

*martin - sever
zuzana krištofiková
ateliér cikán - ertl
fa čvut
letný semester 2023*

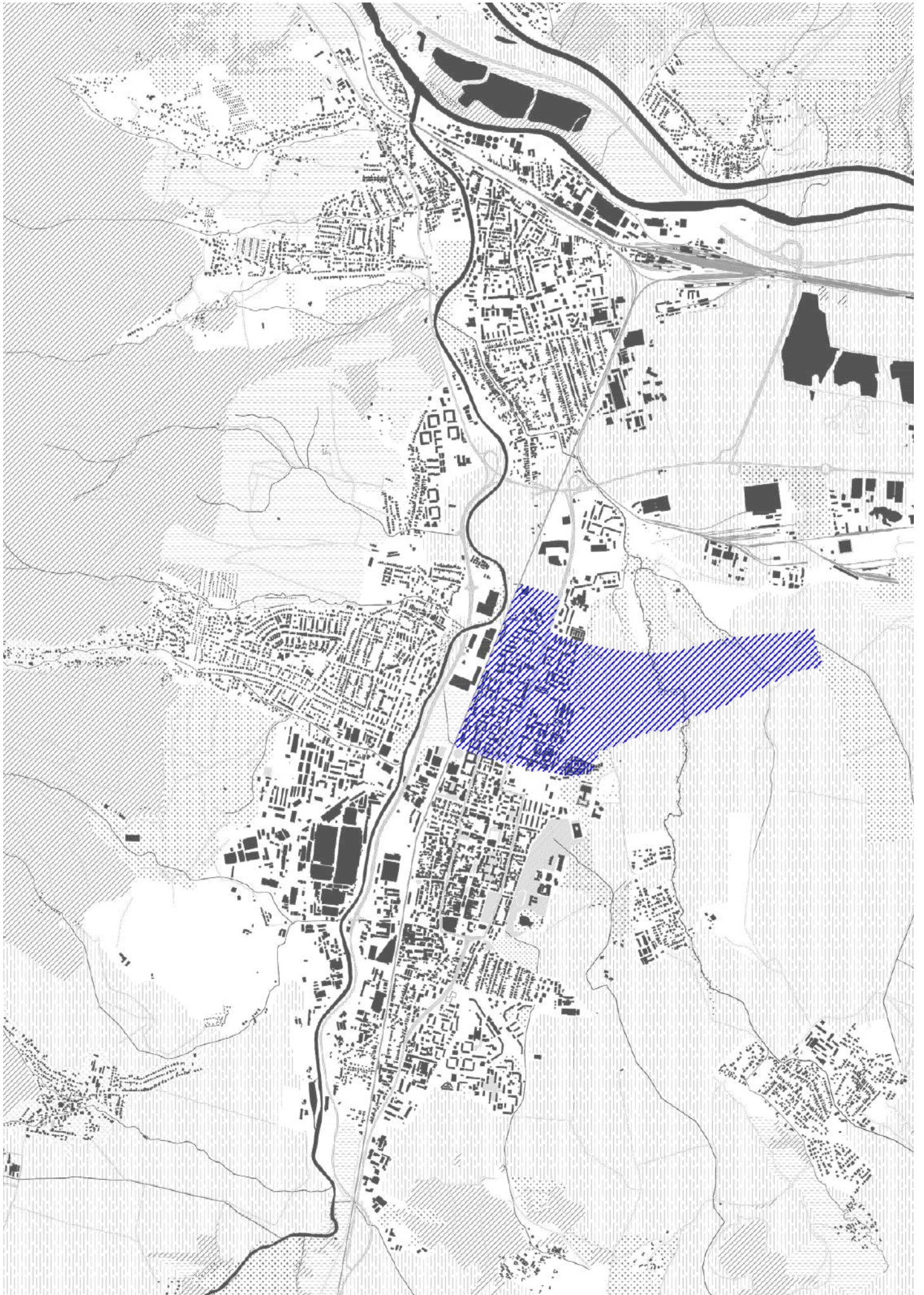
Ako tému diplomovej práce si vyberám urbanistické riešenie sídliska Sever. Územie susediace s centrom mesta bolo navrhnuté na základe modernistických princípov ako sústava prefabrikovaných objektov umiestnených v plochách zelene. Sever je predstaviteľom tzv. zlatej éry socialistickej výstavby - krásnej fázy (ako rozoberajú autori knihy Paneláci). Sídliská boli voľne komponované, priestory medzi upravované a dopĺňané o umelecké objekty či fontány. Po období prvých v princípe utilitárnych panelákov nastalo obdobie humanizovanej výstavby. Sídlisko nemalo ľudí len ubytovať, ale byť plnohodnotne pobytové a esteticky príťažlivé. Pobytovosť voľných plôch vymedzených urbanistickým riešením v súčasnej dobe značne znižuje intenzita dopravy na hlavných triedách a v miestach medzi budovami. Rozsiahle zelené plochy negenerujúce deje sú prázdnom - absenciou miesta.

Práca predkladá sériu urbanistických zásahov v témach: I. verejný priestor, doprava a vnútorná štruktúra, II. zapojenie kasární a III. dostavby okraju. V prvej časti zameranej na verejný priestor skúma na makro úrovni zapojenie lokality do celomestského systému hlavných verejných priestorov a krajiny. Stávajúce (bio)koridory sú doplnené o nové smery pohybu elimináciou bariér. V bližšej mierke práca s vnútornou štruktúrou sídliska ako navrhovaným kontinuálnym systémom peších ciest a pobytových miest v prázdne medzi existujúcou zástavbou. Verejný priestor má redukovaním automobilov a definovaním miest znovu získať prepojenosť, hustotu dejov a pobytovú kvalitu. Dopravné riešenie sú hlavné dopravné ťahy a vybrané vedľajšie cesty.

V druhej časti pracujem s areálom kasární, fungujúcim ako jazva v mestskej tkanine priamo oddelujúca centrum od východnej časti sídliska. Určujem stavby vhodné k transformácii a tieto dopĺňam o novú štruktúru na kvalitatívnej báze kompozície okolitej zástavby. V súčasnosti neprístupný a plne nevyužitý areál má potenciál stať sa lokálnym centrom pri zachovaní charakteru bývania v zeleni.

Tretia časť na podobných princípoch definuje severný okraj sídliska v budúcnosti ohraničený plánovanou komunikáciou - východným mestským okruhom. V susedstve je plánovaná železničná zastávka Martin - Sever, čím má miesto potenciál vzniku nového lokálneho centra.

Cieľom je dopovedať a doplniť kvality jeho obytného prostredia a ukázať možnosť adaptácie aplikovateľnú na ďalšie obytné súbory v meste. Prepojiť, zabývať, dejovo zahustiť.



A. OBRAZ MESTA

charakter

vývoj

modernistické mesto - hustota - prázdno

B. MARTIN - SEVER

C. NÁVRH

verejný priestor, doprava a vnútorná štruktúra

zapojenie kasární

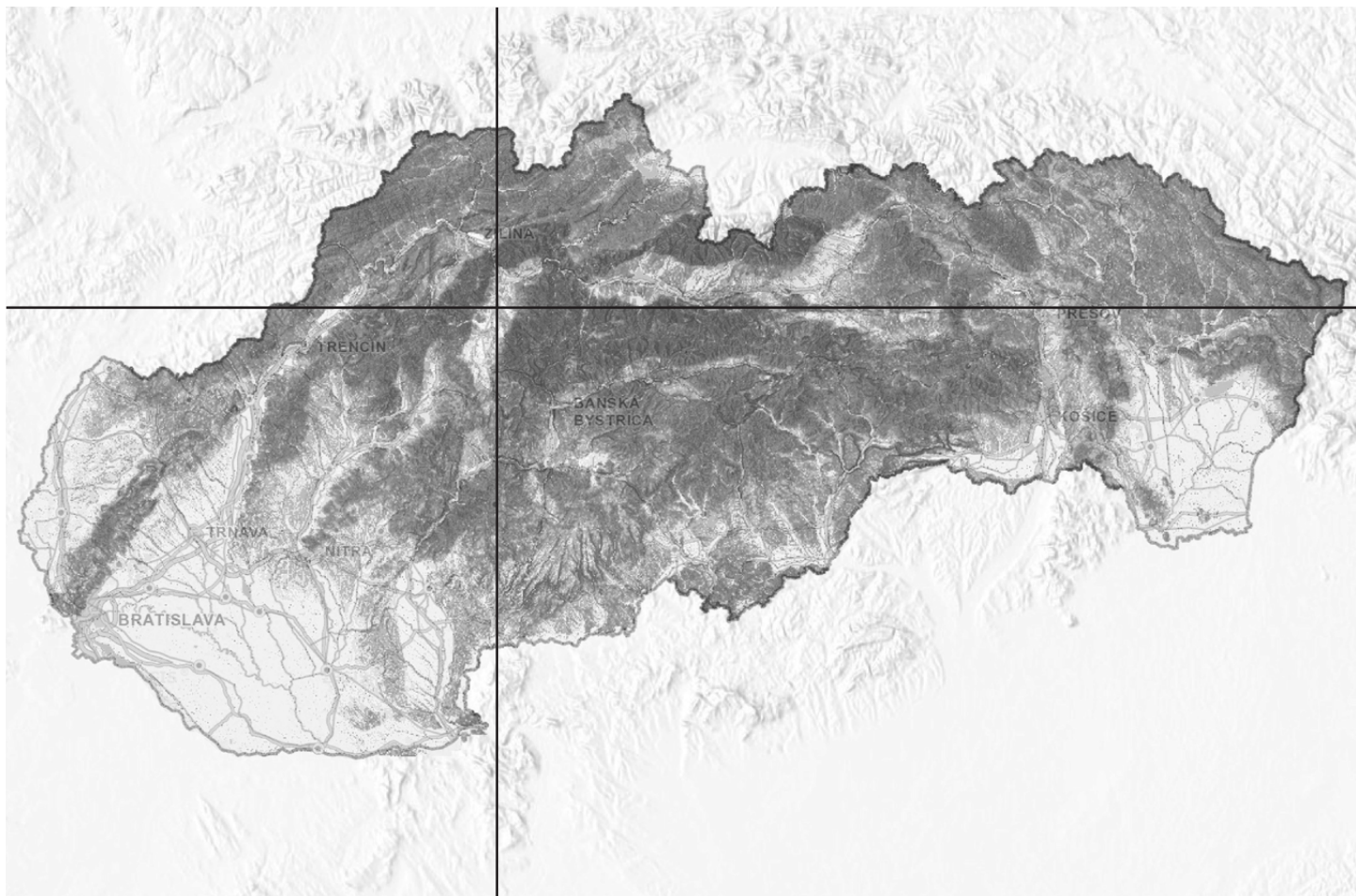
dostavba okraju

záver a prílohy

A. OBRAZ MESTA

Martin leží v Turčianskej kotline ohraničenej z troch strán pohoriami Malá a Veľká Fatra. Oblasť delí regióny Kysuce a Orava na severe Slovenska od Ponitria na juhu, z východu hraničí s regiónom Liptov a na západe s Považím. Historicky predstavoval práve prechodné územie a spojku medzi juhozápadným a severným Slovenskom. Viedla tu cesta spájajúca hornú Nitru so Sliezkom a Baltom.

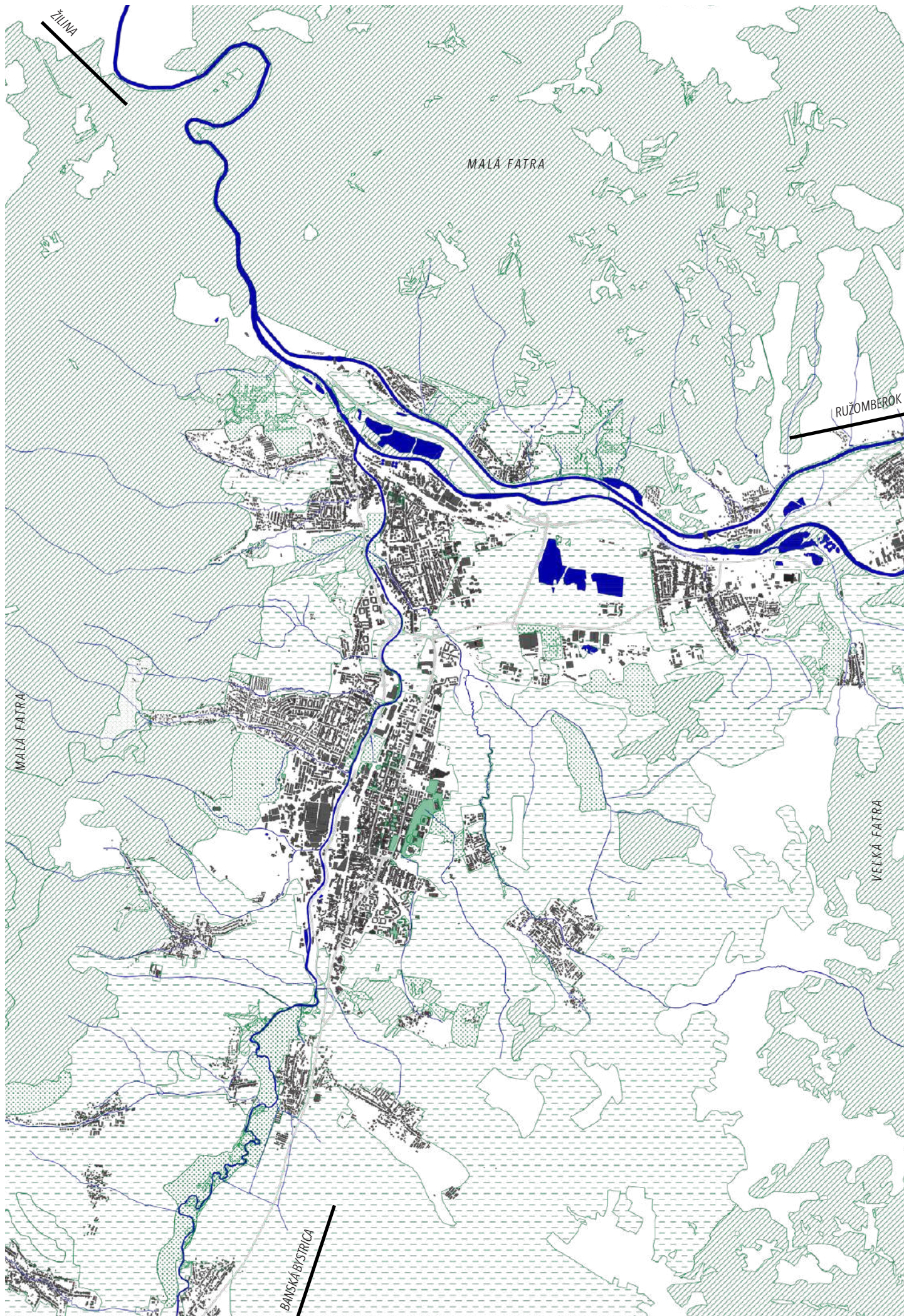
Rieka Turiec je významnou osou, ktorá mesto delí v pozdĺžnom smere na dve nerovnaké časti - jadro a k nemu prilahlé mestské časti na východe a priemyselnú oblasť a rezidenčnú zónu na západe. Po prechode mestom sa na severe vlieva do rieky Váh.



morfológia



mesto



širšie vzťahy

Krajina v Turci: polia a fragmenty remízok, vyšľapané cesty, zelené pásy brehových porastov pozdĺž potokov a riek, lúky, lesy, jaskyne, skaly, horské lúky, jazerá po stavbe ciest, cyklisti, skialpinisti, trampovia, hore veterno. Výrazná geomorfológia je určujúcim identifikačným prvkom kotliny. Z mesta sa vstupuje do krajiny a krajina späť vstupuje do mesta. Ulice vytvárajú priehľadové osi na hrebene Malej a Veľkej Fatry. Ohraničenie kotliny z východu a západu a komplikovanosť prekročenia hôr boli dôsledkom existencie historicky jedinej významnej severojužnej komunikácie, ktorá sa stala hlavnou osou pri rozvoji mesta. Cesta viedla paralelne s riekou Turiec, jej niva je (bio)koridorom, jazerá miestami v krajine.



krajina

mesto



krajina

počet obyvateľov 51234 (2022) | 52572 (2020), 57044 (2010), 60164 (1998)
hustota zaľudnenia 764,23 obyv./km²
priemerný vek 44,1 rokov
prírastok - úbytok - 668 (2022)

počet obyvateľov okres Martin 94376 (2021) | 96045 (2020), 97569 (2010), 98063 (1998)
mestá v okrese Martin, Vrútky, Turany

_zamestnanie
počet dochádzajúcich ľudí do mesta 29665 (2021)
počet dochádzajúcich ľudí do okresu 40993 (2021)

najväčší zamestnávateľia Univerzitná nemocnica Martin - 2000-3000 z
Kasárne Martin
HBM Pharma - 370 z
Volkswagen Slovakia - 850 z
KraussMaffei Technologies, spol. s r.o. - 600 z
Ecco Slovakia, a.s. Martin - 859 z
Viena international, s.r.o. - 150 z

V nasledujúcich rokoch sa plánuje výstavba nového areálu fakultnej nemocnice o kapacite 660 lôžok.

_bývanie
počet obytných budov 4218 (2017)
počet bytových domov 661 | 15,7 %
počet rodinných domov 3557 | 84,3 %

počet bytov 21953 (2011)
vlastné byty v byt. domoch 13498 | 61,5 %
vlastné byty v rod. domoch 2738 | 12,5 %
obecné byty 360 | 1,64 %
družstevné byty 1512 | 6,88 %

počet obyvateľov na byt cca 2,7 (2020) | 2,99 (2001)
potreba nových bytov cca 4700 | odhad z roku 2018 pre rok 2020, z toho 65% bytov v bytových a 35% bytov v rodinných domoch

_dopravné ťahy
na križení dopravných ťahov Bratislava - Košice, Martin - Banská Bystrica - Nitra
budúce dopravné napojenia: V-Z prepojenie diaľnicou D1 cez tunel Višňové s mestom Žilina a ďalej v smeroch Žilina - Bratislava a Liptovský Mikuláš - Košice
S-J prepojenie rýchlostnou cestou R3 v trase Poľsko - Trstená - Banská Bystrica - Maďarsko (diaľnica M2)

_železnica
stanica Vrútky na hlavnej železničnej trase Bratislava - Košice
stanica Martin na železničnej trase Vrútky - Banská Bystrica (s napojením na spojenie Banská Bystrica - Bratislava)

_pešie cesty
napojenie hrebeňovou cestou Malou aj Veľkou Fatrou na diaľkovú trasu - Cestu hrdinov SNP (časť medzinárodnej turistickej cesty E8) prechádzajúcu južnou cestou Turčianskej kotliny

_centrálne zásobovanie teplom
palivo: 50% zemný plyn, 50% drevoštiepka (lesná biomasa, odpady z drevospracujúceho priemyslu)
stabilizovaná sústava - pribúdajú noví odberatelia x miernejšie zimy
tendencie - nové bytové domy pokiaľ možno napájať na CZT / obnoviteľné zdroje tepla, individuálna bytová výstavba vlastné zdroje

_nakladanie s odpadmi
cca 50% vytriedených komunálnych odpadov, skládkovanie
verejneprospešné stavby v územnom pláne - rozšírenie skládky odpadov Kalnô, kompostáreň, objekt pre separáciu odpadov, zariadenie na likvidáciu odpadov

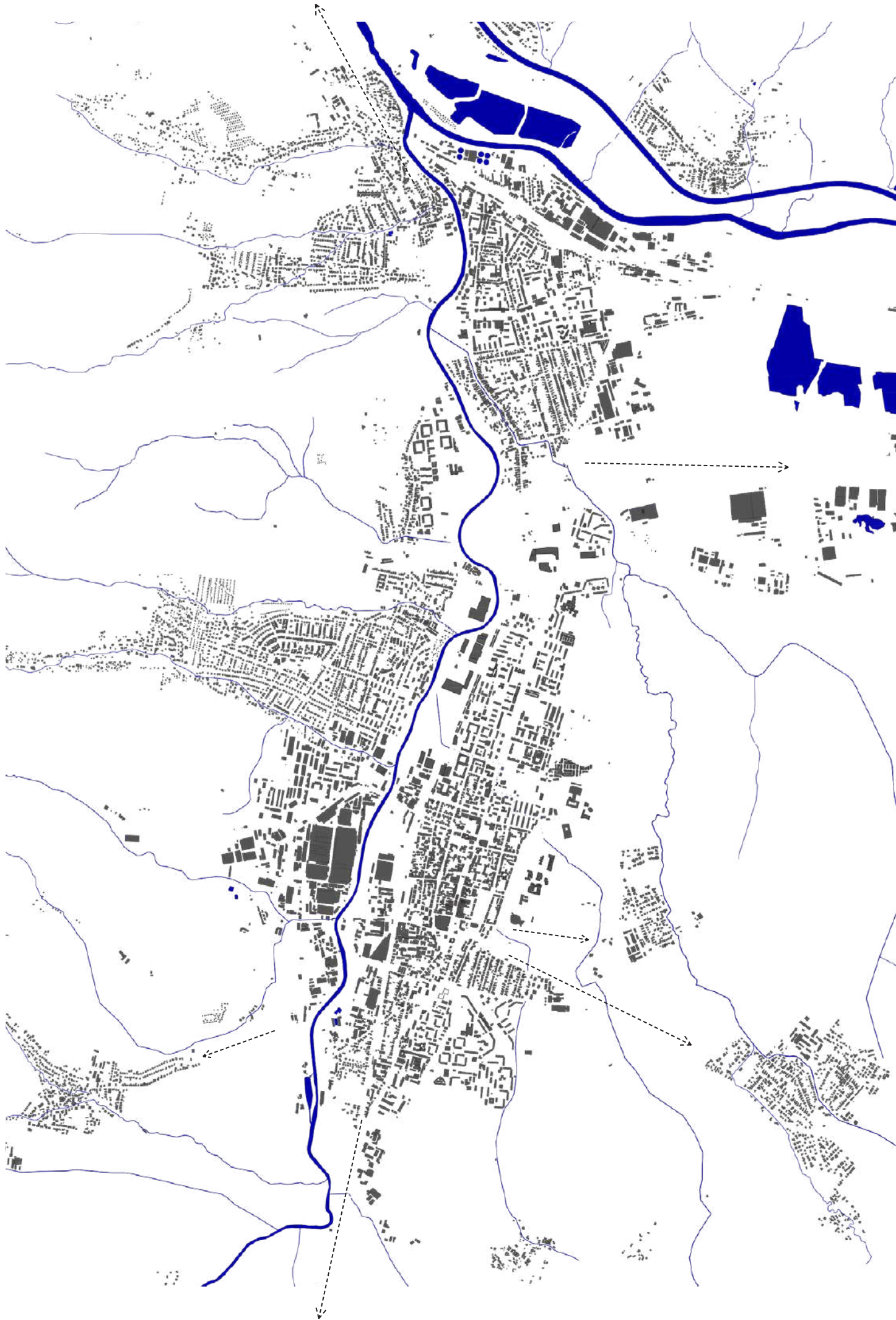
_voda
zásobovanie z prameňov v Malej Fatre
v mestskej časti Záturčie zdroj minerálnej vody Fatra, v regióne sa čerpajú minerálne vody Budiš, Kláštorná
zlepšenie zadržania vody v krajine, v súčasnosti je problematická hlavne desertyfikácia monofunkčných pôdnych blokov

mesto

demografia

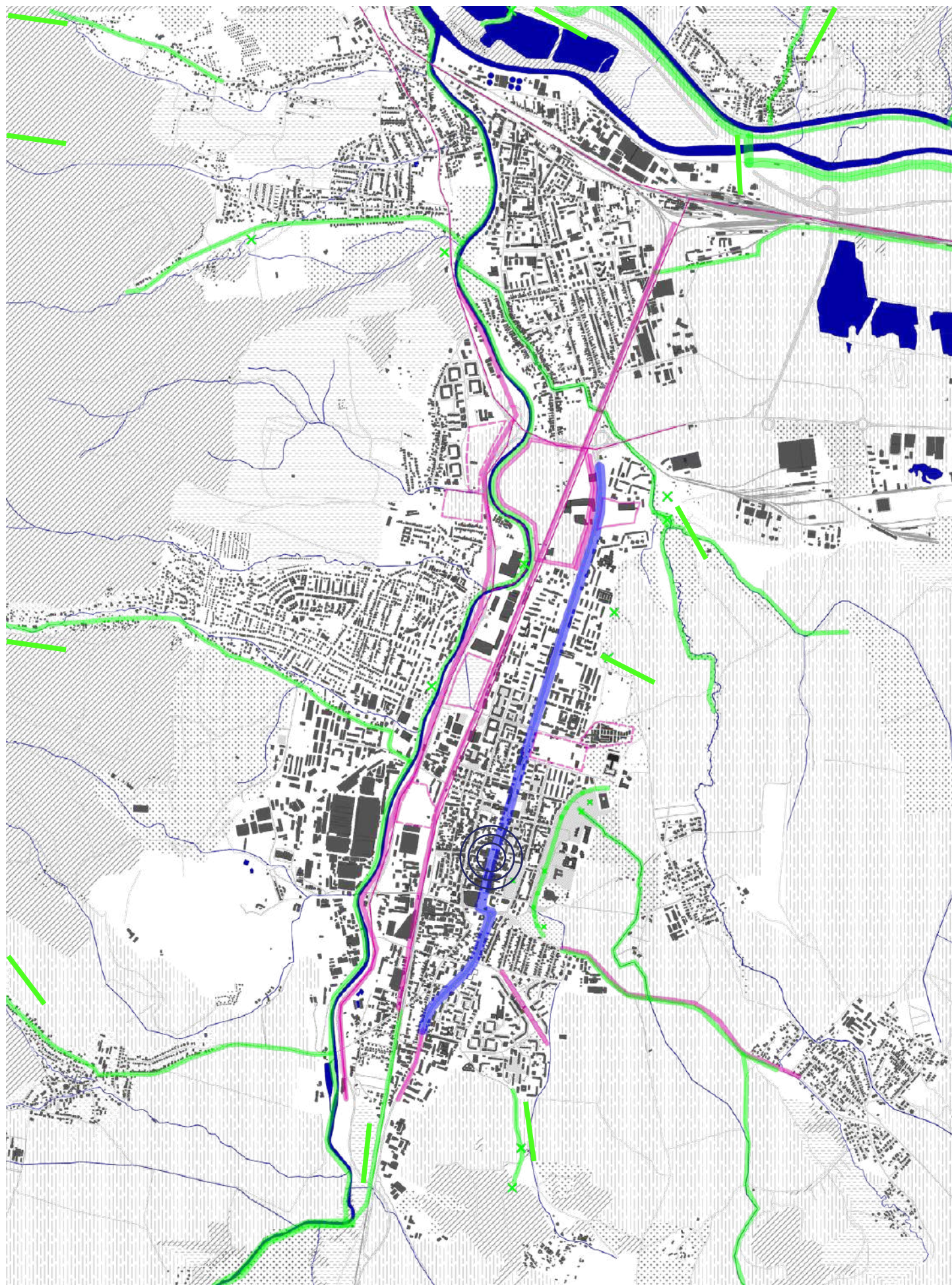
dopravná infraštruktúra

technická infraštruktúra



intravilán a extravilán

Urbánny rozvoj mesta bol ovplyvnený bariérami na východe a západe a existenciou významnej severojužnej komunikácie spájajúcej Ponitrie a juh Slovenska s Oravou a Baltom. Cesta viedla paralelne s riekou Turiec a v rovnakom smere bola umiestnená v 19. storočí línia železnice. Skupina lineárnych bariér vygenerovala nemestské funkcie a vágne miesta medzi nimi. Ďalšie nemiesta vznikli ako zbytkové prázdno pri modernistickej zástavbe sídlisk. Jadrom je námestie - bývala návěs obce a okolie.



hlavné prúdy

- hlavné prúdy - mesto
- prúdy - krajina
- miesta - krajina
- cesty do lesa
- prúdy - vágnošť
- vágne miesta

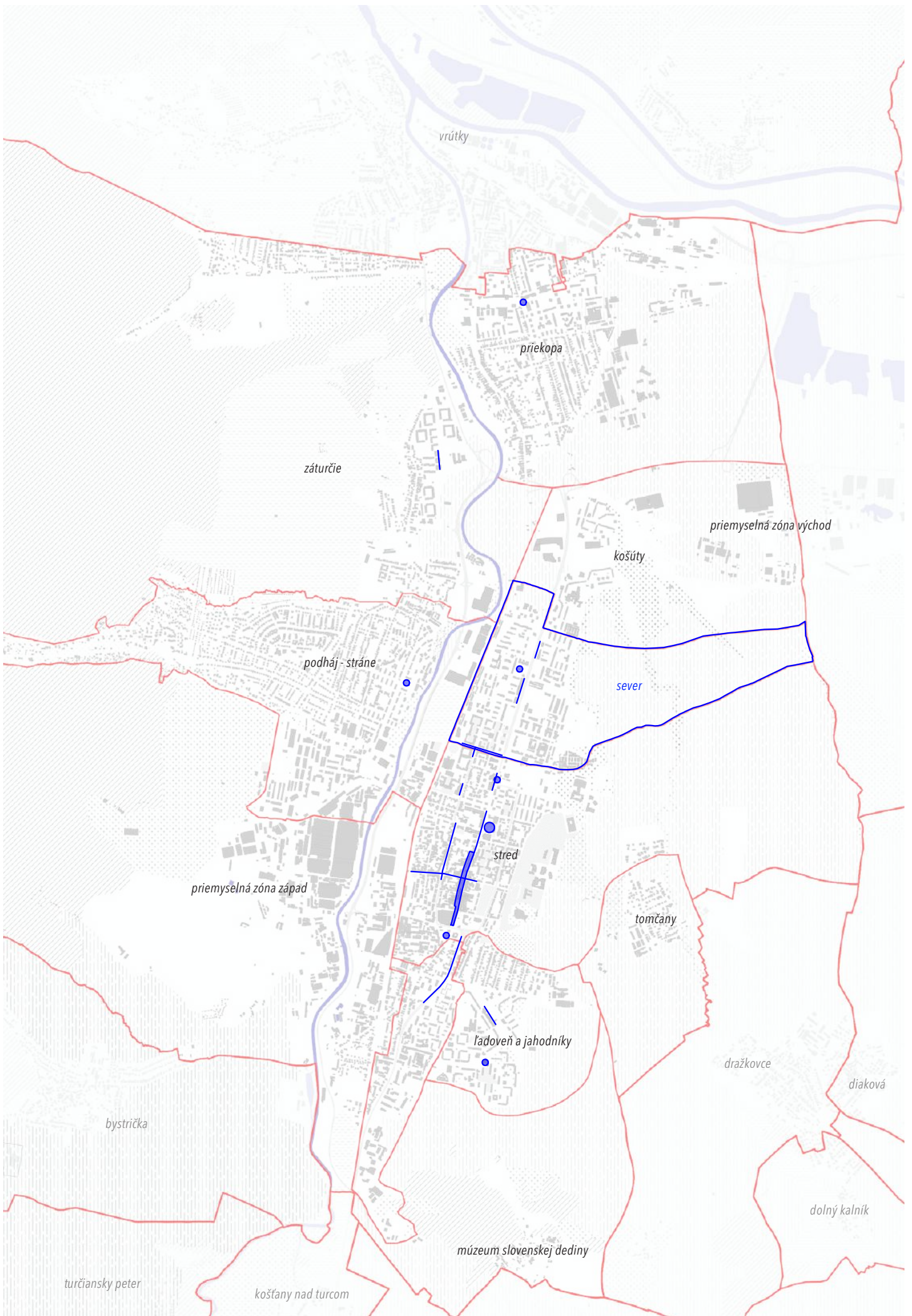
mesto

Bariéry spôsobujú rozdelenie mesta na dva celky - priemyselnú a rezidenčnú - prevažne vilovú oblasť na západe a samotné mesto na východe. Prechod medzi celkami tvorí zóna individuálnej bytovej výstavby a priemyslu na juhu a v severnej časti prázdno a nákupné centrá prístupné prevažne automobilom. Pešie prepojenia sú sekundárne, čím sa posilňuje mentálna diaľka mestských častí.



bariéry a prestupy

▬ bariéry - - - stávajúce prestupy





záturčie



priekopa



podháj - stráne



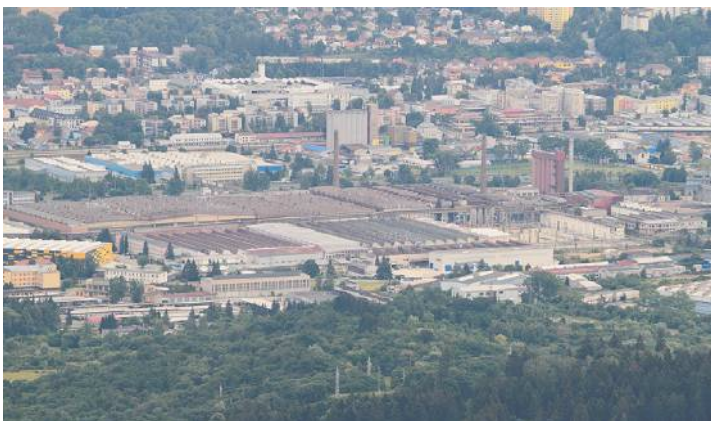
košúty



stred



sever



priemyselná zóna západ



ľadoveň a jahodníky

charakter mestských častí

mesto - vývoj

analýza

K založeniu mesta došlo pravdepodobne začiatkom 12. storočia, písomne sa spomína od roku 1284. Zemepanské mesto spadajúce pod panstvo neďalekého hradu Sklabiňa bolo sídlom turčianskej župy. Jeho význam potvrdzovala lokácia na diaľkovej trase smerujúcej z juhu na Balt. Sčítanie obyvateľov z roku 1785 uvádza, že tu žilo 1061 obyvateľov, čím sa Martin radil medzi najväčšie obce v Turci. Terajšie mestské časti boli samostatnými menšími obcami, vyvíjajúcimi sa ako potočné uličné obce (Priekopa, Košúty, Záturčie, Jahodníky, Tomčany). Najstaršia zástavba mesta bola usporiadaná obojstranne okolo námestia (dnešná pešia zóna), ktorým pretekal v súčasnosti odklonený a zatrubnený potok Silava.



1782-1785 - I. vojenské mapovanie

vývoj



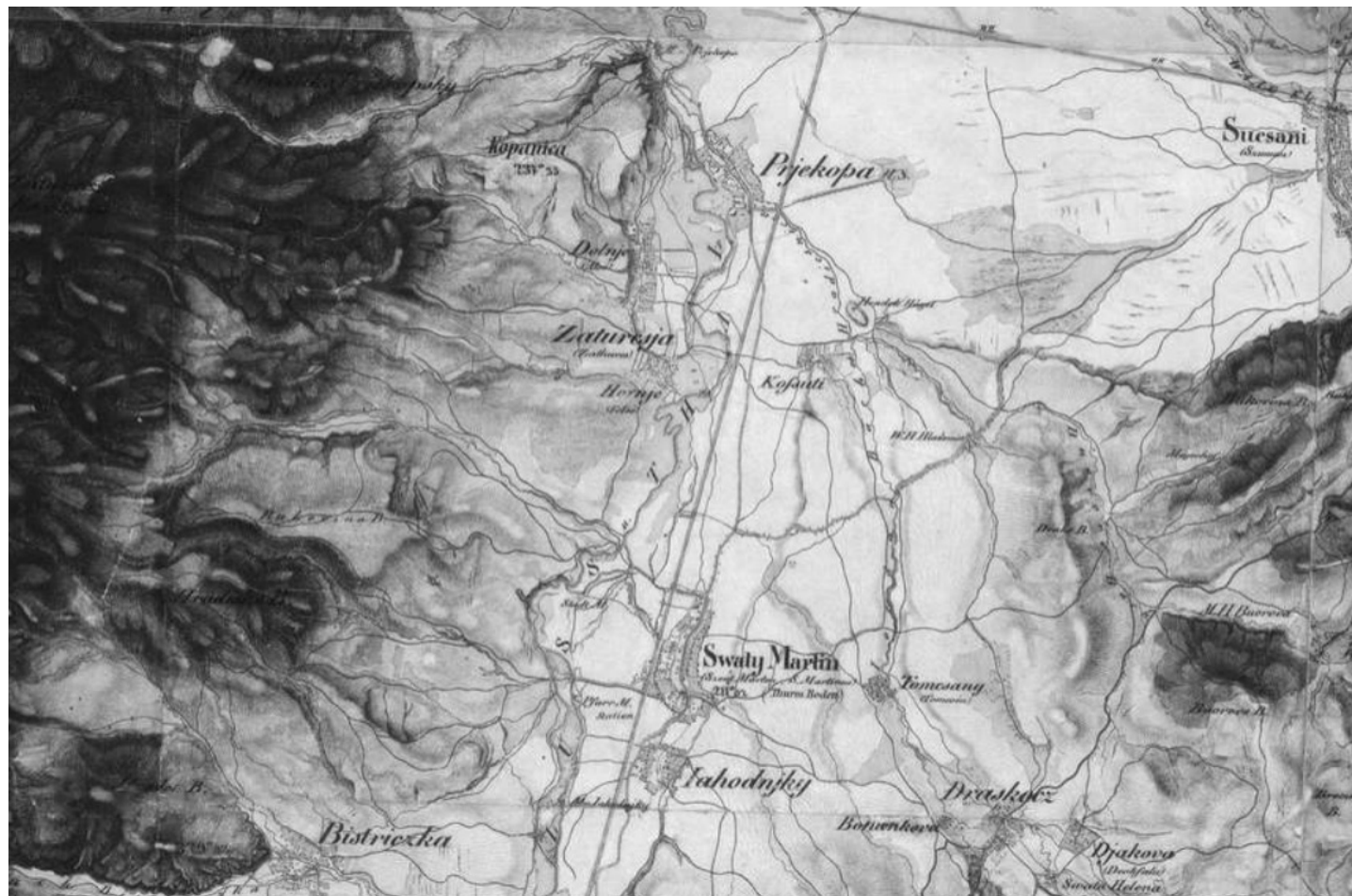
mesto



priekopa, zaturcie, kosuty

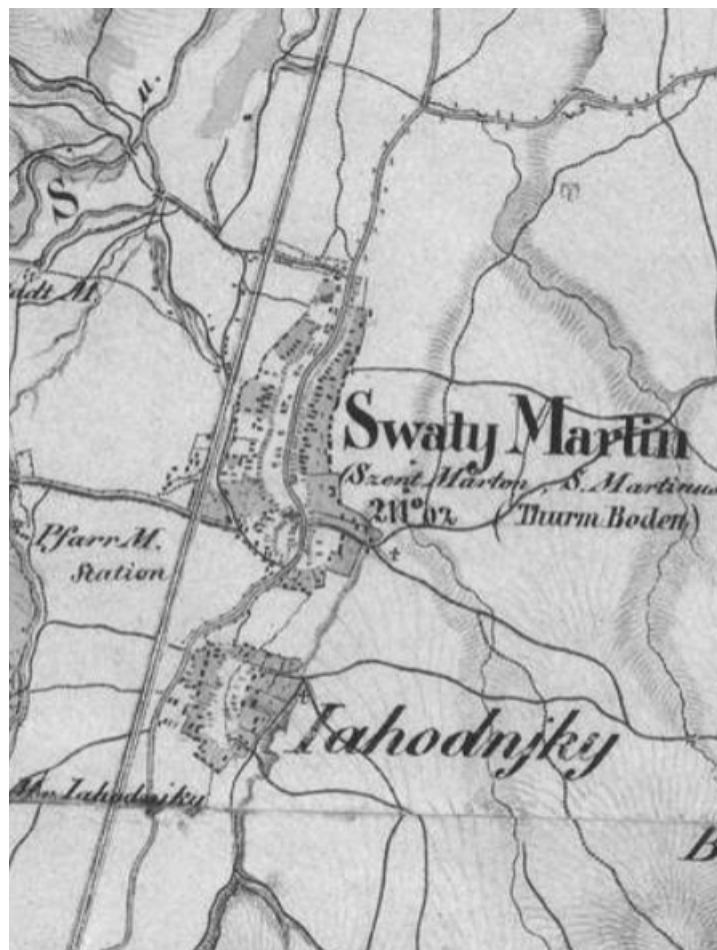
sv. martin, jahodniky

Mesto sa stalo významnejším až v 19. storočí ako centrum kultúrneho a politického národného hnutia. V roku 1861 sa tu konalo Memorandové zhromaždenie, ktorého výsledkom bol prvý ucelený slovenský politický program a rozhodnutie o založení Matice slovenskej - spolku s cieľom rozvíjať kultúru a jazyk. Nasledovalo založenie ďalších významných inštitúcií - jedno z prvých troch slovenských gymnázií (1867), Národný dom (1888), Slovenské národné múzeum (1908), kníhtlačiarenský spolok, ženský spolok Živena či Tatrabanka. Dôležité osobnosti pre národ boli pochovávané na Národnom cintoríne. Na prelome storočí vznikli prvé priemyselné závody - Tatra nábytok, pivovar, rafinéria minerálnych olejov a celulóžka. Paralelne s riekou Turiec bola vybudovaná železnica.



