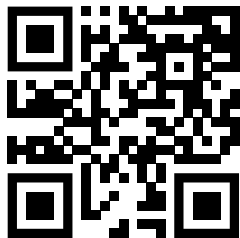




Manuál stavební kultury města Rokytnice nad Jizerou





1. vydání

Text a ilustrace: Ing. arch. Martin Hilpert

Grafika: Studio Horáček | www.studiohoracek.cz

V Rokytnici nad Jizerou
2025

Obsah

1. Úvod	6	
1.1. Vize a cíle.....	7	
1.2. Výklad pojmů	8	
2. Projekty a výstavba	10	
2.1. Předprojektová příprava staveb — tvorba zadání projektu	11	
2.2. Pořizování projektů staveb a jejich projednání	12	
2.3. Požadavky na projektování a provádění staveb	13	
3. Veřejný prostor	14	
3.1. Podrobné požadavky na stavby dle typu prostoru	15	
3.1.1. Městský prostor	16	
3.1.2. Příměstský prostor	24	
3.1.3. Venkovský prostor	32	
4. Komunikace	38	
4.1. Uliční profily	39	
4.1.1. Městský veřejný prostor — páteřní komunikace s obousměrným provozem, oboustranným chodníkem a rozšířenou krajnicí.	39	
4.1.2. Městský veřejný prostor — páteřní komunikace s obousměrným provozem, oboustranným chodníkem se smíšeným provozem pěších a cyklistů.....	40	
4.1.4. Městský veřejný prostor — jednopruhová ulice s živičným povrchem jízdního pruhu a proměnlivou šíří chodníku bez nadvýšení	42	
4.1.5. Příměstský veřejný prostor — páteřní komunikace s cyklopruhou a odděleným chodníkem pro pěší – komfortní profil.....	43	
4.1.6. Příměstský veřejný prostor — páteřní komunikace s obousměrným provozem, bez chodníku, s rozšířenou krajnicí.....	44	
4.1.7. Příměstský i Venkovský veřejný prostor — jednopruhová komunikace s rozšířenými krajnicemi pro nemotorovou dopravu.....	45	
4.1.8. Příměstský i Venkovský veřejný prostor — jednopruhová komunikace se svahovým odvodněním a jednostrannou rozšířenou krajnicí pro nemotorovou dopravu.....	46	
4.1.9. Příměstský i Venkovský veřejný prostor — jednopruhová komunikace se svahovým odvodněním a jednostrannou rozšířenou krajnicí pro nemotorovou dopravu.....	47	
4.2. Připojení nemovitostí ke komunikacím	49	
4.3. Odvodnění komunikací	55	
4.4. Opěrné zdi — grafická příloha.....	57	
4.5. Konstrukční doplňky	59	
5. Mobiliář	62	
5.1. Lavičky	63	
5.2. Odpadkové koše	64	
5.3. Zábradlí.....	64	
5.4. Stojan na kola	65	
5.5. Kontejnerová hnízda	65	
5.6. Sloupky a patníky	66	
5.7. Přístřešky	67	
5.8. Herní prvky	68	
5.9. Pítka.....	70	
5.10. Mříže ke stromům	70	
5.11. Oplocení.....	70	
5.12. Veřejné osvětlení.....	72	
5.13. Navigační systém	73	
6. Materiály a povrchy.....	74	
6.1. Kamenné dlažby	75	
6.2. Betonové dlažby	77	
6.3. Ostatní povrchy	78	
6.4. Obrubníky.....	80	
6.5. Prvky pro OSSPO.....	81	
6.6. Travníky.....	81	
7. Přehledové tabulky.....	82	
7.1. Povrchy	84	
7.2. Prvky vybavení.....	86	

1. Úvod



1.1. Vize a cíle

Město Rokytnice nad Jizerou je příkladem malého města ve velmi specifické horské krajině s významným historickým odkazem a množstvím výzev do budoucna. Významné horské středisko zažívá nárazový stavební rozvoj, setrvalý úbytek stálého obyvatelstva, sezónní výkyvy počtu návštěvníků a výrazné rozdíly mezi zimním a letním obdobím. Podrobnější informace lze najít v dalších rozvojových a strategických dokumentech města.

Souborný dokument „Manuál stavební kultury města Rokytnice nad Jizerou“ je vypracován k užití v rámci přípravy, realizace a údržby staveb ve správním obvodu města Rokytnice nad Jizerou. Manuál postihuje pravidla pro tvorbu a správu veřejného prostoru, ale také soukromého prostoru, a to v případě staveb financovaných z veřejných rozpočtů. Manuál byl schválen zastupitelstvem města a je veřejně přístupný v elektronické podobě na internetu a v tištěné podobě k nahlédnutí na radnici města. Předpokladem pro kontinuitu vhodného stavebního rozvoje území je obecné přijetí a dodržování stanovených zásad bez účelových změn.

Manuál si klade za cíl poskytnout soubor nejdůležitějších informací pro komplexní přípravu staveb tak, aby byly shrnuty a rozšířeny základní požadavky postupující roztržštěně legislativu, ČSN/EN, územní plán a další rozvojové dokumenty města, regionu, státu a další. Cílem Manuálu je kultivace veřejného prostoru a staveb, jeho hierarchizace a koordinovaný rozvoj.

Užití Manuálu bude zejména při tvorbě zadání projektů, konzultační činnosti městské správy a architekta města, při pořizování rozvojových dokumentů, při pořizování projektových a územně plánovacích dokumentací, při posuzování a hodnocení podnětů, při uzavírání smluv o spolupráci, plánovacích a obdobných smluv, při pořizování návrhů a projektů, při provádění a údržbě veřejného prostoru a při tvorbě a zpracování podnětů a návrhů v rámci legislativních procesů. Pro samosprávu města z pozice

významného investora, souseda, vlastníka nebo spoluvlastníka veřejné infrastruktury a účastníka řízení, je Manuál závazný. Pro ostatní zainteresované subjekty, jako soukromé investory, ostatní veřejné investory, projektanty a vlastníky a správce sítí technické infrastruktury, je Manuál doporučující.

Město Rokytnice nad Jizerou si ve výjimečných a odůvodněných případech vyhrazuje právo na přípustnost odchylných řešení, zejména při záruce kvalitního projektu nebo nadřazeného veřejného zájmu a za předpokladu souhlasu architekta města.

1.2. Výklad pojmů

Veřejný prostor urbanizovaný — všechny prostory města s přístupem veřejnosti, a to i omezeným či sezónním. Veřejný prostor je pro potřeby Manuálu dále členěn na Městský prostor, Příměstský prostor a Venkovský prostor. Vymezení urbanizovaného prostoru obsahuje mapová příloha.

Veřejný prostor přírodní — prostor, který obklopuje urbanizovaný prostor města, kde se výstavba a jeho užívání veřejností řídí speciální legislativou a dalšími předpisy, např. lesním a vodním zákonem nebo zákonem o ochraně přírody a krajiny. V přírodním prostoru se mohou nacházet samoty a enklávy urbanizovaného pro-



storu, na které se vztahují požadavky Manuálu posuzované individuálně.

Veřejné prostranství — jedná se, v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími vyhláškami, o právní definici ploch a prostorů s přístupem veřejnosti, jako jsou například náměstí, ulice, parkoviště, tržiště, chodníky, parky a další zeleň. Veřejné prostranství je nejdůležitější a nejvýznamnější částí veřejného urbanizovaného prostoru, který Manuál postihuje.

Náměstí — centrálně komponované prostory určené ke shromažďování, komunikaci obyvatel a společenskému a kulturnímu životu města. Prostory náměstí jsou vymezeny fasádami budov, případně liniemi zástavby. Jedná se o nejhodnotnější prostory města s nejvyššími nároky na ztvárnění a vybavení veřejného urbanizovaného prostoru.

Ulice — liniový prostor vymezený domy a dalšími stavbami podél komunikace v zastavěném území obce.

Komunikace — část veřejného prostoru sloužící k dopravě. Komunikace se svými funkcemi pro motorovou i nemotorovou dopravu, dopravu v klidu, pěší a cyklisty, je buď součástí prostoru ulice, nebo samostatným veřejným prostorem komunikace, jako pasáž, schodiště, propust, most, tunel apod. Speciálním případem komunikace je dráha a její součásti, například železnice nebo lanové dráhy. Na jejich stanice a další doplňky se Manuál také vztahuje.



Parkoviště — plocha určená či využívaná k odstavení automobilů. Součástí parkoviště je, mimo parkovacích ploch, také sjezd z komunikace, zpevněné plochy pro pěší, zeleň, osvětlení, přípojky technické infrastruktury a systém likvidace srážkových vod a sněhu.

Mobiliář — zahrnuje vybavení veřejného prostoru o prvky drobné architektury a doplňkové prvky, jako jsou autobusové zastávky, veřejné osvětlení, lavičky, odpadkové koše, stojany na kola, oddělovací a bezpečnostní prvky, zábradlí a zábrany nebo pítka.

Park — je veřejná plocha ve městě sloužící k odpočinku, setkávání, společenskému a kulturnímu životu, kde převládá komponovaná zeleň s vybavením drobnou architekturou a mobiliářem.

Linie zástavby — protože v současnosti neobsahují jiné rozvojové dokumenty města, jako je územní nebo regulační plán, stavební a uliční čáry, zavádí Manuál pojem Linie zástavby. Ta bude, v případě potřeby, určena v rámci konzultací pro každý záměr individuálně v souladu s požadavky stavebního zákona. Jedná se o pomyslnou přímou nebo křivou linii, která definuje pozici stavby v rámci urbanizované struktury města.

Rodinný dům — maximální rozsah jsou dvě bytové jednotky, které zauímají minimálně 50 % podlahové plochy domu. Zbylou část domu může zauímat například technické zázemí, prostory pro nerušící výrobu, obchod a služby, zemědělství a chovatelství, krátkodobé ubytování turistů apod.

Bytový dům — stavba poskytující byty k trvalému bydlení v soukromém, nájemním nebo družstevním bydlení.

Dům pro rodinnou rekreaci — dům přednostně s číslem evidenčním pro individuální rodinnou rekreaci jedné rodiny.

Ubytovací zařízení — souborný název pro jakoukoli stavbu, která je celá nebo jen její část právně platným dokladem nebo prokázaným aktuálním způsobem užívání určena pro krátkodobé komerční ubytování.

Ubytovací jednotka — je funkční jednotka pro krátkodobé komerční ubytování v ubytovacím zařízení nebo rodinném domě bez ohledu na standard vybavení, způsob zpřístupnění nebo rozměry. Každá ubytovací jednotka obsahuje alespoň jednu obytnou místnost.

Ateliér — nebytový prostor pro komerční i nekomerční využití, který není uzpůsoben a nelze jej využívat pro bydlení a ubytování.

Zastavěná plocha pozemku — je součtem všech zastavěných ploch jednotlivých staveb. Zasta-

věná plocha pozemku je rovna rozdílu celkové výměry pozemku a výměry zeleně. Výměry pozemků se vždy řídí údaji z katastru nemovitostí.

Zastavěná plocha stavby — je plocha ohraničená pravoúhlými průměty vnějšího líce obvodových konstrukcí všech nadzemních i podzemních podlaží do vodorovné roviny. Plochy lodžii a arkýřů se započítávají. U objektů poloodkrytých (bez některých obvodových stěn) je zastavěná plocha vymezena obalovými čarami vedenými vnějšími líci svislých konstrukcí do vodorovné roviny. U zastřešených staveb nebo jejich částí bez obvodových svislých konstrukcí



je zastavěná plocha vymezena pravoúhlým průmětem střešní konstrukce do vodorovné roviny.

Hrubá podlažní plocha — je součtem ploch vymezených vnějším obrysem konstrukcí jednotlivých podlaží budovy kromě otevřených a částečně otevřených částí (balkony, lodžie, průchody, střešní terasy apod.). V podlažích se šikmými stěnami či šikmým stropem se započítává vnější obrys konstrukcí v úrovni 1,2 m nad úrovní podlahy. Do výpočtu HPP se nezapočítávají plochy technických a pomocných prostor a objektů technické infrastruktury. Do výpočtu HPP se, pro účely stanovení Investičního příspěvku, naopak započítává plocha sklepů a dále zastavěná plocha garáží.

Obytná místnost — část bytu (zejména obývací pokoj, ložnice, jídelna), která je určena k trvalému bydlení a má nejmenší podlahovou plochu 8 m²; pokud tvoří byt jediná obytná místnost, musí mít podlahovou plochu nejméně 16 m².

Každý byt — musí mít mimo obytné místnosti příslušenství, zahrnující nejméně

- vstupní prostory (předsíň);
- prostor pro vaření (kuchyně);
- prostor pro uskladnění potravin (spížní komora, zabudovaná spížní skříň);
- prostor pro osobní hygienu (koupelna);
- prostor pro WC;
- prostor pro uložení úklidových předmětů.

Nepoužívaná označení — po potřeby jednání s městem Rokytnice nad Jizerou není možné v projektové dokumentaci a souvisejících textech, smlouvách apod. používat termíny apartmán, horský apartmán, horský byt, bytové studio, penzion, apartmánový dům, apartmánový komplex, rekreační byt, chalupa, chata a jejich odvozeniny.

2. Projekty a výstavba



2.1. Předprojektová příprava staveb — tvorba zadání projektu

a

Městská samospráva, menší akce: zpracování zadání ve vlastní režii (politické zadání), libreto (textové vyjádření záměru s vizemi a cíli), zajištění způsobu financování a hrubý odhad výše investičních nákladů, předpokládaný časový harmonogram, požadavky na etapizaci, způsob výběru projektanta a hodnotící kritéria, vyjádření architekta města k záměru a zadání, soupis a zajištění technických podkladů jako příloh zadávací dokumentace.

Městská samospráva, větší akce: zpracování zadání externistou nebo architektem města včetně zajištění technických podkladů. Zadání může být dle potřeby výsledkem práce meziproborového týmu pro rozsáhlé nebo složité akce. Další možností je uspořádání ideové veřejné anonymní architektonické soutěže.

b

Ostatní investoři veřejných prostředků, včetně správců sítí dopravní a technické infrastruktury: Manuál poskytuje základní orientaci ve strategiích rozvoje města, které stanovují minimální požadavky města na jeho veřejný prostor a mělo by k nim být ve všech fázích projektu a realizace přihlíženo. Manuál poskytuje přehled o nárocích městské samosprávy na standard veřejného prostoru, jeho funkci a ztvárnění. Doporučuje se průběžná konzultace se zástupci městské samosprávy a architektem města v průběhu této fáze.

c

Soukromí investoři: Manuál poskytuje základní orientaci ve strategiích rozvoje města, které stanovují minimální požadavky města na jeho veřejný prostor a mělo by k nim být ve všech fázích projektu a realizace přihlíženo. Manuál poskytuje přehled o nárocích městské samosprávy na standard veřejného prostoru, jeho funkci a ztvárnění. Doporučuje se průběžná konzultace se zástupci městské samosprávy v průběhu této fáze. Přestože je obecně Manuál doporučující, může být souhlas města se stavebním záměrem vyjádřený v rámci správního řízení nebo uzavřením plánovacích a dalších smluv podmíněn jejich závazným respektováním.

2.2. Pořizování projektů staveb a jejich projednání

Již od prvopočátku přípravy záměru se doporučuje spolupracovat s autorizovaným projektantem, který je schopen stavebníka celým procesem projektování a povolení stavby provést. Doporučuje se také, aby urbanistické a architektonické řešení stavby bylo vypracováno autorizovaným architektem. Město poskytuje konzultace v průběhu projekčních prací v zájmu koordinovaného rozvoje a plynulého postupu prací. Pro zajištění funkcí města v souvislosti s novou výstavbou, může město Rokytnice nad Jizerou se stavebníky uzavřít smlouvy o spolupráci, případně plánovací smlouvy apod., jejichž uzavření je podmíněno respektováním tohoto manuálu.

Toto platí jak pro záměry urbanistické, architektonické i dopravně inženýrské.

Dopravní a inženýrské stavby: stavby dopravní a technické infrastruktury jsou neopomenutelnou součástí veřejného prostoru, přičemž na území města Rokytnice je vyžadována vysoká úroveň přípravy a provedení staveb obecně. Součástí projektové přípravy bude řešení vizuální stránky autorizovaným architektem, včetně barevného a materiálového pojednání, pohledové detaily, zapojení stavby do okolního prostoru a další, dle dohody s městskou samosprávou.

Projekty menších staveb: vnímání veřejného prostoru ovlivňují často i detaily tvarového, materiálového a barevného řešení, architektura doplňků a menších staveb, jejichž výstavba nemusí být realizována na základě povolení nebo jiného opatření stavebního úřadu.

Podrobně problematiku upravuje stavební zákon a v pochybnostech může pomoci konzultace s autorizovaným projektantem, zástupcem městské samosprávy nebo stavebním úřadem. I na malé stavby nebo stavební úpravy se vztahuje územní plán, protože je klíčovým dokumentem města a všechny stavební záměry s ním musejí být v souladu. Větší podrobnost než územní plán poté poskytuje tento Manuál. Většina urbanizovaného prostoru města leží v ochranném pásmu KRNP. Okrajové lokality a veřejný prostor přírodní pak zasahují i na vlastní území KRNP.

2.3. Požadavky na projektování a provádění staveb

- a** Vycházet ze širších souvislostí a zajistit veškeré dostupné projekční podklady, jako například historické mapy a fotografie, podklady správců sítí technické a dopravní infrastruktury geodetická zaměření a podobně;
- b** stavbu jednoznačně identifikovat, popsat a umístit;
- c** používat trvanlivé, kvalitní a přednostně přírodní nebo přírodě blízké materiály;
- d** dbát na výrazovou uměřenost, používat tlumené barvy a vizuálně sjednocující řešení;
- e** přizvat potřebné specialisty dle povahy úkolu, pamatovat, že i dopravní a inženýrské stavby lze navrhnout tak, aby splňovaly požadavky tohoto Manuálu a zároveň odpovídaly závazným předpisům;
- f** neopomenout funkční bezbariérová řešení;
- g** aktivně řešit požadavky na modrozelenou infrastrukturu, zejména s ohledem na způsob likvidace srážkových vod, závlahu zeleně, erozi a vliv srážkových vod na okolní pozemky a stavby na nich, upřednostnit vsakování na pozemku stavby – vlastní srážkové vody ze střech a nepropustných zpevněných ploch likvidovat na vlastním pozemku;
- h** zohlednit změny klimatu a podporovat zeleň;
- i** aktivně řešit specifika zimního období – ukládání sněhu;
- j** vyvarovat se vzniku zbytkových ploch a materiálové nejednotnosti;
- k** opravy a dílčí zásahy navrhovat a provádět kvalitně;
- l** respektovat odstupové vzdálenosti staveb od vozovky apod.

3. Veřejný prostor



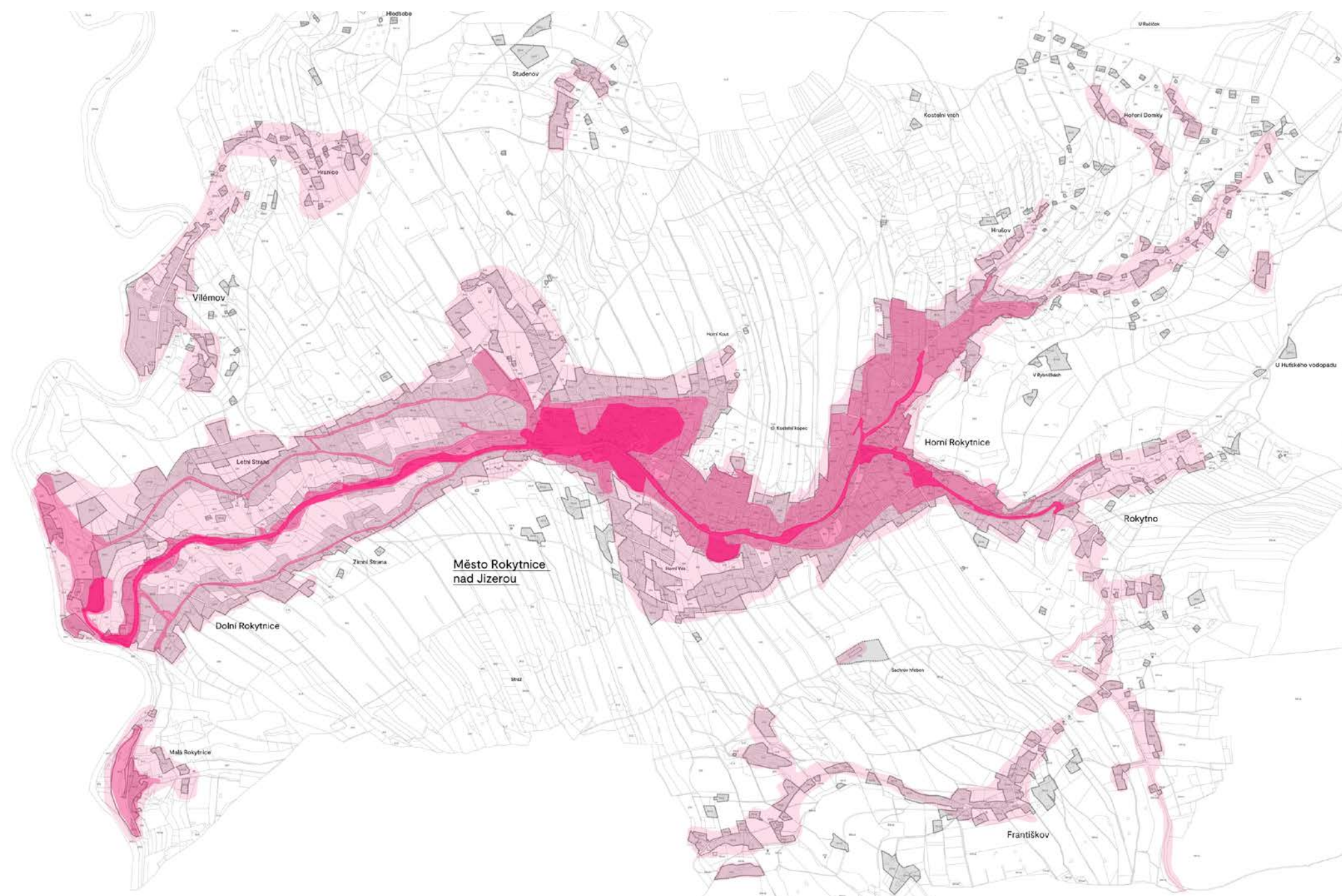
3.1. Podrobné požadavky na stavby dle typu prostoru

Rozsah městského, příměstského, venkovského a přírodního veřejného prostoru znázorňuje grafické schéma. Přírodní veřejný prostor není podbarven. Přesné hranice určí zástupce městské samosprávy nebo architekt města.



Legenda

- Městský veřejný prostor
- Příměstský veřejný prostor
- Venkovský veřejný prostor
- Volná krajina



→
Rozdělení na Městský, Příměstský
a Venkovský veřejný prostor

3.1.1.1. Náměstí a nástupní prostory budov občanské vybavenosti

Náměstí a obdobné centrální plochy jsou společně s nástupními prostory budov občanské vybavenosti nejhodnotnějšími veřejnými prostranstvími ve městě a plní nezastupitelnou společenskou, kulturní a setkávací roli pro občany. Na tyto plochy jsou kladeny nejvyšší požadavky na jejich standardy, materiály, estetickou hodnotu, vybavení prvky drobné architektury a mobiliáře, trvanlivost a design. V rámci náměstí se vymezuje pěší zóna pro maximální zklidnění motorové dopravy.

3.1.1.2. Ulice

Ulice v městském prostoru plní nezastupitelnou roli hlavní sběrné a páteřní komunikace a mají rozhodující význam pro pohyb ve městě všemi způsoby dopravy. Ulice plní ale také roli společenskou a pobytovou. Úkolem je postupně rozvíjet bezpečnost a pohodlí chodců a cyklistů v rámci uličních profilů při kapacitním a bezpečném zajištění tranzitní, zdrojové i cílové motorové dopravy. V závislosti na dopravním významu budou ulice zklidňovány a rozšiřovány pěší zóny a úpravy pro pohyb cyklistů.

Vzorové uliční profily jsou znázorněny v grafické příloze. Jedná se o profily jednopruhové a dvoupruhové bez chodníku, s chodníkem po jedné, nebo obou stranách. Hlavní dvoupruhová páteřní komunikace bude mít jízdní pruhy šíře 3,5 m, zbytek dostupného profilu bude využit pro pěší a cyklisty.

Podélné parkování je přípustné při dodržení šíře stání 2,5 m a délky 6,5 m s plynulým napojením na vozovku. Jednopruhové komunikace budou mít širší jízdního pruhu 4,0 m, zbytek dostupného profilu bude využit pro pěší a cyklisty. Výhybny budou zřízeny po max. 100 m. Křižovatky se řeší individuálně. Pokud dochází ke křížení ulic rozdílného významu, je celý prostor křižovatky řešen ve standardu té významnější.

Pokud nelze nalézt řešení pro podchycení svahů, spočívající v terénní úpravě v kombinaci například s geomřížemi, green terra meshi apod., budují se opěrné a zárubní zdi vždy jako velmi trvanlivé stavby s předpokládanou životností nad 100 let. Při výšce do 1,0 m volit přírodní ozeleněná řešení. Při výšce nad 1,0 m železobetonové konstrukce s obkladem z kamene a korunou. Gabionové stěny jsou vyhrazeny obecně pouze pro podpůrné konstrukce dopravních staveb pod úrovní vozovky. Opěrné zdi jsou vždy komplexní konstrukce budované na základě geotechnického a hydrogeologického průzkumu s vyřešenou statikou a způsobem likvidace srážkových vod.

3.1.1.3. Chodníky

Chodníky se zřizují jako neoddělitelná součást uličního profilu po jedné nebo obou stranách vozovky. Minimální šíře chodníku je 1,8 m (ve výjimečných případech 1,6 m), optimální šíře pak 2,5 m. Při menší šíři se jedná pouze o zvýšenou přídlažbu vozovky. Chodníky se zřizují a zachovávají všude tam, kde již existují, a kde je prostorové podmínky dovolují zřídit. Chodníky slouží primárně pěším, mohou však být na základě



projektu řešeny jako sdílené s cyklisty s částečným parkováním osobních vozidel a podobně, dle dané situace.

Na chodnících se mimo náměstí navrhuje většina dalších prvků vybavení veřejného prostoru. Výstavba a vhodné funkční, materiálové a bezbariérové řešení chodníku má přednost jak před ostatní výstavbou, tak i před řešením zeleně v Městském prostoru. Chodník musí být osvětlen dle normových hodnot. Stožáry veřejného osvětlení a konstrukce svislého dopravního značení nesmí zbytečně zužovat průchozí profil chodníku. Jiné stožáry a ukazatele se do prostoru chodníku umísťovat nesmí.

3.1.1.4. Cyklostezky a cyklopruhy

V zájmu zvýšení prostupnosti v území se implementují úpravy veřejných prostor pro cyklo-dopravu. V městském prostoru se nezřizují samostatné cyklostezky, pro cyklisty se upravují stávající komunikace, chodníky a parky. Náměstí a centrální a nástupní prostory budov občanské vybavenosti se pro cyklisty upravují vybavením drobnou architekturou a mobiliářem. Hlavní páteřní komunikace se doplní dopravní značkou upozorňující na pohyb cyklistů a vodorovné značení. Nově budované plochy cyklodopravy mají minimum spár, minimum materiálových a barevných předělů, neobsahují bariéry, kanalizační a jiné poklopy a jiné překážky. Opatření pro cyklisty musí v maximální míře navazovat a tvořit souvislý komplex.

3.1.1.5. Bezbariérové úpravy

V městském veřejném prostoru se klade vysoký důraz na zajištění bezpečného a snadného pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Důsledné dodržování principů navrhování bezbariérových řešení je znakem moderní, znalé a kultivované společnosti. Dobře provedené bezbariérové řešení slouží i pro plně zdravou populaci a přináší klady i pro citlivé skupiny obyvatel, jako jsou senioři nebo děti. Bezbariérové úpravy se navrhují komplexně.

3.1.1.6. Povrchy

Povrchy se dělí na zpevněné a nezpevněné, nepochozí, pochozí a poježděné s případným dalším rozdělením. Zpevněné pochozí a zejména poježděné povrchy musejí splňovat obecné technické a normové požadavky na hluk a vibrace, protiskluznost, barvu a lesk nebo například mechanickou odolnost, únosnost a trvanlivost. Tyto vlastnosti jsou klíčové pro správnou funkci veřejného prostoru. Úpravy povrchu se připouštějí broušením, tryskáním, pemrlováním a kartáčováním. Leštění se z důvodu bezpečnosti pohybu doporučuje používat ve velmi omezené míře, a to pouze pro detaily a speciální kusy.

3.1.1.7. Materiály

Městský veřejný prostor obsahuje nevyšší standard materiálů a souvisejících montážních a kladecských postupů. Při dílčích úpravách a opravách se vždy uplatňuje Manuálem navržený stav a nezachovává se původní materiálové řešení.

Vozovky jako páteřní komunikace — obrušná vrstva z asfaltového betonu, žulová obruba.

Vozovky jako historické ulice centra — žulová kostka štípaná.

Chodníky — obrušná vrstva z asfaltového betonu, žulová kostka, žulová řezaná obruba k vozovce, betonová obruba k trávníku.

Pěší zóny a náměstí — žulová dlažba řezaná i štípaná.

