.

Návrh veřejného osvětlení by měl zohledňovat dopravně–bezpečnostní i architektonicko–urbanistické a estetické požadavky a zároveň se zabývat i jeho nepříznivými účinky jako je v některých případech jeho rušivost.

Počet, vzhled a rozmístění osvětlení by měl brát v potaz kompozici celého osvětlovaného prostoru a brát ohled na na okolní zástavbu a hodnoty území.

Návrh kvalitního osvětlení by měl probíhat za spolupráce architekta/urbanisty a světelného technika.

Pro Jihlavu je třeba vytvořit koncepci venkovního osvětlení, kde budou uvedeny konkrétní požadavky a pravidla pro jejich umisťování, technické a estetické aspekty.

Pro veřejné osvětlení se doporučuje světlo s teple bílým barevným tónem.

V blízkosti bytové zástavby je třeba zajistit, aby světlo z veřejného osvětlení nedopadalo do obytných místností a nerušilo tak jejich obyvatele v noci.

Pro zajištění pocitu bezpečí u zelených ploch je doporučeno osvětlovat i přilehlé okolí cest.

Ve stísněných podmínkách je vhodné umístit veřejné osvětlení na fasády budov nebo na lana upevněná na protilehlých budovách.

umístění svítidla veřejného osvětlení na fasádě budovy

Praha 1, Řásnovka

zavěšené veřejné osvětlení kvůli nedostatku prostoru

Praha, Jungmanova

architektonické osvětlení Národního muzea

Praha, Václavské náměstí

malebné osvětlení ulice, které je zároveň dostatečné

Žatec

4.7. UMĚNÍ

Kvalitní umělecké dílo přidává na hodnotě veřejným prostranstvím a při vhodné volbě může podporovat identitu místa a může fungovat jako významný orientační bod při vytváření mentální mapy města.

Umění má velkou sociální funkci. Je vhodné, aby umělecké dílo nebylo čistě jen pohledovým prvkem, ale aby zároveň bylo i obyvatelným místem. Jeho obytnost však nesmí překročit určitou mez, aby se nestalo mobiliáře.

Ze zahraniční známe příklady, kdy je předepsáno, že určitá částka z rozpočtustavby, či prostranství musí být věnována na umění ve veřejném prostoru. Tento systém je efektivním způsobem zadávání a i následné údržby děl, která oživují veřejná prostranství.

Umělecké dílo nesmí být za žádných okolností vytrženo z celkového kontextu daného místa, protože pak ztrácí na své hodnotě a může i znehodnocovat veřejný prostor.

Jlž při návrhu by mělo být zřejmé, který subjekt se o umělecké dílo bude v rámci údržby starat. Pokud toto není jasné, dochází k rychlé degradaci díla a tím i jeho okolí. Dílo by mělo být jednoduše udržovatelné.

Mělo by se dbát na kompoziční principy, vhodnou volbu materiálu a měřítka vždy v daném kontextu lokality.

Specifické je použití dočasného umění ve veřejných prostranstvích. Jihlava by měla podporovat i dočasné výstavy či jiné formy umění jako jsou dvadelní či jiná vystoupení na svých veřejných prostranstvích Dočasné umění může iniciovat změny, které následně vedou k trvalému umístění uměleckého díla, nebo úpravě prostranství do podoby, která podporuje nejrůznejší kulturní akce.

UMĚLECKÉ DÍLO

Při návrhu uměleckého díla do veřejného prostoru je nutné zohlednit ideový, historický a prostorový kontext.

Ideální je spolupráce tvůrce uměleckého díla s architektem, či urbanistou už v koncepční fázi, ale i v té projektové a prováděcí.

Volba místa pro umístění uměleckého díla by měla probíhat na základě pečlivého uvážení zda se do daného prostranství dílo hodí z hlediska architektonického, uměleckého, sociálního, historického a dalších.

Měřítko, materiál a celkový charakter uměleckého díla by měl být navržen pro onu specifickou situaci.

U každého trvalého uměleckého díla je předem nutné určit, kdo bude zodpovědný za jeho správu a údržbu.

dřevěná socha letadla, která zastane i funkci prolízačky

Praha 13, Za Mototechnou

umělecké pojednání odvětrávací komínů tunelu na Letné

Praha 7, Letenské sady

nenápadné umělecké dílo, které vybízí k pobytu

Praha 6, památník Maxe van der Stoela

památník Dům sebevraha a dům matky sebevraha

Praha 1, Palachovo náměstí

4.8. REKLAMA

Reklama na veřejných prostranstvích je tradiční cestou propagace.
Je třeba rozlišovat vhodné označování provozoven, které je podstatné po udržení živého parteru a slouží pro orientaci od reklamy na danou provozovnu.

Neregulovaná forma reklamy svým působením negativně ovlivňuje vizuální a pobytové kvality veřejných prostranství.

Reklamy samotné nejsou nutné pro zkvalitňování veřejného prostranství je ale vhodné je akceptovat protože mají velký ekonomický význam pro podnikatele i město samotné.

Pro umísťování reklamy je třeba vytvořit jasná pravidla a tu, která pravidla nerespektuje regulovat. Místa pro reklamu je vhodné evidovat a tuto evidenci dát veřejně k dispozici. S použitím těhto podkladů je následně i jednodušší boj s illegální reklamou.

