



Nové Město na Moravě  
**Standards veřejných prostranství**



Městský architekt Nového Města na Moravě  
Refuel s.r.o., Ing. arch. Zbyněk Ryška, Ing. arch. Jan Skoupý

# Nové Město na Moravě **Standardy veřejných prostranství**

# Obsah

<b>Úvod</b>		<b>Standardy povrchů a prvků</b>	<b>30</b>
Smysl a cíl standardů	4	Principy materiálů a barevnosti	32
Definice pojmů	6	<b>Povrchy</b>	<b>34</b>
<b>Charakter a lokality</b>	<b>8</b>	Dlažby kamenné	36
Historické město	12	Dlažby betonové	40
Původní obce	14	Živičné povrchy	42
Zahradní město	16	Vegetační dílce	44
Modernistické město	18	Mechanicky zhutněné kamenivo	46
Krajina ve městě i mimo	20	Dřevěné dlažby a chodníky	48
Lokality a zóny	22	Obrubníky	50
<b>Typologie prostoru</b>	<b>24</b>	Prvky pro pohyb osob se zrakovým postižením	54
Typy veřejných prostranství	26	<b>Mobiliář</b>	<b>56</b>
Typy komunikací	28	Lavice	58
		Lavice – dřevěný hranol	66
		Odpadkové koše	74
		Podzemní kontejnery	76
		Kontejnerová stání	78
		Tržní místa	80
		Zahrádky restaurací	82
		Zastávky MHD	84
		Stojany a přístřešky pro kola	86
		Informační systém a navigace	88
		Zábrany	90
		Zábradlí	94
		Nabíjecí infrastruktura	96
		<b>Osvětlení</b>	<b>98</b>
		Veřejné osvětlení	100
		Dekoratивní osvětlení	102
		Architektonické osvětlení	104
		Reklamní osvětlení	106
		<b>Hierarchie a etapizace</b>	<b>108</b>

# Smysl a cíl standardů

Standard neboli norma je obecně požadavek, který se buďto předepisuje a vyžaduje, nebo popisuje, co je normální, přijatelné nebo obvyklé. Dokument je obecný a popisuje zásady, kterými se mají uživatelé tohoto dokumentu řídit.

Standardy nejsou univerzálním řešením a v žádném případě nenahrazují projekční přípravu jednotlivých staveb. Dokument nenahrazuje jiné předpisy, normy, vyhlášky ani zákony.

## Účel dokumentu

Účelem standardů je stanovit zásady pro výběr povrchů a prvků veřejných prostranství a jednotlivých prvků městského mobiliáře tak, aby tyto materiály a prvky napomáhaly dotvářet identitu města a zároveň aby ctily charakter daného prostranství, měřítko, typ zástavby, historické, kulturní a krajinné souvislosti.

## Komu je dokument určen

Standardy jsou určeny všem aktérům, kteří jsou součástí procesu tvorby veřejných prostranství města. Především je manuál určen pro projektovou přípravu a realizaci údržby a obnovy městského mobiliáře a veřejných prostranství.

Dále je určen pro architekty a projektanty nových investičních záměrů. Standardy jsou v tomto případě informativní. Standardy je možné pouze zvýšit, nikoliv snížit, a odchýlení je nutné odůvodnit.

# Definice pojmu

Standardy se zabývají veřejnými prostranstvími v zastavěném území města Nové Město na Moravě.

Nezastavěné území řeší jiné dokumenty, jako například Systém zeleně. Ze standardů jsou vyjmuta specifická veřejná prostranství – dětská hřiště, která jsou řešena jiným strategickým dokumentem.

## Veřejné prostranství

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

## Veřejná přístupnost

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

## Veřejný prostor

Pojem veřejný prostor je používán pro veřejně přístupnou komplexní fyzickou část prostředí, kterou je kromě veřejných prostranství také například veřejně přístupný prostor exteriéru města, vnitrobloků i vnitřních částí budov.

Veřejná přístupnost rovněž vylučuje omezený režim užívání vyjma režimu časového. Zároveň je pojem veřejný prostor používán pro nehmotnou rovinu prostředí, zahrnující vztahy, myšlenky, děje, média apod.

## Mobiliář

Mobiliář neboli nábytek je mobilní vybavení lidských obydlí v interiéru či exteriéru. Může mít funkci relaxační, užitkovou či sloužit jako prostředek práce.

# Charakter a lokality

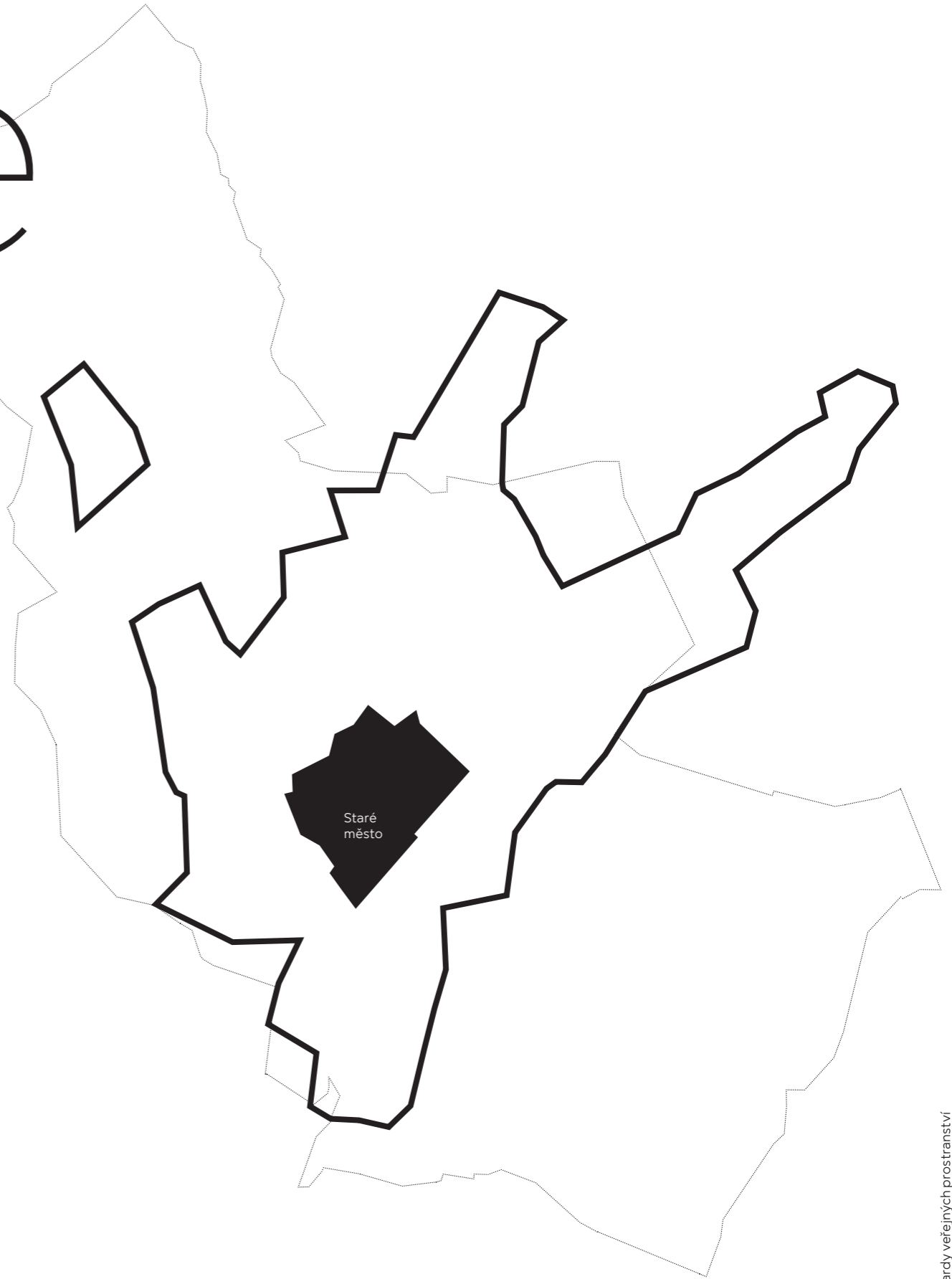
Veřejná prostranství jsou ve Standardech členěna na jednotlivé typy na základě definování jejich charakteru a urbanistické úlohy ve struktuře města. Pro jednotlivé typy jsou pak formulovány základní obecné principy k dosažení jejich kvality.

Cílem je, aby každé veřejné prostranství mělo čitelný charakter a zastávalo jasnou a smysluplnou úlohu v celkové struktuře města. Platí to zejména pro nově vytvářená veřejná prostranství, ale také pro úpravy stávajících.

# Nové Město na Moravě



# Historické město



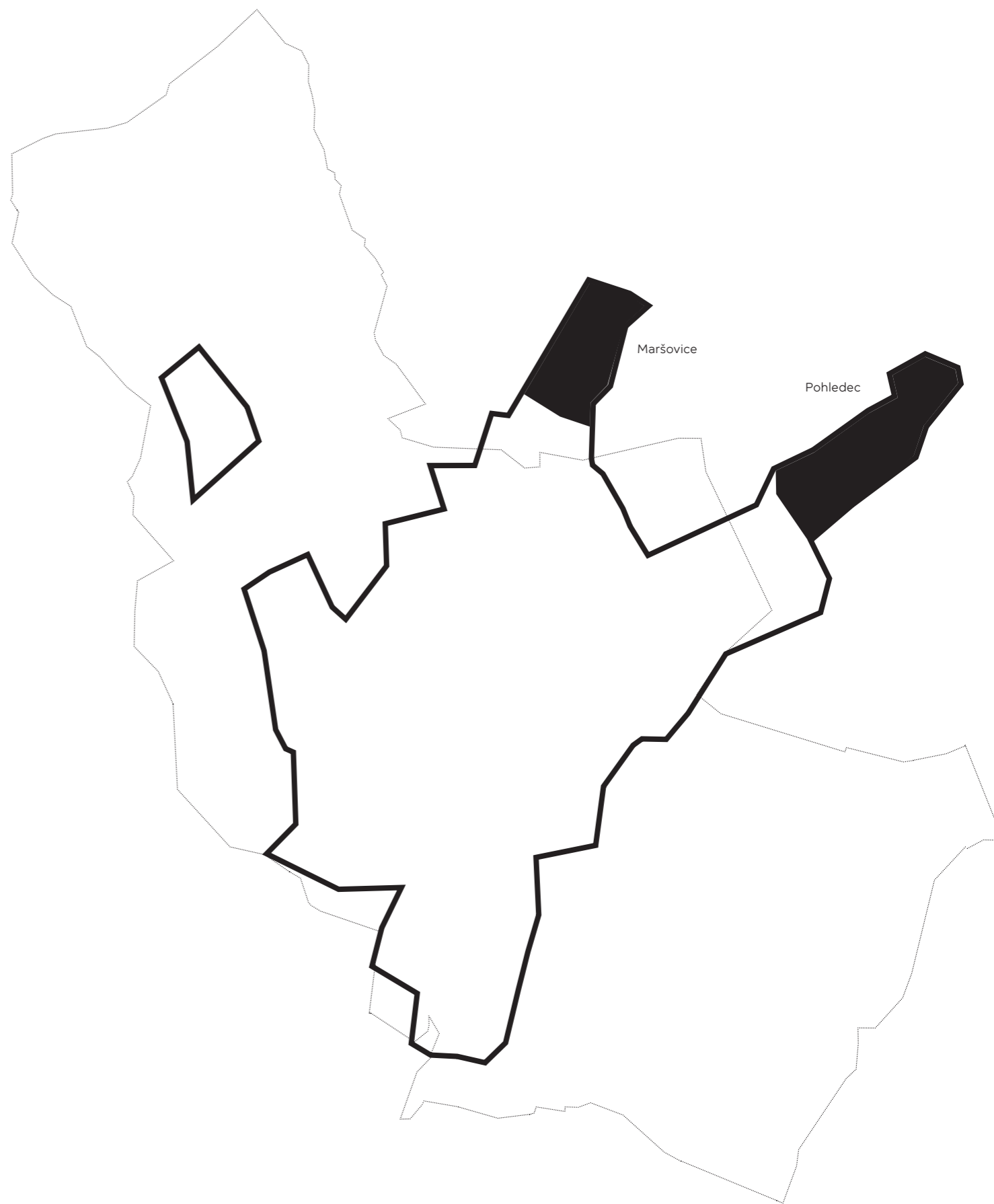
Oblast odpovídá nejstarším částem historického jádra města. Převažuje rostlá struktura, veřejná prostranství jsou vymezena nepravidelnými bloky. Tvoří je užší ulice, kamenná náměstí, plácky, zákoutí a průchody a jasně definované zahrady spíše než parky.

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

V Novém Městě na Moravě má tento charakter lokalita Staré město.