1869-1887 - Ill. vojenské mapovanie

vývoj



svatý martin



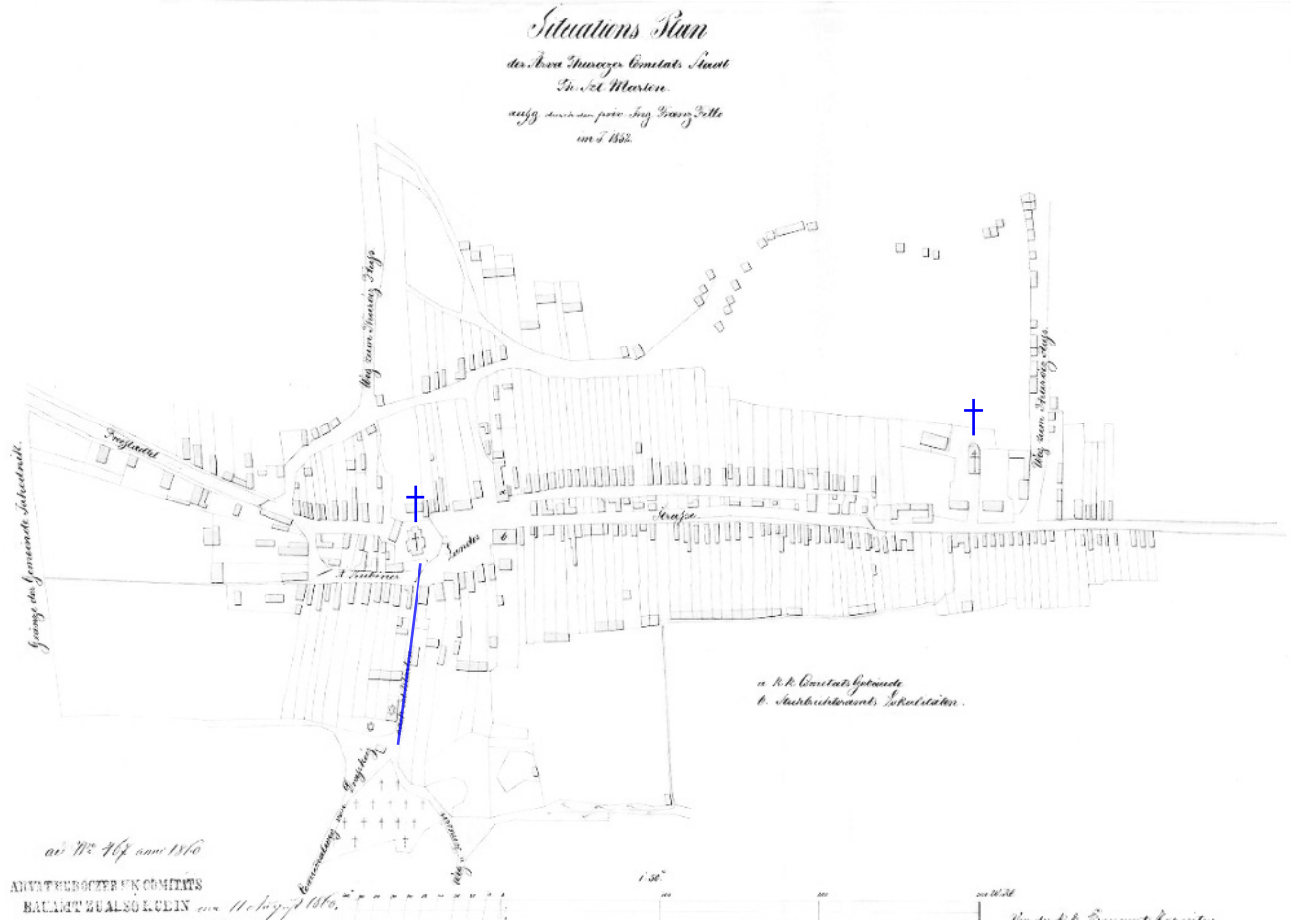
pohľad na centrum mesta - 19. storočie



najstaršie centrum mesta - 1902

analýza

Dnešné centrum mesta je vymedzené dvoma kostolmi - Kostol sv. Martina v južnej časti a Evanjelický kostol na severe. Evanjelický kostol bol postavený v roku 1784 a v 19. storočí sa pristavilo gymnázium. Starší kostol sv. Martina pochádza zrejme z 13. storočia a založený bol na staršom pohrebisku. Viedla k nemu Smrtná ulička od cintorínu umiestneného na východe za mestom. V 2. polovici 19. storočia tu bola postavená synagóga a židovský cintorín. Hoci budova prežila vojnu, po nej slúžila iba ako sušiareň a sklad obilia. V 70. rokoch došlo k demolicii stavby. Ďalšími dnes zaniknutými stavbami sú početné mlyny umiestnené na rieke Turiec a Mlynskom potoku a obec Košúty, na ktorej území bolo vystavané modernistické sídlisko s rovnakým názvom. Cesty v krajine zostali prevažne zachované dodnes, bez orientačných alejí.



katastrálna mapa - centrum mesta - cca 1860

vývoj

mlyny na Mlynskom potoku (dnes Pivovarský)

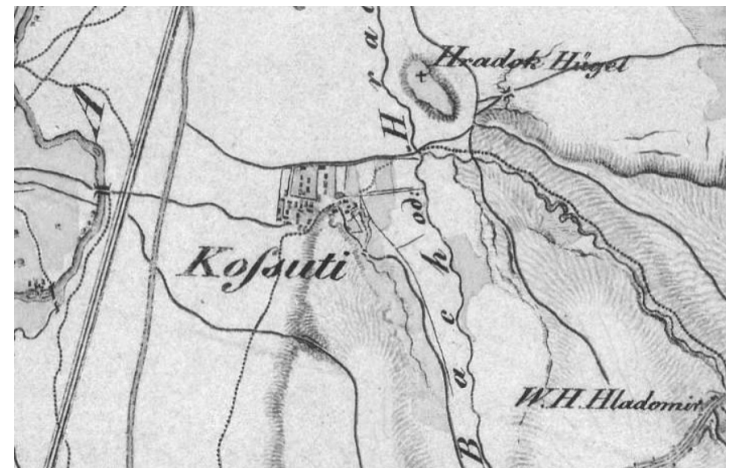
popravisko

Memorandové námestie

smrtná ulička a zaniknutá synagóga



mesto



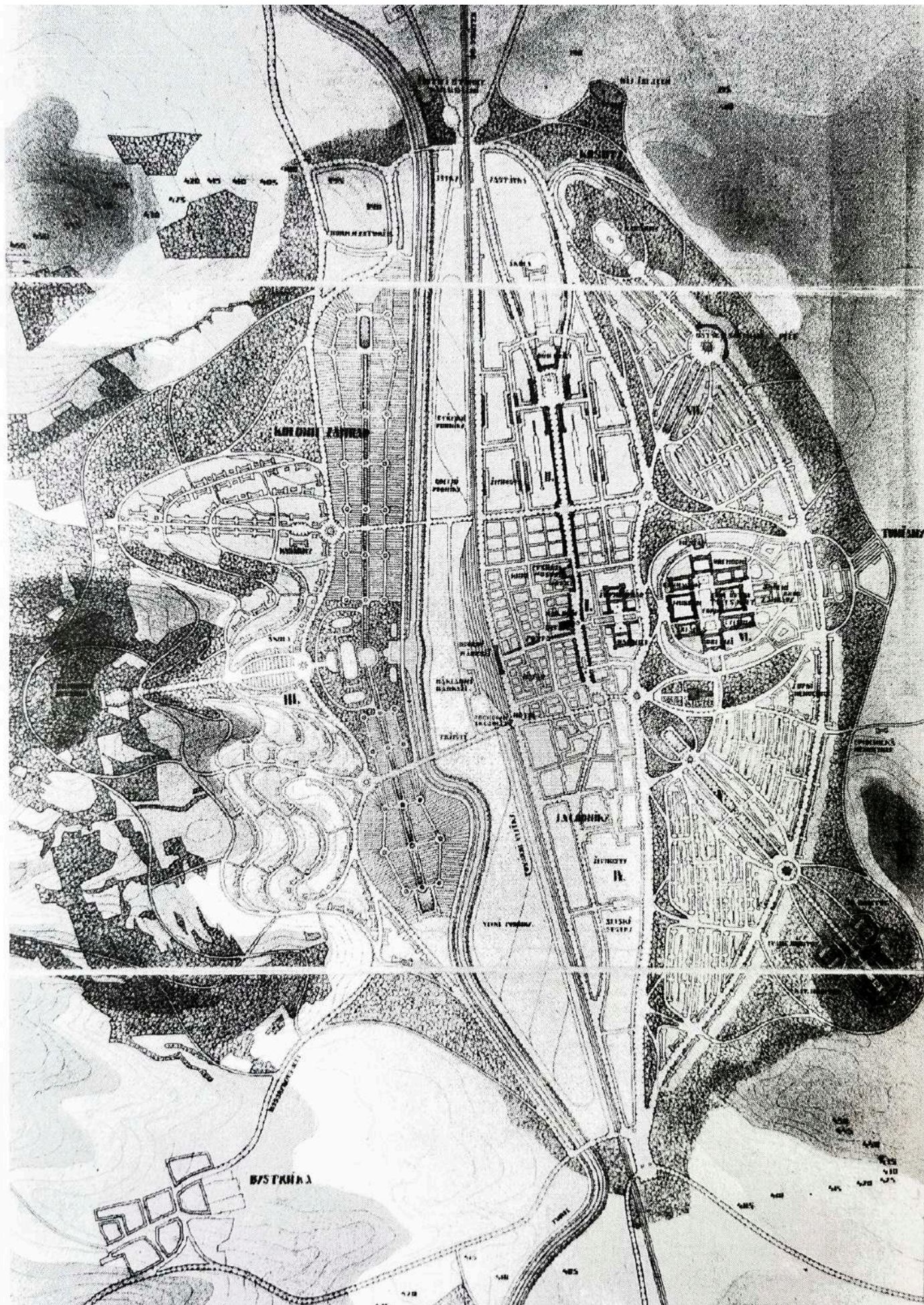
zaniknutá obec Košúty

pohľad na smrtnú uličku so synagógou od cintorína - 1956



■ zástavba mestských častí do začiatku 20.storočia X zániknuté stavby + zániknuté duchovné stavby - - - zániknutá cesta do Sučian □ zániknutá obec Košúty

V roku 1918 bola v Martine prijatá Deklarácia slovenského národa, ktorá potvrdila vznik Československej republiky. O meste sa uvažovalo ako o možnom hlavnom meste slovenskej časti, od čoho sa zrejme kvôli polohe a veľkosti upustilo. Pre Martin a ďalšie slovenské mestá nastalo obdobie hospodárskeho rozkvetu a s tým spojeného optimizmu pri vidine rozvoju. Vznikli dva regulačné plány, od Iva Beneša (1921) a neskorší od Dr. Antonína Mendla. Oba používajú hlavnú severojužnú os prechádzajúcu cez námestie, s ňou paralelné hlavné ulice a dominanty umiestnené na tzv. Akropoli, vyvýšenom mieste pri centre mesta, na pohľadovej osi vedľajších ulíc napájajúcich sa na námestie. Benešov plán bol však vyhodnotený ako nevyhovujúci kvôli malej mierke, absencii výškovej regulácie a predimenzovaniu.

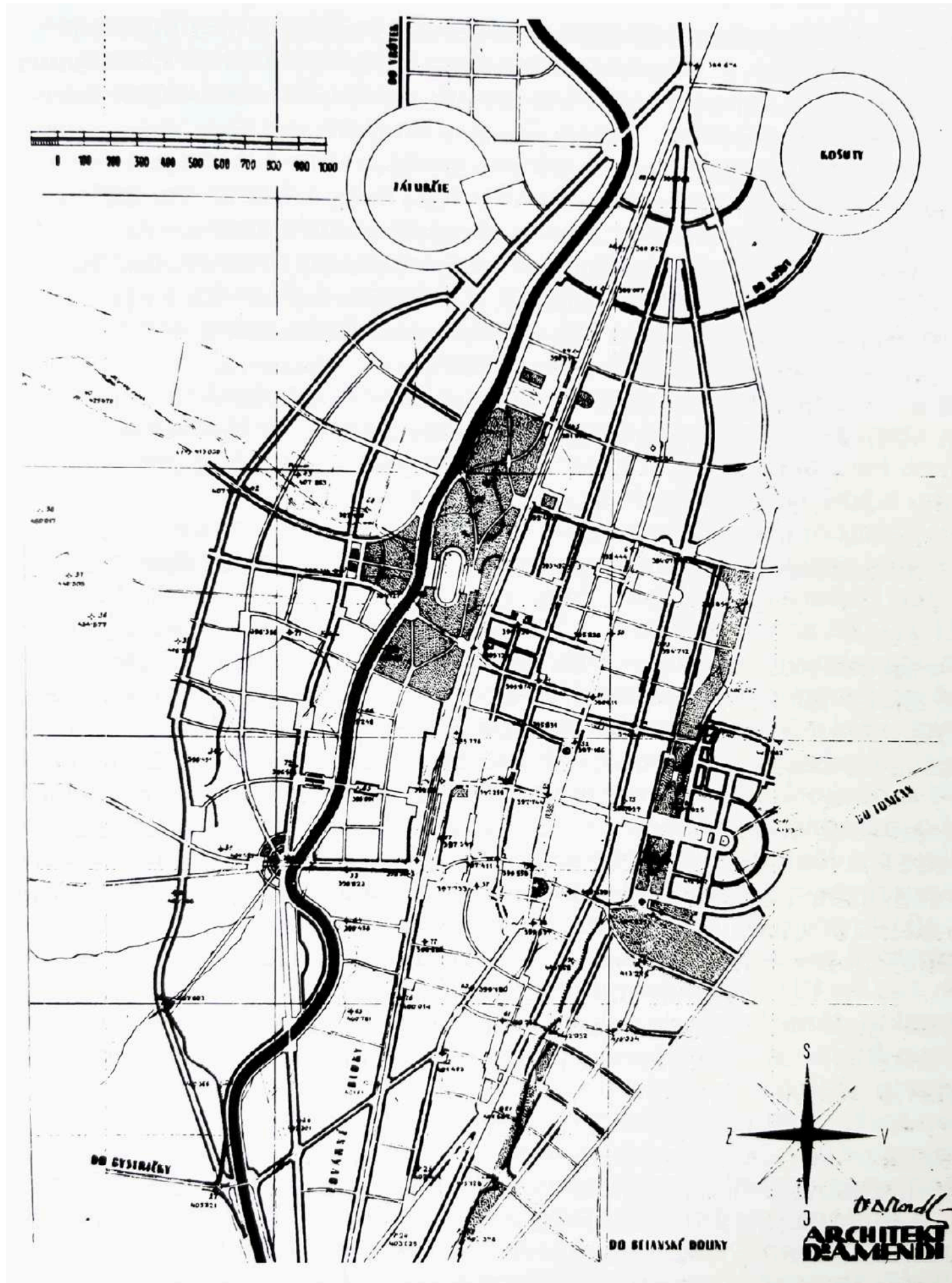


vývoj

regulačný plán Ivo Beneš - 1921

mesto

V roku 1928 vypracoval Antonín Mendl nový regulačný plán mesta pre 70 000 obyvateľov. Základnú kostru tvorí uličná sieť navrhnutá s ohľadom na lineárne bariéry v území - rieku a železnicu a diaľkovú severojužnú komunikáciu. V priestore medzi bariérami je navrhnutý celomestský park so športovými plochami. Na hlavné priečne osi sú centre mesta umiestňované dominanty. Určujú sa ďalšie rozvojové ohniská pri obciach Záturčie a Košúty. Zástavba smerom na sever využíva ako hlavnú os S-J komunikáciu a na ňu paralelné vedľajšie komunikácie vytvárajúce urbánne bloky, ktoré sa pri Košútoch zbiehajú a pokračujú ako cesta do Priekopy a Vrútok. Cieľom plánu bolo rozvrhnúť rozvoj do ďalekej budúcnosti, ale jednotlivé detaily ponechané v režii ďalších generácií.



regulačný plán Antonín Mendl - okolo 1928

vývoj

analýza

V povojnovom období je orientácia mesta prevažne priemyselná, v meste boli založené Závody ťažkého strojárstva a tlačiarne Neografia, z kultúrnych inštitúcií Múzeum Andreja Kmeťa, Múzeum Martina Benku, Turčianska galéria, Národný cintorín a Múzeum slovenskej dediny. V meste tiež začala pôsobiť Lekárska fakulta Univerzity Komenského, založili sa gymnázia a odborné stredné školy. Najvýznamnejšie inštitúcie boli umiestňované na Akropolu - Slovenské národné múzeum, Gymnázium Viliama Paulinyho-Tótha (arch. Bohuslav Fuchs) a Lekárska fakulta, v 60. rokoch k nim pribudla Slovenská národná knižnica (arch. Dušan Kuzma a Anton Cimrman). Na fotografii z roku 1950 je patná dochovaná členitá mozaika polí v okolí mesta.



1950 - ortofoto

vývoj



1950 - ortofoto centrum

mesto

S výstavbou Závodov ťažkého strojárstva sa začalo v roku 1948 a už na jeseň bol uvedený do prevádzky závod na výrobu oceľových konštrukcií. Spočiatku sa v závodoch vyrábali vznetrové motory pre lokomotívy, stavebná technika a bagre, postupne sa prešlo na špeciálnu výrobu tankov T55 a T72. Od 70. rokov začala výroba motorov pre ťažkotonážne automobily a traktory Zetor. Závody zamestnávali viac ako 15000 ľudí a stali sa hlavným dôvodom pre sťahovanie ľudí do mesta a regiónu. Rýchly rast mesta sa odrazil v masívnej výstavbe kolektívneho či typizovaného individuálneho bývania. Ďalšími významnými zamestnávateľmi boli tlačiarne Neografia so 700 zamestnancami (1969) a Tatra nábytok so 750 zamestnancami (začiatok 80. rokov).



obchodná akadémia a priemysel na južnej strane mesta - 60. roky 20. storočia



Hviezdoslavov park - 70. roky 20. storočia

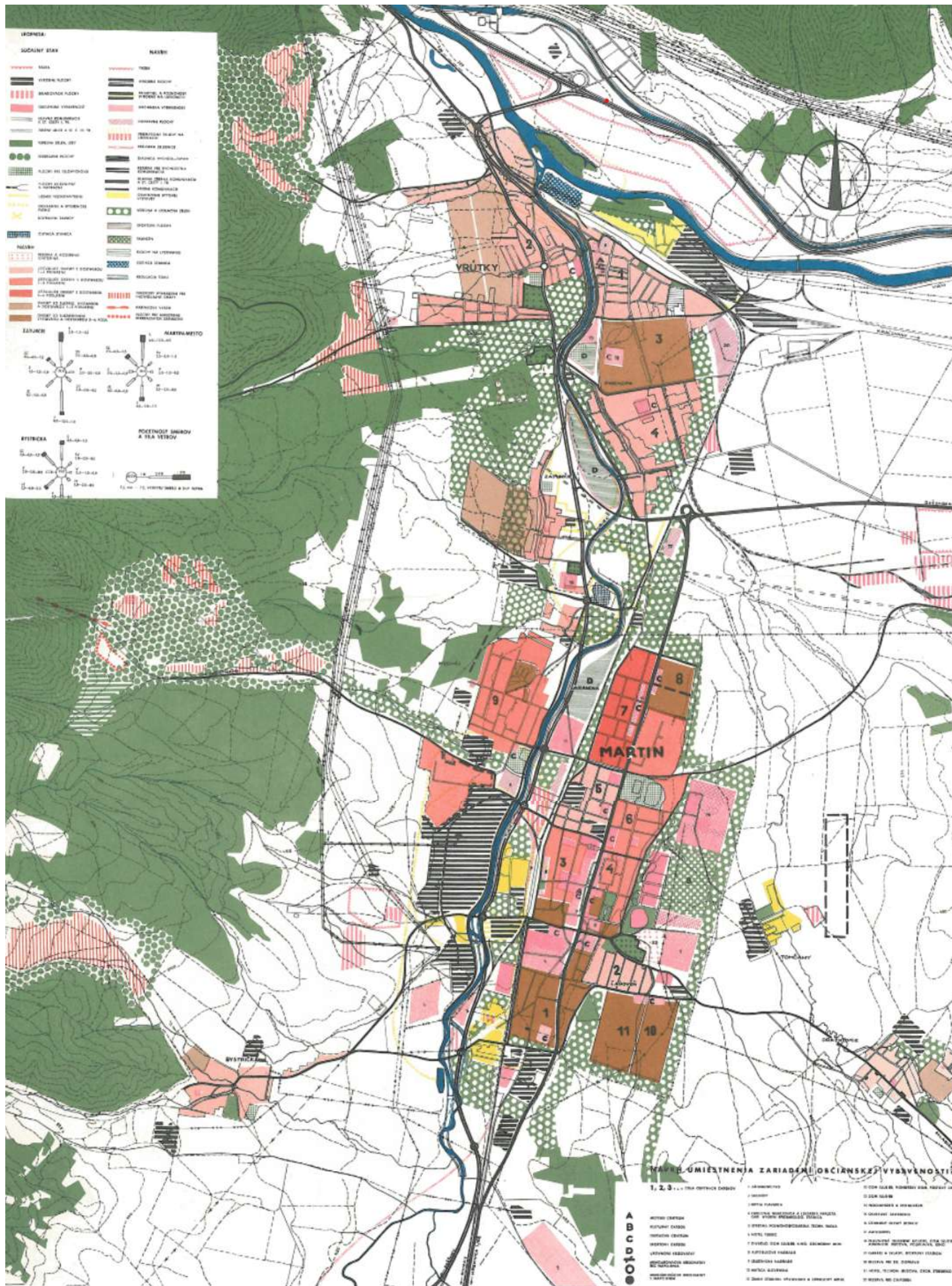


pohľad na centrum mesta - 40. roky 20. storočia



ul. v. Paulinyho-tótha (arch. M. M. Harminc a D. Jurkovič)

Územný plán z konca 50. rokov 20. storočia zónoval zástavbu na základe modernistických princípov - bývanie do rozšírených stávajúcich štvrtí, priemysel za riekou, šport do zelenej osi pozdĺž rieky Turiec, verejnú zeleň. Plán označoval významné stavby, resp. nové navrhované a zatiaľ nepočítal s ďalším rozrastaním mesta vysokopodlažnou zástavbou panelových domov. Nástup automobilovej dopravy a potreba rýchlych prepojení vyžadovala výstavbu rýchlostných komunikácií, ktoré vstúpili do prázdnych priestorov medzi mestskými časťami a potlačili ich prepojenie, pešie, mentálne a vizuálne.



vývoj

smerný územný plán mesta martin a vrútky 1958-1960

mesto

MIESTO UMÍSTENIA ZARIADENÍ SOCIÁLNEJ VÝBŔVENOSTI

1, 2, 3 - 1. a 2. ETAPA ZASTAVBY

A HOTEL CENTRUM	1. KINOPLOCHA	11. ŠPORTOVÝ STADIÓN
B KULTURNÝ CENTRUM	2. KINOPLOCHA	12. ŠPORTOVÝ STADIÓN
C TRŽNICA	3. KINOPLOCHA	13. ŠPORTOVÝ STADIÓN
D MESTSKÝ ÚRAD	4. KINOPLOCHA	14. ŠPORTOVÝ STADIÓN
E MESTSKÝ ÚRAD	5. KINOPLOCHA	15. ŠPORTOVÝ STADIÓN

Územný plán z konca 70. rokov 20. storočia počíta s rezervnými plochami pre budúci rozvoj zástavby v mestských častiach Záturčie, priekopa, Ľadoveň (zástavba do 6 podlaží, prípadne kombinácia s nízkopodlažnou), podháj-stráne, ako aj v príľahlých obciach (zástavba do 2 podlaží). Pre každú mestskú časť určuje cieľový počet obyvateľov a pracujúcich - obytné štvrte pritom majú okrem centra obsahovať iba okolo 1/8 - 1/10 pracovných miest v pomere k počtu obyvateľov, naopak priemyselné zóny pozdĺž turca a za intravilánom majú pracovné príležitosti koncentrovať. V centre mesta pracuje a býva približne rovnaký počet ľudí, ďalej od centra sa zvyšuje monofunkčnosť obytnej či priemyselnej výstavby. Verejný priestor tvorí sústava námestí a dôležitých ciest. Intravilán je uzavretý zeleným prstencom.



Od 90. rokov dochádzalo v meste k hospodárskemu útlmu a následnému ukončeniu prevádzky významných priemyselných podnikov. V extraviláne vznikajú nové montážne haly medzinárodných firiem, časť zamestnancov odchádza do väčších fabriek v okolí mesta Žilina. Vo výstavbe sa prejavuje trend suburbanizácie, jeden z dôvodov prečo počet obyvateľov mesta každoročne klesá. Významné projekty, ktoré mesto plánuje v súčasnosti realizovať sú výstavba novej budovy nemocnice na Akropole, revitalizácia južnej časti Námestia SNP či výstavba novej plavárne s kúpaliskom. Kvôli výstavbe nemocnice, napojeniu na rýchlostné komunikácie a znižovaniu priemernej veľkosti domácností sa predpokladá v budúcnosti potreba nových bytov.



2017-2019 - ortofoto

vývoj



2017-2019 - ortofoto - centrum

mesto

modernistické mesto - hustota - prázdno

modernistické mesto

Modernistické mesto bolo postavené na princípe segregácie dopravných, obytných a výrobných funkcií. Potreba rýchlej výstavby bytov v mestách s koncentráciou priemyslu spojená s možnosťou prefabrikácie generovala nový typ bývania - hromadné bytové domy s typizovanými bytovými jednotkami. Štandardom sa stáva malo až strednemetrážny byt s hygienickým zázemím. Štandardný byt pre štandardného obyvateľa. Uniformita zvonka a vnútri limitovaná individualizácia.

Voľné zelené plochy sú jednou z hlavných hodnôt sídliska, nositeľom vzdušnosti, priaznivej mikroklimy, pešieho pohybu. Zástavba bola od 60. rokov dielom spolupráce urbanistov, architektov, maliarov a sochárov. Vo verejnom priestore bývajú umiestňované umelecké diela, fontány a priestory na hry. Stavby občianskej vybavenosti boli podľa lokácie navrhnuté ako architektonické solitéry - ťažisko verejného priestoru alebo prefabrikované. Objekty obchodov, služieb a kultúry sa umiestňovali pozdĺž hlavného dopravného ťahu, školské zariadenia v kľudnejších zónach medzi zástavbou.

Kritika sídlisk vytyka prílišnú uniformitu, dopravnú závislosť od mesta, obmedzenú škálu výrazových prostriedkov a absenciu miest vo verejnom priestore. Súčasne prichádzajú podnety pre mestá spojené so zmenou životného štýlu - rast štandardu bývania, požiadavky na rekreáciu v pešej dostupnosti, rast práce z domova či kombinovaný režim, neinkluzívnosť a viacgeneračnosť verejného priestoru a klimatická adaptácia.

hustota

Hustota v meste ako nositeľ ekonomickej inovácie, ekologickej udržateľnosti či sociálnej vitality, so súčasnou tendenciou bližšie sa mestám krátkych vzdialeností, polyfunkčným a živým. Skúmam, ako funguje mesto tvorené prevažne monofunkčnou modernistickou zástavbou z hľadiska umiestnenia funkcií a služieb v zástavbe. Kde sa koncentrujú, sú v pešej dostupnosti, aká je obslužnosť MHD v území atď. Funkčné zónovanie vnímam ako jeden zo zdrojov vnútromestskej individuálnej dopravy, ktorou je mesto zahltené, preto sa naopak zameriavam na pešiu dostupnosť miest. Miesta zobrazujem na mape ako body s vymedzením dochádzkovej vzdialenosti 500 m pre lokálne a 1000 m pre štvrťové a celomestské inštitúcie a miesta.

Primárne sa hustota vzťahuje na počet ľudí na danom území, počet potrebných zdrojov pre ich život (materiál, energia, výrobky, odpadové hospodárstvo, voda), pohyb a prepojenie. Hustota zároveň generuje deje v prostredí tvoriace charakter lokalít, je nástrojom investícií, akumulácie, ekonómie mesta, priestorovej valorizácie. Je možné ju skúmať v rovine vzťahov v meste (priestory, ľudia, fyzická a digitálna hustota), volumetrie (hmoty v prostredí, siete zásobovania), zážitkov a vnemov (hustota signálov, ktoré v prostredí vnímame). Hustota vyjadrená ako intenzívna rôznorodosť. Rôznorodosť ako nástroj odolnosti miesta.

hustota

vrstvy rôznorodosti mesta

Mesto ako organizmus zložený zo štruktúr stabilných (geomorfológia, terén, pôda, významné stavby - monumenty), stabilizovaných (sieť ulíc a verejného priestoru) a nestabilizovaných - dynamickej zložky (bloky domov, náplň stavieb). Prekávaním nového do existujúceho sa celok dokáže preväzovať a spevňovať. Vrstvy sú súčasťou hierarchizovaného celku.

stratégie pre štvrte

zvýšenie kompaktnosti

prekorenie prevládajúcej monofunkčnosti v mierke štvrtí

posilnenie lokálnych centier ako prepojených uzlov aktivít

intenzívna rôznorodosť miest, dejov, vnemov - rozličné typy prostredia a ich rozhranie, formy vlastníctva, hĺbky vstupov, vybavenosť v partere, individualizované miesta (lodžie, balkóny, predzáhradky)...

prázdno

Modernistická štruktúra založená na výstavbe budov - objektov v zeleni generovala množstvo voľných plôch v ich okolí. Vzniká rozsiahle prázdno v intraviláne sídiel. Prázdno znamená voľný priestor medzi budovami, zabezpečujúci presvetlenie obytných miestností, prúdenie vzduchu a ľudí, slobodu vo využívaní. Je prístupné všetkým, vlastnené mestom, osadené voľne zeleňou, ktorá tvorí príjemné prostredie pre pobyt obyvateľov.

Prázdno môže byť miestom, ale naopak aj jeho absenciou. Niektoré prázdna absentujú funkciu a stávajú sa iba diaľkou, plochou, ktorú je nutné pri presune k cieľu pohybu prekonať. Sú prázdnom s deficitom mestskej hustoty.

V návrhovej časti skúmam možnosti práce s prázdnom založené najmä na privlastnení a tvorbe nových miest. Prázdno vnímam ako nutný kontrast k husto obývaným oblastiam sídliska. Hľadám nové využitia prinášajúce pobytové možnosti obyvateľov modernistického sídliska a generujúce deje v nich.



centrum mesta - hustota pracujúcich, vysoká heterogenita služieb, dejov, objemov a vnemov vystavaného prostredia, rytmus fasád



krajina - vysoká heterogenita prostredia v remízoch, nízka heterogenita intenzívne využívaných polí

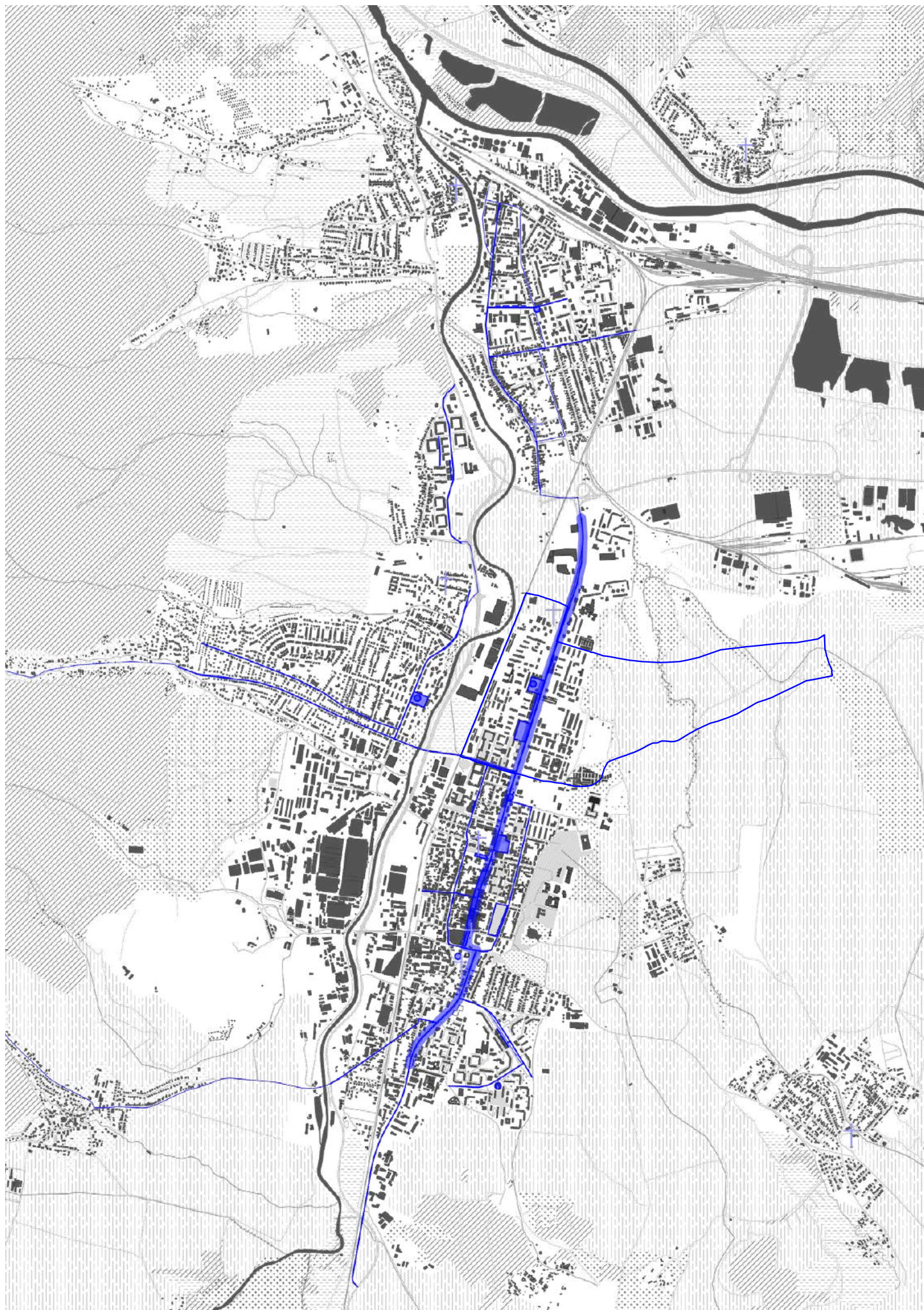


prázdno ako voľný priestor medzi, vzduch, sloboda v pohybe a využívaní

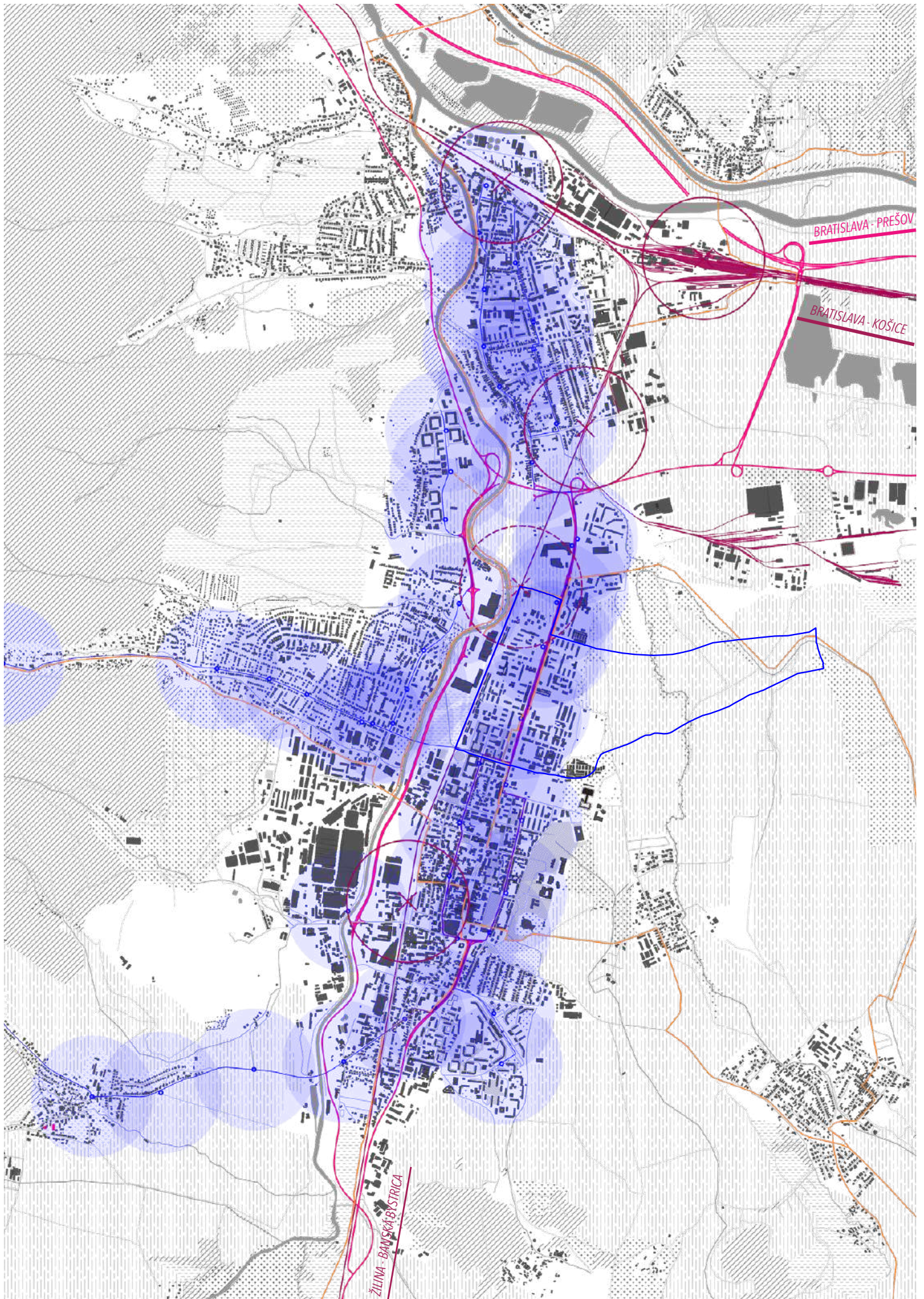


prázdno ako absencia miesta či funkcie

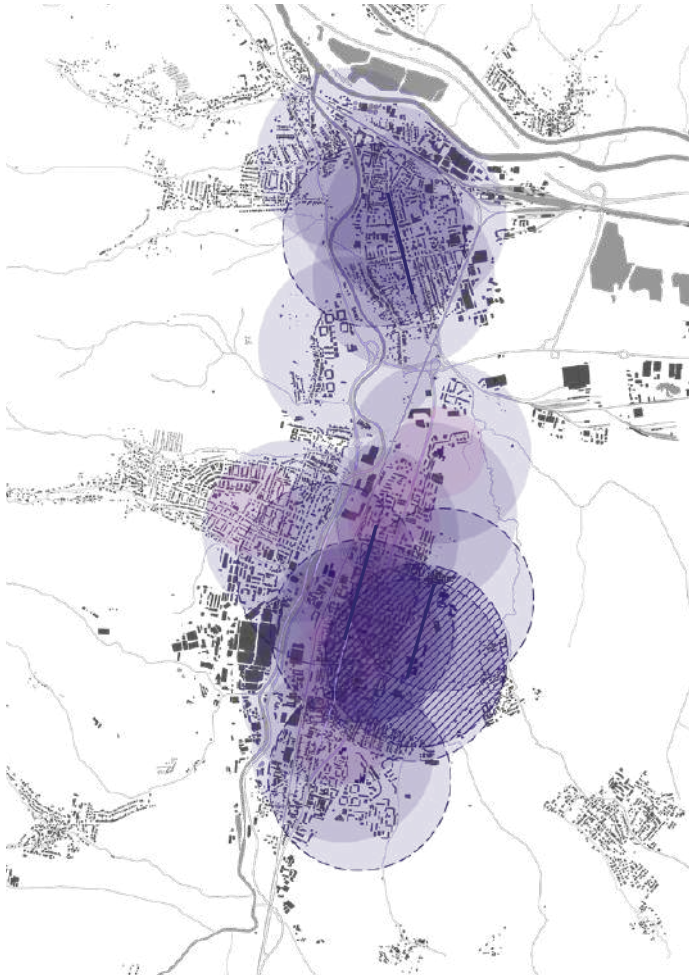
hustota v prostredí



— verejný priestor - hlavný ○ centrá mestských častí - vybavenosť † duchovné miesta



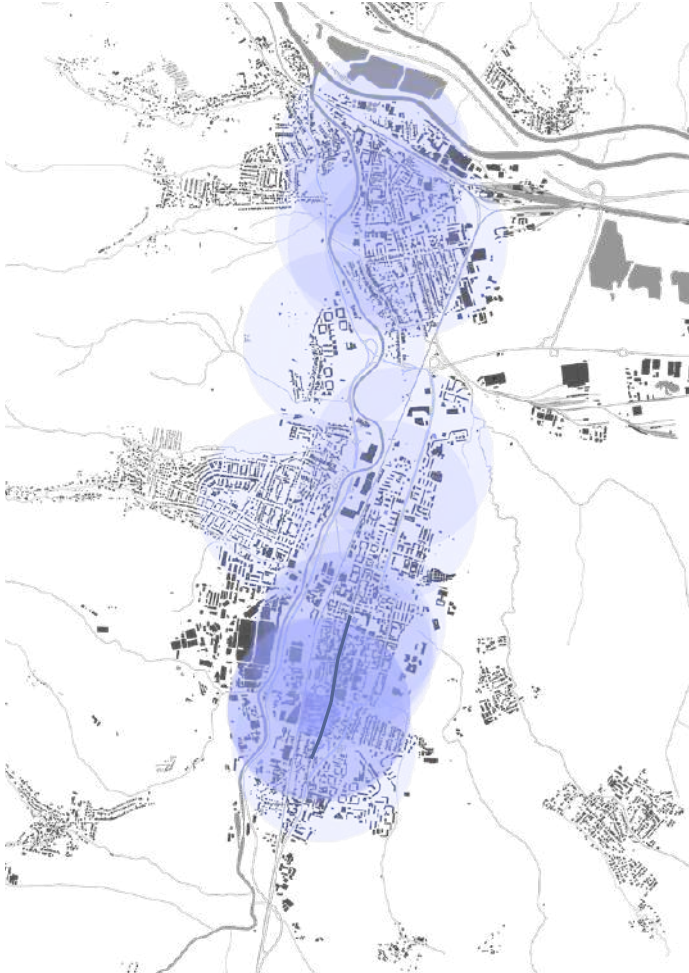
— hlavné dopravné ťahy
 — železnica
 — cyklotrasy
 — cesty v krajine
 ○ zastávky MHD + dochádzková vzdialenosť 500 m



vzdelávanie
najvýznamnejšie inštitúcie - centrum, akropola
štvrťové - medzi obytnou zástavbou, na vedľajších cestách



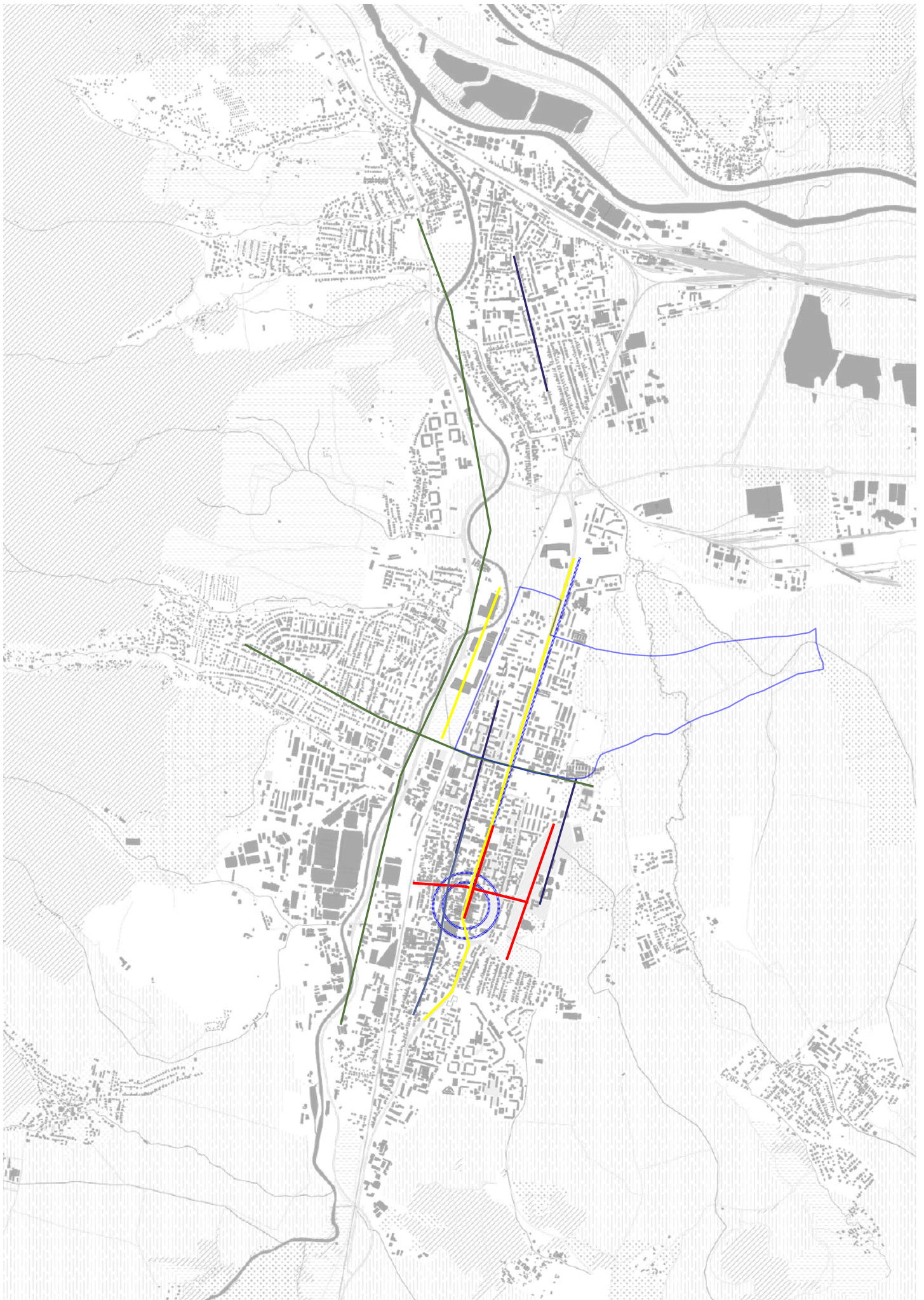
kultúra
najvýznamnejšie inštitúcie - centrum, akropola
štvrťové - prevažne obmedzené na pobočku knižnice



zdravotníctvo
centralizácia - univerzitná nemocnica
os pavla mudroňa - kollárova



šport
malá a veľká fatra, pozdĺž rieky turiec,
os ladislava novomeského - červenej armády - mládeže



■ vzdelávanie ■ kultúra ■ zdravotníctvo ■ šport ■ služby, obchody, gastro

SEVER

charakter zástavby: modernistické sídlisko s hierarchizovanými verejnými priestormi

podlažnosť: prevažne 4-5NP, v severnej časti veže až 14NP

dynamika: stabilizované

obdobie výstavby: 50.-70. roky

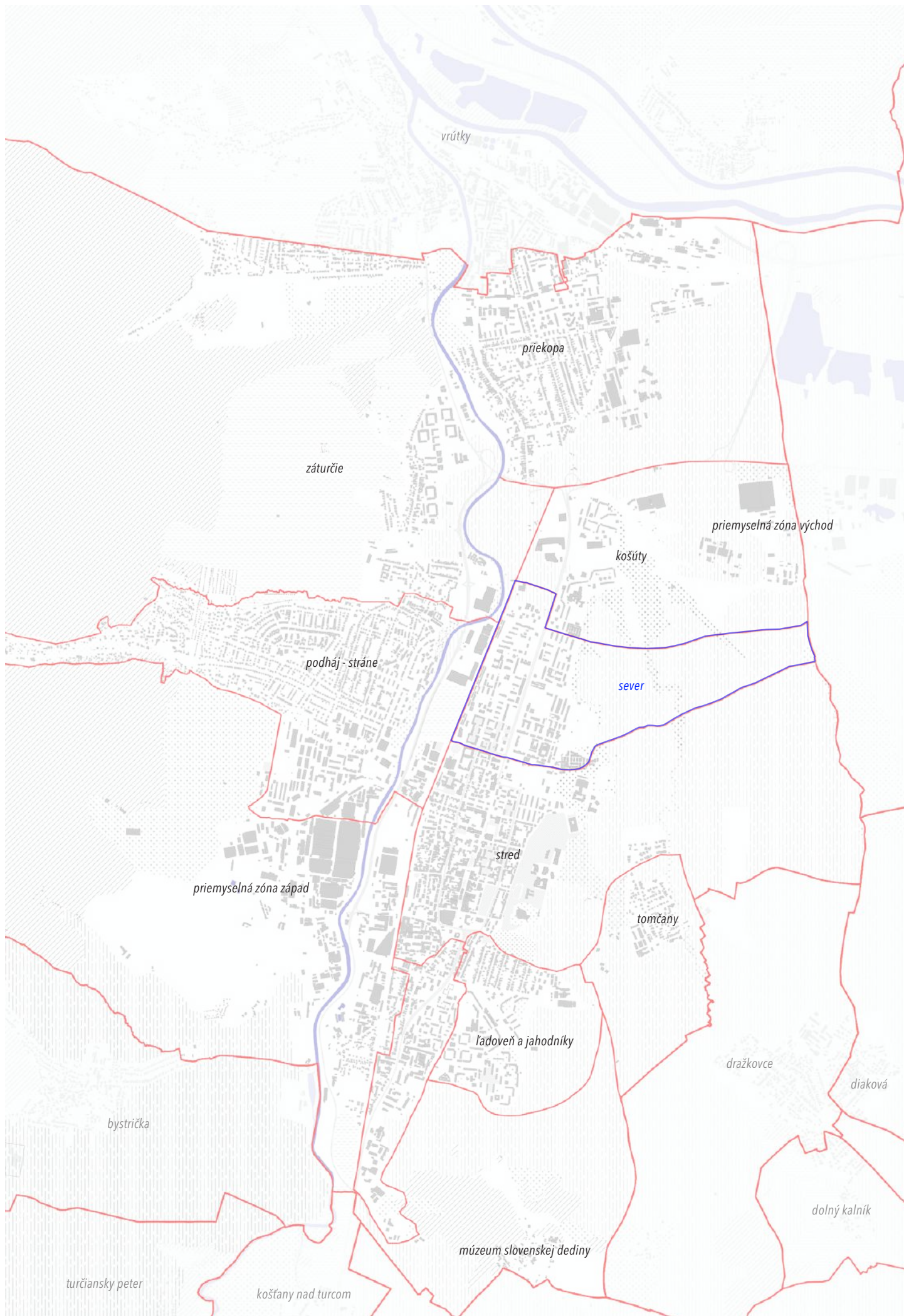
počet obyvateľov: 5 449

hustota obyvateľov: 89,1 obyv./ha

podiel zastavanej plochy: 15,24 %

podiel verejných priestranstiev: 73,9 %

z toho nespevnených plôch: 50 %



širšie vzťahy





"Nemá-li městská čtvrť - vyroste rychle ve zprůměrněné výstavbě působit jednotvárně, potřebuje kromě jiného i citlivé a promyšlené oživení svých prostorů a dálkových panoramatických pohledů vhodnými výškovými dominantmi."

