Mapovanie Mickiewiczovej

participatívny socio-ekonomický audit územia

Ing. Milota Sidorová, PhD.

Bratislava 2018

Autorky
Ing. Milota Sidorová, PhD.
milotasidorova.com
MSc. Lívia Gažová

Výskumná a organizačná podpora
Katarína Dorčáková
Bc. art. Illah van Oijen
Mgr. art. Katarína Poliačiková, Art.D
Mgr. art. Barbara Zavarská, Art.D.
Linda Pavlovičová

Zadávateľ:
ITB Development a.s.

Fotografie:
Ing. Milota Sidorová, PhD. - s. 15, 23, 42, 43
Bc. art. Illah van Oijen - s. 4, 20, 21, 26, 27, 28, 31, 32, 39, 42, 43, 47
Katarína Dorčáková - s. 42, 43

Dáta a podklady:
Google Earth
ITB Development

Poďakovanie patrí obyvateľom a obyvateľkám, podnikateľom, podnikateľkám, návštevníkom a návštevníčkám Mickiewiczovej za pozitívne a konštruktívne zapojenie sa do procesu. Vďaka ďalej patrí Satori Stage v Bratislave za zapožičanie priestorov pre susedské stretnutia, ITB Developmentu a.s. a všetkým, ktorí podporili proces zapojenia verejnosti a myšlienku transformácie Mickiewiczovej na živšiu a bezpečnejšiu ulicu.

Február 2018

Obsah

1. Úvod 6
1.1 Ciele výskumu 6
1.2 Rozsah územia 6
1.3 Metodika 7

2. Socio-ekonomický profil ulice 8
2.1 Profil ulice 8
2.2 Pôsobenie v území 9
2.3 Profil obchodov a služieb 10
2.4 Zákazníci ulice 12
2.5 Návštevnosť ulice 13
2.6 Fyzický alebo online predaj a služby 14

3. Pozorovanie Mickiewiczovej ulice 16
3.1 Intenzita automobilovej dopravy 16
3.2 Pozorovanie dvoch dní 17
3.3 Deň na Mickiewiczovej 20
3.4 Automobily, chodci a cyklisti 22
3.5 Rodové a vekové zastúpenie 24
3.6 Užívatelia a užívateľky ulice 26

4. Výsledky dotazníkového prieskumu 29
4.1 Dopravné správanie respondentov a respondentiek 30
4.2 Asociácie s ulicou 33
4.3 Hodnoty ulice 34
4.4 Problémy ulice 35
4.5 Klimatické podmienky 36
4.6 Bezpečnosť 37
4.7 Parkovanie 38
4.8 Nové dizajnové prvky 39

5. Kolízne body v území **41**

6. Závery **44**

METROPOL
botas
80 m
Šoltésska 57
Verticcio
METRÓPOL
KOALA TOURS
Veg life
Kancelárie
H
NEMOCNICA

HLAVNÉ ZISTENIA VÝSKUMU

1. Mickiewiczova ulica je krátkym, ale podstatným segmentom pešej osi Obchodná - Americké námestie - Trnavské mýto - Vajnorská. Pri smerovaní z Obchodnej do Nového Mesta si už teraz väčšina chodcov zvolí prechod Mickiewiczovou, nie Radlinského ulicou. Toto prirodzené smerovanie chodcov je nesmiernou prednosťou ulice pri posilňovaní pešieho ťahu.

2. Väčšina respondentov štúdie si Mickiewiczovu asociuje s Nemocnicou Staré Mesto a jej nepriaznivou dopravnou situáciou. Prednosťou ulice je, naopak, centrálna lokalita a výborná obslužnosť verejnou dopravou.

3. Mickiewiczova je centrálnou ulicou s polyfunkčným charakterom. Jej profil stojí medzi Obchodnou ulicou a ulicami rezidenčnej oblasti v okolí starého Avionu. Mickiewiczovej chýbajú miesta a prevádzky pre potreby bežného denného života, absentujú tu tiež priestory pre oddych a rekreáciu. Na ulicu však množstvo ľudí dochádza za službami a prácou.

4. Hoci ide o centrálnu mestskú ulicu, na ktorej sa nachádza relatívne veľké množstvo chodcov, dominuje jej automobilová doprava. Kolízie medzi automobilmi a chodcami sú dennou realitou.

5. Fyzický stav ulice a intenzita automobilovej dopravy (i statickej) sú vnímané ako problémy.

6. Oblasti by prospel manažment zelene. Mali by sa hľadať spôsoby, ako vo vhodnej forme dostať zeleň späť do uličného priestoru.

7. Bezpečnosť chodcov by mala byť prioritou pre dopravné a architektonické riešenia ulíc či verejných priestranstiev.

8. Ulica by mala zvýšiť svoje pobytové kvality a umožniť rozšírenie chodníkov v prospech chôdze, komerčných a nekomerčných aktivít prevádzok a obyvateľov či návštevníkov.

9. Vyšší spoločenský, kultúrny a ekonomický profil ulice možno dosiahnuť upokojením dopravy, rozšírením chodníkov a zvýšením bezpečnosti chodcov. Charakter ulice a profil služieb bude závisieť aj od dopravného riešenia a budúcnosti areálu nemocnice.

1. ÚVOD

1.1 Ciele výskumu

Mickiewiczova ulica je dôležitým prepojením Starého a Nového mesta

Mapovanie sa zameriava na základný profil služieb, ktoré ulica ponúka, hodnoty a problémy ulice. Špeciálnu pozornosť venujeme správaniu peších a cyklistov, ktorí ulicou prechádzajú počas pracovných dní a víkendov. Cieľom štúdie je získať komplexný prehľad o súčasnom stave života Mickiewiczovej ulice.

Participatívne mapovanie Mickiewiczovej ulice je súčasťou podujatia WhatCity? na Mickiewičke, ktoré pripravuje občianske združenie Punkt. Podujatie sa uskutoční 19. mája 2018 a na tento deň úplne uzavrie ulicu, poskytne jej alternatívny program. Nový režim fungovania ulice bude príležitosťou na ďalšie mapovanie.

1.2 Rozsah územia

Analýzu služieb a funkcií sme previedli na Mickiewiczovej a Americkom námestí v bratislavskom Starom Meste. Územie sme takto vymedzili aj vzhľadom na to, že na Obchodnej ulici prebeho hĺbkové mapovanie socio-ekonomického profilu v roku 2015 a na Kollárovom námestí sa v rokoch 2017-2018 konal participatívny proces. Štúdia pre Mickiewiczovu je tak prirodzeným rozšírením poznatkov o tejto časti centra Bratislavy.

Obr. 1, Rozsah analyzovaného územia štúdie

1.3 Metodika

Oproti klasickej príprave projektu v urbánnom kontexte, umožňuje komplexné mapovanie skombinovať participatívny proces a zber dát v teréne. Takýto proces je mimoriadne hodnotným nástrojom v budovaní osvety a hľadaní podpory stakeholderov. Výskumná časť tohto mapovania, ktorá pozostáva z kvalitatívnych a kvantitatívnych metód, prináša do debaty rôznych stakeholderov dáta. Zvyšuje sa tak orientácia zadávateľa, projektantov aj samotných stakeholderov v komplexite jednotlivých aspektov riešeného územia. Výstupy komunitného mapovania sú dôležitými argumentami pre politických zastupiteľov mesta, mestské časti a ďalšie kľúčové orgány na Mickiewiczovej ulici. Je to proces, ktorý významne odstraňuje negatívne emócie a osvetľuje dojmy, vznikajúce z nedostatočnej informovanosti a komplikovanosti návrhov či aktivít. V neposlednom rade je to proces, ktorý dáva každému možnosť vyjadriť svoj názor.

Výsledky tohto mapovania indikujú trendy využitia ulice a okolia a slúžia na predikovanie rôznych scenárov vývoja transformujúcej sa Mickiewiczovej ulice.

AKÉ METÓDY ZBERU INFORMÁCII SME VYUŽILI?

Desktop analýza online a offline zdrojov

Online a offline dotazníkový prieskum

terénne mapovanie ulice 2 dni

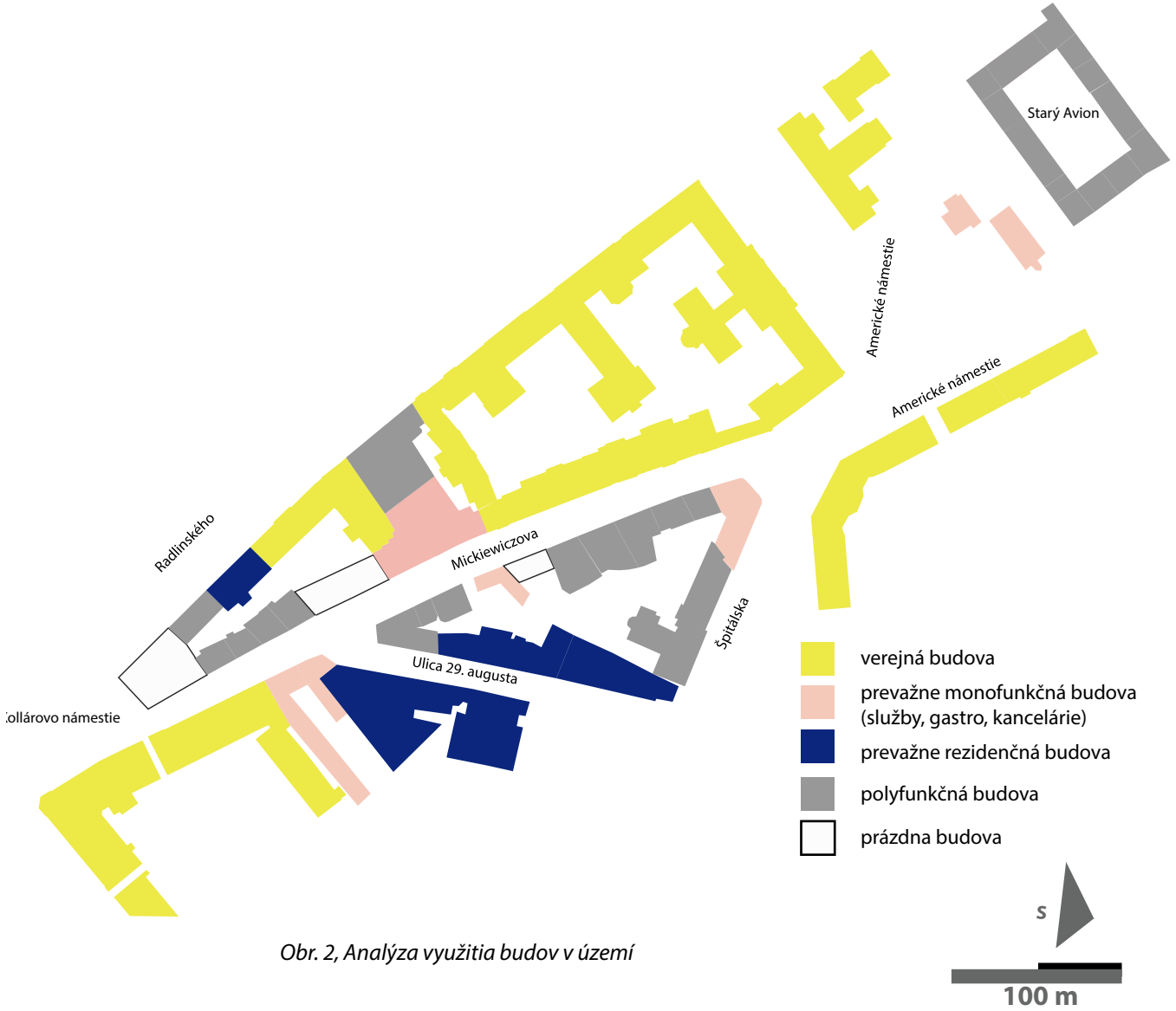
20+ neformálnych rozhovorov na ulici

3 susedské stretnutia

2. SOCIO-EKONOMICKÝ PROFIL ULICE

2.1 Profil ulice

Mickiewiczova ulica sa nachádza v centrálnej časti Bratislavy a tvorí pomyslené predĺženie línie Obchodnej ulice. Je spojkou medzi Obchodnou a Americkým námestím, v širšom kontexte je predĺžením pešej osi až k Vajnorskej ulici. Hoci je Mickiewiczova pomerne krátka ulica, predstavuje významnú skratku - je spojkou medzi významnými lokáciami, komplexami budov a verejnými priestormi. Na jej západnej strane sa nachádza objekt Hurbanových kasární, ktorý je momentálne v *latentnom* stave a hostí zázemie Slovenskej národnej galérie. Na východnej strane stojí univerzitná Nemocnica Staré Mesto, ktorá je v kontexte mesta najvýznamnejším objektom ulice. Funkcia zdravotníctva v tejto zóne pokračuje budovami Lekárskej fakulty na Americkom námestí. Profil Mickiewiczovej ulice tvorí zmes bývania, zväčša drobných obchodov a služieb lokalizovaných v parteri. Na ulici nájdeme aj kancelárie, z ktorých najvýzmanejší objekt je budova Wallenrod (Mickiewiczova 9). Dva objekty na ulici sú v súčasnosti nevyužívané alebo v stave staveniska. Objekt požiarnej stanice má slepú fasádu a nijakým spôsobom nekomunikuje s ulicou. V blízkom susedstve na Ulici 29. augusta nachádzame čisto rezidenčné novostavby.

