

TIBOR ZALČÍK¹

URBANISTICKÁ TVORBA A POHODA PROSTREDIA

Tibor Zalčík: Urbanistic Creation and the Cosiness of Environment. Geogr. Čas., 37, 1985, 2—3; 5 refs.

The study deals with both the problems of urbanistic creation and the cosiness of population within the following dimensions. It is based on an analysis of relationships, housing — work place — transport. A particular attention is paid to civil equipment including the transport. Especially their significance in fulfilling the fundamental requirements on accessibility within the organizational units of an urban entity, or a residential formation. In the conclusion the author summarizes the starting-point relationships concerning the creation aimed at population cosiness.

V posledných rokoch sa venuje výraznejšia pozornosť výsledkom komplexnejšie pôsobiacim urbanistickým riešeniam. Ide o kvality výsledného výtvarného riešenia v interiérovom pôsobení (napr. vytváranie ľudske pôsobivých priestorov) a v exteriérovom účine (napr. rozvoj obrazu mesta). Je to logicky kvalitatívny dôsledok dosiahnutých rozpracovaní metodických postupov a riešení v územnom plánovaní a prenášanie pozornosti do oblasti plánovania sídel ako priemetu vlastnej urbanistickej tvorby.

Problematika kvality urbanistického prostredia (resp. komfortu obyvateľov) je globálnym činiteľom permanentnej starostlivosti o vytváranie obyvateľnosti prostredia. Náročnosť na kvalitatívnu stránku urbanistických riešení vzrástla aj v dôsledku používaných stavebných technológií. Mnohokrát sa už konšatovalo, že význam kvality prostredia pre človeka má niekoľko závislostí, ktoré sa prejavujú v najširšom zmysle vo vzťahu byt—bývanie—obytné prostredie. Všetky tri kategórie tvoria neoddeliteľný uzavretý cyklus (systém) s dominujúcim postavením človeka a spoločnosti.

Z urbanistického hľadiska je ďalej možné redukovat problematiku kvality prostredia na okruh činiteľov, ktoré uspokojujú potreby obyvateľstva pomocou nástrojov vlastnej urbanistickej tvorby a na okruh otázok, ktoré uspokojujú predstavy a nároky obyvateľstva na pohodu. Vždy sa však prejavujú vo vlastnej realizácii a sú limitované technickými a ekonomickými možnosťami spo-

¹ Ing. arch. T. Zalčík, DrSc., Ústav stavebníctva a architektúry SAV, Dúbravská cesta, 842 20 Bratislava, ČSSR.

ločnosti. Sú však aj výsledkom plánovacieho, predprojektového, projektového a realizačného procesu, končiac systémom údržby.

V našich úvahách pre prehľadnosť a najmä limitovaný rozsah budeme vychádzať zo zaužívaných funkčných hľadísk urbanistickej tvorby.

VZŤAH BYDLISKO—PRACOVISKO—DOPRAVA

Z hľadiska podmienok pohody obyvateľstva, vytváraného urbanistickou tvorbou, problematika sa koncentruje v polohe riešenia základných vzťahov medzi bydliskom a pracoviskom. Vo väčšine miest je súčasný stav odrazom počiatočného lokačného industrializačného procesu z konca minulého a začiatku nášho storočia. Tendencie vo výstavbe miest po 2. svetovej vojne viedli prevažne k patrifikovaniu existujúceho stavu a k rozvoju tzv. monofunkčných zón. Vzhľadom na doterajšie zmeny v technológii niektorých druhov výroby a očakávané možnosti zmien v dôsledku vedeckotechnického pokroku dochádza k racionálnejšiemu prístupu i v riešení uvedeného vzťahu. Rozšírila sa základňa výroby v kategórii tzv. hygienicky bezchybných podnikov, čím sa otvorila vhodnosť pre ich lokáciu v intraviláne mesta, a teda aj v dotyku s bytovou výstavbou, čo sa deje v súlade s nárokmi na zjednodušovanie vzťahov v oblasti dopravného prepojenia a tým aj s možnosťami pre zvyšovanie tzv. rozsahu popracovného času a jeho efektívnejšieho využívania v prospech rozvoja osobnosti a formovania spôsobu života. Pritom však treba zdôrazniť, že riešenie vzťahu pracovisko—bývanie zostáva aj naďalej veľmi dôležitým činiteľom v prevádzke mesta. Dosiahnuť určitý stupeň pohody aj pre obyvateľstvo naďalej dochádzajúce na pracoviská v monofunkčných priemyselných zónach je možné len zdokonaľovaním dopravného riešenia.