- Architekt Milan Lukeš, Pravda XLIX, 1968, č. 14, 17.1

Sídliště Sever je příkladem kvalitní modernistické výstavby z druhé polovice 20. století. Jeho výstavba směřovala od jihu sousedícího s centrem na sever podél hlavní městské osi. Nejstarší stavby jsou hromadné bytové domy postavené v štylé sovětské, trojpodlažné, při západním vstupu do města s vyvýšenou nárožnou hmotou, uspořádané do bloků se společným dvorem, usazené s ohledem na hlavní kompoziční osu města. Na ně plynule navazuje další zástavba sídliště.

Hlavním prvkem se stává ul. Jilemnického, na níž jsou jako zálivy naviazané bytové priestranstvá - náměstí a parky se skupinami stromů. Nepočítalo se so současnou intenzitou dopravy, která významně snižuje bytovost míst. Řešením má být plánovaný východní městský okruh, dvě dvojpruhové cesty za sebou napřík tomu působí ako bariéra, ktorú má človek dovolené prekročiť iba vo vyhradených miestach.

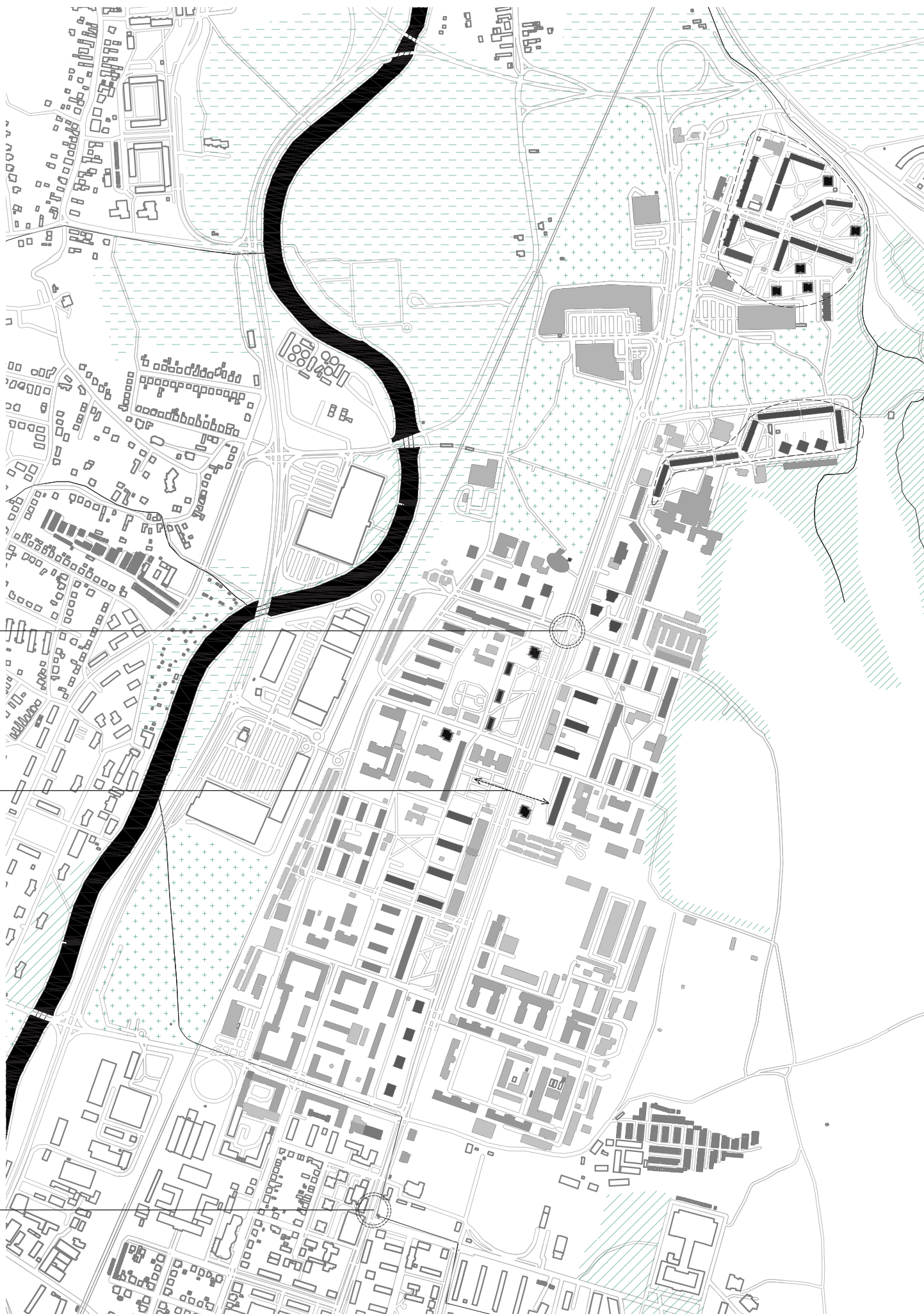
Zástavba je pestrá urbanistickou aj výškovou kompozíciou. Kombinujú sa riadkové doskové, solitérne veže, skupiny vysokých dosiek pred prázdnom, objekty posadené voľne do zelene. Vyššiu zástavbu dopĺňajú nižšie objekty občianskej vybavenosti a služieb. Voľná plocha je osadená skupinou stromov, listnatých aj ihličnatých, ulice lemované alejami. Na mnohých miestach sú umiestnené umelecké objekty. Bočné ulice aj hlavná os smerujú ku vstupom do krajiny a pohľadovým dominantám Malej Fatry.

Sever je predstaviteľom tzv. zlatej éry socialistickej výstavby - krásnej fázy, ako rozoberajú autori knihy Paneláci. Sídlišká boli voľne komponované, priestory medzi upravované a dopĺňané o umelecké objekty či fontány. Po období prvých v princípe utilitárnych panelákov nastalo obdobie humanizovanej výstavby. Sídliško nemalo ľudí len ubytovať, ale byť plnohodnotne bytové a esteticky príťažlivé.

začiatok mestskej časti

jadro

začiatok centra



výšková kompozícia

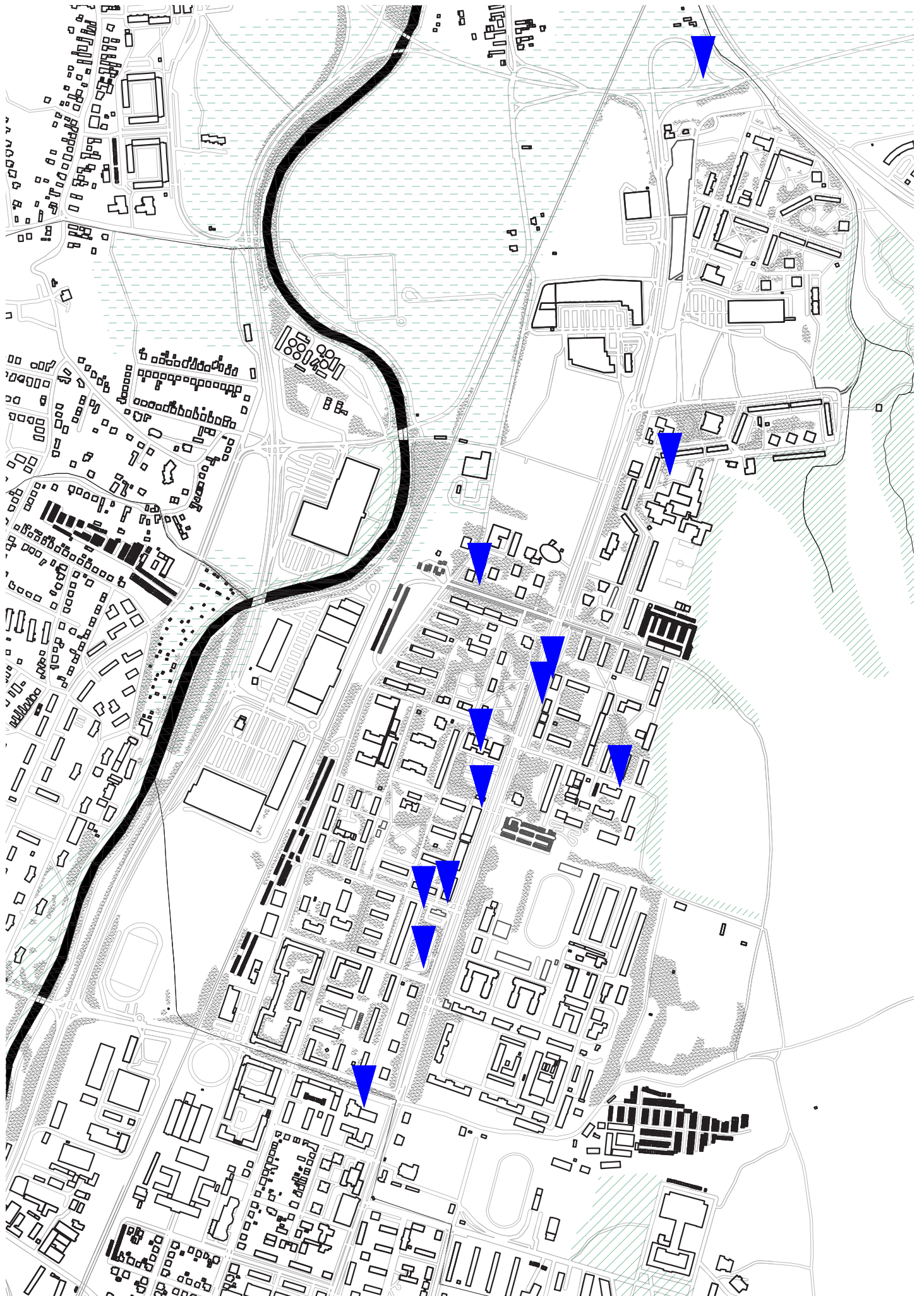
100 m

1NP

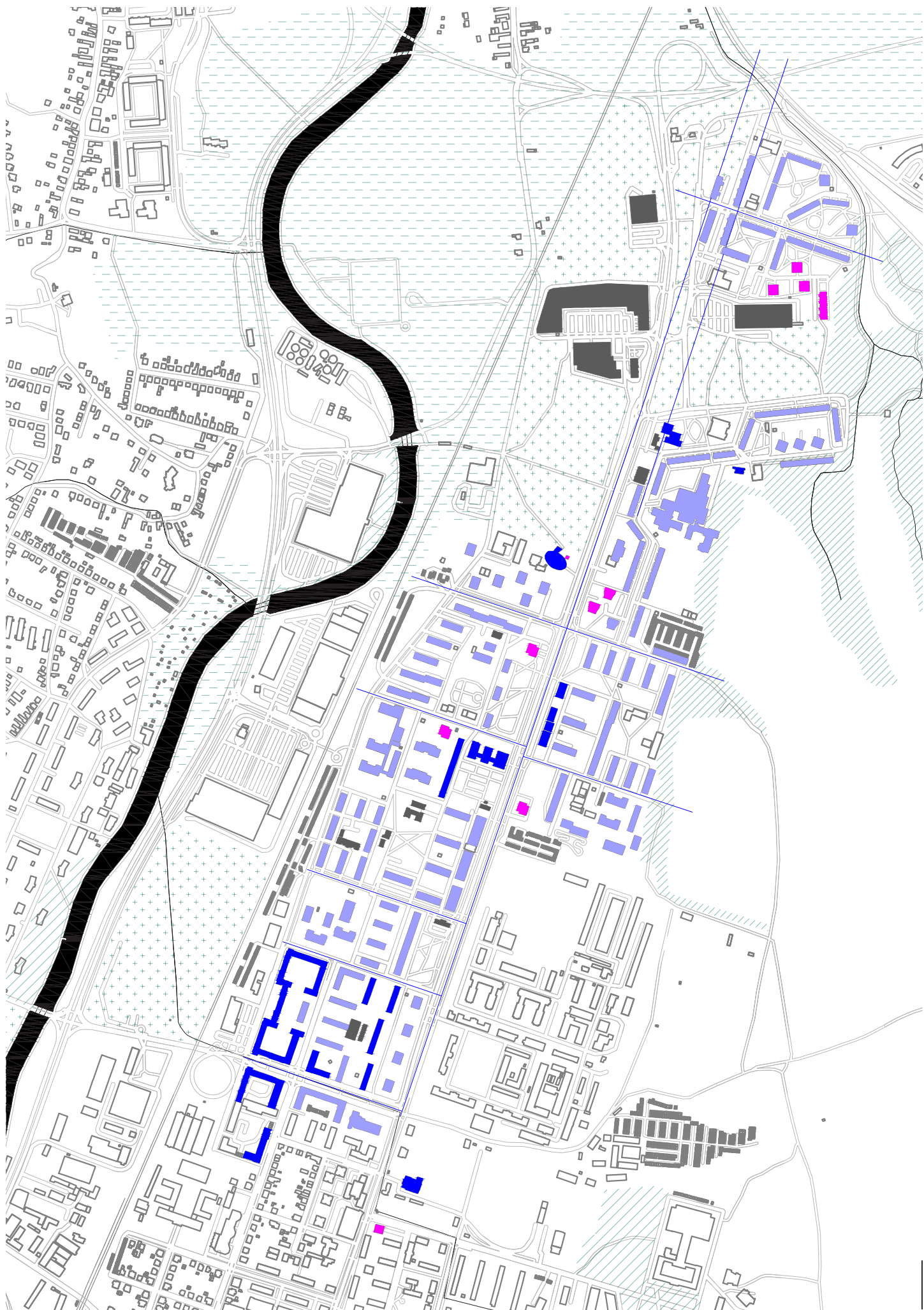


14NP

analýza



umelecké diela boli umiestňované pri budovách občianskej vybavenosti alebo do parkov



■ architektonicky hodnotné stavby
 ■ urbanisticky hodnotné stavby
 ■ urbanisticky problematické stavby
 ■ výškové dominanty
 — komponované osi - priehľady

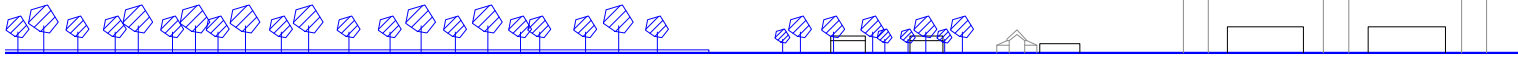
100 m

analýza

architektonicky a urbánne hodnotné stavby

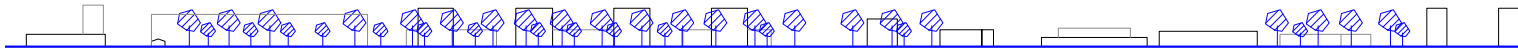
prázdnno - areál kasární

gradácia - príchod do centra



pauza - park pri Pamätníku SNP

vysoká hustota obyvateľov, nízka podlažnosť - záhradné mesto



kompozičná hustota zástavby - hlavná os S - J



prázdnno



prázdnno + obchodné centrá

prázdnno - lúka

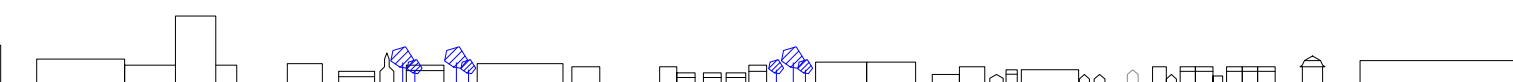


sever

vysoká hustota - centrum



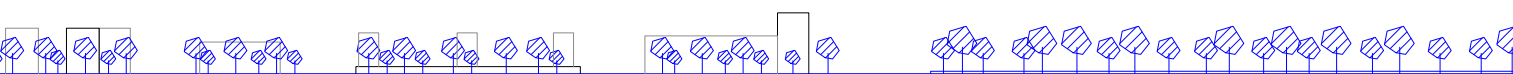
vysoká hustota - centrum



(zrkadlovo)

CESTA Z CENTRA

prázdno - areál kasární



pauza - zelená plocha

pauza - Námestie francúzskych partizánov

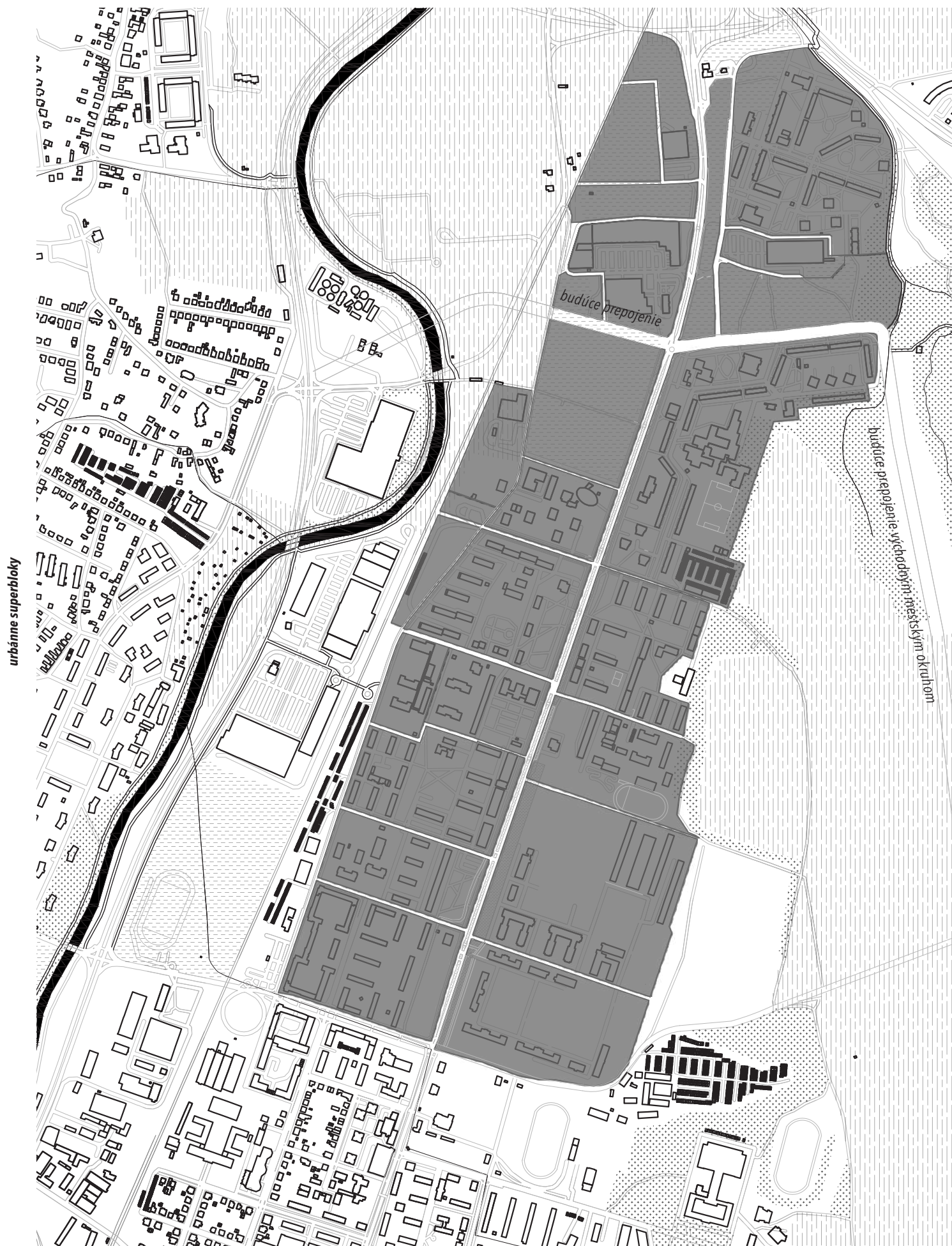
pauza - park pri Pamätníku SNP



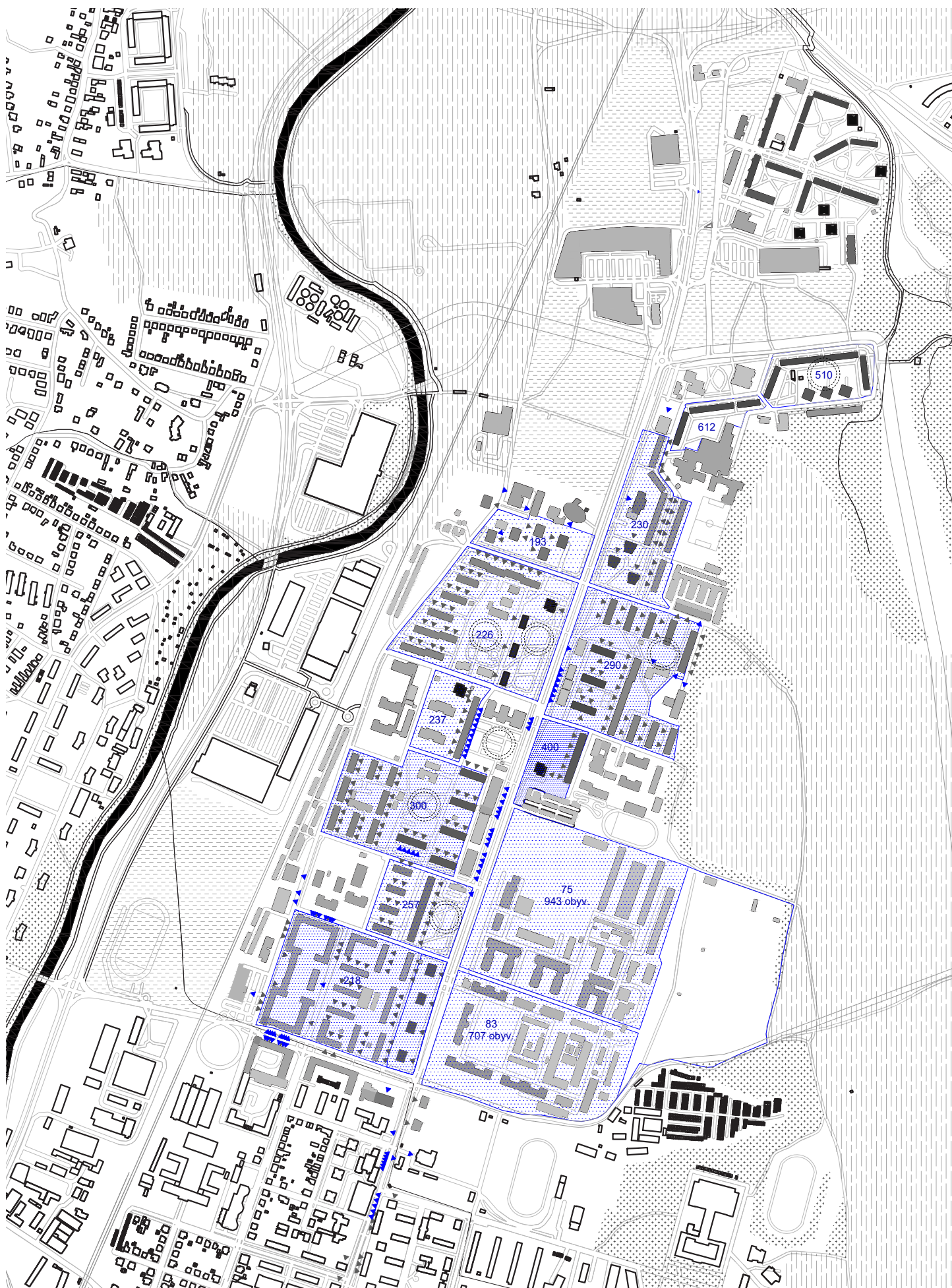
(zrkadlovo)

CESTA K OKRAJU

V usporiadaní sídliska sú čitateľné menšie celky - superbloky, s hierarchicky usporiadanými komunikáciami medzi nimi a v ich vnútri. Súčasťou superbloku býva hlavný verejný priestor - centrálné prázdno - s rekreačnou funkciou na lokálnej úrovni, v niektorých prípadoch doplnené o celistvú pešiu a pobytovú vnútornú štruktúru so zamedzeným vjazdom vozidiel.



Z analýzy hustoty obyvateľov superblokov vyplýva nevhodnosť ďalšieho zahustenia sídliska umiestnením nových bytových domov. Voľné plochy vo vnútornej štruktúre slúžia na kompenzáciu husto osídlených susedných objektov a doplnené by mohli byť nanajvýš o menšie objekty občianskej vybavenosti posilňujúce polyfunkčnosť územia. Naopak areál kasární je vhodné zahustiť novými objektami, počítaná bola hustota obyvateľov pri konverzii všetkých stávajúcich objektov na bývanie.



hustota urbánnych blokov

100 m

○ centrálne prázdno ▲ vstupy - vybavenosť ▲ vstupy - byty

terén: rovinatý, vo východnej časti husto zarastená terasa intravilán x extravilán
voda: na hraniciach mestských častí - Z - rieka Turiec, J - zatrubnený potok Silava, V - v extraviláne Sklabinský potok
náväznosť na krajinu: priame vstupy a cesty do krajiny, priehľady na Malú Fatru
náväznosť na centrum: susedí s centrom na juhu, prepojenie hlavnou osou - ul. Jilemnického, pozdĺž zastávky MHD

miesta

miesta mestské: park pri pamätníku SNP, Námestie francúzskych partizánov, dopravné ihrisko, ihrisko za ZŠ Bellamos, ihriská a športové plochy medzi zástavbou, predpriestor ZŠ Hurbanova

miesta krajinné: zeleň medzi zástavbou - skupiny stromov, parky priľahlé k hlavnej ceste, vstupy do krajiny (smer Mestská Borová), cintorín Košúty, lesopark s výhľadkou a nezarasteným úsekom svahu - rekreačným miestom na zimné športy

(ne)miesta: časť priľahlá k železničnej trati, areál kasární, lúka na S hranici s Košútami, okolie dopravného prepojenia s mestskou časťou podháj-stráne, garáže, podchod k obchodnému centru tulip

tepny

dopravná infraštruktúra: na hlavnej trase MHD, napojenie na cyklotrasy

osi pohybu: hl. mestská os S - J - ul. Jilemnického, na ňu kolmé vedľajšie ulice

krajinná infraštruktúra: zelený pás na rozhraní mesta

predpriestor ZŠ Hurbanova

pobytová náplavka

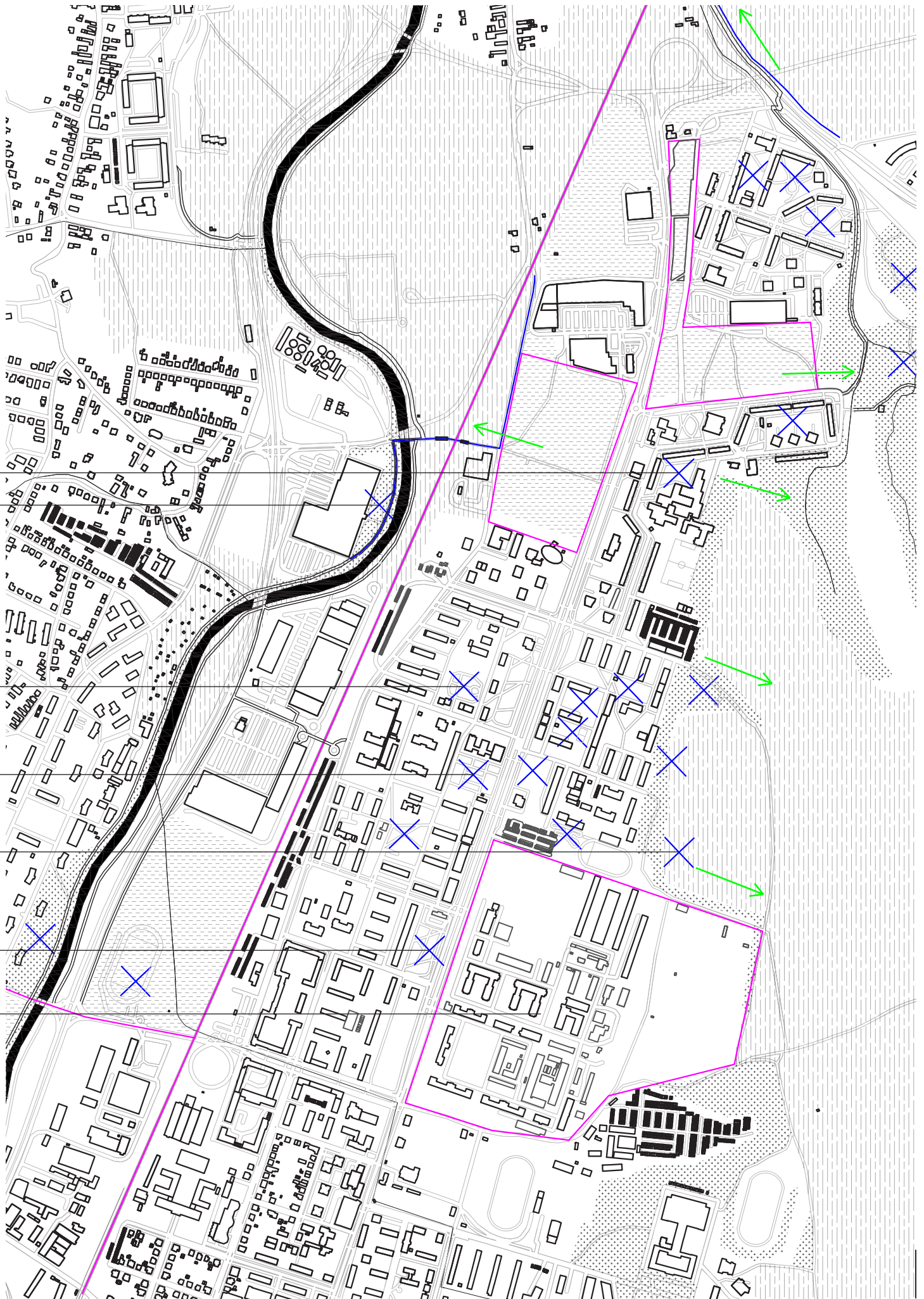
dopravné ihrisko

Námestie francúzskych partizánov

vstup do krajiny (sánkovanie)

park pri Pamätníku SNP - Pušky

areál kasární



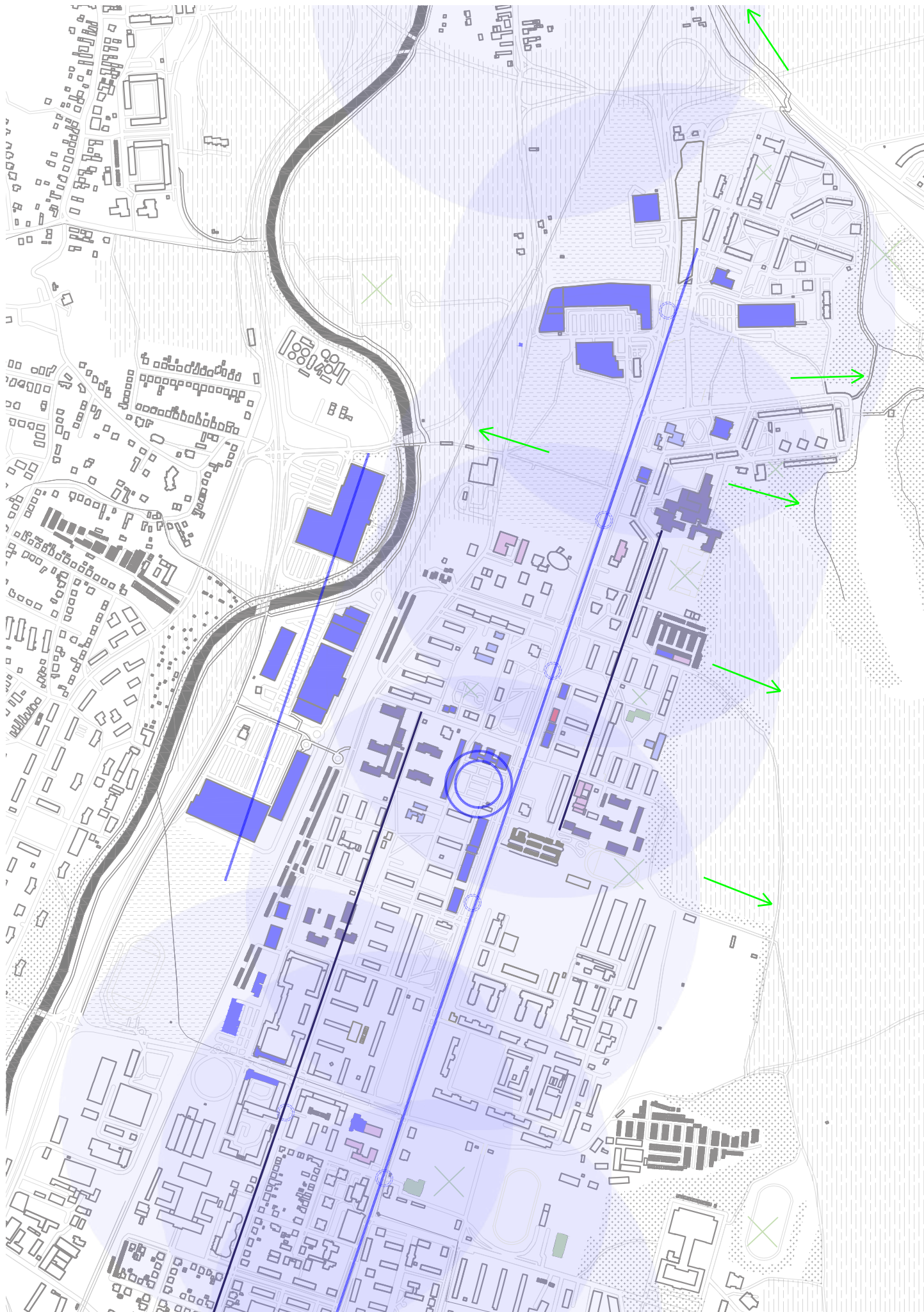
topografia, miasta, nemiesta

■ miasta ■ nemiesta → vstupy do krajiny

100 m

analýza

Služby a hlavná občianska vybavenosť je striedavo umiestňovaná na os - ul. Jilemnického do nízkopodlažných objektov v blízkosti autobusových zastávok. Novšie veľkokapacitné objekty obchodných domov sa budovali na rozsiahlych voľných plochách medzi železnicou, riekou a západným mestským okruhom alebo pri severnej hranici mestskej časti. Materské a základné školy zaujímajú miesto v skľudnenej zóne vnútornej štruktúry sídliska s dopravnou obslužnosťou z okrajových komunikácií. Rekreačné a športové plochy sú taktiež súčasťou vnútornej štruktúry sídliska, alternatívne s väzbou na vstupy do krajiny. Celomestské športoviská sa nachádzajú v blízkosti štvrte - v areáli južne od kasární, za železnicou na juhozápade mestskej časti a na severe v lokalite Pltníky.



miesta - ciele pohybu

- kultúra
- vzdelávanie
- služby, obchody, vybavenosť
- šport
- zdravotníctvo
- administratíva
- zastávky MHD + dochádzková vzdialenosť 500 m

100 m

analýza

Inverzným plánom skúmam prístupnosť územia pre alternatívne druhy dopravy a mobility. Ukazujem stávajúce prechody cez bariéry ohraničujúce mestskú časť na východe - železnicu, rieku a západný mestský okruh. Územie medzi bariérami je prístupné najčastejšie automobilom, popri západnom brehu rieky vedie cyklotrasa celomestského významu. Vo vnútornej štruktúre sídliska rovnakým spôsobom znázorňujem prejazdne plochy, ktoré sa stávajú bariérou pre plynulý peší pohyb. Nachádzajú sa tu prevažne cesty svojím usporiadaním zdieľané automobilmi (vrátane odstavných plôch), chodcami aj cyklistami. Kým v niektorých urbánnych blokoch je vnútorná štruktúra z veľkej miery neprístupná automobilom vymedzeným na jej obvod a umožňuje bezpečný pohyb chodcov, v iných je umožnený plný objazd jednotlivých obytných domov, čím sa úmerne znižuje pobytovosť miest medzi budovami.

pobytové pešo prístupné miesto

verejný priestor nákupných centier

plný objazd bytových domov, parkovanie

nábřežie

areál kasární



inverzný plán

uzavreté, neprístupné, prejazdné
 pešo prístupné
 polouzavreté - služby, vybavenosť

100 m

analýza

silné

stabilizované sídlisko v susedstve centra mesta

prehľadná urbanistická kompozícia riadkových domov a voľných priestorov adekvátnej mierky medzi, doplnené nižšou zástavbou občianskej vybavenosti

hierarchizované verejné priestory ako lokálne centrá s rekreačnou funkciou, pamätnými miestami, posilnenie hlavnej mestskej osi

vysoké percento nespevnených verejných plôch - v zmysle ekológie - vsakovanie vody, ochladzovanie prostredia, možnosť pobytu ľudí