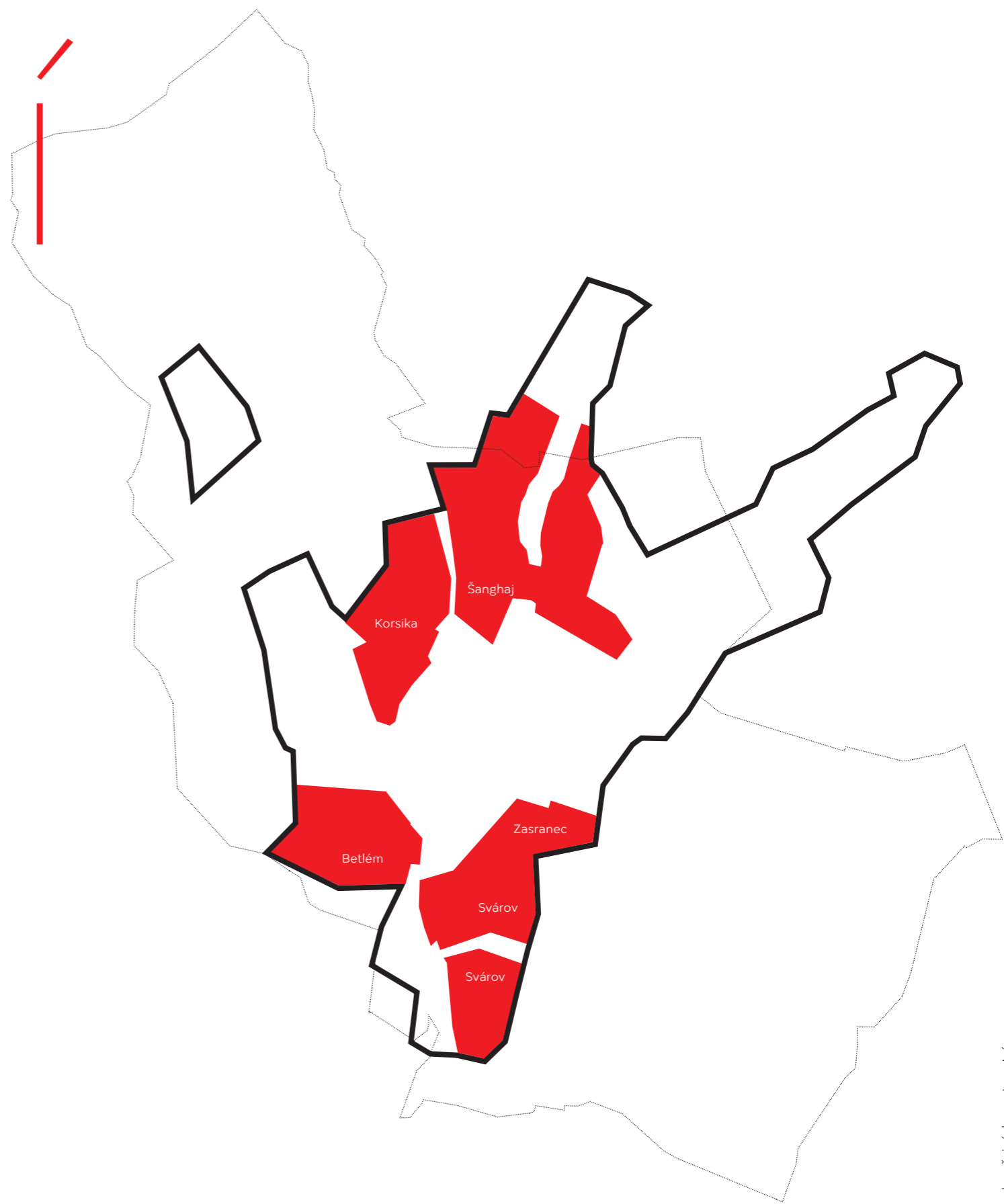


# Původní obce



Maršovice a Pohledec tvoří struktura původních venkovských chalup a zemědělských statků kolem vnitřní návsi. Tato venková jádra se stala součástí města. Aby byl zachován charakter a genius loci, jsou obě vesnice zařazeny do zóny A. Vesnice byly doplněny v posledních dekáдах soudobými strukturami. Pro tyto lokality budou použity standardy zóny B.

# Zahradní město



Oblast, kterou tvoří rozvolněná zástavba menšího měřítka. Struktura je tvořena geometrickou osnovou pozemků a jednotlivými soliterními či sdruženými budovami. Veřejný prostor je nejčastěji vymezen ploty a zídkami. Tvoří jej klidné ulice, parky a náměstí.

Pro oblast je charakteristická otevřená stavební čára. Zahradním městem se ve Standardech rozumí jak klasické vilové čtvrti, tak i satelitní zástavba rodinných domů.

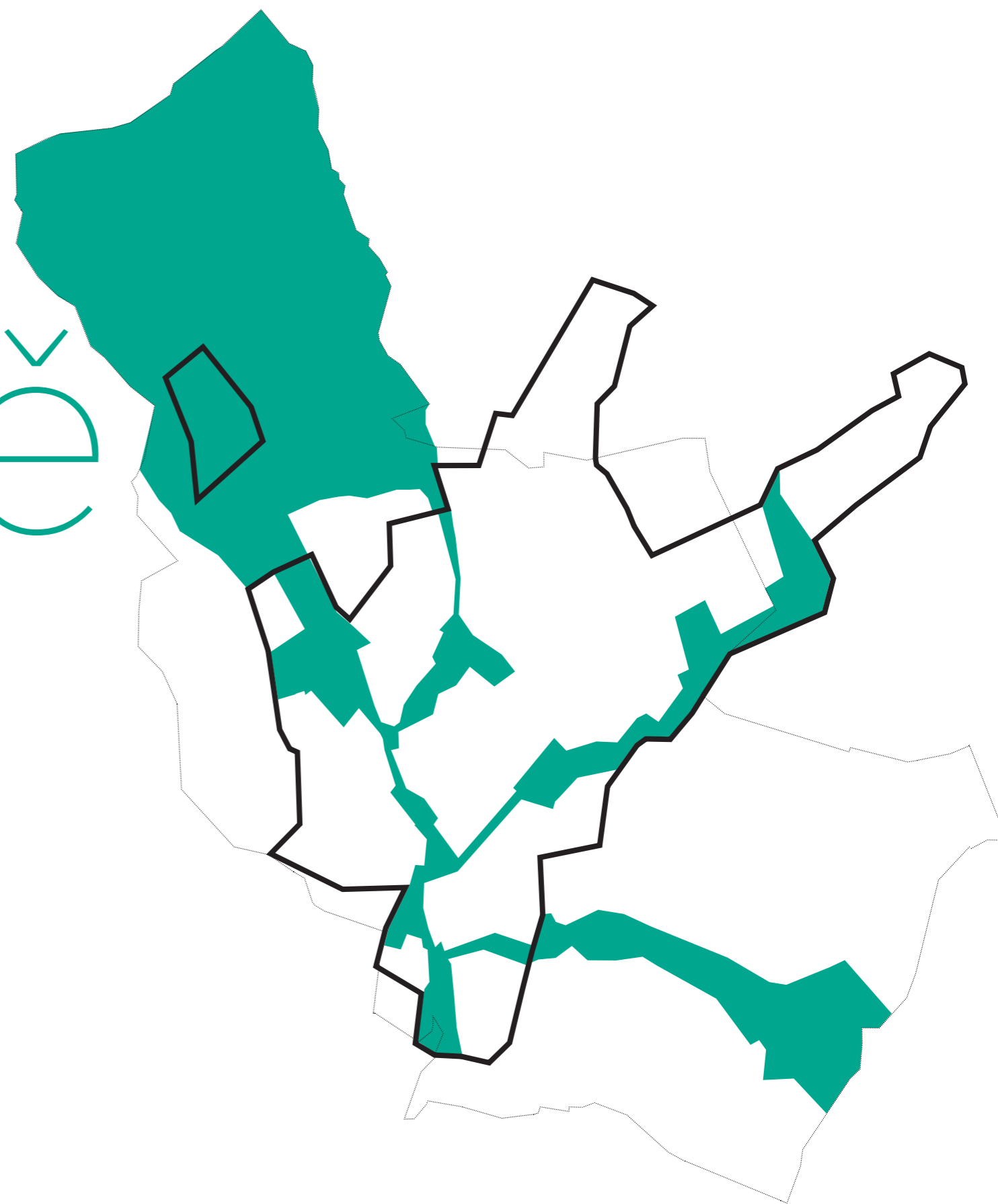
# Modernistické město



Oblast, kterou tvoří rozvolněná zástavba (vznikající zpravidla od 2. pol. 20. stol. po současnost). Struktura je tvořena solitéry a kompozicí hmot ve volném prostoru, které jsou uspořádány do monofunkčních komerčních, produkčních, rekreačních nebo obytných celků (sídliště).

Veřejná prostranství jsou obtížně fyzicky vymežitelná, tvoří je zejména silnice, cesty a plochy zeleně. Pro oblast je charakteristická volná stavební čára.

# Krajina ve městě i mimo



Oblast, která je součástí zastavěného území města, ale má přírodní charakter. Tato veřejná prostranství vznikla jak plánovaně, tak také organicky.

Tato prostranství mají potenciál se stát pobytovými prostranstvími a hrát důležitou funkci pro adaptaci města na změnu klimatu.

# Lokality a zóny

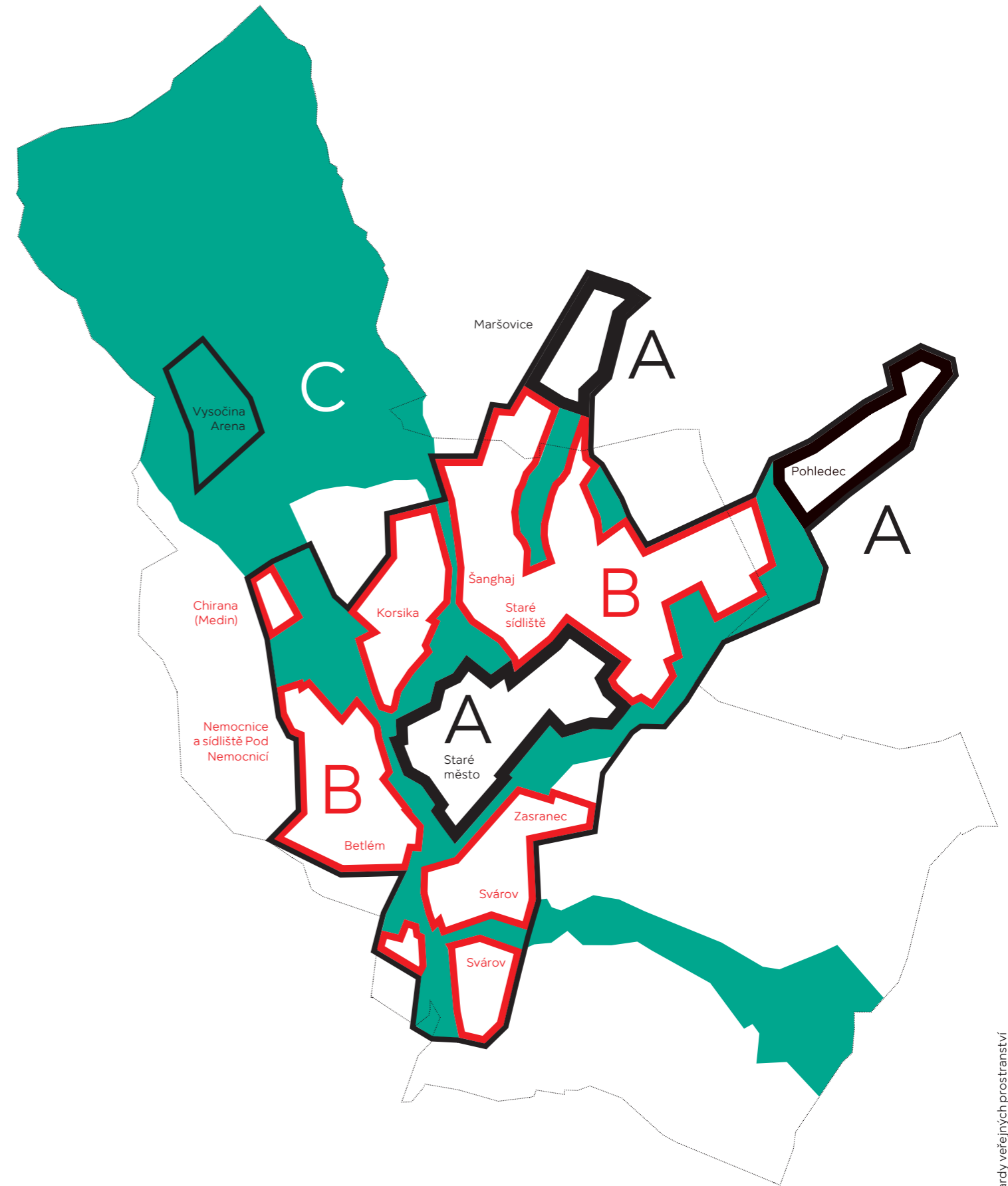
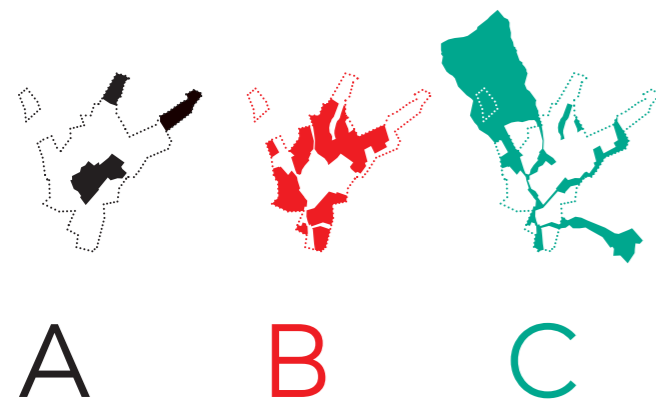
Standards jsou určeny pro zastavěné území města a místních částí. Pro potřeby Standardů jsou lokality města, podle intenzity zastavění a přístupu k veřejnému prostoru, rozděleny do tří zón.

Pro jednotlivé zóny jsou pak formulovány základní obecné principy k dosažení kvality veřejných prostranství.

**zóna A** – historické město a původní obce

**zóna B** – zahradní a modernistické město

**zóna C** – krajina ve městě i mimo



# Typologie prostoru

Jednotlivá veřejná prostranství jsou dělena podle urbanistické úlohy. Smyslem je, aby každé veřejné prostranství mělo jednoznačný a čitelný charakter.

Základní kostru veřejných prostranství města tvoří tradiční typy jako ulice, náměstí a parky.

# Typy veřejných prostranství

## Ulice

Ulice je lineárním prvkem základní osnovy veřejných prostranství. Musí umožňovat pohyb a pobyt všech účastníků provozu – pěších, cyklistů i automobilů. Role ulice ve městě nesmí být redukována pouze na dopravní funkci, podstatná je také její úloha v prostorové i společenské struktuře města. Do města patří ulice, nikoliv silnice. Hustá síť propojení vytváří živé město, usnadňuje identifikaci s prostředím a vytvoření mentální orientační mapy napomáhá preferenci chůze.

V ulicích se vždy nacházejí také inženýrské sítě, jejichž umístění, včetně ochranných pásem, má silnou oporu v zákonech a vyhláškách. Pro vytvoření pobytové kvality je však nutné umístit do uličního prostoru stromy a dbát na dostatečný prostor pro kořenové baly. V současné době klimatické změny je nutné nalézt prostorové a technické řešení pro umístění jak vedení inženýrských sítí, tak liniové zeleně.

## Náměstí

Náměstí je jedním ze základních kompozičních prvků města. Je uzlovým bodem osnovy veřejných prostranství a na ní založené struktuře města. Je nositelem hierarchického uspořádání městských prostranství a orientačním bodem v mentální mapě města. Pojem náměstí se odvíjí od kompozičního charakteru prostoru, jeho významu ve struktuře města a způsobu jeho užívání.

