

**URBANISTICKÁ ŠTÚDIA OBYTNEJ ZÓNY
SÍDLISKO DRIEŇOVÁ
BANSKÁ ŠTIAVNICA**



TEXTOVÁ ČASŤ

**A-DESIGN
spol.s r.o.
BRATISLAVA
JÚN 2009**

OBSAH

A - TEXTOVÁ ČASŤ

1. ZÁKLADNÉ ÚDAJE
2. ZADANIE
3. ŠIRŠIE VZŤAHY A ANALÝZA ÚZEMIA
4. VYHODNOTENIE ANALÝZY
5. ZÁKLADNÁ KONCEPCIA RIEŠENIA
6. FUNKČNÉ A PREVÁDZKOVÉ VZŤAHY
7. DOPRAVA A INŽINIERSKA INFRAŠTRUKTÚRA
8. ZÁVAZNÉ A DOPORUČENÉ REGULATÍVY
9. ZÁVER
10. PRÍLOHY

B - GRAFICKÁ ČASŤ

- 01 ŠIRŠIE VZŤAHY
- 02 PROBLÉMOVÁ MAPA
- 03 KOMPLEXNÝ URBANISTICKÝ NÁVRH
- 04 FUNKČNO – PREVÁDZKOVÉ RIEŠENIE
- 05 REGULATÍVY
- 06 DOPRAVA
- 07 TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA
- 08 STOJISKÁ ODPADOVÝCH KONTAJNÉROV
- 09 MALÁ ARCHITEKTÚRA - MOBILIÁR

1. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

Názov dokumentácie : Urbanistická štúdia obytnej zóny-sídlisko Drieňova
Banská Štiavnica

Stupeň dokumentácie : Urbanistická štúdia zóny

Obstarávateľ : Mesto Banská Štiavnica
Radničné námestie č.1
969 24 Banská Štiavnica

Spracovateľ : A-Design s.r.o.
Haburská 20
831 01 Bratislava

Architekt : Ing. arch. Igor Pohanič.

Doprava : Ing. Paríľak

Inžinierska infraštruktúra : Ing. Fekete
Ing. Bukovinská
Ing. Mišík

2. ZADANIE

Zadanie, spracované obstarávateľom dokumentácie, vymedzilo rozsah riešeného územia, ktoré je ohraničené zo severu miestnou komunikáciou p. č. CKN 5523/7,5523/8 z východu hranicou areálu hospodárskeho dvora spol. AGROCOM, z juhu štátnou cestou III/5253 v návaznosti na ul. Fándlyho a zo západu štátnou cestou II/525. Rozloha vymedzeného územia je 382 ha. V predmetnom území je cca 1150 bytov a 3500 obyvateľov.

Cieľom spracovania štúdie je návrh revitalizácie stavebnej štruktúry, verejných priestorov a v tejto súvislosti aj riešenie funkčno–prevádzkových vzťahov a dopravy v území.

Zadanie charakterizuje súčasný stav v danom území, jeho potenciál a problémy vo väzbe na nové skutočnosti, ktoré nastali postupne po roku 1989, kedy bola výstavba v riešenom území ukončená.

Požiadavky na riešenie sú orientované na doplnenie a scelenie urbanistickej štruktúry, zmenené užívateľské vzťahy, skladbu obyvateľstva, nárast stupňa automobilizácie a z toho plynúce dôsledky, ako aj na charakter a úroveň verejných priestorov, osobitne vymedzených plôch v zadaní – 6.1.4 za základnou školou, 6.1.2 pri kotolni K2, 6.1.5 plocha pri nemocnici, 6.1.3 plocha pri poľnohospodárskom dvore, pri radovej výstavbe garáží, pri M-markete a pri križovatke ciest II/525 a ul. L. Svobodu. Od urbanistickej štúdie sa očakávajú námety na zvýšenie celkovej úrovne prostredia tak, aby zodpovedalo zvýšeným súčasným a predpokladaným nárokom obyvateľov.

V zmysle zadania sa má štúdia sústrediť na formulovanie hlavnej myšlienky revitalizácie, jej podstatu a spôsob vyjadrenia, a to najmä v grafickom výstupe, ktorého spracovanie je požadované aj v digitálnej forme.

3.00 ŠIRŠIE VZŤAHY A ANALÝZA ÚZEMIA

3.01 ŠIRŠIE VZŤAHY

Riešené územie je súčasťou obytného komplexu Banská Štiavnica – sídlisko Drieňová. Z pôvodného ÚPN-SÚ bola postupne realizovaná časť bytovej výstavby a základnej vybavenosti. Dopusiaľ, t.j. po tridsiatich rokoch, nie sú uspokojivo vyriešené otázky pracovných príležitostí, vyššej vybavenosti, najmä však zariadení pre kultúru a voľný čas, ako aj výkonný systém MHD. Napriek absencií vyššie uvedených funkcií má riešené územie z hľadiska širších vzťahov rad pozitívnych prvkov. Vymedzená lokalita je prístupná výkonnými dopravnými tangentami / samotne sídlisko – ostatné časti mesta / a plánovane aj ul. L. Svobodu, ako základnou mestskou triedou. Severne a západne od riešeného územia sa v rámci pešej dostupnosti nachádzajú prírodné prvky, vhodné na relaxačnú a oddychovú náplň pre miestne obyvateľstvo. Na východnej strane sa nachádza komunikačné prepojenie so samotným územím mesta Banská Štiavnica. Južne od riešeného územia, sa nachádzajú okrajové obytno-priemyselné časti mesta.

3.02 DOPLŇUJÚCE ÚDAJE O ÚZEMÍ

Predmetné územie sídliska Drieňová organizačne prináleží do urbanistického obvodu číslo 6.1. Autormi urbanistického riešenia sú Ing. arch. G. Salay a Ing. arch. M. Chmúra /AGS – ateliér / Predmetná zóna – sídlisko Drieňová trpí koncepcne nedoriešenými blokmi obytných celkov a príslušnej vybavenosti i keď dané územie ma dostatočné priestorové kapacity. Z uvedených skutočností vyplýva, že je želateľné ďalšie dohustenie zástavby a kompozičné zcelenie a zjednotenie obytných blokov, ako aj zvyšovanie počtu bytov / obyvateľov/, a to aj s ohľadom na dôvody uvedené v časti 3.01. V riešenom území nie je k dispozícii dostatok pracovných príležitostí čo je potrebné výhľadovo zmeniť a umožniť obyvateľom možnosť zamestnať sa v danej lokalite / BD-24,25,26,27 domy s polyfunkčnou vybavenosťou ako aj novovzniknuté OS,ŠP,ŠA a DI,DDI /

Základný urbanistický koncept bol založený na jasne definovaných vnútorných peších trasách, vymedzených blokmi obytných objektov s rozsiahlymi vnútroblokovými priestormi. Týka sa to najmä spoločensko komerčného priestoru v blízkosti M-Markrtu a nemocnice, ktoré je aj v súčasnosti koncepcne a esteticky nedokončené. Nepriaznivo pôsobia aj ďalšie prevažne spontánne stavebné počiny v území.