Existujúce zmeny majú pre obyvateľstvo viaceré pozitívne dôsledky, a to či už ide o zmenšovanie dochádzkových vzdialeností alebo o rozšírenie možností voľby zamestnania, celkové oživenie „obytných“ zón atď. Táto kvalitatívna zmena musí však nájsť odraz aj v urbanistickom riešení mestského celku alebo obytného útvaru, napr. pri peších zónach vedených mimo dopravných ulíc a v zeleni, pri zabezpečovaní maximálne vhodnej bohatosti estetických a psychických vnemov. Všeobecne ideálny stav však nie je možné dosiahnuť, najmä pri zamestnanosti oboch alebo viacerých členov domácnosti. Čiastočným východiskom môže byť práve zvyšovanie počtu pracovných príležitostí v blízkosti bydliska, najmä pre ženy. Takéto riešenie prináša oproti tzv. čistým obytným zónam oživenie mestských priestorov, doteraz sa vyznačujúcich prevažne koncentráciou pracovísk nevýrobného charakteru. Tento jav je charakteristický pre centrálnu oblasť mesta. Funkčná bohatosť prispieva k zvyšovaniu atraktivity mestského územia. Súčasná urbanistická tvorba sa usiluje o vytvorenie polyfunkčne pojatého mestského územia.

Rozširovanie zastavaného územia, zvyšovanie dopravnej intenzity, zložitost rôznych väzieb vo vnútri mesta a pod. sú faktory, ktoré viažu na seba prejav pohody obyvateľov. Prírodnene, že ich ovplyvňujú ešte negatívne vplyvy dopravy, či už ide o zdroje hluku, alebo o zdroje znečisťovania ovzdušia, pocity zníženej bezpečnosti a pod. Z hľadiska fungovania mesta je doprava činiteľom, ktorý zabezpečuje vzťah medzi pracoviskom—bývaním a rekreáciou. Napríklad v posledných desaťročiach vzrástla dochádzka do práce práve v dôsledku zväčšujúceho sa rozsahu novej bytovej výstavby, monofunkčného pojatia oby-

ných zón, ale aj v dôsledku zvyšovania odbornej kvalifikácie a špecializácie pracujúcich. Rovnako nároky na dopravné zabezpečenie vzrástli v dôsledku rozvoja občianskej vybavenosti, vzdelávania, rozvoja kultúry a pod.

Z hľadiska obyvateľov ako užívateľov najčastejšie sa komentujú časové straty spôsobené prepravou pri ceste do práce a späť ako faktor značne znižujúci pohodu.

Vzťah medzi pracoviskom (ale napr. aj školou) a bydliskom je daný podmienkami pravidelnej dochádzky. Rovnako je definovateľný vzťah medzi bydliskom a rozložením občianskej vybavenosti. Zvyšovaním počtu zariadení občianskej vybavenosti sa pravidelnosť väzieb znižuje, na druhej strane však narastajú väzby na vzdialenejšie okolie a náhodnú návštevnosť. Cieľom urbanistického dopravného riešenia má byť vytvorenie (pri všetkých druhoch osobnej dopravy, t. j. hromadnej, individuálnej a pešej) optimálnych podmienok pre pohodu jej užívateľov. Kritériom pohody pri riešení systému mestskej hromadnej dopravy je spravidla rýchlosť, plynulosť a skrátenie dochádzkových vzdialeností k zástavkám alebo k parkoviskám a garážam.

