

ŠTÚDIA STATICKEJ DOPRAVY VYBRANÝCH ČASTÍ MESTSKÝCH PRIESTOROV A KOMUNIKÁCII V MESTE ŽILINA VRÁTANE SADOVÝCH A TERÉNNYCH ÚPRAV

OBSAH

1. Všeobecná časť

1.1. Identifikačné údaje

1.2. Základné údaje charakterizujúce súčasný stav – dôvod spracovania dokumentácie

1.3. Prehľad východných podkladov

2. Metodika spracovania

3. Návrh

3.1. Hliny

3.2. Vlčince

3.3. Solinky

3.4. Hájik

3.5. Celková bilancia krajinno-architektonických úprav Hliny, Vlčince, Solinky, Hájik

3.6. Doporučené druhy drevín

4. Záver

1. Všeobecná časť

1.1 Identifikačné údaje

Názov diela:	Štúdia statickej dopravy vybraných častí mestských priestorov a komunikácii v meste Žilina vrátane sadových a terénnych úprav
Objednávateľ :	Mesto Žilina, odbor hlavného architekta Nám. Obetí komunizmu č. 1, 011 31 Žilina
Stupeň:	Štúdia
Zhotoviteľ :	MA-LA s.r.o., obežná 7, 010 08 Žilina
Dátum spracovania:	december 2008
Doprava :	Ing. Stanislav Tabaček
Krajinná architektúra:	Ing. Blanka Malá

1.2 Základné údaje charakterizujúce súčasný stav – dôvod spracovania dokumentácie

Žilina ako mesto sa vyvíja stovky rokov, ale z pohľadu automobilu ako hlavného prepravného prostriedku je pre nás zaujímavých iba niekoľko posledných desiatok rokov. Auto si svoje „požiadavky“ presadzuje stále agresívnejšie a bezohľadnejšie. V tejto súvislosti si treba uvedomiť, že podstatná časť bytových domov bola zrealizovaná v druhej polovici minulého storočia, kedy sa formovala aj komunikačná sieť dnešných sídlisk. Vtedajšia predstava o urbanistickej koncepcii jednotlivých obytných súborov bola zrealizovaná iba čiastočne a podľa noriem, ktoré vtedy platili, preto iba veľmi ťažko môžeme očakávať, že vtedy zrealizované komunikácie a plochy slúžiace autám budú zodpovedať aj dnešným požiadavkám. Je prirodzené, že komunikácie a plochy pre statickú dopravu budované v čase, keď sa počítalo s tým, že autá budú vlastniť iba hrdinovia socialistickej práce a ostatní si ich budú môcť iba požičať v požičovni (začiatok Vlčiniec), nemôžu zvládnuť nápor na parkovanie a odstavenie vozidiel, ktorý u nás vznikol v poslednej dobe. Keďže všetko bolo zadefinované pred desiatkami rokov, domy boli postavené, rovnako ako cesty a parkoviská, jedinými „voľnými“ plochami zostali plochy zelene, do ktorých si obyvatelia väčšinou bez zámernej koncepcie sadili stromčeky, aby si aspoň trochu zlepšili svoje životné prostredie. Väčšina tých ľudí prežila v tomto prostredí väčšiu, či menšiu časť svojho života a preto veľmi citlivo reaguje na akúkoľvek zmenu týkajúcu sa „ich“ prostredia. Z tohoto pohľadu je návrh doplnenia odstavných a parkovacích plôch v obývaných častiach mesta „chodením po veľmi tenkom ľade“.

Spracovaná štúdia sa pokúsila na jednej strane rešpektovať prostredie jednotlivých obytných blokov a na strane druhej využiť možnosti, ktoré prostredie ešte ponúka. Navrhnuté riešenie predkladáme ako pokus o možné riešenie daného problému.

Predmetom riešenia boli obytné súbory s hromadnou bytovou výstavbou v takomto členení : Vlčince (Vlčince I a IV, Vlčince II a Vlčince III)

Solinky

Hájik

Hliny (Hliny I – IV + VIII, Hliny VII, Hliny V a VII)

V takomto členení je spracovaná aj dokumentácia, ktorá je u Vlčiniec II obohatená o navrhované objekty hromadných garáží.

V starom meste sme sa ešte zaoberali ulicami Dlabačova a Hurbanova, Framborská a Bratislavská. Ulice boli spracované samostatne a nie sú súčasťou tejto dokumentácie.

Na základe štatistických údajov bol celkový počet obyvateľov Žiliny k 31.08.2008 ... 85 558 osôb. Z toho : Staré mesto a Hliny 25 793 obyv.

Hájik	7 311 obyv.
Solinky	14 297 obyv.
Vlčince	20 077 obyv.
<u>Spolu</u>	<u>64 478 obyv.</u>

To znamená, že štúdiá sa zaoberala územím na ktorom žije 78,87% obyvateľov mesta Žilina.