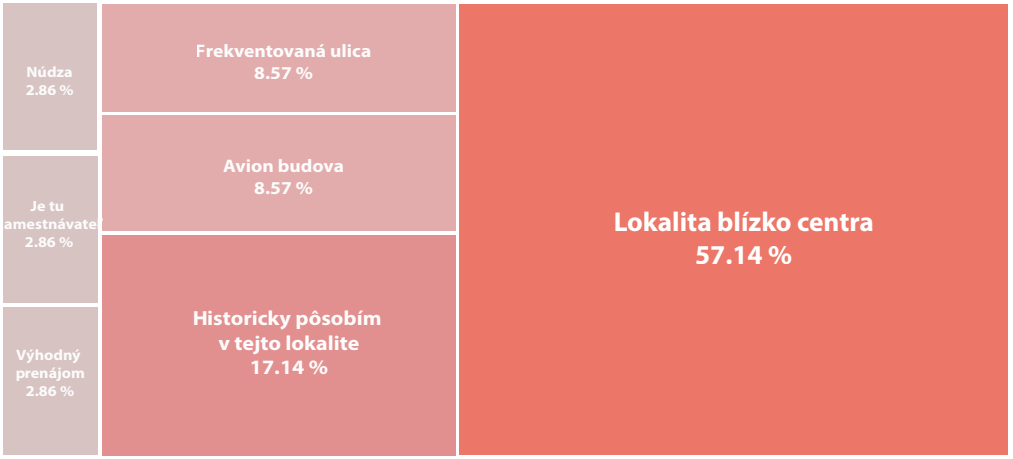


Obr. 2, Analýza využitia budov v území

2.2 Pôsobenie v území

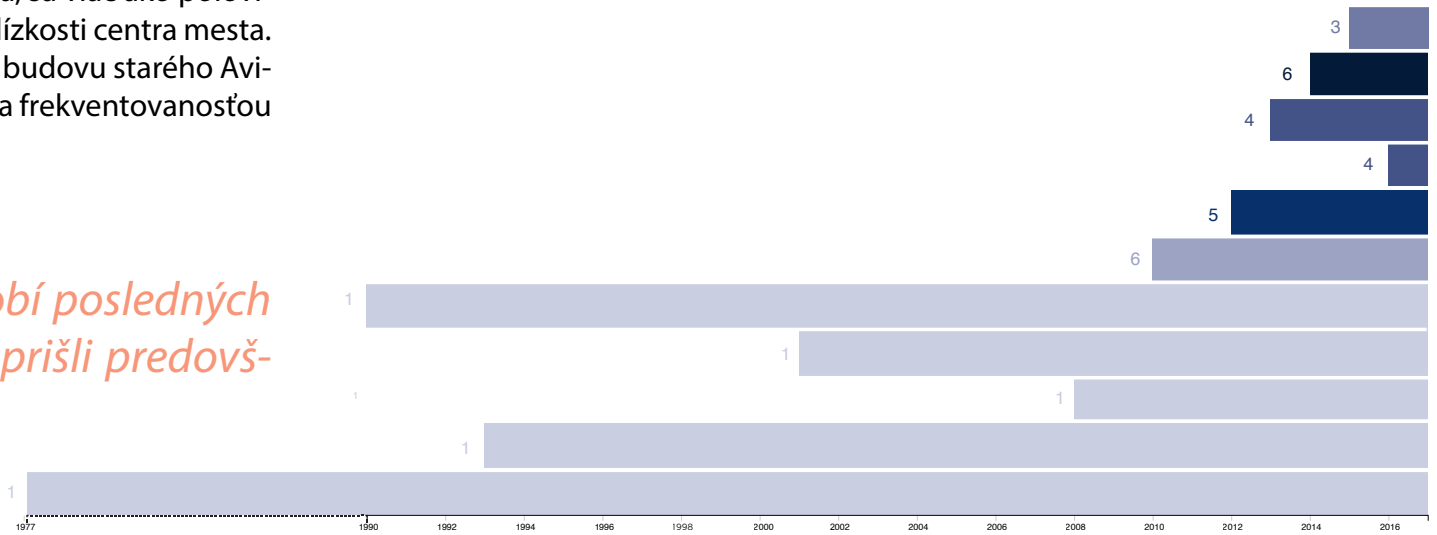
Do mapovania sme zahrnuli nielen Mickiewiczovu, ale aj blízky objekt starého Avionu. Toto rozhodnutie podmienil fakt, že o západnom okolí Mickiewiczovej boli v nedávnej minulosti vypracované podrobné štúdie (Obchodná ulica - socio-ekonomický profil ulice, Marko&Placemakers, 2015 a Kollárovo námestie - participatívny proces, Green Foundation, 2017), ktoré podrobne zmapovali *ekosystém* inštitúcii, hráčov a obchodov v tejto oblasti. Mapovanie Mickiewiczovej sme rozšírili smerom na východ a zahrnuli aj budovu starého Avionu, ktorá je unikátnym modernistickým blokom s aktívnym obchodným parterom. Sledovali sme i vzťahy týchto dvoch susedských lokalít.

V októbri 2017 sme v lokalite zmapovali 55 firiem, ktoré tu fyzicky sídlila. So zástupcami 33 z nich sa nám podarilo nadviazať osobný kontakt. Na otázku, prečo firmy v území pôsobia, sa viac ako polovica zhodla na tom, že oblasť je atraktívna kvôli blízkosti centra mesta. Takmer 9 % určilo ako dôvod podnikania práve budovu starého Avionu, rovnaký počet zdôvodnil výber svojho sídla frekventovanosťou ulice. Približne 17 % firiem tu sídli dlhodobo.



Obr. 3, Dôvody pre podnikanie v lokalite, výsledky dotazníkového prieskumu, N= 33

Väčšina prevádzok v území pôsobí posledných sedem rokov, pričom noví hráči prišli predovšetkým medzi rokmi 2012-2014.

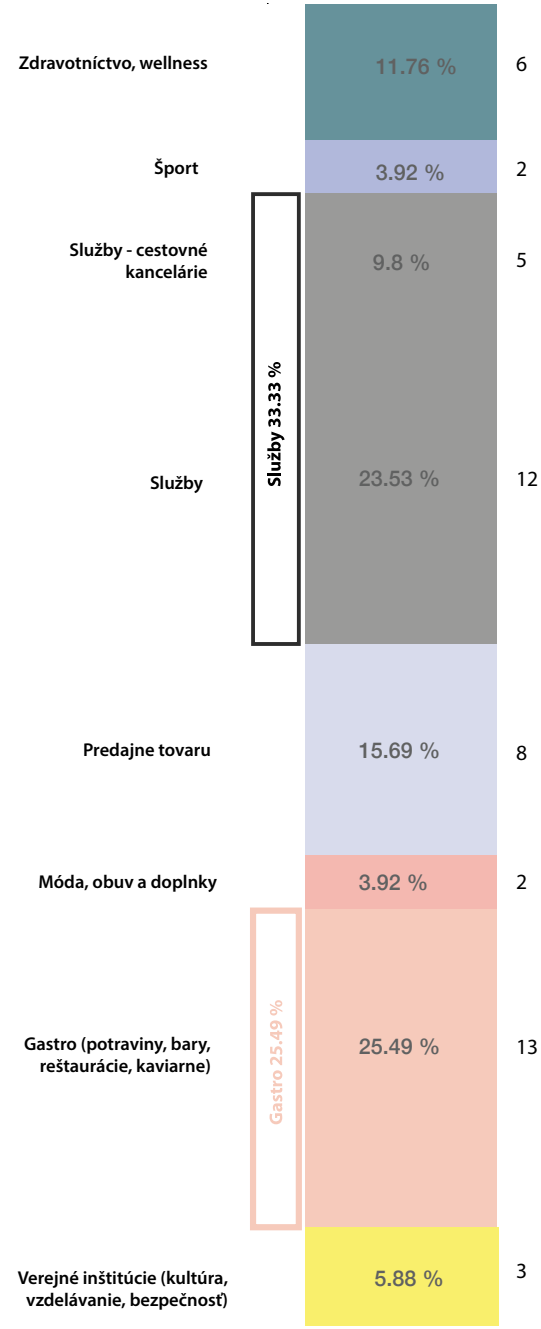


Obr. 4, Dĺžka pôsobenia v lokalite, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 33

2.3 Profil obchodov a služieb

Mickiewiczova a starý Avion sa v súčasnosti vo svojich službách orientujú na tri oblasti. Význam a hlavný dôvod návštev Mickiewiczovej historicky definuje budova univerzitnej nemocnice, ktorá je najväčším objektom v území. Ďalej v oblasti nájdeme približne tretinu prevádzok orientovanú na služby (projekčná a developerská činnosť, tlač, cestovné kancelárie...). Pomerne novou službou na ulici je gastronómia. Na Mickiewiczovej sa nachádza vegetariánska reštaurácia Veg life, ktorá je populárnym obedovým miestom. V blízkosti nachádzame aj dva bary aktívne najmä večer. Z nových gastrozariadení je to kaviareň Satori Stage a japonská reštaurácia Izakaya Koshida. Obe zariadenia dokázali vytvoriť relatívne silné komunity a na Mickiewiczovu prilákať nové publikum. Satori Stage vďaka osadenstvu novej budovy Wallenrod a priestoru, ktorý často hostí rôzne akcie, láka predovšetkým klientelu študentov a mladších a stredne starých profesionálov. Pretože Izakaya Kosiha je jednou z mála skutočne tradičných japonských reštaurácií v Bratislave, do oblasti pritiahla komunitu japonských expatov. Reštaurácia otvára pomerne neskoro a väčšinou funguje na rezervácie. FaxCopy je jednou z najdlhšie pôsobiacich prevádzok, ktorá pozmenila profil predajne a vytvorila z nej čiastočne kaviarenský priestor.

Profil starého Avionu by sa dal charakterizovať frázou: potreby bežného denného života. V parteri a blízkosti nachádzame banky, poštu, drogériu, potraviny, kvetinárstvo, copy centrum, kostol, cenovo dostupné kaviarne, Z osobných rozhovorov s prevádzkármi tohto bloku vychádza, že Mickiewiczovu vnímajú ako priestor, ku ktorému sa nevzťahujú. Tento postoj sa dá vysvetliť mentálnou vzdialenosťou od Mickiewiczovej cez zelené Americké námestie a spokojnosťou s podnikaním v kompaktnom bloku Avionu. Z výsledkov dotazníkového prieskumu tiež vyšlo, že v celej oblasti pôsobia hlavne nezávislé prevádzky.



Obr. 5,6, Profil služieb a obchodov v území

Funkčný profil Mickiewiczovej ulice sa skladá najmä zo zdravotníctva, služieb a vzrastajúceho gastrosektora. Skladba starého Avionu sa orientuje na potreby denného života.

11

2.4 Zákazníci ulice

Najväčšou skupinou zákazníkov na Mickiewiczovej ulici a v starom Avione sú pravidelní hostia a ľudia pracujúci v okolí, ktorí v území nielen pracujú, ale aj prichádzajú v čase obeda, do kaviarní či vybavujú denné povinnosti. Ďalšou početnou skupinou sú študenti a študentky, ktorí sa vyskytujú často v kaviarňach, baroch, v oboch copy centrách. Kaviarne a reštaurácie sú cieľom turistov, ktorí prechádzajú medzi centrom a okrajom Starého Mesta (Obchodná - Americké námestie). Turisti sa v území nachádzajú aj vďaka krátkodobým prenájmom, ktoré časť bytov na Mickiewiczovej poskytuje. Seniori, seniorky sú pravidelnými návštevníkmi nemocnice, lekárne a lacnejších prevádzok (napr. kaviareň Trieste). Bežný život je orientovaný smerom k Avionu a oblasti Blumentálu. Blízkosť Medickej záhrady spôsobuje, že Mickiewiczovou prechádzajú aj rodičia, častokrát matky s deťmi v kočiaroch. Okrem nemocnice a Satori Stage tu však nie je žiadna prevádzka orientovaná na túto cieľovú skupinu.

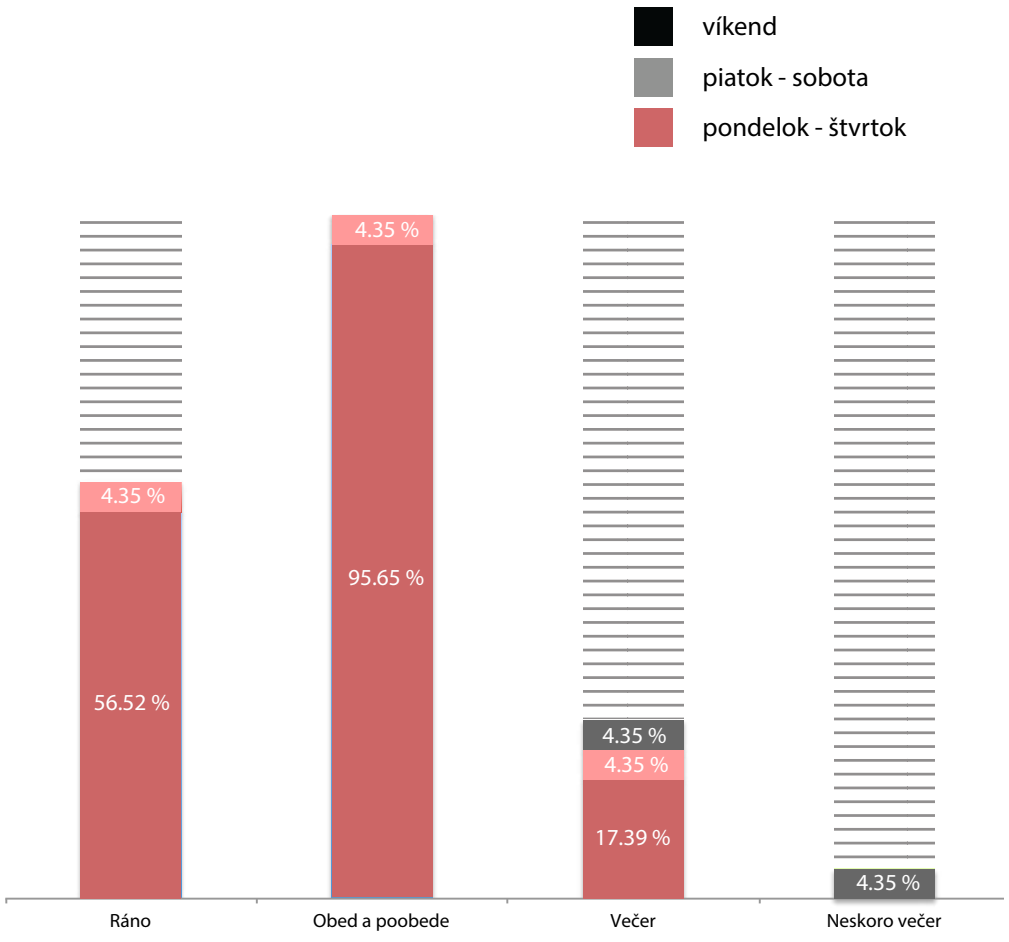
Zákazníci obchodov na Mickiewiczovej sú zákazníci pracovného dňa: pracujúci, študenti a študentky, ktorých nájdeme na dennom menu v reštaurácii, na káve v kaviarni alebo v copycentre. Cieľom seniorov je predovšetkým nemocnica. Rodičov s deťmi nájdeme v blízkej Medickej záhrade.

Obr. 7, Typy zákazníkov, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 33

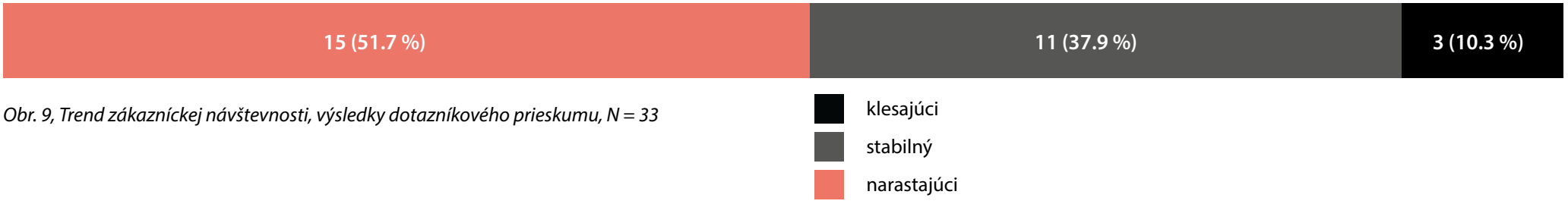
2.5 Návštevnosť ulice

Pracovný charakter ulice podporuje aj fakt, že takmer všetky prevádzky zaznamenávajú najväčšiu návštevnosť počas obeda a poobede. Pre viac ako polovicu prevádzok je najvyťaženejší čas ráno. Medzi návštevnosťou počas pracovného týždňa a víkendu je silný kontrast. Len menej ako 5 percent prevádzok najvštevujú zákazníci najviac počas víkendu. Ide hlavne o bary a japonskú reštauráciu. Môžeme teda povedať, že Mickiewiczova ulica je primárne zameraná na poskytovanie služieb počas pracovného dňa a cez víkend je takmer prázdna. Profil starého Avionu je v tomto opäť viac vyvážený. Hoci žiadna z prevádzok nie je orientovaná na večerných a nočných zákazníkov, blok je navštevovaný aj počas víkendu (mimoriadne populárne sú sobotné a nedeľné rána v kaviarni Trieste a na jej terase). Prevádzky tu nachádzame otvorené aj počas víkendu. Takmer 90 percent dotazovaných obchodníkov uviedlo, že ich zákazníci sú stabilizovaní alebo im zákazníkov pribúda.