V posledných rokoch narástli nároky na riešenie osobnej automobilovej dopravy. Popri zabezpečovaní komunikačných systémov s nevyhnutnosťou segregácie zostáva základným problémom približovanie príjazdu áut k blízkosti bydliska. Negatívne sa to prejavuje pri starších urbanistických riešeniach, kde sa rozvojom automobilizmu v dnešných dimenziách nerátalo. Odstavné, resp. garážovacie plochy sa riešia v súčasnosti na konto plôch určených na iné účely. Novšie urbanistické koncepty tieto požiadavky rešpektujú výraznejšou mierou. Potreba riešenia tohto problému sa bude zvyšovať. Najst' jednodušší postup pre jeho riešenie je rovnako ťažké. Ide tiež o riešenie súladu medzi želaním majiteľov áut a negatívnymi dôsledkami automobilizmu pre ostatných spoluobyvateľov.

Z hľadiska pohody obyvateľstva sa optimálnym riešením javí úsilie sprístupňovať čo najviac funkcií formou pešej dochádzky, a to či už ide o pracovné príležitosti alebo občiansku vybavenosť, služby a pod. Tendencie vedenia peších trás by mali ústiť do vytvorenia logicky riešeného dopravného systému a do vzájomnej skĺbenosti jeho subsystémov.

Rekreácia

Z hľadiska pohody obyvateľstva sa pociťuje zložitosť riešenia v oblasti tzv. dennej rekreácie. Problém je v tom, že nároky a požiadavky sú determinované celou spoločnosťou, t. j. obyvateľstvom všetkých vekových skupín, pričom požiadavky sú ovplyvnené individuálnymi predstavami o trávení voľného času. So skrátením pracovného času vzrástli nároky na zabezpečenie podmienok pre rekreáciu. V budúcnosti bude žiadúce počítat s ďalším narastaním týchto požiadaviek. Impulzom bude meniaci sa spôsob života, s dôrazom na rozvoj osobnosti a plnšie využívanie voľného času. Nateraz v našich obytných útvaroch postrádame cieľavedomý systematický prístup k riešeniu plôch a zariadení voľného času, ktoré by na seba nadväzovali účelne a uspokojovali nároky obyvateľov na pohodu. Škála týchto zariadení je veľmi bohatá a mala by spĺňať potreby od najjednoduchších aktivít (posedenie na lavičke), cez športové aktivity až k možnostiam kultúrneho vyžitia. Takýto systém by mal rešpektovať poznatky tradičných foriem a zahŕňať nové prvky, ktoré vychá-

dzajú ž rozširujúceho sa okruhu poznatkov vied o človeku. Urbanistické premietnutie poznatkov uspokojovania záujmov obyvateľov má ústiť do zabezpečenia súčasných i budúcich potrieb organizovaného a neorganizovaného trávenia voľného času.

Jedným z rozhodujúcich kritérií je dostupnosť zariadení pre trávenie voľného času, a to v časovom i priestorovom priemete. Na rozdiel od minulosti sa v dôsledku celkovej mobility občanov rádius dostupnosti zmenil, no to však neznamená, že by sa mohol opomenúť význam týchto zariadení v bezprostrednej blízkosti bydliska. Už urbanistický koncept musí vychádzať z poznania spôsobu života obyvateľov a poskytnúť okrem všeobecne používaných zariadení aj priestor a plochy dennej rekreácie pre individuálne zameranie. V obytnom útvare už jeho samotný etxeriér má slúžiť určitým aktivitám, pričom nemá byť len priestorom, ktorým prechádzajú ľudia z práce, od zastávok hromadnej dopravy alebo od parkoviska či garáže k svojmu bydlisku. Vhodným rozmiestnením objektov tzv. malej architektúry, resp. „mestského nábytku“ (lavičky, kiosky, stánky) možno vytvoriť vhodné podmienky pre spájanie viacerých činností — cesta z práce, do školy, prechádzky, nákup, rozhovory, posedenie a pod. Všetky tieto zariadenia odpovedajúcou formou prispievajú k fyzickému a duševnému rozvoju človeka, k jeho spoločenským kontaktom, k vytváraniu pocitu spolupatričnosti, k odreagovaniu a pod.