## Nábřeží

Součástí prostoru řeky jsou nejen vodní plocha a břehy, ale také morfologické hrany krajiny a zástavby na řeku navazující. Řeka je dynamickým krajinným prvkem, ze své podstaty plynoucího toku vnáší do statické hmoty města pohyb. Bobruvka i Cihelský potok jsou spíše vnímány jako součást krajiny ve městě a Nové Město na Moravě v podstatě nemá tradiční nábřeží. Všechna veřejná prostranství v okolí řek a potoků jsou svou podstatou parkem.

## Parky

Parky tvoří základní strukturu krajiny ve městě. Jsou veřejným prostranstvím komplementárním ke kamenným ulicím a náměstím. Z hlediska života ve městě plní roli pobytového prostranství, zelené oázy k odpočinku a načerpání duševních i fyzických sil. Těmto základním principům by měla odpovídat fyzická podoba parku i jeho prostorového uspořádání. Parky je současně třeba chápat jako jeden z hlavních prvků ekosystému města. Kromě role rekreační by měly plnit i úlohu ekologickou a poskytovat služby ekosystémové. V rámci města fungují jako součást systému zeleně.

## Pasáže a průchody

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

## Veřejná prostranství sídlišť

Modernistické město, rozvolněná kompozice hmot ve volném prostoru, je postaveno na opačných základech než tradiční město.

Tento fakt je třeba brát jako východisko všech koncepčních úvah o budoucnosti sídlišť. Mohou mít odlišnou urbanistickou a architektonickou kvalitu než tradiční městská struktura. Jsou potenciální urbanistickou laboratoří, příležitostí k vytvoření prostředí, které může svou novou kvalitou konkurovat tradičním formám. Stále aktuální snaha o formální humanizaci sídlišť pomocí pestrobarevných křivovitých nátěrů fasád není klíčem k vytvoření příjemného prostředí pro život.

Tento cíl vyžaduje hlubší koncept včetně úvahy o uspořádání a fungování veřejných prostranství. Sídlíště zpravidla není otevřenou strukturou, je naopak ukončeným systémem, autonomním celkem v rámci města. Proto je třeba o každém sídlišti uvažovat a pracovat s ním v koncepční rovině komplexně.

## Veřejná prostranství veřejných budov

Veřejný prostor města vytvářejí kromě veřejných prostranství zejména veřejné budovy. Ideový a dějový obsah těchto budov a jejich význam ve společenské i urbánní struktuře města by měl být podpořen podobou a využitím na ně navazujících veřejných prostranství. Podoba a obsah veřejného prostoru budov naopak mohou významně ovlivnit kvalitu veřejných prostranství. Jedním z hlavních předpokladů kvality veřejných prostranství je existence důvodu k setrvání. Zejména veřejné kulturní instituce disponují potenciálem stát se atraktorem oblasti a současně zastřešovat svým obsahem a energií obsah přilehlých veřejných prostranství. Může tak dojít k synergii institucionální kultury – veřejných budov a neinstitucionální kultury – veřejných prostranství.

# Typy komunikací

## A – rychlostní komunikace

Rychlostní komunikace funkční skupiny A vychází svým příčným uspořádáním z dálnic a rychlostních komunikací, na které obvykle v intravilánu navazují. Plní funkci plynulého a bezpečného převedení soustředných proudů vnitřní a vnější dopravy v uspořádání jako přivaděč, průtah nebo okruh.

## B – sběrné komunikace

Sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III. třídy a vazby na tyto komunikace. Sběrné komunikace přivádějí dopravu sídelního útvaru na vnější silniční síť nebo na městské rychlostní komunikace, tvoří hlavní osy sídelních útvarů a spolu s rychlostními komunikacemi mohou vytvářet hlavní komunikační systém sídelních útvarů. Jsou hlavním nositelem tras MHD. Mohou sloužit jako průtahy silnic. Plní také funkci obsluhy přilehlé zástavby.

## C – obslužné komunikace

Obslužné komunikace ve stávající i nové výstavbě. Mohou jimi být i průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy. Obslužné místní komunikace plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a objekty. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okrsky. Sběrná dopravní funkce je nežádoucí, ale mohou sloužit jako průtahy silnic III. i II. třídy v malých sídlech. Vedení MHD je možné. Na obslužných komunikacích mají být v co největší míře uplatněna zklidňovací opatření.

## D1 – komunikace se smíšeným provozem – pěší zóny, obytné zóny

## D2 – komunikace nepřístupné provozu motorových vozidel – chodníky, průchody, schodiště a cyklistické stezky

Stezky pro chodce, chodníky, průchody, schodiště, stezky určené cyklistickému provozu, a ostatní komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel, pokud nejsou součástí komunikací funkčních skupin B a C.

## Cyklostezky

Pojem cyklostezka není jednoduše definovatelný, protože se zde rozcházejí terminologie zákona 361/2000 Sb., o silničním provozu, použitá také v TP 179, a terminologie ČSN 73 6110 (vycházející ze zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Vzájemné srovnání uvádí následující tabulka:

	zákon 361/2000 Sb. a TP 179	zákon 13/1997 Sb. a ČSN 73 6110
DZ		přidružený dopravní prostor samostatná stezka
C 8a	stezka pro cyklisty (oddělený provoz)	jízdní pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru stezka pro cyklisty
C 10a	stezka pro chodce a cyklisty	jízdní pruh/pás pro cyklisty vedle pruhu/pásu pro chodce stezka s odděleným provozem chodců a cyklistů
C 9a	stezka pro chodce a cyklisty (společný provoz)	společný pruh/pás pro chodce a cyklisty stezka pro chodce a cyklisty

## Pruhy pro cyklisty

Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou. (ČSN 73 6110, TP 179) Pod takto definovaným pruhem pro cyklisty rozumí norma skladebný prvek příčného profilu komunikace určený pro jeden proud cyklistů jedoucích za sebou. Pojem „jízdní pruh pro cyklisty“ používá jak v hlavním dopravním prostoru, tak i v přidruženém prostoru a na samostatných stezkách. V každém případě se ale jedná o oddělený provoz cyklistů.

Jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru je pruh vyhrazený pro provoz cyklistů dopravním značením (značka IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ + vodorovné dopravní značení).

## Pěší komunikace

Samostatný předpis, vyhláška nebo zákon pěší komunikace neupravuje. Definice prostranství pro pěší je součástí ČSN 73 6110 a jsou označena jako „přidružený prostor“, případně „pobytový prostor“. Už z tohoto vyplývá, že v naší současné společnosti je pozornost upřena především na individuální automobilovou dopravu. Jediné typy veřejných prostranství, kde je nadřazený pěší provoz a pobyt, jsou pěší zóna a obytná zóna.

## Pěší zóna

Jedna nebo více zklidněných komunikací obvykle v obchodním nebo historickém centru obce (města) nebo její části, v centrech občanského vybavení s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužnou motorovou dopravu a veřejnou hromadnou dopravu za stanovených podmínek provozu podle zvláštního předpisu. Prostor místní komunikace v této zóně se skládá z prostoru pobytového a z prostoru dopravního se smíšeným provozem v celé šíři a může být takto rozdělen opticky, případně fyzicky a také hmatově podle zvláštního předpisu. Prostor místní komunikace v pěší zóně je obvykle řešen v jedné úrovni.

## Obytná zóna

Jedna nebo více zklidněných komunikací zejména v částech obytných souborů s převahou pobytové funkce s přímou dopravní obsluhou staveb za stanovených podmínek provozu podle zvláštního předpisu. Prostor místních komunikací v této zóně je opticky, případně i fyzicky a také hmatově podle zvláštního předpisu, rozdělen na prostor pobytový a prostor dopravní se smíšeným provozem a je obvykle řešen v jedné úrovni.



# Standardy povrchů a prvků

Jsou definovány předepsané materiály, barevnost a technické řešení povrchů a prvků ve veřejném prostoru.

# Principy materiálů a barevnosti

Materiály přípustné ve veřejném prostoru jsou **kámen, beton, živice, ocel, hliník, sklo a dřevo**.

Tyto materiály jsou vybrány, protože jsou to materiály autentické, trvanlivé a umějí stárnout.

Pokud je možné použít materiál bez povrchové úpravy, není přípustná jakákoliv další úprava barvou z estetického důvodu.

Pokud je nutná povrchová úprava materiálu z důvodu trvanlivosti, je možné povrch upravit pozinkováním a barvou v odstínu **RAL 9005**.

Pro veřejné osvětlení je přípustné použít i barvy dopravní šedá **RAL 7042, RAL 7043**, antracitová šedá **RAL 7016**.

Ocel je možné použít v podobě korozivzdorné (nerezová ocel) a povětrnostivzdorné (Cor-ten, Atmofix). Výrobky z hliníku jsou upraveny eloxováním.

Při volbě materiálu je nutné uvažovat v dlouhodobém horizontu a do nákladů na pořízení také zahrnout náklady na údržbu a především životnost a náklady na recyklaci.

Nejčastěji používaný materiál ve veřejných prostranstvích je beton a to z důvodu nejnižších pořizovacích nákladů. Jejich problémem je však vysoká nasákavost povrchu cca 4–6 % a tím způsobená degradace materiálu mrazem a působením povrchových solí a další významné estetické vady, jako jsou vápenné výkvěty a olejové skvrny. Nasákavost žulové dlažby se pohybuje v hodnotách 0,2–0,6 %, tedy více než 10 × nižší. Navíc betonová dlažba má pouze jednu svrchní stranu a žulová kostka má šest stran. Životnost betonových prvků je závislá na kvalitě betonu a pohybuje se v širokém rozmezí 10–25 let, životnost žulových prvků je neomezená.

Životnost celého povrchu prostranství je závislá na mnoha dalších skutečnostech a to zejména na volbě a provedení podkladních vrstev a na kvalitě pokládky.

Pro volbu materiálu a jednotlivých skladebných prvků jsou důležité rozměry a vzájemná skladebnost. Žula umožňuje výrobu a použití drobných prvků, které jsou schopny vyplnit a tvarovat jak výškové, tak půdorysné nerovnosti bez nutnosti přířezů.

# Povrchy

## Definice pojmů

### Dlažba

Dlažba je krytová vrstva pro pozemní komunikace a dopravní plochy vytvořená z dlažebních prvků.

### Přídlažba

Přídlažba je jedna nebo více řad dlažebních prvků uložených podél obrubníků tvořících část komunikace.

### Dlažební prvek

Dlažební prvek je prefabrikovaný betonový dílec většinou geometrického tvaru nebo kamenný dílec tvaru krychle či hranolu vyrobený z přírodního kamene.

### Spára

Spára je svislý prostor mezi dvěma dlažebními prvky, vyplněný nestmelenými materiály, event. maltou nebo asfaltovou zálivkou.

### Hmatový kontrast

Odlišnost materiálu nebo lemování pro hmatové úpravy od okolí vnímatelná slepečkou holí a nášlapem.

### Vizuální kontrast

Barevná odlišnost materiálu nebo lemování pro hmatové úpravy od okolí vnímatelná slabozrakými osobami.

### Vodící linie

Vodící linie je prvek zajišťující pohyb nevidomých a slabozrakých osob. Spojuje základní orientační body. Dělí se na přirozené a umělé vodící linie. Vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky.

### Přirozená vodící linie

Přirozená vodící linie je přirozená součást stavby – fasáda budovy, podezdívka plotu, zvýšený obrubník.

### Umělá vodící linie

Umělá vodící linie je k tomuto účelu vytvořená součást stavby nebo dlažby.

### Signální pás

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie určující zrakově postiženým osobám přesný směr chůze, zejména při přecházení vozovky nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy.

### Varovný pás

Varovný pás ohraničuje místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nebezpečné, zejména označení hranice mezi chodníkem a vozovkou na přechodu nebo sestupného schodu zapuštěného do chodníku.

### Hmatný pás

Hmatný pás je zvláštní forma varovného pásu ohraničující místo, které na chodníku s cyklistickou stezkou určuje rozhraní mezi vymezeným prostorem pro cyklisty a chodce.

### Vodící pás přechodu

Vodící pás přechodu je pás šířky 550 mm umístěný ve vozovce, který je součástí vodorovného dopravního značení.



# Dlažby kamenné

Nejčastěji se používají horniny žula, andezit, syenit, čedič, mramor a další. Pro účely Standardů počítáme s nejběžnějším a nejdostupnějším materiálem, a to právě žulou. Kamenná dlažba je nevhodnější především z důvodu neomezené trvanlivosti a možnosti opakovaného použití kamenných dlažebních prvků. Nákladnost vstupní investice je několikanásobně vyvážena trvanlivostí dlažby. Kámen jako materiál je také ekologický, protože není nutná jeho recyklace.

Výhoda dlažby nad monolitickými typy vozovek a chodníků je v tom, že v případě opravy inženýrských sítí lze dlažbu rozebrat a opětovně zadláždít. Snadná oprava nenarušuje místní pohodu a klid a výrazně šetří náklady na opravu a na celkovou údržbu komunikace. U asfaltových a betonových typů vozovek jsou opravy očividné a zhoršují komfort jízdy.

Z hlediska adaptace na změnu klimatu je dlažba částečně propustná pro dešťové srážky.

## Barva a povrch

Kostka všech rozměrů bude strojně štípaná. Ve výjimečných případech je možné použít kostku čtyřstranně řezanou. Povrch formátovaných dlažeb bude tryskaný.

Přípustné barvy jsou šedá, žlutá, šedožlutá světlá, šedožlutá tmavá a jejich kombinace.

## Pochozí povrchy

### Žulová kostka mozaika – 4/6 cm

Používá se pro chodníky a prostory s pochozím provozem a zatížením. Označuje se též jako „mozaika“. Dlažební kostka se klade do vlnkového, vějířového vzoru nebo do rádků. Po obvodě zpevněné plochy je nutné vždy dlažební kostky opřít do krajníku, obrubníků, popřípadě použít dvojřádek z kostek 8/10 s betonovou opěrrou.

### Žulová kostka malá – 6/8 cm

Používá se pro prostory s běžným zatížením, jako chodníky, náměstí, parky, vjezdy, dvory i cesty s pojezdem vozidel. Označuje se též jako „malá“. Dále je možné ji využít pro dláždění parkovacích stání pro osobní automobily. Dlažební kostka se klade do vlnkového nebo vějířového vzoru. Po obvodě zpevněné plochy je nutné vždy opřít dlažební kostky do krajníku, obrubníků, popřípadě použít dvojřádek z kostek 8/10 s betonovou opěrrou.

