

Nábrežia pod Urpínom

Mesto Banská Bystrica a rieka Hron

Magdaléna Piterková
LS 2018

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Magdaléna Piterková

datum narození: 26. 2. 1993

akademický rok / semestr: 2018 – 2019 / zimný

obor: Architektura a urbanizmus

ústav: 15127 / Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: Ing. Arch. Tomáš Hradečný

téma diplomové práce: Nábřežia pod Urpínom
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním diplomovej práce je tvorba vzťahu mesta Banská Bystrica k rieke Hron. Rieka mala pôvodne silné prepojenie s mestom a mala ostrovný charakter, no postupným regulovaním a konečným premiestnením sa rieka z mesta akoby vytratila. Projekt chce nájsť nové možnosti zapojenia rieky do štruktúry mesta a života v ňom. Centrom riešenia sú pozemky pri malej stanici, ulica Pod Urpínom, ktoré sa nachádzajú v blízkosti centra. Ich zástavba má byť zameraná na aktivitu spojenú s vodou a rekreáciou a má slúžiť ako impulz k novému kvalitnému vzťahu medzi riekou Hron a obyvateľmi mesta Banská Bystrica.

2/ Pro AU/ súčasťou zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Návrh zástavby pozemkov v ulici Pod Urpínom, zamerané na voľnočasové a športové aktivity. Obnova a tvorba nových prístupov k rieke z brehov v blízkosti zastavovaného územia a vytvorenie kvalitného verejného priestoru so vzťahom ku rieke Hron .

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Situácie / 1: 2000 - 1: 1000

Charakterické pôdorysy, rezy, pohľady / 1: 200 - 1: 500

Vizualizácie

Relevantné schémy k návrhu

Uvedené mierky a výstupy sa môžu vzhľadom k vývoju DP zmeniť po dohode s vedúcim práce.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model

Datum a podpis studenta

8.10.2018 


Datum a podpis vedoucího DP

8.10.2018 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

9.10.2018 

registrováno studijním oddělením dne

8.10.2018 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT:
AR 2017/2018, LS

Bc. Magdaléna Piterková

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ)

NÁBREŽIA POD URPIŇOM

(AJ)

WATERFRONTS UNDER THE HILL URPIŇ

JAZYK PRÁCE:

SLOVENSKÝ

Vedoucí práce:

Ing. Arch. Tomáš Hradečný

Ústav: 15127 Ústav navrhování I

Oponent práce:

Ing. Arch. Štefan Moravčík

Klíčová slova
(česká):

Banská Bystrica, Hron, identita miesta

Anotace
(česká):

Témou práce je nájdenie nového vzťahu mesta Banská Bystrica a rieky Hron. Mesto postupným regulovaním, premiestnením hlavného meandru a umiestnením rýchlostnej cesty I66 medzi historické jadro a tok, o riekou a spojenie s ňou prišlo. Hlavným cieľom je nájsť nové možnosti zapojenia rieky do štruktúry mesta a života v ňom. Na líniu rieky sú pripojované rôzne atmosféry, pomocou ktorých je možné opäť nájsť cestu k rieke a tiež nový kvalitný vzťah obyvateľov voči rieke. Návrh sa následne sústreďuje na riešenie pozemkov, na ulici Pod Urpínom, ktoré sú v priamej návaznosti na hlavné námestie. Ich zástavba je zameraná na aktivitu spojenú s vodou a rekreáciou v meste.

Anotace (anglická):

The topic of the thesis is to find a new connection between the city Banská Bystrica and the river Hron. City by gradual regulation, moving the main meander and placing the I66 speedway between the historical core and the stream, lost the river and its connection with it. The main objective is to find new opportunities of involving the river in the structure of the city and life within it. To the river line, various atmospheres are connected, with help of which is possible to find a way back to the river and a new, quality connection between inhabitants and the river. The design then focuses on management of lots on Pod Urpínom street, which are in direct continuity with the main square. Their development is focused on activities related to water and recreation in the city.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 10.1.2019

podpis autora-diplomanta



Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.



Nábřežia pod Urpínom

Mesto Banská Bystrica a rieka Hron

Autor

Magdaléna Piterková

Vedúci práce

Ing. Arch. Tomáš Hradečný

Asistent

Ing. Arch. Klára Hradečná

Zimný semester 2018/2019

obsah

Analytická časť

Úvod	9
Základné informácie	11
O území	17
Obraz mesta	37

Návrhová časť

Koncept	45
Návrh	51
Záver	87
Zdroje	89

Úvod

Mesto Banská Bystrica vzniklo na sútoku riek Hron a Bystrica, na mieste vyvýšenej trasy ako bod na historickej obchodnej ceste Magna Via. Rieka prinášala do mesta základný element života aj hospodársku silu. Veduta mesta bola charakteristická masívom Urpína, pod ktorým sa nachádzal neregulovaný tok.

Rieky však prinášali zo sebou aj hrozbu záplav, ktoré ohrozovali majetky. S rozvojom technológií regulácie sa charakter rieky v priebehu storočí výrazne menil. Z ostrovnej rieky sa stala rieka s jedným meandrom až napokon bola v 60. rokoch 20. storočia vyrovnaná a tým sa v meste stratila. Akoby už nebola. Mesto bolo od tejto chvíle výrazne zjazvené a rieka už nereprezentovala mesto a ľudia stratili identifikačný bod. Tento stav pretrváva dodnes.

Silne technické riešenia z minulosti sa ukazujú ako nevhodné. Poučení vedia o dôležitosti tokov v sídlach. Tieto sú rekreačným fenoménom, atraktorom, centrom stretávania sa a reprezentácie. Výrazne zvyšujú kvalitu života, vinúc sa ako modrá stužka údoliami s vizuálne kvalitným verejným priestranstvom. Mestá hľadajú možnosti spájania ochrany pred povodňami, ako aj mestotvornej rekreačnej a pobytovej funkcie.

Mesto Banská Bystrica nemá vyriešenú ani jednu z týchto dvoch funkcií. Zmena tohto stavu môže ponúknuť koncepčne silnú odpoveď na dnešné požiadavky. Návrh si kladie za cieľ previazanie hmoty mesta ale aj života jednotlivcov s riekou Hron.

Urbanistický návrh sa zameriava na hľadanie identity jednotlivých priestorov pri vode, pomocou mentálneho obrazu mesta, ktorý jednoducho pomenováva historické stopy, súčasné hodnoty a problémy organizácie mestského priestoru. Susediace priestory sa organicky pripájajú k modrej linke vody a tým vytvárajú súvislý okruh.

Jadrom **architektonického riešenia** sú pozemky ktoré ležia najbližšie k prirodzenému centru mesta –Námestiu SNP. Na pozemku urbánnejšieho rázu je navrhnutá kaviareň s tančiarňou. Na s cestami susediacom pozemku ktorý smeruje k masívu Urpína a disponuje prírodnejším charakterom, je umiestnená lodenica s menším ubytovacím zariadením.

