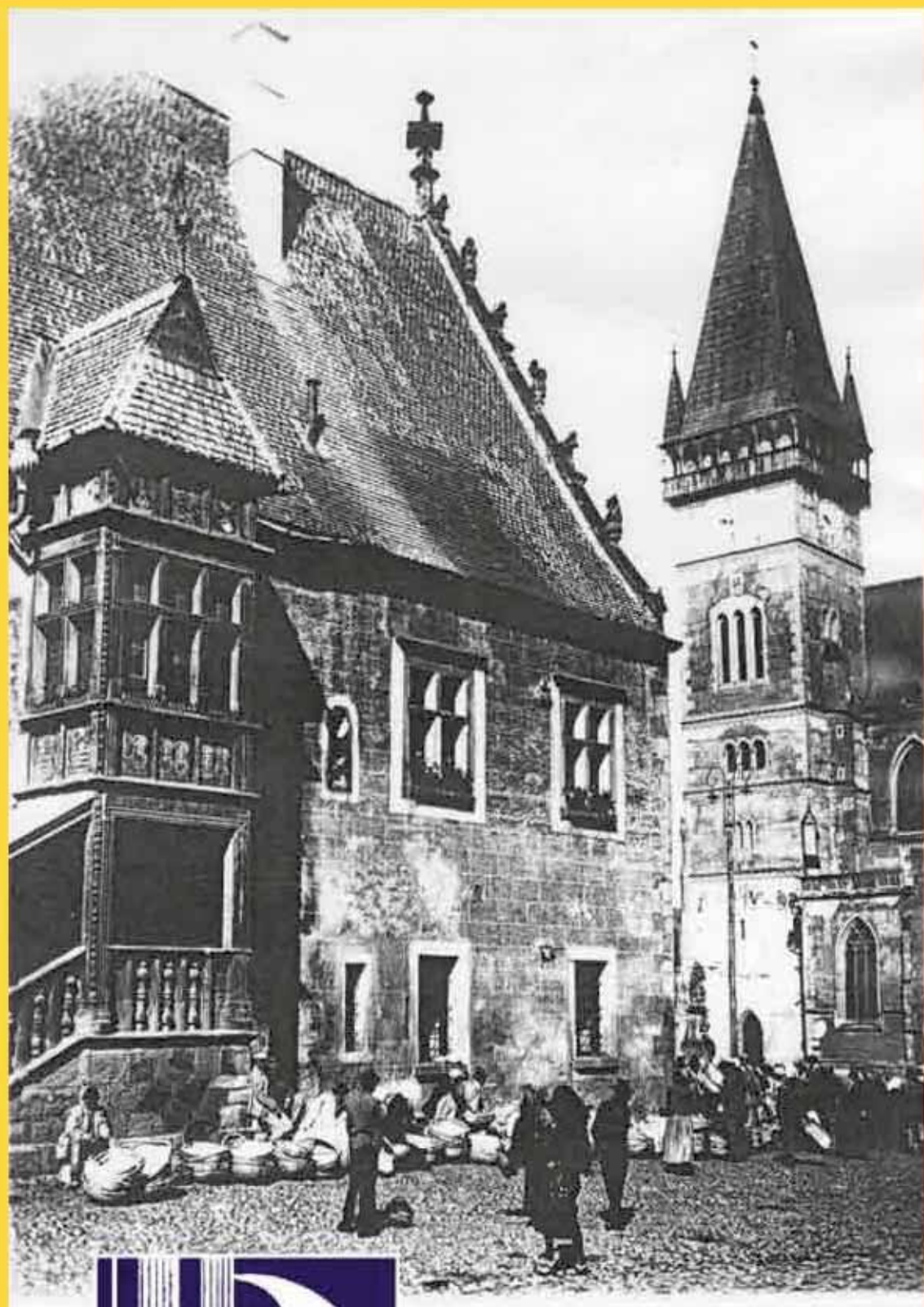




BARDEJOV
26.-27. 8. 2014

BARDKONTAKT 2014



ZBORNÍK PREDNÁŠOK 2014

HLAVNÁ TÉMA ODBORNEJ KONFERENCIE: **DOPRAVA V HISTORICKÝCH CENTRÁCH**

ODBORNÉ PREDNÁŠKY :

OBSAH:

I. okruh: Doprava v histórii a dnes

1. **Úvod k tohoročnej téme**
Ing.arch. Beata Polomová, PhD.
2. **Humánna podstata mesta**
doc. Ing. arch. Peter Kardoš, PhD.
3. **Miesto stretnutia a jeho súčasné ohrozenia**
Ing. arch. Silvia Bašová, PhD.
4. **Vývoj uličných interiérov**
Ing. Eva Semanová
5. **Fotoarchívny exkurz po historických dlažbách v Košickom kraji**
Ing. arch. Robert Királ
6. **Prieskum historických ciest archeologickými metódami**
Mgr. Martin Pristaš
7. **Povrchy komunikácií v historických parkoch**
Ing. Anna Dobrucká, PhD.
8. **Pôvodná cestná sieť v okolí Zborovského hradu identifikovaná cez zachovanú dubovú alej**
Mgr. Peter Harčar - Ing. Eva Semanová
9. **Súčasné prístupové komunikácie a doprava na vybraných hradoch Slovenska**
Ing. arch. Zuzana Ondrejková
10. **Pasáže v historickom centre z hľadiska pešieho pohybu a zásobovania**
Doc. Ing. arch. B. Sopiřová, PhD.

II. okruh: Nároky dopravy

11. **Dopravný priestor ako senzitivne verejné priestranstvo**
Prof. Ing. Bystrík Bezák, PhD.
12. **Pamiatkové prostredie a vecné nároky dopravy**
Ing. arch. Arnošt Mitske



13. **Dopravná obsluha a skúsenosti z vývoja parkovacej stratégie v centre Bratislavy.**
Ing. Rudolf Surový - Ing. Peter Poloma
14. **Dopravná obsluha historického jadra a technické zabezpečenie dopravnej obsluhy.**
Ing. Dr. Milan Skýva, CSc. - Ing. Andrej Vachaja
15. **Nemotorová doprava v historických centrách**
Ing. Anna Kollárová

III. okruh: Doprava verzus chránené pamiatkové prostredie

16. **Vplyv dopravných riešení na kvalitu verejného priestoru na príklade centra Bratislavy**
Ing. arch. Beata Polomová, PhD.
17. **Vplyv dopravných riešení na pamiatkovú obnovu národných kultúrnych pamiatok**
Ing. arch. Silvia Petrášová
18. **Funkčné využitie plôch národných kultúrnych pamiatok a pamiatkových území pre statickú dopravu**
Ing. arch. Jana Onufráková
19. **Koncepčné navrhovanie edukačných turistických trás v historických centrách**
Doc. Ing. Eva Kráľová, PhD. - Ing. arch. Ivana Lisická
20. **Analýza použitia metódy kópie pri obnove mostov**
Ing. arch. Barbora Vachová

IV. okruh: Konkrétne lokality a ich problematika

21. **Návaznosti statickej dopravy – parkovací domy a podzemní garáže - na príkladech řešení z Brna**
doc. Ing. arch. Jarmila Ledinská, CSc.
22. **Náčrt dejín Rzeszowa v projekte cyklistickej trasy**
doc. Ing. Prof. PRz. Marek Gosztyła - Ing. arch. Aleksandra Kiszka
23. **Doprava v historickom centre Markušoviec v minulosti a dnes**
prof. Ing. arch. Peter Pásztor, PhD. – Ing. arch. Lukáš Sečka
24. **Doprava v kúpeľnom meste Trenčianske Teplice**
Ing. arch. Janka Čúrna, PhD.
25. **Fenoméni dopravy pri návrhu rekonštrukcie Námestia Ľ. Štúra v PZ Modra**
Ing. arch. Hana Hlubocká - doc. Ing. arch. Jana Gregorová, PhD.
26. **Skúsenosti a zámery riešenia dopravy v Pamiatkovej zóne Zvolen**
Ing. arch. Peter Kašša
27. **Projekt Pamiatkového úradu SR "Pro monumenta - prevencia údržbou".**
Ing. arch. Pavol Ižvolt, PhD. - Mgr. Branislav Rezník



Ing. arch. Beata POLOMOVÁ, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

22. ročník: DOPRAVA V HISTORICKÝCH CENTRÁCH

Úvod k tohtoročnej téme

Každý deň sa nás dotýka problém dopravy, ani nemusíme žiť alebo pracovať v intenzívne zastavanom prostredí, kde by sme ťažkosti prirodzene očakávali. Tak výrazne ovplyvňuje náš spôsob života a rozhodovanie, že vybrať túto tému ako predmet medziprofesnej konferencie zaoberajúcou sa problematikou historických centier bolo načas.

Vážení účastníci konferencie, predložené príspevky určite nevyčerpajú bohatú tematiku dopravy v historických centrách, vieme. Ale prispievajú k vzájomnej informovanosti na poli vedeckých a odborných poznatkov z dotknutých disciplín, ako aj vypovedia o praktických skúsenostiach v konkrétnych lokalitách. Príspevky reagujúce na výzvu sú rozdelené do štyroch okruhov, v ktorých sa záujmy dopravné a záujmy ochrany a obnovy pamiatok a chránených území prelínajú.

a) doprava v histórii a dnes

Dopravná sieť v meste úzko súvisí s parcelizáciou, a aj napriek jej neustálej premene, pôvodné vytýčenie pozemkov a uličných trás v jadre zakladaného mesta, u nás často stredovekého, organizáciu dopravy stále ovplyvňuje. Na druhej strane, hlavným hýbateľom je vždy „prítomnosť“, aktuálne potreby ľudí mesta. Tie v každej dobe zdedenú dopravu čiastkovo asanáciami premodelujú, či už sú to nové cesty, námestia alebo križovatky, alebo nové technické poznatky, nový komfort. Rovnako tak vývoj dopravných prostriedkov okamžite prináša nové nároky na dopravu. Môžeme sa teda opýtať, kde je hranica medzi zachovaním existujúcej urbanisticko-architektonickej štruktúry a novým nárokom? Pomôže nám poznanie historických spôsobov dopravy niečo k hľadaniu hraníc a dohôd? Bezpochyby áno, veď ide o danosti, ktoré majú kultúrno- historické hodnoty. A ich nositeľmi môžu byť uličné schémy, aj častokrát zaniknuté, proporcie, povrchy, technické riešenia a doplnky alebo iné prvky, ktoré dnes už v doprave nemáme. Poznanie dopravnej histórie v danom regióne alebo meste vplýva určite na rozhodovanie o spôsobe obnovy priestorov mesta.

b) nároky súčasnej dopravy

Dúfajme, že už je za nami obdobie z druhej polovice minulého storočia, kedy sa v našich centrách rozsiahlo búrala zástavba v prospech dopravných záujmov, ťažiskovo dopravnej obsluhy tak osobnej ako aj verejnej. Okrem rozširovania a trasovania nových komunikácií (viď známy bratislavský príklad Podhradia, západných hradiab a Staromestskej, obr. 1) vznikali napríklad v centrách menších miest autobusové stanice, či nástupištia, náročné na plochu. Na jednej strane bola vyriešená potrebná funkcia v dobrej dostupnosti, na druhej nám zostalo dedičstvo strateného verejného priestoru pre dnešné potreby, alebo aj strata pôvodnej zástavby. Dnes je problém v inej polohe: trápi nás statická doprava a kvalitná dopravná obsluha..., ktoré bez sofistikovaných prístupov nevyriešime. Veď všetci chceme všade komfortný prístup, poriadok, bezpečnosť. Pri pamiatkach nechceme vidieť žiadne autá, tobôž autobusy, ale nechce sa nám k nim pešo. Niektorí odmieta užívať verejnú dopravu, ale koľko plochy potom potrebuje pre svoje odstavené auto, raz doma, raz v práci...? Žeby to zachránili bicykle? (Pomôžeme aj nášmu zdraviu, ...ak neprídeme o nervy cestou popri autách, električkách, sem-tam motorkách, lebo nemáme ešte vybudovaný adaptovaný dopravný systém.) Príklady a študovanie zahraničných obdobných problémov nám ušetrí zlé skúsenosti, je ale aj pravda, že sa u nás stráca odborná, legislatívne podchytená odborná-metodická zložka pre dopravu pri riadení miest, ktorá bola dobre kedysi vybudovaná a pracovala na základe exaktných komplexných výskumov vo väzbe na zákony.

c) doprava verzus chránené pamiatkové prostredie

Ako uvádzajú dopravní inžinieri, doprava je „len“ kvalitná služba každej zvolenej funkcii v priestore mesta. Dodajme, že služba komplikovaná a najmä náročná na spoločensko - komunitné dohody o preferenciách. Ak obsluhovaný priestor má vysoké kultúrno-historické hodnoty (myslíme priestory aj objekty jadra mesta), je v záujme súčasnej spoločnosti záchrana týchto hodnôt uprednostniť pred inými. Preto môžeme právom očakávať upravené dopravné legislatívy v pamiatkovom prostredí, očakávať potlačenie nárokov na mobilnú aj statickú dopravu, s uprednostnením peších, ale aj so zvýšením peších dostupností, tiež s uprednostnením vizuálnej stránky historického prostredia naozaj ako historického. Aj keď sa doprava skôr spája s urbanistickou zložkou, vecné dopady sa týkajú i objektov. Nie raz ide o vyvolané zásahy do stavebnej zložky (brány, dvory, podzemia dvorov, terénne úpravy, búrania častí stavieb...), pričom základnou úlohou pamiatkovej starostlivosti je ochrana originálu. Dodajme, že práve na základe poznania pamiatkových hodnôt objektu a jeho najbližšieho okolia sa dá zodpovedne o dopravou vyvolaných zásahoch rozhodnúť ako o potrebných a mnohokrát nezvratných.

d) konkrétne lokality a ich problematika

Iste nie je ťažké poukázať a analyzovať akýkoľvek dopravný problém v historickom prostredí, ktorý vidí samospráva inak, pamiatkári inak, dopraváci inak, urbanisti inak, verejnosť inak. Pokladáme však za prínosné diskutovať o dobrých uskutočnených príkladoch, kde sa dohoda zúčastnených postupne kultivovala.

Ak dnes hovoríme o cestovnom ruchu, prezentovať autentické a obnovené hodnoty je ťažiskovou úlohou. Je tu záujem komunity „niečo ukázať“ ale rovnako záujem ukázať to niekomu, teda „prídicemu / prídúcim“ zďaleka či zblízka. Hľadanie rovnováhy medzi oboma záujmami je permanentné. Pre niektoré situácie overené až modelové, pre niektoré sú riešenia nezameniteľné.



obr. 1 : Mestská pamiatková rezervácia Bratislava, nová Staromestská ulica - dedičstvo bývalých rozhodnutí z 2.1/2 20.stor.
zdroj: fotoarchív autorky, stav 2012



obr. 2: Podzemné garáže v Grazi, podchytenie celej budovy paláca pri výstavbe podzemnej garáže, 2003.
zdroj: Tiefgarage Kastner + Öhler Graz, foto © Angelo Kaunat,
http://www.zement.at/Service/literatur/fileupl/kasteruoeler_tiefgarage02_05.pdf

doc. Ing. arch. Peter KARDOŠ, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

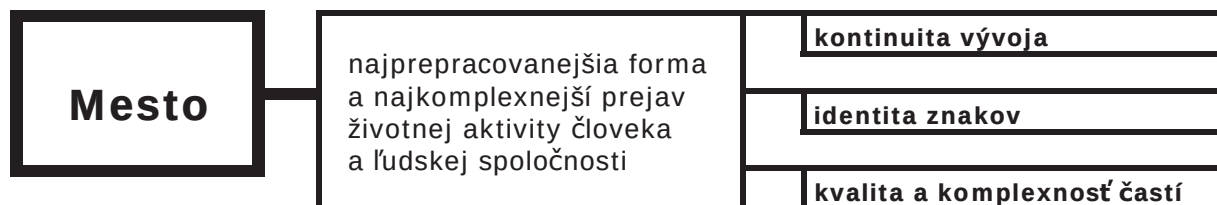
Humánna podstata mesta

Abstrakt: Priestorová a prevádzková štruktúra mesta odzrkadľuje organický a hierarchický princíp života jeho občianskej komunity. V organickom prejave mesta sa postupne rozvíjali jeho hlavné formy: línie a uzly - lineárne trasy a ich smerovania (ulice, mestské triedy, pešie zóny, nábrežné promenády) a uzlové priestory (námestia, zhromažďovacie a prírodno-rekreačné priestory a ďalšie), kde sa realizovala špecifická mestotvorná aktivita, spoločenské kontaktovanie a komunikovanie. Problémy mesta, ako ich dnes vnímame, sú výslednicou situácií a konfliktov najmä povojnového obdobia druhej polovice 20. storočia z mnohých hľadísk materiálneho a kultúrneho vývoja a nových požiadaviek vyplývajúcich zo spoločenských, technických a technologických premien. Príspevok zdôrazňuje humánnu podstatu mesta z hľadiska jeho formovania v ľudskej mierke, pešej prevádzky, jeho sociálneho potenciálu a implementácie nemotorových druhov dopravy či prevádzky. Na grafických vyobrazeniach uvádza a porovnáva mnohé inšpiratívne príklady našich a európskych miest.

Kľúčové pojmy: peší pohyb, sociálna funkcia, sociálny potenciál, cyklistická doprava

Úvod

Mesto sa v dejinách ľudstva presadilo ako najprepracovanejšia forma a najkomplexnejší prejav životnej aktivity človeka i ľudskej spoločnosti. Mesto je špecifická forma budovania ľudského sídla, ktorá podliehala dynamike premien svojej doby a vývinu materiálnych a duchovných nárokov spoločnosti. Mnohým mestám sa podarilo zachovať si kultúrne hodnoty, aj keď to väčšinou súviselo s premenami ich materiálneho bohatstva.



Vo formálnom vyjadrení urbanistickej štruktúry mesta reflektovali rôzne vývojové spoločenské formácie charakteristické črty, ktoré vytvárali neopakovateľnosť výrazovej identity či už fragmentov alebo prvkov jeho štruktúry alebo mestskej štruktúry ako harmonického celku (obr. 1 – 2).



obr. 1: Uzlové a lineárne priestory francúzskeho mesta Lyon



obr. 2: Historické jadro mesta Bardejov

Mnohorakosť znakov identity urbanistickej štruktúry narastala a zveľaďovala sa v kultúrnej kontinuite jej vývoja. Narušenie kontinuity vždy spôsobilo rozpory zhodnocovacieho procesu ako princípu autoregenerácie vitálnej urbanistickej štruktúry. Kontinuálna kryštalizácia priestorovej štruktúry mesta má mnohodimenzionálny charakter a uskutočňovala sa v rámci úrovni, z ktorých každá svojim dielom ovplyvňovala jej kvalitu. Spomeňme si urbanistické koncepcie miest z obdobia minulého storočia, ktoré v ideovej polohe uvažovali s radikálnymi premenami usporiadania napríklad pôdorysu mesta (lineárne, pásmové, satelitné a regionálne mestá). Ideová zložka novo postaveného konceptu pôsobila na následný proces premeny mestskej štruktúry najmä tým, že mu udávala nové prevádzkové a priestorové parametre a výrazne vplývala na jej charakteristickú identitu.

Mesto ako živý organizmus

Ako materiálny prejav každého živého organizmu v prírode, tak aj priestorová a prevádzková štruktúra mesta reflektuje organický a hierarchický princíp života jeho občianskej komunity. Biologická podstata života orientuje formovanie mesta podľa racionality programu hierarchického prevádzkového alebo organizačného poriadku. V ňom sa tak napĺňa priestorový prejav mesta diferencovanou komplexnosťou funkcií a hierarchiou ich formálneho priestorovo-prevádzkového vyjadrenia (obr. 1).

Mesto je organické a spoločenské dielo reprezentujúce životnú aktivitu ľudskej spoločnosti. Formovanie vnútorných mestských priestorov a ich mestotvornej prevádzky sa uskutočňovalo parametrami ľudskej dimenzie. Mestá sa od prvopočiatku formovali na princípe pešej prevádzky, pešieho komunikovania. Možno povedať že boli akosi „pešou rezerváciou“. Nákladnejšie vzdialenosti sa prekonávali koňmo, jazdou alebo povozom (obr. 3).

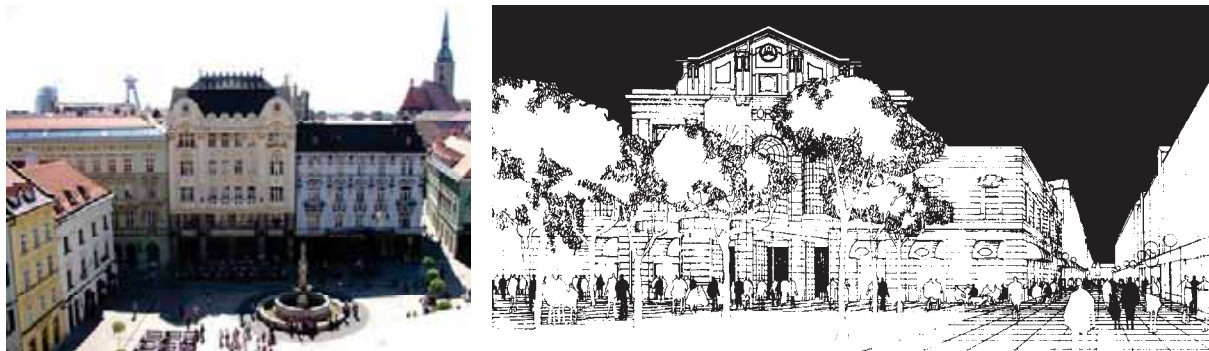


obr. 3: Pešie ulice v talianskych mestách Assisi, Cortona, Perugia

zdroj: foto archív Petra Kardoša

Ako každý organizmus, tak aj mesto podliehalo premenám v čase a priestore. V organickom prejave mesta sa postupne rozvíjali jeho hlavné formy : línie a uzly - lineárne trasy a ich smerovania (ulice, mestské triedy, pešie zóny, nábrežné promenády) a uzlové priestory (námestia, zhromažďovacie a prírodno-rekreačné priestory a ďalšie), kde sa realizovala špecifická mestotvorná aktivita, spoločenské kontaktovanie a komunikovanie (obr. 4). Uvedené formy ako priestorové prejavy tvorili základný mestotvorný potenciál, priestorovú a prevádzkovú komplexnosť mesta. Umožňovali uspokojovať potreby a nároky obyvateľov, viazané na mestské životné prostredie mimo vlastného bytu. V aktuálnej urbanistickej tvorbe vždy môžeme chápať mesto podľa významného teoretického i praktického diela

Camilla Sitteho [4] ako „zjednotenie všetkého technického a umeleckého diania do veľkého systémového celku“.



obr. 4: Dominantné mestské priestory a ich sociálny potenciál: Hlavné námestie v Bratislave a námestie v dolnej časti Námestia SNP pred starou tržnicou

zdroj: foto archív Petra Kardoša a Virgila Droppu



obr. 5: Veľkomestský charakter sociálneho potenciálu verejných priestorov pred Brandenburger Tor v Berlíne a Times Square v New Yorku

zdroj: foto archív Petra Kardoša

Človek a mesto

Človek svojim zmyslovým založením zažíva v mestských priestoroch obraz reality, ktorá mu je existenčne k dispozícii. Vníma a spontánne zažíva mesto, no a v spoločenskom kontexte vnútorne uplatňuje aj takzvané sociálne vnímanie (obr. 4). Spôsob zaradenia, orientácie alebo definície užívateľa v priestore podmieňuje takzvané priestorové vnímanie. Priestorové vnímanie určuje, kde sa užívateľ v priestore zdržuje, aké volí cesty a oblasti svojho záujmu. Sociálne vnímanie zas určuje, ako užívateľ priestor vníma, prijíma a ako sa v ňom správa. Tieto procesy sú významne ovplyvňované priestorotvornými vlastnosťami urbánnych – mestotvorných štruktúr (obr. 5).



obr. 6: Sociálny potenciál Hlavného námestia v Bratislave

zdroj: foto archív Petra Kardoša



obr. 7: Peší priestor s dominantou Michalskej veže

zdroj: foto archív Petra Kardoša



obr. 8: Nový sociálny potenciál európskych ulíc a nábreží: trhová ulica v Bolzano a nedeľný odpočinok na nábreží rieky Spree v Berlíne
foto archív Petra Kardoša

Z funkčno-prevádzkového hľadiska mesto koordinuje relevantné požiadavky jednotlivca i spoločnosti na bývanie, pracovnú aktivitu a rekreáciu, vzdelanie, obchod a dopravu, v súlade s požiadavkami a možnosťami kontinuálnej prevádzkovej a priestorovej kryštalizácie mestského organizmu v podmienkach ekonomického rozvoja spoločnosti v procesoch jej transformácie. Efektívnosť a únosnosť intenzity využitia územia mesta sa vo vedomí obyvateľov reflektuje v zmyslovom posúdení a hodnotení (obr. 6 – 7).

Percepčné procesy účastníka urbanistického priestoru determinované vnímateľnými znakovými zložkami priestorovej štruktúry zakladajú komunikáciu impulzov, stimulov prostredia a reakcie človeka v zmysle vzájomnej interakcie. Uskutočňovaním diferencovaných interakcií v urbanistickom priestore - jeho užívaním, sa priestor mení pre účastníka na prostredie. Urbánne prostredie tým pre človeka priberá sociálno-psychologickú dimenziu (obr. 8). Všeobecne známy a rozšírený pojem „image“, výraz, obraz prostredia vznikol na platforme podnetu (vplyvu, pôsobenia) a reakcie – spolupôsobením urbanistickej a architektonickej tvorby s materiálnymi prejavmi produktov ľudskej aktivity v prostredí a reakcie priestorového či sociálneho vnímania. Očakávaná užívateľa v prostredí determinuje motivačný potenciál priestoru a „image“ prostredia [11]. Sociálno-priestorový kontext ako aj interaktívne procesy spôsobujú, že isté časti sa v prostredí zažívajú a užívajú, isté sa zas iným sociálnym skupinám javia ako nepotrebné, neprijateľné. Hovoríme tak o pozitívnej a o negatívnej identifikácii subjektu alebo sociálnej skupiny.



obr. 9: Nový sociálny potenciál námestia Piazza del campo v Siene – konské preteky (Palio di Siena)
foto archív Petra Kardoša

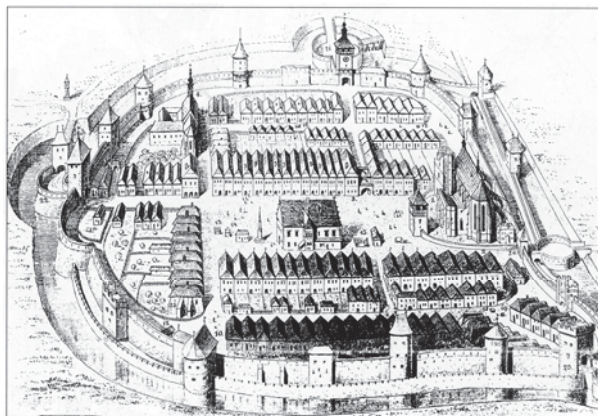
V prostredí mesta sa nezažíva len to, že čo a ako sa môže vykonávať, ale tým čo robíme naviac zisťujeme a učíme sa že čo sme a kto sme. Urbánne prostredie dáva možnosť, aby sa v rámci sociálnych interakčných procesov rozličných druhov spoločenské individua spoločensky začlenili, integrovali.

Peší pohyb ako sociálna funkcia mesta

Keď človek potreboval viac ako mu poskytoval samotný byt, vyšiel z domu aby mohol svoje rozličné potreby naplniť. Priestory a trasy boli v mestách dimenzované v ľudskej mierke podľa klimatických pomerov i morfológie terénu. Nadobúdali tým charakter uzavretosti alebo otvorenosti. Do začiatku priemyselnej revolúcie v 18. stor. sa prevádzky v mestách realizovali peším pohybom alebo koňmo v rámci ulíc či námestí. Industrializácia v jednotlivých krajinách (najmä v Anglicku) vytvorila nové metódy a formy produkcie, premeny v roľníctve i obchode, vplývala na psychický a biologický rytmus života človeka [5]. Priemyselná revolúcia svojimi výdobytkami radikálne zmenila verejné priestory miest v čase, keď ich zaplnili autá a autobusy a chodci boli vykázani na preplnené úzke chodníky. Ulica bola pre mnohých obyvateľov – remeselníkov a obchodníkov - aj pracoviskom. Privilegovaní občania na uliciach nakupovali a prechádzali sa podľa hesla: „vidieť a byť videný“ (obr. 9).

Premeny v meste

Po 2. svetovej vojne sa mnohé európske mestá rekonštruovali a kompletizovala sa základná funkcia mesta, začala sa výstavba hromadných foriem bývania. Jej dimenziami sa narušili podmienky pešej prevádzky (pešej dopravy) mesta a prevládlo využívanie automobilovej dopravy všetkých foriem. V 60. a 70. rokoch minulého storočia obyvateľstvo v reakcii na takúto premenu proklamovalo identifikáciu s materským mestom a v jeho ťažiskových polohách vyžadovalo prinavrátenie sociálnej funkcie jeho verejným priestorom (obr. 10 – 11).



obr. 10: Premeny v meste Bardejov v historickom vývoji
foto archív Petra Kardoša



obr. 11: Procesia Božieho tela v Orviete
foto archív Petra Kardoša



obr. 12: Pešia zóna Bratislavy
archív BPS



obr. 13: Zástavba mesta nevhodnými formami bulvárneho predaja v Bratislave
foto archív Petra Kardoša



obr. 14: Sieť obchodov v podzemí. Berlín, roh ulíc Friedrichstrasse a Mohrenstrasse Passage
foto archív Petra Kardoša



obr. 15: Dopravné riešenie
nákupnej triedy v Antalyi
foto archív Petra Kardoša



obr. 16: Mestská trieda v Berlíne
Friedrichstrasse
foto archív Petra Kardoša

Po skúsenostiach hlavne v amerických mestách sa budujú tzv. pešie zóny s obchodnou vybavenosťou, kde môžu chodci naplňať tzv. mestský život (obr. 18). Mnohé európske mestá však majú zachovanú tradíciu v uplatnení pešieho pohybu a zodpovedne koordinujú moderné urbanizačné požiadavky doby (obr. 15 - 16) (Lyon, Madrid, Berlín, Toulouse: Le Miraile). Klasický model mestských priestorov, ako stretávanie, trh a doprava, naďalej existuje v mnohých zachovaných starých mestách, napríklad v prekrásnych mestách talianskeho Toskánska: Florencia, Arezzo, Cortona, Perugia, Assisi, Orvieto (obr. 3 – 9 – 11). Ako uvádzajú Jan Gehl & Lars Gemzøe „sociálna funkcia: „vidieť a byť vidieť“ sa stala súčasťou mestského života“ [1].

O negatívnej premene miest na Slovensku vyberáme z rozhovoru profesora Tibora Alexyho s Janou Parkrovou v denníku SME zo dňa 03. 08. 2007: „..... tu sa 40 rokov nestavali mestá, ale sídliská, nocľahárne, kde človek spí a odkiaľ chodí do práce. Nie je to komplexné mestské prostredie. Vytvára len obytnosť, ktorej kvality sú ticho, príroda, intimita, maximálne odstup, veľké priestory. Vyššia kvalita, ktorá sa vytvára zákonite následne, dodatočne a dlhodobo, je mestskosť. Jej hodnoty sú ruch, atraktivita, mnohofunkčnosť, identita, rôznorodosť, krása. Meradlom mestskosti je okrem iného napríklad počet ľudí, ktorí sa v priestore pohybujú a zdržiavajú. Čím ich je viac, tým je prostredie z hľadiska mestskej kvality atraktívnejšie.“

V závere 1. tisícročia tam, kde sa automobilová doprava rozvíjala dlhšiu dobu, vznikli tzv. „opustené mestá“ [1], kde bola pešia doprava silno obmedzená a prevláda tam drive-in kultúra. Veľké nákupné centrá boli lokalizované mimo mesta, mnohé obchody sa premiestnili do pasáží v existujúcej zástavbe, chodci sa pohybujú segregovane ponad úroveň ulice. Formovalo sa tzv. „the underground city“, kde sieť obchodov je v podzemí spojená pasážami v podzemí objektov mestského centra s nadväznosťou na stanice metra (obr.). Z hľadiska uvedených skutočností sa zhoršuje zdravotný stav obyvateľov (menovite kondícia, nadváha), zakladajú sa fitness centrá a začína boom fitnesspriemyslu.

Cyklistická doprava a MHD

V súčasnosti sa výrazne mení obraz mesta. Upravujú sa verejné priestory, redukuje sa diktát automobilovej dopravy v meste, narastá záujem o cyklistickú dopravu a MHD (obr. 17 – 18).



obr. 17: Turistická prehliadka mesta Berlin na požičených bicykloch
foto archív Petra Kardoša



obr. 18: Skupinový bicykel nie je v Berlíne zvláštnosťou
foto archív Petra Kardoša



obr. 19: Systém požičiavania bicyklov v hlavnom meste NSR Berlína
foto archív Petra Kardoša



obr. 20: Cyklomost v Devínskej Novej Vsi smerom do Schlosshofu v Rakúsku
foto archív Petra Kardoša

Záver

Organická a zmyslová podstata urbánnej štruktúry miest ako základ humánneho založenia miest pre životnú aktivitu ich obyvateľov je principiálnym hľadiskom na posudzovanie ich formy a obsahu. Overili



sa princípy zmyslového prijímania jej obrazných prejavov do/vo vedomí obyvateľov s následnými reakciami a vzájomnými interakciami. Uvedený prístup možno považovať za významnú súčasť kognitívnych obsahov zhodnocovania miery efektívnosti, kvality, komplexnosti a trvalo udržateľného charakteru urbanistickej štruktúry ako životného prostredia jej obyvateľov. Z progresívnych princípov ako postupov, vedúcich k valorizácii urbánneho prostredia miest možno definovať tie najpodstatnejšie:

- Požiadavky a vysporiadanie sa s fenoménom automobilu v meste (obr. 19 – 20).
- V súčasnosti a aj v blízkej budúcnosti sa nové mestá zakladať nebudú. Architektonicko-urbanistická činnosť by sa preto mala zameriavať na rekonštrukciu a zhodnocovanie dochovaných celkov.
- Pri zhodnocovaní mestotvorného potenciálu jednotlivých miest sa treba orientovať na vnútorné a centrotvorné časti s očakávanou efektívnosťou v intenzite pešieho využitia.

Urbanistická rekonštrukcia a revitalizácia dochovaných hodnôt mesta by mala mať na pamäti ťažiskové idey, ako sú napríklad:

- Revitalizácia a rekonštrukcia štandardných mestských priestorov (námestí, ulíc).
- Upokojuvanie dopravy v existujúcej štruktúre. Princíp „pešej rezervácie“.
- Revitalizačné projekty nového využitia opustených, nefunkčných priestorov niekdajších technologických zariadení v priemyselných zónach, vojenských areáloch a na bývalých okrajoch miest.

V hľadaní nenaplnených rezerv procesov urbanizačnej transformácie možno upozorniť na:

- Nedostatky legislatívy pre plánovanie, organizáciu a spravovanie.
- Koordinačný potenciál architektov (intuitívna praktická ale aj vedecká práca, experimentovanie, medializácia a popularizácia ideí a výsledkov – internet, On-line), nové metódy v rozhodovaní a verejnom schvaľovaní.
- Podiel samospráv a obyvateľov – nové možnosti informačnej spoločnosti prostredníctvom interaktívnych sociálnych médií.

Odkazy, citácie, použitá literatúra

- [1] Gehl, Jan & Gemzøe, Lars: Nové městské prostory. Brno, Vydavatelství ERA 2002, str. 10-18. ISBN 80- 86517-09-8
- [2] Gehl, Jan: Města pri lidi. Brno, Partnerství, o. p. s. 2012, ISBN 978-80-260-2080-6
- [3] Maier-Solgg, Frank, Greuter, Andreas: Europäische Stadtplätze. Mittelpunkte urbanen Lebens. München, Deutsche Verlags-Anstalt GmbH 2004, str. 6 a 8. ISBN 3-421-03375-7
- [4] Sitte, Camilo: Stavba měst podle uměleckých zásad, Nakladatelství ARCH, Praha 1995, ISBN 80 – 901 608 – 1 – 6
- [5] http://sk.wikipedia.org/wiki/Priemyselna_revolucia
- [6] Alexy, Tibor: Výstupy pre analyzovanie a valorizovanie hodnotového potenciálu vnútromestských štruktúr. In: Úlohy architektúry v súčasnom systéme rozvoja spoločnosti. Zborník vedeckej konferencie FA STU, Bratislava, 1993
- [7] Halík, Pavel, Kratochvíl, Petr, Nový, Otakar: Architektura a město. Academia Praha, 1996, ISBN: 80-200-0245-6
- [8] Hruška, Emanuel: K tvorbe urbanistického prostredia. ZSA –Šport Bratislava, 1985, RÚT-755/84
- [9] Krier, Léon: Architektura–volba nebo osud. Academia Praha, 2001, ISBN 80-200-0012-7
- [10] Krier, Robert: Urban Space. London, Academy Editions, 1991, ISBN 0-85670-576-4
- [11] Lynch, Kewin: Das Bild der Stadt. Vieweg & Sohn, Braunschweig, 1989
- [12] Norberg-Schulz, Christian: Genius loci. Praha, Odeon, 1990

Doc. Ing. arch. Peter KARDOŠ, PhD.
Ústav urbanizmu a územného plánovania
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
e-mail: kardos@fa.stuba.sk
tel.: 0915 502 868



Ing. arch. Silvia BAŠOVÁ, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Miesto stretnutia a jeho súčasné ohrozenia

Abstrakt: V historickom jadre mesta (HJM) dominantne aj majoritne a v celomestskej štruktúre dominantne, by sa malo jednať o život peších, o peší pohyb a jeho súvislosti v mestskom organizme. Peší pohyb s trasovaním po atraktívnych líniiach a uzloch je základom tvorby významných mestských priestorov. Vytváranie pozícií zastavenia na týchto trasách vytvára systém miest pre stretnutia. Význam vnemov na pešej trase a na miestach zastavenia súvisí s hlavnou ideou trasovania pešieho pohybu a s časovo priestorovými možnosťami zvládania situácií ako sú: peší prechod cez auto – komunikáciu, peší prístup na zastávku mhd, kontakt peších a cyklo – pohybu. Historické mestské štruktúry sú dnes konfrontované aj s otázkami úbytku vitality. Niekde je to funkčná stagnácia, inde vplyv prelievania peších do veľkokapacitných nákupných areálov a centier. Podstatne viac ako HJM je širšie centrum vystavené ustavičným premenám funkčno – prevádzkového ale aj hmotovo – priestorového charakteru. Tu sa peší pohyb nutne včleňuje do sústavy ostatných dopravných okruhov: autodopravy, cyklotrás, mhd,...,rastú nároky na statickú dopravu, dostupnosť zastávok mhd, špecifiká riadených križovatiek a prechody pre chodcov, väzby na mimoúrovňové prechody, uzly zastávok integrovanej dopravy. Podpora modelácie verejných priestorov a vytváranie miest stretnutí dáva impulzy k zastaveniu peších, dáva podnety k lokalizovaniu gastronomických jednotiek. Vytváranie podnetov k pešiemu životu súvisí aj s formovaním a modeláciou týchto miest. Súčasná ohrozenia miest stretnutí: nárast autodopravy v centre, nedostatočný dôraz na význam sekundárnych námestí, na sieť peších prienikov v okruhu pešej dostupnosti, podhodnotenie funkčnej atraktivity ulíc a námestí. Nepochopenie potreby participácie obyvateľov na dotvorení významných verejných priestorov.

Kľúčové pojmy: námestie ako miesto stretnutia, život peších, peší pohyb, význam vnemov na pešej trase, súčasné ohrozenia na miestach zastavenia

Úvod

Mesto je vyhradený urbánny priestor pre život jednotlivca, rodín i mestského spoločenstva. V historickom jadre mesta (HJM) dominantne a v celomestskej štruktúre majoritne, by sa malo u mestských štruktúr jednať o život peších, o peší pohyb a jeho súvislosti v mestskom organizme. Peší život je pre mestského človeka oddávna ten najprirodzenejší. Mal by byť v potrebnej miere zachovaný aj v súčasných stredných a veľkých mestách, minimálne s potrebným dôrazom akcentovaný na vymedzených líniiach a vo vymedzených územiach ako dominantný a prioritný. Jeho súvislosti v meste treba zvažovať aj v kombinácii s cyklo - pohybom a tiež v miere zapojenia na mhd i autodopravu. Dominancia peších nad auto a cyklo – pohybom znamená prednosť peších, ich bezkolízny pohyb vzhľadom na trasy mhd, autá a cyklistov. To vyžaduje citlivé vzájomné usporiadanie týchto prevádzkových línii, zvlášť miest križovania a miest zastavení peších, cyklistov v kontakte s ostatnou dopravou.

Dánsky architekt Jan Gehl [1] potvrdzuje v teórii i praxi tento princíp: „V meste má ísť o šťastie ľudí, nie áut.“ Popisuje, aké vážne dôsledky sú pre mesto, ktoré uprednostní riešenie dopravného systému pred dominanciou peších. Jan Gehl dlhé roky systematicky skúmal dimenzie urbanizmu tým, že pozoroval ľudí v ich mestskom prostredí. Sledoval ich správanie v mestskom prostredí, aby videl, ako ho oni vnímajú a prirodzene používajú. Zistil, že dotváraním atmosféry námestí, uzatváraním výberu určitých ciest doprave a následným otvorením a sprístupnením nevyužívaných pruhov pre peších,

vznikajú v meste okolnosti, ktoré majú vynikajúci dopad na každodenný život. To všetko smeruje k dôrazu na mestské prostredie, prívetivé človeku, na príjemné prostredie a atmosféru mesta, zvlášť v jeho centre. Táto vízia Jana Gehla pôsobí v našich mestách ako sci-fi. [2] Mesto, ktoré uprednostní automobilovú dopravu a ponúkne príjemné prostredie chodcom a cyklistom, je skôr vízia ako realita. Napriek idealizmu sa už tento dánsky model podarilo realizovať aj v iných európskych a svetových mestách. Princíp prostredia tu koncepcne uprednostňuje význam miesto pred mestom, premenu verejných priestorov na pešie zóny pred prístupom dynamickej dopravy do lokalít s výrazným potenciálom mestotvorných zón.

Architektúra nesmie rezignovať na požiadavky života, na ľudskú mierku, na kvalitu mestskosti za cenu funkčnej a prevádzkovej plynulosti a jednoduchosti. Peší pohyb s trasovaním po atraktívnych líniiach a uzloch je základom tvorby významných mestských priestorov. Vytváranie pozícií zastavenia na týchto trasách je podmienkou dotvorenia miest pre stretnutia. Potom platí fráza: „Kráčam si mestom, jazdím na bicykli, a je mi dobre.“ V zmysle parafrázy „Sedím na námestí, a je mi dobre.“ [3] Lebo mesto je pre ľudí, aby sa v ňom dobre cítili jeho vlastní obyvatelia i turisti.



obr. 1: Primaciálne námestie, Bratislava
miesto traverzu ale aj relaxu peších uzlového charakteru, je plynulo prepojené
s nádvorím Primaciálneho paláca, s nádvorím radnice a s Hlavným námestím
zdroj: foto archív Silvia Bašová

Je otázne, či súčasné slovenské mestá poskytujú pre chodcov takúto dominanciu. Sú prevádzkovo bezpečné, ale nájdu sa aj nebezpečné miesta, máme príjemné pešie zóny, ale aj nepríjemné lokality mestských dopravných uzlov. Mnohé mestá čakajú na komplexné ale i fragmentálne riešenia pre peší život a cyklo - pohyb. Zvlášť veľkomestá sú konfrontované s problémami celomestského kompozičného, prevádzkového i socio - urbánneho charakteru. V riešení ťažiskových línii a uzlov mestskej dopravy ide prvoplánovo o prevádzkovú jasnosť, rýchlu obslužnú dostupnosť a bezpečnosť. Z územných plánov a regulatívov pre optimálnu prevádzku mesta sa však akosi vytrácajú hlavní aktéri, pre ktorých je mesto určené: peší... a ich záujmy, peší a ich ciele pohybu a miesta zastavenia. Uspokojenie potrieb peších by malo zahŕňať statické a dynamické aktivity a podmienky ich realizácie. Peší pohyb vyžaduje vytváranie

pozícií zastavenia na týchto trasách, využitie priestorov námestí, mikro - námestí, nádvorí ale aj akcenty k možnostiam zmeny trasy, priestorové prekvapenia rôzneho charakteru, oživenia, ...



obr. 2: Panská ulica, Bratislava, ulica, obľúbené miesto stretnutia a stolovania

obr. 3: Lisabon, ulička v centre, obľúbené miesto stolovania

zdroj: foto archív Silvia Bašová

Význam vnemov na pešej trase a na miestach zastavenia súvisí s ideou a voľbou trasovania pešieho pohybu a tiež s časovo - priestorovými možnosťami zvládania týchto situácií:

- A) pozícia pešieho prechodu cez auto – komunikáciu; svetelne riadené križovanie trás i voľný prechod; tu sú dôležité vnemy priameho i periférneho videnia peších a odhadu času pre bezpečné prejdienia cez komunikáciu; prioritu peších podľa situácie možno podporiť plynulým dláždením námestia či ulice;
- B) peší prístup cez auto - komunikáciu na zastávku mhd, k metru; viac typov pohybu potrebuje viac koordinácie, resp. segregácie; vnemy priameho i periférneho videnia peších a odhadu bezpečného prejdienia peších na zastávku mhd, metra; výhoda pomalej električky v pešej zóne, viac bezpečnosti
- C) kontakt peších a zásobovacích áut, resp. kontakt povolenej autodopravy v pešej zóne; bezpečnosť peších je zvýšená pri časovej segregácií zásobovania; zvýšené riziká vznikajú pri cúvaní vozidiel;
- D) kontakt peších a cyklo – pohybu; voľba organizácie bezpečného pohybu peších; v danom časovom intervale sa môžu línie cyklistov koordinovane stretať s pešími; potrebná signalizácia cyklotrás; tvorba miest zastavenia pre peších i cyklistov s možnosťou posedenia, stolovania, resp. programu v meste.

Dynamika mestského jadra, jeho pulzovanie, vitálny peší život súvisí s atraktívnym funkčným naplnením vnútromestských priestorov a s pluralitou ponuky každodenného života, ktorý sa v jeho útrobach odohráva.

Zachovanie príťažlivosti mestského jadra blízko súvisí aj so zachovaním dominantného a majoritného systému pešieho života. Chodec v HJM prirodzene vníma svoje pozície ako majoritné. V prechode von z obalu HJM alebo pešej zóny do širšieho centra sa dostane do predelu, často do nepríjemného zlomu, často aj do prekvapivého kontaktu s autodopravou. Chodec je zrazu obnažený, zaskočený a vystavený zložitým dopravným situáciám. Peší pohyb však nekončí pešou zónou, ani by nemal byť tak výrazne oddelený od ostatných častí mesta. Mal by plynulo nadväzovať na ďalšiu pešiu osnovu, čo však v reáli môžeme pozorovať len zriedkavo. Atraktivita a vitalita pešieho života vnútorného mesta súvisí aj s celkovou integritou mesta, ale predovšetkým s pólmi príťažlivosti na hlavných mestských triedach a uzloch. Ak mesto dokáže pripraviť atraktívne trasovanie pešieho pohybu aj mimo HJM, peší pohyb získa plynulosť. Existencia významného historického jadra tvorí pre mesto neopakovateľný urbánny základ, ktorý je najsilnejším výrazom jeho urbánnej identity. Spolu s intenzitou jeho funkčného využitia je urbanita jadra mesta spravidla najsilnejším pólom príťažlivosti na tok mestom

prúdiacich domácich obyvateľov i turistov, spojenie s ďalšími prírodnými a urbánnymi atrakciami zvyšuje kvalitu i obľúbenosť mesta.

Ohrozenia peších a spôsobu ich zastavenia v meste, ohrozenia miest stretnutí;

1. Podcenenie významu námestia
2. Strata dominancie peších na významných líniách a uzloch v CMZ
3. Strata humánneho prístupu k peším a cyklistom
4. Miesto stretnutia sústredené do nákupných centier
5. Miesto stretnutia sústredené do obchodov a reštaurácií v objektoch
6. Nedostatky v riešení priestoru mestského mobiliáru
7. Nedostatky v dopravnom riešení daného miesta

Verejný priestor a miera peších

Dôraz na verejný spoločenský priestor a kvalitu jeho využitia pre peších je základným predpokladom živosti vnútorného mesta, HJM. Downtown – „dolné mesto“, resp. vnútorné mesto je charakteristické a typické **kompaktnosťou** a prítomnosťou klasických priestorových arche - typov: ulíc, námestí, blokov, nádvorí, pasáží,....



obr. 4, 5: Kompaktnosť vnútorného mesta je predpokladom dotvorenia otvorených priestorov ulíc, námestí, nádvorí a pasáží a bázou pre atmosféru týchto hlavných spoločenských priestorov

zdroj: archív cvičení, Silvia Bašová

Historické mestské celky sa bránia proti vplyvom rušivej dopravnej prevádzky. Sú založené na pešom pohybe a fungujú vytvorením oázy pešej zóny. Ochrana spôsobu života v týchto lokalitách, medzi ktorú patrí aj peší život, jeho fázy, momenty pulzovania a zastavenia, tvorí podľa súčasného chápania súčasť ochrany kultúrneho dedičstva. Nevyhnutne sa dotýka aj zvládaniu problémov statickej a dynamickej dopravy v kontakte na pešie zóny.

Pamiatková ochrana je dnes chápaná ako súčasť kultúrnej udržateľnosti života. Urbánný vývoj HJM väčšiny európskych miest potvrdzuje prítomnosť princípov klasickej mestskej osnova. Nemožno ich však ani jednotne klasifikovať, schematicky hodnotiť, ani priamo použiť ako „návod na stavbu miest“. Jedinečnosť HJM a jeho rozvoj sa dá lokálne usmerňovať, korigovať. A to je cesta ku kultúrnej udržateľnosti mestských celkov. Mestá, ako živé organizmy vždy znovu prekvapujú svojou rozmanitosťou a jedinečnosťou, novými prevádzkovými problémami, nielen regulovanou, ale aj živelnou expanziou.



obr. 5: rušná a atraktívna pešia os bulváru La Rambla, v srdci Barcelóny
 obr.6: obľúbené pešie mólo v Barcelóne, kontakt HJM a nábrežia morského zálivu
 zdroj: foto archív Silvia Bašová

Kompaktné vnútorné mesto pretrvalo. Identické svojimi námestiami, ulicami, blokmi, nádvoriami a modeláciou reprezentačnej architektúry je každé historické mesto ľahko poznateľné a zapamätateľné. Jednoznačnosť a previazanosť urbánnych priestorov a ich kompozičné súvislosti sú významné pre orientáciu a tok hlavných turistických trás. Zákon o kultúrnom dedičstve v nadväznosti na svetovú chartu ICOMOS a Radu pre pamiatky a sídla pri UNESCO neustále sleduje ochranu a revitalizáciu pamiatkového prostredia sídiel a sleduje aj zachovanie urbánneho kultúrneho dedičstva budúcim generáciám. [4] Urbánna turistika historických miest stále rastie a mestá súťažia o titul najkvalitnejších služieb a bezkolíznych prevádzok. V prestížnom získaní titulu „Európskeho mesta kultúry“ a „Svetovej kvality mesta“ sa v poslednom prieskume najvyššie umiestnili mestá ako Viedeň, Zürich, Mníchov, Düsseldorf, Frankfurt, Ženeva,... [5]

Zachovanie urbánnej celistvosti, identity a vitality HJM je predpokladom udržateľnosti optimálneho pešieho života našich miest. V opačnom prípade strata celistvosti spôsobuje destabilizáciu (Kamenné námestie v Bratislave), strata identity spôsobuje dezorientáciu (nárožný objekt kaviarne Štefánky na Mierovom námestí v Bratislave sa stal čínskou reštauráciou) a následne oslabne vitalita. Hoci by štruktúra získala prevádzkovú jednoznačnosť a plynulosť, došlo by k výraznému oslabeniu stupňa mestskosti.



obr.6: príliv turistov v pešej zóne nahradzuje harmóniu vitality domáceho obyvateľstva, Bratislava, turistická sezóna na Hlavnom námestí
 zdroj: foto archív Silvia Bašová

Tam, kde sú historické mestské štruktúry konfrontované s otázkami úbytku až straty vitality, treba zvažovať, aké sú príčiny oslabenia. Destabilizácia kompaktných útvarov, strata atmosféry a identity, funkčná stagnácia, tlak kontrastného designu, mestskej reklamy, nedostatok miest zastavení, posedení a služieb pre peších. S úbytkom vitality HJM sa stretávame aj pod vplyvom prelievania toku peších do veľkokapacitných nákupných areálov a centier. Chybné kroky môžu nastať aj pri znížení obytnej funkcie pôvodného obyvateľstva v HJM.

Pri porušení vzťahov „obyvateľ verzus turista“ stráca vnútorné mesto jednu z najsilnejších charakteristík: sociálnu vyváženosť a lokálnu prirodzenosť. Stráca harmóniu medzi turistickým ruchom a naplnením potrieb jeho domácich užívateľov.

Podstatne viac ako HJM, je širšie centrum našich miest, vystavené ustavičným premenám funkčno – prevádzkového ale aj hmotovo – priestorového charakteru. Tu sa peší pohyb nutne včleňuje do sústavy ostatných účastníkov dopravy a trás funkčno – prevádzkových okruhov:

- peší pohyb ako súčasť dopravnej kostra mesta, autodopravy, cyklotrás, prístupov k mhd,...
- peší pohyb a pozície statickej dopravy, dostupnosť do cieľa z parkovísk a zo zastávok mhd
- špecifiká prechodov pre chodcov na svetelne riadených a mimoúrovňových križovatkách
- väzby peších a cyklistov v pozíciách k autodoprave a k mhd
- priorita peších na uzloch zastávok metra a zastávok integrovanej dopravy



obr.7: Piazza di Spagna, Rím, komponovanie kompozičnej osi mesta s rešpektovaním mierky človeka v útrobách veľkého mesta

obr. 8: ľudská mierka a horizont peších vo vnímaní atmosféry letnej scény na Piazza Navona, Rím
zdroj: foto archív Silvia Bašová

Potreba zvyšovania charakteru mestskeho

Mestskosť viac upriamenú na vnímanie chodca a na jeho záujmy, na ciele aktivít jeho pohybu a ponuky mestských funkcií. Intenzita mestskeho graduje od okrajových polôh centra k hlavným uliciam a námestiam, k živším a rušnejším pólom. Podmienky pre rast kvality urbanity a kvalitný peší pohyb možno podporiť:

a) dopĺňaním chýbajúcej kompaktnej zástavby

- b) tvarovaním vnútroblokov, ulíc, námestí
- c) dopĺňaním a dotváraním parteru
- d) sústredením pozornosti na horizont chodca v polohe parteru
- g) zvyšovaním atraktivity prostredia

Kontakt peších s mestom je výrazne viazaný na vnímanie mierkových vzťahov. Optimálna mierka uľahčuje pohyb a trasovanie návštevníkov, je základom vnímania priehľadov a orientácie. Komorná mierka dodáva vnútro mestskej štruktúry rámec zážitkovej atmosféry. Monumentálna mierka pomáha peším vnímať významné kompozičné osi, uzly a trasy.

Dotvorenie najvýznamnejších verejných priestorov a vytváranie miest stretnutí

- miesta stretnutia dotvárajú atmosféru hlavného hmotovo - priestorového konceptu námestia;
- dávajú impulzy k zastaveniu peších, k spoločenským neformálnym kontaktom
- umožňujú rozvinúť gastronomické jednotky kaviarní, cukrární, reštaurácií,...v exteriéri;

V európskych, hlavne južných významných mestách je sezóna celoročná, menšie mestá sú navštevované hlavne v letnej sezóne, čo je veľmi dôležité pre vytvorenie vonkajších sedení a vytvorenie voľného či organizovaného programu na scéne námestí, amfiteátrů, terás, nádvorí,....

Námestie, ktoré ponúka priestor na pohyb a aktivity, ale aj na oddych, relax, exteriérové stretnutia je námestie bohaté na zážitky a vnemy pre jeho účastníkov.



obr.9: príjemná atmosféra letnej sezóny s reštauračnými sedeniami a voľnou hudobnou scénou na Hviezdoslavovom námestí v Bratislave

zdroj: foto archív Silvia Bašová



obr.10: Celistvosť priestorov v centre HJM v Bratislave

zdroj: z archívu cvičení, Silvia Bašová



Záver

Účastníci scény deja na námestí sú už z diaľky sú priťahovaní a chcú takúto atmosféru zažiť zblízka. Okrem pevných bodov urbánnej osnovy očakávajú návštevníci aj mieru nového autentického zážitku na námestí. Situačná akcia dynamizuje ich zážitok a dáva účastníkom možnosť zapojiť sa do prebiehajúcej scény. Obľúbenou funkčnou aktivitou peších sú kultúrne, relaxačné ale aj trhové aktivity.

Tento peší ruch však vyžaduje aj dôkladnú koncepciu funkčno – prevádzkového riešenia:

- zásobovanie
- dostupné a cenovo výhodné parkovanie
- blízkosť zastávok mhd
- dostupnosť áut vyhradených s povolením do pešej zóny
- možný prístup pre taxi, sanitku, odvoz odpadu, požiarne auto,...

Prevádzková jednoznačnosť a nerušená pešia atmosféra v pešej zóne HJM s plánovanými i nečakanými aktivitami kultúrneho i komerčného charakteru sú dôkazom že všetky požiadavky možno spojiť a zladiť, ak je v centre pozornosti peší – ako hlavný aktér deja v útrobach vnútorného mesta.

Odkazy, citácie, použitá literatúra

- [1] Kniha dánskeho architekta Jana Gehla *Život medzi budovami a Nové mestské priestory a Mestá pre ľudí* <http://ekolist.cz/cz/kultura/clanky>
- [2] GEHL, J. : *Cities for People*; Washington - Covelo - London, IslandPress 2010
- [3] BENCOVÁ, J: Hore, dole, vpravo, vľavo In: *Downtown, princípy a prednosti vnútromestskej štruktúry*, Vyd. FASTU, 2006, str.52
- [4] LALKOVÁ, J.: *Metodika prieskumov a prezentácie kultúrneho dedičstva*, DDP 2001, BA FA STU
- [5] Mercer, Highest Quality of Living, www.archdaily.com/356449/2014-worldwide-city-rankings
- [6] JENKS, M.- BURTON, E.-WILIAMS, K.: *Compact Cities and Sustainability*. London 1997.
- [7] Urban Tasks Force: *Towards an Urban Renaissance*. London. 1999.
- [8] HALÍK, P.- KRATOCHVÍL, P.- NOVÝ, O.: *Architektura a město*, Academia Praha, 1996
- [9] BAŠOVÁ, S., *City promenády ARCH/ január 2013*
- [10] www.citymayors.com

Ing. arch. Silvia BAŠOVÁ, PhD.
Ústav urbanizmu s územného plánovania
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
e-mail: basova@fa.stuba.sk
tel.: 02/57276270



Ing. Eva SEMANOVÁ

Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov

Vývoj uličných interiérov

Abstrakt: Príspevok prezentuje skutočnosti a zistenia autorky získané dlhodobou praxou pri obnovách uličných interiérov pamiatkových území v Prešovskom kraji a má za cieľ predstaviť zosumarizovanie typov a podtypov usporiadania a vzájomných pomerov spevnení a sadovníckych prvkov v uličných interiéroch ako východiskové poznanie pre posudzovanie architektonických návrhov úprav ulíc ako vyvázenej a historicky integrálnej súčasti pamiatkových území.

Kľúčové pojmy: uličný interiér, oddelený pohyb pešiaka a vozidiel, peší chodník, vozovka, život ulice...

Plochy vymedzené pre komunikačné spojenie boli neodmysliteľnou súčasťou urbanistickej osnovy všetkých sídiel už od svojho založenia či postupného narastania. Na základnú sieť stredovekých ciest nadviazali systémy komunikačného usporiadania, ktoré boli a v drivej väčšine doposiaľ sú vymedzené zástavbou bez ohľadu na jej urbanistickú štruktúru. Komunikačný systém terajších pamiatkových území sa formoval v stredoveku a v princípe je zachovaný s malými zmenami doposiaľ.

Je jednoznačné, že zánik častí pôvodných ulíc alebo vznik nových komunikačných prepojení je v urbanistickej štruktúre stredovekých miest vždy dôsledkom stavebných zásahov. Sú to napr. priečne prepojenia cez hradobnú priekopu, ktoré súviseli s otvorením hradobného múru. Veľmi výrazne do existencie komunikačného systému vieda zasiahnuť aj vlastnícke vzťahy. Rozdelenie pôvodných aditívne radených častí domov pre viacerých vlastníkov vyvoláva potrebu prístupu ku zadným traktom. Takto potichu vznikli slepé prístupové komunikácie priečne pretínajúce stredoveké parcely prevažne v stredových častiach. Existujú, sú využívané a aj keď ich v súčasnosti ani nenazývame ulicami, je len otázkou času, kedy ich budeme musieť akceptovať v ich plnom význame ako ulice a pristúpime k ich povrchovým úpravám v súlade s vývojom akým prebehla ulica od svojho vzniku.

Na príklade pamiatkových území Prešovského kraja je možné prezentovať celý vývoj postupných úprav komunikačných prepojení a ešte dnes sú reálne v teréne zreteľne čitateľné všetky druhy od peších jednostopých chodníkov, cez vyjazdené blatisté pásy, ich postupné spevnenia až po úplné spevnenia v celom rozsahu. V jednom jedinom pamiatkovom území - a to v Pamiatkovej rezervácii Levoča, sú ešte teraz súbežne prítomné všetky známe typy a podtypy. Vymedzenie plochy stredovekého mesta Levoča hradbami bolo realizované s prognózou založenia veľkého prosperujúceho mesta s rezervnými plochami. Vízie sa nenaplnili, a tak ostali v Levoči z nášho pohľadu historické relikty, ktoré sú pre nás dobrým náučným materiálom, ktorý sa nám zachová in situ len do doby, kým sa nepristúpi k ich úpravám, tak ako v ostatných mestách.

Určujúcim faktorom pre vývoj uličného interiéru je jeho využívanie pre pohyb človeka – peší alebo dopravný. Rovnako je to na námestiach, širších komunikáciách a aj v tých najužších prihradobných uličkách. Šírka ulíc je daná zástavbou a stavebnými blokmi - v princípe je teda nemenná, preto vynútené úpravy zasahujú len do usporiadania povrchov vrátane sadovníckych prvkov v uličnom interiéru. Pri vývoji uličného interiéru bola od začiatku až do dnešných dní zapojená aj zeleň. Na začiatku bola jej pasívna prítomnosť s postupnou likvidáciou a opätovným návratom už cielene zakladaných, regulovaných a udržiavaných plošných a priestorových štruktúr. V princípe ide o hľadanie

vhodných plošných pomerov spevnení a zelene v každom uličnom interiéri, ktorý je závislý na konkrétnych danostiach spojených s využívaním a životom ulice. Rovnaké princípy sa uplatňujú na všetkých komunikáciách len ich šírkové usporiadanie je rozdielne.

Konkrétne existujúce typy (viď: schéma vývoja dispozičného usporiadania) je možné rozdeliť na dve skupiny podľa toho, či je v uličnom interiéri pohyb pešiaka od vozidlového oddelený, segregovaný alebo je pohyb pešiaka a vozidiel spoločný - kumulovaný. V tejto chvíli je však potrebné upozorniť ešte na ich archaického predchodcu, kedy sa naturálna zeleň využívala ako komunikácia odtiaľ-tam najkratšou cestou (schéma 1.1) až postupne vznikol v silokrivkách ľudského pohybu peší, vychodený, blatistý chodník, podľa užívateľského zaťaženia v rôznej šírke (obr. 1, schéma 1.2). K tomu sa pridružili dva vyjazdené pásy, ale ešte bez spevnení (schéma 1.3).

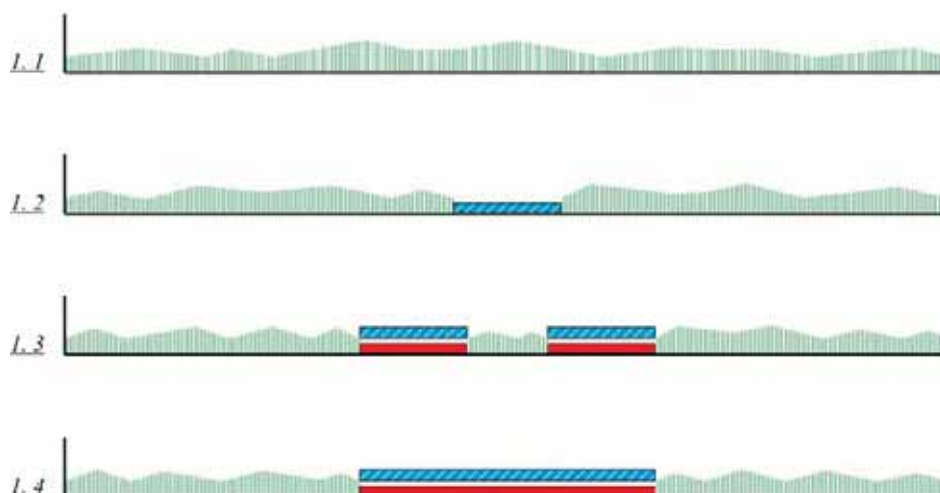
Najstarším cielene zriadeným vývojovým typom je typ kumulovaný, spoločne využívaný pre pešiu a vozidlovú dopravu. V priečnom reze predstavuje usporiadanie *domoradie - naturálne plochy zelene - v strede vozovka - naturálne plochy zelene - domoradie* (schéma 1.4). Vznikol využívaním stredovej línie, pôvodne vychodenej a blatistej, neskôr riečnymi kameňmi z regionálnych zdrojov čiastočne spevnenej, a nakoniec kompaktne spevnenej trasy pohybu. Druhý typ sa vyvinul po spevnení chodníka pozdĺž domoradia s vozovkou v strede (schéma 2.2). Táto potreba vznikla nárastom dopravy a tak zvýšením dopravného ataku na pešiaka a snaha ochrániť peších užívateľov uličného interiéru. Pri úzkych uliciach vznikol podtyp, pri ktorom zeleň úplne zanikla a usporiadanie je v priečnom reze *domoradie - chodník - vozovka - chodník - domoradie* (schéma 2.4). V širších uliciach vznikol podtyp, kedy bola časť zelene pozdĺž domoradia spevnená ako chodník a časť ostala ako zelený líniový pás medzi chodníkom a vozovkou po oboch stranách ulice. Vzniklo tak usporiadanie *domoradie - chodník - líniový pás zelene - vozovka - líniový pás zelene - chodník - domoradie* (schéma 2.3). Okrem týchto základných podtypov sú v pamiatkových územiach uplatnené aj prechodné podtypy, jedným z nich je usporiadanie *domoradie - chodník - vozovka - naturálne plochy zelene - domoradie* (obr. 2). Tak ako je na začiatku schéma v celom priečnom profile medzi múrmi naturálna zeleň (schéma 2.1), tak opačný extrém je úplné spevnenie ulice bez zelene, najčastejšie uplatňované v prihradobných uličkách (schéma 2.5.).

Navyše je na jednej ulici v jej pozdĺžnom profile usporiadanie rôznorodé od archaického typu s vozovkou v strede a zelenými plochami pozdĺž domoradií cez všetky podtypy a ich kombinácie, až ku klasickej mestskej úprave uličného interiéru s líniovými pásmi zelene na predele medzi peším chodníkom pozdĺž domoradia a vozovkou v strede (obr. 3). V priestorovom usporiadaní je ešte vývoj poznačený zvýšeným obrubníkom oddeľujúcim vozidlový a peší pohyb. Pri dotváraní uličného interiéru pribudli do líniových pásov stromové aleje alebo pod stromové aleje pribudli líniové pásy.

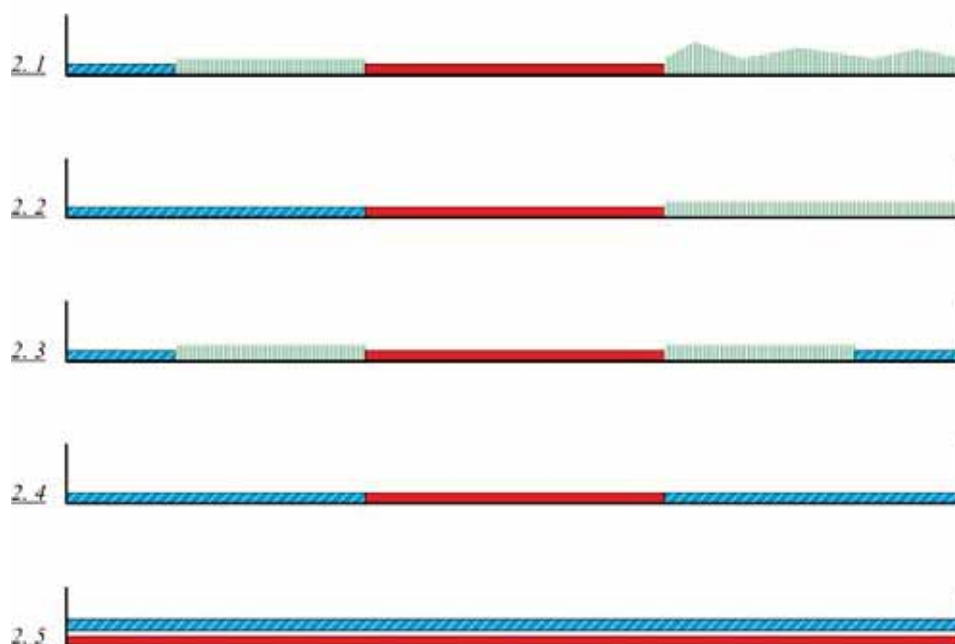
Keď zhrnieme vyššie uvedené skutočnosti je zrejmé, že vývoj ulice doposiaľ nie je ukončený. Pri rešpektovaní života ulice a jej reálneho využívania môže nastať zmena, pri ktorej bude uplatnený jeden z typov a podtypov v minulosti už využívaných úprav. Je však veľmi dôležité pri usmerňovaní obnov uličných interiérov v pamiatkových územiach poznať historické súvislosti a akceptovať aj novodobé architektonické návrhy, ktoré okrem prispôbenia terajším požiadavkám fungovania jednotlivých ulíc, akcentujú alternatívne novotvarom náznakovito prezentujú historicky dokladované princípy jednotlivých vývojových fáz uličných interiérov.

Schéma vývoja dispozičného usporiadania uličného interiéru:

1. TYP KUMULOVANÝ - SPOLOČNÝ



2. TYP SEGREGOVANÝ - ODDELENÝ



Legenda:





obr. 1: Vychodený peší chodník v stredovej línii ulice s naturálnou zeleňou
Zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 2: Uličné usporiadanie s jednostranným peším chodníkom pozdĺž domoradia
Zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 3: usporiadanie ulice s chodníkmi po oboch stranách,
s líniovými pásmi a v strede s vozovkou
zdroj: archív KPÚ Prešov

Ing. Eva SEMANOVÁ
Krajský pamiatkový úrad Prešov
Hlavná 115
080 01 Prešov
e-mail: eva.semanova@pamiatky.gov.sk
tel.: 051/ 2452 812

Ing. arch. Róbert KIRÁL'

KPÚ Košice

Fotoarchívny exkurz po historických dlažbách v Košickom kraji

Abstrakt: Pre praktické potreby pamiatkovej starostlivosti, ako aj pre potreby projekcie pri regenerácii plôch historických námestí a ulíc je rozhodujúce poznanie vývoja spevnených povrchov a dlažieb najmä v období od polovice 19. storočia do 2. svetovej vojny. Článok si kladie za úlohu na malej ploche zdokumentovať a rámcovo popísať tento vývoj u miest a mestečiek košického kraja, a to na výbere charakteristických fotografií a pohľadníc prevažne z archívu Krajského pamiatkového úradu Košice.