Mickiewiczova ulica je primárne zameraná na poskytovanie služieb počas pracovného dňa, menej večera, cez víkend je takmer prázdna.



Obr. 8, Najväčšia návštevnosť prevádzok, výsledky dotazníkového prieskumu (otázka s možnosťami viacerých odpovedí), N = 33

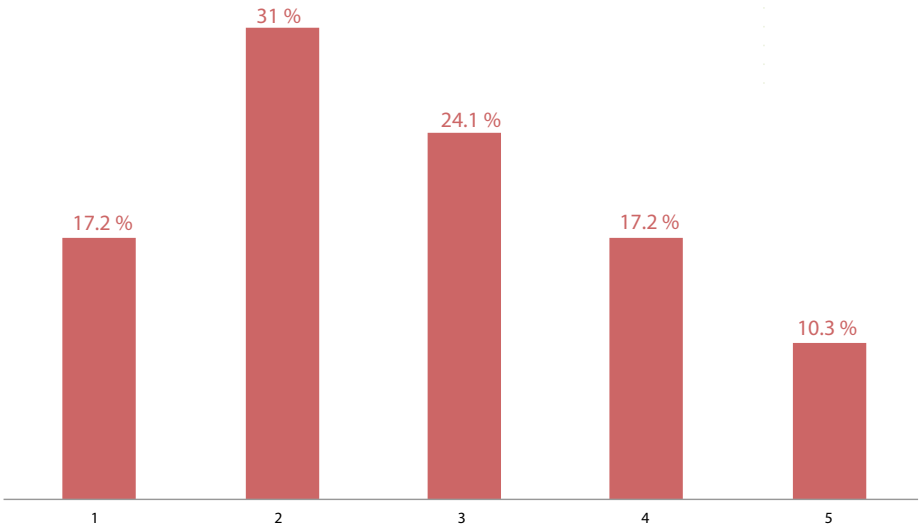


Obr. 9, Trend zákazníckej návštevnosti, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 33

2.6 Fyzický alebo online predaj a služby

V otázke spôsobu predaja môžeme konštatovať, že takmer 40 % prevádzok sa výlučne alebo v prevažnej miere orientuje na predaj a poskytovanie služieb vo fyzickom priestore zákazníkom a zákazníčkam prichádzajúcim z ulice. Okolo 10 % malo zriadený online predaj a 17, 2 % respondentov a respondentiek indikovalo zameranie skôr na online predaj. Toto zistenie podporuje aj fakt, že prevádzky v území pôsobia kvôli centrálnej lokalite a prirodzenej prítomnosti potenciálnych zákazníkov.

Prevádzky Mickiewiczovej a starého Avionu sa viac než na online predaj sústredia na predaj a poskytovanie služieb ľudom prichádzajúcim z ulice.



1 - orientujem sa výlučne na fyzický predaj a poskytovanie služieb
2 - orientujem sa skôr na fyzický predaj a poskytovanie služieb
3 - nemám jasnú preferenciu formy predaja
4 - orientujem sa skôr na online predaj a poskytovanie služieb
5- orientujem sa výlučne na online predaj a poskytovanie služieb

Obr. 10, Pomer zastúpenia zákazníkov (online, fyzickí návštevníci), výsledky dotazníkového prieskumu, N = 33

MICKIEWICZOVA
ULICA
I
Raňajky a káva
Fax café
Raňajkové menu
2,40 €
1 €
0,90 €
FaxCOPY
obaly perá
zakladače
USB klúče
kalkulačky

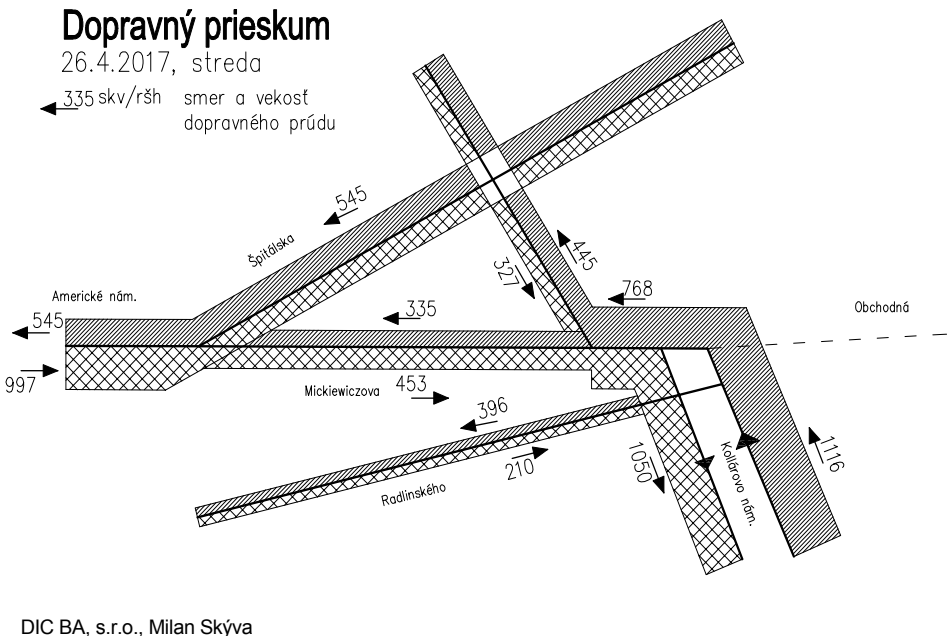
3. POZOROVANIE MICKIEWICZOVEJ ULICE

3.1 Intenzita automobilovej dopravy

Mickiewiczova ulica je v súčasnosti silne vyťažená predovšetkým individuálnou automobilovou dopravou. Podľa dopravnej analýzy ulice a jej okolia (Skyva, 2017) tadiaľto za jednu hodinu prechádza v smere na Kollárovo námestie približne 450 áut (7,5 áut za minútu) a okolo 335 áut (takmer 6 áut za minútu) v opačnom smere. Mickiewiczova pre vodičov prichádzajúcich z Ružinova a juhovýchodných bratislavských častí predstavuje skratku centrom do západných častí mesta. Prieskum ďalej zmieňuje, že väčšina automobilovej dopravy je tranzitná. Mickiewiczova pre šoférov áut nie je zástavkou.

Podľa schémy intenzity automobilovej dopravy v území, je najintenzívnejším miestom južná časť Kollárovho námestia, kde sa zbieha doprava z Mickiewiczovej ulice, Ulice 29. augusta a Radlinského. Intenzita je pomerne veľká: 1050 automobilov za hodinu smeruje do centra a ďalej, 1116 zasa opačným smerom.

Kontakt Mickiewiczovej ulice pred objektom Hurbanových kasární predstavuje neuralgický bod územia. Kumuluje sa tu dopravy z Mickiewiczovej ulice aj z Ulice 29. augusta. Približne 780 áut za hodinu (13 áut za minútu) tadiaľto prechádza v smere do centra, rovnaký počet áut smeruje von z centra. Mickiewiczova slúži viac automobilom smerujúcim do centra, Ulica 29. augusta sa využíva viac v opačnom smere. Vzhľadom na úzky uličný profil a napojenie na pešiu zónu Obchodnej a priestor Kollárovho námestia, je to miesto častých kolízií chodcov a automobilov.



Obr. 11, Smery a veľkosti dopravných prúdov na Mickiewiczovej ulici a v okolí, dopravný prieskum, 2017

Z Mickiewiczovej ulice a Ulice 29. augusta v smere do centra sa pred Hurbanovými kasárňami každú minútu stretne priemerne 13 automobilov. V opačnom smere je to približne rovnaký počet áut.

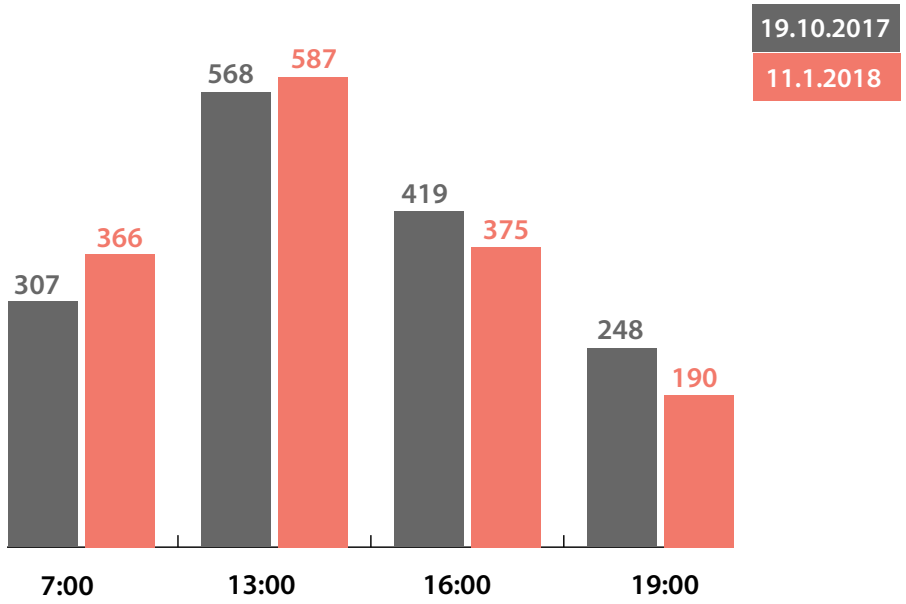
3.2 Porovnanie dvoch dní

Pozorovanie ulice sme uskutočnili počas dvoch pracovných dní (19.10. 2017 a 11.1.2018) v jesennom a zimnom období. Počas októbrového pozorovania bola Mickiewiczova ulica uzatvorená pre prejazd automobilov kvôli rekonštrukcii električkovej trate, tento deň teda predstavuje z hľadiska ulice výnimočnú situáciu. Počasie bolo v tejto deň veľmi príjemné, slnečné. Pozorovanie v januári sa uskutočnilo počas zimného obdobia s mierne daždivým počasím. Aby sme dôkladne pochopili správanie návštevníkov a návštevníčok na ulici, potrebovali by sme doplniť pozorovanie počas jarného alebo letného dňa, no z hľadiska časovej obmedzenosti štúdie to nebolo možné. Výsledky však budeme porovnávať so záznamami návštevníkov a návštevníčok počas pouličného podujatia WhatCity? na Mickiewičke, ktoré sa koná 19.mája 2018.

Počas pozorovania sme sa zamerali aj na počty a správanie chodcov, chodkýň, cyklistov a cyklistiek, ktoré do ulice vchádzali alebo z nej vychádzali. Zaznamenávali sme ich v 10-minútových časových intervaloch štyrikrát do dňa (7:00-8:00, 12:00-13:00, 16:00-17:00 a po zotmení 19:00-20:00). Aby sme získali presnejšie výsledky, dáta sme segregovali z hľadiska veku a rodu.

Počas oboch pracovných dní (zimný aj jesenný, s príjemným aj zlým počasím) bol na ulici takmer rovnaký počet chodcov. Vysvetliť si to môžeme pragmatickým pohybom za prácou, službami alebo jednoducho centrálnou lokalitou, v ktorej sa pohybuje každý deň množstvo ľudí. Faktor počasia a ročného obdobia môžeme vylúčiť. Najväčší nárast návštevnosti Mikciewiczovej pozorujeme počas obeda. Toto potvrdzujú aj výsledky prieskumu prevádzok. Najmenšia návštevnosť ulice je po zotmení. Rozdiely medzi dňami sú nepatrné, hoci počas výluky automobilovej a MHD dopravy prešlo poobede Mickiewiczovou viac ľudí ako za

Ulicou prešlo v pozorované pracovné dni takmer rovnaké množstvo ľudí. Vplyv počasia a ročnej doby na pohyb ľudí je zanedbateľný.

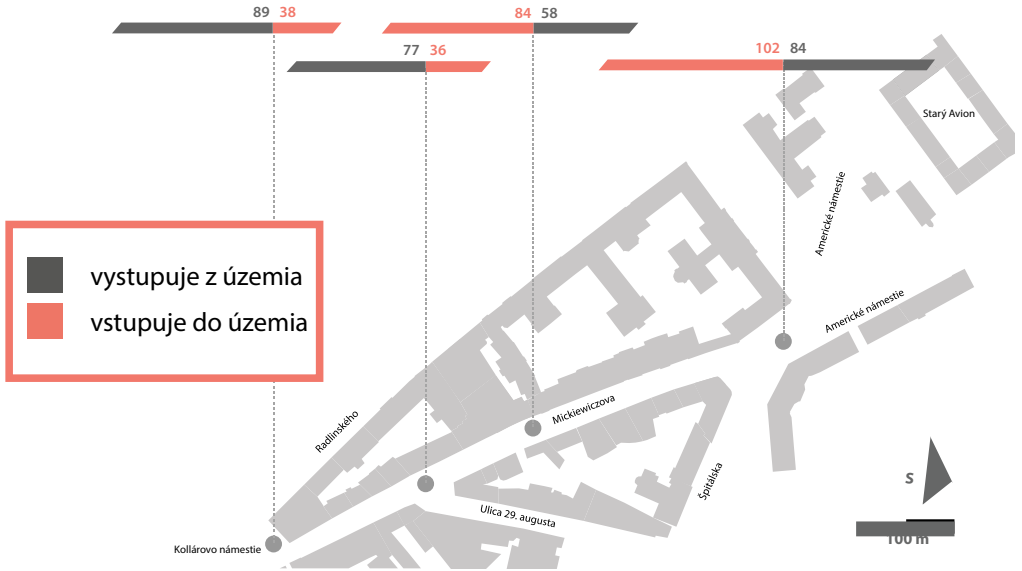


Obr. 12, Porovnanie počtu chodcov na ulici počas pozorovacích dní 19.10.2017 a 11.1.2017

bežného fungovania. Z nášho pozorovanie však nemôžeme určiť jasný vplyv októbrovej výluky na zvýšenie pešieho pohybu. Ulica bola síce pokojnejšia a príjemnejšia na pohyb, stále však neposkytovala iný dôvod pre zastavenie, či trávenie času. Na potvrdenie tohto trendu budeme potrebovať ešte dodatočné pozorovanie.