úroveň občianskej vybavenosti, pešia dostupnosť

dobrá dopravná dostupnosť do centra mesta, mestských častí Košúty, Priekopa a mesta Vrútky, vrátane cyklistických trás

parkovacie plochy viazané na bytové domy

oddelenie peších trás a pobytových priestorov od automobilovej dopravy - kludný a bezpečný priestor vo východnej časti

architektonicky a urbanisticky významný obytný súbor v štýle sozely - ul. Červenej armády

komponované priehľady - hlavná os x Malá Fatra/vrch Kľačianska Magura, bočné priehľady na Martinské hole v západnom, vstupy do krajiny vo východnom smere

dlhodobá spokojnosť obyvateľov s bývaním v mestskej časti, identifikácia s miestom, rezidenčná stabilita

prevládajúce vlastnícke bývanie - ochota investícií na zlepšenie štandardu bytov - bezbariérový prístup, údržba

slabé

malá prestupnosť územia v západnom a severnom smere k ostatným mestským častiam, rieke - bariéry železnice, cesty I/18, I/65

nevyužitá zelené plochy medzi obytnými budovami a susediace s hlavnou osou

málo miest a aktivít pre mladých vo verejnom priestore a inštitúciách

nedostatok kultúrnych inštitúcií

vysoké percento nespevnených verejných plôch - v zmysle ekonomie - údržba, kosenie, čistenie

areál kasární deliaci mestskú časť od centra mesta, dlhá línia oplatenia pozdĺž hlavnej mestskej osi - malá hustota vnemov na hlavnej ose

vizuálny smog a prístavby znehodnocujúce pôvodnú tektoniku a celistvosť stavieb občianskej vybavenosti

absencia chodníkov v západnej časti, zdieľanie priestoru s automobilovou dopravou, vrátane zásobovania, aj v okolí základnej a materskej školy

nízka kapacita parkovacích miest

nedostatočne oddelenie cyklotrás od chodníka, čím je znemožnený rýchly presun, časť cyklistov volí pohyb po rušnej automobilovej komunikácii

hlavná dopravná tepna ul. Jilemnického určená na rýchle prejazdy veľkého množstva áut znemožňujúca prechádzanie medzi západnou a východnou časťou sídliska

príležitosti

pešie a cyklo prepojenie východným zeleným okruhom, v západnom smere k rieke turiec a obchodným centráam

kvalitné oddychové a športové plochy v zelených plochách medzi obytnými budovami - zmena životného štýlu smerom k tráveniu väčšieho množstva času vo verejnom

priestore, s tým súvisiaca možnosť vzniku nových kaviarní, bistier

plochy medzi budovami vo vlastníctve mesta

kvalitné služby s možnosťou pobytu priťahujúce ľudí z okolia do mestskej časti, nákupy v dochádzkovej vzdialenosti

nová športová hala v areáli Základnej školy Alexandra Dubčeka

retencia vody v krajine, používanie dažďovej vody

rast práce z domova, prípadne kombinovaný režim

preferovanie alternatívnej mobility, pešieho pohybu za prácou či nákupmi, zdieľaných áut atď, vedúci k zníženému požiadavku na parkovanie priamo pred domovom

plánovaná výstavba východného mestského okruhu umožňujúca odľahčenie intenzity dopravy na ul. Jilemnického

hrozby

východný mestský okruh narušujúci modrozelenú infraštruktúru a cesty v krajine

parkovanie ako dominantná zložka verejného priestoru

rozsiahle pôdne bloky využívané na intenzívne poľnohospodárstvo za hranicou mesta - odtok vody z územia

klimatická zmena - nárast teplotných extrémov, sucho/prívalové dažde ohrozujúce vzrastlé stromy a stav zelených plôch, prehrievanie obytných miestností

orientovaných na juh a západ s absenciou tienenia

nerespektovanie urbanistickej koncepcie, prílišné zahusťovanie voľných plôch, neadekvátne mierka novej zástavby

zhmutie

Pri návrhu zástavby je nutné vychádzať z kvalít špecifických pre sídlisko, predovšetkým zachovaním kompozície bytových domov, veží a občianskej vybavenosti

doplnených o centrálna prázdne miesta, hustoty obyvateľov, miery nespevnených plôch a pohľadových os. Vhodné je dopovedanie hlavnej osi ďalšou polyfunkciou a

celkové prispôbenie štruktúry pre peší pohyb. S tým súvisí obmedzenie dominantnej pozície automobilov a individuálnej dopravy, ktorá v súčasnosti zásadne znižuje

pobytosť miest. Množstvo zelených verejných plôch vytvára otázku či je možné ich zmysluplnejšie využitie pri zachovaní charakteru mestskej časti.



priestory na hry, šport, peší pohyb a pobyt obyvateľov ako súčasť zástavby



umelecké diela integrované do verejného priestoru



nedostatok parkovacích miest, zahltenie verejného priestoru



uniformita prostredia

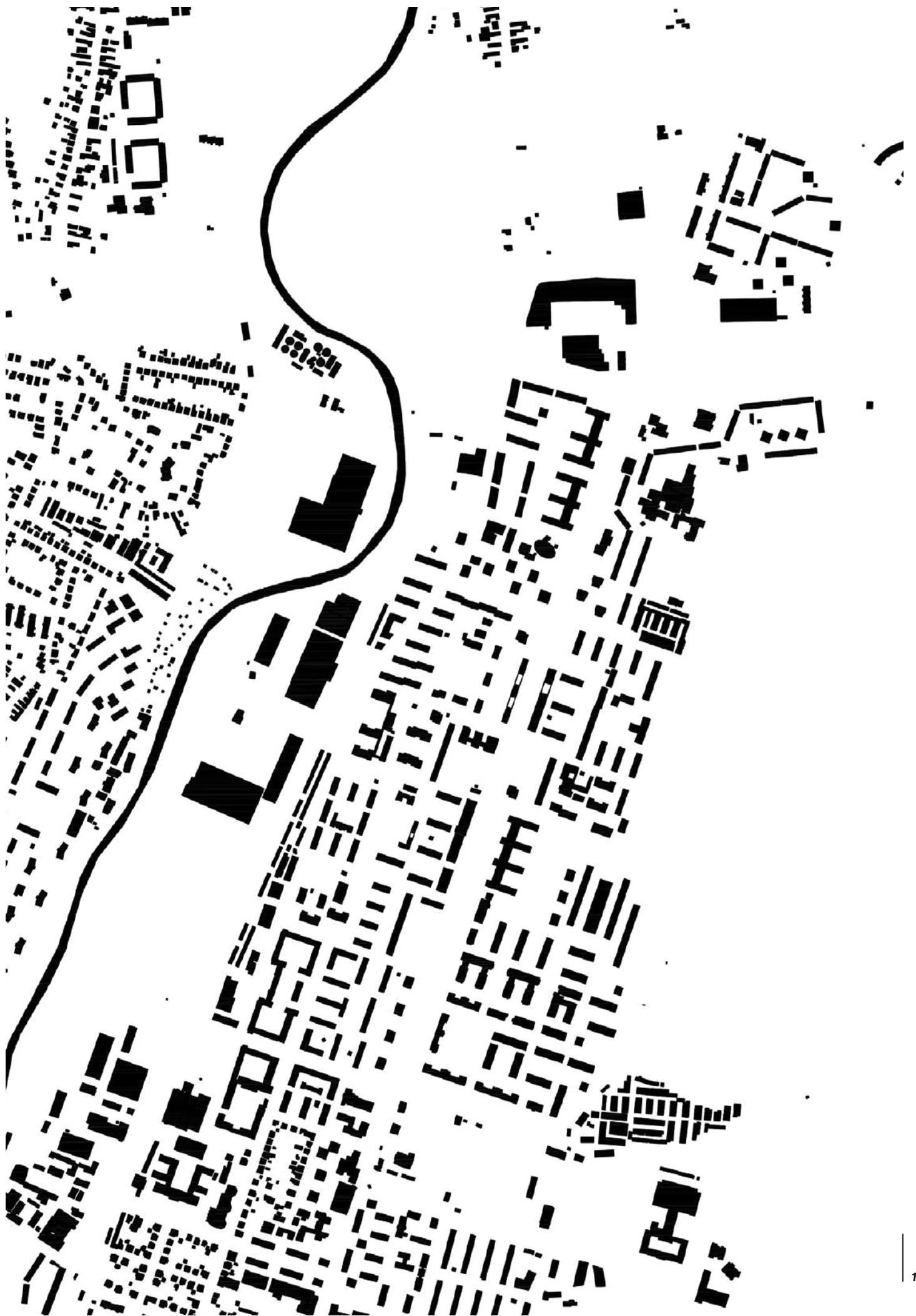
hodnoty a problémy

SEVER

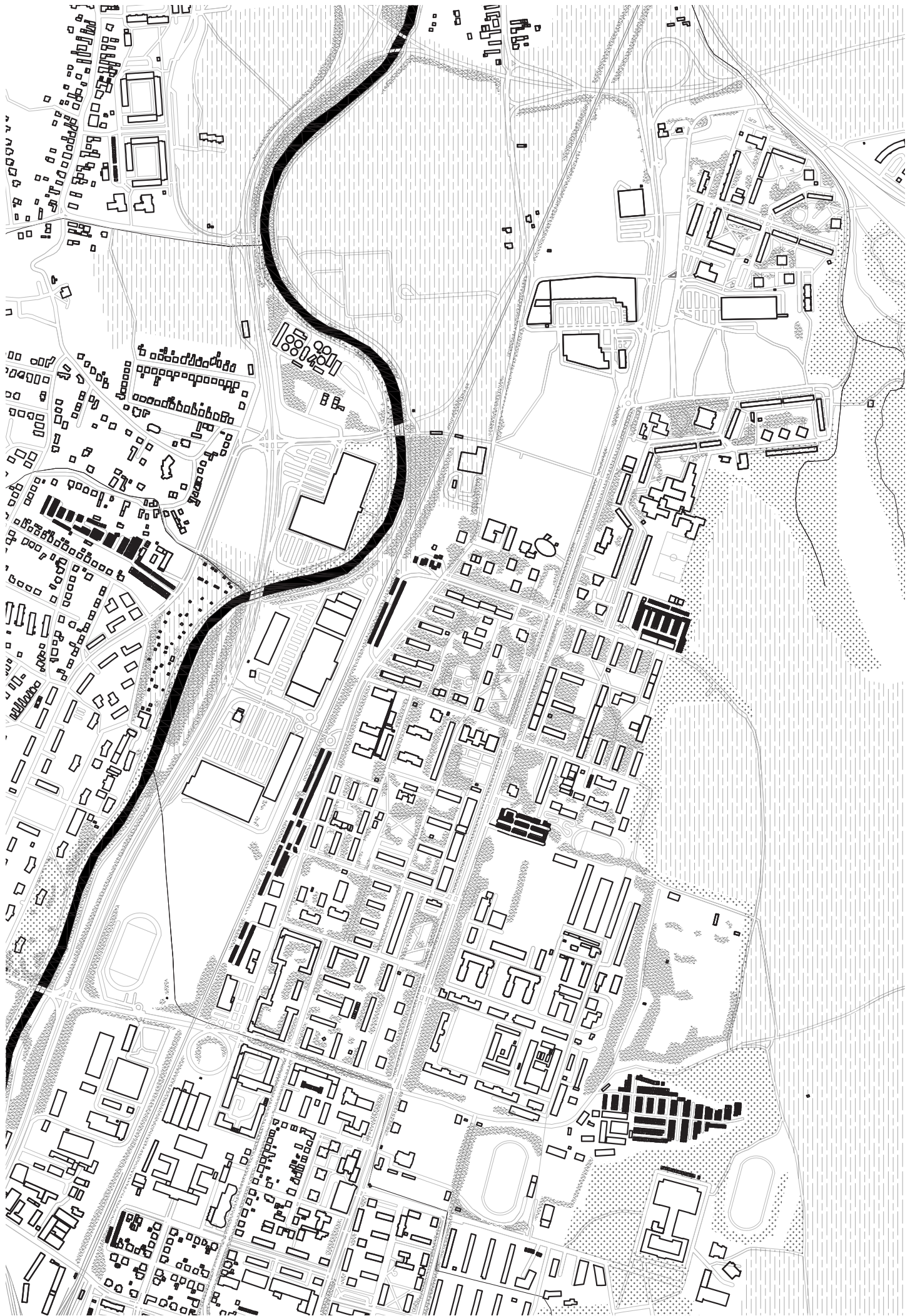
Práca predkladá sériu urbanistických zásahov v témach: I. verejný priestor, doprava a vnútorná štruktúra, II. zapojenie kasární a III. dostavby okraju. V prvej časti zameranej na verejný priestor skúma na makro úrovni zapojenie lokality do celomestského systému hlavných verejných priestorov a krajiny. Stávajúce (bio)koridory budú doplnené o nové smery pohybu elimináciou bariér. V bližšej mierke pracuje s vnútornou štruktúrou sídliska ako navrhovaným kontinuálnym systémom peších ciest a pobytových miest v prázdne medzi existujúcou zástavbou. Verejný priestor má redukovaním automobilov a definovaním miest znovu získať prepojenosť, hustotu dejov a pobytovú kvalitu. Dopravne riešené sú hlavné dopravné ťahy a vybrané vedľajšie cesty.

V druhej časti práca pracuje s areálom kasární, fungujúcim ako jazva v mestskej tkanine priamo oddeľujúca centrum od východnej časti sídliska. Určuje stavby vhodné k transformácii a tieto doplní o novú štruktúru na kvalitatívnej báze kompozície okolitej zástavby. Budovy svojím usporiadaním potvrdzujú navrhovanú sieť verejných priestorov a vytyčujú hierarchicky usporiadané miesta naviazané na pešie osi. Uličná sieť a vzájomná kompozícia objemov je zakotvená v diaľkových priehľadoch a príchodovej vedute signalizujúcej mesto v susedstve centra završeného susednou Akropolou. V súčasnosti neprístupný a plne nevyužitý areál má potenciál stať sa lokálnym centrom pri zachovaní charakteru bývania v zeleni.

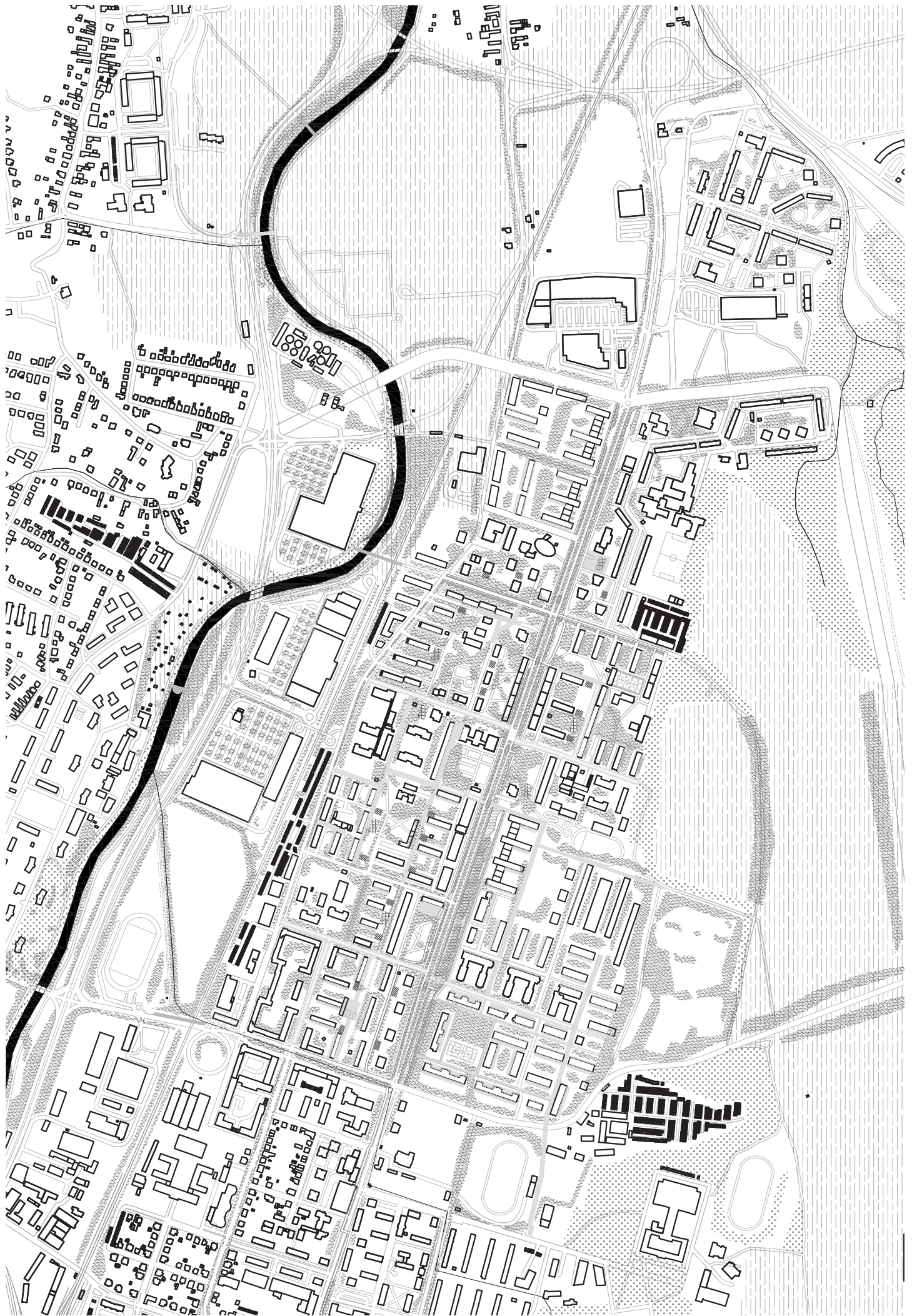
Tretia časť na podobných princípoch definuje severný okraj sídliska v budúcnosti ohraničený plánovanou komunikáciou – východným mestským okruhom. V susedstve je plánovaná dostavba mestskej časti Martin - Košúty a železničná zastávka Martin – Sever, čím má miesto potenciál vzniku nového lokálneho centra. Z prázdna - lúky na okraji sa stane prázdno - medzi dvoma mestskými časťami.



stávající stav



sever



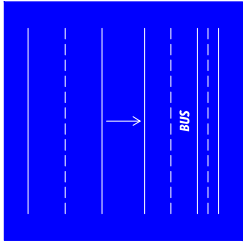
návrh

100 m

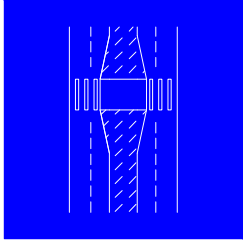
návrh

I. verejný priestor, doprava a vnútorná štruktúra

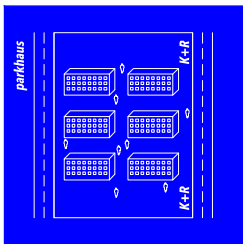
cieľ: pobyt a pohyb ľudí v priestoroch medzi budovami, potlačenie dominantného postavenia automobilovej dopravy, preferencia alternatívnej mobility, napojenie na miesta v krajine



úprava profilu hlavných komunikácií

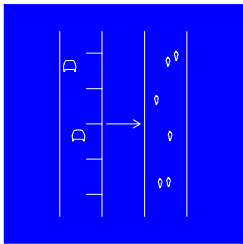


spomaľovacie opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti

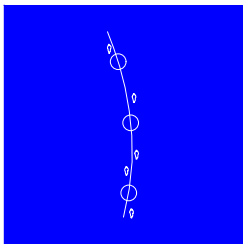


parkovacie plochy mimo vnútornú štruktúru

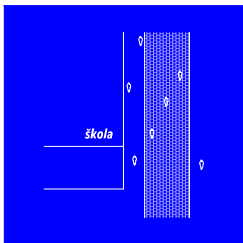
verejný priestor - nástroje



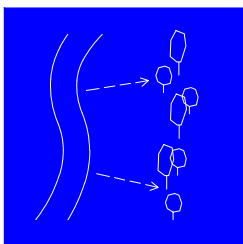
pešie zóny



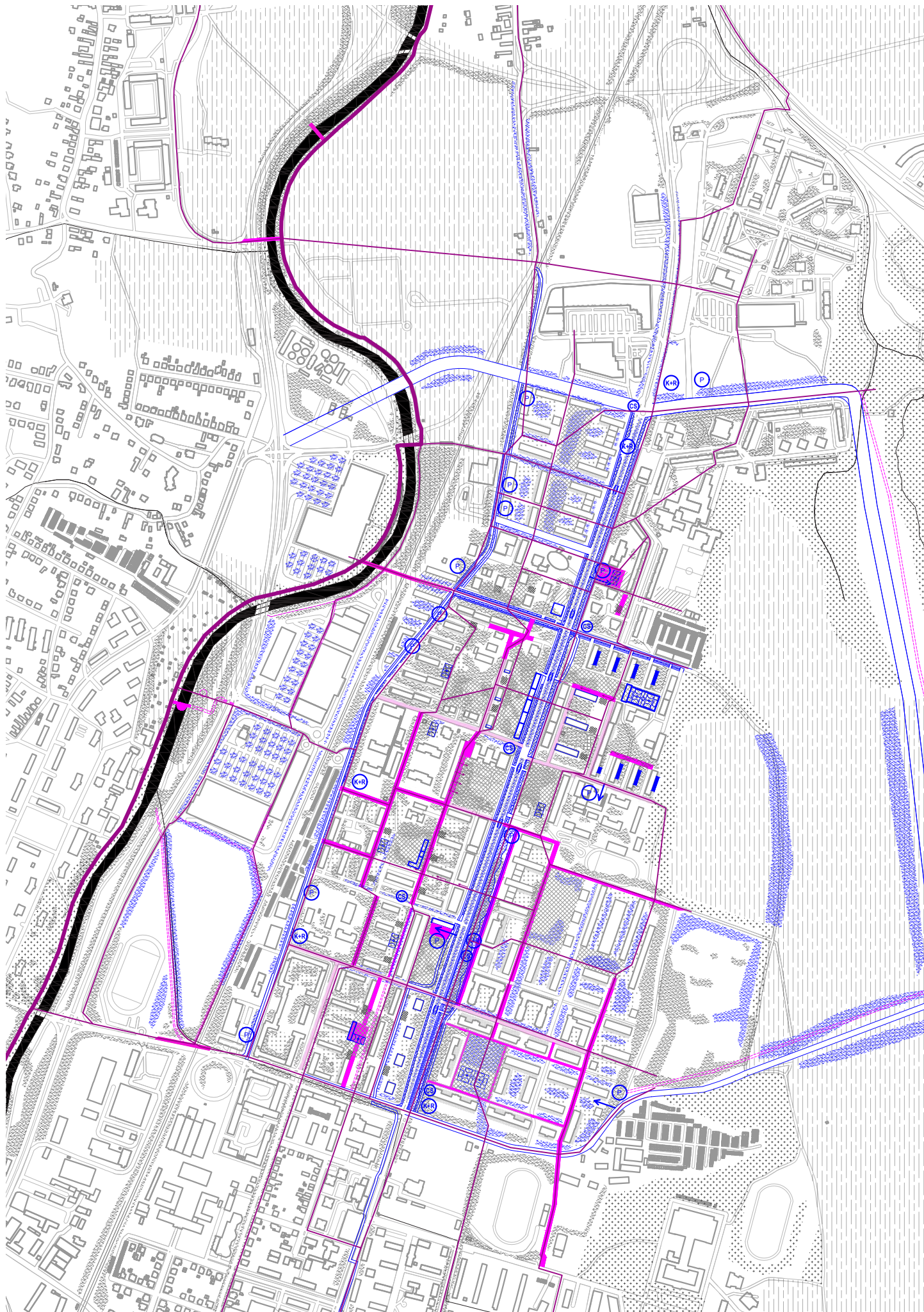
kontinuálny verejný priestor



spomalené zóny pri školách



spojky medzi riekou a krajinou v extraviláne



verejný priestor

100 m

návrh

Kolmo na hlavnú os - ul. Jilemnického definujem krajinné spojky, priečne pešie a cyklistické spojenia medzi riekou a krajinou v extraviláne. Na krížení sú jadrá štvrte a akcentované miesta. Na západnom okraji sprístupňujem územie vnútornej periferie medzi riekou a železnicou so snahou prepojiť mesto východozápadným smerom. Vo vnútornej štruktúre dopĺňam spojenia medzi centrálnymi priestormi pešími zónami a skludnenými ulicami s vytvorením kontinuálnej sústavy pobytových miest. Absentujúce deje doplnia pavilóny a lokálne plácky, vytvárajúce nové miesta.

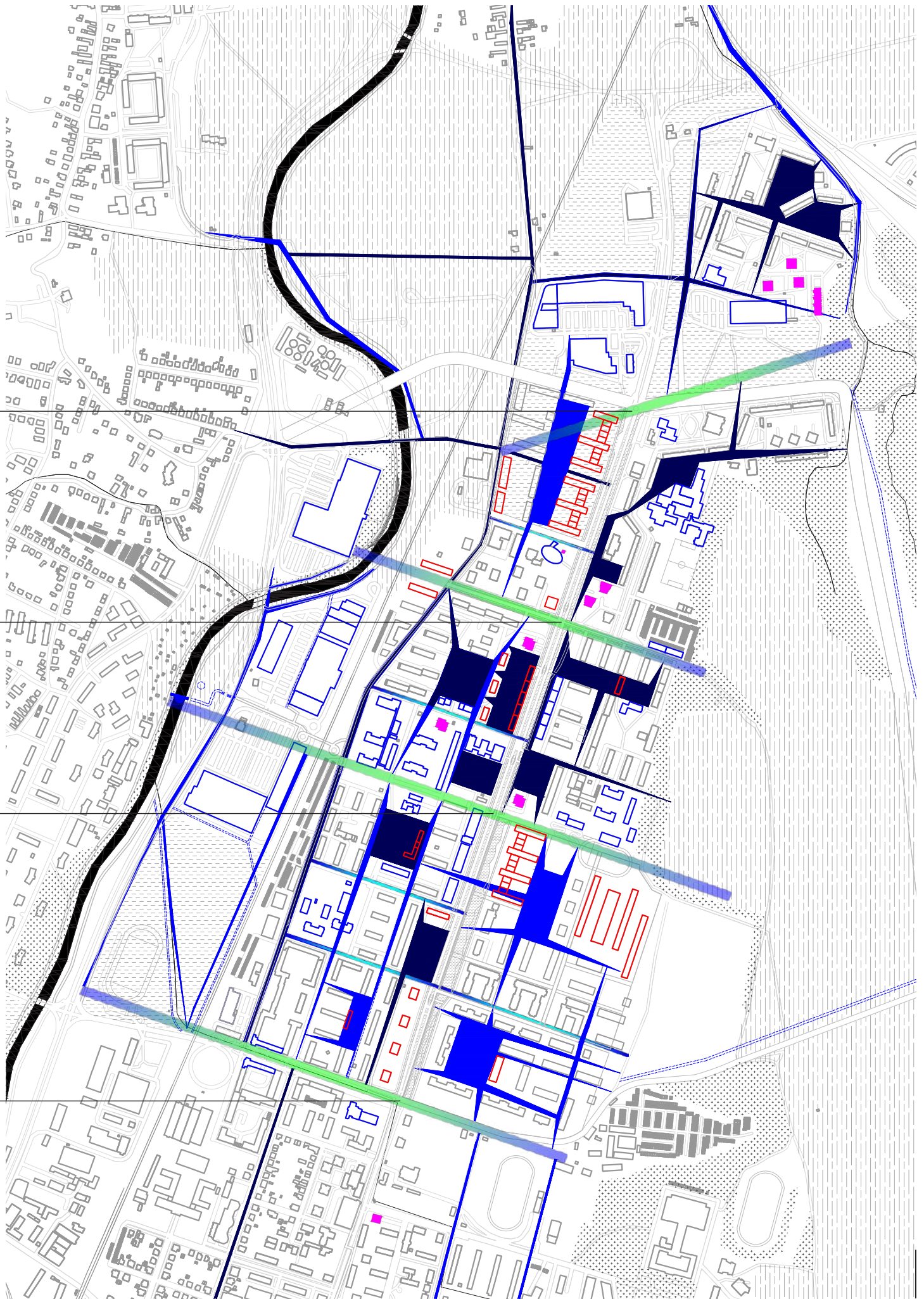
začiatok štvrte - výšková dominanta

kultúrne a polyfunkčné jadro

polyfunkčné jadro

začiatok mestskej časti - nová socha

body krížení



— krajinné spojky

— pešie a pobytové priestory - stávajúce
— navrhované

— vedľajšie spojky - priehľady

□ polyfunkcia - stávajúca
□ - navrhovaná

kontinuita verejného priestoru

100 m

návrh

Pre centrálné verejné priestory definujem cieľový charakter a náplň dejov. Do sústavy sú doplnené nové centrálné prázdna v kasárňach. Pri rieke určujem priestor mestského nábrežia v náväznosti na plánovaný športový areál a vlakovú zastávku.

polyfunkcia a park

mestské nábrežie

polyfunkcia

park s dočasnými výstavami

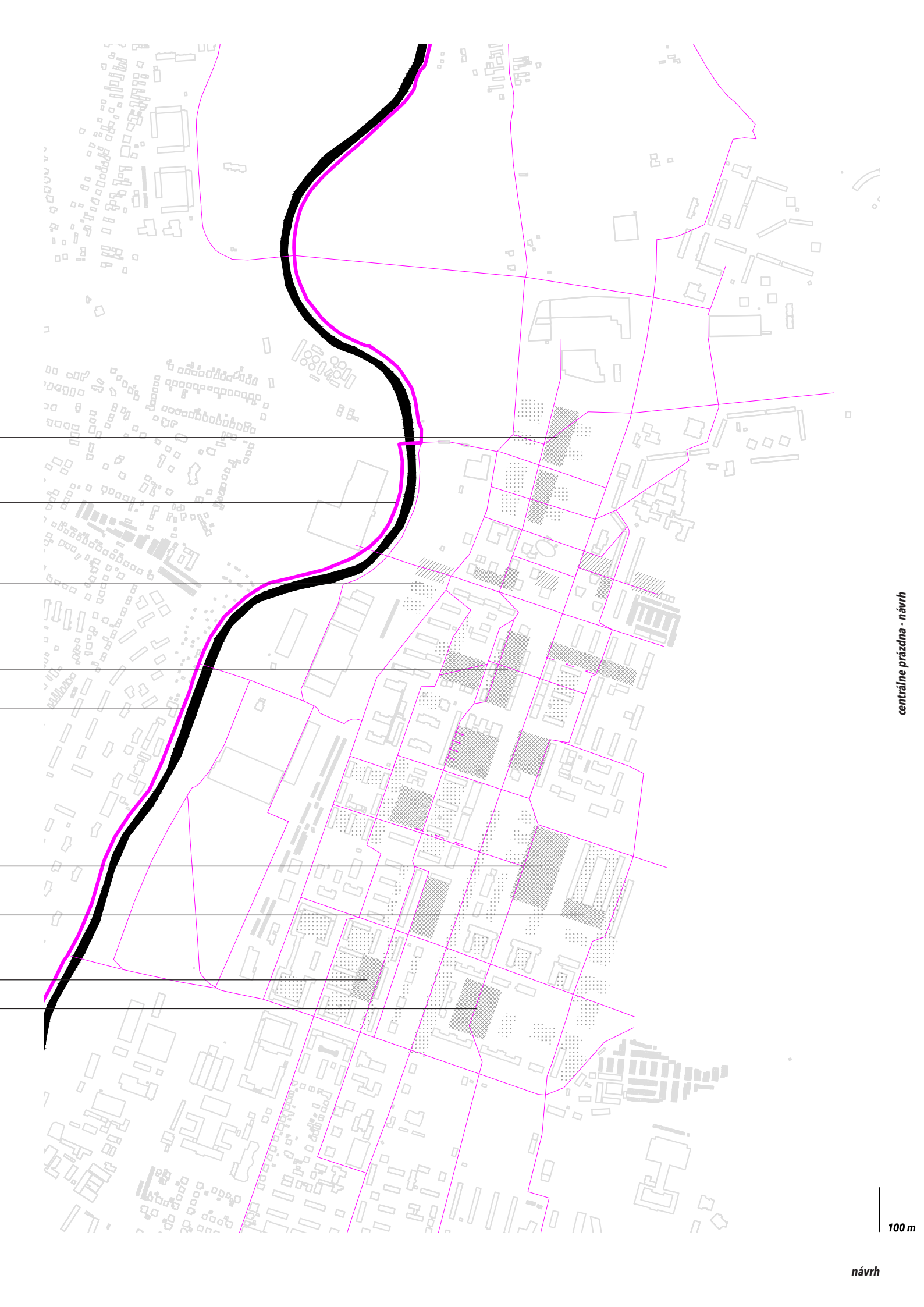
krajinné nábrežie

park

kultúrne a kreatívne centrum

lokálne centrum, záhrada

zelené námestie, šport

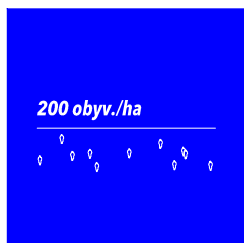


centrálně prázdná - návrh

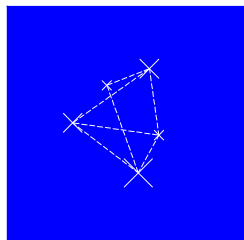
100 m

návrh

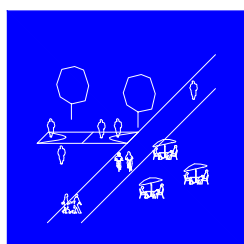
cieľ: zahustenie prostredia dejmi, heterogenita miest



počet ľudí a hustota ich interakcii vo verejnom priestore

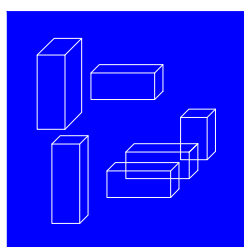


rôznorodosť priestorov a počet miest v sústave

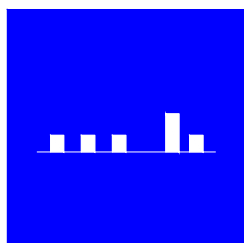


rôznorodosť dejov v priestore

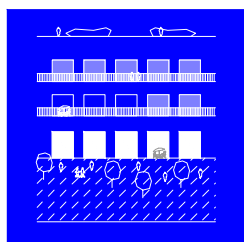
nástroje - hustota



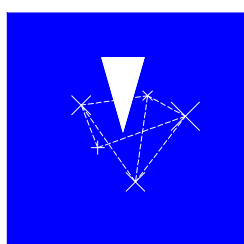
volumetrická hustota - striedanie výšky, tvaru, zakotven



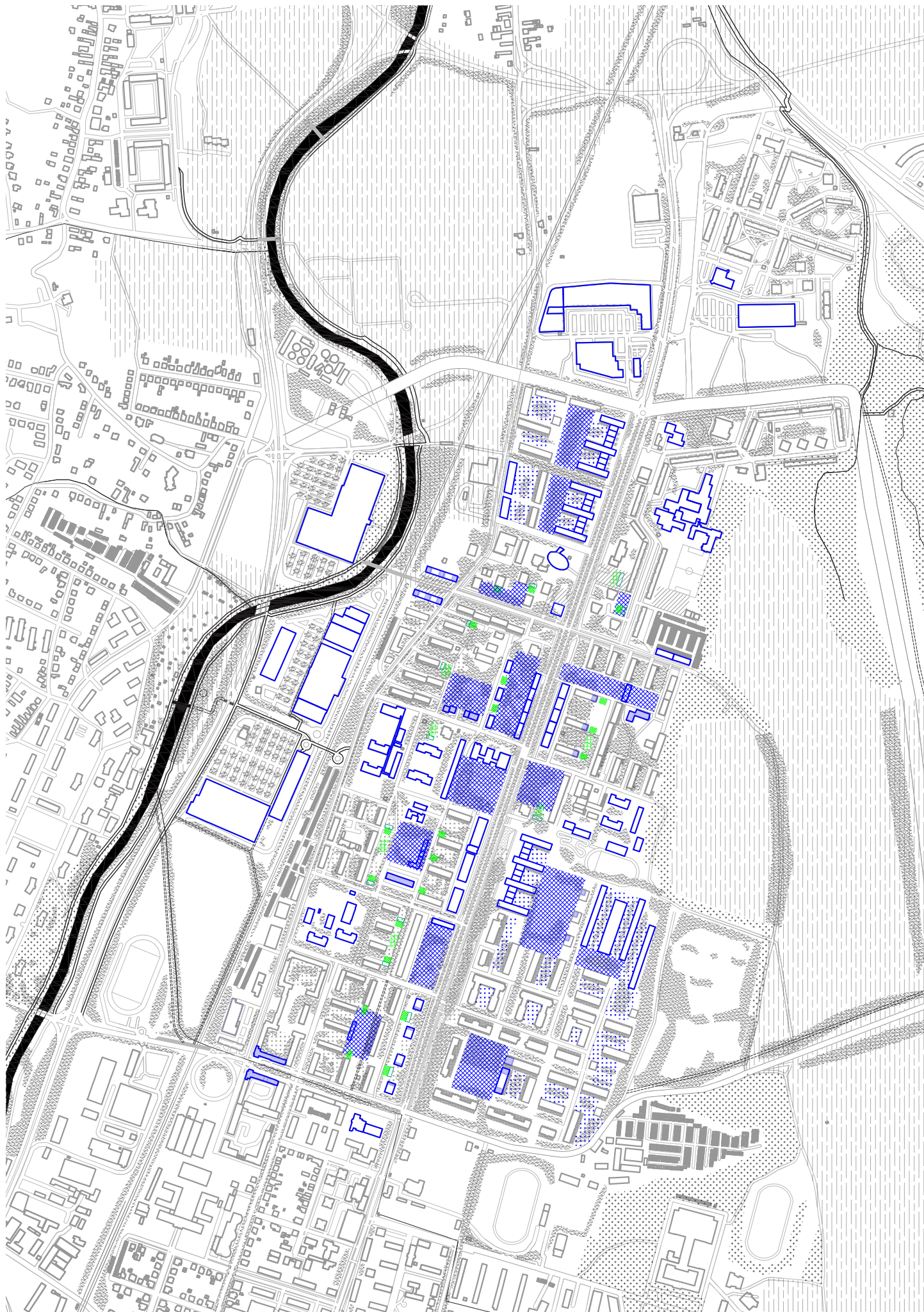
kompozičná hustota - hmota x prázdno



privlastnenie priestoru ako nástroj hustoty dejov



rôznorodosť x identita časti

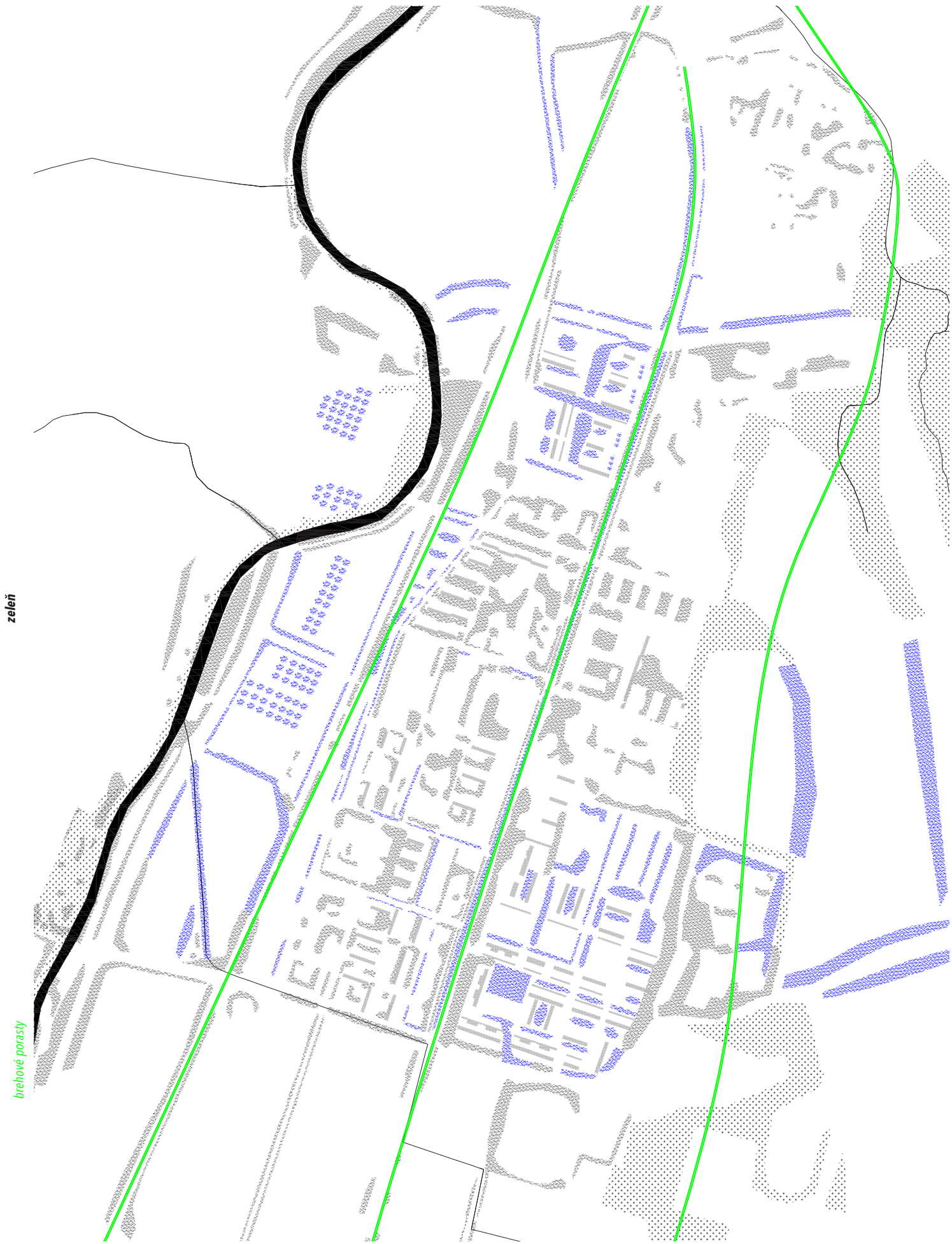


hustota miest

100 m

návrh

Doplňaná zeleň rešpektuje charakter územia. Vo vnútornej štruktúre sú dopĺňané aleje, udržiavaná výsadba krov a kvitnúcich bylín, voľné kompozície skupín stromov a krov. Na reprezentatívnej hlavnej triede je doplnená stredová alej a udržiavaná výsadba. Smerom k okraju sa charakter zelene mení na extenzívnu, sú dopĺňané aleje v kombinácii s pásmi krovín ako izolačná zeleň. V území medzi bariérami sú eliminované vágne trávnaté plochy a veľkopošňé parkoviská.