Kľúčové pojmy: historická dlažba, spevnené povrchy, verejné priestranstvá, východoslovenské mestá



obr. 1: dláždenie Gorkého ulice v Michalovciach (medzivojnové obdobie)

zdroj: www.facebook.com/Slovensko-na-historickych-fotografiach

Rámcový vývoj a fotodokumentácia:

Po polovici 19. storočia sa s nástupom priemyselnej revolúcie postupne začínajú pretvárať a skvalitňovať námestia i ulice našich miest. Hlavnými determinantmi týchto zmien sú nové stavebné technológie, zvýšené hygienické nároky v spoločnosti, nové formy dopravy. Rýchlosť s akou sa nové spevnené plochy realizovali, ich rozsah aj kvalita v jednotlivých mestách záviseli od ekonomickej sily, veľkosti i územno-správnej dôležitosti miest, ako aj od dostupnosti jednotlivých stavebných materiálov, kvalitného kameňa a v tomto aspekte aj od napojenia na železničnú sieť.



obr. 2: Hlavná ulica v Košiciach (foto z r. 1859 + detail a foto z r. 1869)

zdroj: archív KPÚ Košice

Najstaršie fotografie dokumentujú stav ústredných priestranstiev v podobe ako mohli približne vyzerať aj v predošlých storočiach. Hlavné - trhovú plochy námestí boli upravené valúnovou alebo hrubo štetovanou dlažbou z lomového kameňa. Hlavné cesty a hradské mali prevažne kalený povrch spravidla udusaný na štetovaný podklad. Odvodňovacie stružky či rigoly bývali nespevnené alebo plytko vyložené z kameňov, pričom boli prekonávané provizórne zriadenými lávkami a mostíkmi. Široké priestranstva v menších mestách ostávali nespevnené ešte aj v prvých dekádach 20. storočia.



obr. 3: Spišská Nová Ves (foto z 3. štvrtiny 19. storočia)
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 4: Medzev, Štóska ulica (okolo r. 1900)
zdroj: archív Múzea Spiša v Spišskej Novej Vsi



obr. 5: Dobšiná, Námestie baníkov (okolo r. 1900)
zdroj: archív KPÚ Košice

Prvotnou plochou, na ktorej kvalitné súvislé vydláždenie sa kládol dôraz, boli chodníky popri fasádach domov (trotóare). Dláždené boli z kamenných platní z miestneho kameňa - najpoužívanejší však na území košického kraja bol spišský travertín. Sprvoti bývali trotóare úzke, postupne sa rozširovali a premieňali na široké korzá. Naprieč ulicou alebo námestím boli prepojené v najfrekventovanejších trasách spojovacími úzkymi chodníkmi - taktiež z kamenných platní a neskôr aj dlažbou z veľkých kociek. Samozrejmosťou bol od začiatku obrubník a za ním plytká odvodňovacia stružka, do ktorej sa chodník zvažoval bez markantného prevýšenia.



obr. 6: Mäsiarska ulica v Košiciach (okolo r. 1900)

zdroj: poskytla arch. A. Hrabinská



obr. 7: Hlavná ulica v Košiciach (okolo r. 1900)

zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 8: Spišské Vlachy (okolo r. 1900)

zdroj: archív KPÚ Košice

Postupne sa ustálila typická skladba uličného profilu, ktorý nám verne dokumentuje aj Stavebný štatút slobodného kráľovského mesta Košíc z r. 1885 v § 13: „V rozdeľovacom pláne nech sú ulice podľa možnosti projektované v rovnej čiare, a to ulice do dĺžky 100 metrov v šírke 12 m, ulice dlhšie a s čulejšou premávkou najmenej v šírke 15 m, a to v skladbe vozová cesta 8.40 m, priekopy 1.60 m a z

oboich strán pre chodník 5 m (spolu 15 m). ... Bude-li nová ulica alebo námestie zo záujmu všeobecnej premávky, ale bez žiadosti zainteresovaných majiteľov pozemkov nie s makadámovou ale s inou lepšou dlažbou opatrená, majitelia pozemkov sú povinní prispieť len k trovám sriadenia makadámovej dlažby."



obr. 9: Šafárikova ulica v Rožňave (okolo r. 1900)
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 10: Letná ulica - dnes ul. SNP - v Dobšinej (okolo r. 1900)
zdroj: archív KPÚ Košice

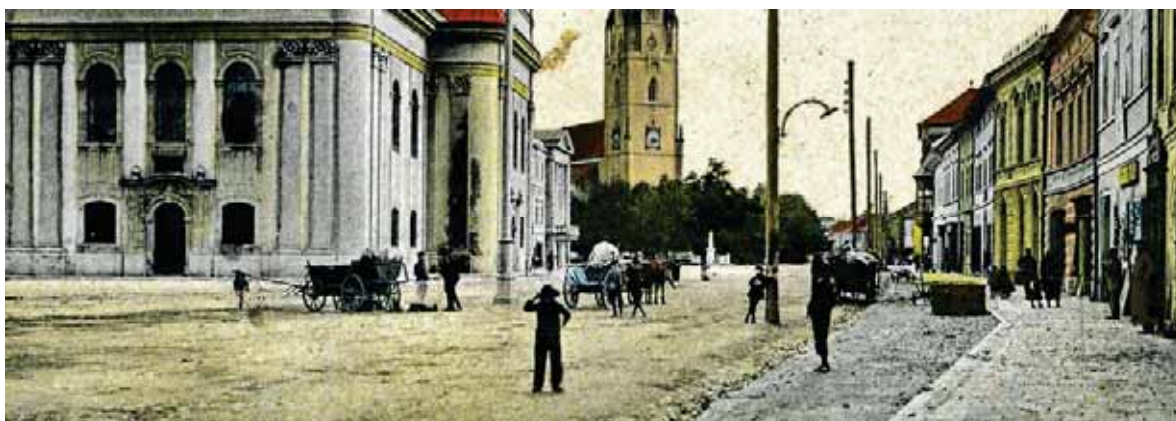


obr. 11: Ulica pri Miklušovej väznici v Košiciach - travertínový chodník (okolo r. 1910)
zdroj: poskytla arch. A. Hrabinská

Počase dochádzalo k nárastu úrovne chodníkov. Do prejazdov a brán jednotlivých domov sa vyhotovovali precízne vyskladané nábehy pre plynulý vjazd konských povozov. Vozové cesty bývali i na prelome storočí kalené – makadámové alebo štetované z drobnejších kameňov (často s opracovanou aspoň pochôdnou plochou tzv. „hlavou“), ktorých drobný a starostlivo vyskladaný povrch mal vyhovovať najmä kopytám koní. Viaceré historické dlažby chodníkov sa v menších mestách (napr. travertínové chodníky v Spišských Vlachoch) udržali až do prelomu 20. a 21. storočia.



obr. 12: Košice – Kováčska ul. v 30. rokoch 20. st. a Kuzmányho ul. na prelome storočí
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 13: Zimná ulica v Spišskej Novej Vsi (okolo r. 1900)
zdroj: archív Múzea Spiša v Spišskej Novej Vsi



obr. 14: Secesná parková úprava Radničného námestia v Spišskej Novej Vsi krátko po založení
zdroj: archív Múzea Spiša v Spišskej Novej Vsi

Dlažba z pravidelných kociek sa u nás vo väčšom merítke objavuje až po r. 1900, najvýraznejšie v Košiciach. Rozlišoval sa typ dlažby z veľkých kociek (hrana 13 – 18 cm), ktorá bola najnákladnejšia, drobných kociek (hrana 8 – 12 cm) a mozaiková dlažba s hranou kocky cca 5 cm. V Košiciach sa takmer súčasne s masívnym dláždením vozoviek, upravujú chodníky pohodlným a moderným

asfaltovým povrchom. Najmä v období secesie, ale aj podstatne skôr sa v centrách miest zakladajú parkové plochy komponované v duchu doby s trávnikmi, alejami, vzrastlou zeleňou a pre chôdzu príjemnými mlátovými chodníkmi.

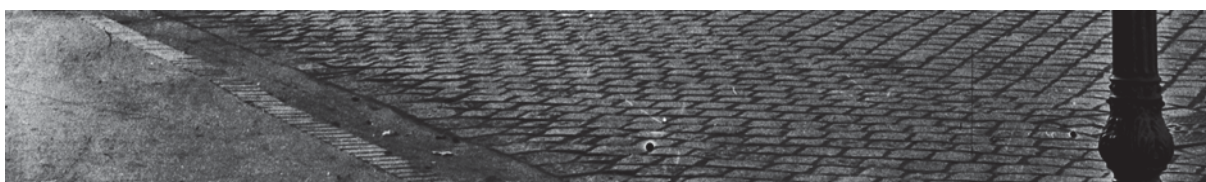


obr. 15: Košice pod Urbanovou vežou v r. 1914
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 16: Košice na rohu Hlavnej a Alžbetinej (okolo r. 1914) – asfaltový chodník a rôzne typy dlažieb
zdroj: poskytla arch. A. Hrabinská

Z pravidelných dlažieb sa v Košiciach uplatnili drobné kocky skladané do oblúkov (u nás známe ako „mačacie hlavy“) a dlažba z veľkých kociek kladených v radoch kolmých na os ulice. Pre vozovku na Hlavnej ulici bola typická dlažba z veľkých čadičových i andezitových kociek ukladaných diagonálne (s hrebeňom v osi cesty) a s charakteristickým päť-uholníkovým kusmi – tzv. biskupskými čiapkami – v styku s krajníkmi. Staršia štetovaná dlažba odvodňovacích stružiek ostala na viacerých uliciach zachovaná, oddelená od vozovky pôvodnou obrubou z pravidelných kameňov – viď Alžbetina ulica.



obr. 17: Typická dlažba košickej Hlavnej ulice
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 18: Košice – záver Alžbetinej ulice (medzivojnové obdobie)
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 19: Košice – dvor na Hlavnej 25 a neznámy dvor v historickom jadre
zdroj: archív KPÚ Košice

Samostatnú kategóriu spevených plôch tvorili dvory meštianskych domov. Boli dláždené rôznymi materiálmi a formami, vždy na základe funkčného rozčlenenie dvora na plochu pôchodznú, skladovú, pracovnú či odvodňovaciu, materiálových možností a spoločenského postavenia majiteľov.



obr. 20: Mlynská ul. v Košiciach (okolo 1940) - asfaltové povrchy s kameninovým obrubníkom chodníka
zdroj: archív KPÚ Košice

Už v medzivojnovom období, resp. počas 2. sv. vojny sa začína na automobilmi najvýživanejších uliciach používať asfaltový povrch aplikovaný priamo na dlažbu, ktorá tvorí kvalitný podklad vozovky. Na obrázku Mlynskej ulice v Košiciach vidieť danú úpravu s typickým obrubníkom z kameninových tehál žltó-okrovej farby. V nastúpenom trende asfaltovania starších dlažieb sa pokračovalo aj ďalších dekádach...



obr. 21: Roh Mlynskej a Hlavnej v Košiciach (krátko po r. 1900) - vozová pláň pripravená na dláždenie
zdroj: poskytla arch. A. Hrabinská



Odkazy, citácie, použitá literatúra

Názvoslovie úprav spevnených plôch a dlažieb použité v článku vychádza z terminológie uvedenej v metodickéj príručke NPÚ (www.npu.cz/ke-stazeni/pro-vlastniki/vybrane-svazky-odborne-a-metodicke-publikace): Alfréd Schubert, a kol.: Péče o památkově významné venkovní komunikace, Národní památkový ústav, Praha, 2007, ISBN 978-80-87104-10-1

Ing. arch. Róbert KIRÁL'
KPÚ Košice
Hlavná 25, 040 01 Košice
e-mail: robert.kiral@pamiatky.gov.sk, kiralr@pobox.sk
tel.: 055 / 24 55 834



Mgr. Martin PRISTÁŠ

Krajský pamiatkový úrad Košice, Hlavná 25, 040 01 Košice

Prieskum historických ciest archeologickými metódami

Abstrakt: Príspevok pojednáva o metódach archeologického výskumu a ich aplikovaní pri výskume historických komunikácií na príklade terénneho prieskumu a dokumentácie starej cesty cez Dargovský priesmyk.

Kľúčové pojmy: archeológia, historické komunikácie, prieskum.

Úvod

Na výskume starých historických komunikácií sa od samého začiatku podieľajú zástupcovia viacerých vedných disciplín – historici, archeológovia, numizmatici, geografi, jazykovedci, krajinári, atď.[1] Dejiny bádania týkajúce sa tejto problematiky zhrnul vo svojom príspevku prednesenom na 24. ročníku konferencie archeológov stredoveku 6.-10. júna 1997 v Prachaticiach Michal Slivka [2], ktorý sa tejto téme venoval už dlhšiu dobu [3]. Tak so samotného príspevku, ako aj z pohľadu na ďalšie odznené príspevky je možné usúdiť, že na rozdiel od českého prostredia sa u nás výskum historických komunikácií málokedy opieral o informácie priamo z terénu [4]. V poslednom období však vzniklo niekoľko prác, ktoré už mapujú relikty starých komunikácií priamo v teréne, prevažne zamerané na územie stredného a severného Slovenska [5].

Pramene k výskumu historických komunikácií môžeme rozdeliť na písomné, archeologické, kartografické a toponymické [6]. Archeologické pramene zhromažďujú archeológovia pomocou špecifických metód výskumu.

Archeologické metódy a ich aplikácia.

Archeologické metódy výskumu spravidla delíme na deštruktívne a nedeštruktívne. Pod pojmom deštruktívna archeológia rozumieme samotný výkop alebo odkryv, ktorý prevádzame pomocou sond alebo plošne v rámci určenej skúmanej plochy resp. náleziska. Aplikovaním tejto metódy sa nenávratne ničí časť skúmanej archeologickej situácie, preto je nutné podrobne zdokumentovať všetky odkryté objekty a vzťahy medzi nimi – nálezové okolnosti. Nikdy však nie sme úplne schopní popísať všetky zachytené kontexty, nakoľko sme obmedzovaní aktuálnou úrovňou používaných techník a technológií, a tiež úrovňou individuálnych vedomostí a schopností samotného archeológa pracujúceho v teréne.

Takýmto spôsobom bola zachytená komunikácia zaniknutej stredovekej dediny v katastri obce Nededza počas záchranného archeologického výskumu pre stavbu automobilky KIA v rokoch 2004-2006 [7]. Ďalšie príklady zachytenia telesa komunikácie pochádzajú z výskumov hradísk v Nitre na Martinskom vrchu, Tlmačoch, či Mikulčiciach, kde sa na centrálnom hradisku identifikovali dokonca zvyšky dreveného mosta [8].

Nedeštruktívne metódy umožňujú rozpoznávať archeologické pramene vyhľadávaním na povrchu viditeľných predmetov a antropogénnych tvarov reliéfu (analýza družicových a leteckých záberov, povrchový prieskum a zber), tiež pomocou prírodovedných metód (geofyzikálne merania, detektor kovov, geochemické analýzy) a menej inváznych postupov (vrty, mikrosondáž) [9].

Čo sa týka terénneho prieskumu priamo v krajine, ide hlavne o identifikáciu a dokumentáciu úvozových a terasových línii a rôznych artefaktov indikujúcich prítomnosť cestnej komunikácie hlavne v stredoveku a novoveku: prícestné a zmierovacie kríže, hraničné kamene, brzdiace kamene, božie muky, kamenné mosty, atď (obr.1-4). Priamo v teréne je možné aplikovať aj prieskum detektorom kovov zameraný na vyhľadávanie artefaktov súvisiacich s dopravnou premávkou. Najčastejšie ide o podkovy,



rôzne kovové súčasti povozov resp. konských postrojov a mince. Ak by sme pristúpili k mikrosondáži alebo rezu komunikáciou, je možné získať hnutelné artefakty, alebo odobrať vzorky zeminy na geochemickú analýzu [10]. Väčšia škála použitých metód samozrejme zvyšuje presnosť chronologického zaradenia skúmanej komunikácie.

Stará cesta cez Dargovský priesmyk.

Použitie archeologických metód pri výskume historických komunikácií v praxi si môžeme priblížiť na príklade prieskumu starej cesty cez Dargovský priesmyk, ktorý uskutočnil autor tohto príspevku opakovane v jarných mesiacoch roku 2014. Ide o komunikáciu spájajúcu obec Dargov na východnej strane a obec Košický Klečenov na západnej strane Slanských vrchov, v mieste kde pohorie vytvára koridor – tzv. Dargovský priesmyk. Krajinná predispozícia je tu tvorená tak tvarom reliéfu v podobe nízkeho a širokého horského chrbta, ako aj hydrografickou sieťou. Riečka Trnávka pramení na južnej strane priesmyku a vytvára údolie, ktorým viedla cesta juhovýchodne do Sečoviec. Zo severnej strany podobne priesmyk ohraničuje Pecov potok. Spoločne s niekoľkými studničkami tvorili dostatočnú zásobáreň vody na osvieženie ľudí i ťažných zvierat.

Archeologické pramene, čiže výsledky prieskumov v priestore Dargovského priesmyku vravia, že v katastri obce Košický Klečenov máme stopy neolitického osídlenia na východnej strane priamo pri ceste v polohe Sedliská, keramiku z neolitu a neskorej doby rímskej západne od obce v polohe Pažica a stopy osídlenia z eneolitu, staršej doby železnej a stredoveku sa našli i na výraznej vyvýšenine severozápadne od obce nazývanej Hradek [11]. V katastri obce Bačkov, v tesnom susedstve s obcou Dargov na severovýchodnej strane priesmyku, sa rozkladá pozdĺžna vyvýšenina tvorená z troch vrcholov nazývaná Žarnovčík. Východné dva vrcholy obopína dodnes čitateľný val. Nálezy pochádzajúce z polohy poukazujú na osídlenie vo viacerých obdobiach praveku až po stredovek. Významné včasnostredoveké osídlenie prechádzajúce od doby železnej a rímskej je zaznamenané východne od obce Bačkov na pravom brehu Bačkovského potoka v polohách Žarjová a Višňovčík [12]. Na západnej strane pohoria na vyvýšenine Várhegy nad obcou Svinica sa rozkladá stredoveký hrádok, ďalší je severne od priesmyku na konci doliny Bačkovského potoka na vrchu Zámek. Z písomných prameňov vieme, že sa jedná o hrad Purustyan [13], ktorého poloha bola osídlená i v mladšej dobe bronzovej [14].

Písomné pramene týkajúce sa hradu Purustyan poukazujú na existenciu hradnej cesty po údolí Bačkovského potoka, východne smerom na Sečovce. Severozápadne smerom ku hrádku nad obcou Herľany viedla cesta ďalej smerom k hradom Lipovec, Bodoň, Šebeš, Zbojnický hrad a mohla tvoriť vetvu tzv. soľnej cesty. Nemožno opomenúť i možný súvis s východnou vetvou tzv. Jantárovej cesty [15]. Zemplínsky notár Anton Szirmay zo Sirmy vo svojom opise Zemplínskej stolice z roku 1803 v historickej časti diela uvádza pre rok 1677 údaj o zamorení cesty cez Dargovské hory zbojníkmi [16] a cestu priamo spomína i v topografickom opise stolice [17].

Kartografické pramene pre túto oblasť začínajú byť zaujímavé až vyhotovením prvých vojenských máp Rakúsko-Uhorska v rokoch 1763 – 1787 (naše územie 1769, 1782-1784)[18]. Na liste Coll: XXIV Sect: VIII. vidíme smerom z východu od intravilánu obce Dargov viesť „bežnú vozovú cestu“ (značená červenou výplňou ohraničenou z jednej strany plnou z druhej podkovanou líniou) postupne cez tri drevené mosty popri dvoch kamenných hostincoch (každý na inej strane cesty) po terase Trnávky k lesu. Pod horou sa stáča na sever, chvíľu vedie po úbočí len s nepatrným stúpaním následne sa veľkým oblúkom otáča doľava a prechádza po svahu hory, ktorý miestny označujú názvom Perdačka. Po dosiahnutí južného svahu hory sa zasa väčším oblúkom stáča doľava a úzkym hrebeňom prechádza postupne k chrbtu priesmyku. Postupne prechádza na západný svah pohoria a v miernejšom sklone v priestore medzi vrchom Ploská a Bordianskym potokom cez 5 drevených mostov schádza k hostincu pred dedinou Košický Klečenov. Hostince často vznikali pri horských priesmykoch, kde vzhľadom na obtiažnosť terénu sa často kazil výstroj vozov i ťažných zvierat. Preto sa v blízkosti usadzovali aj remeselníci – kolári (kolesári), kováči, sedlári [19]. Obec Dargov rozkladajúca sa pôvodne nižšie na južnej terase potoka, v neskoršom období rozrastá sa práve smerom k ceste a hostincom,



hoci terén je priaznivejší opačným smerom ku Sečovciam a priezvisko Kolesár je tu časté dodnes. K prvému mapovaniu boli vydané aj opisy krajiny v niekoľkých bodoch, ktoré stručne a výstižne popisali územie jednotlivých obcí a ich okolia. Pre obce Klečenov a Dargov sa okrem iného uvádza, že cesta cez pohorie je tu v dobrej kondícii a priechodná pre všetky druhy vojenských povozov. Druhé tzv. Františkovo vojenské mapovanie vyhotovované v rokoch 1806 – 1869 je už podrobnejšie a obsahuje i chotárne názvy, hustejšiu cestnú i riečnu sieť. Na liste 38 XLII je východný úsek cesty zhodný s prvým mapovaním (pribudol len drevený most pred ľavotočivou zákrutou do svahu), na chrbte priesmyku však pribudla ešte jedna ľavotočivá zákruta. Z pôvodnej trasy sa stal frekventovaný chodník pre peších cestovateľov. Západná časť cesty sa kľukatí o trochu viac a pri hostinci v Klečenove ešte urobí esovitú zákrutu. Cesta je tu však značená svetločervenou širokou čiarou, čiže nadobudla význam cestnej komunikácie II. triedy. V ďalšom vydaní má dokonca tmavočervenú farbu, čo značí komunikáciu I. triedy [20].

Z pohľadu toponymie môžeme poukázať na opticky najvyšší vrch pohoria pri vstupe k priesmyku z východu na južnej strane potoka, ktorý sa nazýva Veľký Žar. Za ním sa nachádza ďalší vrchol tejto hory, ktorý má pomenovanie Malý Žar, nakoľko sa z doliny javí nižší, no v skutočnosti je vyšší. Nepriamo môže poukazovať na strážnu funkciu v zmysle žiara, oheň, čiže stráž, signalizačná stanica [21].

Prieskum priamo v teréne, po oboznámení sa s dostupnými archeologickými, písomnými, kartografickými i toponymickými prameňmi, začal v intraviláne obce Dargov. Základne technické vybavenie tvoril fotoaparát, GPS prístroj a detektor kovov. Na mieste prvého hostinca dodnes stojí solídna budova stará približne 100 rokov, v ktorej starší občania ešte pamätajú krčmu. Dnes časť budovy tvorí rodinný dom, časť slúži na podnikateľské účely. Na mieste druhého hostinca stojí monument druhej svetovej vojny – tank. Nakoľko trasu starej cesty kopíruje moderná asfaltová cesta, drevené mosty sa zmenili na betónové. Asi po 300 metroch stará cesta opúšťa trasu novej a zatáča doprava smerom pod les. Nová lesná cesta vedie okrajom lúky, no stará komunikácia je ukrytá tesne za hranicou lesa v hustom náletovom kroví. Je dobre viditeľná, široká a miestami sú po bokoch jasne sa rysujúce šiance. Na dvoch miestach sa na ňu z hora zo svahu napájajú úvozy. Po drevenom moste pred zákrutou hore do svahu už nie je ani stopa. Po zákrute sa na starú cestu napája súčasná lesná. Zároveň sa tu oddeľujú úvozy, ktoré pokračujú po vnútornej strane „hlavného ťahu“ smerom hore. Sú užšie, miestami hlboké až 1,5 m, obchádzajú aj najmenšiu prekážku a postupne sa napájajú na „hlavný ťah“, aby sa hneď zasa odpojili a pokračovali priamo hore, zatiaľ čo hlavná trasa dodnes lesníkmi využívaná poslušne rešpektuje tvar zachytený na starých vojenských mapách a širokými zákrutami schodnými i pre ťažšie záprahy obchádza horu po jej svahu. Smerom na chrbát priesmyku vedie po severnom svahu, tak ako je to na druhom vojenskom mapovaní. Trasa po južnom svahu zachytená na prvom vojenskom mapovaní je tiež dobre viditeľná, ale lesníkmi nevyužívaná a evidentne nebola vybavená šiancami ako jej mladšia verzia. Medzi týmito trasami je bohatá sieť úvozov aj s výhybkami (obr.5 a 6). Niektoré úseky sú hlboké aj 4 m a určite fungovali niekoľko storočí (podrobnejšiemu popisu i typológii sa budeme venovať počas ďalšieho výskumu). Platí zásada, že každá zákruta je skracovaná úvozmí, nakoľko ľahšie alebo prázdne vozy nemuseli využívať schodnejšiu hlavnú trať, najmä pokiaľ išli smerom dolu kopcom. Stará komunikácia križuje novú hlavnú cestu len v jedinom mieste pri odbočke na Bordu. Nakoľko je to v zákrute novej cesty, kde nie sú vhodné podmienky pre pohyb lesných strojov, zachoval sa tento úsek starej komunikácie na západnom svahu pohoria vo veľmi dobrej kondícii podobne ako dolný úsek na východnej strane. Postupne ju však prekrýva odpočívadlo a neskôr lesná cesta. Končí pri motoreste Oáza v Košickom Klečenove na mieste bývalého hostinca (obr.7).

Použitie detektora kovov neprinieslo želané výsledky, pretože legendárne boje o dargovský priesmyk zanechali územie kontaminované železným odpadom z explodovanej munície i samotnú neexplodovanú muníciu, ktorej je aj napriek dlhoročnému úsilíu hľadačov zo všetkých kútov Slovenska i susedných štátov stále dostatok. Vykonávanie akýchkoľvek výkopov v takomto prostredí prináša isté riziko podopreté stále sa do dnešných dní opakujúcimi smrteľnými úrazmi spôsobenými neodbornou manipuláciou s nájdenou starou muníciou.

Vo výskume tejto komunikácie však budeme naďalej pokračovať, nakoľko je nutné presne typologicky popísať jednotlivé jej súčasti, pokúsiť sa o zachytenie charakteristických hnutelných i nehnuteľných artefaktov súvisiacich s jej používaním a presnejšie chronologicky zachytiť jej vývoj.



obr. 1: Zmierovací kríž. Košice - Ťahanovce
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 2: Hraničný kríž. Košice - Ťahanovce
zdroj: archív KPÚ Košice



obr. 3: Kamenný most. Nižná Kamenica
autor fotografie: Martin Pristáš



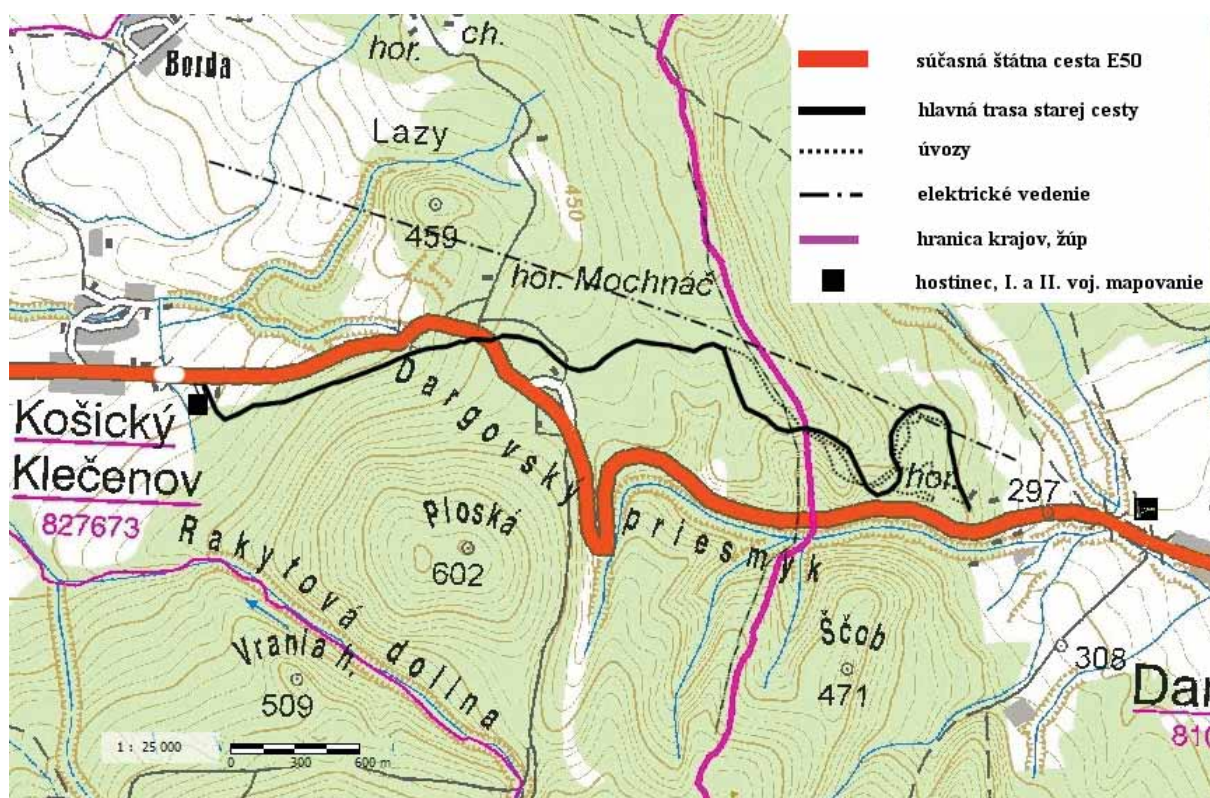
obr. 4: Kamenný gotický most. Leles
autor fotografie: Martin Pristáš



obr. 5: Úvozová cesta. Dargovský priesmyk.
autor fotografie: Martin Pristáš



obr. 6: Systém úvozov. Dargovský priesmyk.
autor fotografie: Martin Pristáš



obr. 7: Zameranie priebehu historickej cesty a úvozov prenesené do ZM 1:25 000.
mapa: <http://www.geoportal.sk/sk/>; spracovanie: Martin Pristáš

Odkazy, citácie, použitá literatúra

- [1] Slivka, Michal: Stredoveká cestná sieť na východnom Slovensku a jej determinanty. In: Slovenská numizmatika XI. Bratislava 1990. s.83; Kuna, Martin a kol.: Nedestrúktivní archeologie. Teorie, metody a cíle. Academia 2004. s.274 ISBN 80-200-1216-8
- [2] Slivka, Michal: Rekonštrukcia cestnej siete na Slovensku (Súčasný stav bádania a jeho perspektívy). In: Archaeologia historica 23/98. Praha, Brno 1998. s. 259-275 ISSN 0231-5823
- [3] Slivka, Michal: Stredoveká cestná sieť na východnom Slovensku a jej determinanty. In: Slovenská numizmatika XI. Bratislava 1990. s.83-110



- [4] Slivka 1990 s.85
- [5] Vojteček, Marek: Cesty a komunikácie v žilinskom a kysuckom regióne vo vrcholnom a neskorom stredoveku. Diplomová práca. UKF Nitra. 2007; Ivanič, Peter: Stredoveká cestná sieť na Pohroní a Poiplí. Nitra 2011. ISBN 978-80-8094-882-5; Pažinová, Noémi – Beljak, Ján – Slámová, Martina – Beláček, Boris: Stredoveká cestná sieť v okolí zvolenského Pustého hradu. Analýza na základe antropogénnych reliéfnych foriem. Študijné zvesti AÚ SAV 54. Nitra 2013. ISSN 0560-2793
- [6] Ivanič s. 15
- [7] Vojteček s. 36-38
- [8] Hunka, Ján – Ruttkay, Matej: Historické komunikácie na území stredného Slovenska (vývoj bádania, súčasný stav a perspektívy). In: Archaeologia historica 23/98. Praha, Brno 1998. s. 296 ISSN 0231-5823
- [9] Kuna s. 16-17
- [10] Kuna s. 17
- [11] Kolektív autorov: Archeologická topografia Košice. Košice 1991. s. 109 ISBN 80-234-0047-9
- [12] Kolektív autorov: Archeologické dedičstvo Zemplína. Michalovce 2004. s. 429 ISBN 80-969191-4-8
- [13] Slivka, Michal – Vallašek, Adrián: Hrady a hrádky na východnom Slovensku. Košice 1991. s. 91-94 ISBN 80-85174-42-1;
- [14] Kolektív autorov 2004. s. 429
- [15] Slivka – Vallašek, s. 24
- [16] Sirmaj, Anton: Historické, topografické a politické poznatky stolice Zemplínskej. Preklad: Martin Slaninka. Michalovce 2004. s. 321 ISBN 80-969191-0-5
- [17] Sirmaj s. 43
- [18] Jankó, Annamária – Porubská, Bronislava: Vojenské mapovanie na Slovensku 1769 – 1883. Bratislava 2010. s. 7 ISBN 978-80-89175-45-1
- [19] Slivka 1990 s.92
- [20] Jankó – Porubská s. 74
- [21] Vojteček s.31
- zdroj mapových podkladov: http://mapire.eu/en/map/mkf_hun/;
<http://www.archivportal.arcanum.hu/kataszter/>

Mgr. Martin PRISTÁŠ
Krajský pamiatkový úrad Košice
Hlavná 25, 040 01 Košice
e-mail: martin.pristas@pamiatky.gov.sk
tel.: 055 2455 823



Ing. Anna DOBRUCKÁ, PhD.

autorizovaný krajinný architekt

Povrchy komunikácií v historických parkoch

Abstrakt: Pri rekonštrukcii historických parkov (i iných historických priestorov) je vhodné rešpektovať tradičné hodnoty, dobové prvky a štruktúry vrátane komunikačnej siete. Presadiť historicky pravdivú rekonštrukciu parkov však býva obtiažne u objektov, ktoré nie sú pamiatkovo chránené, skôr sa uplatňuje adaptácia na súčasné potreby. Investori totiž rekonštrukciu často odmietajú s odôvodnením, že sú drahé, nevhodné, nepohodlné, nemoderné, náročné na údržbu, apod. Týka sa to i komunikačnej siete, u ktorej pri adaptácii dochádza k zmene trasovania i k zmene použitých materiálov. Kedysi prevládali komunikácie s prírodným povrchom - mlatové a kamenné povrchy, dnes investori žiadajú betónové, asfaltové prípadne dláždené plochy a v podstatne väčšej farebnej škále, ako tomu bolo pôvodne. Pritom v zahraničí sa s tradičnými povrchmi stretávame pomerne často i na reprezentačných plochách.

Kľúčové pojmy: historický park, komunikačná sieť, povrchy, materiálové riešenie, trendy

Úvod

Park je plocha zelene s vybavenosťou, ktorá má výmeru min. 0,5 ha. Historický park bol vytvorený v dávnejšej minulosti, má určité kultúrno-historické hodnoty, ako napr. zámerne tvorenú kompozíciu z vegetačných a architektonických prvkov, nesie znaky určitého slohu, má väzbu na isté historické udalosti, sú v ňom isté dobové prvky, často je vyhlásený za pamiatku a je súčasťou prírodného a kultúrneho dedičstva (napr. park v Topoľčiankach, park Betliar ai.). I menšie plochy môžu byť "historickými" zelenými plochami, ale ak nedosahujú min. výmeru, tak ich nepokladáme za parky, ale skôr za parčíky, záhrady alebo za parkovo upravené plochy zelene. Parky plnia funkciu rekreačnú i edukačnú, parčíky preberajú skôr funkciu oddychovej, odpočinkovej plochy (napr. secesný parčík pri Dóme sv. Alžbety v Košiciach).

V okolitých krajinách (najmä v ČR) sú historické parky precízne rekonštruované na základe archívno-historického prieskumu (a to i súkromné historické záhrady, napr. park Michalov v Přerove). Územie si tým zachováva svoju identitu a udržiava génia loci. Týka sa to i komunikačnej siete. Na Slovensku sa uplatňujú viac adaptácie, umožňujúce realizáciu predstáv investorov. Historické parky sú tak (napriek neustálej osвете) naďalej ohrozené i (často nevhodne) pretvárané. Dôvody: archívno-historické prieskumy nie sú prezentované, všeobecne dostupné a známe. Následne kultúrno-historická hodnota parkov nie je dostatočne v povedomí obyvateľov, nie je propagovaná a teda ani akceptovaná investorom, riešiteľom, prípadne spoločnosťou - komunitou, ktorá park využíva či o ňom rozhoduje. Naopak, parky alebo ich časti boli v nedávnej minulosti často zastavané a i dnes silnejú tlaky na "zastavanie zelene" bez toho, aby sa poznala hodnota týchto plôch. Zastavovanie historických plôch zelene (parkov) prináša i zmenu komunikačnej siete.

Na plochách pamiatkovo chránených sa môžu plánovať a realizovať zásahy len so súhlasom Pamiatkového úradu, ktorý sleduje i zásahy do komunikačnej siete (napr. Zámocká záhrada v Hlohovci). Avšak v prípadoch, že sa nejedná o pamiatkovo chránené územie, rozhodnutie investora závisí od jeho vzťahu ku kultúrno-historickej hodnote a investor tak ovplyvňuje tvorbu parku v ráte komunikačnej siete. V súčasnosti je pomerne populárna adaptácia parkov na súčasné potreby a súčasný "životný štýl", a to do parkov prináša nové funkcie, nové prvky. Platí to o parkoch obecných, ktoré majú byť prístupné verejnosti, ale i parkoch súkromných, ktoré zase majú prezentovať solventnosť majiteľa. Súčasní investori majú ambíciu tvoriť plochy atraktívne, nesúce pečať súčasnej doby často bez ohľadu na kontinuitu, ktorú skôr popierajú. Zmena majiteľa prináša i zmenu funkcie



stavebných objektov, čo má potom vplyv na riešenie územia i na riešenie komunikačnej siete. Adaptácia znamená premenu i prestavbu, teda prispôsobenie sa určitým požiadavkám a funkciám, preto je populárnejšia ako rekonštrukcia. Pravdou je, že adaptácia nie je nič nové a prebiehala i v minulosti, tiež módné vlny ovplyvňovali tvorbu priestoru i použitie materiálov. Pri adaptácii však dochádza často k radikálnym zmenám, často nevhodným. Týka sa to i komunikačnej siete.

Komunikačná sieť v historických parkoch:

Komunikačnú sieť tvoria spevnené i nespevnené plochy určené na pohyb peších, ale i dopravných prostriedkov rôzneho typu. Za plochy komunikačnej siete pokladáme tiež nástupné plochy do objektov, účelové či obslužné komunikácie spevnené či nespevnené, chodníky, rampy, schodiská, terasy, športové plochy, dvory a iné účelové plochy. Za súčasť komunikačnej siete možno považovať i jazdecké cesty, lesné cesty i chodníky v záhradách, či chodníky (cesty) s bylinným povrchom intenzívne kosené cez veľké krajinárske parky. Komunikačná sieť je neoddeliteľnou súčasťou historických priestorov (parkov, historických jadier, návsi, dvorov, majerov...). Často je zachytená v historických mapách, takže v prípade záujmu investora o zachovanie pôvodnej koncepcie parku je možná i rekonštrukcia komunikačnej siete. Komunikačná sieť zodpovedala potrebám danej doby (používanie dopravných prostriedkov), funkcii priestoru, účelu a životnému štýlu. Komunikačná sieť v historických parkoch tvorí akúsi kostru kompozície i prevádzkový "základ", pretože pri jej realizácii boli zohľadnené prevádzkové potreby a funkčné väzby. Komunikačná sieť mala tiež určitú hierarchiu ciest a chodníkov, dominantné boli prístupové cesty a nástupné plochy, potom hlavné komunikácie (tie tvorili často hlavné kompozičné osi parkov), vedľajšie cesty, chodníky a tejto hierarchii zodpovedala ich šírka i materiálové riešenie (napr. Versailles, kde boli komunikácie široké až 20 m široké). V zásade bola komunikačná sieť delená na dve časti. Časť "okrasná, reprezentačná" (vstupné priestory a parkové plochy - trasy určené pre návštevy, pre panstvo a "viedli návštevníka" k reprezentačným objektom a časť "prevádzková" (trasy určené pre obsluhu, zásobovanie, údržbu a tieto komunikácie nadväzovali na krajinu a na hospodárske objekty). Reprezentačné plochy boli budované z drahších materiálov a tieto komunikačné trasy boli často podporené ďalšími reprezentatívnymi prvkami ako napr. plastikami, dekoratívnymi kvetinovými záhonmi, fontánami apod.. Hospodárska časť bola tvorená z lacnejších, zväčša prírodných povrchov. Toto delenie je výrazné najmä pri väčších šľachtických sídlach, zámkoch, kaštieloch, naopak menej zreteľné bolo pri vidieckych usadlostiach, zemianskych kúriach. Oddeliť reprezentačné priestory od hospodárskej časti bolo potrebné i z dôvodov estetických, etických a tiež hygienických a sociálnych. Trasy prevádzkové nadväzovali jednak priamo na obhospodarovanú krajinu, jednak na hospodárske objekty s hospodárskym dvorom (i s hnojom) a tie bolo potrebné najmä opticky oddeliť vizuálnymi prekážkami, napr. vegetačným bariérami, terénnymi či technickými úpravami, v závislosti od terénu. Delenie týchto dvoch funkčných častí komunikačnej siete bolo podporené i materiálovo.

Materiálové riešenie komunikačnej siete a spevnených plôch

Tradičné riešenia: Pôvodné povrchy spevnených plôch vychádzali prevažne z regionálnej materiálovej základne (kameň z blízkeho lomu, drevo z vlastného lesa, apod.) a len solventné rodiny si dovoľili prepravu drahých materiálov z iných území (napr. mramor). Tak sa stalo, že pri vidieckych sídlach prevládali povrchy hlinito-piesčité, v mestách sa používala i kamenná dlažba, ktorá bola uplatnená najmä pred významnými budovami - šľachtické sídla, radnice, súdne dvory apod. V záhradách a parkoch spevnené povrchy s kamennou dlažbou boli zriedkavé, skôr sa uplatnili povrchy štrkové a mlatové. Kameň v záhradách sa používal skôr okolo vodných plôch, na schody, do altánkov apod. Základný princíp konštrukcie komunikácií a spevnených plôch bola rýchla **vsiakavosť vody**, aby panstvo nemalo problém s blatom. I na reprezentačných plochách bola kamenná dlažba ukladaná do mlatového či pieskového lôžka, aby dažďová voda rýchlo vsakovala. V hospodárskych častiach boli preferované konštrukcie z prírodných materiálov, ktoré umožňovali vsakovanie vody, ktorá sa používala pri čistení dvorov (napr. od hnoja, pilín, pliev, ale i od exkrementov chovaných zvierat apod.). Tiež drevené dlažbové kocky boli v minulosti veľmi obľúbeným stavebným materiálom a tiež umožňovali vsakovanie vody. Drevené kocky sa používali najmä v centrách historických miest (pasáže, priechody,



podchody), v zámockých záhradách, v hospodárskych dvoroch (stajne, vstupy do objektov, oranžerie), ale i na mostoch, odpočívadlách apod. Zaujímavo bolo riešenie odvodnenie komunikácií: odtok vody z cesty umožňovali napr. medzery medzi obrubníkmi (napr. Versailles), špeciálne vyrobené obrubníky s "výtokmi" (napr. Schönbrunn), prípadne boli vytvorené jarčeky naprieč komunikáciou (Leopoldov park v Bruseli) apod. Farebnosť zodpovedala použitým materiálom a bola tak veľmi striedma.

Súčasná riešenia: pri rekonštrukciách historických parkov je možné vidieť rôzne materiálové povrchy komunikačnej siete a spevnených plôch, a to i historické nepôvodné. Vhodné je obnoviť povrchy komunikácií a spevnených plôch historicky pravdivo, avšak lepšie, dokonalejšie a modernejšou technológiou výstavby.

Hlinito-piesčitý povrch (mlatový povrch) pôsobí nenápadne, nerušivo a dáva vyniknúť iným objektom a prvkom v štruktúre parku. Mlatový povrch musí spĺňať požiadavky na pevnosť, farebnosť, udržateľnosť i vsiakavosť tak, aby dažďová voda vsiakla do povrchu v priebehu cca 15 minút, aby povrch svojou pevnosťou odolal populačnému tlaku. Určené sú prioritne pre peších, avšak vidieť v parku cyklistov nie je prekvapivé. Aby sa konštrukcia mlatových chodníkov nenarušila (nerozchádzala), vhodné je po obvode uložiť obrubníky z prírodného kameňa, ktoré zároveň môžu tvoriť i odvodňovací rigol. (Obr.č.1). Nevýhodou mlatových povrchov je pravidelná údržba, zasekávanie okrajov chodníkov, hrabanie, vlhčenie apod.

Minerálny betón: V poslednom období rastie popularita minerálneho betónu. Je to alternatíva betónovým a asfaltovým povrchom. "Minerálny betón" je pracovný názov pre mechanicky spevnené kamenivo, ktoré vzniká zmiešaním a zhutnením rôznych frakcií. Minerálny betón je využiteľný pri svahoch do 8% a využiteľný je pre spevnené plochy i pre komunikácie, parkoviská s obmedzeným stáním apod. Povrch je vsiakavý, avšak i napriek tomu je potrebné dôsledné odvedenie vody, preto priečny sklon týchto plôch by mal byť min. 3% a koruna cesty (chodníka) by mala byť mierne nad prilahlým terénom. Podľa použitého kameniva z rôznych lomov vznikajú rôzne farebné variácie týchto povrchov. Povrchy z minerálneho betónu a hlinito-piesčité povrchy sú vhodné i pre výsadbu drevín - výsadba "do spevnenej plochy". Rastliny majú lepšie dostupnú vodu. (Obr.č. 5) Príklady: Paríž - plocha pod Eiffelovou vežou, Kroměříž - kláštorná záhrada, Versailles - nástupné plochy i komunikácie apod.

Betónová dlažba: V historických parkoch sa používajú tiež materiály historicky pravdivé, napr. drevené kocky, kamenné kocky, štrkové povrchy, kamenné obrubníky. Pri súčasných rekonštrukciách však nachádza uplatnenie betón i asfalt. Napr. v kláštore Altenburg v Rakúsku využili autori pri rekonštrukcii vybraných spevnených plôch liaty betón vysoko hladený s dilatáčnymi špármi v časti, ktorou sa prechádza k vykopávkam, k múzeu a do záhrad. (Obr.č.2). V poslednom období sa výrazne zvýšil podiel plôch, ktorých povrch tvorí betónová dlažba. Tu treba konštatovať, že betónová dlažba umožňuje rôzne farebné variácie, čo podporilo "tvorivosť" a dalo základ nevkusy pri riešení komunikačnej siete v historických parkoch i v centrách miest a obcí. Žiaľ, mnohé obce si pod "regeneráciou sídiel" predstavili práve tieto farebné povrchy. Mohli by sme uviesť mnohé nevhodné farebné kombinácie, ktoré upútavajú pozornosť viac, ako vlastné historické objekty.

Kameň: z hľadiska vlastností a trvanlivosti je kameň stále tou najlepšou voľbou pre spevnené povrchy. Kamenná kocka zostáva naďalej obľúbeným materiálom do historických spevnených plôch, jej jemná štruktúra a nenásilná farebnosť dáva vyniknúť historickým objektom a zároveň umožňuje vytváranie mäkkých, voľných líní. Udržala sa tiež tam, kde to vyžadoval pamiatkarsky zámer. Žiaľ, kamenné cesty i námestia sa postupne na Slovensku likvidovali z dôvodu "bezpečnosti" (naposledy v roku 2011 kamenná cesta v centre Kútov, čím mestečko stratilo jedinečnosť), ale v zahraničí kameň zostáva ako identifikačný prvok nie len v historických priestoroch, ale i v nových zónach bývania (Portugalsko, Španielsko, Holandsko, Belgicko...). V Portugalsku je typická "portugalská dlažba" (obr.č. 8), čo sú kamenné kocky a z nich vytvárané rôzne vzory, pričom povrch nie je celkom rovný, kamenné "kocky" majú rôzne, nepravidlené tvary a v spevnenej ploche ukladaním vznikli mierne depresie. "Španielska kamenná dlažba" je zase typická dvojfarebnosťou - tmavošedá a svetlošedá, až biela (obr.č.7). Pri požiadavke dlhodober trvanlivosti sa vyberajú tvrdšie druhy horniny (žula, rula, čadič... - a ich rôzne odtiene). Z kameňa je možné použiť kamenné kocky (strana od 5-10 cm) alebo kamenné dosky (strana 15 cm, hrúbka je rôzna - do 10 cm, čo ju robí menej stabilnou) alebo kamenné šlapáky



ukladané voľne na povrch. Kamenný povrch sa realizuje v závislosti od predpokladanej záťaže a účelu, na ktorý má cesta (chodník, plocha) slúžiť. Kamenné kocky sa do seba zakliesnia a štrbiny sa vysypú pieskom. Kamenné dosky sa kladú do maltového lôžka (nie do betónu), pričom vápenná malta (1,8-1,6) s trochou cementu je totiž elastická a pre vodu priepustná. V minulosti používané "mačacie hlavy" nepravidelných tvarov sú dnes používané len ojedinele (Nové mesto Nad Váhom, Palárikovo). Okrem uvedených tvarov sa v historických parkoch a pri objektoch vyskytujú i kamenné bloky, z ktorých sú vytvorené napr. schody, apod.. Na Slovensku je spracovaný pasport kameňolomov, čo uľahčuje získanie informácií o vlastnostiach kameňa pre potreby rekonštrukcií komunikačnej siete pri historických objektoch. Informačná databáza poskytuje informácie o lokalite, objemovej hmotnosti, nasiakavosti, pevnosti v tlaku, mrazuvzdornosti atď. Je škoda, že na Slovensku sa ustupuje od používania kameňa vo verejných priestranstvách, keďže je trvanlivý, a uprednostňujú sa betónové dlažby.

V zahraničí, ale už i na Slovensku sa začali uplatňovať obrubníky z ocelevej pásoviny, prípadne z plastových pásov, alebo sú obrubníky nahradené drevenými doskami apod. Jedná sa o veľmi nenápadné, nerušivé materiály. (Obr.č.6) Oceleová pásovina sa používa 0,4-1 cm, sadí sa do hĺbky min. 20 cm.

Tiež technologické postupy realizácie komunikačnej siete sa menia. Ukladanie spevnenej časti komunikácie do výkopu a nie na povrch propaguje český krajinný architekt Sita s tvrdením, že je lepšia vsiakavosť vody a komunikácia je rovnako kvalitná, pevná. V anglických (občas i v nemeckých) parkoch sa zase používajú často vegetačné povrchy (technický trávnik), najmä pre peších, pre malú mechanizáciu, pre "občasné" parkovanie osobných áut a vo väčších prírodne-krajinných úpravách. Vegetačné povrchy "zmäkčujú" komunikačné trasy a dopravné zariadenia.

Zaujímavým konštrukčným prvkom je tiež riešenie odvodnenia komunikácií a rôzne priečne prekážky, ktoré spevňujú konštrukciu chodníkov a ciest najmä vo svahoch, a prvky, ktoré odvádzajú vodu z cesty, aby nedochádzalo k jej erózii. Použité materiály závisia i od sklonitosti terénu. Pri väčších sklonoch (nad 5%) nie je vhodné používať hlinito-piesčité (mlatové) povrchy, pretože spevnené plochy viac trpia eróziou. U mlatových povrchov je výhodnejšie použiť kamennú kocku alebo kamenný preklad, ktorý sa vloží do mlatového povrchu a spevní svah tak, svah nezosúval. (Obr.č.3) Pri vyšších sklonoch, keď sa používa jemnejšia kamenná dlažba, sa do svahov vkladajú kamenné preklady, monolity za rovnakým účelom stabilizácie svahu.

Súčasným hitom začínajú byť povrchy z liatej pryže (gumové povrchy, resp. syntetické povrchy). (Obr.č.4) Prichádzajú s tým dodávateľia týchto materiálov s odôvodnením, že tieto materiály sú pružné, bez špár, trvácne, tvarovo stále, bezúdržbové, vodopriepustné, zdravotne nezávadné, mäkké, pohodlné, šetrné pri chôdzi, odolné voči nárazom, mrazuvzdorné a vraj sa už dlhšie uplatňujú v zahraničí i v historických parkoch. Treba však konštatovať, že masívne používanie nie je ani v zahraničí zistené. Navyše gumové povrchy nie sú tradičnými povrchmi a pôsobia umelo, neprirodzene. S týmto materiálom zatiaľ na Slovensku nemáme v historických parkoch skúsenosti, zatiaľ sa používa len na detských ihriskách (napr. Zálesie). Prvý pokus o jeho uplatnenie (modelové riešenie) bol v Zechenterovej záhrade v Kremnici (fitness-chodník pre seniorov), avšak tento projekt sa doteraz nerealizoval. Jeden z realizovaných príkladov sme našli v Bruseli v historickom Leopoldovom parku blízko Európskeho parlamentu. Syntetické povrchy sú monolitické (liate) alebo montované (dlaždice). U týchto povrchov sa realizuje stabilizovaná, zhutnená kameninová podkladová vrstva podobne ako pri živých povrchoch (asfalt), ale namiesto asfaltu sa na podklad aplikuje syntetický povrch (granulát s polyuretánovým tmelom) dvojvrstvovo (elastická sendvičová konštrukcia). Pryžové povrchy je možné použiť tiež na betónový podklad alebo na starý, pórovitý asfalt. Mocnosť pryžovej vrstvy závisí od funkcie plochy.

Záver

V historických centrách miest a obcí, v parkoch, v záhradách i pri iných historických objektoch je dnes väčšia materiálová rôznorodosť, ako tomu bolo v minulosti. Nie vždy je táto zmena pozitívna. Navyše sa s komunikáciami a ich povrchmi ďalej experimentuje a hľadajú sa nové technologické postupy i trvanlivejšie materiály. Farebnosť je často nevhodne pestrá, pretože komunikačná sieť,

spevnené plochy, terasy, chodníky ai. by nemali konkurovať dominantným objektom ani rozlohou, ani farebnosťou, ani materiálom. Historické objekty je treba nechať "vyznieť" v ich pôvodnej kráse a komunikačné trasy farebne tmiť. Pri tvorbe povrchov treba opäť zohľadniť potrebu lepšej vsiakavosti vody z povrchu do pôdneho profilu, teraz však nie kvôli blatu, ale z dôvodu potreby vody pre udržanie plôch zelene. Park vodu potrebuje.



obr. 1 Mlatový povrch kombinovaný s kamennou kockou. Kráľovské záhrady Brusel 2014
zdroj: foto autorka



obr. 2: kláštor Altenburg, Rakúsko, 2011
zdroj: foto autorka



obr. 3 Mlatový chodník prekladaný kamennou kockou vo svahu a odvodnenie chodníka. Brusel 2014



obr. 4 Chodník z prýžových dlaždíc, Leopoldov park, Brusel 2014
zdroj: foto autorka



obr. 5: Stromy v minerálnom betóne, Paríž 2010



obr. 6: Oceľová pásovina nahradí obrubník



obr. 7: Španieska dlažba - kombinácia odtieňov rôznych kameňa



obr. 8: Portugalská dlažba - nepravidlené tvary



obr. 9: Kombinácia povrchov - mlatový a kamenný. Litomyšľ, kláštorňá záhrada, 2011



obr. 10: Odvodňovací prvok z kameňa v historickej záhrade Boboli, Florencia, rok 2009



obr. 11: Odvodňovací drevený žľab v mlatovom povrchu chodníkov, Český Krumlov, 2011



obr. 12: Dekoratívny prvok v záhrade Boboli (Florencia) vytvorený z kameňov, 2010
zdroj: foto autorka

Ing. Anna DOBRUCKÁ, PhD., autorizovaný krajinný architekt

Ateliér Dobrucká s.r.o.,

Dolnohorská 102, Nitra,

e-mail: adobrucka@gmail.com,

mobil: 0,09 505 665.

Autorka je nositeľkou ceny CEZAAR 2013 a Ceny ZUUPS - Cena za urbanizmus 2013.



Mgr. Peter HARČAR – Ing. Eva SEMANOVÁ

Krajský pamiatkový úrad Preov

Pôvodná cestná sieť v okolí Zborovského hradu identifikovaná cez zachovanú dubovú alej

Abstrakt: Príspevok podkladá možnosti trasovania cestnej siete v okolí Zborovského hradu a čiastočne sumarizuje a približuje doterajší stav jej poznania s dominanciou na dodnes zachovanú dubovú aleju, ktorá sa identifikovala terénnym výskumom vo viacerých vetvách a korešponduje aj s dostupnými historickými mapovými podkladmi.

Kľúčové pojmy: Zborov, Dlhá Lúka, Zborovský hrad, historické cesty, stromová aleja

Cestná sieť v okolí Bardejova bola v minulosti a dodnes je výrazne ovplyvnená a determinovaná geografickými a sídelnými pomermi a historickým vývojom v oblasti. Mesto Bardejov bolo v minulosti významným trhovým a ekonomickým bodom na severnej hranici Uhorského kráľovstva. Aj samotný Zborovský hrad vzniká v 14. storočí ako kráľovský hrad na ochranu jednej z vetiev tzv. „Potiskej cesty“. Vo všeobecnosti hrady, ktoré vznikajú v našom regióne v 13. storočí, resp. v 1. pol. 14. storočia zabezpečovali a strážili hraničnú líniu kráľovstva a zároveň chránili najdôležitejšie komunikácie, ktoré využívali kupecké karavány. Majitelia hradov sa starali aj o výstavbu a údržbu týchto verejných ciest, udržiavali ich a čiastočne aj poskytovali nocľah a priestor na oddych [1]. Súčasťou katastrálneho územia dnešného mesta Bardejov je dodnes Bardejovská Zábava (názov „Zábava“ vo význame prístrešného hostinca) [2].

V listine z roku 1247, kde sa spomína Bardejov v súvislosti s cistercitmi z poľskej Koprzywnice, spomína sa aj kráľovská cesta, jedna z hlavných vetiev vyššie uvedenej „potiskej cesty“, ktorá viedla z Prešova údolím potoka Sekčova a Kľušovského potoka cez Kapušany, Tulčík, Staré Raslavice, Kobyly a Bardejovskú Zábavu do Bardejova. Druhá vetva prechádzala údolím rieky Topľa cez Kurimu. V Bardejove sa obidve vetvy spájali a zároveň rozchádzali, pričom údolím Tople pokračovala severozápadná vetva smerom na Gaboltov [3] a v blízkosti Kurovského sedla pri dnešnej dedine Frička prechádzala uhorsko-poľskou hranicou cez hrebeň Karpát a na poľskej strane pokračovala cez dedinu Izby. M. Slivka na tento druh toponyma viaže existenciu vežových strážnych objektov, či mýtnych a colných staníc [4]. Ďalej pokračovala do Grybowa, mesta s tridsiatkovou stanicou a cez dedinu Czchów do Krakowa [5].

Ďalšia vetva pokračovala údolím potoka Kamenec cez Dujavské sedlo pri dnešnom Becherove uhorsko-poľskou hranicou ku Grybowu. Keď v roku 1363 potvrdil poľský kráľ Kazimír Bardejovu privilégia pri platení cla od tovarov prepravovaných cez Czchów, boli označené ako dávne práva. A práve táto cesta bola minimálne od začiatku 14. stor. kontrolovaná Zborovským hradom, či hradom Makovica ako sa v prameňoch spomína. V obci Zborov sa na túto cestu napájala vetva, ktorá cez prechod v blízkosti Nižnej Polianky a poľský Grab údolím Wisloky pokračovala k Starému Zmigrodu (tridsiatková stanica) a odtiaľ ďalej až na Przemysl a Lwów, resp. Sandomierz [6].

Zborovský hrad bol teda dôležitým bodom na ceste z Košíc a Prešova cez Bardejov smerom do Poľska a v jeho blízkosti prechádzala aj druhá významná cesta po doline rieky Ondava od Stropkova, ktorý bol tridsiatkovou stanicou.



Pre užšiu komunikačnú sieť je dôležitá skutočnosť, že Makovické panstvo, ktorého centrom bol práve Zborovský hrad bolo jedným z najväčších Uhorských panstiev. Z juhu jeho najbližším susedom bolo mesto Bardejov, s ktorým mali zborovskí páni viac ráz spory (najmä finančné a majetkové).

Z centra mesta Bardejov cez Dolnú bránu so severovýchodným barbakánom viedla cesta dreveným mostom cez priekopu na predmestie Dlhý rad a popri dolnom mlyne cez Slovenskú ulicu (Windisch gasse). Drevený most zabezpečoval prechod cez rieku Topľa a cesta pokračovala ďalej údolím potoka Kamenec smerom na Dlhú Lúku. Dnes miestna časť Bardejova - Dlhá Lúka bola v minulosti súčasťou Makovického panstva a bola jednou z jeho poddanských obcí, ktorá bola známa najmä od 18. storočia povozníctvom, bielením plátna, pivovarom a kúpeľmi pri sírnom prameni. Cesta prechádzala priamo centrom obce, okolo dreveného kostola (v roku 1787 sa naň zrútila mohutná lipa) [7]. Mierne meandrujúci potok Kamenec pretínala cesta na viacerých miestach a popri prícestných kaplnkách sa dostala až od centra mestečka Zborov.

Regionálne významná cesta viedla z Bardejovskej Novej Vsi, cez Andrejovú do Zborova z východnej strany hrebeňa na ktorom sa Zborovský hrad nachádza.

Najschodnejšia prístupová cesta na hrad dnes vedie z obce Dlhá Lúka a pravdepodobne tomu bolo aj v minulosti. Konfigurácia terénu a aj samotná vzdialenosť boli pre dopravu na hrad najvyhovujúcejšie práve z južnej strany smerom od Bardejova. Historické katastrálne mapy, najmä 1. a 2. vojenské mapovanie, umožňujú aspoň čiastočnú rekonštrukciu komunikácií v okolí centra Makovického panstva. Samozrejme prístup na hrad bol aj zo severnej strany od obce Zborov. Z centra obce viedla cesta popri jednom z mlynov, cez časť dodnes nazývanú Podhradie a výrazné prevýšenie bolo prekonané systémom viacerých serpentín, čím sa dostala výrazne pod hrebeň a traverzovite západným smerom až pred samotný hrad.

Dodnes zachovanou hodnotou komunikácií súvisiacich priamo so Zborovským hradom sú jeho aleje. Tie sa spomínajú aj v dobových sprievodcoch okolia Bardejova zo zač. 20. storočia [8].

Predchádzajúci text jednoznačne dokumentuje pôvodnú cestnú sieť v bezprostrednom okolí centra Makovického panstva – hradu Zborov. Vychádza z mapových podkladov a z archívnych údajov. Je však potrebné povedať, že v princípe ide o virtuálne tvrdenia, pretože identifikovať v teréne túto cestnú sieť v dnes úplne zmenenej priestorovej štruktúre krajiny vyžaduje dôkladný krajinársky rozbor. Sprievodca Bardejovom – Bardejovskými kúpeľmi - Zborovom, obsahujúci ich dejiny, umelecké starožitnosti a iné pamätihodnosti z roku 1931 od Alexandra Kuzmu hovorí o prítomnosti stromových dubov v lese (odkaz 8), ale ich väzba na pôvodnú cestnú sieť sa nespomína. Vstup do hradu symetricky lemujú majestátne jedince duba letného (*Quercus robur*). Ich kompozičné napojenie na hrad je jednoznačné. Aj po obvode hradu v niekoľkých polohách, sa po vyčistení bezprostredného okolia hradu, objavili mohutné duby. V lesnom poraste roztrúsené stromové duby, ktorých koruny sa strácali v prehustených partiách si málokto vôbec všimol. Ale predsa sa našiel jeden aktivista, ktorý si videl viac a zistil, že v lesnej mladine sa kde tu objavujú staré stromy a znova ide o duby. Žiadosť o pomoc pri určení spôsobu stabilizácie a ošetrovania týchto starých stromov bola štartérom pre dôkladnejší obhliadku krajiny v okolí hradu. A keď v hustom lese a v mladine, ktorou sa niekedy ani nedalo prejsť, boli nájdené viaceré stromové duby a tie boli usporiadané v prerušovanej línii, tak to už bola výzva. Výsledkom je identifikácia dubovej aleje v priestorovej štruktúre krajiny, aj keď reálne ide iba o jej torzo. Pravidelný trojuholníkový spon jej zakladania a nájdenie miest po už rozložených pňoch po odumretých stromoch spolu s vyčistením plôch pod korunami dubov pomohli nájsť jej trasu v dvoch smeroch – južná a západná. Dnes už vieme aj o jej východnej vetve.

Čítaním terénnej modelácie vo väzbe na trasu dubovej aleje sa identifikovala aj historická prístupová cesta od Dlhej Lúky na hrad Zborov. Po geodetickom zameraní polôh jednotlivých stromov a miest po pňoch a jeho vnesením do mapových podkladov z II. vojenského mapovania je totožnosť pôvodnej cesty zrejmá a trasa jasná. Identifikovanie pôvodnej cesty na hrad sa zdá veľmi jednoduché, ale je potrebné si uvedomiť, že v kompaktnom lesnom poraste s mladinou, cez ktorú sa nedá prejsť, na ploche desiatok hektárov lesa, v ktorom je veľa novodobých zásahov (nové lesné cesty, veľká už zaniknutá lesná škôlka, zosuvy...) to boli hodiny chodenia, terénneho prieskumu, porovnávaní, ale výsledkom je identifikácia pôvodnej prístupovej cesty priamo v teréne, nie len virtuálne. Dnes je v južnej vetve aleje, ktorá má cca 1500m, 17 pôvodných stromov a 32 novovysadených a v západnej vetve s dĺžkou asi 500 m je 24 pôvodných stromov a nové zatiaľ nie sú vysadené.

V súčasnosti je celá trasa súčasťou prezentácie postupnej stabilizácie ruín hradu Zborov, o jej histórii hovorí informačná tabuľa a výpadky v aleji sa postupne nahrádzajú mladou náhradnou výsadbou dubov. Každý si môže za istých podmienok pri pôvodnej historickej ceste vysadiť svoj mladý dub a tento dub bude označený tabuľkou s menom donátora a v ďalekej budúcnosti možno bude práve ten strom známy.

Týmto príspevkom chceme upozorniť na skutočnosť, že multidisciplinárne čítanie a hodnotenie krajiny, jej konfigurácie, modelácie a mikromodelácie terénu, biotických a abiotických zásahov, porastovej štruktúry, poznanie druhovej skladby porastov a ďalších krajinných prvkov vie priniesť neobvyklé poznatky. V konkrétnom prípade spolupracovali len archeológovia a sadovníci, ale potenciál objavovania a čítania histórie zo zanechaných odkazov našich predkov v krajine pri zapojení viacerých disciplín má nekonečné možnosti.



obr. 1: Dubová aleja pred Zborovským hradom
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 2: Pohľad na prístupovú cestu v smere do Dlhej Lúky
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 3: Očistenie dubov od podrastu
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 4: Uvoľnenie kmeňov alejových stromov zo zápoja
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 5: Zachovaná modelácia pôvodnej historickej cesty
zdroj: archív KPÚ Prešov



- [1] Slivka, Michal: Stredoveká cestná sieť na východnom Slovensku. In: Slovenská munizmatika 11, 1990, s. 90.
- [2] Uhlar, Vlado: Zábava – apelatívum a toponymum. In: Jazykové štúdie 12. Bratislava 1974, s. 229-240.
- [3] V metácií z roku 1247 sa spomínajú aj „cruciferis de Gabolto“ – krížovníci v Gaboltove. Práve rytierske rehole poskytovali púťovníkom oddych a v prípade potreby aj strážený doprovod. Porovnaj Slivka, M.: Vzájomné väzby stredovekých kláštorov vo východnej časti Karpát. In: Poczatki sasziectwa. Pogranicze etniczne polsko-slowackie w sredniowieczu. Rzeszow 1996, s. 202.
- [4] Slivka, Michal: Rádové domy v štruktúre osídlenia Slovenska a jeho politických a sociálno-ekonomických vzťahoch (so zameraním na krížovnícke rády). In: Archaeologia historica 12, 1987. s. 390.
- [5] Zborov. Dejiny obce a makovického panstva, 2005, s. 31.
- [6] tamže, s. 32.
- [7] Frický, Alexander: Bardejov kultúrne pamiatky (mestská pamiatková rezervácia), 1976, s. 66.
- [8] Kuzma, Alexander: Sprievodca Bardejovom – Bardejovskými Kúpeľami – Zborovom, obsahujúci ich dejiny, umelecké starožitnosti a iné pamätihodnosti. Bardejov 1931, s. 95. „V Dlhej Lúke každý človek alebo väčšie dieťa nám ukáže (prípadne nás odvedie, čo je múdrejšie) poľnú cestu, ktorá vedie hneď za obcou popri kyslej vode, a potom čoskoro lesom porasteným rôznymi stromami. Medzi nimi sú duby (až na temeni vrchu a neďaleko srúcanín vo výške 460 m), pod ktorými sa vraj Rákoczi prechádzal“.

Mgr. Peter HARČAR
Krajský pamiatkový úrad Prešov
Hlavná 115
080 01 Prešov
e-mail: peter.harcar@pamiatky.gov.sk
tel.: 051/ 2452 841

Ing. Eva SEMANOVÁ
Krajský pamiatkový úrad Prešov
Hlavná 115
080 01 Prešov
e-mail: eva.semanova@pamiatky.gov.sk
tel.: 051/ 2452 812



Ing. arch. Zuzana ONDREJKOVÁ

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Súčasný prístupové komunikácie a doprava na vybraných hradoch Slovenska

Abstrakt: V príspevku sú zadefinované základné typy hradov z hľadiska ich urbanistického umiestnenia a vplyv ich lokalizácie na ich prístupnosť. V prvej časti je opísané historické prevádzkové a dopravné vzťahy na hradoch, v druhej časti sú uvedené zmeny, ktoré vplývajú na súčasnú dopravnú situáciu na hradoch. Je sledovaný vplyv turizmu a jeho nároky na sprístupňovanie hradov a aj bezbariérovosť. Možné dopravné a urbanistické situácie sú ilustrované na troch príkladoch hradov zo Slovenska - Trenčiansky hrad, Spišský hrad, Budatínsky zámok

Kľúčové pojmy: hrad, parkovanie na hradoch, turizmus, bezbariérovosť na hradoch

Úvod

Pre popis súčasnej situácie vplyvu dopravy na hradné areály je potrebné sa pozrieť najskôr do histórie a zamyslieť sa nad otázkami: Čo je hrad? Kde a prečo vznikol? Aké typy dopravy boli pre jeho fungovanie potrebné a typické?. Ďalej sa budeme zaoberať vynútenou zmenou funkcie hradných areálov, ktorá výrazne vplyva na dopravné požiadavky.

Hrad je opevnený útvar (spravidla z kameňa) obranného a útočiskového charakteru budovaný v staroveku alebo stredoveku [1]. Pre slovenský - stredoeurópsky kontext budeme hrady chápať ako areály slúžiace na zabezpečenie bývania šľachty a ochranu svojho územia. Počas svojho trvania vykázali hrady niekoľko základných podôb. V rannom období boli bývanie a obrana zlúčené do jedného objektu - obytnej veže, neskôr sa tieto funkcie rozčlenili do viacerých objektov - palácov, kasární, obranných veží a bášť.

Terénny reliéf mal rozhodujúci vplyv na celkovú formu hradu a jeho dispozície. Na našom území vznikajú dva základné typy hradov z hľadiska ich terénneho umiestnenia.

Hrad nížinný - vodný, blatný, či už na ostrove alebo chránený vodnou priekopou alebo bažinami. Vzhľadom na rovinnú situáciu býval spravidla koncipovaný ako symetrický architektonický súbor, často s nárožnými obrannými prvkami (bašty, bastióny).

Hrad výšinný - postavený na vrcholovej planine. Pozdĺžny horský chrbát si vynucuje pozdĺžnu dispozíciu a zvýšenie obrany na dvoch stranách. Ochrana chrbta v rannom stredoveku ochranu zámerne zvyšovala iba na jednej strane. Neskôr sa tendencia obrany na oboch stranách v neskorom stredoveku pretransformovala do centrálnych dispozícií, nakoľko túto pravidelnosť vrcholová planina dovoľovala.

Tak ako výšinné hrady postupne narastali, vytvárali sa aj jednotlivé ucelené súbory, slúžiace príslušnému funkčnému využitiu (vznikali postupne aditívnym spôsobom, pričom sa vyformovali jeho relatívne samostatné celky).

Horný hrad - je najstaršia časť areálu obsahujúca aj mladšie paláce. Nachádza sa na najvyššom mieste vrcholovej planiny.

Dolný hrad, prípadne dolný a stredný hrad - tvoria zvyčajne mladšie predhradia, chrániace prístupovú cestu. Obsahovali objekty pre služobníctvo, posádku, objekty na hospodárske účely a tajne. Niekedy mal dolný hrad iného, ale podriadeného majiteľa, ktorý tu mal svoje obydlie a bránil vstup do horného hradu [2].

Doprava versus hrad v stredoveku

Podľa vyššie spomenutého typologického delenia hradov je jasné, že hlavným dôvodom stavby hradu, bolo získať nedobytné sídlo, bariéru a bezpečné útočisko. Hrad fungoval ako sebestačné uzavreté areály. Toto bolo nutnou podmienkou ich prežitia počas obliehaní. Preto väčšina dopravy na hrade sa dá v stredoveku považovať za vnútro-areálovú. Túto môžeme rozdeliť podľa prevádzky na hrade:

1. *obrana*: peší pohyb vojakov zabezpečujúci obranu areálu. Prevažne sa odohrávala v dolnom a strednom hrade, po hradbových ochodzách, v objektoch veží a bášť, odkiaľ kontrolovali výhľady do krajiny.
2. *šľachta*: pohyb šľachty v areáli hradu sa snažil byť segregovaný od ostatných obyvateľov. Zväčša sa zdržiavala na hornom hrade v palácovej časti.
3. *hospodárstvo*: poddaní, ktorí obývali hrad sa starali o celý jeho chod a tu ide najmä o prepravu tovarov v zmysle potravy, vody a výrobkov z dielní, zabezpečujúcich potrebné vybavenie a pohodlie pánom či vojakom obývajúcim hrad. Objekty slúžiace na tento účel sa stavali spravidla v strednom alebo dolnom hrade.

Druhým typom dopravy je preprava osôb a nákladu z iných lokalít na hrad (alebo naopak). To sa tradične dialo buď na koňoch a kočoch alebo opäť pešo. Vojaci a správcovia kontrolovali príslušné územie a zásobovali hrad úrodou z okolia. Cestovanie do vzdialenejších bodov však bolo zdĺhavé a nepohodlné, dialo sa vždy len za vážnym účelom.



obr. 1: Dobývanie hradu

zdroj: foto archív Bóna, M. -Plaček, M.: Encyklopedie Slovenských hradů. Praha, Libri 2007. ISBN 978-80-7277-333-6, s. 24

Súčasný stav

Na prelome 17. a 18. storočia hrad stratili svoju obrannú funkciu po odoznení tureckého nebezpečenstva, mnohé boli vypálené Habsburgovcami na potlačenie protihabsburgovského povstania a aj tie zachované hradby už nespĺňali nároky na pohodlné bývanie šľachty, ktorá sa presťahovala do pohodlných a prístupných kaštieľov. Po strate obrannej a obytnej funkcie hradby ešte nejakú dobu fungovali ako sklady potravín a majetku šľachty, no aj táto funkcia ich opustila a bez života rýchlo upadli.

V súčasnosti je viac ako 80 % hradov v ruinálnom stave. Zo 180 známych hradov je dnes len 25 (14%) využitiaschopných [3].

Využívané hradby majú zväčša kultúrnu funkciu orientovanú na turizmus (múzeá, galérie), niektoré nedostupné objekty sú prezentované ako exponáty v krajine. Práve kultúrny turizmus vyvoláva nebývalé nároky na hradné areály a ich dopravné napojenie, statickú dopravu aj vnútro-areálové dopravné riešenie.

"Vďaka technickým vymoženostiam cestujeme ľahko a rýchlo - a preto povrchne - po celom svete [4]."