19.10.2017

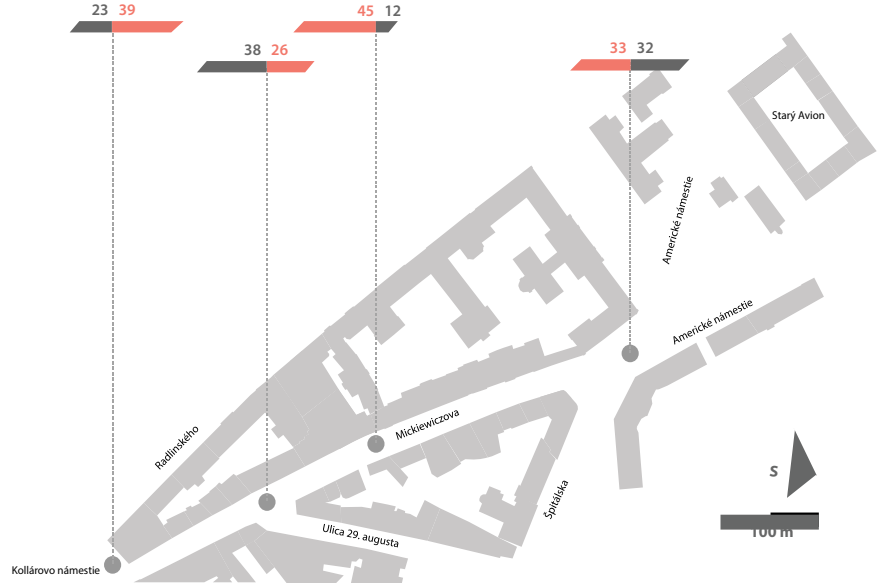
Obr. 13, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 7:00, pozorovanie: 19.10.2017



Obr. 14, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 13:00, pozorovanie: 19.10.2017

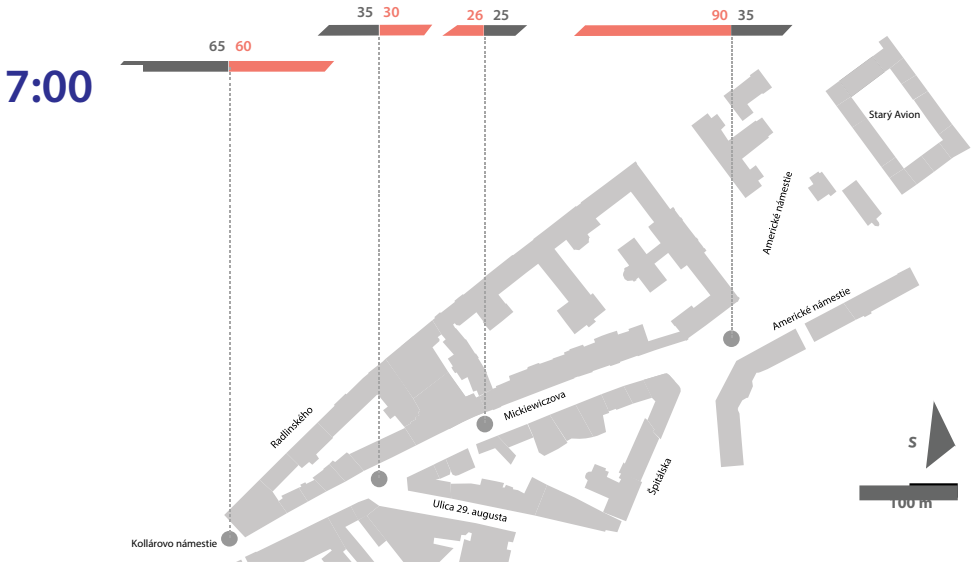
237

Obr. 15, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 16:00, pozorovanie: 19.10.2017



Obr. 16, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 19:00, pozorovanie: 19.10.2017

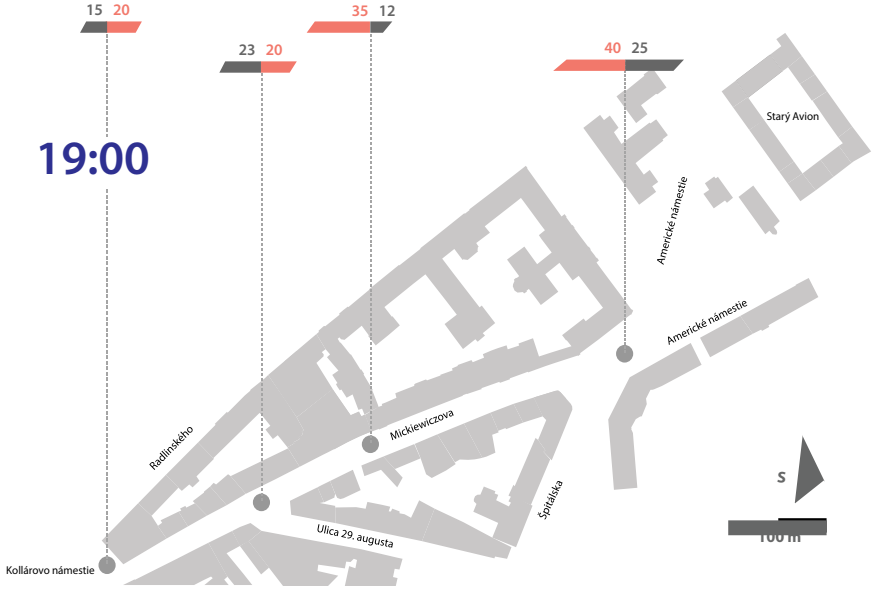
11.1.2018



Obr. 17, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 7:00, pozorovanie 11.1.2018

Obr. 18, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 13:00, pozorovanie 11.1.2018

Obr. 19, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 16:00, pozorovanie 11.1.2018



Obr. 20, Vchádzajúci a vychádzajúci návštevníci ulice o 19:00, pozorovanie 11.1.2018

3.3 Deň na Mickiewiczovej

Ráno (7:00 - 9:00)

Nemocnica na Mickiewiczovej funguje 24 hodín denne, najväčšiu návštevnosť zaznamenávame od skorého rána do obeda. Ide hlavne o príjem pacientov. Pokiaľ pacienti neprichádzajú sanitkami, do nemocnice sa dopravujú zväčša MHD alebo pešo. V tomto čase tu zaznamenávame najväčšie množstvo seniorov a všeobecne väčší pohyb od zastávok električiek na Americkom námestí. Ráno tiež pozorujeme pohyb chodcov a chodkýň v smere do centra (do práce, za službami). Automobilová špička vrcholí medzi 8:00-9:30.

Dopoludnie (9:00-12:00)

Mickiewiczovou v tomto čase prechádzajú ľudia smerujúci do práce (budova Wallenrod, nemocnica, obchody, kancelárie v okolí nemocnice, alebo prechádzajúci ďalej do centra). Dopoludnia prebieha aj zásobovanie obchodov a prevádzok. Pre zákazníkov sú otvorené už aj služby, obchody a prevádzky na ulici. Do nemocnice stále prichádzajú pacienti. Mnoho ľudí v čase dopoludnia Mickiewiczovou len prechádza.

Obed a poobedie (12:00 - 16:00)

Oblasť Mickiewiczovej v okolí nemocnice a Amerického námestia je rušná. Do reštaurácie Veg life chodí množstvo pracujúcich na obed. Spolu s ďalšími reštauráciami na Špitálskej tvoria populárne obedové destinácie. Po obednej pauze na ulici pozorujeme na hlavne prechádzajúcich. Okolo 16:00 zaznamenávame začiatok pohybu ľudí z práce domov. V tejto dobe sa začína tvoriť odpoludňajšia kolóna.

Obr. 21, Raňajší ruch na blízkom Americkom námestí, križovatke peších pohybov

Obr. 22, Popoludňajšia Mickiewiczova

Obr. 23, Zásobovanie dominuje ulici v raňajších a dopoludňajších hodinách

Obr. 24, Návrat do práce po obedovej prestávke

Obr. 25, Popoludňajší prechod ulicou

Obr. 26, Večerné prevádzky Mickiewiczovej

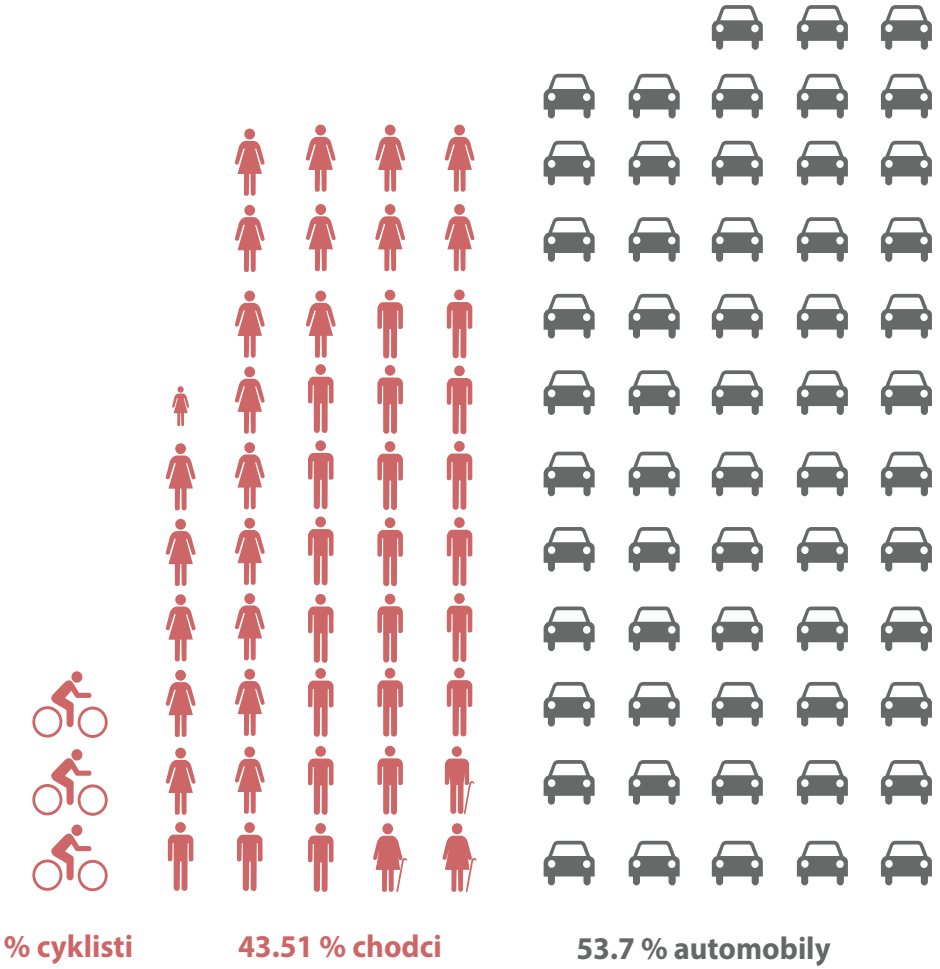
Neskoré odpoludnie, večer a noc (od 18:00)

Ulicu v tomto čase charakterizuje hlavne presun automobilov. Pohyb chodcov smerom z Kollárovho námestia je pomerne konštantný a má nižšiu intenzitu ako dopoludnia. Väčšina prevádzok je po 18:00 zatvorená. Výnimku tvorí zhluk gastro podnikov, ktoré sú otvorené do večera, prípadne do noci (Sisha Town, Satori Stage, Izakaya Koshida, puby v blízkosti). Návštevníci ulice sú v tomto čase buď ľudia prechádzajúci Mickiewiczovou alebo ľudia, ktorí cielene prichádzajú do podnikov. Ulica je oproti rušnej Obchodnej v neskorý večer pomerne opustená.

3.4 Automobily, chodci a cyklisti

Z porovnania výsledkov terénneho mapovania a dopravnej analýzy vychádza, že na ulici sú najpočetnejšie zastúpenou skupinou šoféri, ktorí tvoria viac ako 53 %. Chodci tvoria okolo 44 % a cyklisti menej ako 3 % z celkového počtu návštevníkov a návštevníčok. Chodci Mickiewiczovu využívajú pre dosiahnutie cieľov v krátkych vzdialenostiach, šoféri áut zasa ako skratku pre dosiahnutie cieľov na úrovni mesta. Vzhľadom nato, že ide o centrálnu ulicu mesta, môžeme konštantovať, že ide o automobilovo mimoriadne vyťaženú ulicu. Pozorujeme tu *zápas a nerovnosť* medzi chodcami a automobilmi.

Najväčšou užívateľskou skupinou sú šoféri áut. Hoci ide o centrálnu ulicu nadväzujúcu na pešiu zónu, peší pohyb je tu výrazne obmedzený. Cyklistika je momenálne zanedbateľným spôsobom dopravy.



Obr. 27, Pomer chodcov, cyklistov a šoférov áut na Mickiewiczovej v obedných hodinách, výsledky terénneho mapovania

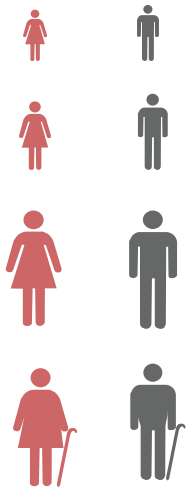
TOWN
Ranaky a kava
FaxCOPY
212
KS 345DU
KERAMIKA

3.5 Rodové a vekové zastúpenie

Počas oboch pozorovacích dní sme z hľadiska pohlavia zaznamenali približne rovnaké zastúpenie chodcov a chodkýň s miernou prevahou žien (54 %) voči mužom (46 %). Tento pomer súvisí s dopravným správaním pozorovanom aj v iných európskych mestách, kde ženy oproti mužom chodia viac pešo alebo využívajú hromadnú dopravu. Muži oproti ženám jazdia autom viac, a to kvôli rozdielom v spoločenskom a ekonomickom statuse či životných situáciách. Ženy sa napríklad vo všeobecnosti viac starajú o príslušníkov domácnosti a charakterizuje ich tzv. mobility of care (mobilita starostlivosti): krátke presuny (do 10 min pešo) medzi obchodmi, zdravotníckymi prevádzkami, školami, prácou a domovom.

Na Mickiewiczovej však tieto znaky jasne nezaznamenávame. Môže to byť spôsobené nízkym počtom zariadení pre bežný denný život (potraviny, školy, poškolské zariadenia) priamo na ulici, pomerne nízkym množstvom rezidentov na ulici a funkčným profilom ulice, ktorý pripomína skôr centrum ako rezidenčnú ulicu. Muži a ženy, ktorí sa na Mickiewiczovej zdržiavajú, ňou buď prechádzajú alebo tu pracujú. Skupina detí a seniorov je v porovnaní so skupinou v ekonomicky aktívnom veku (30-60 rokov) zanedbateľná, tvorí menej ako 4 % pozorovaných návštevníkov.