Všetky bytové domy boli realizované podľa typových podkladov montovanou technológiou.

3.03 PODKLADY A ANALÝZA ÚZEMIA

Návrh UŠ zóny bol spracovaný na základe zadania a následných podkladov :

Územný plán mesta / Salay – Chmúra 2006/

- mapové podklady a zoznam záväzných rozhodnutí pre dané územie poskytnuté obstarávateľom
- mapové podklady pôvodného riešenia
- fotodokumentácia vrátane snímky zhotovenej leteckou fotogrametriou/čerpané z internetu/
- doplňujúce prieskumy a rozboru spracované v rámci analýzy územia vrátane doplnenia mapových podkladov
- závery rokovaní v priebehu prác / 50 až 90% rozpracovanosť/
- analýza územia bola zameraná na nasledovné aspekty:
- pôvodný koncept a jeho realizácia
- organizácia výstavby územia a funkčno-prevádzkové vzťahy
- objektová skladba / bytové a nebytové objekty/
- stavebno-technická a estetická úroveň objektov
- zmeny v užívaní objektov
- hmotovo-priestorové usporiadanie
- verejné priestory – štruktúra a výraz
- areálové priestory – intenzita využívania
- deficit zariadení občianskej vybavenosti
- iné nové skutočnosti

- komplexné posúdenie dopravy
- technická infraštruktúra
- celkový obraz územia

V rámci hodnotenia súčasného stavu boli vytypované závady, najmä devastované plochy, nevhodné prvky v organizácii a prevádzke územia, nevhodné parkovanie, novovytvorené nespevnené pešie trasy a.i.. Súčasne bolo zavedené označenie jednotlivých objektov a iných prvkov územia pre potreby UŠ-Z. Osobitná pozornosť bola venovaná nízkej a vysokej zeleni. Okrem iného boli vyznačené prvky územia vyžadujúce intervenciu, extenzívne využívané plochy a možnosti dostavieb a nádstavieb, resp. vhodné plochy pre novú výstavbu. Analýza je dokumentovaná na problémovej mape /č.v. 2/.

4. VYHODNOTENIE ANALÝZY

4.01 ŠIRŠIE VZŤAHY

Z hľadiska širších vzťahov /3.01/ je situácia v riešenom území priaznivá najmä s ohľadom na existenciu a vzdialenosť prírodných prvkov. Ďalšie zlepšenie by mali priniesť už uvedené plánované investičné počiny.

4.02 FUNKČNO – PREVÁDZKOVÉ VZŤAHY

Úroveň funkčno – prevádzkových vzťahov v území nie je plne vyhovujúca.

Dôvody sú nasledovné :

- a/ pôvodný koncept riešenia nebol realizovaný v celom rozsahu. Výsledkom je čiastočná, resp. úplná absencia niektorých funkcií, najmä už spomenutých zariadení kultúry, obchodu, parkovania a voľného času a príslušná úprava naväzujúcich plôch
- b/ nedostatočné skoordiovane zástaviek MHD a hlavných peších trás
- c/ spontánny vznik nových nebytových funkcií v 1. NP bytových objektov a ich dopad na zásobovanie a pod.
- d/ zmena pôvodných funkcií, resp. ich charakteru, s čím súvisí iný režim prevádzky, miera využívania vonkajších plôch a význam objektu v území
- e/ prudký nárast osobnej automobilovej dopravy
- f/ strata funkčnosti niektorých zariadení, napr. neudržovaných detských ihrísk, čo súvisí aj so zmenou nárokov na ich štandard

4.03 HMOTOVO – PRIESTOROVÉ USPORIADANIE

S výnimkou už spomenutých neukončených priestorov je hmotovo–priestorové usporiadanie v území dané, najmä pokiaľ sa jedná o rozhodujúci rozsah a výškové zónovanie bytových objektov. Na druhej strane v území prakticky absentuje urbanistický detail, funkčná hierarchia jednotlivých priestorov a ich obsah, vrátane primeraného vyjadrenia / poloha, forma, materiál/. Pri dostavbe na voľných plochách je žiaduce zabezpečiť ukončenie priehľadov v pozdĺžnom aj priečnom smere.

4.04 VONKAJŠIE PRIESTORY A PLOCHY

V tomto smere sú pravdepodobne najväčšie možnosti zlepšenia súčasného stavu. Konkrétne sa jedná o prehodnotenie smerovania, dimenzovania a materiálov peších komunikácií, významového definovania a vybavenia ďalších spevnených plôch. Využitím celej škály drobnej architektúry a zelene je možné značne zlepšiť vymedzenie jednotlivých priestorov.

4.05 OBJEKTY A VYBAVENOSŤ

Charakter prostredia rozhodujúcou mierou ovplyvňuje celková úroveň bytových domov. Tieto boli už od počiatku poznamenané celým radom nekoncepčných zásahov, tak pri navrhovaní, ako aj pri realizácii. Technické nedostatky čas iba zvýraznil, najmä keď chýbala systematická starostlivosť a žiaľ aj pozitívny vzťah obyvateľov k relatívne ľahko získanému bývaniu. Je zrejmé, že kvalitatívne zlepšenie celkového prostredia je bez zásadnej zmeny bytových domov neriešiteľné.

O stupeň vyššia je úroveň objektov občianskej vybavenosti, v danom prípade základnej školy, materskej školy a viacúčelového objektu. Naopak, úplne nevyhovujúci je stav detských ihrísk, ktoré bez dozoru a údržby patria k najhorším prvkom posudzovaného územia. Ako bolo uvedené v predchádzajúcom texte, drobná architektúra prakticky chýba .

Spoločným znakom všetkých objektov a zariadení je nízka stavebno–technická úroveň, čo platí aj o tepelno–izolačných vlastnostiach, kvalite materiálov a farebnosti. Istým náznakom postupného odstraňovania nedostatkov sú byty v individuálnom vlastníctve.