Okrem dopravnej prístupnosti širokým masám sa rieši aj bezbariérovosť objektov. Keďže hrady boli v minulosti stavané ako bariéry je táto úloha doslova proti prirodzenosti areálu. V zahraničí sa stretáme s výraznými novotvarami výťahov na hradoch, stavanými za účelom hrady debarierizovať. Na príklade z Ľubľanského hradu vidíme, že pomocou výťahu sprístupnili exteriérovú ochodzu hradu vo výške druhého nadzemného podlažia vo vizuálne málo exponovanej polohe. Druhý príklad je z rakúskeho hradu Rabenstein, kde vidíme panoramatický (a navyše točiaci sa o 360°) výťah pozdĺž brala idúci do otvoru vo fasáde hradu. Získanie takejto vertikálnej komunikácie výrazne ovplyvňuje výzor aj prevádzku hradu.



obr. 2: Výťah na hrade v Ljubljane, Slovinsko

zdroj: foto <http://dasaalbert.blog.cz/en/gallery/si-zivot-v-ljubljani-ve-slovinsku/fotky-z-ljubljany>



obr. 3: Výťah na hrad Rabenstein, Gratz, Rakúsko

zdroj: foto www.gbh-design.de

Zjednodušenie prístupu na výšinné hrady sa tiež v zahraničí realizuje pomocou pozemných lanových dráh, ako napríklad na obrázku z Ľubľanského hradu. Lanovka má svoje nástupné stanovisko na námestí Krek pod hradom a vyvezie vás priamo na hrad. Horná stanica lanovky je upevnená na vonkajšie hradby hradu spojená s hradným interiérom a prepojená cez lapidárium až na nádvorie.

Podobné projekty su vo fáze úvah aj u nás. Konkrétne na Trenčianskom hrade projektant plánuje prepojiť nový terminál vlakovej a autobusovej stanice s trenčianskym hradom pomocou novovytvoreného výťahu v Omarovej studni. Samozrejme by na takýto zásah bolo potrebné preraziť bralo, na ktorom hrad stojí, aby sa v ňom dokázala vytvoriť chodba ku výťahu v studni. V štúdii sa tiež zvažovala lanovka spájajúca mesto s jednou z bášť Trenčianskeho hradu. Všetky tieto zásahy sú plánované v rámci sprístupňovania hradu a ich debarierizácie. Výrazne však ohrozujú jeho autenticitu a zázitok z priestoru. Pôvodná prístupová komunikácia a urbanistická situácia je výraznou hodnotou, ktorá by nemala byť znehodnotená modernými prvkami, ktoré nie sú nevyhnutné. Hlavne u nás, kde nemáme pamiatkový fond taký bohatý ako napríklad v nemecky hovoriacich krajinách.



obr. 4: Pozemná lanovka na hrad v Ljubljane
zdroj: foto <http://www.ljubljanskigrad.si/plan-your-visit/funicular-railway/>

Príklady hradov a ich spôsoby riešenia prístupu

1. Výšinný hrad

Výšinné hrady na našom území sťažujú prístup na hrad (a tým pôvodne útok a dobytie hradu) už samotnou svojou polohou na hrebeni kopca spravidla prístupného iba z jednej strany. Práve z tejto strany boli stavané predhradia s vežami a baštami a viaceré línie hradieb. Na hrad viedla jedna prístupová komunikácia, ktorá sa špirálovito obťáčala okolo obranných veží, bášť a hradieb, aby bol útočník po čo najdlhšiu dobu útoku na horný hrad pod paľbou. Vždy sa točila v smere hodinových ručičiek, to súviselo s držaním štítu útočiaceho vojaka v ľavej ruke, čo ho robilo zraniteľnejším na útoky obrancov hradu z hradieb po jeho pravej strane.

Trenčiansky hrad je súčasťou urbanizmu mesta Trenčín, preto jeho napojenie na dopravné komunikácie aj iné siete je bezproblémové. Statická doprava je riešená formou záchytných parkovísk mimo pešiu zónu mesta. Priamo na hrade sa nachádzajú iba pohotovostné parkovacie miesta pre potreby zamestnancov hradu (obr.5). Nevýhodou je ich vizuálna exponovanosť hneď za vežou s hodinami, okolo ktorej prechádzajú všetci návštevníci hradu. Pôvodná prístupová komunikácia na hrad sa zachovala v pôvodnej stope a je dostatočne široká, aby mohla slúžiť ako zjazdový chodník a bezbariérový sprístupniť časť dolného hradu. Horný hrad je pre akúkoľvek dopravu tohto typu neprístupný.



obr. 5: Parkovisko na Trenčianskom hrade pod Hodinovou vežou
zdroj: foto archív autora, júl 2014

Spišský hrad je príkladom výšinného hradu v krajine. Zaujímavosťou je, že pôvodne mal (aj v súčasnosti má) dve prístupové komunikácie. Jedna smeruje zo západu od Spišskej kapituly cez dolný hrad a druhá z východu od Žehry, ktorou sa dostane návštevník priamo na stredný hrad. Obe prístupové komunikácie sú vedené cez vstupné a obranné veže. V súčasnosti je viac využívaná východná prístupová komunikácia, ktorá slúži aj ako zjazdový chodník na stredný hrad. V priestore východného predbránia sa nachádza pohotovostné parkovanie pre zamestnancov hradu (obr. 6) a pod hradom z východnej strany je záchytné parkovisko pre turistov (obr. 7). Výhodou a netypickým znakom tohto parkoviska, je že rešpektuje morfológiu terénu a nesnaží sa za každú cenu vytvoriť pravouhlý, krajine cudzí tvar.



obr. 6: Východné predbránie, Spišský hrad

zdroj: foto archív autorky, jún 2014

obr. 7: Pohľad z donjonu na parkovisko pod Spišským hradom

zdroj: foto archív autorky, jún 2014

1. Nížinný hrad

Nížinné hrady využívajú na svoju obranu v stredoveku hradby a vodnú alebo blatnú priekopu okolo nich. Ponad priekopu viedol padací most. Neskôr boli tieto hrady chránené systémom bastiónov, ktoré zosilňovali opevnenie a odolávali najmä delám a palným zbraňam. Nížinné hrady boli v minulosti (aj v súčasnosti sú) oveľa dostupnejšími objektmi v porovnaní s hradmi výšinnými.

Budatín je pôvodne stredoveký hrad postavený na pravom brehu Váhu oproti historickému centru mesta Žilina. Hrad bol chránený hradbou a slúžil ako kontrolný bod brodu cez rieku Váh. Od svojho vzniku prešiel mnohými prestavbami až poslednou romantizujúcou prestavbou v 19. a na začiatku 20. storočia. Počas svojho vývoja bol chránený najprv drevozemným valom a potom hradbou s blatnou (bažinatou) priekopou napájanou z Váhu. Pôvodný hlavný vstup zo severovýchodu bol pri renesančnej prestavbe uzatvorený bránou, nádvorie zastavané a vytvoril sa nový vstup v novom okruhu hradieb zo západu. V súčasnosti je priekopa zasypaná a do areálu sa vstupuje cez vstupnú bránu, ktorá stojí ako solitér pred parkom, nie je súčasťou hradieb. Síce je hrad v urbanizme mesta, ale pôvodný prístup cez brod už neexistuje, keďže koryto rieky je regulované, z východu je od urbanistickej štruktúry mesta je oddelený železničnou traťou a z východu a severu rýchlostnou komunikáciou. Peší prístup z centra mesta Žiliny je takmer nemožný. Aj z tohto dôvodu na stránke považského múzea (, ktoré je správcom hradu) je mapa s popisom ako sa dá na hrad dostať pomocou auta alebo autobusu. Pred vstupnou bránou do areálu hradu je vytvorená parkovisko, ktoré slúži tak pre návštevníkov hradu, ako aj pre zamestnancov. Môžeme povedať, že po odstránení prekážok v podobe priekopy či uzavretých hradieb sme vytvorili prekážky nové, ktoré účinne zamedzujú peší prístup na hrad [5].



obr. 8: prístup na Budatínsky zámok

zdroj: foto www.pmza.sk, 10.7.2014

Záver

Zmena spôsobu dopravy a intenzívny turizmus podnecuje na vytváranie nových priestorov a dopravných situácií na hradoch. Či už hovoríme o statickej doprave a veľkých betónových parkovacích plochách v tesnej blízkosti hradov, alebo o nových spôsoboch dopravy na hrady formou lanoviek, či výťahov. Toto všetko sú zásahy, ktoré sú veľmi ťažko zlučiteľné s autentickou povahou stredovekých hradov. Genius loci hradov je úzko spojený s ich ťažkou dostupnosťou. Prežívanie priestoru súvisí s časom, ktorý v ňom strávime. A preto bude iný zážitok z hradu, na ktorý ide návštevník peši pol hodinu, ako z toho, na ktorý sa dostane výťahom za päť minút. Preto z hľadiska autentického zážitku je želaný aj tradičný spôsob dopravy na hrad, teda pešo.

Záchytné parkovacie plochy pre návštevníkov by nemali byť vizuálne exponované, aby autá neprekážali výhľadom na pamiatku. Pre údržbu či obnovu hradov je nevyhnutnosťou jeho dopravná prístupnosť, minimálne do jeho spodných nádvorí. Na Slovensku máme príklad obnovy hradu, ktorý je dopravne úplne nedostupný a dobrovoľníci stavebný materiál vynášajú na hrad manuálne.

Odkazy, citácie, použitá literatúra

- [1] <http://sk.wikipedia.org/wiki/Hrad>, 10.7.2014
- [2] spracované podľa: Gregorová, Jana a kol.: Prezentácia architektonického dedičstva II. Bratislava, STU 2003. ISBN 978-80-8046-394-6, s. 16-41.
- [3] Bóna, M. -Plaček, M.: Encyklopédie Slovenských hradů. Praha, Libri 2007. ISBN 978-80-7277-333-6, s. 49.
- [4] Šmajš, Josef: Ohrozená kultúra – od evolučnej ontológie k ekologickej politike. Brno, Host 2011. ISBN 978-80-7294-458-3, s.10.
- [5] spracované podľa: Bóna, M. -Plaček, M.: Encyklopédie Slovenských hradů. Praha, Libri 2007. ISBN 978-80-7277-333-6, s. 85-87.

Ing. arch. Zuzana ONDREJKOVÁ
 Ústav ekologickej a experimentálnej architektúry
 Fakulta architektúry STU
 Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
 e-mail: ondrejkoval.zuz@gmail.com
 tel.: 0903 104 028

doc. Ing. arch. Alžbeta SOPIROVÁ, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Pasáže v historickom centre z hľadiska pešieho pohybu a zásobovania

Abstrakt: Pasáže v historických jadrách miest tvoria prepojujacie prvky pešieho pohybu, ktoré sú súčasťou základného dopravného systému mesta. Zvyšujú kvalitu verejných priestorov o harmonické spolupôsobenie pešieho pohybu a funkcií, ktoré sú integrované v priestore pasáže. Dopĺňajú polyfunkčné územie o nové impulzy k aktívnemu využitiu voľného času a chránia pred nepriaznivými vplyvmi počasia. V návštevníkovi by mali zanechať pocit jedinečnosti a identity miesta.

Kľúčové pojmy: pasáž, peší prechod, spojenie verejných priestorov, zásobovanie

Úvod

Atraktivnosť a účelnosť pešieho pohybu vo verejných mestských priestoroch zvyšujú pasáže. Dopĺňajú atmosféru a kolorit urbanistickej štruktúry historického jadra mesta o zaujímavé architektonické a prevádzkové koridory, ktoré sú včlenené do pešej siete centra mesta, za účelom skrátenia vzdialenosti, zvýšenia kvality a pohodlia pešieho pohybu. Prepájajú interiér s exteriérom, umožňujú návštevníkovi uniknúť veľkomestskému ruchu ulice, vstúpiť do príjemného, nerušeného prostredia so zaujímavými aktivitami pre oddych, zábavu, informáciu a súčasne poskytujú návštevníkovi pocit bezpečia, pohody a ochrany pred nepriaznivým poveternostnými podmienkami.

Filozof Walter Benjamín nazval pasáže „ulicami, ktoré prechádzajú domami, sú fantómom, prenikajúcim na svojej púti murivom“. [1] Prevádzkovo tvoria pasáže prechody jednou alebo niekoľkými budovami, čím vytvárajú rýchly spojovací prvok verejných mestských priestorov – ulíc, námestí, zelených plôch, vrátane parkov...(obr.1). Dispozične sú situované priamo v objekte, prepájajú ho v rôznych podzemných a nadzemných úrovniach, vyplňajú medzipriestor medzi budovami, či už uzavretý alebo čiastočne otvorený (obr.2), niekedy doplnený pavlačami, prípadne tvoria peší koridor ponad alebo aj popod komunikáciu (obr. 3 a 4), ktorý tvorí spojnicu protiahlejšej zástavby.



obr. 1 Pasáž, ktorá zabezpečuje rýchle pešie prepojenie objektov v centre mesta Salzburg
zdroj: foto archív A. Sopirovej



obr. 2 Uzavretá pasáž vyplňajúca medzipriestor objektov – obchodná ulica v Barcelone
zdroj: foto archív A. Sopirovej



obr. 3 Segregácia dopravy automobilovej a pešej - pasáž v centre Viedne
zdroj: foto archív A. Sopirovej



obr. 4 Ringstrasse pasage prepájajúca obchodné domy v historickom jadre Viedne
zdroj: foto archív A. Sopirovej

Vznik pasáží a ich forma

Koncom 18. a začiatkom 19. storočia nastal rozvoj pasáží vo väčších európskych mestách ako Paríž, Londýn, Miláno, Viedeň, Praha, ale aj Bratislava.... Pasáže, ktoré vynikli v tejto dobe, majú buď priamu lineárnu formu, často v prísne obmedzenej šírke, len na zabezpečenie čo najrýchlejšieho prechodu (obr. 4) alebo tvoria akési „mesto v meste“ - mikroštruktúru, tvorenú rozvetvenou sieťou niekoľkých vnútorných ulíc rôznej dĺžky a šírky, vrátane námestí, ktoré sú prepojené v horizontálnom aj vertikálnom smere (obr. 5). Princíp vnútorných ulíc obohatených výkladmi, galériami a kaviarňami s posedením má za cieľ zaujať návštevníka a pozdržať ho v priestore.



obr. 5 Lineárna forma pasáže s peším pohybom medzi ulicami Ventúrska a Kapucínska v BA
zdroj: foto archív A. Sopirovej



obr. 6 Rozvetvená sieť vzájomne prepojených ulíc v rôznych úrovniach – Viedeň
zdroj: foto archív A. Sopirovej

Architektonické riešenie

Architektúra pasáží, v historickom centre mesta, sa vyznačuje zakódovanou históriou, inšpirovanou dobou vzniku objektu alebo je cez symboliku súčasných výrazových prostriedkov prestavaná do moderného šatu. Z orientačného hľadiska je dôležitou časťou pasáže portál, ktorý tvorí vstupnú bránu do jej „duše“. Pre lepšiu identifikáciu v území musí vstup tvoriť výnimočný architektonický a vizuálny akcent - symbol na priečelí budovy, ktorého mierka závisí od veľkosti okolitých objektov, ako aj príslušného verejného priestoru. Jeho čitateľnosť a ľahká identifikovateľnosť umožní vziať návštevníka z exteriérového priestoru do vnútorných útrob budovy. Vstup do pasáže sa niekedy umocňuje doplnkovými vnemami - svetelnými alebo aj zvukovými efektmi. Pre zabezpečenie dostatočného presvetlenia a preslnenia interiéru pasáže sa využíva zastrešenie s presklením, niekedy výtvarene stvárnené, ktoré dodáva peším priestorom osobitosť a výnimočnú atmosféru, ale aj pocit ľahkosti a vzdušnosti (obr. 7 a 8). Architektonické riešenia pasáží cez dve alebo niekoľko podlaží s námestiami a galériami, umožňujú vytvoriť priestory pre oživenie sociálnej komunikácie návštevníkov, ale aj komorné zákutia, ktoré poskytujú dostatočnú intimitu a príjemný užívateľský pocit. Farebné riešenia obkladov, dlažieb, mobiliáru a iných symbolov identifikujú jednotlivé priestory, podlažia, prevádzky...



obr. 7 Presvetlenie Centrál pasáže v Bratislave
zdroj: foto archív A. Sopirovej



obr. 8 Využitie farby na presvetlenie pasáže - Paríž
zdroj: foto archív A. Sopirovej

Funkčné využitie pasáže

Okrem pešieho pohybu plnia pasáže spravidla aj ďalšie funkcie, od ktorých závisí exkluzivita tohto mikropriestoru, množstvo a intenzita jeho návštevnosti. Najčastejšie sa do interiérových priestorov pasáže umiestňujú také funkcie, ktoré sem vnášajú život, napr.:

- obchodné a stravovacie zariadenia: butiky, predajne kníh a kvetov, kaviarne, cukrárne, bary, drobné kulinárske reštaurácie, pivárne, vinárne...,
- kultúrne a spoločenské zariadenia: kiná, divadlá, múzeá, galérie...,
- bankové a iné administratívne inštitúcie,
- prechodné ubytovanie – vstupy do hotelov,
- prvky a plochy zelene: mobilná zeleň, zelené záhrady (otvorené alebo prekryté),

- komunikačné jadrá (schodišťa, výťahy, eskalátory), ktoré zabezpečujú bezkolízny vstup do bytových jednotiek a kancelárskych priestorov, situovaných vo vyšších podlažiach, s prepojením na parkoviská v podzemných podlažiach.

Zásobovanie pasáží

V priestore pasáže by mali byť umiestňované len také prevádzky, ktoré sú nenáročné na zásobovanie a skladovanie. Vyplýva to aj z regulácie dopravného režimu v historickom centre mesta, ktorý je obmedzený len na vozidlá, ktoré majú povolený vjazd a to vo vymedzenom čase.

Zásobovanie pasáží môže byť riešené:

- vertikálnou segregáciou: z podzemných podlaží komunikačnými jadrami, pričom podzemie sa spravidla využíva aj pre parkovanie bývajúcich a návštevníkov,
- horizontálnou segregáciou: z úrovne prístupovej komunikácie bez obmedzenia, spravidla pri prevádzkach, ktoré majú priamy kontakt s cestou, do ktorej je orientované zásobovacie zázemie,
- časovou segregáciou: z úrovne pešej zóny s obmedzením na skoré ranné alebo nočné hodiny,

Peší vstup do pasáží môže byť pre návštevníkov riešený:

- s nepretržitou prevádzkou, bez časového vymedzenia,
- s časovou reguláciou, t.j. uzatváraním peších priestorov
- v nočných hodinách,
- mimo otváracích hodín obchodov a v dňoch pracovného pokoja (sobota, nedeľa, sviatky).

Sprístupnenie komunikačných priestorov pre bytové jednotky býva riešené z verejného priestoru alebo neuzavretej „predsiene“ pasáže, v nutnom prípade majú obyvatelia umožnený vstup do pasáže.

Bratislavské pasáže

V Bratislave sa pasáže v období socializmu postupne dostali do zabudnutia, neinvestovalo sa do ich údržby, obnovy a modernizácií. Usídlili sa v nich nevhodné prevádzky, napr. stánky s rýchlym občerstvením, opravovne obuvi, odevov, predajne súčiastok, záložne... Niektoré postupne stratili funkčnú náplň, chátrali, vymkli sa kontrole a údržbe, páchli a ocitli sa v havarijnom stave. Časť z nich je aj v súčasnosti pre verejnosť uzavretá, sú „mŕtvymi“ pasážami (obr. 9). Iné sa stali nebezpečnými, ponurými priechodmi, kde sa stretávali veksláci, bezdomovci a iné asociálne živly, ktorým sa obyvatelia aj návštevníci centra mesta vyhýbajú (obr.10). Ich obnove, modernizácii a ďalšiemu funkčnému využitiu bránia nevyjasnené vlastnícke práva k pozemkom a objektom.



obr. 9 Zrušená pasáž medzi Námestím SNP a Laurinskou ulicou v Bratislave
zdroj: foto archív A. Sopiřová



obr. 10. Neudržiavaný prechod medzi ulicami Vysoká a Obchodná v Bratislave
zdroj: foto archív A. Sopiřová

Modernizácia pasáží

Modernizácia pasáží v Bratislave prispela k oživeniu pôvodných peších koridorov. Do mikropriestoru pasáže sa postupne implantujú nové funkcie, žiaľ ich zotrvanie v území je často krátkodobé. Dochádza k rýchlej obmene funkcií, podmienenej tvorbou zisku, v dôsledku čoho výsledný efekt, napriek novej kvalite interiéru, nenabáda k vytvoreniu identity miesta. Niektoré pasáže zostali po rekonštrukcii nepriechodné, pôvodný chodbový priestor sa uzavrel a využíva sa len ako vstup do novej prevádzky, napr. obchodného domu, herne, kaviarne a pod. (obr. 11). Dobrá architektonická rekonštrukcia pasáží ich uzavretím pre verejnosť, resp. otvorením len pre špecifickú skupinu návštevníkov, nevytvára v území želanú pridanú hodnotu.



obr. 11 Uzavretá, nepriechodná pasáž medzi medzi Námestím. SNP a Kolárskou ulicou v BA
zdroj: fotoarchív A. Sopirovej)



obr. 12 Pohľad do priestoru City gate passage vedľa mestského divadla P.O. Hviezdoslava v Bratislave
zdroj: fotoarchív A. Sopirovej)

Medzi architektonicky zaujímavou a citlivo zrealizovanú rekonštrukciu radíme City gate passage vedľa mestského divadla P. O. Hviezdoslava v Bratislave (obr. 12). Oproti pôvodnému strohému lineárnemu chodbovému tvaru pasáže, „spájajúcej dnešnú Gorkého ulicu s Laurinskou, ktorá na prízemí oddeľovala divadlo od bankovej časti“ [2], sa priestorovo rozšírila do troch podlaží s otvorenou galériou, v strede ktorej dominuje schodisko. Celý priestor pasáže pôsobí otvoreným a vzdušným dojmom, k čomu prispieva aj použitý materiál svetlej farby, množstvo zasklených plôch a bočné presvetlenie cez obchodnú vybavenosť, ktoré vytvára zaujímavú plasticitu. Z pasáže sú prístupné byty, luxusné obchody, kaviareň, fines centrum a parkoviská.

Záver

Obnova a modernizácia pasáží priniesla niektoré nové princípy, z ktorých niektoré uvádzame:

1. v architektonickom výraze:

- využitie kontrastu medzi starým a novým, historizujúcim a moderným, ktorý sa buď umocňuje alebo potláča a odzrkadľuje sa v členení priestoru, farebnosti, materiálovom prevedení, použitom mobiliáre, pričom sa spravidla zanecháva určitá historická stopa (kultúrna, architektonická, sociálno-ekonomická...)
- dotvorenie interiéru pasáže výtvarnými dielami, prvkami drobnej architektúry, informačným systémom



2. v dispozičnom riešení:
 - jednoduchá orientácia v priestore, ktorá je doplnená farebnosťou použitých materiálov,...
3. vo funkčnom využití:
 - integrácia príbuzných funkcií, ktorá oživuje vnútorné priestory, napr.: reštaurácia a galéria, kaviareň a kníhkupectvo, predajňa športových potrieb a fitness centrum
 - implantácia plôch zelene aj mobilnej
4. v riešení statickej dopravy a zásobovania:
 - využitie podzemných podlaží pre zásobovanie a parkovanie s vertikálnym prepojením
5. v uplatnení princípov univerzálnej architektúry:
 - bezbariérové riešenie peších trás
 - signalizácia pre nevidiacich
 - nešmyklavá povrchová úprava peších trás
6. zabezpečení technických a bezpečnostných kritérií:
 - protipožiarna ochrana s únikovými cestami
 - kontrola vstupu do pasáže - časová regulácia vstupu pre verejnosť, uzatváranie priestorov v nočných hodinách
7. vo vlastníckych vzťahoch:
 - aktívne zapojenie vlastníkov nehnuteľnosti, podnikateľské subjekty do údržby priestorov

Na záver treba skonštatovať, že pasáže tvoria „tajuplné vnútorné priestory, ktoré sú vždy časťou širšej zmyslupnej štruktúry, ktorá ich spája dohromady“. [3] Riešenie zásobovania v pasážach, situovaných v historických jadrách, je komplikované, architektonicky a technicky náročné a finančne nákladné, nakoľko sa vstupuje do objektov, ktoré sú často záujmom pamiatkovej ochrany. Na ich návrhu by sa mali podieľať tvorivé tímy, ktorých úsilie by malo smerovať k vytvoreniu jedinečného a výnimočného priestoru.

Citácie:

- [1] Výber z diela: Walter Benjamin, *Gesammelte Schriften*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, 1991
preložil Martin Ritter, ISBN 978-80-7298-278-3
- [2] Zbuško, Ferdinand.: Oprava a modernizácia Divadla P. O. Hviezdoslava v Bratislave, in: *Projekt*, ročník 27, 1985, č. 5, s. 14-16
- [3] Christian Norberg-Schulz: *Genius loci*, Krajina, miesto, architektúra, Dokořen, 2010, ISBN 978-80-7363-303-5

Použitá literatúra:

Brožová, Dagmar: Praha. Průchody a pasáže. Praha : Volvox Globator, 1999. ISBN 8072070290
Oulický, Jiří. Pasáže. Hospodářské noviny 27. 1. 2010

doc. Ing. arch. Alžbeta SOPIROVÁ, PhD.
Ústav urbanizmu a územného plánovania
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
e-mail: sopirova@fa.stuba.sk
tel.: 0905 433 435



Prof. Ing. Bystrík BEZÁK, PhD.

Stavebná fakulta STU v Bratislave

Dopravný priestor ako senzitívne verejné priestranstvo

Abstrakt: Dopravný priestor je súčasťou verejného priestoru sídla. Verejný priestor v zastavanom území slúži nielen pre dopravnú, ale aj pre iné, rôznorodé funkcie (sociálnu, pobytovú, estetickú, kompozičnú, hygienickú, a i.), preto jeho usporiadanie musí reflektovať požiadavky funkčnej náplne okolitých objektov a priliehajúcich plôch. Priestorové usporiadanie miestnych komunikácií a ich zariadení musí byť preto v súlade s požiadavkami verejných priestorov, ktorými vedú alebo sú v nich umiestnené. Príspevok sa zaoberá otázkami utvárania dopravného priestoru v citlivých verejných mestských priestranstvách z pohľadu sídlotvorných princípov.

Kľúčové pojmy: doprava, sídlotvorné požiadavky, dopravný priestor, senzitívne priestranstvá

Úvod

Súčasnú enormnú záťaž verejného priestoru individuálnou automobilovou dopravou (dynamickou, statickou), značnou mierou zhoršuje obývatelnosť miest a obcí a závažne devastuje životné prostredie ich obyvateľov. Napriek týmto skutočnostiam, individuálna automobilová doprava je nevyhnutnou súčasťou prepravného a dopravného procesu, ktorý má svoje zdroje a ciele práve v zastavanom území. Z hľadiska utvárania udržateľného dopravného systému a priestorového usporiadania miestnych komunikácií a ich zariadení, je pri zabezpečovaní nárokov na dopravnú obsluhu sídla žiaduca integrácia všetkých druhov dopravy, ale diferencovane podľa ich rozhodujúcej dopravnej funkcie, ako aj ich priority v danom území.

Východiská

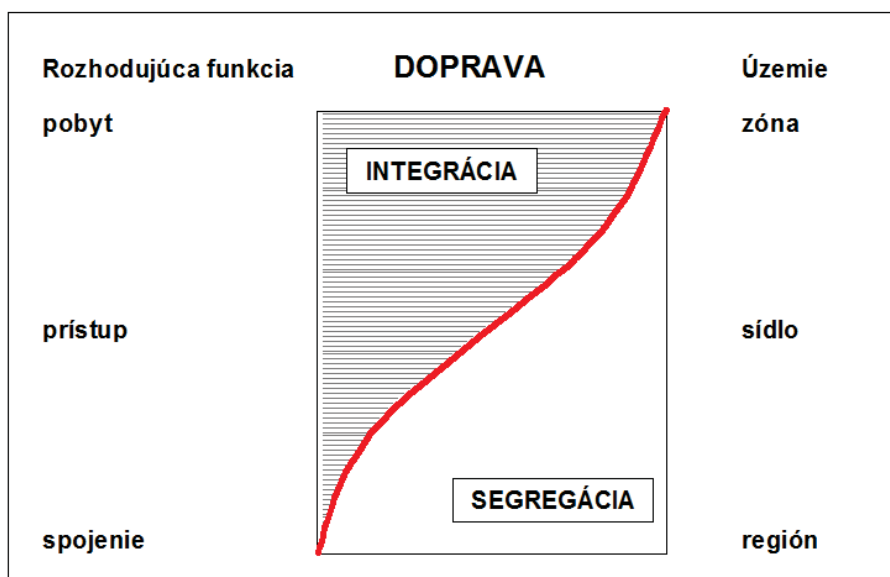
Radikálne zmeny v mobilitnom správaní sa osôb všeobecne, ale v urbánnom priestore osobitne, sa prejavujú v konfliktach medzi existujúcou nedostatočnou dopravnou ponukou (dopravnou infraštruktúrou) a stále rastúcim dopravným dopytom (dopravným zaťažením). Predpokladané zmiernenie týchto konfliktov zavádzaním nových technológií, umožňujúcimi nehmotný prenos informácií (nepriame formy komunikácie), s očakávaným znížením objemu hmotného premiestňovania osôb a nákladov (dopravného zaťaženia), je zatiaľ v nedohľadne.

Práve naopak, neustále narastajú objemy cestnej osobnej aj nákladnej dopravy, ale súčasne rastú aj objemy prenosu správ, informácií a údajov prostredníctvom nových médií, ktorých kapacita sa stále zväčšuje a rozmery znižujú. To umožňuje stále väčšiu individualizáciu premiestnenia a vysokú flexibilitu voľby trasy pri dosahovaní cieľa cesty. V tomto procese jednoznačne vyhráva priestorovo a energeticky náročná, flexibilná individuálna automobilová doprava, pred environmentálne, ekonomicky, sociálne, hygienicky a urbánne výhodnou alternatívnou, hromadnou a nemotoristickou dopravou.

Tieto príčiny, spolu s nepochopením skutočných princípov udržateľného rozvoja, obchádzaním potreby regulovania environmentálnej únosnosti urbánnych priestorov, podmieňujúcej kvalitu života obyvateľov, spôsobujú chaos, agresivitu, bezbrehú hypermobilitu a asociálne zneužívanie citlivých mestských priestorov. To v konečnom dôsledku vedie k dopravným kolapsom, k znefunkčneniu a ne hospodárnosti dopravného systému sídiel, čo bezprostredne priamo, či nepriamo zhoršuje kvalitu života všetkých ľudí.

Tento stav u nás je spôsobený presadzovaním tradičných, zastaraných princípov projektovania miestnych komunikácií, riešených najmä z pohľadu nárokov motorovej dopravy. Tá flexibilne reaguje na každú novú ponuku a zahlcuje priestor. Výsledkom sú ďalšie požiadavky na zvyšovanie kapacity

dopravnej ponuky pre individuálnu automobilovú dopravu a to na úkor verejných priestorov, zelene, či pobytových plôch pre oddych a sociálne kontakty, či infraštruktúru pre nemotoristickú dopravu. Pritom sa väčšinou neberie ohľad na skutočné príčiny nadbytočnej mobility a nezvažuje prioritá rozhodujúcej funkcie dopravy z hľadiska jej integrácie, či segregácie vo vzťahu k územiu sídla (obr.1).



obr. 1: Vzťah medzi rozhodujúcou dopravnou funkciou a druhom územia
zdroj: [1] s.27

Tu je potrebné si uvedomiť, že iné požiadavky sa kladú na tvorbu dopravného priestoru pri zabezpečovaní veľkopriestorových premiestňovacích vzťahov a zase celkom iné, ak sa jedná o jemné urbánne štruktúry a citlivé priestory sídla, ako sú napr. rezidenčné oblasti, centrá miest a ich historické jadrá, či rekreačné oblasti a pobytové priestranstvá.

Predpoklady pre utváranie dopravného priestoru

Súčasnne platná norma pre projektovanie miestnych komunikácií (STN 73 6110 [2]) prebrala v podstate rovnakú štruktúru podľa predchádzajúcej (1986) normy, boli v nej vložené niektoré nové pojmy a upravené kvantitatívne charakteristiky, či prepočtové koeficienty, najmä podmienky a postup pre určovanie nárokov pre statickú dopravu. Tieto však nepriniesli žiaduci efekt a neprispeli k požadovanej kvalite navrhovaných riešení, ale naopak, vplyvom zvýšených nárokov na parkovanie dochádza k prehusteniu verejného priestoru, pričom nedostatok kontroly, chabá regulácia dopravných nárokov a v podstate žiadny postih za nelegálne parkovanie, vedú spolu s nedostatočnou údržbou komunikácií a komunálnou hygienou ku kolapsu verejného priestoru.

Pokračujúci proces urbanizácie a zmeny v mobilitnom správaní obyvateľov, spolu s novým pohľadom na hodnoty mestského územia, však vyvolávajú nové požiadavky na prehodnotenie priorít v dopravnej obsluhu územia sídiel. Tieto bezprostredne pôsobia na usporiadanie dopravnej siete a nadväznej dopravnej infraštruktúry a musia tak odrážať požiadavky obyvateľov a dopravcov na primeranú kvalitu premiestnenia a bezpečný prístup k cieľu pre všetky spôsoby pohybu a premiestnenia, individuálnu automobilovú a nákladnú dopravu nevynímajúc, pretože majú pre existenciu človeka nezastupiteľnú úlohu v obsluhu územia.

Vyššie uvedené aspekty rozhodujúcou mierou vplyvajú na kvalitu utvárania miestnych komunikácií vo verejnom priestore. Zvyšovanie povedomia o novom prístupe k navrhovaniu a projektovaniu MK, nielen u odborníkov, ale tiež u verejnosti, hrá významnú úlohu pri výbere, návrhu aj realizácii toho najvhodnejšieho riešenia. Z tohto dôvodu, je nevyhnutné vytvárať a využívať kvalitné nástroje pre tvorbu uličného priestoru, predovšetkým v obytných oblastiach, centrách miest a ich citlivých súčastí –

historických jadier, ktoré sa utvárali na základe ľudskej mierky a nie sú schopné uniesť nadmerné a neregulované nároky súčasnej individuálnej hypermobility.

Vo všeobecnosti musí dopravný priestor miestnej komunikácie umožňovať rôznorodé, čiastočne sa doplňujúce ale niekedy si aj konkurujúce funkcie [3]:

- spĺňať nároky individuálnej a hromadnej dopravy, ale aj peších a ďalších nemotorizovaných účastníkov cestnej premávky, pričom musí byť zaistená bezpečnosť, výkonnosť a hospodárnosť riešenia priestoru ulice;
- priestorové usporiadanie chodníkov a akumulčných plôch pre peších v uličnom priestore podmieňujú predovšetkým nároky okolitých budov a verejných priestranstiev, ktorých funkčná náplň vytvára špecifické podmienky pre ich veľkosť, rozsah a vybavenie;
- v uličnom priestore sú však aj ďalšie priestory, ktoré musia spĺňať požiadavky aj ďalších funkcií, ktoré sú závislé od dopravných nárokov a funkčnej náplne pridruženého priestoru miestnej komunikácie a poskytovať priestor pre statickú dopravu a zásobovanie, ale aj plochy pre oddych a komerčné využitie.

Preto je potrebné pri návrhu a dimenzovaní týchto priestorov vychádzať z konkrétneho hodnotenia jednotlivých budov a nadväzných priestranstiev a nemožno len paušálne stanoviť ich šírkové usporiadanie, napr. len s ohľadom na minimálne nároky na peší pohyb pri uspokojovaní nárokov statickej dopravy na chodníkoch a to po celej dĺžke a oboch stranách miestnej komunikácie.

V nemeckých „Odporúčaniach“ [3], sa pri návrhu vychádza z komplexného hodnotenia hmotných/materiálnych a nehmotných/nemateriálnych požiadaviek na utváranie uličného priestoru (tab.1).

Požiadavky	Hľadisko	
	Technický návrh	Mestotvorný prínos
Hmotné		
<i>Dopravné</i>	●	○
<i>Technicko-zásobovacie</i>	●	○
<i>Hospodárske</i>	●	○
<i>Ekologické</i>	●	○
Nehmotné		
<i>Orientácia</i>	○	●
<i>Identita</i>		●
<i>Sociálna užitočnosť</i>	○	●
<i>Podnety</i>		●
<i>Identifikácia</i>		●
<i>Krása</i>	○	●

● = ťažiskové hľadisko

○ = vedľajšie hľadisko

tab. 1: Požiadavky na utváranie uličného priestoru

zdroj: upravené podľa ESG 96 FGSV 1996 [3], s.7

Ako vidno z tabuľky, tieto vychádzajú v značnej miere z protichodných hľadísk, ktoré z jednej strany (technický návrh) môžu byť ťažiskové, ale na druhej strane vedľajšie (mestotvorný prínos), či naopak.

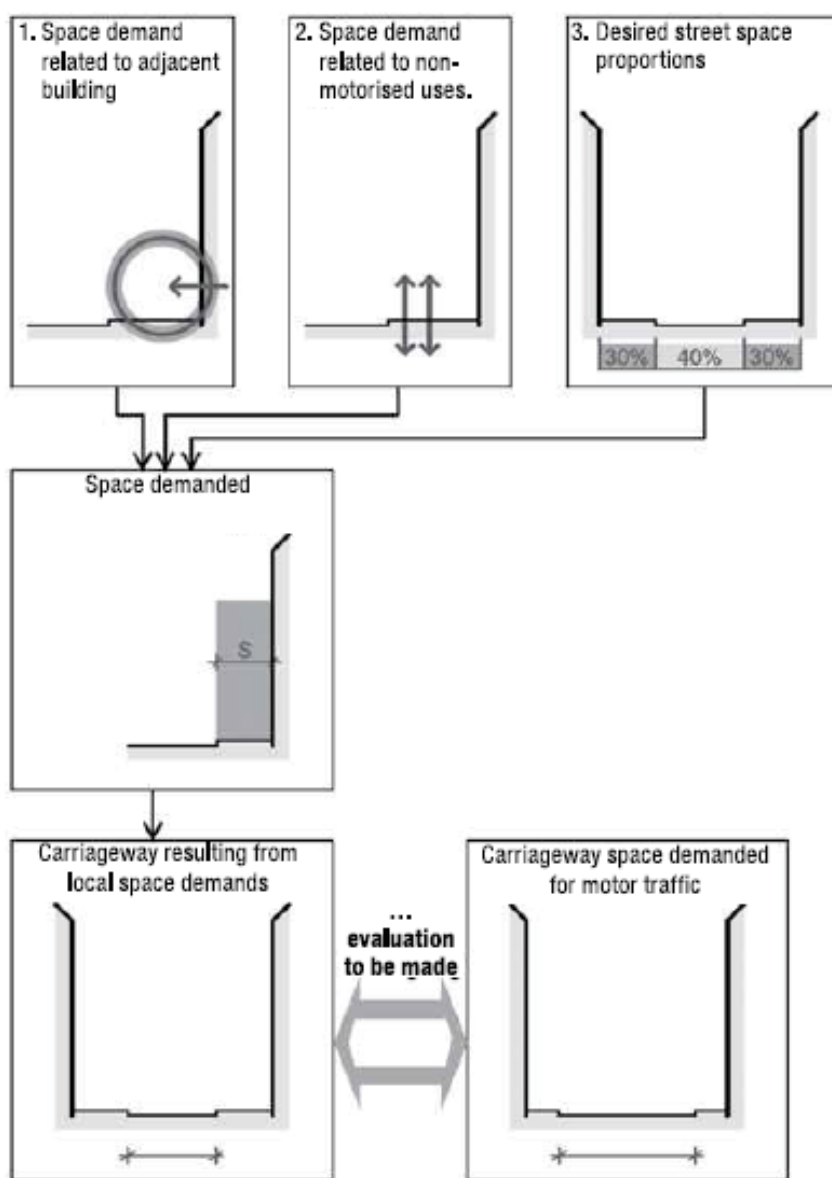
Napriek tomu, že materiálne požiadavky sú náplňou technického riešenia návrhu dopravného priestoru miestnej komunikácie, vplývajú priamo alebo nepriamo na priestorové usporiadanie uličného priestoru a preto majú značný význam aj z mestotvorného hľadiska.

Postup pri návrhu komplexného riešenia usporiadania priestoru miestnej komunikácie podľa nemeckej smernice [4] vychádza predovšetkým z funkčnej náplne okolitých objektov a príslušných priestranstiev, kde sa odporúča postupovať nasledovne (obr. 2):

- 1 zhodnotiť priestorové nároky vyplývajúce z funkčnej náplne priliehajúcej budovy, alebo okolitého priestranstva;
- 2 zvážiť priestorové nároky pre pohyb peších a iných nemotorizovaných účastníkov, ako aj dopravnej obsluhy okolitých funkcií;
- 3 stanoviť potrebné priestorové proporcie medzi hlavným a pridruženým priestorom miestnej komunikácie,

na základe čoho sa potom stanovia priestorové nároky na potrebnú šírku pridruženého priestoru. Tieto požiadavky potom podmieňujú návrh prvkov šírkového usporiadania hlavného dopravného priestoru miestnej komunikácie, ktoré sú determinované posúdením, či prevažujú:

- lokálne požiadavky (funkcia daného územia/priestoru), alebo
- nároky motorovej dopravy.



obr. 2: Postup pri utváraní uličného priestoru

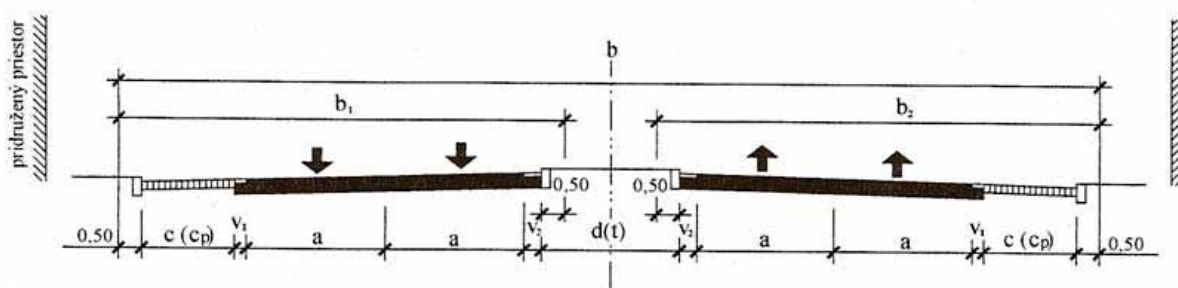
zdroj: Rast 06 FGSV 2012 [4], s. 34

Z uvedeného vyplýva, že utváranie uličného priestoru je komplexný proces a nemôže byť zredukovaný len na technické riešenie. Rovnako aj využitie verejného priestoru má kľúčový význam pre sociálne väzby, hygienické, relaxačné a vybavenostné funkcie a nemôže byť preto jednou dodatočnou vetou v zákone definovaný, ako priestor pre parkovanie vozidiel na chodníku (pokiaľ zostane voľný priestor 1,5m !), ktoré viac ako 90% času zahlcujú vzácne verejné priestranstvá a niekedy úplne znemožňujú priechod handycapovaným osobám.

Normatívne podmienky

V našich podmienkach sa všeobecne normy uctievať ako fetiš, pričom sú pre projektovanie záväzné a to aj napriek tomu, že sú obsahovo dávno prekonané a ani ich zmeny, či opravy doposiaľ nepriniesli žiadne nové podnety, resp. moderné princípy. Preto sú pre každé, aj nevhodné riešenie veľmi dobrým zdôvodnením, že : „ je to podľa normy”.

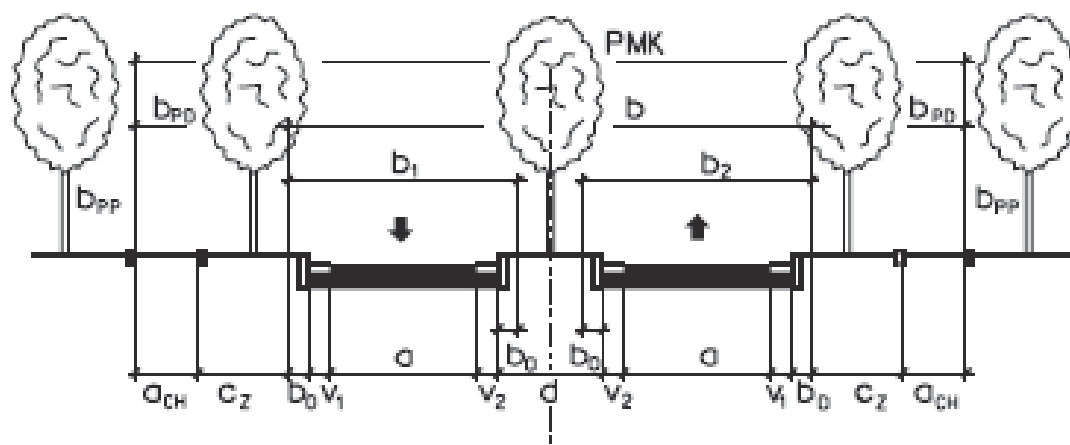
V našej norme [2] sú kategórie miestnej komunikácie definované skladobnými prvkami len v rámci hlavného dopravného priestoru - v zásade riešenie len „od obrubníka po obrubník” (obr. 3). Nie sú tu zahrnuté priestorové požiadavky na usporiadanie pridruženého priestoru. Pri vlastnom návrhu šírkového usporiadania miestnej komunikácie v zmysle takejto normy [2] tak môžu byť úplne zanedbané nároky chodcov, cyklistov ako aj potrebných plôch pre pobytové funkcie, či zásobovanie okolitých objektov, nakoľko tu nie je žiadna zmienka o šírkových prvkoch pridruženého priestoru miestnej komunikácie, inak, výsostne dôležitého priestoru najmä pre funkčné skupiny miestnych komunikácií B, C a D.



obr. 3: Dopravný priestor miestnej komunikácie
zdroj: STN 736110 [2]

Naproti tomu v českej norme pre projektovanie miestnych komunikácií [5], ktorá v značnej miere vychádza z analýz nemeckých smerníc, či odporúčaní, je už jasne definovaný nielen pridružený priestor (obr. 4), s vyznačením prvkov pre chodcov, cyklistov a vysokú zeleň, čo projektant už nemôže opomenúť a investor obísť! Uvedený obrázok je zaujímavý aj z toho hľadiska, že umožňuje vytváranie smerovo fyzicky rozdelenej miestnej komunikácie s jednopruhovými – jednosmernými pásmi, čo podľa našej normy [2] je absolútne vylúčené!

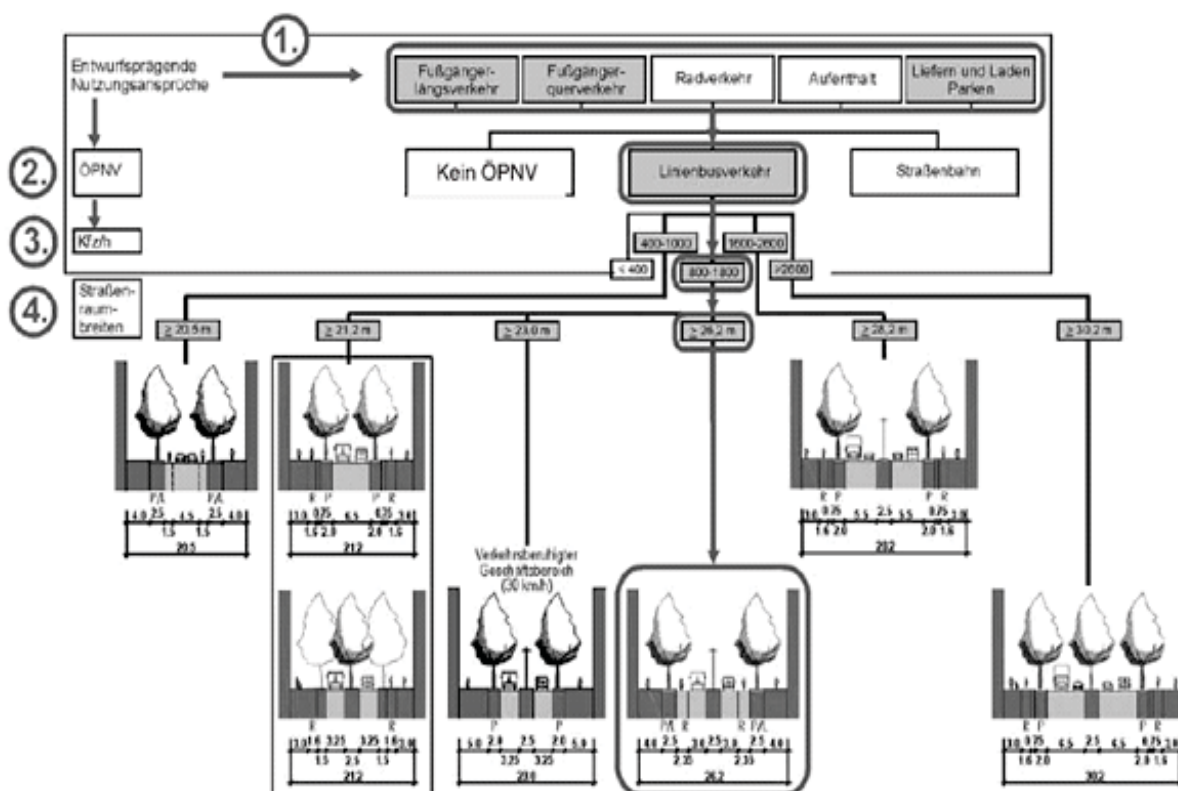
Nemecké smernice pre navrhovanie miestnych/mestských komunikácií [6], uvádzajú „Príklady priečného usporiadania miestnych komunikácií” (obr. 5), ako odporúčané riešenia pre typické návrhové situácie, ktoré sú podmienené nárokmi na využitie miestnych komunikácií, vyjadrujúce súčasne požiadavky pre peších a cyklistov, (priečny/pozdĺžny pohyb, či pobyt v uličnom priestore), resp. priestorové nároky na nakladanie/vykládanie a to v nadväznosti na prevádzkovaný druh MHD a zaťaženie cestnou dopravou v danom priestore/reze, so zreteľom na disponibilnú šírku uličného koridoru. Pri návrhu možno využiť priamo tieto príklady, alebo si projektant môže vytvoriť v medziach nárokov na využitie miestnych komunikácií vlastné usporiadanie priečného rezu.



obr. 4: Dopravný priestor miestnej komunikácie

zdroj: ČSN 736110 [5]

Z tohto pohľadu kladú nemecké technické predpisy (Technische Regelwerke) veľkú dôveru, ale na druhej strane aj zodpovednosť za návrh projektantovi, ktorý má väčší priestor na kreativitu pri presadzovaní najvhodnejšieho riešenia.



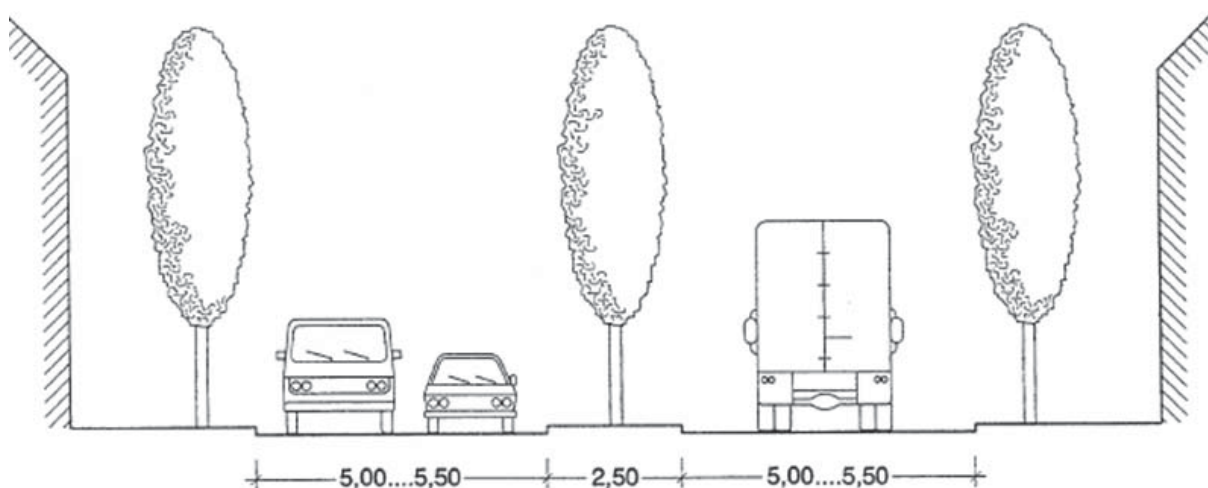
obr. 5: Variantný výber priečného usporiadania miestnej komunikácie

zdroj: Rast 06 [6]

Pokiaľ normy v našom okolí ([4], [5]) vychádzajú pri skladbe prvkov šírkového usporiadania miestnej komunikácie z „klasických“ normových širok jazdných pruhov v rozmedzí 3,0 m – 3,75 m (v ostatnom čase už aj 2,5 m, resp. 2,25 m!), tak v Nemecku zaviedli takzvané nadrozmerné (überbreite) jazdné pruhy, zhruba v rozmedzí 5,0 m – 5,5 m (v podstate 2 x 2,5 m, resp. 2 x 2,75 m) a to od obrubníka – po obrubník (teda bez bezpečnostných, vodiacich, odvodňovacích prúžkov), ktoré umožňujú jazdu dvoch osobných vozidiel vedľa seba, resp., jazdu jedného nákladného vozidla, či autobusu v

mezikrižovatkovom úseku fyzicky rozdelenej zbernej, resp., obslužnej miestnej komunikácie. Týmto riešením je možné dosiahnuť značnú úsporu vzácneho priestoru uličného koridoru, ktorý môže byť potom venovaný v prospech (obr. 6) :

- pridruženého priestoru (pobytové/odpočinkové plochy, chodník, cyklistické pruhy, priestor pre vysokú zeleň, ai.);
- dostatočnej šírky stredného „deliaceho“ pásu, v ktorom môže byť umiestnená vysoká zeleň, ktorá spolu s postrannou vysokou zeleňou, významne vplýva nielen na vhodné proporčné optické členenie uličného priestoru, čo priaznivo vplýva na estetický výraz ulice, komunálnu hygienu, mikroklimatické podmienky, ale z dopravného hľadiska opticky zužuje rozhľadové pole vodičov, ktorí podvedome dávajú dolu nohu z plynového pedálu a vplyvom priaznivej percepcie priestoru znižujú rýchlosť vozidla, čo má enormne pozitívny vplyv na bezpečnosť urbánneho priestoru!
- pruhov pre cyklistov (viacúčelové pruhy), resp., mestskú hromadnú dopravu, čo by v našich podmienkach pri enormne širokých jazdných pruhoch ($2 \times 3,75 \text{ m} + 2 \times 0,5 \text{ m} = 8,5 \text{ m}$) umožnilo umiestniť toľko potrebné pruhy pre cyklistov (1,5 m), alebo pre preferenciu dopravy (vyhradené „BUS“ pruhy, či zastávkové pruhy), to v konečnom dôsledku znamená možnosť okamžitého zlepšenia podmienok pre cyklistov (vytvorenie cyklistickej siete), so značnou úsporou investičných prostriedkov, pre inak potrebné budovanie zvláštnych nových cyklistických pruhov, alebo samostatných cyklistických cestičiek.



obr. 6: Dopravný priestor miestnej komunikácie s nadrozmenrnými jazdnými pruhmi
zdroj: Rast 06 [6]



obr. 7: Obojsmerná miestna komunikácia s nadrozmenrným viacúčelovými pruhom v Bratislave
zdroj: fotografie-autor

Ako vidno z fotografií na obrázku (obr. 7), sú už aj u nás a „zabehané“ prípady, kde v citlivých oblastiach (Bratislavský lesný park), boli navrhnuté a vybudované obojsmerné viacúčelové pruhy pre

cyklistickú dopravu, v strede s „nadrozným“ obojsmerným jazdným pruhom pre autobusy, dopravnú obsluhu a zásobovanie územia, ktoré si pre svoj špecifický charakter vyžaduje zvláštny prístup pri riešení dopravy v priestorovo obmedzených podmienkach.

Doprava v historickom jadre mesta

Uličný priestor v historickom jadre mesta sa postupne utváral ako poyfunkčné verejné priestranstvo, ktorý slúžil nielen rezidenčnej funkcii (bývanie a práca), ale prirodzene tiež ako komunikačný priestor pre dopravu a sociálny kontakt. Rozdiel rýchlostí vtedajšej pešej a animálnej dopravy nebol výrazne odlišný, ale vyvolal prvú priestorovú diferenciáciu uličného priestoru, ktorej výsledkom bol „obrúbnik“, ako ochrana chodcov pred vozovou dopravou (obr.8).

Ďalší rozvoj miest si vynútil nové spôsoby individuálneho či hromadného premiestňovania osôb a nákladov, čo rozhodujúcim spôsobom zasiahlo do štruktúry stredovekých miest rozširovaním ulíc, asanáciou hradieb (bulváre) a budovaním prístupových ciest (hradských).

Vznik nových druhov dopravy (železnice, automobil), podmienený postupujúcou diferenciáciou mestotvorných funkcií a ďalším rozširovaním miest, vyvolal enormný nárast, najmä individuálnej automobilovej dopravy, ktorá svojou priestorovou flexibilitou sa penetruje do všetkých priestorov súčasného mesta. Už v predvojnovom období sa však objavujú aj u nás prvé pokusy o reguláciu dopravy v citlivých zónach mesta (napr. Piešťany-regulácia dopravy v centre a kupeľoch, kúpeľný autobus, dohľad).



obr. 8: Ulice v historickom jadre Bratislavy

zdroj: fotografie-autor

V súčasnom období sa aj u nás stáva bežným pravidlom, že priestor historického jadra mesta sa chápe ako zóna s najvyššou citlivosťou z hľadiska riešenia dopravnej obsluhy, ako zóna s regulovanou dopravou, najčastejšie ako pešia zóna. Závažným problémom však je, že pre tieto vysoko citlivé priestory často neexistuje žiadny plán regulácie dopravy, čo pri nedostatočnom dohľade a potrebnej následnej represii vedie k chaosu v dopravnej situácii, neželaným prejazdom motorových vozidiel v nevhodnom čase (obr. 9) a parkovaním vozidiel na nevhodných miestach.

Snaha vyhovieť nadmerným požiadavkám na parkovanie v historickom jadre mesta vedie častokrát ku kontraverzným výsledkom a znehodnoteniu vzácného priestoru. Naproti tomu pozorné a environmentálne vhodné riešenie nárokov na premiestnenie, najmä preferenciou alternatívnych druhov

(nemotoristickej a hromadnej) dopravy, vytvára z historického centra, predovšetkým z jeho historického jadra priestor s vyššou pridanou hodnotou a zlepšuje nielen jeho dostupnosť, ale najmä navracia tomuto priestoru jeho sociálnu funkciu, ktorá mu je vlastná (obr.10). Preto úspešné pešie zóny sú plné ľudí a poskytujú nielen príjemný pobyt svojim obyvateľom a návštevníkom, ale podnecujú aj prosperitu miestnych podnikateľov a tým prispievajú k lepšiemu hospodáreniu s mestským priestorom a zlepšovaniu kvality života všetkých jeho obyvateľov.



obr. 9: Konfliktná doprava v pešej zóne historického jadra mesta Bratislavy
zdroj: fotografie-autor



obr. 10: Kontraverzné riešenie dopravy v historickom jadre mesta:
parkovanie (Olomouc) vs alternatívna doprava (Erfurt)
zdroj: fotografie-autor

Kvalita riešenia dopravy a dopravnej obsluhy v historickom centre mesta závisí na mnohých faktoroch, predovšetkým na:

- veľkosti, rozlohe a polohe historického centra v rámci vlastného mesta;
- existujúcej del'be prepravnej práce v meste a jeho historickom centre;
- podiele cieľovej a tranzitnej dopravy v meste a jeho historickom centre;
- vlastnej funkčnej náplni historického centra a primeraného podielu bývania;
- možnostiach dopravnej (časovej, plošnej, priestorovej) obsluhy historického centra;
- riešení nárokov na parkovanie vozidiel, vrátane parkovania pre cyklistov;
- environmentálnej únosnosti historického centra.

V mnohých zahraničných mestách sa v ostatných rokoch zavádzajú v historických centrách miest tzv. „environmentálne zóny“, do ktorých majú prístup len vozidlá, ktoré vyhovujú najprísnejším kritériám z hľadiska životného prostredia (zelené nálepky). Ďalším výrazným regulačným obmedzením je možnosť dopravnej obsluhy historického centra len malými, priestorovo nenáročnými zásobovacími vozidlami a to len vo vymedzenom čase z tzv. „distribučných centier“, v ktorých sa selektuje tovar pre



konkrétne lokality danej zóny, čím sa redukuje nielen dopravné zaťaženie, ale aj záber cenného priestoru historických centier miest. Výnimočné postavenie tu majú núdzové vozidlá (rýchla zdravotná pomoc, policajti, hasiči,), ktoré sú vybavené zvláštnymi zariadeniami, ktoré im umožňujú rýchly a bezbarierový prístup k nástupným plochám a rizikovým lokalitám. Týmto požiadavkám je podriadené aj priestorové usporiadanie a vybavenie uličného priestoru v historickom centre mesta.

Záver

Problematika nového prístupu k utváraní priestoru miestnych komunikácií bola náplňou rozsiahlych analýz pri spracovávaní „Rozborovej úlohy – projektovanie miestnych komunikácií“ [7]. Bol tu posúdený široký okruh rôznych hľadísk, aj porovnaním s obdobnými normami v Európskom priestore, či v severnej Amerike. Z výsledkov tejto práce [7] vyplýva, že aj v našich podmienkach musí norma, ako dôležitý nástroj pre utváranie dopravného priestoru, predovšetkým v senzitívnych priestoroch vychádzať z požiadaviek na:

- **únosnosť** urbánneho prostredia;
- priestorovú, prevádzkovú a funkčnú **reintegráciu dopravného priestoru z hľadiska miery diferenciácie rozhodujúcej dopravnej funkcie verejného priestoru**;;
- **princípy navrhovania komunikácií** v urbánnom a priľahlom území obce a ich využitie pre alternatívne druhy dopravy: peších, cyklistov a ďalšie voľnočasové aktivity, ale aj nemotoristickú dopravu za pravidelnými (práca, škola), a nepravidelnými cestami (vybavenosť a i.);
- **tvorivé schopnosti projektanta a jeho zodpovednosť** za realizáciu jeho návrhu, ktorý musí zohľadňovať najnovšie poznatky, zabezpečiť kvalitu využitia navrhovaného diela, nevynímajúc participačné procesy a nutnosť interdisciplinárnej spolupráce v priebehu navrhovania miestnych komunikácií a ich zariadení v zastavanom území.

Nová norma musí **stanoviť zásady**, ktoré budú **záväzné**, ale musí **aj poskytnúť možnosť tvorivého prístupu** projektanta voľiť individuálny návrh, ktorý si však bude musieť v schvaľovacom procese viesť obhájiť a presadiť.

Uznanie: Článok je priebežným výsledkom riešenia grantovej výskumnej úlohy VEGA č.1/0351/13 „Dopravné plochy a ich konštrukcie v integrovanom dopravnom priestore“, riešenej na Katedre dopravných stavieb Stavebnej fakulty STU v Bratislave.

Použité zdroje/literatúra

- [1] Bezák, B. : Upokojuvanie cestných pŕieťahov, STU Bratislava, 2006, s.27, ISBN 80-227-2355-X
- [2] STN 73 61 10 Projektovanie miestnych komunikácií, SUTN: 2004
- [3] Empfehlungen zur Strassenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, ESG 96, Köln a/R, FSGV, 1996;
- [4] Directives for the Design of Urban Roads, RASt 06, Köln a/R, FSGV, 2012
- [5] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, ČNI, 2006
- [6] RASt 06 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06, Köln a/R, FSGV, 2006;
- [7] Bezák, B., Ondrovič, M., Rakšányi, P.: Rozborová úloha - Projektovanie miestnych komunikácií, Katedra dopravných stavieb, Stavebná fakulta STU v Bratislave, november 2013

Prof. Ing. Bystrík BEZÁK, PhD.
Katedra dopravných stavieb
Stavebná fakulta STU
Radlinského 11, 813 68 Bratislava
e-mail: bystrik.bezak@stuba.sk
tel.: 02/5927 4707



Ing. arch. Arnošt MITSKE, autor. arch.

Združenie urbanistov a územných plánovačov Slovenska

Pamiatkové prostredie a vecné nároky dopravy

Abstrakt: Hľadanie riešenia problematiky dopravy v mestách a najmä v priestoroch ich pamiatkových rezervácií a pamiatkových zón v súvislosti zvyšujúcich nárokov obslužiteľnosti dynamickou a statickou motorovou dopravou, v mnohých prípadoch nevhodných funkcií, stáva sa medzinárodnou celospoločenskou prioritou. K ekologicky udržateľnému kultúrnemu a sociálnemu rozvoju dokázateľne smeruje stratégia harmonizácie hromadnej a nemotorovej dopravy. Tento zámer by mal byť jedným zo základných podnetov pre aktualizáciu územných plánov. Súčasne by sa zhodnotili verejné priestranstvá historicky ucelených atraktívnych mestských štruktúr.

Kľúčové pojmy: historické priestory a priestranstvá, funkčné využitie priestorov, územnoplánovacia a dopravnoinžinierska dokumentácia, dopravná infraštruktúra, integrované prieskumy a analýzy, aktualizácia ÚPN, verejnoprospešné plochy, priestranstvá a objekty, integrovaná doprava, pešia a cyklistická dostupnosť

Úvod - vstup do problematiky

Dlhoročná príprava nového stavebného zákona - podľa proklamácie:

- navrhovaný zákon nahradí v súčasnosti platný zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov. Návrh zákona je koncipovaný ako ucelená komplexná právna úprava v oblasti územného plánovania a verejného stavebného práva;
- v súčasnosti platná právna úprava zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov vychádzala z koncepcie navrhutej v polovicike 70 rokov. Po novembri 1989 sa uskutočnili viaceré novely stavebného zákona. Novely v rokoch 1990, 1992, 1995, 1997, 2000 až 2005 riešili nesúlad zákona s novými ústavnými a spoločenskými pomermi a v niektorých účelovo riešil existujúce spoločenské potreby. Takéto množstvo legislatívnych úprav narušili pôvodnú systematiku stavebného zákona;
- hlavným cieľom je uplatňovanie princípov trvalo udržateľného rozvoja a zabezpečenie vyváženého a harmonického ekonomického rozvoja, sociálnej súdržnosti a ochrany životného prostredia;
- tradičné a už všeobecne akceptované hodnoty nášho terajšieho územného plánovania boli premietnuté do novej právnej úpravy. Sú to najmä princípy komplexnosti, koordinácie kontinuity, ktoré sa uplatňujú pri sledovaní stavu a možností prostredia, ako aj pri navrhovaní doplnkov a zmien a pri vytváraní podmienok pre ich uskutočňovanie. V právnych predpisoch štátov Európskej únie týmto prístupom zodpovedajú v zásade rovnaké, praxou overené základné nástroje priestorného a územného plánovania, akými sú:
 - priestorové (strategické) plány regiónov,
 - územné (štrukturálne, rozvojové) plány využitia plôch územia jednotlivých obcí,
 - územné (regulačné, zonálne) plány vymedzených častí obce, ktoré za určitých podmienok nahrádzajú územné rozhodnutie,
 - územné rozhodovanie o umiestnení konkrétnych plôch a stavieb v území;
- predstavuje snahu novou právnou úpravou vytvoriť štandardné podmienky (z pohľadu rozvinutých krajín Európskej únie) pre uskutočňovanie zmien v prostredí, umožňujúci vstup potencionálnych



investorov a súčasne vytvárať podmienky pre právnu istotu pri realizácii ich aktivít, porovnateľnú s podmienkami v ostatných členských štátoch Európskej únie.

Pripravovaný Nový zákon (NZ - v znení postupne 10 verzií) upriamuje základnú pozornosť na proces obstarania a tvorbu nových územných plánov aj pre dediny bez ohľadu na počet ich obyvateľov:

§ 31 (1) Územný plán obce je územnoplánovacia dokumentácia, ktorá rieši celé územie obce. Obec je povinná mať územný plán obce.

Mestá na Slovensku majú územné plány vrátane mestských pamiatkových rezervácií a pamiatkových zón. V zmysle § 43 ods. (3) sú obce – mestá/dediny, povinné najmenej raz za štyri roky vypracovať správu o stave ÚPD. Spôsob je dokumentovaný nasledovne:

§ 43 Aktualizácia územnoplánovacej dokumentácie

- (1) *Orgán územného plánovania je povinný sústavne sledovať, či koncepcia územného rozvoja alebo urbanistická koncepcia v územnoplánovacej dokumentácii je v súlade s územnotechnickými, hospodárskymi, sociálnymi, ekologickými podmienkami v území a podmienkami ochrany pamiatkového fondu a či nie je potrebné obstaranie zmien a doplnkov územnoplánovacej dokumentácie alebo obstaranie novej územnoplánovacej dokumentácie.*
- (2) *Orgán územného plánovania obstará novú územnoplánovacu dokumentáciu, ak požadované zmeny v území sú v rozpore so zadaním, na ktorého základe bola územnoplánovacia dokumentácia obstaraná, alebo ak je potrebné zmeniť strategický regulatív alebo zosúladiť územnoplánovacu dokumentáciu so záverečným stanoviskom orgánu posudzovania vplyvov k výberu variantu umiestnenia stavby dopravnej infraštruktúry, ak požadovaný variant je v rozpore so zadaním.*
- (3) *Orgán územného plánovania pravidelne, najmenej raz za štyri roky, vypracuje správu o stave územnoplánovacej dokumentácie, ktorej súčasťou je aj preskúmanie schválenej územnoplánovacej dokumentácie z hľadiska potreby obstaráť jej zmeny a doplnky alebo novú územnoplánovacu dokumentáciu.*

Preto, ak sa sústredíme na mestá a dediny s pamiatkovou rezerváciou a pamiatkovou zónou podstatou bude príprava procesu aktualizácie jestvujúcej územnoplánovacej dokumentácie (*niektoré stratili platnosť* - SZ § 141 ods.10) . Tá by ale mala prebiehať súčasne s aktualizáciou ÚPN regiónov.

ÚPN je rozvojovým nástrojom živého organizmu postaveného vždy na vízii zámerov realizovaných s predpokladom stanovenej etapizácie.

Má však aj svojich nositeľov - realizátorov rozvoja, a skutočnosť, že vláda sa mení každé štyri roky, podobne vlády na lokálnej úrovni – primátori, starostovia, mestské a miestne zastupiteľstvá, povinnosť strážiť kontinuitu, vysvetľovať a metodicky usmerňovať rozvoj zabezpečovali špecializované, odborné multiprofesné útvary:

- Útvar hlavného architekta (ÚHA)
- Útvar dopravného inžinierstva (ÚDI)

Postupne ich mestá rušili, (nie je predmetom dnešného stretnutia zisťovať z akého dôvodu a komu ich činnosť vadila) tie, ktoré zostali jednoznačne preukazujú životaschopnosť a významnú pomoc pre samosprávy (Martin, Trenčín, Žilina, Banská Bystrica, Košice).

MDVRR SR zrušilo 30.06.2013 URBION - štátny inštitút pre urbanizmus a územné plánovanie. Charakter pôsobnosti inštitútu v oblasti legislatívnej a metodickej, koordinovania rozvoja územia regionálneho a národného, medzinárodného v európskych súvislostiach, a implantácie prijatých rozhodnutí, aplikácie výstupov vedeckého výskumu, je nenahraditeľný. Preto je tento nezdôvodnený krok ministerstva pre odbornú verejnosť nepochopiteľný.



Tieto inštitucionálne problémy však úzko súvisia s problematikou formulovania nového stavebného zákona a v prebiehajúcom pripomienkovom konaní sú požiadavky na úpravu paragrafového znenia podrobne vyjadrené v stanoviskách SAS, SZSI a oboch komôr.

Územný rozvoj podľa schválenej ÚPD sa začal meniť rôznymi zmenami a doplnkami, ktoré sa väčšinou nepremietali do širších súvislostí.

Preto nie samoučelne bola stanovená požiadavka vypracovať posúdenie stavu ÚPN obce každé štyri roky.

Platný stavebný zákon má v ustanovení: §141 usmernenie:

§141 ods. (10) Územnoplánovacia dokumentácia schválená do 1. augusta 2000, ktorá nebola do 31. júla 2006 aktualizovaná ani preskúmaná podľa § 30 ods. 4, stráca od 1. augusta 2006 záväznosť.

Územné plány majú svoju koncepciu stanovenú a schvaľovanú pre dlhodobý horizont. Kto zabezpečí - vypracuje predmetné posúdenie? Kto rozhodne či stav zmien v ÚPD nie je takého rozsahu, že porušením základnej koncepcie bude potrebné obstaráť nový územný plán a nielen jeho aktualizáciu?

Mnohé ÚPN regiónu a obce vyžadujú aktualizáciu nie z dôvodu naplnenia stanoveného programu ale zmenami podmienok, ktoré v území a nielen v urbanizovanom nastali. V mnohých prípadoch prijaté zmeny a doplnky bez širších súvislostí sa prejavujú pre ekonomický rozvoj a následne kultúry, sociálny rozmer ako kontraproduktívne s dopadom na životné prostredie.

V pripravovanom NZ sa nešťastne interpretuje potreba a spôsob riešenia prieskumov a rozborov. Potreba vychádzať z historických daností obce, katastra a širších súvislostí - faktory, o ktoré sa každá kultúrna a demokratická spoločnosť opiera, je nesporne prioritou.

Preto problematika, ktorá je témou konferencie **doprava v historických centrách** má rozsiahly diapazón súvislostí. Kvalitatívny posun je možný len na základe konfrontácie objektívnych výsledkov statickej a dynamickej časti prieskumov multidisciplinárneho charakteru s rozvojovými zámermi. Určite sa nedotýka len konkrétnych historických centier, pretože tie sú súčasťou nielen mestského organizmu, ale aj krajinného prostredia v geografických podmienkach. Napriek tomuto konštatovaniu význam prieskumov treba hodnotiť ako základný, nezameniteľný kvalitatívny fenomén (obrazne povedané) - v reťazci DNA. Tento výraz som si dovoľil použiť na základe už historicky používanému pojmu - mesto/dedina je živý organizmus v krajine. Je preto povinnosťou ho nielen chrániť vrátane historického jadra, centra (rodinné striebro) - ale voliť aj správne rozvojové zámery aby sa nestal zhubným nádorom.