1.3 Prehľad východziech podkladov

Základnými podkladmi pre štúdiu boli katastrálne mapy v mierke 1 : 1 000 a údaje získané terénnym prieskumom. Pre porovnanie slúžili štatistické údaje z oficiálnych stránok mesta.

K dispozícii nebolo podrobnejšie zameranie, pasport, ani inventarizácia zelene, spevnených plôch, či parkovacích miest.

Terénny prieskum sa robil do podkladu 1:1000. Prevádzaný prieskum bol vlastne konfrontáciou podkladov so skutočnosťou, týkal sa umiestnenia parkovacích a odstavných plôch, ich množstiev, rozsahu devastovaných plôch, vysokej zelene, kvality spevnených plôch a ich využitia.

Pre výpočet potrebného počtu parkovacích a odstavných plôch slúžila ako hlavný podklad STN Projektovanie miestnych komunikácií, čl.16.3.1 – 13 a u bytových domov aj Výhlaška č.532/2002

V uvedenej norme STN 736110 sa potrebný počet odstavných a parkovacích stojísk vypočítava zo stupňa automobilizácie, veľkosti obce, alebo mesta (podľa počtu obyvateľov mesta), polohy riešeného územia v meste a podľa predpokladanej delby dopravnej práce medzi IAD a ostatnou dopravou. Podľa článku 16.3.10 je možné pomocou jednotlivých koeficientov vypočítať pre jednotlivé obytné súbory potrebu plôch pre statickú dopravu. V našom prípade sú východzími údajmi :

- stupeň automobilizácie 1 : 2,5
- počet obyvateľov od 50 000 – 100 000
- obytná zóna
- delba prepravnej práce medzi IAD a ost. dopravou 35 : 65

Z týchto podkladov je potom vypočítaná potreba (odstavných a parkovacích stojísk) :

- Staré mesto a Hlíny by potrebovali : $N = (25\,793 : 2,5) \times 1,0 + (25\,793 : 20) \times 1,0 \times 1,0 \times 0,5 \times 1,0 = 10\,962$ stojísk
- Hájik : $N = (7\,311 : 2,5) \times 1,0 + (7\,311 : 20) \times 1,0 \times 1,0 \times 0,5 \times 1,0 = 3\,107$ stojísk
- Solinky : $N = (14\,297 : 2,5) \times 1,0 + (14\,297 : 20) \times 1,0 \times 1,0 \times 0,5 \times 1,0 = 6\,077$ stojísk
- Vlčince : $N = (20\,077 : 2,5) \times 1,0 + (20\,077 : 20) \times 1,0 \times 1,0 \times 0,5 \times 1,0 = 8\,533$ stojísk

Pri týchto číslach je potrebné si uvedomiť, že počet stojísk zodpovedá stupňu automobilizácie 1 : 2,5 (na jedno auto pripadá 2,5 obyvateľov), v prípade, že sa zmení tento údaj napr. na stupeň 1 : 2, bude potrebné podľa STN 736110 počet stojísk zväčšiť o 20%. Z toho jednoznačne vyplýva, že jedinou cestou je budovanie viacúrovňových odstavných a parkovacích plôch (hromadných garáží), ktoré zaberajú najmenšiu plochu sídliska.

Pre hrubé porovnanie môže poslužiť prieskum, ktorý vykonala Mestská polícia v apríli tohoto roku na sídliskách Hájik, Solinky a Vlčince. Pri obchôdzke zistili, že v uliciach Hájika parkuje cez deň 1 860 vozidiel, na území Soliniek 3 861 os. automobilov a na Vlčincoch 1 472

VIčincoch II ... 2 098

VIčincoch III .. 2 934

VIčincoch IV .. 609

Spolu 6 113 osob. automobilov. Po sčítaní zistíme, že na území uvedených sídlisk cez deň parkovalo, alebo bolo odstavených 11 834 vozidiel.

Podľa čl.16.3.13 sa odporúča navrhovať odstavné a parkovacie plochy pre osobné automobily tak, aby dochádzkové vzdialenosti boli najviac pre krátkodobé parkovanie v centre do 100 m, pre dlhodobé parkovanie v centre do 200 m a pre odstavenie vozidiel všeobecne najviac 300 m.

Podľa Vyhlášky č.532/2002, §44 musí mať bytový dom najmenej jedno garážové stojisko na jeden byt. Ak nemožno garážové stojisko situovať v dome alebo stavebným napojením naň, musí byť vymedzená zodpovedajúca plocha na odstavenie vozidla. Odstavné a parkovacie stojisko môže byť umiestnené aj mimo pozemku stavby bytového domu.