Návštevníci a návštevníčky na Mickiewiczovej pracujú, prechádzajú ňou alebo prichádzajú za službami. Profil Mickiewiczovej ulice neposkytuje naplnenie potrieb bežného života.



dievča, chlapec do veku 10 rokov

teenagerka, teenager vo veku cca 11-20 rokov

žena, muž vo veku 20-60 rokov

seniorka, senior vo veku nad 60 rokov

Obr. 28, Rodové a vekové zastúpenie návštevníkov na Mickiewiczovej ulici, terénne mapovanie

3.6 Užívatelia a užívateľky ulice

Medzi najzastúpenjšie skupiny na Mickiewiczovej ulici patria:

1. Šoféri a šoférky áut

Automobily ulicou prechádzajú od skorého rána až do neskorého večera, najviac v raňajšej a podvečernej špičke. Väčšina z nich ulicu využíva ako centrálnu spojku medzi mestskými časťami, Mickiewiczova pre nich nie je cieľom. Parkovanie na Mickiewiczovej je obmedzené a okrem privátnej garáže, autá neregulovane parkujú na chodníkoch hlavne v oblasti nemocnice.

Obr. 29, Automobilová odpoludňajšia špička

2. Prechádzajúci medzi centrom a Americkým námestím

Silnú skupinu návštevníkov Mickiewiczovej tvoria chodci medzi centrom (Kollárovým námestím, Obchodnou ulicou) a Americkým námestím. Mickiewiczovou prechádza viac chodcov ako vedľajšou ulicou Radlinského. Dôvodom môže byť pomerne dlhý a nezaujímavý parter budov na Radlinského a to, že chodci na skrátenie tejto vzdialenosti využívajú električku s dobre lokalizovanými zástavkami. Prechádzajúci však zriedka na Mickiewiczovej strávia dlhší čas. Na ulici môžeme stretnúť aj zahraničných návštevníkov. Prítomnosť turistov ako zákazníkov uvádzajú aj prevádzky a potvrzuje ho aj terénne pozorovanie.

Obr. 30, Prechádzajúci chodci tvoria druhú najpočetnejšiu skupinu na Mickiewiczovej ulici

3. Zamestnanci a zamestnankyne spoločností sídliacich na ulici

Vďaka zmiešanému charakteru ulice, kde nachádzame aj sídla niekoľkých desiatok firiem a organizácií, jednu z dôležitých skupín návštevníkov a návštevníčok Mickiewiczovej tvoria práve zamestnanci a zamestnankyne. Ich cieľom je prevažne komplex nemocnice, budova Wallenrod a prevádzky v parteri ulice. Ďalšiu skupinu zamestnancov nachádzame v budove blízkych Hurbanových kasární.

4. Nakupujúci a využívajúci služby

Na Mickiewiczovej je niekoľko firiem a inštitúcií, ktoré poskytujú služby či predaj atraktívny v rámci širšieho centra. Nemocnica a FaxCopy sú častými cieľmi. V posledných rokoch sú to ale aj gastro prevádzky ako Veg life, Satori Stage, Izakaya Koshida alebo puby.

5. Obyvatelia a krátkodobí nájomcovia

Rezidenčná komunita na Mickiewiczovej je relatívne malá a nesúrodá. Na Mickiewiczovej je iba niekoľko rezidenčných alebo polyfunkčných budov s funkciou bývania. Podľa informácií zo susedských stretnutí, je časť bytov poskytovaná na krátkodobý prenájom napríklad službou AirBnB. Dá sa predpokladať, že projekt dopravnej uzávierky, prípravy podujatia WhatCity? na Mickiewičke a plánované mapovanie susedov bude prvým koordinovaným snažením o stmelenie jej obyvateľov.

Obr. 31, Zamestnanci a užívatelia služieb na Mickiewiczovej sú významnou skupinou užívateľov

Obr. 32, Návštevníci gastroprevádzok tvoria novú, ale rastúcu skupinu užívateľov ulice

SE 643CN

4. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO PRIESKUMU

Do procesu zapojilo viac ako 100 obyvateľov Bratislavy. Keďže výsledný dokument má slúžiť pre pomerne malé územie, proces sme sa snažili zachovať čo najviac lokálny. Pracovali sme s databázou susedov a inštitúcií pôsobiacich na ulici a v blízkom okolí (starý Avion). Dotazníky sme distribovali počas Dobrého trhu, susedských stretnutí a osobne do schránok obyvateľov počas jesene 2017.

Na dotazník odpovedalo celkom126 respondentov a respondentiek. Viac ako 60 % z nich bolo v oblasti prítomných denne ako obyvatelia, podnikajúci alebo pracujúci. Počas dvoch susedských stretnutí sme tiež mali možnosť sa stretnúť s niektorými zo susedov a stakeholderov v oblasti.

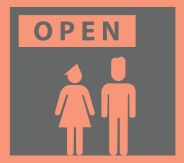
Na dotazník odpovedalo 52,4 % žien, 46 % mužov a 0,6 % ľudí iného pohlavia. Takmer tretinu respondentov tvorila skupina 20-29 rokov. Ďalšiu takmer tretinu tvoria respondenti a respondentky medzi 30-60 rokov. Zbytok tvorili ľudia nad 60 rokov. Dotazník nezachytáva názory detí a žiakov, len menej ako 1 percento opýtaných sa nachádzalo v teenagerskom veku.

KTO ODPOVEDAL NA DOTAZNÍK?

126 respondentov

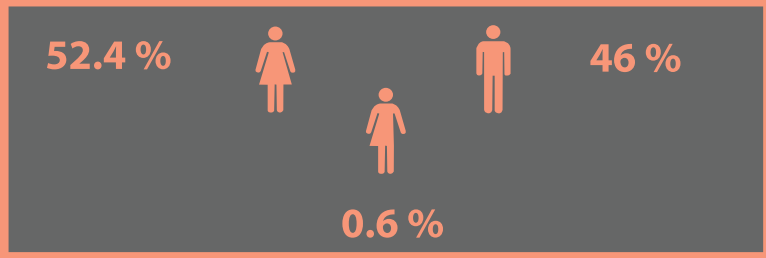
Rezidenti 19 %

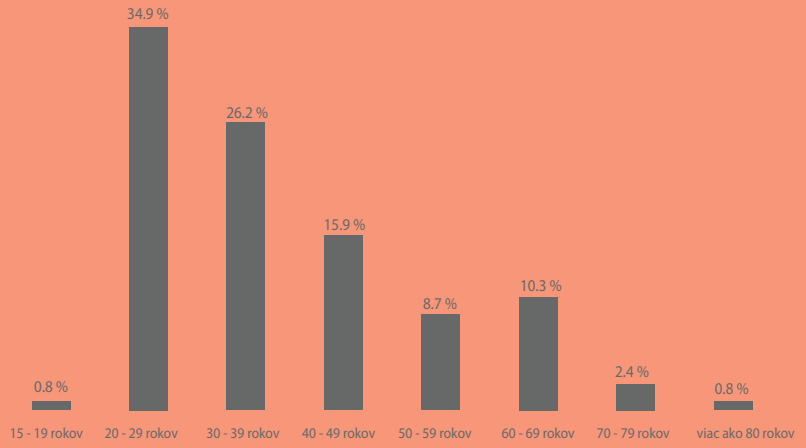
Pracujúci na ulici 36.1 %



Podnikajúci 11.9 %

Navštevujúci 33 %

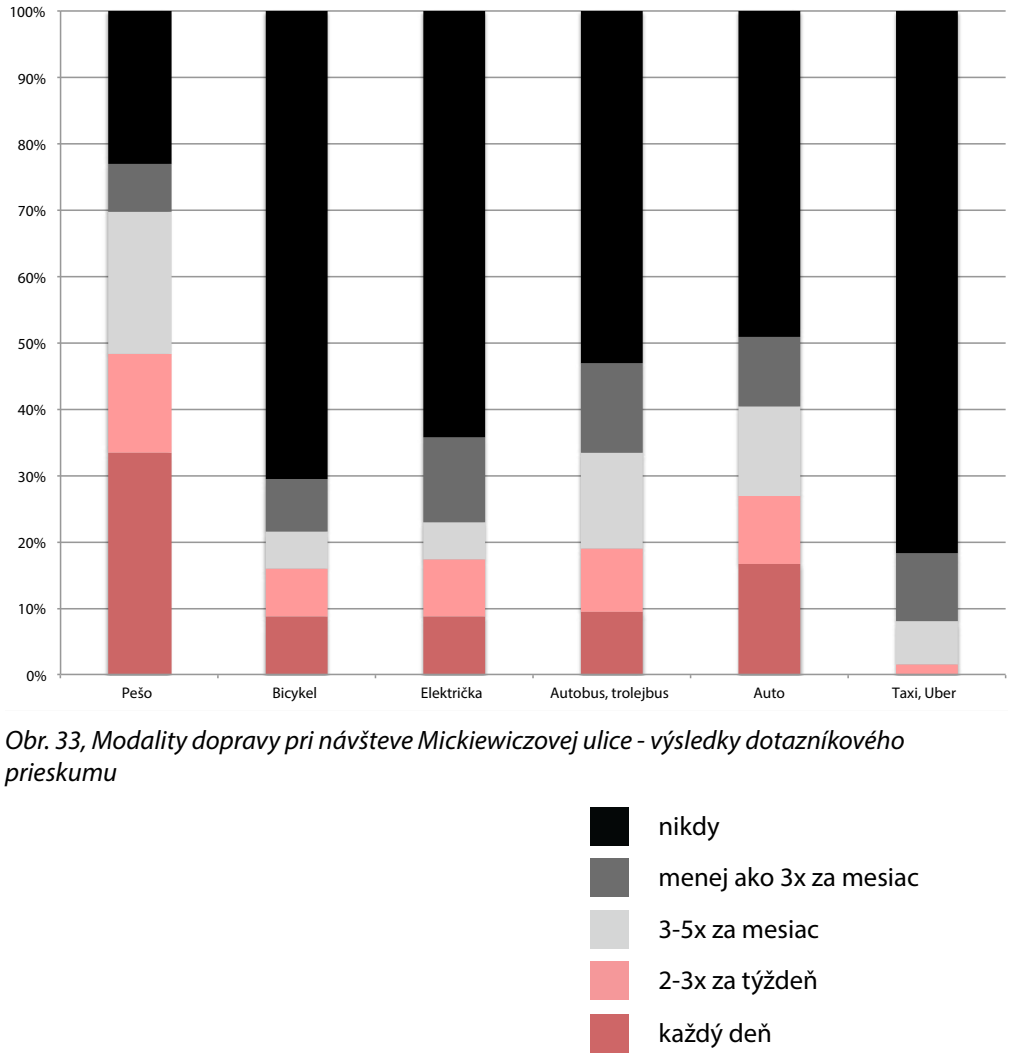




4.1 Dopravné správanie respondentov a respondentiek

Mickiewiczova ulica je vo svojom blízkom okolí veľmi dobre obslužená MHD. Zástavku na Americkom námestí obsluhuje niekoľko električiek, priamo Mickiewiczovou ulicou prechádzajú trolejbusy, ktoré tu majú zástavku v smere na Nové Mesto. Zástavky trolejbusov a električiek rovnako nachádzame na Kollárovom námestí a Obchodnej ulici. Blízkosť MHD a centrálna poloha spôsobujú, že najvyužívanejším denným spôsobom dopravy na Mickiewiczovu ulicu je pešia chôdza. Z dotazníkového prieskumu vyplýva, že vo frekvencii každý deň až 2-3x do týždňa vstúpi do územia pešo takmer 50 percent respondentov. Druhým najčastejším spôsobom dennej dopravy na Mickiewiczovu je osobný automobil. Rádovo menej respondenti využívali autobusy a trolejbusy. Bicykel patrí medzi málo využívané spôsoby dopravy, takmer 70 percent respondentov ho nevyužije nikdy. Najmenej využívaná je taxi doprava.

Chôdza je pre respondentov a respondentky najvýznamnejším denným spôsobom dopravy na Mickiewiczovu.



Obr. 33, Modality dopravy pri návšteve Mickiewiczovej ulice - výsledky dotazníkového prieskumu

30

TREK
TREK

UNIVERZITNÁ NEMOCNICA BRATISLAVA
Nemocnica Staré Mesto

4.2 Asociácie s ulicou

Respondenti a respondentky mohli v tejto sekcii odpovedať ľubovoľne na otvorenú otázku. Obsahovou analýzou sme postupne asociácie redukovali na frázy a kľúčové slová. Mickiewiczovu ulicu si respondenti a respondentky dotazníkového prieskumu asociujú najčastejšie s komplexom Nemocnice Staré Mesto. Táto asociácia ďaleko presahovala akékoľvek iné asociácie. Druhou najsilnejšou asociáciou bola prevádzka FaxCopy.

Ďalšie asociácie súvisia s lokalitou (centrum) aspektami dopravy (zápchy, autá, doprava, ulica), prácou, konkrétnymi prevádzkami (Wallenrod, Satori Stage), prípadne ničím. Z výsledkov môžeme usudzovať, že Mickiewiczova je definovaná predovšetkým pragmaticky - tým, čo poskytuje (prevádzky) a dopravnou situáciou. Absencia asociácií u respondentov a respondentiek môže rovnako poukazovať na neznámosť tejto krátkej, no centrálnej ulice. Medzi asociáciami rovnako nenachádzame žiadne vyložene pozitívne slová súvisiace s pocitmi či zážitkami.

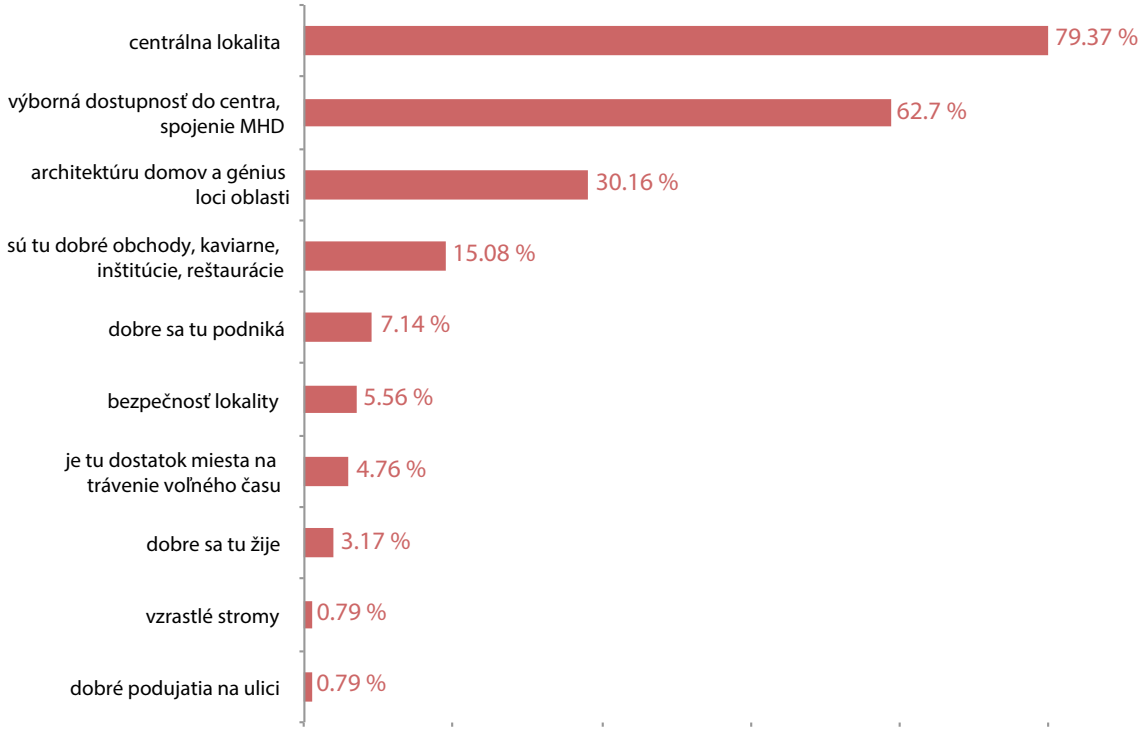
Mickiewiczova je definovaná predovšetkým pragmaticky tým, čo poskytuje (obchody, služby) a dopravnou situáciou. Absencia asociácií u respondentov a respondentiek môže rovnako poukazovať na neznámosť tejto krátkej, no centrálnej ulice.