Památkové zóny města vyžadují přísnější regulaci reklamy.

Reklama na mobiliáři

Reklama na městském mobiliáři nesmí poškozovat jeho funkčnost či estetickou kvalitu.

Město by mělo vytvořit nabídku ploch pro reklamu, kde bude jejich forma kontrolovatelná a bude přinášet městu nějaké výhody-například pomůže ke získání financí na údžbu mobiliáře, či veřejných prostranství celkově. V omezené míře lze například do městského prostoru umisťovat plakátovací sloupy, kde je možné vylepovat reklamu například na různé kulturní a společenské akce.

Kulturní reklama v kultivované verzi by měla být městem podporována a kulturní instituce by měly mít možnost využít přiléhající veřejná prostranství pro svou propagaci.

Velkoplošná reklama

Velkoplošná reklamamusí být na celé pološe města maximálně omezena a přísně regulována.

Samostatně stojící stavby pro reklamu napřináší veřejným prostranstvím vůbe žádnou přidanou hodnotu a vytváří vizuální smog, který snižuje bezpečnost, přehlednost a podkopává charakter místa. Není vhodné ani umisťovat velkoformátové plachty na fasády budov.

Reklamy by neměly vytvářet vizuání ani prostorovou bariéru.

Je formovat pravidla pro umisťování reklamy na vařejných prostranstvích. Tato pravidla musí být jasná a transparentní a je za potřebí, aby jejich dodržování bylo kontrolováno.

reklamní lavička nevhodná do městského prostředí

Praha 5, Anděl

velkoplošná reklama škodící veřejnému prostoru

Praha

vizuální smog v Brně

Brno-střed

vizualizace k manuálu dobré praxe veřejné reklamy v Brně

Brno-střed

5. ZDROJE

ZDROJE

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.

GEHL, Jan a Birgitte SVARRE. How to study public life. Přeložil Karen Ann STEENHARD. Washington ;: Island Press, [2013]. ISBN 978-1-61091-423-9.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, [2016]. ISBN 978-80-260-9558-3.

JEHLÍK, Jan a Tomáš DRDÁCKÝ. Skrytý řád a vnitřní podstata jedinečnosti historických měst České republiky: (NAKI II - Původ a atributy památkových hodnot historických měst České republiky - DG16P02R025). Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06746-8.

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

MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

MELKOVÁ, Pavla. Strategie rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy: návrh. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. ISBN 978-80-87931-12-7.

CEJPKOVÁ, Klára, Veronika DOLEŽALOVÁ, David MIKULÁŠEK, et al. Principy tvorby veřejných prostranství. V Brně: Kancelář architekta města Brna, 2019. ISBN 978-80-270-6463-2.

Původ a atributy památkových hodnot historických měst České republiky [online]. 2020 [cit. 2020-10-09]. Dostupné z: https://www.fa.cvut.cz/cs/studium/obecne/doktorske-studium/puvody-a-atributy-pamatkovych-hodnot-historickych-mest-ceske-republiky

Green Infrastructure. Brussels: EuropeanCommission, 2010. Dostupné z: http://ec.europa.eu/environment/nature/info/pubs/docs/greeninfrastructure.pdf

NORMY, ZÁKONY, VYHLÁŠKY

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.

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.

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.

ČESKO. Vyhláška č. 398 ze dne 5. 11. 2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: Sbírka zákonů České republiky. 2009.

ČSN 83 9001. Sadovnictví a krajinářství: Terminologie: Základní odborné termíny a definice. Praha: Český normalizační institut, 1999–06.

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.

PODKLADY JIHLAVA

Strategický plán rozvoje města Jihlavy

Strategický plán rozvoje statutárního města Jihlavy do roku 2020 - Akční plán 2019

Aalborg + 10 - inspirace pro budoucnost

Jihlava (ne)jede - Plán udržitelné městské mobility Jihlavy - akční plán

Jihlava (ne)jede - Plán udržitelné městské mobility Jihlavy - akční plán

Aktualizace územní energetické koncepce města Jihlavy na období 2017-2042)

Komunitní plán sociálních služeb statutárního města Jihlavy

Koncepce podpory sportovních a vlonočasových aktivit statutárního města Jihlava

Návrh Lokální strategie rozvoje základního vzdělávání v ORP Jihlava

Místní akční plán rozvoje vzdělávání pro ORP Jihlava

Strategický rámes MAP do roku 2023 pro ORP Jihlava

Plán odpadového hospodářství statutárního města Jihlavy

Plán rozvoje sportu v Jihlavě

Strategie pro kulturu, volný čas a cestovní ruch ve městě Jihlavě 2017 – 2024

Územní energetická koncepce aktualizace - statutární město Jihlava

Strategie pro kulturu, volný čas a cestovní ruch ve městě Jihlavě 2017-2024

Strategie pro kulturu, volný čas a cestovní ruch ve městě Jihlavě 2017 - 2024, Akční plán 2019-2020

Jihlava /// Generel cyklistické dopravy

Generel veřejného osvětlení Jihlava

Koncepce parkovacího systému na území širšího centra města Jihlavy

Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Jihlavy

Územní plán Jihlavy