

Potenciál nosných mestských koridorov

Lubica Vitková

Na Bienále architektúry 2014 v Benátkach sa Rem Koolhaas ako kurátor hlavnej expozície *Fundamentals* zameral na prezentáciu výsledkov výskumu spracovaného na Harvard Graduate School of Design: *Elements of Architecture*, ktorého bol súčasťou. Výskum sledoval podstatné prvky architektúry, ako sú: „podlaha, múr, strop, strecha, dvere, okno, fasáda, balkón, koridor...“¹ v ich časovom, geografickom, kultúrnom či technologickom vývoji. Uvedené prvky vníma Koolhaas ako „základ našich budov, využívaných architektmi všade a v každom období“.²

Časť z uvedených prvkov je i súčasťou architektúry väčšej mierky – mesta. Dodávajú mu osobitosť, podpisujú sa na jeho *genius loci*, tak ako to postihla vo svojej publikácii *Prvky Benátok* Giulia Foscari.³ Podrobnej kategorizácii a systematizácii základných prvkov mesta sa venoval David Grahame Shane. Ten ich rozčlenil podľa organizačnej štruktúry spoločnosti, základných skladobných prvkov urbanistickej štruktúry (typológie enkláv, zón), charakteru a typu lineárnych prvkov urbanistickej štruktúry (koridorov alebo „armatúr“ mesta), podľa priestorového prejavu (charakteristických stavebných typov a foriem), podľa typických spoločenských a ekonomických procesov, ale aj na základe ich významu a miery uplatňovania sa v rôznych vývojových obdobiach.⁴

Pre vývoj stavby miest, ich súčasný rozvoj a transformáciu je však zásadná hierarchia prvkov, ktoré ich vytvárajú. Kevin Lynch vo svojej teórii pre obraz mesta považoval za podstatné uzly, línie, hranice, oblasti a orientačné body.⁵

V rámci všetkých uvedených kategorizácií majú významné miesto „koridory“, línie.

Preto pre oblasť urbanistického výskumu je jednou z fundamentálnych tém práve problematika koridorov – prepojení: ciest, osí, bulvárov, ulíc... Práve im sa venovala osobitná pozornosť v priebehu dejín stavby miest. Koridory – cesty, ulice, dynamické prvky hmotovo-priestorovej štruktúry, predovšetkým tie ťažiskové, predstavujú základnú kosť ich rozvoja. Boli a sú integrálnou súčasťou urbanistických teórií, vizionárskych koncepcií, modelov rozvoja miest, plánovacích mechanizmov, rozvojových a transformačných stratégií. Významnú úlohu zohrávali a zohrávajú pri formovaní obrazu miest predovšetkým bulváre a mestské triedy.⁶

Význam ťažiskovej lineárnej sústavy pre rozvoj a transformáciu mesta spočíva v ich prirodzenej schopnosti viazať na seba hospodárske a spoločenské aktivity. Tá vychádza z logiky a efektívnosti „prepravných tokov“, dobrej „viditeľnosti“ zariadení a tým optimalizácií ich využitia. Tento princíp sa stáva ešte účinnejším, ak sa systém ťažiskovej lineárno-uzlovej sústavy formuje koncepcne. Vzájomné pôsobenie tejto sústavy možno prirovnať k fungovaniu magnetov a siločiar medzi nimi. Navyše cieľavedomá koncepcia nosných lineárnych priestorov a vhodné usmernenie formovania kontaktnej urbanistickej štruktúry môže výrazným spôsobom prispieť k udržateľnému rozvoju miest a ich života schopnosti.

Po období stagnácie až úpadku záujmu o riešenie verejných priestorov (vrátane tých dynamických), podmieneného funkcionalistickým princípom rozvoja miest a preferenciou plánovacích prístupov je zrejme snaha prinavracáť týmto priestorom ich spoločenský význam a súčasne sledovať ich priestorovú, estetickú hodnotu a ekonomický potenciál aj zo strany reprezentácií miest. K tomuto cielenému trendu



charakteristickému pre vyspelé krajiny sveta sa v našich podmienkach prepracujeme len pozvoľna.

O to naliehavejši je výskum uvedenej problematiky v celej jej komplexnosti a následný priemet jeho výsledkov do praxe.

Príspevok sleduje proces vývoja názorov na formovanie nosných lineárnych priestorov na Slovensku za ostatných sto rokov v kontexte európskeho vývoja. Hodnotí súčasný stav vybraných ťažiskových priestorov a poukazuje na zásadné problémy ich formovania a na faktory, ktoré tento stav podmieňujú.

Štúdiá prezentuje priebežné výstupy z aktuálne spracovávaného výskumu verejných priestorov pre Magistrát mesta Bratislavy – Útvar hlavnej architektky. Súčasne nadväzuje na realizované výskumy na Ústave urbanizmu, Katedre urbanisticko-architektonických súborov a na Ústave urbanizmu a územného plánovania Fakulty architektúry STU v Bratislave. Predovšetkým na problematiku nosnej ťažiskovej sústavy spracovanú trojicou profesorov – Alexy, Kavan, Trnkus. Tá rezonovala v ich spoločných teoretických a tvorivých prácach. Súčasne ju rozvíjali aj jednotlivito s dôrazom na vybrané hľadiská transformácie urbanistickej štruktúry (prof. Alexy), funkčno-prevádzkové aspekty (prof. Kavan) a kompozičné princípy (prof. Trnkus). Cenným prínosom trojice bolo postihnutie tejto kľúčovej témy v jej diferencovaných mierkach a ich logickej nadväznosti aj s tvorivým overovaním prostredníctvom urbanisticko-architektonických štúdií, výstupmi pre prax i s presahom do územných plánov.