Základné informácie



Mesto

mesto **Banská Bystrica** , metropola stredného Slovenska
okresné a krajské mesto

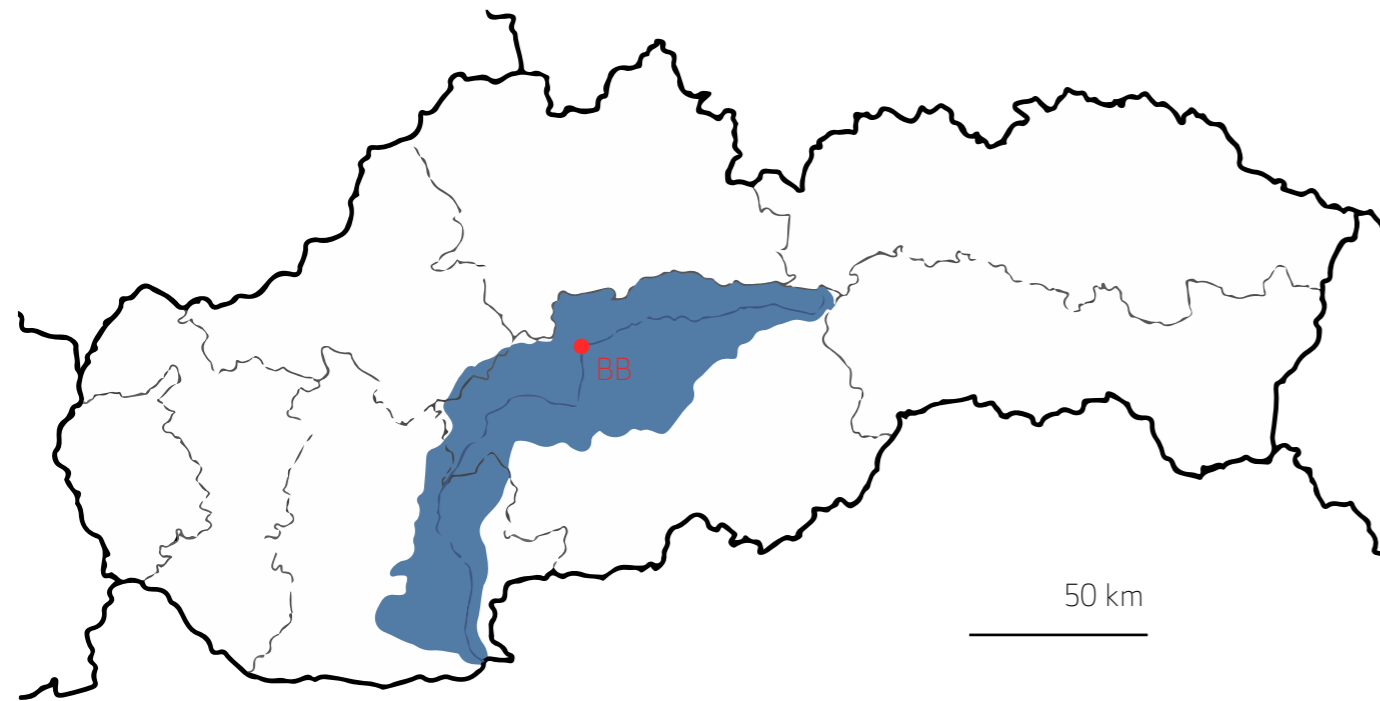
prírodný región **Horehronie**

Zvolenská kotlina, nadmorská výška **362 m n. m.**

(Staré hory, Kremnické vrchy, Poľana)

78 484 obyvateľov (31. 12. 2017)

rozloha **103,38 km²**



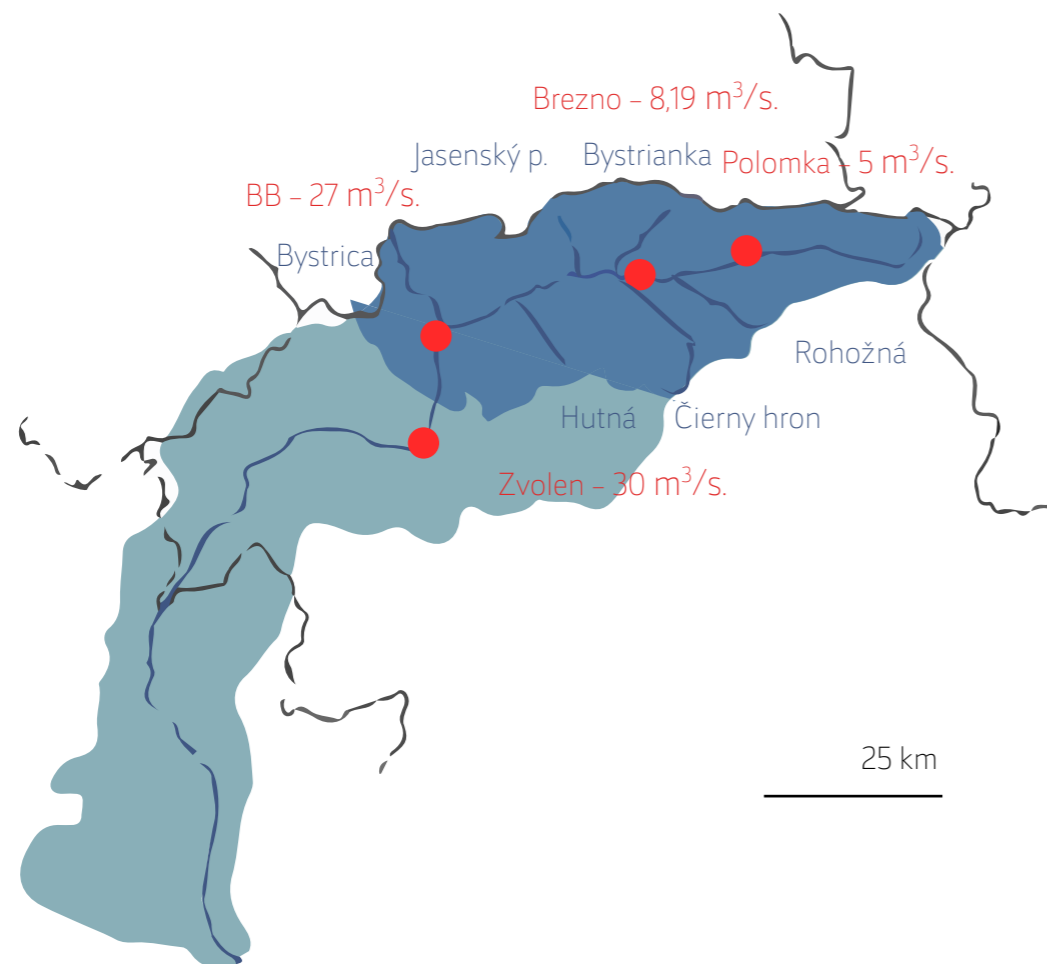
Rieka

Rieka Hron je čiastkovým povodím rieky Dunaj a je jej ľavostranným prítokom. Je to druhá najdlhšia rieka Slovenska a je **dlhá 298 km** a plochu povodia tvorí **5454,56 km²**. Má perovitú riečnu štruktúru a snehovo – dažďový režim odtoku. Jej priemerný prietok je 53,7 m³/s. Najvyššie hodnoty sú dosahované na jar a najnižšie v lete. Územie povodia sa delí na horný, stredný a dolný Hron.