zeleň

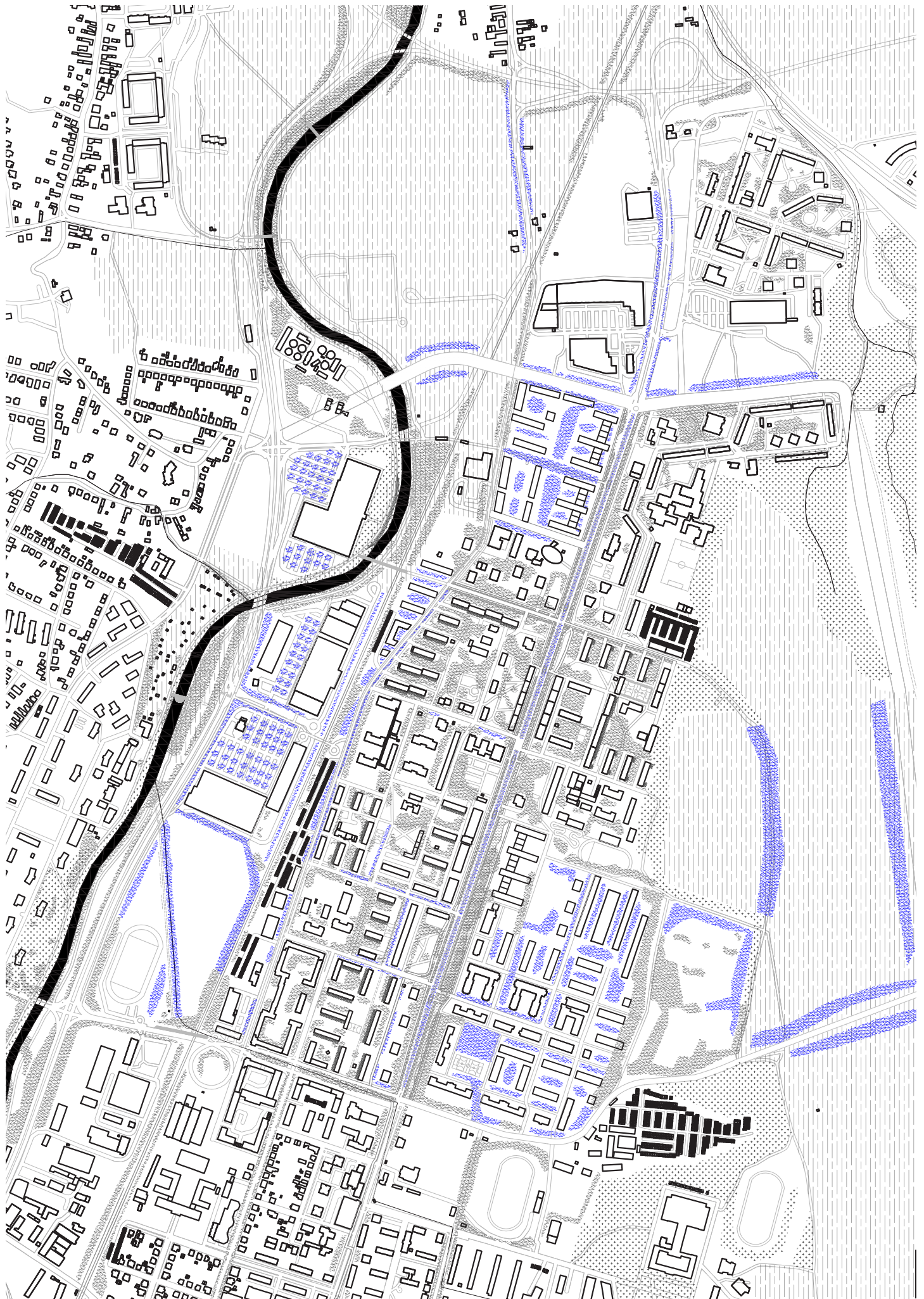
brehové porasty

zeleň extenzívna - železnica

zeleň mestská

zeleň extenzívna - extravilán

sever



zeleň

100 m

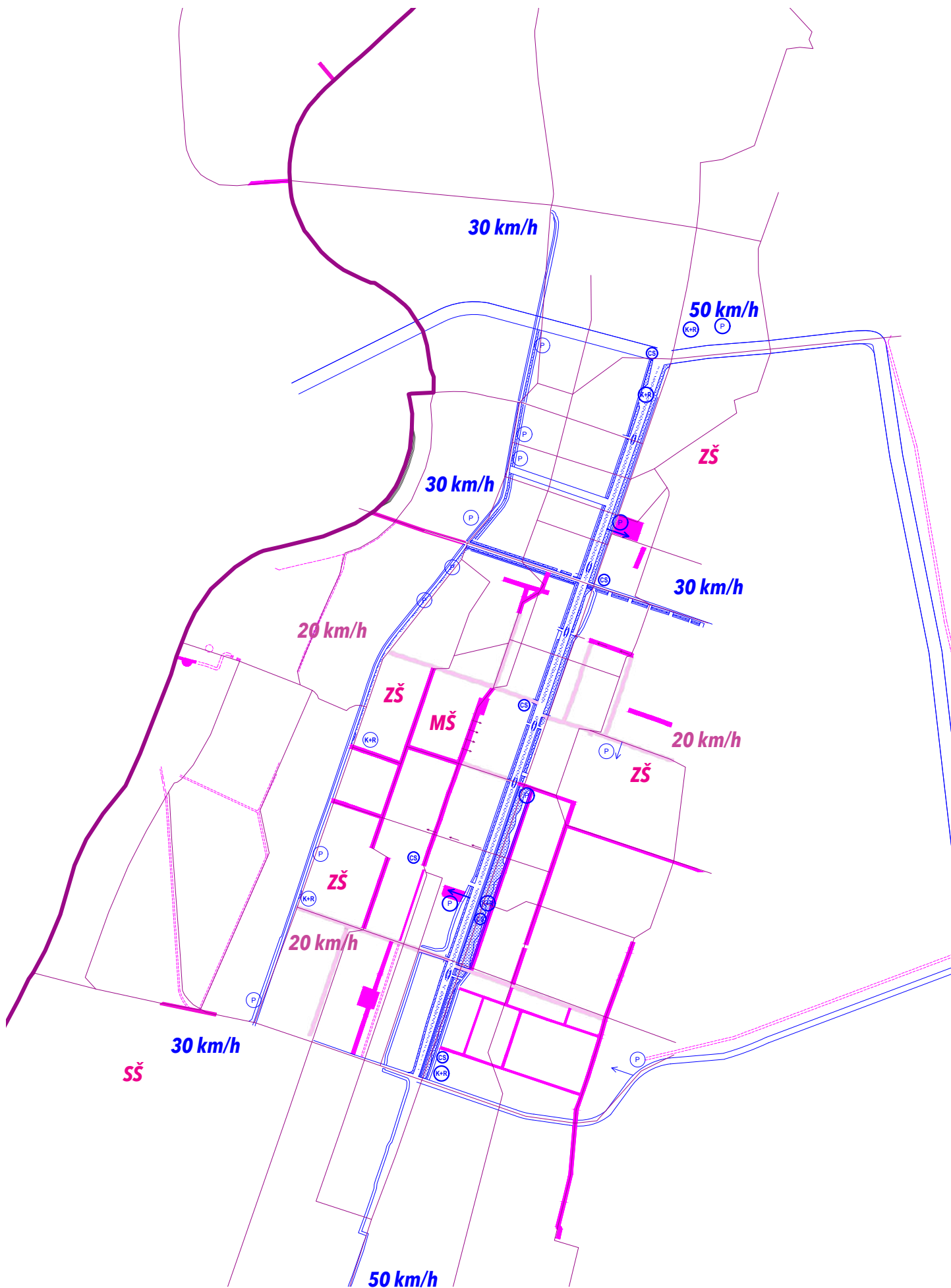
návrh

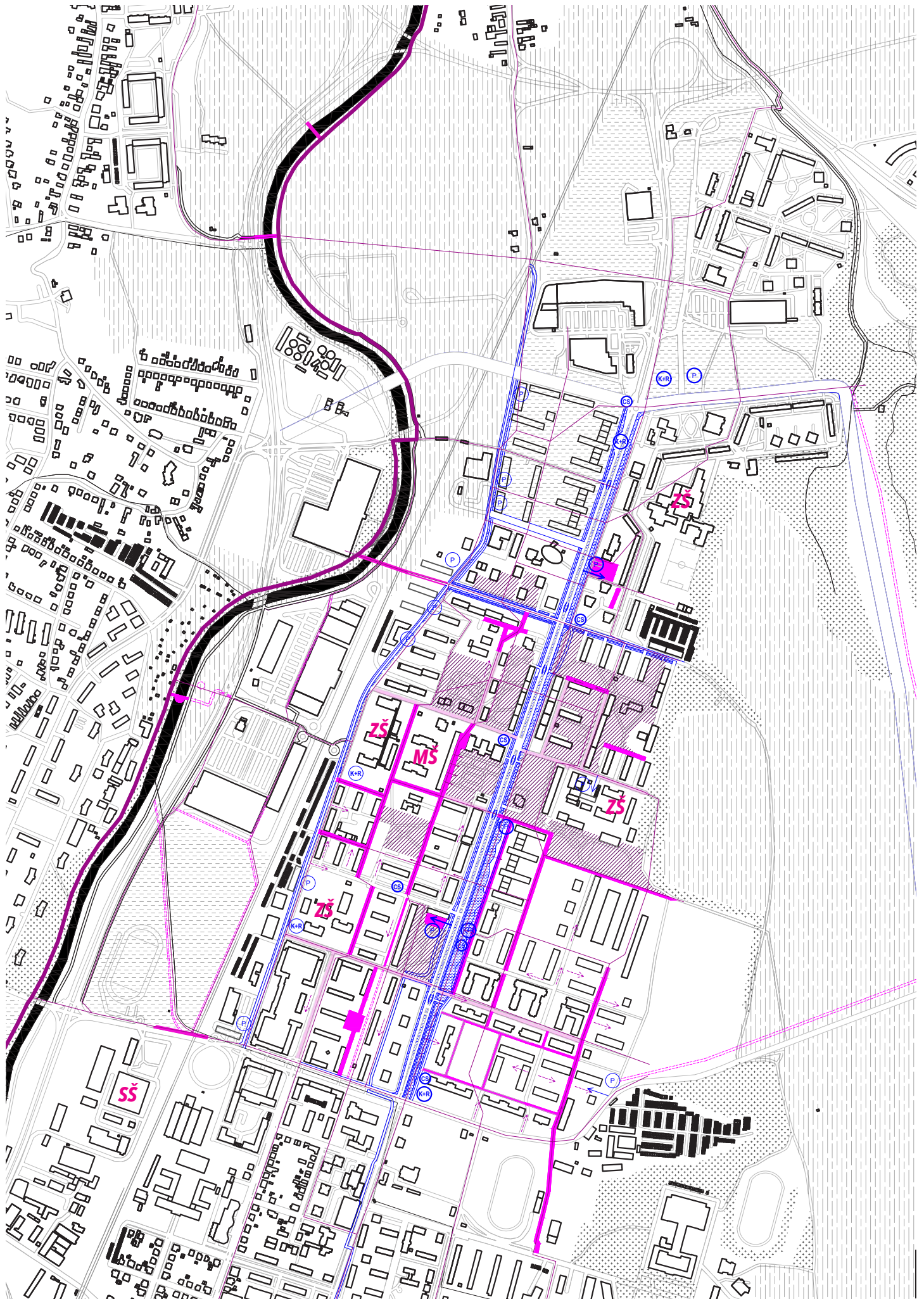
doprava

návrh

Dopravnú obsluhu územia zabezpečuje primárne mestská trieda - ul. Jilemnického, pričom sa mení jej profil s cieľom zvýšiť pobytovosť, komfort a prestupnosť pre alternatívne druhy dopravy. V priečnom smere sú na ňu naviazané vedľajšie spomalené cesty - vydlážčené školské zóny. Vo vnútornej štruktúre je minimalizovaný počet automobilov vznikom nových peších zón pri školách či parkoch a zamedzením plného objazdu budov. Vznikajú nové prepojenia s mestskou krajinou.

dopravné riešenie





dopravné riešenie

100 m

- ▨ stávajúce pešie zóny
- úprava profilu - hlavné tahy
- spomalenie dopravy - vydláždenie
- obmedzenie dopravy - pešie zóny
- pešie osi
- nové pešie trasy

návrh

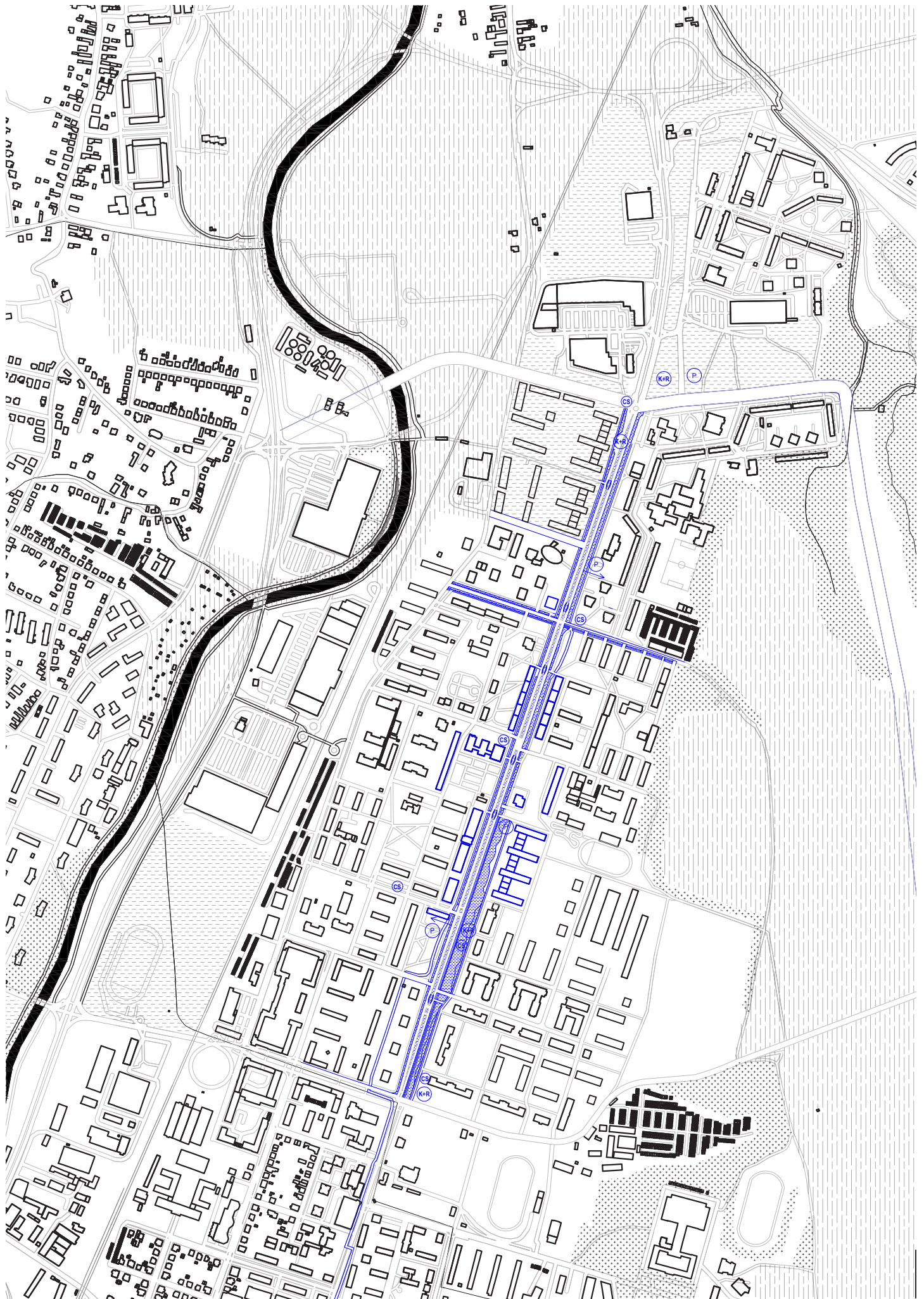
hlavný dopravný ťah, trasa MHD, koncentrácia hlavných cieľov pohybu
obmedzenie dominantnej funkcie automobilov - úprava profilu, zúženie pruhov a vyhradenie jazdného pruhu pre autobusy, spomaľovacie opatrenia v mieste prechodov
K+R a stáňa na ulici ako odclonenie komunikácia

cyklotrasy a pešie trasy na presuny za službami, pobytové záľivy v zeleni- mestské (sedenie, bike park) alebo rekreačné (hry detí, sedenie)

zeleň - reprezentačná, mestského rázu - aleje, udržiavaná výsadba krov a kvitnúcich bylín



zmena profilu - ul. Jilemnického - pri kasárňach



hlavný dopravný ťah - ul. Jilemnického

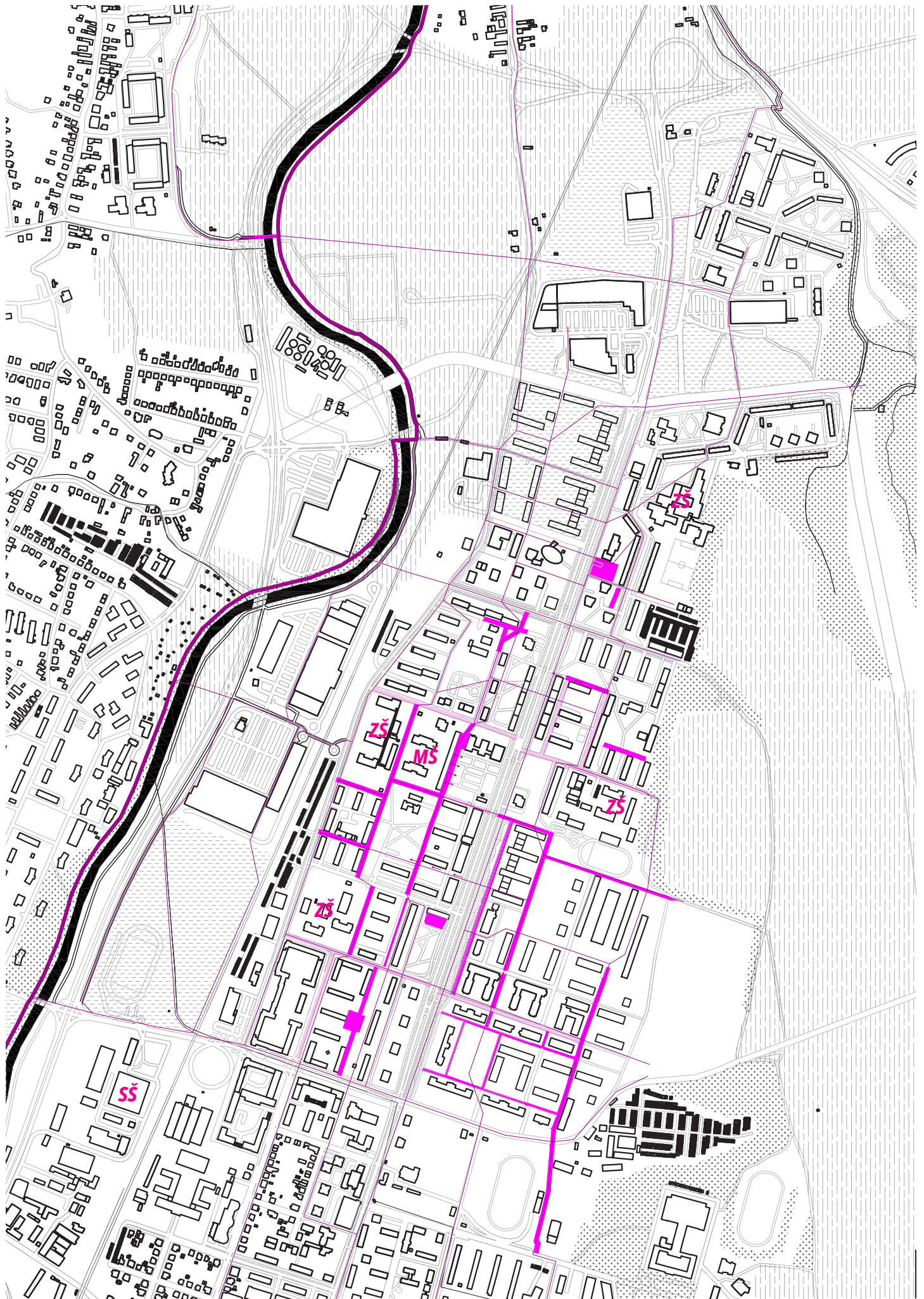
100 m

*pobytové priestory medzi budovami, chôdza a cyklo ako preferovaný druh pohybu pri bežných cieľoch
redukcia automobilov vo verejnom priestore - pešie zóny, obytné zóny, školské zóny, zrušenie plných objazdov budov
parkovacie domy mimo vnútornú štruktúru, krátkodobé odstavné plochy pred bytovými domami*

*pomalé cyklotrasy a pešie trasy v zdieľanom priestore, pešie a školské zóny pri školských zariadeniach, rekreačné príležitosti vo verejnom priestore
zeleň - mestského rázu - aleje, udržiavaná výsadba krov a kvitnúcich bylín, voľné kompozície skupín stromov a krov*



zmena profilu - ul. Zvolenská



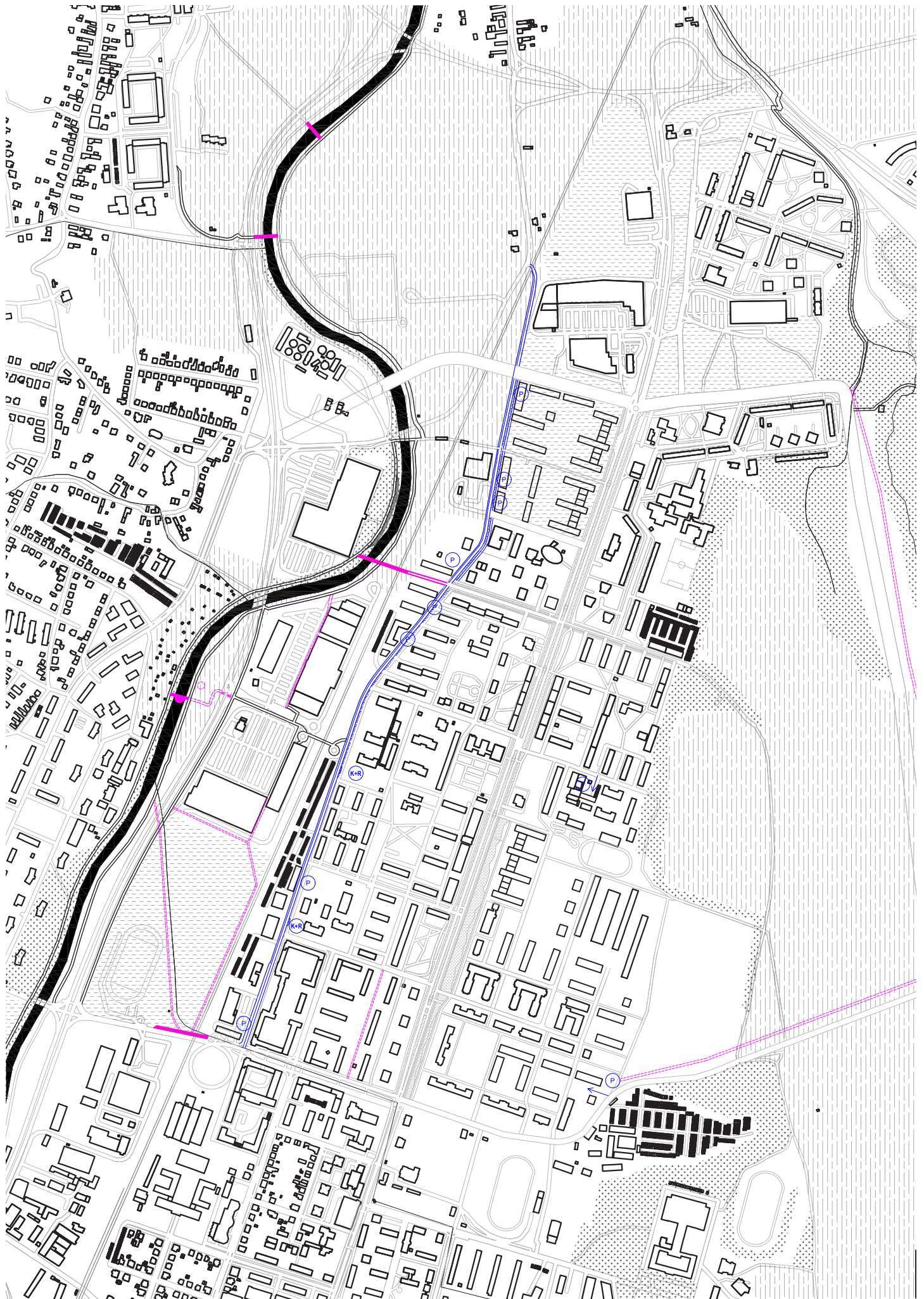
*rýchly presun, zásobovanie - využitie málo využívaných pozdĺžnych trás chodcami
cyklotrasy na cargo a rýchle presuny, parkovacie domy v okrajovej polohe superblokov*

v priečnom smere cesta k rieke, sprestupenie bariér na západe novými cestami a podchodmi

zeleň - izolačná, bezúdržbová, krajinného rázu - kroviny, vzrastlé stromy lemujúce zástavbu



zmena profilu - ul. Budovateľov



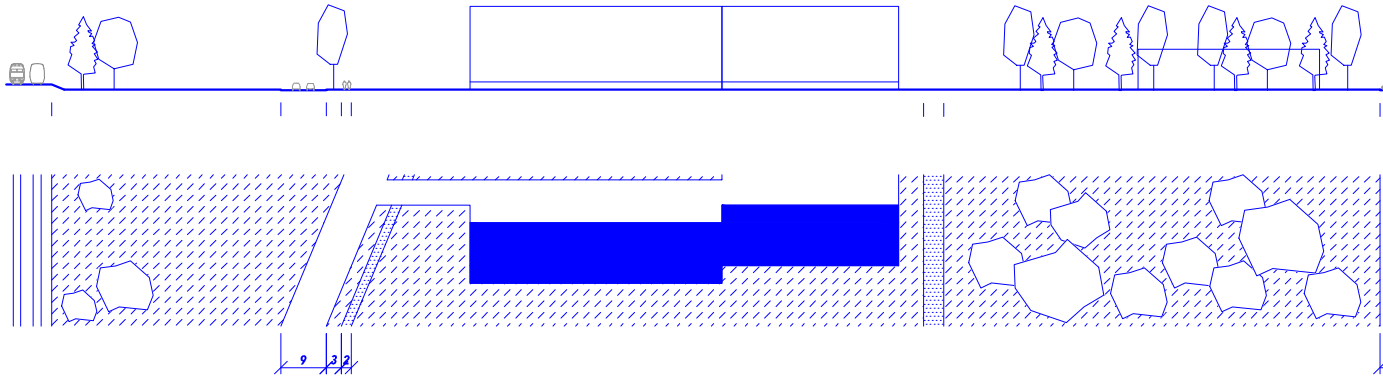
okraj - ul. Budovatelův, cesty do krajiny

100 m

návrh



sučasný stav



50 km/h

vedľajšia komunikácia

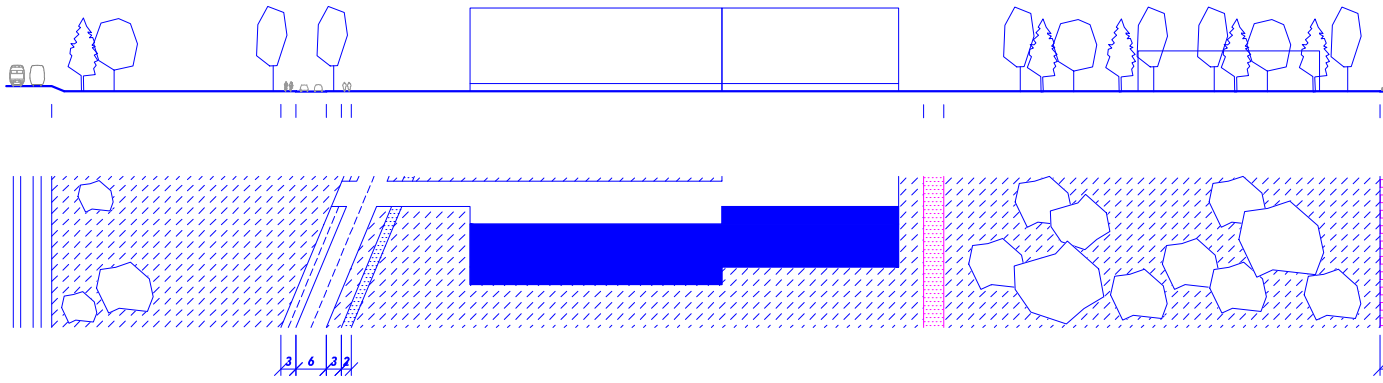
pešia zóna

dopravné ihrisko

obytná zóna

vrstvy verejného priestoru

návrh

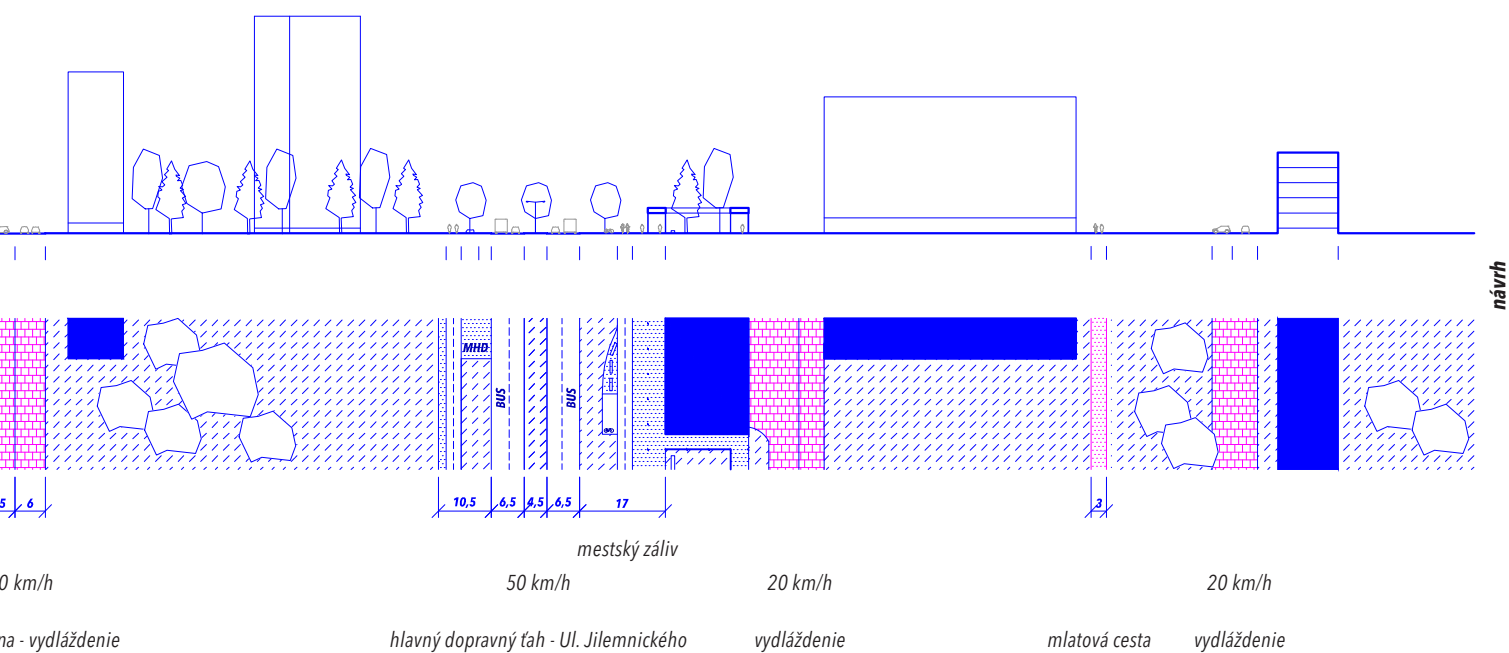
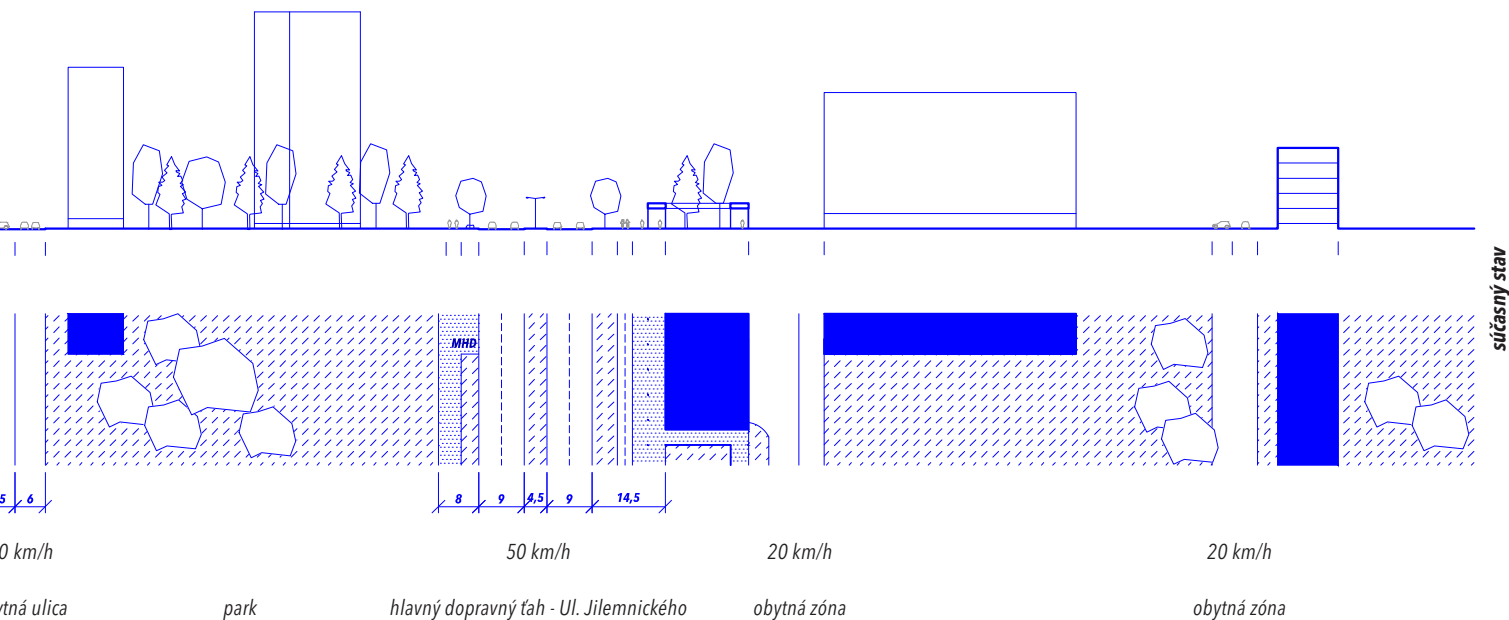


30 km/h

parkovanie - dostavby

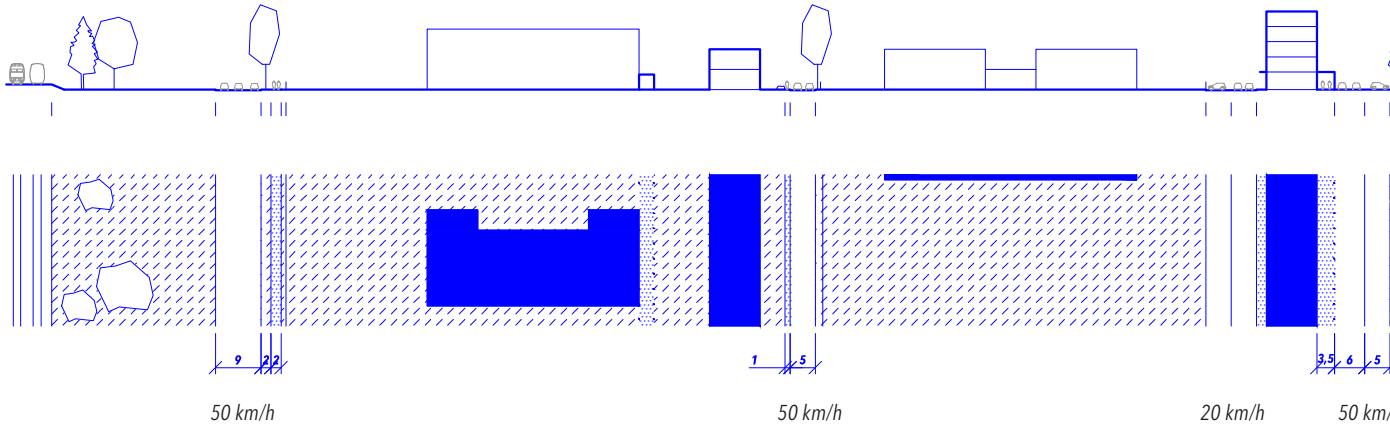
vedľajšia komunikácia

obytná zóna





súčasný stav



vedľajšia komunikácia

základná škola

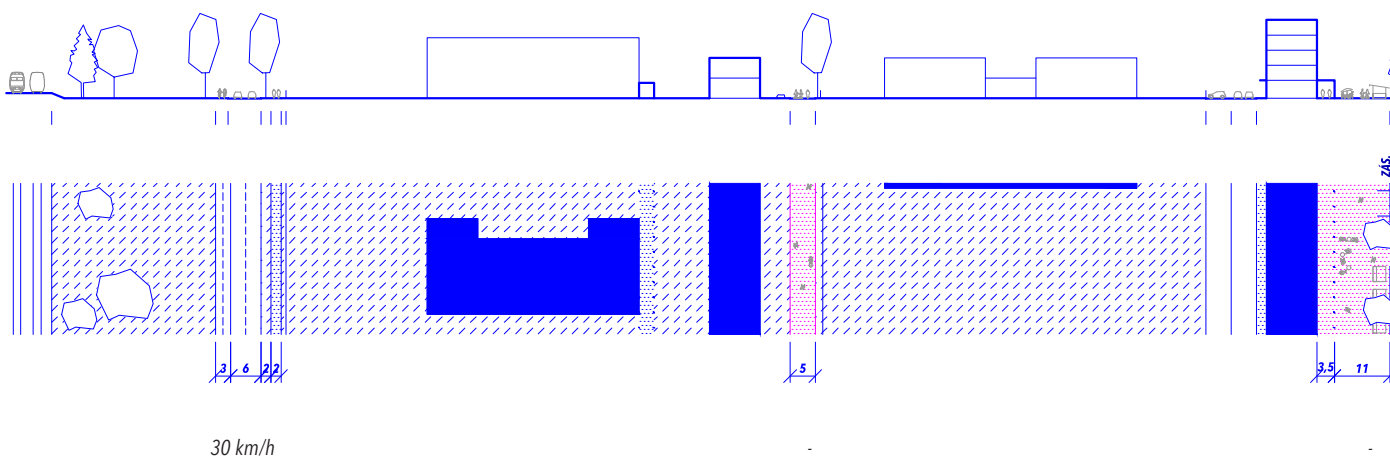
ul. Družstevná

materská škola

obslužná komunikácia

vrstvy verejného priestoru

návrh



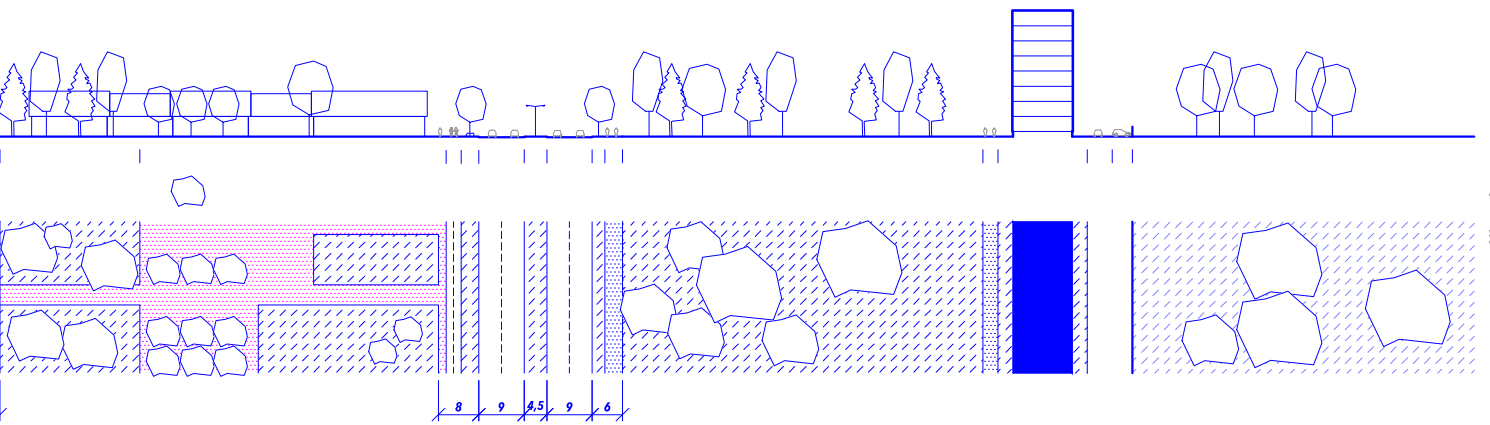
parkovanie - dostavby

vedľajšia komunikácia

pešia zóna - ul. Družstevná

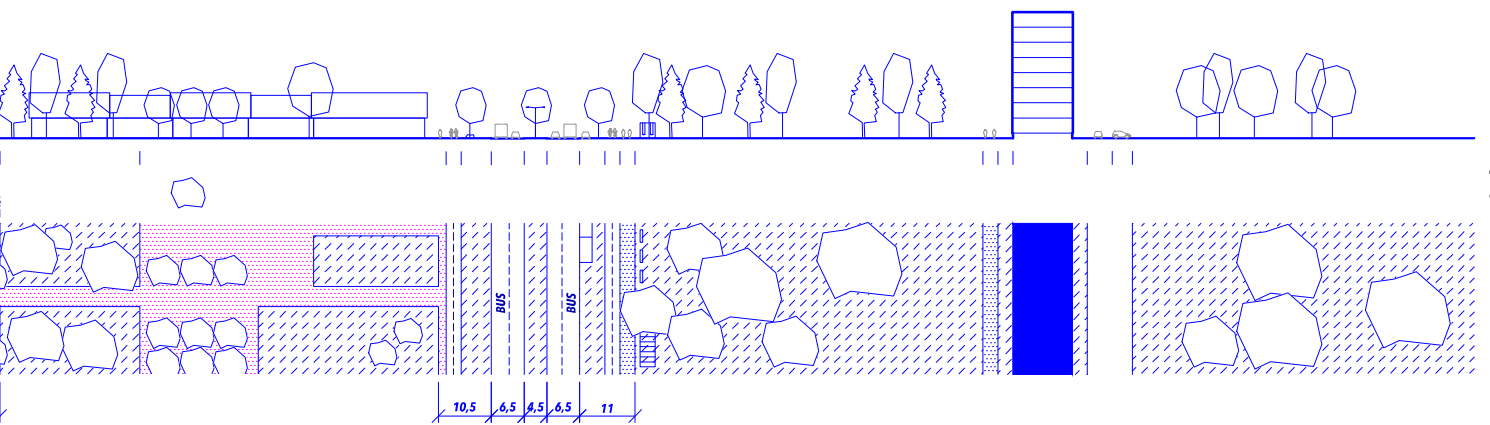
predpriestor národnej školy

sever



súčasný stav

rácia, parking námestie hlavný dopravný ťah - Ul. Jilemnického park oplotený športový areál