V rámci výskumu je cenné, keď možno kontinuálne rozvíjať fundamentálne témy. Pre problematiku

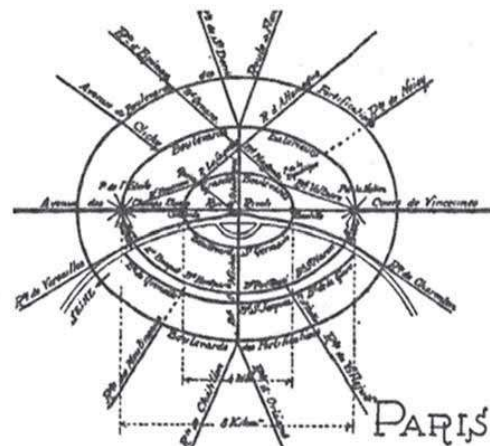
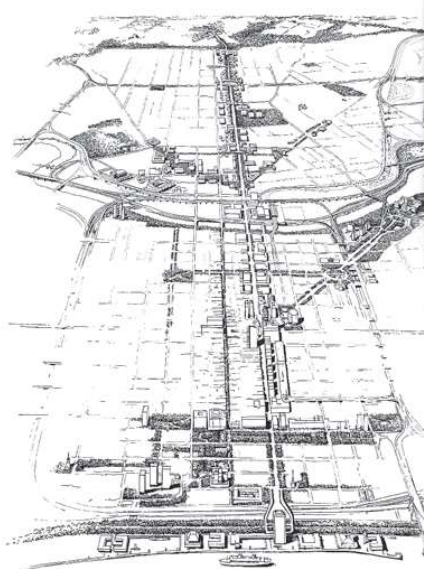
„koridorov“ – prepojení je navyše pri tých ťažiskových príznačná práve kontinualnosť.

Základné etapy formovania hlavných mestských priestorov

Ulica vznikla postupným obostavaním ciest. V mnohých mestách po dlhé obdobia to bol hlavný spôsob formovania a narastania mestskej štruktúry. Veľký význam najmä pri vytváraní ťažiskových uličných priestorov mala samoregulácia komerčných zariadení, ktoré sa prirodzene rozmiestňujú pozdĺž hlavných ulíc, na princípe už spomínanej ekonomickej a prevádzkovej efektívnosti. Tento princíp bol a stále je charakteristický pre väčšinu slovenských miest vrátane Bratislavy s výnimkou období, keď niektoré oblasti boli cielene hmotovo-priestorovo regulované.

Najmä pre obdobie antiky, baroka, klasicizmu a niektorých dekád 20. storočia je charakteristické cielene formovanie hlavných mestských priestorov so zámerom zlepšiť organizáciu mesta a zvýšiť estetickú účinnosť mestskej štruktúry. Naopak, obdobie funkcionalizmu prinieslo so sebou rozpad priestoru a polyfunkčného charakteru ulice rozložením mestskej štruktúry do jednotlivých funkčných zón. Bulváre, mestské triedy ako hmotovo-priestorový fenomén mestskej štruktúry a ako základné stavebné prvky mesta sa transformovali na dopravné koridory.⁷ Na rozpade klasických polyfunkčných mestskej uličných priestorov sa podpísal aj rozpor medzi hmotovo-priestorovou podstatou štruktúry vnútorného mesta a požiadavkami na umiestňovanie čoraz väčších stavebných objemov niektorých funkcií a nové kvantitatívne prevádzkové nároky vyplývajúce z vysokého stupňa automobilovej dopravy.

Hausmanova prestavba Paríža z rokov 1853 – 1870 predstavovala snahu o ozdravenie mesta, zlepšenie jeho prevádzky a bezpečnosti, rovnako ako reprezentatívnosť jeho obrazu.



Koncepcia transformácie ťažiskovej sústavy Filadelfie od Edmunda Bacona z roku 1961. In: BENTLEY, Ian – ALCOCK, Alan – MURRAIN, Paul – MC GLYNN, Sue – SMITH, Graham: *Responsive environment*. Butterworth Architecture, Oxford 1985.

Štúdie radiálno-okružného dopravného princípu Berlína a Paríža a ďalších miest Európy od Eugena Henarda z roku 1919. Predstavujú snahu o založenie systému nosných mestských priestorov ako spôsob predchádzania problémov z dopravného preťaženia. In: BUSQUETS, Joan – BUCKSBAUM, Martin: *Cities x Lines, a New Lens for the Urbanistic Project*, Harvard Graduate School of Design 2006, s. 302.

Oddeľovanie funkčných zón a presúvanie ťažísk obchodu z centier miest na ich okraj, suburbanizácia viedli a vedú k posilneniu významu rýchlostných komunikácií na úkor plnohodnotných mestských priestorov.

Sledovanie rozpadu a znovunachádzanie ulíc ako takých, ale predovšetkým tých pre rozvoj mesta kľúčových je pre našu teóriu a prax stále mimoriadne aktuálne. Tieto procesy sú totiž pre rozpor medzi prevádzkovými požiadavkami na zabezpečenie čoraz kapacitnejšej dopravy a koncepcií zameraných na udržateľný rozvoj miest či snáh o ich estetickú a užívateľskú hodnotu stále nedoriešené.

Pre väčšinu našich miest je do začiatku 20. storočia charakteristický prevažne rastlý a samo organizačný rozvoj. Pri ňom zohrávala významnú úlohu práve existujúca cestná sieť, ktorá predstavovala pevnú rozvojovú štruktúru, okolo ktorej sa organizovala urbanistická štruktúra.

Koncepčnejší a usmernený rozvoj sa aj v prípade Bratislavy v prvej polovici 20. storočia realizoval zväčša v priestoroch a lokalitách vymedzených už existujúcimi nosnými lineárnymi priestormi. Zásadnejšie názory na usmernenie rozvoja mesta v celomestskej mierke prináša až súťaž na Regulačný plán Bratislavy v roku 1929. Ten sa však nepremietol do reality. Otázkam koncepčného a veľkorysejšieho formovania verejných priestorov sa venovala pozornosť v období totalitných režimov v rokoch 1938 – 1944 či v začiatkoch budovania socializmu, opäť však len na zonálnej úrovni. Tieto počiny sa premietli aj do založenia niekoľkých mestských tried.