Pri návrhu **ochranných** opatrení sme vychádzali s vyhlášky STN 83 7010 Ochrana prírody, ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie, konkrétne s kapitoly 4. Poškodenie drevín a prevencia pred poškodením pri stavebných činnostiach.

Zásady platné pre všetky dreviny dotknuté stavbou:

- a. v koreňovom priestore nesmú byť skladované chemické a iné škodlivé látky
- b. koreňový priestor nesmie byť trvalo zaťažovaný chôdzou, jazdou a parkovaním vozidiel, skladovaním materiálu apod.
- c. nepriepustné konštrukcie nesmú pokrývať viac ako 30% koreňového priestoru stromu, priepustné konštrukcie musia pokrývať viac ako 50% koreňového priestoru vzrastlého stromu
- d. v koreňovej zóne nie je dovolené naväzať zeminu, stavebný odpad a materiál
- e. v ochrannom koreňovom priestore nie je prípustné terén znižovať
- f. hĺbenie výkopov sa nesmie vykonávať v koreňovom priestore. Ak to nie je možné, nesmie sa výkop viesť bližšie ako 2,5 m od päty kmeňa, musí sa vykonať ručne a nesmú sa prerušiť korene hrubšie ako 3cm
- g. pri kladení vedení bezvýkopovou technológiou sa môže vedenie uložiť aj pod koreňový priestor, pričom pri priemere rúr do 30 cm musí byť minimálny zostávajúci pôdny prekryv 0,8m, pri väčších priemeroch musí mať viac ako 1m
- h. pred mechanickým poškodením je potrebné ochrániť strom **odebnením kmeňa** do výšky najmenej 2 m. Debnenie je smerom ku kmeňu plášťované (doskové debnenie je pripevnené na kmeň za pomoci dvoch plášťov napr. z pneumatík. Nesmie byť poškodený kmeň a koreňové nábehy
- i. korunu je potrebné chrániť pred poškodením vyviazaním

V prípade že predsa dôjde k poškodeniu je vykonávateľ stavebných, resp. výkopových prác povinný zabezpečiť okamžité odborné ošetrovanie dreviny.

Ak strom rastie v nespevnenom teréne, môže sa minimálne jedno vegetačné obdobie pred realizáciou výkopu vybudovať **koreňová clona**. Jej hĺbka závisí od hĺbky prekorenenia, nesmie presiahnuť 1,5 - 2,0 m. Vo vzdialenosti 30 cm pred plánovaným výkopom sa ručne odstráni pôda. Ostrým nožom sa odstránia korene. Strana budúceho výkopu sa odební priepustným debnením. Dno koreňovej clony sa vyplní hrubšou hlinitou pôdou. Vrchná, aspoň 40 cm vrstva koreňovej clony sa vyplní odkopanou zeminou zmiešanou s kompostom.

Pozn.: **koreňový priestor** – priestor vymedzený koreňovým systémom dreviny

ochranný koreňový priestor – kruhová plocha pôdy pod korunou stromu, ktorá je vymedzená kružnicou s polomerom o 1,5 m väčším, ako je polomer pôdorysného priemetu koruny. Pri drevinách stĺpovitého habitu je vymedzená kružnicou s polomerom o 5m väčším ako je polomer pôdorysného priemetu koruny.

Vyhlasčku STN 83 7010 Ochrana prírody, ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie je potrebné aplikovať aj pri ďalšom navrhovaní časti krajinná architektúra.

2. Metodika spracovania

Prvotné pre spracovanie štúdie bolo vykonať terénny prieskum. Ten bol realizovaný v rovine dopravnej a v rovine zelene. Pri prieskume boli do podkladov zaznačené miesta, kde by bolo možné rozšíriť parkovacie miesta, prípadne rekonštruovať existujúce provizórne, živelne vytvorené státi. Keďže prevažná väčšina dopravných plôch je realizovaná na úkor zelene, boli vytipované lokality korigované s ohľadom na zachovanie najmä stromovej vegetácie. Tento prístup bol zvolený aj z dôvodu, že štúdia nerieši problém principiálne. Dáva podnet na zlepšenie stavu statickej dopravy. Jej prínosom je aj upozornenie na nutnosť komplexného riešenia priestorov a principiálne riešenia dopravy uprednostnením iných typov dopravy, čo súvisí s vytvorením pre ne priaznivých podmienok.

Na základe takto spracovaných podkladov boli spracované výkresy asanácií a návrhový výkres, ktoré boli konzultované aj s objednávateľom. Z hľadiska zelene sú vo výkrese asanácií zakreslené stromy, prípadne iné dreviny dotknuté stavbou, stromy určené na výrub, stromy určené na presadbu a stromy určené na ochranu na stavenisku. Stromy boli zakreslené na základe odhadu, pre ďalšie spracovanie je potrebné doplniť podklady o geodetické zameranie. Okrem toho boli vyznačené plochy, ktoré bude potrebné asanovať. Ide o plochy zelene a prevažne provizórne spevnené plochy.