4.06 DOPRAVA A TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Podobne ako v mnohých ďalších prípadoch aj v posudzovanom území je zjavný nedostatok parkovacích a odstavných miest pre osobné automobily, aj keď stav / 660 stojísk/ nie je tak kritický ako v iných lokalitách. Navyše parking v odľahlejších polohách nie je pre dané podmienky využitia najvhodnejší / bezpečnosť/. Na parkovanie vozidiel sa prakticky využívajú všetky voľné spevnené plochy vrátane peších komunikácií. Pri danej intenzite zástavby je ďalšie výrazné rozšírenie parkovania automobilov na teréne prakticky nereálne a je potrebné hľadať iné formy riešenia.

Základný skelet automobilových komunikácií bol postavený logicky, to znamená po obvode riešeného územia, kde je aj väčšina plôch pre statickú dopravu. Vnútro územia tak mohlo byť vyhradené pre pešiu dopravu, ako dominantnú zložku v obytnom území. Už spomenutý nedostatok parkovacích miest však tento zámer urobil nereálnym.

Slabým miestom hromadnej dopravy, ktorej trasa vedie osou obytného územia, je poloha zástaviek MHD, ktoré nenaväzujú na existujúcu sieť peších trás.

Technická infraštruktúra bola v danom území riešená a realizovaná aj s ohľadom na perspektívne potreby. Vykurovanie je zabezpečené centrálnymi kotolňami, územie má vybudovaný rozvod silnoprúdu a slaboprúdu, plynu a vody. Dostatočne dimenzované je aj odkanalizovanie.

5. ZÁKLADNÁ KONCEPCIA RIEŠENIA

Návrh revitalizácie riešeného územia / grafická príloha 2/ vychádza na jednej strane z cieľov presne formulovaných v zadaní UŠ-Z / časť 2/ a na druhej strane z uskutočnenej analýzy a jej záverov. V návrhu sú uplatnené aj poznatky z už realizovaných revitalizovaných projektov u nás a v zahraničí.

5.01 PRINCÍPY RIEŠENIA

Riešenie je založené na nasledovaných princípoch :

- a/ odstránenie evidentných nedostatkov súčasného stavu
- b/ návrh funkčno-prevádzkového usporiadania s ohľadom na súčasné a predpokladané potreby
- c/ zohľadnenie skutočností vyplývajúcich zo širších vzťahov
- d/ zhodnotenie miery využívania exteriérových plôch a návrh ich efektívneho zhodnotenia podľa potrieb obyvateľov
- e/ dosiahnutie komplexného a vyváženého riešenia s reálnym využitím všetkých možností, ktoré dané územie poskytuje a s prihliadnutím na postupné realizovanie zámerov

Z hľadiska konceptu reavitalizácie sú sledované nasledovné problémové okruhy :

organizácia územia	/5.01/
deficitné funkcie	/5.02/
verejné plochy a priestory	/5.03/
vyhradené areály	/5.04/
existujúce objekty	/5.05/
navrhované objekty	/5.06/
prírodné prvky	/5.07/
doprava	/7.01/
technická infraštruktúra	/7.02/

5.02 ORGANIZÁCIA ÚZEMIA

Pôvodná organizácia územia a z nej plynúce funkčno-prevádzkové vzťahy boli postavené na správnych zásadách. Ako bolo uvedené v predchádzajúcom texte, zámery urbanistického riešenia neboli naplnené a čas priniesol nové skutočnosti. Návrh revitalizácie rieši v súvislosti s organizáciou územia :

- lokalizovanie nových funkcií a ich väzby
- zmeny funkcií, resp. nové lokalizovanie
- významové a obsahové usporiadanie funkcií

Konkrétne sa jedná o dobudovanie jadra zóny pri M-markete / grafická príloha / s primeraným charakterom objektov a exteriérových plôch. Z urbanistického hľadiska sa jedná o ťažiskový priestor, ležiaci na križovaní hlavných peších trás, ktorý je schopný prevziať úlohu jasného identifikačného prvku a lokality prirodzeného záujmu obyvateľov / kombinácia diferencovaných funkcií a architektúry/. Kontrastom vysokej miery urbanizácie námestia je naväzujúci park s prvkami voľného času / a mieste jestvujúceho heliportu /, vymedzený na južnom okraji novou výstavbou. Ďalšími výraznými prvkami organizácie územia sú väzby na zástavky autobusov, ktorá je doplnená vhodnými funkciami / predaj, občerstvenie a pod./

Novým momentom v území sú lokálne jadrá zamerané na bežné nákupy a relaxáciu / grafická príloha /, tj. vymedzené a primerane vybavené plochy, určené pre stretávanie obyvateľov z ich bezprostredného okolia. Súčasťou konceptu je zdôraznenie vstupov do zariadení s relatívne vysokou frekvenciou pohybu, ako je základná a materská škola. Lokálne jadrá, ako miesta kontaktov, sú aj identifikačnými prvkami nižšieho rádu.

5.03 DEFICITNÉ FUNKCIE

Riešené územie je v súčasnosti prakticky monofunkčné. Pozostáva z bytových objektov, objektov základnej vybavenosti a objektu nemocnice. Z toho vyplýva absencia zariadení pre špecializovaný obchod, rôzne druhy služieb, vrátane zariadení pre voľný čas /šport, zábava, rekreácia/. Súčasne absentujú aj profilácia týchto prvkov podľa vekovej skladby obyvateľstva, tj. pre deti, mládež a dospelých. Nedostatočne je zastúpená aj funkcia spoločensko-kultúrna, v danom prípade sa jedná najmä o záujmovú činnosť, klub dôchodcov a pod..

Štúdia revitalizácie rieši odstránenie uvedeného deficitu tak návrhom novej výstavby / BD-24,25,26,27; ŠP; OV; DV /, ako aj prehodnotením existujúceho stavu / pimpongový klub, športoviská, park a.i./, rekonštrukciou detských ihrísk a ich profiláciou. Návrh revitalizácie zahŕňa aj možnosť intenzívnejšieho využívania daností v bezprostrednom okolí riešeného územia a to zlepšením ich dostupnosti.

5.04 VEREJNÉ PLOCHY A PRIESTORY

Sú základnou zložkou mestského interiéru. Ich základná koncepcia je naznačená v časti 5.01. Zlepšenie súčasného stavu pozostáva , okrem už spomenutého podielu na organizácii územia, v kategorizácii jednotlivých trás a plôch, stanovení ich významu a tomu zodpovedajúceho dimenzovania a stavebno-technického riešenia. Tak je možné dosiahnuť diferencovaný charakter plôch a priestorov. Funkčné a estetické nároky sú schopné zabezpečiť len verejné plochy doplnené vhodným mobiliárom, zeleňou a osvetlením. Samostatnou časťou je riešenie relaxačno oddychovej zóny pre voľno časové aktivity – cvičisko psov, ktoré tvorí špecifickú funkciu.

