

VOL'BA FUNKCIÍ V PARTEROCH BUDOV Z HĽADISKA TVORBY MESTSKÉHO INTERIÉRU

Prof. Ing. arch. Peter Havaš, CSc.

1. Súčasný stav

Vol'ba funkcií v parteroch budov je závislá od situovania v organizme mesta a kategorizácie ulíc (podrobne spracované vo VÚ 06/1991-IG/A "Architektonizácia, estetizácia a humanizácia uličného priestoru CMZ"), v ktorých sa objekty nachádzajú. Podľa situovania v organizme mesta sú to objekty:

- a) v centrálnych mestských zónach,
- b) v obytných okrskoch v dotykovej polohe s CMZ,
- c) v novovzniknutých sídliskách (spravidla v okrajových častiach miest).

a) Rozvoj našich miest prebiehal v minulosti organicky, čo charakterizoval aj spôsob ich zástavby. Domy v CMZ boli polyfunkčné (hoci toto pomenovanie v čase ich vzniku nepoznali). Majitelia domov v ich parteroch zriaďovali svoje obchody, služby a pod. Trhový princíp usmerňoval zloženie a množstvo jednotlivých funkcií v parteroch domov, selektoval náplň podľa dopytu a potrieb obyvateľstva. Otváracie a zatváracie hodiny boli prispôbené potrebám obyvateľov a široká paleta ponuky prispievala k tomu, že ulice CMZ žili, boli spoločensko-komunikačným priestorom kupujúcich aj prechádzajúcich sa obyvateľov. Každý majiteľ obchodu alebo služieb snažil sa zaujať okoloidúcich reklamou svojho zariadenia, vysvietené výklady a okná bytov nad prízemím priťahovali do CMZ miest obyvateľov ako aj turistov a tak tieto žili čulým ruchom aj vo večerných hodinách.

Poštatnením domov, obchodov a služieb vymenilo sa zloženie obyvateľstva, údržba domov bola nedostatočná alebo žiadna, direktívne, často neuvážené rozmiestňovanie štátnej, obchodnej siete s nevhodnou prevádzkovou dobou spôsobili, že celé CMZ začali chátrať a odumierať. Do chátrajúcich domov s už nevyhovujúcou technickou vybavenosťou sa sťahovali obyvatelia zo slabších sociálnych vrstiev, často Rómovia, ktorí devastáciu tohoto cenného mestského prostredia ešte urýchlili. Keď k tomu ešte prirátame zvýšenú kriminalitu vyplývajúcu zo zloženia obyvateľstva, atrak-

tivita týchto častí našich miest sa úplne vytrátila (napr. Bratislava, Levoča, Spišská Nová Ves, Brezno, Liptovský Mikuláš, o niečo menej Košice a Prešov).

Pozitívne výsledky ponovembrového vývoja sú zjavné vo zvýšenej miere rekonštrukcií domov v CMZ našich miest podnikateľskými subjektmi, zriaďovaním súkromných predajní, butikov, kaviarní, cukrárni, espres v atraktívnejšom a rôznorodejšom výraze ako v minulosti.

Negatívnym úkazom tohoto procesu revitalizácie CMZ našich miest je živelne sa rozvíjajúca a často sa meniacia sieť obchodov a služieb, ktorá často nenapĺňa potreby a požiadavky obyvateľstva. Je predpoklad, že trhový systém po čase vyrovná nevyváženosť ponuky a dopytu. Ďalším negatívnym úkazom je, že veľké množstvo objektov pre nesolventnosť majiteľov a vysoké náklady spojené s rekonštrukciou, obsadzujú solventní investori ako sú banky, inštitúcie, firmy, štátna správa a pod. Nikto nespochybňuje potrebu rozvoja bankovníctva, súkromných prosperujúcich firiem a pod., avšak z hľadiska revitalizácie kultúrno-spoločenského poslania CMZ, hlavne vo večerných hodinách (t.j. po pracovnej dobe) sú tieto objekty "mŕtve", keďže skončením pracovnej doby sú zatvorené, pozhasínané a pre návštevníkov týchto častí neatraktívne. Je vecou diskusie, či by magistráty miest nemali mať väčšiu možnosť ovplyvňovať funkčné náplne objektov v tak atraktívnom prostredí. Napr. podmienením zriadenia určitého počtu bytov v každom z týchto domov, aj keď ich majiteľmi sú už spomínané inštitúcie. Bývanie v týchto častiach je atraktívne a prináša do týchto priestorov život. Nie je náhoda, že napr. v Štokholme v CMZ v drvivej väčšine domov je v horných poschodiach bývanie a v čase krátkych a extrémne krátkych dní (6 mesiacov v roku) obyvatelia nechávajú celý deň byty rozsvietené, čo umožňuje veľmi lacná elektrická energia (štátna politika), vďaka čomu sú mestské priestory a ulice vysvietené a panuje tu živý ruch do neskorých nočných hodín (obchody sú otvorené do 21.00 - 22.00 hod. a gastro zariadenia ešte dlhšie). Tým CMZ Štokholm spĺňa