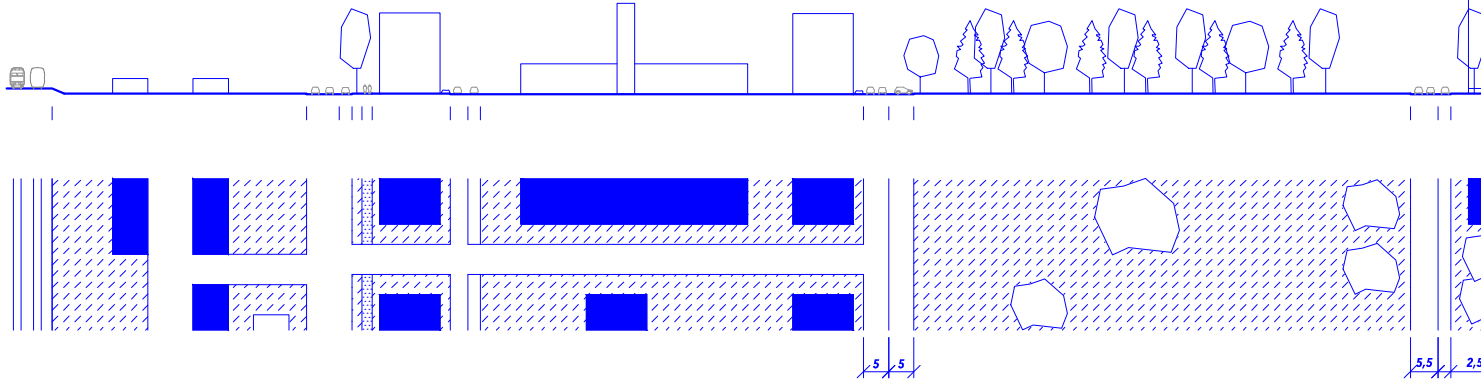


návrh

mestia, trhy rekreačný záliv hlavný dopravný ťah - Ul. Jilemnického sprístupnenie pešou cestou



sučasný stav



50 km/h

50 km/h

20 km/h

vedľajšia komunikácia

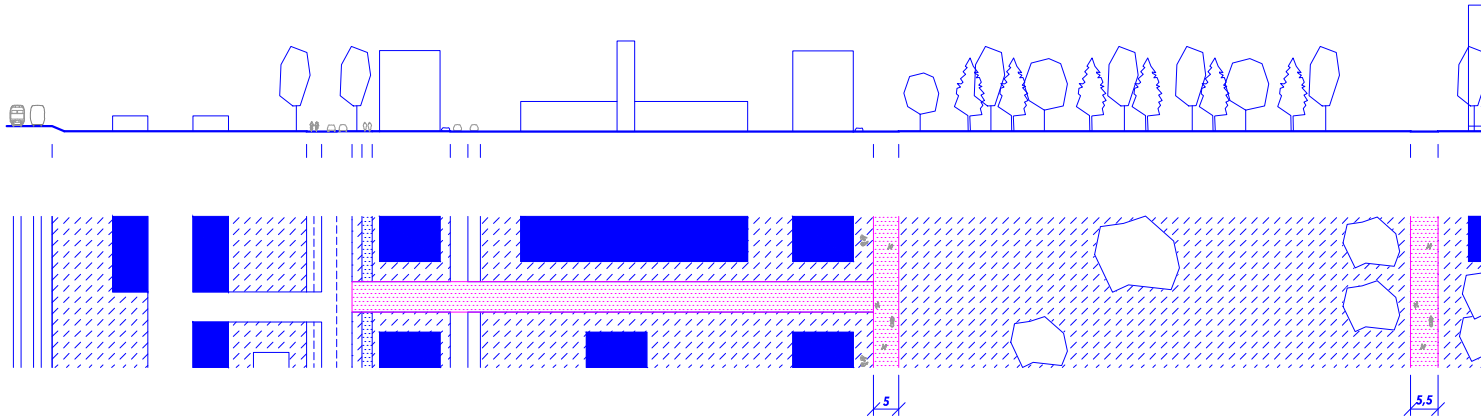
ul. Družstevná

park Zvolenská

obytná zóna - ul. Zvo

vrstvy verejného priestoru

návrh



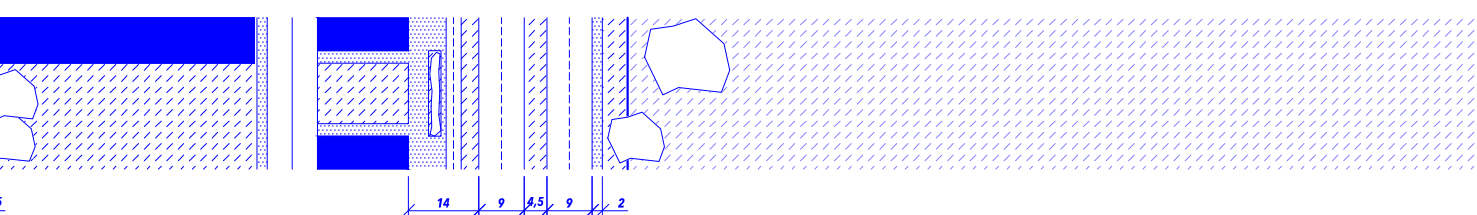
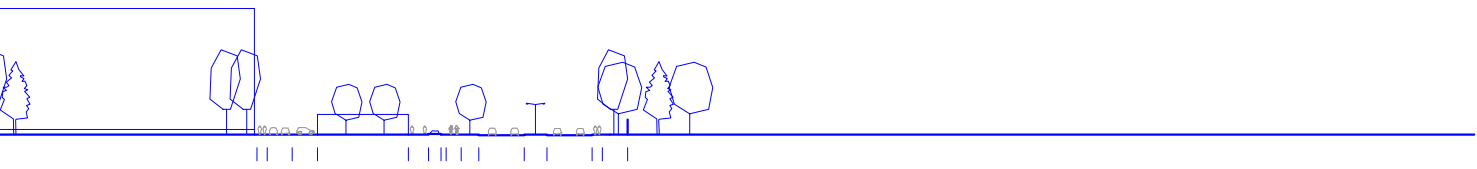
30 km/h

parkovanie - dostavby

vedľajšia komunikácia

pešia zóna - ul. Družstevná

pešia zóna - ul. Zvo



20 km/h

50 km/h

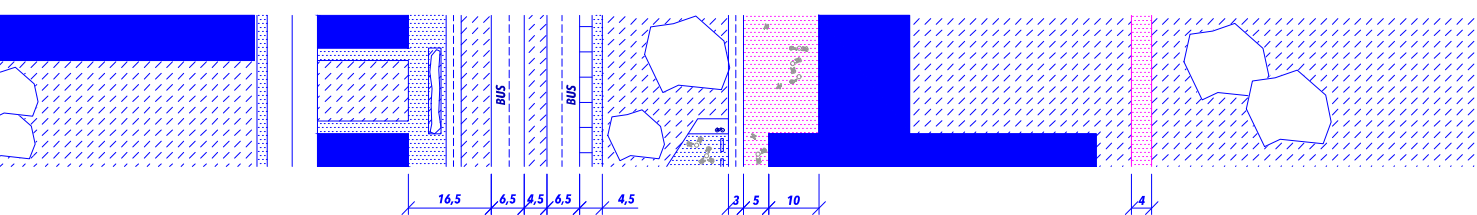
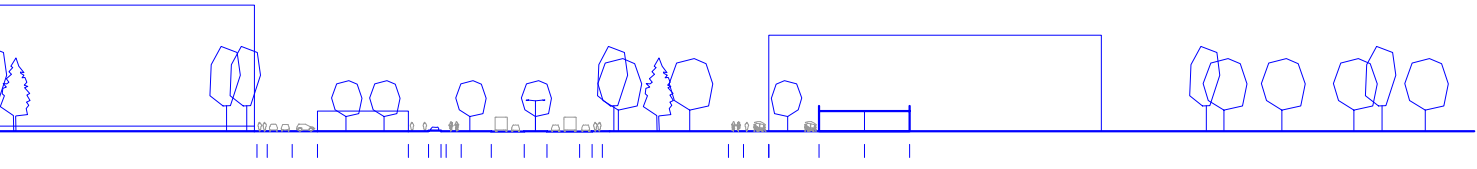
súčasný stav

lenská

obytná zóna, zásob. hlavný dopravný ťah - Ul. Jilemnického

uzavretý areál kasární

vrstvy verejného priestoru



50 km/h

mestský záliv

návrh

lenská

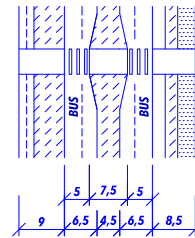
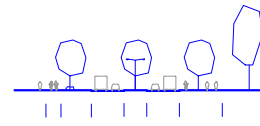
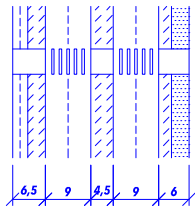
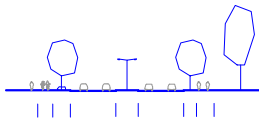
hlavný dopravný ťah - Ul. Jilemnického

obytný súbor

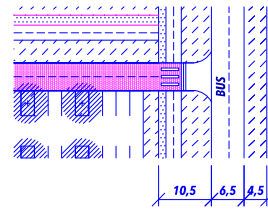
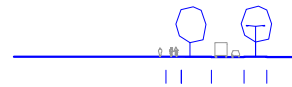
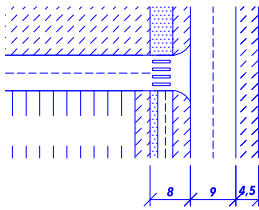
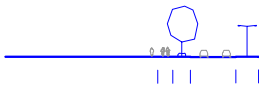
návrh



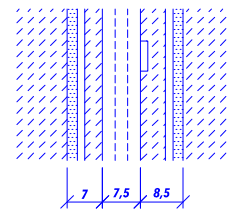
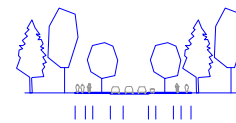
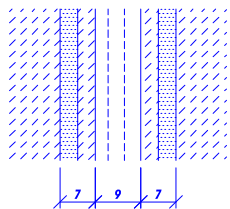
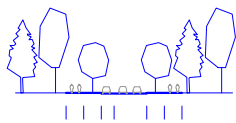
spomalenie bočnej komunikácie



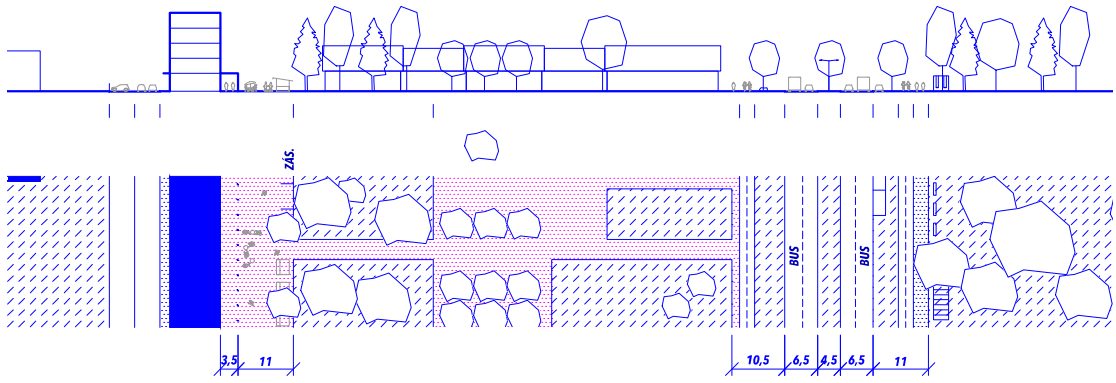
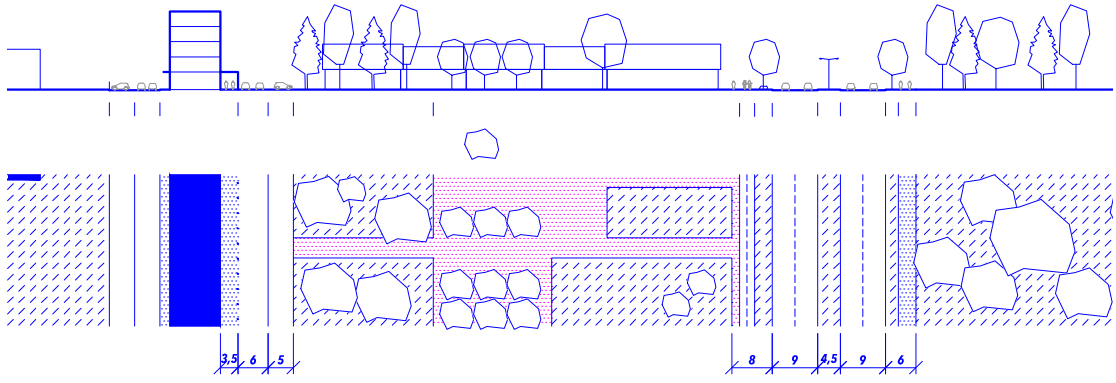
spomaľovacie opatrenia v mieste prechodov



spomalenie vedľajších ulíc



zmena profilu ul. Severná - krajinná spojka

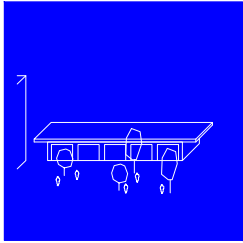




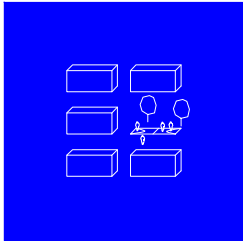
predpriestor námestia vytvorený elimináciou parkovacích miest

verejný priestor, vnútorná štruktúra, prázdno medzi budovami

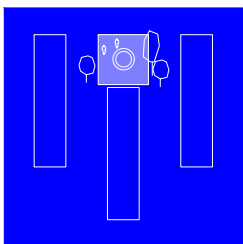
cieľ: pobyt ľudí v priestoroch medzi budovami, hustota dejov a príležitostí vo verejnom priestore, krátke vzdialenosti bežných funkcií a služieb, možnosť rekreácie na úrovni štvrte



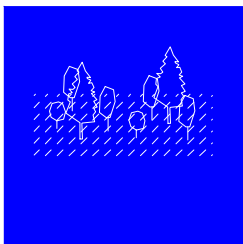
polyfunkčné pavilóny pri centrálnych verejných priestor



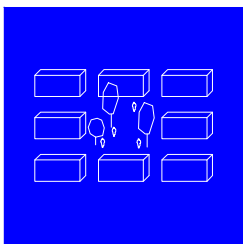
športové a rekreačné plochy ako súčasť superbloku



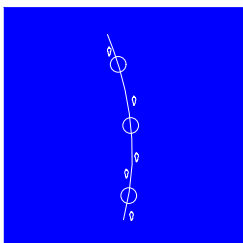
plácky a altány pre obytnú skupinu



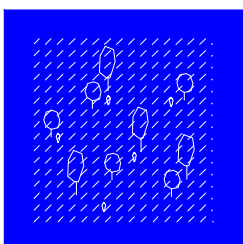
zachované voľne komponované skupiny stromov



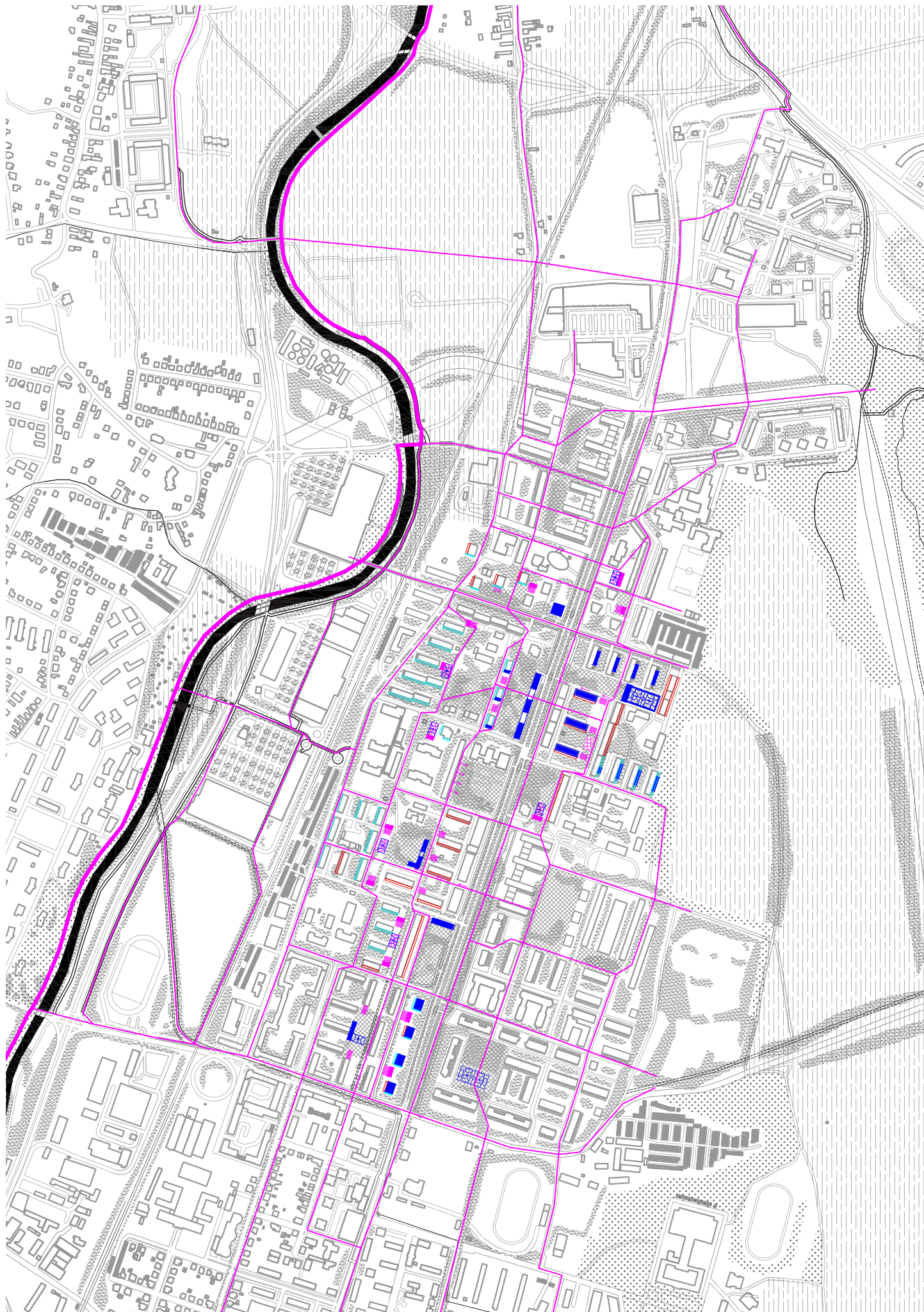
centrálné prázdno



kontinuálny verejný priestor



vysoký podiel nespevnených plôch



vnútorná štruktúra

100 m

návrh

kultúrne centrum

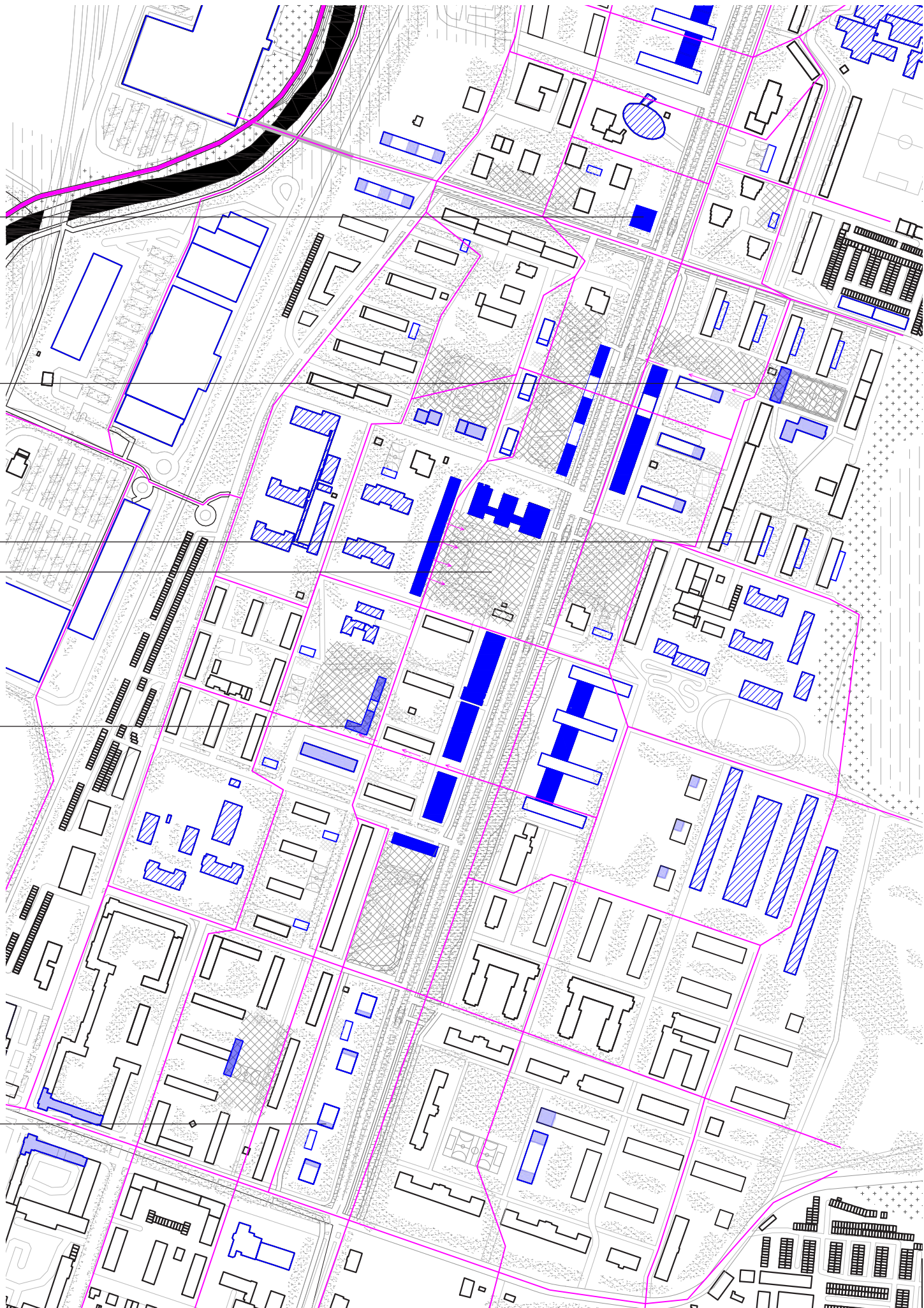
pavilón v parku

komunitný pavilón ako prístavba k bytovému domu

námestie

pavilón v parku

služby v transformovanom parteri



hierarchia atraktorov v území

- polyfunkčné jadro územia
- občianska vybavenosť - školy, kultúra, kostol
- lokálne atraktory - kaviarne, malé obchody a služby
- komunitné miesta

100 m

návrh

Do hlavných verejných priestorov umiestňujem centrálné - štvrtkové pavilóny ako nositeľa deja. Pavilóny primárne dotvárajú miesto k pobytu - rekreácii či pracovným príležitostiam a službám. Funkčne slúžia ako prenajímateľné priestory vrátane menších event space, zázemie pre športové plochy, záhradné reštaurácie alebo cowork.

kultúrne centrum

šport + záhradné bistro

prenajímateľné miestnosti, polyfunkcia

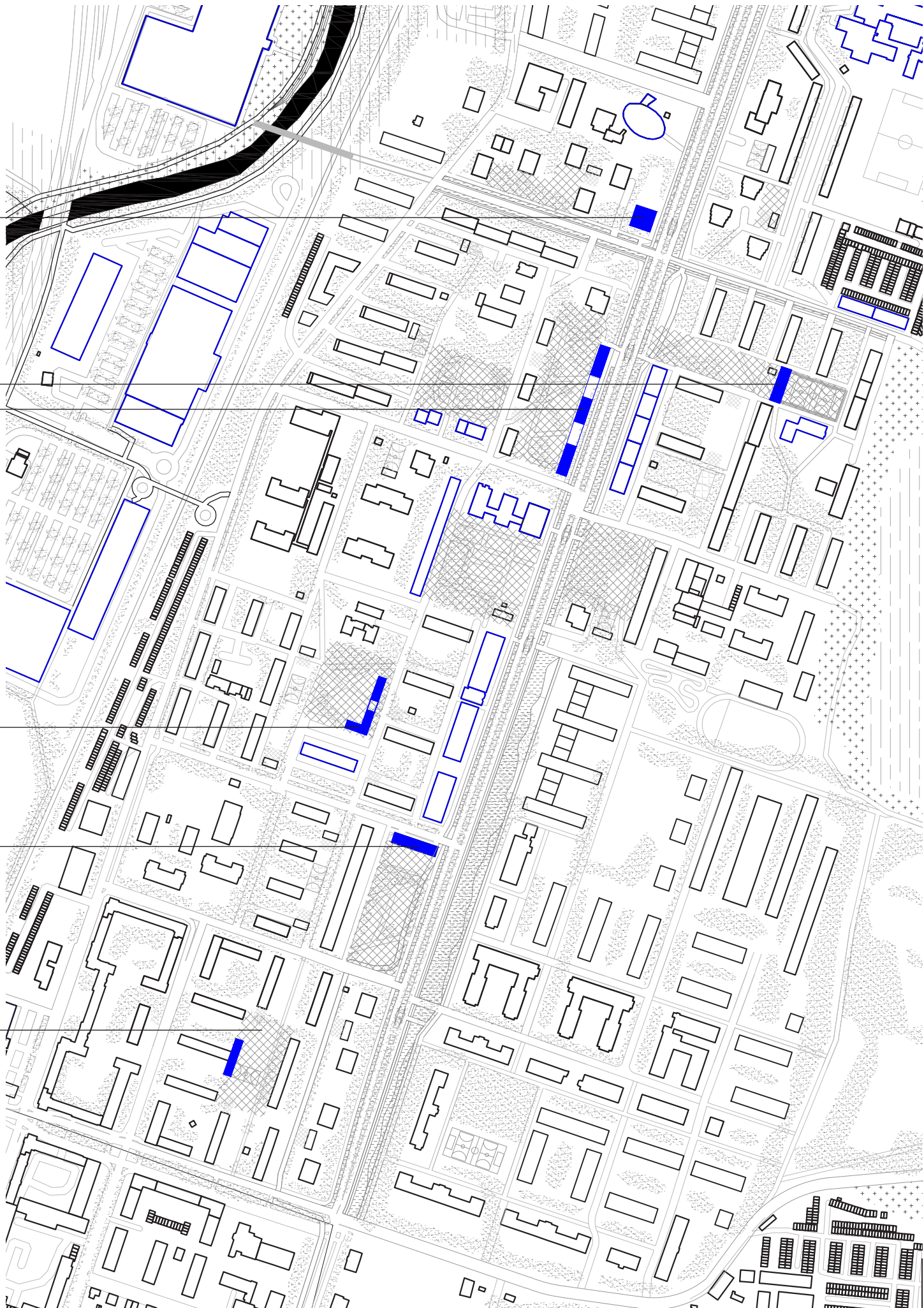
záhradná reštaurácia + cowork

kaviareň, polyfunkcia

šport + cowork

centrálna prázdna

sever



centrálně prázdna

100 m

návrh

Doplnením centrálnych miest sú lokálne plácky, miesta určené pre susedské a komunitné využitie v priamej blízkosti bytového domu. Vyberám prázdne miesta medzi budovami v náväznosti na nové pešie zóny alebo existujúce nevyužité spevnené plochy. Plácky navrhujem ako menšiu spevnenú plochu, na viacerých miestach s možnosťou doplnenia altánu alebo menšieho adaptabilného pavilónu - so susedskou kuchyňou, prenajímateľnou miestnosťou či detským klubom.

konverzia zbytkovej spevnenej plochy s pavilónom

pavilón ako prístavba k bytovému domu

konverzia zbytkovej nespevnenej plochy



lokálne plácky

100 m

návrh



stávající stav

sever



návrh

návrh

adaptácia stávajúceho

K zahutneniu prázdna dejmi pracujem s adaptáciou panelových domov na sídlisku. Určujem objekty vhodné na transformáciu 1. zvýšením pobytovosti a otvorenosti fasády pridaním predsadených lodžii a 2. využitím parteru a príslušného vonkajšieho priestoru na princípe privlastnenia miesta - vyčlenením záhrad prístupných z bytov v 1NP, komunitnými pavilónmi prístupnými zo spoločných priestorov bytových domov alebo zmenou stávajúcich garáží na prenajímateľné priestory. Opatrenia generujú nové aktivity a ciele vo verejnom priestore, redukujú počet voľných plôch vyžadujúcich údržbu zo strany mesta a zvyšia obytnú kvalitu bytov rozšírením o vonkajšie priestory lodžii s pridanou funkciou tienenia obytných miestností orientovaných na juh či západ. Individualizované v prefabrikovanom meste.

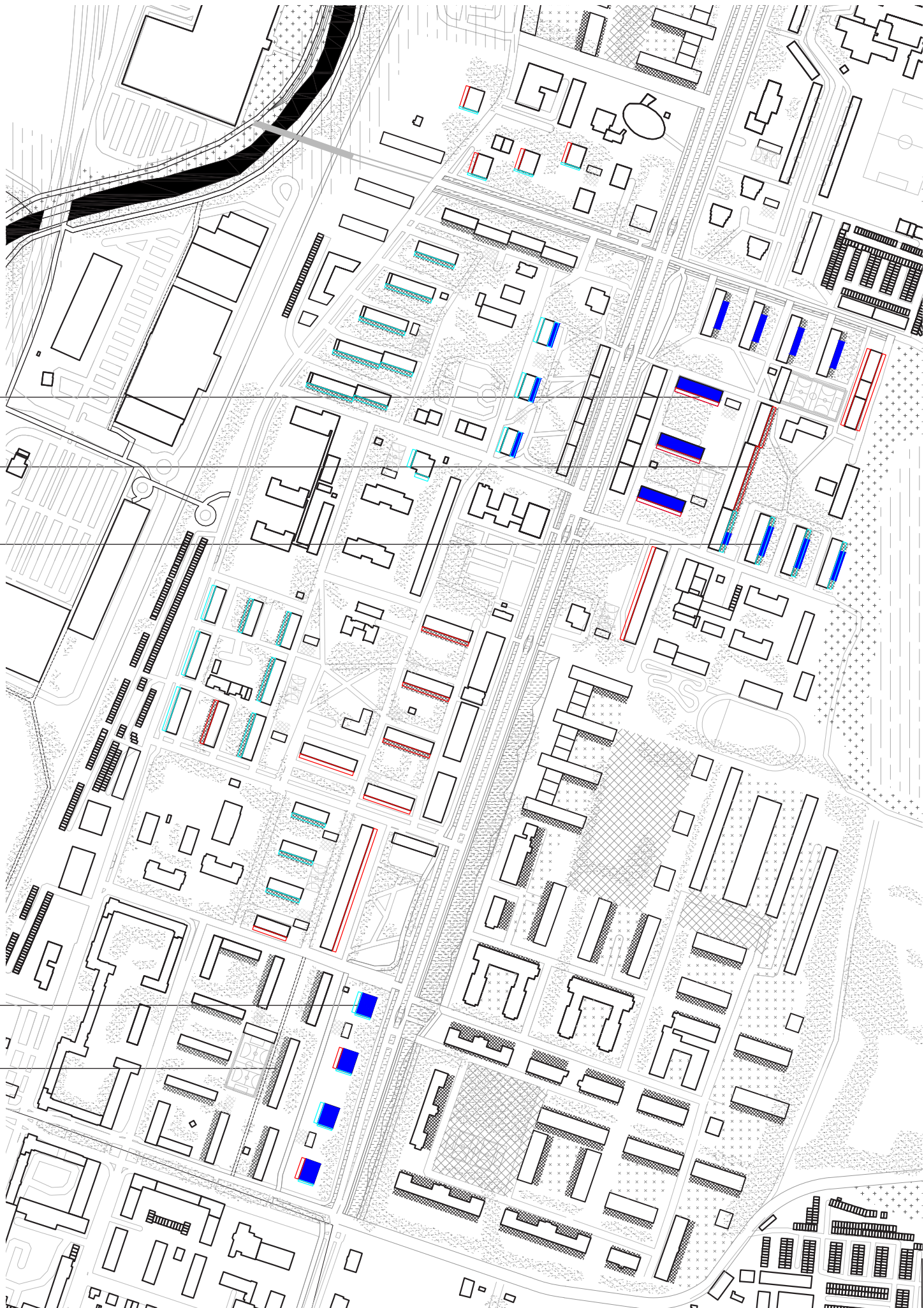
A - budovy orientované S-J s vhodným doplnením lodžii a vyvýšených záhrad na južnej fasáde

B - budovy orientované V-Z s vhodným doplnením lodžii a záhrad na zadnej fasáde

C - budovy orientované V-Z s vhodným doplnením záhrad a komunitných pavilónov na zadnej fasáde, s možným doplnením kontinuálnych lodžii

D - budovy orientované V-Z s vhodnou transformáciou garáží v parteri na prenajímateľné priestory

E - budovy s vhodným doplnením záhrad, s charakterom neumožňujúcim doplnenie lodžii (najstaršia výstavba záhradného mesta)



adaptácia stávajúceho

▨ nové záhrady bytov ■ predsadené lodžie - vhodné k adaptácii ■ predsadené lodžie - možné doplnenie / zmena v čase ■ pavilóny a polyfunkcia v parterí

100 m

návrh



A - orientácia S-J, doplnené lodžie a záhrady



B - orientácia V-Z, doplnené lodžie a záhrady



C - orientácia V-Z, doplnené záhrady a pavilón

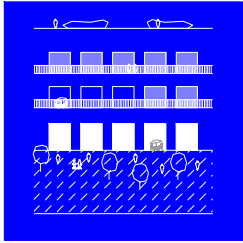


D - orientácia V-Z, transformované garáže na byty a prenajímateľný priestor

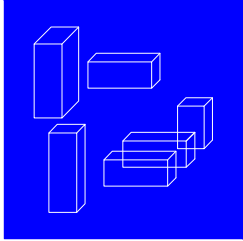
dostavby

návrh

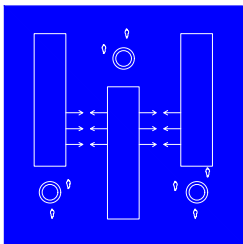
cieľ: zachovanie kompozičných kvalít okolitej výstavby, obmedzenie automobilovej dopravy vo vnútornej štruktúre, pešie napojenie na okolie a krajinu



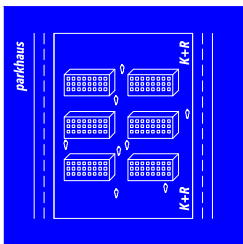
funkčný parter s pobytovými predpriestormi, otvorená f.



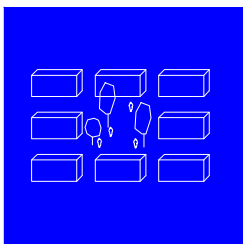
volumetrická hustota, náväznosť na kompozíciu sídliska



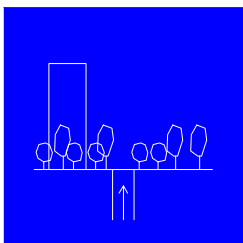
miesta medzi obytnou zástavbou



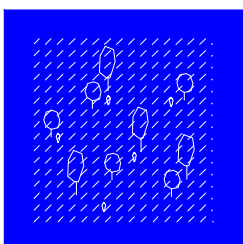
obytné súbory usporiadané do superblokov



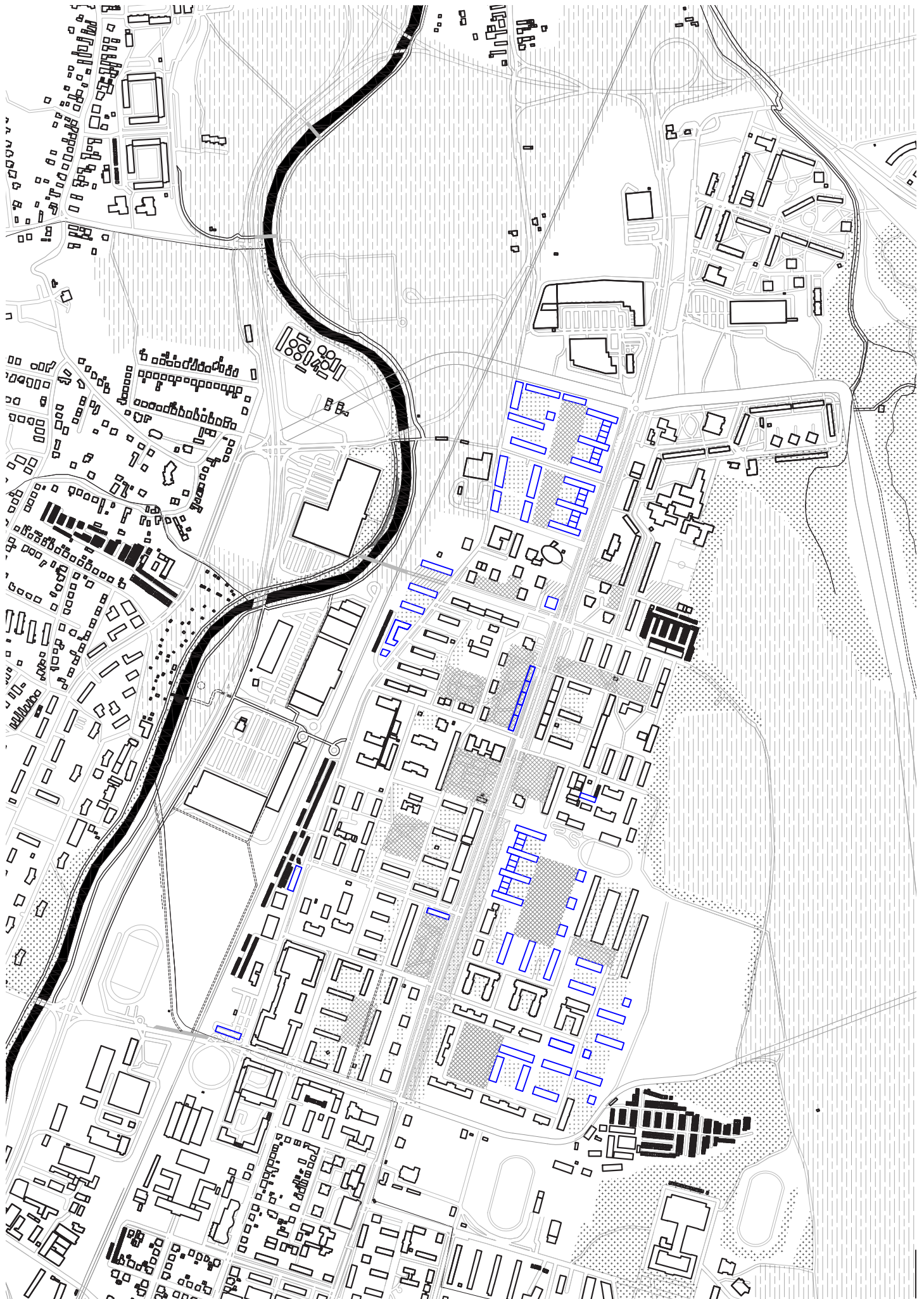
centrálne prázdno



veža ako príchodový landmark, zelený horizont



vysoký podiel nespevnených plôch

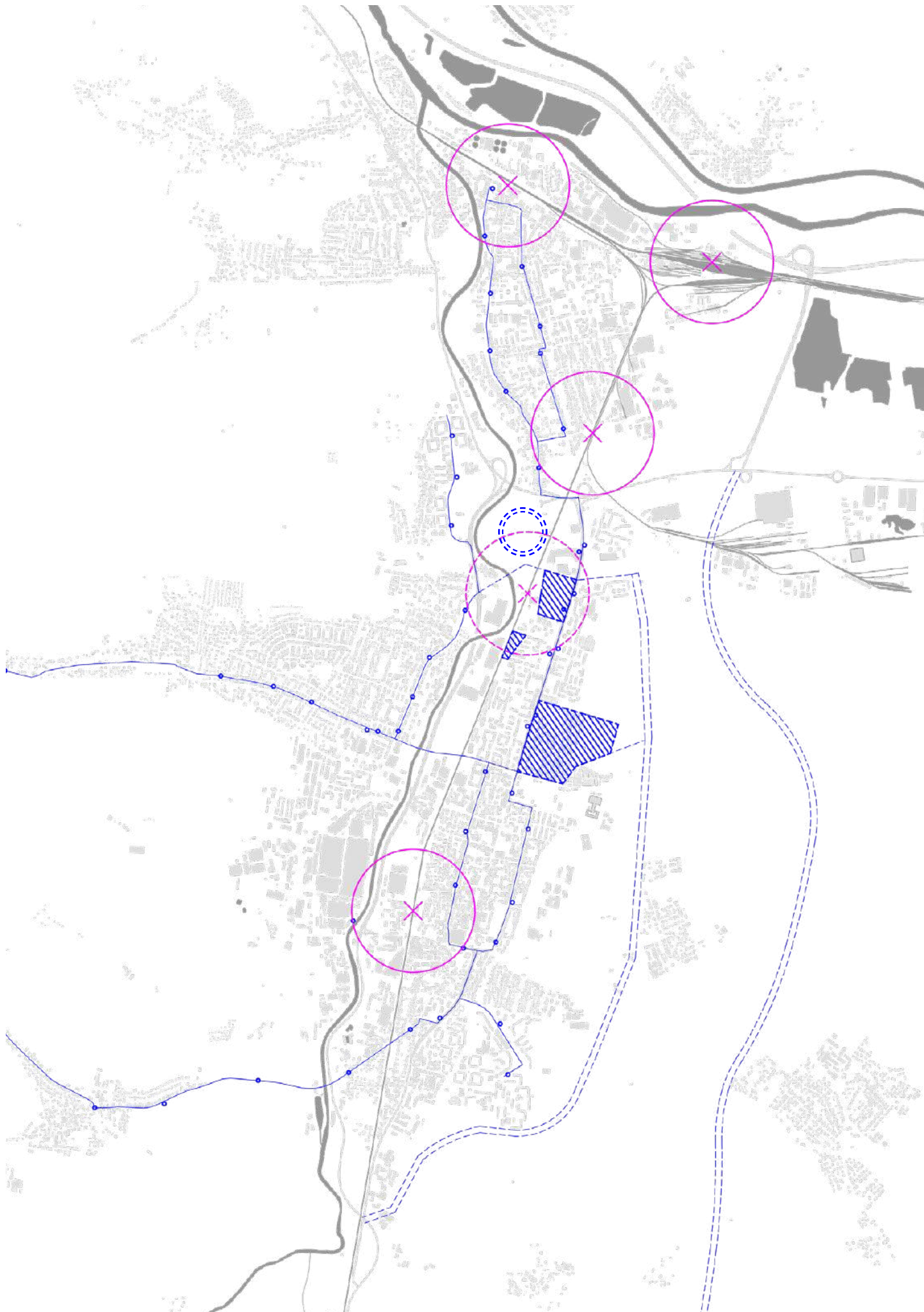


prázdná - nástroje

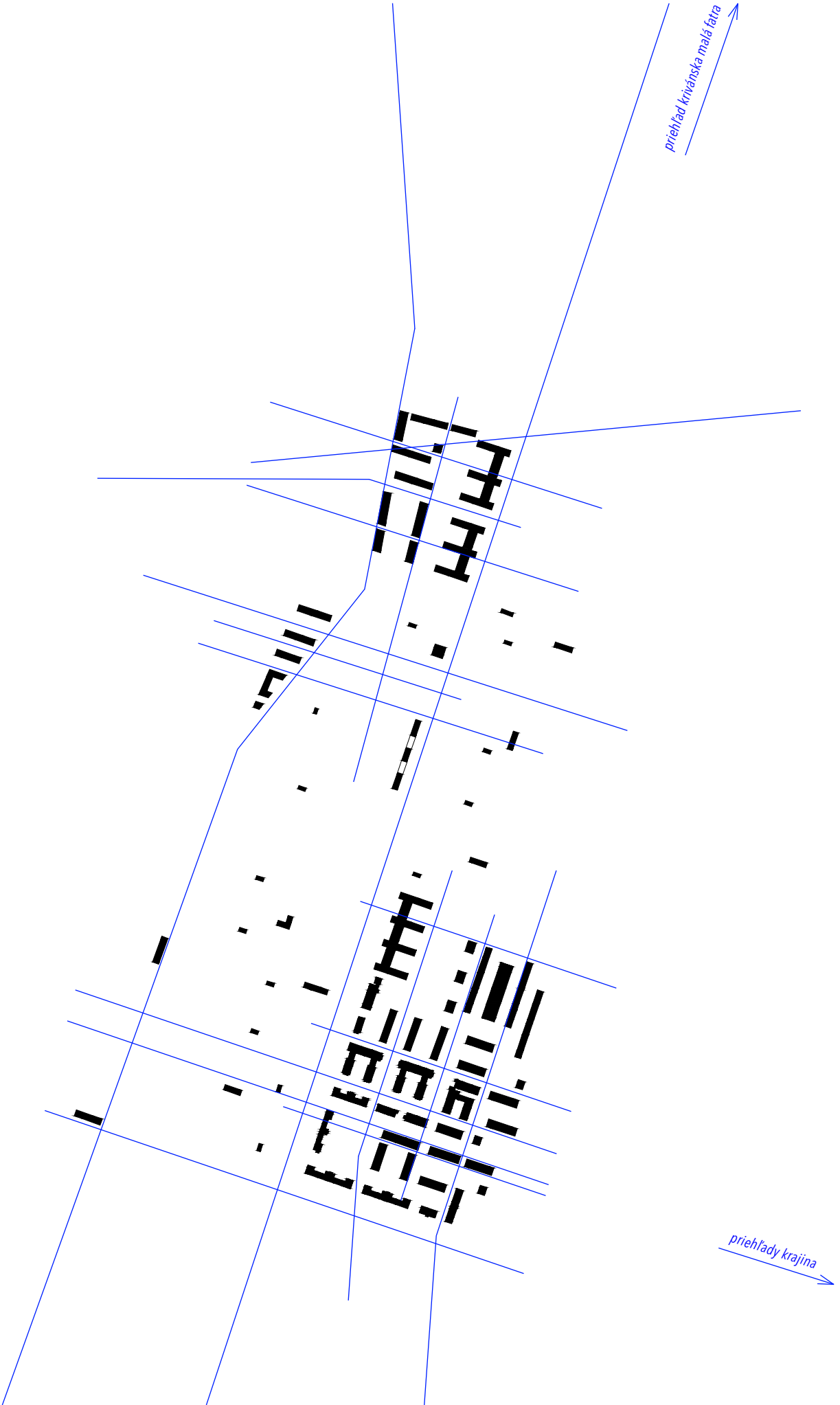
100 m

návrh

Riešené oblasti majú vysoký rozvojový potenciál. Areál kasární je priamym medzníkom medzi centrom mesta a východnou časťou sídliska, z južnej časti susedí s plánovaným dopravným napojením na východný mestský okruh. Stáva sa tak prírodným momentom do mesta. Plocha na severnom okraji je súčasťou transformačného celku Martin - Pltníky, na ktoré je v súčasnosti spracovávaná územná štúdia. V náväznosti na nivu rieky má vzniknúť polyfunkčné centrum s bytovou výstavbou a funkciami v okolí a meste absentujúcimi - šport, rekreácia a občianska vybavenosť, doplnené o dopravný terminál. Riešená plocha s územím susediaca, ohraničená plánovaným prepojením medzi Košútami a Záturčím je prirodzeným ukončením sídliska Sever pri železničnej zastávke.