5.05 VYHRADENÉ AREÁLY

UŠ-Z navrhuje prehodnotenie v súčasnosti extenzívne využívaných plôch. Jedná sa najmä o areál ZŠ, jeho lepšie funkčné využitie a sprístupnenie širšiemu okruhu obyvateľov pri súčasnom zabezpečení záujmov školy. Rovnako je možné dosiahnuť aj intenzívnejšie využívanie areálu MŠ, ktorú štúdia navrhuje zachovať pre pôvodný účel. Detailnejšie stanovenie prevádzkových režimov vyhradených areálov a ich financovanie presahuje rámec štúdie a je viazané aj na spôsob ďalšieho využívania. Prírodný charakter exteriérov uvedených zariadení by mal byť v každom prípade zachovaný.

5.06 EXISTUJÚCE OBJEKTY

a/ OBJEKTY BYTOVÉ

Bytové objekty sú v území zastúpené 4 až 8 podlažnými radovými objektami, a 12 podlažnými bodovými domami. V nebytových priestoroch domou sú situované okrem domového vybavenia aj maloplošné predajne a služby. Tieto prevádzky boli zriadené následne a mnohé z nich nevyhovujú platným predpisom / vybavenie, výška, plocha, zásobovanie/ ani doporučeniam STN pokiaľ ide o ich charakter. Neuspokojivé sú aj po stránke estetickej. Výstavbou vhodných objektov pre obchod a služby bude možné, na základe pasportizácie, nevhodné prevádzky v bytových objektoch zrušiť.

Zásadnou otázkou je však stav bytových domov ako celku. Zatiaľ čo plošný štandard bytov sa dá zlepšiť prirodzenou cestou, a to znížením obložnosti, stavebno-technický a estetický stav bytov je nevyhnutné riešiť ich modernizáciou. Nedostatky bytových domov typového radu BA NKS sú všeobecne známe a spôsob ich odstránenia je zdokumentovaný osobitnými materiálmi. / VÚPS a.i./, resp. aj overený v praxi. Okrem zlepšenia stavebného stavu a kvality remeselných výrobkov /4.05/ sú možnosti zlepšenia v exteriérovej a interiérovej časti vstupných priestorov / závetrie, zádverie , haly a schodiská/, úpravách celého parteru, zjednotení dodatočných úprav priečelí, riešení balkónov a.i.. Osobitnú pozornosť si zasluhuje materiálková a farebná úprava priečelí.

Citlivým miestom bytových domov sú strešné konštrukcie / vodotesnosť, tepelná izolácia, údržba/. Jedným z riešení sú nadstavby s funkčným využitím podkrovia. Štúdia navrhuje uplatnenie nadstavieb v bytových domoch. Realizácia podkrovia v danej polohe neznamená zhoršenie osvetlenia a oslnenia naväzujúcich objektov.

Ďalšou formou doplnenia stavebnej štruktúry sú dostavby prieluk medzi bytovými domami BD 1 a BD 4 / vzniká BD 22 a BD 23. Vzhľadom na orientáciu je v dostavbách možné umiestniť nasledovné bilancie.

Bilancia :

a/ Dostavbou sa získa

Objekt BD 22	/NB1/	64 b.j.
Objekt BD 23	/NB2/	16 b.j.
Spolu		80 b.j.

b/ NEBYTOVÉ OBJEKTY

Nebytové objekty nachádzajúce sa v riešenom území navrhuje UŠ-Z zachovať s pôvodnými funkciami. Výnimkou je perspektívne zrušenie kotolní K1 a K2 a ich nahradenie novou centrálnou kotolňou na drevoštiepku, ktorá bude situovaná mimo riešeného územia danej zóny .

V plnom rozsahu sa zachovávajú objekty technickej vybavenosti TV 1 až TV 8. Na zrevitalizovanie sú navrhnuté nevyhovujúce detské ihriská DI-pre malé a stredne veľké deti / podrobnejšie časť 7.01/.

5.07 NAVRHOVANÉ OBJEKTY

BD 24,25,26,27 – päťpodlažny bytový dom s polyfunkčným prízemím, objekty su planovane v dvoch etapach 24,25 ako najomne byty 1-2 izbové s polyfunkčným prízemím možnosťou predaja resp prenájmu podnikateľskému subjektu. 26,27 komerčné byty 3 izbové taktiež s polyfunkčným prízemím.

IBV radová výstavba – identické objekty radových rodinných domov situované v juhozápadnom svahu s výhľadom na mesto, tvoria pohľadovo estetické dotvorenie ukončenia sídliska. Domy sú max 2NP radené v 6-tich za sebou.

IBV – individuálna bytová výstavba. Min. plocha pozemku cca. 900 m² 2NP, možnosť podpivničenia.

Poznámka : Vo všetkých formách IBV bude statická doprava riešená individuálne na vlastnom pozemku, bez záberu verejného parkovania.

ŠP a ŠA– Športový klub a športový areál – funkčna náplň tenis, skôš, pimpong... s bufetom a príslušenstvom. Jedno, resp. dvojpodlažný objekt s možnosťou spájania a dobudovania garážového domu

OS,DV – obchod služby – dostavba vybavenosti max. 1NP

DV – dostavba vybavenosti pri garážach skompletizovanie a doplnenie chýbajúcich častí vybavenosti.

Bilancia :

bývanie

Objekt BD 24,25	.....2x14	28 b.j.
Objekt BD 26,27	.....2x8	16 b.j.
Objekt IBV radový dom	.....6x1	6 b.j.
Objekt IBV RD	.....29x1	29 b.j.
Spolu	.....	79 b.j.

Poznámka : priemer 3 – izbové byty

vybavenosť

Objekt		
ŠP -ŠA	.....	2700 m ²
OS, DV	.....	1000 m ²
DV	.....	1200 m ²
Spolu	.....	4900 m ²

Poznámka : garáže sú bilancované osobitne, m² vyjadrujú podlažnú plochu nadzemných podlaží

5.08 PRÍRODNÉ PRVKY

Riešené územie je urbanisticky koncipované ako rozsiahly obytný blok s vnútroblokovou, prevažne areálovou zeleňou a sústavou solitérných, resp. radových objektov. Urbanistická štúdia uvedené danosti rešpektuje a dotvára. Zeleň vo vnútri bloku je zachovaná a doplnená. Novým prvkom sústredenej vysokej a nízkej zelene je navrhovaná bariérová zeleň zo severozápadnej strany. Ďalej je zeleňou rôznych foriem doplnený priestor spoločensko - obchodného námestia, hlavne pešie trasy a vybrané parkoviská automobilov.