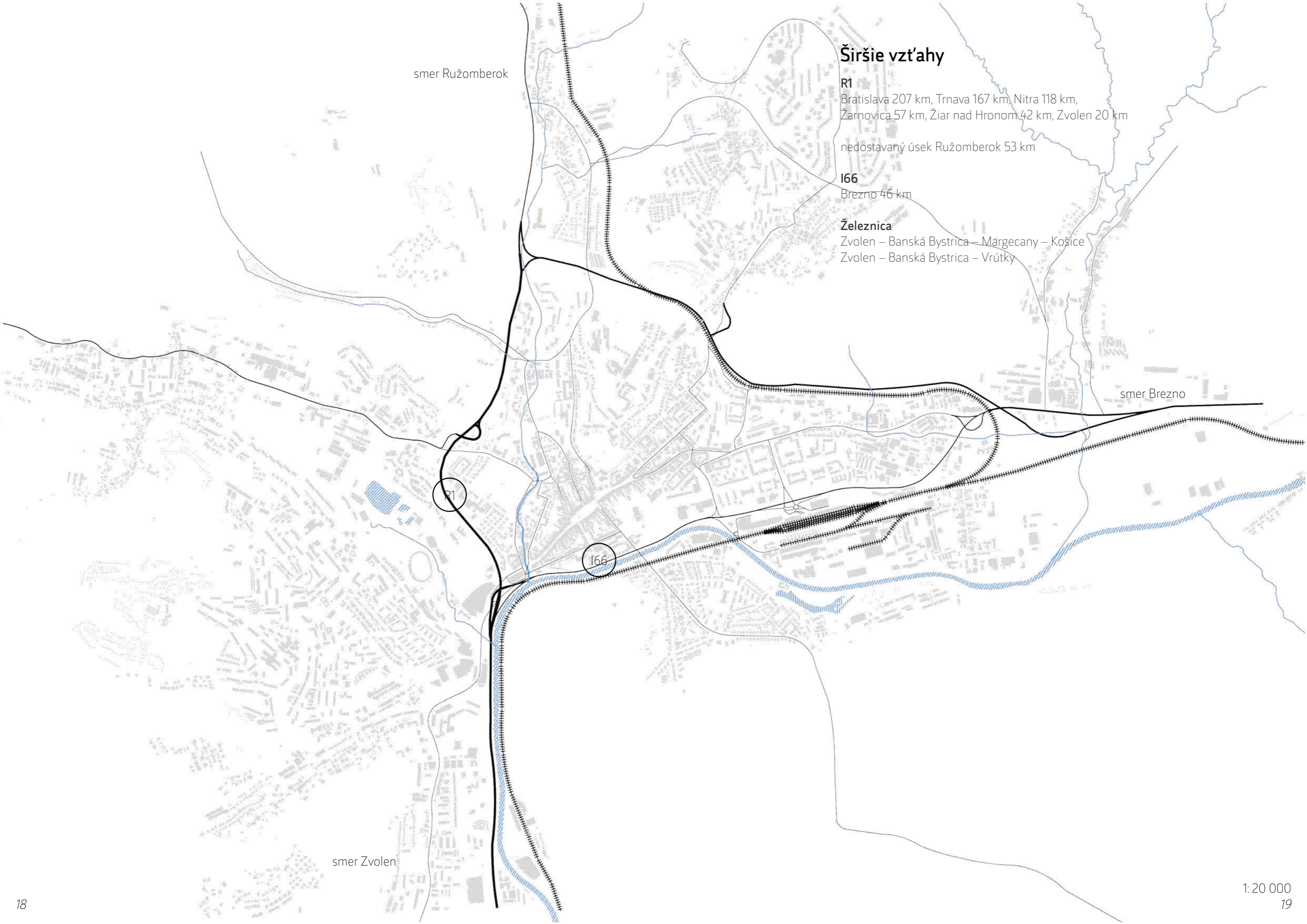
Rieka pramení v Nízkych Tatrách pod Kráľovou Hol'ou. V hornej časti má Hron menej rozvinuté povodie. Prítoky preberá kolmo na dolinovú os a väčšina z nich má malú dĺžku. Dôležitými prítokmi na Horehroní sú Rohožná, Bystrianka s prítokom Štiavničkou a Čierny Hron s prítokom Kamenistý potok. Do Banskej Bystrice prichádza Hron z východu a oblúkom sa stáča na juh. V meste nabera dôležitý prítok Bystrica s jeho výdatným prítokom Starohorský potok. Vo Zvolene, ktorý už patrí k strednému povodiu, priberá Slatinu. Ďalej sú to Jasenica, Kremnický potok (Rudnica), Lutilský potok a Kľak. Dolný tok Hrona začína približne pri Tlmačoch. Na dolnom toku je najdôležitejší prítok Sikenica pri Želiezovciach. Hron ústí do Dunaja na 1716. riečnom kilometri, pri obci Kamenica nad Hronom.

Rieka je zdrojom pre výrobu elektrickej energie. Na toku sa nachádza 15 malých vodných elektrární. Voda v rieke je znečisťovaná niekoľkými prevádzkami, na hornom toku sú to Železiarne Podbrezová, Petrochema Dubová, Biotika Slovenská Ľupča, Harmanecké papierne a niektoré prevádzky v meste Banská Bystrica. Znečistenie na tomto meste dosahuje 4. triedu až 3. triedu (veľmi silne znečistená voda – silne znečistená voda).

Z rekreačného hľadiska je horný tok najvyužívanejší vodákmi, ktorí svoju cestu začínajú v Brezne alebo Podbrezovej. Za nižšieho stavu vody sa začína v Banskej Bystrici či vo Zvolene. Frekventovaný je dolný úsek od Slovenskej Brány. Vodácke centrá sa nachádzajú pri Hliníku nad Hronom a Revišťskom Podzámčí. Hron je zrejme najvyhľadávanejšou a najobľúbenejšou vodáckou riekou na Slovensku.



O území



smer Ružomberok

Širšie vzťahy

R1

Bratislava 207 km, Trnava 167 km, Nitra 118 km,
Žarnovica 57 km, Žiar nad Hronom 42 km, Zvolen 20 km