Pojem DNA som zvolil aj z iného dôvodu - vedecký výskum - genetické inžinierstvo, smeruje k odstráneniu niektorých historických chorôb úpravou príslušných prvkov v špirále DNA pacienta. Čiže v podstate ide o prieskumy všetkých faktorov, ktoré vo vzájomných súvislostiach zapríčiňujú nežiaduci stav, resp. dokonca kolaps v organizácii mestského organizmu.

Mnohé staršie ÚPD (SZ §141 ods.(10)) nevychádzali dôsledne z historických daností obce, katastra a širších súvislostí. (mnohé historické objekty boli z dôvodu najmä neznalosti zdemolované/nenávratne odstránené). Nedôsledne sa stanovili verejnoprospešné priestory, infraštruktúra a objekty. Časom zmenené ekonomické a sociálne podmienky vytvorili tlak na zmenu funkčného využitia priestorov a predkladané zmeny a doplnky k platnému územnoplánovaciemu dokumentu ovplyvnili nielen zastavané územie obce ale rozvojové zámery prekračovali hranice zastavaného územia. Vo väčšine sa tak tieto zámery vo forme zmien a doplnkov odsúhlasili bez poznania dôsledkov na širšie súvislosti. Tie sa mimo iných najviac prejavili a prejavujú v dopravnom zabezpečení pochybne zrealizovaných objemov plánovaných aj dodatočne zmenených funkčných a priestorových zámerov najmä v historických jadrách miest.



Až objektívna analýza súboru komplexu prieskumov v konfrontácii s rozvojovými zámermi (technického aj politického charakteru) dovoľí naformulovať zadanie pre pripravovanú aktualizáciu príslušného ÚPN. Vždy bude prínosom ak odborníci v oblasti pamiatkovej ochrany budú účastní už pri formulovaní vstupov do zadania nielen účastníkmi pripomienkového konania. V danom prípade z hľadiska komplexného urbanistického riešenia v súvislosti s dopravou je vhodné overovacími štúdiami vyhodnotiť spôsob a kroky harmonizácie funkčného a priestorového využitia konkrétneho územia, ktoré budú zahrnuté do zadania.

Pamiatkové prostredie a vecné nároky dopravy

Pamiatkové rezervácie a zóny sú evidované MK SR. Nie je ich také množstvo aby nemohli byť vytvorené samostatné špecifické podmienky pre každú z nich a to v súlade s návrhom zásad.

Vyhláška MK SR 253/2010 Z.z. § 9 - Dokumentácia urbanisticko-historického výskumu predstavuje okrem charakteru individuálnych architektonicko-historických, umelecko-historických a archeologických výskumov najmä charakteristiku pamiatkových hodnôt územia s dôrazom na špecifikáciu jednotlivých typov štruktúr a prvkov územia, pôdorysnú dispozíciu, vývoj a súčasný stav parcelácie v pamiatkovom území, charakteristiku spôsobu zástavby, hmotovú skladbu, urbanistickú kompozíciu a rozsah zachovania historickej štruktúry, dominanty a výškové zónovanie jednotlivých blokov zástavby, siluetu, panorámu územia, vyhodnotenie pamiatkových hodnôt pamiatkového územia a odôvodnenie ich ochrany a návrh zásad ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia.

Návrh zásad obsahuje najmä:

- a) zhrňujúce údaje o pamiatkovom území,
- b) údaje o ochrannom pásme pamiatkového územia,
- c) všeobecné požiadavky pre pamiatkové územie na
 1. primerané funkčné využitie pamiatkového územia,
 2. zachovanie, údržbu a regeneráciu historického pôdorysu a parcelácie,
 3. zachovanie, údržbu a regeneráciu objektovej skladby pamiatkového územia,
 4. zachovanie, údržbu a regeneráciu výškového a priestorového usporiadania objektov,
 5. zachovanie, údržbu a regeneráciu prvkov interiéru a uličného parteru,
 6. zachovanie, údržbu a regeneráciu charakteristických pohľadov, siluety a panorámy územia,
 7. zachovanie, údržbu a regeneráciu archeologických nálezísk,
 8. zachovanie, údržbu a regeneráciu ďalších kultúrnych a prírodných hodnôt pamiatkového územia,
- d) špecifické požiadavky na konkrétne plochy pamiatkového územia, vymedzené v grafickej časti:
 1. špecifikované pre jednotlivé bloky pamiatkového územia,
 2. na využitie komunikácií a verejných priestranstiev,
 3. na ochranu historickej zelene,

Bude preto potrebný doplňujúci komplexný urbanistický prieskum vo vzťahu funkčného využitia priestranstiev a objektov pamiatkového - ochranného charakteru k ich dopravnej obsluhu a stanovením priorít, ktoré podporujú zámery ochrany a naopak odhalením funkčnej náplne nevhodnej až neprípustnej, umožní v rámci rozborov hľadať vhodné spôsoby riešenia a varianty dopravnej segregácie.

Analýzy stavu a návrh prognóz vypracované pre mestá s významným pamiatkovým prostredím by mali byť podkladom pre programy aktualizácie komplexného riešenia organizácie prevádzky mesta (teda aj dopravy, prepravy a infraštruktúry) v hraniciach jeho zastavaného územia aj príslušnej aglomerácie. Práve problematika dopravných vzťahov ovplyvní aj širšie - regionálne súvislosti.

Podpora nemotorových dopráv a rozvoj ich infraštruktúry je všeobecným trendom vo vyspelých európskych krajinách. Spôsoby realizácie majú rôzny charakter

- podľa významu a rozsahu územia,
- podľa funkčnej diferenciacie integrovaných služieb s parkovaním bicyklov a minimalizácie parkovacích stojísk áut,
- podľa atraktivity priestorov a prostredia a možnosti kreatívneho využitia,
- podľa rádiusu dostupnosti priestorov od záchytných parkovísk, staníc a zastávok hromadnej dopravy
- podľa možností vytvorenia nástupných priestorov do historického jadra.

Významným podielom sa na skvalitnení mestských priestranstiev najmä námestí v historických jadrách podieľajú návrhy priepustnosti historických dlhých parciel – radovej zástavby tvoriacej atraktívnu kulisu priestoru, kde v parteri a príp. v druhom nadzemnom podlaží sú obchody a služby a dvorné priestory umožňujú garážovanie a parkovanie áut a vo výhodných polohách aj pešie priechody/pasáže na obvodové komunikácie. Je to jedna z foriem obmedzenia prístupu IAD na námestie.



obr. 1: Mestská pamiatková rezervácia Bardejov, námestie počas akcie
zdroj: foto archív autora



obr. 2: Bardejov, námestie večer žije
zdroj: foto archív autora



obr.: Mestská pamiatková rezervácia Trnava, námestie

zdroj: foto archív autora

Význam zohráva aj "časopriestor" - organizácia podľa časovej diferenciácie dennej, víkendovej a ročnej. Obmedzenie až vylúčenie automobilovej dopravy z predmetných zón, časové vymedzenie zásobovania obchodov a služieb vrátane služby odvozu odpadu málotonážnymi vozidlami. Pritom zostáva potreba zabezpečiť dostupnosť cieľov pre zdravotnú a havarijnú službu, požiarnu ochranu a políciu.

Do diskusie je položená otázka - kedy vecné nároky dopravy ustúpili prostrediu - alebo opačne - z akých dôvodov sa podriadilo pamiatkové prostredie (plochy aj objekty) doprave?

Určite sa na tieto otázky nenájdu jednoznačné odpovede.

Princíp bude vždy v objavení/pochopení/obhájení priorít funkcií, vízií rozvoja mesta a jeho aglomerácie pre organizáciu mestského života obyvateľov, rozvíjanie atraktívneho prostredia v rámci konkurencieschopnosti voči zahraničným pôvabným historickým mestám, pre návštevníkov mesta - turistov, cykloturistov v rámci cestovného ruchu. Atraktívnym priestorom pre mládež, mladých ľudí občanov, žiť kvalitný život v zdravom prostredí.

Odkazy, citácie, použitá literatúra

Zákon o ochrane pamiatkového fondu č. 49/2002 Z.z. ďalej pamiatkový zákon, §§ 16 a 17

Vyhláška MK SR 253/2010 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov - § 9 Dokumentácia urbanisticko-historického výskumu

Zákon č. 50/1976 o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších zákonov

Vyhláška MŽP SR č. 55/2001 Z. z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii §12 ods.6

Urbanita č. X/2011

Ing. arch. Arnošt MITSKE

Združenie urbanistov a územných plánovačov Slovenska

Panská 15 811 01 Bratislava

e-mail: arnemitske@gmail.com

tel: 0915 703 577



Ing. Rudolf SUROVÝ - Ing. Peter POLOMA

BPS PARK a. s., Bratislava

Dopravná obsluha a skúsenosti z vývoja parkovacej stratégie v centre Bratislavy

Abstrakt: Článok popisuje význam a spôsob zabezpečenia obsluhy v rôznych fázach vývoja spoločnosti. Venuje sa podmienkam a príčinám súčasného stavu a možným postupom zabezpečenia dopravnej obsluhy. V súčasnosti sa najvýraznejšie prejavuje problém obsluhy miest v nedostatku priestorov na zastavenie a státie dopravných prostriedkov. Možnosti, spôsoby a dosiahnuté výsledky riešenia parkovania vo vyhradenej zóne v centre Starého mesta v Bratislave sú stručne popísané a komentované v druhej časti článku.

Kľúčové pojmy: dopravná obsluha, delba dopravnej práce, parkovacia stratégia, parkovacia politika, statická doprava, uličné parkovanie, mimouličné parkovanie.

Úvod

Mestský priestor, v ktorom sa vykonávajú rôzne činnosti, je cieľom aj zdrojom pohybu. Priestor musí byť prístupný a obslužený spôsobom preň prijateľným, či už peši, alebo prijateľným dopravným prostriedkom.

Pod pojmom dopravná obsluha rozumieme teda primerane vhodné sprístupnenie všetkých priestorov a objektov mesta ku každej aktivite, či je to obchod, úrad, alebo obytný objekt. Ide o prístup nielen opravnými prostriedkami motoristickej premávky, ale tiež nemotoristickou dopravou, t.j. hlavne chodcami, cyklistami. Bez prístupu k týmto cieľom sa stáva priestor neatraktívnym a teda stráca svoj význam a funkciu v mestskom organizme, čím sa postupne mesto znehodnocuje.

Nakoľko sú však priestorové možnosti centier našich miest obmedzené stabilnou zástavbou a uličnými koridorami, v prípadoch historických jadier značne obmedzené, je zabezpečenie ich dopravnej obsluhy veľmi obtiažne a riešenia veľmi náročné nielen finančne, ale aj organizačne i technicky.

Táto situácia je zapríčinená enormným a často nesystematickým využívaním priestoru rozličnými funkciami a urbanistickými aktivitami. Funkcie sa umiestňovali bez ohľadu na prebiehajúce zmeny a nové väzby medzi nimi. Žiaľ, skoro vždy bez riešenia ich dopravnej obsluhy, ktorá často v reáli prekračovala možnosti priestoru. Spoločnosť, ba ani časť odborníkov, si neuvedomovala dôsledok vplyvu týchto úprav na dopravnú obsluhu, ktorá sa stala kritickou vo väčšine miest na Slovensku. Ak teda chceme zachovať a zveľadiť naše mestá, aby boli funkčné a atraktívne aj v ďalších storočiach, musíme s plnou zodpovednosťou pristúpiť k dôslednému vyriešeniu ich dopravnej obsluhy, a to čo možno najrýchlejšie!

Čo musíme preto urobiť?

V prvom rade si musíme ozrejmiť a preukázať nároky a podmienky jestvujúcich, či plánovaných aktivít. Dopravné nároky rôznych aktivít sa od seba značne odlišujú nielen v objeme, obsahu, ale aj v čase. To je faktor, ktorý rozhoduje o vytvorení a kapacitách dopravnej siete (ktorá prúd privádza, alebo od aktivity odvádza), ale v zastavanom území najmä o vytvorení plôch a priestorov potrebných na zastavenie, či odstavenie dopravných prostriedkov zabezpečujúcich obsluhu aktivít - teda priestorov a objektov. Tento rozhodujúci faktor bol len zriedka zohľadnený - poväčšine sa „tvorca“ objektu, či priestoru touto otázkou nezaoberal. To spôsobilo v absolútnej väčšine centier miest veľmi zložitú situáciu, a tým aj pokles ich atraktivity. Ulice sa postupne stali „dopravnými kanálmi“, či „skladiskom áut“, z ktorých sa mestotvorné funkcie postupne vytrácali. Tento devastujúci účinok je spôsobený do



značnej miery nesprávnym rozmiestnením aktivít v meste, často aj nevhodných, čo nastávalo už vo fáze územnej prípravy alebo návrhov objektov a ich rekonštrukcií. Napriek všetkým zmenám v meste sú naše postupy tradičné, t. znamená riešenia sú väčšinou nekomplexné. Neriešia následky konkrétneho zásahu do existujúceho prostredia, nielen z hľadiska vlastného objektu, ale ani z hľadiska zabezpečenia jeho bezproblémovej dopravnej obsluhy, ani bezpečnosti premávky (napr. umiestnený objekt bráni nielen v rozhľade, ale aj v bezpečnom prístupe k nemu).

Obsluha miest a sídiel nerobila zvlášť veľké problémy kým sa konala peši, resp. povozmi, ba ani po obsluhu železnicou, nakoľko táto dopravila cestujúcich na určité miesto, odkiaľ sa potom prepravovali peši. Aj dopravu veľkých nákladov zabezpečila železnica vlečkami priamo do miesta spracovania, fabriky. Problém obsluhy začal výrazne ovplyvňovať až automobil, ktorého počty sa lavínovite zväčšovali, až nás „pohodlie automobilu“ doviedlo do súčasnej veľmi kritickej situácie, spôsobenej nedostatkom plôch nielen na zastavenie, státie, či odstavovanie vozidiel, ale aj pre bezpečný pohyb chodcov a cyklistov.

Rozsah tohto problému prekročil očakávané scenáre vývoja najmä v mestách strednej Európy. Príčina je jasná: po prelome v 90-tych rokoch minulého storočia došlo k nečakaným zmenám najmä v delbe dopravnej práce (modal split). Tieto zmeny spôsobili, že počet prepravených osôb hromadnou dopravou klesol neraz na 65 – 70% objemu prepravy v 90. rokoch; príčina tohto problému spočíva aj v tom, že sa uvoľnila regulácia začiatku a ukončenia pracovnej doby, mnohé povolania nemajú sústredené pracovisko, atď... Tieto zmeny nedávajú šancu hromadnej doprave plniť pri tvrdých ekonomických podmienkach podnikania takéto rôznorodé nároky. Ďalšou príčinou je vysoký nárok na individuálnu dopravu, ktorá by mala byť spôsobilá nároky optimálne splniť (možnosť zaparkovať v požadovanom čase na vhodnom mieste). Splnenie týchto požiadaviek dopravnej obsluhy však vyžaduje znalosť o účele cesty a o nároku na dĺžku parkovania. A to najmä, ak priestorové možnosti nie sú flexibilné, čo sa jasne týka centier miest. Tu je nutné prednostne zabezpečiť parkovisko pre tých, ktorí musia v požadovanom krátkom čase niečo vykonať a nie pre tých, ktorí dochádzajú pravidelne na dlhšiu dobu (napr. do zamestnania), a obsadením parkovísk znemožňujú hladký priebeh činnosti ostatných návštevníkov, či klientov. Vážnym a veľmi ťažko riešiteľným problémom je parkovanie obyvateľov historického jadra či centra. Ide doslovne o „uličné garážovanie v týchto atraktívnych oblastiach. Ku evidentným potrebám života centra prislúcha aj obsluha jeho funkcií, zásobovanie, možnosť rýchleho prístupu zdravotných a požiarnych, či vozidiel polície alebo odvoz odpadu.

Okrem uvedených „operačno organizačných požiadaviek“ na dopravu je tu ešte aj rad požiadaviek na ochranu človeka, na ochranu priestoru - na jeho humánnosť a estetiku. Ďalej požiadavky na ochranu ovzdušia..., atď., nakoľko ide o mestský priestor.

Ak sa na problém parkovania pozeráme z takéhoto širšieho hľadiska, vidíme, že riešenie nie je len vecou jeho regulácie, ale aj **polohy parkovísk** voči cieľu cesty, najmä uličných. Pritom zariadenia mimouličného parkovania (garáže, parkoviská) by nemali byť umiestnené bez ohľadu na nároky dominantných priestorov, pretože prístup k cieľu cesty cez uličky historických miest nevhodným dopravným prostriedkom môže zapríčiniť ich značné funkčné i spoločenské znehodnotenie - ako verejného priestoru. Aj v našich mestách už smeruje vývoj k znižovaniu atraktívnosti centier, čo nesporne zapríčiňuje aj nedostatok parkovacích miest, ich dostupnosť i poplatky za parkovanie. Ako vieme, táto skúsenosť nepriaznivo zasiahla najmä obchodné aktivity v centrách, čo nemilosrdne využívajú veľké nákupné strediská umiestňované (často opäť nekonceptne) mimo mesta.

Obdobné problémy preťažnosti, nedostatočnej kapacity, nehodovosti, atď. má celá komunikačná sieť mimo miest; riešenie len tohto problému však veľmi zložitú situáciu v mestách nezlepší.



Bratislava

Problémy, ktoré v doprave vyvolávajú socioekonomické zmeny a nekontrolovaný rozvoj motorizmu výrazne ovplyvnil aj vývoj Bratislavy. O to viac, že za posledných 100 rokov vzrástol počet obyvateľov viac ako na štvornásobok. Problém však výrazne komplikujú dochádzajúci; ich počet je udávaný až na 150 000 denne, dnes už vo významnej miere ide o dochádzajúcich autami. Základnou úlohou dopravnej obsluhy je teda zabezpečiť:

- prístup k požadovanej lokalite
- voľné miesto pre legálne zastavenie, státie, či odstavenie dopravného prostriedku

Mestskej časti Bratislava – Staré mesto bolo úplne jasné, že na zvládnutie takýchto požiadaviek je potrebná dôkladná príprava a špeciálne zameraná odborná skupina, systematicky sledujúca vývoj nárokov, ich analýzu a aplikáciu poznatkov pre kvalifikované riešenie problému. Za danej situácie sa už v roku 1994/95 rozhodla riešiť zjavné problémy s parkovaním zriadením samostatnej skupiny na mestskom úrade, ktorá sa stala základom „Bratislavskej parkovacej služby“. Práca skupiny bola teda zameraná na zisťovanie stavu a tendencií systémových riešení, čo si vynútilo konzultácie a čiastočné využitie zahraničných skúseností. Analyzované skúsenosti v teréne potvrdili, že rozsiahly súbor opatrení a riešení musí mať určitú stratégiu a systém postupu činnosti na dosiahnutie cieľov regulácie, čo predstavovalo maximálne možné zabezpečenie dopravnej obsluhy!

Bratislavská parkovacia služba (BPS s.r.o.) vypracovala v rokoch 1998/99 návrh stratégie a súboru opatrení na dosahovanie cieľov regulácie parkovania, ktoré zlepšia nielen podmienky dopravnej obsluhy mesta, ale aj možné zlepšenie podmienok životného prostredia. Návrh stratégie zabezpečenia parkovania pod názvom „Mestská parkovacia politika“ Mestské zastupiteľstvo Mestskej časti Bratislava - Staré mesto schválilo v roku 2000. Zabezpečovaním opatrení schváleného dokumentu poverilo BPS s.r.o.. Vytvorenie parkovacej stratégie (politiky) je pre dané územie základným dokumentom pre komplexné riešenie parkovacieho problému. Treba si uvedomiť, že parkovací problém je súčasťou dopravného problému mesta, a ten zase nedeliteľnou súčasťou komunálnej politiky, ktorá vychádza z potrieb zabezpečiť trvalo udržateľný rozvoj mesta.

So zreteľom na význam a hodnotu centra rozvíjajúceho sa od 13. storočia a snahu ho do maximálnej možnej miery zachovať a zveľadiť pri dodržaní jeho funkčnosti, boli v rámci schválenej mestskej parkovacej politiky v Mestskej časti Bratislava – Staré mesto stanovené tieto hlavné ciele:

1. Zlepšiť životné prostredie humanizáciou priestorov a zlepšiť podmienky pre nemotoristických účastníkov cestnej premávky.
2. Skvalitniť dopravnú obsluhu centra mesta pri znížení nežiaduceho objemu motoristickej dopravy.
3. Uprednostňovať nároky obyvateľov centra mesta na parkovanie a nároky dopravnej obsluhy zariadení slúžiacich potrebám mesta.

Prvým a rozhodujúcim krokom pre možnosť cieľavedomého a efektívneho obhospodarovania a riadenia parkovania bola v centrálnej časti Starého mesta zriadená Zóna s dopravným obmedzením o veľkosti cca 110 ha, vrátane pešej zóny. V tejto Zóne sú zjednotené postupy pri regulácii všetkých uličných parkovísk. Pri zriadení Zóny to bolo cca 4000 miest; v zmysle uvedenej zásady č. 3 však bolo neskôr zrušených vyše 1300 uličných parkovísk pre návštevníkov centra, ktoré boli len sčasti nahradené na mimouličných plochách.

Komplexnú koordináciu využitia parkovacích plôch uličných a mimouličných sa nepodarilo presadiť dodnes. Vyplýva to z majetkoprávných príčin, ale aj z nedostatočného dôrazu príslušných orgánov a investorov na praktickú aplikáciu požiadaviek územného plánu mesta. Vyčlenené plochy pre parkoviská a garáže sa využívajú majiteľmi v drvivej miere pre neverejné parkovanie. Investície do



garážovacieho priestoru, vybudované pre banky, inštitúcie, či polyfunkčné objekty spravidla nenahradia ani kapacity odstavných miest, ktoré boli touto investíciou zaujaté (či zrušené). Disproporciu by bolo možné riešiť výstavbou ďalších kapacít, zniesla by ale zóna taký nápor?

V rámci cieľov a zásad parkovacej politiky, sa využívajú aj iné doplnujúce opatrenia. Jedným z takýchto „náhradných, či pomocných“ opatrení bola k 1.1.2002 zriadená tzv. „Zóna 30“ na celom území zóny s dopravným obmedzením, vrátane komunikácii, na ktorej je vedená aj mestská hromadná doprava (MHD). Jej zriadenie, aj keď sa to na prvý pohľad nezdá, kladne ovplyvňuje možnosti a potreby parkovania. Organizačnými úpravami v križovatkách, i v sieti ulíc, sa podarilo urýchliť prejazd električiek a ostatných prostriedkovestskej hromadnej dopravy. Znížením rýchlosti poklesol počet nehôd a zlepšila sa možnosť zaparkovania áut. Preukázala sa aj skutočnosť, že vhodným rozmiestnením prechodov pre chodcov sa povolená rýchlosť dodržiava (prechody pre chodcov pôsobia v úlohe akéhosi retardéru). Množstvo chodcov a veľkosť dopravného prúdu, ale aj geometrické usporiadanie ulice má značný vplyv na rýchlosť a bezpečnosť. Toto opatrenie však nedokázalo citeľne znížiť počet bezohľadných vodičov nelegálne parkujúcich na chodníkoch v centre mesta, či neochotných využiť podzemné parkovanie. A tak i naďalej „trvá“ nutnosť udržiavať pevné zábrany proti vstupu áut na chodník, hlavne v chránenom pamiatkovom prostredí. Nedostatok parkovacích miest na ulici má záporný vplyv i na obsluhu a zásobovanie objektov a obchodov. Zásobovanie obchodov len v noci je problém. Kvôli zlepšeniu zásobovacích podmienok boli preto starostlivo vybrané parkovacie miesta, na ktorých je možné bezplatné zastavenie vozidla zásobujúceho príľahlý objekt, ale len vo vymedzenom čase. V ostatnej dobe slúži táto plocha ako verejné parkovacie miesto, ale za príslušný poplatok. Jedným z dôležitých výsledkov zavedenia Zóny 30 popri už uvedených, bolo zníženie nepotrebného „miestneho“ tranzitu áut. Jeho maximálne možné obmedzenie je v tesnej závislosti na kapacite a vhodnom usporiadaní potrebných odklonových trás!

Ďalším zo zásadných krokov pri realizácii parkovacej politiky je systematická činnosť pri zabezpečení koordinácie pri využívaní uličného a mimouličného parkovania (on street, off street). V záujme zníženia počtu jazd pri hľadaní „voľného“ parkoviska bol vyhotovený systém informačných tabúl, navádzajúci na najbližšiu garáž. Informačná tabuľa udáva tiež, či je garáž voľná, alebo obsadená.

Efektívna koordinácia vo využívaní uličných a mimouličných priestorov však naráža na ekonomické prekážky jestvujúce v súčasnej dobe v Bratislave (a zrejme aj v iných mestách). Ide v prvom rade o schopnosť užívateľov áut zaplatiť parkovací (garážovací) poplatok, ktorý je odvodený od reálnych investičných a prevádzkových nákladov. Musíme konštatovať, že verejné garáže sú nevyužívané (o neverejných veľa nevieme), pritom nápor na parkovanie na ulici sa nezmenšuje. Príčinou je aj veľká, až 4-násobná, diferenciacia v poplatkoch za parkovanie. So zreteľom na objektívnu nutnosť všeobecného prístupu k aktivitám centra nemôže mesto pristúpiť k tak výraznému zvýšeniu poplatkov za parkovanie na ulici, aby sa parkovanie v garáži stalo rovnako atraktívnym. V súčasnosti nejestvuje ani reálna možnosť takúto reguláciu zaviesť a udržať, nielen pre „tolerantnú“ legislatívu, ale ani pre neefektívnosť nákladov na potrebnú kontrolu a techniku, najmä odťahovania vozidiel.

Vieme, že spôsob vyberania poplatkov za parkovanie, najmä na uličných plochách, je jedným z dôležitých faktorov tolerance a spokojnosti užívateľov. V centre Bratislavy sa zo začiatku spoplatňovania parkovísk bežne užíval spôsob dokladovania platby kartou umiestnenou za predným sklom vozidla. Kartú možno zakúpiť vo vyznačených predajných miestach (trafiky, obchody a p.). Ďalšia možnosť - predaj parkovacích kariet predajcami na ulici bol zavedený ako ústretový krok voči užívateľom spoplatnených parkovísk. Pokrok v elektronizácii začiatkom 21. storočia však umožnil výrazné spohodlenie platieb a výberu poplatkov prostredníctvom mobilného telefónu cez sms. Prípravu aj tohto spôsobu platieb a jeho zavedenie v Bratislave zabezpečila s podporou Mestskej časti Staré mesto Bratislavská parkovacia služba od r. 2008. Tento spôsob platby sa osvedčil, lebo



poskytuje maximálne možné pohodlie pri preukázaní poplatku za parkovanie a to priamo z vozidla, bez nutnosti vystúpiť a nájsť predajcu karty, či iné miesto predaja kariet. Tento spôsob je výhodnejší aj voči parkomatom, lebo netreba vystúpiť, zaplatiť a príslušný doklad (žetón) umiestniť za čelné sklo auta. Výber poplatkov prostredníctvom mobilného telefónu zjednodušuje aj manipuláciu u prevádzkovateľa.

Napriek problémom pri koordinácii vo využívaní uličného a mimouličného priestoru a zavádzania opatrení na zlepšenie parkovacích podmienok, sa postupne podarilo niekoľko opatrení na **uvolňovanie aspoň časti priestoru ulice od parkovania** - v závislosti na realizovaných kapacitách v garážach, či iných mimouličných priestoroch. Napríklad podarilo sa takto nahradiť 140 parkovacích miest z Hviezdoslavovho námestia, ležiaceho pri historickom jadre. Pod námestím bola vybudovaná podzemná garáž, ktorú využíva príľahlý hotel Carlton. V tejto lokalite sa podarilo aspoň nahradiť, keď už nie rozšíriť, priestory pre parkovanie. Pre obdobné riešenia je však potrebná súčinnosť, ktorá je viazaná na súhlas majiteľov, či prevádzkovateľov priestoru, alebo nehnuteľnosti. Títo často nemajú záujem spolupracovať, pretože môžu využívať nedostatok miest na ulici vo svoj prospech. Keďže nie sú nijako zaviazaní podieľať sa na riešení parkovacieho problému a jeho komplexných opatrení, nie je vo väčšine možná ani dohoda o využívaní ich parkovacích miest v mimošpičkovom období. Hoci práve to by pomohlo riešiť situáciu tam bývajúcich pri odstavení ich vozidiel.

Pri všetkých opatreniach regulácie parkovania nebolo možné vyhnúť sa tzv. vyhradzovaniu miest na parkovanie, ktoré sa z bezpečnostných, humánnych, služobných, servisných či zásobovacích nárokov museli zriadiť a prevádzkovať. Časové obmedzenie takéhoto vyhradeného /rezervovaného/ parkoviska je za súčasnej situácie vymožitelnosťou práva, ale aj kontroly a možnosti včasného odtiahnutia nelegálne zaparkovaného vozidla, nie možné. Rezervované parkovacie miesta na ulici počas celého dňa sú oprávnené kritizované nielen pre nevzhľadné technické zariadenia (stĺpiky, a i.), ale aj pre nemožnosť ich využitia najmä vo večerných a nočných hodinách (najmä obyvateľmi).

Realizáciou spomenutých a ďalších opatrení sa postupne podarilo vytlačiť automobilovú dopravu aj z rozhodujúcej časti historického jadra. Pre nutnosť obsluhy ostali len 3 vstupy s vratnou dopravou, resp. prístupom k obslužnej garáži. Ďalšie nároky dopravnej obsluhy na parkovanie v regulovanom priestore nebolo možné primerane nárokom zabezpečiť. Priestor regulácie bol v tom čase rozšírený na niektoré príľahlé ulice, čo čiastočne zmiernilo napäté podmienky v Zóne.

Po roku 2006 bolo novým Mestským zastupiteľstvom Mestskej časti Bratislava – Staré mesto jednoznačne zastavené rozširovanie zóny s dopravným obmedzením. Priliehajúce časti mesta sa tak stali neregulovaným parkoviskom pre tých, čo v regulovanej zóne nemohli zaparkovať. To narazilo na odpor nielen tam bývajúcich, ale aj tam pôsobiacich, vzhľadom na nápor zvýšenej potreby parkovania.

Nekoordinovanosť riešení parkovania nielen v Starom meste, ale aj v ostatných mestských častiach Bratislavy trvá dodnes. Snaha magistrátu hl. Mesta o zjednotenie systému regulácie a prevádzkovania parkovísk na celom území mesta, doporučená aj výsledkom medzinárodnej expertízy, nebola doteraz úspešná.

Záver

Dôležitým počínom pre zachovanie životaschopnosti historických centier a častí mesta je zabezpečiť ich prístupnosť takým spôsobom, aby vyhovovali nielen nutnosti zachovať kvalitu historického dedičstva, ale aj návštevníkom, obyvateľom a umiestneným aktivitám.

Zabezpečenie potrebného parkovania je dnes základom funkčieschopnosti mesta, jeho dopravnej obsluhy, kvality životného prostredia, zachovania celistvosti a charakteristiky mestského priestoru na aký sme v Európe zvyknutí. . Neznamená to však, že prostredie sa musí nárokom parkovania podriaďovať,

naopak regulácia statickej dopravy, vrátane jej obmedzení, musí do maximálnej možnej miery rešpektovať aj ekologické a spoločenské hodnoty priestoru. Túto mimoriadne dôležitú úlohu musí a môže zabezpečiť len vedenie mesta, na základe dokonalej prípravy a schválenej stratégie parkovania – mestskej parkovacej politiky. Spôsoby zavedenia a prevádzkovania regulácie musí určiť mesto a to vlastnými, alebo poverenými organizáciami.

Rozhodujúce zlepšenie dopravnej obsluhy dosiahneme len zmenou obsluhy pri preprave osôb. V Bratislave hlavne radikálnym zvýšením podielu hromadnej dopravy. Je vhodná nielen ekologicky, ale najmä má výrazne menšie nároky na historický priestor.



obr. 1: Mapa Zóny s dopravným obmedzením v centre Bratislavy

zdroj: BPS PARK, a.s., 2014 (podklad: www.maps.google.sk)

Text bude doplnený ďalšími obrázkami a tabuľkami na prednáške.

Ing. Rudolf SUROVÝ, dopravné inžinierstvo – Ing. Peter POLOMA, riaditeľ

BPS PARK, a.s.

organizácia a prevádzkovanie parkovania, člen Slovenskej a Európskej parkovacej asociácie

Cintorínska ul. č. 2, 811 08 Bratislava

e-mail: parking@bps.sk, tel.: +421 2 52920435, 0904 243 041

www.bps.sk



Ing. Dr. Milan SKÝVA¹ – Ing. Andrej VACHAJA²

¹ Slovenská parkovacia asociácia - ² DIC, Bratislava

Dopravná obsluha historického jadra a technické zabezpečenie dopravnej obsluhy

Abstrakt: Článok objasňuje hlavné zásady k riešeniu dopravnej obsluhy v našich mestách. Informatívne uvádza schémy obsluhy v troch historických jadrách MPR Trnava, Prešov a Bardejov. Podrobnejšie uvádza prístupy k výpočtu potrieb statickej dopravy a upozorňuje na technickú zložku dopravnej obsluhy.

Kľúčové pojmy: dopravná obsluha, parkovanie, statická doprava

Úvod

V mnohých mestách majú historické jadrá mimoriadnu historickú architektonicko-urbanistickú hodnotu. Postupne sa pristupuje k rekonštrukcii týchto centrálnych mestských častí, avšak v mnohých prípadoch bez podrobného domyslenia, čo sa sleduje s rekonštrukciou, aká bude budúca funkcia rekonštruovanej oblasti. Už v úvodnej etape prípravných a projektových prác musí byť zrejماً predstava o budúcom živote v tejto časti mesta a musí byť navrhnutá funkcie schopná dopravná schéma, ktorá rieši všetky nutné druhy dopravy v danej oblasti.

1. DOPRAVNÁ OBSLUHA HISTORICKÉHO JADRA

Centrálné mestské časti v našich podmienkach boli vždy priestorom, v ktorom boli lokalizované najdôležitejšie mestské funkcie zo všetkých oblastí života mesta. Vždy tu boli umiestnené cirkevné a správne stavby, ale aj administratívne, spoločenské, stravovacie, ubytovacie a aj bytové objekty, ktoré sa postupom času rozširovali do okolia a k týmto stavbám pribúdali aj výrobné, obchodné a skladové priestory. Mnohé mestá sa historicky vzťahovali, najmä na výrobu a obchode, čo si však v každom prípade bezpodmienečne vyžadovalo dobré, prejazdne a najmä bezpečné dopravné trasy.

Doprava, trasy, križovatky, bezpečnosť, dostatočná kvalita a priepustnosť (po novom kapacita), toto boli vždy v každej historickej dobe základom rozvoja mesta. Vždy vládcom mesta dbali na tieto dopravné požiadavky a nemôže to byť iné ani v dnešnej dobe.

Zámer rekonštrukcie

Rekonštrukcia / renovácia historického jadra mesta musí byť premyslená a pripravená do všetkých detailov, (najmä systémy technickej infraštruktúry, ktoré nie je vidieť, ale pre dnešnú funkčnosť mesta sú bezpodmienečne potrebné). Cieľ rekonštrukcie musí byť jasne a zreteľne definovaný, pretože budúci účel HJ môže mať rozdielne požiadavky na kvalitu a kapacitu technickej infraštruktúry.

V ostatnom období sme svedkami procesu, keď sa spolu s rekonštrukciou HJ postupne mení aj jeho funkcia. Obvykle je to zmena obchodnej a bytovej funkcie, ktorá sa postupne mení na stravovanie a muzeálne – skanzenovité funkcie, ktoré sú orientované najmä na turistickú návštevnosť. Keď to bol zámer, tak je to možné a nadväzujúcu vybavenosť je nutné tomuto faktoru prispôbiť.

Zmena funkcie historického jadra (HJ)

má priamy dopad na druh a veľkosť dopravnej obsluhy. Požiadavky na dopravné riešenie sú viazané na prevládajúcu funkciu HJ, v každom prípade musí byť podrobne riešené:

- zásobovanie – prístupové trasy a zásobovacie miesta pre prísun tovarov, materiálov,

- trasy a zastávky mestskej hromadnej dopravy - priama väzba na pešiu dostupnosť pešej zóny, alebo oblasti s redukovanou automobilovou dopravou (AD),
- vjazd a odjazd obyvateľov – využívanie svojich osobných motorových vozidiel (osobné autá a motocykle),
- cyklotrasy a odstavné priestory pre bicykle,
- parkoviská pre obyvateľov a návštevníkov HJ,
- prístup turistov, zabezpečenie vybaveností súvisiacich s turistickým ruchom.



obr. 1: Bardejov, námestie, pešia zóna
zdroj: foto Milan Skýva

V okolí HJ ak sú možnosti na vytvorenie odstavných plôch pre vybavenosť je daný počet parkovacích miest. V prípade zmeny funkčného využitia objektu je potrebné vedieť nárok na statickú dopravu. Daný objekt pred zmenou funkcie mal svoju potrebu na statickú dopravu. V zmene funkčného využitia objektu je možné využiť tie parkovacie miesta pre novú zmenu. V prípade väčšieho nároku na statickú dopravu je potrebné zistiť voľnú kapacitu parkoviska. Voľná kapacita nesmie byť viazaná na inú vybavenosť HJ alebo zóny do ktorej spadá. Potrebný počet parkovacích miest je nutné vyrátať a navrhnuť podľa STN 736110/Z1.

Turistický ruch

Pri väčšine rekonštrukcií HJ sa predpokladá, že renovované HJ bude príťažlivé pre budúci turistický priemysel, čo však znamená, že okrem ostatných náležitostí je potrebné zabezpečiť v dostupnej vzdialenosti od všetkých atraktívnych miest dostatok parkovacích miest v nasledovnom členení pre nasledujúce skupiny turistov:

- krátkodobí turistickí návštevníci - dĺžka parkovania 3 – 5 h v pešej dostupnosti od HJ (do 300-500m),
- krátkodobí turistickí návštevníci s motocyklami – dĺžka parkovania 3 – 5 h v pešej dostupnosti od HJ (do 300-500m), osobitná požiadavka tejto skupiny je na stráženie zaparkovaných motocyklov
- cykloparkoviská pre denných návštevníkov, krátkodobé a dlhodobé parkovanie,
- parkovisko pre cykloturistov s nabalenými bicyklami, vyžaduje sa stráženie,
- dlhodobí turisti, dĺžka parkovania 1 – 3 dni vo väzbe na ubytovacie kapacity, toto parkovisko môže byť vo väčšej vzdialenosti od HJ, ale v takomto prípade musí byť zabezpečená služba mestskej hromadnej dopravy,
- ďalšia skupina turistov sú autobusové zájazdy - v týchto prípadoch je vhodné priviesť turistov k HJ na zastávku pre diaľkové autobusy určenú a následné parkovanie autobusov riešiť na plochách pre ne určených. Každé mesto s predpokladom týchto turistov by malo mať na to vyčlenené plochy.



Dostupnosť parkovacích miest pre autobusy by nemal prekračovať vzdialenosť cca 500m, čo sú bežné dostupnosti k zastávkam MHD.

Pešie zóny, trasy

V dnešnom pohľade na funkčnosť HJ sa s obľubou navrhuje v celej oblasti pešia zóna. Tento zámer je možné akceptovať, ale musí byť podporený vyššie uvedenými požiadavkami vyplývajúcimi z nutnosti zabezpečenia dopravnej obsluhy územia.

Negatívne stránky

V prípade obnovy HJ, ktorá je najmä zameraná iba na obnovu historických objektov, bez súčasného riešenia dopravných prístupov a dopravnej obsluhy tohto priestoru sú nasledovné:

- bez uváženia a aplikovania dnešných funkcií, resp. nárokov dnešného spôsobu života na **nutnosť posilnenia** technického zabezpečenia všetkých druhov v riešenom území.
- výmena funkcií v historickom jadre,
- nedostatok plôch a trás pre nutnú dopravnú obsluhu,
- nedostatok P pre návštevníkov HJ a v takomto prípade možno očakávať budúce komplikácie.

Parkovanie v historickom jadre

Je obvyklé, že v súvislosti s obnovou historického jadra sa dopravné riešenie postupne upravuje v smere obmedzovania dopravného prístupu pre automobilovú dopravu. V tejto súvislosti je však nutné konštatovať, že v každom prípade je potrebné zabezpečiť minimálny dopravný prístup pre nutnú dopravu (záchranná služba, poriadkové služby, hasiči...). Ďalšou zložkou nutnej dopravy je dopravná obsluha v podobe zásobovania ako aj cieľové jazdy AD vyplývajúce z umiestnených funkcií v riešenom priestore.

Parkovanie, odstavovanie, môže a zrejme aj musí byť spoplatnené. Nie je predmetom tohto príspevku popisovať reálne možnosti a spôsoby spoplatnenia parkovania, avšak v základnom ponímaní regulovaného (spoplatneného) parkovania musia byť zohľadnené nasledujúce okolnosti a najmä reálne požiadavky:

- parkovanie a odstavovanie osobných áut rezidentov v danej zóne,
- parkovanie, krátkodobé pre návštevníkov prichádzajúcich za bežnými dennými potrebami (obchod, úrady, prípadne zdravotníctvo, podľa lokalizovaných funkcií),
- parkovanie dlhodobé pre zamestnancov v riešenej zóne,
- parkovanie turistické pre osobné autá, motocykle a bicykle.

Riešenie formy spoplatnenia ako aj sadzobník tejto služby je priamo závislé od zámerov a požiadaviek mestských orgánov (najmä samosprávnych), ktoré musia mať vytvorenú predstavu o budúcom, želanom dopravnom režime v tejto časti mesta. Je možné sledovať vývoj parkovacích možností v rôznych slovenských mestách. Stupeň organizovanosti parkovania závisí od:

- umiestnenia,
- funkcie,
- možností dopravných prístupov,
- veľkosti riešeného územia,
- veľkosti peších dochádzkových trás,
- a iné.

Príklady zo slovenských miest



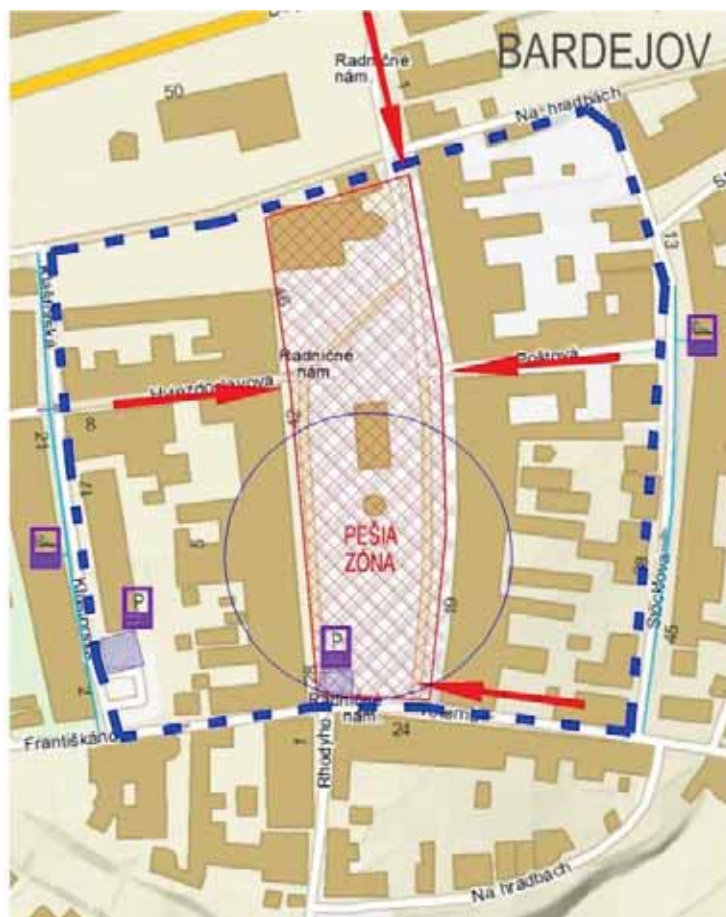
a) Mesto Trnava

Historické centrum mesta je obklopené zreteľnými opevňovacími hradbami. Veľkosť centra mesta je cca 800 x1000m. Hlavná ulice je upravenou pešou zónou (bola pôvodne prietahom cesty I/61 na trase BA – ZA). Do centrálnej oblasti sú obmedzené dopravné prístupy, táto oblasť nie je prejazdná. V tejto oblasti je parkovanie regulované – spoplatnené. V blízkosti vstupov do HJ sú umiestnené parkovacie možnosti (uličné parkovanie a sústredené) v dostupnosti do 250 - 300 m na Hlavnú ul. Je potrebné doriešiť a umiestniť strážené parkoviská pre cykloturistov a pre mototuristov.



b) Mesto Prešov

Prešov má typické šošovkovité námestie, ktoré má pretiahnutý pôdorys so šírkou do 100m. Cez námestie je vedená najsilnejšia trasa MHD v meste – až 22 liniek (z 39 liniek). Námestie je upravené ako pešia zóna, väčšina plochy je nedostupná pre AD. Súbežné komunikácie (obojsmerné) umožňujú kvalitný prístup pre dopravnú obsluhu a parkovanie. Je potrebné doriešiť a umiestniť strážené parkoviská pre cykloturistov a pre mototuristov.



c) Mesto Bardejov

Centrom Bardejova je kvalitne rekonštruované námestie, ktoré má pretiahnutý obdĺžnikový tvar.

Námestie pôsobí homogénnym dojmom, bez prístupu automobilovej dopravy, s vyhradením obsluhy s povolením dopravy. Získaný priestor je využívaný pre stravovacie a občerstvovanie služby pre návštevníkov mesta. Parkovanie všetkých druhov je riešené mimo tohto územia. Bolo by vhodné aspoň počas letnej turistickej sezóny boli vytvorené parkovacie možnosti pre cyklo – a moto-turistov.

Mapové podklady
zdroj: webové stránky miest

2 TECHNICKÉ ZABEZPEČENIE DOPRAVNEJ OBSLUHY

Zabezpečenie dopravnej obsluhy sa delí nasledovne:

- Statická doprava
- Zásobovanie
- Odvoz odpadu
- Záchranné zložky

Statická doprava

Dopravnú obsluhu územia zabezpečuje dynamická doprava, ktorú je potrebné niekde odparkovať. Návrh parkovacích miest je podľa STN 736110/Z1 v ktorej sú definované parkovacie miesta podľa vzorca článku 16.3.10:

$$N = 1,1 \times O_0 + 1,1 \times P_0 \times k_{mp} \times k_d$$

Kde N je celkový počet parkovacích stojísk na území, zaokrúhlené na celé číslo nahor

- O_0 počet stojísk pre obyvateľov – dlhodobé parkovacie miesta
- P_0 základný počet parkovacích stojísk
- k_{mp} regulačný koeficient mestskej polohy podľa tabuľky
- k_d súčiniteľ vplyvu dĺžby dopravnej práce.

Pre návrh krátkodobých parkovacích miest v HJ sú dôležité koeficienty k_{mp} a k_d nakoľko ich hodnota výrazne upravuje počet parkovacích miest.

Koeficient k_d – súčiniteľ delby dopravnej práce je definovaný podielom IAD (individuálna AD) / HD:

IAD / HD (ostatná doprava)	35:65	40:60	45:55	55:45	60:40
Súčiniteľ k_d	0,8	1,0	1,2	1,3	1,4

Väčšinou tento koeficient je daný v územnoplánovacej dokumentácii alebo dané mestom (napr. Bratislava 1,0, Banská Bystrica 1,4).

Koeficient k_{mp} - regulačný koeficient mestskej polohy podľa tabuľky je nasledovný:

Koeficient mestskej polohy	k_{mp}	Popis, lokalita, druhy obmedzení
Historické jadro	0.05	historické jadro/obmedzenie urbanistické
CMO (vnútorný okruh)	0.3	CMO/obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD
Širšie centrum mesta (stredný okruh)	0.8	širšie centrum mesta - obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD
Lokálne centrá (v MČ)	0,6	lokálne centrá MČ/obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD, spoločensko-obchodná funkčná náplň
Osobitne definované zóny (napr. verejné portoviská, obchodné centrá...)	0.7	zóna/obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD, spoločensko-obchodná funkčná náplň
Ostatné územie v meste	1	ostatné územie, prevládajúce hodnotenie - zhodnotenie dopravnej prístupnosti

tab. 1: Definovaná hodnota koeficientu.

zdroj: STN 736110/Z1

V tabuľke je definovaný koeficient aj pre HJ. Hodnota je 0,05, ktorá výrazne zníži počet odstavných krátkodobých miest v HJ. Vzhľadom na daný koeficient a dopravnú obsluhu je vhodné striktnie definovať hranice HJ. Nakoľko rozdiel medzi HJ a CMO je veľký. Tento rozdiel má veľký vplyv na počet parkovacích miest a tým aj možnosť poskytnúť návštevníkom a turistom HJ miesta na pohodlné parkovanie v blízkosti HJ. V období turistickej sezóny by mal organizátor cestovného ruchu v meste vyhradiť dostatok parkovacích miest pre OA a autobusov v maximálne dostupnosti 500m k HJ. Tiež aj poskytnúť prevádzkam v HJ parkovacie miesta pre svojich zamestnancov a návštevníkov. Na okruhu HJ ak sa vytvoria parkovacie miesta tak nebudú zachádzať návštevníci vozidlami do HJ. V prípade hotela je možný výjazd do HJ pre nutnú obsluhu naloženie a vyloženie hostí a následné parkovanie mimo HJ (ak hotel nedisponuje vlastnou hromadnou garážou) s využitím voľných miest na parkovanie.

Bývanie je špecifické a dostupnosť od parkovacieho miesta je do 300m. Existujúce bývanie má mať vlastné parkovanie v blízkosti objektu a navrhované bývanie musí mať vyriešené parkovanie na vlastnom pozemku, tento princíp musí byť striktnie uplatnení najmä v HJ a CMO. Prístup do HJ by mal byť minimalizovaný s čo najkratšou vzdialenosťou jázd a mimo hlavných turistických ťahov.

Zásobovanie

Zásobovanie HJ a prevádzok je potrebné uskutočňovať v ranných hodinách (napr 05:00 – 09:00) keď tam nie je veľký pohyb peších. Vtedy je možné priamo zásobovať z pešej zóny. Toto pravidlo je určené a definované VZN a následne zvislým dopravným značením. Na zvislom dopravnom značení je definovaný čas, kedy je možný vstup do pešej zóny pre zásobovacie vozidlá. Je vhodné vyčleniť miesto pre zásobovanie HJ. V prípade nových prevádzok je vhodné zásobovanie mimo pešej zóny, ak to dovoľuje zástavba.

Odvoz odpadu

Nakoľko medzi dopravnú obsluhu patrí aj odvoz odpadu je potrebné definovať miesto pre smetné nádoby a čas a HODINA vývozu odpadu. Táto činnosť by mala byť súbežne so zásobovaním prevádzok. Majitelia v prípade odvozu odpadu z pešej zóny HJ musia mať smetné nádoby skryté, aby nerušili vzhľad HJ.

Záchranné zložky

Medzi hlavnú dopravnú obsluhu aj keď nie pravidelnú patria záchranné zložky. Vzhľadom na vozidlá a ich využitie musí byť zabezpečený vstup do celého HJ a aj pešej zóny. Obmedzenie pri vjazde musí byť koordinované s jazdou vozidiel (napr. stĺpiky Pilomat), musí byť umožnený bezproblémový vjazd vozidiel v priebehu celého dňa.

Skladby vozoviek a povrchy dopravných plôch

Pre zabezpečenie dopravnej obsluhy HJ ako aj peších trás je potrebné, aby všetky plochy boli navrhované na pohyb najťažšieho dopravného prostriedku v danej ulici, zóne....Pre zásobovanie a odvoz odpadu je potrebná skladba vozovky pre ťažkú dopravu. Údržbu plôch pre peších je potrebné navrhnuť na najťažšie vozidlo údržby, ale predovšetkým je ten istý typ vozovky ako pre zásobovanie a odvoz odpadu. Tu je predpoklad optického rozdelenia plochy zámkovou dlažbou, imobiliárom.....

Návrh hromadných garáží

Umiestnenie a veľkosť hromadných garáží priamo vyplýva s príslušných líncií statickej dopravy v zmysle STN 736110 podľa funkcií, ktoré tieto zariadenia statickej dopravy obsluhujú. Priestorové usporiadanie parkovacích priestorov je podľa STN 73 6056.



obr. 2: Bardejov, námestie, pešia zóna
zdroj: foto Milan Skýva

**Zoznam použitej literatúry**

- STN 736110/Z1 Projektovanie miestnych komunikácií (návrh parametrov miestnych komunikácií vrátane bilancii statickej dopravy, pripravuje sa úprava výpočtu statickej dopravy – STN 736110/Z2),
- STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel (v zmysle tejto normy sa navrhujú geometrické usporiadanie parkovacích plôch na povrchu aj v garážach, tu sú uvedené rozmery jednotlivých skupín vozidiel. Norma je z roku 1987, preto sa v súčasnosti sa vyžadujú rozmery pre skupinu vozidiel O2 – stredné a veľké vozidlá)
- ZZ 9/2009 VYHLÁŠKA, Ministerstva vnútra Slovenskej republiky z 20. decembra 2008, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- ZZ 467/2013 VYHLÁŠKA, Ministerstva vnútra Slovenskej republiky zo 17. decembra 2013, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Ing. Dr. Milan SKÝVA,
Slovenská parkovacia asociácia, vedúci skupiny poradcov SPA
www.spa-parking.sk
e-mail: milansk44@gmail.com,
tel: 0903 607 831

Ing. Andrej VACHAJA,
DIC Bratislava, spol. r.o.,
Dopravné inžinierstvo - cesty,
spoločnosť pre projektovanie a prípravu dopravných stavieb
Kocelova15, 821 08 Bratislava
e-mail: dic@stonline.sk
tel: 0911 889 81



Ing. Anna KOLLÁROVÁ, autor. stav. inž.

SZSI - Slovenský zväz stavebných inžinierov

Nemotorová doprava v historických centrách

Abstrakt: Príspevok je zameraný na funkciu nemotorovej dopravy v našich historických mestách. Význam pešej dopravy a prínosy cyklistickej dopravy pri snahách o zachovanie ekologicky udržateľnej dopravnej obslužnosti historicky ucelených mestských centier narastá najmä vzhľadom na neustále sa zvyšujúce nežiaduce plošné nároky dynamickej a statickej motorovej dopravy. Je preto potrebné aplikovať také prístupy k riešeniu dopravných problémov v týchto mestách, ktoré by nelikvidovali historickú zástavbu, námestia, uličky, ale naopak, podporili ich sprístupnenie dopravou, rešpektujúcou požiadavky trvalo udržateľného rozvoja.

Kľúčové pojmy: dopravné inžinierstvo, pešia/cyklistická doprava, dopravná infraštruktúra a vybavenosť, dopravné prieskumy, d. prognózy, d. skľudňovanie, d. obslužiteľnosť, d. priepustnosť, rádius pešej/cyklistickej dostupnosti, cyklistika všedného dňa, rekreačná cyklistika, cykloturistika, pešia turistika, trvalo udržateľná doprava, územno-plánovacia a dopravno-inžinierska dokumentácia.

Úvod

Súčasnú snahu o zastavenie enormného rastu motorizmu, jeho dynamickej a statickej zložky a z toho plynúcich nárokov individuálnej automobilizácie na miestne komunikácie, námestia, verejné plochy a zeleň, sa osobitne intenzívne prejavujú a tiež kumulujú v centrách mnohých našich miest s historicky cennými, výnimočnými a nenahraditeľnými verejnými priestormi. Premietajú sa do snáh o ich rôznorodé funkčné využitie a súčasne do riešení ich dopravného skľudňovania, čím nútia zainteresovaných odborníkov hľadať spôsoby, ako takýto komplex často protichodných nárokov na dotknuté územie riešiť. Aké zásady dodržať a postupy aplikovať, ako zladať potreby obyvateľov, obchodnej vybavenosti, služieb, návštevníkov, turistov a súčasne zabezpečiť, aby sa zastavilo ďalšie znehodnocovanie historických jadier miest a to nielen búranie solitérov, ale deštrukcia rozsiahlych priestorov z titulu rastu potrieb stálej a optimálnej dopravnej „obslužiteľnosti“ územia - bez áut a uspokojovania rastu ich nárokov?

Komplexnosť riešení

Ukazuje sa, že najľahšie, najmúdrejšie a najlacnejšie, najzdravšie a ďalšie naj... sú riešenia, ktoré na základe odborných analýz a taktiež spätného obzretia sa na doterajší vývoj každého konkrétneho a jedinečne usporiadaného centra mesta, sú súčasne určitým návratom k formám dopravnej obsluhy starých miest v minulosti. Potvrdzuje sa, že autá nemusia byť nielen prioritnými alebo nepostrádateľnými dopravnými prostriedkami, zaisťujúcimi nutné dopravné sprístupnenie a postačujúcu obslužnosť historických mestských centier. Prieskumy mnohých zachovaných historických miest, najmä v Európe presvedčivo dokazujú, že zavedením peších zón s doplňujúcou sieťou cyklistickej infraštruktúry a vybavenosti spolu s dostatočnou hromadnou dopravou v izochróne pešej dostupnosti k zastávkam a parkoviskám IAD, je možné uspokojiť dopravné potreby tak obyvateľov, ako aj návštevníkov. Ak sa pritom zabezpečia aj dopravné nároky na prepravu nutných nákladov, jej minimalizovanie a riešenie formou aplikovania nízkotonážnej dopravy napr. elektromobilmi (zásobovanie, odvoz smetí a pod.), najpálčivejšie súčasné nežiaduce javy motorovej dopravy je možné odstrániť alebo aspoň minimalizovať.. Škála možností, aplikujúcich vhodnú, nielen prevádzkovú, ale aj ekologicky únosnú obslužnosť každého, vždy jedinečného a neopakovateľného historického centra mesta je pritom dostatočne pestrá, a hlavne rôznymi formami realizovateľná. V neobíditeľnej a stále nutnej priebežnej spolupráci s ostatnými odborníkmi a samosprávou je to možné zabezpečovať aj bez



veľkých, finančne náročných úprav či nežiaducich zásahov do jedinečného prostredia. Dobrých príkladov riešení je, najmä v strednej a západnej Európe, v historických mestách jedinečných. osobitých a súčasne veľmi podobných našim, bez ohľadu na rozlohu ich historických centier a samotnú veľkosť miest nepreberné množstvo – príklady možno nájsť v Čechách, v Rakúsku, Švajčiarsku, Francii, v štátoch Benelux či Británii. Najväčšou hrozbou zlých riešení sa ukazuje byť jednostranne, „monoprofesne“ zameraný prístup k riešeniam (separátne ochrana pamiatky, jej využitie, osobitne riešenie dopravnej obsluhy, výber druhu dopravných prostriedkov a pod.) bez predchádzajúceho definovania priorít miesta a tiež ich následného komplexného akceptovania. Pri riešení podobných problémov by sme sa mali, najmä v tímy odborníkov rôznych profesných zameraní, pokúšať vždy o vzájomné vyjasnenie si všetkých hlavných faktorov, prekážok, nejasností, hľadať konsenzus a navrhovať spoločné odborné postupy prijateľné pre samosprávu a súčasne akceptovateľné obyvateľmi a návštevníkmi dotyčného mesta.

Väčšinou pri spätnom posudzovaní boomu tvorby peších zón spred asi 10 rokov u nás, osobitne v historických centrách sa zisťuje, že v príliš jednostrannom „(ne)komplexnom riešení“ architektonických návrhov a v ich realizácii, aj ich dopravné riešenie sa upriamilo najmä na statickú zložku existencie chodcov a na drobnú architektúru dotvárajúcu priestor najmä lavičkami a terasami občerstvenia. Samotnému pešiemu pohybu, (dokázateľne majúcej charakter Brownovho pohybu, známeho z fyziky), sa tak medzi aktivitami vybavenosti a historických zaujímavostí takejto zóny vytvoril len minimálny priestor. Iné tendencie prevládajú u cyklistických aktivistov, snažiacich sa o prejazdy cez centrá, často s nárokmi na osobitné samostatné cyklotrasy, na umožnenie pohybu v peších zónach a inštaláciu zariadení na parkovanie. Problémom sa stáva nedodržanie prijateľných rýchlostí a vynucovanie si prejazdu aj tam, kde objemy chodcov (návštevníkov) to nedovoľujú a nevhodná lokalizácia cykloparkovísk obmedzuje samotné prístupy.

Nájsť optimálne zosúladenie rôznorodých, čo aj len dopravných požiadaviek, si v historických centrách miest vyžaduje osobitne citlivý prístup k ich riešeniu v čase a priestore, a to nielen v priamo dotknutom priestore, ale aj v širších väzbách.

Ak sa snaha o dopravné skľudnenie historických jadier našich miest, ktorých plocha nepresahuje väčšinou rádius pešej dostupnosti (cca 300 - 600 m) neprenesie aj do komplexného riešenia dopravnej obsluhy „vnútorného okruhu okolo historických jadier, budú súčasné riešenia jeho dopravnej obsluhy neúčinné. Naďalej a stále intenzívnejšie budú tieto jadrá „atakované“ autami rezidentov, obchodníkov, bánk a inštitúcií, ktoré v nich sídlia, tlačia sa do nich cez parkovanie v uliciach, alebo jednoducho nerešpektujú zákony. A keďže okolo takýchto historických jadier a peších zón väčšinou už „zúri“ motorizmus na nezriedka pôvodne s dobrým úmyslom zámerne koncipovaných ale už dopravne preplnených okruhoch a radiálach mesta, je logické že motorovú dopravu tieto distribučné trasy nemajú kapacitu už s centra ako odčerpávať, (či zamedzovať do nej vstupovať) a tlaky, ak sa nebudú uplatňovať progresívnejšie riešenia. Nádej na dopravnú renesanciu jadier, ich ekologizáciu a dopravnú bezpečnosť sa stáva chimérou, pokiaľ sa urýchlene nezačnú hľadať radikálne náhradné krátkodobé a súčasne aj trvalé riešenia. Medzi také prioritne patrí predovšetkým návrat, oživenie tradícií a vytváranie podmienok pre ďalší rozvoj pešej a cyklistickej dopravy v mestách, osobitne v ich historických centrách. Tieto, napriek stavebným zásahom v prospech aut sa u nás doposiaľ stále zachovali a pri bežnom dennom pohybe chodcov/cyklistov a minimalizácii prepravy nákladov, zákaze tranzitnej dopravy a striktnom obmedzení parkovania, možno ich nároky na dopravnú obsluhu uspokojovať aj bez nárokov na nové dopravné trasy a plochy. Obslúžiteľnosť našich historických jadier je väčšinou v dostupnosti – 300 -500m chôdze príp. do 1-2 km na bicykli. K tomu je možné vytvoriť na dotyku s nimi sieť a zastávok liniek MHD ako aj záchytných parkovísk autobusov a aut návštevníkov so systémom „park and go“, „park and bike“ a požičovňami bicyklov („bike sharing“). Tieto nástupné



body do historických centier je potrebné odborne dopredu preveriť, pričom zvyčajne najlepším vodítkom ich lokalizácie sú pôvodné staré vstupy.

Jednou z málo využívaných možností dopravnej obsluhy historických jadier je ich vhodná a aj v našich mestách väčšinou prijateľná dostupnosť zo železničných a autobusových staníc chodcami, cyklistami (požičovne bicyklov) alebo MHD (rôzne formy prepojenia a zľavnené lístky). Existujú aj rôzne ďalšie formy prepravy (rikše, kočiare s koňmi a pod.), ktoré toto spojenie môžu ešte viac zatriktívniť a prilákať návštevníkov.

Aké možnosti poskytujú aké nároky majú pri obsluhu historických centier miest najčastejšie používané individuálne nemotorové druhy dopravy?

Pešia doprava

Často sa zabúda, že peší pohyb je jedným z druhov dopravy, ktorá bola, je a zostane najvlastnejšou, najekologickejšou a najmasovejšou prepravou v našich sídlach. Komu by mali patriť, ak nie prioritne práve chodcom? Pešia doprava je preto nenahraditeľnou aj pri riešení historických miest a ich jadier, predovšetkým svojimi jednoznačnými prednosťami a súčasne minimálnymi požiadavkami na priestor. Priestorové nároky chodca sú vopred dané a definované, pričom jeho pohybovú a statickú zložku možno sledovať, skúmať, analyzovať a rozlišovať podľa účelu, smerovania, rýchlosti pohybu, s lokalizovaním zdroja a cieľa pohybu, času a prejdenej vzdialenosti, atď. Cieľom zisťovania správania sa chodcov v sídlach, logicky predovšetkým v historicky sa utvárajúcich verejných priestoroch miest, je bezpečnosť, optimálne pohodlie, voľnosť pri chôdzi/ státi a zaistenie jednoznačných priorít pred ostatnými druhmi dopravy. To znamená hľadanie možnosti, ako ich rôznorodé pohyby usmerňovať a riadiť, zvyšovať ich dopravnú bezpečnosť a uprednostňovať v styku s ostatnou dopravou. Je potrebné si stále a znovu pripomínať, že pešia doprava bola, je a zostane dominantnou, najmasovejšou a súčasne najnenáročnejšou prepravou osôb bez výnimky. Navyše každý človek v niektorej fáze života je odkázaný na vozík – detský, invalidný- pričom ale by nemal byť ochudobnený o ním sprostredkovaný pohyb, napr. aj pri návšteve múzeí, kostolov, kultúrnych pamiatok, sústredených práve v historických centrách. To ale je už problematika, týkajúca sa samotného technického vybavenia a riešenia pešej infraštruktúry v extraviláne i intraviláne, v podchodoch, pasážach a peších prepojeniach domov a pod. Na niektoré aspekty pešieho pohybu, na ktoré naši predkovia mysleli vždy, sa v súčasnosti, pri rekonštrukciách peších zón, historických nádvorí a pod. často zabúda. Chôdza a jej zabezpečenie bolo prioritným už v riešení starovekých sídel, dôkazom čoho sú dláždenia ulíc, vnútorných dvorov... Naše pešie zóny nezriedka majú síce krásne drahé dlažby, ale ako sa dá po nich chodiť napr. v daždi, snehu? Prečo sa odstraňuje sprievodná „dopravná“ zeleň ulíc, slúžiaca ako ochrana pred exhalátmi, prachom i horúčavami?

Dost' veľké problémy, ktoré musia riešiť dopravní odborníci v tíme s ostatnými sú pri adekvátnom zaistení a vytváraní kapacitne/plošne postačujúcich peších trás a priestorov v miestach, kde sa kumulujú výstupy/nástupy návštevníkov z/do autobusov pri nárazových vysokých sezónnych návštevách alebo pri vyšších počtoch ľudí na vstupoch do konkrétnych lokalít.

Cyklistická doprava

Bicykel, jeho pohyb ale aj „odkladanie“ v historických jadrách je potrebné skúmať a posudzovať z viacerých, nielen dopravných hľadísk. Napriek tomu, že aj u nás bol a zostal samozrejým a hojne využívaným dopravným prostriedkom pri dennom pohybe obyvateľstva, a teda je aj javom bežne vidným v historickom prostredí našich miest, jeho funkcia sa vďaka jeho „módnosti“, výrazne rozšírila o masový cykloturizmus, smerujúci aj k návšteve historických sídel, sakrálnych pamiatok a lokalít ľudovej architektúry, hradov, kaštieľov. Tento znova objavovaný fenomén rekreačno- turistickej návštevy rôznych pamiatok, má nezanedbateľný dopad na samotné cieľové mestá v širšom



kontexte výskytu počtu cyklistov (rôzne vyznačené historické cyklocesty), smerujúcich do mestských centier, hradov, pamiatok. Na prístupoch k nim môžu nastať problémy, kde ich viesť plynule, bezpečne a priamo až k cieľom, keďže takíto cyklisti sa pohybujú nielen na samostatných cyklistických cestičkách ale väčšinou aj v zmiešanej premávke s motorovou dopravou. Možno konštatovať, že s atraktivitou a vyššou návštevnosťou historických centier cyklistami (rovnako ako hromadnými dopravami BUS) rastú problémy v riešení ich dopravnej bezpečnosti a priameho dopravného sprístupnenia už v širšom záujmovom území a to nielen samotného historického jadra, ale rovnako aj osamelej pamiatky, hradu a pod.

Následne je nutné riešiť tiež problém „kam s nimi“ potom v centre – nie samotnými cykloturistami, z ktorých sa stávajú chodci, ale najmä s ich bicyklami – kde ich už nepustiť. Napriek tomu, že sú to priestorovo nenáročné dopravné prostriedky z hľadiska požiadaviek na príslušné odkladacie zariadenia, je nutné im venovať adekvátnu pozornosť. Nielen samotnému ich počtu či tvaru stojanov ale aj umiestneniu (ako zapadá tento prvok do historického prostredia?). Kým obyvateľ pri ceste za vybavenosťou, do kostola a pod. doposiaľ krátkodobo používa stojany priamo inštalované pred alebo v blízkosti takýchto priestorov, alebo jednoducho oprie bicykel o múr, zábradlie a pod., cyklista návštevník má vyššie požiadavky, dlhodobejšie kapacitné nároky a nezriedka osobitné nároky na ochranu pred počasím a odcudzením. Popri tlakoch na nežiaduce parkovanie áut sa to zdá byť nepatrný a zanedbateľný sprievodný jav, osobitne neriešený v našich podmienkach zabezpečenia dopravnej obsluhy takýchto jadier. Odborníci ale upozorňujú, že s rastúcimi nárokmi začínajú byť priestorovo-prevádzkové a bezpečnostno-ochranné (pred krádežami, počasím, poškodením) problémy rovnocenné resp. vyššie oproti súčasnému parkovaniu áut. Niektoré zahraničné historické mestá s vysokým podielom cyklistických návštevníkov ich riešili sprvu priamo rozširovaním stojanov na historických námestiach, inde už musia pristúpiť k výstavbe záchytných cykloparkovísk. Je na odbornosti, znalosti miestnych podmienok a na odhade nárastu a sezónneho náporu takýchto cyklistov, ako sa s tým dá okamžite, krátkodobo alebo koncepčne, pre dlhodobý výhľad, riešiť nastalú konkrétnu situáciu. Jedným z pozitívnych príkladov je napr. prístup mesta Marseille, prezentovaný na konferencii Velo City 2014 vo Viedni. Ale rovnakých a pritom špecifických a pre to ktoré historické mesto dokonca charakteristických riešení parkovania bicyklov je množstvo.

Problematika cyklistickej dopravy a jej infraštruktúry v centrách väčšinou vyplýva z priestorovo-kapacitných daností, vývoja ich historickej štruktúry a usporiadania väčšinou centrálného námestia, prilahlých uličiek, prejazdov, vnútrodvorových voľne prejazdnych priestorov, a pod. Samotné riešenie usporiadania trás si vyžaduje adekvátnu odbornosť a tvorivú súčinnosť so všetkými zainteresovanými. Je predpoklad, že rýchlosť jazdy cyklistov sa prispôbi danému prostrediu a z neho plynúcim obmedzeniam (nie vždy možno potrebnému, ale rušivému dopravnému značeniu). Väčšinou z toho plynú riešenia koexistencie s chodcami, pričom sa predpokladá, že pri vyšších objemoch chodcov jednoducho cyklista zosadne a správa sa ako chodec vedúci bicykel popri sebe.

Pri riešení samostatných pruhov/pásov najčastejšie navrhovaných do dlhších peších zón, cyklista vedie bicykel vo vymedzenom priestore (nezriedka farebne odlíšenom vo vozovke). Z hľadiska bezpečnosti všetkých účastníkov premávky je tu vyššie riziko stretov a je na zváženie, nakoľko takéto usporiadanie je vhodné do historických jadier v našich podmienkach.

Niektoré ďalšie druhy individuálnej nemotorovej dopravy

V súčasnosti je možné sa stretnúť u nás s rôznymi ďalšími formami nemotorovej dopravy: invalidnými vozíkmi či detskými kočíkmi, trojkolkami, kolobežkami, skateboardmi, s korčuliarmi či inými individuálnymi ekologickými dopravnými prostriedkami, ktorých vývin a využitie stále pokračuje. Je ich možné riešiť v rámci chodníkov, peších zón, skľudnených miestnych komunikácií, podľa intenzity výskytu či nárokov na ochranu.



Napriek príslušným legislatívnym predpisom a metodickým usmerneniam, ako aj snahám predstaviteľov telesne poskytnutých osôb, sa zo strany kompetentných prejavuje len nedostatočná pozornosť ich potrebám. Určite v historickom a chránenom prostredí existujú komplikovanejšie, ale vždy možné riešenia ich bezpečného pohybu. Poučenie si možno brať z mnohých, napr. francúzskych či anglických, belgických a iných sídel, kde aj úzke historické uličky a domové vchody je možné riešiť bezbariérovým a s navádzaním pre slepcov. Vzájomná ohľaduplnosť a pomoc sú pri tom samozrejmosťou.

Záver

Ak v minulom storočí aj u nás dochádzalo k rozsiahlym zásahom do historickej mestskej zástavby, v dôsledku čoho zanikala historická uličná sieť, námestia či celé štvrte, nedialo sa tak iba z dôvodov dopravných koncepcií, vynútených enormným rozvojom motorizmu. Veľké stavby pre cestnú dopravu, rozširovanie ulíc a budovanie plošne náročných parkovísk v blízkosti centra, najmä do historických miest nepatria, keďže sú málokedy ich vhodným dotvorením a prínosom pre skvalitnenie ich dopravnej obslužnosti. Nie sú ale „prvotnou príčinou a jedným z hlavných likvidátorov či dôvodom ničenia značných území historickej zástavby“.

Ak chceme nájsť ozaj efektívne riešenia pri krátkodobých opatreniach, rovnako ako v dlhodobejšom horizonte, potom:

1. Musí byť vytváraná a požadovaná úroveň dopravnej dostupnosti historických pamiatok, osobitne centier historických miest, premietnutá do výraznejšej podpory nemotorovej dopravy, ktorá je schopná nahradiť, úplne alebo čiastočne, motorovú obslužnú dopravu, a môže sa tak stať jedným zo základných predpokladov rastu záujmu o takéto lokality zo strany obyvateľov a návštevníkov.