Rovnako dôležitým hľadiskom je kapacita zariadení. I v tejto oblasti urbanistickej praxe sa dospelo k vypracovaniu ukazovateľov, ktoré ich bilancujú na jedného alebo viac obyvateľov. Nemalo by však byť cieľom sústredenie všetkých druhov zariadení na jedno miesto. Ukazuje sa, že je vhodnejšie rozmiestniť viac zariadení jedného druhu v rámci celého obytného útvaru, s menšími kapacitami. Takto chápaná kapacita umožňuje každému obyvateľovi využívať tieto zariadenia v určitom dennom období.

Účelnosť zariadení je modifikovaná ich atraktívnosťou a prostredím. Prostredie zohráva veľký význam najmä svojou estetickou a psychickou účinnosťou.

Nárokom obyvateľov môžu vyhovieť variabilnosť a univerzálnosť priestorov a objektov. Významným prvkom v tomto smere je určitý druh módnosti v rozvíjaní aktivít, a to či už športových alebo kultúrnych.

Pri zariadeniach pre trávenie voľného času pristupuje moment priestorovej intimity vyjadrujúci **vzťah**, resp. pôsobenie priestoru a psychiky človeka. Priestorová intimita vystupuje tu v priamej závislosti od pohody. Kvalitu je možné dosiahnuť rôznymi úpravami. Urbanistické riešenie má pamätať na pohodu obyvateľov všetkých vekových skupín. Všetky spôsoby trávenia voľného času, pre ktoré vytvára podmienky urbanistické riešenie, mali by zachovať najcharakteristickejšiu vlastnosť, t. j. dobrovoľnú voľbu aktivity, vykonávanú s pocitom pohody a uspokojenia.

Občianska vybavenosť

Naša urbanistická prax pri riešení nového obytného územia vychádzala v minulosti zo striktného členenia územia na obytné okrsky. Obytný okrsk sa tak stal východiskovým článkom pre rozloženie a kapacitu občianskej vybavenosti na jednej strane a pre očakávané vytvorenie spoločenského fažiska na strane druhej.

Kvantitatívne vyjadrenie optima, ktoré vychádza z kapacity a druhovosti občianskej vybavenosti, je vyčísliteľné.

Pre kvalitatívne hodnotenie, ktoré sa opiera o dostupnosť občianskej vybavenosti, vlastné urbanistické riešenie, bezkolíznosť rozmiestnenia v rámci riešenia územia, flexibilita, viacúčelovosť alebo i atraktivitu zariadení, je určenie správnych kritérií. Ide tu predovšetkým o objektivizáciu a zosúladenie niekedy subjektívne vyslovených požiadaviek používateľov s reálnymi možnosťami a potrebami spoločnosti. Je tiež možné konštatovať, že v tomto hodnotení ide často aj o protichodné vyslovovanie požiadaviek zo strany obyvateľov.

Kapacita občianskej vybavenosti sa v našej praxi určuje veľkosťou, počtom alebo plošným rozsahom zariadení v pomere k príslušnému počtu obyvateľov. Nedostatkom je však nie úplné zohľadnenie dynamických zmien v demografickej alebo socioeconomickej skladbe obyvateľstva. Napríklad sú ťažko zohľadniteľné zmeny v dôsledku vekovej skladby obyvateľstva. Väčšinu obyvateľstva našich sídlisk tvoria spočiatku rodiny s malými deťmi, a teda s väčšími nárokmi na zariadenia predškolskej starostlivosti a výchovy. V cykle vývoja obytného útvaru sa dostáva do popredia aj potreba základných škôl, neskôr stredných a odborných škôl. Nárazovitosť týchto zmien priamo spojených s pohodou obyvateľstva spôsobuje popri vyslovovanej nespokojnosti s ich kapacitou, že zariadenia sa po čase dostatočne nevyužívajú alebo ak sa dimenzovali pre určité stredné hodnoty počtu obyvateľov, sú v čase kulminácie nedostačujúce. Rovnako i v oblasti obchodu a služieb môžu nastať mnohé zmeny vychádzajúce zo zvyšovania životnej úrovni a kúpyschopnosti obyvateľov. Druhová občianskej vybavenosti je regulujúcim činiteľom príťažlivosti mestského prostredia a jeho pohody. Na jednej strane stoja tu nároky obyvateľov a na druhej strane určité požiadavky na rentabilitu jednotlivých zariadení.