nedostavaný úsek Ružomberok 53 km

I66

Brezno 46 km

Železnica

Zvolen – Banská Bystrica – Margecany – Košice

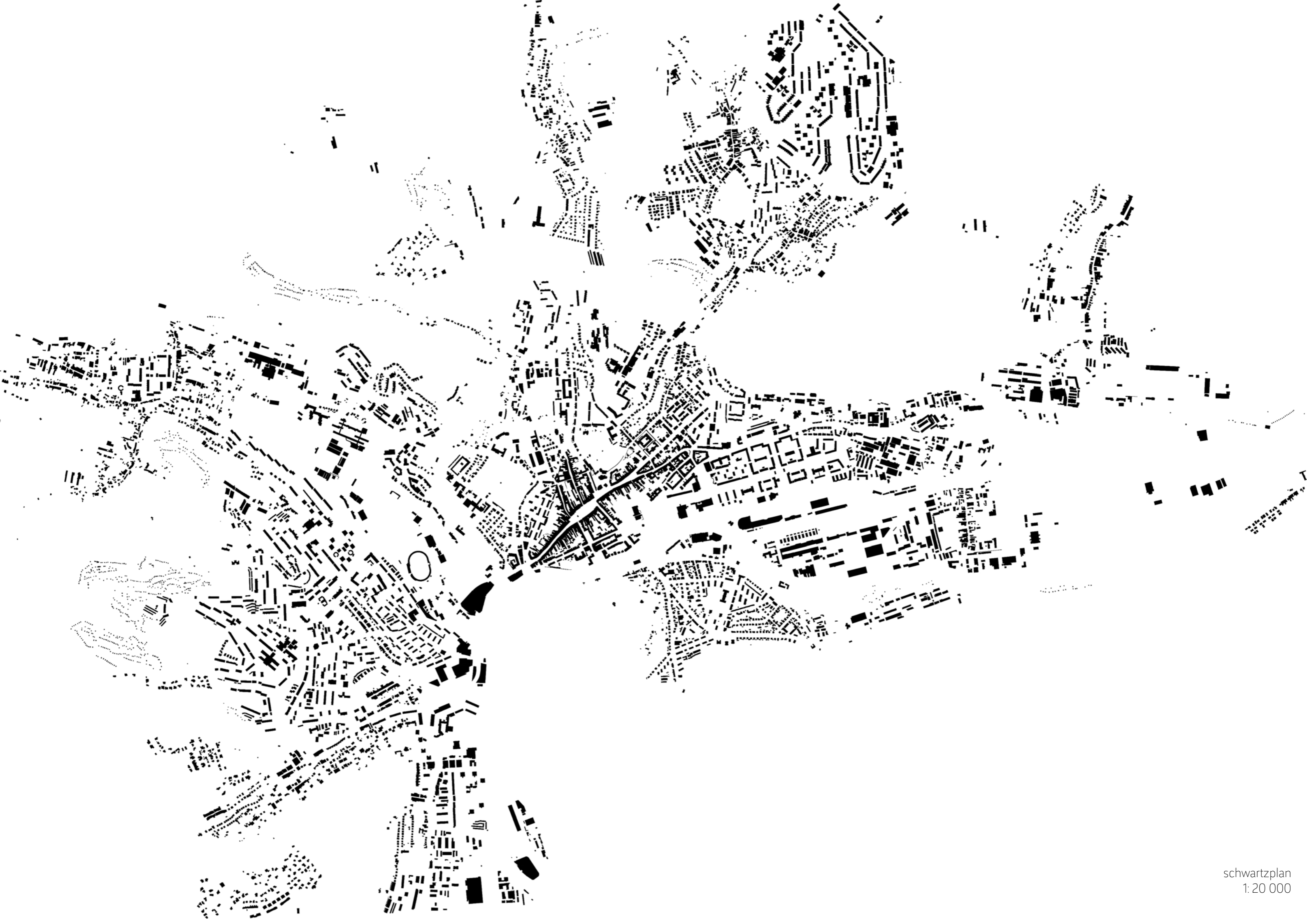
Zvolen – Banská Bystrica – Vrútky

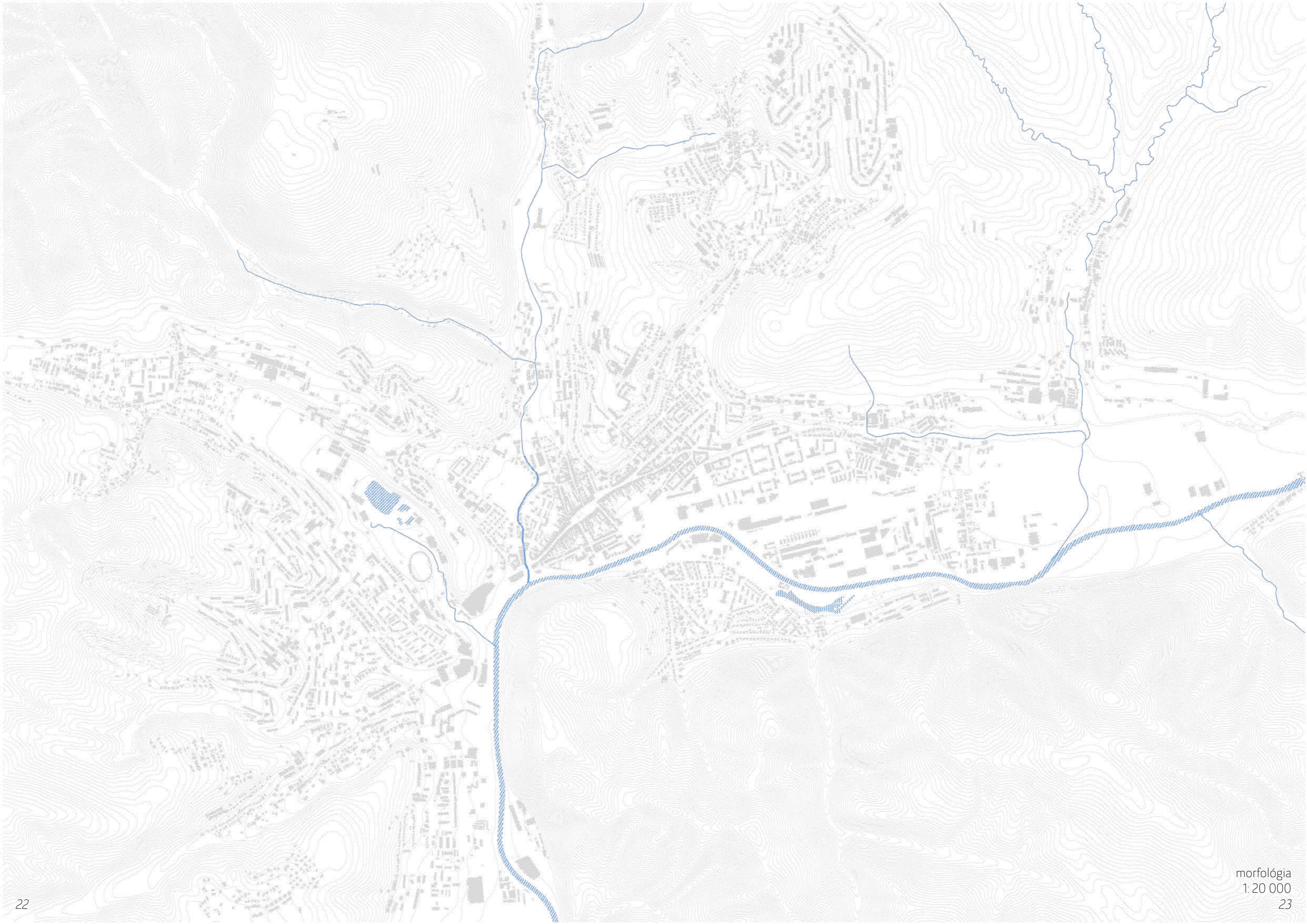
smer Brezno

R1

I66

smer Zvolen







18. storočie



19. storočie

História

Osídlenie tejto oblasti je veľmi staré a prvé dôkazy sa objavujú už z obdobia neolitu. Územie bolo veľmi bohaté na nerastné suroviny, a to hlavne v okolí Španej Doliny a Sásavskej kotliny. Mesto sa zrejme nachádzalo aj na dôležitej križovatke ciest, čo umožňovalo vytvorenie zázemia pre spracovanie nerastného bohatstva. **Prvá vážnejšia zmienka o osade Banská Bystrica však pochádza z roku 1255, keď ju Belo IV. ustanovuje slobodným kráľovským mestom s právom ťažby.**

Jednalo sa hlavne o ťažbu medi, železa a striebra. V 13. storočí do mesta prichádzajú prisťahovalci z Nemecka a prinášajú rozvoj obchodu v ťažobnom priemysle. V 18. storočí sa vyčerpávajú zásoby medi a mesto sa presúva k drevárskemu a papierenskému priemyslu.

Nástup kapitalizmu prináša takmer dvojnásobný počet obyvateľstva a prudkú výstavbu. Vznikajú nájomné domy, obytné vily či železnica. Priemyselná revolúcia prináša textilnú výrobu, výrobu nábytku či zápaličiek, stavebných hmôt či potravinársky priemysel (pivovary, mlyny). Stavebný ruch pretrval až do 20. storočia. Dynamicky sa rozvíjalo nielen stavebníctvo, ale aj obchod, doprava či služby.