2. U odborníkov pri tvorbe dopravných návrhov v rámci ÚPD musí byť snaha o integráciu historických štruktúr do súčasných vývojových procesov, s dôrazom na podporu nemotorových dopráv a na rozvoj ich infraštruktúry. V centrálnych mestských zónach s historickým jadrom je potrebné zosúladiť riešenie dopravy s celkovým konceptom mestského dopravného skeletu a vymedziť predpokladané nástupné priestory do historického jadra. Riešiť iba samotnú takúto zónu bez riešenia širších dopravných väzieb jej záujmového územia, niekedy až v regionálnych súvislostiach (mesto, okolité pamiatky, hrady a pod.) nie je možné.

3. Tam, kde rozloha historického jadra umožňuje jeho funkčnú diferenciaciu, a priestorová stiesnenosť vyžaduje sprístupnenie, treba organizáciou dopravy a časovými obmedzeniami vytvárať podmienky pre trvalú preferenciu a bezpečný pohyb chodcov a vozíčkarov, segregovať (napr. časovo) pohyb cyklistov a zväziť/obmedziť ich tranzit, vytvárať bezpečné a plynulé trasy nemotorových dopráv obslužného alebo prechádzkového charakteru v celom sídle.

4. Pre návštevníkov využívajúcich hromadné dopravy je dôležitým kritériom vzdialenosť a čas nutný pre dosiahnutie cieľa. Sprístupnenie pamiatky, historického centra, skanzenu či sídla ľudovej architektúry je teda limitované únosnou dĺžkou následnej pešej trasy a jej náročnosťou (množstva schodov) príp. finančnej položky použitia inej atraktívnej dopravy (lanovky, pohybu na zvieratách). Všetky takéto doplnkové trasy musia priamo nadväzovať na predmetnú HD. Pri nedostatku plôch sa v mestách pritom využíva aj forma krátkodobého niekoľkokomínútového výstupu/nástupu na vopred určených zastávkach, pričom samotné dlhodobé odstavenie autobusov je riešené mimo centra.

5. Kvalitatívne vyhovujúca a kvantitatívne postačujúca schopnosť a výhľadová udržateľnosť dopravnej obsluhy vymedzeného chráneného historického územia mesta, s postupnou preferenciou chodcov a cyklistov, musí byť nielen akceptovateľná, ale aj rešpektovaná obyvateľstvom a návštevníkmi.



6. Zachovanie ekologicky prijateľného životného prostredia, chráneného pred negatívnymi dopadmi nežiaducej individuálnej motorovej dopravy sa v rámci historických centier musí stať trvalou prioritou celomestského a regionálneho rozvoja ich záujmového územia, čo výrazne zvýši atraktivitu a osobitosti takýchto pamiatkových miest

Odkazy, citácie, použitá literatúra

„Best practice to promote cycling and walking“ EK Directorate General for Transport 1998

„Cyklistická a pešia doprava“ konferencia Piešťany 1987

„Prestavba CMZ s historickým jadrom“ školiaci zborník Urbion 1979

Kollárová, Medelská: „Cyklisti v kúpeľoch SR“ Velo Mondial 2000 Amsterdam a materiály svetových konferencií Velo City

„Dopravná obsluha historických miest“ konferencia Bardkontakt 2012

Kollárová: „Parkovanie bicyklov v mestách“ konferencia Mikulov 2014

Ing. arch. Anna KOLLÁROVÁ, autor. stav. inž.

Slovenský zväz stavebných inžinierov

Mýtna 29, 811 07 Bratislava

e-mail: a.r.kollarova@gmail.com

tel: 0903 274 417



Ing. arch. Beata POLOMOVÁ, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Vplyv dopravných riešení na kvalitu verejného priestoru na príklade centra Bratislavy

Abstrakt: Priebežné vytváranie a realizovanie parkovacej politiky od 90-tych dnes prináša v centre Bratislavy pozitívne výsledky. Poriadok v narastúcej doprave a záujem o humanizáciu verejných priestorov pri jej riešení sú predpoklady, ktorými možno pomôcť k zachovaniu a prezentovaniu autentických hodnôt mesta.

Kľúčové pojmy: humanizácia verejného priestoru, doprava v historickom centre, zásady ochrany

Úvod

Z hľadiska pamiatkového záujmu nastali pozitívne zmeny koncom 70-tych a v 80-tych rokoch 20. storočia, kedy pod odborným vedením bývalej Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti prebehla realizácia viacerých rekonštrukcií verejných priestorov v historickom jadre, čo je územie bývalého stredovekého mesta. Vybrané ulice a námestia dostali novú podobu. Okrem vybudovania technickej infraštruktúry pod zemou, asfalt bol nahradený kamennou dlažbou, zmizli prevýšené samostatné chodníky. Napríklad Hlavné námestie vtedy stratilo plošnú zeleň zo začiatku 20. storočia a dostalo charakter stredovekej dlaždenej trhovej plochy. Na objektoch sa v parteri realizovali atypické architektonicko-výtvarné úpravy od renomovaných autorov. (Niektoré sú už vymieňané.)

Otázkou dnes je, nakoľko tieto pamiatkové požiadavky a zásady, ktoré sa priebežne snažia udržať a prinavrátiť historický obraz mesta Bratislavy (ako definovaný - je iný metodický problém), sú podporované možnosťami súčasných dopravných riešení.

Vplyv zrealizovanej parkovacej stratégie a organizácie dopravy

Po zmene politického systému v roku 1989 nastal prudký nárast dopravy. Ulice sa zaplnili autami a chodci boli v nevýhode. Ihneď sa prejavil nedostatok parkovacích plôch. Narastal nárok na dopravnú obsluhu nových funkcií, obzvlášť v centre. Okrem komercie to boli hlavne zahraničné ambasády, ktoré obsadzovali významné pamiatkové objekty v historickom jadre a mali, respektíve majú, špeciálny dopravný režim. Statickú dopravu pomáhali zabezpečovať rôzne zábrany, ktoré parter mesta vizuálne narúšali (betonové ihlany, kocky, stĺpiky, kovové stĺpiky...) a bránili aj plynulému pohybu chodcov. V jadre mesta pribudli 3 verejné podzemné garáže. Pre zabezpečenie pešej dostupnosti centra bolo treba skvalitniť verejnú dopravu, čo sa postupne deje. Táto v Bratislave historické jadro vhodne tanguje: električky zo všetkých smerov, autobusy zo západu a juhu. Pozície zastávok ako faktor dostupnosti sú v princípe dobre stanovené. Kvalitnú obsluhu ovplyvňuje skôr jej intenzita.

Ak hovoríme o vzťahu dopravy a vzhľade mestských priestorov, tak veľký podiel na vylepšení má práve riešenie statickej dopravy. Od r. 1996 sa týmto problémom komplexne zaoberá spoločnosť BPS PARK a.s. Jej práce na prvej parkovacej koncepcii sa začali v r. 1998 vyhodnotením širších dopravných inžinierskych prieskumov a analýz. Okrem nárokov a potrieb dopravnej obsluhy sledovali disponibilné kapacity uličného priestoru vo viacerých ukazovateľoch. Do úvahy boli k tomu brané prieskumy z dynamickej dopravy v centre, zvlášť osobnej i verejnej. Celkový koncepčný dokument „Parkovacia politika Mestskej časti Bratislava - Staré Mesto“ bol prijatý mestským zastupiteľstvom v r. 2000. [1] Táto koncepcia má viaceré ciele a zásady, ktoré sa priebežne aplikujú a overujú sa jej účinky (obr. 1a).

Parkovacia stratégia priniesla po rokoch úspechy, z ktorých vyberme **oblasť humanizácie uličných priestorov**. Napríklad pre vizuálny obraz vnútorného mesta odstránenie zvislých dopravných značiek

zlepšilo priehľady v uliciach a pohľady na objekty. Odstránenie pevných zemných bariér, zníženie počtu parkovaných vozidiel na ulici a cielená organizácia umiestnenia parkovacích miest na ulici alebo mimo nej prispela výrazne k vizuálnemu vylepšeniu vnímania uličného parteru, aj ku komfortu pešieho prechodu. Zmena organizácie dopravy, zablokovanie ulíc (napr. Panenskú) vniesli určitý funkčný poriadok, ale niektoré ulice stále pôsobia s množstvom áut preplnené. Je to stav, s ktorým treba trvale uvažovať, lebo miest vo dvoroch nie je dostatok a požiadavky na počty odstavených áut stúpajú (obr. 1b).



obr. 1a: Spodná časť Námestia SNP - uzavretie prejazdu centra automobilom, 2006.
Znížil sa počet tranzitujúcich áut a výrazne sa zlepšila bezpečnosť prechádzajúcich chodcov.

Vizuálne situácia stále pôsobí ako provizórna. Definitívne riešenie je previazané s problematikou predpolia Starej tržnice, viď obr. 5.

obr. 1b: Parkovanie vo dvoroch meštianskych domov - núdza či cnosť?, Panenská ul.

zdroj: foto archív autorky 11/2011 a 05/2014

Kompromisy medzi dopravou a ochranou historického prostredia

Je pozitívne, že v poslednom desaťročí vznikli viaceré nové úpravy verejných priestorov, kde „usúpila“ motorová doprava. Preferujú peších, zľahčujú pohyb a poskytujú krátkodobý relax. Hlavne oslobodzujú od vizuálnych znakov dopravy. Ulica / námestie opticky pôsobia historickejšie, akoby bez dopravnej segregácie, čo je stav zo začiatku 20. storočia. Ako príklad uveďme obnovu Hurbanovho námestia z r. 2006, kde sa rozšíril verejný priestor o nové bezbariérové plochy, ale za cenu straty mnohých parkovacích miest (obr. 2a,b). Na druhej strane sú situácie, kedy autenticita historického prostredia musela ustúpiť doprave. Radikálnych a nevratných zásahov v prospech plôch pre mobilnú dopravu bolo v období socializmu dosť, nielen vo väčších mestách; terajšie nároky sa presúvajú skôr do potrieb statickej dopravy. Súčasným príkladom je umiestnený vjazd do podzemnej garáže Carlton na Hviezdoslavovom námestí, nutne presunutý pred Redutu v r. 2003 (obr. 3a,b). Zužuje významnú turistickú pešiu trasu k Dunaju a neprispieva ku kultúrnemu predpoliu hlavnej koncertnej scény mesta. Nástupná plocha je permanentne rušená autami a niektoré miesta sú pre peších nebezpečné. Realizáciu premiestnenia podporovala idea, že prvý vjazd na Paulínyho ul. je v budúcnosti možné obnoviť. Ďalším príkladom kompromisov je známa situácia rozdelenia historického jadra a hradného kopca dopravnou trasou štátneho významu, ku ktorej sa nevyhnutne viažu následné dopravné aj architektonické riešenia. Odkryté a zrekonštruované hradby zo 70-tych rokov sa nedávno v r. 2013 v mieste Esterházyho paláca na Kapitulskej ul. prebúrali, aby sa zabezpečila obsluha budúcej podzemnej



garáže (obr.4). Išlo zrejme o minimálny zásah do zrekonštruovaného originálu, aký možno akceptovať, pokiaľ bol výsledkom komplexného prístupu, kedy sa zvažovala bývalá obranná funkcia hradby a paradox jej otvoru v päte múru. Najnovší dopad je realizácia presklenej ochrannnej steny Katedrály Dómu sv. Martina voči nečistotám z cestnej dopravy z priliehajúcej časti Mosta SNP, 11/2013.

Ďalšie výzvy

Architektonicky zaujímavým príkladom na budúce riešenie je „napätie“ medzi záujmami pamiatkovej obnovy a dopravou v predpolí Starej tržnice (obr. 5). V priestore nízkeho suterénu je zachovaná originálna stredoveká sakrálna architektúra kaplnky sv. Jakuba, dnes prekrytá, a je prezentovaný kostol sv. Vavrinca v pôvodnej lokácii v dlažbe, nie však s kompletným pôdorysom. Tento ustúpil dopravnej komunikácii. Súčasné nároky na obsluhu existujúcich budov a exteriérové obchodno-spoločenské funkcie tržnice vyžadujú zase kvalitný verejný priestor pre peších. Náznak ukludnenia motorovej dopravy v dolnej časti Námestia SNP (obr.1) , na druhej strane jej kľúčové križovatkové miesto vrátane MHD – také riešenie potrebuje spoločné profesné prístupy. Na FA STU spracovávame návrhy obnovy predpolia tržnice s ťažiskom na prezentáciu zachovaných kultúrno-historických hodnôt a kvalitu verejného priestoru, ale bez dopravnej analýzy, modelov a odporúčení dopravných špecialistov to môžu byť nadsadené riešenia, hlavne včasti terajšieho kontaktu námestia a komunikácie.

Už tradičnou výzvou, kedy doprava definuje urbanisticko-architektonické riešenia (v tomto prípade ide o spoločenské dedičstvo), je priestor pod Mostom SNP. Ide o podstaný prestupový bod bratislavskej MHD. Tento funkčný, nie príjemný, priestor čaká na systémové riešenie a aktualizáciu dopravných analýz na celomestskej úrovni. Malé centrum vďaka svojej lokalizácii v úzkom priestore medzi Dunajom a výbežkami Karpát ovplyvňuje dopravu mestských častí aj regiónu.

Záver

Potvrdzuje sa, že dlhodobé jednotné riadenie mobilnej a statickej dopravy v centre mesta pôsobí na obraz historických verejných priestorov celkovo priaznivo. Nároky dopravy sa neriešia silovo ako kedysi, ale sofistikovane. Toto súvisí aj so želanou tendenciou obmedzenia prístupu áut „všade a hocikedy“. Redukcia motorovej dopravy má rôzne podoby v rôznych mestách. (Napri. vid' pre nás extrémna realizácia – zóna červeného koberca v centre St. Gallen.) Práve **spoločenské tendencie a idey včlenené do konceptov dopravných stratégií sú hýbateľmi dopravných zmien a úprav.** Treba však dodať, že pre reálnu organizáciu dopravy a parkovanie veľkú úlohu zohráva aj legislatívny rámec, obzvlášť rozhodnutia samosprávy ku konkrétnym situáciám, ktoré nemusia byť schválené v súlade s odbornými predpokladmi a návrhmi.

Do odbornej diskusie k riešeniu celej škály dopravných problémov v historických jadrách vstupuje pamiatková ochrana a pamiatková obnova s nárokmi na prezentáciu hodnôt, či už architektonických alebo urbanistických. Predmetom ochrany sa tak môžu stať napríklad povrchy komunikácií, alebo prvky uličného interiéru s dopravou súvisiace. **Pri kreovaní dopravných stratégií je preto potrebné sa oboznámiť priamo aj s materiálom, ktorý definuje konkrétne na danú lokalitu predmety záujmu v tejto oblasti.** Ide o „Zásady ochrany pamiatkového územia“, ktoré sú zo zákona podkladom pre spracovanie územnoplánovacej dokumentácie v prípade chránených území. Pre všeobecnú informáciu tu uvedieme:

Pamiatkový úrad SR vydal v r. 2011 Usmernenie k spracovaniu dokumentácie „Urbanisticko–historický výskum“, kde sa definuje materiál „Zásady ochrany pamiatkového územia“ podľa § 29 ods. 2 pamiatkového zákona č. 49/2002 . Tieto sú dokumentom na vykonávanie základnej ochrany, ktorý vypracúva krajský pamiatkový úrad, alebo osoba oprávnená podľa § 35 ods. 3 zákona. Pod písmenom G) sa v Návrhu zásad ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia uvádzajú okrem iného povinnosti vyšpecifikovať tieto hodnoty:

1. primerané funkčné využitie územia
2. zachovanie, údržbu a regeneráciu historického pôdorysu a parcelácie
3. zachovanie údržbu a regeneráciu hodnotnej objektovej skladby pamiatkového územia

4. zachovanie údržbu a regeneráciu výškového a priestorového usporiadania objektov
5. zachovanie údržbu a regeneráciu prvkov uličného interiéru a uličného parteru
- .. a ďalšie

Vhodným prienikom pre riešenie dopravných a pamiatkových záujmov sú regulačné plány, respektíve územné plány zón. Podrobnosť zóny dokáže reflektovať pamiatkové záujmy na urbanisticko-architektonickej úrovni, na druhej strane, a to ukazuje aj príklad Bratislavy, dopravná problematika je komplexnejší systém a bez znalostí celku, teda vyhodnotení širšej dopravnej situácie nemusí byť výsledok prospešný.



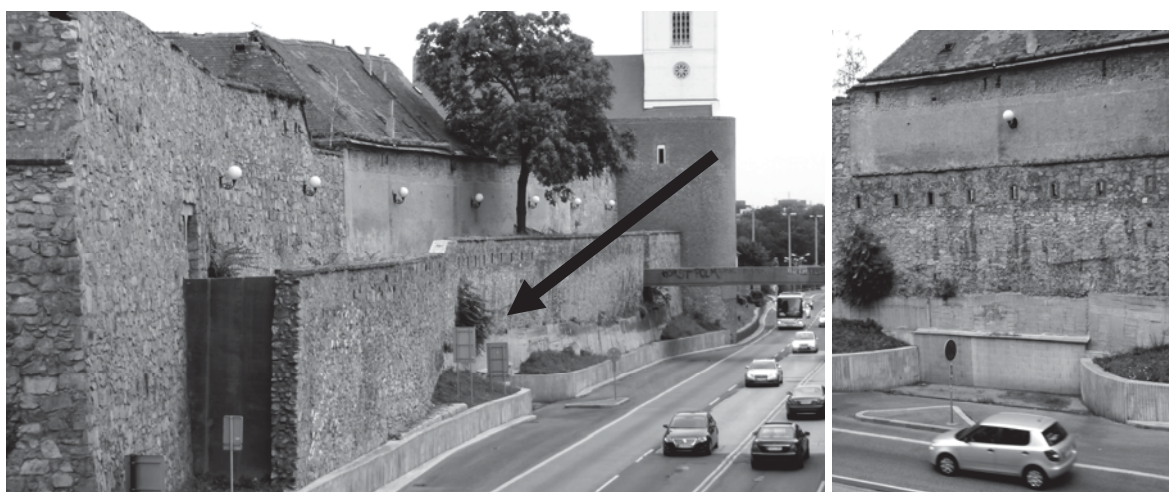
obr. 2a: Pohľad na obnovené Hurbanovo námestie: Zväčšenie plochy pešej zóny, v pravej časti je nová zeleň a oddychová plocha na mieste staršieho parkoviska, kde prišlo k úbytku vyše 20 parkovacích miest.

obr. 2b: Prelínanie bezbariérových plôch Hurbanovho nám. a Obchodnej ulice. Odstránením čakania na svetelnej signalizácii na križovatke sa získala takmer 1 minúta na jazde električky.

zdroj: foto archív autorky 11 /2011.



obr. 3a, 3b: Obojsmerný vjazd do podzemia je umiestnený pred budovou Reduty.
Pre frekventovaný peší ťah chodcov (hlavne turistov smerom ku Dunaju) zostáva minimálny prechod.
zdroj: foto archív autorky 11/2011



obr. 4: Staromestská ul. - významná komunikácia z 20. storočia je vedená v stredovekej priekope
popri zachovaných zrekonštruovaných západných hradbách mesta.
Nové prerazenie hradieb v r. 2013 umožní príjazd do prepokladanej podzemnej garáže.
zdroj: foto archív autorky 08/2014



obr. 5: Predpolie Starej Tržnice: Príklad zložitej časo-priestorovej situácie, funkčne vyhovujúcej v relatívnej rovnováhe. Dnešný stav prezentácie stredovekých architektúr však nie je dostatočný, zároveň nové kultúrno-spoločensko-obchodné funkcie tržnice si vyžadujú exteriérové priestory a motorová doprava na námestí, statická i dynamická, plní len svoju základnú funkciu.

zdroj: foto archív autorky 2012



obr. 6: Ochranná presklená stena pred emchanickým znečistením fasády Dómu sv. Martina z dopravy.

zdroj: foto archív autorky 08/ 2014

Použitá literatúra

[1] BPS PARK a.s.: 15. výročie vzniku 1996-2011. Brožúra. Bratislava 2011.

Ing. arch. Beata POLOMOVÁ, PhD.
Ústav dejín a teórie architektúry a obnovy pamiatok
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
e-mail: beata.polomova@stuba.sk
tel.: +420 903 704 703



Ing. arch. Silvia PETRÁŠOVÁ

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Vplyv dopravných riešení na pamiatkovú obnovu národných kultúrnych pamiatok

Abstrakt: Tento príspevok sa zaoberá obnovou historických objektov, ktoré boli z dôvodu ich pamiatkovej hodnoty vyhlásené za národné kultúrne pamiatky (ďalej NKP). Zameriava sa na možnosti tvorivého prístupu architekta pri návrhu nových prvkov súvisiacich s funkciou dopravy a definuje zložky ich fyzickej podstaty. Pomenováva determinanty ovplyvňujúce voľbu prístupu architekta a metódy, akými je možné naplniť rôzne ciele obnovy NKP. Triedi NKP do skupín z hľadiska ich dopravného napojenia a pomenováva ich charakteristiky a dopravné riešenia ako súčasť návrhu ich obnovy.

Kľúčové pojmy: národná kultúrna pamiatka, metóda pamiatkovej obnovy, materiál, forma, funkcia, doprava

Úvod

Doprava v zmysle premiestňovanie osôb alebo nákladov prepravnými prostriedkami je funkcia, o ktorej sa dá povedať, že je prítomná pri každom stavebnom objekte už od jeho výstavby (preprava stavebných materiálov) a úzko súvisí s jeho využívaním – aktívnym zapojením do diania spoločnosti. Absencia dopravného napojenia stavebného objektu vedie k jeho postupnej degradácii a zániku.

Dopravné väzby stavebných objektov vyhlásených za NKP v prostredí v ktorom vznikli, sa vo väčšine prípadov rokmi zmenili. Rovnako sa zmenili aj prepravné prostriedky a s nimi aj nároky na ich prevádzku. Preto napriek tomu, že o doprave možno povedať, že je kontinuálne prítomnou funkciou, z času na čas si vyžaduje adaptáciu/modernizáciu.

Vo vzťahu k objektu možno chápať dopravu ako premiestňovanie osôb a nákladov prepravnými prostriedkami ku/do objektu, alebo ako premiestňovanie osôb a nákladov prepravnými prostriedkami priamo v objekte. Príspevok sa zaoberá prvým prípadom a dopravu konkretizuje ako automobilovú, ktorá nahradila koče ťahané koňmi.

Determinanty voľby tvorivého prístupu architekta k obnove NKP

Tvorivý prístup architekta k obnove NKP nie je len vecou jeho osobných preferencií. Obnova NKP má vedecký základ, ktorý ovplyvňuje prostredie tvorivosti architekta. Determinanty jeho tvorivého prístupu sú:

stupeň ochrany územia, v ktorom sa NKP nachádza – chránená lokalita UNESCO, pamiatková rezervácia, pamiatková zóna, ochranné pásmo, chránený areál, nechránené územie

typ prostredia, v ktorom sa NKP nachádza - prostredie tradičného typu, prostredie moderného typu, zmiešané prostredie

kvalita prostredia, v ktorom sa NKP nachádza – homogénne prostredie, heterogénne prostredie
pamiatková hodnota NKP – „je súhrn významných historických, spoločenských, krajinných, urbanistických, architektonických, vedeckých, technických, výtvarných alebo umelecko - remeselných hodnôt, pre ktoré môžu byť veci predmetom individuálnej alebo územnej ochrany“ [1]

stav zachovania originálu NKP - archeologický nález, ruina, objekt s absenciou niektorých štýlových znakov, autenticky zachovaný originál

stavebno-historický vývoj – štýlovo jednotný objekt, objekt s viacerými prestavbami/dostavbami v rôznych obdobiach

návrh obnovy, ochrany a prezentácie – zvolená metóda obnovy originálu NKP autorom výskumu:
konzervácia, reštaurovanie, rekonštrukcia
zámer investora – požiadavky na funkčné využitie, finančné možnosti

Návrh obnovy NKP

Výsledkom tvorivého procesu architekta je návrh obnovy NKP, ktorý v sebe zahŕňa spôsob zaobchádzania s dochovaným stavom NKP (podkladom je návrh obnovy, ochrany a prezentácie) – návrh prezentácie pamiatkových hodnôt pomocou nových prvkov, ako aj návrh ďalších nových prvkov odôvodnených cieľom obnovy. Kľúčová je ich kvalita a vzájomná interakcia.

Návrh PAD je naplnením rámcovej metódy obnovy (konceptie stanovenej výskumníkom a konzultovanej s pamiatkárom) a požiadaviek investora (ak neohrozujú pamiatkové hodnoty objektu).

Architekt môže svojím návrhom zachovať „ducha miesta“ NKP, prinavrátiť strateného /potlačeného „ducha miesta“ NKP, alebo pozmeniť „ducha miesta“ NKP pridaním novej štruktúry v kontexte/kontraste s pôvodnou štruktúrou.

Architekt môže svojím návrhom PAD zachovať autenticitu NKP, zvýšiť, alebo znížiť autenticitu NKP.

Cieľom obnovy NKP, ktorý na seba viaže návrh nových prvkov, môže byť:

- A **stabilizovať dochovaný stav nositeľov pamiatkových hodnôt s minimálnou snahou o ich viditeľnú zmenu:** údržba, sanácia, konzervácia a reštaurovanie
- B **stabilizovať dochovaný stav nositeľov pamiatkových hodnôt so snahou o ich viditeľnú zmenu z dôvodu lepšej prezentácie pamiatkových hodnôt (zachovaných aj zaniknutých):** reštitúcia, slohová rekonštrukcia, analytická prezentácia, anastylóza, architektonizovaná ruina, náznaková rekonštrukcia
- C **priblížiť objekt z funkčného hľadiska potrebám súčasnej spoločnosti, alebo zásahy s cieľom definovania novej skutočnosti spolupôsobením objektu a nového prvku:** modernizácia, adaptácia, novotvar

O doprave možno povedať, že je kontinuálne prítomnou funkciou. Prvky objektu NKP, ktoré vznikli z dôvodu dopravy, môžu byť nositeľmi pamiatkových hodnôt. To je dôvodom, prečo možno povedať, že pri obnove NKP z hľadiska funkcie dopravy sa môže architekt stretnúť s návrhom nových prvkov zo všetkých troch skupín.

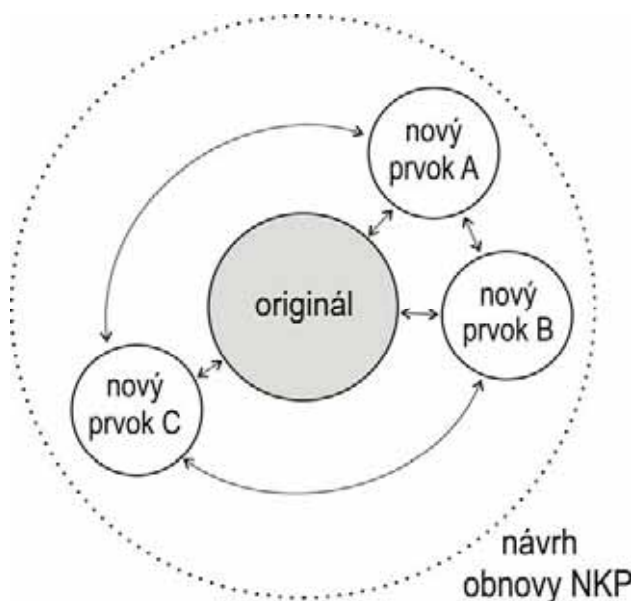


schéma 1: Návrh obnovy NKP - vzájomná interakcia
originálu a návrhov nových prvkov
zdroj: vlastná interpretácia



Nové prvky v návrhu obnovy NKP

Každý nový prvok ako súčasť návrhu obnovy NKP má funkciu, ktorá je dôvodom jeho návrhu. Vo svojej fyzickej podstate sa skladá z dvoch zložiek, ktorými sú materiál a forma.

Materiál je „každý druh látky určenej na osobitné použitie alebo na ďalšie spracovanie; súhrn rozmanitých látok alebo predmetov pre nejaký účel“ [2].

Každý materiál má charakteristickú *štruktúru a vlastnosti* - fyzikálne, chemické a mechanické. Škála stavebných materiálov používaných v rôznych obdobiach v rôznych lokalitách bola vždy daná materiálmi vyskytujúcimi sa priamo v mieste výstavby, alebo v jeho blízkom okolí. Tieto sa stali pre konkrétnu lokalitu typické. Na výstavbe významných objektov mohli byť použité aj materiály z dovozu. Pri obnove NKP je teda dôležité poznať jej typické materiály, ako aj typické materiály lokality. Použitie netypických materiálov je prípustné, ale každý prípad je nutné posudzovať individuálne.

Pri návrhu obnovy NKP môžu nastať dve možnosti použitia nového materiálu:

- na prvok, ktorý sa v NKP vyskytoval, ale bol zničený, prípadne je značne poškodený
- na prvok, ktorý sa v NKP nevyskytoval

V prvom prípade je možné posudzovať materiál vzhľadom na pôvodný prvok, v druhom to už možné nie je. Za typické materiály tu možno považovať typické materiály lokality.

Forma je „vonkajšia podoba, tvar, vzhľad“ [3]. Je to spôsob použitia materiálov - spôsob opracovania materiálov, ako aj techniky a technológie použité pre dosiahnutie požadovanej formy. Pojem *forma* úzko súvisí s pojmom *kompozícia*, ktorý zjednodušene označuje „spôsob, akým sa do celku integrujú jednotlivé formy (...) Aj samotné formy sú komponované, teda sa môžu (vo svojej úrovni) chápať opäť ako samostatné kompozície. To znamená, že samotné formy môžu byť od jednoduchých až po veľmi zložité.“ [4]

„Dominantným determinantom kvality architektonickej kompozície vo vzťahu k väčšine vnímateľov sú vizuálne vlastnosti formy - tvar, veľkosť, farba, textúra, poloha a vizuálna inercia. Okrem nich spolupôsobia aj haptické, akustické, čuchové, termické a gravitačno-rovnovážne vnemy z priestoru.“ [5] To sú vlastnosti formy, s ktorými má možnosť architekt v tvorivom procese návrhu obnovy NKP pracovať pre naplnenie požadovaného zámeru. Pri prezentácii pamiatkových hodnôt je dôležité, že „spôsob vnímania formy je výrazne ovplyvnený jej vnímateľom, hlavne jeho momentálnymi psychickými danosťami (inteligenciou a vzdelaním, dedičnými dispozíciami a sociálno-kultúrnym pozadím, skúsenosťami, charakterovými vlastnosťami) a fyzickými danosťami.“ [6]

Pri návrhu obnovy NKP môžu nastať tri možnosti komponovania formy:

- prvku, ktorý sa v NKP vyskytoval, ale bol zničený, prípadne je značne poškodený
- prvku, ktorý sa v NKP nevyskytoval, ale vyskytuje sa v lokalite ako nový typický prvok
- prvku, ktorý sa v NKP ani v lokalite nevyskytoval

Podobne, ako bolo spomínané pri materiáli, aj formu prvku, ktorý sa v NKP vyskytoval, možno posudzovať vzhľadom na jeho pôvodnú formu. Formu prvku, ktorý sa v NKP nevyskytoval, možno posudzovať vzhľadom na formy takýchto prvkov typických pre danú lokalitu. Vtedy hovoríme o analógii. Môže však nastať prípad, kedy sa navrhovaný prvok v lokalite nevyskytoval. Vtedy je možné posudzovať ho len z hľadiska spolupôsobenia s ostatnými formami, ktoré sú súčasťou kompozície celkovej formy - návrhu obnovy NKP (schéma 1).

Návrh obnovy NKP úzko súvisí s návrhom funkčného využitia NKP, ktorý je dôvodom tvorby nových prvkov. Funkcia každého objektu je prezentácia pamiatkovej hodnoty, pre ktorú bol vyhlásený za NKP. Pôvodná praktická funkčná náplň objektu by mala ostať zachovaná. Ak to nie je možné, treba voliť takú funkčnú náplň, ktorá neohrozí pamiatkovú hodnotu objektu.

Všetky nové prvky majú okrem svojej fyzickej podstaty (materiál a forma) aj funkciu, ktorá do určitej miery určuje ich formu. Z hľadiska funkcie možno nové prvky v návrhu obnovy NKP rozdeliť do dvoch skupín:

1. skupina - prvky, ktorých návrh je podnietený prezentáciou pamiatkovej hodnoty

2. skupina - prvky, ktorých návrh nie je podnietený prezentáciou pamiatkovej hodnoty

Doprava a NKP

Z hľadiska dopravného napojenia možno rozdeliť NKP do štyroch skupín (schéma 2):

- A objekty, ktoré nie sú priamo napojené na žiadny druh dopravy, teda neobsahujú žiadne prvky viazané na funkciu dopravy; dopravne napojený je pozemok/areál
- B objekty, ktoré sú priamo napojené na konkrétny druh dopravy, ale samé o sebe neobsahujú žiadne prvky viazané na funkciu dopravy
- C objekty, do ktorých vstupuje konkrétny druh dopravy - obsahujú prvky viazané na funkciu dopravy
- D objekty, cez ktoré prechádza konkrétny druh dopravy – ich výstavba bola vo väčšine prípadov podnietená funkciou dopravy

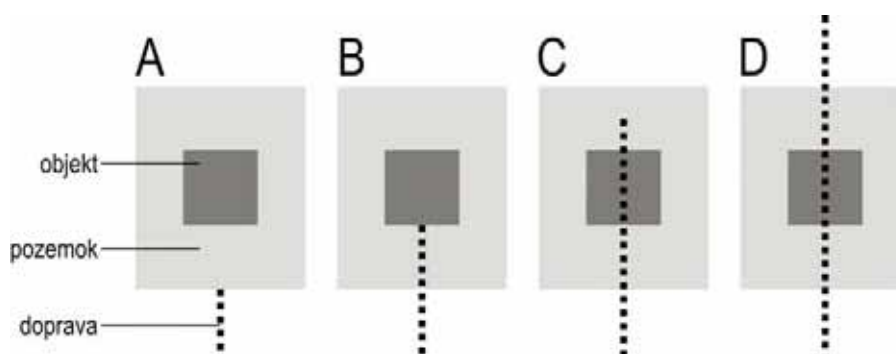


schéma 2: dopravné napojenie NKP – možné situácie

zdroj: vlastná interpretácia

Príklad objektu zo skupiny A:

Rímsko-katolícky kostol sv. Františka z Assisi v Hervartove

popis: Objekt bol postavený koncom 15. storočia a je najstarším a najzachovanejším dreveným kostolom na Slovensku. V roku 2008 spolu s ďalšími siedmimi drevenými kostolmi zapísaný do zoznamu svetového dedičstva UNESCO. Kostol je v exteriéri štýlovo jednotný objekt. Nachádza sa v homogénnom prostredí tradičného typu – je obohnáný hradobným múrom s dvoma vstupmi a v jeho ochrannom pásme sú v blízkom okolí sýpky, ktoré boli tiež vyhlásené za NKP. Príjazdová komunikácia dovoľuje prepravu materiálu a osôb do tesnej blízkosti vstupov do areálu.



obr. 1: kostol sv. Františka z Assisi v Hervartove – opis situácie

zdroj: vlastná schéma, podklad: www.google.sk

obr. 2: kostol sv. Františka z Assisi v Hervartove – druhý vstup do areálu kostola

zdroj: <http://motoride.sk/obrazok.php?ID=6378&wpctx=113> (júl 2013)

charakteristika skupiny objektov a dopravné riešenia ako súčasť návrhu ich obnovy: Vnesenie dopravy do areálov tohto typu by bolo hrubým narušením ich „ducha miesta“, preto nie je prípustné. Odstavnú plochu pre automobily, prípadne autobus je vhodné umiestniť v optimálnej vzdialenosti a v polohe, ktorá vizuálne neprekáža v charakteristických výhľadoch na areál/z areálu.

Príklad objektu zo skupiny B:

Jesenákov kaštieľ v Tomášove

popis: Kaštieľ bol postavený koncom 18. storočia ako dvojpodlažný objekt so suterénom obkolesený parkom, ktorého terén je v časti konfigurovaný meandrujúcim ramenom Malého Dunaja a v odbornej literatúre sa uvádza ako prvý anglický park v strednej Európe. V klasicizme bola k objektu pristavaná kaplnka a dve jednopodlažné dvorové krídla, ktoré boli neskôr nadstavané o jedno podlažie v štýle art deco. [7] Tak vznikla súčasná hmota objektu s pôdorysom v tvare písmena U. Kaštieľ sa nachádza na okraji zastavaného územia obce v homogénnom prostredí tradičného typu. Areál je na dvoch miestach napojený na Mierovú ulicu, ktorá spája obec Tomášov s cestou č. 572. Vnútroareálová komunikácia dovoľuje prízjazd automobilov priamo k hlavnému vchodu do objektu a sú na ňu napojené dve záchytné parkoviská umiestnené v okrajových polohách. Dopravný systém pokračuje v parku zjazdovými chodníkmi.



obr. 3: kaštieľ Tomášov - situácia

zdroj: vlastná schéma, podklad: www.google.sk



obr. 4: kaštieľ Tomášov – vnútroareálová prízjazdová komunikácia k objektu

zdroj: foto archív autorky

obr. 5: kaštieľ Tomášov – hlavný vstup do objektu priamo napojený
na vnútroareálovú príjazdovú komunikáciu

zdroj: foto archív autorky

charakteristika skupiny objektov a dopravné riešenia ako súčasť návrhu ich obnovy: Objekty v tejto skupine mali už v dobe svojho vzniku vnútroareálovú dopravu a hospodárske objekty s tým súvisiace. Preto je možné počítať s touto skutočnosťou pri návrhu obnovy. Ak sú zachované pôvodné trasovania zjazdových komunikácií, je vhodné ich rešpektovať. Ak nie, prípadne to súčasná situácia nedovoľuje, je vhodné dodržať historické kompozičné princípy dopravy aspoň v kontakte s objektom. Odstavné plochy je nutné situovať do pohľadovo najmenej exponovaných miest v logickej nadväznosti na dispozično-prevádzkové vzťahy v areáli.

Príklad objektu zo skupiny C:

Župný dom v Trenčíne

popis: Pôvodný palác Iľešháziavcov zo 17. storočia bol v rokoch 1760 – 1764 upravený do neskorobarokovej podoby nadstavaním pôvodného štvorkrídlového pôdorysu, vstavbou prejazdovej siene a schodiska. Objekt potom slúžil ako sídlo župných úradov a dnes je sídlom Trenčianskeho múzea. Okrem expozície je v ňom aj polyfunkčný priestor pre aktivity spojené s kultúrnym a umeleckým životom mesta. [8] Nachádza sa pod Trenčianskym hradom na východnom konci Mierového námestia v zmiešanom prostredí, ktoré pôsobí homogénne. V súčasnosti čaká na pamiatkovú obnovu.



obr. 6 - 8: župný dom v Trenčíne – čelná fasáda, prejazd, vnútorný dvor

zdroj: foto archív autorky

charakteristika skupiny objektov a dopravné riešenia ako súčasť návrhu ich obnovy: Objekty v skupine C majú na fasáde vstupný portál pre vjazd do objektu, alebo do vnútorného dvora/átria. Ak je pozemok taký dlhý, že je možné napojiť ho súčasne na dve paralelné ulice/ulicu a námestie, môže byť prejazdový. Patria sem meštianske domy, mestské paláce, vinohradnícke domy,... Doprava ovplyvňuje pôdorysné usporiadanie týchto objektov na pozemku, aj ich dispozično-prevádzkové riešenie. Pre zachovanie „ducha miesta“ týchto objektov je to pri návrhu obnovy vhodné akceptovať a ak je to možné, exteriérové priestory nemeniť na interiérové. Rizikom je kompletná premena vnútorných dvorov na parkovacie plochy. Tieto snahy sú hlavne v historických centrách väčších miest, kde je boj o každú plochu pre statickú dopravu. Alternatívou je výstavba podzemnej garáže, ktorá dovoľuje ponechať nádvorie inej funkcii, ale je finančne náročná a deštruktívna pre potenciálne archeologické nálezisko. Vjazd do garáže rampou silne narušuje autenticitu objektu. Ako vhodnejšie sa javí použitie parkovacích zakladačov. Spomínané riešenia sú zdanlivo najkomfortnejšou alternatívou pre užívateľov, ale najviac znehodnocujú historické prostredie. Problém dopravy je nutné riešiť systematicky v rámci urbanizmu mesta formou záchytných parkovísk, parkovacích domov, alebo podzemných garáží na miestach s najmenšou koncentráciou pamiatkových hodnôt, alebo voliť takú funkčnú náplň objektu, ktorá si nevyžaduje neúmernú plochu pre statickú dopravu.



obr. 9 - 12: meštiansky dom na Panenskej ulici v Bratislave
statická doprava riešená formou podzemnej garáže s rampou
zdroj: foto archív autorky

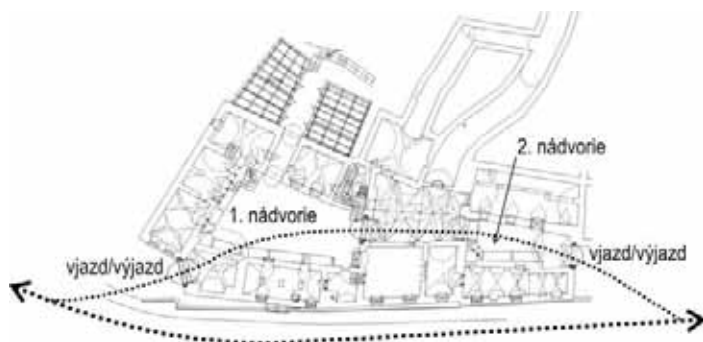


obr. 13 - 15: meštiansky dom na Panenskej ulici v Bratislave
statická doprava riešená formou novostavby garáže vo vnútornom dvore
zdroj: foto archív autorky

Príklad objektu zo skupiny D:

Hellov dom v Banskej Štiavnici

popis: Meštiansky dom je charakteristickým reprezentantom slohovo vrstvených objektov so stredovekým jadrom. Situovaný je na diaľkovej historickej komunikačnej osi mesta Banská Štiavnica smerom na severovýchod Slovenska. Jeho poloha ho predurčila na funkciu poštovej stanice a zájazdného hostinca s prepriahacou stanicou (jeho pôvodná funkcia bola obytná a hospodárska, obsahuje aj banícke dielo). [9] Z hlavnej cesty je objekt dopravne napojený „cestným náhonom“, ktorý prechádza v objekte cez dve nádvorie – renesančné a barokové. Objekt sa nachádza v homogénnej štruktúre tradičného typu, v súčasnosti čaká na pamiatkovú obnovu.



obr. 16: Hellov dom – dopravné napojenie objektu na dopravnú komunikáciu
zdroj: vlastná schéma, podklad: zameranie súčasného stavu (spracovali študenti FA STU)

obr. 17: Hellov dom – vjazd (súčasný stav)

zdroj: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hellov_dom_-_Bansk%C3%A1_%C5%A0tiavnica_-_2013.JPG (júl 2014)

charakteristika skupiny objektov a dopravné riešenia ako súčasť návrhu ich obnovy: Objekty v tejto skupine možno rozdeliť do dvoch podskupín. V prvej sú tie, ktoré majú okrem dopravnej aj inú funkciu. Tá s ňou ale väčšinou úzko súvisí: sklady, depá, stanice, prepriahacie stanice, vstupné brány do hradných areálov, vstupné brány mestských opevnení, v ojedinelých prípadoch aj objekty s podjazdom, ktorý nijako neovplyvňuje ich funkčnú náplň. Sem je možné zaradiť aj Hellov dom. Doprava je súčasťou



„ducha miesta“ týchto objektov. Ak nie je možné kvôli pamiatkovým hodnotám, statike objektu, alebo iným dôvodom používať v týchto priestoroch pôvodné alebo súčasné dopravné prostriedky, je v nich vhodné iným spôsobom nechať plynúť pohyb osôb, vecí, alebo informácií. Ak je to možné, všetky priestory, ktoré boli pôvodne exteriérovými priestormi (podbránia, prejazdy,...), by nimi mali zostať (ak metodik KPÚ neurčí inak). Do druhej podskupiny patria tie objekty, ktoré vznikli len z dôvodu dopravy – dopravné stavby. Pri ich využití súčasnými dopravnými prostriedkami treba dbať na ich statické zaťaženie – voliť taký druh dopravných prostriedkov a takú intenzitu premávky, aby sa pamiatkové hodnoty týchto objektov neznehodnotili.

Záver

Pri návrhu obnovy NKP sa architekt vždy stretne s pôvodnými prvkami (existujúcimi/zaniknutými) súvisiacimi s dopravou, ktoré sú buď priamo súčasťou objektu, alebo jeho blízkeho okolia. Nejde o novú problematiku, na ktorú sa viaže iba použitie novotvarov. Tento efekt spôsobuje už spomínaný vývoj dopravných prostriedkov a veľké nároky na tradičné štruktúry splniť všetky štandardy súčasnej doby. Situáciu je nutné riešiť plošne v urbanistickom meradle racionálnym zhodnotením toho, aké nároky sú schopné tradičné štruktúry splniť tak, aby nedochádzalo k narušeniu ich pamiatkových hodnôt.

Odkazy, citácie, použitá literatúra

- [1] Zákon NR SR č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu, § 2 Základné pojmy (2)
- [2] Slovník slovenského jazyka. prístupné na: http://www.juls.savba.sk/ssj_peciar.html (jún 2014)
- [3] Krátky slovník slovenského jazyka. Bratislava: Veda 2003. ISBN 80-224-0750-X 985 s.
- [4] Finka, Maroš a kol.: Architektonická kompozícia. Bratislava, Edícia teórie architektúry a urbanizmu Katedry humanistiky a teórie architektúry a urbanizmu Fakulty architektúry STU, 1994. s. 13
- [5] Finka, Maroš a kol.: Architektonická kompozícia. Bratislava, Edícia teórie architektúry a urbanizmu Katedry humanistiky a teórie architektúry a urbanizmu Fakulty architektúry STU, 1994. s. 12 -13
- [6] Finka, Maroš a kol.: Architektonická kompozícia. Bratislava, Edícia teórie architektúry a urbanizmu Katedry humanistiky a teórie architektúry a urbanizmu Fakulty architektúry STU, 1994. s. 28
- [7] voľné spracovanie podľa: Lenart, Jozef: Obnova kaštieľa v Tomášove. prístupné na: <http://www.hotelkastiel.sk/images/uploads/ClanokPamiatky.pdf> (júl 2014)
- [8] voľné spracovanie podľa: Župný dom. dostupné na: <http://www.trencin.sk/12457> (júl 2014)
- [9] voľné spracovanie podľa: Kvasnicová, Magdaléna: Akademická 8, Banská Štiavnica, doplňujúci architektonicko-historický výskum. Bratislava, júl 2010.

Ing. arch. Silvia PETRÁŠOVÁ
Ústav ekologickej a experimentálnej architektúry
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
e-mail: gnosiska@gmail.com
tel.: 0904 927 396

Ing. arch. Jana ONUFRÁKOVÁ

Krajský pamiatkový úrad Prešov

Funkčné využitie plôch národných kultúrnych pamiatok a pamiatkových území pre statickú dopravu

Abstrakt: Príspevok má za cieľ poukázať na problematiku riešenia a využívania plôch pre statickú dopravu v pamiatkových územiach a vychádza z reálnych skutočností vyskytujúcich sa v pamiatkových územiach v Prešovskom kraji.

Kľúčové pojmy: parkovisko, odstavné státie, dočasnosť, státie na vlastnom pozemku, rušivosť, nekonceptnosť, využitie plôch po zaniknutých stavbách

Ideálnym riešením statickej dopravy v pamiatkových územiach je dostatočný počet parkovacích miest v upravenom uličnom interiéri (foto č. 1), na vyhradených parkoviskách, ktoré sú v súlade s prezentáciou historickej urbanistickej štruktúry (foto č. 2) a v objektoch s tým, že nenarúšajú ich pamiatkové hodnoty (foto č. 3). Tento ideálny stav však nie je stále realitou, keďže mnohé pamiatkové územia (hlavne centrálné mestské zóny), vykazujú nedostatok parkovacích miest vzhľadom na historicky fixovanú zástavbu, resp. požiadavky na parkovanie sú inde ako na vyhradených miestach.

V prielukách uličných domoradií, ktoré vznikli po zániku alebo asanácii pôvodného, spravidla historického objektu, sa funkcia parkovania prirodzene ponúka. Vzniká nespevnená plocha dočasného odstavného státia (foto č. 4), nie parkovisko v zmysle technickej normy (požiadavky na spevnenie, odvodnenie, odlučovač ropných látok a pod.). Takéto využitie parcely môže byť pre vlastníka ekonomicky zaujímavé, ak je parkovanie platené a on navyše nemá prostriedky alebo záujem o opätovné zastavanie parcely. Takto môže vyvstať požiadavka na zafixovanie tejto funkcie na dlhší čas, čo je problematické z hľadiska „provizórneho“ riešenia priestoru (foto č. 5 a 6) aj z hľadiska rešpektovania historického urbanizmu, keďže cieľom (hoci aj dlhodobým) je zastavanie prieluk (foto č. 7). Ak je požiadavkou vlastníka vymedzenie parcely, vzniká polemika, aké oplotenie alebo múr s bránou je najprimeranejšou náhradou „chýbajúcej“ fasády v domoradií.



obr. 1: Bardejov, Stöcklova ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 2: Prešov, Jarková ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 3: Hniezdne, meštiansky dom
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 4: Prešov, Slovenská ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 5: Prešov, Slovenská ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 6: Sabinov, Ružová ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 7: Prešov, Jarková ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov

- Požiadavka vlastníkov na parkovanie v prejazde historických objektov vyplýva z viacerých príčin:
- ak parkovanie na ulici pred objektom nie je možné
 - ak je parkovanie na ulici možné, ale problematické z hľadiska jej šírkových parametrov, sklonu (foto č. 8), prevádzky a pod.

- a ak navyše nie je možný prístup vozidlom do dvora objektu.

Ak je šírkový parameter prejazdu a vstupnej brány dostatočný, je potrebné vyriešiť iba typ a architektonický výraz výplne vjazdu. Ak by kvôli parkovaniu v objekte bolo treba upraviť vnútorný priestor aj šírku vjazdu, vzniká otázka prípustnosti takéhoto riešenia. Pri NKP by takéto riešenia boli zásahom do hmotnej podstaty objektu a častokrát narušením architektonického členenia fasády. Zväčšený otvor mení proporčnosť fasády a tým aj jej výraz. Pri takýchto požiadavkách KPÚ zvažuje mieru narušenia pamiatkových hodnôt objektu (či už NKP alebo nehnuteľnosti v pamiatkovom území).

Pri zvažovaní prípustnosti a rozsahu parkovacích miest v novostavbe odpadá problém narušenia hmotnej podstaty historického objektu. Ak KPÚ schváli v pamiatkovom území výstavbu (alebo rekonštrukciu) objektu väčšieho pôdorysného obsahu a objemu, vzniknú (aj v závislosti od funkcie) nároky na primeraný počet parkovacích miest. Stavebné úrady resp. útvary hlavného architekta vyžadujú parkovanie na vlastnom pozemku. Spomínané veľké objekty väčšinou riešia parkovanie v rámci podzemných podlaží (foto č. 9), úlohou pre projektanta a KPÚ (z hľadiska ochrany pamiatkového fondu) zostáva len optimálne technické a architektonické riešenie vjazdov. Pri menších novostavbách je potrebné zvládnuť mierku fasády v súvislosti s vjazdom, aby účelovosť objektu nebola neprimerane zdôraznená na úkor „tradičnej estetiky“.



obr. 8: Bardejov, Veterná ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 9: Prešov, Kmeťovo stromoradie
zdroj: archív KPÚ Prešov

Parkovanie na historicky vymedzených nádvoriach a dvoroch je prípustné a žiaduce, ak táto funkcia nekoliduje s inou historickou funkciou (foto č. 10) a ak je v súlade s pamiatkovými hodnotami územia zabezpečený vjazd, výjazd, vymedzenie parcely a pod. Zostáva už len doriešiť vhodnú úpravu povrchu parkovacích plôch.

Osobitným fenoménom sú požiadavky na vytvorenie parkovísk na plochách, ktoré podľa usmernení KPÚ nie je prípustné zastavať budovami, predovšetkým na plochách hradobných priekop.

Problematickou sa môže stať požiadavka investora na vytvorenie parkoviska príliš veľkého rozsahu. Záchytné parkovisko pre autobusy a značný počet osobných áut môže byť koncepčným a ekonomicky výhodným riešením pre investora aj pre urbanisticky intenzívne využitý priestor CMZ, ale z hľadiska ochrany pamiatkového územia by táto nepôvodná funkcia v príliš veľkom rozsahu mohla byť negatívnym faktorom pre jeho prezentáciu (požiadavka v hradobnej priekope v Bardejove - foto č. 11).

Ďalším možným problémom pre situovanie parkoviska v hradobnej priekope je požiadavka KPÚ na rešpektovanie pôvodnej konfigurácie terénu t. j. zníženej nivelety oproti okolitej úrovni terénu

(požiadavka v hradobnej priekope v Prešove - foto č. 12). Vzniká otázka optimálneho riešenia vjazdových rámp a hlavne možný problém s odtekaním zrážkovej vody pri privalových dažďoch.



obr. 10: Prešov, Hlavná 103, dvor z Jarkovej ul.
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 11: Bardejov, ul. Dlhý rad, hradobná priekopa
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 12: Prešov, hradobná priekopa medzi ulicami Baštová a Okružná
zdroj: archív KPÚ Prešov

Ďalším špecifikom je dedičstvo z minulosti t. j. existencia garáží v pozíciách, ktoré sú v rozpore s historickým urbanizmom (Sabinov, garáže za dvorovými traktami domov na severnej strane Námestia slobody - *foto č. 13 a 14*). Tieto stavby v území existujú, využívajú sa, vlastníkom vyhovuje, že ich majú v dochádzkovej vzdialenosti a vozidlo je chránené, takže neexistuje dôvod na ich odstránenie alebo nahradenie (okrem ochrany pamiatkového fondu). Estetizácia týchto objektov je pomerne problematická, keďže ich rušivosť v pamiatkovom území vyplýva už z nekonceptčnosti ich situovania.

Nedostatok parkovacích miest v pamiatkových územiach by teoreticky mohli riešiť parkovacie domy. Rozsiahle objekty s takouto funkciou by však mohli územie znehodnotiť nevhodným architektonickým výrazom vyplývajúcim už z účelu ich využitia (takýto zámer v Prešove medzi ulicami Konštantínova, Metodova a Slovenská nebol schválený – zostal v pozícii parkoviska - *foto č. 15*). Riešenie parkovacích domov na menších pôdorysoch nie je technicky možné vzhľadom na požadované prejazdne šírky, polomery otáčania a pod. resp. je to pre investora nerentabilné.



obr. 13: Garáže za dvorovými traktami z Námestia slobody
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 14: Sabinov, garáže za dvorovými traktami domov z Námestia slobody
zdroj: archív KPÚ Prešov



obr. 15: Prešov, parkovisko medzi ulicami Konštantínova, Metodova a Slovenská
zdroj: archív KPÚ Prešov

Ing. arch. Jana ONUFRÁKOVÁ
Krajský pamiatkový úrad Prešov
Hlavná 115
080 01 Prešov
e-mail: jana.onufrakova@pamiatky.gov.sk
tel.: 051/2452 822



doc. Ing. Eva KRÁĽOVÁ, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Ing. arch. Ivana LISICKÁ

Ústav manažmentu STU, Bratislava

Koncepčné navrhovanie edukačných turistických trás v historických centrách

Abstrakt: Organizácia edukačných turistických trás v historických centrách – zvlášť v lokalitách so špecifických ochranným režimom z hľadiska ochrany kultúrnych hodnôt objektov a prostredia – predstavuje jednu z vážnych úloh manažmentu chráneného územia, a to aj vo vzťahu k riešeniu dopravnej situácie v danej lokalite. Podľa skúseností z praxe sa jednotlivé problémové okruhy riešia izolovane – bez preventívneho skúmania vzájomného spolupôsobenia. Na príklade vybraných konkrétnych situácií príspevok poukazuje na dôležitosť programovej medziodborovej kooperácie pri navrhovaní edukačných trás v rámci komplexného riešenia dopravnej štruktúry v chránenom území a jej prevádzky.

Kľúčové pojmy: edukačné turistické trasy, náučný chodník, informačný systém sídla, ochrana pamiatok, chránené územie

Úvod

Navrhovanie edukačných trás v historických centrách a v lokalitách s ochranným režimom kultúrnych pamiatok je problematika, ktorá tvorí neoddeliteľnú súčasť ich koncepčného i praktického manažmentu. Sémantická analýza termínu jasne vyjadruje jeho obsahový význam i praktické poslanie aktivít vykonávaných v jeho rámci: *edukácia* – výchova, vzdelávanie [1], [2]. *koncepcia* – myšlienková osnova, spôsob poňatia [3], [4], *trasa* – vytýčený smer, dráha, cesta, spojenie medzi východiskovým a cieľovým miestom, [5], [6]. Má to byť teda *zámerne vytýčená dráha* medzi zvolenými bodmi (východiskovým a cieľovým) v danej lokalite. *Zámerom vytýčenia* takejto dráhy *je verejný záujem o spropagovanie, prezentáciu (sprístupnenie a predstavenie) a interpretáciu (vysvetlenie) kvalít alebo iných vlastností a atribútov, ktoré obsahujú objekty a priestory nachádzajúce sa na tejto dráhe alebo v jej bezprostrednom okolí a zdôvodnenie prečo sú tieto pamätihodné*. Návštevníci pohybujúci sa po tejto dráhe teda majú možnosť získať poznatky a vysvetlenia o objektoch a priestoroch, o ich historických alebo umeleckých hodnotách, pre ktoré ich spoločnosť chráni i o spôsoboch, ako sa realizuje ich ochrana.

Turistické edukačné trasy predstavujú špecifický druh dopravno-komunikačnej trasy pre návštevníkov danej lokality i miestnych užívateľov. Ako také sú neoddeliteľnou súčasťou lokálneho dopravného systému. S ohľadom na ich primárnu funkciu – sprostredkovanie poznania a výchovné pôsobenie na používateľov tejto trasy – dopravno-komunikačné a technické riešenie týchto trás by sa malo podriaďovať primárnemu pôsobeniu pamiatkových hodnôt a vhodne ho podporovať.

Charakteristika problému

Cieľom ochrany pamiatok i celého systému starostlivosti o architektonické pamiatky je ich dlhodobé udržanie v dobrom stave tak, aby ich jedinečné charakteristiky a hodnoty zostali dlhodobo autentické, t.j. pôvodné. Medzinárodne získané skúsenosti potvrdzujú, že ochrana pamiatok je len vtedy účinná, ak pamiatka plní aktívnu funkciu v živote súčasnej spoločnosti [7, str. 10]



Užívatelia a návštevníci pamiatok a historických súborov (spravidla podvedome) vnímajú, aj oceňujú ich spoločensky uznávané hodnoty. No nie vždy poznajú ich pamiatkový význam, zriedka rozumejú kontextom a podmieňujúcim súvislostiam. Sprostredkovanie týchto informácií, ich sprístupnenie a interpretácia obsahu i kontextov – to je funkcia edukačná. Nou sa napĺňa jedno zo základných ľudských práv – právo na poznanie a získavanie informácií, ona zvyšuje efektívnosť vkladov, znásobuje užívateľský potenciál. V opačnom prípade – pri absencii alebo minimalizácii uplatnenia edukačnej funkcie – užívatelia (majitelia, správcovia, návštevníci pamiatkových objektov a súborov) nepoznávajú významy a súvislosti, do nich alebo do ich prostredia často zasiahnu – chcú ich „vylepšiť“, znásobiť. V dobrom úmysle ich však, nechtiac, vážne poškodia. Preto je potrebné „umelecké a historické posolstvá v ňom obsiahnuté objasniť“, a to bez straty autenticity a účelu pamiatky [8].

Aby sa vzťah oboch fenoménov harmonizoval, je potrebné postupovať systémovo (skúmajúc a rešpektujúc vzájomné interakcie i dopady) a koncepčne (podľa vopred systémovo stanovených kritérií). Príklady a prípadové štúdie predstavené v tomto príspevku sú prevažne z území a lokalít zapísaných do Zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva. Zásady a spôsoby ich riešenia sú použiteľné a môžu byť inšpiráciou aj pre ostatné pamiatky a historické architektonické súbory.

Teoretické východiská

Kľúčovým faktorom pri regenerácii a revitalizácii historických centier je uvedomenie si a zodpovedanie otázky: *načo sú edukačné trasy v historických architektonických súboroch?*

Takto postavenú otázku odborná literatúra nesleduje a nespracúva, a to v žiadnej z dotknutých oblastí – teda v ochrane a obnove pamiatok, v teórii i realizácii verejnej správy, v územnom aj priestorovom plánovaní, i v manažmente cestovného ruchu,

Najbližšie sa k tejto otázke – ako k problému hodnému riešenia, vyjadruje *Charta kultúrneho turizmu* – zabezpečovanie turizmu v lokalitách s pamiatkami (Mexico, 1999) [3]. Využívajúc medzinárodné skúsenosti z mnohých krajín formuluje 6 princípov, ktorých uplatnením možno eliminovať alebo aspoň minimalizovať konfliktné strety v územiach s chránenými pamiatkami. Vo formulácii princípu 3 vyslovene uvádza: „V záujme obmedzenia dopadov (pohybu a tokov návštevníkov – dopln. EK) na integritu a hmotnú podstatu lokality, jej prírodného a kultúrneho charakteru môžu byť potrebné špeciálne okružné trasy.“ Edukačný obsah týchto trás sa prízvukuje v ďalších princípoch, ktoré sa zameriavajú na sprostredkovanie informácií o dedičstve, ich obsahovej stránke i mediálnom spracovaní. Vo viacerých princípoch sa zdôrazňuje nevyhnutnosť programovej a plánovej prípravy týchto trás, ako aj aktivít na ne viazaných (princíp 2 – Vzťah medzi miestami s pamiatkami a turizmom, princíp 3 – Plánovanie turizmu do lokalít s pamiatkami, princíp 5 – Turistické aktivity a ochrana kultúrneho dedičstva). Charta bola reakciou medzinárodného spoločenstva na krátko predtým kampaňovite propagované najvýznamnejšie pamiatkové lokality, kde v dôsledku nadmerného neregulovaného prílevu návštevníkov dochádzalo k poškodeniu pamiatkových objektov alebo ich prostredia a k obťažovaniu domáceho obyvateľstva. Charta mala v čase svojho vydania pomerne silnú propagáciu aj odbornú odozvu. V našich podmienkach sa však nepremietla ani do metodických usmernení, ani do legislatívnej či normotvornej sféry upravujúcej aktivity dotknutých sektorov.

Praktické skúsenosti

Kým v teoretickej spisbe sa navrhovaniu edukačných trás v pamiatkovo chránených územiach pozornosť nevenovala, prax bola živšia a niekoľko náučných trás zrealizovala. Podnetnou výzvou bolo budovanie múzeí ľudovej architektúry v prírode (ľudovo: tzv. skanzenov) od 2. polovice 20. storočia. Budovali sa ako krajné riešenie na zachovanie hufne zanikajúcich objektov ľudovej architektúry v dôsledku rýchlo napredujúcej industrializácie výroby (a zvlášť stavebníctva).

Preto nevyužívané a vo svojom pôvodnom prostredí už ohrozené objekty sa prenášali a inštalovali v muzeálnych expozíciách ľudovej architektúry v prírode vo viacerých regiónoch Slovenska. Spolu s prípravou inštalácie objektov a ich doplnkovej expozície sa programovo pripravoval aj informačný a edukačný program pre návštevníkov týchto múzeí. Jeho základnou kostrou bola prehliadková trasa.



Bolo možné prejsť ju individuálne, alebo so sprievodcom. Spravidla obsahovala aj ďalšiu vybavenosť pre návštevníkov – sanitárne a hygienické zariadenie, miesta na oddych, uvoľnenie pre pohľadové kužely na charakteristické pamiatky alebo zaujímavé či identifikačné výhľady, miesta a priestory na individuálne i skupinové občerstvenie, zariadenia na zber a odpratávanie odpadkov. Dopravné riešenie týchto trás nepredstavovalo problém: samotná prehliadková trasa bola len pre peších, parkovisko pre dopravné prostriedky sa umiestnilo v blízkosti vstupu do areálu.

Skúsenosť z týchto edukačných trás sa preniesla do budovania tematických náučných chodníkov v chránených alebo inak zaujímavých prírodných územiach. Forma náučných chodníkov sa využívala na osvetu o lokálnej faune a flóre, o geologickej skladbe prostredia alebo o iných prírodných zaujímavostiach, ich vzniku i potrebe ochrany. Iniciátormi chodníkov boli spravidla odborníci na ochranu prírody. Na trasovanie chodníkov sa využívali zachované a dlhodobo (tradične) využívané lokálne chodníky, ktoré sa doplnili edukačno-informačnými tabuľami a orientačnými znakmi. Miesta na oddych sa lokalizovali do miest s výhľadom. Hygienická vybavenosť bývala umiestnená vo východzíach alebo na križujúcich sa miestach chodníkov spravidla spolu s komerčnou vybavenosťou občerstvenia, niekedy aj ďalšej turistickej vybavenosti. Ich dostupnosť bola na trase označená v rámci orientačných prvkov. Samotné navrhovanie edukačných trás a ich vybavenosti vychádzalo zo skúseností turistických klubov a turistických značkárov. Dopĺňali ich odborné vstupy špecialistov na konkrétne propagovaný fakt nachádzajúci sa v danom území. Navrhovanie a trasovanie edukačných turistických trás nebolo predmetom povinných súčastí územnoplánovacej alebo priestorovo-plánovacej dokumentácie lokalít ani regiónov. Formálne, materiálové aj architektonické riešenie vychádzalo z dostupných možností, lokálnych tradícií a často sa zabezpečovalo svojpomocne. Budovanie náučných chodníkov v prírode dosiaľ pokračuje, ich realizácia je profesionalizovaná, podporovaná z účelových fondov rezortu životného prostredia.

Primárnym zmyslom týchto edukačných trás bolo sprostredkovať poznanie o lokálnom fenoméne návštevníkom, pre ktorých to bol doplnkový bonus návštevy / turistickej vychádzky. Takto koncipované edukačné trasy nemali ambíciu predlžovať, alebo inak ovplyvňovať pobytový program návštevníkov.

Od začiatku 90. rokov sa v medzinárodnom meradle začala propagovať reťazová návštevnosť tematicky príbuzných zaujímavostí – tzv. *Heritage trails* – trás po stopách dedičstva. V podstate išlo o inovatívny „produkt“ organizátorov cestovného ruchu v záujme predĺženia pobytu návštevníkov v jednej lokalite a získania vyššieho komerčného efektu. Tak začali vznikať trasy, ktoré inšpirovali návštevníkov k sieťovo (obsahovo, tematicky, organizačne a pod) previazanej postupnej návšteve viacerých lokalít spravidla k jednej téme. Išlo o „odovzdávanie“ si hosťa medzi viacerými zariadeniami cestovného ruchu s konečným efektom – aby sa dlhšie zdržal v lokalite / regióne, alebo sa doň vracal za variantne sa rozširujúcimi zážitkami. Tak vznikli dnes vo verejnosti už známe a obľúbené tzv. vínne cesty, spojené s poznávaním a ochutnávkou najmä lokálnej gastronomickej produkcie. Na rovnakom princípe poznávania jednej tematickej produkcie alebo kultúrneho fenoménu vznikli trasy „železná cesta“, „hodvábná cesta“, „gotická cesta“, „jantárová cesta“ a ďalšie. Mali umožniť komplexnú prezentáciu sledovaného tematického faktu, jeho príčin, prejavov aj dôsledkov na život a produkciu našich predkov v území, vplyv na ich životné spôsoby a tradície. Šlo o kombináciu prezentácie pamiatok, tematických kultúrnych podujatí, expozícií a aktivít s komerčnými podujatiami a službami cestovného ruchu tak, aby návštevník tejto trasy získal (prehľbil si) poznanie sledovaného faktu prostredníctvom zážitkov. Navrhovanie a realizácia takejto trasy je viac aktivitou manažérsko-komerčnou, než architektonickou alebo dopravnou. Pravdaže, riešenie dopravných situácií na trase je nevyhnutné a priestor na uplatnenie má aj architekt pri navrhovaní vybavenosti trasy.

V našom prostredí je viacero ciest, ktoré vznikli ako takéto turistické trasy, napr. Malokarpatská vínná cesta, už spomínané Jantárová cesta, Gotická cesta prechádzajúca regiónmi Spiša a Gemera, alebo Magna Via – trasa kopírujúca oficiálnu poštovú trasu medzi Viedňou a sedmohradským Sibiu z čias osmanskej okupácie Uhorska. Tieto trasy sa organizačne inštitucionalizovali formou dobrovoľných občianskych združení, no svojimi aktivitami ani špecifickou vybavenosťou sa v povedomí verejnosti nepresadili. Aktívne sa prejavuje Malokarpatská vínná cesta – tá sa však primárne venuje komerčným

aktivitám prezentácie svojich vinárskych produktov tak, že ju nemožno považovať za turistickú edukačnú trasu.

Ďalšie trasy vyznačené na mapách i identifikačnými znakmi v rozsiahlych častiach krajinného prostredia Slovenska sú trasy pre pešiu turistiku Cesta hrdinov SNP prechádzajúca v hrebeňovej polohe viacerými našimi pohoriami od Bratislavy až po Dukelský priesmyk, alebo Karpatská drevená cesta lokalizovaná v regiónoch východného Slovenska (zahŕňa gréckokatolícke chrámy týchto regiónov) [9]. Týmto trasám však chýba vyššia vybavenosť turistickými službami i edukačnými aktivitami, takže ich tiež nemožno vnímať ako turistické edukačné trasy.



obr. 1. Zubačková jednokoľajná trať na prepravu nákladov v neprejazdnom reliéfe Národného parku Cinque Terre v Taliansku – účinné technické riešenie šetrné k chránenému prostrediu.

zdroj: foto archív doc. Ing. Pavla Otepku, PhD.

Za *inšpiratívny príklad* riešenia otázky zámerného koncepčného navrhovania edukačných turistických trás v chránenom území bol medzinárodný výskumno-návrhový projekt *From Smart History towards common European Heritage by preservation model of Cinque Terre National Park, Italy* [10] (*Od podnetnej histórie k spoločnému európskemu dedičstvu prostredníctvom ochranárskeho modelu Národného parku Cinque Terre, Taliansko*) realizovaný v rámci európskeho programu Culture v rokoch 2004-5 (obr. 1). Cieľom projektu bolo Navrhnuť model aktívnej ochrany a využívania kultúrneho a prírodného dedičstva Národného parku Cinque Terre v záujme zvýšenia kvality života jeho obyvateľov, prostredníctvom rozvoja udržateľného turizmu, pomocou precizovaného informačného systému, na príklade systémovej organizácie siete náučných chodníkov.

Podmienkou realizácie projektu bola aktívna transdisciplinárna spolupráca odborníkov z oblasti cestovného ruchu, informačných technológií, agroturizmu, lesného hospodárstva, architektúry a urbanizmu. V polohe konzultačných profesií boli predstavitelia verejnej správy, ochrany prírody, ochrany pamiatok, dopravy a rybolovu. Koncepcia zachovania unikátnych kultúrnych (antropo-ekologických) hodnôt územia Národného parku Cinque Terre prijatá po zápise územia do Zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO, sformulovala jeho nové poslanie (misiu) ako *edukatívnu funkciu nadnárodnej úrovne prostredníctvom špecializovaného cestovného ruchu*. Špecializáciou cestovného ruchu bola práve edukačná funkcia – poznávanie výsledkov historického vývoja tohto územia a prenos skúseností z ochrany dedičstva a jeho nového ekonomického aj sociálneho využívania. Tomu sa následne podriaďovali všetky zásahy (investičné legislatívne) pripravované a realizované v súlade s programom rozvoja národného parku, jeho osád a mestečiek.



V rámci urbanizačných a architektonických zásahov významovú prioritu dostala sieť existujúcich chodníkov skracujúcich prístup k vzdialenejším polohám. Ich prostredníctvom „rozpúšťajú“ návalové toky turistov do prostredia mimo hlavných komunikačných trás. Takto rozvetvená sieť umožnila početne aj obsahovo obohatiť zážitky návštevníkov – rozšírila škálu predstavovaných faktov, návštevníci získali priestor na intenzívnejšie vnímanie súvislostí, bolo možné im ponúknuť viac služieb a zážitkov. Inšpiratívnym prvkom realizácie edukačnej funkcie bolo nenásilné sprostredkovanie informácií o jednotlivých fenoménoch. Na mieste výskytu zaujímavosti bola osadená tabuľka veľkosti cca 15x15 cm s piktogramom znázorňujúcim druh pamätihodnosti. Viac informácií návštevník získal z informačných letáčikov k jednotlivým náučným trasám, alebo si ich stiahol z internetu.

Úpravy takto organizovaných trás a priestorov boli projektované profesionálnymi architektmi pod dohľadom pamiatkovej služby a vedenia národného parku. Výsledkom transdisciplinárnej kooperácie zúčastnených subjektov vzniklo prostredie dodržiajúce charakteristickú identitu jednotlivých lokalít aj ich ekologické princípy, a to napriek rôznorodosti použitých prvkov i odlišnosti jednotlivých sídiel.

Podobne poňaté, aj keď nie natoľko prepracované vznikajú edukačné trasy v zastavanom území historických sídiel už aj u nás. Ako pozitívne príklady možno uviesť turistickú návštevnícku trasu v meste Kežmarok, náučný chodník „História Smokovcov“ vo Vysokých Tatrách, alebo „Banský náučný chodník“ v Španej Doline pri Banskej Bystrici, ktorý sprostredkúva históriu ťažby a spracovanie medenej rudy v lokalite, jej architektonické pamiatky a unikátne technické diela na jej dobývanie.

Perspektívy

Súčasný trendy v cestovnom ruchu smerujú k individualizácii služieb návštevníkom. Rozumie sa tým umožnenie realizácie individuálnych záujmov návštevníka, čo predstavuje aj individuálny záujem o parciálne, často úzko zamerané odborné témy alebo artefakty. Organizácia tematických turistických edukačných trás je jednou z ciest, ako individualizovaným želaniam vyhovieť (umožňuje tiež presnejšie vymedziť cieľové skupiny a na ne účinnejšie orientovať marketing).