Výrazným prvkom bude aj doplnenie vzrastlej zelene a skompletizovanie alejí v hlavných komunikačných a peších ťahoch.

6. FUNKČNÉ A PREVÁDZKOVÉ VZŤAHY

Ponechané a upravené pôvodné funkcie spolu s navrhovanými funkciami vytvárajú v riešenom území predpoklady pre vznik novej kvality vzťahov. Ako vyplýva zo základnej koncepcie riešenia /časť 5/, hlavnými prvkami funkčno – prevádzkových vzťahov sú navrhované zmeny v organizácii územia, doplnenie funkcií potrebných pre vytvorenie plnohodnotného obytného prostredia a využitie možností, ktoré sú k dispozícii v bezprostredne naväzujúcom území.

Do riešenia funkčno-prevádzkových vzťahov, dokumentovaných na výkrese č. 04, sú premietnuté nové skutočnosti dané zmenami v prístupe obyvateľov k prostrediu, ktoré vychádzajú zo stabilizácie obyvateľov a nástupu novej populačnej vlny. Súčasne sa mení aj veková skladba obyvateľstva a tým aj profil záujmov a nárokov na štruktúru a rozsah vybavenosti. Z uvedených a ďalších dôvodov je v štúdií zohľadnená potreba diferencovaných zariadení pre voľný čas, lokalizovaných tak v objektoch, ako aj na voľných plochách. Konkrétnym príkladom je už spomenuté doporučené zrušiť nevhodné prevádzky situované v prvých podlažiach bytových domov. Uvoľnené priestory sú vhodné pre rôzne záujmové činnosti, môžu veľmi dobre slúžiť pre spoločenstvá vlastníkov bytov, prípadne ako špecifická domová vybavenosť. Pri komplexnom riešení sa ponúka aj možnosť spôsobu využitia bezprostredne naväzujúceho exteriéru, prípadne aj jeho zverenia do starostlivosti obyvateľov. Podmienkou je jasné definovanie pravidiel a aktívna spolupráca s obyvateľmi. Uvedené námety sú bežne uplatňované v zahraničí a vedú, mimo iného, ku zlepšeniu vzťahov k prostrediu a ku zvýšenej zodpovednosti.

V samostatnej časti /7/ je podrobnejšie rozvedená problematika dopravy. S funkčno-prevádzkovými vzťahmi úzko súvisí najmä lokalizácia zástavok MHD a riešenie statickej dopravy.

7. DOPRAVA A INŽINIERSKA INFRAŠTRUKTÚRA

7.01 DOPRAVA

Charakterizovanie širších dopravných vzťahov

Pri charakterizovaní dopravnej polohy rozvojového územia lokality sídliska Drieňová je potrebné z pohľadu širších vzťahov vychádzať z dopravných väzieb hodnoteného územia k prvkom nadradenej dopravnej sústavy. Prvky nadradenej dopravnej sústavy mestskej Banská Štiavnica tvorí vo všeobecnosti systém cestnej a železničnej dopravy. V hierarchickom usporiadaní prvkov nadradeného komunikačného systému najvyšší význam má cestný ťah II/525. Tento cestný ťah prechádza okrajom riešeného územia, prechádza stredom mesta a dopravne spája komunikačný ťah Krupina – Žemberovce a prepoj na diaľničný ťah Žarnovica - Zvolen. Vo vzťahu k riešenému územiu je tento ťah kontaktný. Väzby na riešené územie sú sprostredkované nepriamo obslužnou komunikáciou C2 MO 8/40, prechádzajúcou sídliskom Drieňová.

Nadradené dopravné vzťahy bezprostredne ovplyvňujú vnútorné prevádzkové pomery. V rámci systému automobilovej dopravy základné dopravno-urbanistické väzby riešeného územia

na vyššiu územnú úroveň sprostredkúva priamo najmä komunikácia s dopravno-administratívnym významom hlavného cestného ťahu, resp. cesty II/525.

Charakterizovanie širších dopravných vzťahov vytvára základné východiská dopravného a dopravno-urbanistického riešenia vlastného územia zóny Drieňová. Dopravná poloha zóny definuje základné vzťahy dnešného i výhľadového dopravného režimu. Determinujúcimi prvkami dopravných väzieb na nadradenú komunikačnú sieť sa v riešenom území stáva založená komunikačná sieť. Nadradený systém komunikačnej siete v kontaktnom území zóny Drieňová tvorí cesta vyššieho administratívneho významu (obslužná cesta C2 MO 8/40), ktorá je súčasťou cestnej siete. Definovanie dopravného významu cesty C2 MO 8/40 v kontexte celomestskej siete má pre hodnotenie dopravných vzťahov v mestskej časti Drieňová mimoriadny význam. Ten sa dá odvodiť zo súčasného i predpokladaného smerovania nadradenej komunikačnej siete celomestského významu. Cesta C2 MO 8/40 plní funkciu komunikačného prepojenia v orientácii sever-juh. V hierarchii dopravných nadradených trás a reprezentuje prepojenie prvého rádu. Vedenie cesty C2 MO 8/40 prechádza diagonálne sídlom a rozdeľuje funkčne zviazané územia po jej oboch stranách. Vedenie tejto komunikácie pôsobí v území určujúco, nadradenie dopravnej funkcie vychádza z jej dopravného významu a pri dodržaní nevyhnutných dopravno-inžinierskych kritérií výrazne determinuje možnosti usporiadania dopravného režimu v mestskej časti. Dopravno-urbanistická úroveň prieťahu cesty C2 MO 8/40 je začlenená do skupiny obslužných komunikácií funkčnej triedy C2. Na obslužnú komunikáciu funkčnej triedy C2 sa vo všeobecnosti viažu normové parametre regulujúce vzdialenosti križovaní i vlastná organizácia jazdných pruhov (odbočovacie a zaraďovacie pruhy). Tieto sú rozhodujúce pre usporiadanie vnútroúzemného komunikačného systému. Pre dopravno-prevádzkové riešenie zóny Drieňová sú určujúce dopravno-inžinierske podmienky súvisiace s riešením ďalšej sídliskovej dopravnej siete.

Charakteristiky dopravnej polohy riešeného územia zóny Drieňová definujú väzby územia na jednotlivé dopravné systémy. Tu je potrebné identifikovať väzby územia na systémy hromadnej autobusovej dopravy. Charakterizujúcimi prvkami týchto vzťahov je ich intenzita a dostupnosť. Pešia dostupnosť prímestských autobusových liniek i autobusového systému MHD presahuje v riešenom území prípustné hodnoty. Systém prímestskej autobusovej dopravy a MHD je pre riešené územie dostupný v súčasnosti len v rámci priebežných obojstranných zastávok situovaných na ceste C2 MO 8/40. Železničná doprava z pohľadu osobnej dopravy pre riešené územie nemá žiaden význam (železničná stanica Banská Štiavnica).