V roku 1928 bol postavený Národný dom (architekt Emil Belluš) a neskôr v 30. rokoch vzniklo viacero funkcionalistických budov napríklad Okresná nemocenská poisťovňa postavená v roku 1930 (dnes poliklinika, pohotovostná služba), budova filiálky Pražskej mestskej sporiteľne (r. 1936 terajšia Slovenská sporiteľňa na Námestí Š. Moyses) atď. Mesto v tomto období posilnilo ako dopravný uzol na tratiach **Zvolen – Vrútky a Banská Bystrica – Červená Skala.**

V časoch 2. svetovej vojny v období rokov 1939 – 1945 bolo postavených tiež niekoľko zaujímavých stavieb. Postavila sa nová Rímskokatolícka ľudová škola (rok 1939, dnes Základná a materská škola Š. Moyses), budova Spojených elektrární (rok 1941 dnes Stredoslovenská energetika) a v r. 1941 sa začala stavať aj nová železničná stanica, ako prvá bola postavená výpravná budova.

V 40. tých rokoch mesto sa stáva centrom protifašistického odboja ktorý vrcholí SNP v roku 1944. V tomto roku je tiež vytvorený prvý ÚP mesta architektom Krausom, ktorý bol v roku 1948 prepracovaný.

Počas 50. rokov sú stavané prvé tehlové sídliská a 60. roky prinášajú typizovanú výstavbu panelových sídlisk. V roku 1969 bol otvorený pamätník SNP, ktorý aj napriek dobe, v ktorej vznikol, dokazoval, že architekti sa snažia v tomto štátnom zriadení o držanie kroku z okolitými štátmi v slobodných zriadeniach. Na návrhu budovy pamätníka pracoval známy slovenský architekt Dušan Kuzma, snažil sa o spojenie architektúry a umenia, čo sa mu podarilo aj za podpory sochára Jozefa Jankoviča, autor súsošia „Obete varujú“.

Za socializmu bol v Banskej Bystrici zastúpený priemysel energetický (Stredoslovenské energetické závody), hutnícky (závody SNP), elektrotechnický (Tesla), drevospracujúci (Smrečina), odevný (Slovenka, Modrotlač), potravinársky (pivovar, konzerváreň, liehovar), stavebných hmôt (Stredoslovenská cementáreň, Ipeľské tehelne, Stredoslovenský kameňopriemysel), stavebný (Pozemné stavby, Stavindustria), polygrafický (Tlačiarne SNP).

Historické centrum bolo v roku 1955 vyhlásené za pamiatkovú rezerváciu, a v období komunizmu bolo výrazným zásahom ušetrené no jeho rekonštrukcia prebiehala formou krycích náterov a v období zamatovej revolúcie bol v katastrofálnom stave.



História Hronu a povodní na hornom toku

Hron je jednou z najmenej odprírodnenou riekou na Slovensku. Jej názov je odvodený od nemeckého spojenia Gran Ahua, v preklade smreková voda, čo naznačovalo veľkú spätosť s prírodou, ktorá v bola v jej okolí plná smrekových lesov. Je možné, že dokonca aj Marcus Aurelius našiel svoj odpočinok v okolí tejto rieky. Hron bol v dávnej minulosti známym strategickým bodom, popri ktorom boli vedené dôležité obchodné trasy. Neskoršie, hlavne na horehronskom území, bol využívaný na splav dreva no i prevoz iných tovarov. Pltníctvo ešte začiatkom 20. storočia patrilo medzi častú hospodársku činnosť na tomto území, no v polovici tohto storočia táto činnosť upadá. Pltníctvo na Hrone prežilo aj zánik monarchie, Československú republiku, ale 2. svetová vojna znamenala jeho definitívny zánik. Kvôli bezpečnej doprave na pltiach sa už v období plného rozkvetu tejto činnosti niektoré časti rieky regulovali aby dosahovali hĺbku okolo 0,6 – 0,7 m.

Táto činnosť však mestu Banská Bystrica prinášala aj problémy spojené so záplavami. Keďže pôvodné koryto Hrona malo meandrovitý charakter s množstvom ramien a ostrovov, každoročné zdvihnutie hladiny nebolo ničím výnimočným, no občas mávalo ničivé následky.

Príkladom sú povodne z roku 1575 kde dážď a topiaci sa sneh spôsobili pretrhnutie takmer všetkých mostov od Brezna po Zvolen. Táto povodeň a tiež povodeň v roku 1784, zničili a pretrhli zariadenie banskobystrických tzv. horných hrablí (zariadenie zachytávajúce plaviace sa drevo). Táto katastrofa bola tiež spôsobená nedôslednosťou zamestnancov, ktorí zanechali príliš veľa drevného materiálu v kanáloch hrablí. V roku 1899 sa drevo už horlivo odstraňovalo, no povodeň dosiahla okolo 204 cm a širšie okolie rieky vrátane areálu hrablí bolo zatopené, ako aj prevádzky textilnej továrne a drevoskladu.

Po vzniku I. Česko-slovenskej republiky začína modernizácia mesta. Magistrát považuje kvalitný rozvoj sídla za svoju prioritu a zámer uskutočňuje podľa zastavovacieho plánu spred roka 1918. Prekladá koryto rieky Hron a železničnú trať, buduje novú nábrežnú cestu s dvomi mostmi a pod.

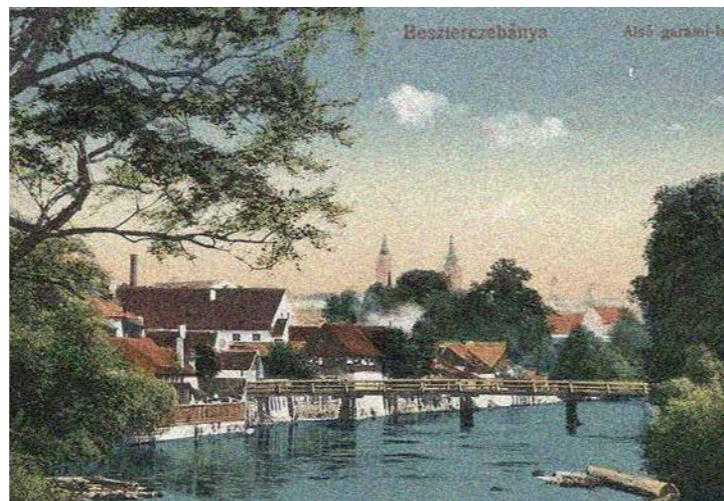
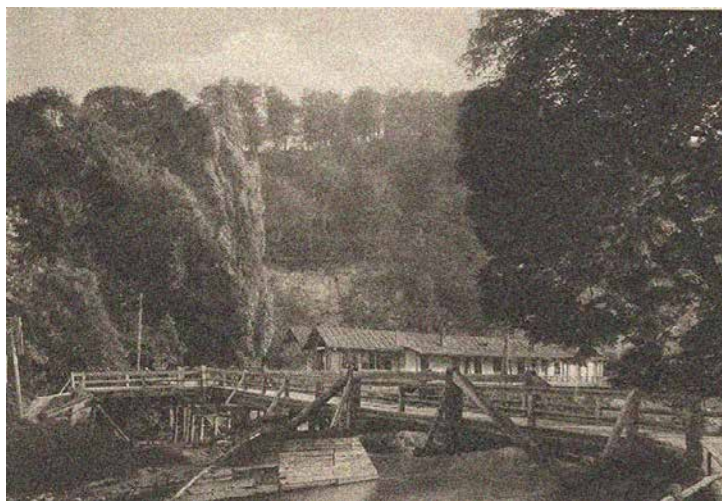
Ďalší stret človeka a vody sa odohral v roku 1931 a takmer celé centrum bolo odrezané a záchranné práce boli komplikované.