Parkové cesty — žulová nebo čedičová dlažba nepravidelná, štípaná či přírodní, mlat – žulový perk s cementovým prohozem na štěrkovém podkladním souvrství, zatravnovací dlažba kamenná.

Parkovací plochy — žulová kostka velkoformátová štípaná nebo řezaná, případně s drenážní širokou spárou.

Obruby — s nadvýšením i bez, žula řezaná, beton pouze směrem k trávníku, připouští se

veškeré úpravy povrchu mimo lesku, oblouky nutno provádět pouze z obloukových kusů minimální délky 0,8 m, dále se pro parky a méně exponované plochy připouští ocelový pásek, víceřádek žulové dlažby štípané a žulový štípaný krajník.

Bezbariérové prvky — preferované jsou frézované profily a tvarovky ze žuly v kontrastních zemitých tónech od bílé do černé, dále se připouští plastové výlisky pro hmatné a oddělovací pásy, bílá silniční barva – nátěr i plast s balotinou.





Dřevěné povrchy — vyjma mobiliáře se nedoporučují.

Parkové plochy — mimo trávníků a ostatních ploch zeleně se doporučuje využívat povrchy ze štěrkodrti, písku / perku, štěpky nebo drcené lité pryže.

Trávníky, zeleň — budou používány travní směsi určené pro Krkonoše odpovídající přirozené druhotové skladbě trav krkonošských luk.

Opěrné a zárubní zdi — při výšce do 1,0 m volit přírodní ozeleněná řešení. Při výšce nad 1,0 m volit železobetonové konstrukce s přízdívkou ze žuly nebo místního lomového kamene

a korunou. Gabionové stěny jsou vyhrazeny obecně pouze pro podpůrné konstrukce dopravních staveb pod úroveň vozovky.

3.1.1.8. Prvky drobné architektury a mobiliář

Lavička — nosná kovová konstrukce lavičky je jednoduchá, účelná a přitom subtilní. Je opatřena práškovým vypalovacím lakem střední šedé barvy, např. RAL 7036. Sedák i opěrák lavičky tvoří lamely z masivního dřeva, nebo kovový rošt šedé barvy, např. RAL 7036. Připouští se varianty s opěrákem i bez něj. Detaily jsou decentní, spoje kryté. Pro jedno veřejné prostranství je vhodné používat jednu modelovou řadu laviček. Prvky pro městský a příměstský prostor vycházejí z jedné modelové řady. Sedací nábytek doplňkový se připouští atypický nebo designově odlišný, použití je však výjimečné bez vlivu na vnímání jednotného stylu městského mobiliáře.

Odpadkový koš — tělo koše je jednoduché geometrie. Je z masivního kovu středně šedé barvy, např. RAL 7036 práškovým vypalovacím lakem. Nosná konstrukce je kovová, jednoduchá. Je opatřena povrchovou úpravou práškovým vypalovacím lakem střední šedé barvy, např. RAL 7036. Detaily jsou decentní, spoje kryté.

Pro jedno veřejné prostranství je vhodné používat jednu modelovou řadu košů. Koše pro separovaný odpad se instalují dle konkrétní lokality.

Stojan na bicykly — je pevnou součástí daného prostranství s montáží do základu. Subtilní kovový nebo pryžový rám je kotven pod povrchem. Je opatřen středně šedým vypalovacím lakem. Je čistých křivek, bez zbytečných detailů. V rámci jednoho prostranství je žádoucí používat jeden typ stojanu.

Kontejnerové hnízdo a clona — volně stojící nadzemní kontejnery se doporučují v kombinaci s clonou s kovovým rámem, kotveným k podzemnímu základu a dlážděným nebo asfaltovým podkladem s betonovou nebo kamennou řezanou obrubou. V případě pořízování nových kontejnerů by tělo mělo být černošedé. Barevné značení tříděného odpadu, umístěné u vhozu, není zbytečně nápadné. Uživatel ho rozezná až z bližší vzdálenosti. Stěny clony mohou být dřevěné laťové nebo kovové s povrchem střední šedé barvy, např. RAL 7036 s práškovým vypalovacím lakem.

Sloupky a patníky — sloupky a patníky se použijí výjimečně v nutných případech, kdy nevytvářejí nebezpečí pro svou lehkou přehlédnutelnost. Používají se primárně pro zamezení vjezdu a parkování vozidel v prostorech určených pěším. V některých případech je vhodné je použít k vymezení a ohraničení jednotlivých prostranství či jako psychologickou bariéru namísto zábradlí. Sloupky je vhodné navrhovat kovové, subtilní a jednoduché bez profilace. Jejich povrchová úprava musí být jednotná s dalšími prvky a mobiliářem. Sloupky spojené řetězem se nepoužívají.

Přístřešky — jedná se o přístřešky zastávkové i obecné, které mohou být doplněny o další vyba-

vení, jako odpadkový koš, označník apod. Účelem přístřešků zastávek veřejné dopravy je zajistit pohodlí pro čekající cestující a jejich ochrana před nepříznivým počasím. V konstrukčním a materiálovém řešení je nutno zohlednit nejen požadavky na estetiku, ale i na trvanlivost a ekonomičnost provozu. Převládající barvou bude střední šedá, např. RAL 7036. Umísťování reklamy není povoleno. Přístřešek by měl být vybaven displayem na označníku. Z přístřešku by měl být primárně dobrý výhled na přijíždějící vozidlo veřejné dopravy, při volbě bočnic je tedy vhodné upřednostnit transparentní typ. Na opačné straně, kde nebude bránit ve výhledu, lze umístit označník nebo skříň pro vyvěšení jízdních řádů. Bočnice je možné použít při dostatečné šíři chodníku. Pokud přilehlé budovy tvoří přirozenou ochranu, jako například podloubí, pasáže, markýza, je vhodné je využít a přístřešek před ně neumístit. Osvětlení je nutné z důvodu bezpečnosti.

Pítka — pro pítka se vždy používá typový výrobek připojený na samostatně měřenou přípojku pitní vody a kanalizaci. Jedná se o decentní, ergonomický, pod povrchem kotvený kovový prvek opatřený středně šedým práškovým vypalovacím lakem. V celém prostoru města Rokytnice je žádoucí používat jeden typ pítka.

Zábradlí a zábrany — zábradlí se ve veřejném prostoru používá jako ochrana proti pádu z výšky nebo do hloubky. Vždy se jedná o kovové zábradlí mostního typu, tedy se svislou výplní a se skrytým kotvením. Nutnost používání zábran na veřejných prostranstvích signalizuje problémy v organizaci prostoru a jeho užívání. Zábrany



dopravního charakteru by měly být vždy přívě-
tivé pro chodce a primárně je chránit před auty,
nikoliv naopak. Všude tam, kde lze ochrany či
organizování prostoru dosáhnout bezbariérovými
prostředky, je zapotřebí se užití fyzických bariér
vyhnout. Konstrukce je vždy opatřena nátěrem
střední šedé barvy s vysokým obsahem zinku.
Jako doplněk je možno použít kryt madla z tvr-
dého dřeva. V místech, kde nehrozí pád z výšky
nebo do hloubky, je použito zábradlí co možná
nejjednodušší a nejsubtilnější, vždy z oceli
v tyčovém nebo trubkovém tvaru bez svislého
členění.

Lampy a stožáry veřejného osvětlení — pri-
mární funkcí veřejného osvětlení je zajistit
bezpečnost uživatelům veřejných prostranství,
bezpečnost dopravy a majetku. Veřejné osvět-
lení zvyšuje pocit bezpečí a zároveň přispívá
k identifikaci místních obyvatel s prostředím, ve
kterém žijí a spoluvytváří podobu a atmosféru
nočního města. Při řešení veřejného osvětlení
je třeba dbát na to, aby svým provozem neru-
šilo okolní prostředí. Primárním cílem návrhu
veřejného osvětlení je vytvořit určité světelné
prostředí, nikoliv design nebo umístění svítidel.
Veřejné osvětlení ovlivňuje podobu veřejných
prostranství nejen v noci, ale i ve dne. V noč-
ních hodinách spoluvytváří atmosféru veřej-
ných prostranství způsob osvětlení, během
dne je veřejné osvětlení vnímáno především na
základě fyzických parametrů světelných míst.
Návrh veřejného osvětlení provádí specialista na
základě světleného výpočtu a modelu. Při návrhu
veřejného osvětlení je třeba dbát na to, aby
požadovaných parametrů osvětlení bylo dosa-
ženo energeticky účinným způsobem. Návrh
kvalitního osvětlení veřejného prostoru vyžaduje
úzkou spolupráci architekta a světelného tech-
nika. Účelem veřejného osvětlení komunikací pro
chodce je zajistit nejen dostatečné osvětlení
povrchu komunikace (horizontální osvětlenost),
ale také osvětlení postav chodců (vertikální
osvětlenost). Doporučuje se odsazení zdrojů
aspoň 2,5 m od oken budov. Veřejné osvětlení
může svým provozem rušit okolí. Při jeho návrhu
je proto třeba zohlednit ochranu venkovního
prostředí před účinky rušivého světla. Design
světelného místa je třeba volit s ohledem na
charakter celku. Pro významná veřejná prostran-

ství je možné ve srovnání s běžnými typy použít
světelná místa odlišných fyzických parametrů.
Pro veřejné osvětlení se doporučuje používat
světelné zdroje s teple bílým barevným tónem
světla, $T_c < 3000$. Pro osvětlení páteřních komu-
nikací s vyšší intenzitou pěšího provozu se
doporučuje použít světelné zdroje s vysokým
indexem podání, $R_a > 70$. Potenciálně nebez-
pečná místa z pohledu dopravy (např. složité
křižovatky, přechody, zastávky veřejné dopravy,
stavební opatření pro zklidnění dopravy apod.)
se doporučuje odlišit od okolí zvýšenou hladí-
nou osvětlení nebo barevným tónem světla.
Při návrhu veřejného osvětlení je třeba zajistit,
aby nedošlo umístěním, proporcemi nebo výš-
kou světelných míst k narušení významných
průhledů, pohledových os a panoramatických
pohledů. Osvětlovací stožáry je třeba umísťovat
tak, aby nevytvářely překážky a neomezovaly
pohyb chodců (neumísťovat před vchody, vjezdy,
průjezdy apod.). Osvětlovací stožáry jsou vhodné
pro umístění dopravních prvků (značky, signali-
zace apod.) a městského mobiliáře (odpadkové
koše, květinová výzdoba apod.). Jednostranná
osvětlovací soustava se používá v případech, kdy
je výška světelného místa větší než šířka komu-
nikace. Pokud je výška světelného místa menší
než šířka komunikace, používá se osvětlovací
soustava oboustranná. Polohy světelných míst
mají respektovat osu, rytmus a možný budoucí
vzrůst stromů. Použití svítidel se solárními zdroji
se v Městském prostoru připouští pouze v okra-
jových lokalitách Scénické a dekorativní venkovní
osvětlení fasád budov se z důvodu světelného
smogu důrazně nedoporučuje.

Mříže ke stromům — mříže se používají pouze
tam, kde není možno strom vysadit do plo-
chy zeleně s dočasnou ochranou. Mříž chrání
kořenový systém stromu a také zprostředko-
vává přísun vláhy. Je žádoucí, aby mříž lícovala
s okolním povrchem a zamezilo se tak zakop-
nutí. Spojením mříže s jiným prvkem mobiliáře
(stojan na bicykly, sezení) lze přirozeně chránit
kmen stromu. Mříže se používají typové, kovové
nebo litinové s dostatečně jemnou perforací
pro pohodlnou chůzi. Kovová stromová mříž je
opatřena tmavě šedým vypalovacím lakem. Jed-
noduchý rastr mříže vhodně doplňuje způsob
povrchové úpravy daného veřejného prostran-
ství. Historizující mříže nejsou přípustné.

Oplocení a předěly — některá veřejná prostran-
ství vyžadují jasné vymezení z hlediska ochrany
uživatelů (například dětská hřiště), jiná z důvodu
ochrany veřejného prostoru nebo omezení pří-
stupu v určitých hodinách. V těchto případech
je ale důležité umožnit optimální prostupnost
a přístupnost vzhledem k návaznosti na okolní
městskou strukturu. V případě dětských hřišť
je vhodné kombinovat funkci oplocení s mož-
ností sezení pro rodiče, případně je doplňovat
např. o živý plot a stromořadí. Ploty a konstrukce
vymezující veřejně přístupný prostor a nepří-
stupný soukromý prostor by měly podporovat
sociální vztahy a komunikaci, tj. mělo by přes ně
být obousměrně vidět. Ploty a vjezdové brány
by měly vhodně navazovat na obvyklé oplo-
cení v daném místě, zohledňovat měřítko místa
a podporovat jeho obytný charakter. I při reali-
zaci soukromých oplocení hraničících s veřejným
prostorem je nutno postupovat podle těchto

zásad. Oplocení může svým rozsahem zásadně ovlivňovat vnímání a charakter přilehlého veřejného prostoru, a proto by mělo být navrhováno s ohledem na materiálovou jednotu a převládající řešení v lokalitě. Pokud je toto hodnotné, preferuje se nemovitosti neoplocovat. Oplocení může mít celkovou maximální výšku 1,6 m nad upravený terén a musí mít minimálně 40% průhlednost (tedy každý 1 m² plochy oplocení může mít maximálně 0,6 m² plochy zakrytý neprůhlednou výplní). Podezdívka může mít maximální výšku 0,4 m a je přípustná pouze na straně pozemku u komunikace. Živý plot je linie ze stříhaných stromů či keřů výhradně lokálních druhů a může mít maximální výšku 2,0 m. Jako materiál kon-

strukce se připouští kámen, litý beton, cihly, ocel, dřevo. Jako materiál výplně se připouští dřevo, tyčová ocel a ocelové zahradní pletivo. Povoleny nejsou prefabrikované a typové konstrukce ani výplně z betonu, plechu, tahokovu a plastu. Barvy je třeba použít decentní v zemitých tónech šedé, hnědošedé, béžové a okrové. Intenzivní a výrazné barvy se nepřipouští.

Herní prvky a hřiště — dítě si vytvoří hřiště téměř kdekoli, stačí málo a není třeba pestrobarevných a extravagantních prvků. Okolní příroda poskytuje nejvhodnější přirozené prostředí. Naopak umírněná barevnost nechává více prostoru pro fantazii dítěte. Svou barevností a materiálovým

řešením bývají herní prvky dětských hřišť často zdrojem vizuální degradace veřejného prostoru. Je žádoucí, aby se tyto prvky držely přírodních materiálů a jejich přirozených povrchových odstínů. Ideálně by měly držet barevnost ostatních prvků městského mobiliáře. To samé platí pro cvičicí stroje na hřišti pro dospělé a seniory. Doporučují se prvky ze dřeva (ne však křivý akát) a z nerez oceli v přirozených barvách. Mimo nich je přípustná jedna až dvě barvy.

Navigační systém — městský informační a navigační systém bude důležitou součástí veřejného prostoru, protože šíří vizuální identitu města a ovlivňuje a vytváří vztah obyvatel i návštěvníků nejen k městu jako takovému, ale i k veřejnému prostoru. Navigační systém nemá konkurovat a suplovat další zdroje informací ve veřejném prostoru (turistické značení, dopravní značení a signalizace apod.), musí umožňovat postupnou realizaci a úpravy a svým rozsahem nesmí přijít o přehlednost, srozumitelnost a sílu sdělení. Jednotlivé prvky by měly respektovat Manuálem navrženou převládající středně šedou barevnost kovových a plastových povrchů s velmi omezeným použitím dřeva a barev. Využit bude grafický vizuální styl města a podrobný návrh bude proveden v samostatném dokumentu a na základě zde uvedených základních požadavků. Důrazně se doporučuje maximální míra unifikace navigace i k soukromým objektům a cílům, jako jsou hotely, lanovky, služby, apod.



3.1.1.9. Příklady nevhodných řešení

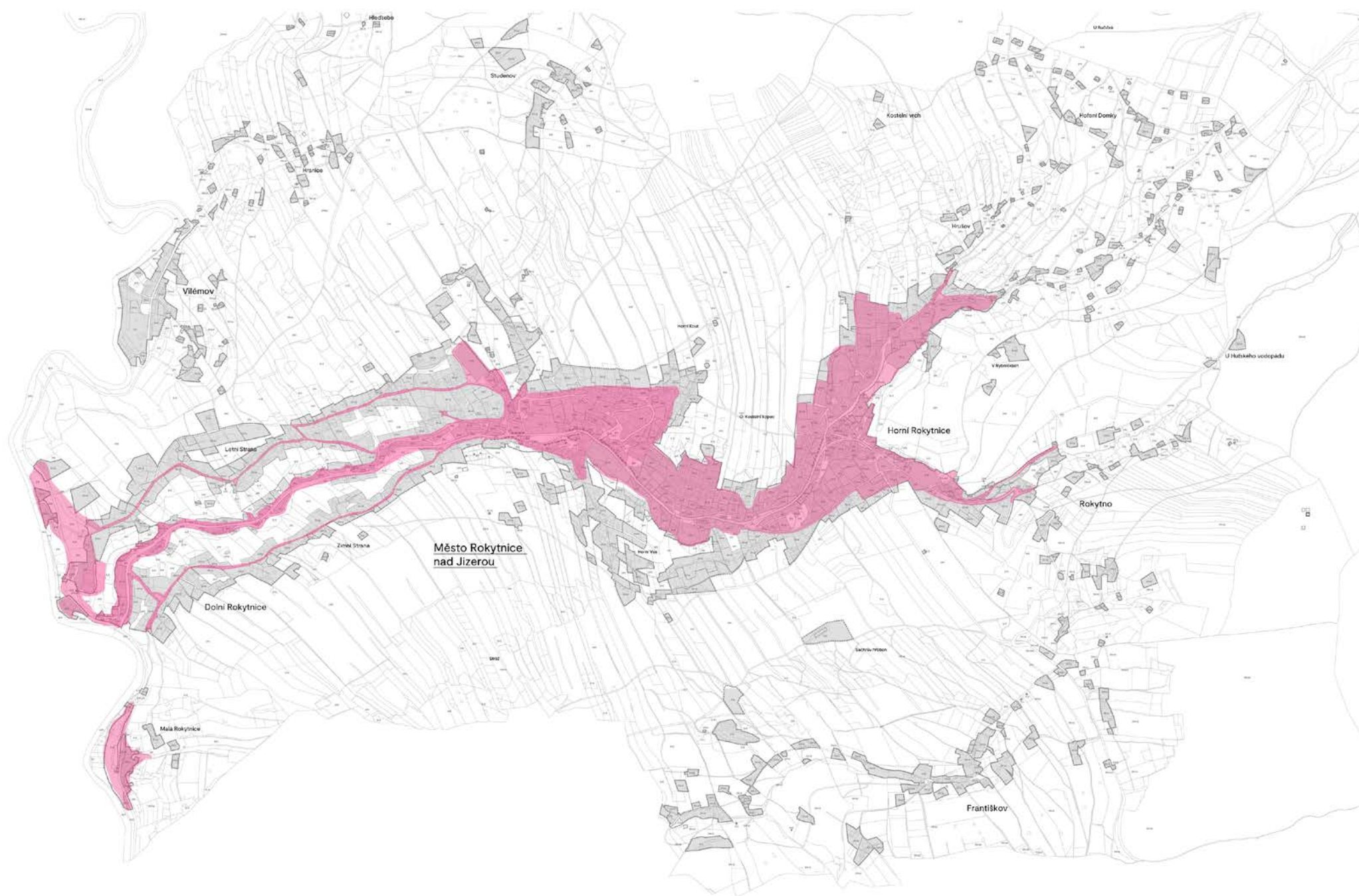
- a** Nevhodný materiál povrchu chodníků.
- b** Nevhodný povrch, odvodnění a členění plochy náměstí, neřešená bezpečnost dopravy.
- c** Nevhodné spojení veřejných ploch a parteru budov.
- d** Nevyužitý potenciál vodního prvku.
- e** Betonové obruby do centra města nepatří.
- f** Neřešené bezbariérové prvky na veřejných plochách.



- a** Nevhodný materiál navazujících ploch sjezdů.
- b** Absence bezpečnostních prvků (zvýšená obruba u vozovky), neřešené odvodnění.
- c** Kolmá stání ve velkém počtu za chodníkem – nebezpečné řešení.
- d** Celkově nízká úroveň materiálu a detailů ve veřejném prostoru.
- e** Nevhodný přechod materiálů: asfalt a obruba.
- f** Absence vodorovného značení, neřešená cyklodoprava.



3.1.2. Příměstský prostor



Příměstský prostor je podmožinou Veřejného urbanizovaného prostoru a obklopuje prostor Městský. Jedná se o prostor, který je funkčně a vizuálně propojen s městským prostorem, leží podél hlavních místních komunikací a obsahuje mimo bydlení i větší objekty občanské vybavenosti. Standard povrchů a vybavení lze charakterizovat jako střední úroveň. Pro příměstský prostor jsou navrženy trvanlivé a kvalitní materiály a řešení, která zajistí dlouhodobou udržitelnost a ekonomickou rentabilitu změn v čase. Důraz bude také kladen na doplňování ploch pro chodce a cyklisty, dopravu v klidu, kultivaci a doplňování zeleně a zejména modrozeleňovou infrastrukturu a hospodaření se srážkovými vodami.

←
Vyznačení příměstského veřejného prostoru v mapě.



3.1.2.1. Náměstíčka, plácky a předprostory významných budov

Tato místa budou ztvárněna hodnotně, převážně v kameni a případně v ušlechtilém betonu. Přestože mohou mít nižší standard než městské prostory, vizuálně a funkčně na ně navazují a v dlouhodobém horizontu stavebního rozvoje města mají mnohdy potenciál stát se lokálními centry většího významu. Důraz bude kladen na pozvednutí těchto míst o mobiliář, hodnotnou městskou zeleň a práci se srážkovou vodou. Vhodné je také doplnění o herní prvky pro děti a mládež.

3.1.2.2. Ulice

Ulice jsou v příměstském prostoru v hlavních trasách dvoupruhové, většinou však jednopruhové. Hlavní tahy jsou sběrné, podružné a jsou zklidněné pro obsluhu území. Hlavním motivem zásahů do uličních profilů je posílení bezpečnosti motorové dopravy, ale i chodců a cyklistů, nakládání se srážkovými vodami, vybavení o prvky mobiliáře a práce se zelení. Důležitým úkolem je tvarové a materiálové sjednocení včetně úprav sjezdů, výhyben, zálivů a křižovatek. Cílem úprav je postupné kvalitativní pozvednutí ulice a identifikace obyvatel s tímto sdíleným prostorem. Vzorové uliční profily jsou znázorněny v grafické příloze. Jedná se o profily jednopruhové a dvoupruhové bez chodníku, s chodníkem

po jedné nebo obou stranách. Dvoupruhové páteřní komunikace budou mít jízdní pruhy šíře 3,5 m, zbytek dostupného profilu bude využit pro pěší a zeleň. Oddělené pruhy pro cyklisty se nenavrhují, úpravy pro cyklisty spočívají zejména ve zklidnění motorové dopravy, rozšiřováním zpevněných krajnic a odstraňování bariér a překážek. Podélné parkování je přípustné při dodržení šíře stání 2,25 m a délky 6,5 m s plynulým napojením na vozovku. Jednopruhové komunikace budou mít širší jízdního pruhu 3,5 m, zbytek dostupného profilu bude využit pro zeleň, pěší a cyklisty. Sjezdy k nemovitostem se doporučuje vizuálně a materiálově oddělit a odvodnit. Křižo-

vatky se řeší individuálně, pokud dochází ke křížení ulic rozdílného významu, je celý prostor křižovatky řešen v standardu té významnější. V okrajových a méně frekventovaných lokalitách řešení ulic plynule přechází do podmínek venkovského veřejného prostoru. Pohledové části, opěrné stěny, zídky, schodiště a rampy se zhotovují výhradně z kamene. Mosty a lávky se nepřipouští dřevěné. Většina hlavních tahů by měla být doplňována stromořadími. V rámci prostoru se nacházejí zakončení zpevněných, asfaltových komunikací, která je nutno ve většině případů vhodně stavebně upravit s ohledem na odvodnění a trvanlivost.



3.1.2.3. Chodníky

Chodníky se zřizují po jedné nebo obou stranách vozovky pouze v hlavních trasách a případně dle konkrétní potřeby. Běžná šíře chodníku je 1,8 m. Chodníky se zachovávají všude tam, kde již existují a nové se zřizují do míst s logickou návazností a napojením na stávající. Chodníky slouží primárně pěším, mohou však být na základě projektu řešeny jako sdílené s cyklisty. Množství ulic v Příměstském prostoru není třeba chodníky opatřit. Prvky vybavení veřejného prostoru se navrhují mimo chodníky, aby nezužovaly průchozí profil. Chodník musí být osvětlen dle normových hodnot. Stožáry veřejného osvětlení



a konstrukce svislého dopravního značení nesmí zbytečně zužovat průchozí profil chodníku. Jiné stožáry a ukazatele se do prostoru chodníku umisťovat nesmí.

3.1.2.4. Cyklostezky a cyklopruhy

V zájmu zvýšení prostupnosti v území se implementují úpravy veřejných prostor pro cyklo-dopravu. V příměstském prostoru se nezřizují samostatné cyklostezky ani cyklopruhy, pro cyklisty se upravují stávající komunikace. Hlavní páteřní komunikace se doplní dopravní značkou upozorňující na pohyb cyklistů a vodorovným značením. U všech nově budovaných komunikací, zejména jednopruhových, budou zpevněné rozšířené krajnice pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů. Opatření pro cyklisty musí v maximální míře navazovat a tvořit souvislý komplex.

3.1.2.5. Bezbariérové úpravy

V příměstském veřejném prostoru musí veškeré stavební úpravy splňovat požadavky na zajištění bezpečného a snadného pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Dobře provedené bezbariérové řešení slouží i pro plně zdravou populaci a přináší klady i pro citlivé skupiny obyvatel, jako senioři nebo děti. Bezbariérové úpravy se navrhují komplexně.



3.1.2.6. Povrchy

Povrchy se dělí na zpevněné a nezpevněné, nepochozí, pochozí a pojížděné s případným dalším rozdělením. Zpevněné pochozí, a zejména pojížděné povrchy, musejí splňovat obecné technické a normové požadavky na hluk a vibrace, protiskluznost, barvu a lesk, nebo například mechanickou odolnost, únosnost a trvanlivost. Tyto vlastnosti jsou klíčové pro správnou funkci veřejného prostoru. Úpravy povrchu se připouštějí broušením, tryskáním, pemrlováním a kartáčováním. Leštěné povrchy se nepoužívají. V málo frekventovaných a okrajových lokalitách povrchy plynule přechází do jednodušších a levnějších forem venkovského veřejného prostoru.

3.1.2.7. Materiály

Příměstský veřejný prostor obsahuje střední standard materiálů a souvisejících montážních a kladečských postupů. Při dílčích úpravách a opravách se vždy uplatňuje Manuálem navržený stav a nezachovává se původní materiálové řešení.

Vozovky jako páteřní komunikace — ohrubná vrstva z asfaltového betonu, s obrubou v případě chodníku.

Vozovky nižšího významu — ohrubná vrstva z asfaltového betonu bez obruby.

Chodníky — přednostně živičný povrch, dále ušlechtilá dlažba z vibrolisovaného betonu čtvercových nebo obdélníkových formátů, beton přírodní, případně barvený ve hmotě pouze v tónech šedé. Nepřípustné jsou barevné povrchové dekory, zámkové formáty a betonové palisády a svahové prvky a zejména asfalt.

Náměstí a plácky — žulová, čedičová štípaná nebo betonová dlažba.

Parkové cesty — čedičová dlažba nepravidelná, štípaná či přírodní, mlat ze žulového perku, písek, mechanicky zpevněný štěrk, zatravněný štěrk.

Parkovací plochy — ohrubná vrstva z asfaltového betonu s obrubou, drenážní beton, betonová dlažba se širokou drenážní spárou, zatravnovací kamenná dlažba.

Obruby — beton i kámen s nadvýšením i bez, žula řezaná i štípaná, připouští se veškeré úpravy povrchu mimo lesku, oblouky nutno provádět pouze z obloukových kusů minimální délky 0,5 m, dále se pro parky a méně exponované plochy připouští ocelový pásek, víceřádek kamenné dlažby štípané a žulový štípaný krajník.

Bezbariérové prvky — preferované jsou frézované profily a tvarovky ze žuly v kontrastních zemitých tónech od bílé do černé, dále se připouští betonové i plastové výlisky pro hmatné a oddělovací pásy, bílá silniční barva – nátěr i plast s balotinou, vždy kontrastní barvy od bílé po černou, jiné barvy se nepřipouští.

Dřevěné povrchy — se vyjma mobiliáře nedoporučují.

Parkové plochy — mimo trávníků a ostatních ploch zeleně se doporučuje využívat povrchy ze štěrkodrti, písku / perku, štěpky nebo drcené lité pryže.

Opěrné zdi — Při výšce do 1,0 m volit přírodní ozeleněná řešení. Při výšce nad 1,0 m volit železobetonové konstrukce s obkladem z kamene a korunou nebo kamenné konstrukce skládané z bloků nad 300 kg na sucho ve sklonu max 70°. Gabionové stěny jsou vyhrazeny obecně pouze pro podpůrné konstrukce dopravních staveb pod úrovní vozovky.



3.1.2.8. Prvky drobné architektury a mobiliář

Lavička — shodné požadavky jako pro Městský prostor.