svoju spoločensko-komunikatívnu funkciu a naviac obyvatelia si pokojne nakúpia po pracovnej dobe bez stresu zo zatváracích hodín obchodov a služieb.

Je treba vysoko hodnotiť snahy magistrátov a primátorov niektorých miest prinavrátiť CMZ ich nezastupiteľnú spoločensko-komunikačnú funkciu poriadanim rôznych atraktívnych podujatí, ktoré nachádzajú vysoko pozitívnu odozvu u obyvateľov miest (Bratislava, Košice, B. Bystrica, Levoča a ďalšie).

b) Obytné okrsky v dotyku s CMZ vznikali organicky rozvojom priemyslu s novými pracovnými príležitosťami a tým rastom miest. Podľa charakteru zástavby boli vybavené v parteroch objektov hlavne obchodmi a službami dennej potreby. Zrušením súkromného sektora po roku 1948 dochádza k postupnému likvidovaniu týchto zariadení, keďže pre štátny sektor boli tieto zariadenia spravidla malé. Rozvojom automobilizmu tieto sú často zaťažené zvýšenou automobilovou prevádzkou, vznikom dopravných okruhov pre tranzitnú dopravu (napr. Šancova ul., "Unitas", ulica Za kasárňou, býv. Thälmanova ul. a pod.). Do týchto častí by sa mali vrátiť do parterov budov zariadenia, obchody a služby dennej potreby pre obyvateľov týchto častí, čo sa pomaly aj uskutočňuje.

Atraktívne zariadenia vyššej cenovej skupiny nie je vhodné umiestňovať v uliciach a priestoroch zvlášť zaťažených automobilovou dopravou, keďže sú tým pre chodcov neatraktívne.

c) Novovzniknuté sídliská postavené za posledné desaťročia sú poznačené urbanistickou filozofiou Aténskej charty a technológiou výstavby. Objemová prefabrikácia panelových domov predurčovala monofunkčné objekty a urbanizmus ovplyvnila výhodnosť alebo nevýhodnosť rozmiestnenia žeriavových dráh. Vytratil sa ulice a námestia ako definované ohraničené priestory a vzhľadom na výšku zástavby vznikli odstupy budov neľudských dimenzií, nemali ľudskú mierku.

Obchody a služby boli situované v osobitných, tomu určených objektoch. Vzhľadom na technológiu výstavby a monofunkčnosť objektov partery obytných domov sú spravidla hospodárskymi podlažiami s pivnicami, práčovňami skladmi a pod. pre obyvateľov domu, čím sú úplne neatraktívne. Napriek tomu, že bytový štandard ako sociálneho bývania je prijateľný, obytné prostredie týchto sídlisk je antihumánne. Prirodzeným dôsledkom je aj zvýšená kriminalita v týchto sídliskách oproti

ostatným mestským častiam. Autori Petržalky v snahe vytvoriť parter pre obchody a vybavenosť riešili objekty neortodoxnou kombináciou konštrukčných systémov, čo viedlo ku konštrukčným zložitostiam a predraženiu objektov, avšak pocit ulice alebo námestia v zmysle ohraničeného priestoru so svojim interiérom toto riešenie nenahradilo.