Ako bolo naznačené v predošlom, príprava, realizácia a organizácia aktívnej tematickej turistickej trasy je aktivita širokospektrálneho charakteru s transdisciplinárnymi presahmi a intersektorovými dopadmi (efektmi). Požadovaný koncepčný prístup k vytýčeniu a realizácii takejto trasy v chránenom prostredí historických architektonických súborov by mal obsahovať:

- identifikáciu toho, čo chceme prezentovať: vytypovanie objektov – nositeľov hodnôt a autentických informácií, ako identifikačné body trasy
- návrh trasovania spojnice medzi jednotlivými bodmi, možnosť sieťového rozšírenia
- identifikácia nástupných bodov (od rozličných dopravných prostriedkov), uzlových bodov siete, miesta kríženia trás + stanovenie ich poslania v rámci siete a relevantnej vybavenosti (vrátane parkovacích možností pre autá, autobusy, motocykle, bicykle)
- návrh informačného systému trasy, jeho formálne, grafické a materiálové riešenie, návrh lokalizácie po trase
- lokalizácia informačného centra, prípadne aj doplnkových informačných bodov, stanovenie ich vybavenosti
- návrh technickej vybavenosti trasy – materiál a dizajn povrchu, bezpečnostné prvky
- nadväznosť a bezkolízny kontakt s verejnou dopravou, zapojenie rôzne druhy dopravy (MHD, taxi, cyklisti)
- lokalizácia priestorov na oddych, priestory pre detské aktivity
- ďalšia vybavenosť v závislosti od špecifickosti prezentovaného fenoménu alebo lokálnych podmienok.

Na fakulte architektúry STU v rámci riešených výskumných projektov, ročníkových a diplomových prác sa spracovali návrhy edukačných turistických trás pre viaceré lokality na Slovensku, ktoré doteraz svoje kultúrne dedičstvo neprezentovali prostredníctvom komponovanej trasy (Banská Hodruša, Hronsek, Hervartov, Svit, rozšírenie náučného chodníka pre Svätý Jur, Piešťany). Výsledky a skúsenosti budú predstavené v rámci referátu na konferencii Bardkontakt 2014.



Záver

Problematika navrhovania turistických edukačných trás v historických a pamiatkovo chránených súboroch predstavuje komplexný spoločenský problém. Jeho riešenie si vyžaduje aktívnu transdisciplinárnu spoluprácu kolektívu odborníkov na jednotlivé podieľajúce sa faktory, zástupcov verejnej správy i verejnosti, podnikateľských kruhov z oblasti cestovného ruchu, dopravy aj ostatných služieb verejnosti. Je to úloha riešiteľná pomocou procesov a nástrojov operačného výskumu. Jednou z možných ciest je využitie princípu „edukačného polygónu“ s jeho systémovým riadením a vyhodnocovaním [11].

Ukazuje sa, že úspešnému riešeniu tejto problematiky by prospeli cielené výskumné projekty a overovacie štúdie, výsledky ktorých by sa premietli do metodiky ochrany pamiatok i do tvorby územnoplánovacej dokumentácie. Rovnako by sa zámery na vytváranie edukačných turistických trás mali zaradiť do programov sociálneho a hospodárskeho rozvoja i do územných plánov rozvoja sídiel a regiónov.

Odkazy, citácie, použitá literatúra

- [1] Piťová, Mária – Piťo, Vojtech: Slovník cudzích slov. Jazykové vydavateľstvo Mikula, sro, Bratislava 2010. S. 144. ISBN 978-80-88814-74-0.
- [2] Peciar, Štefan (ed.): Slovník slovenského jazyka, I. diel. Vydavateľstvo SAV, Bratislava 1959. S. 360
- [3] Piťová, Mária – Piťo, Vojtech: Slovník cudzích slov, s: 329.
- [4] Peciar, Štefan: Slovník slovenského jazyka, I. diel, s. 729.
- [5] Piťová, Mária – Piťo, Vojtech: Slovník cudzích slov, s: 661.
- [6] Peciar, Štefan: Slovník slovenského jazyka, IV. diel. Vydavateľstvo SAV Bratislava, 1964. S. 561.
- [7] Dvořáková, Viera – Husovská, Ludmila (ed.): Ochrana kultúrneho dedičstva v medzinárodných dokumentoch ICOMOS. 1. diel – Charty a odporúčania. ICOMOS Slovensko, Bratislava 2002. ISBN 80-88855-45-4.
- [8] Smernice pre vzdelávanie a školenie v oblasti zachovávaní pamiatok, súborov a lokalít, bod 3. In: Dvořáková, V. – Husovská, L. (ed.): Ochrana kultúrneho dedičstva v medzinárodných dokumentoch ICOMOS. 3. diel – Charty, smernice, rezolúcie. ICOMOS Slovensko, Bratislava 2003. S. 30.
- [9] Kráľová, Eva (ed.) a kol.: Manažment plán súboru pamiatok Drevené chrámy v slovenskej časti Karpatského oblúka. Úloha podľa Zmluvy o poskytnutí dotácie MK SR. Bratislava – Hervartov, 2011. Dostupné na: http://www.pamiatky.sk/Content/Data/File/unesco/Manazment_Plan_vystup_final.pdf, prevzaté: 5. 8. 2014
- [10] De Naeyer, Andre (ed.): From History towards common European Heritage by preservation model of Cinque Terre National Park, Italy. Joint international project handbook. Parco nazionale delle Cinque Terre, Riomaggiore – Italy, June 2005. Dostupné na: www.smarthistory.it, prevzaté 15. 11. 2007.
- [11] Hain, Vladimír – Kráľová, Eva: Industrial heritage as an educational polygon for development strategies. In: Dorien DeTombe, Cathal Brugha, Gerhard-Wilhelm Weber, Fred Wenstøp (Eds.): 26th European Conference on Operational Research, Book of Abstracts State of the Art Workshop, Volume 27. Rome 2013. S. 13

doc. Ing. Eva KRÁĽOVÁ, PhD.
Ústav dejín a teórie architektúry a obnovy pamiatok
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
e-mail: kralova@fa.stuba.sk

Ing. arch. Ivana LISICKÁ
Ústav manažmentu STU
Vazovova 5, 812 43 Bratislava
e-mail: ivanalisicka@hotmail.com



Ing. arch. Barbora VACHOVÁ

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Analýza použitia metódy kópie pri obnove mostov

Abstrakt: Príspevok sa zaoberá problematikou kópií v obnove pamiatok v súvislosti s dopravnými stavbami. Predstavuje niekoľko mostov obnovených v kópii, zaoberá sa príčinou ich vzniku, spôsobom akým boli realizované.

Kľúčové pojmy: kópia, rekonštrukcia, most

Úvod

Mosty sú strategickým dopravným objektom. Často sú jediným spojovacím prvkom medzi dvoma brehmi, terénnymi hranami či kultúrnymi svetmi, bývajú súčasťou fortifikačných systémov, bývajú hraničnými prechodmi. Kvôli ich strategickému významu sú cieľom pri ozbrojených konfliktoch a vojnách a rovnako často podliehajú katastrofám spojeným hlavne s vodným živlom. Ako komunikačný prvok bývajú historicky súčasťou urbánnej krajiny, v ktorej vyniká nielen ich technické riešenie ale aj umelecké stvárnenie, preto sa stávajú identifikačným prvkom – kultúrnym reprezentantom toho-ktorého mesta. Pokiaľ dôjde k strate takéhoto objektu, ťažko sa hľadá jeho plnohodnotná náhrada.

V nasledujúcom príspevku predstavíme 6 mostov, ktoré boli počas svojej existencie zničené a pri ich obnove bola zvolená metóda kópie[1].

Most Márie Valérie - Štúrovo (Slovensko)

Most cez Dunaj, prepájajúci Ostrihom a Štúrovo, bol vybudovaný v roku 1895. bol pomenovaný podľa najmladšej dcéry rakúsko-uhorského cisára Františka Jozefa[2]. Na vyhotovenie projektov a realizáciu výstavby bol v roku 1893 vypísaný štátny konkurz, miesto mosta bolo vytýčené na kilometri 1718,5 od ústia Dunaja [3]. Most bol hotový 28. 9. 1895.

Pôvodný most mal oceľovú priehradovú konštrukciu tvorenú piatimi poliami o rozpone: 83, 5 – 102,0 – 119,0 – 102,0 – 83, 5 (+16, 2) (v smere Štúrovo – Ostrihom). Mal nitovanú konštrukciu a vozovku z drevených kociek. Železnú konštrukciu mosta vyhotovili v Strojárňach maďarských kráľovských štátnych železníc. Na výstavbu pobrežných opôr a pilierov použili 16 000 m³ vápenca z miestnych zdrojov, 1 000 m³ žuly z Neuhausu a 700 m³ lomového vápenca z lomu Süttő.

Po prvej svetovej vojne sa Dunaj stal hraničnou riekou, preto most uzavreli. Československá posádka dňa 22. júla 1919 odstrelila mostné pole bližšie k štúrovskej strane, čo však neskôr nahradila provizórnou lávkou. V roku 1927 bol vymenený drevený povrch vozovky za železobetónovú dosku a vozovka bola opatrená asfaltovým povrchom. Premávka bola obnovená 1. mája 1927[4].

6. decembra 1944 bol most vyhodенý do vzduchu ustupujúcimi nemeckými vojskami - 3 vnútorné polia boli zničené. Most nebol nasledujúcich 45 rokov z ideologických príčin obnovený ani napriek apélom verejnosti (bol to jediný neobnovený most cez Dunaj), v tomto úseku fungovala iba kompa.

V roku 1990 sa začali rokovania o obnove mosta. V roku 1991 bola založená slovensko-Maďarská komisia na obnovu, do ktorej boli zapojené občianske združenia, inštitúcie, za slovenskú stranu SvF STU v BA[5], za maďarskú stranu projekčná kancelária UVATERV[6] a rezortné ministerstvá. Na realizáciu boli pridelené európske dotácie vo výške 5 miliónov eur pre každú stranu.

Žulové pobrežné podpory boli obnovené do pôvodného stavu. Osvetľovacie telesá boli tiež vyhotovené v pôvodnom tvare. Oceľová konštrukcia je moderná, zvarovaná miesto nitovanej, ale na pohľad pripomína pôvodnú konštrukciu. Vyše storočná, osvedčená konštrukcia bola zrealizovaná pomocou najmodernejšej stavebnej technológie.

11. októbra 2001 bola premávka na Moste Márie Valérie obnovená po desaťmesačných stavebných prácach. [7]



obr. 1: Most Márie Valérie - historická fotografia;

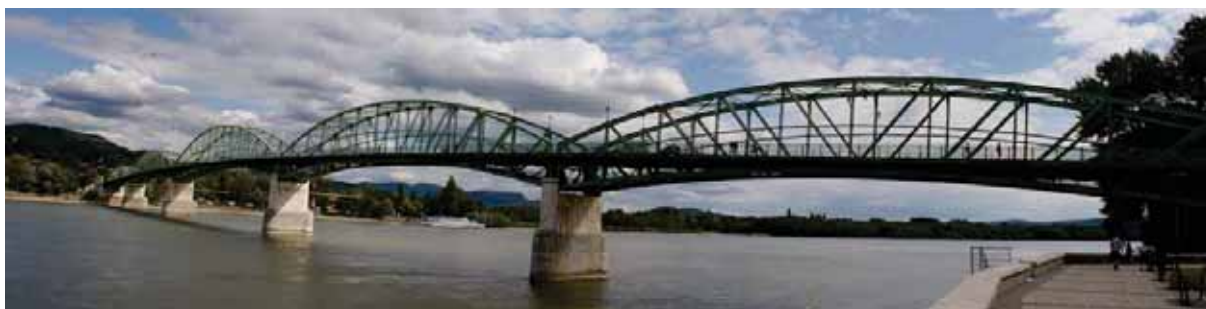
zdroj: [http://lh3.ggpht.com/-](http://lh3.ggpht.com/-1G_UHWrcrcY/UpEcVZC08WI/AAAAAABXal/w7PMCXpj4e4/s640/M%2525C3%2525A1ria%252520Val%2525C3%2525A1ria%252520h%2525C3%2525ADd%252520%25252810%252529.jpg)

1G_UHWrcrcY/UpEcVZC08WI/AAAAAABXal/w7PMCXpj4e4/s640/M%2525C3%2525A1ria%252520Val%2525C3%2525A1ria%252520h%2525C3%2525ADd%252520%25252810%252529.jpg k 31.6.2014



obr.2: Most Márie Valérie - počas rekonštrukcie

zdroj: <http://korkep.sk/files/2010/01/maria-valeria-hid.jpg> k 31.6.2014



obr. 3: Most Márie Valérie - súčasný stav

zdroj: <http://www.panoramio.com/photo/85885231> k 31.6.2014

Hradný most - Nitra (Slovensko)

Barokový most Nitrianskeho hradu je jedinou prístupovou komunikáciou do objektu hradu. Bol postavený na renesančných základoch/pilieroch staršieho padacieho mosta. Súvisí s komplexnou barokovou prestavbou hradu z obdobia medzi rokmi 1750-1780. Podľa najnovších archeologických výskumov mal ešte gotického predchodcu. Objekt sa zachoval v značne pozmenenom výraze – mostné

oblúky boli zamurované z utilitárnych dôvodov, sochy a vázy boli v r. 1989 reštaurované a následne uložené v depozitári.

V roku 2006 bola plánovaná rekonštrukcia mosta, ktorej autorom bol Ing. Peter Arpáš, statický projekt posudzoval Ing. Vladimír Kohút. Ten odporúčal „zvážiť možnosť ponechania (samozrejme po sanácii) pôvodnej nosnej konštrukcie bez novodobých prvkov. V krajnom prípade sa priklonil z ponúkaných alternatív k alternatíve „B“ [8] - t.j. samostatnú železobetónovú dosku, riadne oddilátovanú od zvislých murovaných konštrukcií“ [9] V rámci posudku boli tiež požiadavky na doplňujúci podrobný prieskum zavlhania a zasolenia. Prieskumy preukázali niekoľkonásobné prekročenie salinity a silné narušenie muriva, preto sa po začatí prác a obhliadke skutkového stavu obnaženého muriva prikróčilo k inému - radikálnemu riešeniu.

Preto bola navrhnutá metóda obnovy – kópia mostných oblúkov – pričom piliere budú zachované a odsolené a konštrukcie mostných oblúkov budú znovupostavené tradičnými metódami.

Na základe tohto rozhodnutia z 2.8.2011 bola teda veľká časť mosta zbúraná a následne znovu postavená. Žiaľ, kvalita a remeselné vyhotovenie nového mosta nie je veľmi vhodné, čo sa odráža aj na nedostatkoch, ktoré sa začali objavovať už krátko po realizácii (nadmerná vlhkosť muriva a vyplavovanie vápna atď.). Na moste boli znovu osadené aj kópie sôch svätcov a kamenných váz, ktoré boli dlhé roky deponované. Most má byť omietnutý, táto finálna úprava sa však aj kvôli problémom s vlhkosťou zatiaľ nerealizovala.



obr.4: Hradný most - pred začatím rekonštrukcie

zdroj: <http://spravy.mojanitra.sk/images/clanky/vata/74544.jpg> k 31.6.2014



obr.5: Hradný most - počas rekonštrukcie

zdroj: <http://i.sme.sk/cdata/1/60/6014951/most-stroj490.jpg> k 31.6.2014



obr.6: Hradný most - po rekonštrukcii

zdroj: <http://nitra.dnes24.sk/images/photoarchive/2013/05/28/430992-633359933344138-2118521909-n.jpg> k 31.6.2014

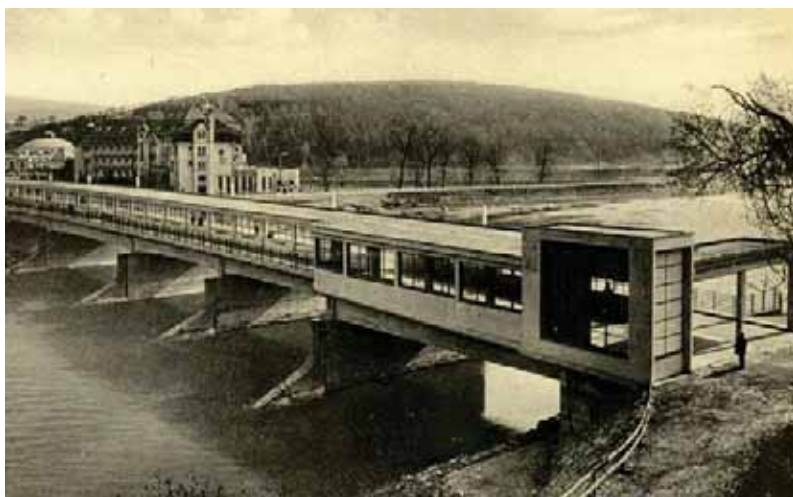
Kolonádový most - Piešťany (Slovensko)

Pôvodne viedol na Kúpeľný ostrov cez rieku Váh drevený most. Bol nahradený novým mostom na základe projektu z iniciatívy L. Wintera, ktorý v roku 1930-31 vypracoval Emil Belluš – ako architekt hornej časti mosta, v spolupráci s Ing. A Swartzom zo Švajčiarska - zástupcom firmy Pittel a Brausewettel, ktorý navrhol spodnú nosnú časť mosta.

Konštrukcia má sedem polí, pričom stredné má najväčší rozpon ($3 \times 20 + 28 + 3 \times 20$ m). Celková dĺžka mosta je 148m. Nosná konštrukcia je riešená ako železobetónová z trojpoľových spojitých nosníkov s konzolami vyloženými do stredného poľa. Stredné pole bolo riešené ako gabarit počítaný pre budúcu plavbu s plavebnou výškou 5,5m.

Autormi umeleckých diel mosta sú: Martin Benka, ktorý vytvoril návrhy postáv leptaných do skla a Roberta Kuhmayer, ktorý je autorom sochy lámača barlí.

Most 2. apríla 1945 o 7:00 vyhodili do vzduchu nemecké vojská na ústupe. Do pôvodnej podoby ho rekonštruovali v roku 1956 podľa projektu Ing. Miroslava Kollára. Pôvodné leptané sklá sú uskladnené a na moste sú osadené kópie. [10]



obr. 7: Kolonádový most tesne po otvorení 1933,

zdroj: https://scontent-b-vie.xx.fbcdn.net/hphotos-xpa1/t31.0-8/s960x960/1597654_814479985247924_2134102586_o.jpg k 31.6.2014



obr.8: zničený Kolonádový most 1945

zdroj: https://fbcdn-sphotos-d-a.akamaihd.net/hphotos-ak-xpa1/t31.0-8/s960x960/1500937_775859859109937_395999193_o.jpg k 31.6.2014



obr.9: Kolonádový most - súčasný stav

zdroj: fotoarchív Barbory Vachovej

Drevený most - Radošov (Čechy)

Drevený krytý most cez rieku Ohru bol prvým mostom v obci Radošov. Bol to dôležitý stredoveký dopravný ťah, takzvaná Veľká alebo aj Kráľovská cesta spájajúca Prahu s Chebom, pokračujúca do Nemecka.

Pôvodne sa tu nachádzal iba brod. Preto, že voda v rieke stúpala, udelil 16. 4. 1364 obci cisár Karol IV privilégium na stavbu mosta a výber cla a od roku 1352 prikázal kupcom s jemným súknom, drahým vínom a iným cenným tovarom použiť práve túto cestu. (Predpokladá sa, že most bol dokončený práve v 60 rokoch 14.storočia)

Odvtedy drevená konštrukcia niekoľkokrát vyhorela alebo bola zničená povodňami či vojskom, bola preto stále obnovovaná a jej podoba nie sú známe. Vieme len, že postupne pribúdali kamenné piliere, ktoré sa zachovali dodnes). V roku 1810 bola časť mosta rozobraná počas napoleonských vojen. Následne, po skončení nebezpečenstva, bol most obnovený aj s prestrešením do podoby, ktorá sa dochovala do druhej polovice 20. storočia. Komplexná obnova prebehla v rokoch 1979-1980, v roku 1986 (18.7.) však most vyhorel – zostali iba kamenné piliere. [11]

Potreba obnoviť tento výnamný most rozpútala diskusiu ohľadne novej podoby mosta, nakoniec sa rozhodlo o rekonštrukcii mosta, na čo ale neboli peniaze, a tak sa peniaze od roku 1992 zháňali aj formou verejnej zbierky. V roku 2001 začala dlho pripravovaná obnova objektu podľa dochovanej historickej dokumentácie do poslednej známej podoby. Na stavbu bol použitý tradičný materiál - drevo. Okrem toho bol ale most modernizovaný, aby vyhovoval dnešným potrebám a v prípade potreby umožnil prejazd záchrannej techniky. Konštrukciu tvoria predpäté železobetónové nosníky, ktoré sú prekryté drevenou mostovkou a opláštením, čím bola dosiahnutá nosnosť 5,5 tony. Most bol hotový v roku 2003 a o rok neskôr bol vyhlásený za stavbu roka Karlovarského kraja. [12]



obr. 10: Most Radošov - hist. fotografia

obr.11: horiaci Most Radošov 18.7.1986

zdroj: https://fbcdn-sphotos-b-a.akamaihd.net/hphotos-ak-xpa1/t1.0-9/148658_165602666796808_7894462_n.jpgzdroj: https://scontent-a-vie.xx.fbcdn.net/hphotos-xap1/t1.0-9/73628_162666563757085_4735892_n.jpg k 31.6.2014

obr. 12: Most Radošov - po obnove

zdroj: https://fbcdn-sphotos-c-a.akamaihd.net/hphotos-ak-xpf1/v/t1.0-9/1150262_642592912431112_1295478621_n.jpg?oh=2e3075bc7ac8cbc911b0d8f0b6718b5a&oe=545202FC&__gda__=1414550394_6a45969004e7dd27b2afdf6ff8cf36ca k 31.6.2014

Stari Most - Mostar (Bosna a Hercegovina)

Stari most cez rieku Neretva bol postavený v roku 1566 na pôvodných rímskych základoch. Postavil ho turecký architekt Mimar Hajrudin na príkaz sultána Sulejmana II., ktorý mu hrozil smrťou, ak sa most zrúti. Oblúk bol zaklenutý 20 metrov nad vodnou hladinou a preklenul rozpon 27 metrov. Most prežil dokonca aj druhú svetovú vojnu, kedy bol síce nemicami podmiňovaný, ale míny neboli odpálené. Zničený bol až 9.11.1993 cieľenou strelou z tanku chorvátskych vojakov.

V roku 1998 UNESCO založilo medzinarodnú komisiu zloženú z expertov, ktorí mali dohliadať na celú rekonštrukciu - od návrhu po realizáciu. Táto komisia rozhodla, že most bude obnovený do čo najpôvodnejšej podoby s použitím rovnakej technológie a materiálov. Rekonštrukcia sa začala 7.6.2001. Podieľali sa na nej tureckí inžinieri zaoberajúci sa obnovou osmanských pamiatok. Most bol obnovený tradičnými technológiami s využitím modernej techniky. Bol znovupostavený z pôvodných kamenných blokov vylovených z dna rieky. Chýbajúce bloky kameňa boli doplnené z pôvodného kameňolomu na vápenec "tenelija". Kvádre boli ručne opracované, aby mohli byť uložené bez malty; spájané boli olovenými sponami.

Prvá žiadosť o zápis v roku 1999 bola neúspešná. Na základe nej sa ale rozhodlo, že sa podporí zápis objektu ako špecifický príklad pozitívneho výsledku ochrany a manažmentu tejto výnimočnej multikultúrnej lokality. Nominácia bola odložená na neskôr kvôli prevereniu manažment plánu a ešte nedokončenej obnove mosta. Most bol slávnostne otvorený 23.7.2004. Následne po tom, ako bol most dokončený, bola lokalita zapísaná 17. decembra 2005 na listinu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO podľa kritéria (vi) ako výnimočný a univerzálny symbol koexistencie komunít z rôznych kultúr, etnických a náboženských prostredí, ktorý bol posilnený, zdôrazňujúc tak neobmedzené úsilie ľudskej spolupatričnosti za mier a silnú spoluprácu čeliacu zdrvujúcim katastrofám.[13]



obr. 13: Stari Most - historická fotografia; obr. 14: zničený Stari Most - rekonštrukcia (2003)

zdroj: <http://img.ct24.cz/cache/900x700/article/34/3351/335006.jpg> k 31.6.2014

zdroj: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Bosnia,_Mostar,_old_bridge_2.JPG k 31.6.2014



obr. 15: Stari Most - súčasný stav

zdroj: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Puede_de_Mostar.JPG k 31.6.2014

Most Ponte st. Trinita - Florencia (Taliansko)

Renesančný most cez rieku Arno bol svetovo najstarším mostom, zaklenutým eliptickými poľami. Stál na mieste predošlých troch mostov, ktoré podľahli povodňam[14]. Bol zasvätený sv Trojici podľa neďalekého kostola. Postavený bol medzi rokmi 1567 - 1569 talianskym sochárom a architektom Bartolomeom Ammannatim. V roku 1608 bol most dotvorený štvoricou sôch reprezentujúcich štyri ročné obdobia[15]. Autormi súsoší boli: Jar - Pietro Francavilla, Leto a Jeseň - Giovanni Caccini, a Zima - Taddeo Landini.

Most je riešený ako trojpoľový, pričom stredný rozpon preklenuje 32m a bočné poľa 29m. Pylóny boli tvarovo navrhnuté podľa čela lodí, aby dokázali odolať náporu vody a kmeňov počas povodní. Na stavbu bol použitý kameň z lomu v záhradách Boboli.

8. augusta 1944 most vyhodila do vzduchu ustupujúca nemecká armáda.

Pôvodný plán talianskej vlády bol obnoviť most konštrukciou z betónu. Do celého procesu sa zapojil americký historik umenia Bernard Berenson, ktorý obhajoval obnovu mosta do pôvodnej formy "aký bol, keď bol". Organizoval zbierku, čím zabezpečil financie na nákladnejšiu rekonštrukciu do pôvodného stavu z pôvodných častí. Most bol znovupostavený z pôvodných kusov, vylovených z rieky – chýbajúce kamene boli doplnené z rovnakého zdroja ako počas výstavby v renesancii.

Most sa podarilo zrekonštruovať v roku 1958. Obnovu viedol architekt Riccardo Gizdulich a inžinier Emilio Brizzi.

Jediná časť, ktorú sa v čase slávnostného otvorenia nepodarilo nájsť, bola hlava sochy Primavery. Bola doplnená až v roku 1961, kedy sa ju podarilo nájsť na dne rieky.

(Berenson za svoju zásluhu pri obnove – úsilie a vytrvalosť - dostal čestné občianstvo).[16]



obr. 16: Most Ponte st.Trinita - hist. rytina 1818

zdroj: http://www.tate.org.uk/art/images/work/T/T06/T06026_10.jpg k 31.6.2014



obr.17: zničený Most Ponte st.Trinita (8.8.1945)

zdroj: <http://www.smithsonianmag.com/history/how-monuments-men-saved-italys-treasures-180948005/?all> k 31.6.2014



obr. 18: Most Ponte st.Trinita - súčasný stav

zdroj: http://www.mytuscanjournal.com/wp-content/uploads/2012/05/IMG_8285.jpg k 31.6.2014

Most Ponte alla Carraria – Florencia (Taliansko)

Most cez rieku Arno je druhým najstarším (po ponte Vecchio). Bol pôvodne postavený v roku 1218 z dreva. Po tom, ako ho o niekoľko rokov neskôr zničila povodeň, bol postavený nový kamenný most. Ten v roku 1333 tiež zničila povodeň. Most bol potom postavený až v roku 1557 Bartolomeom Ammannatim (rovnako ako most st.Trinita).

V II. svetovej vojne bol 8. augusta 1944 vyhodený do vzduchu nemeckou armádou. Následne bol ako kópia obnovený v roku 1948. [17]



obr. 19: Most Ponte alla Carraria - hist. rytina

zdroj: <https://pontecommedia.files.wordpress.com/2010/08/ponte-alla-carraia.jpg> k 31.6.2014



obr.20: zničený Most Ponte alla Carraria (8.8.1945)

zdroj: http://www.anpioltrarno.it/archivio-storico/foto/truppe-alleate-entrano-in-oltrarno-liberata-dai-partigiani/img040.jpg/image_view_fullscreen k 31.6.2014



obr. 21: Most Ponte alla Carraria - súčasný stav

zdroj: http://en.wikipedia.org/wiki/Ponte_alla_Carraia#mediaviewer/File:Ponte_alla_carraia,_view.JPG k 31.6.2014

Záver

Ako sme spomínali v úvode, mosty sú dôležitou súčasťou urbánnej krajiny. Ani jeden zo spomínaných mostov by v súčasnosti nemal existovať (možno s výnimkou Nitrianskeho hradného mosta – ktorý bol zdeštruovaný v procese obnovy a nevieme predpokladať, či by stál dodnes, keby sa k obnove nepristúpilo). V rámci obnovy bola však pri všetkých uvedených prípadoch zvolená metóda



kópie s použitím čo najautentickejšieho materiálu a postupov (čo sa zase netýka Nitry, kedy je kameňom úrazu práve kvalitatívne nedostačujúca realizácia).

V rámci spektra možných prístupov môžeme pri každom jednom prípade polemizovať o správnosti zvolenej metódy. Cesare Brandi na príklade dvoch florentských mostov poukazuje na reštaurátorský princíp pozadia a figúry – podľa neho nie je správne vytvárať kópiu umeleckého diela, ale je správne vytvárať kópiu okolitého prostredia, aby neboli narušené vzťahy, v ktorých sa dielo – pamiatka nachádza. Z tohto hľadiska nepovažuje kópiu mosta santa Trinita za metodicky správnu – za správnu považuje práve kópiu mosta alla Carraria, ktorý nie je umelecky tak prepracovaný a teda tvorí pozadie pre iné „figúry“.

Z pohľadu Aloisa Riegla sú kópie len pamätníkmi a nie pamiatkami samotnými.

Z pohľadu autenticity dochádza k určitému rehabilitovaniu použitej metódy, pokiaľ boli použité tradičné metódy a tradičné materiály; kópia sa stáva legitímnu aj v rámci medzinárodných dohovorov, čo len umocňuje príklad Starého mosta v Mostare, ktorý bol zapísaný na listinu Svetového kultúrneho dedičstva UNESCO už ako kópia realizovaná podľa požiadaviek UNESCO.

Odkazy, citácie, použitá literatúra

- [1] tj, čo najpresnejšie napodobenie umeleckého diela, umelecko-remeselného výrobku alebo listiny, v zhodnej mierke, materiáli a technike prevedenia. (Blažíček, O. J.: Slovník památkové péče - Terminologie. Morfologie, Sportovní a turistické nakladatelství, Praha 1962)
- [2] Obyvatelia Ostrihomu veľa diskutovali o názve mosta a rozhodli sa pre názov Most Svätého Štefana (minister v snahe získať si priazeň cisára v zaslanej žiadosti navrhol pomenovať most po princeznej Márii Valérii).
- [3] Myšlienka mosta pozostávajúceho z radu oblúkových prostých nosníkov pochádza od Jánosa Feketeházyho (bol projektantom mosta Františka Jozefa – dnešný Szabadság híd v Budapešti)
- [4] podľa <http://www.veterany.eu/?p=37112> k 31.6.2014
- [5] pod vedením Zoltána Agócsa
- [6] pod vedením Jenő Knébela
- [7] podľa <http://www.veterany.eu/?p=37112> k 31.7.2014
- [8] Alt „A“ – zosilnenie klenby železobetónovou membránou.
- [9] www.obnova.sk/sites/default/files/Most%20Hrad%20-%20Stanovisko%20Kohut%202006.pdf k 20.7.2014
- [10] podľa <http://www.abpiestany.sk/index.php/serial/10najzaujimavychmiestvnpn/138-kolomost.html> k 31.6.2014
- [11] <http://www.tournavigator.cz/tk/dm/> k 31.7.2014
- [12] podľa <http://www.estav.cz/region/karlovarsko/kv-promeny.pdf> k 31.6.2014
- [13] REPORT ON THE MISSION TO THE OLD BRIDGE AREA OF THE OLD CITY OF MOSTAR, BOSNIA AND HERZEGOVINA from 26 to 28 May (2008), dostupné na <http://whc.unesco.org/document/100757> k 31.7.2014
- [14] drevený most 1252- 1259, kamenný most do roku 1333, kamenný most s piatimi poliami od Tadea Gaddi (autora Ponte Vecchio) do roku 1557
- [15] na počesť svadby Cosimo II. de Medici a Mária Magdaléna Rakúska
- [16] <http://theflorencenewspaper.com/new/the-story-behind-the-ponte-santa-trinita/> k 31.6.2014
- [17] <http://en.structurae.de/structures/data/index.cfm?id=s0022848> k 31.6.2014

Ing. arch. Barbora VACHOVÁ

Ústav dejín a teórie architektúry a obnovy pamiatok

Fakulta architektúry STU

Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava

e-mail: barbora.vachova@gmail.com

doc. Ing. arch. Jarmila LEDINSKÁ, CSc.

VUT Brno, FAST – externí pracovník

Návaznosti statické dopravy – parkovací domy a podzemní garáže – na příkladech řešení z Brna

Abstrakt: Příspěvek, zvláště fotopříloha, uvádí na 12 příkladech řešení parkovacích domů a podzemních garáží nově realizovaných i připravovaných. Jejich organizaci stání i vazbu na okolí, zvláště na památkově chráněné objekty. Ukázka statické dopravy se týká významných objektů kulturních, školských, výstavních, sportovních i víceúčelových. Jsou uvedeny parkovací domy monofunkční i doplněné o další funkce.

Klíčové pojmy: parkovací domy, podzemní garáže, organizace a kapacita stání, vazba na památkově chráněné objekty v centru.

Úvod

Z archivních materiálů Magistrátu města Brna (MMB) – odboru územního plánování a rozvoje, který se zabýval na přelomu století lokalitami s předpokládanou výstavbou hromadných garáží, a to jak veřejnými tak i parkováním rezidentů (obyvatelé, instituce, hotely) vyplývá, že do současnosti byly z celkového počtu 18 plánovaných veřejných hromadných garáží (celkem 7 490 míst) vystavěny tři a to PD Rozmarýn, PD Janáčkovo divadlo a PD Kopečná (celkem 890 míst).

Nový návrh Brněnských komunikací, a.s. z 11/2013, který řeší statickou dopravu v centru města s časovým horizontem do roku 2020, uvažuje s výstavbou dvou dalších parkovacích domů.

1. Velký Špalíček, podzemní garáže, Mečová 2

kapacita	72 míst
počet pokladen	1 automatická
investor	Intercom, C&A
náklady celkově	1 mld. Kč
generální dodavatel	IMOS Brno, a.s.
realizace	2001
projektant	Imag Architects, a.s.



Současná vizáž Nákupního a zábavního centra, viděno očima nejen památkářů, je předmětem dlouhodobé kritiky a je pokládána za promarněnou architektonickou příležitost. Komplex GENERALI, Velký Špalíček vznikl na místě jedné z nejstarších zástaveb města. Blok středověkých domů byl bombardován na konci 2. světové války a po ní následovalo postupné odstraňování nadzemních konstrukcí. Řadu domů se po archeologickém a stavebně-historickém průzkumu podařilo zrekonstruovat, proluka po čtyřech domech byla prodána nadnárodnímu řetězci Intercom. Blok tzv. Velkého Špalíčku vymezeného ulicemi Starobrněnská, Mečová, Dominikánská a Šilingrovým náměstím, se sice uzavřel, ale zcela neadekvátně.

Multifunkční centrum s 2. podl. pasáží obklopenou obchody, restaurací, kavárnami, různými službami, ale zejména s multiplexem sedmi kinosálů pro 1400 diváků, to vše, je vybaveno nedostatečným počtem parkovacích stání v 2. podl. podzemních garážích. Propojení garáží se vstupní pasáží centra je umožněno výtahem a schodištěm.

Vjezd a výjezd je z Dominikánského nám. a – černý jícen – v komparaci se soklem barokního kostela sv. Michala (1679 přestavba J.B.Erna) jen podtrhuje „kvalitu“ novodobého komplexu.

2. Moravská zemská knihovna, podzemní garáže, Kounicova 65a – Hrnčířská

kapacita	96 míst
počet pokladen	1 automatická
investor	MK ČR
náklady celkově	500 mil.Kč
generální dodavatel	Unistav, a.s.
realizace	2001 s oceněním – stavba roku
projektant	ONEX, s.r.o.
autoři	Ing. Petr Benedikt, Ing. Tomáš Adámek



Knihovna stojí v místě od 30 tých let min. st. pro ni zvoleném, dnes v blízkosti pěti fakult vysokých škol technického i univerzitního směru, areálu kolejí s menzou a budovy magistrátu. Nevýhodou je relativní vzdálenost zastávek MHD.

Devítipodlažní trojkřídlá stavba se zastřešeným atriem představuje svým objemem druhou největší stavbu svého druhu v republice. V kompozici budovy představují skladištní věže -depozita knihovních fondů – nezničitelný zdroj informací. V severním křídle jsou studovny a půjčovny, v jižním kancelářské prostory. Pomocné provozy a garáže jsou ve třech podzemních podl. Vjezd i výjezd do garáží s kapacitou 96 stání na ploše 2976m² je z ulice Hrnčířské. Propojení garáží z každé úrovně s foyerem knihovny je umožněno výtahem a schodištěm. Energetická koncepce budovy využívá solární energie pro její vytápění, chlazení i větrání včetně garáží.

3. VUT v Brně, rektorát, částečně zapuštěné podzemní parkovací garáže, Antonínská 1

kapacita	21 míst
počet pokladen	1 automatická
investor	VUT
provozovatel	rektorát VUT
náklady	8 mil. Kč
generální dodavatel	Průmstav Brno, a.s.
realizace	2000
projektant	Project building, s.r.o.
autor	Ing. arch. Stojan



V návaznosti na převedení bývalého Kněžského alumnátu, neobarokní palácové stavby z roku 1903 (Rudolf Bauer, Ant. Tebich), se kterou do roku 1991 disponovala Vojenská akademie, provedl nový uživatel VUT v Brně podstatné zásahy. K nim patří kromě zastřešení atria i jednopodlažní částečně zapuštěné garáže pro potřeby zaměstnanců, dělicí areál zahrady na dvě části. Jejich zastropení i zastřešení je provedeno jako pochůzná zelená střecha. Vjezd i výjezd je z ulice Antonínská nebo Mášova s automatickým otevíráním závory i rolovací mříže. Druhý východ je možný schodištěm situovaným k ulici Smetanova. Střední trakt garáží je vyčleněn pro pojezd, podélné části pro parkování: 13 volných vč. 2 pro imobilní, 8 stání je provedeno jako uzavíratelné boxy. Objekt má odsávací VZD zařízení, je vytápěn, má mycí box a kromě automatické ostrahy i zabezpečení nepřetržitou službou z provozního odboru rektorátu. Parkoviště pro 20 krátkodobých návštěv je na ploše zahrady.

Kryté parkování u rektorátu VUT odstartovalo budování obdobných zařízení i pro zaměstnance ostatních VŠ.

4. VUT FAST, částečně zapuštěné podzemní parkovací garáže, Žižkova 17

kapacita	130 míst, 2 motocykly, box pro kola
počet pokladen	1 automatická
investor	VUT
provozovatel	FAST
náklady	65 mil. Kč
generální dodavatel	Metrostav, a.s.
realizace	2012
projektant	Arch.Design., s.r.o.
autoři	Ing. arch. Petr Jandora, Ing. arch. Jiří Vácha, Ing. Radovan Fischer



Dostatečně kapacitní 2.podl. částečně zapuštěné garáže pro potřeby zaměstnanců stavební fakulty se nachází ve dvorním traktu monumentální historizující budovy „Z“ (bývalý chemický pavilon). Veškeré plochy (zastropení i zastřešení) jsou provedeny jako pochůzná zelená střecha s drobnou zelení. Střední trakt garáží je určen pro pojezd vozidel, podélné trakty pro parkování vždy tří vozidel, vzhledem ke stanovenému konstrukčnímu systému.

Obě podlaží mají samostatný vjezd a výjezd, do 2.podl. vede rampa. Pro snadnější orientaci uvnitř objektu jsou směry výjezdů zdůrazněny nápisy. Propojení mezi 1. a 2. podl. je schodištěm asymetricky situovaným v délce dispozice. Objekt je na oploceném pozemku s kamerovou nepřetržitou ostrahou, není zabezpečen vlastní branou ani vybaven mycím boxem, předpokládá se oživení a zastínění fasády popínavou zelení. Vjezd i výjezd je z ulice Žižkovy, kde je brána i automatická závara.

5. Parkovací dům Rondo

investor	Starez – Sport, a.s.
provozovatel	Starez – Sport, a.s.
náklady	nestanoveny
realizace	Brněnské komunikace, a.s.
projektant	Arch.Design., s.r.o.
autoři	Prof. Ing. arch. Ivan Ruller a Ing. arch. Jindřich Kaněk



Víceúčelová hala Rondo, byla postavena podle projektu prof. Ing. arch. Ivana Rullera v roce 1972. Po rekonstrukci v roce 2010 se zvýšil počet sedadel na 7690, bylo rozšířeno zázemí (technické služby-VZT, ubytovna, šatny, občerstvení, prostory pro kulturní akce, boxy pro VIP). Stálou nevýhodou je někdejší mylné rozhodnutí hlavního architekta města o umístění stavby, které nyní blokuje výstavbu PD s odpovídající kapacitou. V současné době existují dvě studie, jejichž objednatelem byl ÚHA.

PD Poříčí/Náplavka, urbanisticko-objemová studie z roku 2001, autor prof. Ing. arch. Ruller, projektant Ing. arch. Ivo Badal. Objekt je řešen na místě stávajícího parkoviště ve variantách jako víceúčelový v kombinaci s umístěním bytů ve 4.podl. a s kapacitou 136-210 míst, nebo jako monofunkční s kapacitou 240 míst. Vjezd z Náplavky, výjezd do Poříčí.

PD Nové sady, územní studie z roku 2011, Archika, proj. kancelář, projektant Ing. arch. Jindřich Kaněk. Naproti haly Rondo, mezi ulicemi Křídlovická a Poříčí v parku, který svým způsobem vyvažoval nedostatky laciných, malometrážních bytů i blízkost frekventované komunikace je situován PD. Urbanisticko-architektonické řešení bylo variantně zpracováno:

- 750 míst, 6-ti trakt o 6. podl., z toho jedno zapuštěné, odstupy od bytového domu 18–22m, vjezdy a výjezdy ve štítech objektu z Poříčí a Nových sadů;

- b) 416 míst, 5-ti trakt o 4.–6. podl., z toho jedno zapuštěné, odstupy 24–28m;
 c) 310 míst, 6-ti trakt v podzemí, 3 trakt o 2.–3. podl., odstupy 36–40m

Návštěvníci, kteří se dostavují na utkání Komety v počtu cca 7000, se ke stavbě PD, vzhledem k jeho kapacitě, staví rezervovaně.

6. Parkovací dům EXPOPARKING, Křížkovského 51

kapacita	890 míst
počet pokladen	2 automatické
investor	BACA Leasing Alfa, s.r.o.
provozovatel	Veletrhy Brno, a.s.
náklady	270 mil. Kč
generální dodavatel	IMOS, a.s.
realizace	2000
projekt	UAD Studio, s.r.o.
autoři	Ing. arch. Miloš Kabel, Ing. arch. Petra Kabelová



V těsném sousedství areálu brněnského výstaviště, speciálně pro jeho potřeby, byl naproti 4. bráně postaven PD, který se stal prakticky součástí městského silničního okruhu I. třídy na spojnici Pisárky – vodárna, výjezd z Pisáreckého tunelu, kterým vede hlavní příjezdová komunikace z dálnice D1 Praha – Brno. V průběhu veletrhů i řady jiných akcí dochází zde k enormnímu nárůstu počtu parkujících aut. Kapacitu PD, mimo hlavní akce BVV, využívají návštěvníci blízkých hotelů Voroněž I, II, Velodrom, Holiday Inn, Business Center a Press Center. Výhodou je sousedící benzinová stanice AGIP a zastávka autobusu MHD.

Stavba kopíruje svým segmentovým tvarem přilehlou komunikaci i vzdálenější řeku Svatku. K parkování slouží sedm podlaží včetně střešní terasy, z toho dvě podzemní. Oddělený vjezd i výjezd je z ulice Křížkovského. Krajiné sekce symetrického objektu jsou v 1. podl. komerčně využity, ve 3. podl. je instalována největší krytá motokárová dráha na Moravě, KART Arena s vlastním klubem a restaurací pro 120 hostů. K vertikálním spojům patří kromě ramp dva bloky výtahů a schodišť, u kterých jsou v každém podlaží hygienická zařízení, třetí schodiště je situováno na ose objektu v exteriéru mezi vysunutými rampami. PD je bezobslužný, trvale hlídán kamerovým systémem.

7. Parkovací dům Rozmarýn, Kounicova 2a – Moravské náměstí

kapacita	412 míst
počet pokladen	1 automatická, 1 osobní u vrátnice
investor	IMOS Brno, a.s.
provozovatel	IMOS facility, a.s.
náklady	125 mil. Kč
generální dodavatel	IMOS Brno, a.s.
realizace	2006
projektant	ARCHSTUDIO, s.r.o.
autoři	Ing. arch. Filip Rubáš, Ing. arch. Pavel Kučera



Nejstarším parkovacím domem v centru Brna je Rozmarýn, umístěný ve výhodné pozici s napojením na elektrické a trolejové linky MHD. Část objektu směřující do náměstí je v 1. podl. vyhrazena komerčním účelům. Vjezd a výjezd do garáží je z ul. Kounicovy. Nárožní objekt s celoskleněnými fasádami urbanisticky dotváří jádro a zvoleným materiálem se nepřizpůsobuje různorodé okolní historické zástavbě.

Parkovací dům s 16. podl. a 17., kterým je parkovací střecha, je vybaven systémem ABAKUS. Veřejná část parkovacího domu se nachází v 1.–13. podl. Do této části mohou vozidla s max. výškou 1900 mm, i pokud mají připojený přívěs. Volba parkování je variantní: každodenní, několikadenní, jednorázová pro více automobilů, nepravidelná. Pod úrovní vjezdu jsou v 1.–6. podzemí vyhrazena místa pro rezidenty, celkový počet podl. je 23. Jedná se v podstatě o monofunkční parkovací dům (kromě cca 200 m² směřujících do Moravského náměstí) s organizací provozu pomocí ramp a s transportem vozidel vlastní silou.

Pro pohyb osob po objektu slouží mimo schodiště evakuační, ještě další schodiště situovaná v návaznosti na dva osobní výtahy, jeden pro sudé, druhý pro liché podlaží. Oba zastavují u východu z parkovacího domu. Po návratu do parkovacího domu je nutno se dostavit k automatické pokladně v 1. podl. a po uhrazení částky odpovídající ceníku, dům do 15 min. opustit.

I když je parkovací dům situován v těsné blízkosti hotelu Continental, vzhledem ke stále většímu počtu povolovaných venkovních parkovacích míst, není dostatečně kapacitně využit. Současný provozovatel, uvažuje i o jiném využití objektu včetně celkové přestavby, se kterou ovšem územní plán momentálně nesouhlasí.

8. Podzemní parkovací garáže (Parking Janáčkovy divadlo PJD), Rooseweltova – Moravské nám.

kapacita	390 míst
počet pokladen	2 automaty, 1 osobní u vrátnice
investor	TYMET, a.s.
náklady	300 mil. Kč
generální dodavatel	TOP GEO, a.s.
realizace	2013, doba výstavby 11 měsíců
projekt	Ateliér A3, s.r.o., Ing. arch. Jaroslav Černý



Před Janáčkovým divadlem (1965, Oplatek, Zavřel, Ruller, Písařík), které nezapře stopy tradicionalizmu, byl odpočinkový prostor s obdélníkem vodní plochy a vodotrysky, který se časem změnil na zelený trávník, později betonovou plochu. Pod ní vznikla dvě podlaží podzemních garáží o celkové ploše 10 000 m² s kapacitou 390 míst, z toho 190 míst je určeno pro vozidla s pohonem na LPG (zkapalněný ropný plyn). Garáže dimenzované podle nové normy z roku 2013 (rozměry stání 2500mm/5300mm, výška vozidla max. 2100 mm), jsou vybaveny prozatím 4 dobíjecími stanicemi pro elektro: mobily, skútry a kola.

Vjezd a výjezd do garáží je z Moravského nám. směrem od ul. Rooseweltova, nebo od ul. Koliště. Dva vstupy a výstupy spolu s výtahy jsou situovány do ul. Rooseweltovy, jeden blíže Moravskému náměstí, třetí vede do parku u ul. Koliště. Celý prostor podzemních garáží je pod 24 hod. dohledem přítomné služby, dále je opatřen moderními zabezpečovacími prvky, kamerovým systémem a protipožárními hlásiči přímo napojenými na dispečink hasičského sboru Brno. Pro návštěvníky divadla byl za 7 mil. Kč vybudován průchod, fungující od začátku t.r. Vede z garáží k prosklenému výtahu, který vyveze návštěvníky do foyeru k šatnám, nebo mohou použít schodiště vedoucí do restaurace Bohéma.

V průběhu přípravných prací prováděli na staveništi pracovníci firmy Archaia záchranný archeologický výzkum, který přinesl zajímavé nálezy (vápenka s pecí z pol. 13. st., sklepy dřevohlinitého domu, mince, přezky, nádoby). Nad garážemi se dokončuje odpočinková zóna za 47 mil. Kč se zelení, lavičkami a vodními plochami. Originální vodní stěna se světelnými efekty bude symbolizovat divadelní oponu, na kterou architekt navrhl i přenos právě probíhajícího děje.

Podzemní garáže jsou vhodně situované na obvodu historického jádra, v blízkosti centra města s řadou významných institucí a kulturních zařízení a se snadnou dostupností MHD.

9. AZ TOWER, podzemní garáže, Pražákova 69

kapacita	272 míst
počet pokladen	1 automatická
investor	PROPERITY, a.s.
provozovatel	PROPERITY, a.s.
náklady celkově	800 mil. Kč
generální dodavatel	Pozemní stavby Jihlava, a.s.
realizace	2013, cena Emporis Award (z deseti vybraných na 9. místě, z celkového počtu 300 výškových staveb světa)
projektant	Architektonická kancelář Burian-Křivinka, s.r.o.
autoři	Ing. arch. Aleš Burian, Ing. arch. Gustav Křivinka



„Brněnský Manhattan“ se svými 111 m výšky je v současnosti nejvyšším objektem v ČR. V 1.–3. podl. je kromě recepcce obchodní galerie s více než 20 obchody, kavárna, restaurace a fitness. Součástí „podnože“ je komplex autosalonu se servisem. Autosalon je akcentován hranolem, do kterého jsou osobní automobily dopravovány výtahem. Optické spojení mezi jednotlivými plošinami s auty je umožněno eliptickými světlíky. Ve 4.–22.podl.se nachází kanceláře. Pro apartamenty, kterých je v každém podlaží pět, je vyhrazeno 23.–30.podlaží.

Polyfunkční objekt je vybaven 272 místy k parkování ve dvoupodlažních podzemních garážích, které jsou s terénem propojeny dvěma únikovými schodišti a dále blokem výtahů a schodištěm vedoucím do haly recepcce. Vjezd i výjezd do garáží, zabezpečených kamerovým systémem, je na západní straně objektu.

10. Parkovací dům Kopečná, pilotní AZS v Brně

kapacita	88 míst, reálně 82
počet pokladen	1 automatická
investor	Brněnské komunikace, a.s.
provozovatel	Brněnské komunikace, a.s.
náklady	65,5 mil. Kč
generální dodavatel	sdružení Komfort-Stavoprogres, AZS Koma-Industry, s.r.o.
realizace	2014
projektant	Ateliér AGP architekti, s.r.o.
autoři	Ing. arch. Roman Gale, Ing. arch. Michal Palaščík



Začátkem června 2014 byl pro veřejnost otevřen jako první v Brně (třetí v republice po Ostravě-Svinově 2007 a Slaném 2012), nový parkovací dům s automatickým zakladačovým systémem. PD tvoří tři parkovací věže se samostatnými vjezdy i výjezdy z ulice Kopečná. Kapacita první věže je 28 míst, druhé a třetí po 30 místech. Automatický systém nezávislého parkování, který skladuje auta nad sebou v sedmi vrstvách a přesouvá je pomocí palet na jednu či druhou stranu zvedacího zařízení, vyžaduje z provozních důvodů v každé věži dvě volná místa. V příčném řezu objektem jsou paralelně umístěny směrem do Kopečné tři palety, následuje vertikální zvedací zařízení s točnou a dále dvě palety směrem do ulice Husovy.

Spojení s centrem je umožněno klientům lávkou z posledního podlaží (po užití výtahu nebo schodiště), kde je umístěna panoramatická kavárna. Lávka vede na Husovu a v budoucnu se uvažuje i další propojení na Denisovy sady pod Petrovem. Během výstavby se projekt musel přizpůsobit skalnímu masivu, ale jeho vizáž z betonu a průsvitných panelů, působí lehce. Ze střešní terasy

a z kontejnerů nad 1.podl.bude fasáda do Kopečné postupně porůstat zelení. PD je řešen jako bezobslužný, je vybaven dohledovým kamerovým systémem se záznamem a přenosem obrazu na pracoviště CTD spol. Brněnské komunikace, a.s. a proti „blackoutu“ je zabezpečen náhradním zdrojem energie. Prostor je určen pro vozidla bez přívěsu s max. hmotností do 3,1 tuny a s max. rozměry š/d/v = 2000/5000/1900mm. Pro vozidla na LPG,CNG a motocyklům je vjezd zakázán.

Při standardním odbavovacím režimu si klient:

- vyzvedne parkovací lístek u vjezdového stojanu;
- najede do příslušné věže podle pokynu naváděcího systému;
- zajistí vozidlo proti pohybu (vypne motor, zabrzdí a zařadí 1. rychlostní stupeň);
- před odchodem od vozidla potvrdí jeho připravenost k zaparkování vložením parkovacího lístku do čtečky vedle vnějších (vjezdových) vrat;
- před odjezdem z PD vloží parkovací lístek do automatické pokladny (světelně označena) a uhradí stanovené parkovné;
- pokladna vydá výjezdový lístek s vyznačením doby a výše úhrady. Současně se zaplacením zobrazí display nad pokladnou číslo věže, do které bude vozidlo přistaveno. Zakladač umístí vozidlo ve směru výjezdu tam, kde bylo přistaveno k parkování a klient je povinen do 10 min. opustit parkoviště, opozdí-li se, automatická výjezdová závora mu neumožní odjezd, nezaplatí-li další poplatek;
- klient, který splnil platební i časové povinnosti pro opuštění parkování, vloží do výjezdového stojanu výjezdový lístek a automatická závora se zvedne.

11. Parkovací dům, Panenská 3, 5, 7

kapacita	361 míst
počet pokladen	1 automatická
investor	Brněnské komunikace, a.s.
provozovatel	Brněnské komunikace, a.s.
náklady	260 mil. Kč
generální dodavatel	výběrové řízení
realizace	předpoklad 2016
projektant	Architekti Hrůša & spol., Ateliér Brno, s.r.o.
autor	doc. Ing. arch. Petr Hrůša



V přímém kontaktu na Novou radnici – sídlo MMB (do roku 1935 Stavovský či Zemský dům – součást dominikánského kláštera) se brzy na místě destruovaných domů ve 2. světové válce objeví parkovací dům. Po peripetiích s investory, dohodě o umožnění vjezdu/výjezdu a po výběru z variantních řešení, bude na archeology prozkoumané lokalitě stát 8.podl.víceúčelový objekt se 2. podl. podzemních garáží. Ojedinělost stavby nespočívá jen ve vhodném urbanistickém, hmotovém a funkčním vyřešení proluky (1.–2. podl. kavárna a galerijní prostory, dále parking), ale i ve znovuoživení záměru náznakové obnovy interiéru gotické kaple, rozebrané roku 1908 před přestavbou Dominikánského náměstí a výstavbou Paláce Moderna (první podzemní biograf v Brně, Jaroslav Polívka, 1929), dnes Palác a pasáž Jalta. Ekonomická situace přes podporu odborníků i veřejnosti nedovolila fragmenty mariánské kaple z roku 1297 osadit ani na původní městiště, ani na terasu parkovacího domu s panoramatickou vyhlídkou.

Nový PD pro pěší přístupný z Panenské, pro řidiče vjezdem/výjezdem z ul. Husovy, umožní svou kapacitou zklidnění náměstí i snadnou dosažitelnost řady administrativních, kulturních a obchodních objektů v centru. PD je samoobslužný, organizace provozu pomocí naváděcího systému a ramp, zajímavě je navržena rampa z Husovy ul., která bude sloužit i pro parkoviště hotelu International. Bezkolizní chod zajišťuje stavební řešení (evakuační výtah, schodiště) a elektronické zabezpečení (kamery, čidla).

12. Podzemní parkovací garáže, Veselá ul. (Parking Janáčkovu kulturní centrum, JKC) – 1. etapa

kapacita	372 míst
počet pokladen	1 automatická, 1 osobní
investor	Brněnské komunikace, a.s.
provozovatel	Brněnské komunikace, a.s.
náklady	250 mil. Kč 1. et., 700 mil. Kč 2. et.
generální dodavatel	výběrové řízení
realizace	předpoklad 2017
projektant	Atelier M1 architekti, s.r.o.
autoři	Mgr. akad. arch. Pavel Joba, Ing. arch. Jan Hájek, Ing. arch. Jakub Havlas



Vybudování 1. etapy JKC tj. 3. podl. podzemního parkingu jako pandánu pro Brněnskou filharmonii, bude zároveň podstatným krokem k uskutečnění více než 100letého záměru Brňanů. Ve 2. etapě JKC 6. podl. nadstavba, jejímž meritem je polyfunkční sál o kapacitě 1 500 míst pro koncerty a kongresy, včetně potřebného zázemí a restaurace se 200 místy v 1. podl., by měla skrýt průhled do vnitrobloku č. 44 po vybombardování Starých Tereziánských kasáren. Novostavba podmíní i úpravu parteru, vznikne klidové náměstí se zelení.

Vstup i výstup do garáží se uvažuje společně se 2 výtahy z náměstí, druhý únikový výstup povede do nově vzniklého nádvoří ve vnitrobloku, odkud bude i zásobování komplexu. Vjezd a výjezd do garáží bude z Besední ulice. Garážová stání jsou pro kategorii vozidel O2: kolmá 2,400/5300 mm, podélná 2300/6500 mm, 5,6% tj. 21 míst pro ZTP o rozměrech 3500/5300 mm. Rampy šířky 3000 mm mají oboustranné bezpečnostní odstupy 500 mm a jsou navrženy v délkách tak, aby jejich podélný sklon po započtení zakružovacích oblouků byl 14%. Min. šířka komunikací je 6000 mm.

Nonstop (hodinový, denní, měsíční, dlouhodobý) provoz je řízen z místnosti dispečera v 1. podzemí, které společně s 2. podzemím bude sloužit k veřejnému parkování, 3. podzemí je rezidenční.

Parking JKC ještě před uvažovanou nadstavbou bude sloužit návštěvníkům Besedního domu, Pražákova paláce, JAMU, UMPRUM – muzea, hotelů International a Slavia.

Závěr

Uvedené příklady parkovacích domů ukázaly, že při souběžném povolování a realizaci krytého i nekrytého stání, se předpoklady z přelomu století o „boomu“ krytého zcela neuskutečnily, protože kapacita některých, až na mimořádné příležitosti, není trvale plně využita.

Odkazy

Magistrát města Brna – odbor územního plánování a rozvoje, odbor dopravy, archiv
Brněnské komunikace, a.s., archiv
Ateliér A3, s.r.o. Ing. arch. Jaroslav Černý, archiv
Architekt Hruša & spol., Ateliér Brno, s.r.o., archiv
Archaia Brno, o.p.s., archiv
BVV – Veletrhy Brno, a.s., archiv

Doc. Ing. arch. Jarmila LEDINSKÁ, CSc.
VUT Brno, FAST – externí pracovník
Čápkova 41, 602 00 Brno
e-mail: ledinska.j@seznam.cz
tel.: +420 511 119 570



doc. Ing. Prof. PRz. Marek GOSZTYLA

Katedra konzervácie pamiatok na Rzeszowskej Polytechnike

Ing. arch. Aleksandra KISZKA

Absolventka Fakulty stavebníctva a environmentálneho inžinierstva Rzeszowskej Polytechniky

Náčrt dejín Rzeszowa v projekte cyklistickej trasy

Abstrakt: Práca zahŕňa materiálnu a symbolickú koncepciu bicyklovej trasy. Jej rozsah tvorí:

- náčrt dejín rozvoja Rzeszowa
- detailné urbanistické analýzy spolu s fotografickou inventarizáciou
- charakteristika mesta v historickom kontexte
- súpis projektov vyplývajúcich z technických podmienok a podmieneností miest

Kľúčové pojmy: staré mesto, urbanistický súbor, historické suveníry, pamätne miesta, historická pamiatka

Úvod

V článku sa predstavili možnosti projektovania bicyklových trás na území historickej zástavby Rzeszowa. Základným predpokladom bol pokus o prezentáciu skladby urbanistického usporiadania mesta z XVIII. storočia. Základným kartografickým prameňom bol uznaný triptych autorstva K.H. Wiedemanna, tvoriaci obraz vtedajšieho priestorového usporiadania mesta.

Vytvorená koncepcia má za účel expozíciu kultúrnych hodnôt zachovaných v historickej časti a aranžovanie so súčasnou symbolikou. Dôležité je harmonické spojenie trás s okolím, a zároveň zdôraznenie najhodnotnejších kvartálov.

Dodatočným predpokladom bola likvidácia vyskytujúcich sa kolízií bicyklových trás s voľnou pešou premávkou v centroch miest.

Prijatá metodika zahrnuje v prvom rade hlboké archívne vyhľadávanie. Analyzovali sa dejiny priestorového rozvoja Rzeszowa na základe prenikavého historického štúdia, ktoré poskytlo podklad pre spracovanie náčrtu rozvoja mesta. Cenným prameňom sa ukázal Wiedemannov plán z roku 1762.

Na podklade základnej mapy pre projektové ciele, a po predchádzajúcim zoznámení sa s terénom, bola podrobne analyzovaná oblasť zahrnutá spracovaním z viacerých hľadísk. Zohľadnil sa tak kompozično-urbanistický ako aj časový kontext.

Úvodom vykonané analýzy jestvujúceho stavu sa porovnali so spomínaným pohľadom na mesto z XVIII. storočia. Vďaka vykonanému archívnemu vyhľadávaniu a spracovaniu schém podobností, rozdielov a charakteristických miest sa stanovil obrys hraníc oblasti, v ktorej súčasný stav odpovedá do istej miery historickému urbanistickému usporiadaniu.

Tento zákrok pomohol vytýčiť oblasť a body hodnotné z historického hľadiska. Rad viditeľných vzťahov, čo sa musí zdôrazniť, bol vytvarovaný na základe kultúrnych navrstvení. Navrhla sa kreácia nadviazania súčasného faktora na bicyklovú trasu.

Predchádzajúce predbežné projektové aktivity sa ukázali neobyčajne pomocné, keďže pomohli čitateľným spôsobom načrtnúť predbežný priebeh trás bicyklovej premávky a vytýčiť základné body, ktoré tvorili osnovu projektových obmedzení. Tento proces predchádzal začiatkom základnej projektovej etapy.



Po vytýčení presného priebehu bicyklových ciest sa sústredilo na forme odkazu, rozhodlo sa o nie textovom (s vylúčením niekoľkých informačných tabúl), a obrazovo-priestorovom rozprávaní. Stanovili sa okrem toho zreteľné delenia viditeľné v dejinách priestorového rozvoja mesta. Rozhodlo sa, aby využiť túto skutočnosť v projektovej práci. Mestské štvrte obklopené navrhovanou sieťou bicyklových trás sa teda rozdelili na osobitné zóny. Vytýčené oblasti sa zdôraznili pomocou inštalácií metaforicky prístupujúcich k téme uplynutia času súčasne s rozvojom. Za vedúci motív sa uznal symbol ľudskej postavy, ktorá sa mení z dieťaťa, cez mládenca a dospelého až ku osobe v zrelom veku. Navrhnuté prostriedky vyjadrenia zdôraznili vytýčené delenie historického súboru na mestské štvrte, potvrdzujúc tým správnosť vykonaných volieb.

Priestorový rozvoj mesta (do roku 1762)

Rzeszow sa vyznačuje zložitou minulosťou. Vykonané archeologické skúmania na území Rzeszowa ukázali, že prvé stopy života ľudí na jeho území pochádzajú z doby predchádzajúcej rozvoj poľskej národnosti. Hlboké analýzy historických prameňov umožňujú zbadať, akou významnou osadníckou jednotkou bol už v momente udelenia mu mestských práv v roku 1354. V XIV. storočí Rzeszow tvoril centrálné stredisko rozľahlého územia. Významný vplyv na dosiahnutie tohto postavenia mala výhodná poloha voči dopravným trasám, ktoré spájajú veľké mesta, ako sú napr. Krakov a Ľvov.

Súčasný priestor mesta je plný miest, ktoré zobrazujú dejiny, avšak sú zakryté kultúrnymi navrstveniami. Prebiehajúci stále rýchlejší proces rozvoja mesta nepraje zachovaniu historických miest.

Významná väčšina bádateľov sa stále snaží všimnúť si na základe zachovaných prameňov a štúdií v priestorovom usporiadaní mesta relikty domnelého hradiska, tj. obranného hradu postaveného na pahorku. Jestvuje niekoľko hypotéz. Jedná z nich, autorstva Franciszka Kotuli, založená na prameňoch pôvodom z XVII. storočia, umiestňuje je v okolí bývalého kláštora oo. Piaristov [1]. Tieto závery vyplývajú okrem iného zo spojenia lokalizácie hradu s názvom ul. Grodzisko [2]. Uvedená hypotéza sa nekriticky prijala v objavujúcich sa publikáciách o Rzeszowe [2]. Naproti tomu Jerzy Jankowski je názoru, že hradisko bolo lokalizované v oblasti dnešného Starého mesta. Potvrdením tejto hypotézy má byť skutočnosť, že sa na uvedenom mieste počas vykopávok našiel železný meč, ktorého pôvod možno datovať na XII. — XIV. storočie [1]. Na základe pozorovaní a reliktovej opevnení mesta a konfigurácie terénu sa taktiež zistila pravdepodobnosť jestvovania hradiska v okolí mestskej štvrte Pobitno, vtedajšej dediny s rovnakým názvom [1]. Jestvuje taktiež hypotéza, že by vraj miestom, ktoré je zvyškom dávneho hradiska malo byť terajšie námestie Cichociemnych [2]. Pozornosť si zaslúži skutočnosť, že na uvedenom mieste sa v tomto čase nachádza socha Józefa Szajny, ktorá je symbolom prechodu ľudstva do nového tisícročia [2]. Každá z uvedených téz sa po podrobnej analýze pozdáva hypotézou, ktorá si žiada hlboké skúmania. S ohľadom na množstvo argumentov svedčiacich o nedostatku úplných a vyčerpávajúcich skúmaní, sa uvedené domnienky odmietli, čoho výsledkom je odstúpenie od akcentovania obranného hradu v areáli terajšieho Stredného mesta.

Na základe zhromaždeného historického materiálu sa vykonala presná historická analýza priestorového rozvoja mesta a navrhlo sa rozdelenie do jednotlivých fáz, založené na urbanistickom rozvoji, ako aj dejinách Rzeszowa spojených s jednotlivými postavami:

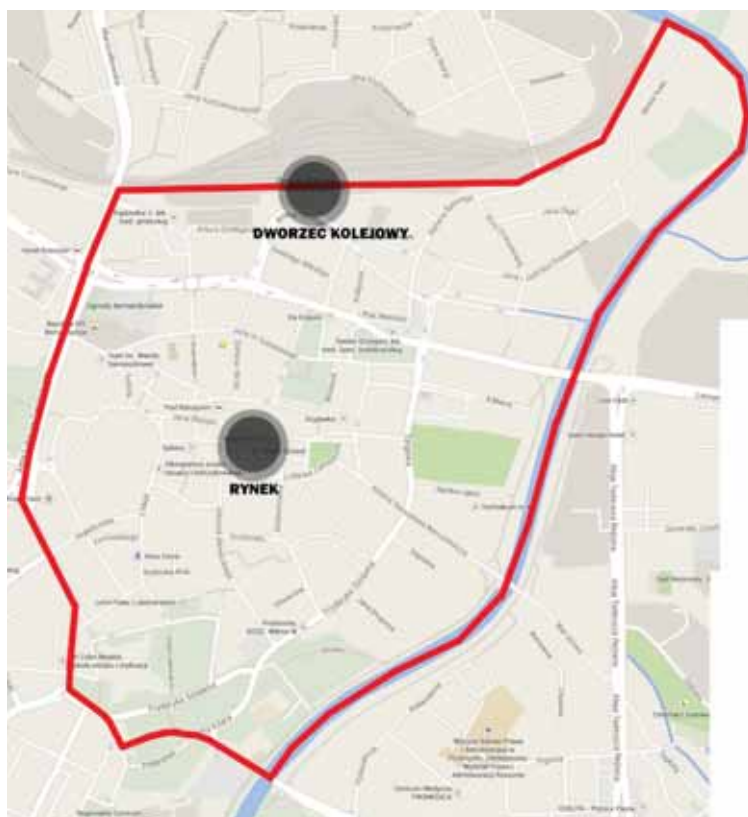
Obdobie I. Od praveku až ku lokácii mesta — priestorový rozvoj pred rokom 1354

Obdobie II. Mesto po lokácii — priestorový rozvoj v rokoch 1354 - 1582

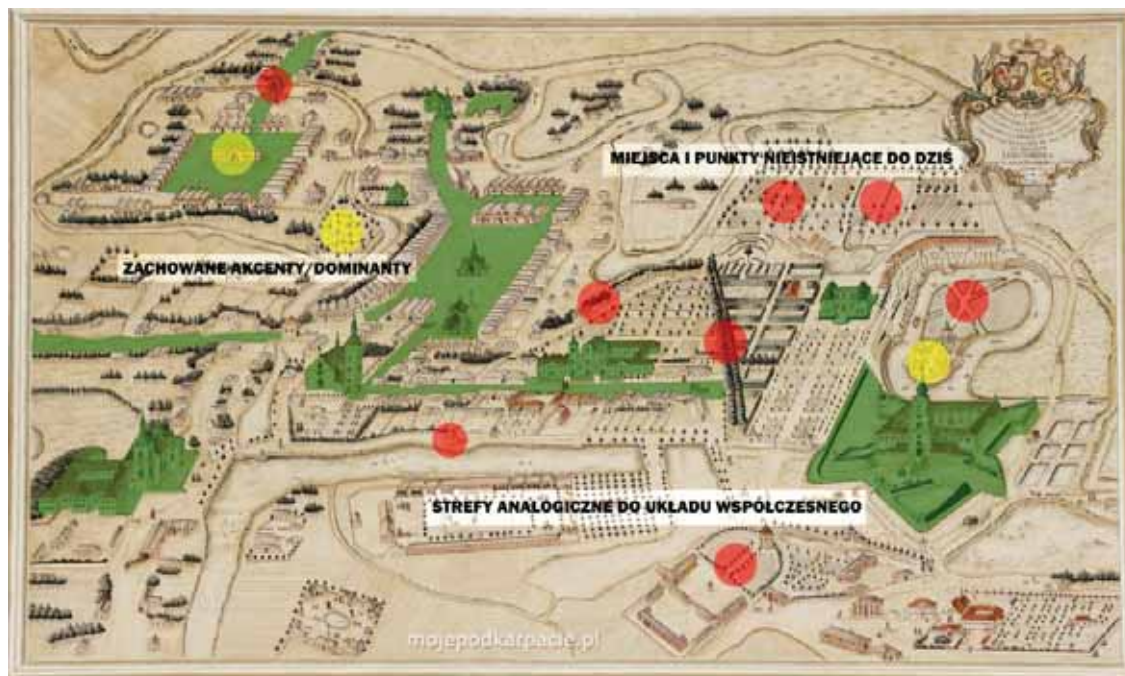
Obdobie III. Rzeszow za dôb Mikolaja Spytka Ligęzy - priestorový rozvoj v rokoch 1583 -1637

Obdobie IV. Rzeszow za dôb rodu Lubomirských - priestorový rozvoj od roku 1638

Charakteristika miesta v urbanistickom kontexte



obr. 1. Poloha a hranice oblasti zahrnutej spracovaním
autor: Aleksandra Kiszka



miasta a body už dnes nejestvujúce
zachované akcenty / dominanty
zóny obdobného súčasného usporiadania

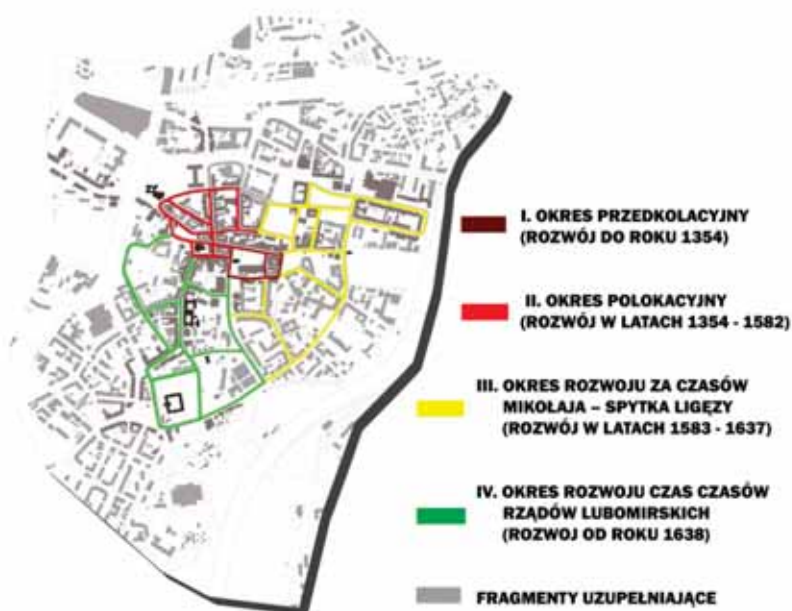
obr. 2. Porovnanie súčasného urbanistického usporiadania
s historickým- analýza Wiedemannovho plánu
autor: Aleksandra Kiszka



prvky urbanistického usporiadania nadväzujúce na založenie mesta z Wiedemannovho plánu
zástavba vzniknutá neskoršie

obr. 3. Schéma vzťahov
autor: Aleksandra Kiszka

Charakteristika mesta v historickom kontexte



I. Obdobie pred lokáciou (rozvoj do roku 1354)
II. Obdobie po lokácii (rozvoj v rokoch 1354 - 1582)
III. Obdobie rozvoja za dób Mikolaja Spytka Ligęzy (rozvoj v rokoch 1583 -1637)
IV Obdobie rozvoja za vlády Lubomirských (rozvoj od roku 1638)
Doplňkové fragmenty

obr. 4. Klasifikácia kvartálov s ohľadom na vytýčené fázy rozvoja mesta v priebehu storočí
autor: Aleksandra Kiszka

Myšlienka - priebeh trasy

Rozvíjajúc hlavnú myšlienku sa zaviedlo rozdelenie oblasti na mestské štvrte. Každá z nich bola priradená inej dobe rozvoja mesta. Presná analýza archívneho materiálu a predpoklady týkajúce sa priestorového rozvoja mesta však neumožnili priesačné vytýčenie kvartálov. Všimli sa v mestskom organizme viaceré navrstvenia a pretvorenia, ktorých presné zobrazenie v navrhnutom rozdelení sa stalo nemožné. Počas skúmania archívnych prameňov bol spracovaný náčrt rozvoja mesta, ktorý sa ukázal užitočný pre ďalšie práce za účelom vytýčenia priebehu bicyklových trás. Pozorovalo sa silno načrtnuté rozdelenie do rozvojových fáz, stanovili sa ich presné časové rámy a prijali sa ako determinant pre spracovanie historického rozdelenia mesta na mestské štvrte.