### Žulová kostka střední – 8/10 cm

Používá se k dláždění venkovních zpevněných ploch určených pro pěší a pojezd silničních vozidel (mimo nákladní vozidla). Označuje se též jako „drobná“. Dále je možné ji využít pro dláždění parkovacích stání pro osobní automobily, sjezdy z komunikace, rozsáhlé zpevněné plochy (náměstí), zahradní architekturu, dvojřádek jako přídlažbu či opěrrou pro dlažební kostky 4/6.





### Žulová dlažba formátovaná

Používá se na reprezentativní veřejná prostranství s pochozím provozem a zatížením. Rozměry a tloušťky jsou vždy dány konkrétním použitím.

### Odsek tříděný

Používá se na dláždění venkovních ploch v extravilánu, případně v parcích. Odsek se vyrábí štípáním při výrobě dlažebních kostek. Tento materiál se třídí.

### Vazba, způsob kladení pochozích povrchů

Pro žulové dlažby jsou přípustné všechny druhy vazeb, vějířová, oblouková, úhlopříčná, vlnková a řádková. Pro formátované dlažby je nutné vazbu navrhnout individuálně a zpracovat kladěčský plán. Pro odseky je možné použít nepravidelnou vazbu, případně štětování.

### Pojízdné povrchy

#### Žulová kostka velká – 15/17 cm

Používá se na cesty s pojezdem vozidel ve městech v místech s velkým zatížením. Označuje se též jako „velká“. Dále je možné ji využít jako přidlažbu, popřípadě optické dělení parkovacích stání.

### Vazba a způsob kladení pojízdných povrchů

Dlažební kostka se klade do řádkového vzoru. Po obvodě zpevněné plochy je nutné vždy opřít dlažební kostky do kamenných řezaných obrubníků s betonovou opěrou.



zóna

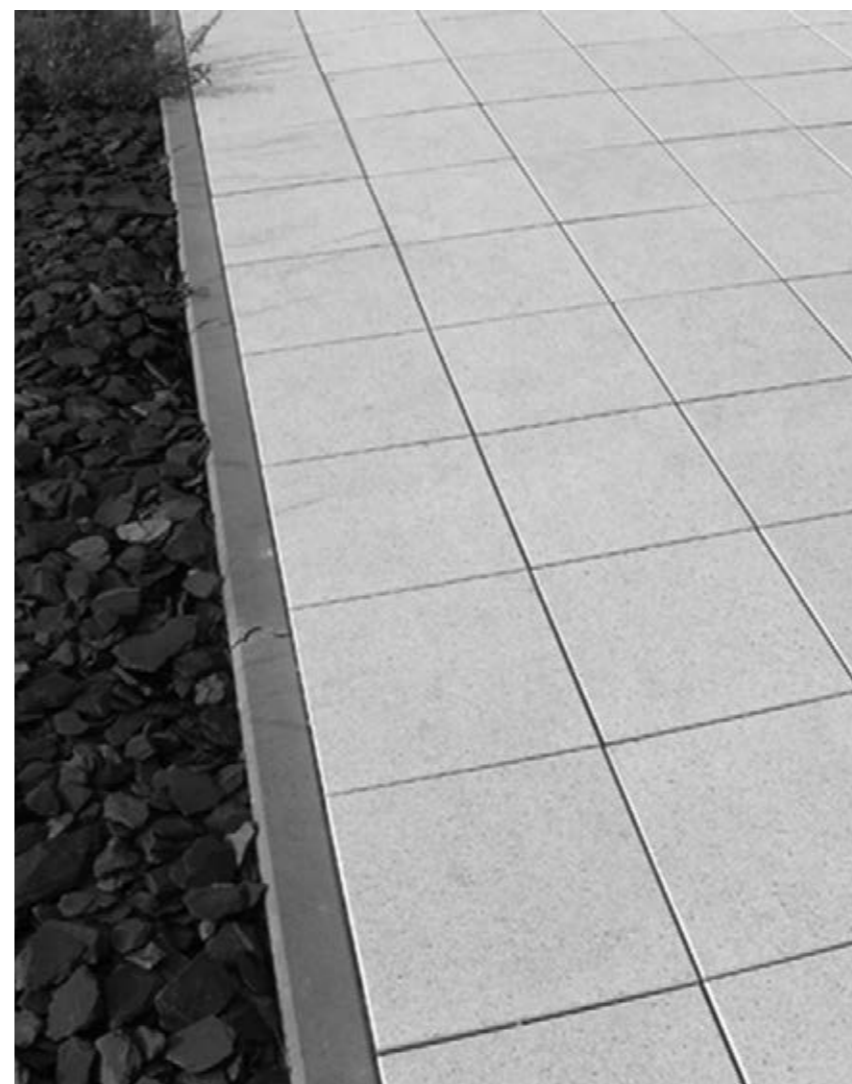


dlažby kamenné

ANO

ANO

ANO



# Dlažby betonové

Betonové dlažební prvky pro kryty pozemních komunikací se vyrábějí především vibrolisováním. Mezi jejich hlavní výhody patří pevnost, stálost, přesnost tvarů, barevnost. Nižší životnost a velmi často také horší odolnost proti působení chemických rozmrazovacích látek oproti prvkům z přírodního kamene jsou vyváženy jejich nižší cenou. Po skončení životnosti je nutná recyklace materiálu.

Výhoda dlažby nad monolitickými typy vozovek a chodníků je v tom, že v případě opravy inženýrských sítí lze dlažbu rozebrat a opětovně zadlaždit. Snadná oprava nenarušuje místní pohodu a klid a výrazně šetří náklady na opravu a na celkovou údržbu komunikace. U asfaltových a betonových typů vozovek jsou opravy očividné a zhoršují komfort jízdy. Z hlediska adaptace na změnu klimatu je dlažba částečně propustná pro dešťové srážky.

## Pochozí povrchy

### Tvar a rozměry

Tvar dlažebních prvků je přípustný pouze čtvercový 200 x 200 mm. Přípustné jsou i jiné čtvercové formáty, jejich použití je však nutno odůvodnit. Obdélníkové a zámkové dlažby nejsou přípustné.

### Vazba a způsob kladení

Přípustné jsou pouze vazby běhounová a lineární. Jiné vzory a vazby přípustné nejsou.

### Barva a povrch

Dlažba je přípustná „hladká“, která má charakter pohledového neopracovaného betonu. Barva je přípustná „přírodní“ šedá. Jiné povrchy, reliéfy ani barvy přípustné nejsou.

## Pojízdné povrchy

Betonové dlažby je možné použít v případě, že se jedná o sdílený nebo částečně sdílený provoz vozidel a chodců, tedy pro zklidněné pojízdne komunikace – zóna 30, obytné zóny a stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem.

zóna



dlažby  
betonové

NE




ANO

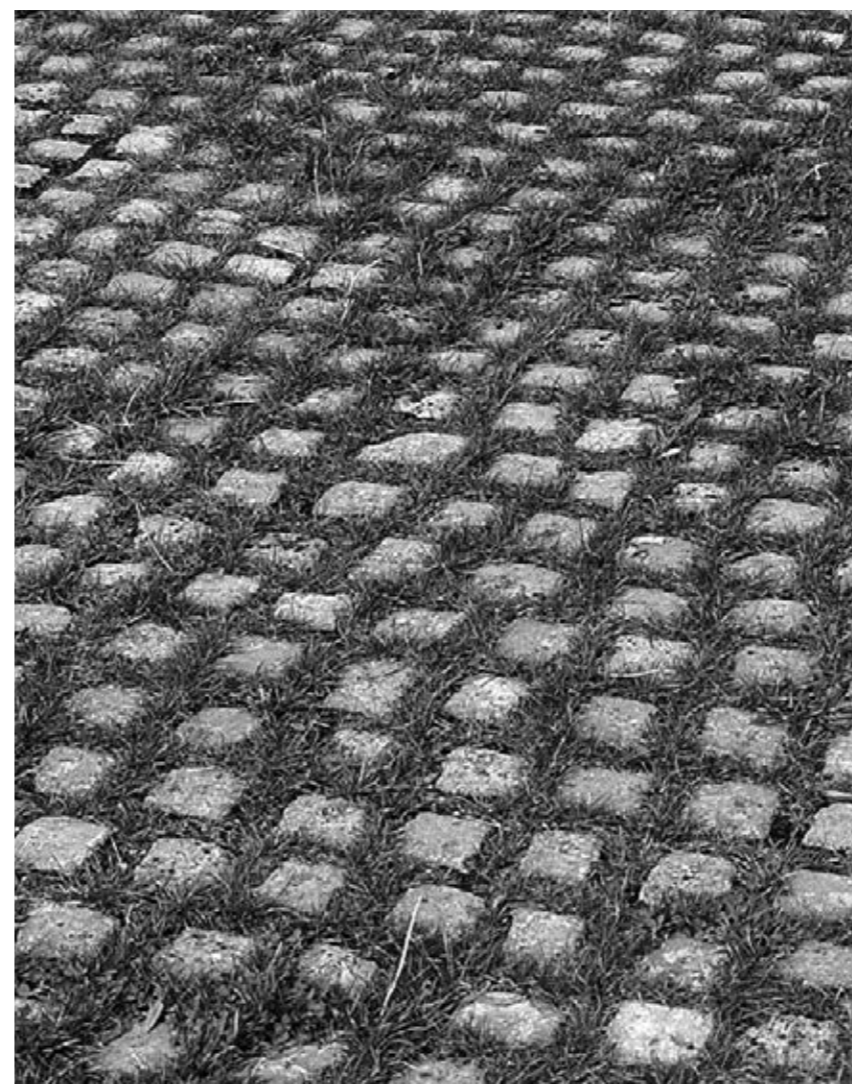
NE



# Živičné povrchy

Živičný povrch je použit pro všechny pojižděné komunikace, krom komunikací zklidněných a sdílených s chodci.  
 Pro dopravu v klidu jsou živičné povrchy nepřipustné. Živičný povrch je nepřipustný také pro zastávkové zálivy.

zóna			
živičné povrchy	ANO	ANO	ANO



# Vegetační dílce

Kryty z vegetačních dílců umožňují snadné prorůstání rostlin. Jsou přípustné na budování zpevněných travnatých parkovišť, stání pro osobní vozidla s omezenou denní dobou parkování maximálně 10 hodin.

To znamená pro stavby občanského vybavení, odpočívky silnic, zpevněné přístupové komunikace k rodinným a bytovým domům, pro zpevnění zářezů a násypů svahů nebo pro vytvoření zelených pásů podél komunikací a mezi nimi.

## Pojízdné povrchy




### Tvar a rozměry

Tvar betonových dlažebních prvků je přípustný pouze čtvercový 200 x 200 mm. Přípustné jsou i jiné čtvercové formáty, jejich použití je však odůvodnit. Dále jsou přípustné betonové vegetační dílce lineární. Z hlediska tvaru nejsou přípustné diagonální, kosočtvercové a organické ani jiné tvary.

### Barva a povrch

Jako vegetační dlažba pro zóny A a C je přípustná dlažba z velké žulové kostky 15/17 se zatravněnou spárou.

Pro zónu B jsou přípustné betonové dlažební prvky „hladké“, které mají charakter pohledového neopracovaného betonu. Barva je přípustná „přírodní“ šedá. Nejsou přípustné plastové dílce a rohože.

zóna			
zatravněné žulové kostky 15/17	ANO	ANO	ANO
zatravněné betonové prvky	NE	ANO	NE





# Mechanicky ztuhlé kamenivo

Mechanicky zpevněné kamenivo vznikne ztuhnutím nestmelené směsi kameniva nejčastěji frakce 0/32 bez použití tmelící složky. Podmínkou je stanovení ideální křivky zrnitosti drčeného kameniva a optimální dávka vody. Základním stavebním materiálem pro kvalitní nestmelené vrstvy (MZK) je směs drčeného kameniva o zrnitosti od 0 do 32 mm (někdy až 45 mm).

Větší zrna musejí v nestmelené vrstvě vytvořit pevnou kostru. Jednotlivá zrna jsou vzájemně zaklíněná a prostor mezi nimi je vyplněn zrny menšími, která jsou též ve vzájemném kontaktu, a v jejich mezerách jsou pak zrna prachová.

Mechanicky zpevněné kamenivo představuje ekonomicky a ekologicky velice výhodný materiál, neboť neobsahuje žádná drahá pojiva, ale pouze šetrnou vodu.

Povrch z MZK je vhodný a přípustný jako povrch polních a lesních cest v extravilánu s podélným sklonem od 3 do 8 % a s podélnými příkopy a dále jako povrch parkových pěších cest a ploch. Při návrhu větších ploch je nutné počítat s dostatečným příčným sklonem a s odvodněním plochy. Je nezbytné zajistit bezpečné a rychlé odvedení vody z koruny. Jedná se totiž o omezeně propustnou vrstvu, která je schopna propouštět povrchovou vodu do podloží.

Zvýšený průsak vody vede k její akumulaci v podkladních vrstvách. Při zmrznutí potom může dojít k nadzvednutí vrstvy a po rozmrznutí se tímto způsobem tvoří výtluky a kaluže. Další podmínkou použití vozovky s krytem z MZK je zvýšení koruny nad přilehlý terén nebo použití příkopů.

zóna



MZK

ANO

ANO

ANO



# Dřevěné dlažby a chodníky

Vždy se jedná o dřevo, nikoliv jeho náhražky. Z hlediska konstrukce můžeme chodníky rozdělit na povalové, kuláčové a špalíkové.

Výstavba je vždy nutná na základě projektové dokumentace. Na dřevěné chodníky musí být použito velmi kvalitní dubové, případně modřínové dřevo. Měkčí dřeva, např. smrk, jsou nepřípustná kvůli nízké životnosti.

## Pochozí povrchy

### Povalové chodníky

Povaly mohou být z kulatiny, případně hranolů, a mohou být ukládány volně, případně na piloty nebo jiné základové konstrukce. Na povaly se šroubují fošny různých rozměrů.

### Kuláčové chodníky

Nařezané kuláče různých průměrů a jednotné délky se stavějí na sraz nastojato. Mezery se vysypávají drtí, pískem apod.