Po II. sv. vojne prebehli asanačné opatrenia, pri ktorých sa búrali narušené stavby a taktiež prebehlo vyriešenie dopravy. Pri týchto zásahoch boli zničené aj Parné a vaňové kúpele pri Malej stanici (na dva krát v 60. a 80. rokoch) a Plaváreň pod Urpínom.

Novodobšie záplavy sa odohrali v roku 1960, kde časť rieky už bola uložená v spevnenom koryte, no tieto opatrenia nestačili. Následne bola časť koryta rieky kvôli výstavbe preložená. V roku 1965 bola povodeň relatívne menšej sily, Hron v Banskej Bystrici kulminoval na výške 250 cm.

Avšak v roku 1974, na ktorý pamätníci asi ťažko zabudnú, sa odohrala povodeň, ktorá priniesla tisícročnú vodu a zaplavila takmer celé mesto. Výška vody Hrona v B. Bystrici dosahovala 480 cm a prietok až 560 m³/s. Ľudia namiesto automobilových prostriedkov využívali plte a kanoje. V Banskobystrickom okrese bolo povodňou poškodených 267 domov, evakuovali vyše 300 rodín, z 27 ohrozených 4 závody prerušili prácu, nezjazdných bolo 42 km štátnych a miestnych komunikácií, zaplavených bolo 3 800 ha poľnohospodárskej pôdy a 30 km železničných tratí.

V súčasnosti sa už žiadne ničivé záplavy nekonali, no mesto sa preložením koryta a výstavbou cesty prvej triedy od vody úplne odrezalo.



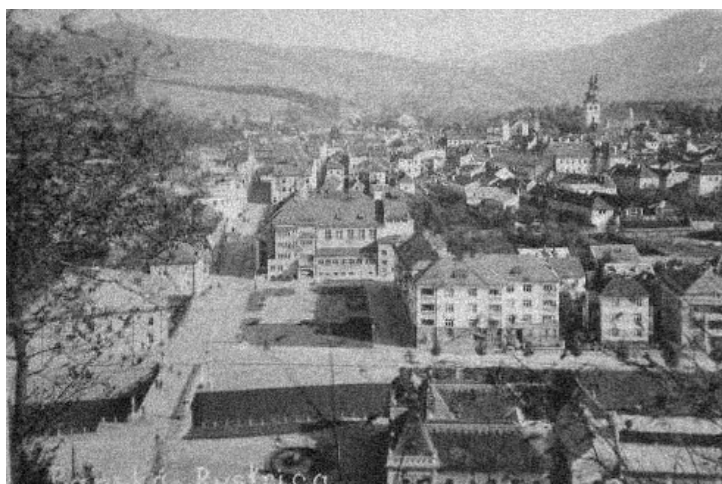
Pôvodný drevený most k Malej železničnej stanici, 1912 ⁵

Drevený most k Bozalkovskému domu na ľavej strane Hrona, približný rok 1907 ⁶



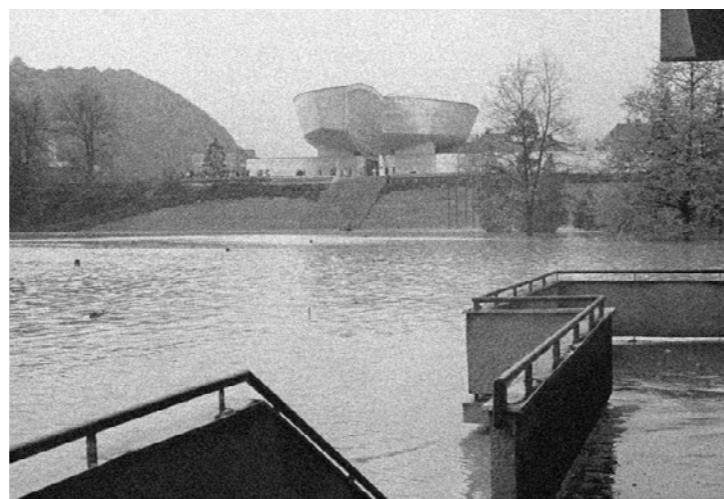
Otvorená plaváreň na ľavom brehu Hrona (Sokolská plaváreň, Plaviareň pod Urpínom), 1935 - 1938 ⁷

Vaňové a parné kúpele, približný rok 1907 ⁸



Národná ulica pohľad od Malej stanice pod Urpínom, 1932 ⁹

Pohľad na rieku Hron v centre, 1936 ¹⁰



Štadlerovo nábrežie v roku 1928 ¹¹

Povodeň 22. októbra 1974 - pohľad na pamätník SMP ¹²

Súčasný stav rieky

Rieka je odklonená od hmoty mesta a je hlboko umiestnená v koryte takmer bez žiadneho prístupu k vode a so slabým vizuálnym kontaktom. Voda Hronu v meste takmer neexistuje.

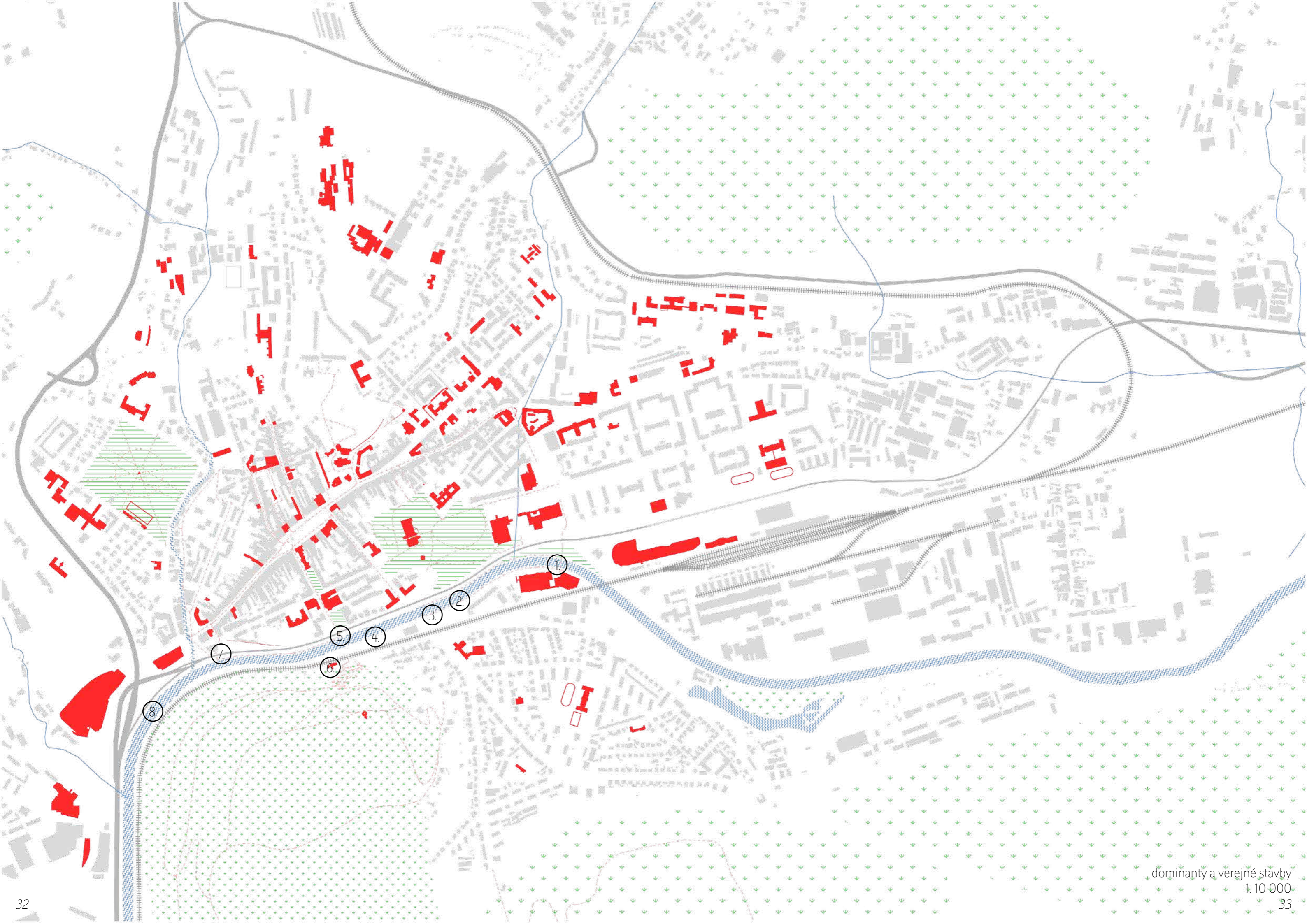
Súčasná situácia ohľadom povodní je taká, že mesto nemá doriešenú ochranu v intraviláne mesta. V tomto období však začal schvaľovať proces projektu, ktorý má tento stav zvrátiť. Nepočítava však z možnosťou modernejších a alternatívnejších riešení ochranných opatrení, či návratu prírodných vodných prvkov v meste.