Projektové obmedzenia vyplývajúce z analýzy Wiedemannovho plánu a archívnych zápisov

Záver z archívneho vyhľadávania umožnili vytýčiť presný priebeh bicyklových trás so zohľadnením miest kolízie s automobilovou premávkou. Tento proces, osobitne v etape rozdelenia stredu mesta na mestské štvrte, bol však zahrnutý radom obmedzení vyplývajúcich zo zistení ohľadom historických navrstvení a fáz rozvoja mesta.



obr. 5. Presný priebeh trás, autor: Aleksandra Kiszka

Záver

Toto spracovanie predstavuje koncepciu bicyklovej trasy vyjadrenú na základe skúmania archívneho materiálu a terénnych skúmaní. Výsledkom týchto úvah je viac rovinná koncepcia odkazu historickej podstaty pomocou úžitkovej architektúry. Architektonická kreácia sa wpisuje do prostredia, nerušiac jeho historický obličaj a zároveň zdôrazňujúc jeho hodnoty – plní vedy estetickú a didaktickú úlohu. Uplatnené riešenia vytvárajú možnosť zrozumiteľnej percepcie príjmu, hovorí obrazmi. Nevynútená, voľná forma odkazu môže mať kladný vplyv na reakcie potenciálnych odberateľov.



Literatúra

- [1] Kiryka, Feliksa a kol.: "Dejiny Rzeszowa zv. I", Krajowa Agencja Wydawnicza, Rzeszow 1994
- [2] Henning, Władysław: "Rzeszowska abeceda miest už často zabudnutých a osôb s nimi spojených", Rzeszow 2012,
- [3] Henning, Władysław; Tur, Jerzy: "Historicko – urbanistické štúdium pre miestny celkový územný plán Mesta Rzeszowa" Zväzok I., Rzeszow 1990,
- [4] Kobylarczyk, Justyna: "Námestia", Wydawateľstwo Krakowskiej polytechniky, Krakow 2012,
- [5] Bandarin, Francesco; Van Oers, Ron; Blackwell, Wiley: "The historic urban landscape", Chichester 2012,
- [6] Franta, Anna: "Priestorová réžia. O zdokonaľovaní verejného priestoru mesta", Wydawateľstwo Krakowskiej polytechniky, Krakow 2004,
- [7] Alexander, Christopher: "Jazyk vzorov. Mesta, budovy, konštrukcia.", GWP Gdanské psychologické vydavateľstvo, Gdansk 2008,
- [8] "NARIADENIE MINISTRA DOPRAVY A MORSKÉHO HOSPODÁRSTVA vo veci technických podmienok, ktorým musia odpovedať verejné cesty a ich umiestnenie".

Doc. Ing. Prof. PRz. Marek GOSZTYLA

(nar. 1953) je vedúci Katedry konzervácie pamiatok na Rzeszowskej Polytechnike, zamestnaným vo funkcii mimoriadneho profesora. Plní funkciu predsedu Spolku starostlivosti o pevnosť Przemysł a predsedu podkarpatskej pobočky Spolku konzervátorov pamiatok.

Ing. arch. Aleksandra KISZKA

(nar. 1991) je absolventka smeru Architektúra a urbanistika na Fakulte stavebníctva a environmentálneho inžinierstva Rzeszowskej Polytechniky

Ing. arch. Lukáš SEČKA

Stavebná fakulta TU, Košice

prof. Ing. arch. Peter PÁSZTOR, PhD.

Fakulta umení TU, Košice

Doprava v historickom centre Markušoviec v minulosti a dnes

Abstrakt:Centrálna pamiatková zóna v Markušovciach sa formovala v začiatkoch svojho architektonicko-urbanistického vývoja ako mestské osídlenie. Dôkazom toho je množstvo historických pamiatok sústredených na relatívne malom území centra. Rozmach týchto rozmerov umožnila existencia významných obchodných vzťahov šľachtickej rodiny Máriássyovcov v rámci Rakúsko - Uhorska i blízkych pohraničných oblastí Poľska. Významná obchodná cesta preto priamo križovala aj Markušovce vďaka obchodu so železnou rudou a farebnými kovmi, čo sa mnohokrát v histórii nepáčilo ani obyvateľom slobodného kráľovského mesta Levoča. Nádejný rozvoj však v 18. storočí zastavuje neľahká situácia rodiny a živelné pohromy postihujúce osídlenie. Vývoj sa zastavuje. Ako je to s Markušovcami dnes v dobe modernej civilizácie? Ako vyzerajú formy, prostriedky a možnosti dopravy v historickom centre Markušoviec?

Kľúčové pojmy: doprava, architektúra, história

Úvod

V neľahkej situácii dneška a náročnom kultúrnospoločenskom postavení historických centier miest a mestečiek na Slovensku sa nachádzajú aj menšie historicky však významné osídlenia a obce, ako sú bezpochyby aj Markušovce na Spiši. Pútajú dnes okoloídúceho pozorovateľa skôr katastrofálnou situáciou historicky hodnotných architektúr, ktoré nie sú vnímané ako potenciál, ale skôr radikálne ako ťarcha a príťaž. Keby sa Markušovce nachádzali kdekoľvek západnejšie od našich štátnych hraníc, bolo by to pre hodnoty, ktorých sú jednoznačne nositeľmi, diametrálne odlišné a pozorujúc okolie aj niekoľkonásobne lepšie. V minulosti boli významnejšou zastávkou na obchodných cestách. Dnes sú upadajúcim priestorom s obrovským potenciálom. Budúcnosť priam závisiaca od dopravy, infraštruktúry a rozvoja cestovného ruchu. Všetko sú to fakty veľmi úzko súvisiace s identitou miesta a možnosťami jeho rozvoja.



obr. 1: Letecký pohľad na centrum obce Markušovce

zdroj: Autor Milan Paprčka, www.spis.eu.sk



Hodnota urbanistického súboru spočíva nielen v zachovaní pamiatkového fondu, ale i v zachovaní širších väzieb odrážajúcich kontinuálny rozvoj sídla [1]. Všetky spomínané objekty spoločensko-reprezentačného charakteru tvoria poklad Obce Markušovce, ktorý má obrovskú architektonickú a umelecko-historickú hodnotu. Množstvo pôvodných fragmentov kultúrneho a spoločenského života predurčuje obec, aby sa stala jedným z centier turistického ruchu na Spiši. Hodnoty miesta je priam nevyhnutné pre budúcnosť obce strategicky a koncepcne využiť a prinavrátiť lokalite identitu historického miesta v súčasnosti. Doprava je v lokalite rozhodujúcim prvkom, ktorý priestor historického centra môže pozdvihnúť a priniesť mu potrebný život, alebo ho devastovať a zložiť do kolien.

Kontexty identity miesta, priestoru, doby...

Identitu historického miesta v súčasnosti teda môžeme chápať ako konkrétnu ničím nezameniteľnú podstatu vymedzeného priestoru jestvovania a konania vyplývajúcu z dejinného vývinu v prítomnosti.

Charakter miesta v urbanizovanom priestore všeobecne vytvárajú ľudia svojím konaním, myslením, bytím... Spoločenský život a potreba stretávania sa, vytvárania spoločných diel v nás buduje pocit spolupatričnosti medzi individualitami i viazanosť na miesta, s ktorými sme myšlienkovy, duševne, podvedome spätí. Uvedomovanie si priestoru a chápanie súvislostí v priestore pomáha naplneniu identity miesta v realite súčasnosti. Hodnoty minulosti, v priestore ktorých sa pohybujeme, by mali formovať pocit rešpektu, pokory a bázne voči dielu predošlých generácií, no rovnako nás samých voči sebe. Charakter miesta, v prirodzenom prírodnom prostredí vytvorený stvoriteľom, je spojený rovnako s bázňou a pokorou. Človek si uvedomuje aký je malý i veľký, bezmocný i mocný, silný i slabý, dobrý i zlý, všímavý i nevšímavý... Identita neopakovateľných miest, situácií, zážitkov, vnemov je rovnako dôležitou súčasťou ľudského bytia aj priestoru.

Funkcionalistický prístup spomína miesto, ako konkrétne „TU“, ktoré má svoju jedinečnú identitu [2].

Pre určenie konkrétnej identity miesta je potrebné poznať samotný priestor. Do štruktúry konkrétneho priestoru prenikol hlbšie Kevin Lynch, ktorý zaviedol vo svojich analýzach pojmy: UZOL – významný bod, CESTA, HRANICA a OBLASŤ. Tie sa stávajú základnými prvkami, ktoré tvoria primárnu súčasť orientácie človeka v priestore. Definujú najdôležitejšie body, miesta ľudského okolia a určujú hranice medzi nimi. Cesty a doprava majú za úlohu všetky tieto aspekty priestoru spájať.

Paolo Portoghesi definuje priestor ako „systém miest“, z čoho vyplýva, že pojem priestoru má svoje korene v konkrétnych situáciách [2].

Vzťah vonkajška a vnútra, interiéru a exteriéru je jedným z ďalších základných aspektov konkrétneho priestoru. Priestory majú tiež rozdielny rozmer rozľahlosti a uzatvorenosti, no z Portoghesiho štúdií rovnako vyplýva vzťah medzi sídlom a krajinou, ktorý sa dá prirovnať ku vzťahu figúry a pozadia. Teda analogicky aj k vzťahu miesta a jeho okolia. Takto by sme mohli postupovať ďalej v charakteristikách konkrétneho priestoru – miesta a v jeho napojeniach, cestách k širšiemu okoliu. Skutočnosť, ktorá vytvára identitu daného miesta je komplexný súbor faktov danej situácie, okolností, vzťahov. Neodmysliteľne súvisí s ľudskou osobnosťou, jej pocitmi, vnemami, pohľadmi na priestor ako vymedzený celok, ale aj pohľady do hĺbky významov priestoru samotného. Priestor – miesto zanecháva v rôznych ľuďoch rôzne pocity, ktoré by však mali mať v konečnom dôsledku niečo spoločné. Niečo, čo vytvára identitu miesta.

Štruktúra miesta sa prejavuje v určitých celkoch prostredia, ktoré majú svoje charakterové a priestorové vlastnosti [2]. Christian Norberg-Schulz vo svojej teoretickej knihe *Genius loci* hovorí o troch základných charakteristikách miesta, ktorými sú:

- *fenomén miesta*
- *štruktúra miesta*
- *duch miesta*

Fenomén miesta je zložkou každodenného života, prvkom živého sveta. Miesto je viac než len abstraktná poloha, miesto je hmotnou substanciou určenou konkrétnymi charakteristikami, ktoré určujú charakter prostredia – podstatu miesta.

Štruktúra miesta je podľa Schulzovej analýzy fenoménu miesta definovaná v kategóriách „krajina“ a „sídlo“ a analyzovaná pomocou „priestoru“ a „charakteru“. Miesto ako živý priestor.

Duch miesta – Genius loci, pôvodne rímsky pojem. Podľa presvedčenia a viery starých Rimanov má každá nezávislá bytosť svojho „Génia“, ochranného ducha, ktorý sprevádza bytosť celým životom a určuje jej charakter a povahu.

Lawrence Durrell roku 1960 napísal: „Keď sa s Európou zoznamujete pomaly, ochutnávate vína, syry, a charaktery rôznych krajín, začnete si uvedomovať, že dôležitým determinantom každej kultúry je nakoniec duch miesta – Genius loci!“ [3].

Jedná sa o charakter miesta vo všeobecnosti, teda rovnako ide o miesto prírodné i miesto umelo vytvorené človekom. Môžeme teda s istotou povedať, že aj duch miesta – Genius loci, vytvára podstatnú a charakteristickú časť identity miesta, teda aj identity historického miesta v súčasnosti. K všetkým týmto vnemom však vedú nejaké cesty. Sú zakorenené v myšlienkových pochodoch človeka i zhmotnené do podoby komunikácií, ciest, reálnej technickej infraštruktúry, ktorá je neodmysliteľnou súčasťou každého sídla. Výnimkou teda nemôžu byť ani Markušovce.

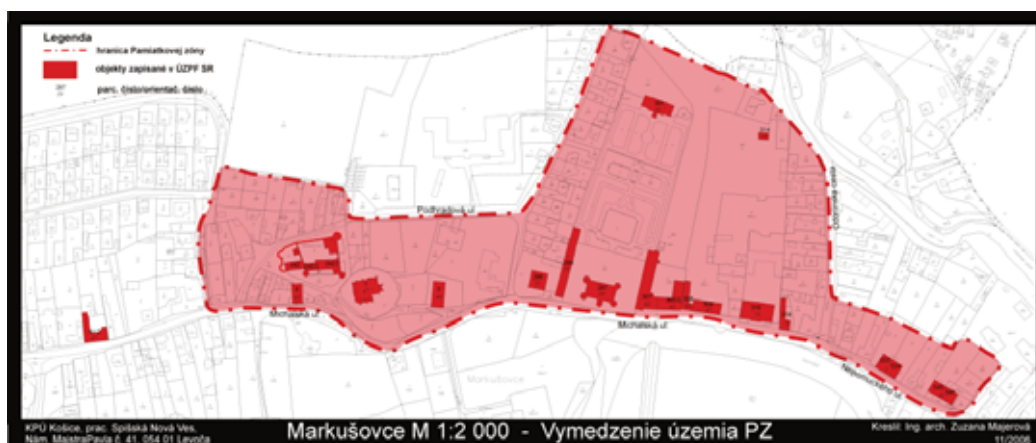
Historické súvislosti

Z urbanistického hľadiska obec predstavuje typ hromadnej dediny pri hradskej ceste pod hradom. Súbor kaštieľov a kúrií s hospodárskymi objektmi, spolu s hradom, kostolom a ďalšími objektmi a hodnotnými plochami zelene tvoria ucelený historicko-urbanistický súbor rozprestierajúci sa na severnej strane hlavnej historickej komunikácie [1].



obr. 2: Historická mapa Markušoviec z roku 1870

Zdroj: [1]



obr. 3: Mapa pamiatkovej zóny Markušoviec z roku 2006

Zdroj: [1]



Pôvodná parcelácia kaštieľov a kúrií bola rozdelená na väčšie a menšie parcely so severojužnou orientáciou. Neskoršie sa zástavba sústredila pri železničnej stanici a starej tehelni. Zástavbu z 1. polovice 20. storočia tvoria objekty zväčša podpivničené s hospodárskymi budovami, radenými v uzavretých dvoroch, ktoré sú už v súčasnosti modernizované. Po roku 1945 bola realizovaná výstavba domov so štvorcovým pôdorysom a s pôdorysom v tvare „L“. Vytvárali sa tak miesta s novou modernejšou identitou. Viacero novostavieb na území dnešnej centrálnej pamiatkovej zóny však nemá vzťah k štruktúre historického jadra. Centrum je však jasne viazané na hlavnú dopravnú komunikáciu – Michalskú ulicu, ktorá sa tak stala hlavnou kompozičnou osou architektonického priestoru.

Historický význam obchodnej cesty pre Markušovce

Historicky preukázanou skutočnosťou pre Markušovce je obchodná činnosť rodiny Mariássyovcov so železnou rudou a farebnými kovmi. Na obchode s nerastnými surovinami bola postavená ekonomika a pôsobenie panovníckej rodiny na Spiši. O dôležitosti osídlenia v Rakúsko-Uhorskom kontexte jasne hovorí aj povolenie na stavbu kamenného hradu v tejto geografickej polohe v blízkosti Levoče a Spišského hradu.

Obec Markušovce sa v priebehu stredoveku zmenila na významné sídlo Dolného Spiša. K pozitívnemu rozvoju prispelo niekoľko faktorov. Obec bola umiestnená na vtedajšej ceste vedúcej z Levoče cez Harichovce, Spišskú Novú Ves, Nálepko, Švedlár a Mníšek nad Hnilcom, ktorá sa napájala na hlavnú trasu tzv. Veľkej cesty smerujúcej zo Spiša na Dolnú zem. Bola to obchodná cesta, ktorá viedla popod hrad na návrší pri kostole. Obchod prekvital aj v Markušovciach. Svedčí o tom trhový dom – prístrešok pre cudzích trhovníkov zdržiavajúcich sa v obci aj so svojím tovarom, ktorý sa v listinách spomína roku 1409.

Zmienku o týždennom trhu a výbere trhového mýta v obci nachádzame už v listine z roku 1352, v ktorej sa uvádza aj existencia mlyna a jatiek. Jedným z hlavných zdrojov príjmov Mariássyovcov bolo banské podnikanie na Spiši i v Markušovciach. Právo otvoriť baňu na zlato a striebro na svojich majetkoch, s obvyklými banskými právami, získal rod v roku 1344 [1].

Koncom 15. storočia, resp. začiatkom 16. storočia došlo k rozšíreniu a opevneniu hradu Štefanom Mariássym. Počas bojov o Uhorský trón medzi Ferdinandom Habsburským a Jánom Zápoľským sa Mariássyovci pridali na stranu Zápoľského, čo malo za následok skonfiškovanie majetkov Ferdinandom a prohabsburskí Levočania vypálili hrad roku 1527. V druhej tretine 16. storočia Mariássyovci majetok získali späť. Pavol Mariássy hrad obnovil a prestaval v renesančnom slohu do stavu aký poznáme v ruine aj dnes. Využitie boli finančné prostriedky z odškodnenia od Levočanov a samotný hrad získal vynovenú podobu.

Obchodné vzťahy panovníckej rodiny popisuje a spomína vo svojom texte Sedemsto rokov rušných dejín farnosti Markušovce aj vdp. Ján Skrak, miestny farár v 60-tych až 80-tych rokoch minulého storočia. Práve rozvoj týchto obchodných vzťahov obchodovania s rudami umožnil aj rozvoj kultúry a života v Markušovciach, čoho dôkazom sú architektúry hodné nášho povšimnutia sústredené na relatívne malom území centra Markušoviec.

Za dôležitý fakt považujeme tiež skutočnosť, že hlavná dopravná komunikácia v minulosti nemenila výraznejšie svoje trasovanie, čím sa stala rokmi preverenou kostrou, chrbticou celého sídla a v súčasnosti je nutné optimalizovať a skvalitniť jej užívanie.

Súčasná situácia - doprava na prospech, či na škodu?

Markušovce sú významným bodom na Gotickej ceste v regióne Spiša. Nájdeme ich v časti Spišsko-Gemerského okruhu tejto trasy.

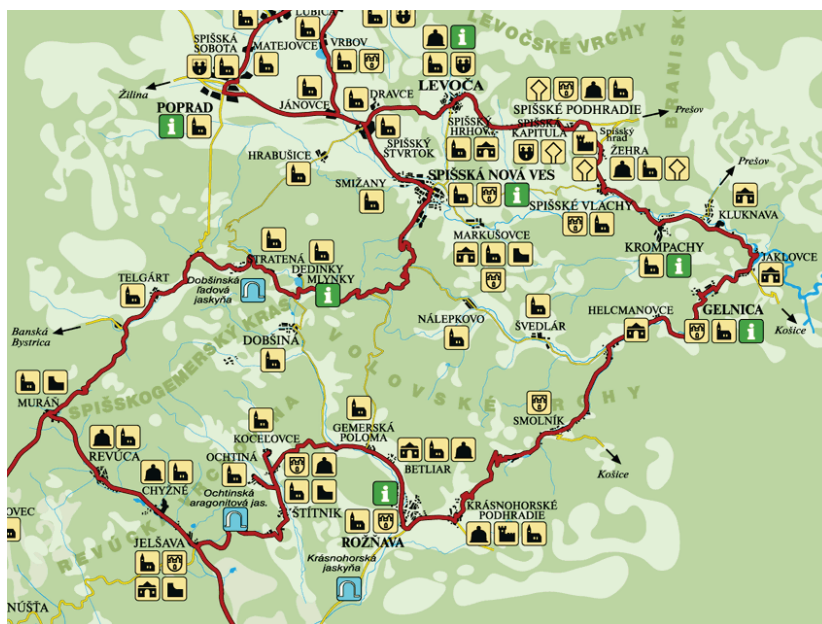
Súčasná situácia hovorí o zlom stavebno-technickom stave samotnej komunikácie, no našťastie po dlhých diskusiách na kompetentných samosprávnych úrovniach sa práve v tomto čase realizuje rekonštrukcia cesty III/536005 v rozsahu s napojením na Lieskovany a Spišskú Novú Ves i okolité obce Odorín (cesta III/536018) a Rudňany. Črtajú sa teda lepšie časy? Kvalitné cesty v dobrom technickom stave sú jedným z prvých predpokladov na intenzívnejší pohyb turistov v regióne. V nadväznosti by

sme mali vytvárať možnosti pre rozvoj daných lokalít, aby začali do regiónu plynúť väčšie objemy peňazí z cestovného ruchu. Ani Rómska menšina (v obci aktuálne väčšina v pomere cca 2:3) nesmie byť výhovorkou pre akékoľvek aktivity v regióne.

Dôležitou dopravnou tepnou je železničná trať, ktorá môže v budúcnosti zohrať veľmi dôležitú úlohu v rozvoji cestovného ruchu. Veľkým prínosom pre centrálnu zónu obce môže byť totiž premiestnenie železničnej stanice z periférneho umiestnenia do priestorov oproti renesančnému kaštieľu. Hoci je navrhovaná poloha v priestore centra obce ešte diskutabilná z architektonicko-urbanistického hľadiska v kontexte s priestorovými danosťami a čitateľne definovanými kompozičnými možnosťami.

V priestore jasne absentujú turistické a cyklistické trasy. Existuje značená turistická trasa smerom k Markušovskej transgresii, Markušovským stenám a Markušovskému skalnému hríbu, no jej značenie je poškodené a nedostatočné. Aj domáci obyvateľ má problém dôjsť do cieľa svojej turistickej vychádzky. Skalný hrib nájde s problémami aj ten, kto tam už raz niekedy bol.

Veľkým problémom obce sa zdá byť hľadanie optimálnych funkčných využití pre historické objekty priamo v centrálnej pamiatkovej zóne. Tie sa dodnes hľadajú skôr náhodne. Chýba dialóg o jasnejšom definovaní koncepčného riešenia, dlhodobého plánu s jasne definovanými pravidlami pre smerovanie využívania historických budov i verejných priestranstiev v obci (dialóg na viacerých úrovniach odbornej i laickej verejnosti). Práve úprava verejných priestranstiev a zapojenie hodnotných architektúr do každodenného života obyvateľov i návštevníkov Markušoviec, uvedomujúc si ich hodnotu, je jasne strategickým a dôležitým bodom pre zachovanie celkovej existencie identity priestoru centrálnej zóny.



obr. 4: Mapa Gotickej cesty, Spišsko-Gemerský okruh

Zdroj: <http://www.gothicroute.sk/>

Potenciál a vízie . . .

Vôbec sa nemusíme obmedzovať na priestor centra, pretože Markušovce so svojim okolím vedľa ponúknuť oveľa viac. Je k tomu však potrebné postupné a hlavne koncepčné realizovanie nových prvkov dopravnej infraštruktúry, ktoré budú návštevníkom ponúkať nové možnosti, nové pohľady na vnímanie úžasného architektonického priestoru, akým jednoznačne je priestor historického centra obce Markušovce. Nové turistické trasy nasmerované z centra do jeho širšieho okolia môžu ponúknuť návštevníkom nové doposiaľ nepoznané pohľady a siluetu centra a poskytnú príjemný pobyt a oddych v prírode. Urbanisticko-architektonická analýza priestoru centra z roku 2010 tieto možnosti jasne pomenúva a definuje priestory s potenciálom rozvoja. Jedná sa o študentskú ateliérovú prácu na Katedre architektúry FU TUKE, ktorá jasne pomenúva možnosti a problémy dopravy, infraštruktúry a občianskej vybavenosti v centre obce. Definuje kam je možné nasmerovať ľudí (rekreačné lokality

Korytno, Markušovská dolina, prírodná vyhládka Babiná, turistické chodníky s dominantnými pohľadmi na siluetu obce, prírodný útvar Markušovský Skalný hrb, cyklistické trasy...)



obr. 5: Analýza architektonicko-urbanistických súvislostí centra obce Markušovce

Zdroj: Lukáš Sečka, Diplomová práca 2010

Napomôcť riešeniu tejto situácie by mal aj znovu schválený územný plán obce v lete roku 2013, do ktorého bolo zapracovaných niekoľko podnetov zo spomínanej študentskej práce. Obcou bolo podaných niekoľko projektov na financovanie z EU. Napriek neúspechu v týchto žiadostiach sa ale podarilo obci rozšývať práce na parciálnych častiach projektu revitalizácie centra obce. V súčasnosti sa realizujú úpravy na bývalom kultúrnom dome (teda na jeho jestvujúcej časti), aby opäť začal slúžiť obyvateľom. V nadväznosti na budovu kultúrneho domu obec plánuje realizovať tiež terénne úpravy v jeho okolí - terénne úpravy a realizácia prírodného amfiteátra v terénnom sedle pod budovou materskej školy. Prebiehajúca rekonštrukcia hlavnej dopravnej komunikácie - Michalskej ulice - otvorila možnosť pre realizáciu záchytného parkoviska oproti obecnému úradu, ktoré kultivovaným spôsobom pozdvihne priestor centra o niekoľko kategórií vyššie. Parkovisko by malo byť realizované ešte v tomto kalendárnom roku. Bezprostrednou vyhládkou budúceho roka je rekonštrukcia panského domu "Ošustovec", ktorý je už pár rokov bez strechy a rekonštrukcia, respektíve výstavba nových schodov od autobusovej zastávky okolo "Ošustovca" smerom ku Kostolu sv. Michala a nadväzných terénnych a parkových úprav.

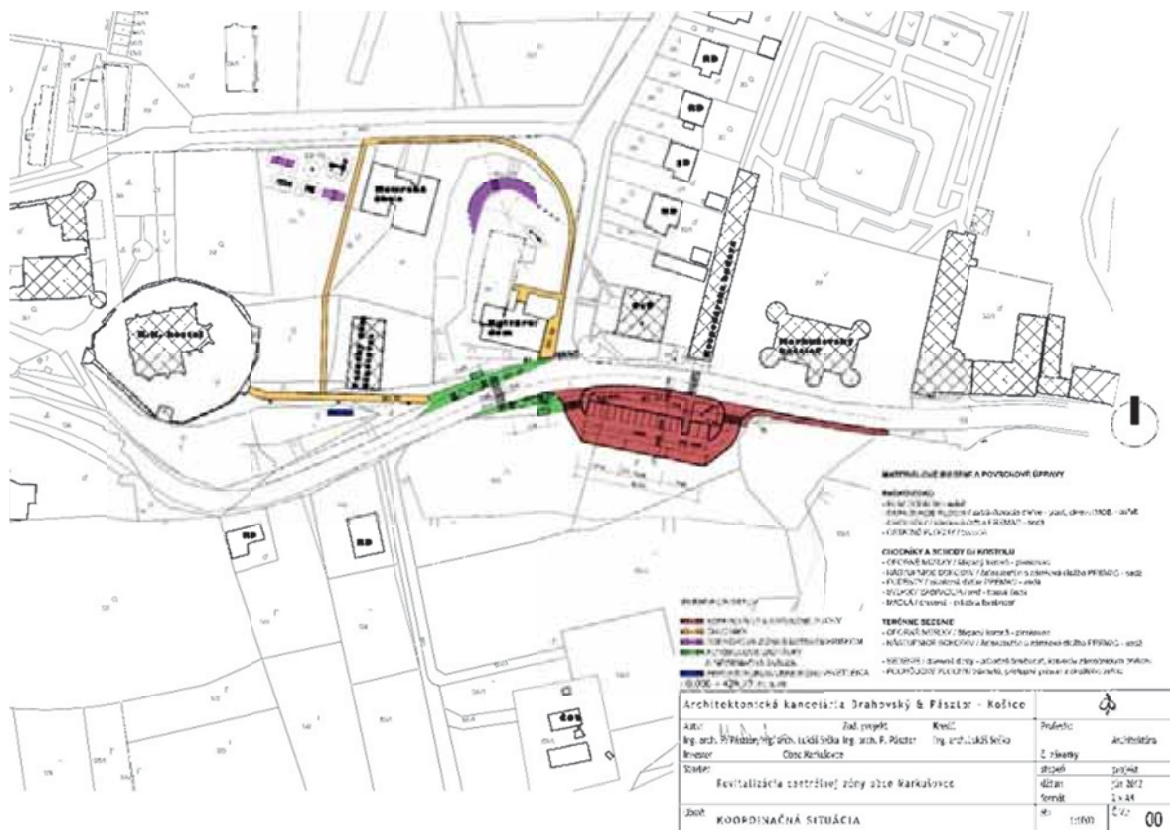
Zatraktívnenie centrálného priestoru s napojením na fungujúcu základnú dopravnú infraštruktúru je však len prvým krokom na ceste za atraktívnym a príťažlivým priestorom v centre malebnej obce. Potrebná bude dlhodobá a systematická práca najmä samosprávy, aby koncepčne riadila všetky aktivity v obci a starala sa cielene o údržbu toho, čo sa podarilo už realizovať.



obr. 6 a 7: Panský dom "Ošustovec" v centre obce Markušovce (vpravo stav od mája 2010)

Zdroj: Foto archív Lukáš Sečka

Napriek čiastočným snahám a úspechom Markušovce potrebujú koncepciu svojho rozvoja do budúcnosti s cieľným a jasným využitím historicky a architektonicky hodnotných pamiatok vo svojom centre. Dopravná infraštruktúra vie tomu len pomôcť, ak bude koncepčne a kvalitne realizovaná. To si ale budú musieť ustrážiť kompetentní, aby tomu tak bolo aj v skutočnosti. Centrálny priestor obce má potenciál stať sa priestorom, v ktorom sa budú ľudia cítiť dobre a turisti nebudú z neho hneď odchádzať bezprostredne po návšteve Renesančného Kaštieľa a Letohrádku Dardanely.



obr. 8: Koordinačná situácia z projektu revitalizácie centra obce Markušovce

Zdroj: Archív autorov

Záver

Fungujúca dopravná infraštruktúra má zabezpečiť v akomkoľvek priestore pulzovanie života presne tak ako cievy a žily v tele človeka. Všetci o tom vieme a berieme to ako samozrejmosť, že nám krv v tele pulzuje. Rovnaké podmienky by sme sa mali snažiť systematicky vytvárať aj v priestoroch historického centra Markušoviec, pretože dopravná infraštruktúra je jedným z dôležitých prvkov súčasnosti potrebným pri budovaní a následnom uvedomovaní si identity miesta. Aj na základe toho po akej ceste kráčame si vytvárame názor a pamäťovú väzbu na identitu priestoru, v ktorom sa pohybujeme. K tomu je však potrebná ucelená a jasná koncepcia kam má centrálny priestor Markušoviec smerovať a čo od neho budeme v budúcnosti očakávať. Stane sa vyhľadávanou lokalitou na Spiši, alebo len zabudnutým kútom niekde ...?

Odkazy, citácie

- [1] Majerová, Zuzana a kol. autorov: História Markušoviec pre budúcnosť obce a zásady ochrany pamiatkovej zóny. KPÚ Košice, pracovisko Levoča, december 2006.
- [2] Norberg-Schulz, Christian: *Genius loci*. Praha: Odeon, 1994, ISBN 80-207-0241-5.
- [3] Rossi, Aldo: *Vědecká autobiografie*. Praha: Arbor vitae, 2005, ISBN 80-86300-15-3.



Použitá literatúra

Ernő, Foerk: Márkusfalva, Budapešť, 31. decembra 1913.

Lynch, Kevin: *Obraz města. The Image of the City*. Praha: Polygon, 2004, ISBN 80-7273-094-0.

Mencl, Václav: *Lidová architektúra v Československu*. Praha: Academia, Nakladatelství

Československé akademie věd, 1980, ISBN 26-299 77-87-2.

Norberg-Schulz, Christian: *Existence, space and architecture*. New York: Praeger, 1971.

Skrak, Ján: *Sedemsto rokov rušných dejín farnosti Markušovce, Markušovský hrad, Školy v Markušovciach v stredoveku*, 1981.

Špaleková, Eva: *Markušovský kaštieľ, Z dejín Markušoviec*. Poprad: Popradská tlačiareň, 1995.

Urbanová, Norma a kol.: NKP Kúria č. ÚZPF 674/0, Michalská č. 49, Markušovce – Pamiatkový výskum architektonicko-historický, Levoča – pracovisko KPÚ Košice, 2007.

Zumthor, Peter: *Promýšlet architekturu*. Zlín: Archa, 2009, ISBN 978-80-901926-1-4.

Prof. Ing. arch. Peter PÁSZTOR, PhD.

(*1948) je pedagógom Katedry architektúry Technickej univerzity v Košiciach, mimoriadnym profesorom na Politechnike Rzeszowskej (PL) a zároveň spolumajiteľom Architektonickej kancelárie Drahovský, Pásztor a spol. v Košiciach

e-mail: pasztor.peter@dpa.sk

tel.: +421 915 916 983

Ing. arch. Lukáš SEČKA

(*1984) je absolventom Fakulty umení Katedry architektúry Technickej univerzity v Košiciach z roku 2010, v súčasnosti doktorandom na Stavebnej fakulte TUKE a zároveň členom kolektívu Architektonickej kancelárie DPA v Košiciach

e-mail: lukas.secka@gmail.com

tel.: +421 915 916 983

Architektonická kancelária DPA

Tomášikova 31, 040 01 Košice



Ing. arch. Janka ČÚRNA, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Doprava v kúpeľnom meste Trenčianske Teplice

Abstrakt: Príspevok je zameraný na problematiku kúpeľných miest, ktoré si vyžadujú efektívne prepojenie a špecifický režim všetkých dopravných systémov (dopravy cestnej, železničnej, lodnej, pešej, cyklistickej, atď.) s vyšším dôrazom na prevádzku pešiu v reprezentačných verejných priestoroch. Na modelovom území kúpeľného mesta Trenčianske Teplice príspevok spracováva teoretické východiská, ktoré možno pomôžu vytvoriť predstavu o tom ako viac zatraktívniť územie kúpeľného mesta pre klientov, návštevníkov, turistov, ale aj pre samotných obyvateľov. Výsledkom by mala byť snaha dosiahnuť vyšší priestorový účinok, zvýšiť potenciál územia, dotvoriť verejné priestory, vylepšiť prevádzkovo-dopravné vzťahy s efektívnejším prepojením liečebnej funkcie kúpeľov, parku a doplnkovej občianskej vybavenosti.

Kľúčové pojmy: liečivé termálne a minerálne pramene, kúpeľníctvo, balneoterapia, doprava pešia, cyklistická, cestná, železničná, medzinárodné dopravné koridory, verejný priestor, uzly

Úvod

„Liečivé kúpeľníctvo prešlo rôznymi etapami vývoja, ktoré začínali primitívnym kúpaním v staroveku, pokračovali vysokým kultom kúpeľníctva v rímskej ríši a v starom Grécku, zanedbané boli stredoveku a vo feudalizme. Rozvoj kúpeľníctva opäť nastal v období kapitalizmu. V súčasnosti je kúpeľníctvo a liečivé kúpeľné zdroje na Slovensku dôležitou súčasťou zdravotnej starostlivosti.“[1]

Kúpeľné mestá na Slovensku majú z hľadiska svojej histórie, ale aj súčasnosti, zvláštne postavenie. Ukážkovým príkladom porovnania minulosti a prítomnosti sú Trenčianske Teplice, ktoré sa považujú za klenot medzi kúpeľnými mestami v SR. Vďaka liečivým prameňom, dopravnej dostupnosti, atraktívnej polohe, reprezentatívnej hmotovo-priestorovej a urbanisticko-architektonickej štruktúry, dostali (nie náhodou) prezývku „perla Karpát“. Trenčianske Teplice boli jedným z najslávnejších a najznámejších kúpeľných miest v celom Uhorsku. Majú najviac návštevníkov, sú najvýznamnejšie a najvýstavnejšie slovenské kúpele. Až do roku 1903, kedy ich predbehli neďaleké Piešťany, boli najväčšie kúpele na území Slovenska. Ukryté v prírodnom prostredí v doline riečky Teplička, v juhozápadnej časti Strážovských vrchov už viac ako dve a pol storočia ponúkajú liečbu tisíckam domácich i zahraničných pacientov ročne.

Doprava v regióne

Kvalita, rozsah a kombinácie rôznych druhov dopravy sú faktory, ktoré ovplyvňujú rozvoj akéhokoľvek regiónu. Trenčianske Teplice majú výbornú strategickú dopravnú polohu, ktorá z dlhodobého hľadiska pozitívne vplyva na socioekonomické ukazovatele rozvoja.

Poloha Trenčianskeho kraja v rámci SR s preferovaným lokalizačným faktorom dopravnej dostupnosti (z celoeurópskeho hľadiska), čo mu dáva už v súčasnosti vysoký stupeň ekonomickej atraktivity s perspektívnym potenciálom, vzhľadom na jeho polohu na európskych dopravných koridoroch. Táto poloha si však vyžaduje aj riešenie širších medzinárodných súvislostí. „Centrom jadra osídlenia je mesto Trenčín v administratívnych hraniciach: Zamarovce, Soblahov, Veľké Bierovce, Trenčianska Turná, Opatovce, Trenčianske Teplice, Nemšová, Skalka nad Váhom, Dubnica nad Váhom, má a bude mať dominantné postavenie ako centrum nadregionálneho významu a tiež ako významný dopravný uzol“ [2]. Trenčianske Teplice sa formujú ako centrum osídlenia subregionálneho významu s možnosťou plnenia niektorých regionálnych funkcií. V návrhu ÚPN SÚ sa predpokladá, že sídlo sa vo výhľadovom období bude formovať ako špecifické centrum celoštátneho významu v oblasti

kúpeľníctva [2]. Z hľadiska mesta sú Trenčianske Teplice dôležité ťažisko osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu vo vzťahu ku krajskému centru Trenčín a k okresným sídlam Nové Meston/Váhom, Dubnica n/Váhom a Ilava so silnými sídelnými väzbami týchto významných hospodársko-sídelných centier.

Koncepcia územného rozvoja Trenčianske teplice sa odvíja od modelu funkčno-prevádzkovej schémy mesta, pričom mesto má dve dominantné funkcie:

- funkciu kúpeľnú
- mestskú funkciu obytnú

V súčasnosti sú v meste zastúpené obidve funkcie (obytná a kúpeľná) takmer rovnako, i keď z hľadiska priorít je jednoznačne prioritná funkcia kúpeľná. Aj z historického vývoja vyplýva, že „kúpele zrodili mesto“ [2].

Spôsob zástavby (z pohľadu urbanistickej kompozície) je v súčasnom meste Trenčianske Teplice charakteristická dvojpolovosť. Dnešnú urbanistickú kostru tvorí hlavná kompozičná os, ktorá v zásade sleduje tok potoka Teplička a vedľajšia kompozičná os, vychádzajúca z kompozičného jadra južným smerom. „Hlavná kompozičná os je priestorovo zaústená v urbanizačnom jadre, predstavuje kompaktné územie mestského a kúpeľného centra s hierarchicky vyšším stupňom centrálnej vybavenosti“ [2].

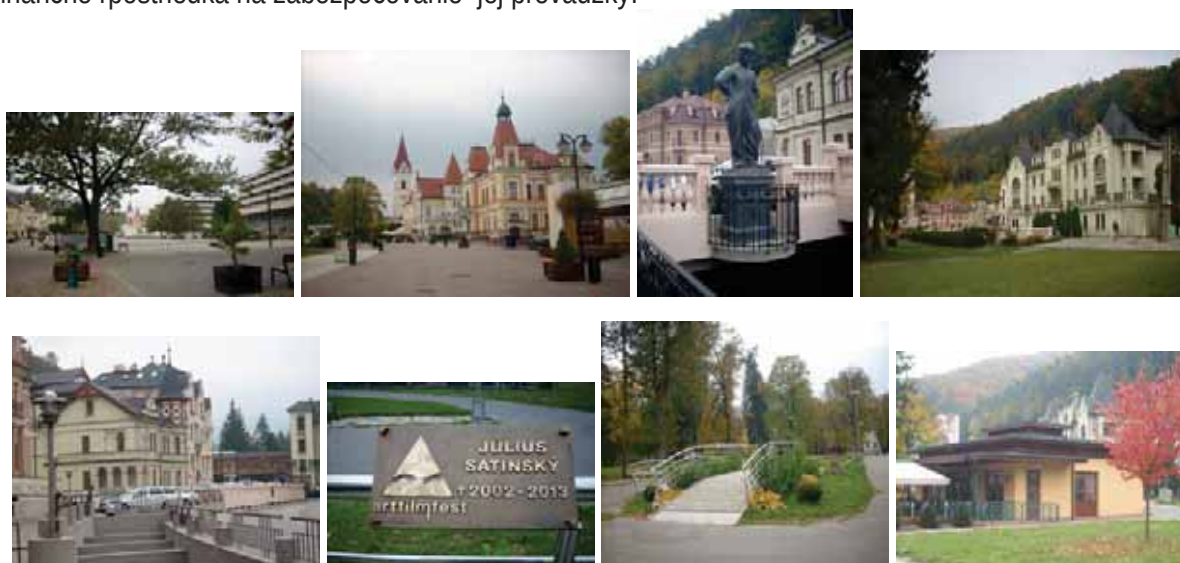
Urbanizačné jadro má svoju obmedzenú priestorovú kapacitu, preto sa pri raste (rozvoji) SÚ niektoré funkcie z neho vysúvajú. Tento proces rastu sa realizuje väčšinou prostredníctvom líniových priestorov, ktoré súčasne tvoria kompozičné osi sídla a často preberajú na seba aj funkciu dopravných radiál, čím sa centrum priestorovo zväčšuje. Línia pôvodnej železničnej trate vytvára dopravnú radiálu.

„Pre ďalší vývoj mesta Trenčianske Teplice je prosperita kúpeľov nevyhnutnou súčasťou, preto aj hlavnou myšlienkou územného rozvoja“ [2]. Z tohoto dôvodu musí byť vytvorenie fungujúceho, esteticky príťažlivého, dobre dopravne napojeného zdravého prostredia pre kúpeľných hostí i ostatných návštevníkov, samozrejmou.

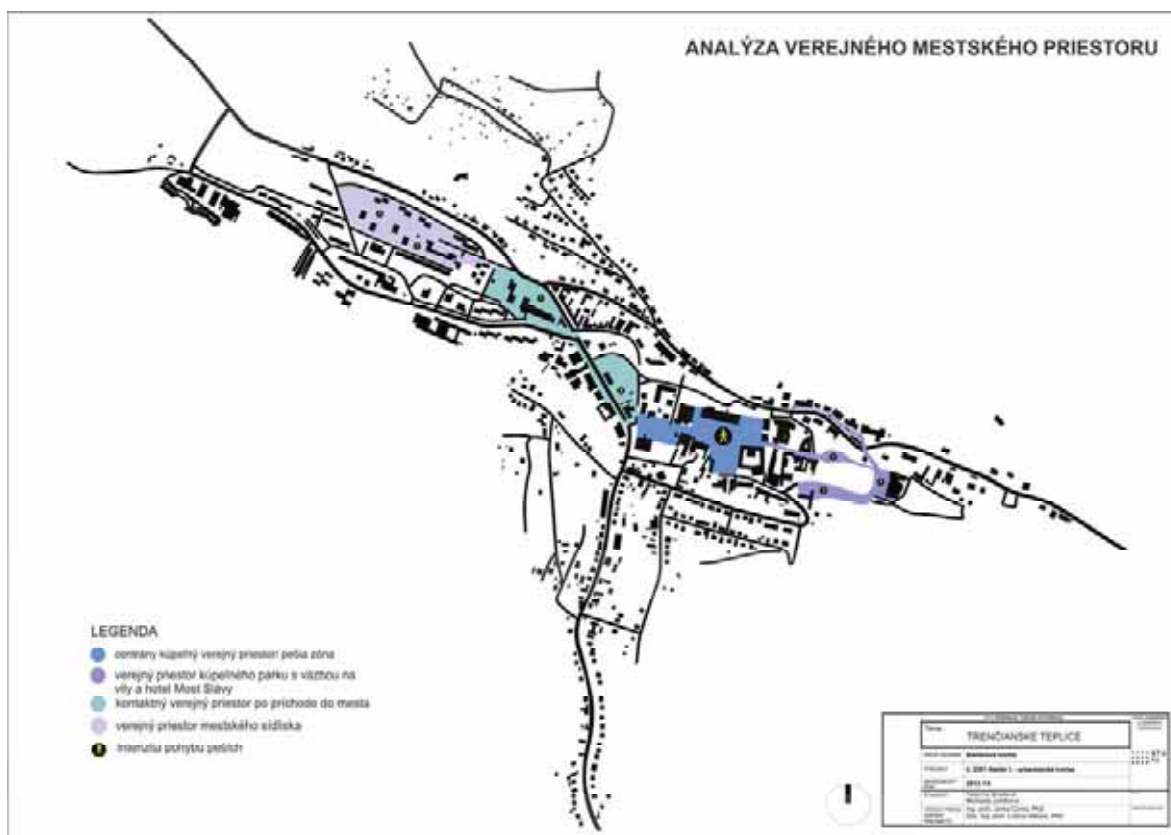
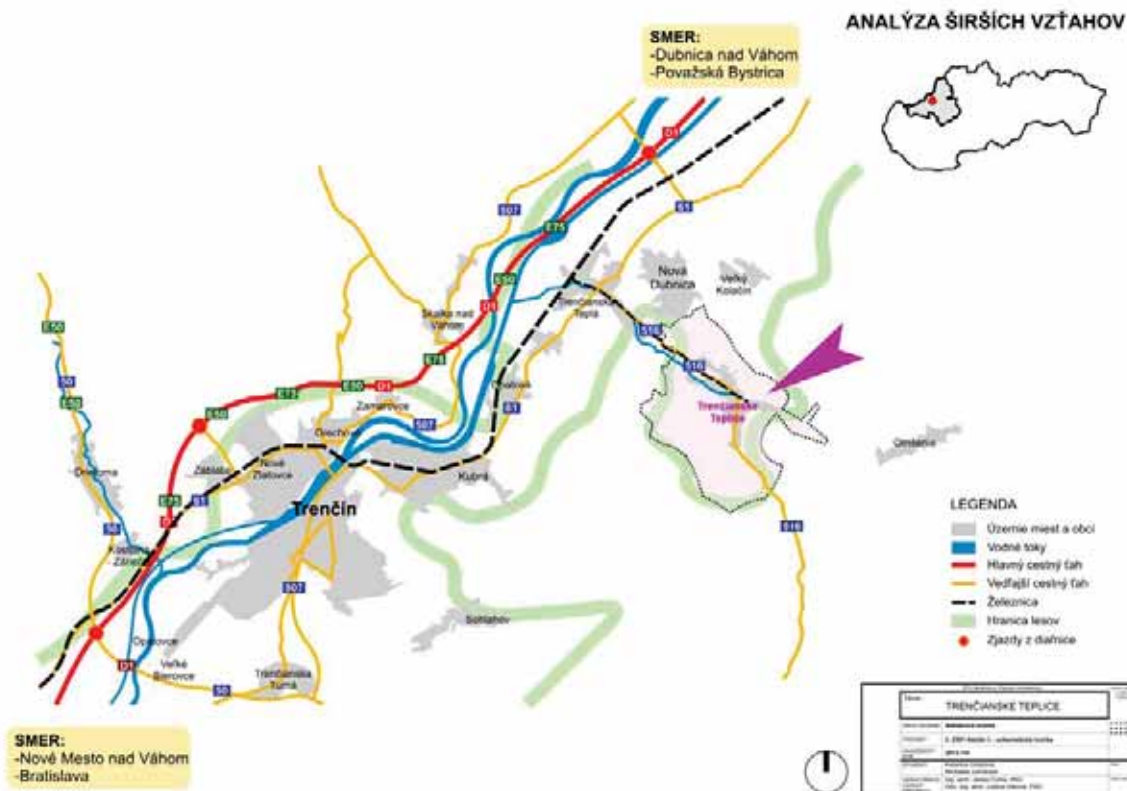
Prioritou v územnom rozvoji kúpeľného mesta Trenčianske Teplice je:

- zabezpečenie dopravy
- zachovanie pôvodnej hmotovo-priestorovej štruktúry centra mesta
- zachovanie prírodného prostredia kúpeľov
- rozšírenie kúpeľného parku
- priebežné dopĺňanie tabuliek s menami na Moste slávy v blízkosti Kúpeľnej dvorany

Chýba však prioritná podpora všetkých druhov dopravných systémov, vrátane netradičných druhov t.j. výraznejšia podpora pôvodnej električky, ktorá premáva len príležitostne, problémo sú chýbajúce finančné prostriedka na zabezpečovanie jej prevádzky.



obr. 1: Trenčianske Teplice - scéna vnútorného kúpeľného mesta
foto: Čúrna, J., 2013



obr. 2 a, 2b: Trenčianske Teplice - Schéma dopravy a analýza verejných priestorov kúpeľného mesta, AT I. - Urbanistická tvorba - ÚÚ a ÚP FA STU v Bratislave, ZS akademický rok 2013/2014, študentský projekt, autorky: Bc. K. Griačová, Bc.M. Jurčíková, pedagogické vedenie: Ing.arch. Čúrna, Janka, PhD.

Napojenosť územia sídla Trenčianske Teplice na okolitú dopravnú infraštruktúru

Územie obce Trenčianske Teplice sa nachádza v strategicky výhodnom dopravnom regióne, vzdialenosť od Paneurópskeho dopravného koridoru - cesty D1 je približne len 18 kilometrov. Kúpeľné mesto sa nachádza približne 14 km od najbližšieho verejného medzinárodného letiska Trenčín s vojenskou a civilnou prevádzkou a tak má aj dobrú leteckú dostupnosť. Obce sú medzi sebou prepojené cestnou sieťou II. triedy a III. triedy s dĺžkou 20,6 km na území Trenčianskych Teplíc. Najlepšie postavenie v rámci mikroregiónu Teplička má obec Trenčianska Teplá. Priamo cez ňu prechádza medzinárodný cestný ťah 1/61 E-75 s pripojením na Rakúsko, Poľsko a Maďarsko. Medzinárodný cestný ťah E-75 zabezpečuje prepojenie aj v smere Bratislava - Žilina. Trenčianska Teplá je tiež dôležitý železničný uzol ležiaci na elektrifikovanej železničnej trati Bratislava - Košice, ktorou sú Trenčianske Teplice napojené na medzinárodné železničné trate. Dopravné spojenie Trenčianskych Teplíc a Trenčianskej Teplej je možné unikátnou úzkokolejovou električkou zo železničnej stanice v Trenčianskej Teplej, tiež tu v pravidelných intervaloch premávajú miestne a z centra obce i diaľkové autobusové linky. Na území kúpeľného mesta fungujú 4 taxi služby [2].

Doprava kúpeľného mesta

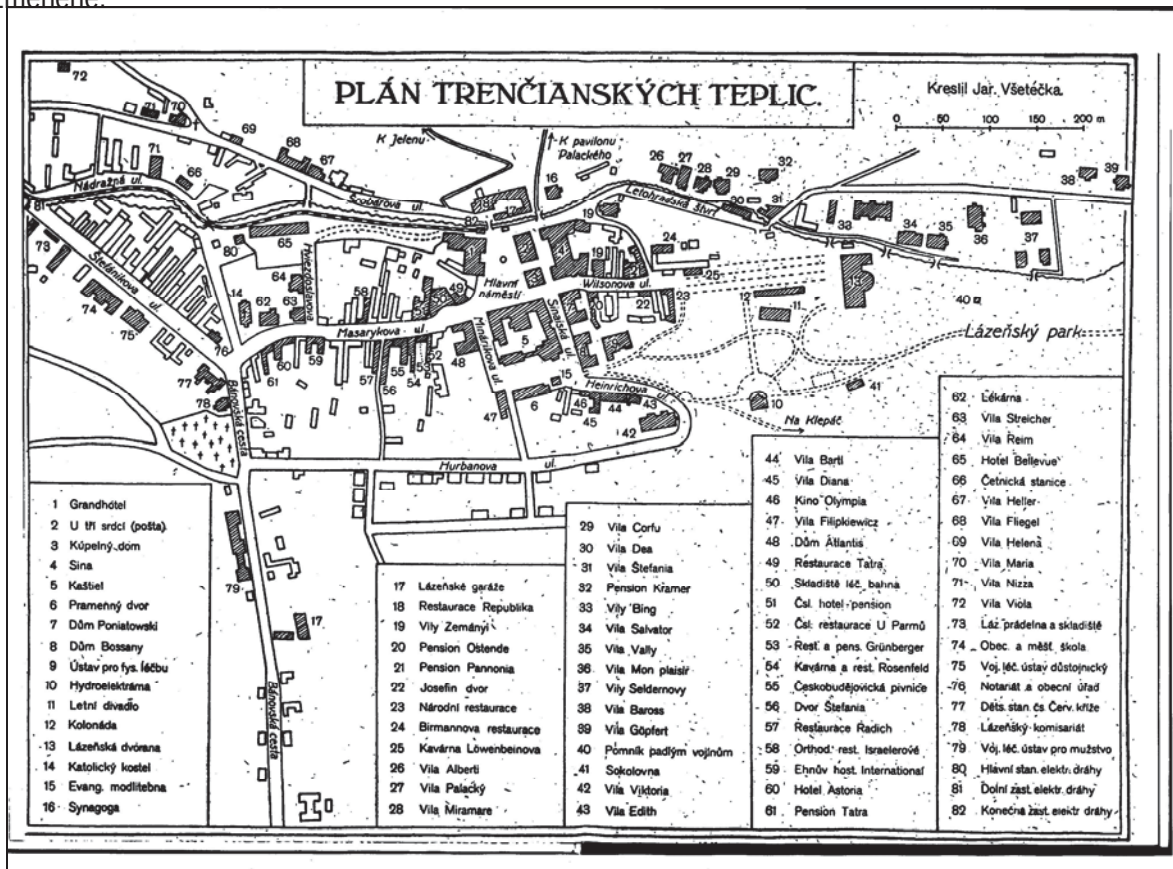
„Doprava návštevníkov kúpeľov bola a je životne dôležitá aj pre každé kúpeľné mesto, Trenčianske Teplice nie sú výnimkou. Tu sa kúpeľní hostia pôvodne dopravovali na kočoch, povozmi alebo pešo. „ S výstavbou železníc v 19. storočí a s približovaním železničnej trate k Trenčianskej Teplej sa začali zlepšovať aj možnosti návštevníkov cestovať do kúpeľov Trenčianske Teplice, pričom prelomovým rokom bol rok 1883, kedy bola dokončená Považská železnica a rok 1888, kedy sa dokončila Vlárská železnica na Moravu“ [7].

Trenčianska Teplá sa stala železničným uzlom a úvahy majiteľov kúpeľov o prepojení Teplej a Teplíc sa objavili už v roku 1896, ale pre finančné problémy sa výstavba odsúvala. Až trenčiansky podnikateľ Edmund Bleuer dal postaviť v roku 1907 úzkorozchodnú elektrifikovanú železnicu s rozchodom 760 mm, dlhú takmer 6 km s trasou z Trenčianskej Teplej do Trenčianskych Teplíc, ktorú nazývali aj elektička a ktorá bola slávnostne otvorená 29. júla 1909.



obr. 3a, 3b, 3c: Trenčianske Teplice - stanica elektrifikovanej železnice, pôvodný a súčasný stav
zdroj: [8]

Vznik železnice a železničnej stanice (ktorá je koncová - hlavová) v Trenčianskych Tepliciach zásadne ovplyvnil celkovú urbanisticko-architektonickú štruktúru kúpeľného mesta ako celku. Zo zonálneho pohľadu je dôležitá tvorba tzv. predstaničného priestoru, ktorý sa stal významným nástupným uzlom do mesta a jeho kúpeľnej zóny a stal sa dôležitým (ak nie najdôležitejším) článkom v štruktúre verejných priestorov, urbanistických i dopravných uzlov [obr.č.4]. Spojnica historického námestia (ktoré už neexistuje) a železničnej stanice sa stala kompozičnou osou urbanistickej štruktúry a hlavnou polyfunkčne vybavenou ulicou. Takto riešený vzťah železničnej osobnej stanice a mestského centra sa v podstate zachoval, aj keď následnými prestavbami boli priestorové parametre veľmi zmenené.



obr. 4: Trenčianske Teplice - pôvodná historická urbanisticko-architektonická štruktúra centra s trasou železnice
zdroj: [7]

Železničná stanica si (závislosti od veľkosti sídla) vyžaduje úzky vzťah k centru a operatívne vzájomné prepojenie, realizované zvyčajne peším pohybom. Konceptnou obdobou a realizačnou aktiváciou tohto prevádzkového vzťahu k centru je aj stanica autobusovej dopravy, ale v prejazdnej forme a kombinovanej podobe. Predstaničný priestor je vhodné obohatiť o zariadenia služieb pre cestujúcich s tendenciou potencionálnej koncentrácie vyššej občianskej vybavenosti sídla a regiónu. Ekonomicky je pre komplexnosť vybavenia vhodná funkčná koncentrácia a gradácia významu, ktorá narastá smerom k ťažiskovej polohe.

„Konečná zastávka električky v Trenčianskych Tepliciach - nazývaná aj Endstation či Kúpele okolo roku 1910 (obr.č.3a), stála medzi severnou stranou hotela Teplitz (neskôr hotela Grand) a ľavým brehom Tepličky na okraji mosta. Bola tu len jedna koľaj a malá drevená čakáreň, ktorá bola v roku 1928 premiestnená na novozriadenú zastávku Skalka a nahradili ju väčším, priestrannejším, tiež dreveným objektom. Významnú úlohu zohral aj hostinec „Osterajch“, neskôr Republika, kde zriadenci jednotlivých kúpeľných hotelov a vil (označení ich názvom) čakali na zastávke alebo na stanici



električky, aby odviekli svojich kúpeľných hostí a odniesli im batožinu. Hlavnou stanicou električky bola stanica Trenčianske Teplice - obec, neskôr nazývaná len Trenčianske Teplice, vzdialená od koncovej stanice len asi 250 metrov. Staničná budova mala typizovanú architektúru malých staníc vtedajších Uhorských štátnych železníc. Bola postavená v blízkosti západnej časti hotela Bellevue" [7].

„Pôvodné vozidlá elektrifikovanej trate dodala vagónka v Györi. Spočiatku premávali len tri motorové a dva prívesné osobné vozne, nákladnú dopravu zabezpečovali dva kryté a jeden otvorený nákladný vozeň. Majiteľom trate bola súkromná spoločnosť Trenčianska miestna vicinálna elektrická železnica so sídlom v Trenčíne, neskôr v Budapešti. Prevádzku elektrifikovanej dráhy zabezpečovali Uhorské štátne železnice (MÁV), maďarská skratka majiteľa (H.T.V.) bola umiestnená na boku vozňov električky, neskôr ju prebrali Československé štátne dráhy (ČSD). Súčasťou stanice Trenčianske Teplice bol aj sklad s rampou slúžiacou na prekládku tovaru, ktorý stál na konci Nádražnej ulice" [8].

„Trať zabezpečovala odvoz kúpeľných hostí k vlakom v Trenčianskej Teplej. Bola to prvá verejne prevádzkovaná elektrifikovaná železnica na území Slovenska, ktorú spočiatku poháňal jednosmerný elektrický prúd s napätím 750 voltov, v roku 1942 sa napätie zvýšilo na 950 voltov a v roku 1984 sa znížilo na 600 voltov. Trať električky väčšinou nebola rentabilná, prvé vážne úvahy o jej zrušení sa objavili už v roku 1931 a v roku 2006 naposledy. V roku 1928 vtedajšie Československé dráhy (ČSD) zaviedli autobusovú linku do Trenčína, čím vytvorili konkurenciu vlastnej elektrifikovanej železnici, napriek tomu sa však koncom minulého storočia rozhodlo o modernizácii trate. Najvýznamnejšou akciou bola výstavba novej stanice v Trenčianskych Tepliciach, ktorá funguje dodnes. Bola otvorená dňa júla 1941. stavali ju v rokoch 1940 až 1941, mala kryté nástupište a slávnostné otvorenie s dvoma koľajami sa konalo 26. júla 1941. O tom, že návštevnosť kúpeľov v Trenčianskych Tepliciach neustále rástla, svedčí aj skutočnosť, že napríklad podľa cestovného poriadku z roku 1942 sa po modernizácii meniarne zvýšilo napätie zo 750 na 950 voltov" [8].

V roku 1950 spoločnosť „Miestna úzkokoľajná železnica Trenčianska Teplá - Trenčianske Teplice“ zanikla. Začiatok 50.rokov minulého storočia sa potom podpísal na súčasnom vzhľade trate. S modernizáciou vozidlového parku došlo v roku 1952 v Trenčianskej Teplej aj k výstavbe nového depa. „Pôvodné rušňové depo, slúžiace elektrickej železnici, bolo vybudované v Trenčianskej teplej v roku 1909, budova súčasného depa s meniarňou, ktorá dodávala až do neskoršej rekonštrukcie trati do trakčného vedenia jednosmerné napätie 950 V, bola vybudovaná v roku 1953. Neskôr, v roku 1960, bolo v tejto stanici prebudované ukončenie trati, čo viedlo k zrušeniu a likvidácii manipulačnej koľaje umožňujúcej prekládku tovaru na normálne rozchodnú trať. Tým zaniklo asi 400 m trate s pôvodnou koncovou výhabňou na ulici oproti staničnej budove včítane koľajovej prípojky k prekladiku tovaru. Zmenili sa tak kilometrické polohy jednotlivých objektov na trati, ďalej bolo v stanici Trenčianska Teplá rekonštruované nástupište a výpravná budova úzkokoľajnej železnice“ [8].

Železničná trať vedie na veľkom úseku súbežne s cestou druhej triedy, preto požívané posypové materiály z nej dlhodobo znečisťovali železničné lôžko a zapríčinili spolu so zvýšeným zavodením kolaje predčasné stárnutie podvalov. Bežnou údržbou trate nebolo možné nedostatky odstrániť a tak pre nevyhovujúci stav trate došlo od 7.marca 2000 k prerušeniu dopravy. Samotná posledná oprava trate sa začala 26.júla v roku 2000.

V tejto súvislosti sa nesmie zabúdať ani na stále narastajúce priestorové a plošné potreby statickej dopravy (dopravy v pokoji) t.j. zabezpečenie dostatočných odstavných, parkovacích a manipulačných plôch pre motorové vozidlá všetkých druhov, pričom v komplexnejšom chápaní sem možno zaradiť aj problémy statických zložiek pešieho pohybu a všetky plochy a miesta premeny jednotlivých druhov a foriem dopravy (napr. peší pohyb na mechanizovaný a naopak, koľajová doprava na nekoľajovú a pod.).



Bez statickej zložky, ktorá sa v urbanistickej štruktúre najčastejšie realizuje v cieľoch a v zdrojoch jednotlivých druhov dopravy a pohybov, by dynamická zložka vôbec nemala zmysel a opodstatnenie. „Cez cieľové funkcie obsluhy, ich priestorové a prevádzkové nároky sa uskutočňuje bezprostredný vplyv statickej dopravy na urbanisticko-architektonickú štruktúru každého sídla a zóny“. [3]

Záver

Na základe analýz je možné vyprofilovať niekoľko všeobecných zásad, ktoré by mohli pomôcť pri formovaní verejných priestorov v dopravnom koridore električky:

- samotná jazda po trati električky by mala byť pre návštevníka kúpeľného mesta Trenčianske Teplice zážitkom
- z horizontu električky môže urbanisticko-architektonická štruktúra kúpeľného mesta a jeho častí získať novú, špecifickú, neopakovateľnú identitu a podobu
- samotná električková trať a jej zastávky by mali tvoriť zreteľné orientačné body s jasne zapamätateľnou architektúrou, verejnými priestormi a prevádzkovou podobou
- zastávky by nemali byť len nástupnými ostrovčekmi, ale výraznými architektonickými útvarmi vo verejnom priestore, môžu tvoriť priamo objekt - halu - spoločenského prestupného uzla električkovej a autobusovej dopravy, spojený so službami pre cestujúcich s ďalšími spoločenskými a komerčnými aktivitami
- električková trať tvorí líniu kontinuity revitalizovaných verejných priestorov v kúpeľnej zóne s čiastočne premenlivou funkciou, zvlášť vo vstupných priestoroch mesta
- súčasťou by mali byť aj revitalizované priestory sídliska
- kontinuálnym prvkom pozdĺž celej električkovej trate a vodného toku Teplička by mali byť pešie a cyklistické trasy s rôznorodou ponukou spoločenských a rekreačných aktivít
- prípadná autokomunikácia (komunikácia pre motorové vozidlá) by nemala tvoriť kontinuálnu spojnicu pozdĺž celej električkovej trate, ale v kontakte s ňou by mala mať podobu lokálnej obsluhy [10]

V návrhu ÚPD SÚ Trenčianske Teplice sa uvažuje s ponechaním železnice č.122 ako ekologickej formy dopravy, pričom sa uvažuje v riešenom území len so zmenou trasy tejto železnice na severozápadnom okraji riešeného priestoru so zámerom odstránenia kolízneho bodu križovania trate s cestou II/516. „Pre zlepšenie kvality tejto dopravy je potrebné zosúladiť časový návrh spojov na trati 122 s traťou 120. V riešení sa uvažuje s premiestnením zastávky pri križovatke ciest II/516 a III/5161 na druhú stranu na ulicu generála M.R.Štefánika. Odstránením bodových závad križovania cesty II/516 so železnicou 122 v riešenom priestore bude riešený s návrhom obchvatu cesty II/516 po západnej strane Trenčianskych Teplíc“ [2].

V súčasnosti železnička premáva 1x za mesiac, počas sviatkov, vo významné dni v roku, v prípade záujmu aj na objednávku. Aspoň touto formou sa zrušená električka dostáva späť do služieb verejnosti.

Použitá literatúra

- Mulík, J.: *Dejiny kúpeľov a kúpeľníctva na Slovensku*, © Vydavateľstvo Osveta Martin, 1981, ISBN 70-021-81
- Návrh ÚPN SÚ Trenčianske Teplice, hlavný riešiteľ: Ing.arch. Jela Plencnerová, AUREX s.r.o., Bratislava, 2003, textová a grafická časť
- Kavan, J.: *Zonálne štruktúry*, skriptum, © Vydavateľstvo SVŠT, Fakulta architektúry, Bratislava, 1983, 10886/80-32,
- Rebro, A.: *Vzácné a obdivované vody Slovenska*, © Balneologické múzeum, Piešťany, 1996, 1.vydanie, ISBN 80-85670-10-0
- Kráľ, Milan: *Zrušenú električku chcú späť na kolaje*, denník Pravda, 11.10.2013, 07.2014
- Zákon č. 538/2005 Zb., čiastka 219 - Liečivé pramene na Slovensku



- Hanušin, Ján: Trenčianske Teplice na starých pohľadniciach, © Vydavateľstvo DAJAMA, Bratislava, 2010, ISBN 978-80-89226-87-0, str. 84-85
- www.trezka.net/option.com
- [www.Trenčianske Teplice.sk/statút mesta](http://www.TrenčianskeTeplice.sk/statut_mesta)
- Čúrna, Janka: Efektívnosť rozvoja slovenských miest so špecifickým režimom (Genius Loci kúpeľného miesta a kúpeľného mesta), In: Intenzita využitia územia slovenských miest - vybrané otázky, © Vydavateľstvo STU v Bratislave, 2012, ISBN 978-80-227-3821-7

Ing. arch. Janka ČÚRNA, PhD.
Ústav urbanizmu a ÚP
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
curna@fa.stuba.sk
č.t. 0902/074 983



Ing. arch. Hana HLUBOCKÁ

primátorka mesta Modra

doc. Ing. arch. Jana GREGOROVÁ, PhD.

Fakulta architektúry STU, Bratislava

Fenomén dopravy pri návrhu rekonštrukcie Námestia Ľ. Štúra v PZ Modra

Abstrakt: Príspevok sa zaoberá dopravnou situáciou v meste Modra a jej vplyvom na formovanie verejných priestorov v histórii, v súčasnosti a víziou do budúcnosti. Pomenováva východiská rekonštrukcie Námestia Ľ. Štúra a predstavuje návrh riešenia.

Kľúčové pojmy: Modra, námestie, rekonštrukcia verejného priestoru, doprava, koncepcia

Úvod

Mesto Modra netreba zvlášť predstavovať. Malokarpatské vinohradnícke mestečko s bohatou históriou, výnimočné svojimi tradíciami, zapísané v národnej histórii Slovenska, ktoré je od roku 1991 vyhlásené za Mestskú pamiatkovú zónu.

Mesto bolo založené na obchodnej ceste, ktorá viedla zo Senca na Červený kameň. Tá tvorila spolu s potokom základnú os pôdorysnej schémy pôvodnej stredovekej dediny, ktorá sa v 17. storočí stala aj základom pre neskoršiu urbanistickú skladbu rozvíjajúceho sa slobodného kráľovského mesta. Rozšírený uličný priestor do šošovkovitého tvaru vytvoril námestie, ktoré predstavovalo hlavný obchodno-spoločenský a dopravno-komunikačný priestor mesta. Táto pôvodná pôdorysná schéma historickej urbanistickej štruktúry sa nezmenila a zostala zachovaná vo svojej podstate dodnes. Napriek tomu, že v 20. storočí boli vybudované nové obytné celky, či už v podobe rodinných domov alebo sídliskovej výstavby, ťažisko služieb, vrátane dopravného uzla zostali v centre, predovšetkým na námestí. Pri rozširovaní mesta nebol riešený dopravný systém, ktorý by dopravne odľahčil námestie. Pôvodná trasa starej historickej cesty sa pretransformovala do cesty regionálneho významu a námestie zostalo aj naďalej hlavným dopravným koridorom mesta s prejazdom tranzitnej dopravy. Rozvoj automobilovej dopravy už na začiatku 20. storočia, spôsobil zbúranie dvoch mestských brán, ktoré tvorili dominanty renesančného mesta, zachovala sa iba jedna, tzv. Horná brána, nakoľko bolo možné vybudovať cestu v jej dotyku. Doprava, ktorá mala mestu priniesť rozvoj a prosperitu sa stala dnes brzdou jeho rozvoja (obr. 1).

O riešení obchvatu mesta sa začalo hovoriť v druhej polovici 20. storočia. Hľadanie optimálneho trasovania obchvatu trvalo niekoľko desaťročí. V 70-tych rokoch bola v rámci územného plánu navrhnutá trasa severozápadným okrajom mesta, pásom viníc, dotvárajúcich krajinný obraz sídla. Návrhy z neskoršieho obdobia hľadali trasovanie pozdĺž juhovýchodného okraja mesta, v priamom dotyku so zastavaným územím a historickým jadrom. Koncom 80-tych rokov vznikli návrhy vytvorenia pešej zóny v centre mesta s napojením na túto komunikáciu. Tieto návrhy sa však stretli s nesúhlasom obyvateľov mesta. Progresívnejšie návrhy riešenia trasovania cesty vznikli v 90-tych rokoch, ktoré boli rozpracované až do projektovej dokumentácie avšak stroskotali na pozemkových úpravách a nedostatku finančných zdrojov na realizáciu obchvatu mesta.

I napriek dlhodobému plánovaniu (50 rokov) obchvatu mesta sa preloženie trasovania regionálnej cesty nepodarilo dodnes zrealizovať. Dopravné zaťaženie, ktoré sa za posledných dvadsať rokov niekoľkonásobne zvýšilo je pre mesto už neúnosné. Mestotvorná funkcia námestia je celkom potlačená a ustupuje a podriaďuje sa tranzitnej a statickej doprave. Na historickej zástavbe hrozí riziko deštrukcie

statiky objektov, ktoré na otrasy spôsobené ťažkou nákladnou a kamiónovou dopravou neboli dimenzované. Priamo je ohrozená bezpečnosť obyvateľov i návštevníkov mesta prepadnutím sa klenby potoka pretekajúceho pozdĺž námestia.



obr. 1: námestie – súčasný stav
zdroj: [5]

Riešenie havarijného stavu potoka pod námestím sa stalo hlavným impulzom riešenia tejto situácie ako i následne vyvolaných investičných aktivít ostatných správcov sietí a tiež impulzom riešenia revitalizácie námestia v Modre.

Prijať rozhodnutie rekonštruovať priestor námestia bolo o to zložitejšie, že mestu chýbal územnoplánovací podklad na zonálnej úrovni, ktorý by definoval dopravno-organizačné, hmotovo-priestorové a architektonicko-výtvarné podmienky pre riešenie daného priestoru, vychádzajúce zo širších územných a funkčných väzieb. Východiskovým podkladom pre riešenie bol platný územný plán mesta (....aktualizácia 2006) a Zásady pamiatkovej starostlivosti pre mestskú pamiatkovú zónu (KPÚ, 1996). Absenciu systémového a systematického plánovania a koncepcnej práce s mestom bolo potrebné riešiť hľadaním dobrého a skúseného riešiteľského tímu, ktorý by sa s tak náročnou úlohou a zadáním vysporiadal. Tejto náročnej úlohy sa nakoniec zhostil kolektív projektantov G+G Projekt, Obnova pamiatok, s.r.o. Okrem spracovania koncepcného materiálu, zaoberajúceho sa návrhom komplexnej obnovy mestského opevnenia, vypracoval aj ideové riešenie námestia L.Štúra, ktoré je v súčasnosti vypracované na úrovni Dokumentácie pre územné rozhodnutie. Najťažším pri spracovaní koncepcie rekonštrukcie námestia bolo skoordinať spôsob prezentácie mestského opevnenia (s limitmi územia, ktoré sa stali východiskom aj pre riešenie námestia) a zároveň riešiť námestie ako plnohodnotný spoločenský priestor, ktorý však bude dočasne plniť súčasnú funkciu regionálneho dopravného koridoru.