Odpadkový koš — v příměstském veřejném prostoru se doporučuje užití shodného designu odpadkových košů jako v Městském prostoru, pouze se počítá s výraznou redukcí počtu prvků a převážně varianty pro směsný odpad. Pouze u náměstíček, dětských hřišť nebo autobusových zastávek se použijí i varianty pro separovaný odpad.

Stojan na bicykly — shodné požadavky jako pro Městský prostor, navrhuje se pouze kovový rám a kotvení je možné i na povrchu. Je opatřen středně šedým vypalovacím lakem. Je čistých křivek, bez zbytečných detailů. V rámci jednoho prostranství je žádoucí používat jeden typ stojanu.

Kontejnerové hnízdo a clona — volně stojící nadzemní kontejnery jsou povoleny i bez clony, vždy však s kamenným nebo betonovým dlážděným podkladem a obrubou. V případě pořízení nových kontejnerů by se mělo jednat o černošedé barevné provedení s decentním barevným rozlišením. Barevné značení tříděného odpadu, umístěné u vhozu, není zbytečně nápadné. Uživatel ho rozezná až z bližší vzdálenosti.



Sloupky a patníky — sloupky, patníky ani sloupky spojené řetězem se nepoužívají. Nutno vždy hledat variantní řešení.

Přístřešky — v příměstském prostoru se nedoporučuje přístřešky zřizovat zejména s ohledem na citlivou vazbu k Venkovskému veřejnému prostoru a volné krajině.

Pítka — pro pítka v Příměstském a Venkovském veřejném prostoru se doporučuje upravovat studánky a další přirozené zdroje, v kameni a dřevě, bez nutnosti připojení na pitnou vodu a kanalizaci. Pítka je vždy třeba označit, pokud se jedná pouze o užitkovou vodu.

Zábradlí a zábrany — shodné požadavky jako pro Městský prostor.

Lampy a stožáry veřejného osvětlení — platí shodné požadavky jako pro městský prostor. Pro významnější veřejná prostranství se použijí svítidla a stožáry shodné s Městským prostorem, pro běžné použití postačí jednodušší a ekonomičtější typy. Veřejné osvětlení se v Příměstském veřejném prostoru zřizuje vždy jako pokračování linie vycházející z Městského prostoru, nikdy izolovaně. Pro příměstský prostor platí požadavek na pečlivé zvážení instalace veřejného osvětlení s ohledem na přírodní prostředí a světelný smog. Použití svítidel se solárními zdroji se v Příměstském prostoru připouští.

Mříže ke stromům — do Příměstského prostoru se nenavrhují. V případě umísťování nových stromů do zpevněných ploch musí být tyto plochy výhradně dlážděné se širokou drenážní spárou nebo šterkové či mlatové, nikoli živice. Kolem kmene se vynechá dlažba v rozsahu min. 3 m² s obrubou i bez ní.

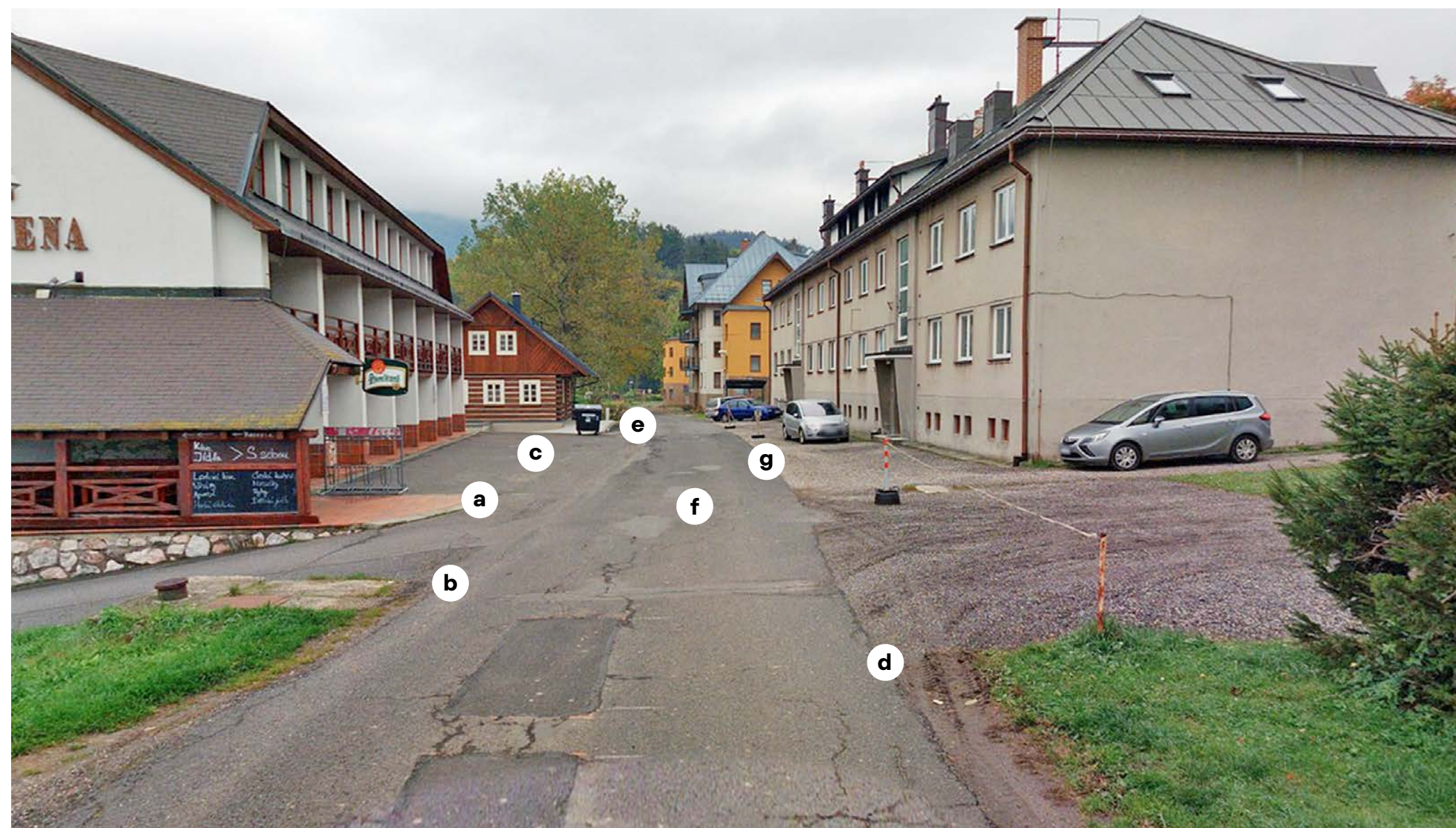
Oplocení a předěly — oplocení a předěly by se v Příměstském prostoru měly objevovat pouze v nezbytně nutném rozsahu a přednostně by měla být volena řešení bez nich, vzhledem k návaznosti na Venkovský prostor a volnou krajinu. Oplocení nemovitostí se preferuje z přírodních nebo přírodě blízkých materiálů. Ploty a vjezdové brány by měly vhodně navazovat na obvyklé oplocení v daném místě, zohledňovat měřítko místa a podporovat jeho obytný charakter. Při realizaci soukromých oplocení platí stejné požadavky jako pro Městský veřejný prostor, preferuje se nemovitosti neoplocovat. Oplocení může mít celkovou maximální výšku 1,6 m nad upravený terén a musí mít minimálně 40% průhlednost (tedy každý 1 m² plochy oplocení může mít maximálně 0,6 m² plochy zakrytou neprůhlednou výplní). Podezdívka se nepřipouští. Oplocení musí být průlezné pro drobné živočichy jako jsou hraboši, hmyz, ptáci nebo obojživelníci a plazi. Živý plot může mít maximální výšku 2,0 m. Jako materiál nosné konstrukce se připouští ocel a dřevo. Jako materiál výplně se připouští dřevo nebo ocelové zahradní pletivo i v poplastované variantě. Povoleny nejsou prefabrikované a typové konstrukce ani výplně

z betonu, oceli, tahokovu a plastu. Barvy je třeba použít decentní v zemitých tónech šedé a hnědošedé. Intenzivní a výrazné barvy se nepripouští.

Herní prvky a hřiště — požadavky platí stejné jako pro Městský prostor, převládat musí prvky z přírodních materiálů a jejich přirozených povrchových odstínů. Doporučují se prvky ze dřeva (nikoli křivý akát) a z nerez oceli v přirozených barvách.

3.1.2.9. Příklady nevhodných řešení

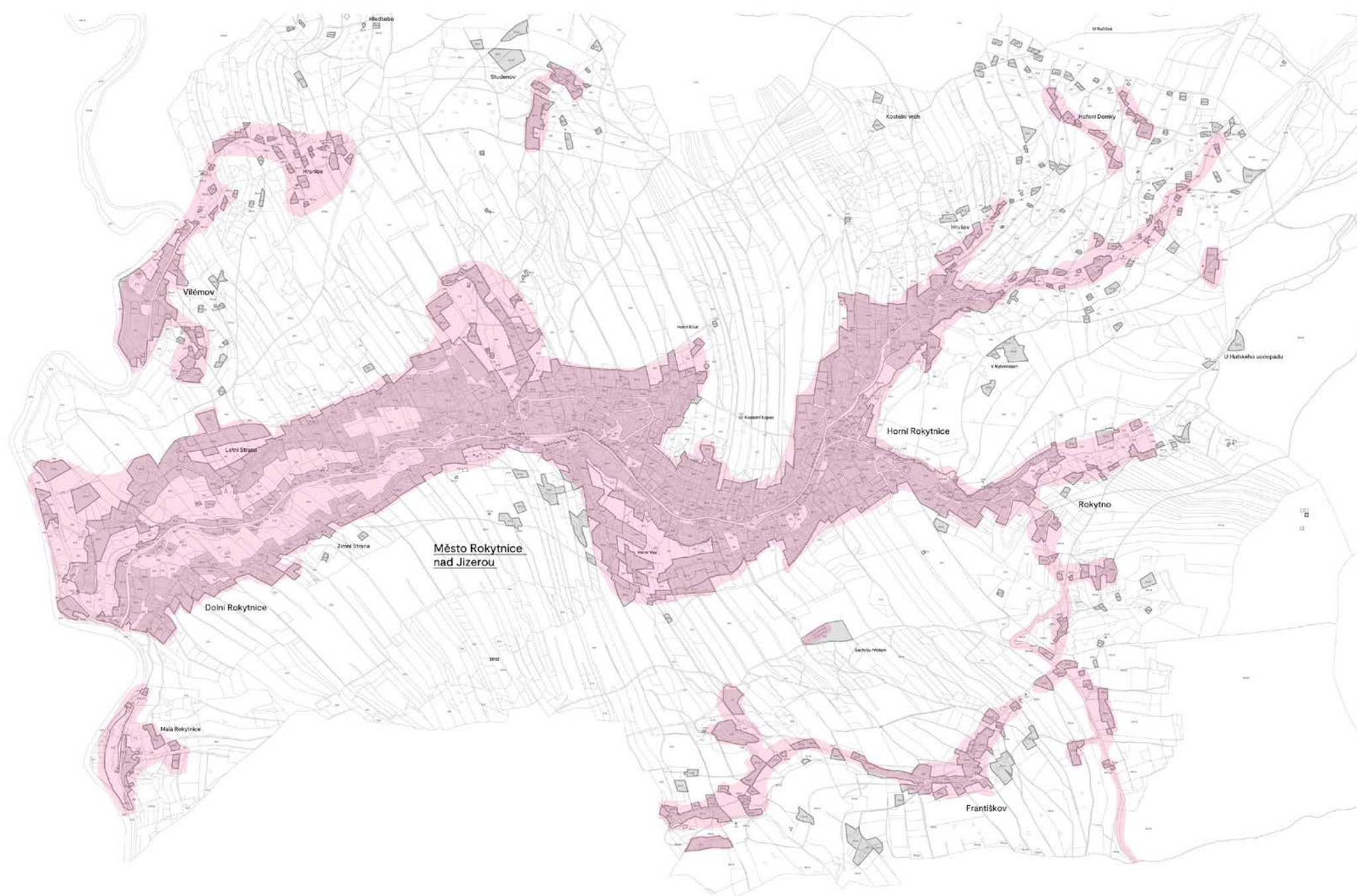
- a** Nevhodné materiálové řešení zpevněných ploch.
- b** Špatná úprava řešení sjezdu z komunikace.
- c** Nebezpečné řešení napojení parkoviště, bez odvodnění.
- d** Chybějící obruby a vodorovné dopravní značení.
- e** Nevhodné řešení plochy pro nádoby na odpad.
- f** Nízká kvalita povrchu a absence odvodnění.
- g** Chybějící bezbariérové obruby.



- a** Materiál dlažby nevhodný pro daný veřejný prostor.
- b** Nevhodně řešené a zakončené povrchové odvodnění.
- c** Absence kultivovaných bezbariérových povrchů.
- d** Nízká úroveň péče o zeleň, špatná druhová skladba.
- e** Absence ošetření městského mobiliáře.
- f** Nízká kvalita navazujících zpevněných ploch.



3.1.3. Venkovský prostor



Venkovský veřejný prostor je podmnožinou veřejného urbanizovaného prostoru a obklopuje prostor Příměstský. Jedná se o prostor, který je funkčně a vizuálně propojen spíše s volnou krajinou, protože obsahuje nesouvislou zástavbu, samoty a polosamoty. Místa, kde budou prováděny zásahy, leží v hlavních komunikačních tazích a v lokálních centrech a na křižovatkách. Standard povrchů a vybavení lze charakterizovat jako střední úroveň s vyhrazeným použitím výhradně přírodních materiálů, avšak s důrazem na trvanlivost a hodnotu stavebního provedení. Důležitá je jednotnost a shodné provedení stavebních detailů v celém prostoru i při materiálových odchylkách. Důraz bude také kladen na doplňování a kultivaci zeleně, nová stromořadí, modrozelenou infrastrukturu a hospodaření se srážkovými vodami.

←
Vyznačení venkovského veřejného prostoru v mapě.

3.1.3.1. Náměstíčka, plácky a lokální uzlové body

Tato místa budou ztvárněna hodnotně, přestože mohou být drobná. Jedná se o klíčové body, jejichž úpravy předznamenají počátek urbanizovaného prostoru města. Jedná se o jakési nástupní body, které výrazně ovlivňují identifikaci obyvatel i návštěvníků s městem a jeho komponovaným veřejným prostorem. Materiály budou voleny převážně přírodní, tedy lámaný nebo štípaný kámen s doplněním o ocel a dřevo.



3.1.3.2. Ulice, komunikace

Zásahy do komunikací se předpokládají zejména v rámci dopravních staveb, i u nich je nutno zajistit koordinaci hlavním projektantem. Ulice jsou ve Venkovském prostoru v hlavní trase dvoupruhové, většinou však jednopruhé. Hlavním motivem zásahů do uličních profilů je i zde posílení bezpečnosti motorové dopravy, ale i chodců a cyklistů, nakládání se srážkovými vodami, vybavení o prvky mobiliáře a práce se zelení. Důležitým úkolem je tvarové a materiálové sjednocení včetně úprav sjezdů, výhyben, zálivů a křižovatek. Cílem úprav je postupné kvalitativní pozvednutí ulice a identifikace obyvatel s tímto sdíleným prostorem.



Vzorové uliční profily jsou znázorněny v grafické příloze. Jedná se o profily jednopruhé a dvoupruhové, většinou bez chodníku. Dvoupruhové páteřní komunikace budou mít jízdní pruhy šíře 3,5 m, zbytek dostupného profilu bude využit pro pěší a zeleň. Oddělené pruhy pro cyklisty se nenavrhují, úpravy pro cyklisty spočívají zejména ve zklidnění motorové dopravy, rozšiřování zpevněných krajnic a odstraňování bariér a překážek. Parkovací plochy se zřizují jako šterkové, mlatové, nebo kamenné z lokálního zdroje, avšak vždy s kamennou obrubou. Jednopruhé komunikace budou mít širší jízdní pruh 3,5 m, zbytek dostupného profilu bude využit pro zeleň, pěší a cyklisty. Podélné parkování do profilů se nenavrhuje.

Výhybny budou zřízeny po max. 300 m. Křižovatky se řeší individuálně, pokud dochází ke křížení ulic rozdílného významu, je celý prostor křižovatky řešen ve standardu té významnější. Sjezdy k nemovitostem se doporučuje vizuálně a materiálově oddělit a odvodnit. V okrajových a slabě frekventovaných lokalitách řešení komunikací plynule přechází do podmínek Přírodního veřejného prostoru. Opěrné stěny, zídky, schodiště a rampy se zhotovují z kamene i ze dřeva. Mosty a lávky se připouští dřevěné. Většina hlavních tahů by měla být doplňována stromořadím. V rámci Venkovského prostoru se nacházejí zakončení zpevněných, asfaltových komunikací, která je nutno ve většině případů vhodně stavebně upravit.

3.1.3.3. Chodníky

Chodníky se v městském smyslu slova nezřizují, součástí profilu komunikace může být částečně nebo zcela oddělená přírodní stezka z hlinitopísčitého šterku, mlatu, kamene nebo příbuzných přírodních povrchů s kamenným lemem nebo bez, s ohledem na lokalitu. Jedná se již o přírodní stezky. Důležité je budování odvodnění pro trvanlivost stavebních zásahů. Řízená likvidace srážkových vod se nepřepokládá s ohledem na dostatek zelených ploch a vodotečí pro povrchový rozptyl a vsak.

3.1.3.4. Cyklostezky a cyklopruhy

Samostatně se nezřizují, ani se stávající komunikace pro tento účel neupravují. Pro účely cykloprovozu je třeba vhodně upravovat odvodňovací a bezpečnostní prvky na stávajících cestách, jako příčné žlaby, krajince, podélné příkopy a žlaby. Cesty musejí být odpouštějícího charakteru pro minimalizaci autonehod s dostatkem okolního volného prostoru.

3.1.3.5. Bezbariérové úpravy

Ve Venkovském veřejném prostoru se stavební úpravy řídí požadavky na zajištění bezpečného a snadného pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace přiměřeně dané lokalitě. Přírodní prostředí zastoupené na velké části plochy nespadá do působnosti dané legislativy. Bezbariérové úpravy souvisejí zejména s dopravními stavbami. Úpravy se obecně řídí zdravým rozumem.

3.1.3.6. Povrchy

Na povrchy jsou kladeny obecně stejné požadavky jako v případě Městského a Příměstského veřejného prostoru. Hlavní tahy jsou vesměs asfaltobetonové. Podružné tahy jsou šterkové. Doplnky a povrchy pro pěší budou přírodní. Kámen bude použit pouze štípaný nebo přírodní bez povrchových úprav. Důraz je třeba klást na trvanlivost provedení. Důležité je provedení podkladního souvrství a způsobu odvod-

nění. Používat se doporučuje kamenné nebo ocelové žlaby, svodnice a doplňky, nikoli beton. Kámen i dřevo využívat domácí a přednostně lokální provenience. V prudších úsecích cest se doporučuje používat štětování v návaznosti na horské stezky Přírodního prostředí s volnou krajinou.

3.1.3.7. Materiály

Venkovský veřejný prostor obsahuje střední standard materiálů a souvisejících montážních a kladecských postupů v přírodě blízkém provedení. Pouze hlavní silniční tahy mají řešení obdobné Příměstskému veřejnému prostoru. Při dílčích úpravách a opravách se vždy uplatňuje již Manuálem navržený stav, nezachovává se původní materiálové řešení.

Vozovky jako páteřní komunikace — ohrubná vrstva z asfaltového betonu s obrubou i bez obruby.

Vozovky nižšího významu — ohrubná vrstva z asfaltového betonu bez obruby nebo válcovaný šterk, MZK a další odvozeniny sypkých hutněných povrchů. Nepoužívají se betonové dlažby.

Chodníky — vesměs se jedná o prostor bez budovaných chodníků v městském smyslu slova. Pokud se již chodník buduje nebo opravuje, jsou na něj kladeny stejné požadavky, jako v případě Příměstského veřejného prostoru.



Náměstí a plácky — kamenná přírodní nepravidelná nebo štípaná dlažba nebo štětování místní provenience, vždy s kamennou obrubou.

Parkové cesty — kamenná rovinanina přírodní, mlat ze žulového perku, písek, mechanicky zpevněný šterk, hrabanka, zatravněný šterk, štětování.

Parkovací plochy — ohrubná vrstva z asfaltového betonu s obrubou, kamenná rovinanina, válcovaný šterk, MZK a další odvozeniny sypkých hutněných povrchů vždy s obrubou.

Ohruby — kámen přírodní nebo štípaný krajník s nadvýšením i bez, žula nebo místní druhy jako rula, svor apod., dále se pro parky připouští ocelový pásek.

Bezbariérové prvky — vedle řezaných profilů se připouští i lisované profily a tvarovky v kontrastních zemitých tónech od bílé do černé, dále se připouští betonové i plastové výlisky pro hmatné a oddělovací pásy, bílá silniční barva – nátěr i plast s balotinou, vždy kontrastní barvy od bílé po černou, jiné barvy se nepřipouští.

Dřevěné povrchy — se vyjma mobiliáře nedoporučují.

Parkové plochy — mimo trávníků a ostatních ploch zeleně se doporučuje využívat povrchy ze šterkodrti, písku / perku nebo štěpky.

Opěrné zdi — při výšce do 1,0 m volit přírodní ozeleněná řešení. Při výšce nad 1,0 m volit železobetonové konstrukce s obkladem z kamene a korunou nebo kamenné konstrukce skládané z bloků nad 300 kg na sucho ve sklonu max 70°. Gabionové stěny jsou vyhrazeny obecně pouze pro podpůrné konstrukce dopravních staveb pod úrovní vozovky. Potřebu opěrných zdí vhodnými řešeními naprosto minimalizovat. Vždy působí rušivě a násilně.



3.1.3.8. Prvky drobné architektury a mobiliář

Lavička — shodné požadavky jako pro Městský prostor. V okrajových lokalitách v návaznosti na Přírodní prostor je možné použití laviček celodřevěných, jejich provedení však musí být vizuálně slučitelné s městským mobiliářem.

Odpadkový koš — ve venkovském veřejném prostoru se doporučuje užití shodného designu odpadkových košů jako v Městském prostoru, pouze se počítá s výraznou redukcí počtu prvků a převážným užitím varianty pro směsný odpad. Varianty pro separovaný odpad se nepoužívají.

Stojan na bicykly — stojany se v tomto typu prostoru nepoužívají.

Kontejnerové hnízdo a clona — platí stejné požadavky jako v případě Příměstského prostoru.

Sloupky a patníky — sloupky, patníky ani sloupky spojené řetězem se nepoužívají. Nutno vždy hledat variantní řešení.

Přístřešky — ve Venkovském prostoru se nedoporučuje zřizovat přístřešky zejména s ohledem na citlivou vazbu k volné krajině.

Pítko — ve Venkovském prostoru se nezřizují.

Zábradlí a zábrany — shodné požadavky jako pro Městský prostor.

Lampy a stožáry veřejného osvětlení — platí shodné požadavky jako pro Příměstský prostor. Veřejné osvětlení se zřizuje pouze jako pokračování linie vycházející z Příměstského prostoru v hlavních tazích, nikdy izolovaně. I pro Venkovský prostor platí požadavek na pečlivé zvážení instalace veřejného osvětlení s ohledem na přírodní prostředí a světelný smog. Použití svítidel se solárními zdroji se přípouští.

Mříže ke stromům — do Venkovského prostoru se nenavrhují. Stromy se vysazují do zelených ploch.

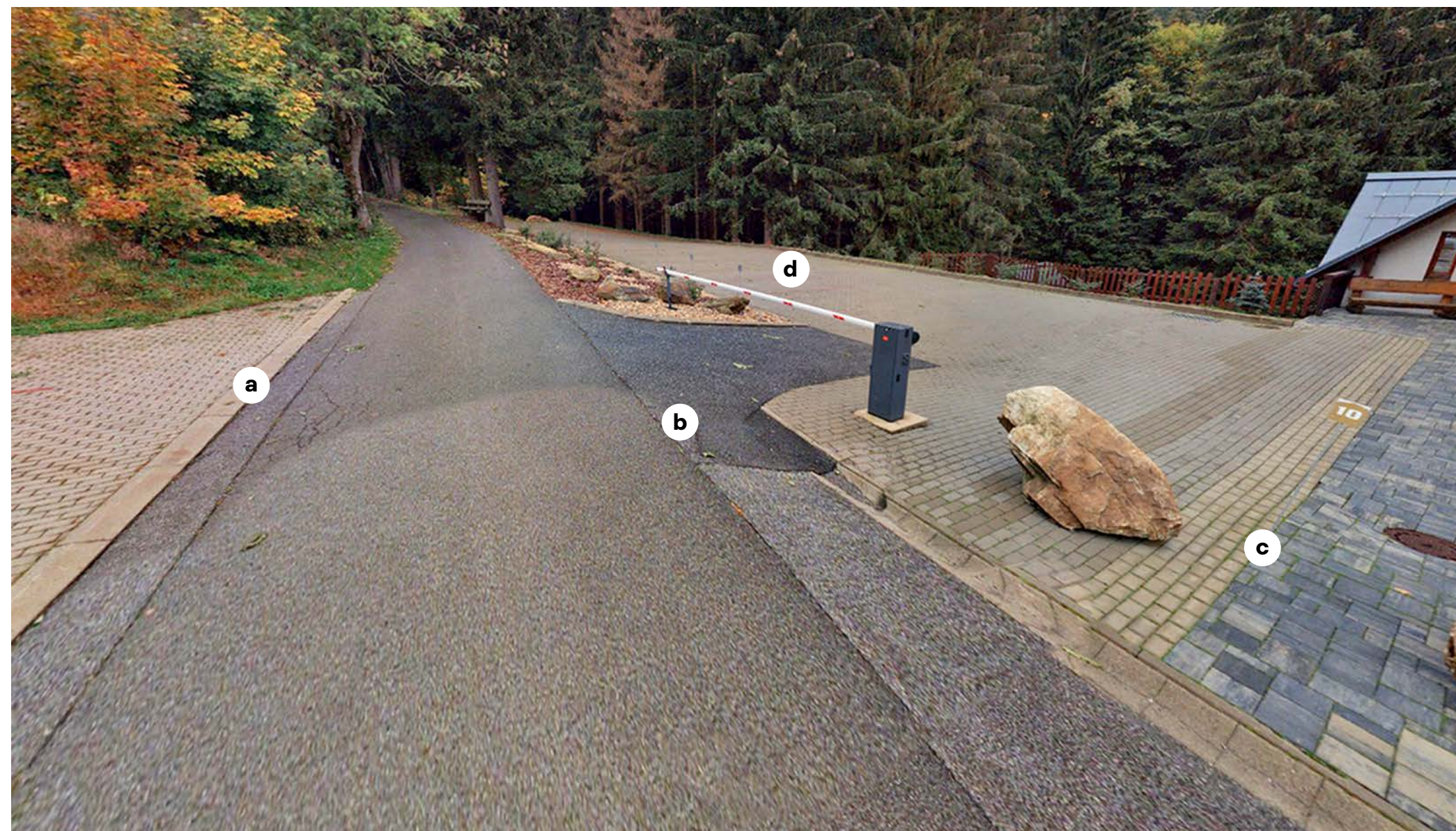
Oplocení a předěly — oplocení a předěly by se i ve Venkovském prostoru měly objevovat pouze v nezbytně nutném rozsahu a přednostně by měla být volena řešení bez nich, vzhledem k návaznosti na volnou krajinu. Oplocení nemovitostí se nezřizuje z důvodu prostupnosti krajiny, přípouští se drobné oplocování květinových a zeleninových záhonů ve stavební návaznosti na budovy, vždy ze dřeva a v jednoduchém tradičním místním provedení, kterým jsou plačky. Vjezdové brány by měly vhodně navazovat na obvyklé oplocení v daném místě, zohledňovat měřítko místa a podporovat jeho venkovský obytný charakter.

Herní prvky a hřiště — požadavky platí stejné jako pro Městský prostor, převládat musí prvky z přírodních materiálů a jejich přirozených povrchových odstínů. Doporučují se prvky ze dřeva (nikoli křivý akát) a v omezené míře z nerez oceli v přirozených barvách.

Navigační systém — městský informační a navigační systém bude jednotný v rámci celého města, platí tudíž část Manuálu formulovaná pro Městský veřejný prostor. Rozsah použití pro venkovský prostor se předpokládá velmi omezené.

3.1.3.9. Příklady nevhodných řešení

- a** Neřešené odvodnění.
- b** Nedostatečně řešený sjezd – materiály, dopravně bezpečnostní prvky, odvodnění, pozice závary.
- c** Nevhodné materiály ve venkovském prostoru.
- d** Chybí přírodě blízké materiály.



- a** Dopravně a materiálově neřešený sjezd z komunikace k nemovitosti.
- b** Chybí vymezení materiálového přechodu z vozovky do zeleně.
- c** Chybí řešení odvodnění a obruba.
- d** Komunikace ve velkém sklonu: chybí výhybky, funkční odvodnění, stabilizace obrubou, trvanlivý povrch.
- e** Chybí veřejné osvětlení.