Vo výkrese návrhu sú z hľadiska zelene navrhnuté plochy na zatrávnenie, navrhnutá výsadba stromov, kríkov, živých plotov a popínavých rastlín. Vyznačené sú aj navrhované oporné plochy parkovísk, oporné múry a chodníky. Výkresy sú v mierke 1:1000 a vo výkrese sú sumarizované jednotlivé riešené prvky. Celková sumarizácia je v orientačnom rozpočte.

3. Návrh

3.1. Hliny

Obytný súbor členený na osem častí je najstarším príkladom komplexnej bytovej výstavby v Žiline, jeho prvé stavby boli budované bez parkovísk a odstavných plôch, alebo iba s ich minimálnym počtom. Do dnešného dňa tu najviac vozidiel parkuje pri obrubníku komunikácií, ktoré súčasne slúžia na obsluhu územia. Parkovisko s iným radením vozidiel a s väčším sústredením vozidiel je iba pri Juniori a pri Komenského ulici.

Vek sídliska sa prejavuje aj na množstve vzrastlej zelene, čo problém parkovania a odstavenia vozidiel ešte zväčšuje, pretože nájst plochu, ktorá by vyhovovala aj dopravným kritériam a pri tom bola bez stromov je veľmi obtiažne. Napriek tomu považujeme za potrebné riešiť tento problém principiálne.

Spôsob zástavby na Hlinách VII neumožňuje vytvoriť kľudné vnútrobloky, pretože paneláky sú situované kolmo na cesty a vnútorné priestory nie sú uzatvorené. Z týchto dôvodov navrhujeme realizovať plochy pre statickú dopravu na uliciach Gabajovej, Jarnej a Severnej.

Podobný problém je aj na Hlinách III a IV, kde okrem toho slúži ulica Bernolákova ako mestská trieda, ktorá zabezpečuje okrem pohybu vozidiel aj parkovanie, zásobovanie, pohyb chodcov i cyklistov. Problém je o to väčší, že plochy ktoré by mohli slúžiť ako plochy pre statickú dopravu boli mestom predané a nie je možné ich k tomuto účelu využiť.

Najlepšie sú na tom Hliny VI a VIII, aj keď aj tam je výrazný deficit týchto plôch. Situáciu zlepšujú radové garáže pri Rajeckej ceste a hromadné garáže pri Byterme.

Navrhované riešenie znamená vylepšenie situácie v bilancii plôch pre statickú dopravu o :

- Hliny I+II 0 miest
- Hliny III 149 miest
- Hliny IV 123 miest
- Hliny V 64 miest

- Hliny VI 300 miest
- Hliny VII 346 miest
- Hliny VIII 84 miest

Spolu 1 066 miest

V tomto členení sú parkovacie a odstavné plochy navrhnuté takto :

Hliny III

ul. Tomáša Ružičku 37 miest

ul. Puškinova..... 112 miest

Spolu.....149 miest

Hliny IV

ul. Čajakova..... 123 miest

Hliny V

ul. Poľná64 miest

Hliny VI

ul. Bajzova 295 miest

ul. Poľná.....5 miest

Spolu.....300 miest

Hliny VII

ul. Severná45 miest

ul. Jarná 37 miest

ul. Saleziánska 25 miest

ul. Gabajova181 miest

ul. Severná 58 miest

Spolu 346 miest

Hliny VIII

ul. Lichardova 42 miest

ul. Suvorovova 42 miest

Spolu 84 miest

Navrhovaná zeleň dotvára a začleňuje do existujúceho priestoru navrhované plochy statickej dopravy. Pre obmedzené priestorové podmienky a existujúcu vzrastlú zeleň sídliska sú navrhnuté dosadby drevín a to hlavne stromov v malom rozsahu. Pre optické odčlenenie stojísk sú navrhnuté aj živé ploty a popínavé rastliny.

Celková bilancia krajinno-architektonických úprav

Asanácie

Výrub stromov	158 ks
Výrub krov	68 m ²
Ochrana drevín na stavenisku	189 ks
Presadenie stromov	0 ks

Návrh

Výsadba stromov v rovine	37 ks
Výsadba kríkov v rovine	844 m ²
Výsadba živých plotov	385 b.m
Výsadba popínavých rastlín	49 b.m
Založenie trávnik v rátane zahumusovania	10799 m ²

Úbytok plôch zelene

Výstavbou nových parkovacích miest bude zmenšená plocha zelene o 17008 m².