V týchto sídliskách, ktoré nájdeme vo väčšine našich miest, je potrebné parter vytvoriť v medziblokových priestoroch objektmi s ľudskou mierkou pre obchody, služby a atraktivity, aby chodec v zornom kuželi vnímal definované ohraničené priestory a existujúce paneláky len v druhom pláne. Bolo už vypracovaných množstvo návrhov na "humanizáciu" našich sídlisk, zatiaľ však pre nedostatok financií bolo uskutočnené minimum. Obchody a služby by mali byť zariadenia dennej potreby.

Jedinečné, atraktívne zariadenia nadsídliskového významu sa tu ťažko hľadajú. Tak je napr. paradoxom, že jediné kožušníctvo v Bratislave, kde vymieňajú zdrhovadlá (zipsy) v kožených výrobkoch je na okraji petržalského sídliska, takže nájsť ho je problém pre obyvateľa sídliska, nieto pre obyvateľa inej časti Bratislavy.

2. Faktory ovplyvňujúce výber funkcií.

Voľba štruktúry obchodnej siete a služieb v parteri domov podľa polohy v organizme mesta má naplniť potreby a požiadavky obyvateľstva byť atraktívnym a prítiažlivým prvkom tvorby interiéru uličného priestoru alebo námestia. Ich prevádzka, zásobovanie a odvoz odpadkov alebo obalov nemá narúšať život a pohyb na ulici, námestí.

Skúsenosti zo zahraničia preukázali, že štruktúra funkcií v CMZ sa ustálila

- v pestrej palete špecializovaných, atraktívnych a luxusných predajní, obchodná sieť každodennej potreby je situovaná v styčných územiach CMZ so staršími či novšími obytnými územiami a v samotných, spravidla novších obytných štvrtiach,

- v reštauračno-stravovacích zariadeniach v celom sortimente cenového zatriedenia, cez ľudové, národné aj luxusné reštaurácie medzinárodného štandardu,

- v kaviarňach, espressách - najlepšie špecializovaných, napr. literárna kaviareň, hudobné espreso a pod.,

- v špecializovaných cukrárnach - herniach (stolný tenis, biliard, kolky, šachy, hracie automaty a iné),

- v kultúrno-spoločenských zariadeniach - výstavné sály, klubovne, viacúčelové priestory, experimentálne divadlá, kiná pre kluby filmového diváka a pod.,

- v zdravotno-rehabilitačných zariadeniach - sauna, masáže, vodoliečba posilňovne a pod.,

- vo vzdelávacích zariadeniach - hudobné a jazykové školy a pod.,

- vo význačných inštitúciách - zastupiteľské úrady, politické strany, banky, zmenárne a pod.,

- v ubytovacích zariadeniach - exkluzívne hotely, penzióny, krátkodobo prenajímateľné byty a pod.,

- v bývaní.

Splnenie týchto požiadaviek ovplyvňuje viacero faktorov. Na základe charakteru a kvalifikácie ulíc a námestí podľa VÚ 06/1991-IG/A, bodu 5.1.2. sú to:

a) spôsob a nároky na zásobovanie zariadení parteru

b) možnosti parkovania zákazníkov.

a) Jedným z rozhodujúcich kritérií pri rozmiestňovaní obchodnej siete, služieb, výrobní v CMZ je ich zásobovanie, odvoz obalov, prípadne množstvo a odvoz odpadkov. Je si treba uvedomiť pri rozmiestnení jednotlivých zariadení, že pri zásobovaní ide o to, aký druh tovaru, v akom množstve, v akom veľkom balení a váhe a v akých časových intervaloch to-ktoré zariadenie vyžaduje.

V uliciach a námestiach s automobilovou dopravou je potrebné uvažovať pri funkčnom členení uličného priestoru s pásom, alebo jednotlivými miestami na zastavenie zásobovacích vozidiel tak, aby počas nakládky, alebo vykládky tovaru neprekážali ostatnej prevádzke ulice. Tieto môžu byť viacúčelovo využité, napr. na parkovanie osobných vozidiel s časovým vymedzením pre zásobovanie, pričom je tam v tom čase parkovanie zakázané. Vyžaduje to však disciplínu parkujúcich vodičov, ak je treba vynútenú aj tvrdými reštrikčnými opatreniami. Pred obchodmi, službami aj zariadeniami, ktoré zabezpečujú aj odvoz tovaru do domu zákazníka, viacúčelové využitie pásov alebo miest vyhradených pre zásobovanie sa vylučuje. Je vhodné - okrem zariadení, ktoré pre svoju prevádzku vyžadujú zásobovanie alebo odvoz viackrát denne, časovo vymedziť dobu pre zásobovanie.