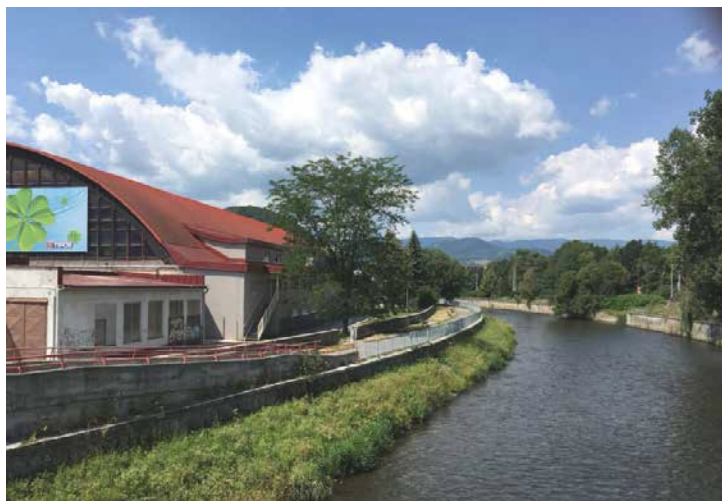
Jedná sa o 6 km úsek na oboch brehoch rieky. Technické riešenie počíta s tesniacimi stenami a múrmi, umiestňovanými na miesta v súčasnosti existujúcich spevňovacích prvkov, ale aj na nové miesta s prirodzenými brehmi. Projekt má ochrániť mesto pred hladinou Q100.

Pôvodným projektom a pre ochranu „komplexným riešením“ mal byť „Viacúčelový tunel Radvan – Pod Rybou“ v dĺžke 2,6 km. Po ekonomickej analýze však boli práce na projekte zastavené. Tento projekt mal byť modernejšou alternatívou komplexného riešenia protizáplavových opatrení.

 hladina storočnej vody
plánované protipovodňové opatrenie

záplavové územie¹³
1:10 000





1. Nástup na červenú lávku pri zimnom štadióne

2. Domy na Hronskom predmestí



3. Most naväzujúci na Kapitúlskú ulicu

4. Pod Urpínom



5. Most naväzujúci na Národnú ulicu

6. Stanica Banská Bystrica mesto a kaplnka sv. Jána Nepomuckého



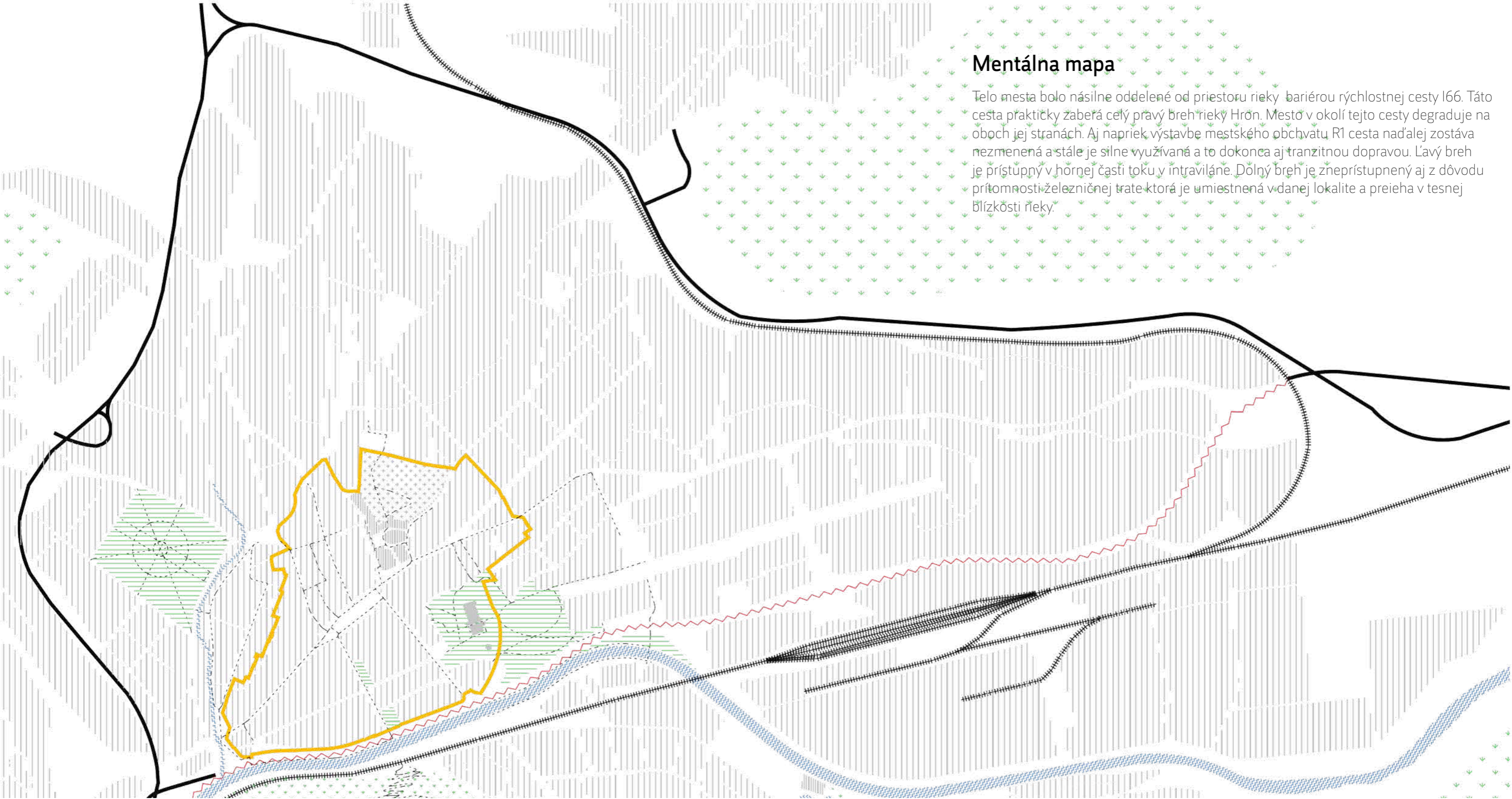
7. Štadlerovo nábrežie pri prechode na Hušták

8. Bozalkovský dom

Obraz mesta

Mentálna mapa

Telo mesta bolo násilne oddelené od priestoru rieky bariérou rýchlostnej cesty I66. Táto cesta prakticky zaberá celý pravý breh rieky Hron. Mesto v okolí tejto cesty degraduje na oboch jej stranách. Aj napriek výstavbe mestského obchvatu R1 cesta naďalej zostáva nezmenená a stále je silne využívaná a to dokonca aj tranzitnou dopravou. Ľavý breh je prístupný v hornej časti toku v intraviláne. Dolný breh je zneprístupnený aj z dôvodu prítomnosti železničnej trate ktorá je umiestnená v danej lokalite a preieha v tesnej blízkosti rieky.