Jedným z hlavných kritérií vzhľadom na komfort je dostupnosť zariadení občianskej vybavenosti, ktorá je celkom závislá od urbanistického riešenia od potrebného času pre jej návštevnosť.

Bezkolíznosť dosažiteľnosti jednotlivých zariadení občianskej vybavenosti tiež prispieva k pohode obyvateľov a najmä k bezpečnosti detí.

Nároky na urbanistické situovanie obchodnej vybavenosti a služieb postupom času sa kryštalizovali: od rozptýleného umiestnenia zariadení občianskej vybavenosti na viacerých miestach obytného celku cez ich sústreďovanie v uličnom priestore až k súčasnosti k ústrediu vybavenosti v jednom objekte alebo v zoskupení viacerých objektov. Každé z týchto riešení má svoje klady i zápory.

Rozloženie občianskej vybavenosti v uliciach zachováva si ráz klasického mestského prostredia. Obytné domy v minulosti často nevytvárali dostatočné podmienky pre priestorovú náročnosť vybavenosti. Nevyhnutnosť prechádzať cez ulicu a často aj pre hluk, prašnosť a znečistenie ovzdušia, spôsobené dopravou, znepríjemňovali pohyb užívateľov. V niektorých prípadoch bolo možné tieto záporné vplyvy znížiť obmedzením dopravy. Úsilie po renesancii obchodnej ulice s pešou prepravou obyvateľov je zatiaľ viac želateľným obrazom ako realizáciou.

Rovnako pri rozmiestňovaní občianskej vybavenosti v jednom objekte alebo v zoskupení viacerých objektov možno spojiť viaceré výhody. Rozhodujúce je

architektonicko-urbanistické stvárnenie. Pri zohľadnení psychologických potrieb užívateľov (možnosť prezerat si výklady, potreba pocitu bezpečnosti a ľudského meradla objektov a pod.) spolu s architektonickým dotváraním prostredia „malou architektúrou“ a udržiavanou zeleňou, vytvára takéto riešenie optimálne predpoklady pre pohodu užívateľov, bohaté možnosti pre vznik živých nákupných centier. Flexibilita zabezpečuje prispôsobenie zariadení občianskej vybavenosti teraz nepredvídaným potrebám bez zhodnotenia doterajších investícií. Umožňuje ju celkový spôsob riešenia zariadení.

Nevyhnutným predpokladom úspešnej existencie obchodnospoločenských centier vybavenosti všetkých stupňov je atraktivnosť. Atraktivitu chápeme ako silu, ktorá človeka priťahuje a je popudom k opakovaným návštevám určitého miesta. Doterajšie znalosti potvrdzujú, že urbanistická koncepcia priestoru môže ovplyvniť mieru atraktivity..

Zohľadnenie heslovite naznačených kritérií na pohodu obyvateľov pri riešení občianskej vybavenosti prispieva ku kvalitatívnemu prejavu mestského bývania. Správne riešenie občianskej vybavenosti má uspokojovať základné i vyššie potreby obyvateľov. Úsilie dosiahnuť v menších ucelených okrskoch aj sociálne prostredie, s ktorým by sa obyvatelia stotožnili, podarilo sa len v menšej miere. Lepšie výsledky sa v tomto smere dosahujú spojením vybavenosti viacerých okrskov vyššou vybavenosťou. Účinnou voľbou urbanistického riešenia nákupných stredísk môžu aj v nových sídliskách získať priestory nielen plniace svoju úlohu obslužných centier, ale vytvárajúcich aj príťažlivé prostredie domova.