V uličných priestoroch a námestiach len s pešou prevádzkou, vzhľadom na väčšie pro-

blémy so spôsobom zásobovania, je nutné výber funkcií do parteru budov mimoriadne zvážiť. Ak to dopravno-urbanistické riešenie umožňuje, je veľmi výhodné a vhodné situovanie zásobovania zariadení v peších uliciach a námestiach zozadu, t.j. z paralelných ulíc. Ak takýto spôsob zásobovania situácia neumožňuje, je potrebné tieto zariadenia zásobovať spredu, t.j. z pešej ulice, alebo námestia. V takom prípade platia zásady:

aa/ časovo limitovať režim zásobovania v nočných alebo včasných ranných hodinách (napr. 23.00 - 7.00 hod. alebo od 5.00-8.00 hod. a pod.),

bb/ vyplývajúc z bodu aa/ nie je vhodné umiestňovať do parteru budov peších ulíc a námestí zariadenia, ktoré vyžadujú zásobovanie, alebo odvoz tovaru viackrát denne,

cc/ nie je vhodné umiestňovať do parterov budov peších ulíc a námestí predajne a služby, ktoré vyžadujú dovoz, ale hlavne odvoz väčších ťažších predmetov, napr. nábytok, televízory a pod.

b) Dôležitým poznatkom pri voľbe funkcií v parteroch budov našich miest je, že plošným narastaním obchodov narastá aj požiadavka zákazníkov používať autá. Z toho vyplýva, že pokiaľ situácia neumožňuje zabezpečiť dostatočný počet parkovacích miest pre zákazníkov (v suteréne, vo dvore a pod.), nie je vhodné umiestňovať v CMZ obchody o veľkej plošnej výmere.

Dr.-Ing. R. Schnüll (SRN) uvádza v odbornej literatúre "Strassenverkehrstechnik" 6/90, že ak sú v peších uliciach a v peších zónach dostatočne atraktívne obchody, gastronomické zariadenia a iné, že ich návštevnosť neklesá ani pri vzdialenosti do 300 m od parkovania. To znamená, že zákazník je ochotný prejsť aj 300 m od svojho osobného vozidla, ak atraktivita prostredia je dostatočná. V našich podmienkach a pri mierkach našich miest pravdepodobne vzdialenosť od parkovania by mala byť menšia, t.j. 200-250 m. Z toho vyplýva, že nie je treba sa obávať, že počet zákazníkov, vyhradiť len pre peších, za podmienky, že táto časť bude dostatočne atraktívna.

V uličných priestoroch a námestiach s automobilovou dopravou je potrebné zabezpečiť dostatočný počet parkovacích miest. Podľa atraktivity môžu poskytovať parkovanie zdarma, alebo aj s odstupňovaným parkovacím poplatkom. Parkovacie miesta môžu byť situované buď priamo v uličnom priestore (pozdĺž,

šikmo, kolmo), alebo ako sústredené parkovacie plochy vo dvoroch, prielukách, alebo formou parkovacích domov nad alebo pod terénom.

Parkovacie možnosti pre návštevníkov peších ulíc, zón a námestí je nutné zabezpečiť v paralelných alebo kolmých uliciach k týmto. Ak tieto možnosti sú nedostatočné, musí sa parkovanie návštevníkov zabezpečiť sústrednými parkovacími plochami alebo "parkovacími domami", ktoré v našich podmienkach môžu byť vzdialené cca 250 m (do 300 m) od peších ulíc, zón a námestí. Pri výbere funkcií nemajú tu byť situované také zariadenia, ktoré vyžadujú, aby sa návštevník dostal k nim vlastným automobilom, napr. opravovňa televízorov a pod.