### Špalíková dlažba

Dřevěné dlažby se ukládají do pískového lože, nebo lepením na betonovou desku. Základní provedení dřevěných dlažebních kostek se vyrábí v rozměru 10 x 10 x 10 cm. Ve směru chůze mohou být mezery maximální šíře 15 mm.

zóna



dřevěné dlažby

ANO

ANO

ANO



# Obrubníky

Pro silniční komunikace v kombinaci s chodníkem z kamenné dlažby je přípustný pouze žulový obrubník řezaný. Pro silniční komunikace v kombinaci s chodníkem z betonové dlažby je přípustný jak žulový obrubník řezaný, tak i betonový silniční obrubník.

Kamenné řezané obrubníky jsou vhodné nejen pro zónu A, ale také, především z hlediska trvanlivosti, pro zatížené komunikace zóny B i v kombinaci s betonovou dlažbou.

Nákladnost vstupní investice je několikanásobně vyvážena jak trvanlivostí samotné obruby, tak i celé konstrukce vozovky a chodníku. Kámen jako materiál je také ekologický, protože není nutná jeho recyklace. Příklad obrubníku, kamenného či betonového, je přípustná z kamenné kostky 8/10.

Pro obrubníky chodníků z žulové dlažby jsou přípustné obrubníky z dvouřádku z kostek 8/10, případně strojně štípané krajníky.




Pro chodníky z betonové dlažby jsou přípustné betonové chodníkové obrubníky. Pro cesty v parcích, případně v extravilánu, jsou přípustné obrubníky z pásové oceli bez povrchové úpravy, z dvouřádku z kostek 8/10, případně strojně štípaných krajníků.

## Tvar, rozměry, barva a povrch

Pro rádie křižovatek a oblouky budou použity řezané obrubníky (rádiusové) tryskané. Pro zastávky autobusové dopravy jsou přípustné kasselské obrubníky.

Pro zónu A jsou přípustné kamenné obrubníky z tryskané žuly šedé. Pro zónu B jsou přípustné betonové obrubníky „hladké“, které mají charakter pohledového neopracovaného betonu.

Nájezdové a snížené obrubníky jsou přípustné ze stejného materiálu jako navazující obrubníky.

zóna			
.....			
kamenné obrubníky	ANO	ANO	ANO
.....			
betonové obrubníky	NE	ANO	NE
.....			



Odvodnění komunikací





# Dlažby pro samostatný pohyb osob se zrakovým postižením

## Barva a povrch

Tyto dlažební prvky musí být vizuálně kontrastní přesto mají být nedílnou součástí materiálové a barevné koncepce okolních povrchů. Pokud je dlažba včetně obrubníků kamenná, je vhodné použít prvky kamenné.

Dlažební prvky mohou být kamenné, betonové, kovové a polymerbetonové. Pro signální, varovné a hmatné pásy je možné využít plastických nebo kovových pásů. Pro dlažební prvky jsou přípustné odstíny šedé.

**Nepřípustná je červená betonová dlažba a zámková dlažba.**

U reliéfní dlažby musí být vždy zajištěn vizuální a hmatný kontrast, prvky musí mít certifikát zkušebního ústavu nebo prohlášení o shodě.

umělá vodící linie	drážky tvaru sinusoidy, trapézu
signální pás	výstupky pravidelného i neprav. tvaru
vodící pás přechodu	2 x 3 nebo 2 x 2 pásy
varovný pás	výstupky pravidelného i neprav. tvaru
hmatný pás	výstupky pravidelného i neprav. tvaru
vodící linie s funkcí varovného pásu	drážky tvaru sinusoidy, trapézu

## Tvar a rozměry

umělá vodící linie	šířka cca 400 mm
signální pás	šířka v rozmezí 800 – 1000 mm
vodící pás přechodu	vzdálenost hran krajních prvků 550 mm
varovný pás	přesně 400 mm (tolerance ± 3 mm)
hmatný pás	šířka v rozmezí 300–400 mm
varovný pás na speciální dráze	šířka 150 mm
vodící linie s funkcí varovného pásu	přesně 400 mm



# Mobiliář

Standard sjednocuje materiálové a tvarové řešení mobiliáře a tím vytváří identitu a charakter daného prostřanství. Dokument nastavuje standard a neurčuje jednotlivé dodavatele ani výrobky. Standard bude podkladem pro výběr dodavatelů jednotlivých prvků, ale nenahrazuje zadávací dokumentaci.

Je nutné mít na paměti, že prvky se sice nazývají mobiliář, ale jedná se vždy o stavbu ve veřejném prostřanství. Mobiliář je ve veřejném prostřanství často jednotky i desítky let.

Design a provedení mobiliáře musí umožnit opravu a údržbu správcem mobiliáře, případně místním řemeslníkem a musí umožnit opravu jednotlivých částí, nikoliv výměnu celých výrobků.

Design jednotlivých prvků je důležitý, ale mnohem důležitější je samotné umístění prvků a jejich zakomponování do celkové kompozice a dispozice prostřanství. Pod prvky mobiliáře bude vždy vytvořena „podlaha“, jejíž materiálové řešení bude odpovídat povrchům předepsaným v kapitole Povrchy.



## Lavice

Lavice musí být umístěna do materiálu, který odolá jak povětrnosti, tak také běžnému užívání. Lavice musí být kotvena do betonového základu. Podloží lavice může být z železobetonového panelu, kamenné či betonové dlažby nebo z pororoštu dle přiložených detailů. Nikdy nesmí být lavice umístěna pouze do trávniku nebo MZK.

Design lavice bude jednoduchý a nadčasový. Konstrukce lavice bude z pásové oceli pozinkované a opatřené vypalovaným práškovým lakem RAL 9005.

Možné další modulové varianty lavic a doplnění o stůl pro sedací set je výhodou. Design lavice a odpadkového koše musí být v harmonii.

Sedák bude tvořen nepřerušovaným pásem z dřevěných lamel, případně jinými dřevěnými prvky typu širších fošen apod.

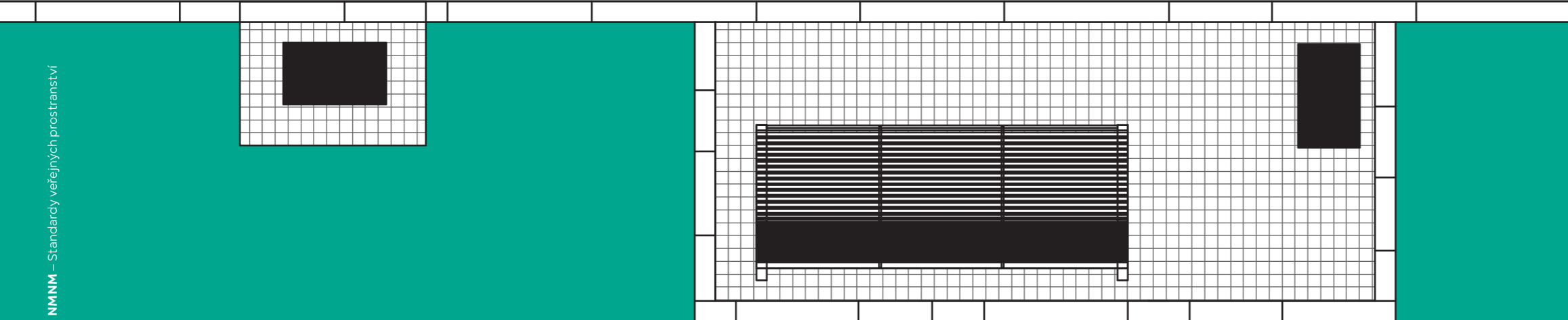
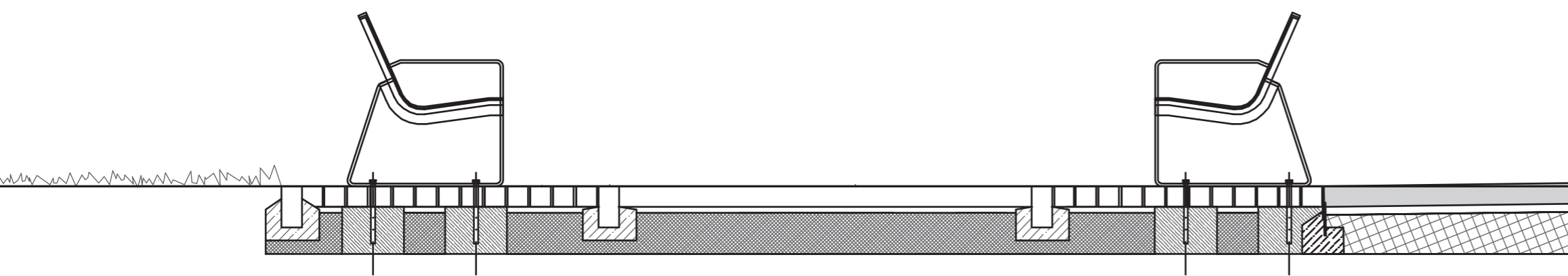
V případě osazení lavice do stinného prostředí bude sedák z ocelových nebo nerezových kulatin. Pro dřevěné prvky je možné použít dub, akát nebo borovici v úpravě thermowood. Tropické dřevo není přípustné z hlediska nevhodného dopadu na životní prostředí. Lavice musí být dostupná jak ve variantě s opěrákem, tak i bez opěráku, s područkami i bez.

## Lavice v kamenné dlažbě

kotvení dle pokynů výrobce – závitová tyč, chemická kotva

přídlažba z kamenné kostky, obruba – kamenný krajník

betonová patka



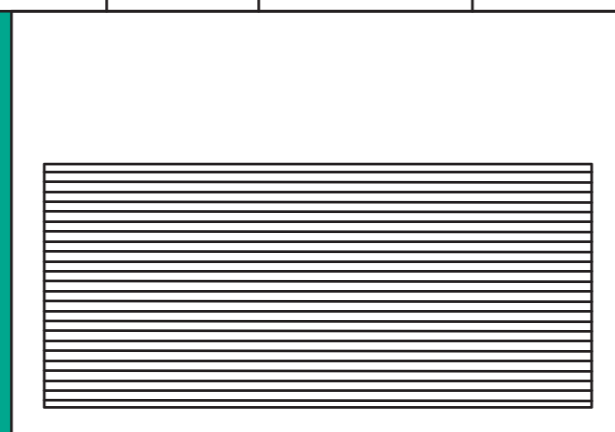
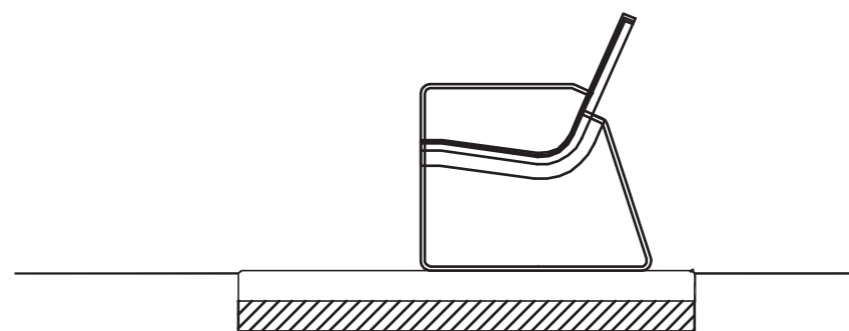
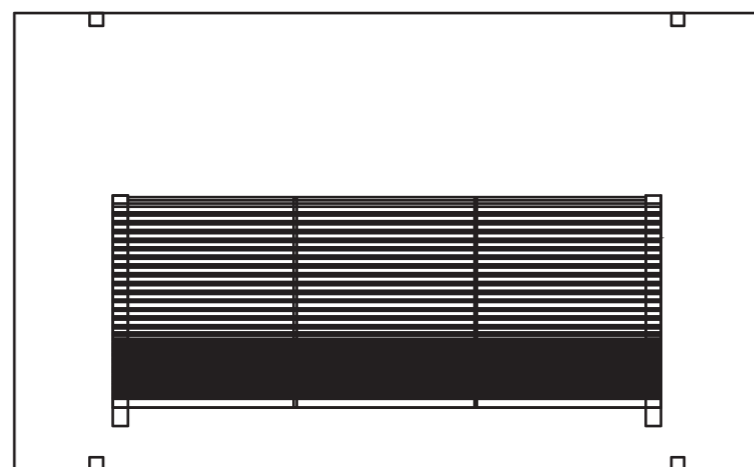


## Lavice kotvená do betonového panelu

kotvení dle pokynů výrobce – závitová tyč, chemická kotva

betonový panel – armovaný pohledový beton

stabilizovaný podsyp – hutněná štěrkokodrt

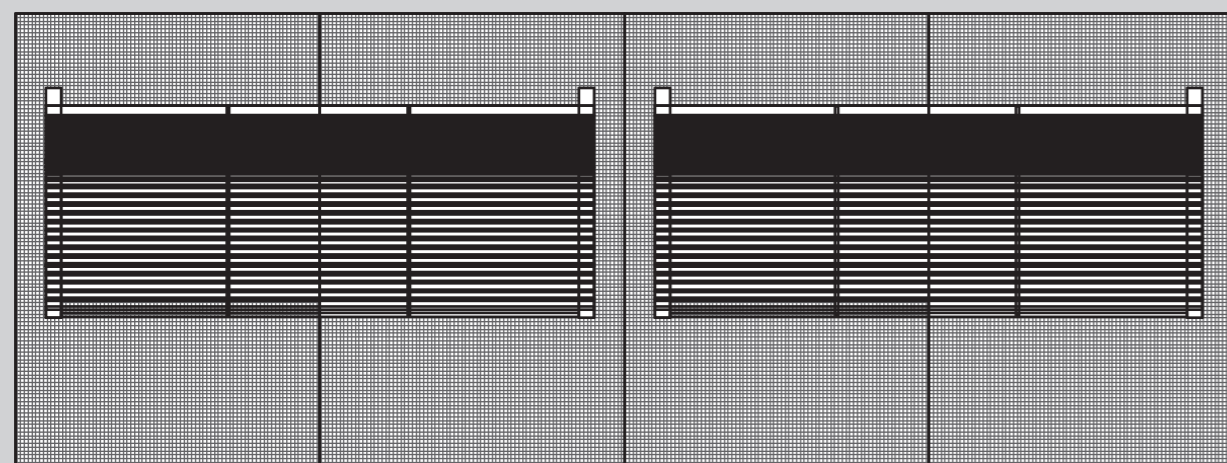
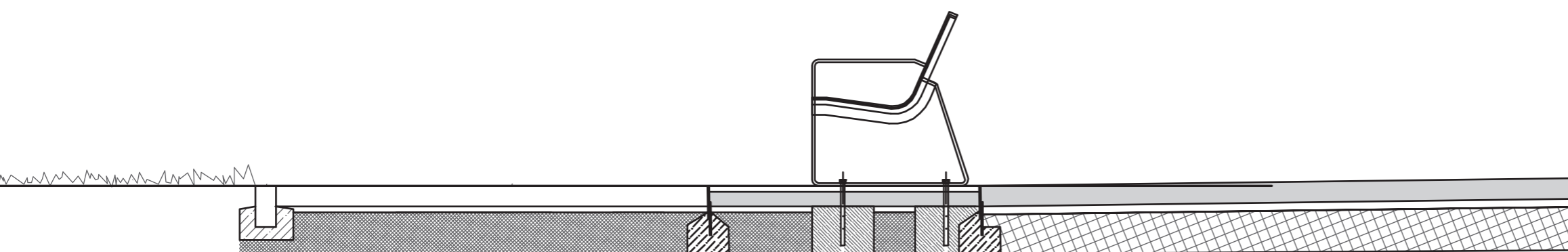


## Lavice v mechanicky zhutněném kamenivu

kotvení dle pokynů výrobce – závitová tyč, chemická kotva

porošť, obruba z ocelové pásoviny

betonová patka





## Lavice – dřevěný hranol

Pro neformální sezení v městských parcích a extravilánu je možné použít dřevěný hranol z dubového dřeva. Dřevo musí být standardně vysušené a zbavené běli. Doporučené rozměry jsou 30 x 30 x 300 cm.