Obr. 34,Asociácie s Mickiewiczovou ulicou, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 126

4.3 Hodnoty ulice

Respondenti a respondentky si mohli vybrať z jednej alebo viacerých pripravených odpovedí, prípadne doplniť vlastnú. Ako najväčšie prednosti územia respondenti a respondentky označili centrálnu polohu lokality (takmer 80 %), dostupnosť do centra a prepojenie MHD (62,7 %). Ďalšie prednosti získali o porovnanie menšiu zhodu. Architektúru domov a génia loci považuje za hodnotné okolo 30 % respondentov a respondentiek. Dobré obchody, kaviarne a reštaurácie vníma ako prednosť okolo 15 % opýtaných. Medzi ďalšie menej významné atribúty patria: miesto na dobré podnikanie, bezpečnosť lokality, dostatok miesta na trávenie voľného času, dobrý život, prítomnosť vzrastlých stromov. Tento obraz čiastočne korešponduje s otázkou o asociáciach Mickiewiczovej ulice, kde prevládali asociácie s inštitúciami sídliacimi na ulici, centralita a doprava územia.

Centrálna lokalita, dostupnosť do centra a obslužnosť MHD sú vysoko cenenými atribútami Mickiewiczovej ulice.

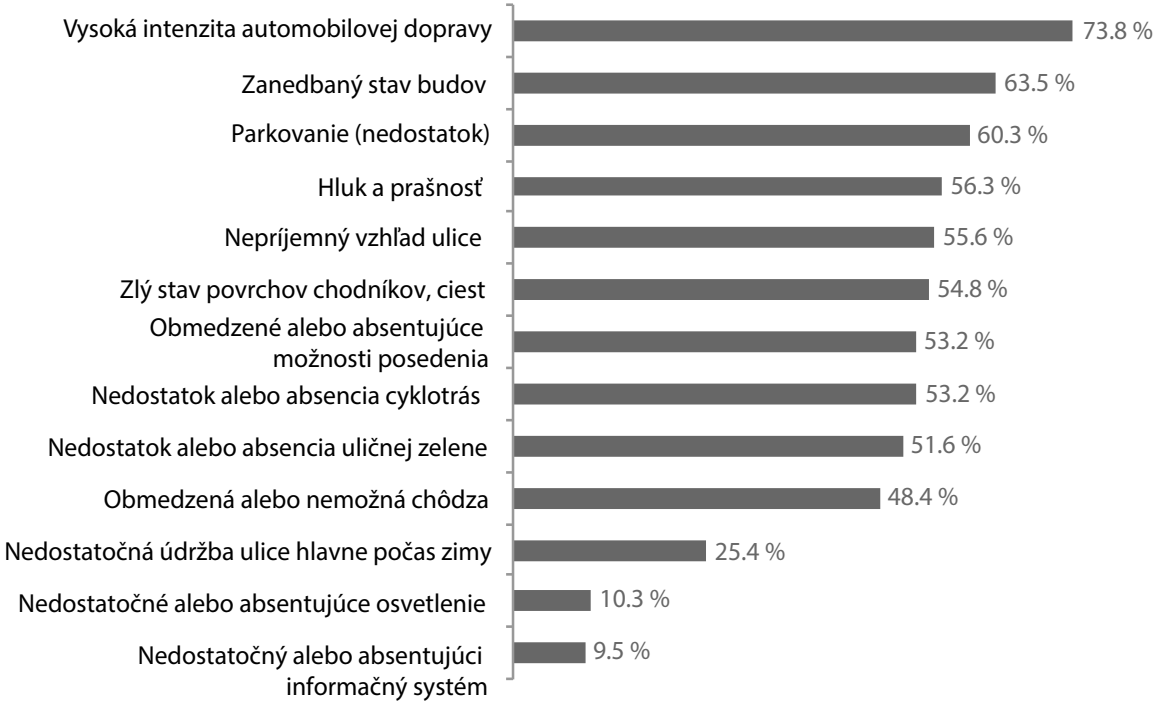


Obr. 35, Hodnoty Mickiewiczovej, výstupy dotazníkového prieskumu, N = 126

4.4 Problémy ulice

V oveľa väčšom množstve ako hodnoty, definovali respondenti a respondentky problémy ulice. Najsilnejšie vnímaným problémom územia je vysoká intenzita automobilovej dopravy (takmer 74 %), zlý stav budov (63,5 %) a nedostatok parkovania (60,3 %). Viac ako polovica opýtaných ďalej považuje za problém ulice hluk a prašnosť, nepríjemný vzhľad ulice, zlý stav povrchov, ciest, obmedzenú alebo nemožnú chôdzu a nedostatok cyklotrás. Menované tiež boli obmedzené možnosti posedenia, nedostatok alebo absencia uličnej zelene. Tieto problémy vyplývajú z fyzického stavu ulice a jej dominantného využitia automobilovou dopravou. Respondenti a respondentky silne vnímajú dôvody, prečo nie je Mickiewiczova ulica príjemnou ulicou na spoločenský život.

Takmer všetky problémy Mickiewiczovej vyplývajú zo súčasného fyzického stavu ulice a jej dominantného využitia pre automobilovú dopravu.



Obr. 36, Problémy Mickiewiczovej, výstupy dotazikového prieskumu, N = 126

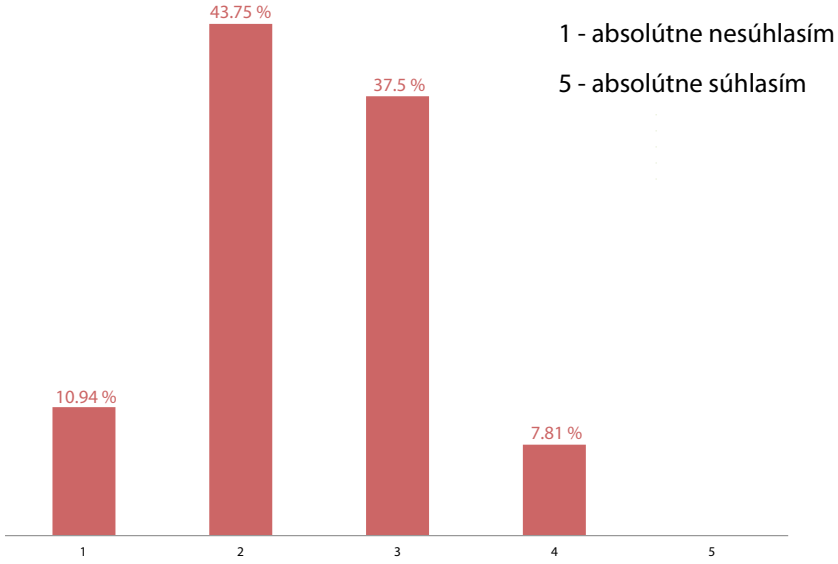
4.5 Klimatické podmienky

Respondenti a respondentky v tejto otázke vyjadrovali mieru súhlasu s tvrdením: "Na ulici sa mi dobre dýcha". Podľa výsledkov s výrokom absolútne nesúhlasí približne 10 % a skôr nesúhlasí takmer 44 % opýtaných. Kvalita ovzdušia je teda vnímaná skôr negatívne. Dôvody nachádzame v ďalších otázkach dotazníka, napríklad pri otázke problémov ulice je definovaná prašnosť ulice, intenzita automobilovej dopravy a nedostatok pouličnej zelene.

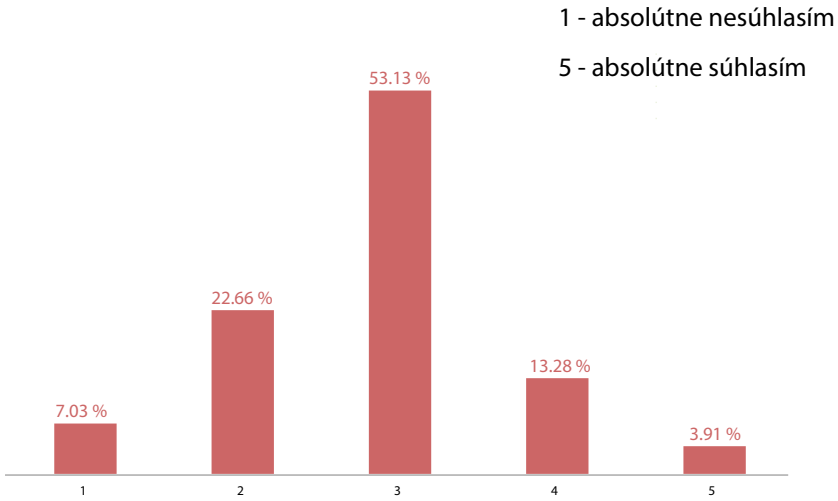
Takmer 54 % respondentov a respondentiek sa neutrálne vyjadrilo k ďalšiemu výroku, ktorý skúmal vzťahovosť klimatických pomerov a fyzických atribútov ulice (kvalitu povrchov, priepustnosť a klimatické podmienky). Situáciu ako neuspokojivú alebo skôr neuspokojivú hodnotila dokopy asi tretina respondentov voči približne 16 percentám, ktoré ju považovali skôr za uspokojivú alebo uspokojivú.

Pomerná neutralita odpovedí môže byť spôsobená tým, že mnohí respondenti a respondentky v oblasti nežijú (nezdržujú sa dlhodobo alebo nevlastnia majetok) a nedokážu situáciu ohodnotiť alebo nevedia na otázku odpovedať.

Kvalita ovzdušia na Mickiewiczovej nie je hodnotená najlepšie. Takmer 44 percent respondentov a respondentiek uvádza, že sa im na ulici skôr nedýcha dobre.



Obr. 37, Miera súhlasu s výrokom: Na ulici sa mi dýcha dobre, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 126



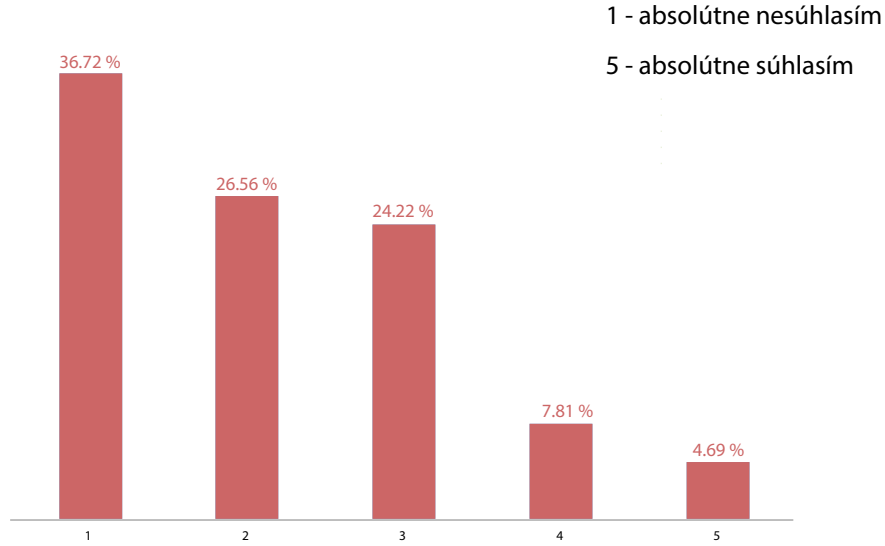
Obr. 38, Miera súhlasu s výrokom: Situáciu s odvodom vody na Mickiewiczovej (a v jej okolí) v prípade náhlych silných búrok, prietrží alebo dlhodobejších dažďov považujem za uspokojivú, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 126

4.6 Bezpečnosť

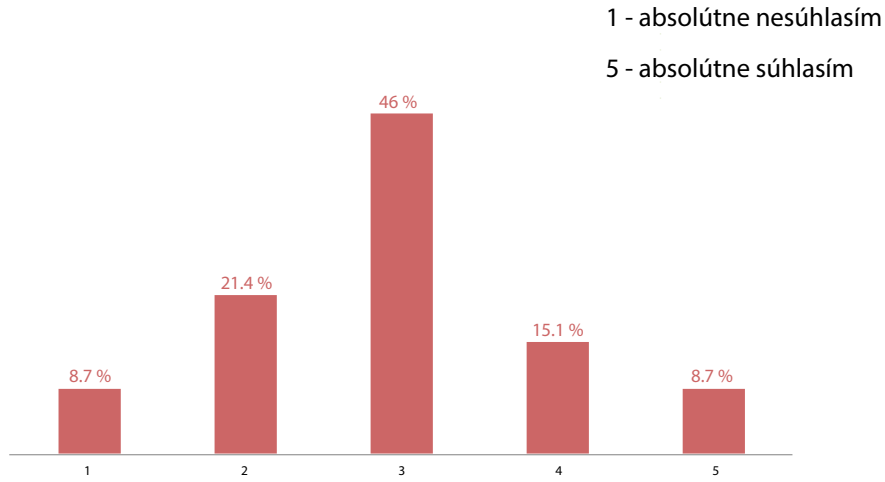
Bezpečnosť tvorí subjektívnu kategóriu, ktorá sa ťažko hodnotí plošne. Z iných prác realizovaných na túto tému môžeme poukázať na rozdiely medzi vnímaním bezpečnosti mužmi a ženami, chodcami a šofermi áut, zdravými jedincami a jedincami s vyšším vekom, prípadne znevýhodnením. Pre potreby našej štúdie budeme bezpečnosť prostredia hodnotiť v dvoch ukazovateľoch: bezpečnosti chodcov na ulici deklarovanú komfortnosťou pohybu po ulici a hodnotením nočného osvetlenia ulice. V otázke pocitu bezpečnosti výsledky dotazníkového prieskumu poukazujú nato, že väčšina respondentov a respondentiek dotazníka absolútne alebo pomerne nesúhlasí s výrokom: *"Po ulici sa mi kráča komfortne, bez problémov"*. Toto potvrdzuje aj fakt, že intenzívna automobilová doprava, nepríjemný vzhľad ulice a nemožnosť alebo obmedzená možnosť pešieho pohybu po ulici sa patria medzi najpálčivejšie problémy ulice.