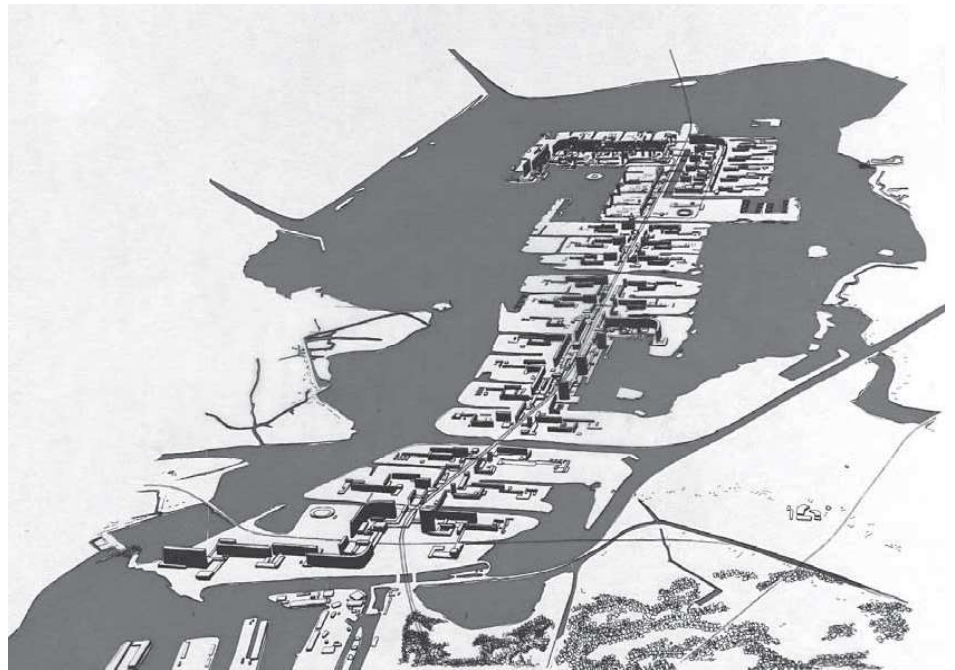
So začiatkom uplatňovania funkcionalistických princípov stavby miest a územných plánov Bratislavy založených na tomto princípe sa nosné lineárne priestory menia v koncepciách mesta predovšetkým na dopravné koridory, a to aj v ťažiskových polohách realizovaných obytných súborov.

Niektoré teórie a princípy formovania nosnej ťažiskovej sústavy

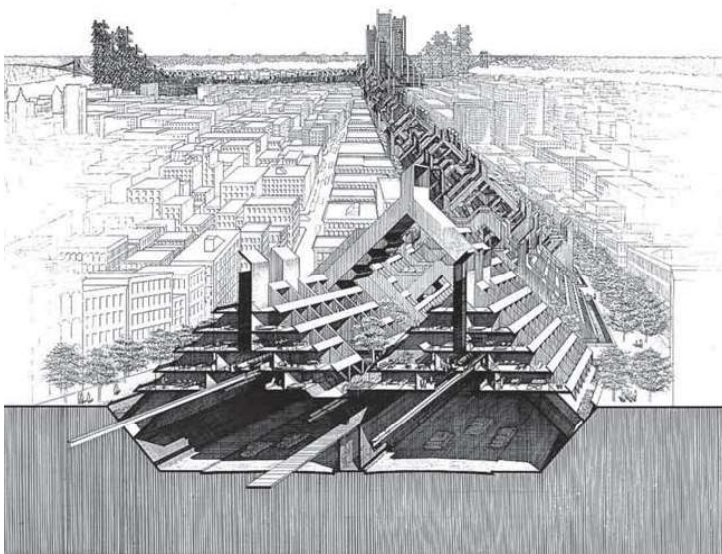
V uvedenej etape rozpadu verejných priestorov prichádzajú so svojou teóriou ťažiskovej lineárno-uzlovej sústavy Alexy, Kavan, Trnkus. Tú Alexy charakterizoval ako **nosnú ťažiskovú sústavu**. Podľa neho „predstavuje vyššiu zväzujúcu zložku štruktúry“... „Je dominantným nositeľom špecifickosti, vlastnej identity toho-ktorého mesta, ktorá sa synergickým efektom zúčastnených činiteľov, postupným vývojovým prevrstením permanentne zhodnocuje.“ „Ide o priestory, ktoré reagujú na zmeny vývoja spoločnosti a ktoré zaznamenávajú permanentný kryštalizačný vývojovo-transformačný prerod.“⁸

Alexy, Kavan a Trnkus vo svojich teoretických, ale predovšetkým tvorivých prácach od konca šesťdesiatych rokov nadviazali na teórie, na tie časy revolučné. Tie presadzovali koncentráciu mestských funkcií a objemov okolo rozvojových osí, oproti funkcionalistickému rozvoľňovaniu a striktnému funkčnému členeniu. Z priekopníkov týchto teórií – architektov Georgesa Candilisa, Paula Rudolpha a ďalších snád najvýraznejšiu paralelu predstavuje Alexyho, Kavanova a Trnkusova tvorba s princípmi, ktoré rozvinul Jacob B. Bakema.

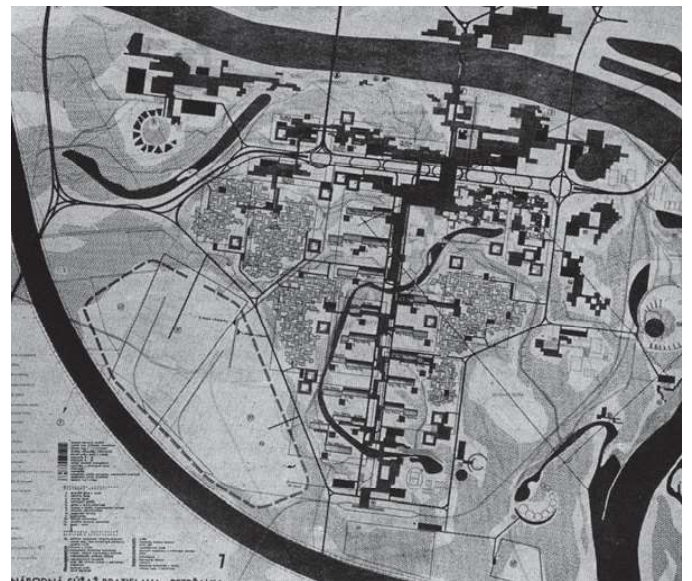
Za zásadné v tvorbe uvedenej trojice bol koncepčný prístup postihujúci systém fungovania mesta ako