Vzhledem k nedostatku dubového dřeva požadovaných rozměrů se připouští sestavení z menších hranolů.



## Dřevěný hranol kotvený do betonového panelu

---

kotvení dle pokynů výrobce – závitová tyč

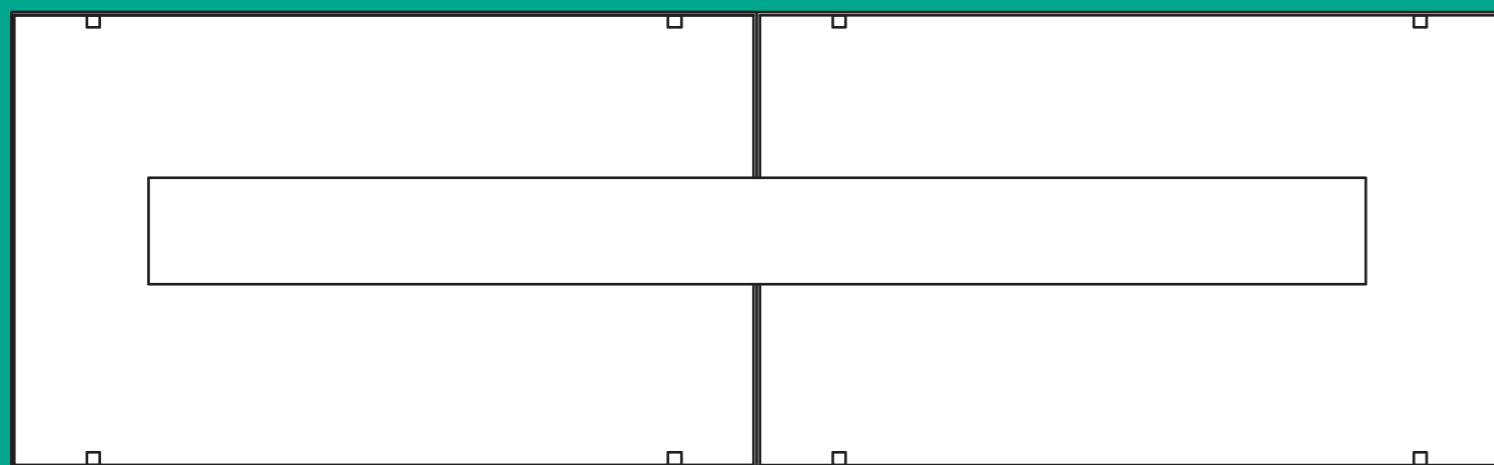
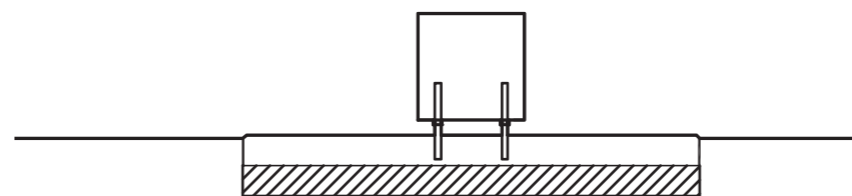
---

betonový panel – armovaný pohledový beton

---

stabilizovaný podsyp – hutněná štěrkokdrt

---



## Dřevěný hranol ve štěrkodrti kotvený do betonového základu

---

kotvení dle pokynů výrobce – závitová tyč, chemická kotva

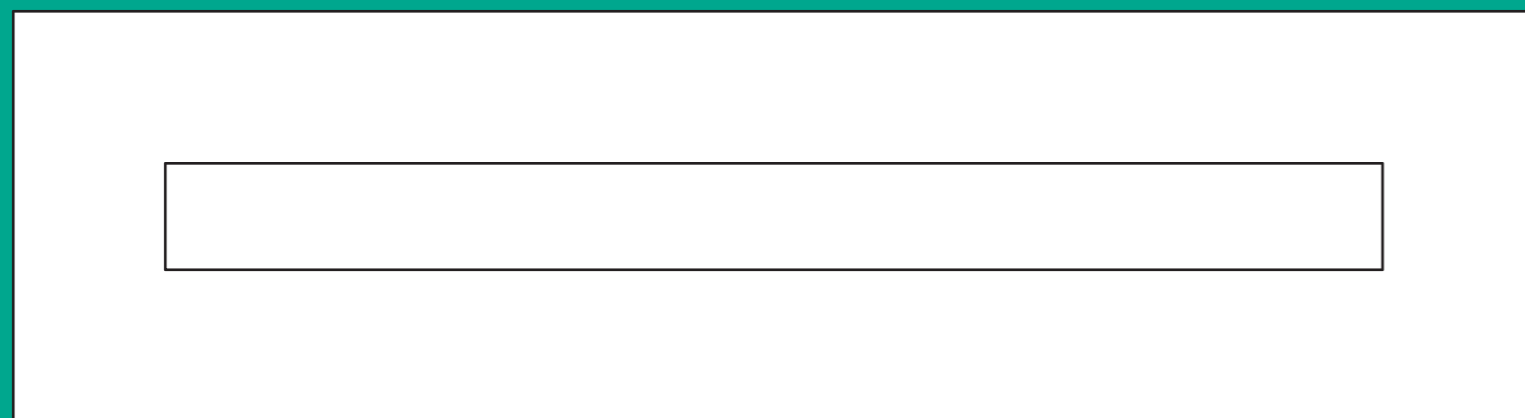
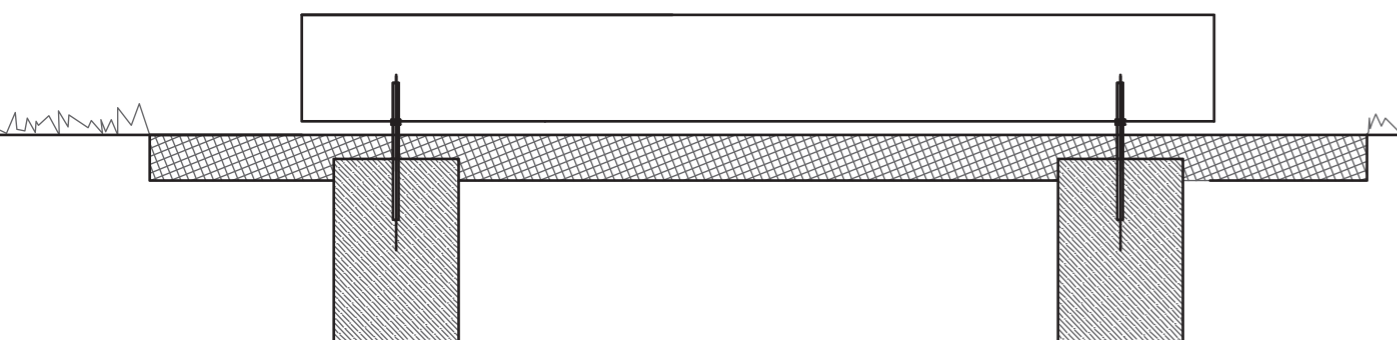
---

stabilizovaný podsyp – hutněná štěrkodrt

---

betonová patka

---

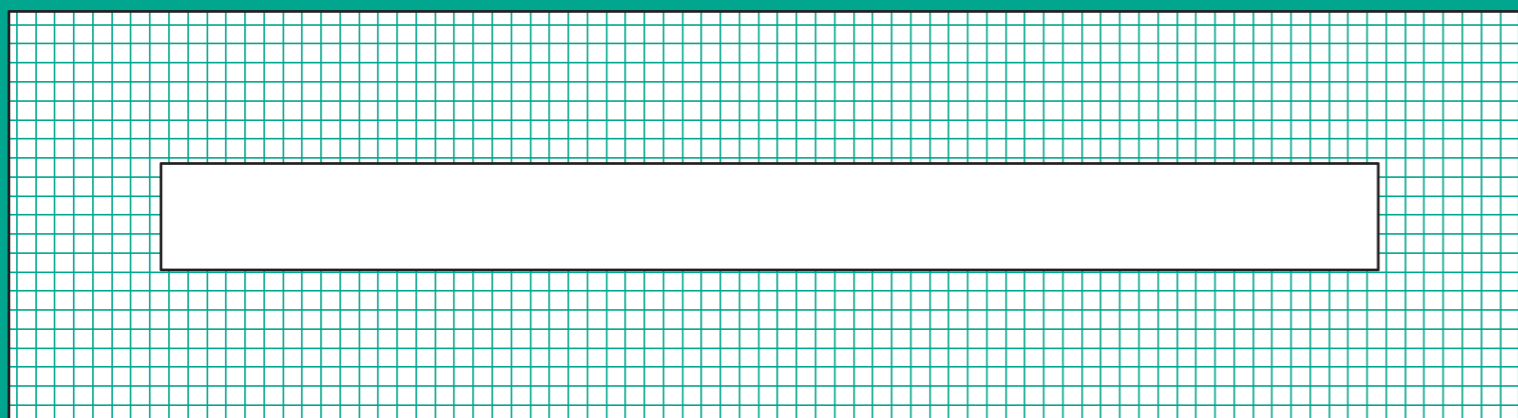
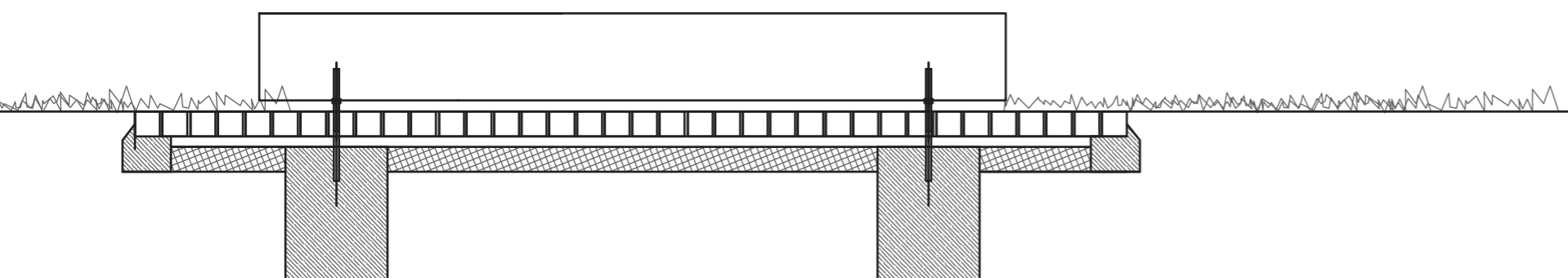


## Dřevěný hranol v zatravněné kamenné dlažbě kotvený do betonového základu

kotvení dle pokynů výrobce – závitová tyč, chemická kotva

zatravněná dlažba – kamenná kostka,  
obruba z kamenné kostky / ocelové pásoviny

betonová patka





## Odpadkové koše

Standard je určen pouze pro odpadkové koše ve veřejných prostranstvích, nikoliv pro sběrné nádoby na komunální odpad a tříděný odpad.

Při výběru odpadkových košů je vždy nutná konzultace se správcem odpadového hospodářství. Je vhodné umístit koše s dostatečnou kapacitou, ale ne více než 50 l. Zámek dvířek musí být dodán s univerzálním klíčem, ideálně pro celé území města.

Koš je utilitární doplněk veřejných prostranství a patří do odpadové infrastruktury. Není vhodné jej jakkoliv estetizovat. Tvar koše bude jednoduchý, pravouhlý, případně válcový. Konstrukce je přípustná celokovová z pozinkovaného ocelového plechu s práškovou vypalovanou barvou RAL 9005. Z hlediska údržby není vhodné materiály kombinovat.



## Podzemní kontejnery

Pro tříděný odpad v esteticky a provozně exponovaných prostranstvích budou použity podzemní kontejnery na tříděný odpad. Podzemní kontejnery jsou náročné na projekční přípravu, realizaci i investiční náklady. Rozdíl v estetickém působení ve veřejných prostranstvích však tyto nevýhody dostatečně vyváží.

Materiálové řešení nadzemní části kontejnerů je přípustné z ocelového plechu, pozinkovaného a opatřeného práškovou vypalovanou barvou RAL 9005. Je přípustné provedení v nerezové oceli. Povrch „střechy“ nad podzemní částí bude odpovídat povrchům předepsaným v kapitole Povrchy.







# Kontejnerová stání

Pro tříděný odpad budou vždy vymezena kontejnerová hnízda, jak dlážděným povrchem, tak stavebním vertikálním vymezením. Kontejnerová stání je možné zastřešit. Nepřípustné jsou prvky z polykarbonátu a s obloukovými střechami.

Materiálové řešení podlahy hnízda bude odpovídat povrchům předepsaným v kapitole Povrchy. Přípustné jsou stavební prvky z pohledového betonu, případně ocelové konstrukce s výplní z perforovaného ocelového plechu nebo tahokovu. Všechny ocelové konstrukce budou pozinkované a opatřené práškovou vypalovanou barvou RAL 9005.

Níže jsou uvedeny příklady sestav a rámcové rozměry. Vzhledem k rozdílným rozměrům a typům odpadových nádob je nutné přesné rozměry a provedení konzultovat se správcem odpadového hospodářství.