ZÁVER

Účinnosť urbanistickej tvorby ako spolutvorcu základných predpokladov pohody obyvateľstva sa maximálne prejavuje v komplexnosti pojatia a urbanistického dotvárania obytnosti obytného útvaru. Z tohto hľadiska však treba zdôrazniť, že tu ide o úzku väzbu prevádzkových organizačných a výtvorno-priestorových vzťahov medzi vlastným bytom a jeho exteriérom. Rovnako nie je tiež možné posudzovať pôsobnosť vlastného urbanistického riešenia bytovej výstavby bez nadväznosti na riešenie napr. občianskej vybavenosti a pod. Podstata problému formovania pohody obyvateľstva vystupuje v dialektickej jednote vo vnútri vlastného bytného útvaru a v nadväznosti na riešenie ostatných funkčných zložiek sídelného celku.

Je iste logickým prejavom vývoja a poznania, ak sa v priebehu našej výstavby opustilo tradičné pojatie „sídliska“ limitovaného prevažne iba počtom bytov v prospech široko chápanej tvorby obytného prostredia. Bytová výstavba prestala byť izolovanou kategóriou, ale je tesne spojená s občianskymi zariadeniami, výrobou a rekreačnými zariadeniami.

Vytváraníu podmienok pohody sme sa venovali v obytnom prostredí iba heslovite, preto sa zameriame na zhrnutie základných úloh urbanistickej tvorby v tomto smere:

1. základné vzťahy a požiadavky pohody obyvateľstva sa menia so štruktúrnymi zmenami rodín, tieto sa premietajú do vnútra bytu a väzieb k bytovému domu a jeho okoliu. Súčasné a perspektívne bytové nároky vyvolávajú zmeny v priestorovej dispozícii bytov a hľadajú ich nadväznosti v spoločenských zariadeniach,

2. požiadavky vychádzajúce z hodnotenia kvality prostredia sa musia opierať o optimálne využitie oslnenia objektov, správnu orientáciu alebo celkový stupeň znečistenia ovzdušia, zdroje hluku a pod.,

3. požiadavky, ktoré vyplývajú z ostatných funkcií obytného útvaru, sú prvoradou potrebou pre zabezpečenie maximálne vhodnej pešej prístupnosti k základnej vybavenosti (jasle, škôlky, základné školy, obchody s dennými potrebami, ale aj priestory na stretávanie sa atď.). Táto požiadavka sa má rešpektovať i v prístupe k rekreačným zariadeniam pre vekové skupiny, k zástavkám hromadnej dopravy alebo k parkoviskám a garážam. Vyšší stupeň koncentrácie zástavby by mal umožňovať rozšírenie pešej dostupnosti k vyššej vybavenosti v relatívne územne menšom obvode,

4. požiadavky vyplývajúce z formovania obytného útvaru by mali vychádzať z individuálnosti riešenia obytného útvaru a jeho priestorovej účinnosti. Urbanistická tvorba svojimi nástrojmi môže vytvárať rozmanitosť čiastkových variácií, vedúcich k rozvoju susedných vzťahov atď. Nedostatok individuálnosti v riešeníach obytných útvarov je možné dedukovať z viacerých príčin. V prvom rade je to však zlyhávanie pokusov v hľadaní výrazových možností súčasnej priemyselnej výstavby.

5. požiadavky vychádzajúce z organizačného členenia obytného územia a integrácie nových obytných útvarov s mestom sú tie, pri ktorých sa musí urbanistická tvorba vysporiadať s monofunkčnosťou obytného územia smerom k polyfunkčnosti. Do popredia tu vystupuje otázka posúdenia oprávnenosti existencie obytného okrsku, ktorý by sa mal chápať iba ako plánovaný útvar. Od formovania názorov na obytný okrsk nastala však podstatná zmena v štruktúre populácie. Zvýšila sa životná úroveň obyvateľov, zmena nastala aj v ich nárokoch na jednej strane. Na druhej strane došlo k rozšíreniu možností vyššej zástavby a k vyšším hustotám, a tým k zmene základných názorov. Vzniká tu však nedostatok „intímnych“ priestorov a prehľbuje sa prvok monotónneho riešenia napr. tým, že rovnaké stavby sa osadzujú na rovnakú vzdialenosť a pod. Urbanistické riešenie väčšieho obytného územia sa často opakuje, a to nielen v objektoch, ale aj v základnom riešení napr. obytných okrskov, resp. skupín,