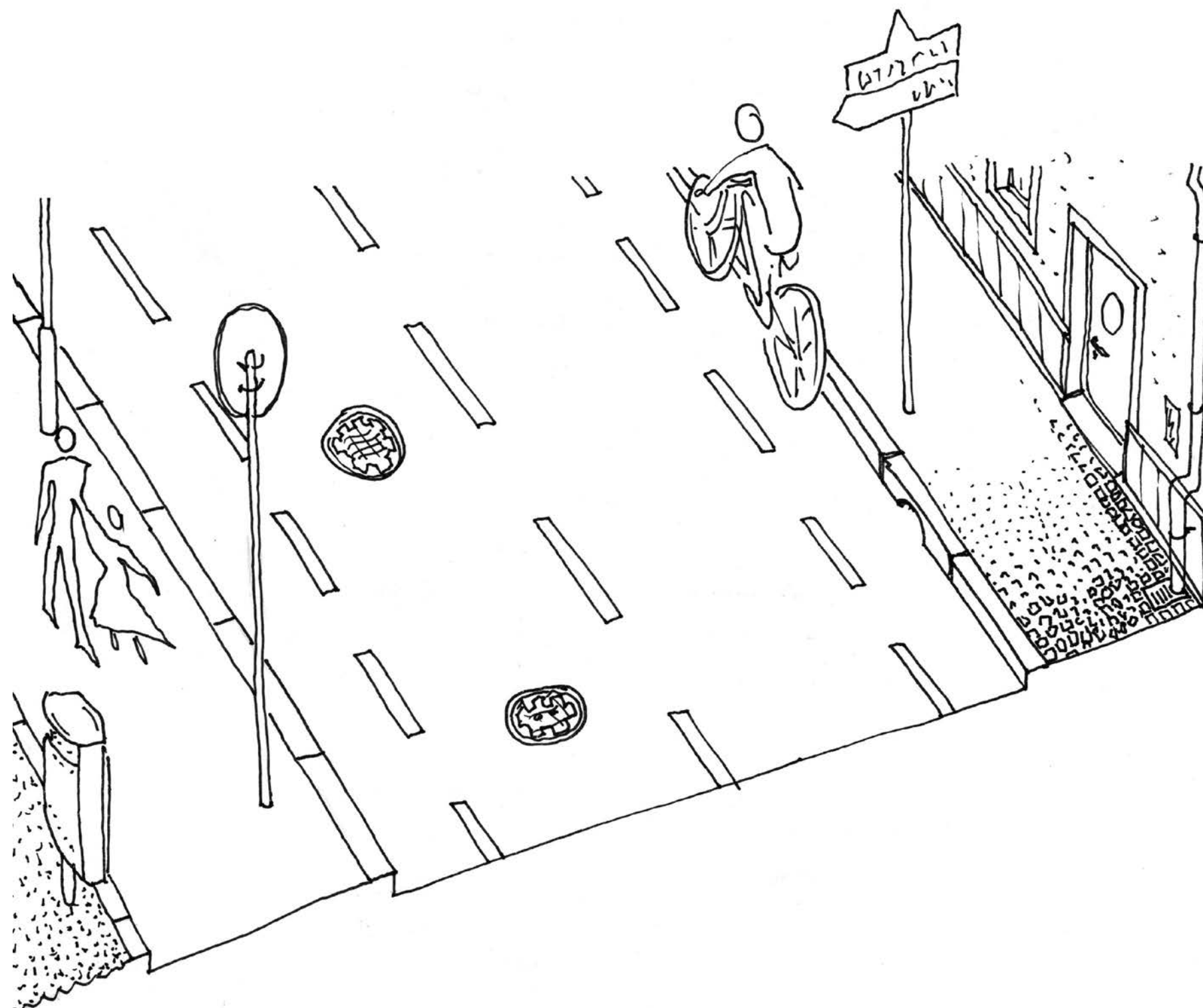


4. Komunikace

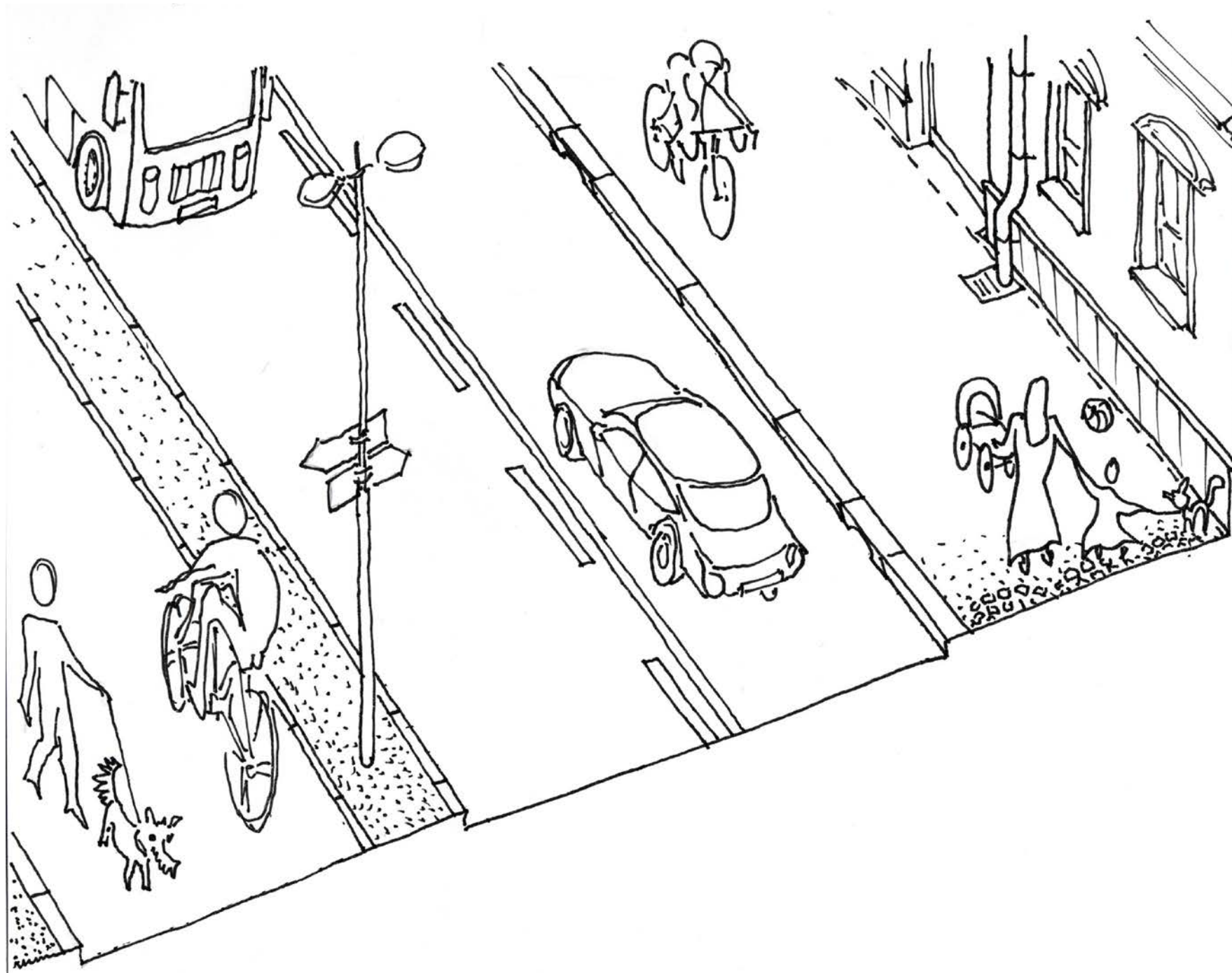


4.1. Uliční profily

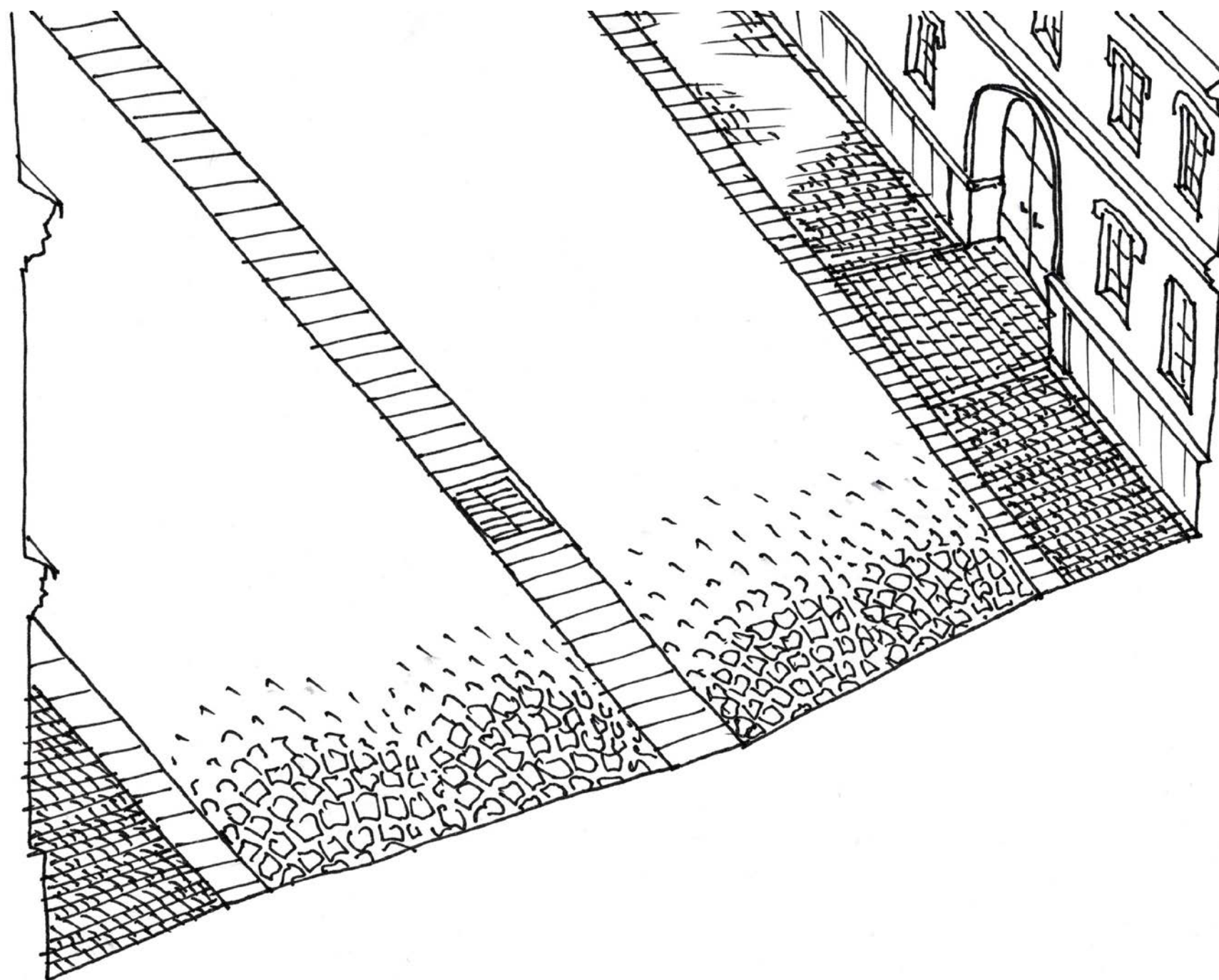
4.1.1. Městský veřejný prostor — páteřní komunikace s obousměrným provozem, oboustranným chodníkem a rozšířenou krajnicí.



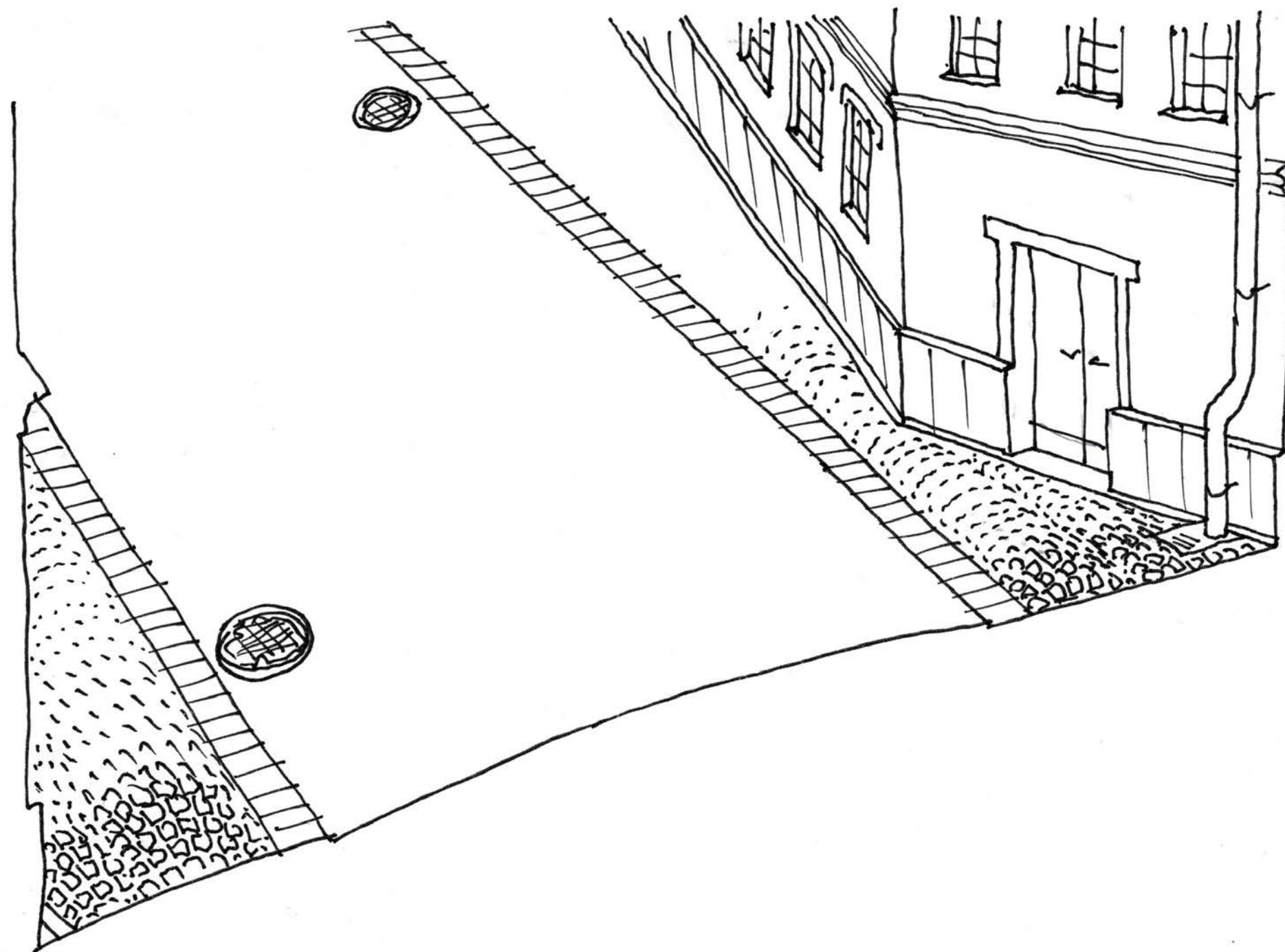
**4.1.2. Městský veřejný prostor
— páteřní komunikace
s obousměrným provozem,
oboustranným chodníkem se
smíšeným provozem pěších
a cyklistů.**



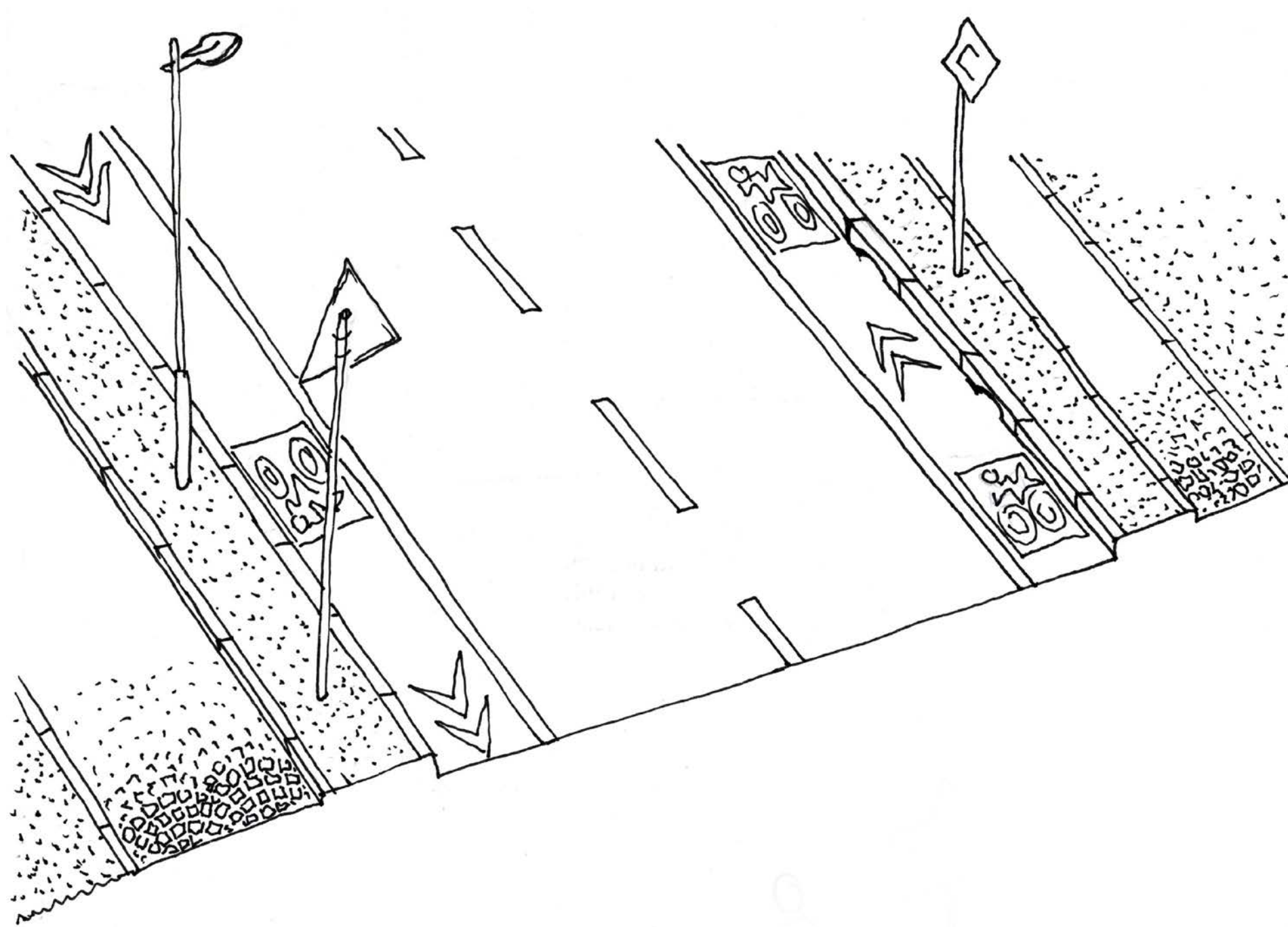
**4.1.3. Městský veřejný
prostor — dlážděná městská
ulice variabilní šířky
s obousměrným provozem
bez nadvýšení chodníku.**



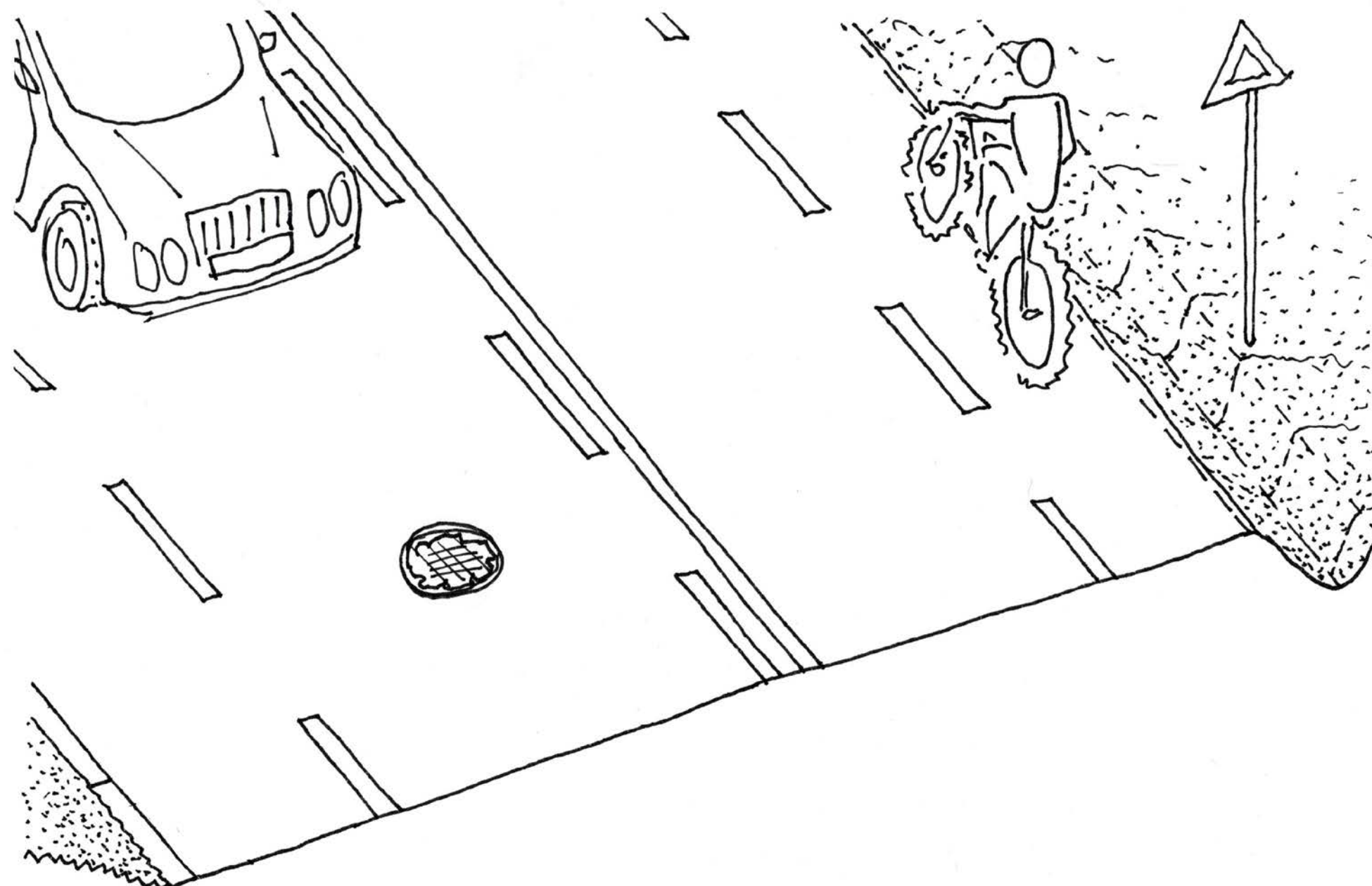
4.1.4. Městský veřejný prostor
— jednopruhová ulice s živich-
ným povrchem jízdního pruhu
a proměnlivou šíří chodníku
bez nadvýšení.



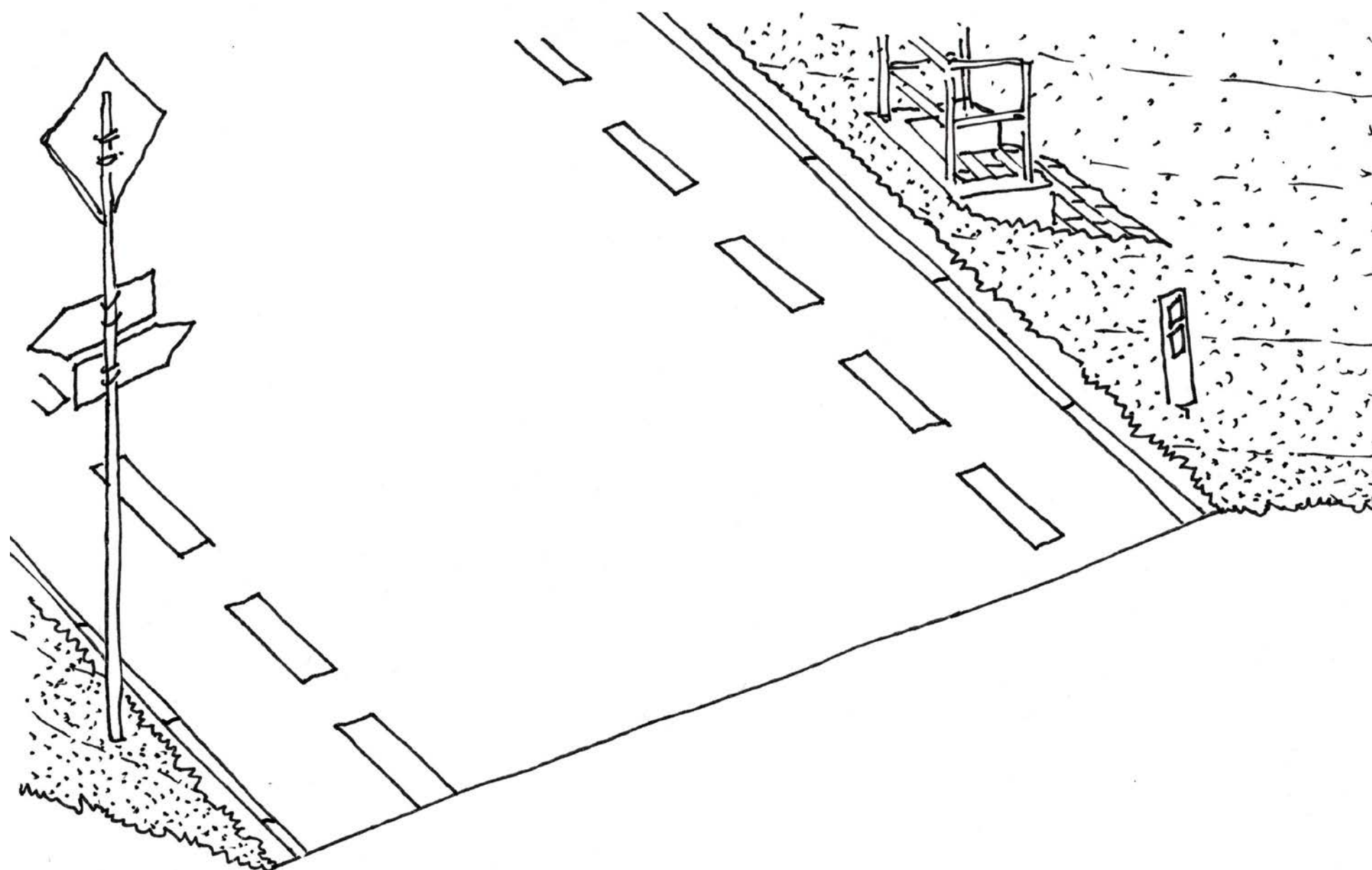
4.1.5. Příměstský veřejný prostor — páteřní komunikace s cyklopruhy a odděleným chodníkem pro pěší, komfortní profil.