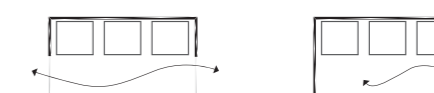
2 ks 3,70 x 3,00 m



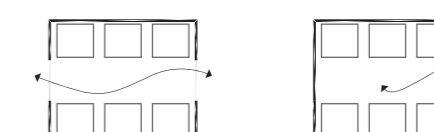
4 ks 3,70 x 4,40 m



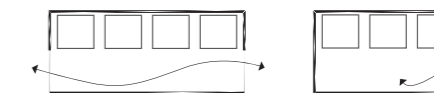
3 ks 5,50 x 3,00 m



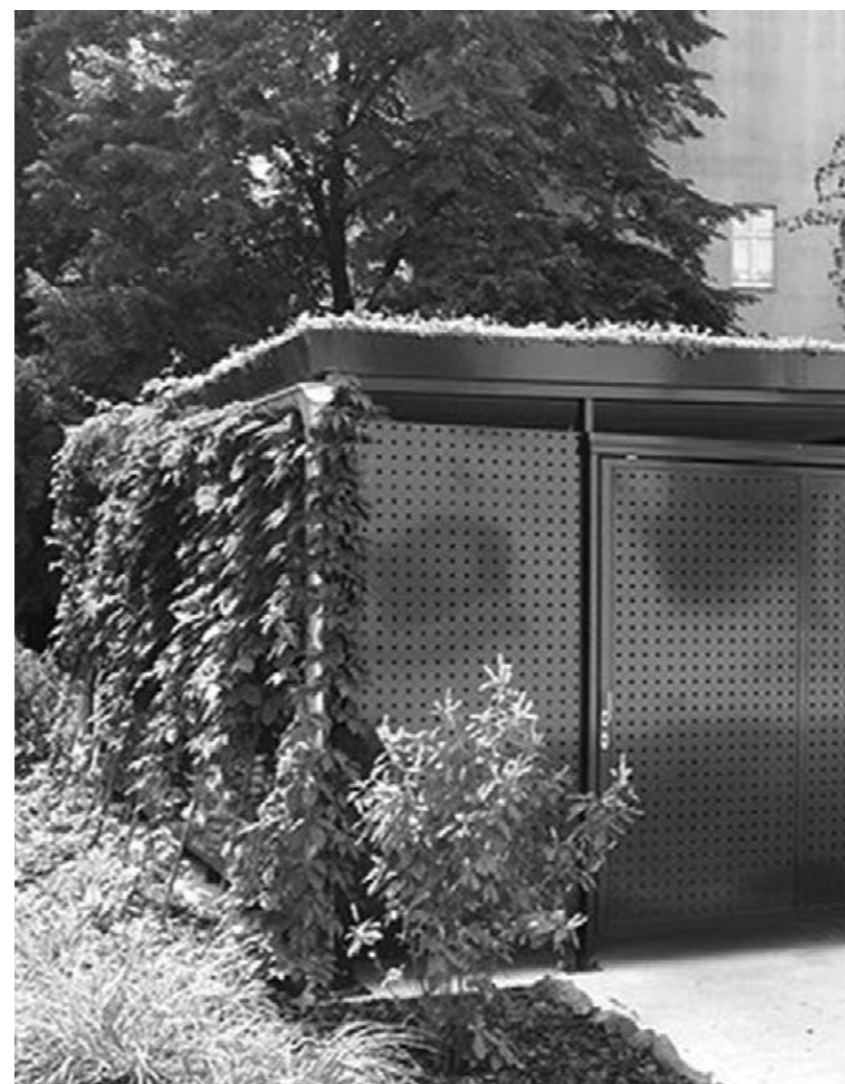
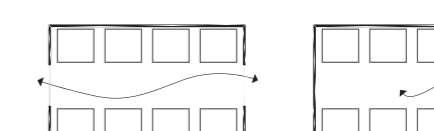
6 ks 5,50 x 4,40 m



4 ks 7,35 x 3,00 m



8 ks 7,35 x 4,40 m





# Tržní místa

## Umístění

Tržní místa, prodej zboží mimo provozovnu, jsou vítanou funkcí veřejných prostranství, ovšem za splnění určitých podmínek. Stoly nebo stánky nesmějí tvořit bariéry, stánky musejí být pouze sezonní. Tržní místo musí být snadno přístupné jak pro pěší, tak pro zásobování.

## Mobiliář

Konstrukce bude z oceli, pozinkovaná a opatřená práškovou vypalovanou barvou RAL 9005. Pro prodejní plochu je možné použít opět ocelový plech, případně dřevo. Pro dřevěné prvky je možné použít dub, akát nebo borovici v úpravě thermowood.

Tržní stoly nejsou v běžné nabídce výrobců mobiliáře. Součástí Standardů je design vhodného tržního stolu.



# Zahrádky restaurací

## Umístění

Na komunikacích určených pro pohyb pěších je nutné zachovat průchozí prostor minimálně 2 metry. V odůvodněných případech je možné snížit šířku průchodu na 1,2 metru. Umístění je nutné posuzovat individuálně.

Mobiliář bude umístěn přímo na povrch komunikace, bez podest, oplocení nebo zastřešení. Je však nutné dodržet dostatečný průchod podél vodící linie. Podestu je možné použít pouze při sklonu větším než 6 %. Maximální výška podesty je 0,4 metru. Je možné použít tzv. parklet.

Je zakázáno používat jiné nášlapné vrstvy, jako například koberce, či jiné prvky a materiály, které zakrývají povrch komunikace.

Je zakázáno zahrádku oplocovat či vymezovat jiným způsobem, například květináči a podobnými prvky. V některých opodstatněných případech je oplocení zahrádek možné, ovšem vždy po konzultaci a individuálním posouzení.

## Mobiliář

Je přípustný mobiliář určený k sezení a stání a ke konzumaci jídla a pití, tedy židle, lavice a stoly. Přípustný materiál je dřevo, textil, kov, sklo či ratan. Přípustné barvy jsou černá, odstíny šedé a bílá. Je přípustný pouze jednoduchý design stolů a židlí. Sezení lze doplnit o mlhoviště a sezonní mobilní topná tělesa. Vždy je nutné dodržet dostatečný průchod podél vodící linie. Mobiliář bude řešen individuálně pro každou restaurační zahrádku.

## Stínící prvky

Pro zastínění jsou přípustné slunečníky bílé, černé, případně v odstínech šedi a zemitéch barvách. Není přípustné stavět pergoly, pultové či sedlové střechy. Dále jsou přípustné výsuvné markýzy, které musejí typologicky vhodně navazovat na fasádu parteru nemovitosti (např. pod římsu), konstrukce musí být subtilní a dělením navazovat na okenní otvory.

O výsuvné markýze je možné uvažovat pouze v místech s příhodnou architekturou a tam, kde její kotvení nezasáhne hodnotné prvky fasády. Reklama na stínících prvcích nebo mobiliáři není přípustná. Tvarovost stínících prvků je preferována s minimálním sklonem, tak aby byl zachován maximální průhled. Slunečníky v decentních barvách s potiskem lze řešit individuálně.

Není přípustné umísťovat jiné prvky, které neslouží pro sezení, pití či jídlo a tepelnou pohodu. Tedy například lednice, barové a prodejní pulty, zmrzlinové stroje, větráky a reklamní nosiče jakékoliv podoby.



# Zastávky MHD

## Přístřešky

Zastávkové přístřešky budou ocelové, pozinkované, opatřené vypalovaným práškovým lakem RAL 9005. Tvar přístřešku bude jednoduchý, bez oblouků a dalších tvarových extravagancí. V odůvodněných případech je možné použít hliníkovou konstrukci.

Výplně budou skleněné, průhledné, doplněné o varovný potisk pro upozornění ptáků a slabozrakých osob na skleněnou překážku. Jsou přípustné pouze geometrické tvary – vertikální pruhy, případně kruhy. Potisk musí mít maximální vzdálenost 100 mm. Siluety dravců, listů apod. jsou nefunkční a nejsou přípustné. Nejsou přípustné reklamní plochy a informační plochy netýkající se provozu městské hromadné dopravy.

Součástí přístřešku bude lavice s dřevěným sedákem z trvanlivého dřeva – dubu, akátu nebo borovice v úpravě thermowood. Střecha bude buď skleněná, nebo vegetační.

## Označníky

Zastávkový označnický bude jednosloupkový, bez odpadkového koše. Sloupek bude pozinkovaný, opatřený vypalovaným práškovým lakem RAL 9005, případně je možné použít hliníkovou konstrukci.

## Povrchy

Pro zastávkové pruhy a zálivy bude vždy použit kasselský obrubník – profilovaný prefabrikovaný dílec pro navádění pneumatiky prostředku hromadné dopravy co nejbližší nastupní hraně, minimalizaci poškození naváděné pneumatiky a usnadnění nástupu a výstupu cestujících z nízkopodlažních vozů. Materiál obrubníku bude beton v přirozené barvě, případně žula. Zastávkový pruh bude z kamenné kostky štípané 15/18, případně 8/10 vsazené do betonové desky nebo lože.

Dlažební prvky pro samostatný pohyb osob se zrakovým postižením mohou být kamenné, betonové a polymerbetonové. Pro signální, varovné a hmatné pásy je možné využít plastických nebo kovových pásů. Pro dlažební prvky jsou přípustné odstíny šedé. **Nepřípustná je červená betonová dlažba.**





## Stojany a přístřešky pro kola

Přístřešky budou ocelové, pozinkované, opatřené vypalovaným práškovým lakem RAL 9005. Musí být umístěné mimo průchozí prostor v dostatečném odstupu od vodicích linií.

Tvar přístřešku bude jednoduchý, bez oblouků a dalších tvarových extravagancí. Výplně budou skleněné, průhledné, doplněné o varovný potisk pro upozornění ptáků na skleněnou překážku. Jsou přípustné pouze geometrické tvary – vertikální pruhy, případně kruhy. Prvky potisku musejí mít maximální vzájemnou vzdálenost 100 mm. Siluety dravců, listů apod. jsou nefunkční a nejsou přípustné. Nejsou přípustné reklamní plochy a informační plochy. Boxy a kóje budou součástí individuálních projektů.

Stojany pro kola budou navrhovány tak, aby šlo kolo o stojan opřít a připoutat ho za rám. Tzv. drátolamy, tedy stojany, do kterých se vkládá přední kolo, nejsou přípustné. Stojany budou ocelové, pozinkované, opatřené vypalovaným práškovým lakem RAL 9005. Je možné použít korozivzdornou ocel (nerezová ocel) a povětrnostivzdornou ocel (Cor-ten, Atmofix).





## Informační systém a navigace

Informační systém musí být jednoduchý a přehledný a musí uspořádat informace o městě do systému směřovaných a cílených tras skrz město.

Informační systém je komunikačním prostředkem mezi městem a občany či návštěvníky. Fyzické prvky jsou peší rozcestníky, dopravní rozcestníky, informační pylony, vývěsky, plakátovací tabule, informační tabulky a městské mapy.

Design všech těchto prvků musí být jednoduchý a nadčasový. Materiál bude z pozinkované oceli opatřené barvou v odstínu RAL 9005.

Grafická podoba je součástí vizuálního stylu města. Nedůležitější a zároveň nejnáročnější je samotné umístění a trasování, které není předmětem tohoto dokumentu.

Pokud budou informační prvky umístěny na sloupy veřejného osvětlení, musí být předem konzultováno a odsouhlaseno správcem veřejného osvětlení.





# Zábrany

Bariéry by se ve veřejném prostoru v principu neměly vyskytovat. Jejich existence na veřejných prostranstvích jde proti podstatě veřejného prostoru, kterou je veřejná přístupnost a užívání pro všechny. Skutečnost, že řada bariér je legitimizována ochrannou funkcí – nejčastěji ve vztahu člověka a automobilu – svědčí pouze o existenci problémů v organizaci veřejného prostoru.

Ochranné bariéry by měly především chránit klidné a bezpečné užívání prostoru. Zábrany dopravního charakteru by měly vždy chránit primárně chodce před auty, nikoliv auta před chodci. Ačkoliv řada těchto ochran působí oficiálně jako chránění chodců, umožňují ve skutečnosti automobilům rychlejší a komfortnější průjezd městem na úkor komfortu chodců.

Jsou přípustné tyto bariérové prvky – zahrazovací sloupky, betonové zábrany, akátový kůl, parkovací dorazy. Jsou přípustné také různé kamenné prvky. Silniční svodidla jsou v intravilánu města zakázána.

## Zahrazovací sloupky

Zahrazovací sloupky vymezují rozhraní mezi pochozí a pojezdovou plochou, a to zejména v případě veřejného prostranství bez výškového rozdělení obrubou. Sloupky nesmějí být spojeny řetězem, případně jinou horizontální zábranou.

Jak bylo výše zmíněno, zábrany chrání chodce před auty, nikoliv naopak. Zahrazovací sloupky musejí být prostopustné pro pěší.

Jsou přípustné subtilní ocelové sloupky, pozinkované a opatřené práškovým lakem RAL 9005. Je možné použít korozivzdornou ocel (nerezová ocel) a povětrnostivzdornou ocel (Corten, Atmosfix). Nejsou přípustné betonové ani plastové. Sloupky se používají především ve veřejných prostranstvích, jako jsou ulice, náměstí a křižovatky.





## Zábrany

Zábrany slouží obdobně jako zahrazovací sloupky proti vjezdu automobilů, ale jsou většinou používány na plochách pro dopravu v klidu. Přípustný materiál je pohledový beton a kámen. Pro extravilánové plochy je možné použít lomový žulový kámen, případně odkorněné kmeny stromů.

## Akátové kůly

Pro ochranu trvalkových záhonů je výjimečně nutné vytvořit zábranu nejen pro vjezd automobilů, ale také pro vstup pěších. Akátové dřevo je použito pro svoji trvanlivost bez potřeby impregnace proti škůdcům. Kůly se umísťují v osové vzdálenosti cca 1 200 mm. Kůly mají rozměry 100 x 100 x 1 700 mm. Kůl musí být založen minimálně 600 mm pod povrchem. Akátové kůly mohou být spojeny provazem pro zabránění průchodu pěších.