Koncepcia rozvoja novej časti Amsterdamu pre 350 tisíc obyvateľov založená na princípe rozvojovej osi. Bakema, Jacob, Berend – Van de Broeck, Johannes Hendrik: Mesto Pampus, 1964. In: <http://schatkamer.nai.nl/nl/projecten/uitbreidingsplan-pampus>



Transformácia ťažiskovej sústavy založená na lineárnej superštruktúre podľa Rudolpha pre dolný Manhattan z roku 1971. In: <http://ffud.org/paul-rudolph-and-the-lower-manhattan-expressway/>



Progressívne riešenie rozvoja Petržalky založené na princípe polyfunkčnej a kompaktnej rozvojovej osi. Alexy, Tibor – Kavan, Ján – Trnkus, Filip: Medzinárodná urbanistická súťaž Bratislava-Petržalka. In: Gross, Kamil: Medzinárodná urbanistická súťaž Bratislava-Petržalka 1969, s. 63.

Kategória komunikácie	Organizačná štruktúra mesta, na ktorú sa viaže	Miera dopravnej obsluhy územia
A2 Mestská diaľnica/rýchlostná cesta ako prietah mestom nad 100 000 obyvateľov	Na hranici vyšších urbanistických útvarov	Priamy styk s okolím vylúčený
A3 Mestská rýchlostná cesta ako prietah mestom nad 50 000 obyvateľov	Na hranici funkčných zón	Priamy styk s okolím obmedzený
B1 Hlavná zberná komunikácia	Zberná os malých sídel, doplnková kostra funkčne zmiešaných zón sídla s väzbou na nezastavané územie	Čiastočná priama obsluha
B2 Mestská trieda, prietah obcou III. triedy	Zberná os malých sídel, doplnková kostra funkčne zmiešaných zón sídla s väzbou na nezastavané územie	Dopravný význam, čiastočná priama obsluha, pripojenie výrobných zón
B3 Mestský bulvár obsluhy polyfunkčných súborov	Dopravno-obslužná os nižších urbanistických útvarov, alebo časť obvodu	Dopravný význam s neobmedzenou priamou obsluhou

Tabuľka 1

Návrh členenia miestnych komunikácií. In: BEŽÁK, Bystrík – RAKŠÁNYI, Peter – ONDROVIČ, Milan: Rozborová úloha: Projektovanie miestnych komunikácií. Bratislava, STU, SvF, Katedra dopravných stavieb 2013, s. 16.

Komunikácie-uličný priestor/	Neurbanizované prostredie	Suburbia	Všeobecná zóna	Centrum zóny	Vnútromestská štruktúra/centrum
Diaľnica/rýchlostná komunikácia	vhodné	vhodné	nehodné	nehodné	nehodné
Bulvár	nehodné	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
Mestská trieda	nehodné	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
Obchodná ulica	nehodné	nehodné	vhodné	vhodné	vhodné

Tabuľka 2

Stratégia uplatnenia ťažiskových komunikácií a mestských priestorov vo vzťahu k charakteristickým oblastiam mesta. (Spracované podľa Smart Code Summary, www.smartcodecentral.com)

celku, následne jeho časti, až súboru. Nosným pilierom ich koncepcie bola práve uvádzaná ťažisková sústava, ktorá predstavovala v ich koncepciách podstatný, vzäujúci a integrujúci prvok. Kavan a Trnkus sformulovali koncepcný princíp svojej práce takto: „... predpokladom správneho vytýčenia koncepcných zásad veľkého urbanistického celku je schopnosť diferencovane posudzovať podstatné od nepodstatného v každej fáze rozpracovanosti návrhu, na každom stupni požadovanej územnoplánovacej alebo urbanistickej dokumentácie a použitej mierky“.⁹

Dôsledná diferencácia vnímania ťažiskovej sústavy sa prejavila aj v princípe definovania jej kvalitatívnej úrovne, v rámci ktorej Alexy rozlišoval štyri kvalitatívne stupne: nultý – najnižší tvorila indiferentná skladba hmôt, charakteristická aditívnym radením izolovaných a od seba nezávislých jednotiek zväzovaných len dopravou infraštruktúrou. Najvyšší stupeň v jeho teórii, naopak, predstavuje najrozvinutejší a najkomplexnejší systém kompaktnej integrovanej a stabilizovanej štruktúry.¹⁰

Keď upriamime pozornosť na komunikačné priestory ťažiskovej sústavy, tie rozdelil Alexy z hľadiska mesotvornosti na dva základné typy:

- „ťažiskové komunikácie, ktoré predstavujú rozvojové osi mesta
- „dopravné tepny, ktoré spravidla tangujú rozvojovú sústavu“¹¹

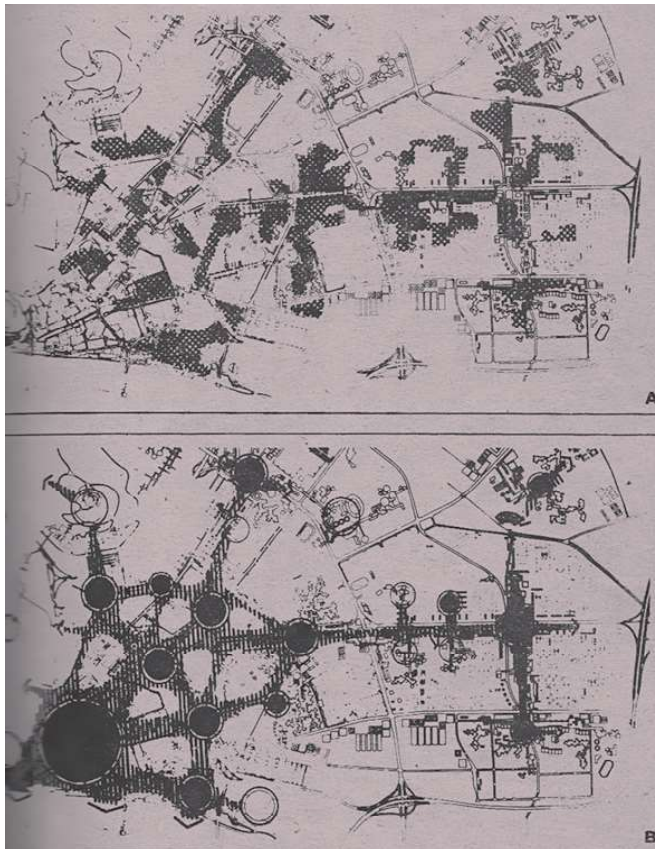
Jeho koncepcie ako teoretické, tak spracované štúdie v tvorivom tíme Alexy, Kavan, Trnkus boli založené na „symbolickej delbe práce“¹² medzi uvedenými základnými typmi.