3.2.Vlčince

Sú stavebne členené na obvody, ktoré zodpovedajú postupu výstavby, takže Vlčince I. boli postavené ako prvé a Vlčince IV. ako posledné. Je to čitateľné aj na množstve plôch pre statickú dopravu. Vlčince I a II sú navyše hendikepované nielen komunikačným riešením, vytvorením „hrdiel“ na uliciach Svoradu a Benedikta a na Slovanskej ulici, ktoré zhoršujú segregáciu dopravy, ale aj nedostatkom potrebného počtu stojísk.

U Vlčiniec I dnešná vybavenosť plochami pre statickú dopravu predstavuje iba 16,52% pokrytie, z pohľadu Vyhlášky č.532 / 2002 je iba 16,52%, ale najnižšia hodnota je dokonca iba 9,50%.

U Vlčiniec II je to 19,78%, ale najnižšia hodnota je iba 8,90% (na Moskovskej ulici, 9,10% na Varšavskej ulici, 9,60% na Berlinskej ulici, alebo 10,90% na Slovanskej, či 11,00% na Moskovskej ulici).

U Vlčiniec III je pokrytie sídliska plochami pre statickú dopravu vyjadrené číslom 30,65%, ale najmenšia hodnota je iba 11,70%, na Fatranskej ulici, alebo 12,20% na Popradskej ulici, či 13,30% na Trenčianskej ulici.

Vlčince IV ako posledne budovaná časť Vlčiniec je na tom najlepšie, tu je podiel stojísk k počtu bytov „až“ 44,02% (min. 24,00%).

Snahou spracovateľov bolo rešpektovať urbanistickú koncepciu sídliska – kľudné vnútrobloky, vedenie hlavných peších trás, ale s filozofiou „menšieho zla“ navrhnuť zvýšenie kapacity odstavných plôch.

Ako bolo povedané najhoršie sú na tom Vlčince I a II, aj keď v ich dochádzkovej vzdialenosti sú postavené hromadné garáže, ktoré pomáhajú tento deficit znížiť, ale za podstatne iných podmienok. Preto okrem plôch na teréne navrhujeme na opačnej strane, pri Obchodnej ulici ďalšiu hromadnú garáž, ktorá by mohla pokryť druhú stranu Vlčiniec II. Dochádzková vzdialenosť k nej pokrýva viac než polovicu územia II.stavby. Hromadná garáž, ktorá by mohla mať dve podlažia a bola by vybudovaná na ploche dnešného parkoviska, by mohla cez deň slúžiť aj na na parkovanie vozidiel centra sídliska. Kapacita hromadnej garáže by bola 120 (v druhom variante 152) vozidiel.

Návrh prezentovaný na výkresoch 3.1.3, 3.2.3 a 3.3.3 predstavuje možnosť vybudovať pre :

- Vlčince I	130 stojísk
-Vlčince II	487 stojísk
-Vlčince III	303 stojísk
- <u>Vlčince IV</u>	<u>31 stojísk</u>

Spolu 951 stojísk

V tomto členení sú plochy pre statickú dopravu navrhnuté takto :

-	Vlčince I	
-	ulica sv.Gorazda a Benedikta ...	64 miest
-	ulica sv. Gorazda	9 miest
-	<u>ulica Černovská</u>	<u>57 miest</u>
	spolu	130 miest
-		
-	Vlčince II	
-	ul. Bulharská	25 miest
-	ul. Moskovská	92 miest
-	ul. Ustecká	25 miest
-	ul. Varšavská	88 miest
-	ul. Berlínska	40 miest
-	ul. Slovanská	86 miest
-	ul. Dobšinského	55 miest
-	ul. Vansovej	39 miest
-	<u>ul. B.S.Timravy</u>	<u>37 miest</u>
-	spolu	487 miest

Vičince III

- ul. Piešťanská	19 miest
- ul. Trenčianská	8 miest
- ul. Kubínska	30 miest
- ul. Levočská	14 miest
- ul. Prešovská	9 miest
- ul. Popradská	21 miest
- ul. Martinská	28 miest
- ul. Zvolenská	45 miest
- ul. Karpatská	67 miest
- ul. Fatranská	28 miest
- ul. Polomská	11 miest
- ul. Minčolská	27 miest
spolu	307 miest

Vičince IV

- ul. J.Vojtašáka	16 miest
- ul. K.Kmeťku	15 miest
spolu	31 miest

Navrhovaná zeleň dotvára a začleňuje do existujúceho priestoru navrhované plochy statickej dopravy. Medziblokové priestory umožňujú na niektorých miestach dosadby drevín. Navrhnuté sú výsadby stromov, kríkov, živých plotov a popínavých rastlín, ktoré opticky parkoviská odčleňujú od obytných funkcií. Stromy sú navrhnuté na Vičincoch II a III. Vičince I a IV v dotknutých územiach nemajú na výsadbu stromov dostatok priestoru. Niektoré líniové výsadby stromov a kríkov budú musieť byť mechanicky chránené (ul. Dobšinského, ul. Fatranská). Zároveň sú cez líniové prvky navrhnuté spojovacie chodníky. Zatrávnenie rieši plochy dotknuté stavbou a plochy po asanácii spevnených povrchov.