## Parkovací dorazy

Parkovací dorazy slouží jako ochranný prvek pro vymezení okrajů parkovišť či zabránění vjezdu vozidel do vyznačených prostor. Obvykle se umísťují do čela vyznačeného místa tak, aby nedošlo k nárazu do druhého vozidla, případně objektu před autem. Parkovací dorazy mohou být betonové, kamenné, případně dřevěné. Je vhodné, aby dorazy byly součástí materiálového a barevného řešení okolní dlažby. Nejsou přípustné plastové. Není přípustné barevné zvýraznění.







## Zábradlí

Ochranná zábradlí je možné umístit ve veřejném prostoru pouze, pokud hrozí nebezpečí pádu osob nebo pokud plní nutnou vodící funkci pro osoby se zdravotním postižením, nikoliv kvůli zamezení přístupu pěších.

Výjimkou je ohrazení trvalkových záhonů.

Zábradlí bude subtilní, z ocelové pásoviny, pozinkované a opatřené vypalovanou práškovou barvou RAL 9005. V případě nutnosti zábradelní výplně, bude výplň z nerezové oceli, případně z oceli se stejnou povrchovou úpravou, případně z nerezové sítě. Je možné použít korozivzdornou ocel (nerezová ocel) a povětrnostivzdornou ocel (Cor-ten, Atmosfix).





# Nabíjecí infrastruktura

## Automobily

Jako součást ploch pro parkování budou navrhovány nabíjecí stanice v jednoduchém designu sloupů ve tvaru kvádra nebo válce. Design nabíjecích stanic nesmí být rušivý a křiklavý a musí splývat se svým okolím.

Přípustný materiál je pouze nerez, případně ocel s povrchovou úpravou v práškové vypalované barvě bílé, černé a odstínech šedi. Nejsou přípustné jiné barvy, jako například zářivě zelená, fialová, tyrkysová apod. Je vhodné budovat nabíjecí klastry pro více automobilů, kol a přípojných bodů.

## Kola

Pro nabíjení kol, pokud není součástí nabíjecího klastru, budou použity stojany pro kola se zásuvkou.

## Energetické sloupy

Sloupy budou ve tvaru kvádra nebo válce. Design sloupů nesmí být rušivý a křiklavý a musí splývat se svým okolím. Materiálem bude ocel s povrchovou úpravou v práškové vypalované barvě černé RAL 9005.

# Osvětlení

Osvětlení ve městě můžeme rozdělit na několik okruhů, a to veřejné osvětlení, dekorativní, architektonické a památkové osvětlení, reklamní osvětlení a osvětlení obchodních a průmyslových prostor.

Při řešení osvětlení je třeba dbát na to, aby svým provozem nerušilo okolní prostředí. Světelné znečištění, nebo lépe rušivé světlo, je v obecnějším smyslu jakékoliv člověkem vytvořené světlo s nežádoucími vedlejšími účinky – oslnění, pronikání světla do příbytků, osvětlování toho, co není žádoucí, atd.

Snížení světelného znečištění se dá provést několika způsoby, například snížením jasů a intenzity světla, filtrací modrého světla či zrušením zbytečného osvětlení.



## Veřejné osvětlení

Primární funkcí veřejného osvětlení je zajistit bezpečnost uživatelům veřejných prostranství, včetně bezpečnosti majetku. Veřejné osvětlení ovlivňuje podobu veřejných prostranství nejen v noci, ale i ve dne. V nočních hodinách spoluvytváří atmosféru veřejných prostranství způsob osvětlení, během dne je veřejné osvětlení vnímáno především na základě fyzických parametrů světelných míst.

Primárním cílem návrhu veřejného osvětlení je vytvořit určité světelné prostředí, nikoliv design jednotlivých svítidel. Ve veřejném prostranství je nutné koordinovat správné umístění veřejného osvětlení a stromořadí.

Proto design prvků soustavy veřejného osvětlení musí být jednoduchý, nadčasový a neutrální a pouze dotvářet architekturu veřejných prostranství. Stožáry budou vždy pozinkovány a opatřeny nátěrem šedé nebo černé barvy, a to jmenovitě dopravní šedá RAL 7042, RAL 7043, antracitová šedá RAL 7016, černá RAL 9005. Výložníky budou lomené, nikoliv obloukové.

Všechny nové stožáry musí být opatřeny spodní ochranou proti korozi již z výroby, např. termoplastická manžeta od spodu stožáru po spodní okraj otvoru svorkovnice.

Pro veřejné osvětlení musejí být zvolena taková svítidla, která svítí především dolů na zem, nikoliv do očí kolemjdoucím, do oken obytných budov ani na oblohu, a není přípustné používat primitivní svítidla se špatným směrováním světla, jako jsou koule, válce či jednoduché lucerny.

Veličinou, která charakterizuje odstín světla, je takzvaná barevná teplota nebo také teplota chromatičnosti (CCT), udávaná v kelvínch.

Čím vyšší hodnota, tím studenější odstín. Běžné žlutooranžové sodíkové výbojky mají zhruba 2 000 K, obyčejná žárovka asi 2 700 K, denní světlo za slunečného dne asi 5 000–6 000 K. Ačkoliv LED ve studených odstínech vykazují o několik procent lepší účinnost, kvůli nežádoucímu vlivu na noční prostředí není přípustné používat LED s barevnou teplotou vyšší než 3 000 K. Jsou doporučena svítidla s CCT 2 700 K.

Pro okolí vodních ploch a toků a do krajiny ve městě jsou přípustná LED PC-Amber, která vyzářují světlo podobné starým sodíkovým výbojkám. Tato světla nejsou vhodná pro komunikace s provozem motorových vozidel.

Při návrhu je nutné konzultovat technické parametry se správcem veřejného osvětlení.



## Dekorativní osvětlení

Dekorativní osvětlení je přípustné pouze pro období adventu, pouze mimo dobu nočního klidu. Barva dekorativního osvětlení bude teplá bílá do 3 000 K chromatičnosti. Nejsou přípustné jakékoliv jiné barvy.

Tvar dekorativních prvků bude jednoduchý. Pro dekoraci sloupů veřejného osvětlení je přípustný tvar sněhové vločky. Pro dekoraci hlavních vánočních stromů jsou přípustné horizontální instalace řetězů. Pro dekoraci pěších zón je přípustná instalace hvězdného nebe. Pro dekoraci stromů v parcích jsou přípustné prostorové geometrické tvary.





# Architektonické osvětlení

Venkovní architektonické osvětlení je součástí nočního osvětlení měst. Je určeno k vytvoření určité atmosféry v městském prostředí, jedná se o podtržení identity místa. Řešení osvětlení by proto mělo vycházet ze širšího kontextu, brát v potaz prostředí, ve kterém je objekt usazen, a přizpůsobit se danému místu. Úroveň jasů osvětlení by měla vycházet z intenzity nasvícení okolí a z pozorovací vzdálenosti objektu. Pokud se v blízkosti nachází silnice, osvětlení by nemělo oslňovat řidiče. Je rovněž nepříjemné, aby takové osvětlení zasahovalo i do oken bytů.

Exteriérové osvětlení má za cíl světelné zdůraznění a upoutání pozornosti na vytyčené body v prostoru, jde o určitý typ propagace. Řešení osvětlení by proto mělo přistupovat ke každému objektu individuálně, zohledňovat tvar, strukturu povrchů, historickou a architektonickou hodnotu a podtrhovat jeho identitu.

Osvětlení je přípustné pouze mimo noční klid. Barva osvětlení bude studená nebo teplá bílá do 5 000 K.

## Blízká osvětlovací soustava

Jde o bodová či lineární svítidla integrovaná do fasády, montovaná na její povrch nebo upevněná v těsné blízkosti osvětlovaného objektu. Umožňují vytvoření vysokého kontrastu, který zdůrazňuje materiál, barvu a vnější úpravu budovy.

Výhodou blízkých osvětlovacích soustav je, že světelný tok svítidel pronikající okny do objektu je minimální, a proto nejsou lidé uvnitř objektu oslňováni a rušeni.

## Vzdálená osvětlovací soustava

Svítidla, zpravidla světlomety, jsou umístěna v určitém odstupu od objektu.

Budovy i ostatní objekty mohou být nasvětlovány vždy směrem shora dolů, je-li to možné. Pouze takový způsob osvětlení může zajistit, že světlo, které mine osvětlovaný objekt, nebude unikat do širokého okolí ani na oblohu. Nižší objekty do výšky 10 m lze osvětlit soustavou umístěnou v úrovni terénu.

Nasvětlování zdola by mělo být používáno pouze tehdy, kdy je jiný způsob technicky neproveditelný či příliš komplikovaný. V každém případě je třeba dbát na to, aby docházelo k co nejmenším světelným přesahům mimo obrys objektu. K tomuto účelu je vhodné používat směrové světlomety, clony a stínítka, naopak nevhodné jsou obyčejné necloněné světlomety bez možnosti patričního směřování světla.





## Reklamní osvětlení

Reklamní osvětlení je přípustné pouze mimo noční klid mezi 22. hodinou večerní a 6. hodinou ranní.

Světlomety osvětlující reklamní plochy je třeba instalovat zásadně na horní okraj konstrukce tak, aby osvětlovaly vždy shora dolů. Jiné způsoby (osvětlení zespodu či ze strany) jsou významným zdrojem zcela zbytečného světelného znečištění a nejsou přípustné.

Světlomety je nutné vybavit clonami či stínítky tak, aby světlo nesměřovalo mimo osvětlovanou plochu.

Je vhodné regulovat osvětlení obchodních a průmyslových prostor. Ty však nejsou součástí veřejných prostranství, a tedy ani tohoto dokumentu.

# Hierarchie a etapizace

Hierarchie rekonstrukcí a výstavby je obecně od srdce k periferiím. Tedy od centrálních veřejných prostranství, myšleno i center jednotlivých lokalit, k okrajovým. Z hlediska věku od nejstarších k nejmladším.

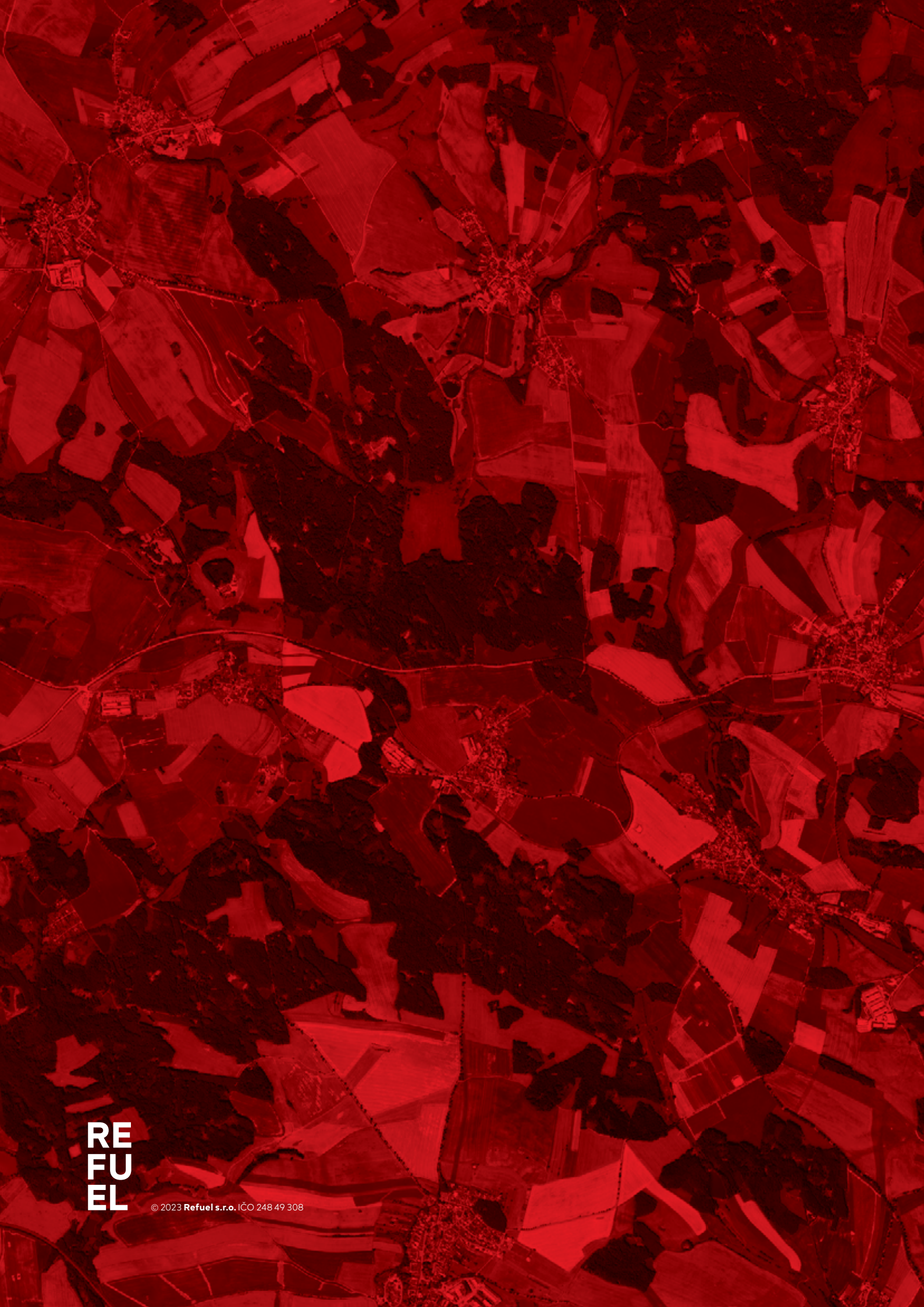
Protože vlastníků a správců jednotlivých částí veřejných prostranství je mnoho a ne vždy je město majoritním vlastníkem, je vhodné uvážlivě plánovat jednotlivé akce s přihlédnutím k ostatním aktérům ve veřejném prostranství. Je vhodné být v projektové přípravě vždy o krok napřed před dotační strategií státu, tak aby byl na návrh a přípravu dostatečný čas.

Při přípravě rekonstrukcí či výstavby nebo při údržbě veřejných prostranství je nutná úzká komunikace mezi všemi zúčastněnými aktéry – vlastníky a správci komunikací, vlastníky a správci technické infrastruktury a městem.

Koordinace projektu by měla být v gesci samosprávy města a koordinaci prací by měl provádět architekt města. Je nutné, aby součástí týmu byl krajinářský architekt. Pokud se rekonstruuje další část veřejného prostranství, je vhodné, aby se ostatní vlastníci a správci přidali již v přípravě projektu či stavby.



Pokračování  
příště...



**RE  
FU  
EL**

© 2023 Refuel s.r.o. IČO 248 49 308