Táto dualita sa premietla aj do Územného plánu Bratislavy z roku 1980, Územného plánu Bratislavy platného v súčasnosti.¹³ Rovnako je stále prítomná v dopravnej legislatíve, dokonca v návrhoch jej inovácií¹⁴ a tým aj v dopravnej praxi (tabuľka 1).

Súčasný trendy zamerané na udržateľný rozvoj a efektívnu prevádzku miest však takúto diferenciaciu začínajú potláčať, respektíve ju vyčleňujú len do niektorých polôh (tabuľka 2).¹⁵

Zmena filozofie formovania tradičnej hierarchickej siete predpokladá posilnenie mestských tried a bulvárrov na úkor rýchlostných komunikácií, dokonca ich transformáciu na mestské triedy. Tento model navrhuje namiesto výstavby ďalších rýchlostných komunikácií vytvárať systém paralelných zberných a prístupových komunikácií, ale vo forme plnohodnotných a polyfunkčných mestských priestorov. Teória vychádza z tendencie využiť veľký ekonomický potenciál existujúcich najkratších spojní centrá mesta s jeho okolím a navrhuje premenu rýchlostných komunikácií na mestské bulváre jednotlivých mestských oblastí s funkciou vybavenosti (ktorá sa okolo nich prirodzene etabluje). Hierarchický systém paralelných komunikácií má byť založený na využití rozdielnej dopravnej rýchlosti a na podporení plynulosti, čo má umožniť intenzívnejšiu dopravu v území a súčasne zvýšiť jeho ekonomický potenciál pre transformáciu okolitej štruktúry na plnohodnotné mestské prostredie.

Tento trend v súčasnosti potvrdzuje aj prirodzený a neusmerňovaný rozvoj, ktorý môžeme sledovať na území Bratislavy. Pri hodnotení vybraných priestorov Bratislavy definovaných ako mestské rýchlostné



Koncepcia ťažiskovej lineárno-uzlovej sústavy vychádzajúca z prevádzkových podmienok a plošných možností rekonštrukcie na príklade Východnej rozvojovej osi Bratislavy. In: Alexy, Tibor: Rekonštrukcia sídel. Bratislava, SVŠT 1982, s. 59.

cesty alebo hlavné zberné komunikácie dochádza k prirodzenému trendu ich premeny na mestské triedy.

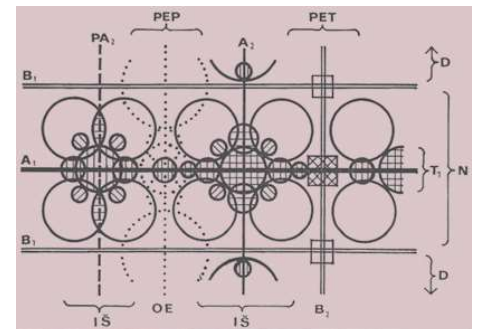
Realizovaná analýza sa zamerala na hodnotenie priestorovej a hmotovej štruktúry. Sledovala mieru transformácie urbanistickej štruktúry ťažiskových lineárnych priestorov ako mestských tried, tak rýchlostných a zberných komunikácií Bratislavy v období rokov 1990 – 2013 z nasledujúcich aspektov:

- Miera transformácie/rozvoja územia: bez zmeny, transformácia, nová výstavba/asanačia, nová výstavba/voľné plochy
- Forma transformácie/rozvoja územia: líniová, bodová, plošná
- Charakter stavebnej čiary založenej: dodržaná, ustupujúca
- Funkcia transformovanej/novej urbanistickej štruktúry: monofunkčná štruktúra, (bývanie, komerčná vybavenosť/nekomerčná vybavenosť/výroba – sklady; polyfunkčná štruktúra
- Charakter parteru: aktívny, pasívny
- Charakter kontaktnej zóny uličného priestoru: zástavba, verejný priestor, parkovisko, zeleň

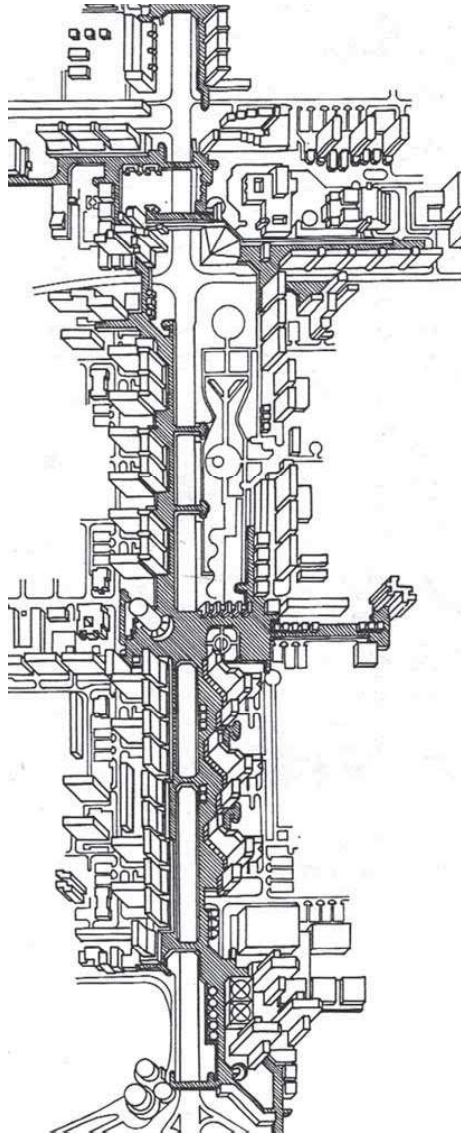
Na základe spracovanej analýzy možno konštatovať, že sledované priestory sa transformujú podľa kvalitatívnej stupnice, ktorú definoval Tibor Alexy. Mnohé sa presúvajú z nultého stupňa – predstupňa o kategóriu vyššie – na prvý stupeň – tzv. základný, ktorý „je charakteristický aditívnym princípom usporiadania prvkov vyššej urbanity v polohe nosných osí“.¹⁶