Dopravno-urbanistické riešenie

Cieľom dopravno-urbanistického riešenia je návrh dopravného režimu rozvojového územia v lokalite Drieňová v mesta Banská Štiavnica. Vymedzenie územia v prevažnej miere súvisí s funkčnými rozhraniami a hranicami vlastníckych vzťahov. Funkčný profil územia sa viaže na prevažujúcu obytnú funkciu s príslušnou občianskou a technickou vybavenosťou. Časť územia zo severovýchodnej strany susedí s priemyselným areálom, s prepojením cez lokalitu individuálnych garážových státí, toto územie je možné považovať v zmysle polyfunkčného - zmiešaného - využitia. Návrh riešenia dopravných vzťahov spočíva vo vyriešení

organizácie vonkajších dopravných vzťahov automobilovej i pešej dopravy v rámci verejných priestorov.

Základné východisko riešenia vychádza z navrhovaného funkčného využitia územia, jeho dopravnej polohy, predpokladov jeho potencionálneho rozvoja, charakteru prostredia i založených a predpokladaných dopravno-prevádzkových vzťahov. Ciele dopravného riešenia sa viažu na návrh dopravného napojenia na nadradenú komunikačnú sieť miestnej i vyššej úrovne a na spôsoby sprístupnenia územia s polyfunkčným využitím. Základný princíp spočíva v prepojení rozvojových území a vo vytvorení miestneho dopravného systému pre potreby zdrojovej a cieľovej dopravy zóny Drieňová. Návrhové prvky i usporiadanie dopravného priestoru je podriadené dopravnej úrovni navrhovaných komunikácií, vyhovujúcich i vedeniu prostriedkov mestskej hromadnej dopravy i nákladnej obslužnej dopravy. Hlavný dopravný vstup do riešeného územia korešponduje s napojením na komunikáciu II/525 pri namocnici.

Základnú komunikačnú osnovu zóny Drieňová dopĺňajú ďalšie komunikácie nižšej funkčnej triedy ktoré sú v súčasnosti vybudované.

Riešenie **statickej dopravy** vychádza z charakteru územia. Nároky sa viažu na krátkodobé parkovacie miesta a dlhodobé miesta súvisiace s potrebou odstavovania osobných automobilov. Odstavovanie osobných automobilov v časti sústredenej zástavby (*radové a bytové domy, vybavenosť*) je nutné riešiť v rámci účelových sústredených plôch statickej dopravy a v rámci hromadných garáží integrovaných do objektov. Riešenie statickej dopravy v časti územia s funkčným využitím na bývanie v individuálnej zástavbe návrh uvažuje len v rámci vlastných pozemkov pri využití plného stupňa garážovania. Krátkodobé nároky na parkovanie osobných automobilov je uvažované i v rámci hlavného a pridruženého dopravného priestoru ukludnených komunikácií, resp. obytných ulíc. Dimenzovanie nárokov statickej dopravy vychádza z predpokladaného stupňa automobilizácie 1:2,0.

Návrh riešenia obsluhy rozvojového územia zóny Drieňová systémom hromadnej dopravy vychádza z navrhovaného funkčného využitia územia i zo založených dopravných vzťahov v kontaktnom území. Predpokladané dopravné vzťahy s dotýkajú prepojenia na už spomínanú komunikáciu II/525 a organizovania dopravy v rámci samotného mesta Banská Štiavnica. Autobusová hromadná doprava plní v riešenom území funkciu nosného dopravného systému. V území sú smerne navrhnuté polohy zastávok autobusovej hromadnej dopravy. Polohy zastávok korešpondujú s miestami koncentrovaných urbanistických aktivít a s kľbovými dopravno-transformačnými priestormi.

Ochranné pásma dopravných zariadení

Ochranné pásma dopravných zariadení sa v riešenom území viažu len na administratívne ochranné pásma automobilovej dopravy. Administratívne ochranné pásmo ciest vyššieho administratívneho významu je sledované v extravilánovej časti sídla a neznamená obmedzenia v stavebnej aktivite, vyžadujúci si súhlas správcu ciest. Prípustné hladiny hluku sú vymedzené legislatívne platnou vyhláškou (*vyhláška č.14/1997 Zb.*) o ochrane zdravia pred nepriaznivými účinkami hluku. Pre potrebu územného plánovania legislatívny podklad definuje prípustné ekvivalentné hladiny hluku vo väzbách na funkčné využitie územia. Najvyššie prípustná

ekvivalentná hladina hluku L_{AeqP} vo vonkajších priestoroch je daná súčtom základnej hodnotou ekvivalentnej hladiny hluku 50 dB(A) a korekcií zohľadňujúce miestne podmienky a denný čas. Pre územia v kontakte s cestami I. triedy s prevládajúcou obytnou funkciou je maximálne prípustná ekvivalentná hladina 60 dB(A). V kontaktnom území ekvivalentná hladina hluku presahuje prípustné hodnoty.

Vyhodnotenie

Z vyhodnotenia súčasného stavu vyplynulo, že pôvodný zámer segregovania pešej a automobilovej dopravy sa postupne narušil. Z hľadiska revitalizácie je jednou z hlavných úloh zabezpečiť prioritné postavenie pešej dopravy a súčasne jednoznačne definovať štruktúru hlavných trás významove, smerové a stavebno-technicky. Ťažiskovým priestorom je zonálne jadro –námestie, jeho prepojenie v smere východ-západ a sever-juh, naväzujúce tak na jednotlivé aktivity v území, ako aj na cieľové funkcie dané širšími vzťahmi. Osobitne dôležité je zosúladenie pešieho skeletu a polôh zástavok MHD. Pohyb chodcov je vedený cez rôzne typy prostredia od aktívneho parteru s diferencovanými podobami zariadení občianskej vybavenosti až po prostredia prírodné /park/ s rekreačno-prechádzkovou funkciou. Pešie trasy súčasne spájajú významove a obsahove odlišené verejné plochy a areály / šport – voľný čas/. V riešení sú navrhnuté aj pešie komunikácie s osobitným režimom. Jedná sa o pešie prepojenie cez areál ZŠ pri ktorom je jeho osobitosť daná časovým ohraničením využívania. Iným prípadom je priestor priliehajúci k bytovému objektu číslo BD 19,20,21, kde sa jedná o podporenie záujmu obyvateľov udržiavať danú trasu spolu so zeleňou a navrhovanými prídomyami.