V miere súhlasu s výtokom *"Na ulici sa cítim bezpečne, pretože je dostatočne osvetlená",* zaznamenávame najväčšiu skupinu opýtaných v neutrálnej odpovedi. Toto môžeme vysvetliť nejasnosťou otázky, prípadne tým, že množstvo respondentov po ulici nechodí v nočných hodinách a/alebo nevnímajú v otázke osvetlenia silný negatívny kontrast s okolím (napr. s Obchodnou ulicou).

Znížený pocit bezpečia spôsobený dopravnou situáciou je na Mickiewiczovej vnímaný silnejšie ako znížený pocit bezpečia vplyvom nedostatočného verejného osvetlenia.



Obr. 39, Miera súhlasu s výrokom: Po ulici sa mi kráča komfortne, bez problémov, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 126

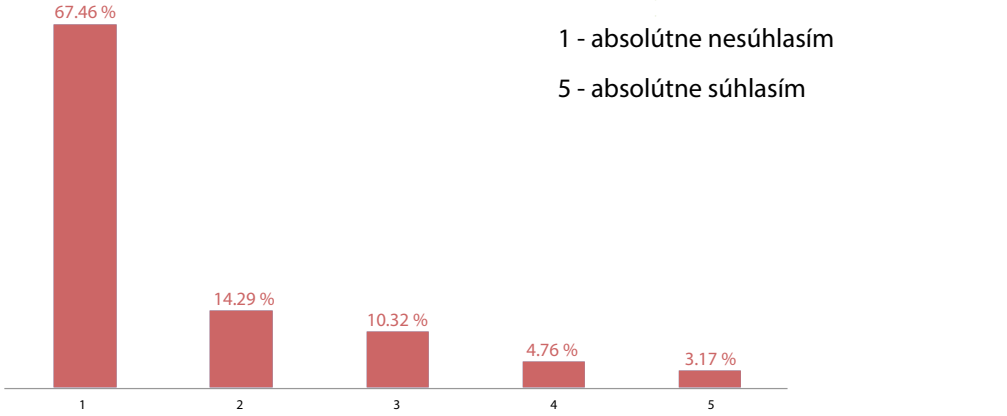


Obr. 40, mieru súhlasu s výrokom: Na ulici sa cítim bezpečne, pretože je dostatočne osvetlená, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 126

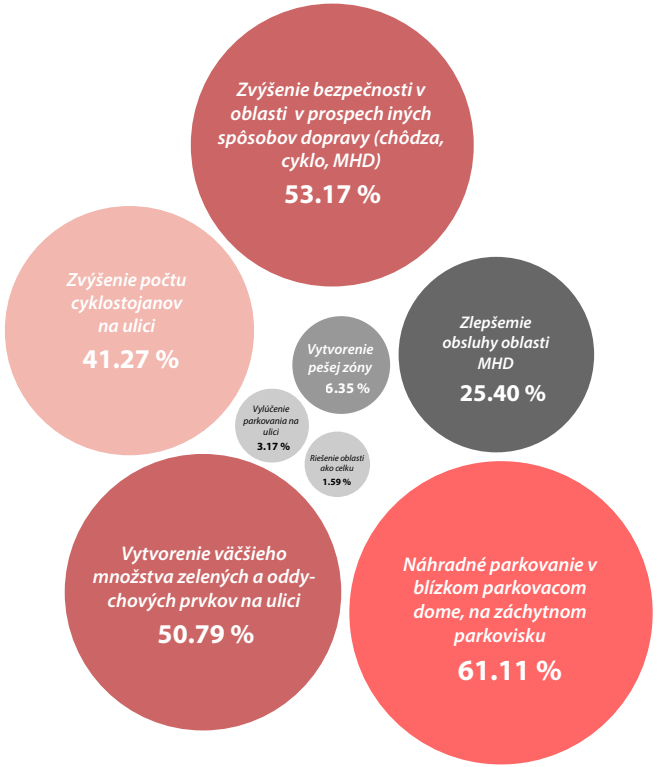
4.7 Parkovanie

V otázke parkovania respondenti a respondentky vyberali mieru súhlasu s výrokom *"Na ulici ľahko zaparkujem."* Nebolo prekvapením, že takmer 68 % uviedlo absolútny nesúhlas s výrokom. Nedostatočné možnosti parkovania sa objavujú aj v iných otázkach, napríklad v problémoch ulice. Na otázku, čo by respondenti a respondentky privítali ako náhradné opatrenia za zníženie parkovacích miest na ulici, by 61,11 % privítalo náhradné parkovanie v blízkom parkovacom dome alebo na záchytnom parkovisku. Viac ako 53 % by privítalo zvýšenie bezpečnosti v prospech iných spôsobov dopravy (chôdza, cyklistika, MHD). Polovica opýtaných hodnotí rovnako výmenu parkovacích miest za väčšie množstvo zelených plôch a oddychových prvkov na ulici. Zvýšenie počtu cyklostojanov by privítalo 41,27 % opýtaných. Opatrenia ako vytvorenie pešej zóny či absolútne vylúčenie automobilov pomenovalo relatívne málo respondentov a respondentiek. Je však dôležité povedať, že nešlo o predvolenú odpoveď, ako v prípade ostatných. Táto skupina opatrení sa dá zlúčiť s opatreniami smerujúcimi k zvýšeniu bezpečnosti v oblasti v prospech iných spôsobov dopravy.

Zabezpečnie parkovania v náhradnom parkovacom dome alebo na záchytnom parkovisku, zlepšenie pobytových podmienok a zvýšenie bezpečnosti chodcov a cyklistov oblasti sú najdôležitejšie opatrenia vnímané respondentami a respondentkami.



Obr. 41, Miera súhlasu s výrokom: Na ulici ľahko zaparkujem, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 126

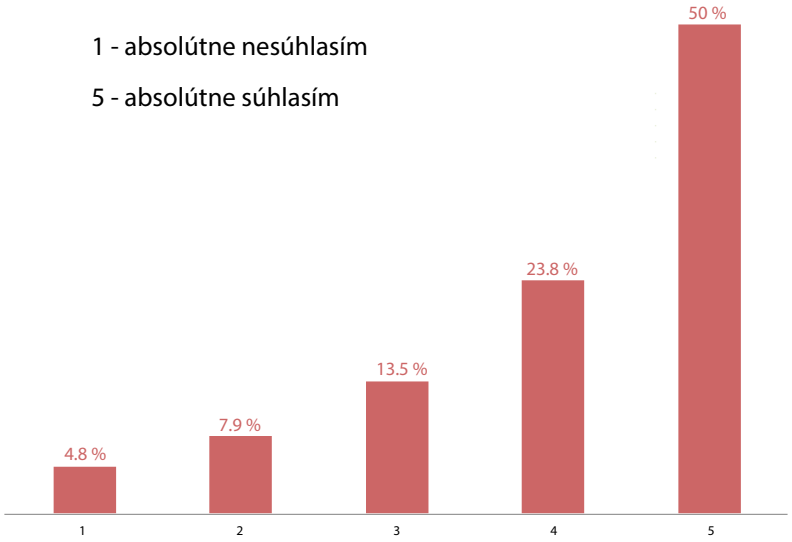


Obr. 42, Preferencia náhradných opatrení v prípade zníženia počtu parkovacích miest na Mickiewiczovej ulici

4.8 Nové dizajnové prvky

Jednoznačný súhlas respondenti a respondentky prejavili s výrokom *"Na ulici by som si prial/a viac designových prvkov"*. Tento fakt potvrdzujú aj iné otázky, kde opýtaní poukazujú na nedostatok miest na posedenie (problémy ulice) alebo by si želali zelené a pobytové miesta ako náhradu za parkovacie miesta (parkovanie).

Na Mickiewiczovu ulicu by mali pribudnúť nové designové prvky, ktoré podporia pobytové kvality ulice.

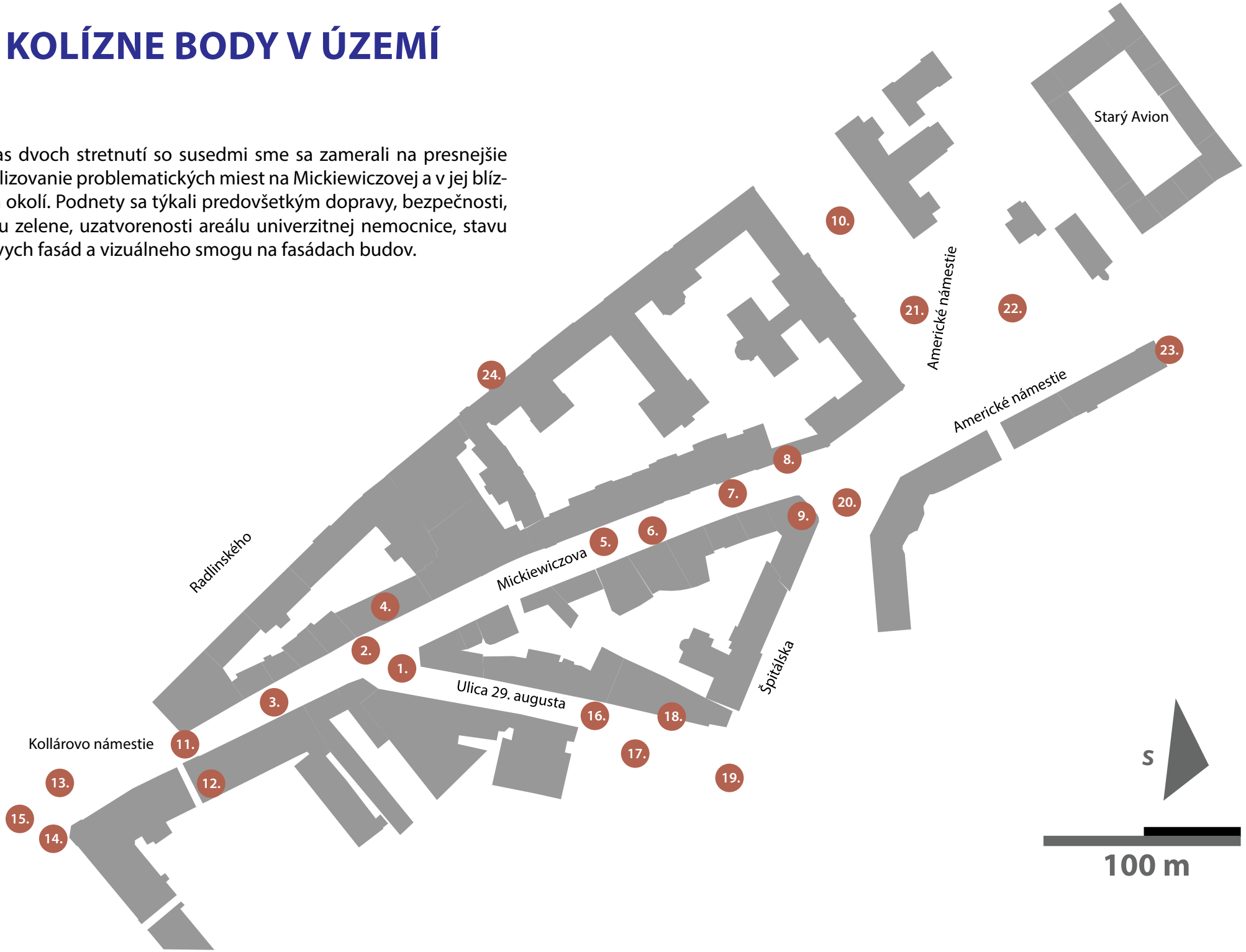


Obr. 43, Miera súhlasu s výrokom: Na ulici by som prial/a viac designových prvkov, výsledky dotazníkového prieskumu, N = 126

Obr. 44, 45, Prvky uličného mobiliáru, ktorý umiestnili samotné prevádzky na Mickiewiczovej a v blízkom okolí

5. KOLÍZNE BODY V ÚZEMÍ

Počas dvoch stretnutí so susedmi sme sa zamerali na presnejšie lokalizovanie problematických miest na Mickiewiczovej a v jej blízkom okolí. Podnety sa týkali predovšetkým dopravy, bezpečnosti, stavu zelene, uzatvorenosti areálu univerzitnej nemocnice, stavu mŕtvych fasád a vizuálneho smogu na fasádach budov.



MICKIEWICZOVA ULICA

1. Užívateľsky nesprávne umiestnený priechod pre chodcov (ľudia prechádzajú cez ostrovček a nie cez priechody). Chýbajú svetlá na priechode pre chodcov.

2. Stĺpy a dopravné značenia na chodníku bránia pohybu po chodníku.

3. Rozličné povchy, úzky chodník na oboch stranách ulice.

4 Zanedbaná, mŕtva fasáda hasičskej stanice zo strany Mickiewiczovej

5. Parkovanie na úzkych chodníkoch. Značne obmedzený priestor pre chodcov.

6. Zvýšené ostrovčeky okolo stromov zužujú efektívnu šírku chodníka.

7. Dočasné osvetlenie v korunách stromov, kultúrna, architektonická intervencia

8. Kolízny vjazd do nemocnice

KOLLÁROVO NÁMESTIE

8. Vizuálny smog na budove odvádza pozornosť chodcov a vodičov a znižuje efektívnosť reklamy.

10. Potenciál otvorenia zelene nemocničného areálu.

11. Parkovanie na chodníku pred významnou budovou otvárajúcou ulicu

12. Mŕtva fasáda Hurbanových kasární. Pre chodcov nebezpečný výjazd áut z Hurbanových kasární .

ULICA 29. AUGUSTA

13. Parkovisko pred Hurbanovými kasárňami. Na mieste je neprehľadná spleť priechodov pre chodcov.

14. Vstup na Mariánsku je uzavretý, ulica je špinavá.

15. Náhly koniec pešej zóny - ľudia majú tendenciu pokračovať pešo. Autá z Kollárovho námestia sa po zelenej snažia čo najrýchlejšie dostať na Mickiewiczovu, čím ohrozujú chodcov.

16. Bariérový chodník, nerovný povrch, zdvihy povrchu pod balkónami, znížená podchodná výška.

AMERICKÉ NÁMESTIE

17. Vizuálny smog billboardov, odvádza pozornosť chodcov a vodičov

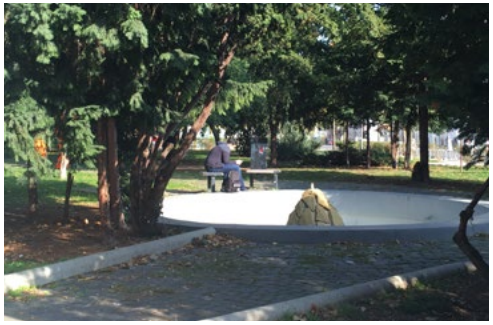
18. Slepý parter v novostavbe, neumožňuje interakciu prechádzajúcich s budovou.

19. Chýba priechod pre chodcov na druhej strane.

20. Rôzne druhy povrchov, kolízna cyklotrasa naznačená iba piktogramami, prechod na jednu zelenú je nemožný.

RADLINSKÉHO ULICA

21. Extrémne úzky chodník pri bilbordovej stene, vizuálny smog pôsobený bilbordami.



22. Zanedbaný, v noci neosvetlený, neprehľadný parčík na Americkom námestí.

23. Potenciálny prístup do Medickej záhrady. Celá časť ulice je charakteristická mŕtvymi fasádami, parter by ju výrazne oživil.