riešené územie
 X železničná zastávka + dochádzková vzdialenosť 500 m
 zastávky MHD
 - - - - - plánované dopravné ťahy



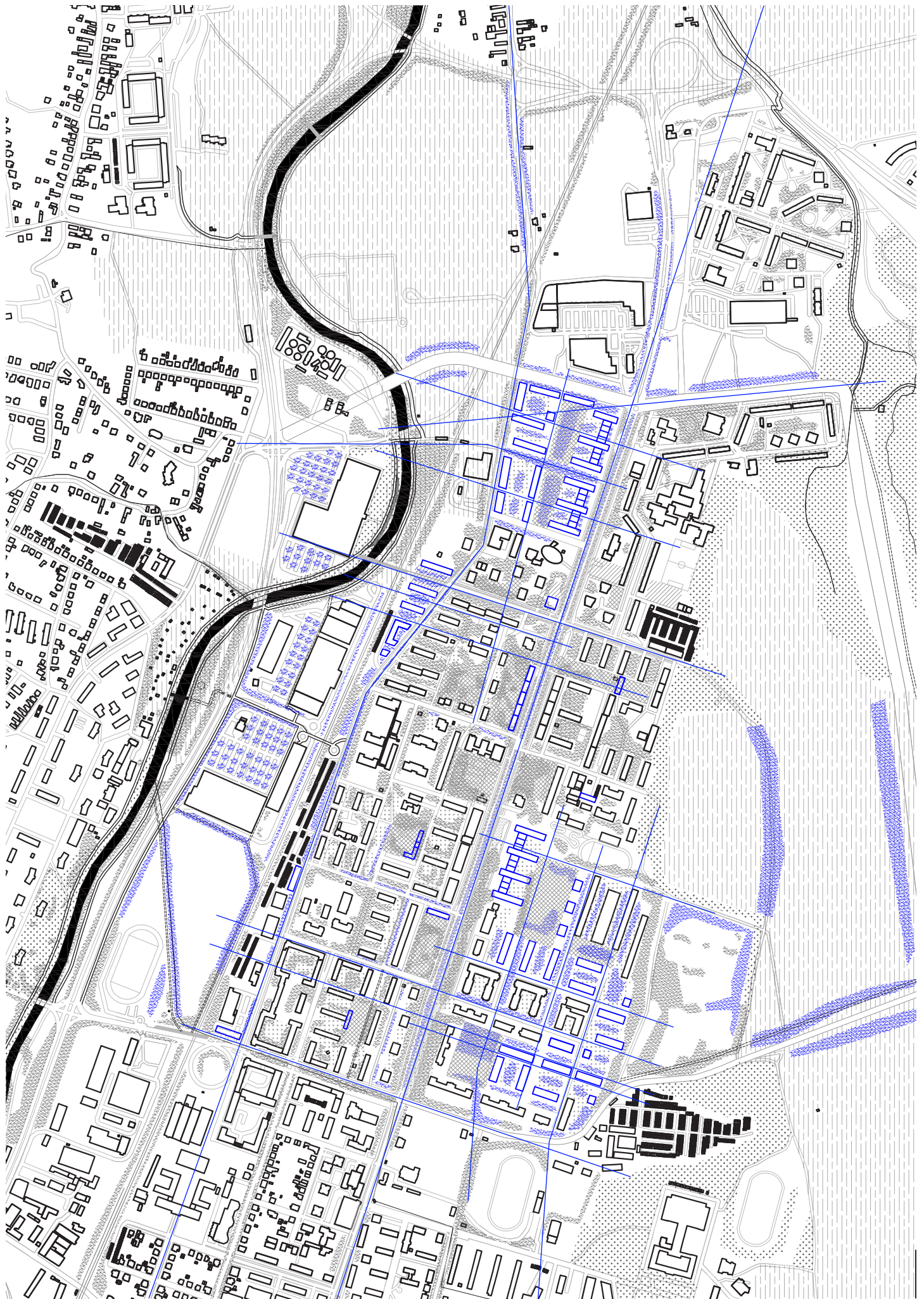
priehľad krivánska malá fatra

priehľady malá fatra

priehľady krajina

urbánne osi

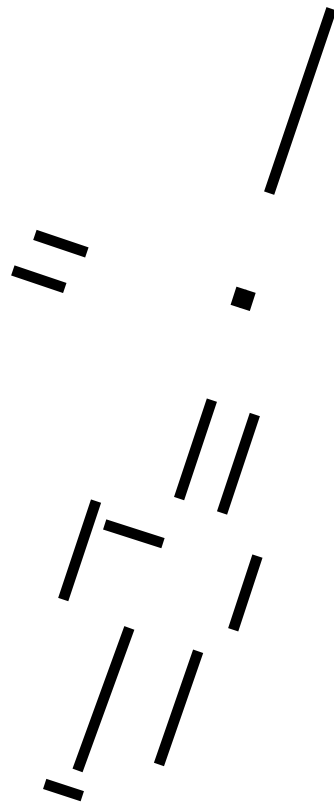
sever

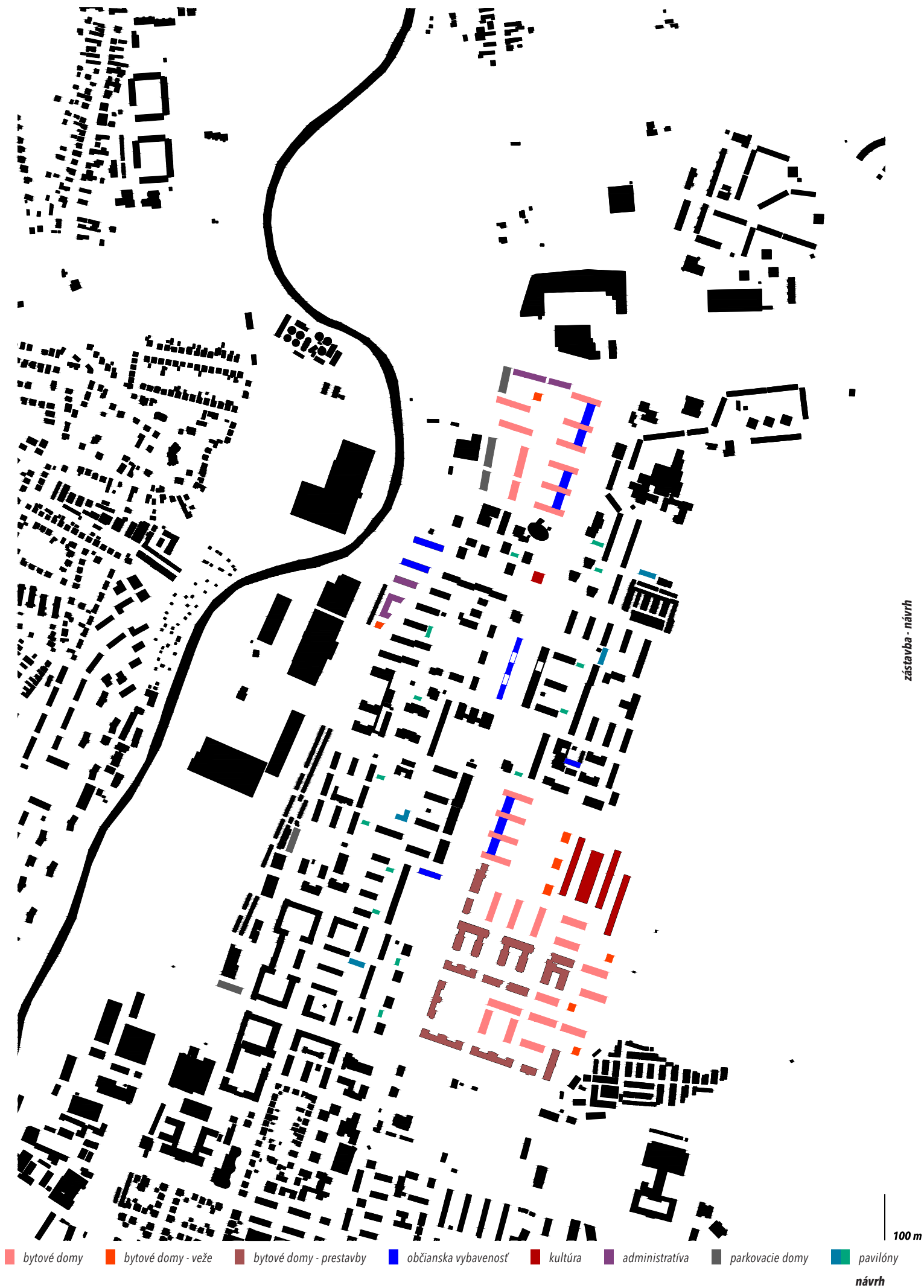


navrhované stavby

100 m

návrh





Navrhovaná zástavba je prevažne polyfunkčná so službami v parteri. V náväznosti na sídlisko je doplnená vrstva občianskej vybavenosti, komunitných priestorov, administratívy, prenajímateľných priestorov a parkovania, ktoré v súčasnosti v mieste absentujú. Areál kasární je konvertovaný na obytnú zónu s kvalitami bývania v zeleni vo forme prelínajúcich sa dvorov a veží v priehľadových osách. Severný okraj vytvára hranicu štvrte smerom k mestskému okruhu a naväzuje na superbloky sídliska.

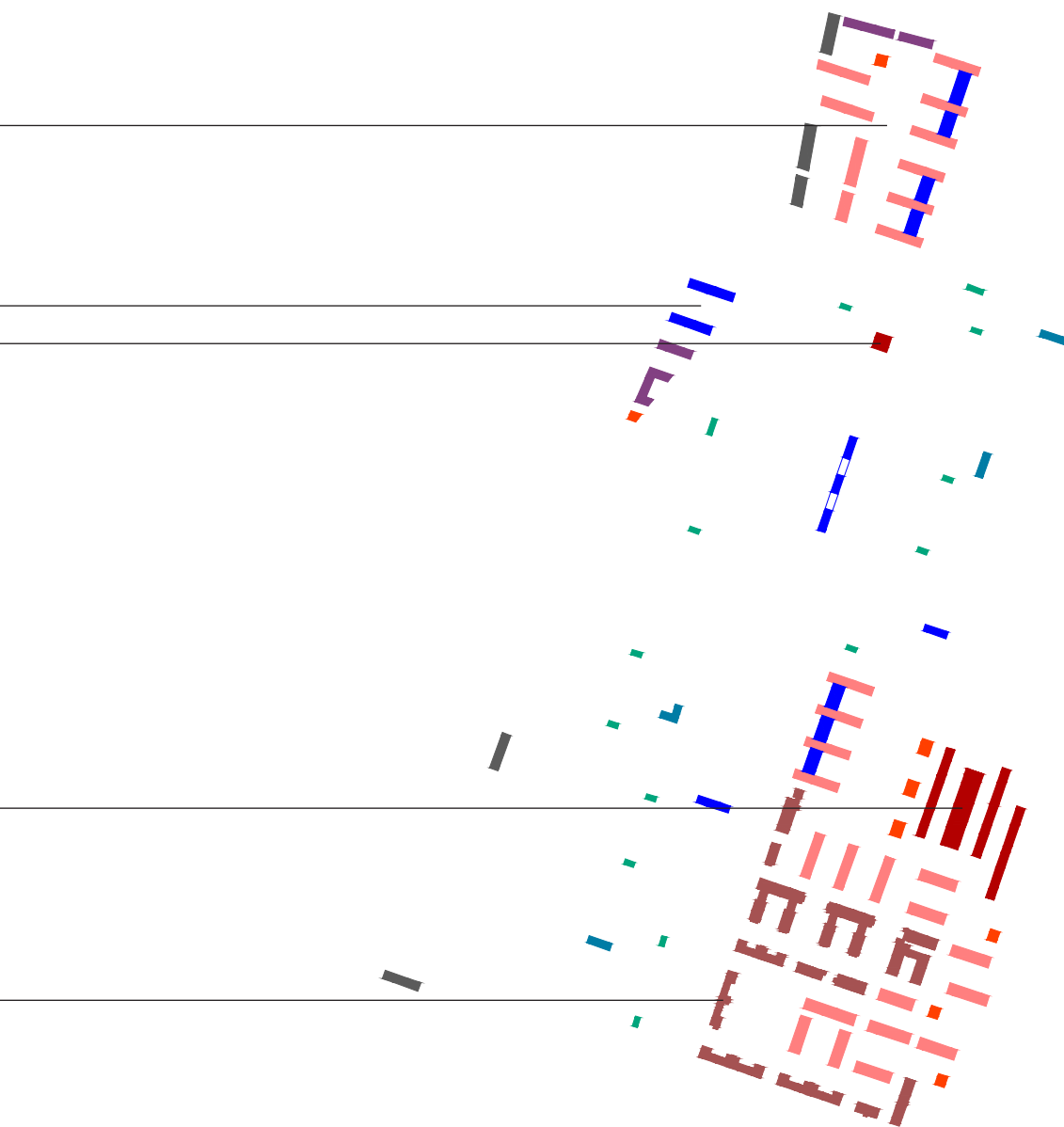
začiatok štvrte

polyfunkčná výstavba pri železnici

kultúrne centrum

kultúrne a kreatívne centrum v halách kasární

konverzia stavieb kasární na záhradné mesto



zástavba - typ

- bytové domy
- bytové domy - veže
- bytové domy - prestavby
- občianska vybavenosť
- kultúra
- administratíva
- parkovacie domy
- pavilóny

100 m

návrh

II. zapojenie kasární

KASÁRNE

Areál kasární funguje ako jazva v mestskej tkanine priamo oddeľujúca centrum od východnej časti sídliska. Na juhu susedí so športovým areálom a na severe s obytnou zástavbou sídliska. Hranicu prilahlú k ul. Jilemnického tvorí dlhá línia oplatenia a hustá alej stromov rámujúca triedu. Hranica areálu a krajiny je tvorená vzrastlými stromami za líniou oplatenia, pri vybudovaní napojenia na východný mestský okruh sa však zmení v príchodový moment do mesta susediaci s mestskou Akropolou. V súčasnosti neprístupný a plne nevyužitý areál má potenciál stať sa lokálnym centrom pri zachovaní charakteru bývania v zeleni.

Pri návrhu určujem stávajúce stavby vhodné k transformácii a tieto dopĺňam o novú štruktúru na kvalitatívnej báze kompozície okolitej zástavby. Budovy svojim usporiadaním potvrdzujú navrhovanú sieť verejných priestorov a vytyčujú hierarchizované miesta naviazané na pešie osi. Uličná sieť a vzájomná kompozícia objemov je zakotvená v diaľkových priehľadoch a príchodovej vedute signalizujúcej mesto. Dostavby na hlavnej mestskej triede interpretujú koncepciu umiestňovania nízkopodlažnej zástavby občianskej vybavenosti a tvoria polyfunkčné jadro mestskej časti. Zachovávané halové stavby sa transformujú na kultúrne a polyfunkčné centrum.

Areál je delený na dva urbánne superbloky - severný odkazujúci sa ku kompozične pestrej zástavbe sídliska a južný ako parafráza staršej nízkopodlažnej zástavby záhradného mesta naproti. Toto členenie vychádza z charakteru zachovávaných objektov. Pre bloky je stanovená cieľová hustota obyvateľov, ktorá je dosiahnutá dostavbami. Východný okraj voľne prechádza do naväzujúcej krajiny a pracuje s poréznosťou zástavby v západnom smere. Vertikály sa stávajú príchodovým landmarkom.



širšie vzťahy

charakter



sever



stávající stav



sever



princípy návrhu

- kasárne - hodnotné stavby
- stavby k prestavbe
- búrané
- navrhované stavby
- urbánne osi
- - - osi budov - veží
- - - krajinné osi

návrh

bilancie

*celková plocha - 21,2 ha
zastavaná plocha - 78426 m²
zastavanosť - 37%*

*hustota obyvateľov urbánneho superbloku - 200 obyv./ha
nárast obyvateľov - 4200
bytové plochy - 115 000 m²*

*občianska vybavenosť - 8100 m²
počet parkovacích miest - 1905
pomer počet obyvateľov : parkovacie miesto - 2,5 : 1*

mestský záliv verejného priestoru - sedenie, stojany na bicykle

park, miesto pre šport

predpriestor kultúrneho a kreatívneho centra

rekreačný záliv verejného priestoru - hry, sedenie

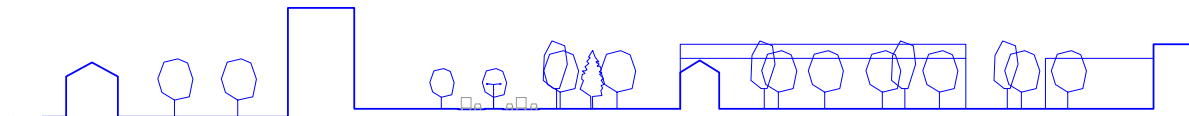
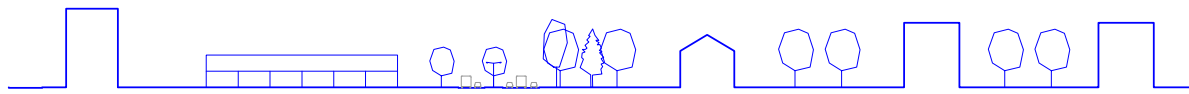
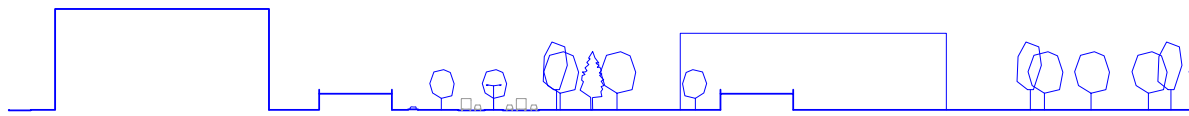
krajinný park - kroviny, stromy, pobytové lúky a trávnaté ostrovy

park, miesto pre šport

rekreačný záliv verejného priestoru - hry, sedenie

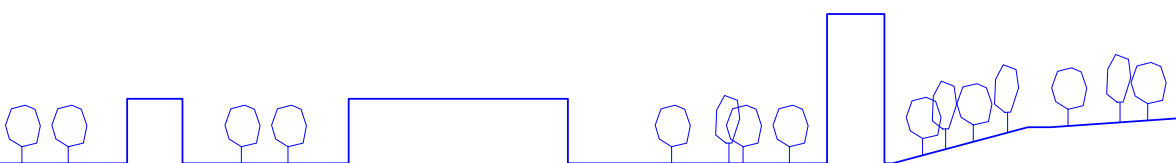


nové záhrady bytov navrhovaná zeleň urbánne osi osi budov - veží

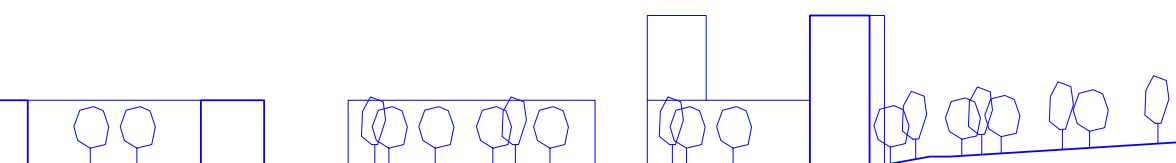




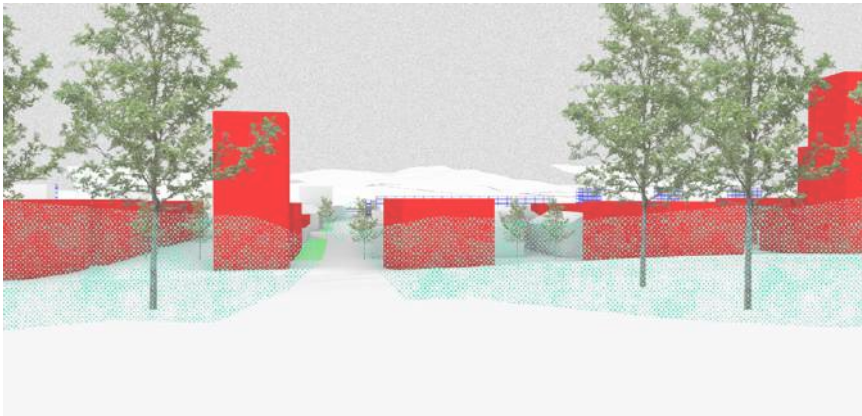
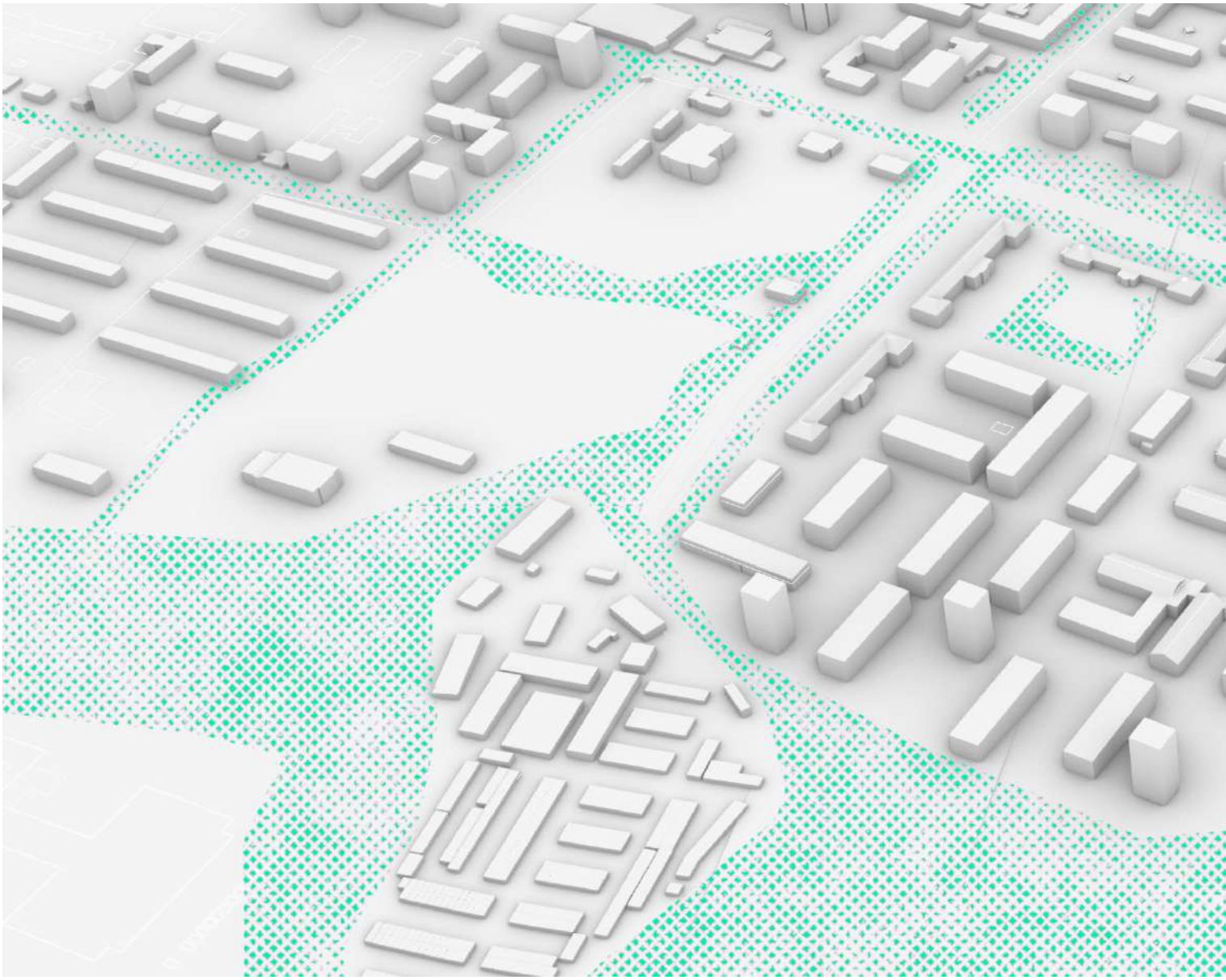
rez - kultúrne a kreatívne centrum



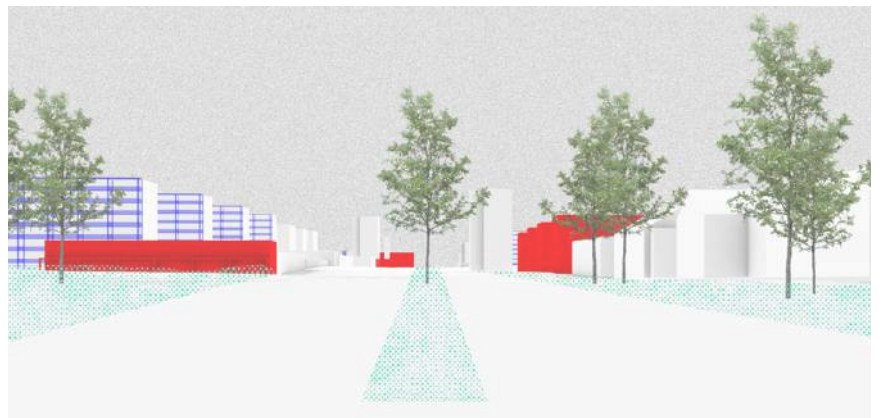
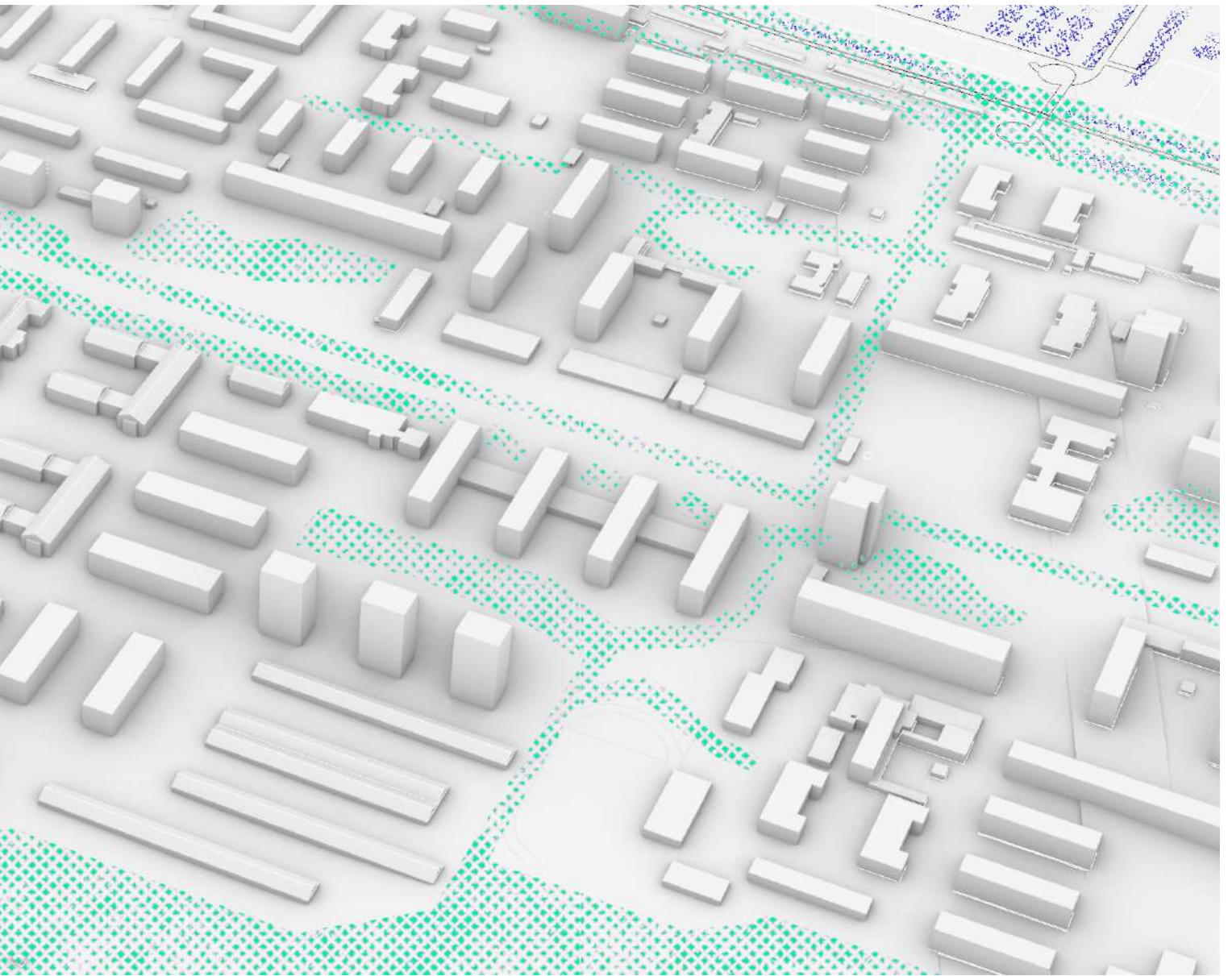
rez - záhradné mesto



rez - športový park



prieľad - krajina



prieľad - ul. Jilemnického





III. dostavba okraju

SUPERBLOK A POLYFUNKCIA

Severný okraj mestskej časti Sever bude podľa plánov v budúcnosti prepojený pokračovaním východného okruhu so západným mestským okruhom a mestskými časťami Podháj-Stráne a Záturčie. Dopravný ťah sa stane južnou hranicou novej výstavby naproti MČ Košúty II, kde sú v územnom pláne a v súčasnosti spracovávanej územnej štúdii Martin-Košúty vymedzené plochy pre nové polyfunkčné centrum celomestského významu a športovo-rekreačný areál Martin-Pltníky.

Spracovávam možnosť zástavby južnej strany dopravného ťahu. Stávajúce prázdno - lúka medzi obchodným centrom a sídliskom má vysoký potenciál pre zastavanie kvôli napojeniu na plánovanú štruktúru na severe a vzniku novej železničnej zastávky. Vzniknúť by tu mali bytové domy s dostupnými bytmi, polyfunkčné domy orientované k hlavným dopravným ťahom a rekreačné plochy.

Pri návrhu naväzujem na štruktúru navrhovaných superblokov sídliska, s ktorým plocha susedí. Dostavby na hlavnej mestskej triede sú pokračovaním striedavého umiestňovania nízkopodlažnej zástavby občianskej vybavenosti. Do parteru sú umiestňované služby, komunitné priestory a byty. Vnútorný priestor superbloku je členený uličnou sieťou v hlavných priehľadových osiach na hlavné bytové zelené plochy a polosúkromné predzáhradky bytov. Parkovanie je kvôli limitu územia - ochrannému pásmu minerálnych vôd umiestnené do parkovacích domov v západnej časti.

Navrhovaná polyfunkcia pracuje s okrajovými plochami sídliska susediacimi so železnicou, pričom rešpektujú jej ochranné pásmo. Plochy naväzujú na navrhovanú krajinnú spojku medzi nábrežím a extravilánom a náplňou zahŕňajú chýbajúce funkcie v sídlisku - administratívu, služby a parkovanie.

stávajúci prechod k nábrežiu

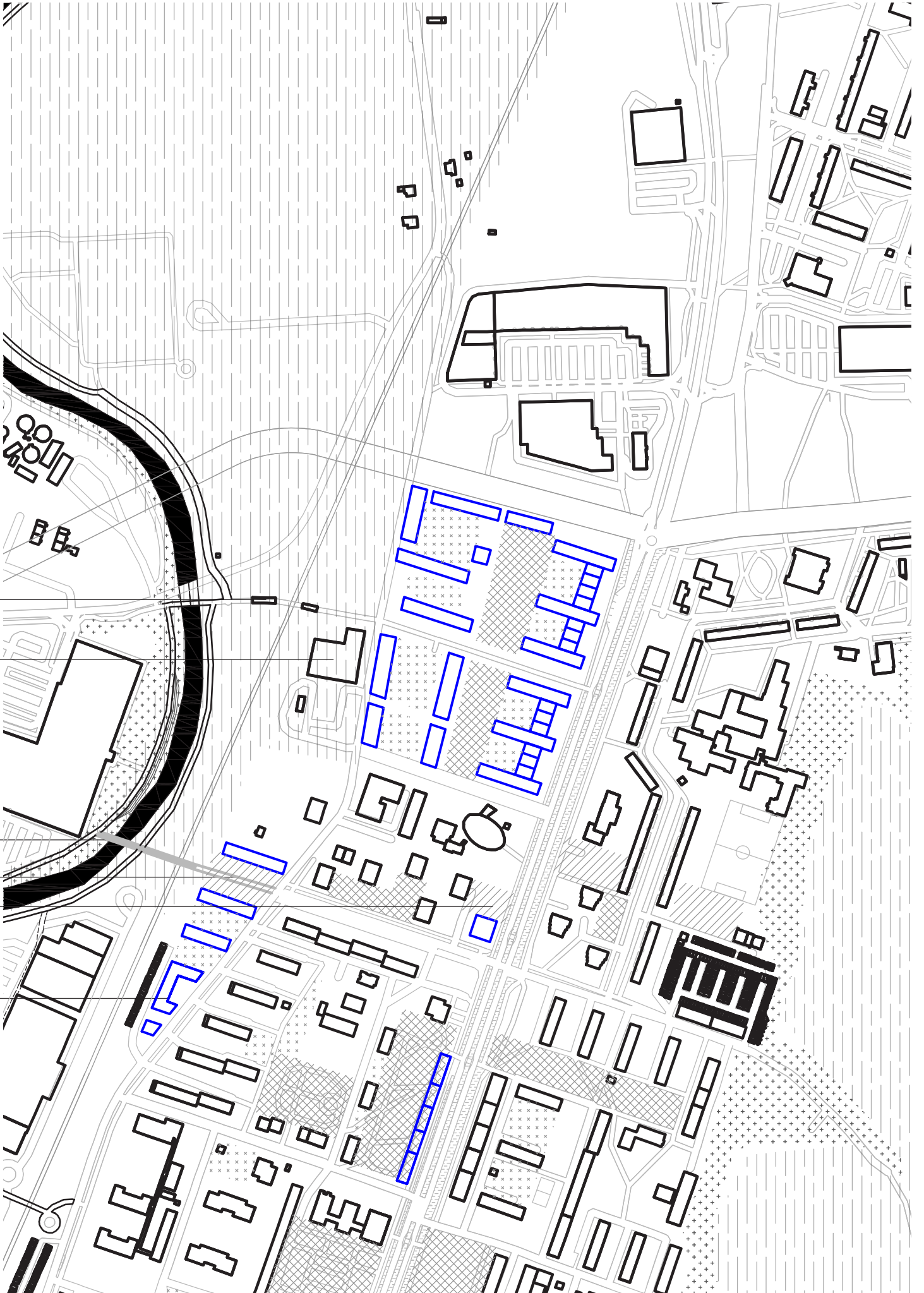
plnička minerálnej vody Fatra

nový prechod k nábrežiu

námestie

predpriestor kostola a kultúrneho domu

parkovanie



siršie vzťahy

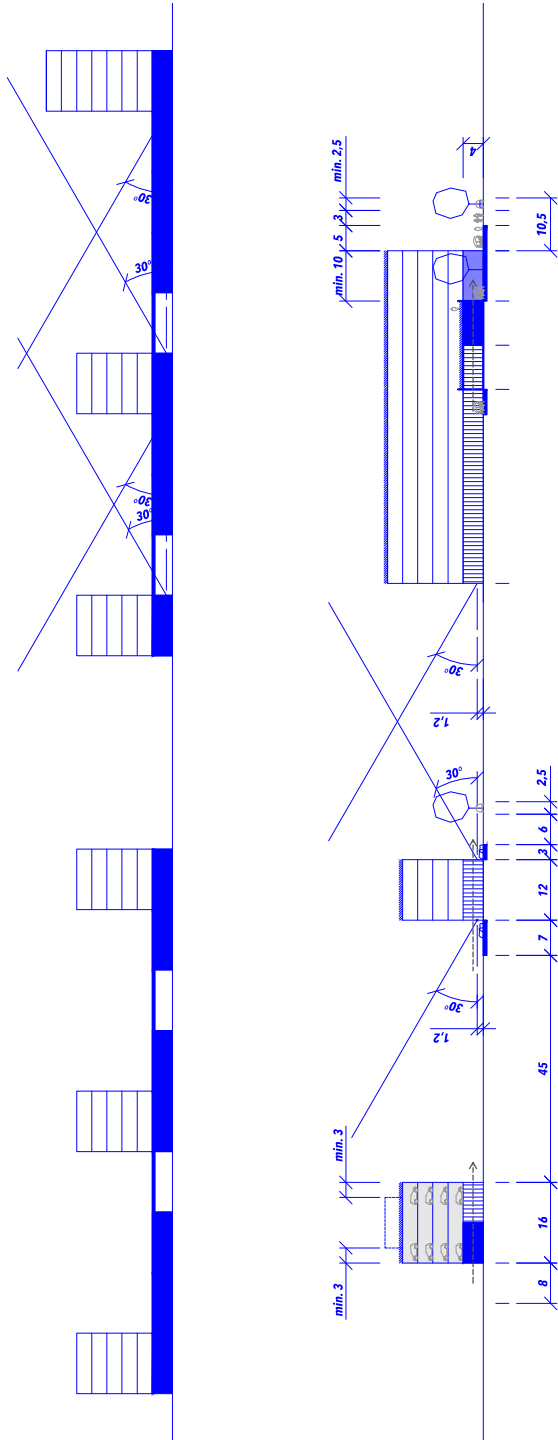
charakter

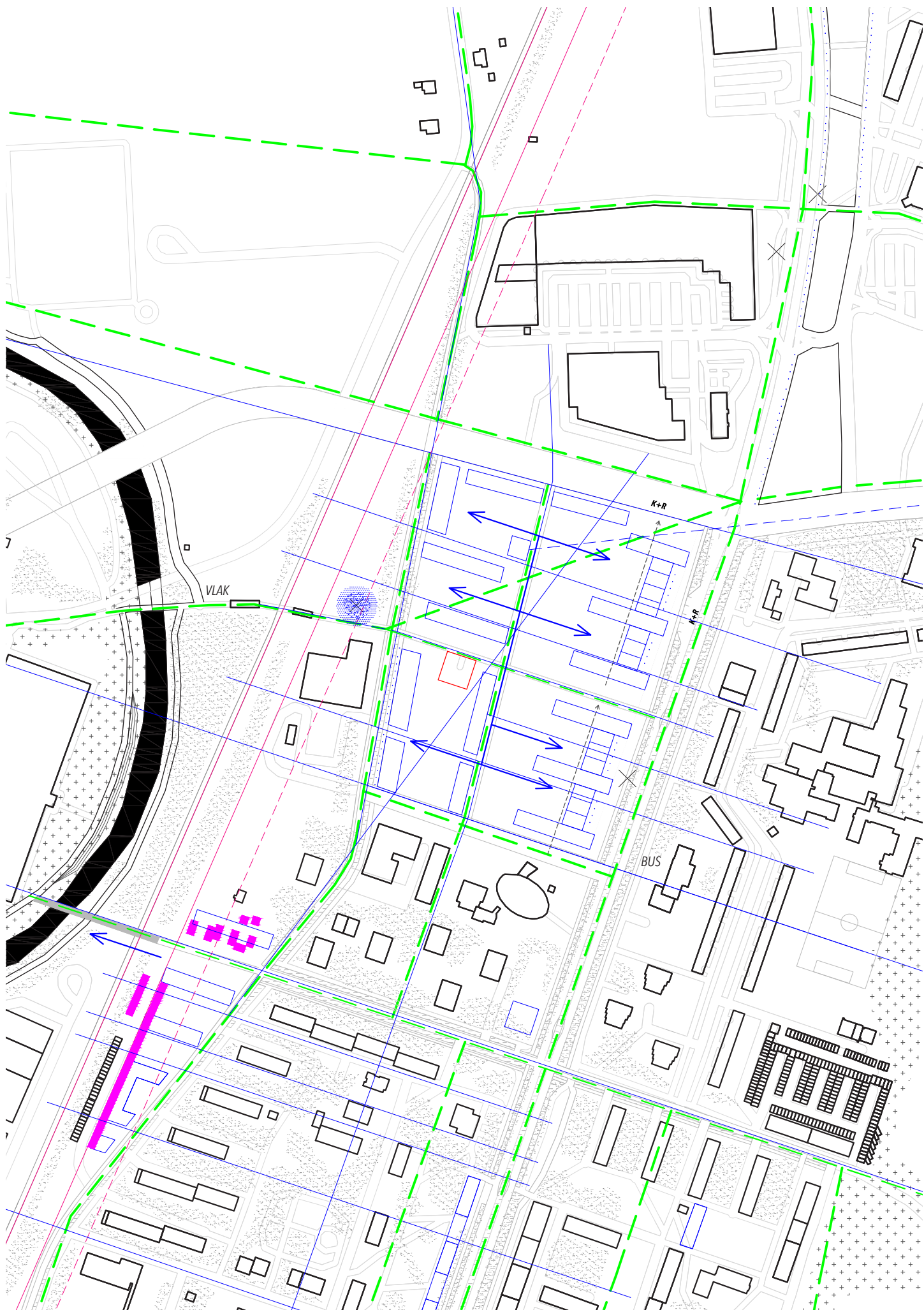


sever



a 3a a 3a a 3a a 3a a 4a a





principy návrhu

bilancie

*celková plocha - 6,75 ha
zastavaná plocha - 15 000 m²
zastavanosť - 22 %*

*hustota obyvateľov urbánneho superbloku - 220 obyv./ha
nárast obyvateľov - 1485
bytové plochy - 41100 m²*

*občianska vybavenosť - 9975 m²
počet parkovacích miest - 675
pomer počet obyvateľov : parkovacie miesto - 2,5 : 1*