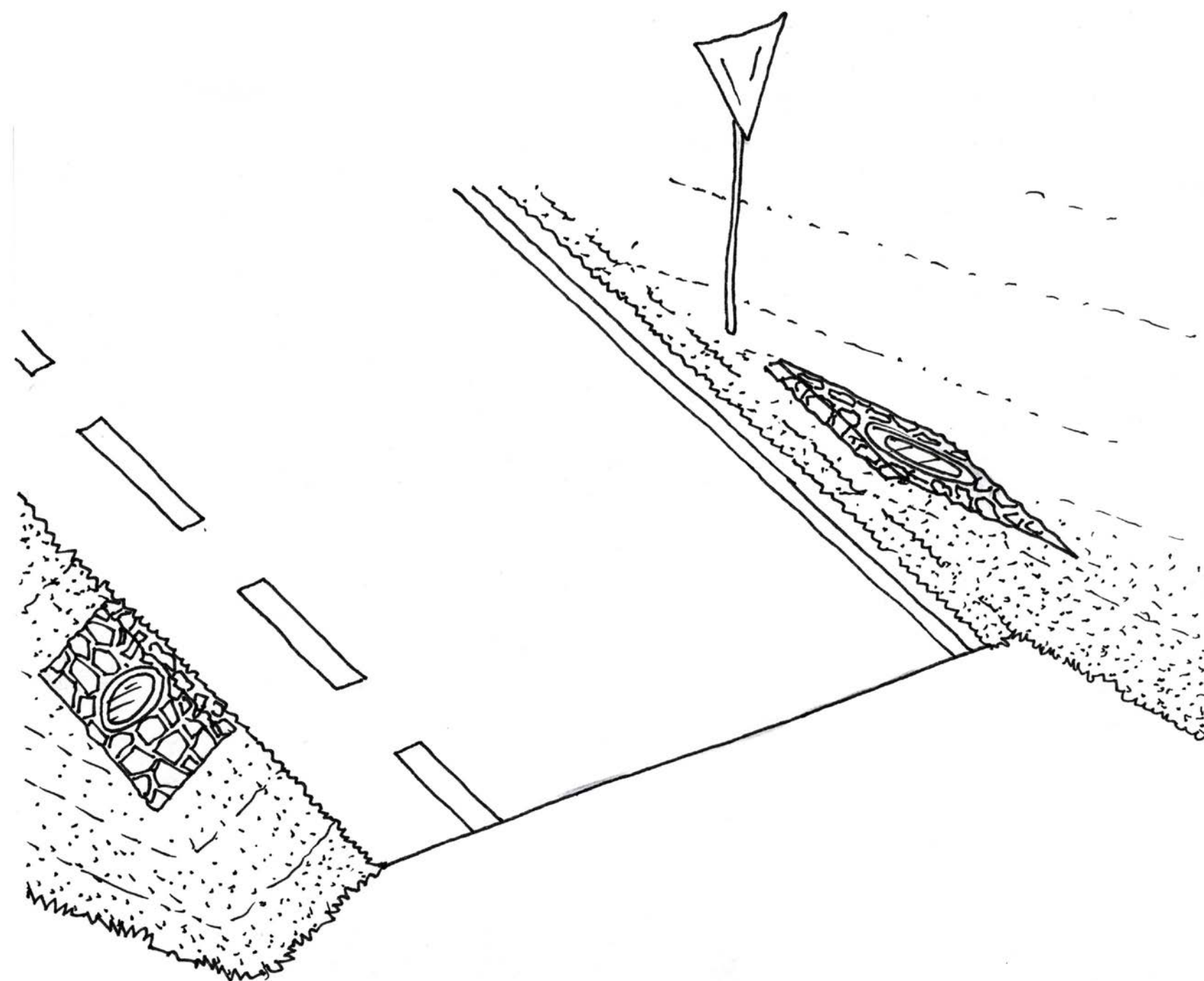
**4.1.6. Příměstský veřejný
prostor — páteřní
komunikace s obousměrným
provozem, bez chodníku,
s rozšířenou krajnicí.**



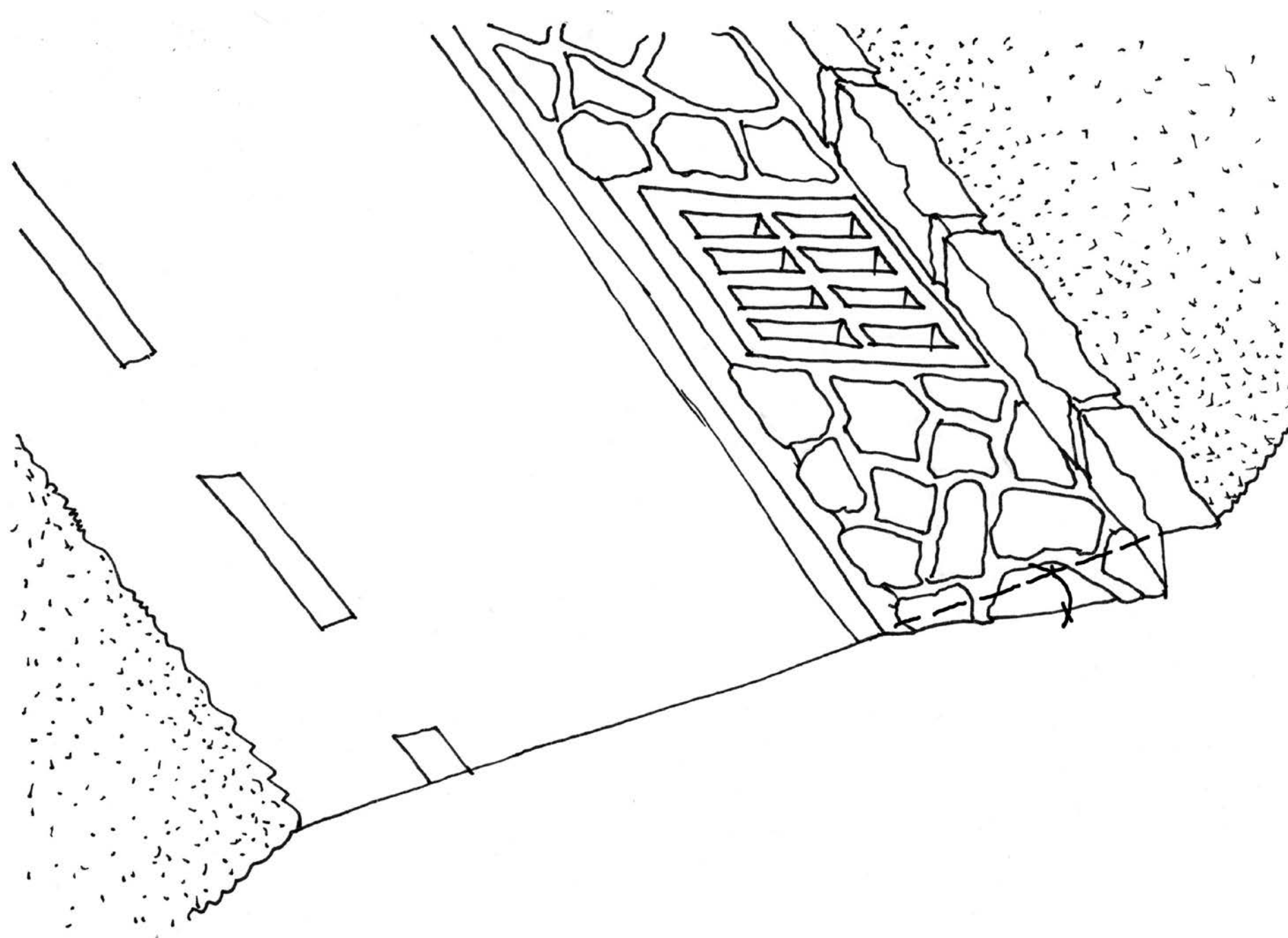
4.1.7. Příměstský i Venkovský veřejný prostor — jednopruhová komunikace s rozšířenými krajnicemi pro nemotorovou dopravu.



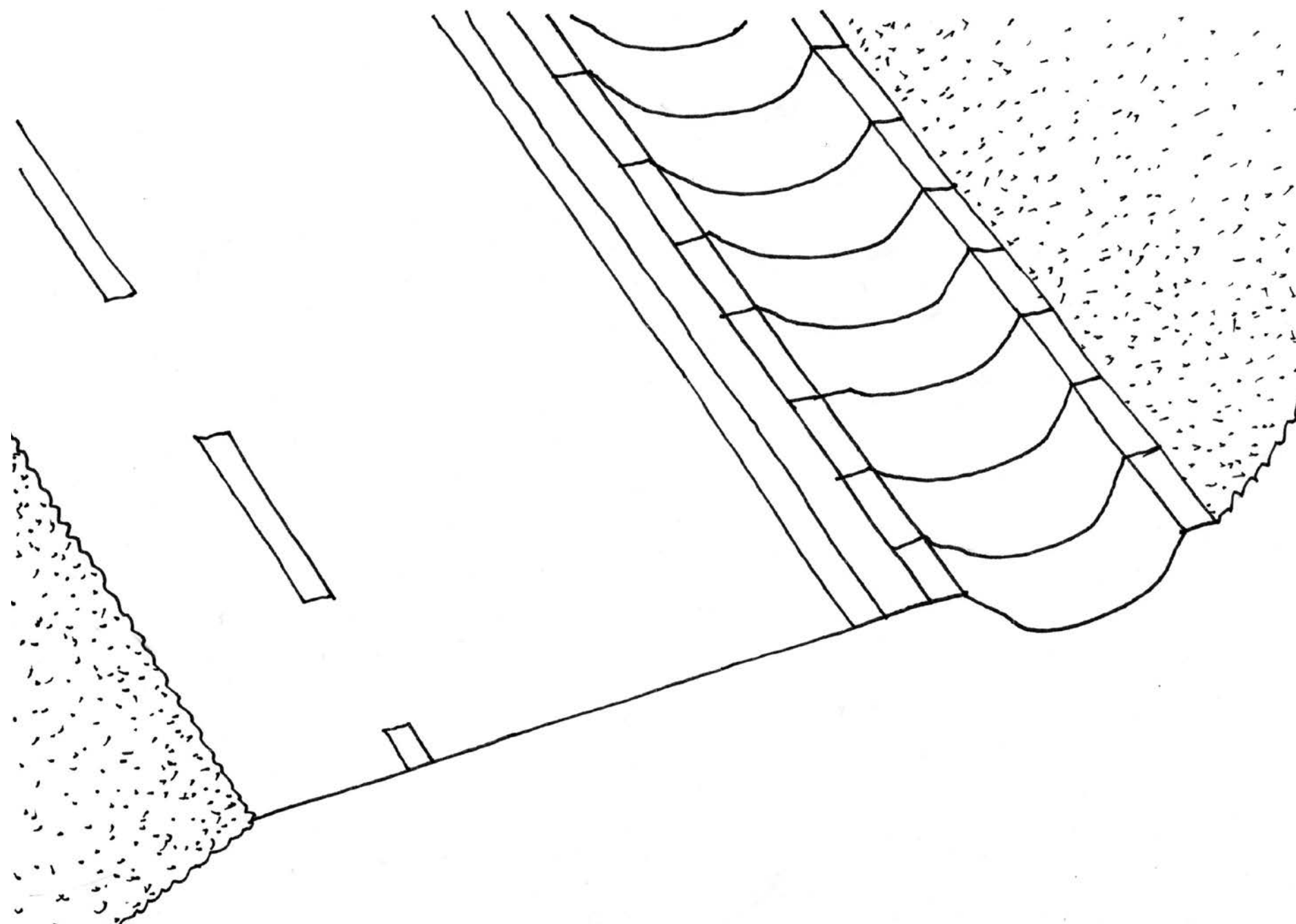
4.1.8. Příměstský i Venkovský veřejný prostor — jednopruhová komunikace se svahovým odvodněním a jednostrannou rozšířenou krajnicí pro nemotorovou dopravu.



4.1.9. Příměstský i Venkovský veřejný prostor — jednopruhová komunikace se svahovým odvodněním a jednostrannou rozšířenou krajnicí pro nemotorovou dopravu.

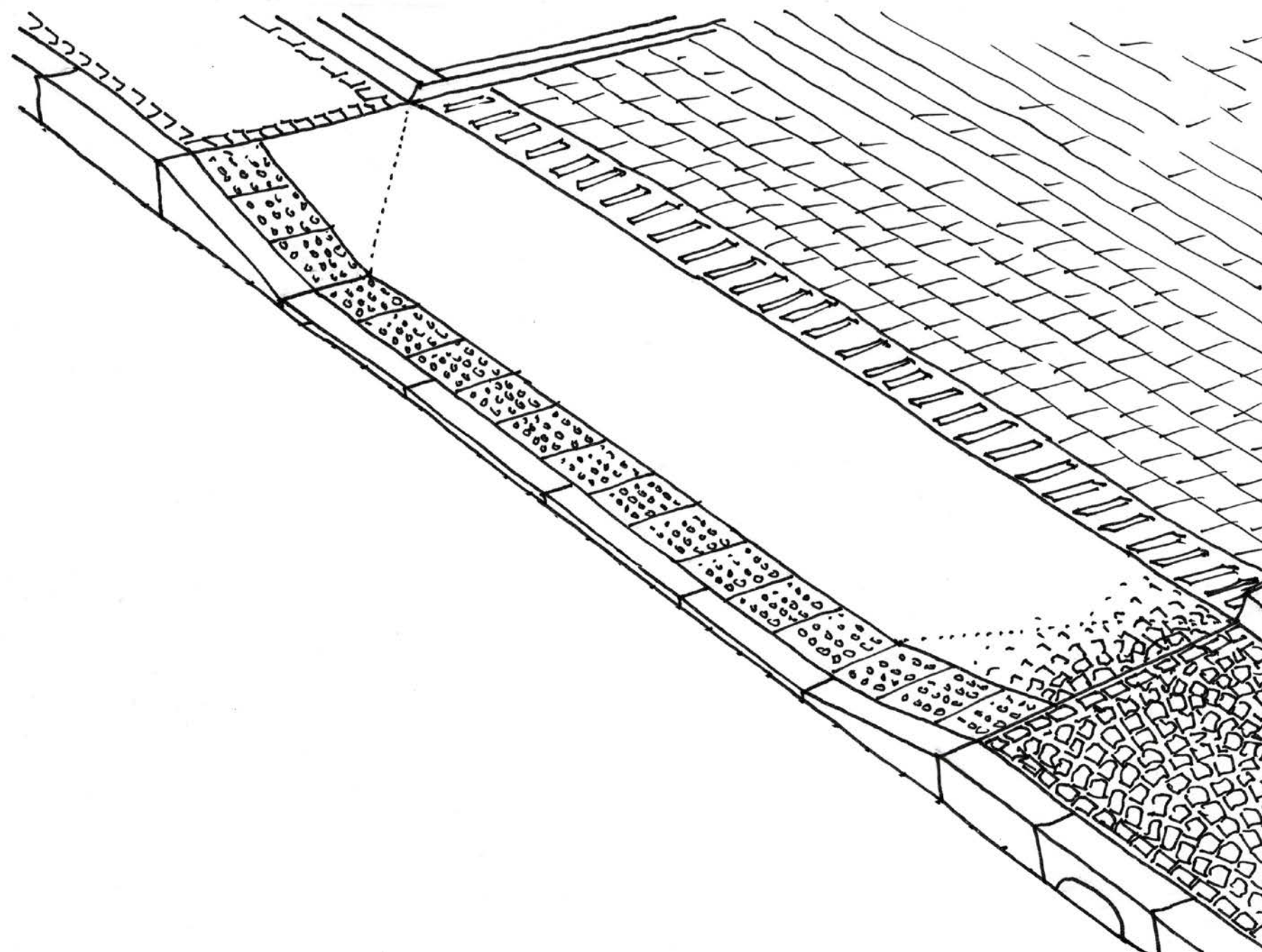


4.1.10. Venkovský veřejný prostor — jednopruhová komunikace se svahovým odvodněním a jednostrannou rozšířenou krajnicí pro nemotorovou dopravu.

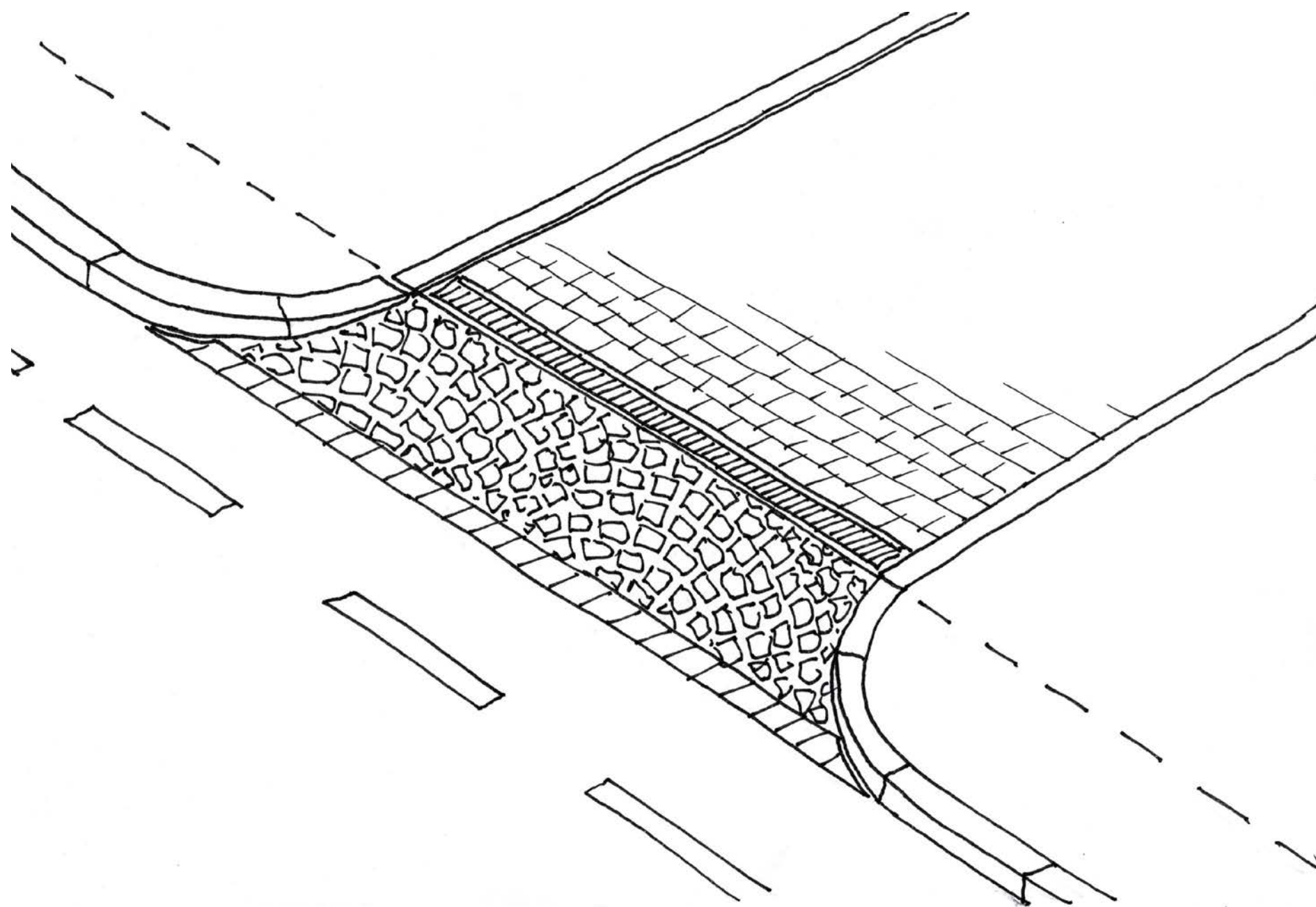


4.2. Připojení nemovitostí ke komunikacím

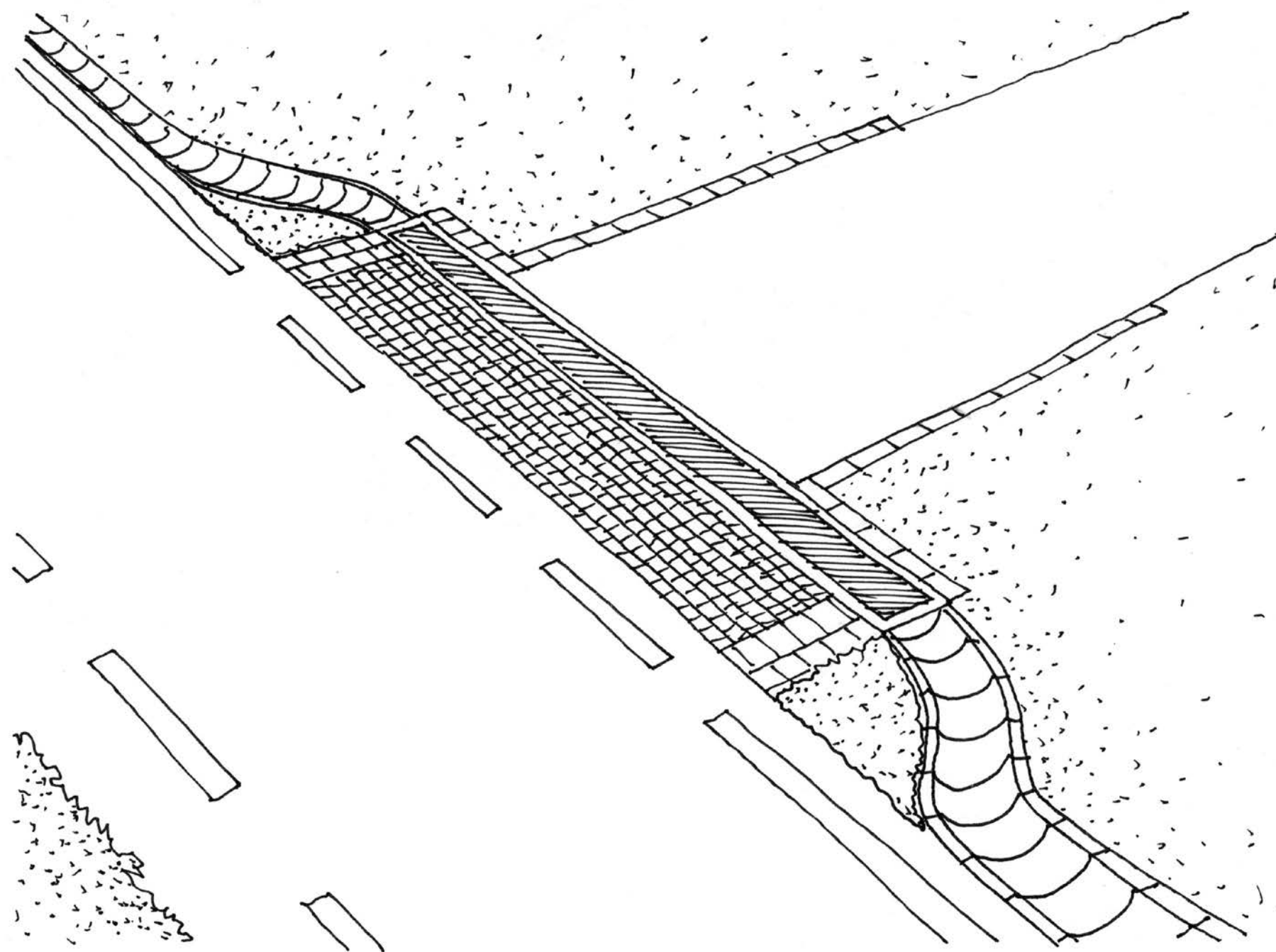
4.2.1. Připojení přes chodník se snížením a bezbariérovou úpravou



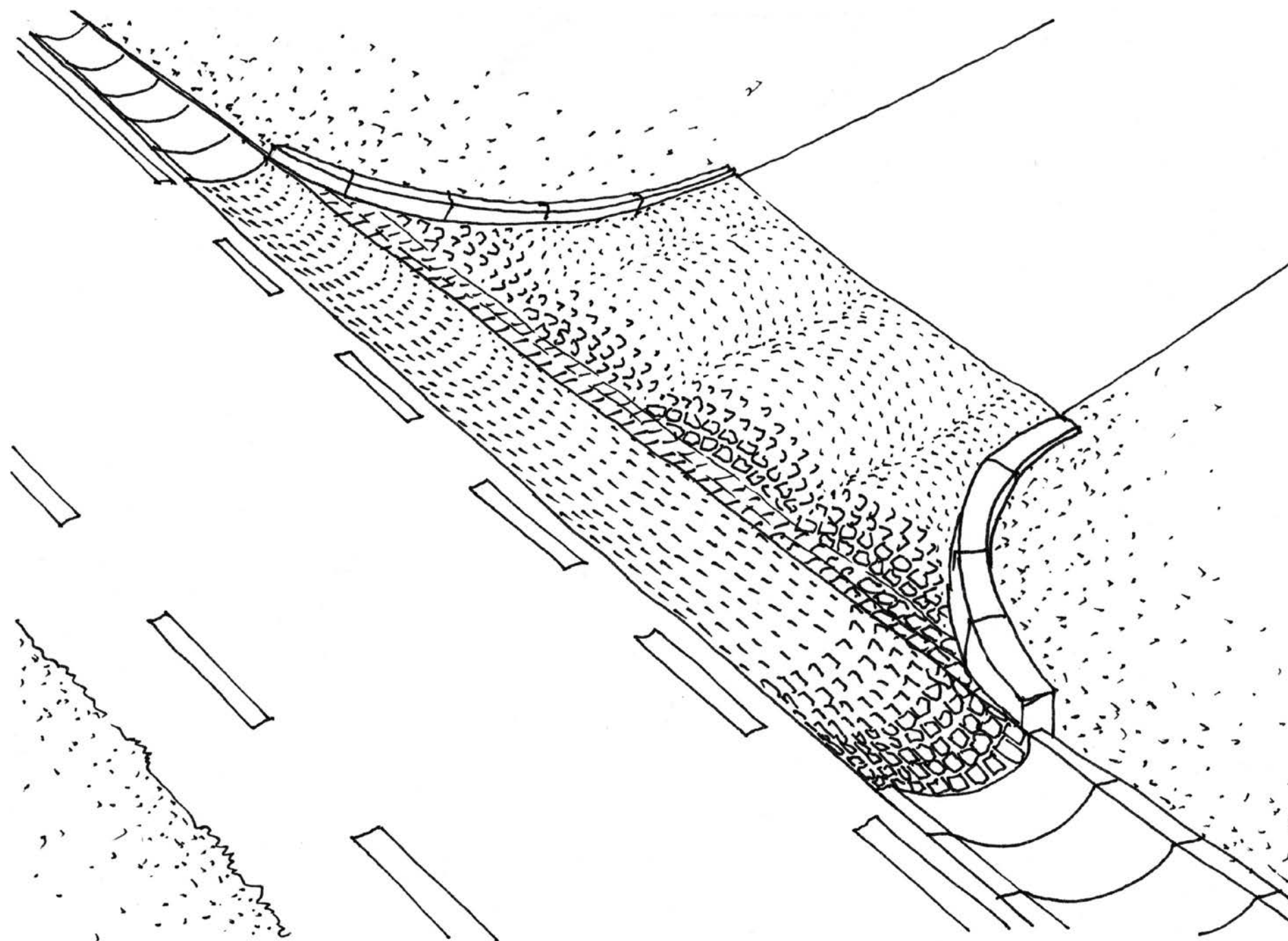
**4.2.2. Připojení ke komunikaci
s obrubou s navýšením,
variantně s odvodněním do
rýhy nebo bez**



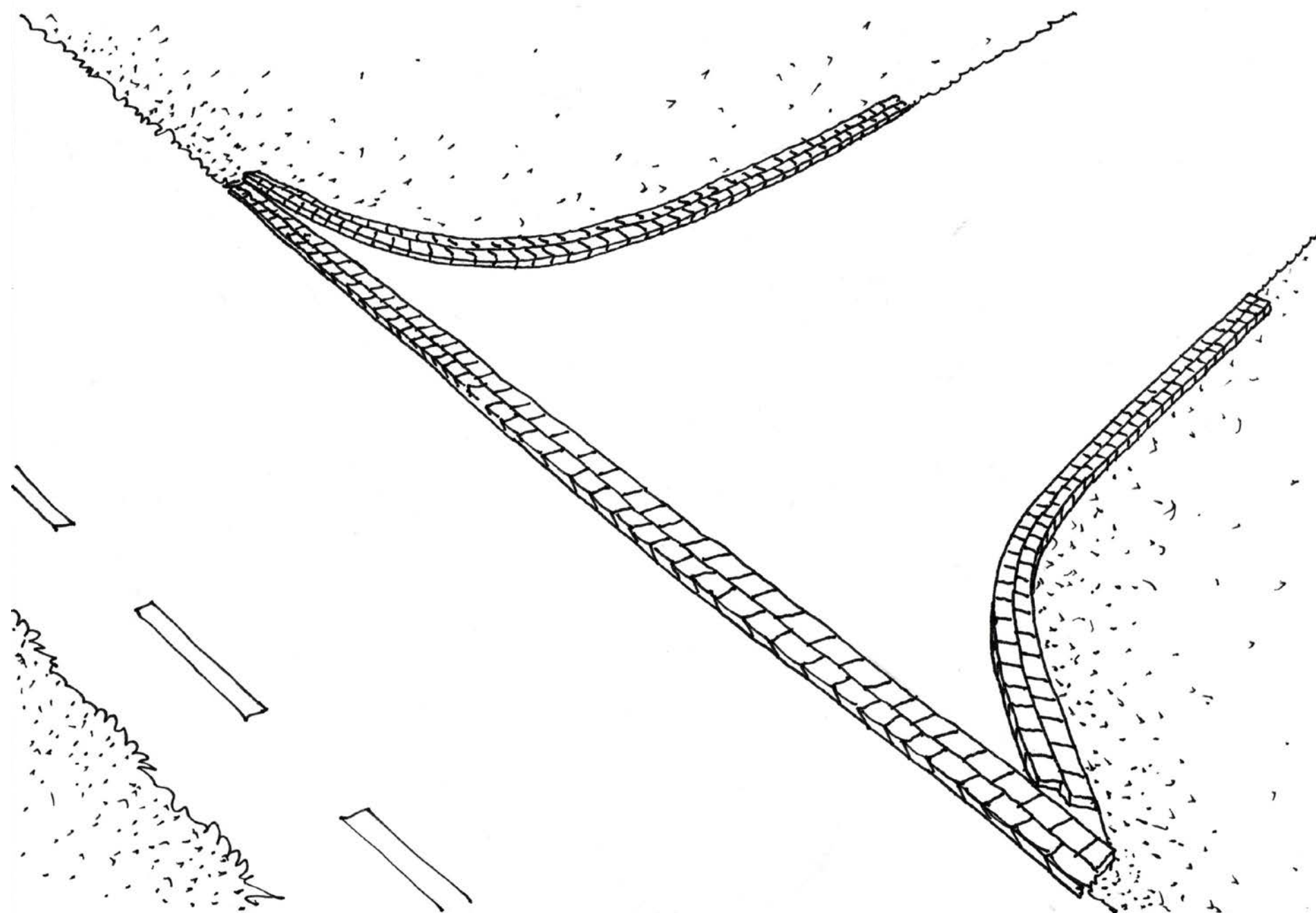
**4.2.3. Připojení ke komunikaci
s podélným odvodněním
betonovou žlabovkou —
zachování spádu žlabovky,
litinová mřížka, variantně
štěrbinový žlab.**