Celková bilancia krajinno-architektonických úprav

Asanácie

Výrub stromov	86 ks
Výrub krov	52 m ²
Ochrana drevín na stavenisku	98 ks
Presadenie stromov	1 ks

Návrh – Vičince I:

Výsadba stromov v rovine	135 ks
Výsadba kríkov v rovine	768 m ²
Výsadba živých plotov	292 b.m
Založenie trávniku v rátane zahumusovania	14 191 m ²

Úbytok plôch zelene

Výstavbou nových parkovacích miest bude zmenšená plocha zelene – **Vičince I. o 467 m².**

Výstavbou nových parkovacích miest bude zmenšená plocha zelene – **Vičince II. o 6 370 m².**

Výstavbou nových parkovacích miest bude zmenšená plocha zelene – **Vičince III. o 5 072 m².**

Výstavbou nových parkovacích miest bude zmenšená plocha zelene – **Vičince IV. o 2598 m².**

Celkovo bude na Vičincoch zmenšená plocha zelene o 14 507 m².

3.3. Solinky

Solinky sú predposledným realizovaným sídliskom v meste. Počtom obyvateľov 14 297 (31.08.2008) im tiež patrí predposledné miesto, pred posledným Hájikom. Preto aj vybavenosť sídliska plochami pre statickú dopravu je tu lepšia ako u Hlín, resp. Vlčiniec. Sídlisko je tvorené z uzatvorených obytných skupín otvorených iba na juh, alebo západ, s dopravou vedenou po vonkajšom obvode. Na takto vybudovaných komunikáciách sú realizované aj odstavné a parkovacie plochy, parkuje sa aj na Obvodovej ulici, zo strany sídliska a aj v dvojúrovňovej garáži vybudovanej východne od Gaštanovej ulice. Ďalšia podobná garáž sa realizuje na Centrálnnej ulici.

Pomer realizovaných stojísk na teréne (bez devastovaných plôch na ktorých sa parkuje, ako aj miest na vozovkách kde sa parkuje pri obrubníkoch a bez miest v hromadných garážach) k počtu bytov predstavuje číslo $2112 : 4226 = 49,98\%$, čo znamená, že miesto na odstavenie vozidla má iba každé druhé auto. Najhoršie sú na tom vežiaky na Gaštanovej ulici, od 10,2% až po 47,9%. Oveľa lepší priemer majú byty na Limbovej ulici, od 45,2 – 83,7%, na Osikovej ulici, od 48,2 – 85,7%, na Jaseňovej ulici, od 30,6 – 85,7% a najlepšie na tom sú na Platanovej ulici, od 30,4 – 89,3%.

Snaha o rešpektovanie urbanistickej koncepcie sídliska zužuje možnosť výberu až tak, že zväčšenie počtu plôch pre statickú dopravu je možné iba „zahustením“ už existujúcich plôch a iba v niekoľkých prípadoch boli v lokalitách kde nie je vysoká zeleň navrhnuté samostatné odstavné a parkovacie plochy.

Návrh predstavuje vybudovanie 302 stojísk rozmiestnených po jednotlivých uliciach takto

:	- Javorová	12 miest
	- Gaštanová	78 miest
	- Borová	51 miest
	- Osiková	33 miest
	- Jaseňová	21 miest
	- Platanová	46 miest
	- Dubová	4 miesta
	- Limbová	38 miest
	- Smreková	19 miest
	<u>spolu</u>	<u>302 miest</u>

Navrhovaná zeleň dotvára a začleňuje do existujúceho priestoru navrhované plochy statickej dopravy. V krajinárskych úpravách prevažuje zatrávnenie plôch dotknutých stavbou. Odstupy riešených plôch od obytných budov a charakter medziblokových priestorov nevytvárajú možnosť navrhnuť stromovú vegetáciu vo väčšom rozsahu. Okrem stromov navrhujeme aj výsadby kríkov a živých plotov.

Celková bilancia krajinno-architektonických úprav

Asanácie

Výrub stromov	17 ks
Výrub krov	94 m ²
Ochrana drevín na stavenisku	52 ks
Presadenie stromov	4 ks

Návrh

Výsadba stromov v rovine	18 ks
Výsadba kríkov v rovine	221 m ²
Výsadba živých plotov	32 b.m
Výsadba popínavých rastlín	0 b.m
Založenie trávnik v rátane zahumusovania	4373 m ²

Úbytok plôch zelene

Výstavbou nových parkovacích miest bude zmenšená plocha zelene o 6 110 m².