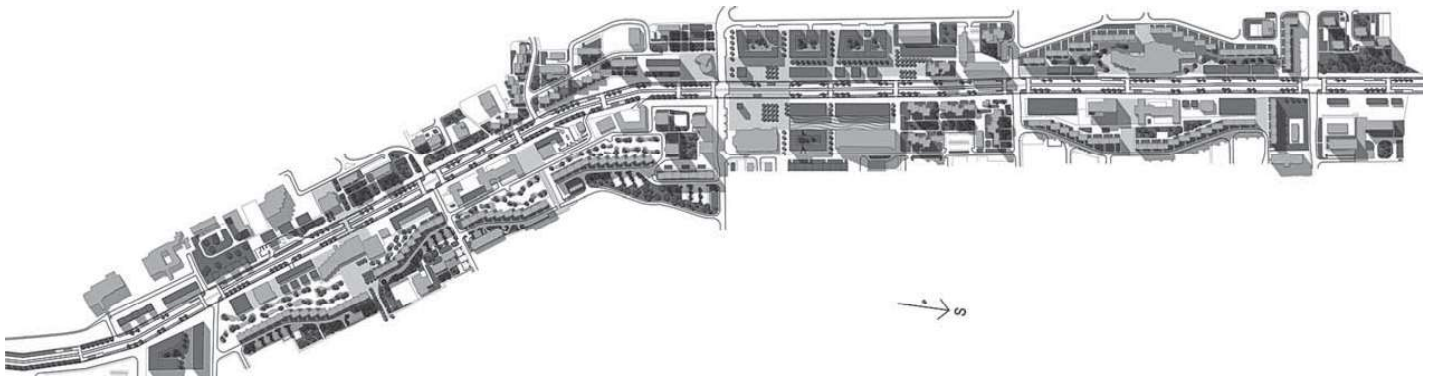
Príklad koncepcie ťažiskových priestorov mesta. ALEXY, Tibor – ANTAL, Ján – KAVAN, Ján – TRNKUS, Filip: Víťazný návrh zo súťaže na riešenie centra Bratislavy. In: KAVAN, Ján – TRNKUS, Filip: Urbanistický priestor; Grafické spôsoby zobrazovania. Alfa/SNTL 1988, s. 62.



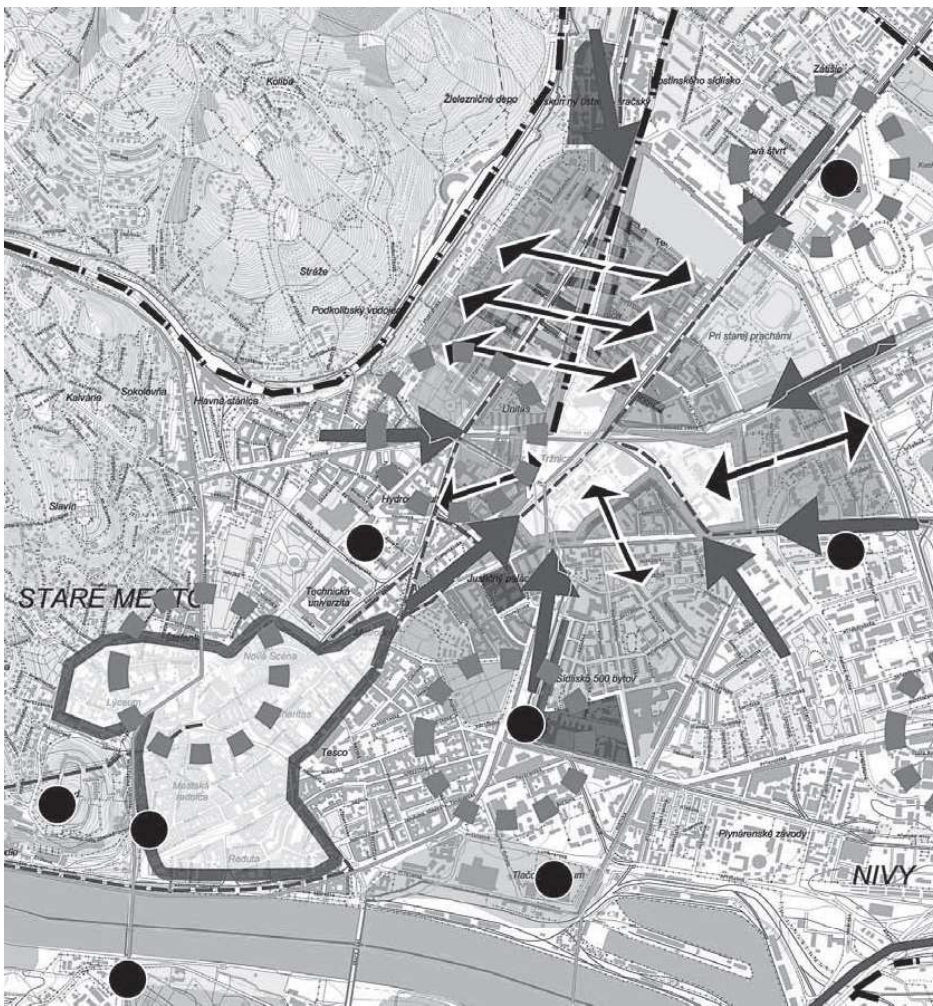
Teoretická schéma založená na diferenciácii ťažiskovej sústavy – jej členení na priestory kategórie A – „ťažiskové rozvojové osi mesta a kategórie B – „dopravné tepny, ktoré tangujú rozvojovú sústavu“. In: ALEXY, Tibor: Vývoj a premena urbanistických štruktúr. Bratislava, STU 1999, s. 44.