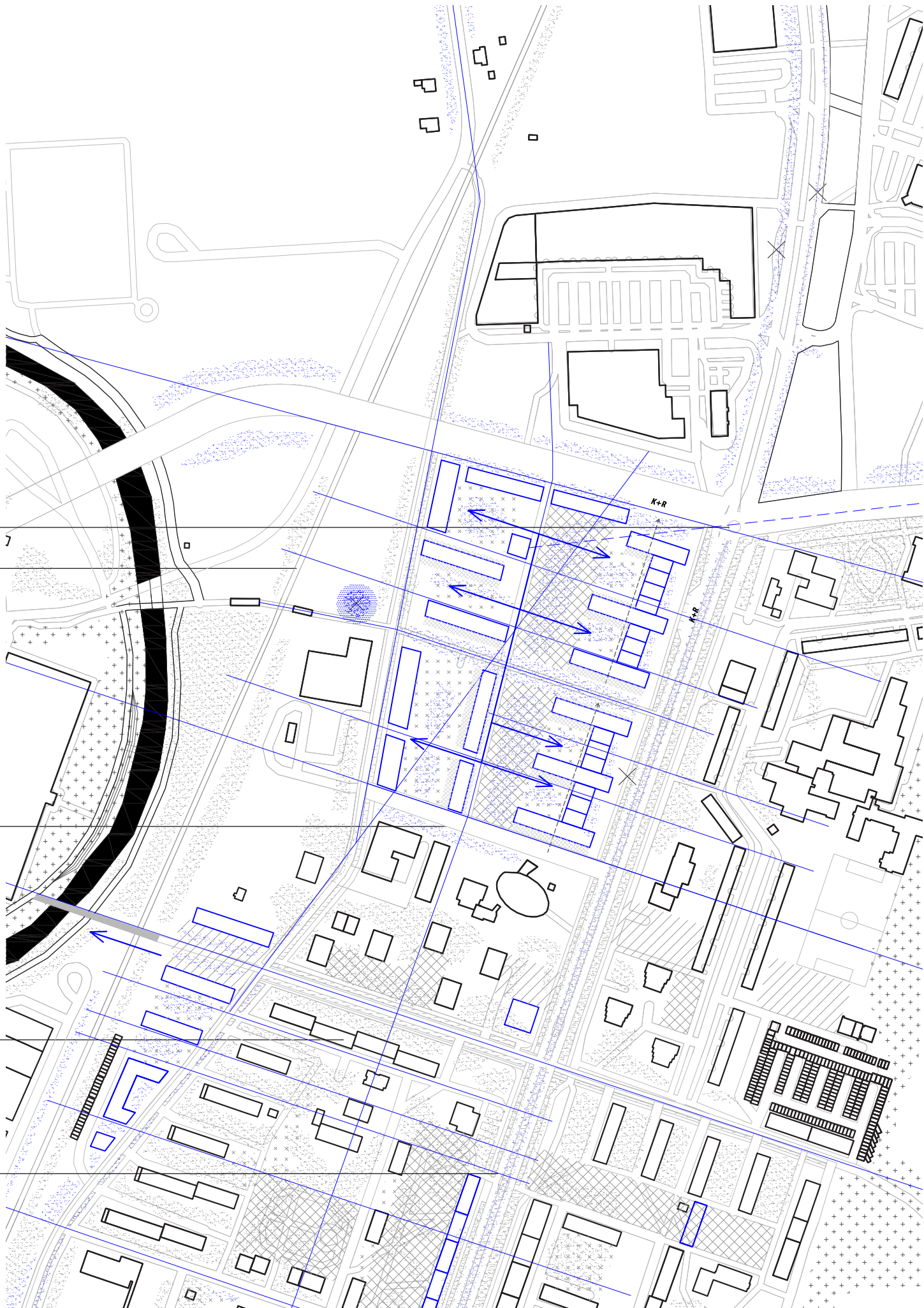
mestský záliv verejného priestoru - sedenie a pobyt ľudí

rekreačný záliv verejného priestoru - hry, sedenie

lineárny park

pešia os

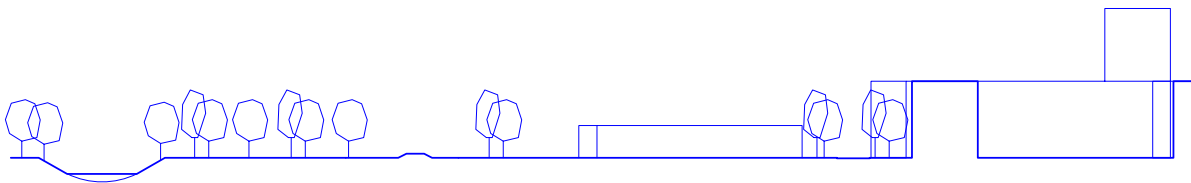
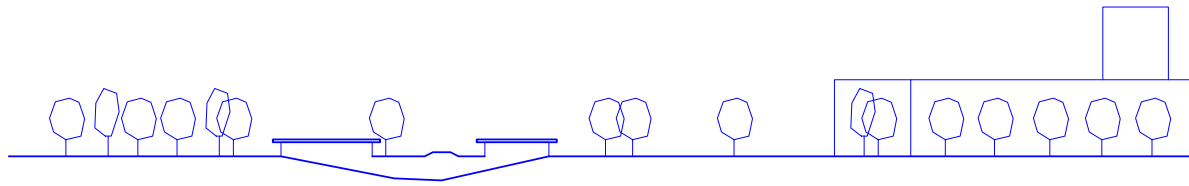
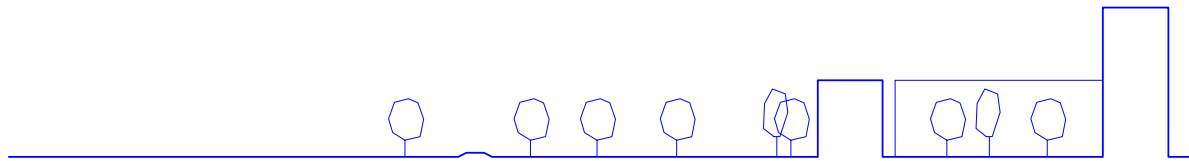
predpriestor kultúrneho centra a kostola

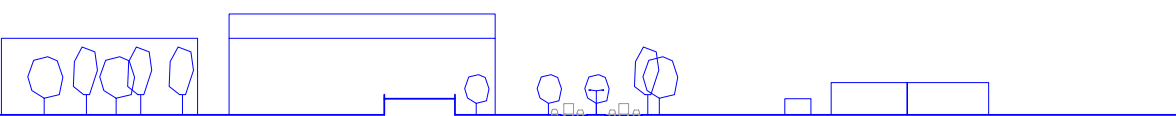


nové záhrady bytov navrhovaná zeleň urbánne osi osi budov - veží

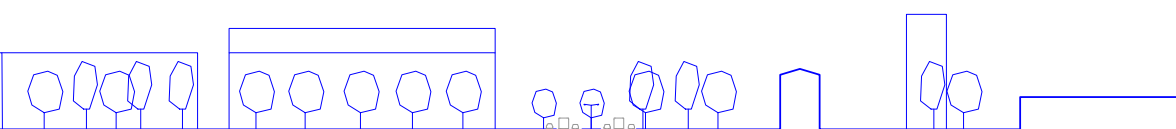
návrh

návrh

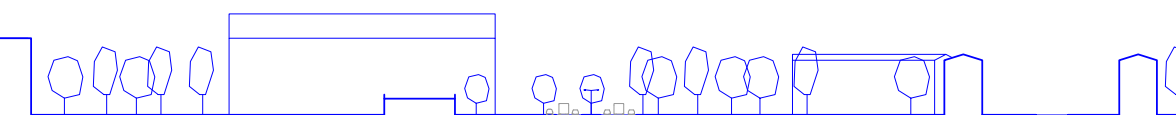




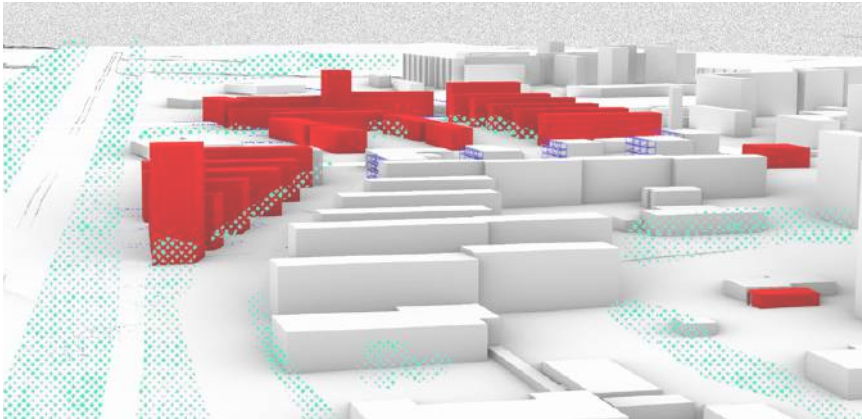
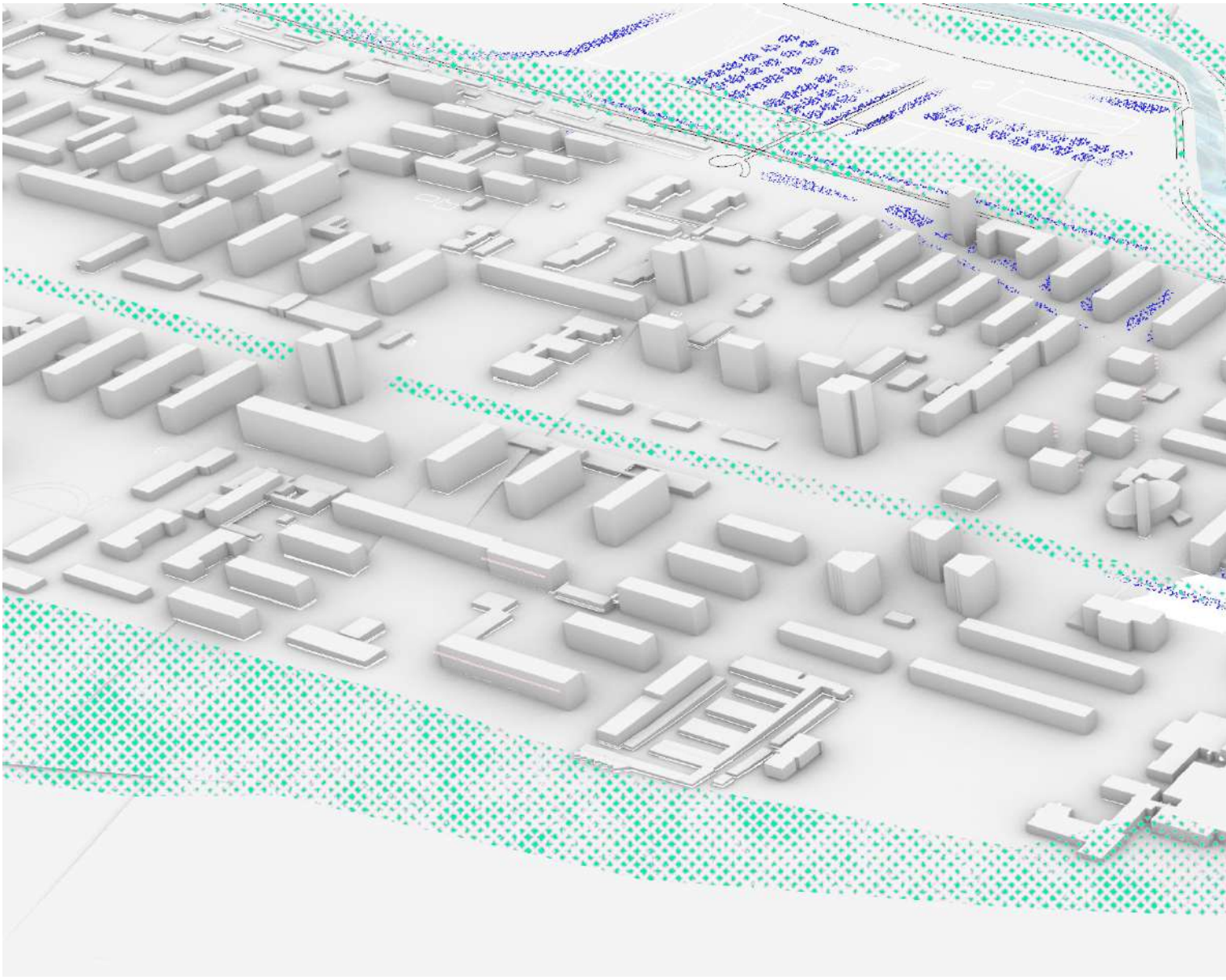
rez - severná hranica



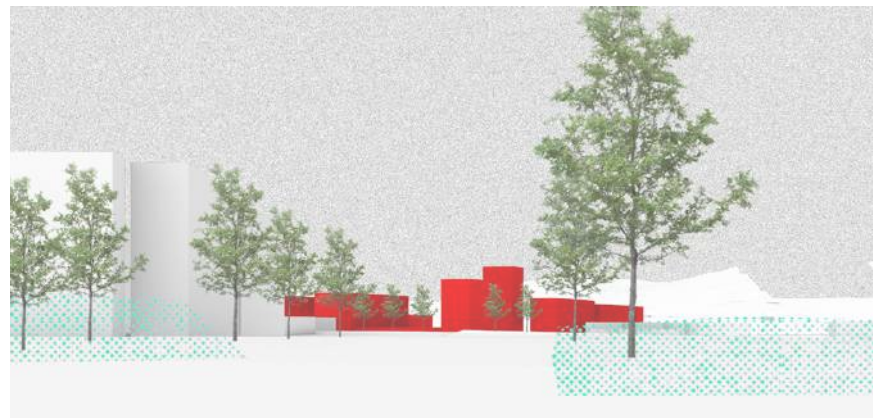
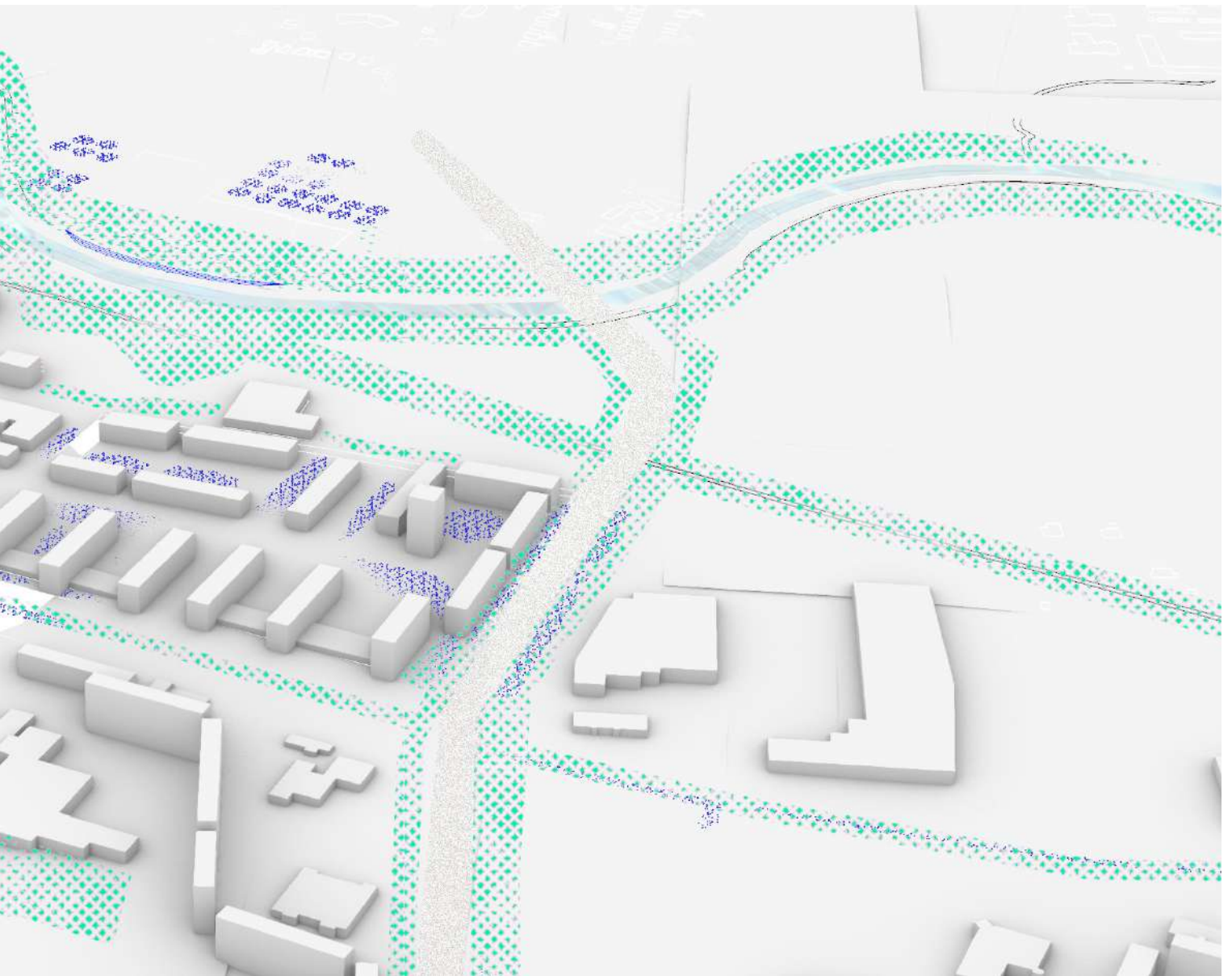
rez - prechod k rieke



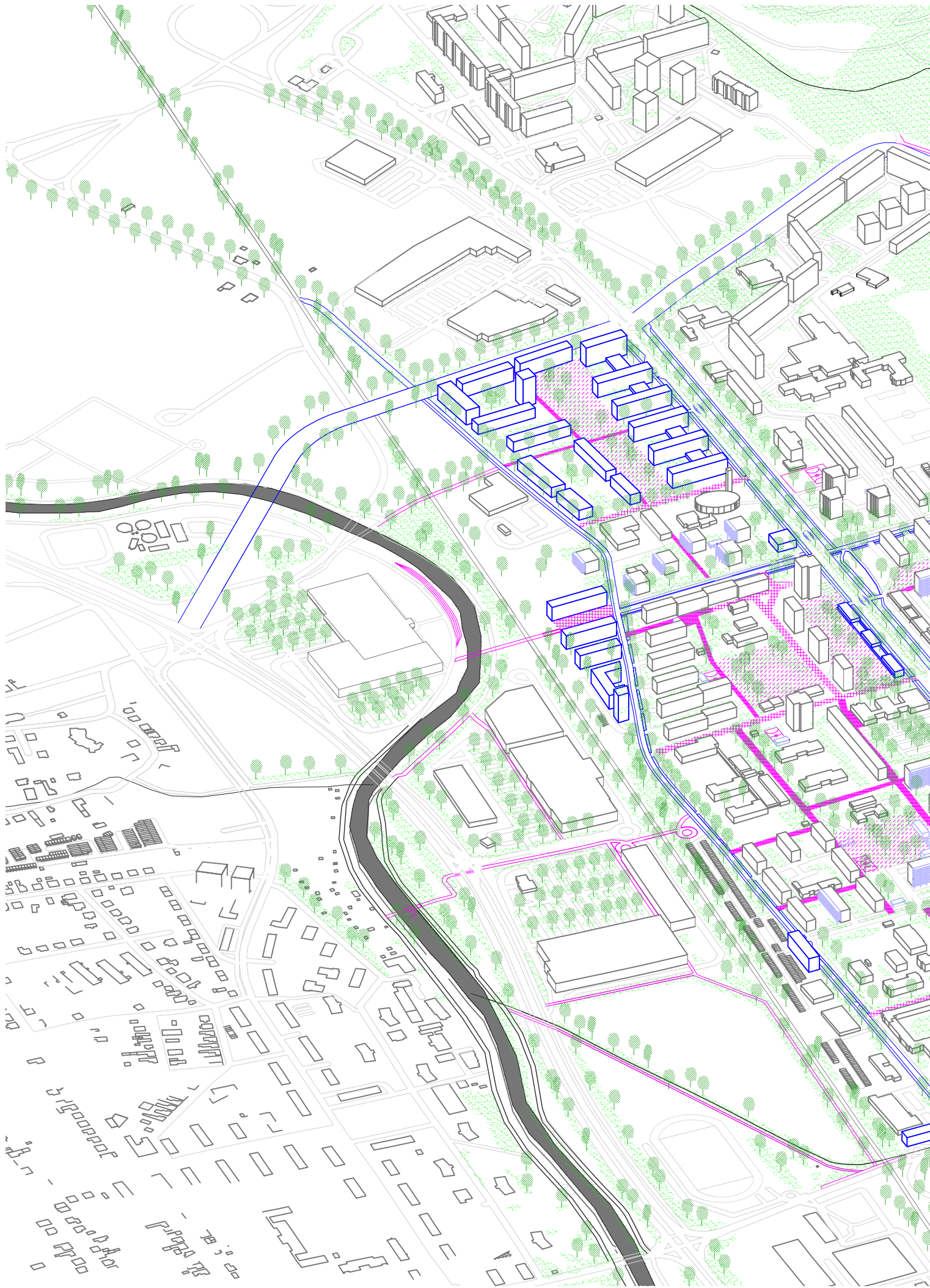
rez - fatra



prieľad - pri železnici

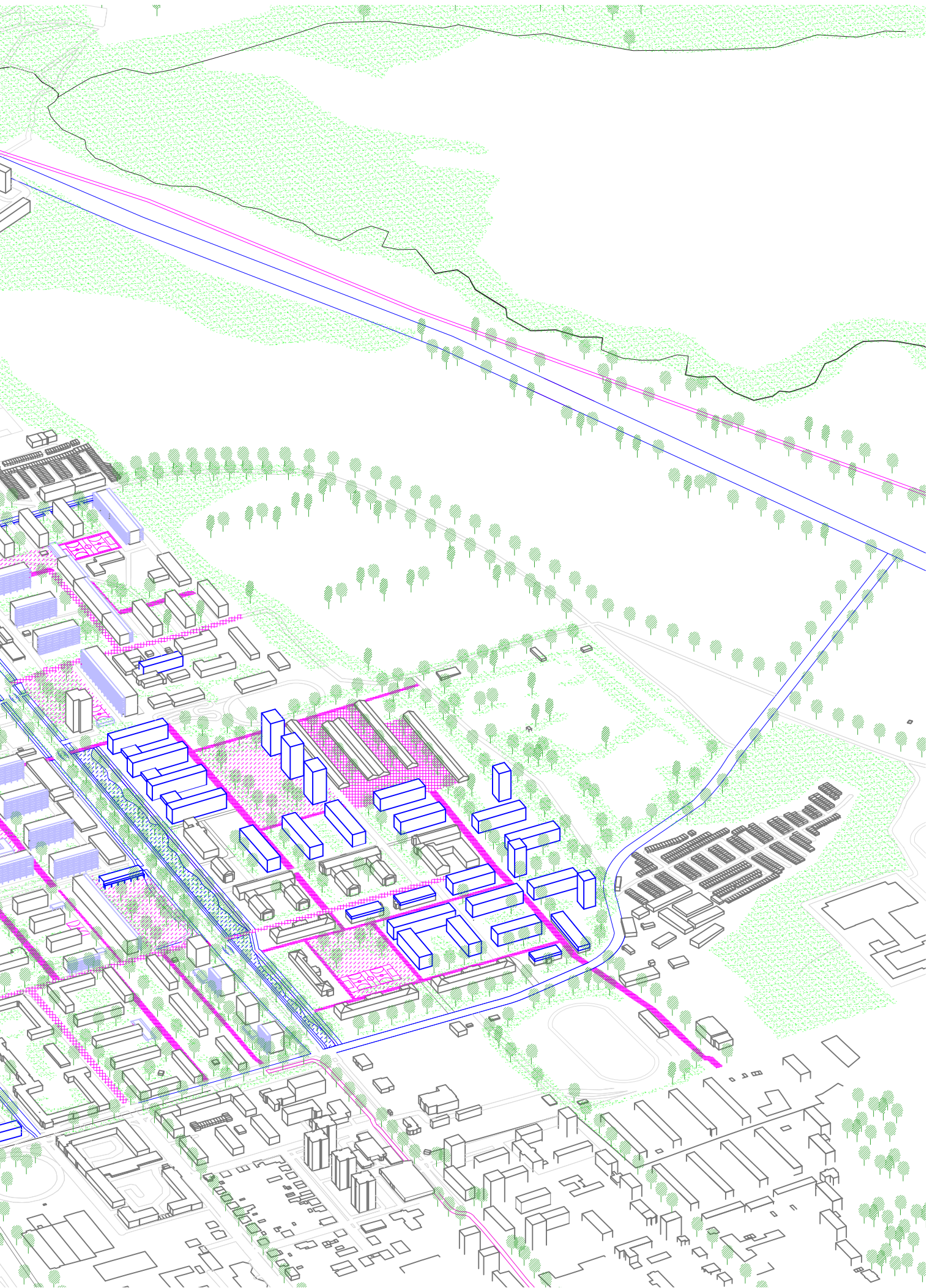


prieľad - východný mestský okruh

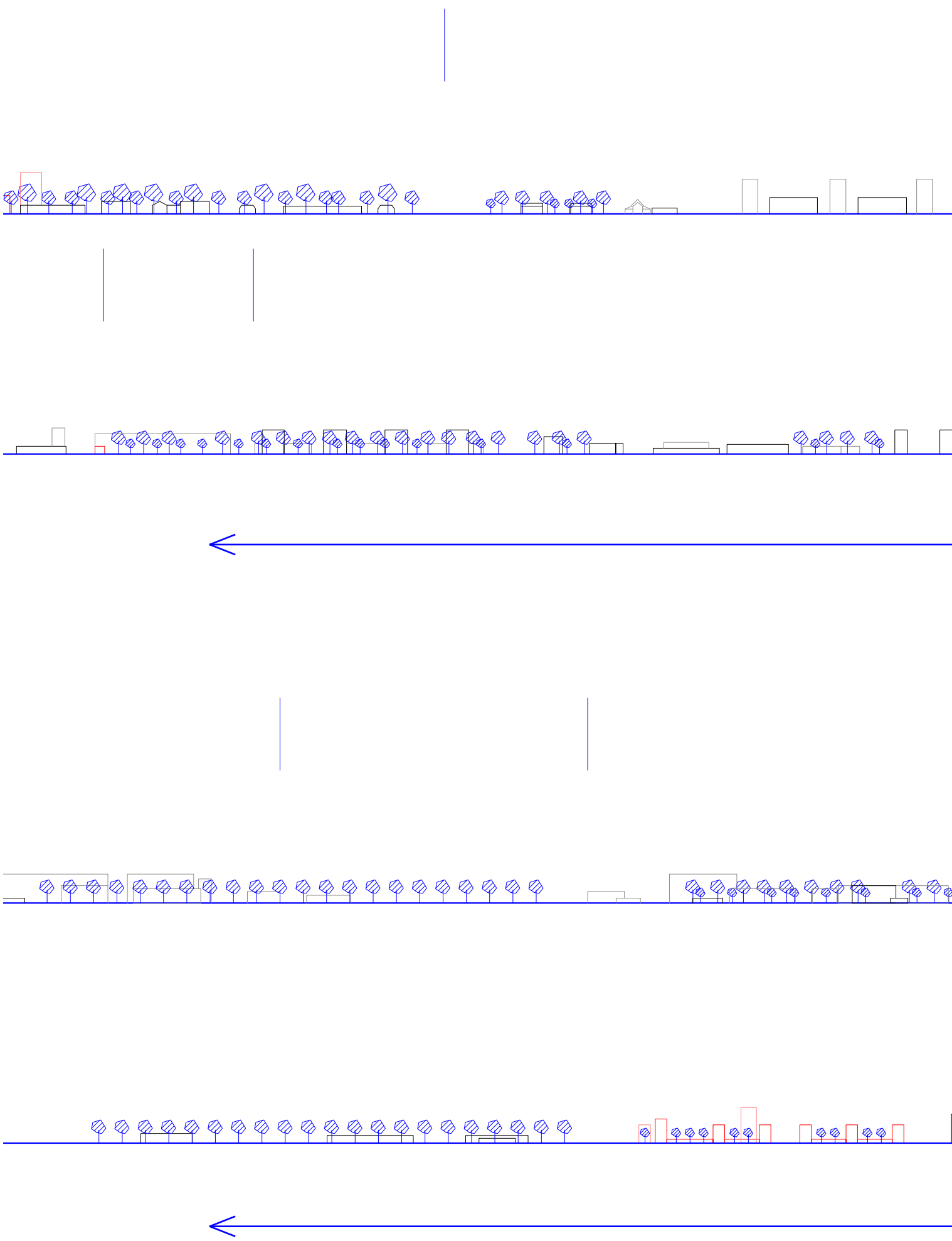


návrh

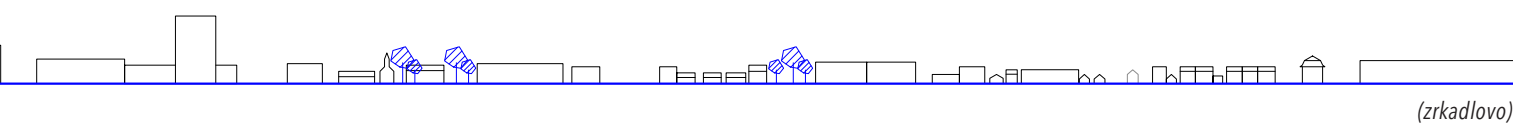
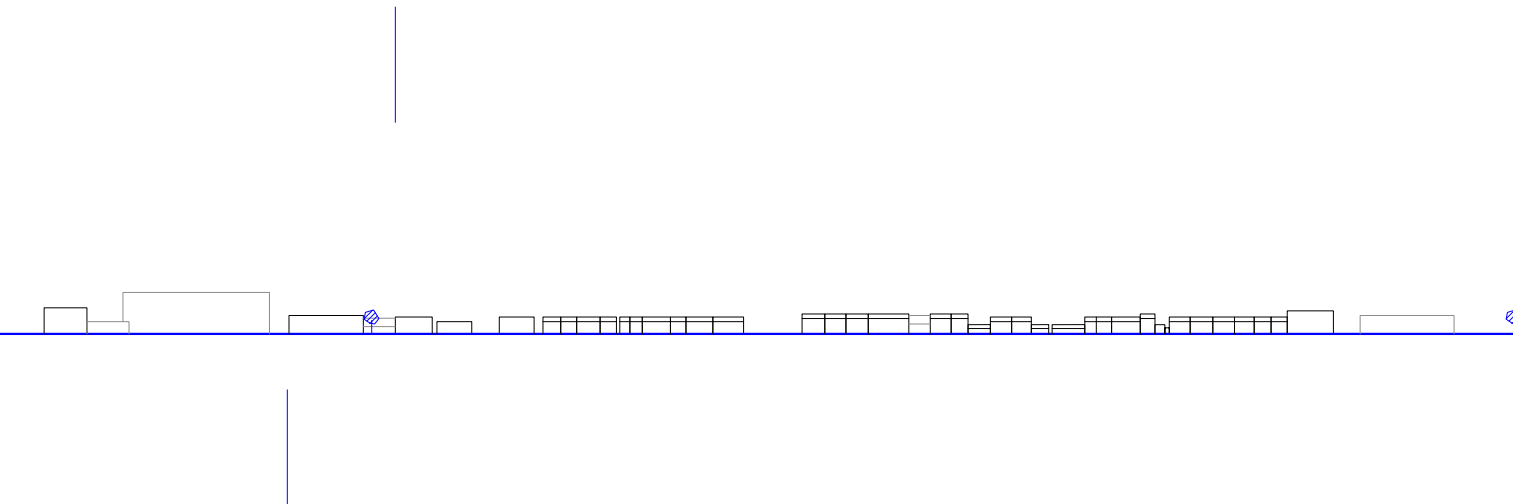
sever



kompoziční hustota zástavby - hlavní os S - J

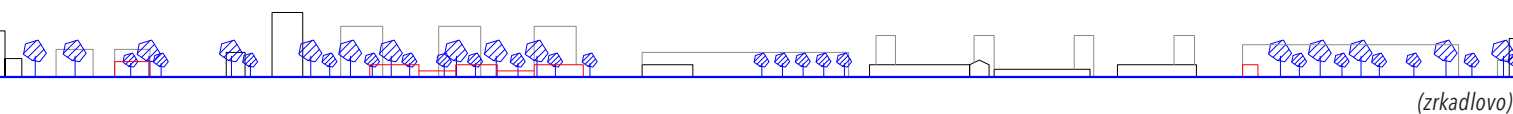
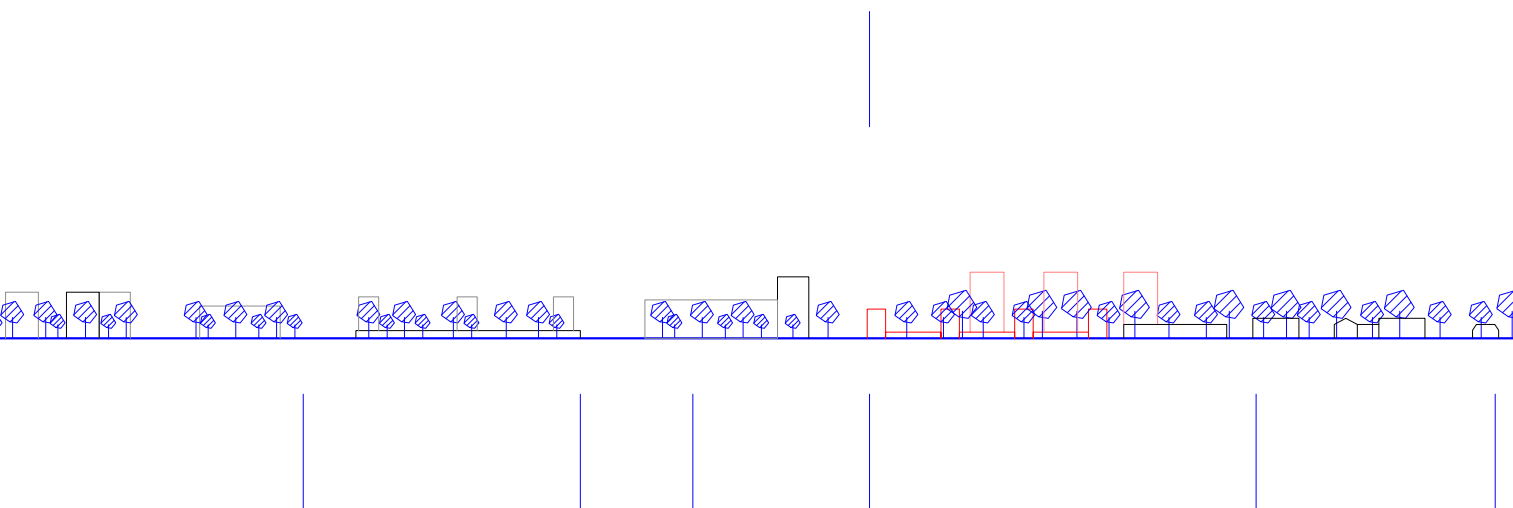


sever



(zrkadlovo)

CESTA Z CENTRA



(zrkadlovo)

CESTA K OKRAJU

kompozičná hustota zástavby - hlavná os S - J

záver

Témou diplomovej práce je práca s modernistickou výstavbou a naviazanie na jej myšlienky pri návrhu novej výstavby. Vo vnútornej štruktúre práca s plochami medzi budovami - prázdnom. Ťažiskom bol rozsiahly verejný priestor a možné nové deje v ňom. Prepojenie mesta cez bariéry. Aplikácia kvalít obytného prostredia na prilahlý areál kasární. Poučenie sa z miesta, ktoré na prvý pohľad pôsobí genericky.

Pracovala som so sídliskom, kde som bývala v jednom období života. Po stanovení jeho kvalít a návrhových princípov som sa tieto snažila dopovedať. Mojm cieľom boli aplikovateľné zásahy a princípy použiteľné v obdobných momentoch typizovaného mesta. Hľadala som možnosti individualizácie, pobytu, starostlivosti o prostredie. Ako si zobrať anonymný priestor pri paneláku za svoj.

KONZULTÁCIE

Ing. arch. Martin Lepej - konzultácia zadania

Ing. arch. Jana Tartaľová - Útvar hlavného architekta mesta Martin - konzultácia zadania, náväznosť na plánovanú urbanistickú štruktúru v mestskej časti Košúty

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D. - dopravné riešenie

prof. Ing. arch. Miroslav Čikán, Ing. arch. Vojtěch Ertl

Ďakujem vedúcemu diplomovej práce za podnety a energiu počas semestrov.

Ďakujem rodine a kamarátom za podporu a pekné chvíle pri štúdiu.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Zuzana Křištofiková

datum narození: 17. 01. 1999

akademický rok / semestr: 2022/2023 / letní semestr

obor: architektura a urbanismus

ústav: 15127 Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Miroslav Cikán

téma diplomové práce: Martin-Sever

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/

Popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení.

Oblast zadání je městská část Martin-Sever (SK) a její přilehlé okolí. Cílem je navýšení prostorové a obytné kvality, posílení polyfunkčnosti, zvýšení heterogenity vystavěného prostředí a dějů v něm.

Smyslem práce je ověření možnosti dořečení a doplnění záměrů, iniciace vitálních urbánních jader modernistického města koncipovaného v minulosti na základě plošné separace funkcí ve skupinách identických objektových typů založených ve volné zeleni.

2/

Formátem řešení je urbanistická studie v makro až mikro měřítku s důrazem na urbánní hustotu a veřejný prostor. Na makro úrovni je cílem zapojení lokality do celoměstského systému hlavních veřejných prostor a navazující krajiny, návrh městských (bio)koridorů jako nositelů dějů a příležitostí obvyklých aktivit života ve městě a alternativní mobility. V bližším měřítku bude vyhodnoceno téma prázdnoty, jako vedlejšího produktu modernistické výstavby ve vztahu k obvyklému potenciálu univerzálního hierarchizovaného rostlého města, lokálních center, potenciály revitalizačních míst a propojení v městské části Martin-Sever a jejím okolí.

3/ výstupy a měřítko zpracování

analytická část

autorská zpráva

výkres širších vztahů

celková situace návrhu

detailní situace s perspektivními pohledy

řezy, pohledy, průhledy

3D digitální model,

3D animace návrhu

Vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

2x portfólio formátu A4,

prezentační tisk ve formátu výstavy DP FAČVUT

fyzický model

Datum a podpis studenta 28.02.2023

Datum a podpis vedoucího DP 28.02.2023

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

2.3.2023

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Zuzana Krištofíková
AR 2022/2023, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) MARTIN - SEVER

(AJ) MARTIN - SEVER

JAZYK PRÁCE: SLOVENSKÝ

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Miroslav Cikán

Ústav: 15127 Ústav navrhování I

Oponent práce: Ing. arch. Vladimír Fialka

Klíčová slova
(česká):

Martin, verejný priestor, doprava, sídlisko, hustota, pobytovosť

Anotace
(česká):

Témou diplomovej práce je sídlisko Sever v Martine. Práca predkladá sériu urbanistických zásahov v témach: I. verejný priestor, doprava a vnútorná štruktúra, II. zapojenie kasární a III. dostavby okraju. Cieľom je dopovedať a doplniť kvality obytného prostredia v mestskej časti a ukázať možnosť adaptácie, zabývania a dejového zahustenia.

Anotace (anglická):

The topic of the diploma project is neighbourhood Sever in Martin. Thesis proposes urban interventions in topics of: I. public space, traffic and inner structure, II. integration of the barracks area and III. structures on the outskirts. The aim is to complement the existing qualities of the built environment in the urban area and to show the possibility of adaptation, inhabitation and densification.

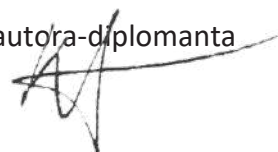
Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

24.5.2023

podpis autora-diplomanta



ZDROJE

hustota

HUDEČEK T., DLOUHÝ M., HNILIČKA P., LEŇO CUTÁKOVÁ L., LEŇO M.: *Hustota a ekonomika měst.* [Praha]: ČVUT - Masarykův ústav vyšších studií, 2018. ISBN 978-80-87931-75-2.

MANTEY, D. (2022): *Local centres in post-socialist suburbs: Redefined concept and retrofitting perspectives.* Moravian Geographical Reports, 30(3): 192–210. doi: <https://doi.org/10.2478/mgr-2022-0013>

MCFARLANE, Colin. The geographies of urban density. Progress in Human Geography [online]. 2016, 40(5), 629-648 [cit. 2023-01-21]. ISSN 03091325. Dostupné z: doi:10.1177/0309132515608694

podklady k analýze a návrhu

Územný plán sídelného útvaru Martin, Všeobecne záväzné nariadenie mesta Martin č. 38 o záväzných častiach Územného plánu sídelného útvaru Martin v znení Zmien a doplnkov č. 1-7, Regulatívy územného rozvoja - poskytol Útvar hlavného architekta mesta Martin Krajský pamiatkový úrad Žilina: *Pamiatková zóna v meste Martin. Zásady ochrany pamiatkového územia. Fotodokumentácia.* Martin, 2012. - prevziate historické fotografie, veduty

Krajský pamiatkový úrad Žilina: *Pamiatková zóna v meste Martin. Zásady ochrany pamiatkového územia. Textová časť.* Martin, 2012.

HLAVAJ, Jozef, Igor THURZO. *Martin: stavebný obraz mesta : (o výstavbe mesta Martina do roku 1960).* Bratislava: Spolok architektov Slovenska, 1994. ISBN 80-900483-9-0.

HOUSER, Lukáš, KLOUDOVÁ, Michaela. Směrnice pro vytvoření zadání investora pro městskou bytovou výstavbu hl. m. Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2021.

SULÍR F.: *Aktualizácia koncepcie rozvoja mesta Martin v oblasti tepelnej energetiky.* Liptovský Mikuláš: PROENERGY, s.r.o., 2018.

THURZO, I.: *Ľudová architektúra na Slovensku.* Bratislava: PT, c 2004. ISBN 80-88912-76-8.

TURZO, J.: *Turieč.* In Národné pamiatkové a krajinné centrum (Bratislava, Slovensko). *Ľudová architektúra a urbanizmus vidieckych sídiel na Slovensku.* Bratislava: Academic Electronic Press, 1998. ISBN 80-88880-23-8.

webové stránky:

KUČMA, I. (2003). *Neografia v Martine, Martin s Neografiou* [online].: Dostupné z: <https://myturiec.sme.sk/c/1575073/neografia-v-martine-martin-s-neografiou.html>

MELKOVÁ, Pavla. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy.* Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

MORAVČÍKOVÁ, Henrieta et al. *Bratislava: atlas sídlisk 1950-1995 = Bratislava : atlas of mass housing.* Prvé slovenské vydanie. vyd. Bratislava: Slovart, 2011. ISBN 9788055604787;8055604789;

Restarto (2018). *Z histórie výrobcov nábytku. Kapitola II.: Tatra Nábytok Martin* [online]. Dostupné z: <http://www.restarto.sk/novinky/z-historie-vyrobco-v-nabytku-kapitola-ii-tatra-nabytok-martin>

SKŘIVÁNKOVÁ, Lucie et al. *Paneláci: Padesát sídlišť v českých zemích : kritický katalog k cyklu výstav Příběh paneláku.* Vydání první. vyd. V Praze: Uměleckoprůmyslové museum, 2016. ISBN 8071011614;9788071011613

Vtedy. *Rok 1948: Základný kameň budúcich Závodov ťažkého strojárstva* [online]. Dostupné z: <https://www.vtedy.sk/zakladny-kamenckd-zts-martin>

štatistické dáta

dáta z oficiálnych stránok mesta Martin, dostupné z: <https://egov.martin.sk/Default.aspx?NavigationState=880:0>

Štatistický úrad Slovenskej republiky, dostupné z: <https://slovak.statistics.sk/>

dáta zo sčítania obyvateľov v roku 2021, dostupné z: <https://www.scitanie.sk/obyvatelia/rozsirene-vysledky#>

mapy

Mapový klient ZBGIS. Geoportál, dostupné z: <https://zbgis.skgeodesy.sk/mkzbgis/>

ortofoto - Historická ortofotomapa Slovenska, dostupné z: <https://mapy.tuzvo.sk/HOFM/Default.aspx>

<https://www.oldmapsonline.org/>

<https://maps.arcanum.com/>