Samostatným problémom v území je statická doprava. Uspokojenie objektivizovaných nárokov na parkovanie a odstavovanie osobných automobilov rozšírením počtu stojísk na teréne je vzhľadom na veľký plošný záber, ktorý by znamenal likvidáciu zelene, neprijateľné.

UŠ-Z navrhuje využiť skutočnosť, zonálne jadro sa dobuduje o novovytvorený parkovací dom, ktorý je na hranici predmetného jadra a má dobrú rozptylovú dostupnosť pre neďaleké obytné domy. Ďalšou pomerne významnou zložkou statickej dopravy je zefektívnenie a dobudovanie jestvujúcich státi.

Bilancia statickej dopravy :

a/ Parkovacie a odstavné miesta pôvodné	660 st.
Parkovacie a odstavné miesta nové	275 st.
Parkovacie a odstavné miesta spolu	935 st.
b/ Garáže a garážové domy	
Garážové stánia pôvodné	189 st.
Garážové stánia novovytvorené	69 st.
Garáže spolu	258 st.
Parkovacie a odstavné miesta spolu	935 st.
Garáže spolu	258 st.
Spolu parkovacích a odstavných miest	1193 st.

Pri počte 3500 obyvateľov pripadá jedno stojisko na 3,1 obyvateľa, čo prakticky znamená pomer 1 stojisko na byt.

Situovanie parkovania na okraji obytnej zóny je z hľadiska organizácie dopravy správne, avšak tieto polohy neumožňujú vizuálnu kontrolu majiteľov, navyše estetické stvárnenie a miera využiteľnosti zabratého územia je úplne nedostatočná. UŠ odporúča overiť možnosti garážovania v parkovacích domoch situovaných viac v centre, čo umožní lepšiu dostupnosť ako aj komplexnejšiu bezpečnosť odparkovaných áut. Odporúčané zmeny dopravy v riešenom území sú dokumentované na výkrese 06.

7.02 TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Podľa vyhodnotenia analýzy je stav technickej infraštruktúry vyhovujúci tak po stavebnej, technologickej stránke, ako aj z hľadiska dimenzovania.

a/ Zásobovanie elektrickou energiou

Nové objekty, nadstavby a dostavby je možné napojiť na vonkajšie rozvody NN, dimenzované aj pre vyššiu občiansku vybavenosť. Pri detailnom riešení stavieb je potrebné v príslušných bytových objektoch posúdiť vnútorné rozvody a rešpektovať novelizované predpisy pre elektroinštalácie a meranie spotreby. Rovnako je potrebné zohľadniť zvýšené nároky na odbery, vyplývajúce z vybavenia domácností.

So zásadnou zmenou využitia el. energie na vykurovanie bytov, resp. objektov občianskej vybavenosti, sa neuvažuje.

K dielčím zmenám príde v situovaní prvkov verejného osvetlenia, a to v súvislosti s navrhovanou rekonštrukciou peších trás.

Existujúce vzdušné vedenie v trase severo-západnej pri nemocnici bude nutné v budúcnosti preložiť do zeme / zaviazať príslušného investora ako vyvolanú investíciu / nakoľko bráni ďalšiemu rozvoju územia.

b/ Zásobovanie vodou a odkanalizovanie

Navrhované objekty budú napojené na existujúce rozvody studenej vody. Nové bytové jednotky budú vybavené podružnými vodomermi. Pre objekty BD 22,23,24,25,26,27 a všetky formy IBV / cca.66 b.j. / ako aj OV a DV je potrebná nová prípojka vody.

Odkanalizovanie navrhovaných objektov bude novými prípojkami do existujúcej, dostatočne dimenzovanej siete.

c/ Zásobovanie plynom

Jestvujúce byty : zachovať súčasné technické riešenie, a to aj s ohľadom na rozdielnosť vlastníckych vzťahov v jednotlivých bytových domoch. Pre byty v nadstavbách / podkrovia/ využívať plyn pre varenie, novovytvorené stavebné objekty sa napoja na jestvujúcu sieť plynofikácie bez možnosti vykurovania plynom.

D/ Ústredné kúrenie

Celé sídlisko Drieňová je napojené na ústredné vykurovanie z jestvujúcich kotolní na plyn. V budúcnosti sa uvažuje s vybudovaním novej centrálnej kotolne na drevoštiepku a rekonštrukciou nevyhovujúcich trás po starých rozvodoch. Domy navrhnuté ako individuálna bytová výstavba / rodinné a radové domy / budú riešené vlastným plynovým vykurovaním / kotolne /

8. ZÁVAZNÉ A ODPORUČENÉ REGULATÍVY

Regulatívy riešeného územia sú spracované v nasledovnom členení :

- 8.01 - Priestorové prvky regulácie
- 8.02 - Funkčné prvky regulácie / navrhované, resp. upravené objekty a plochy/
- 8.03 - Špecifické regulatívy
- 8.04 - Líniové regulatívy
- 8.05 - Regulačné prvky objektov
- 8.06 - Regulované obmedzenia v území
- 8.01 - Priestorové prvky regulácie stanovujúce záväzný charakter vybraných území a jeho vymedzenie
 - spoločensko – komerčný priestor
 - priestor lokálnych jadier, ako miest kontaktov
 - priestor športovo – rekreačný / grafické vymedzenie č. v. 05/
- 8.02 - Funkčné prvky regulácie stanovujú záväznú náplň objektov a plôch

PF – polyfunkčné objekty

NB – nadstavba bytových domov

DV – dostavba vybavenosti

OS – obchody a služby

DI – detské ihriská

ŠP – športové plochy

RP – rekreačné plochy

ZD – zariadenia MHD

GA – garáže

8.03 - Špecifické odporučené regulatívy

ŠP1 – areál pimpongového klubu

ŠP2 - športový areál mládeže

významové a priestorové dominanty

osi hlavných trás pre chodcov

orientácia hlavných vstupov a vjazdov

dôležité priehľady a pohľady

8.04 - Líniové regulatívy stanovujúce záväzné stavebné čiary

- objekt BD 22,23 - dodržanie stavebnej línie s BD 1,4,5

- objekt BD 24,25 - dodržanie stavebnej línie s BD 4

- objekt BD 26,27 - dodržanie stavebnej línie s BD 5,6

- všetky objekty IBV- dodržiavať platné ustanovenia stavebného zákona uličná čiara 6m, odstup od jednotlivých domov a podlažnosť.