3.4. Hájik

Sídliisko Hájik je rozdelené na dve stavby, I.stavba bola realizovaná koncom minulého storočia, v 80-tých a 90-tých rokoch, II.stavba až v potom a dostavuje sa dodnes. Preto aj podmienky pre parkovanie a odstavenie vozidiel sú tu v porovnaní s ostatnými sídliskami, najlepšie.

Aj tu je síce nedostatok plôch pre statickú dopravu, ale týka sa to hlavne I.stavby, v ktorej pripadá na 1 715 bytov – 589 stojísk, čo predstavuje podiel 34,34%, tj. 0,34 stojiska na jeden byt (bez započítania garáží).

U II.stavby je stav podstatne lepšia, pretože na 766 bytov pripadá 684 stojísk, čo predstavuje podiel 89,30% ,tj.0,89 stojiska na 1 byt. Po započítaní radových garážisa tento podiel zvýši až na 94,80%, pričom niektoré bloky prekračujú aj 100% podiel, napr. Bloky E1, E6-8, F3-5 a G3-6.

Ak porovnáme celkový počet bytov – 2 481, s počtom parkovacích a odstavných stojísk – 1 478, potom môžeme konštatovať, že podľa Vyhlášky 532/2002 chýba na Hájiku : 2 481 – 1 478 = 1 003 stojísk. Z toho na I.stavbe 1 715 – 752 = 963 miest, po zarátaní aj stojísk v hromadných garážiach.

Keďže II. stavba sa ešte iba dokončuje venovali sme sa hlavne I.stavbe. Tam by podľa nášho návrhu okrem parkovacích a odstavných plôch na teréne mali pribudnúť aj stojiská v hromadnej garáži, ktorú sme situovali medzi ulice Petzvalovu a Baničovú, pod školské ihrisko. Tu by bolo možné vo dvoch úrovniach umiestniť 192 vozidiel.

osobných vozidiel. Ale aby počet odstavných a parkovacích plôch zodpovedal aj norme STN 736110 Projektovanie miestnych komunikácií a stupňu automobilizácie 1:2,5 bude potrebné do výhľadu rezervovať plochu pre (viď úvod správy) : 3 107 –

2 481 = 626 stojísk.

Podľa návrhu by bolo možné na území I.stavby umiestniť na teréne o 123 parkovacích a odstavných miest viac.

Rozdelenie podľa ulíc by bolo nasledovné :

- Petzvalova ulica	5 miest
- Dadanova ulica	40 miest
- Baničova ulica	19 miest
- Stodolava ulica	14 miest
- Ulica Mateja Bela	16 miest
- <u>Jedlíkova ulica</u>	<u>29 miest</u>
<u>Spolu</u>	<u>123 miest</u>

Toto zväčšenie počtu stojísk by zlepšilo situáciu I.stavby na : 589 + 123 = 712 miest, to je na hodnotu : 712 :1715 = 41,52%. Navrhovaná hromadná garáž s kapacitou 192 stojísk by znamenala zníženie tohoto deficitu až na hodnotu 904 : 1715 = 52,71% (podľa Vyhlášky č.532/2002).

Navrhovaná zeleň dotvára a začleňuje do existujúceho priestoru navrhované plochy statickej dopravy. Pre obmedzené priestorové podmienky sídliska nie sú navrhnuté žiadne dosadby drevín. Krajinárske úpravy sa obmedzujú na zatrávnenie územia dotknutého stavbou.

Celková bilancia krajinno-architektonických úprav

Asanácie

Výrub stromov	25 ks
Výrub krov	0 m ²
Ochrana drevín na stavenisku	19 ks
Presadenie stromov	12 ks

Návrh

Výsadba stromov v rovine	0 ks
Výsadba kríkov v rovine	0 m ²

Výsadba živých plotov	0	b.m
Výsadba popínavých rastlín	0	b.m
Založenie trávniku v rátane zahumusovania	1 081	m ²

Úbytok plôch zelene

Výstavbou nových parkovacích miest bude zmenšená plocha zelene o 2 070 m².