3. Doba prevádzkovania obchodnej siete a zariadení v CMZ

Dôležitým faktorom pre atraktivitu CMZ, hlavne však pre pešie ulice a pešie zóny je doba prevádzkovania tam obchodnej siete a zariadení. Keďže časť obyvateľstva v produktívnom veku končí pracovný čas medzi 16.00 a 17.00 hod., bežne zaužívané otváracie a zatváracie hodiny zariadení v CMZ nevyhovujú. Dôkazom toho boli kvalitne vybudované pešie zóny v bývalej NDR, ktoré po 18.00 hod. boli úplne vyludnené, keďže zariadenia tam situované mali v túto dobu zatváracie hodiny. Spoločensko-komunikatívno-kultúrne a reprezentačné poslanie bolo takýmto prevádzkovým časom značne ochudobňované. Tak napr. tá istá pešia zóna vo Weimare v minulosti po 18.00 hod. ľudoprázdna, dnes po politických zmenách a tým aj zmenách v otváracích a zatváracích hodinách ešte o 22.00 hod. žije plným životom prechádzajúcich sa, kupujúcich alebo konzumujúcich návštevníkov z radov obyvateľstva, ako aj z radov početných turistov. Až v takej podobe začala pešia zóna v plnej miere spĺňať svoje poslanie.

V Štokholme vo Švédsku sú zariadenia v starom meste v pešej zóne otvorené do 21.00 - 22.00 hod., v letných mesiacoch do 22.00 aj 23.00 hod., ba niektoré kiosky a pod. aj počas 24 hodín denne.

Na základe uvedených skúseností zo zahraničia, vzhľadom na naše klimatické podmienky, zvyklosti a životný štýl sme toho názoru, že doba prevádzkovania rôznych zariadení v CMZ by mala byť:

- bežné obchody, služby a zariadenia od 9.00 - 11.00 do 20.00 - 21.00 hod.,

- potravinárske obchody, lahôdky od 8.00 - 9.00 do 21.00 - 22.00 hod.,

- gastronomické zariadenie v nižšej cenovej kategórii od 8.00 hod. do 22.00 hod.,

- kioskový a bufetový predaj od 7.00 hod. do 23.00 - 24.00 hod.,

- gastronomické zariadenia vyššej cenovej kategórie od 11.00 - 12.00 hod. do 23.00 až 24.00 hod.

- disco, nočné lokály, bary do 3.00 - 5.00 hod. rannej.

4. Zásady platné pri voľbe a rozmiestnení funkcií v parteroch budov a doba ich prevádzkovania

1. Popri pôsobení trhového mechanizmu a podnikania spolupôsobením magistrátu mesta zabezpečiť atraktivitu a vyváženosť obchodnej siete a zariadení v CMZ z hľadiska potrieb obyvateľstva a turistického ruchu.

2. Pri rozmiestňovaní zariadení prehodnotiť a zohľadniť možnosti ich zásobovania.

3. Prehodnotiť a zohľadniť možnosti parkovania návštevníkov.

4. Podľa miestnych podmienok, zvyklostí, klimatických podmienok a požiadaviek zvolíť vhodné otváracie a zatváracie hodiny obchodov a zariadení.

5. Prehodnotiť možnosti negatívneho vplyvu zariadenia na okolie (hluk, zápachy a pod.).

6. Pri viacpodlažných parteroch prehodnotiť podľa daných možností vhodnosť umiestnenia toho-ktorého zariadenia na najvhodnejšie podlažie.

Použitá literatúra:

1. Schnüll, R., Dr.-Ing., Hannover: Entwurf von Ortsdurchfahrten, und Ihre Gestaltung - prednáška na seminári v Güstrow, 1992

2. Schnüll, R., Dr.-Ing., Hannover: Innenstadt-konzepte mit stadtverträglichen Autoverkehr, Strassenverkehrstechnik, 6/90

3. Havaš, P.: Rozhoduje náplň, výber funkcií, Projekt, 1/86

4. Just, U., Dr.-Ing.: Redukcia ulíc a utišovanie dopravy ako príspevok k ochrane životného prostredia a zlepšeniu obytného prostredia - prednáška na FA STU

5. Havaš, P. a kol.: Architektonicko-výtvarné prostriedky a dizajn v obytných štruktúrach, VÚ II-8-3/05-04, 1990

6. Havaš, P. a kol.: Architektonizácia, estetizácia a humanizácia uličného interiéru CMZ, VÚ 06/1991-I.G/A.