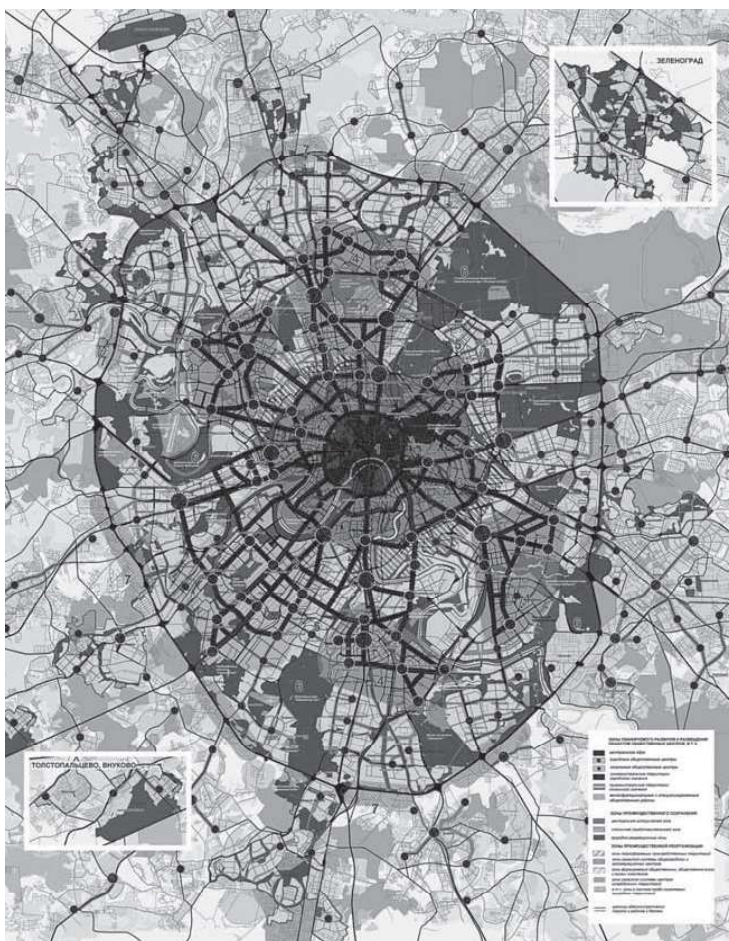
Štúdiá intenzifikácie a transformácie Ružinovskej ulice na plnohodnotnú mestskú triedu z osemdesiatych rokov založená na princípe vertikálnej segregácie. ALEXY, Tibor – ANTAL, Ján – KAVAN, Ján – TRNKUS, Filip: Urbanisticko-architektonické riešenie priestorov Záhradnícka a Šmidkeho ulica v Bratislave. Súfažný návrh In: KAVAN, Ján – TRNKUS, Filip: Urbanistický priestor; Grafické spôsoby zobrazovania. Alfa/SNTL 1988, s. 138.



Štúdiá transformácie mestskej triedy v Dúbravke. NAGYOVÁ, Erika: Mestská trieda Dúbravka. Diplomová práca 2014, vedúca diplomovej práce Ľubica Vitková.



Transformácie územia Bratislavy okolo jej rozvojových osí. Vymedzenie územia vhodného pre intervenciu, BENKO, Juraj – SAJDÁKOVÁ, Jana. Preddiplomový projekt 2007.



Príklad koncepcie nosnej lineárno-uzlovej sústavy ako súčasť Územného plánu sídla „Generálny“ plán Moskvy 2025 – Zóny rozvoja, ochrany a transformácie. In: <http://www.genplan2025.ru/Main>



Príklad regulácie ťažiskových lineárnych priestorov Vajnorská – Rožňavská.
HUTÁROVÄ, Zuzana – STEHLÍKOVÄ, Hana:
Transformácia Bratislavy III. PreddiplomovÝ projekt 2012, vedúca projektu Lubica Vitková.

Na záver

Na základe uvedených samoorganizačných tendencií možno konštatovať, že sa naplňa Alexyho definícia ulice, ktorú charakterizoval ako „lineárny jednoosý verejnÝ mestský priestor obojstranne vymedzený relatívne kontinuálnou zástavbou. V pevnej urbanistickej štruktúre tvorí jednoznačne určený priestorový koridor, ako základný článok priestorovej urbanistickej štruktúry.“¹⁷ Súčasne úspešné a funkčné realizácie lineárnych verejných priestorov a stratégií v zahraničí vyvracajú i Hruškovo skeptické konštatovanie úpadku ulice, ktorú vnímal ako mnohoznačný priestor, ale ktorého „spoločenská funkcia sa z hľadiska ľudských kontaktov pod náporom dopravy a jej motorizácie stratila. Táto univerzálna ulica je prežitá. Jej pôvodné funkcie sa rozložili do špecifických útvarov funkcií...“¹⁸ Na celkové vyvrátenie tohto konštatovania však musíme v našich podmienkach ešte mnohé urobiť. A to tak v presadení progresívnych teórií udržateľného mesta, systému koncepcie verejných priestorov jednak v Bratislave, ako aj v ďalších mestách Slovenska, v ich priemetoch do územných plánov sídel a zón či do procesov, ktoré sú schopné realizáciu kvalitných verejných priestorov zabezpečiť. Aby uvedený systém lineárnych ťažiskových priestorov skutočne fungoval, je potrebné sledovať vyvážené rozloženie predovšetkým kapacitných komerčných zariadení.