3.5. Celková bilancia krajinno-architektonických úprav Hliny, Vlčince, Solinky, Hájik

Asanácie

Výrub stromov	286	ks
Výrub krov	214	m ²
Ochrana drevín na stavenisku	358	ks
Presadenie stromov	18	ks

Návrh

Výsadba stromov v rovine	190	ks
Výsadba kríkov v rovine	1833	m ²
Výsadba živých plotov	711	b.m
Výsadba popínavých rastlín	49	b.m
Založenie trávniku v rátane zahumusovania	30444	m ²

Úbytok plôch zelene **39695 m²**

3.6. Doporučené druhy drevín

Stromy (domáce druhy):

Acer platanooides – javor mliečny
 Acer pseudoplatanus – javor horský
 Acer campestre – javor poľný
 Carpinus betulus – hrab obyčajný
 Crataegus monogyna – hloh jednozemenný
 Fagus sylvatica – buk lesný
 Quercus petraea – dub zimný
 Tilia platyphyllos – lipa veľkolistá

 Pinus sylvestris – borovica lesná
 Larix decidua – smrekovec opadavý
 Abies alba – jedľa xxxxx

Stromy (introdukované druhy)

Acer saccharinum – javor cukrový
 Platanus acerifolia – platan javorolistý
 Sophora japonica – sofora japonská
 Ginkgo biloba – ginko
 Quercus rubra – dub červený

 Pinus nigra – borovica čierna
 Pseudotsuga menziesii – duglaska
 Picea omorica – smrek omorikový
 Picea pungens – smrek pichľavý
 Taxodium distichum -

Kríky (domáce)

Viburnum opulus – kalina obyčajná
Lonicera xylosteum - zemolez
Swida sanguinea- svíb krvavý
Taxus baccata - tis

Kríky (introdukované):

Cotinus coggygria – škumpa vlasatá
Cornus alba - svíb
Cornus stolonifera - svíb
Chaenomeles japonica – dulovec japonský
Deutzia gracilis – trojpuk štíhly
Forsythia intermedia – zlatovka prostredná
Euonymus alatus - bršlen
Hydrangea paniculata - hortenzia
Lonicera tatarica – zemolez tatársky
Philadelphus coronarius – pajazmín vencový
Physocarpus opulifolius – tavoloľa kalinilistá
Spiraea arguta - tavoloľník
Viburnum opulus – kalina obyčajná
Weigela florida – vajgela ružová

Pyracantha coccinea – hlohyňa šarlátová

Kríky do živých plotov:

Carpinus betulus – hrab obyčajný
Acer campestre – javor poľný
Pyracantha coccinea – hlohyňa šarlátová

Popínavé rastliny:

Hedera helix – brečtan obyčajný
Parthenocissus quinquefolia – pavinič päťlistový

4. Záver

Po sčítaní navrhnutých odstavných a parkovacích plôch na obytnom území mesta – sídlisk Hliny, Vlčince, Solinky a Hájik môžeme konštatovať, že by bolo možné na teréne vybudovať v priestore sídlisk : $1\,066 + 955 + 302 + 123 = 2\,446$ stojísk. Práca na štúdiu jednoznačne preukázala, že sídliska by si zaslúžili oveľa väčšiu pozornosť ako iba rozšírenie plôch pre statickú dopravu. Komplexný pohľad na sídlisko podložený analýzou súčasného stavu by povedal oveľa viac o tom čo sídlisko potrebuje a v akom poradí by sa mali jednotlivé akcie zabezpečovať. Komplexný pohľad by odpovedal na „všetky“ potreby, vrátane dopravného riešenia, chodníkov, cyklistických komunikácií, detských ihrísk, plôch zelene, ale aj na väzby jednotlivých častí sídliska vzájomne, ale aj na svoje záujmové územie.

Na základe spracovaného navrhujeme:

- pri riešení dopravnej situácie na sídliskách riešiť aj obslužnú dopravu zmenou systému neprejazdnych ulíc na jednosmerné ulice
- zamerať sa na podporu a vytvorenie podmienok pre neautomobilovú dopravu
- vytvoriť územné podmienky pre riešenie parkovania v parkovacích objektoch vhodne začlenených do terénu
- nezvyšovať hustotu zástavby územia, pri danej hustote bude územie permanentne podliehať devastácii, asociálnosť prostredia produkuje negatívne sociálne javy
- spolu s riešením dopravy riešiť verejné priestory tj. plochy zelene, chodníky pre peších, cyklistické chodníky, detské ihriská

- prejednať navrhované riešenia rozšírenia parkovacích plôch na úkor zelene s občanmi
- zabezpečiť doteraz absentujúcu odbornú správu a management verejných priestorov zo strany samosprávy

Principiálne riešenie by mal ponúknuť územný plán. Predtým je však potrebné zaujať stanovisko k prioritám, ktoré sú určujúce pre charakter rozvoja mesta.

Pre ďalšie spracovanie dielčích projektov je potrebné spracovať geodetické zameranie. Na jeho základe inventarizáciu drevín dotknutých lokalít a ich spoločenskú hodnotu ako podklad povolenia pre výrub. Taktiež je potrebné doriešiť problémové okruhy uvedené vyššie

Spracovali: Ing. Blanka Malá, Ing. Stanislav Tabaček