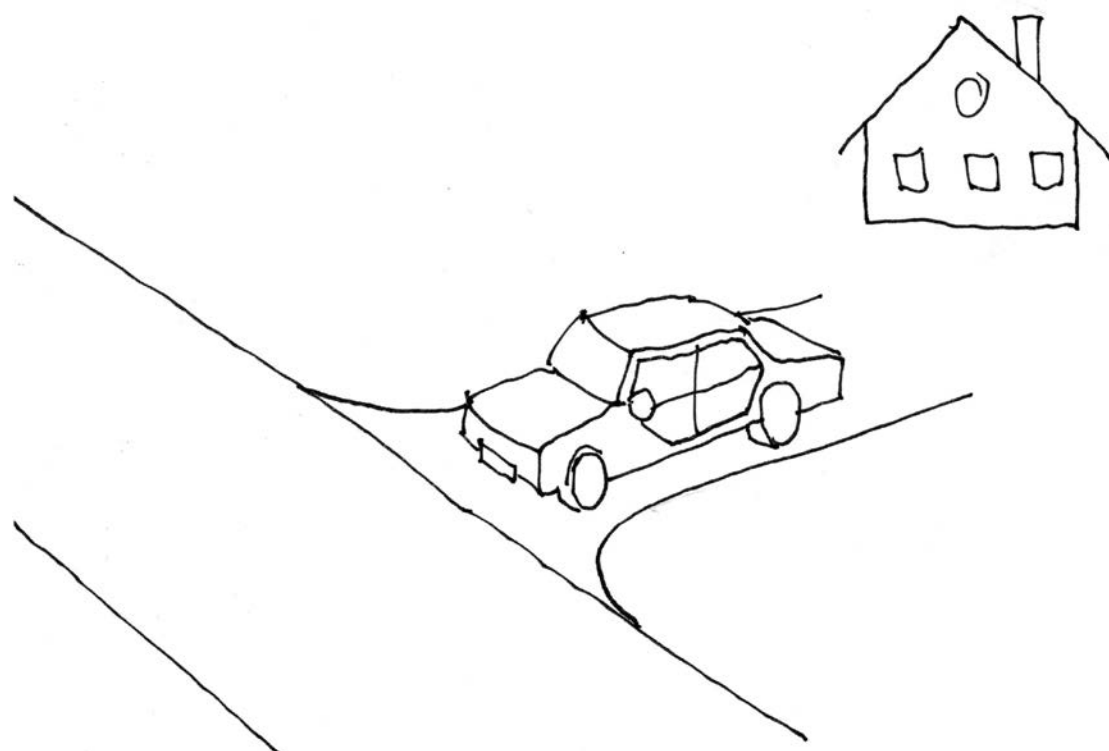
**4.2.4. Připojení je komunikaci
s podélným odvodněním
betonovou žlabovkou — žlab
u sjezdu v dlažbě do betonu.**



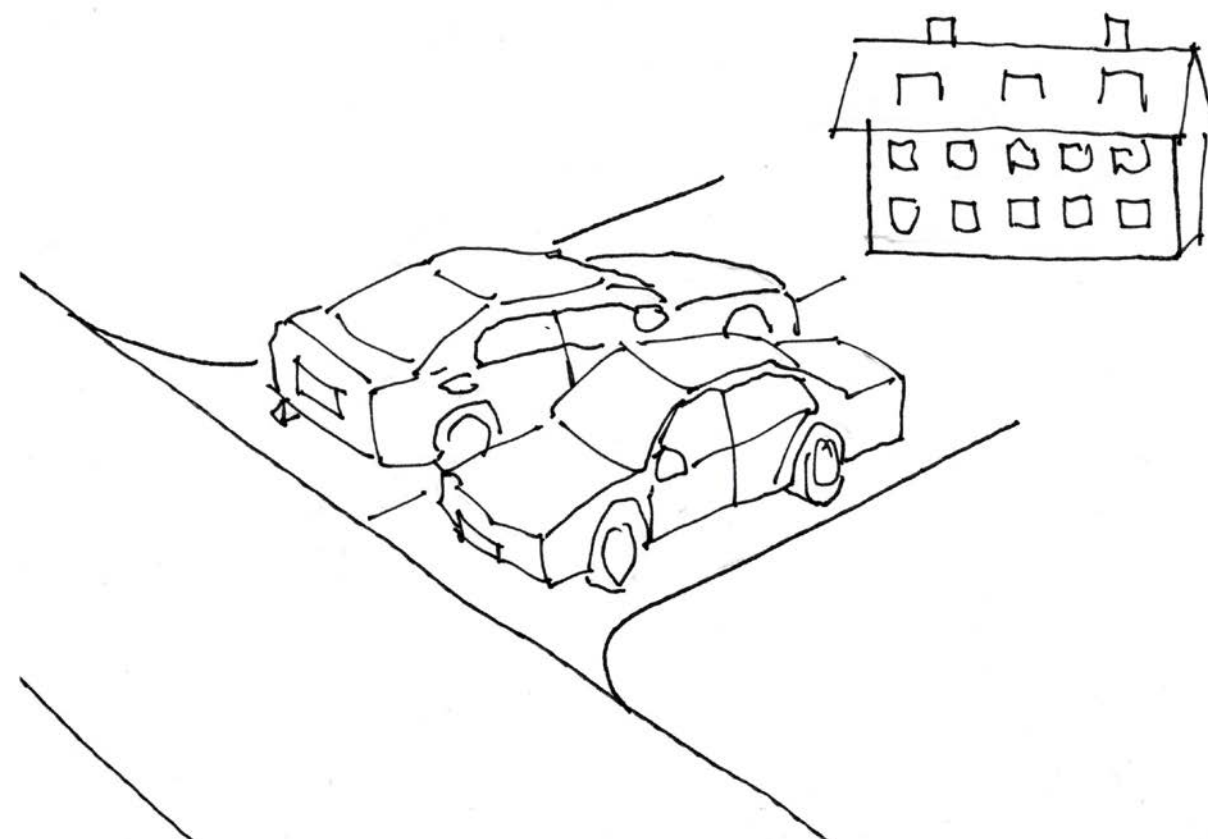
**4.2.5. Připojení ke komunikaci
bez živičného povrchu —
zpevnění žlabu kamenným
víceřádkem do betonu.**



**4.2.6. Připojení pozemků
rodinných domů a domů pro
individuální rodinnou rekreaci
se provádí jednopruhovým
sjezdem**



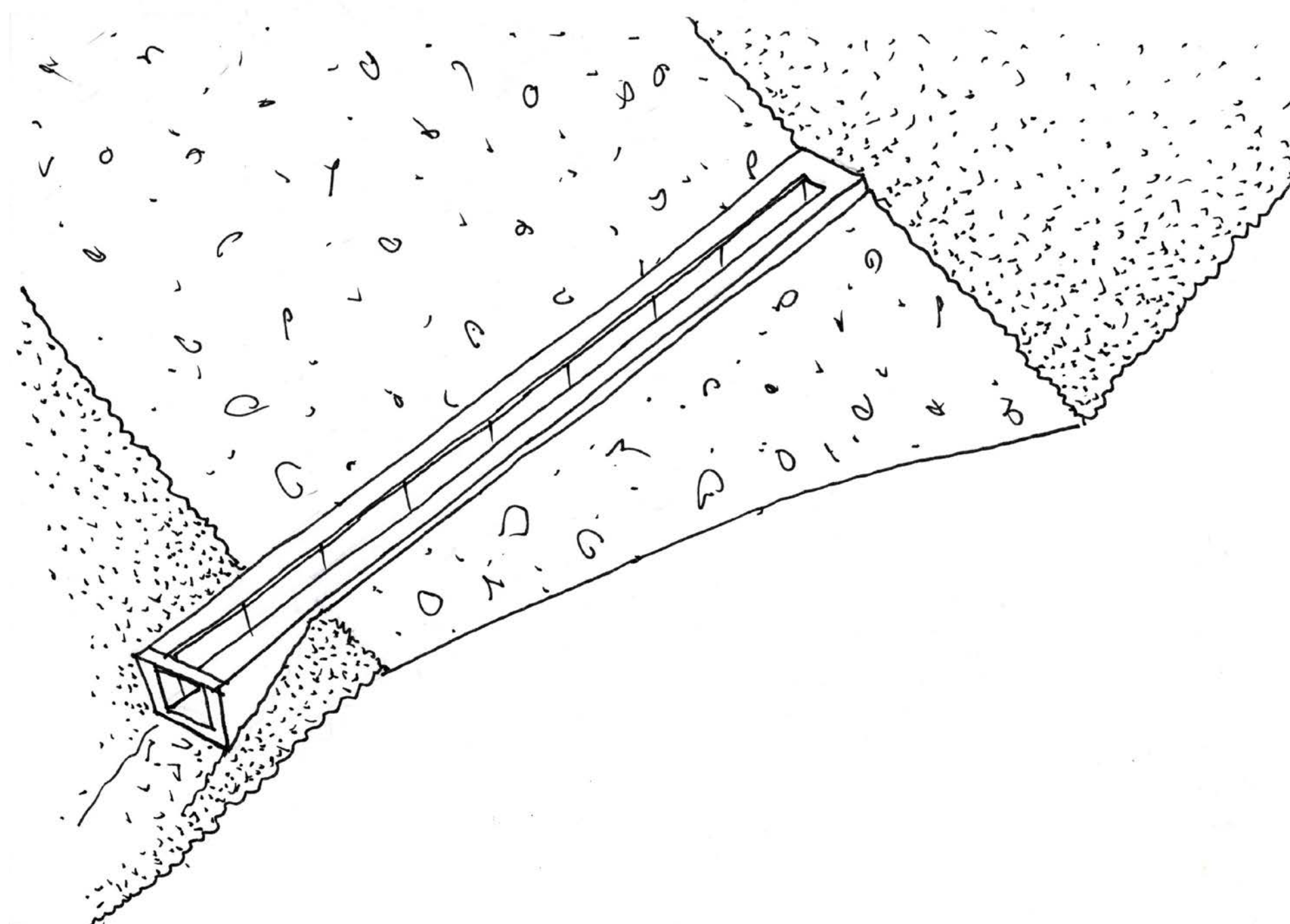
**4.2.7. Připojení pozemků
bytový domů a staveb
občanské vybavenosti se
provádí dvoupruhovým
sjezdem**



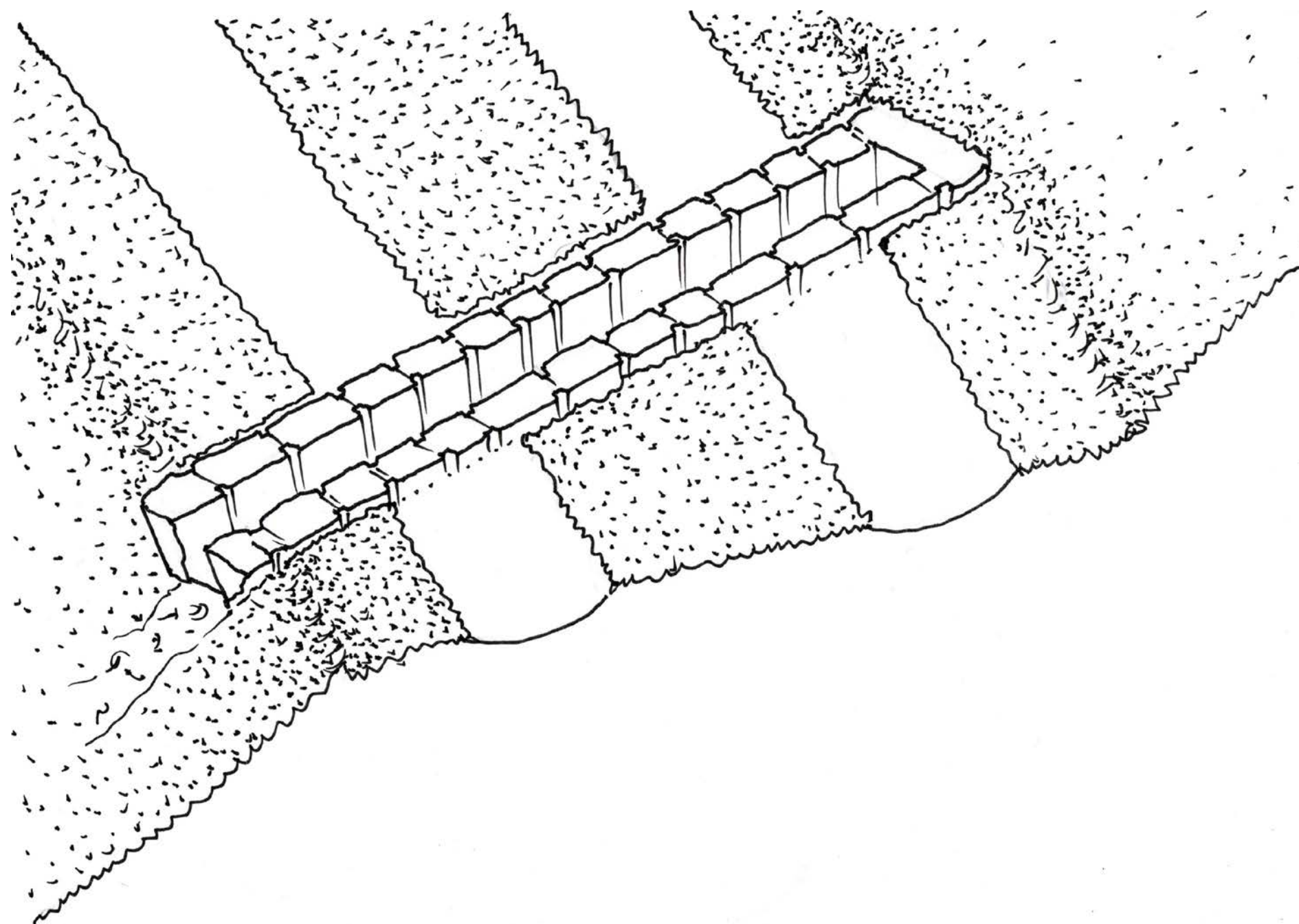
4.3. Odvodnění komunikací

Funkční odvodnění komunikace musí být projektem i realizací vždy řešeno. Komunikace s dlážděným a živičným povrchem normových sklonů se odvodňují sklonem dle projektu – příčným, podélným, nebo v kombinaci. Komunikace s živičným povrchem výrazných sklonů a komunikace s povrchy štěrkovými se odvodňují mimo výše uvedené také příčnými ocelovými, kamennými nebo kompozitními svodnicemi dle projektu.

4.3.1. Svodnice srážkových vod — typová, ocelová do betonu

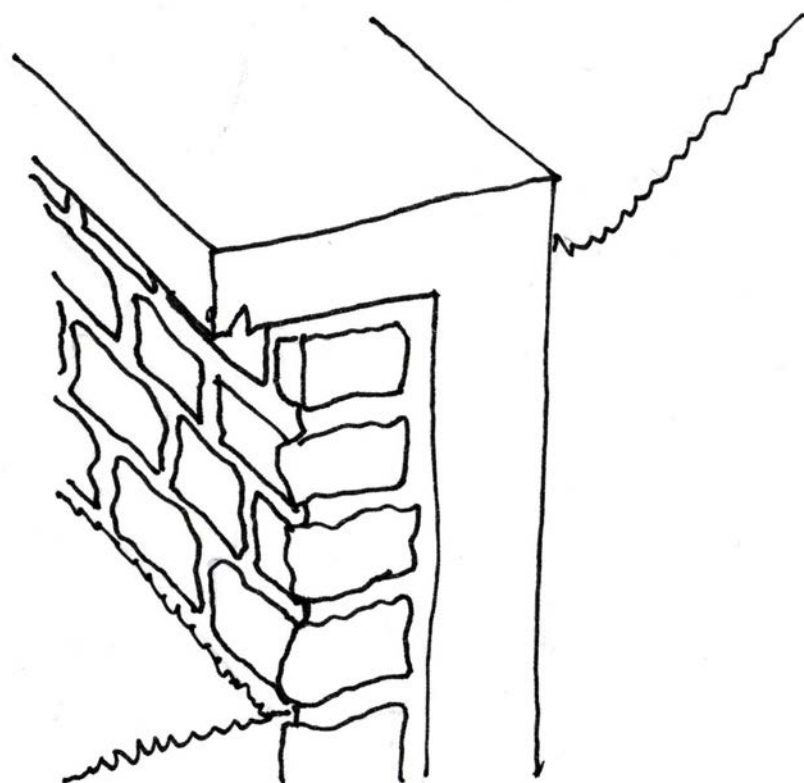


4.3.2. Svodnice srážkových vod — atypická kamenná do betonu.

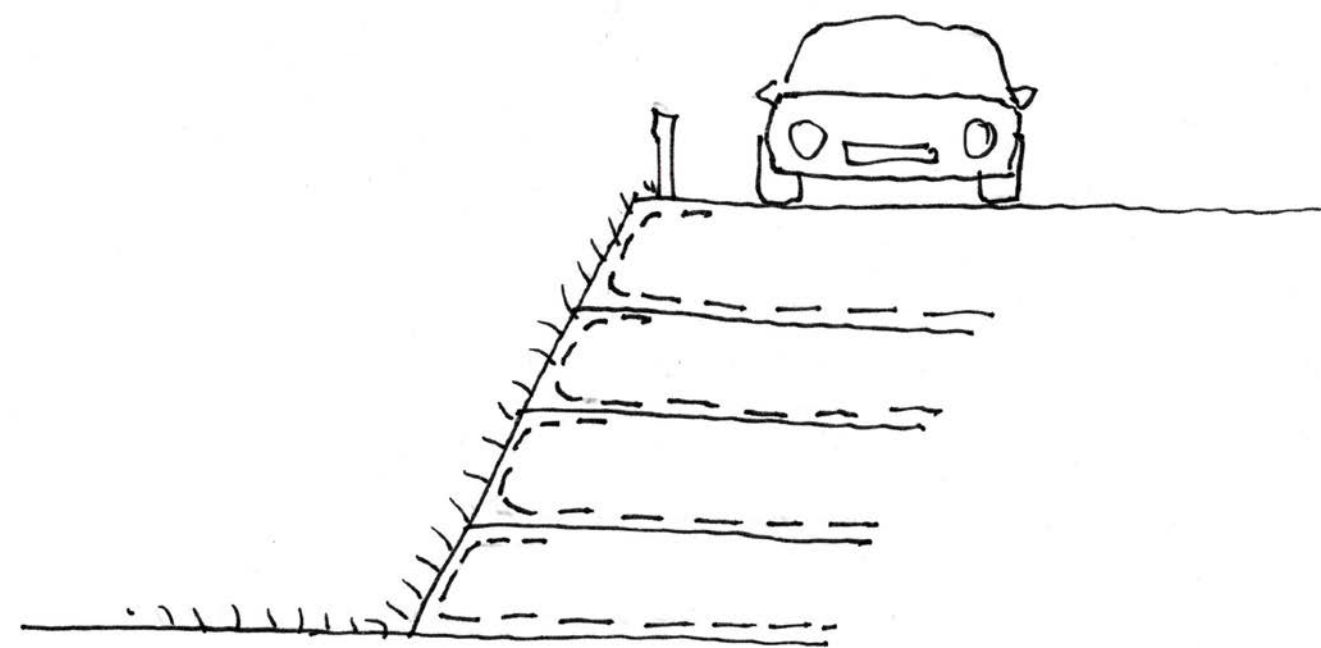


4.4. Opěrné zdi — grafická příloha

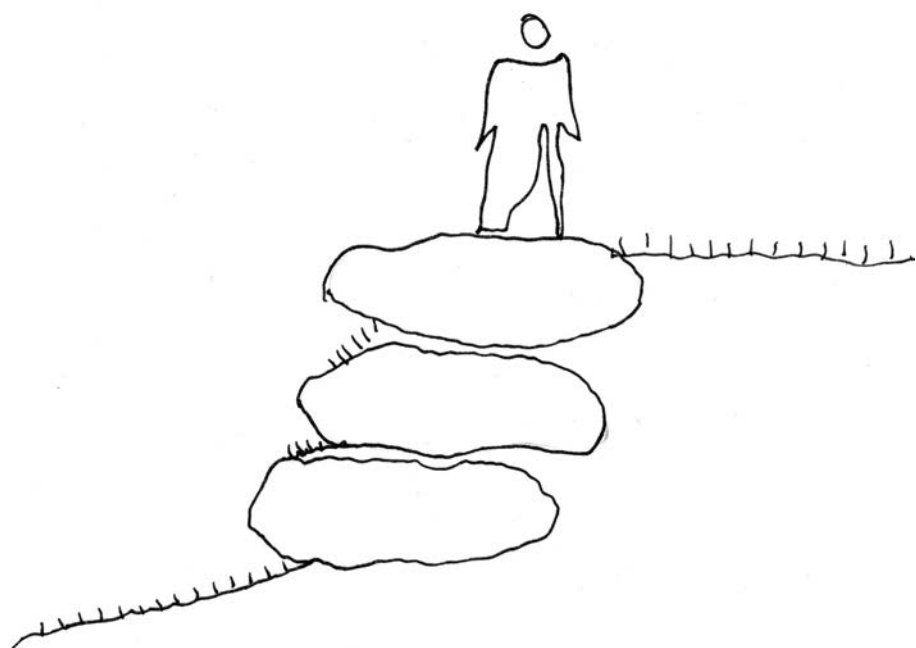
**4.4.1. Opěrná zeď pro
Městský a Příměstský veřejný
prostor — kamenný obklad ze
žuly nebo místního lomového
kamene a železobetonová
konstrukce s korunou.**



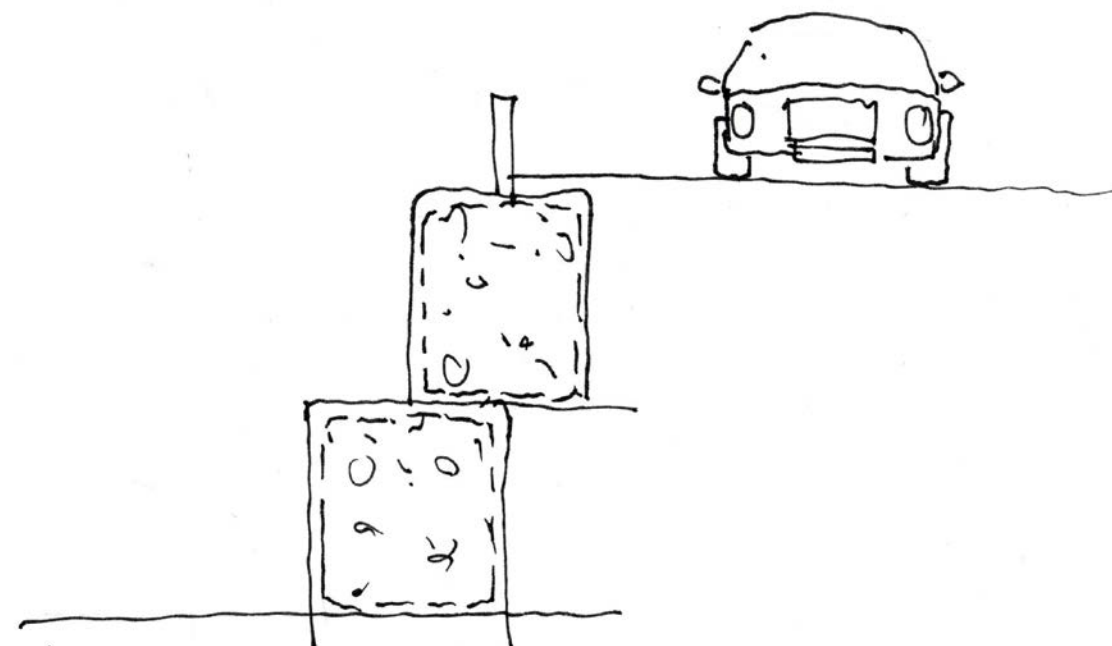
**4.2.7. Opěrná zeď pro
dopravní stavby — green
terra mesh**



**4.4.3. Opěrná zeď pro
dopravní stavby — kamenná
rovnanina na sucho**

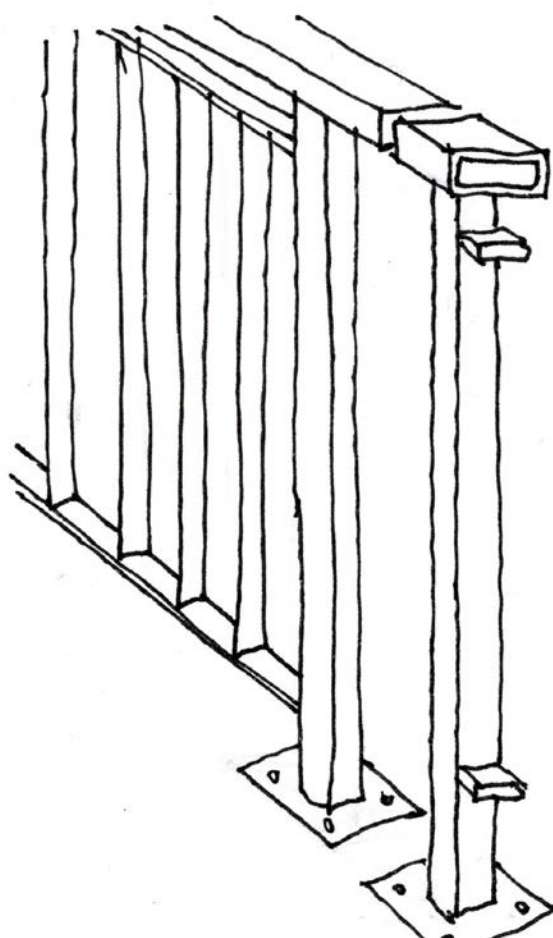


**4.4.4. Opěrná zeď pro
dopravní stavby — gabiony
— drátokoše s kamennou
rovnaninou**

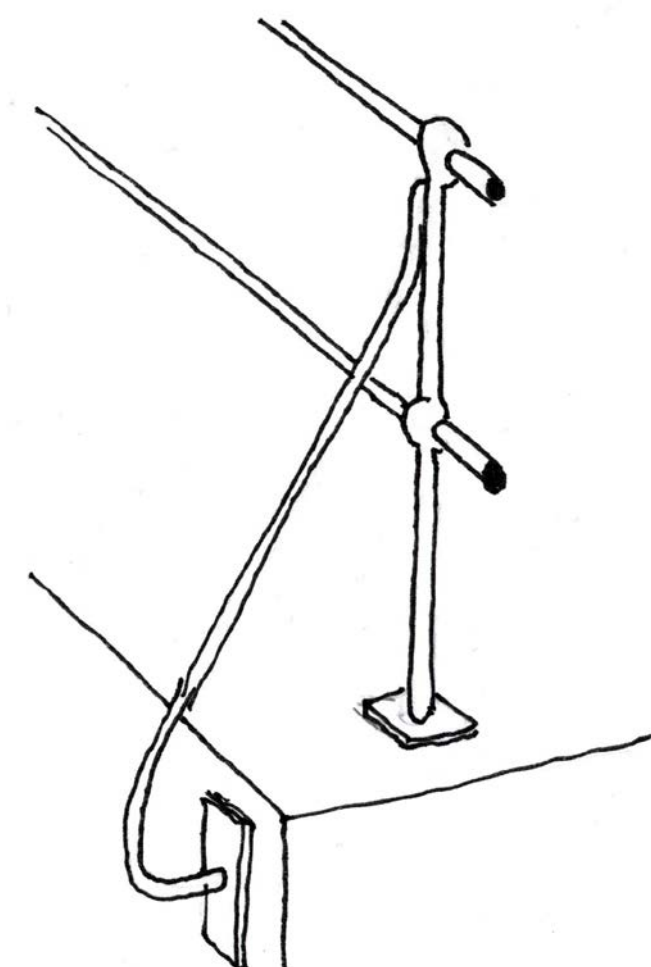


4.5. Konstrukční doplňky

4.5.1. Zábradlí



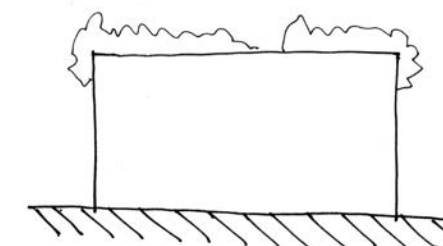
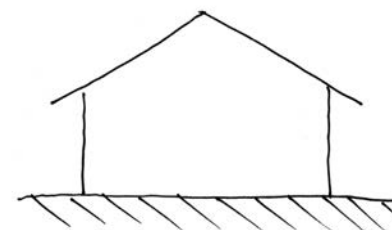
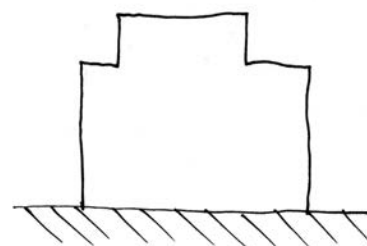
→
Rozdělení na Městský, Příměstský
a Venkovský veřejný prostor



→
Chodníky, schodiště, stezky – zábradlí tradiční,
zejména pro venkovský prostor

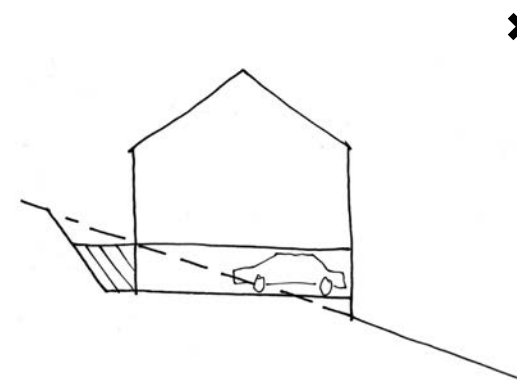
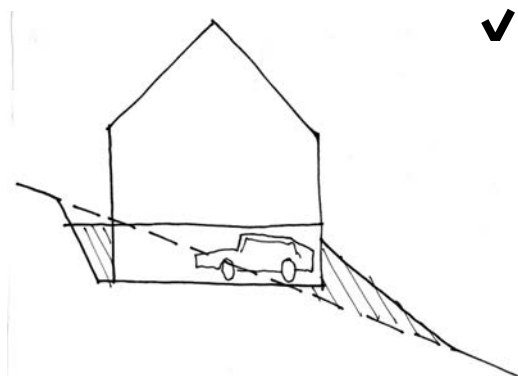
4.6.1. Bytové domy a budovy občanské vybavenosti — přípustná hmotová řešení