Vzhľadom na absentujúce územnoplánovacie podklady bola pri riešení námestia dôležitá komunikácia a súčinnosť s Odborom dopravy BSK ako aj ďalšími dotknutými štátnymi orgánmi a organizáciami, s ktorými bolo potrebné riešiť mnohé technické problémy. Spoločné riešenia bolo možné hľadať vzájomným pochopením, prijatím prezentovanej filozofie obnovy námestia ako súčasti historického mesta, ktoré čaká na svoju príležitosť a tá sa jej práve ponúka.

Východiská pre riešenie rekonštrukcie severnej časti námestia

Návrh riešenia vychádza z predpokladu, že sa v dohľadnej dobe začne realizovať diferencovaný systém dopravy celého regiónu. Perspektívne sa počíta, že celý proces sa uskutoční v troch etapách. V prvej etape (ktorá je chápaná ako dočasná a momentálne sa koncipuje) sa počíta s tým, že obchvat ešte nebude vybudovaný, tranzitná doprava v centre mesta ostáva a riešenie cesty a príľahlých priestorov v rámci námestia bude maximálne eliminovať negatívne dopady dopravy architektonizáciou a flexibilitou využitia príľahlých priestorov. Druhá etapa počíta s vybudovaním obchvatu a v tretej etape, po vylúčení tranzitu z mesta sa doprava skľudní, ale nie natoľko, aby bola v centre vybudovaná pešia

zóna. Počíta sa, že doprava sa zachová do takej miery, aby sa dali plnohodnotne prezentovať všetky historické danosti územia ktoré umožní na území vykonávať také aktivity, ktoré sú adekvátne charakteru centra malého vinárskeho mesta s vysokým historickým potenciálom, tvoriacim základ kultúrneho turizmu.

Kultúrno-historické východiská

Vzhľadom na skutočnosť, že sa začala koncepcná príprava obnovy atraktívneho historického územia, ktoré je aj plošne pamiatkovo chránené ako pamiatková zóna, bolo potrebné celé mesto najprv analyzovať. Na základe spoznania územia boli vybrané na prezentáciu charakteristické znaky, tvoriace identitu mesta. Boli preto vypracované a následne identifikované 4 základné vývojové etapy, charakteristické určitým typom dlažby, umiestnenia dominánt, zelene a celkovej komunikačnej situácie mesta ohraničeného opevnením.

1. *Vývojová etapa* (do roku 1890) bola charakteristická celoplošným dláždením priestoru štetovou dlažbou z nepravidielných kamenných valúnov v uzavretom meste, s minimálnym podielom zelene a umiestnením sochy Jána Nepomuckého a fontány so sochou Floriána pri otvorenom Stoličnom potoku s lávkami (obr. 2)



obr. 2: 1. vývojová etapa
zdroj: [7]

2. *Vývojová etapa* (1890-1914) – ku priečeliam objektov sa pridali pochôdzne plochy chodníkov z platní, začínajú sa zapúšťať časti potoka, ku existujúcej drobnej architektúre sa pridáva osvetľovací mobiliár – štvorramenný liatinový kandeláber na námestí a jednoduchá stojanová lampa s lucernou na drevenej stojke pri Hornej bráne. Do priestoru námestia sa vkladajú skupiny solitérnych stromov (obr. 3)



obr. 3: 2. vývojová etapa

zdroj: [7]

3. *Vývojová etapa* (1914- 1938) – do plochy štetovej dlažby sa vkladá vozovka, ktorá súvisí po zbúraní časti opevnenia s otvorením mesta smerom na sever. Vložením vozovky sa musel zapustiť Stoličný potok v celej severnej časti námestia a odstránilo sa aj liatinové osvetlenie z predchádzajúcej etapy. Do námestia sa vkladá stromoradie na západnej strane a dva pagaštany spred objektu „u richtára“ boli odstránené.(obr. 4)



obr. 4: 3. vývojová etapa

zdroj: [7]

4. *Vývojová etapa* (1938-1960) - na námestie je osadené dominantné súsošie Ľ. Štúra, vozovka pri súsoší je vyklonená viac východným smerom, na severný a južný koniec priestoru námestia sa osádzajú dve stožiarové svietidlá . Dopĺňa sa stromoradie na západnej a východnej strane severnej časti námestia.(obr. 5)



obr. 5: 4. vývojová etapa

zdroj: [7]

V neskoršom období sa už jedná o úpravy priestoru pragmatického typu, kamenná dlažba sa začína nahrádzať asfaltom, do priestoru boli doplnené cestné stožiarové svietidlá. Predpokladá sa, že pod asfaltovým povrchom môže byť zachovaná pôvodná kamenná dlažba.

Po konzultácii s Krajským pamiatkovým úradom v Bratislave bola pre ideu návrhu obnovy námestia vybraná druhá vývojová etapa charakteristická pre vinárske mesto, s akceptovaním súsošia Ľ. Štúra a zelene zo štvrtej vývojovej etapy, ako doklady významnej osvieteneckej etapy mesta.

Dopravné a komunikačné východiská

Hlavným limitom riešenia je nutnosť (dočasného) zachovania dopravy komunikácie II. triedy, s perspektívou jej odklonenia mimo námestia, s čím súvisí aj zachovanie autobusových zastávok. Vzhľadom na skutočnosť, že súčasné námestie slúži vlastne ako veľkoplošné parkovisko, bolo nutné

prednostne určiť miesta vybudovania záchytných parkovísk, ktorých poloha sa viaže spravidla na miesta bývalých vjazdov do mesta, pri zachovaných alebo zaniknutých bránach (obr. 6).

V dotyku s riešeným územím bol naznačený aj názor na organizáciu pešej a cyklistickej dopravy, najmä v súvislosti s priestorom priekopy pri východnom úseku mestského opevnenia. Na tejto trase sa počíta s umiestnením orientačných panelov, osadených na strategických miestach, spájajúcich priestor priekopy s námestím, cez záhrady parciel domov.



obr. 6: návrh organizácie statickej dopravy a komunikačného systému historického jadra
zdroj: [7]

Funkčné východiská

Mesto Modra poskytlo aj spracovanú funkčnú analýzu jednotlivých objektov historického jadra, nachádzajúcich sa v opevnenej časti Pamiatkovej zóny. Návrh zohľadňuje vyčlenenie aktívnych plôch pred polyfunkčnými objektmi, ako aj zohľadnenie priestorov pred významnými objektmi mesta, vrátane polôh zaniknutých dominant mestského mobiliáru. V kombinácii s komunikačnými prepojeniami sa podarilo rozdeliť súvislý líniový priestor ulicového námestia na menšie mikropriestory, slúžiace na špecifické účely historického mesta (obr. 7).



obr. 7: návrh riešenia líniového priestoru námestia rozdeleného na funkčné mikropriestory
zdroj: [7]

Východiská vyplývajúce z navrhovanej prezentácie mestského opevnenia

Jedným z limitov, určujúcich rozdelenie námestia na menšie mikropriestory bol aj návrh prezentácie mestského opevnenia. Zvýrazňovali sa miesta pôvodných vstupov do mesta vrátane zaniknutých častí mestského opevnenia v dlažbe, prípadne s dôslednejším odprezentovaním zachovaných častí opevnenia, vrátane potrebných terénnych úprav. V rámci riešeného územia sa jedná o lokalitu jedinej zachovanej Hornej brány s bastiónom, vrátane zaniknutého mosta s priekopou, kurtiny a rohu SV nárožného bastiónu. V rámci priestoru priekopy pri severnom úseku mestského opevnenia sa nachádza objekt mlyna, so zaniknutým mlynským náhonom., ktorý spolu s lokalitou Hornej brány vytvára významný mikropriestor nástupu do historického jadra v mieste plánovaného fortifikačného múzea (obr.8).



obr. 8: návrh prezentácie lokality Hornej brány

zdroj: [7]

Stoličný potok

Potok, ako typický líniový prvok, tvoriaci primárnu líniovú os priestoru námestia, popri ktorom sa vyvíjala aj hlavná komunikácia námestia bol pôvodne otvorený, neskôr sa z dopravných dôvodov postupne zapúšťal pod terén. Dnes sa nachádza cca 2 metre pod úrovňou dnešného terénu. Napriek tomu, že by jeho opätovné odkrytie podporilo prezentáciu námestia z druhej vývojovej etapy, jeho náznak bol navrhnutý iba vyložením v dlažbe, kombinovaný s výtvarným dielom, prípadne mostmi aj pri lokalite bývalého mlyna. Havarijný stav potoka, kolísavý stav vody, dopravná situácia a problematická koordinácia inžinierskych sietí bola dôvodom, že potok ostal zapustený pod terénom.

Návrh riešenia

Základná idea vychádzala z predpokladu rozdelenia lineárneho, dopravou ničím nerušeného priestoru na menšie celky, súvisiace s existujúcimi, alebo navrhovanými priečnymi komunikáciami, či prepojeniami, a významnými objektmi. Priestor bol rozdelený rozptýlnymi plochami pred významnými objektmi kaštieľa, bývalého mlyna a Hornej brány, objektu „u richtára“, skupinou objektov pôvodného jadra mesta, tvoreného kostolom, radnicou a plánovaným objektom múzea a informačného centra. Jednotlivé mikropriestory, ktoré tak vznikli, eliminovali dopravu svojím intenzívnejším funkčným využitím, ktoré bolo v riešení patrične architektonizované. Jednalo sa o rozptýlny priestor pred kostolom, radnicou a infocentrom, prepojeným na turistickú trasu pri východnom úseku MO, a vstupom do objektu Mestského centra sociálnych služieb na Súkenníckej ulici. Ďalším priestorom bol rehabilitovaný priestor námestia v najširšej, šošovkovitej časti, do ktorého boli osadené pôvodné historické dominanty(fontána so sochou sv. Floriána, štvoramenný kandeláber a akceptované súsošie L. Štúra. Ďalšími dvomi mikropriestormi boli plochy pred Hornou bránou s mlynom a objektom „u richtára“. Medzi tieto dva mikropriestory boli vložené obojsmerné zastávky autobusu. Priestor pri Hornej bráne je chápaný ako prezentačný, s náznakom zaniknutého mosta a priekopy, ktorý spolu s náznakom potoka pred bývalým mlynom tvorí nástup do historického jadra nielen pre peších ale aj pre cyklistov. Posledným mikropriestorom spomaľujúcim dopravu je nástup do kaštieľa. Všetky spomínané mikropriestory

ukľudňujúce automobilovú dopravu sú prepojené peším chodníkom, ktorého poloha na východnej strane umožňuje plnohodnotné vnímanie najvýznamnejších pamiatkových objektov, nachádzajúcich sa zväčša na západnej strane priestoru. Táto trasa je doplnená o informačný systém, osadený na navrhnuté vyhlídkové miesta, z ktorých je možný výhľad na atraktívne skupiny objektov (obr. 9).



obr. 9: vizualizácia riešenia námestia
zdroj: [7]

Navrhované funkčno-komunikačné riešenie priestoru bolo limitované možnými nálezmi zaniknutých historických artefaktov, ktorých prezentácia by umocnila návrat charakteristickej identity vinárskeho mesta. Okrem premiestnených historických dominánt bola významným prvkom priestoru aj dlažba.

Z viacerých archeologických sond, realizovaných v poslednom období v rámci historického jadra sa zistili fragmenty pôvodnej dlažby. Vo všetkých prípadoch sa jednalo o tzv. štetovú dlažbu, vyskladanú z rôznych druhov kameňa. Predpokladáme, že plocha námestia bola vydláždená bližšie neurčenými kameňmi hnej farby (obr. 10). Známý je aj spôsob dláždenia chodníkov kamennými platňami. Tieto materiály sú v návrhu použité buď ako autentické alebo ako naznačené. Ostatné plochy buď dláždené neboli (priestor priekopy), alebo sú navrhnuté ako nové funkčné priestory, z nových materiálov. Vo vzťahu k doprave bol v mieste vozovky dočasne navrhnutý asfalt rovnakej farby ako ostatné rozptýlné plochy. Pri druhej a tretej etape riešenia sa počíta, že skľudnenie dopravy umožní náhradu asfaltu za kameň aj v rámci vozovky. Eliminovanie intenzity dopravy bolo riešené aj zmenou nivelety vozovky. V miestach rozptylných priestorov pred významnými mikropriestormi (Horná brána a kostol s radnicou), sú navrhnuté časti vozovky tak, aby boli v jednej úrovni s chodníkmi a tvorili tak plošný spomaľovač pre automobilovú dopravu. Návrh využíva všetky dostupné prostriedky na preferenciu pohybu peších.



obr. 10: nález pôvodnej štetovej dlažby v prejazde Hornej brány (2013)
zdroj: archív J. Gregorovej

Na navrhované riešenia mala doprava vplyv aj v rovine návrhu osvetľovania priestoru. Bolo potrebné zachovať stožiarové cestné svietidlá, ktorých dizajn bol kombinovaný s historickými replikami zistených stojanových svietidiel. V druhej a tretej etape sa počíta s odstránením stožiarových svietidiel. Ich dizajn však v návrhu ovplyvnil kombináciu obnovy historických replík tam, kde boli historické artefakty zistené a návrh dizajnu v situáciách, kde boli prvky navrhnuté ako súdobý novotvar pre nové využitie vyššieho štandardu (obr. 11).



obr. 11: návrh repliky štvorramenného kandelábra a náznakovej rekonštrukcie stojanového svietidla s lucernou
zdroj: [7]

Na riešené územie má mesto v súčasnosti vydané právoplatné územné rozhodnutie. Severná časť Námestia Ľ. Štúra až po začiatok odkrytého potoka na jeho južnom konci, Horná ulica po kaštieľ a východná časť Dukelskej ulice bude v blízkej budúcnosti predmetom spracovania vyšších stupňov projektovej dokumentácie. V prípade kladného prijatia navrhovaného riešenia sa počíta aj s realizáciou pripravovaného návrhu (obr. 12).



obr. 12: výrez z pôdorysu námestia – mikropriestor pred kostolom
a osadenie historických dominánt do centrálnej plochy námestia
zdroj: [7]

Záver

Na záver treba podotknúť, že celý proces musí prebiehať participatívnym spôsobom, pri ktorom je dôležitá komunikácia s dotknutými majiteľmi nehnuteľností, prevádzok a všetkými občanmi mesta. Mesto ani obyvatelia neboli pripravení na taký významný krok, ako je preorganizovanie dopravy tak na miestnej ako aj na regionálnej úrovni. Je preto potrebné vytvoriť dostatočný priestor na návrh koncepcie, ktorá by mala byť tvorená s ohľadom na odborné východiská a nemala by byť výsledkom politických rozhodnutí. Pre odborné koncepcie by mali byť na meste vytvorené odborné pracoviská, ktoré by jednotlivé problémy systémovo a kontinuálne riešili.

Spracovávaná dokumentácia, predstavená v tomto príspevku je dokladom toho, že mesto Modra sa spomínaný a značne komplikovaný problém rozhodlo riešiť. Pozitívny výsledok je však možné dosiahnuť až za predpokladu, že na procese budú všetci konštruktívne spolupracovať, lebo v konečnom dôsledku sa jedná o vec verejnú, ktorej realizácia by mohla výrazne zvýšiť štandard atraktívneho historického mesta nielen pre turistov, ale najmä pre jeho obyvateľov.

Použitá literatúra

- [1] Modra - pamiatkový prieskum a Zásady pamiatkovej starostlivosti pre mestskú pamiatkovú zónu, Slovenský pamiatkový ústav, Krajské stredisko Bratislava, Bajaníková, V., 1996.
- [2] Mestská pamiatková zóna, MODRA urbanistická štúdia, Šimová, M., Hlubocká, H., Benček, L., Gemeran, P., Petrakovič, J., spolupráca Združenie FORM-A, 1998.
- [3] Predprojektová príprava pre začatie obnovy NKP mestského opevnenia Modry, G+G PROJEKT, obnova pamiatok, s.r.o., Gregorová, J., Petrášová, S., Škrinárová, S., Kohút, V. PRODIS, a kol., 2013.



- [4] pripomienky, podnety a požiadavky Komisie územného plánovania životného prostredia a pamiatok mesta Modry
 - [5] archívna fotodokumentácia
 - [6] Dejiny Modry, Žudel, J., Dubovský, J. a kol., mesto Modra, 2006. ISBN 80-969550-3-9
 - [7] G+G projekt, obnova pamiatok spol. s r. o: Revitalizácia námestia Ľ. Štúra v Modre. Projekt pre stavebné povolenie. 2013
-

Ing. arch. Hana HLUBOCKÁ
Mestský úrad Modra
Dukelská 38, 900 01 Modra
e-mail: hana.hlubocka@modra.sk

doc. Ing. arch. Jana GREGOROVÁ, PhD.
Ústav dejín a teórie architektúry a obnovy pamiatok
Fakulta architektúry STU
Námestie Slobody 19, 812 45 Bratislava
e-mail: gregorova@fa.stuba.sk



Ing. arch. Peter KAŠŠA

Mesto Zvolen, Námestie Slobody 22, 960 01 Zvolen

Skúsenosti a zámery riešenia dopravy v Pamiatkovej zóne Zvolen

Abstrakt: V decembri roku 2002, bola na Námestí SNP vo Zvolene otvorená pešia zóna s vylúčením verejnej dopravy z východnej strany námestia. Jej výstavba prebieha etapovite až do súčasnosti, proces výstavby stále nie je ukončený. Otvorenie pešej zóny bolo jedným z podnetov pre vypracovanie nového Územného plánu mesta Zvolen a pre komplexné riešenie dopravy v meste.

Kľúčové pojmy: 5. najstaršie mesto na Slovensku, významný dopravný uzol, Územný plán Pamiatkovej zóny, pešia zóna na Námestí SNP.

Úvod

Mesto Zvolen leží v oblasti stredného Pohronia, na sútoku riek Hron a Slatina, v prevažne rovinatom území Zvolenskej kotliny, obklopené malebnými pohoriami. Zvolen patrí so svojou 770-ročnou históriou medzi päť najstarších miest na Slovensku. Privilegiá, ktoré Zvolenu obnovil kráľ Belo IV. v roku 1243, zaradili Zvolen k popredným mestám v stredovekom Uhorsku. Celková rozloha územia mesta Zvolen je 9 873 ha, z toho je 1 289 ha intravilán a 8 584 ha extravilán. Územie tvorí 5 katastrálnych území – Zvolen, Môťová, Zolná, Lukové a Kráľová.

Význam a funkcia mesta Zvolen v štruktúre osídlenia Slovenskej republiky

Mesto Zvolen a jeho okres patrí podľa Konceptie územného rozvoja Slovenska k banskobystricko-zvolenskému ťažisku osídlenia najvyššej úrovne celoštátneho až medzinárodného významu. Jeho význam v rámci Slovenska umocňuje centrálna poloha vo východo-západnom aj v severo-južnom smere, existencia dôležitých dopravných koridorov a letiska medzinárodnej kategórie. Mesto Zvolen je súčasťou Stredoslovenského regionálneho centra Banská Bystrica – Zvolen, ktoré patrí v rámci Slovenskej republiky k najvýznamnejším sídelným zoskupeniam. Mesto Zvolen, ako sídelné centrum nadregionálneho významu a okresné mesto, je zároveň južným pólom Stredoslovenského regionálneho centra s intenzívnymi aglomeračnými väzbami s mestom Sliač, kúpeľným miestom Kováčová a obcou Lieskovec.

Mesto Zvolen je administratívnym centrom Zvolenského okresu. Jadrom okresu je južná časť Zvolenskej kotliny, kde sú sústredené najvýznamnejšie obce s perspektívami ďalšieho progresívneho vývoja:

- mesto Zvolen je jedným z najdôležitejších dopravných uzlov Slovenska, centrum priemyslu, vzdelania, vedy a výskumu
- kúpeľné miesta Sliač a Kováčová majú svojou dominantnou funkciou (liečebné kúpele) celoštátny až medzinárodný význam
- Sielnica, Veľká Lúka a Lieskovec sú obce s rozvinutou poľnohospodárskou výrobou. V k.ú. obce Lieskovec, ktorá bola pôvodne pričlenená k mestu Zvolen, leží značná časť priemyselnej zóny Zvolenskej aglomerácie
- územne oddelené miestne časti Zvolena Zolná a Lukové, obec Lukavica a oddelená časť mesta Sliač - Sampor majú okrem základnej poľnohospodárskej funkcie aj predpoklady na rozvoj vidieckej rekreácie

Základné princípy koncepcie rozvoja mesta Zvolen a jeho záujmového územia vychádzajú z myšlienky postupného formovania Stredoslovenského regionálneho centra ako ťažiska osídlenia najvyššej úrovne celoštátneho až medzinárodného významu s jadrami osídlenia mestami Banská

Bystrica a Zvolen. Rozvoj mesta Zvolen vychádza z princípu vytvorenia administratívneho a hospodárskeho ťažiska južnej časti Stredoslovenského regionálneho centra poskytujúceho služby vyššej občianskej vybavenosti a pracovné príležitosti pre obyvateľov svojho záujmového územia a okresu Zvolen. Rozvoj južnej časti Zvolenskej kotliny je podmienený priestorovo aj funkčne vyváženým rozvojom všetkých obcí nachádzajúcich sa v tomto priestore. Predpokladá sa výraznejší priestorový rozvoj mesta Zvolen v severozápadnom smere, približovaním k obytnému územiu kúpeľného miesta Kováčová a v severnom smere s možnosťou postupného formovania vzájomných priestorových väzieb s mestom Sliač, čím sa vytvorí prirodzené aglomerované prostredie.

Medzinárodné, celoštátne a regionálne dopravné väzby mesta Zvolen

Podľa Koncepcie územného rozvoja Slovenska – 2001“ (KÚRS 2001) dopravno - gravitačné centrum stredného Slovenska Banská Bystrica – Zvolen je v hierarchii dopravnosídelskej štruktúry miest na druhej úrovni. Z dopravno-urbanistického pohľadu má Zvolenská kotlina a mesto Zvolen v priestore Slovenska prirodzenú ťažiskovú polohu, ktorú dokumentuje priložená schéma diaľničnej siete a rýchlostných ciest a schéma trás medzinárodných cestných ťahov E.



obr. 1: Trasy medzinárodných cestných ťahov „E“ (2014)

zdroj: Slovenská správa ciest, odbor Cestnej databanky, Bratislava

Do spádového územia dopravného uzla mesta Zvolen (v okruhu do 30 km) napriek morfológii okolitého horského terénu dostredne spádujú:

medzinárodné E (R cesty) – v smere na:

sever - E 77 (R 3) (Ružomberok) – Poľsko (- Krakov – Varšava) (variant trasy R3)

juh - E 77 (R 3) (Šahy) – Maďarsko (- Budapešť)

juhozápad - E 58 (R 1) (Bratislavu) – Rakúsko (- Viedeň)

juhovýchod/východ - E 58 (R 2) (Košice) – Ukrajinu (- Ľvov)

západ - E 572 (R 2) (Z – Trenčín) - Česko (Brno – Prahu)

cesty I. triedy celoštátneho významu – v smere na ťažiská osídlenia SR:

severozápad - I/14, I/65 (R 3) (SZ) Martin / Žilinu (variant trasy R3 cez Banskú Bystricu / Kremnicu)

severovýchod/východ - I/66 (SV IV) Prešov / Košice (cez Čertovicu, Vernár / Rožňavu)

cesty II. triedy regionálneho významu - v smere na:

východ - II/526 (V) Hnúšťa – Rožňavu

juhovýchod/juh - II/527 (JV / J) Veľký Krtíš – Slovenské Ďarmoty (- Maďarsko)

juhovýchod/juh II/591 (JV/J) Starú Hutu – Dolnú Strehovú

Radiálne sústredenie 10 lúčov ciest vyššieho významu do spádového územia dopravného uzla Zvolen a z toho 5 lúčov medzinárodných (R ciest) preukazuje, že priestor Zvolenskej kotliny je jedným z ťažiskových území cestnej siete Slovenska.



V spádovom území dopravného uzla mesta Zvolen napriek zložitým terénnym podmienkam sa križujú aj celoštátne významné železničné trate II. a III. kategórie (Bratislava) – Nové Zámky – Zvolen – Košice, Zvolen – Banská Bystrica – Vrútky/Margecany, Zvolen – Hronská Dúbrava – Diviaky, Zvolen – Šahy – Čata.

V bezprostrednom, kontaktnom priestore s mestom Zvolen sa nachádza verejné medzinárodné letisko Sliač, ktoré veľkosťou vzletovej a pristávacej dráhy (VPD) a zabezpečovacím zariadením patrí k štyrom najvýznamnejším letiskám SR schopným prijímať najväčšie lietadlá.

Automobilová doprava v meste Zvolen pred rokom 2004

Dopravný systém cestnej dopravy na území intravilánu mesta založený v minulosti, ktorý sa začal rozvíjať ešte pri nižších intenzitách dopravy, zostal v prevažnej miere nezmenený. Zvolen ako okresné mesto s takmer 50 000 obyvateľmi, s množstvom aktivít a s dopravným uzlom cestným a železničným, je mestom s prevládajúcou dopravou cieľovou, smerujúcou do mesta a z mesta a podľa priestorového rozloženia mesta aj so silnou dopravou vnútromestskou, medziobvodovou, pri vysokom stupni individuálneho motorizmu 310 OA/1000 obyvateľov, ktorý je vyšší ako slovenský priemer o 25 %. Tranzitná doprava zaujíma v rámci mesta v objeme len okolo 20 % z vonkajšej dopravy. Súčasné celoštátne dynamické narastanie počtu vozidiel a ich hybnosti zapríčiňuje z roka na rok narastanie objemov dopravy na hlavnej komunikačnej sieti mesta. Tomuto vývoju už nepostačuje v minulosti založený dopravný systém nielen svojou súčasnou kapacitou, ale aj vyčerpanými možnosťami úprav organizácie dopravy. Dopravné problémy mesta spočívajú v kumulovaní dopravy v centrálnej zóne mesta a na úsekoch ciest triedy B1 a B2, kde je prípustná intenzita prekračovaná a ciest triedy C, kde je prípustná intenzita na hranici jej prekročenia. K najväčšej kumulácii dopravy dochádza na území centrálnej mestskej zóny, západná časť Námestia SNP, ul. J. Kozačka., ul. M.R. Štefánika a na Lučeneckej ceste v úseku Neresnica – Môťová, Bučina. Neúnosné kumulovanie dopravy je do križovatky na Námestí SNP (pod hradom). Smerovanie tranzitnej a ostatnej vonkajšej dopravy je najsilnejšie v dopravných smeroch Banská Bystrica – Zvolen (cesta I/66) a Zvolen – Lučenec (I/50). Základná komunikačná sieť v súčasnosti nevyhovuje najmä v dopravnom prepojení východ – západ a v prepojení mestských sektorov Sekier – Môťová a Východ.

Narastajúce problémy dopravy boli do roku 2004 riešené budovaním kapacitných preložiek ciest I. triedy. Bola vybudovaná cesta I/50 v úseku od Pustého hradu po križovatku s obcou Lieskovec, ktorá predstavuje preložku cesty II. triedy 06622, prechádzajúcu centrálnou mestskou zónou. Takisto bola vybudovaná cesta I/66 v úseku od obce Kováčová po Pustý hrad, ktorá predstavuje preložky ciest II. triedy 0692 a 06623. Vybudovanie preložiek ciest I. triedy rieši prevažne vonkajšie prepravné vzťahy. Vybudovaním preložiek sa nevyriešil dopravný problém samotného mesta. Naďalej dochádzalo k neúnosnému kumulovaniu dopravy v križovatke na Námestí SNP (pod hradom). Neúnosná dopravná situácia bola aj na Námestí SNP, ktoré predstavovalo severo-južný dopravných prietah cesty II. triedy 06623 a vytváralo z námestia dopravný uzol a veľké záchytné parkovisko. Automobilová doprava bola dominantnou funkciou námestia, nadradenou nad hlavnú funkciu, ktorou má byť peší pohyb v kľudnom prostredí pešej zóny. Dôsledkom pribrzdžovanej dopravy so stratou plynulosti bola väčšia hlučnosť, exhaláty a nehodovosť. Z tohto dôvodu, na základe uznesenia mestského zastupiteľstva, v decembri roku 2002, bola na Námestí SNP otvorená pešia zóna s vylúčením verejnej dopravy z východnej strany námestia.

Návrh riešenia automobilovej dopravy v Územnom pláne mesta Zvolen

3. decembra 2014, uznesením Mestského zastupiteľstva vo Zvolene č.144/04 bol schválený nový Územný plán mesta Zvolen, hlavný riešiteľ Ing. arch. Mária Chocholová, ktorý rieši aj návrh komplexného dopravného systému v meste.

Podstata návrhu spočíva:

- v rozvinutí základnej komunikačnej siete predovšetkým smerom severným a severovýchodným,

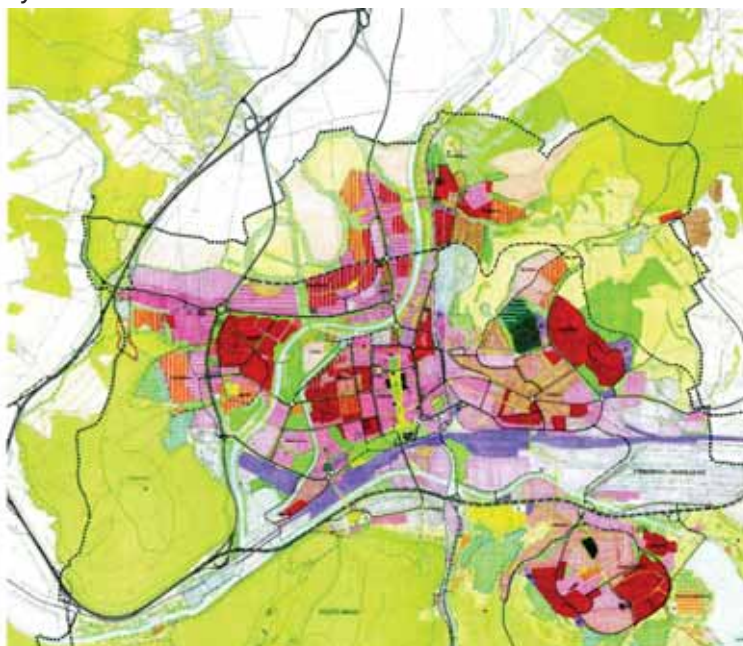
- vytvorenie veľkého vonkajšieho dopravného okruhu (funkčná trieda A2, B1), ktorého severovýchodná časť bude zároveň severovýchodnou tangentou mesta,
- vybudovanie Hronskej ulice v celej dĺžke, na severe centrálnej zóny a po ľavom brehu Hronského kanála,
- vytvorenie stredného dopravného okruhu (funkčná trieda B2) v centrálnej mestskej zóne spojením jestvujúcich ulíc,
- vytvorenie vnútorného dopravného okruhu okolo Námestia SNP (funkčná trieda C2), tzv. distribučného okruhu obslužného, okolo pamiatkovej zóny.

Komunikácie vedúce prevažne kolmo na okruhy sú navrhnuté ako funkčné dopravné radiály. Cieľovým návrhom je vytvoriť „radiálne – okružný systém“, ktorý je z hľadiska rovnomernejšieho rozloženia automobilovej dopravy na komunikačnej sieti najvýhodnejší.

Dopravné riešenie v Územnom pláne mesta Zvolen navrhuje na Námestí SNP vytvoriť osobitný (kľudový) dopravný režim nasledovne:

- východná strana Námestia SNP v úseku Divadelná ul. – ul. A. Sládkoviča - pešia zóna, funkčná trieda D1,
- západná strana Námestia SNP - jednosmerná premávka, funkčná trieda D1 – kľudová komunikácia
- ostatné ulice s funkciou kľudového režimu pri doporučenej rýchlosti $V = 20-30 \text{ km/h.}$, funkčnej triedy D1 – návrh:
 - ul. Ľ. Štúra v úseku ul. M.R. Štefánika – Námestie SNP
 - Študentská ul. v úseku ul. M.R. Štefánika – Námestie SNP
 - cesty okolo parku Ľ. Štúra.

Divadelnú ulicu je navrhnutá vo funkčnej triede C2 s $V_{\max} = 30 \text{ km/h}$ ako jednosmerná, s predĺžením do Námestia Slobody.



obr. 2: Komplexný urbanistický návrh

zdroj: Územný plán mesta Zvolen (2004), Ing. arch. Mária Chocholová

Návrh riešenia automobilovej dopravy v centrálnej mestskej zóne a na Námestí SNP

Ešte podrobnejšie sa návrhom riešenia dopravy v centrálnej mestskej zóne a na Námestí SNP zaoberá Územný plán zóny Pamiatková zóna mesta Zvolen, hlavný riešiteľ Ing. arch. Vladimír Letovanec, schválený dňa 25.10.2010 uznesením Mestského zastupiteľstva vo Zvolene č. 115/10.

Územný plán Pamiatkovej zóny považoval za hlavný nedostatok okružno – radiálneho dopravného systému, navrhovaného v Územnom pláne mesta Zvolen, v trasovaní stredného dopravného okruhu, ktorý je tvorený nielen zbernými komunikáciami funkčnej triedy B ale aj obslužnými komunikáciami

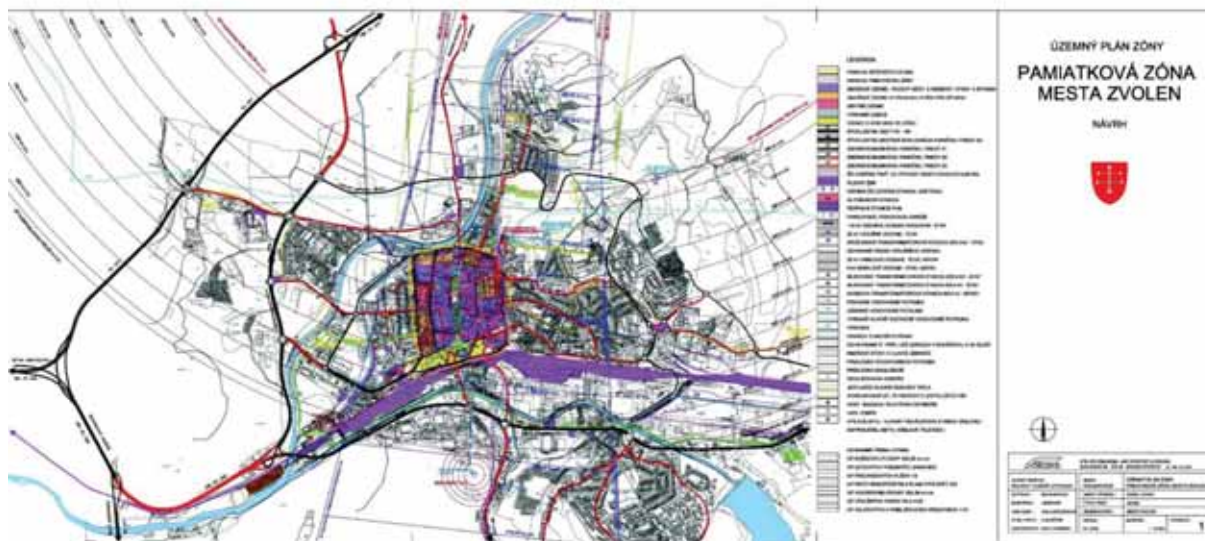
funkčnej triedy C. Za ďalší nedostatok považoval, že súčasťou okruhu sú jednosmerné komunikácie, ktoré znásobujú počet prejazdov automobilov. Po odstránení týchto nedostatkov považuje Územný plán Pamiatkovej zóny stredný dopravný okruh za najvhodnejší pre zvládnutie organizácie dopravy v centrálnej mestskej zóne.

Z uvedeného dôvodu navrhuje vnútorný zberný dopravný okruh viesť po existujúcich a navrhovaných komunikáciách okolo centrálnej časti mesta. Tvorí ho Masarykova ul., navrhovaná južná časť dopravného okruhu poza zámok do priestoru Hlbiny, navrhovaná východná časť dopravného okruhu z priestoru Hlbiny pozdĺž železnice po ul. Hviezdoslavovu, ul. Bystrický rad a Kuzmányho nábrežie, ul. Lihoveckého, ul. Hronská vrátane navrhovaného úseku po pravej strane kanála. Navrhnuté riešenie uvažuje súčasne s vytvorením južnej časti dopravného okruhu s prekládkou cesty III/06622 v úseku od železničnej stanice po nadjazd na Jesenského ulici do novej trasy. Táto vedie z časti po južnej časti vnútorného dopravného okruhu, východne od zámku pokračuje odbočkou k ul. J. Jiskru a k nadjazdu na Jesenského ulici. Okruh je navrhnutý ako obojsmerný, tvorený zbernými komunikáciami, funkčnej triedy B2 a B3.

Dopravné riešenie vo vnútri pamiatkovej zóny rešpektuje a nadväzuje na riešenie dopravy v územnom pláne mesta, a spočíva v návrhu distribučného okruhu okolo Námestia SNP, ktorý je navrhnutý pre obsluhu námestia a dvorných priestorov nachádzajúcich sa v okolí námestia. Tento okruh je tvorený ul. Štefánikova, ul. T. G. Masaryka, navrhovanou južnou časťou vnútorného dopravného okruhu, navrhovanou komunikáciou pozdĺž východnej strany hradného návršia, ul. J. Jiskru, ul. J. Kozáčka, ul. V. P. Tótha, a ul. L. Kubáňiho, ktorou sa okruh uzatvára. Okruh je navrhnutý prevažne ako jednosmerný, tvorený obslužnými komunikáciami C1, C2 a C3. Sieť miestnych obslužných komunikácií funkčnej triedy C je rozložená okolo Námestia SNP v tvare roštovej schémy, ktorá je zachovaná s určitými zmenami funkcií, kategórií a organizácie dopravy v zmysle zachovania kludového dopravného režimu okolo námestia. Územný plán Pamiatkovej zóny považuje za dôležité, aby podiel ťažkých vozidiel v dopravnom prúde bol čo najnižší. Preto do uličnej siete pamiatkovej zóny (vo vnútri zberného okruhu) navrhuje zakázať vstup ťažkých vozidiel, s výnimkou zásobovacích vozidiel s obmedzenou tonážou a časovým obmedzením.

Základné komunikácie, resp. ulice vedúce prevažne kolmo na okruhy sú navrhnuté ako **funkčné dopravné radiály** pripájajúce vnútorné mestské okruhy na ostatný dopravný systém mesta.

Územný plán Pamiatkovej zóny za výrazne pozitívny prvok považuje vytvorenú pešiu zónu v rozsahu celého Námestia SNP. Vylúčenie dopravy z východnej strany Námestia SNP a dobudovanie I. a II. etapy pešej zóny ukázali výrazné zlepšenie životného prostredia Námestia SNP ako jadra centrálnej zóny a pamiatkovej zóny, ktorá je navštevovaná veľkým počtom obyvateľov za vybavením a oddychom.



obr. 3: Výkres širších vzťahov

zdroj: Územný plán zóny Pamiatková zóna mesta Zvolen (2010), Ing. arch. Vladimír Letovanec



obr. 4: Výkres dopravy

zdroj: Územný plán zóny Pamiatková zóna mesta Zvolen (2010), Ing. arch. Vladimír Letovanec

Pešia zóna na Námestí SNP

Pred rokom 2000 prechádzala centrom Zvolena a priamo Námestím SNP komunikácia III. kategórie (III/66023), tvoriaca dopravný priesťah mestom v smere Banská Bystrica – Zvolen – Krupina, s intenzitou dopravy 30 000 vozidiel / 24 hodín. Takto frekventovaná komunikácia znemožňovala plnohodnotne využiť priestor námestia, prejazd veľkého počtu vozidiel obmedzoval pohyb peších, bol zdrojom hluku a znečistenia ovzdušia. Zvolenčania sa nemali kde stretávať, chýbal nám kompaktný, moderný zhromažďovací priestor, kde by komunita spolu trávila svoj čas, kde by mohlo mesto organizovať kultúrne a spoločenské produkcie. Bolo potrebné to zmeniť, dať Zvolenu námestie a tak sa zrodil projekt rekonštrukcie Námestia SNP – pešia zóna. V roku 2002 bola zrealizovaná I. etapa projektu predstavujúca rekonštrukciu východnej časti námestia, v úseku od objektu pošty po rímskokatolícky kostol sv. Alžbety. I etapa rekonštrukcie predstavovala najmä zrušenie dopravného priesťahu námestím a presmerovanie dopravy do Kozačkovej, Štefánikovej a Moyzesovej ulice, z ktorých bol vytvorený dopravný okruh okolo Námestia SNP. Samotné teleso komunikácie v priestore námestia bolo asanované a v jeho trase, popred fasády domov na východnej strane námestia, vznikla pešia zóna. V pôvodnej trase komunikácie bola zrealizovaná spevnená plocha vydláždená kamennou dlažbou, s alejami stromov, s prvkami mestského mobiliáru – verejné osvetlenie, lavičky, odpadkové koše, pice fontánky. Spevnená plocha svojou šírkou vytvára dostatočné priestorové možnosti pre realizáciu vonkajších sezónnych posedení, s obsluhou z príľahlých reštauračných prevádzok, umiestnených v parteri budov na východnej strane námestia. Súčasťou realizácie I. etapy projektu bola úprava okolia pomníka padlým vojakom Sovietskej armády, vytvorenie centrálného zhromažďovacieho priestoru kruhového tvaru pred evanjelickým kostolom sv. Trojice a založenie kompozičnej osi námestia – pešieho chodníka spájajúceho zvolenský zámok s rímskokatolíckym kostolom sv. Alžbety

V roku 2010 bola zrealizovaná II. etapa projektu, predstavujúca rekonštrukciu západnej časti námestia, v úseku od objektu pošty po rímskokatolícky kostol sv. Alžbety. II. etapa predstavovala najmä úpravu asfaltového povrchu komunikácie pozdĺž západnej strany námestia vydláždením čadičovými dlažbovými kockami. Dopravný režim na komunikácii bola upravený tak, aby sa zabránilo bezdôvodnému tranzitu vozidiel cez námestie aj na tejto komunikácii a aby komunikácia slúžili



výhradne pre cieľovú dopravu. Súčasťou realizácie II. etapy bola úprava okolia pomníka padlým v SNP „Valašky“, rekonštrukcia fontány s doplnením o 4 vodné vývery, úprava parkových plôch položením trávových kobercov s umelým zavlažovaním, ozdravenie historickej lipovej aleje a skupiny červených bukov, výstavba cyklochodníka pozdĺž celého námestia, úprava peších chodníkov a priestranstiev kamennou dlažbou a rekonštrukcia spevnených plôch zhromažďovacieho priestoru južne od rímskokatolíckeho kostola sv. Alžbety. Kvôli využitiu tohto priestoru na kultúrne, športové a spoločenské podujatia bol na jeho južnej strane vybudovaný nový polyfunkčný objekt, pozostávajúci z tribúny, šatní účinkujúcich a verejných WC, umiestnených v suteréne objektu.

Rekonštrukcia západnej časti námestia, v úseku od objektu pošty po rímskokatolícky kostol sv. Alžbety, bola ukončená v roku 2012. V tomto roku bol upravený priestor okolo kostola sv. Alžbety, priestor, v ktorom boli nájdené najhodnotnejšie stredoveké archeologické nálezy. Výsledky 10 ročného archeologického výskumu, realizovaného z rozpočtu Mesta Zvolen boli zakonzervované, a torzá stredovekých architektúr boli náznakovo rekonštrukciou odprezentované do terajšej výslednej podoby. V okolí kostola bol objavený stredoveký opevnený komplex budov pozostávajúci zo samotného kostola, objektu radnice, obytného domu, špitála, kaplnky, opevnenia a vstupnej brány s barbakanom. Suterén kaplnky slúžil ako kostnica. Pôdorys radnice, obytného domu, vstupnej brány a špitála je odprezentovaný priebehom murív v úrovni terénu. Objekt kaplnky s kostnicou je náznakovo zrekonštruovaný pomocou dreveného skeletu, ktorý dokumentuje skutočný priestorový tvar kaplnky, úroveň jej podlaží a tvar zaklenutých stropov. Priestor kostnice je čiastočne sprístupnený, je v ňom zrealizovaná nová drevená podlaha podľa originálnych odtlačkov podlahových trámov. Veľké množstvo telesných pozostatkov z kostnice a z odhalených hrobov boli v rámci rekonštrukcie symbolicky pochované. Celá prezentácia archeologických nálezov bola doplnená o informačné tabule poskytujúce informácie o histórii, archeologickom výskume a priebehu rekonštrukcie stredovekého komplexu. V rámci tejto etapy projektu bolo zrealizované aj osvetlenie kostola sv. Alžbety a vydláždenie Divadelnej ulice čadičovými kockami.

Ešte v tomto roku je plánovaný začiatok III. etapy projektu rekonštrukcie Námestia SNP, ktorá bude predstavovať úpravu parku L.Štúra a predĺženie pešej zóny až k novopostavenému obchodnému komplexu Europa shopping center. Realizáciou III. etapy sa ukončí rekonštrukcia centrálnej a severnej časti Námestia SNP – vo vnútri stredovekých hradieb mesta.

Projekt rekonštrukcie Námestia SNP je symbiózou a zároveň kontrastom súčasného moderného architektonického stvárnenia verejného priestranstva a historických fasád prevažne stredovekých meštianskych domov lemujúcich námestie, ako aj architektonických dominánt v podobe rímskokatolíckeho kostola sv. Alžbety, evanjelického kostola sv. Trojice a Zvolenského zámku. Rekonštrukcia námestia okrem toho, že zachovala jeho historický pôdorys a šošovkovitý tvar, priniesla najmä jeho nové funkčné využitie, vymiestnenie nežiadúcej automobilovej dopravy, uprednostnenie pešieho pohybu, vybudovanie cyklochodníka pozdĺž celého námestia, vytvorenie zhromažďovacích priestorov pre spoločenské, oddychové, kultúrne a spoločenské podujatia. Vhodné klimatické podmienky a príjemné pobytové prostredie vytvára zachovaná a ozdravená historická zeleň, nové aleje stromov, zrekonštruovaná fontána, vodné vývery. Mestský mobiliár riešený v súčasnom modernom a jednoduchom tvarosloví, so zameraním na funkčnosť, bez prvkov plagiátorstva a manierizmu necháva vyniknúť krásu originálnej historickej architektúry domov, kostolov a zámku. Projekt rekonštrukcie prináša aj nové kompozičné prvky do námestia, diagonálny peší chodník spájajúci dve najvýznamnejšie stredoveké architektonické pamiatky Zvolenský zámok s rímskokatolíckym kostolom sv. Alžbety. Na kompozičnej osi sa nachádzajú aj všetky atraktivity priestoru námestia – zhromažďovacie priestory, fontána, pomník padlým vojakom Sovietskej armády, polyfunkčný objekt tribúny a verejného WC. Hneď v roku 2001, kedy bola zrealizovaná I. etapa rekonštrukcie, sa priestor námestia stal centrom spoločenského a kultúrneho života zvolenčanov. Je pravdou, že medzi obyvateľmi sa nájdu aj neprajníci realizovanej rekonštrukcie, avšak skutočnosť, že počas bežného pracovného dňa nenájdete na námestí voľnú lavičku hovorí za všetko.



obr. 5: Pôdorys pešej zóny na Námestí SNP

zdroj: Architektonicko – urbanistický návrh (2013), Ing. arch. Pavel Mikleš



obr. 5: Začlenenie Zvolenského zámku do pešej zóny na Námestí SNP

zdroj: Architektonicko – urbanistický návrh (2013), Ing. arch. Pavel Mikleš

Záver

Realizáciou uvedených etáp pešej zóny na Námestí SNP sa neukončil proces dobudovania dopravného systému navrhnutého v územnoplánovacích dokumentáciách. Jednou z priorít pre nasledujúce roky bude odstránenie kapacitne preťaženej križovatky pod zámkom a realizácia južnej časti v vnútorného dopravného okruhu mesta, so zapojením Zvolenského zámku do pešej zóny na Námestí SNP.

Ing. arch. Peter KAŠŠA
Mesto Zvolen
Námestie Slobody 22, 960 01 Zvolen
e-mail: pkassa@zvolen.sk
tel.: 0904 556 310



Ing. arch. Pavol IŽVOLT, PhD.

Mgr. Branislav REZNÍK

Pamiatkový úrad SR, Bratislava

Projekt Pamiatkového úradu SR "Pro monumenta - prevencia údržbou"

Abstrakt: Projekt Pamiatkového úradu SR „Pro Monumenta – prevencia údržbou“ vychádza z predpokladu, že pravidelná údržba nehnuteľnej kultúrnej pamiatky je lacnejšia, efektívnejšia a šetrnejšia k pamiatkovým hodnotám ako jej komplexná pamiatková obnova raz za niekoľko desaťročí. Veľa porúch a poškodení historických budov pamiatkového fondu je spôsobených jednoduchým zanedbaním starostlivosti, alebo nevhodnou údržbou. Inšpiráciou pre projekt bola existencia a skúsenosti organizácie Monumentenwacht v Holandsku (založená v roku 1973). Pro Monumenta – prevencia údržbou je preddefinovaný projekt, podporený z Finančného mechanizmu EHP pre roky 2009-2014. Podpora projektu je zabezpečená od 1. 1. 2014 – 30. 4. 2016, povinná doba udržateľnosti je stanovená na 5 rokov. Alokované prostriedky pre projekt sú 952 056,- €, výstupmi projektu je vytvorenie troch pracovných tímov pôsobiacich v rámci celej SR a ich komplexné zaškolenie a technicko-organizačné zabezpečenie, monitoring 120 nehnuteľných kultúrnych pamiatok a min. 600 v rámci udržateľnosti projektu. Ďalej organizácia 6 seminárov pre správcov a vlastníkov nehnuteľných pamiatok, 6 elektronických príručiek pre správcov a vlastníkov nehnuteľných pamiatok, organizácia 3 stretnutí s nórsym partnerom a zahraničnými expertmi, vytvorenie webového sídla projektu s rezervačným formulárom na vykonanie monitoringu stavu pamiatky. Úloha aplikovať systém preventívnej ochrany je obsiahnutá aj v strategickom materiály "Konceptii ochrany pamiatkového fondu v SR do roku 2020".

Kľúčové pojmy: údržba pamiatok, monitoring, kultúrne dedičstvo

Úvod

Jedným zo základných princípov ochrany pamiatok je idea údržby. Údržba je optimálnym prostriedkom ktorým môže byť chránená (konzervovaná) pamiatková hodnota obsiahnutá v hmotnej substancii stavebných pamiatok. Údržba je zameraná na ochranu, pretože, ak je vykonávaná správne, je zo všetkých procesov prebiehajúcich počas konzervácie historickej budovy najmenej deštruktívna. Zavedenie stratégie pravidelnej a systematickej údržby môže oddialiť a dokonca úplne vylúčiť finančne náročné projekty obnovy stavebných pamiatok.

S dejinami ochrany pamiatok sú nerozlučne spojené aj iniciatívy zamerané na zabezpečenie údržby stavieb od staroveku a stredoveku, v teoretickej oblasti na údržbu, čistenie a uprednostňovanie drobných opráv apeloval predovšetkým John Ruskin [1]. Známu krajinou zrodu organizovaného systému preventívnej údržby je Holandsko. Špecifická situácia v súvislosti s údržbou pamiatok je v krajinách s dramatickými zmenami vlastníctva a sociálnej skladby obyvateľstva. Obzvlášť na Slovensku, sa často nechávajú historické stavby bez údržby priviesť k úplne hraničnému stavebnotechnickému stavu a následne sa komplexne obnovujú, pričom sa pamiatka radikálnym spôsobom zmodernizuje, a často príde o veľkú časť svojich pamiatkových hodnôt.

Zahraničie

Počiatky organizácie pre preventívnu údržbu pamiatok v Holandsku – Monumentenwacht siahajú do roku 1973 [2]. Jej dvaja zakladatelia si uvedomili finančnú efektivitu pravidelnej kontroly technického stavu pamiatky v porovnaní s komplexnou obnovou. Ako modelový príklad môžu slúžiť pravidelné nátery okien každých 4-5 rokov. Bez priebežnej údržby je každých 20 rokov nevyhnutná komplexná obnova. Medzi prvými monitorovanými stavbami boli kamenné exteriérové fasády holandských kostolov.



V prvom roku sa monitorovalo 20 pamiatok, po 25 rokoch v Holandsku pracuje 52 dvojčlenných tímov (150 zamestnancov v 11 provinciách) a diagnostikuje 15.000 pamiatok. 95% majiteľov pamiatok sa zapísalo dobrovoľne do systému, v niektorých prípadoch bolo dôvodom požiadanie o dotáciu. Priemerné náklady (platy, palivo, materiál) na jeden tím predstavujú 112.000 € ročne.

Nová organizácia sa stala iniciátorom zmien vládnej politiky podpory ochrany a obnovy kultúrnych pamiatok od nákladných a historickú substanciu narušujúcich opráv k podpore pravidelnej, systematickej údržby. Napriek tomu, že počiatky činnosti tejto organizácie boli zo strany odborníkov na obnovu a reštaurovanie pamiatok sledované s obavou o stratu práce, ukázal sa opak - táto služba výrazne prispela k celkovému stimulovaniu trhu v oblasti ochrany pamiatok.

„Monumentenwacht Netherlands“ sa stal vzorom pre organizácie s rovnakým cieľom v Belgicku (Monumentenwacht Vlaanderen), Nemecku (Denkmalservice), Dánsku (Raadvads Bygningssyn) a myšlienka sa začína rozvíjať i v iných krajinách Európy (v roku 2013 sa začali realizovať pilotné projekty v Rakúsku a Maďarsku), pričom spoločná je len idea, každá krajina si ju prispôsobuje svojim špecifickým podmienkam. Napr. v Belgicku je diagnostikovaný aj stav interiérových súčastí pamiatok, hodnotiace správy sú veľmi komplexné a majú takmer charakter projektových dokumentácií, vo Veľkej Británii sa naopak zatiaľ komplexný systém preventívnej ochrany nepodarilo presadiť a existujúce organizácie sa sústreďujú na propagáciu čistiacich prác striech a žľabov. Obdobne je v jednotlivých krajinách rozdielne organizačné zázemie, napr. v Rakúsku vychádza z vedeckovýskumného prostredia, v Maďarsku je vytvorená bunka v rámci projektu samosprávy (mesto Eger) s odbornometodickým dohľadom štátnych pamiatkárov [3].

Implementácia projektu na Slovensku

Dňa 7. marca 2014 Úrad vlády SR a Pamiatkový úrad SR podpísali Projektovú zmluvu, ktorá znamená začiatok realizácie projektu Pro Monumenta – prevencia údržbou. Projekt je tzv. preddefinovaný projektom, podporený z Finančného mechanizmu EHP pre roky 2009-2014 tak, ako ho popísala Programová dohoda medzi Výborom pre finančný mechanizmus založeným Islandom, Lichtenštajnskom a Nórskom a Úradom vlády Slovenskej republiky ako Národným kontaktným bodom, zastupujúcim Slovenskú republiku, o financovaní Programu „Zachovanie a revitalizácia kultúrneho a prírodného dedičstva a Podpora rozmanitosti v kultúre a umení v rámci európskeho kultúrneho dedičstva“. Projekt je aj súčasťou Programového vyhlásenia vlády SR pre roky 2012 - 2016 a jedna z úloh strategického vládneho materiálu "Konceptie ochrany pamiatkového fondu v SR do roku 2020" [4].

Nositelom projektu je Pamiatkový úrad SR. Na implementáciu projektu vznikol v rámci pamiatkového úradu nový *odbor preventívnej údržby pamiatok*. Ten má na starosti komplexný monitoring, jeho riadenie a celkovú publicitu. Spolu sa v rámci projektu vytvorilo 11 nových pracovných miest – projektový manažér (Mgr. Branislav Rezník), odborný koordinátor (Ing. arch. Pavol Ižvolt, PhD.) a 9 pracovníkov – inšpektorov kultúrnych pamiatok. Na riadení projektu participujú aj iní interní zamestnanci PÚ SR.

Vďaka alokovaným financiám je možné materiálne, technické a organizačné zabezpečenie troch geograficky rovnomerne alokovaných nezávislých pracovných skupín. Pôsobia pri sídlach KPÚ Trnava, Banská Bystrica, Prešov, pracovisko Poprad – Spišská Sobota. Tu sú kancelárie tímov, ich príručný sklad materiálu ako aj parkovacie miesta pre pojazdnu dielňu.

Od pracovníkov sa vyžaduje fyzická zdatnosť, schopnosť práce vo výškach, remeselná zručnosť, ako aj odborné vedomosti z oblastí konštrukcií, detailov, materiálov a technológií. Práca v tíme je delená, ale zároveň musí byť zabezpečený princíp zastupiteľnosti každého člena skupiny. Pre podporu vedomostí a zručností pracovníci absolvujú komplexný systém školení, tréningov a workshopov. Bežná práca inšpekčnej skupiny pozostáva zo zhromaždenia a naštudovania podkladov ku danej kultúrnej pamiatke, oscanovania výkresovej dokumentácie, kontaktovania vlastníka, fyzickej ohliadky a popisu, vyčistenia žľabov strechy a ukážok remeselných postupov pri opravách drobných porúch pre majiteľa.



Následne po uskutočnení obhliadky členovia skupiny vypracujú technickú správu a po odsúhlasení odborným koordinátorom je táto správa uložená do centrálnej databázy, pre vlastníka je zároveň vyhotovený aj certifikát. Možným ďalším použitím technických správ je ich prepojenie s dotačným systémom Ministerstva kultúry SR „Obnovme si svoj dom“, kedy technické správy môžu slúžiť členom hodnotiacich komisií (obdobne je tomu napr. v Holandsku).

Jedným z merných ukazovateľov projektu je aj vypracovanie stručných rukovätí základnej údržby kultúrnej pamiatky (podľa jednotlivých typologických druhov) v elektronickej forme a ich šírenie medzi vlastníkmi a správcami pamiatok a zároveň ďalšie školenia pre vlastníkov alebo správcov kultúrnych pamiatok.

Projekt Pro Monumenta má svojho nórskeho partnera, ktorým je Riksantikvaren - Direktoratet for Kulturminneforvaltning, (pamiatkový úrad, v rezorte ministerstva životného prostredia). Nórsko zatiaľ nemá rozvinutý systém preventívnej ochrany v takom rozsahu ako Holandsko, preto chce aktívne spolupracovať na tvorbe systému u nás. Súčasťou stretnutí s nórskou stranou budú aj školenia zahraničných expertov (opravy okien a dverí, diagnostika vlhkosti historických stavieb), ale aj vzájomná výmena s expertmi z iných krajín, kde obdobný systém implementovali a poskytovanie skúseností pre nórskeho partnera.

V prvých mesiacoch trvania projektu sa realizovalo pracovné zázemie pre monitorovacie tímy, ktorých členovia boli účastníkmi intenzívnych školení a odborných tréningov. Systém školení (rozdelených na tzv. základné, odborné a praktické), napriek tomu, že inšpektori boli vyberaní najmä na základe ich kvalifikácie a doterajšej praxe, ich po všetkých stránkach kvalifikuje na výkon monitoringu pamiatky a zároveň poradenstva pre vlastníka/správcu. Bola vytvorená šablóna technickej správy. V priebehu prvého pol roka vzniká aj pracovný manuál, ktorý má slúžiť pre internú potrebu pracovníkov – inšpektorov. Manuál vznikol v spolupráci s autoritami v oblasti pamiatkovej ochrany v SR (z praxe, ale aj z akademického prostredia) a má slúžiť ako pomôcka pri spracovaní technických správ, zároveň však obsahuje odvolania na technické normy a predpisy, odbornú literatúru a podobne. Významným vzorom predovšetkým pre štruktúru tohto materiálu bol manuál spomínanej holandskej organizácie Monumentenwacht. Dôvodom, pre ktorý nebolo možné použiť v úplnej miere holandský materiál je odlišný charakter nehnuteľných pamiatok v Holandsku a na Slovensku ako aj čiastočne odlišné legislatívne prostredia a stavebná tradícia. Manuál nie je svojim určením pôvodnou vedeckou monografiou, ale sleduje predovšetkým cieľ zhromaždenia čo najväčšieho množstva poznatkov, ktoré budú slúžiť ako teoretický podklad pre prácu terénnych pracovníkov pri diagnostike a jednoduchých opravách. Z hľadiska krátkeho času určeného na spracovanie tak rozsiahlej problematiky akou je nehmotné stavebné dedičstvo, nepredstavuje ukončené dielo, ale je potrebné ho priebežne dopĺňať a aktualizovať. Štruktúra jednotlivých kapitol pozostáva z nasledovných častí: „teoretická časť“, „aplikačná časť“ (postup inšpekcie v bodoch), dáta a „návrh ďalšieho postupu“ (drobná oprava, inšpekčným tímom, odporúčanie priebežnej údržby, jednorazová stabilizácia alebo potreba špecializovaného projektu a následnej obnovy). Okrem výlučne „odborných“ kapitol obsahuje manuál aj kapitoly venované napr. požiarnej ochrane, bezpečnosti práce, krízovým situáciám a pod.

Spracovanie šablóny technickej správy pre každú pamiatku sa predpokladá s odvolávaním na jednotlivé kapitoly manuálu. Správa samotná bude spracovávaná ako súčasť softvérovej aplikácie priamo na mieste prostredníctvom odolných tabletov, zhotovenie prevažne obrazových záznamov (foto, video), zachytenie údajov meraní z technických zariadení (termovízna kamera, endoskop, vlhkomer), príprava a úprava materiálov potrebných pre jednoduché ukážky opráv problémových miest. V prípade potreby a nevyhnutnosti (významná pamiatka alebo jej súčasť, dlhodobé problémy, ktoré sa opakujú sa odoberú vzorky na ďalšie posúdenie).

Okrem monitoringu pamiatok bude vykonaný aj školiaci proces pre vlastníka/správcu KP, zameraný na odstránenie drobných porúch ako programové naplnenie projektu preventívnej údržby,



zavŕšený praktickou ukázkou - v rámci obhliadky pamiatky sa na mieste demonštruje proces nápravy, na vybraných, ľahko odstrániteľných nedostatkoch. Pôjde o lokálne opravy strešnej krytiny (preloženie alebo výmena niekoľkých škridiel, šindľov a pod.), komínov, drobných porúch dažďových zvodov, upevnenia bleskozvodov a pod. poruchy a nedostatky väčších rozmerov budú uvedené v technickej správe o kultúrnej pamiatke resp. certifikáte o stave pre vlastníka.

V priebehu trvania projektu vzniknú nové príručky pre vlastníka pamiatky. Pôjde o 6 príručiek, pripravených na základe typologických druhov objektov (ľudové stavby, mestský palác, kaštieľ, kostol...), ktoré budú prístupné na voľné stiahnutie z webového sídla pamiatkového úradu, ako aj samostatnom webovom sídle projektu (www.promonumenta.sk). Popíšu nevyhnutné kroky pri svojpomocnom monitoringu, ako aj odporúčania na základnú údržbu a obnovu nehnuteľnosti. V rámci webového sídla projektu bude vytvorený online formulár pre záujemcu o monitoring KP, na základe ktorého sa budú hlásiť vlastníci KP o poskytnutie tejto služby (v rámci udržateľnosti projektu: máj 2016 – máj 2021).

Projekt tiež predpokladá organizovanie odborných seminárov v lokalite pôsobenia monitorovacieho tímu pre vlastníkov a správcov KP a to v spolupráci s príslušným KPÚ. Tieto semináre budú zároveň slúžiť ako informačné dni o celom projekte pre verejnosť. Už v súčasnosti sa stretávame so záujmom a s pozitívnymi ohlasmi. 9. mája 2014 bol projekt prezentovaný na medzinárodnej konferencii „Programy preventívnej ochrany a údržby KD“ konanej v talianskej Mantove a v aktualitách na webovom sídle holandskej organizácie Monumentenwacht sa 8. júla objavila správa o slovenskom projekte Pro Monumenta a o umožnení tréningu pre slovenských inšpektorov v holandskom Eindhoven.

Projekt sa v tejto fáze bude realizovať na kultúrnych pamiatkach vo vlastníctve štátu, samosprávy a cirkvi. Zároveň budú do prvého zoznamu vybrané iba také nehnuteľnosti, ktoré sú verejnosti prístupné. Výber objektov uskutočňuje Pamiatkový úrad SR resp. príslušný krajský pamiatkový úrad na základe aktuálneho poznania či potreby poznania najvýznamnejších pamiatok v danom teritóriu, v ktorom pôsobí. Kľúčom ku výberu bude zhodnotenie odborných pracovníkov o „potrebnosti“ takéhoto monitoringu zo strany štátu na základe viacerých kritérií ako napr.: pamiatková hodnota objektu, obdobie od jeho poslednej obnovy, možnosti jeho vlastníka/správca odstrániť prípadné poruchy, potreba odborného zhodnotenia či spresnenia odborných informácií o objekte a pod. Tiež sa bude prihliadať aj na typ pamiatky a je situovanie – v snahe docieľiť inšpekciu na čo najširšom typovom spektre pamiatkového fondu a zároveň, aby účinnosť a akčný rádius projektu bol čo najširší. V máji 2014 napr. Trnavská skupina zamerala, zdokumentovala a pokusne vyhodnotila ako prvú pamiatku stavbu barokovej sýpky v areály kaštieľa v Tomášikove. Od 1. 5. 2016 (v dobe udržateľnosti), by projekt postúpil aj do oblasti pamiatok v súkromnom vlastníctve.

Úskalia implementácie

Typickými sprievodnými znakmi projektového financovania je nevyhnutnosť vypracovať rozpočtové položky vopred a následná viazanosť schváleným rozpočtom, čo neumožňuje pružne reagovať na vonkajšie okolnosti. Dlhodobé nízke financovanie kultúrnych inštitúcií obdobne neľahčuje kompenzovať nové potreby. Verejné obstarávanie jednotlivých položiek (napríklad nákup špeciálne upravených „pojazdných dielní“) ako je známe, predstavuje zdĺhavý proces, v rámci ktorého je náročné zachovať obsahové a časové previazanie jednotlivých krokov. Napriek počiatočným obavám sa však mnohé obavy, napr. o nezáujme vlastníkov či obtiažnosti vyškoliť kvalifikovaných pracovníkov nepotvrdili. Téma údržby a diagnostiky pamiatok nebola v našom prostredí ani teoreticky dostatočne spracovaná, detailné technické informácie je potrebné zbierať z rôznych dielčích prác, resp. dopĺňať informáciami zo zahraničia. Dlhodobé pôsobenie tejto novej zložky systému ochrany na Slovensku si bude vyžadovať finančné nároky a to v období krátenia finančných prostriedkov prideľovaných zo štátneho rozpočtu. Možným riešením je viaczdrojové financovanie, sponzoring, participácia vlastníkov formou poplatku za prehliadku, účasť na vedeckých projektoch a čo najužšia spolupráca so samosprávou.

Záver

Pro Monumenta – prevencia údržbou je novou zložkou v činnosti Pamiatkového úradu SR. Prostredníctvom nej sa zlepší poznanie o aktuálnom stave nehnuteľných kultúrnych pamiatok, na mieste sa odstránia ich drobné poruchy a zároveň sa zlepší informovanosť vlastníkov či správcov nehnuteľného kultúrneho dedičstva na Slovensku o možnostiach ich údržby. Vyššia schopnosť udržať pamiatku v dobrom stave prispeje k zachovaniu najvýznamnejších súčastí nášho národného kultúrneho dedičstva. Výzvou pre projekt je zabezpečiť jeho udržateľnosť, kvantitatívny aj kvalitatívny rast tak, aby sa stal významným prvkom ochrany pamiatok na Slovensku.



obr. 1: Pevnosť Akershus v Oslo. Pravidelná údržba správy pamiatok v rezorte ministerstva vnútra -
Stav lokality po skončení archeologického výskumu (2011)
zdroj: foto archív Pavla Ižvolta



obr. 2: Tréning práce vo výškach, pracovník pracoviska v Banskej Bystrici
Ing. arch. Andrej Ivan v sedačke, Košice. (2014)
zdroj: foto archív Pavla Ižvolta



Pro Monumenta

obr. 3: Od 20 mája 2014 má projekt nové logo a celkový grafický dizajn
od návrhárky Kataríny Lukić Balážikovej.

zdroj: Odbor preventívnej ochrany pamiatok (2014)

Odkazy, citácie, použitá literatúra

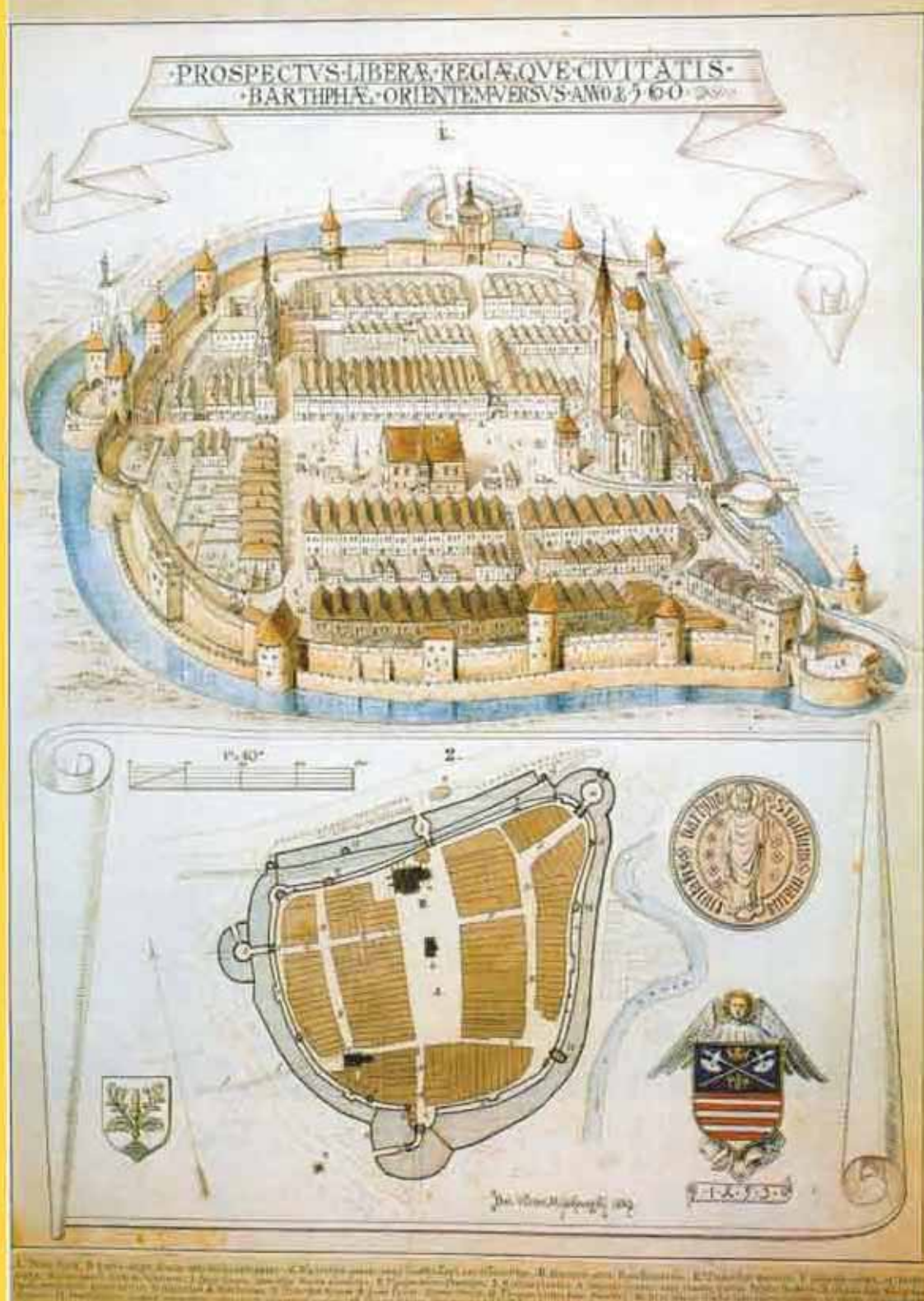
- [1] „*The principle of modern times ... is to neglect buildings first and to restore them afterwards. Take proper care of your monuments and you will not need to restore them. A few sheets of lead put in time upon the roof, a few dead leaves and sticks swept in time out of a water courses, will save both roof and wall from ruin. Watch an old building with an anxious care; guard it as best you may, and at any cost, from every influence of dilapidation.*“; Ruskin, John. The Lamp of Memory, In: The Genius of John Ruskin, selections of his writings. D. Rosenberg, John, editor, University of Virginia, 1998. s.136 ISBN 0-8139-1789-1
- [2] údaje o organizácii Monumentenwacht Holandsko sú dostupné napr. na: <<http://www.monumentenwacht.nl/organisatie> />
- [3] Údaje o projekte „Műemlékőr Egerben“ sú dostupné napr. na: <<http://forsterkozpont.hu/tartalom.php?id=20130917095210&t=og&ide>>
- [4] "Konceptia ochrany pamiatkového fondu v SR do roku 2020", kapitola 5.7 *Prevencia formou údržby, úloha č. 1* "navrhnuť systém monitoringu a údržby stavebno-technického stavu, podľa vzoru organizácie Monumentenwacht", Dostupné na: <http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-138307?prefixFile=m_/>
- [5] Dostupné na: <<http://www.monumentenwacht.nl/>>

Ing. arch. Pavol IŽVOLT, PhD.
Odbor preventívnej údržby pamiatok
Pamiatkový úrad SR
Cesta na Červený most 6, 814 06 Bratislava
e-mail: pavol.izvolt@pamiatky.gov.sk
tel.: 0905 365 898

Mgr. Branislav REZNÍK
vedúci odboru
Odbor preventívnej údržby pamiatok
Pamiatkový úrad SR
Cesta na Červený most 6, 814 06 Bratislava
e-mail: branislav.reznik@pamiatky.gov.sk
tel.: 0905 483 561



ISBN 978-80-971733-8-8



Mestský úrad Bardejov
Radničné námestie č.16, 085 01 Bardejov, Slovakia