- OV DV - dodržať svetlotechnické pomery k okolitým budovám, držať líniu s BD 02

- DV - dodržiavať platné ustanovenia stavebného zákona uličná čiara 6m

- GA garážový dom -dodržať stavebnú líniu s M-marketom CBA

8.05 – Regulačné prvky objektov stanovujú záväzné a odporučené hodnoty rozsahu, kapacít a podlažnosti

8.06 - Regulačné obmedzenia

a/ na celom riešenom území :

nie je dovolené umiestňovať výrobné a skladovacie zariadenia s negatívnym dopadom na hluk a exhaláty, vrátane zariadení vyžadujúcich zvýšený rozsah nákladnej automobilovej dopravy

nie je dovolená výstavba provizórnych objektov ani vo forme jednoduchých, resp. drobných stavieb ani umiestňovanie reklamných prvkov bez predchádzajúceho súhlasu MČ

na automobilových komunikáciach a na plochách určených pre parkovanie a odstavenie osobných vozidiel nie je dovolené odstavovanie nákladných automobilov

b/ v obytných objektoch :

nie je dovolené umiestňovať prevádzky v rozpore s STN 73 4301 – Budovy na bývanie, vrátane jej doporučení / príloha B/

9. ZÁVER

Urbanistická štúdia zóny preukázala :

správnosť rozhodnutia o potrebe revitalizácie predmetného územia

vhodnosť výberu lokality, a to tak s ohľadom na pôvodné urbanistické riešenie, ako aj na súčasný stav overený podrobnou analýzou

možnosť zlepšenia súčasného stavu z hľadiska organizácie územia, doplnenia deficitných funkcií, prevádzkových vzťahov a estetickej úrovne

možnosti zhodnotenia extenzívne využívaných, resp. voľných plôch

nutnosť doriešenia vzťahov k naväzujúcemu územiu, vrátane zabezpečenia vhodných prepojení

možnosť výrazného zlepšenia v oblasti statickej dopravy a väzby na MHD

Z uvedených skutočností vyplýva, že pri správnom usmernení ďalšieho postupu a v spolupráci s obyvateľmi riešeného územia je možné v relatívne krátkom čase dosiahnuť komplexné zlepšenie prostredia a vytvoriť tak podmienky pre kvalitatívne vyššiu úroveň bývania.

Štúdia dokumentuje princípy možného predmetu a formy revitalizácie, zameranej aj na dosiahnutie zodpovedajúcej identity prostredia a jeho jednotlivých prvkov.

Proces revitalizácie sa dotýka otázok programu, organizácie, financovania, časového postupu kooperácie jednotlivých partnerov, projektovej prípravy a vlastnej realizácie.

Ide teda o úlohy vyžadujúce multidisciplinárny prístup a preto z hľadiska spracovateľov UŠ-Z odporúčanie ako ďalší krok prípravy spracovanie scenára revitalizácie, postihujúceho všetky nevyhnutné aspekty.

V záujme usporiadania navrhovaného scenára revitalizácie odporúčanie dopracovanie v štúdií naznačených problémových okruhov a detailnejšie riešenie dielčích častí územia. Z urbanisticko-architektonického pohľadu sa jedná tak o naväzujúce, ako aj o riešené územie:

naväzujúce územie

návrh prepojenia obytného územia Drieňová s vybranými lokalitami, vhodnými pre dennú a koncotýždňovú rekreáciu / prechádzky, bicyklovanie, kolieskové korčule a pod./. Z hľadiska pešej dostupnosti sú aktuálne lokality „Mestské pažite a les smerom na Banský studenec „

návrh úpravy príľahlej časti – vybavenie územia, pešie a iné trasy, koncepcia zelene /biokoridor/, úpravy terénu, cyklotrás, turistických trás a.i.

posúdenie optimálnej lokalizácie zástaviek MHD / L.Svobode ul./ vrátane príslušného vybavenia zástaviek, väzieb na obytné územie a dopadov na celkovú organizáciu dopravy v území

prehodnotenie dotýkových území s lokalitou Spitálka – funkcie a riešenie izolácie pred dopravným hlukom.

vlastné obytné územie

a - detailné urbanistické riešenie navrhovaného parku – možnosť relatívne rýchleho zhodnotenia nevyužitého územia

b - urbanistický detail lokálneho jadra – overenie možnosti vytvorenia kontaktných miest pre obyvateľov vrátane príslušných prvkov drobnej architektúry a zelene

c - detailné funkčné a technické riešenie vybraných peších trás, naväzujúcich plôch zelene a základného mestského mobiliáru.

objekty

a– návrh modernizácie vybraného bytového domu menšieho rozsahu vrátane prilehajúceho exteriéru a zhodnotenia nebytových priestorov

b - architektonická štúdiá kombinovaného športového areálu a detského ihriska

c – architektonická štúdiá pavilónov obchodu a služieb, ako definitívne riešenie pre prevádzky nevhodne umiestnené v bytových domoch.

V rámci štúdie boli posudzované variantné spôsoby zásobovania objektov energiami. Ako optimálne sa v jestvujúcich bytoch javí ponechať súčasný stav, t.j. napojenie na horúcovod a centrálnu prípravu TÚV. Pre byty v nadstavbách je odporúčené vykurovanie individuálnymi plynovými kotlami a vlastná príprava TÚV, resp. ich napojenie na jestvujúci rozvod horúcovodu. Uvedené odporúčenia vychádzajú z rozdielných vlastníckych pomerov v jednotlivých objektoch a z technických možností odvádzania splodín. Vykurovanie bytov v novonavrhovaných objektoch a vykurovanie priestorov občianskej vybavenosti je navrhované z vlastných kotolní na plynové médium. Vykurovanie priestorov občianskej vybavenosti, získaných doplnením existujúcich prieluk, je riešené napojením na horúcovod / spoločná kotolňa a rozvody/. S využitím elektrickej energie na vykurovanie sa neuvažuje vzhľadom kapacity rozvodnej siete NN a výšku prevádzkových nákladov.

V rámci novej výstavby v lokalite 6.1.4 je v budúcnosti uvažované so zrušením kotolne K2 (za ZŠ) ktorej využitie bolo minimálne a jej nahradením v kotolniach v novovzniknutých objektoch.

Celkovo sa uvažuje o nahradení súčasného zdroja vykurovania z kotolní na plyn, ktoré by boli zamenené za centrálnu kotolňu na peletky (jej umiestnenie zatiaľ nie je presne určené, ale na charakter a rozsah prevádzky sa nepredpokladá že jej umiestnenie bude v riešenej lokalite).

Komplexná príprava realizácia vo vybranom území a jej realizácia by prakticky znamenala overenie modelového riešenia s možnosťou ďalšieho uplatňovania získaných poznatkov.

V Bratislave jún 2009

.....
spracoval ing.arch. Pohanič Igor