→

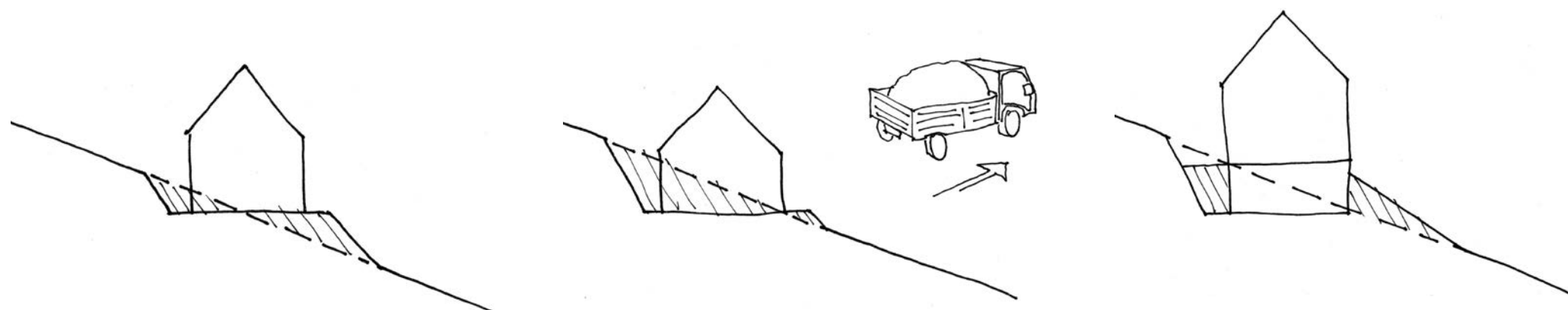


4.6.2. Bytové domy a budovy občanské vybavenosti — osazení do terénu

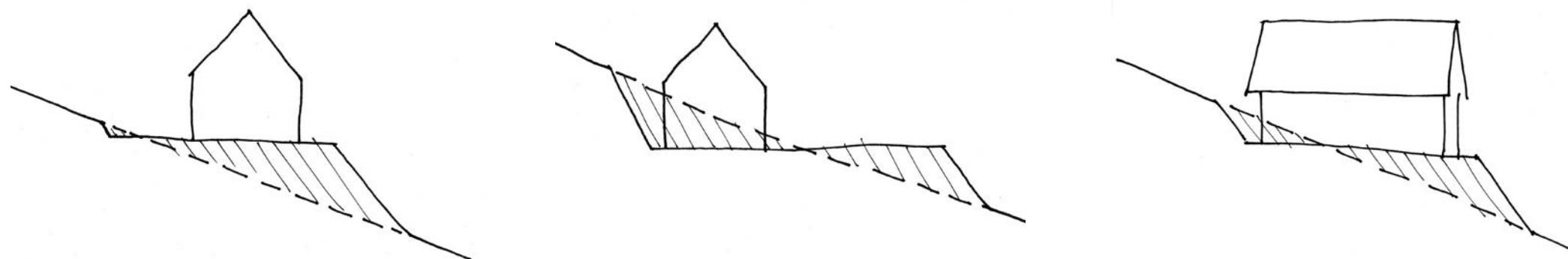
→



**4.6.3. Rodinné domy a domy
pro individuální rodinnou
rekreaci — přípustná osazení
do terénu**



**4.6.4. Rodinné domy a domy
pro individuální rodinnou
rekreaci — nepřípustná
osazení do terénu**

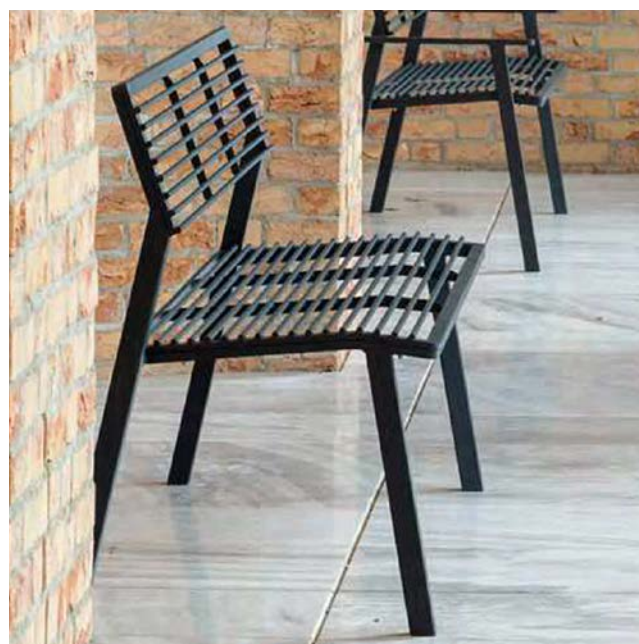


5. Mobiliář



5.1. Lavičky

Typ „I“



Lavička typ č. 1

Nosná kovová konstrukce lavičky je jednoduchá, účelná a přitom subtilní. Je opatřena práškovým vypalovacím lakem střední šedé barvy, např. RAL 7036. Sedák i opěrák lavičky tvoří lamely z masivního dřeva, nebo kovový rošt šedé barvy, např. RAL 7036. Připouští se varianty s opěrákem i bez něj. Detaily jsou decentní, spoje kryté. Pro jedno veřejné prostranství je vhodné používat jednu modelovou řadu laviček. Prvky pro městský a příměstský prostor vycházejí z jedné modelové řady. Sedací nábytek doplňkový se připouští atypický nebo designově odlišný, použití je však výjimečné bez vlivu na vnímání jednotného stylu městského mobiliáře.

Foto zdroj: www.egoe-life.eu/cz/

Typ „II“



Lavička typ č. 2

Varianta pro užití na sklonitých partiích města – montáž na jedné noze. Nosná kovová konstrukce lavičky je jednoduchá, účelná a přitom subtilní. Je opatřena práškovým vypalovacím lakem střední šedé barvy, např. RAL 7036. Sedák i opěrák lavičky tvoří lamely z masivního dřeva, nebo kovový rošt šedé barvy, např. RAL 7036. Připouští se varianty s opěrákem i bez něj. Detaily jsou decentní, spoje kryté. Pro jedno veřejné prostranství je vhodné používat jednu modelovou řadu laviček. Prvky pro městský a příměstský prostor vycházejí z jedné modelové řady. Sedací nábytek doplňkový se připouští atypický nebo designově odlišný, použití je však výjimečné bez vlivu na vnímání jednotného stylu městského mobiliáře.

Foto zdroj: www.egoe-life.eu/cz/

Typ „III“



Lavička typ č. 3

Venkovská jednoduchá lavice – set, typový výrobek, dřevěná konstrukce, nutno osazovat na vodorovný podklad minimálně s hutněným štěrkovým podkladem, nikoli na zeminu.

Foto zdroj: Google

Typ „IV“



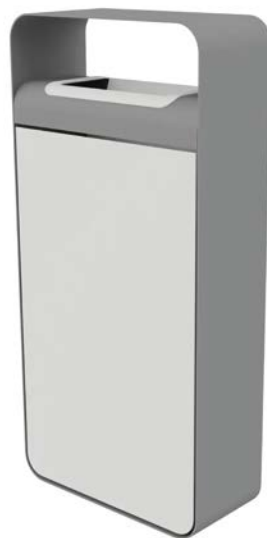
Lavička typ č. 4

Horská masivní jednoduchá lavice – set, ruční atypický výrobek, dřevěná konstrukce. Pro Venkovský prostor a přírodní prostředí volné okolní krajiny.

Foto zdroj: Google

5.2. Odpadkové koše

Typ „V“



Odpadkový koš č. 1

Netříděný odpad; Tělo koše je jednoduché geometrie. Je z masivního kovu středně šedé barvy, např. RAL 7036 práškovým vypalovacím lakem. Detaily jsou decentní, spoje kryté, obsahuje kryt otvoru. Pro jedno veřejné prostranství je vhodné používat jednu modelovou řadu košů. Koše pro separovaný odpad se instalují dle konkrétní lokality.

Foto zdroj: www.egoe-life.eu/cz/

Typ „VI“



Odpadkový koš č. 2

Tříděný odpad; Tělo koše je jednoduché geometrie. Je z masivního kovu středně šedé barvy, např. RAL 7036 práškovým vypalovacím lakem. Detaily jsou decentní, spoje kryté, obsahuje kryt otvoru. Pro jedno veřejné prostranství je vhodné používat jednu modelovou řadu košů. Koše pro separovaný odpad se instalují dle konkrétní lokality v různých podvariantách z výrobního sortimentu.

Foto zdroj: www.egoe-life.eu/cz/

5.3. Zábradlí

Typ „VII“



Zábradlí č. 1

Ocelové zinkované zábradlí mostního typu pro veřejný prostor; Použití pro pozice hrozícího pádu z výšky nebo do hloubky; Připouští se kvalitní designové odchylky dle konkrétního architektonického řešení v rámci projektu stavby.

Foto zdroj: www.skupinasam.cz/zabradli-a-kovo-ve-prislusenstvi-m28

Typ „VIII“



Zábradlí č. 2

Železné kované zábradlí venkovské, mírně historizující pro veřejný prostor; Použití pro pozice bez hrozícího pádu z výšky nebo do hloubky; Připouští se kvalitní designové odchylky dle konkrétního architektonického řešení v rámci projektu stavby.

Foto zdroj:
<https://kovarstvizlamal.cz/kovane-zabradli/>

5.4. Stojan na kola

Typ „IX“



Stojan na bicykly č. 1

Je pevnou součástí daného prostranství s montáží do základu. Subtilní kovový nebo pryžový rám je kotven pod povrchem. Je opatřen středně šedým vypalovacím lakem. Je čistých křivek, bez zbytečných detailů. V rámci jednoho prostranství je žádoucí používat jeden typ stojanu.

Foto zdroj: www.mmcite.com/gomez/

Typ „X“

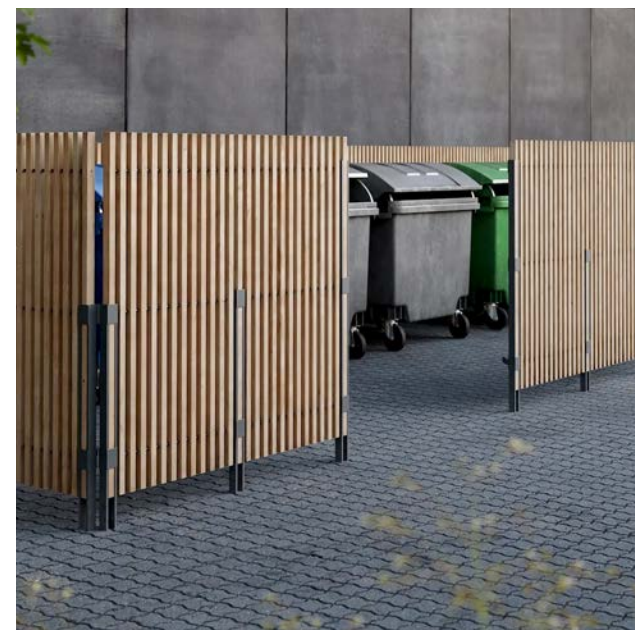


Stojan na bicykly č. 2

Není pevnou součástí daného prostranství s montáží do základu. Jednoduchý rukodělný výrobek z místního materiálu.

Foto zdroj: www.hriste-piccolino.cz

5.5. Kontejnerová hnízda



Oddělující paraván pro kontejnerová hnízda, ocel, dřevo.

Jednotné provedení pro celé řešené území.

5.6. Sloupky a patníky

Typ „XI“



Oddělovací sloupek

Sloupky a patníky se použijí výjimečně v nutných případech, kdy nevytvářejí nebezpečí pro svou lehkou přehlédnutelnost. Používají se primárně pro zamezení vjezdu a parkování vozidel v prostorech určených pěším. V některých případech je vhodné je použít k vymezení a ohraničení jednotlivých prostranství či jako psychologickou bariéru namísto zábradlí. Sloupky je vhodné navrhovat kovové, subtilní a jednoduché bez profilace. Jejich povrchová úprava musí být jednotná s dalšími prvky a mobiliářem. Sloupky spojené řetězem se nepoužívají.

Foto zdroj: www.egoe-life.eu/cz/

Typ „XII“



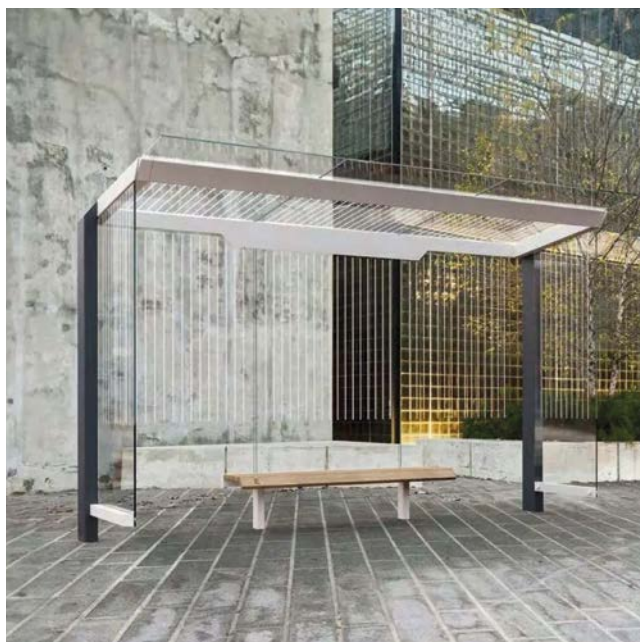
Oddělovací patník

Venkovský / horský typ oddělovacího patníku; štípaná žula světlá, kamenicky upravovaná, osazení do zeminy, případně do betonového lože. Max. výška 1,3 m, min. výška 0,5 m.

Foto zdroj: Google

5.7. Přístřešky

Typ „XIII“



Přístřešek č. 1

Městský typ; Jedná se přístřešky zastávkové i obecné, které mohou být doplněny o další vybavení jako odpadkový koš, označník apod. Účelem přístřešků zastávek veřejné dopravy je zajistit pohodlí pro čekající cestující a jejich ochrana před nepříznivým počasím. V konstrukčním a materiálovém řešení je nutno zohlednit nejen požadavky na estetiku, ale i na trvanlivost ekonomičnost prořízení a provozu. Převládající barvou bude střední šedá, např. RAL 7036. Umísťování reklamy není povoleno. Přístřešek by měl být vybaven displayem na označníku. Z přístřešku by měl být primárně dobrý výhled na příjíždějící vozidlo veřejné dopravy, při volbě bočnic je tedy vhodné upřednostnit transparentní typ. Na opačné straně, kde nebude bránit

ve výhledu, lze umístit označník nebo skříň pro vyvěšení jízdních řádů. Bočnice je možné použít při dostatečné šíři chodníku. Pokud přilehlé budovy tvoří přirozenou ochranu jako například podloubí, pasáže, markýza, je vhodné je využít a přístřešek před ně neumístit. Osvětlení je nutné z důvodu bezpečnosti.

Foto zdroj: www.egoe-life.eu/cz/

Typ „XIV“



Přístřešek č. 2

Venkovský / horský typ; Jedná se přístřešky zastávkové i obecné, které mohou být doplněny o další vybavení jako odpadkový koš, označník apod. Účelem přístřešků zastávek veřejné dopravy je zajistit pohodlí pro čekající cestující a jejich ochrana před nepříznivým počasím. V konstrukčním a materiálovém řešení je větší podíl dřeva v moderním vzhledu. Převládající barvou bude střední šedá, např. RAL 7036. Umísťování reklamy není povoleno. Neobsahuje display. Z přístřešku by měl být primárně dobrý výhled na příjíždějící vozidlo veřejné dopravy, bez bočnic. Na opačné straně, kde nebude bránit ve výhledu, lze umístit označník nebo skříň pro vyvěšení jízdních řádů. Bez osvětlení. Instalace vždy na zpevněnou plochu, nikoli na zeminu.

Foto zdroj: www.egoe-life.eu/cz/

5.8. Herní prvky

Typ „XV“



Herní prvek – centrum

Herní prvek pro centrální lokality; menší rozměry mají menší dopadové plochy; využitelný více dětmi najednou pro podporu komunikace a kooperace; Dítě si vytvoří hřiště téměř kdekoliv, stačí málo, není třeba pestrobarevných a extravagantních prvků. Okolní příroda poskytuje nejvhodnější přirozené prostředí. Naopak umírněná barevnost nechává více prostoru pro fantazii dítěte. Svou barevností a materiálovým řešením bývají herní prvky dětských hřišť často zdrojem vizuální degradace veřejného prostoru. Je žádoucí, aby se tyto prvky držely přírodních materiálů a jejich přirozených povrchových odstínů. Ideálně by měly držet barevnost ostatních prvků městského mobiliáře. To samé platí pro cvičicí stroje na hřišti pro dospělé a seniory.

Doporučují se prvky ze dřeva (nikoli křivý akát) a z nerez oceli v přirozených barvách. Mimo nich je přípustná jedna až dvě barvy.

Foto zdroj: www.richter-spielgeraete.de/en/

Typ „XVI“



Herní prvek – univerzální

Herní prvek pro centrální lokality; větší rozměry a kombinace s modelací terénu, využití přírodních sil; využitelný více dětmi najednou pro podporu komunikace a kooperace; Dítě si vytvoří hřiště téměř kdekoliv, stačí málo, není třeba pestrobarevných a extravagantních prvků. Okolní příroda poskytuje nejvhodnější přirozené prostředí. Naopak umírněná barevnost nechává více prostoru pro fantazii dítěte. Svou barevností a materiálovým řešením bývají herní prvky dětských hřišť často zdrojem vizuální degradace veřejného prostoru. Je žádoucí, aby se tyto prvky držely přírodních materiálů a jejich přirozených povrchových odstínů. Ideálně by měly držet barevnost ostatních prvků městského mobiliáře. To samé platí pro cvičicí stroje na

hřišti pro dospělé a seniory. Doporučují se prvky ze dřeva (nikoli křivý akát) a z nerez oceli v přirozených barvách. Mimo nich je přípustná jedna až dvě barvy.

Foto zdroj: www.richterspielgeraete.de/en/

Typ „XVII“



Herní prvek – přírodní

Herní prvek pro okrajové lokality; větší rozměry a masivné provedení, využití přírodnin – dřevo, kámen; využitelný více dětmi najednou pro podporu komunikace a kooperace; Dítě si vytvoří hřiště téměř kdekoli, stačí málo, není třeba pestrobarevných a extravagantních prvků. Okolní příroda poskytuje nejvhodnější přirozené prostředí. Naopak umírněná barevnost nechává více prostoru pro fantazii dítěte. Svou barevností a materiálovým řešením bývají herní prvky dětských hřišť často zdrojem vizuální degradace veřejného prostoru. Je žádoucí, aby se tyto prvky držely přírodních materiálů a jejich přirozených povrchových odstínů. Ideálně by měly držet barevnost ostatních prvků městského mobiliáře. To samé platí pro cvičicí stroje na hřišti pro dospělé a seni-

ory. Doporučují se prvky ze dřeva (nikoli křivý akát) a z nerez oceli v přirozených barvách. Mimo nich je přípustná jedna až dvě barvy.

Foto zdroj: www.richterspielgeraete.de/en/

5.9. Pítko

Typ „XVIII“



Pítko

Pro pítko se vždy používá typový výrobek připojený na samostatně měřenou přípojku pitné vody a kanalizaci. Jedná se o decentní, ergonomický, pod povrchem kotvený kovový prvek opatřený středně šedým práškovým vypalovacím lakem. V celém prostoru města Rokytnice je žádoucí používat jeden typ pítka.

Foto zdroj:
<https://metalco-mobiliar.cz/produkty/pitko-fuente/>

5.10. Mříže ke stromům

Typ „IXX“



Mříž ke stromům

Mříže se používají pouze tam, kde není možno strom vysadit do plochy zeleně s dočasnou ochranou. Mříž chrání kořenový systém stromu a také zprostředkovává přísun vláhy. Je žádoucí, aby mříž lícovala s okolním povrchem a zamezilo se tak zakopnutí. Spojením mříže s jiným prvkem mobiliáře (stojan na bicykly, sezení) lze přirozeně chránit kmen stromu. Mříže se používají typové, kovové nebo litinové s dostatečně jemnou perforací pro pohodlnou chůzi. Kovová stromová mříž je opatřena tmavě šedým vypalovacím lakem. Jednoduchý rastr mříže vhodně doplňuje způsob povrchové úpravy daného veřejného prostranství. Historizující mříže nejsou přípustné.

Foto zdroj: www.mmcite.com



5.11. Oplocení

Typ „XX“



Oplocení č. 1 – Centrum – moderní

Obecně se oplocení vzhledem k ochraně krajinného rázu důrazně nedoporučuje. Historicky je oplocení typické pouze pro malé květinové nebo zeleninové zahrádky u domů, nikoli pro celé zahrady. Některá veřejná prostranství vyžadují jasné vymezení z hlediska ochrany uživatelů (například dětská hřiště) jiná z důvodu ochrany veřejného prostoru nebo omezení přístupu v určitých hodinách. V těchto případech je ale důležité umožnit optimální prostupnost a přístupnost vzhledem k návaznosti na okolní městskou strukturu. V případě dětských hřišť je vhodné kombinovat funkci oplocení s možností sezení pro rodiče, případně je doplňovat např. o živý plot a stromořadí. Ploty a konstrukce

vymezuje veřejně přístupný prostor a nepřístupný soukromý prostor by měly podporovat sociální vztahy a komunikaci, tj. mělo by přes ně být obousměrně vidět. Ploty a vjezdové brány by měly vhodně navazovat na obvyklé oplocení v daném místě, zohledňovat měřítko místa a podporovat jeho obytný charakter. I při realizaci soukromých oplocení hraničících s veřejným prostorem je nutno podle těchto zásad postupovat. Oplocení může svým rozsahem zásadně ovlivňovat vnímání a charakter přilehlého veřejného prostoru, a proto by mělo být navrhováno s ohledem a materiálovou jednotu a převládající řešení v lokalitě. Pokud je toto hodnotné, preferuje se nemovitosti neoplocovat. Oplocení může mít celkovou maximální výšku 1,6 m nad upravený terén a musí mít minimálně 40% průhlednost (tedy každý 1 m² plochy oplocení může mít maximálně 0,6 m² plochy zakrytou neprůhlednou výplní). Podezdívka může mít maximální výšku 0,4 m a je přípustná pouze na straně pozemku u komunikace. Živý plot je linie ze stříhaných stromů či keřů výhradně lokálních druhů a může mít maximální výšku 2,0 m. Jako materiál konstrukce se připouští kámen, litý beton, cihly, ocel a dřevo. Jako materiál výplně se připouští dřevo, tyčová ocel a ocelové zahradní pletivo. Povoleny nejsou prefabrikované a typové konstrukce ani výplně z betonu, plechu, tahokovu a plastu. Barvy je třeba použít decentní v zemitých tónech šedé, hnědošedé, béžové a okrové. Intenzivní a výrazné barvy se nepřipouští.

Foto zdroj: Google

Typ „XXI“



Oplocení č. 2 – centrum – tradiční

Kovářsky zhotovený hodnotný atyp, kovářská čerň, s podezdívkou i bez, design vychází z historických pramenů, zejm. 19. stol. s moderními konotacemi; Nepřipouští se typizované moderní stavebnicové kovové ploty.

Foto zdroj: www.kovar-trebic.cz/reference/realizace-v-architekture/brany-ploty/

Typ „XXII“



Oplocení č. 3 – obecné individuální bydlení

Plot dřevěný běžný. Nutno volit decentní provedení.

Foto zdroj: www.artisan.cz/dreveny-plot-natreny-lazurou-lignovit-odstin-palisander

Typ „XXIII“



Oplocení č. 4 – pro tradiční lidovou architekturu

Plot dřevěný tradiční – jednoduchá kulatina. Nutno volit decentní provedení.

Foto zdroj: www.chatar-chalupar.cz/jake-oploceni-k-chalupe/

5.12. Veřejné osvětlení

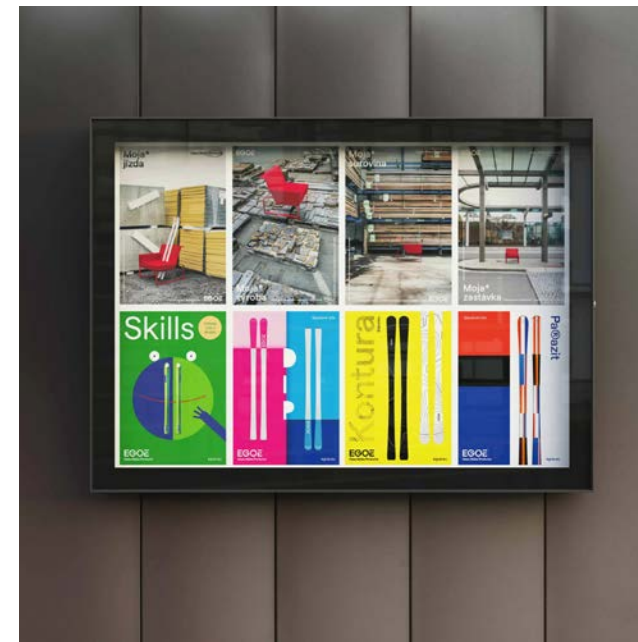


Veřejné osvětlení - LED

Model použitelný ve variantách produkční řady
v celém městě.



5.13. Navigační systém



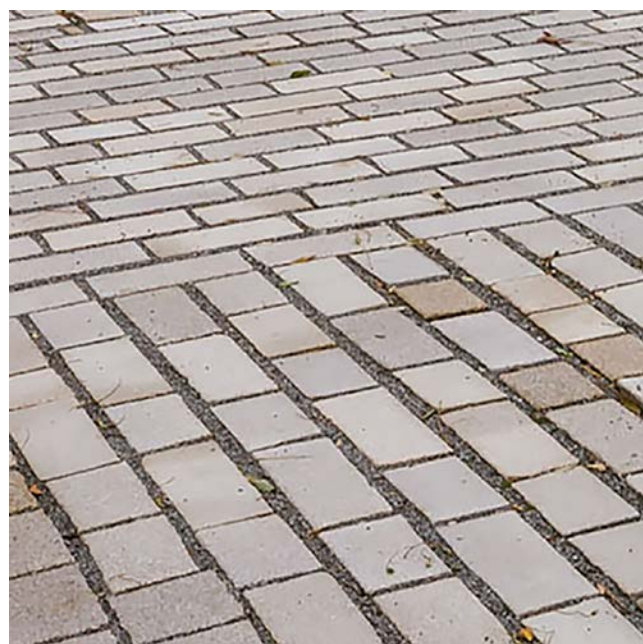
Rámcové designové řešení prvků městského navigačního systému.

6. Materiály a povrchy



6.1. Kamenné dlažby

Typ „A“



Žulová dlažba velkoformátová

Prolamovaná oklepávkáná řezaná žulová kostka s pemrlovaným / tryskaným lícem pro zajištění protiskluznosti se součinitelem smykového tření nejméně 0,5; Historizující výraz a zároveň moderní používání, jemný vzhled a příjemná chůze; Světle béžová až okrová tuzemská žula z lomu Soumrakov s nahodilým výběrem světlejších a tmavších kusů; Vždy se jedná o řádkovou pokládku. Základní velikostí je obdélník šíře cca 15–17 cm a délky do 35 cm (vazák), doplňkovou velikostí je čtverec o straně cca 17 cm a čtverec o poloviční délce strany. Rozdílně jsou řešeny podle místa šířky spár. Běžné spáry budou do 1,5 cm, rozšířené na cca 3 cm budou v okolí stromů a v přídlažbách.

Foto zdroj: jhe.cz/projekty/okoli-nm/index.html

Typ „B“



Žulová dlažba střední

Štípaná žulová kostka; Historizující výraz, tradiční materiál; Přípustné různé barvy s výběrem světlejších a tmavších kusů; Pokládka do oblouku nebo do vějíře. Základní velikostí je obdélník šíře cca 10–15 cm. Běžné spáry budou do 1,5 cm.

Foto zdroj: www.zulova-dlazba.cz/realizace-dlazby-krok-zakrokem/

Typ „C“



Žulová dlažba velká

Štípaná žulová kostka velká 15–20 cm; Historizující výraz, tradiční materiál; Přípustné různé barvy s výběrem světlejších a tmavších kusů; Pokládka do řádku. Základní velikostí je čtverec šíře cca 15–20 cm. Dále obdélník do poměru stran 1:2; Běžné spáry budou do 3,5 cm. Užití pro parkovací místa, autobusové zálivy, uličky na parkovištích, sjezdy k nemovitostem.