Zásadnou slabinou pri presadzovaní funkčného systému ťažiskových lineárnych priestorov, je absencia ich priestorového definovania v rámci územných plánov sídel. Cestu naznačuje minimalistická metóda regulácie mesta Romana Kouckého, kde tzv. „... druhá stavebná čiara stanovuje rozhranie nezastaviteľných plôch verejných priestranstiev a plôch zastaviteľných blokov. Stanovuje tak hranicu verejného a súkromného“.¹⁹ Rovnako Bohumil Kováč a Ján Komrský upozorňujú na potrebu definovania verejných priestorov už z polohy sídla cez rozhranie tkanív a koridorov.²⁰

Len prostredníctvom jasne definovaných a vymedzených verejných priestorov možno dosiahnuť aj návrat „vizuálneho zhodnocovania urbanistického priestoru“... „v kontinuite celostného obrazu mesta a jeho častí“²¹, na ktoré apeloval Filip Trnkus a ktoré rozvíjal v rade ďalších svojich teoretických prác a spolu so svojimi kolegami vo svojich štúdiách.

¹ Pozri Fundamentals Catalogue: 14th International Architecture Exhibition. Marsilio 2014, s. 193.

² Tamže, s. 17.

³ Pozri FOSCARI, Giulia: Elements of Venice. Zürich, Lars Müller Publishers 2014. 692 s.

⁴ Pozri SHANE, David Grahame: Recombinant Urbanism; Conceptual Modeling in Architecture, Urban Design, and City Theory, Wiley-Academy 2007, s. 166 – 173.

⁵ LYNCH, Kevin: Obraz mesta; Image of the City. Polygon 2004. s. 91-99.

⁶ THADANI, Dhiru A.: Definície uvedených verejných priestorov s ich aplikáciou pre súčasnosť sú spracované podľa The Language of Towns nad Cities. Rizoli 2010. s. 45, 93, 171. Bulvár – možno charakterizovať ako polyfunkčný verejný priestor vymedzený urbanistickou štruktúrou. Má značnú dĺžku – predstavuje spojnicu mestského ťažiska s jeho okrajom zväčša s priamym trasovaním. Z hľadiska dopravy predstavuje priestor integrujúci niekoľko druhov dopravy (automobilovú, verejnú dopravu, cyklistickú, pešiu). Jeho profil je charakteristický členením na niekoľko jazdných pruhov s dôrazom na diferenciáciu nielen typov dopravy, ale aj jazdnú rýchlosť a účel (obslužná, priebežná doprava, statická doprava). Pre bulvár je charakteristický stredový zelený pás. Rôzne druhy dopravy (priebežná, obslužná, pešie ťahy) sú zväčša rovnako členené bočnými ostrovmi zelene a alejami stromov. Mestská trieda – predstavuje polyfunkčný verejný priestor vymedzený urbanistickou štruktúrou, s obmedzenou dĺžkou. Z dopravného hľadiska je profilestskej triedy členený na niekoľko jazdných pruhov s diferenciáciou pruhov pre automobilovú, optimálne i pre mestskú hromadnú dopravu, štandardne pre cyklistickú, statickú dopravu a pešie ťahy. Zeleň je zväčša umiestnená po stranách ulice, medzi komunikáciou a postrannými pešími ťahmi. Tieto charakteristiky sú však v protirečení s ich definovaním v našej praxi zameranej na komunikácie napríklad In: BEZÁK, Bystrík – RAKŠÁNYI, Peter – ONDROVIČ, Milan: Rozborová úloha: Projektovanie miestnych komunikácií. Bratislava, STU, SvF, Katedra dopravných stavieb 2013. s.16.

⁷ Historickému vývoju ulice ako súčasť formovania mesta sa obsažne venuje KOSTOF, Spirito: The City Shaped; Urban

Patterns and Meanings Through History. London, Thames & Hudson Ltd 1991.

⁸ ALEXY, Tibor: Vývoj a premena urbanistických štruktúr. Bratislava, STU 1999, s. 42.

⁹ KAVAN, Ján – TRNKUS, Filip: Urbanistický priestor; Grafické spôsoby zobrazovania. Alfa/SNTL 1988, s. 17.

¹⁰ ALEXY, Tibor: Vývoj a premena urbanistických štruktúr. Bratislava, STU 1999, s. 43 – 44.

¹¹ Tamže, s. 44.

¹² Tamže, s. 44.

¹³ Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, zmeny a doplnky 02, s účinnosťou od 1.2.2012 dostupné na: http://www.bratislava.sk/vismo/osnova.asp?id_org=700000&id_osnovy=11051459&p=1105145 [cit.1.3.2014]

¹⁴ Pozri viac In: BEZÁK, Bystrík – RAKŠÁNYI, Peter – ONDROVIČ, Milan: Rozborová úloha: Projektovanie miestnych komunikácií. Bratislava, STU, SvF, Katedra dopravných stavieb 2013.

¹⁵ Smart Code a Comprehensive Form – Based Planning Ordinance dostupné na: <http://www.smartcodecentral.com> [cit.19.9.2014]

¹⁶ ALEXY, Tibor: Vývoj a premena urbanistických štruktúr. Bratislava, STU 1999, s. 43 – 44.

¹⁷ ALEXY, Tibor: Základné prejavy formovania urbanistickej hmotovo-priestorovej štruktúry. In: TRNKUS, Filip: Urbanistické hľadiská formovania obrazu vnútorného mesta. STU 1999, s. 47.

¹⁸ HRUŠKA, Emanuel: K tvorbe urbanistického prostredia. Nitra 1985, s. 11.

¹⁹ KOUČKÝ, Roman: Elementární urbanizmus. Roman Koucký architektonická kancelář, s. r. o., 2005, s. 41.

²⁰ KOVÁČ, Bohumil – KOMRSKA, Ján: Návrh na uplatnenie ukazovateľov intenzity využitia územia v kontexte komplexnej regulácie funkčno-priestorovej štruktúry mesta. In: VITKOVÁ, Lubica: Kvantitatívne parametre urbanistických štruktúr. Road 2008, s. 84 – 86.

²¹ TRNKUS, Filip: Základné komponenty obrazu vnútrómestskej štruktúry. In: TRNKUS, Filip: Urbanistické hľadiská formovania obrazu vnútorného mesta. STU 1999, s. 9.