24. Mŕtve a zanedbané fasády nemocnice z Radlinského, ktoré nekomunikujú s ulicou.

6. ZÁVERY

Komunita Mickiewiczovej

Tento prieskum sa zameral na dva ciele: zmapovanie základného socio-ekonomického profilu ulice a analýzu prednostne pešieho správania. Kvôli obmedzenému času výskumu, prostriedkom a metódam, poskytuje len orientačné výsledky. Umožňuje však pochopiť rytmus fungovania, trendy využívania ulice a zásadných hráčov ulice. Štúdia poskytuje vhľad do života Mickiewiczovej v súčasnom stave, pred tým, ako sa začne meniť jej dopravný režim. Sprievodnou aktivitou štúdie bolo nadviazať kontakt s miestnou susedskou komunitou obyvateľov a obchodníkov. Tento cieľ sa podarilo pomocou participatívneho procesu splniť len čiastočne - na susedské stretnutia prišlo vždy len niekoľko ľudí. Vyššie spätné väzby sme mali cez dotazníky a priamy osobný kontakt v teréne. Môžeme povedať, že komunita Mickiewiczovej je v začiatočných štádiach spoznávania sa.

Krátkosť ulice, nízky počet dlhodobých obyvateľov a *nevľúdnosť* spôsobená dominantnou automobilovou dopravou a absenciou kultúrnych a spoločenských zariadení, prípadne zariadení pre bežný život a príjemné trávenie času, sposôbujú anonymitu medzi susedmi, obchodníkmi. Pri stretnutiach s aktérmi sme sa však stretli s prianím, aby ulica *ožila*, aby bola príjemná pre život alebo aby sa *niečo stalo*. Príležitosťou pre túto zmenu môže byť snaženie spoločnosti ITB Development a.s., ktoré na ulici dlhodobejšie pôsobí a aktívne vynakladá prostriedky pre zvýšenie jej pobytovej kvality. Organizáciou kultúrnych a spoločenských podujatí a aktívnym zapájaním v súčasnosti pasívnych susedov sa dá tento cieľ naplniť. Riešenie dopravnej situácie môže byť katalyzátorom procesu, je si však potrebné uvedomiť, že tento proces vyžaduje dlhé obdobie interakcie medzi ľuďmi, prostriedky, komunitného *koordinátora* alebo spoločný cieľ, ktorý by komunitu stmeľoval prirodzene.

Mickiewiczova - ďalší dôvod zlepšiť kvalitu verejných priestranstiev v Starom Meste

Hoci je komunita Mickiewiczovej relatívne malá a vo vývoji, v okolí ulice sa nachádza viacero občianskych, obchodných a stakeholderských iniciatív, ktoré sa snažia o zlepšenie ulíc, námestí či priestorov. Vzhľadom na nízky počet existujúcich susedov na ulici by sa Mickiewiczova mohla dostať do širšieho povedomia spojením sa s aktivitami ďalších iniciatív (Obchodná, Kollárovo námestie, starý Avion, Blumentál). Z pohľadu mesta je Mickiewiczova ďalším zo symptomatických pokusov ako zlepšiť parciálny úsek mesta iniciatívou *zdola*. Pre mesto je to ďalšou pripomienkou, že riešiť pobytové kvality Starého Mesta je nutné riešiť nielen v jeho historickom jadre. Existencia podobných iniciatív a ich dlhodobé pôsobenie sú pre mesto zároveň silnou výhodou, keďže iniciatívy sú aktívne, sami komunikujú, obnovujú verejný priestor alebo urýchľujú jeho renováciu.

Mickiewiczova - viac než centrálna spojka?

Mickiewiczova ulica je krátkym, ale podstatným segmentom pešej osi Obchodná - Americké námestie - Trnavské mýto - Vajnorská. Pri prechode zo Starého do Nového Mesta si už teraz väčšina chodcov zvolí Mickiewiczovu, nie Radlinského ulicou. Smerovanie chodcov je tu teda prirodzené, čo je prednosťou ulice pri posilňovaní pešieho ťahu. Profil Mickiewiczovej ulice definuje vyvíjajúca sa funkcia služieb a gastro prevádzok. Tieto vypĺňajú priestor medzi dvoma frekventovanými cieľmi: Nemocnicou Staré Mesto a centrom mesta (Hurbanove kasárne, Obchodná ulica a ďalej). Mickiewiczova je veľmi dobre obslúžená MHD.

Návštevnosť Mickiewiczvej vyplýva z dvoch zdrojov. Jedným je návštevnosť generovaná samotnými obyvateľmi a pracujúcimi priamo na ulici. Keďže je ulica pomerne krátka a má nízky počet obyvateľov, ide o menej významný zdroj zákazníkov. Výnimku tvorí budova Wallenrod, ktorá predstavuje *centrálne* pracovisko ulice. Ďalším zdrojom návštevníkov sú pracujúci a navštevujúci z okolia, ktorí ulicou prechádzajú.

Identita, hodnoty, problémy Mickiewiczovej ulice

Väčšina respondentov štúdie si Mickiewiczovu asociuje s Nemocnicou Staré Mesto a jej zložitou dopravnou situáciou. Veľa respondentov, ktorí na ulici nebývajú, si na Mickiewiczovu nevedelo naprvýkrát spomenúť. To, že Mickiewiczova ulica nie je veľmi známa, môže súvisieť s jej malou dĺžkou, ale aj súčasným charakterom. Okrem nemocnice sa na ulici historicky nenachádza žiadna inštitúcia či budova dôležitého spoločenského významu. Ak by Mickiewiczova nemala nemocnicu, bola by širšej verejnosti zrejme neznáma úplne. Napriek tomu začíname vnímať, že transformácia profilu ulice sa začína prejavovať minimálne v rovine asociácií. Časť respondentov si začína ulicu spájať s jej novými obchodmi, prevádzkami a priestormi. Najvýznamnejšie sa prejavil príchod kaviarne Satori Stage, ktorá funguje ako spoločenský priestor. Ak sa bude naďalej meniť *obsah* ulice, bude sa meniť aj jej vnímanie. Prednosťou ulice je centrálna lokalita a výborná obslužnosť verejnou dopravou. Jej problémy vyplývajú takmer výlučne zo vzhľadu ulice a dominujúcej automobilovej dopravy. Celkovo môžeme tvrdiť, že Mickiewiczova nie je vnímaná ako krásna ulica alebo ulica spájaná s pozitívnymi zážitkami. Súčasné asociácie sú skôr pragmatické až negatívne.

Mickiewiczova a starý Avion ako dva odlišné svety

Z výsledkov mapovania územia vyplýva jednoznačná odlišnosť charakteru Mickiewiczovej ulice a oblasti starého Avionu. Hoci sú tieto dve oblasti blízke, park na Americkom námestí, zložitosť a nekomfortnosť peších ciest predstavujú bariéru. Je otázne, koľko návštevníkov spoločne zdieľajú Mickiewiczova a starý Avion. Charakterom je Mickiewiczova ulica orientovaná na prácu a aktivity spojené s vykonávaním pracovnej činnosti či štúdia. Pracujúci a študenti z okolia denne na Mickiewiczovej využívajú reštauračné či kaviarenské zariadenia. Tieto sú relatívne nové a prinášajú sem novú klientelu. V okolí sa v súčasnosti dokončujú čisto rezidenčné budovy. Je otázkou, či sa Mickiewiczova bude orientovať na potreby nových rezidentov. Starý Avion definuje pomerne stabilná a vyvážená ponuka orientovaná na potreby denného života. Potraviny, drogéria, pošta, banky, kaviarne, lekáreň a kostol sú cieľom návštevníkov z blízkeho okolia i štvrte. Z prieskumu vyplýva, že obchodníci starého Avionu sú s podnikaním v tomto priestore spokojní. Mickiewiczova ulica je pre nich relatívne vzdialený priestor, ku ktorému sa nevzťahujú. Tento fakt podčiarklo aj to, že napriek opakovanému osobnému pozvaniu na susedské stretnutia na Mickiewiczovej ulici nikto z oblasti neprišiel.

Nemocnica - ostrov sama pre seba

Najväčším a najvýznamnejším objektom v území je Nemocnica Staré Mesto. Zamestnáva väčšinu pracujúcich v oblasti a predstavuje cieľ množstva návštevníkov zo širšieho okolia i mesta. Objekt nemocnice je však uzatvorený a s okolím priestorovo nekomunikuje. To, ako nemocnica prispieva k podnikaniu ostatných prevádzok, by stálo za ďalší výskum. Nemocnica zároveň predstavuje komplex budov s relatívne príjemnými zelenými nádvoriami. Tieto sú pre bežných návštevníkov nedostupné alebo neznáme. Môžeme povedať, že nemocnica je na Mickiewiczovej v súčasnosti skôr ostrovom samým o sebe. Ak sem aj láka istú skupinu návštevníkov, je otázne, či táto skupina nachádza na Mickiewiczovej aj iné miesta pre zastavenie.

Budúcnosť bulváru na Mickiewiczovej

Hoci ide o centrálnu mestskú ulicu, na ktorej sa nachádza stabilné množstvo chodcov, ulici výrazne dominuje automobilová doprava. Kolízie medzi šoférmi a chodcami sú dennou realitou. Fyzický stav ulice a intenzita automobilovej dopravy (i statickej) sú vnímané ako problémy. Pokiaľ hovoríme budúcom mestskom bulvári, vhodnejšie priestorové proporcie nachádzame skôr na Radlinského ulici. Miciewiczova je krátkou a úzkou ulicou, ktorú je potrebné vnímať ako segment väčšej osi Obchodná - Kollárovo námestie - Americké námestie - Krížna - Vajnorská.
Skladbu obchodných prevádzok definujú relatívne obmedzené malometrážne priestory v parteri budov, prípadne prerobené kancelárske

priestory. V súčasnosti v nich nachádzame menšie a nezávislé prevádzky. Je otázkou, ako sa tieto priestory budú vyvíjať v budúcnosti z hľadiska nájmov bytových aj nebytových priestorov. Na ulici je relatívne málo dlhodobo žijúcich obyvateľov. V rámci susedských stretnutí sme sa dozvedeli, že byty na ulici slúžia najmä na krátkodobý prenájom.

Mickiewiczova je centrálnou mestskou ulicou v transformačnom procese. Svojím polyfunkčným charakterom stojí na pomedzí Obchodnej ulice a ulíc rezidenčnej oblasti v okolí starého Avionu. Mickiewiczovej chýbajú miesta a prevádzky, v ktorých by ľudia realizovali potreby bežného denného života. V súčasnosti tu absentujú priestory pre oddych, zastavenie alebo pobyt, táto situácia sa však v budúcnosti môže zmeniť. Čerstvý vzduch na Mickiewiczovu priniesli nové prevádzky, ktoré za krátky čas dokázali prilákať nových zákazníkov. Pokiaľ by sa zmenili i fyzické dimenzie ulice, zväčšil priestor chodníkov a podporil peší pohyb, predpokladáme, že obsah prevádzok by sa zmenil viac a orientoval na gastronómiu podľa vzoru Obchodnej. Vďaka zeleni by mohla Mickiewiczova poskytnúť príjemné prostredie na posedenie, ako vidíme napríklad v kaviarni Trieste.

Fyzické atribúty ulice, mobilita, zeleň

Na ulici sa pohybuje pomerne vysoké množstvo chodcov, ktoré je vďaka centrálnej polohe ulice stabilné po celý rok. Z rozhovorov s obchodníkmi vyplýva, že ulica je navštevovaná najmä počas pracovných dní, počas víkendu je skoro prázdna. Respondenti a respondentky dotazníka a susedia identifikovali ako jeden z hlavních problémov znižujúci kvalitu života na Mickiewiczovej a v jej okolí intenzivnú automobilovú dopravu. Spôsobuje hluk, smog, kolízie s chodcami a celkovú nevľúdnosť ulice. Medzi kolízne body ulice patrí zúžené napojenie na Kollárovo námestie, v mieste, kde sa zbieha Mickiewiczova a Ulica 29. augusta. Obe ulice sú dopravne vyťažené v oboch smeroch. V tomto mieste je rovnako najužší chodník, prechody pre chodcov bez značenia, svetiel a množstvo dopravných značiek umiestnených do priestoru chodníka. Komfort pohybu po ulici bol identifikovaný ako vysoko problematický. Keďže ide o ulicu s úzkymi chodníkmi, ktoré často slúžia ako neoficiálne parkovacie miesta, neposkytuje priestor pre pohyb a prípadné aktivity. Riešenie dopravy v prospech bezpečného pohybu chodcov je zásadné pre zvýšenie spoločenského, ekonomického a spoločenského významu ulice a jej pobytových charakteristík. Bezpečnosť chodcov by mala byť prioritou pre dopravné a architektonické riešenia.

V blízkosti Mickiewiczovej sa nachádza niekoľko zelených priestorov, populárna Medická záhrada, uzavretý nemocničný areál a voľne prístupný park na Americkom námestí. Zatiaľ čo tento park je prevažne negatívne hodnotený kvôli nedostatku svetla a údržby, Medická záhrada predstavuje rekreačný priestor známy pre širokú verejnosť. Na Mickiewiczovej ulici sa zeleň nachádza len vo forme vzrastlých stromov v oblasti nemocnice. Zdravotný stav stromoradia nie je najlepší a bez riadneho manažmentu v budúcnosti je možné, že jeho stav sa bude zhoršovať. Rovnako by sa mali hľadať spôsoby, ako vo vhodnej forme dostať zeleň späť do úzkeho uličného priestoru. Práve v časti ulice, kde sa nachádzajú stromy (oblasť medzi nemocnicou a FaxCopy), vznikli prevádzky, ktoré sú novými cieľmi návštevníkov a zvyšujú na Mickiewiczovej koncentráciu chodcov.

Záverom

Veríme, že ak by sa na Mickiewiczovej upokojila doprava a vytvorili lepšie podmienky pre chodcov, verejné priestory v lokalite sa môžu stať veľmi atraktívnymi. Ulica k tomu má veľký potenciál. Už dnes ňou prejde množstvo chodcov, ktorých si kvôli intenzite automobilovej dopravy možno ani nevšimneme. Na ulici tiež nemajú dôvod zotrvať dlhšie, ako je nutné. Ak by ale Mickiewiczova poskytla podmienky na príjemný pobyt, mohla by sa stať vyhľadávanou bratislavskou lokalitou. Ľudia by tadiaľto mohli nielen prechádzať, ale mali by možnosť zastaviť sa, nakúpiť si, najesť sa, sledovať dianie v okolí. Verejné priestory Mickiewiczovej by mali byť príjemné, prístupné, živé. Mali by poskytovať zázemie rôznorodým aktivitám, sociálnym skupinám. Mickiewiczova ulica je v procese transformácie, ktorú môžme koordinovať k pozitívnemu výsledku len cielenou premenou dopravného režimu, prostredia, verejných priestorov a zlepšením podmienok pre návštevníkov ulice.

WELCOME
B12