Foto zdroj: Google

Typ „D“

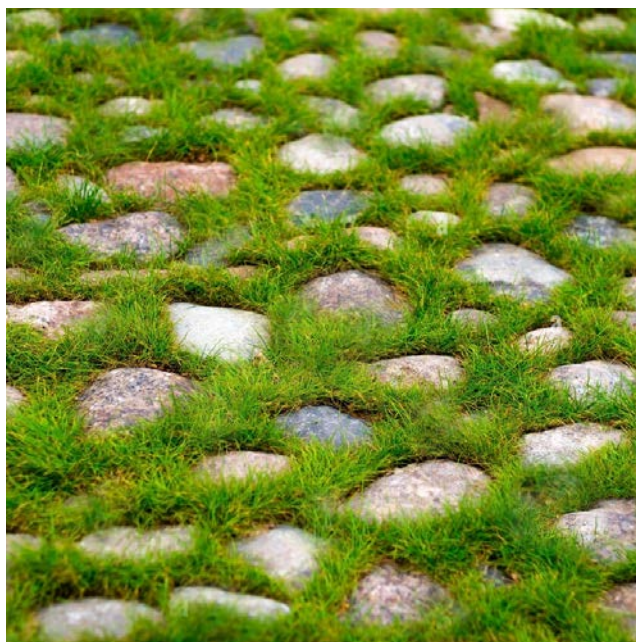


Žulová dlažba nepravidelná

Štípané žulové odseky do 20 cm; venkovský výraz, tradiční materiál; Přípustné různé barvy s výběrem světlejších a tmavších kusů; Pokládka na divoko – nepravidelná; Běžné spáry budou do 3,5 cm. Užití pro málo frekventovaná parkovací místa, přídlažby, nepravidelné tvary, sjezdy k nemovitostem.

Foto zdroj: www.superdlazba.cz/reference/

Typ „E“



Kámen místní nepravidelný

Neupravované placáky z lokálního kamene (rula, svor) do 40 cm; horský výraz, tradiční materiál; Přípustné různé barvy s výběrem světlejších a tmavších kusů; Pokládka na divoko – nepravidelná; Běžné spáry budou do 10 cm. Užití pro málo frekventovaná parkovací místa, přídlažby, nepravidelné tvary, sjezdy k nemovitostem, účelové komunikace, parkové cesty a přírodní stezky.

Foto zdroj: depositphotos.com

Typ „F“



Žulová velkoformátová deska

Řezané, tryskané velkoformátové desky čtvercových nebo obdélníkových tvarů, kladené na úzkou spáru, případně s cementovým spárováním; důležitá a frekventovaná místa s městským charakterem, zejména kryté vstupy do významných budovy, předprostory vstupů, apod.

Foto zdroj: mstc.cz/kategorieprodukty/zulova-dlazba-rezana/

6.2. Betonové dlažby

Typ „G“



Betonová dlažba přesná

Přesná dlažba z vibrolisovaného betonu; formát čtvercový nebo obdélníkový, pravidelný, barvy přírodní a zemité tóny teplé šedé, béžové a okrové, méně hodnotný materiál, nižší životnost než kámen, spárování křemičitým pískem, pokládka do řádku.

Foto zdroj: www.liastone.cz/katalog/zamkova-dlazba-adalsi-venkovni-dlazba/produkty/betono-va-dlazba-kolonada

Typ „H“

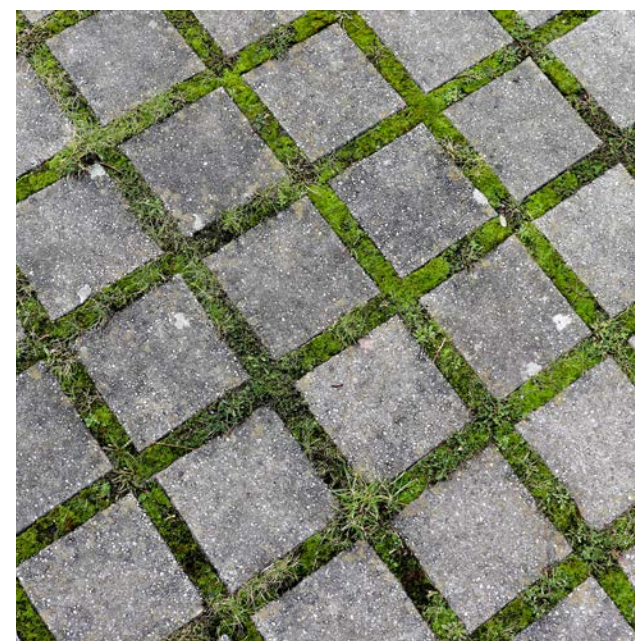


Betonová dlažba drenážní

Betonová dlažba drenážní 15–20 cm s distančními nopky; moderní materiál pro modrozelenou infrastrukturu; Přípustné barvy v tónech šedé od bílé do černé, probarvené ve hmotě; Pokládka do řádku; Běžné spáry budou do 3,5 cm. Užití pro parkovací místa a uličky na parkovištích. Omezení pro použití ve větších sklonech a na nedostatečně únosném podkladním souvrství.

Foto zdroj: www.csbeton.cz/cs/csb-erbo-2

Typ „I“



Betonová dlažba zatravňovací

Betonová dlažba zatravňovací; moderní materiál pro modrozelenou infrastrukturu; Přípustné barvy v tónech šedé, probarvené ve hmotě; Pokládka do řádku; Užití pro málo frekventovaná parkovací místa a uličky na parkovištích. Omezení pro použití ve větších sklonech a na nedostatečně únosném podkladním souvrství; Dopravní stavby, protierozní zpevnění menších ploch.

Foto zdroj: Google

6.3. Ostatní povrchy

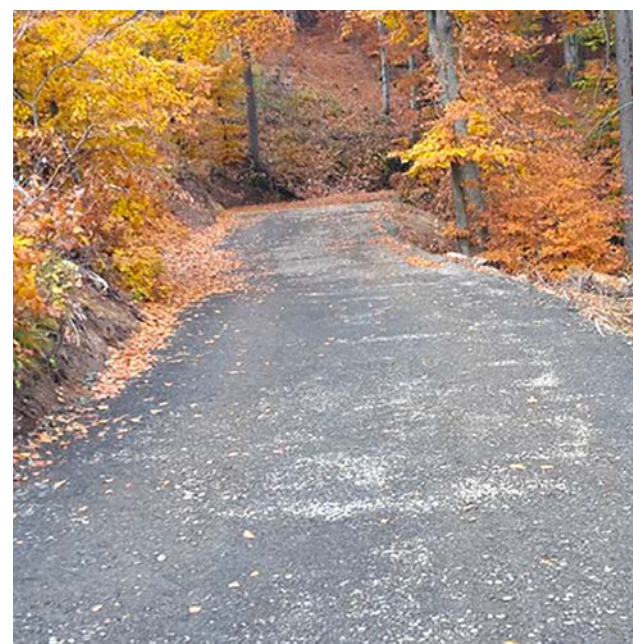
Typ „J“



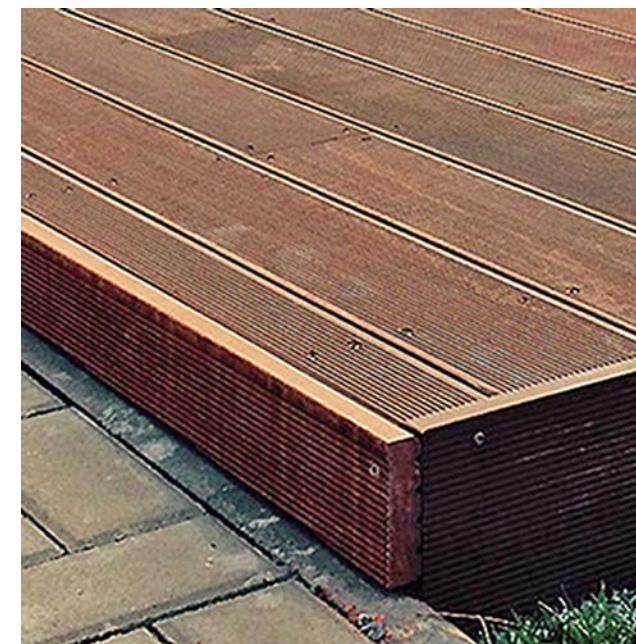
Typ „K“



Typ „L“



Typ „M“



Živice a asfaltobeton

Živičný povrch je základním materiálem vzhledem k nízkým pořizovacím nákladům, asfaltocementový beton je kvalitnější a trvanlivější; Využívá se pro praktičnost zimní údržby. Nevýhodou jsou lokální opravy po zemních pracích, např. síte infrastruktury; Úpravy a opravy vždy v celé šíři profilu; Možnost probarvení; vozovky, chodníky, cyklostezky a stezky pro inline brusle, dětská hřiště, sportoviště, sjezdy.

Foto zdroj: www.moni.cz/rozbor-zeminy-co-zjistite-a-jak-ho-dolozite-na-uradech/asfalt-odpad-nebo-vedlejsi-produkt

Mlat – hutněný žulový perk s cementovým prohozem

Přírodní povrch, neohřívá se, vsakuje vodu – vhodný pro modrozelenou infrastrukturu; Nevýhodou je náročnější údržba (cca 6x ročně) a nutnost kvalitního provedení. Omezení pro použití ve větších sklonech a na nedostatečně únosném podkladním souvrství; Nevhodné pro pojiždění mimo servisu údržby; vhodné doplnění žulou dlážděných ploch.

Foto zdroj: mestemnakole.cz/zpravicky/praha-opravena-mlatova-cesta-v-central-parku-prahy-11/

Hutněný stěrk – mechanicky zpevněné kamenivo (MZK)

Přírodní povrch, neohřívá se, vsakuje vodu – vhodný pro modrozelenou infrastrukturu; Nevýhodou je náročnější údržba a nutnost kvalitního provedení vč. odvodnění, krajnice apod. Dopravní stavby – přírodní stezky, hospodářské komunikace přírodní.

Foto zdroj: kv-realinvest.cz/reference/rekonstrukce-lesni-cesty-lc-slepa

Dřevo

Paluby; Přírodní povrch, neohřívá se, vsakuje vodu – vhodný pro modrozelenou infrastrukturu; Nevýhodou je nízká trvanlivost, náročnější údržba a nutnost kvalitního provedení a vysoké pořizovací náklady; Doplnkové plochy náměstí, chodníků, pěších zón a parků.

Foto zdroj: jhe.cz/projekty/okoli-nm/index.html

Typ „N“

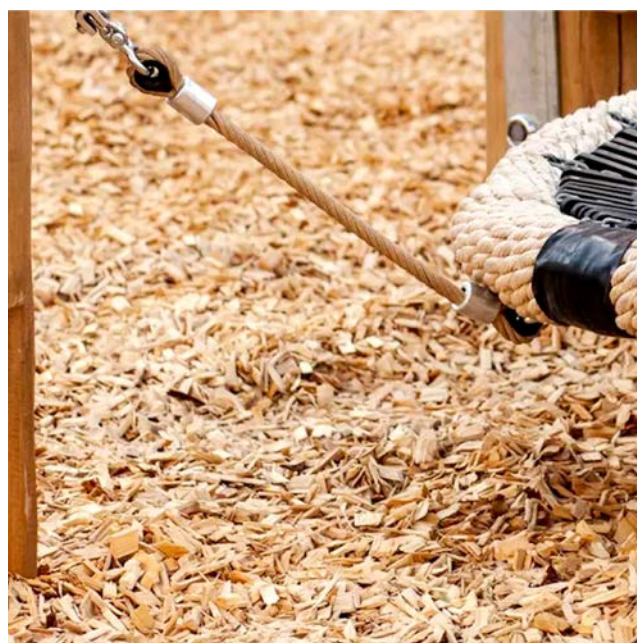


Litý beton

Speciální povrchy z vysokopevnostního armovaného litého betonu nebo betonové prefabrikáty; prvky hřišť, parků a případně dopravních staveb. Nákladné, ale kvalitní a trvanlivé prvky a doplňky.

Foto zdroj: www.tbb-bike.cz/spotcheck-skatopark-kadan/

Typ „O“

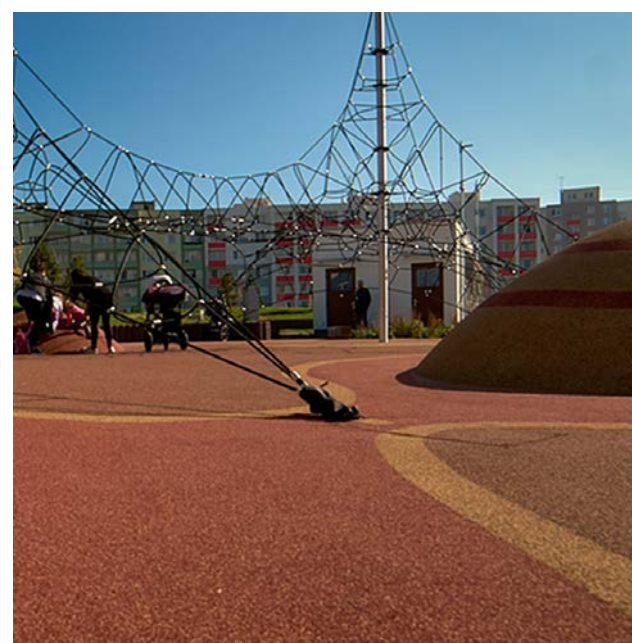


Dřevní štěpka

Povrchy dopadových zón dětských hřišť, doplňkových parkových a zelených přírodních ploch. Nutná pravidelná údržba a doplňování. Pouze pro rovinaté pozice.

Foto zdroj: www.proteren.cz/prodej-drevni-stepky

Typ „P“

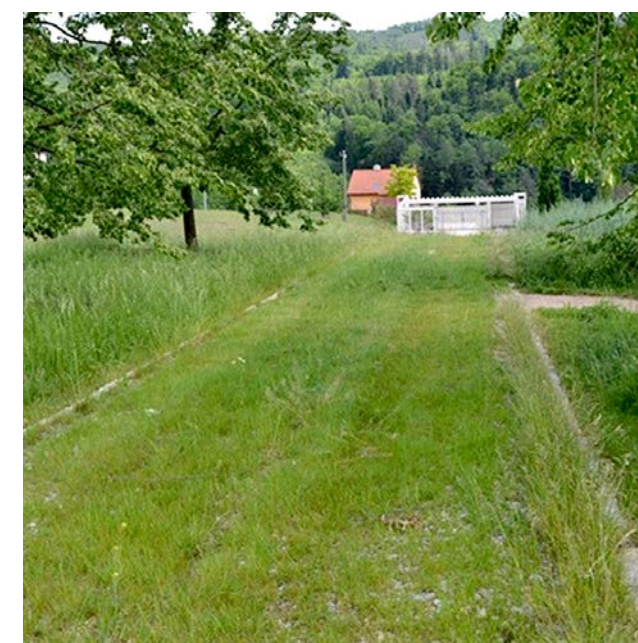


Litá pryž

Povrchy dětských hřišť a sportovišť, případně doplňkových parkových a zelených přírodních ploch. Nutná pravidelná údržba. Pouze pro rovinaté pozice, vodopropustný povrch.

Foto zdroj: www.hriste.cz/aktuality/realizace-brno-kamechy

Typ „Q“



Štěrkový trávník

Dopravní plochy s nízkou intenzitou provozu, travnaté plochy odolávající pojiždění, retenční vsakovací plochy, sezónní parkovací a odstavné plochy; Vhodný povrch pro modrozelenou infrastrukturu; Nízké pořizovací i provozní náklady.

Foto zdroj: www.zakurz.cz/portfolio/sterkovy-travnik/

6.4. Obrubníky

Typ „R“



Žulový obrubník č. 1

Dopravní plochy s vysokou intenzitou provozu, osazování do betonu, tryskaný povrch, přímé a obloukové prvky, oddělovací prvek pro plochy s nadvýšením, zkosená hrana – fazeta. Pro méně významné pozice je možno použít betonovou variantu.

Typ „S“



Žulový obrubník č. 2

Dopravní plochy s vysokou intenzitou provozu nebo výrazně namáhané v zimním období, osazování do betonu, tryskaný povrch, přímé a obloukové prvky, oddělovací prvek pro plochy bez nadvýšení, bez zkosené hrany – fazety. Pro méně významné pozice je možno použít betonovou variantu.

Typ „T“

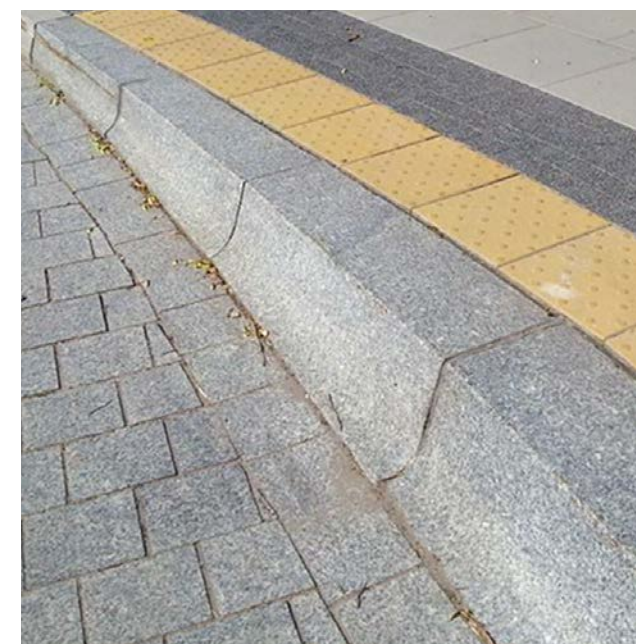


Žulový krajník

Dopravní plochy se střední intenzitou provozu, štípaný prvek, osazování do betonu, pouze přímé prvky, ekonomické řešení pro kámen, nevýhodou je nepravidelnost a možné poškození pneu.

Foto zdroj: www.dolfistone.cz/zuloveobrubakyakrajniky/krajnik-sedo-zlutaks3/

Typ „U“



Žulový kasselský obrubník

Dopravní plochy – autobusové zastávky – zvýšené nástupní plochy; Pro méně významné pozice je možno použít betonovou variantu.

Foto zdroj: Google

6.5. Prvky pro OSSPO

Typ „V“

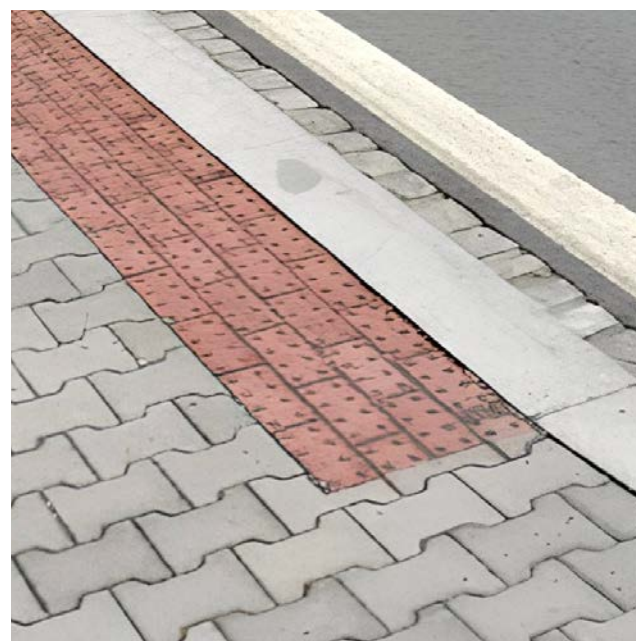


Prvky pro OSSPO – kamenné povrchy

Dopravní plochy – prvky pro OSSPO – hmatné prvky, vodící linie, apod. se používají kamenné, výjimečně z jiných materiálů, barevně kontrastní; Štípané i jinak hrubé povrchy je nutno oddělit od prvků OSSPO pruhem hladké řezané žuly. Rozměry dle projektu stavby.

Foto zdroj: Jaroslav Pivrnec

Typ „W“



Prvky pro OSSPO – betonové povrchy

Dopravní plochy – prvky pro OSSPO – hmatné prvky, vodící linie, apod. se v ekonomické variantě používají pro betonové povrchy betonové, barevně kontrastní; Jedná se o typové prvky z běžného výrobního sortimentu. Rozměry dle projektu stavby.

Foto zdroj: izdoprava.cz/priklady-navrhovani-upravkomunikaci/

Typ „X“



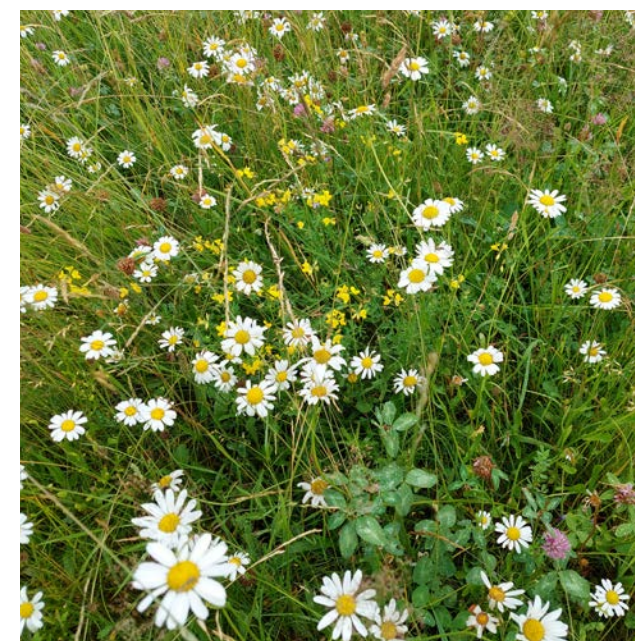
Prvky pro OSSPO – asfaltové povrchy

Dopravní plochy – prvky pro OSSPO – hmatné prvky, vodící linie, apod. se v ekonomické variantě používají pro asfaltové plochy plastové nalepovací, barevně kontrastní; Jedná se o typové prvky z běžného výrobního sortimentu. Rozměry dle projektu stavby.

Foto zdroj: colas.cz/stavebni-material/vyrobaorientacniho-znacení

6.6. Trávníky

Typ „Y“

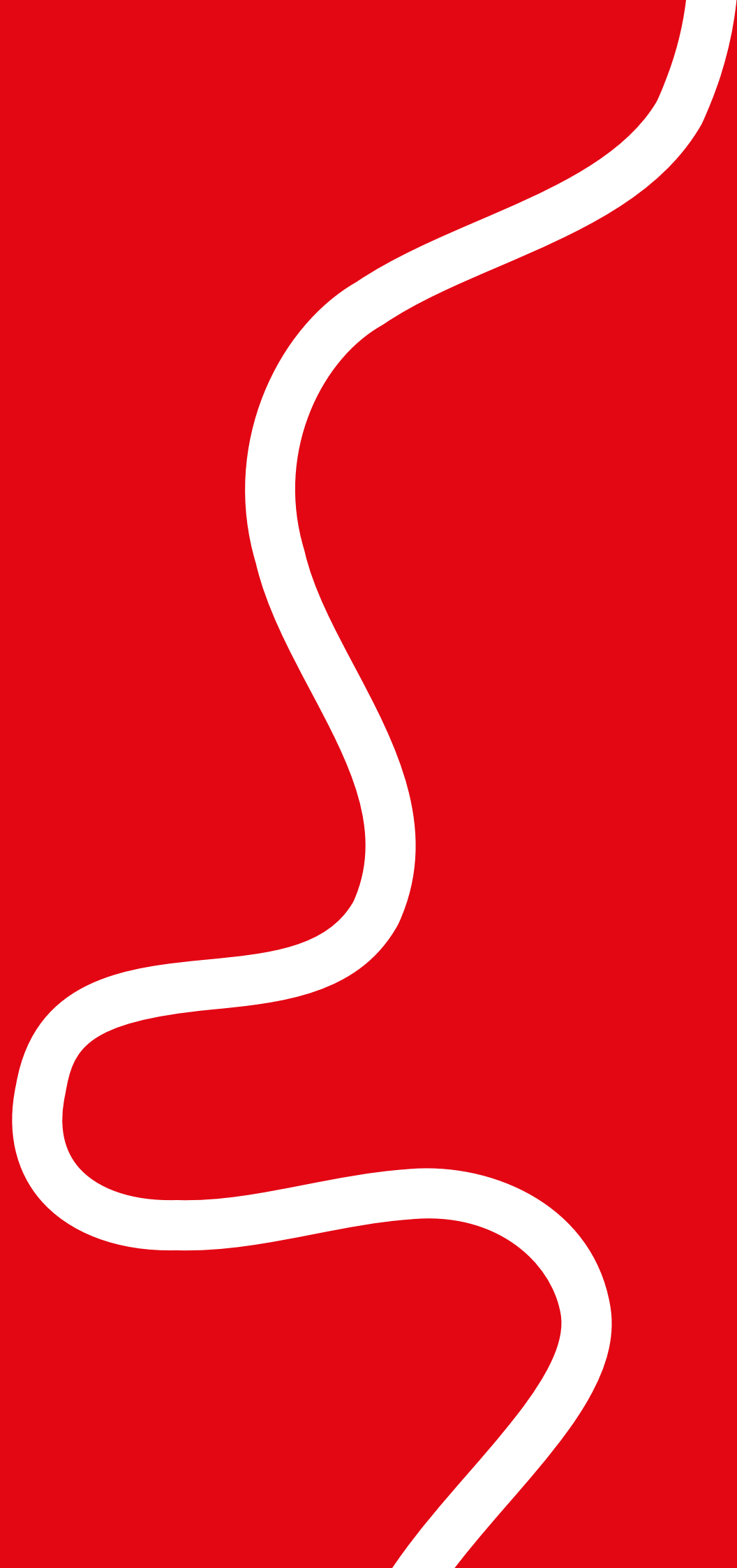


Trávníky

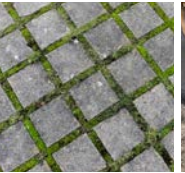
Pro nově zakládané trávníky se doporučuje osivo Mezotrofní směs pro Krkonoše č. 2, výsev 20 g/m² na vhodně připravený podklad dle krajinářského projektu, pro prudší svahy se doporučuje použít biodegradační rohož.

Foto zdroj: Google

7. Přehledové tabulky



7.1. Povrchy

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
											
Městský prostor	Náměstí	x		x			x				
	Pěší zóny	x	x				x				
	Chodníky	x	x				x				x
	Vozovky kapacitní										x
	Vozovky zklidňené										x
	Parkovací plochy			x	x						x
	Cyklostezky, cyklopruhy										x
	Parkové cesty a stezky		x		x	x					
	Udržovaná zeleň					x					
	Obruby										
Příměstský prostor	Náměstí	x		x			x				
	Pěší zóny	x					x	x			
	Chodníky		x		x		x	x			x
	Vozovky kapacitní										x
	Vozovky zklidňené							x			x
	Parkovací plochy			x	x	x		x	x	x	x
	Cyklostezky, cyklopruhy										x
	Parkové cesty a stezky		x		x	x				x	
	Udržovaná zeleň					x				x	
	Obruby										
Venkovský prostor	Chodníky				x			x			x
	Vozovky kapacitní										x
	Vozovky zklidňené					x		x			x
	Parkovací plochy			x	x	x		x	x	x	x
	Cyklostezky, cyklopruhy										x
	Parkové cesty a stezky				x	x				x	
	Udržovaná zeleň					x				x	

K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y
														
X*		X*	X*				X	X		X	X			
X*		X*	X*				X	X		X	X			
		X*	X*				X	X		X	X			
							X	X		X	X	X	X	
							X	X	X	X	X	X	X	
							X	X	X	X	X	X	X	
X							X	X	X	X	X	X	X	
X	X	X*	X*	X*	X*	X*			X	X				
X	X	X*	X*	X*	X*	X*								X
							X	X	X	X				
X*		X*	X*				X	X	X	X	X			
X*		X*	X*				X	X	X	X	X			
		X*	X*				X	X	X	X	X	X	X	
							X	X	X	X	X	X	X	
							X	X	X	X	X	X	X	
X	X						X	X	X	X	X	X	X	
X	X	X*	X*	X*	X*	X*			X	X				
X	X	X*	X*	X*	X*	X*								X
							X	X	X	X				
X										X		X	X	
										X		X	X	
X	X								X	X		X	X	
X	X								X	X		X	X	
X	X								X	X		X	X	
X	X	X*	X*	X*	X*	X*			X	X				
X	X	X*	X*	X*	X*	X*			X	X				X

* pouze doplňkový materiál nebo prvek

7.2. Prvky vybavení



Městský prostor	Lavičky	X	X								
	Odpadkové koše				X	X					
	Zábradlí						X	X			
	Stojany na kola								X		
	Sloupky a patníky										X
	Přístřešky										
	Herní prvky										
	Pítka										
	Mříže ke stromům										
	Kontejnerové hnízdo clona										
	Oplocení a předěly										
Příměstský prostor	Lavičky	X	X								
	Odpadkové koše				X	X					
	Zábradlí						X	X			
	Stojany na kola								X	X	
	Sloupky a patníky										X
	Přístřešky										
	Herní prvky										
	Pítka										
	Mříže ke stromům										
	Kontejnerové hnízdo clona										
	Oplocení a předěly										
Venkovský prostor	Lavičky		X	X	X						
	Odpadkové koše				X						
	Zábradlí						X	X			
	Stojany na kola									X	
	Sloupky a patníky										
	Přístřešky										
	Herní prvky										
	Pítka										
	Mříže ke stromům										
	Kontejnerové hnízdo clona										
	Oplocení a předěly										

87