6. zvýšením počtu podlaží bytových domov, hľadaním voľnejších koncepcií ustúpilo do pozadia formovanie mikropriestorov. Dost často ustupuje meradlo človeka za meradlo automobilizmu. Z hľadiska tvorby, zameranej na pohodu obyvateľov, je nevyhnutné zvýrazniť úsilie na maximálne využitie koncepcie v prospech priestorotvornosti. Túto požiadavku podporuje aj možná širšia škála priestorotvorných prvkov. Tendencie volajúce po tzv. renesancii ulice a návratu jej obytnosti sú iba jedným z možných riešení.

LITERATÚRA

1. ABERCON, T.: Urbanes Inventar und urbane Lebensqualität. Bonn 1982. — 2. HUŠTÁK, J., ZALČÍK, T.: Výstavba a životné prostredie, Acta polytechnica. Práce ČVUT, Praha 1977, ss. 5—7. — 3. ZALČÍK, T.: Vplyv výrobných zariadení na formovanie bytnej zóny. Technická práca, 12, 1978. — 4. ZALČÍK, T.: Od interiéru bytu k urbanistickému interiéru. Životné prostredie, 3, 1979, ss. 117—125. — 5. ZALČÍK, T.: Urbanistická tvorba obytného prostredia, Bratislava 1980.

УРБАНИСТИЧЕСКОЕ ТВОРЧЕСТВО И СПОКОЙСТВИЕ СРЕДЫ

Автор исходит из анализа современных тенденций урбанистического творчества, в которых могут отражаться направления, ведущие к проявлениям качества решений. Проблематика качества урбанистической среды является глобальным фактором постоянной заботы при создании жилого характера среды. С урбанистической точки зрения качество среды можно суммировать до уровня возможностей использования собственных орудий творчества и до уровня представлений и требований населения.

Формирование среды основывается на решении отношений между местом проживания и местом работы при прямом участии транспорта. Современная обстановка, обусловленная развитием безвредных технологий создает новые возможности развития полифункциональных зон с новыми связями также и на решение транспорта.

Особая роль при создании спокойствия принадлежит гражданской оснащенности и ее общей концепции в жилом районе.

Основные требования и связи спокойствия населения изменяются также одновременно с структурными изменениями населения жилого района. Не пренебрегаемое значение имеют также т. наз. элементы окружающей среды, которые совместно с решением транспорта могут влиять также на размещение рекреационных объектов, главным образом кратковременного характера.

Урбанистическое творчество, благодаря своим орудиям, должно создавать разнообразие частных вариаций также при развитии соседских отношений, сожительства и т. д. В значительной степени этому содействует также создание микросреды, уступившей на задний план вследствие форсирования макроблочных тенденций.

Перевод: Л. Правдова

Tibor Zalčík

URBANISTIC CREATION AND THE COSINESS OF ENVIRONMENT

The author goes out from an analysis of the present-day tendencies in urbanistic creation, where there are trends leading to qualitative manifestations of solutions. The problems of urbanistic environment quality is a general factor in the permanent care of forming the environment habitable. From the urbanistic viewpoint the quality of environment can be summarized to both a level of possibilities of utilizing creative tools inherent and that of satisfying both images and requirements of inhabitants.

The forming of environment is based on solving relationships between residence and working place with a direct participation of transport. The present-day situation conditioned by the development of unexceptionable technologies gives rise to new prospects for a development of polyfunctional zones with new linkages even in relation to transport solutions.

A particular task in solving the cosiness falls to the civil equipment as well as to its general conception within the residential formation.

The fundamental requirements as well as the relationships concerning the cosiness of population are changing also as well as there are structural changes in population of the residential formation. Also the so called elements of human environment are of an unneglectable significance, which together with the transport solution can exert influence also on the lay-out recreational establishments especially of a short-term nature.

The urbanistic creation, with their own tools, must form partial variations to be varied also for a development of neighbourly relationships, coexistence, and so on. This is aided in no small degree also by forming the micro-environment, which receded into the background owing to the macroblock.

Translated by A. Krajčír