- obchvat R1
- bariéra cesty
- železnica
- pešie cesty
- historické jadro

Faktory návrhu

Pri priblížení miery vnímame súčasné hodnoty, ktorým dominuje kvalitný priestor námestia SNP oslobodeného od automobilovej dopravy a prírodný atraktor Urpín so svojimi serpentínami. Dôležitým faktorom je aj historická stopa starého meandru, ktorá napriek všetkému, je v meste stále silne čitateľná. Najväčším problémom sa javí automobilová doprava, ktorá spôsobuje všetky problémy spojené so vzťahom mesta a rieky. Tými sú predovšetkým takmer neexistujúca možnosť bezprostredného kontaktu s vodou a veľmi slabý vizuálny kontakt ktorému bránia predimenzované pevné protipovodňové múry. Preložením toku rieky došlo aj k výraznému narušeniu vzťahov medzi mestskými prvkami a kedysi dôležité priestranstvá tým stratili svoju identitu. Čo sa týka cyklodopravy v meste nie sú vybudované takmer žiadne cyklocesty.

Historické stopy



Súčasná hodnota



Problémy



významná plocha

dominanta

technológia hrablí

prístup k brehu

zaniknutý most

významná plocha

dominanta

bod záujmu

vizuálny kontakt
s vodou

prírodná hodnota

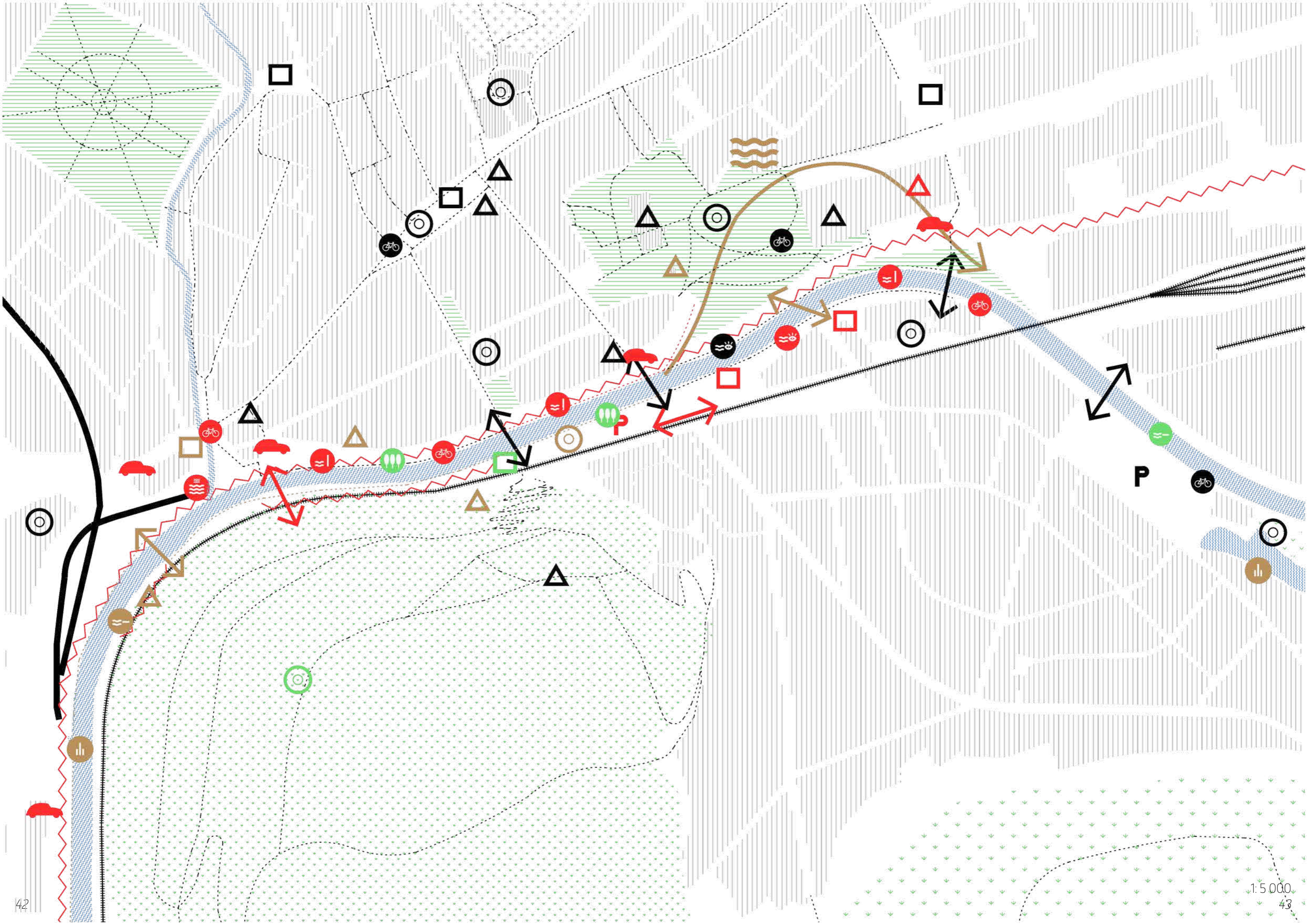
významná plocha

dominanta

neprístupnosť k vode

len vizuálny kontakt
s vodou

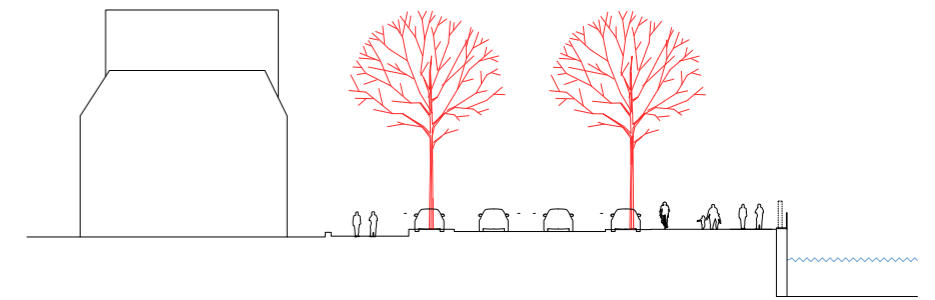
problematický sútok



Konzept

Doprava

Prvým krokom návrhu je redukcia štyroch dopravných pruhov cesty I66 na dva, čím sa dosiahne skľudnenie dopravy. Tým sa vytvára priestor pre mestské korzo popri pravom brehu rieky. Strety automobilovej a pešej dopravy sú riešené presunutím na povrch a sú riadené svetelným dopravným značením. Kolmé smery dôležitých ulíc vedúce z historického jadra ku korzu neprepájajú len dve strany cesty ale aj dva brehy rieky. Na miestach historických mostov, ktoré na tieto smery nadväzujú, sú navrhnuté nové pešie prepojenia.



Späť k rieke

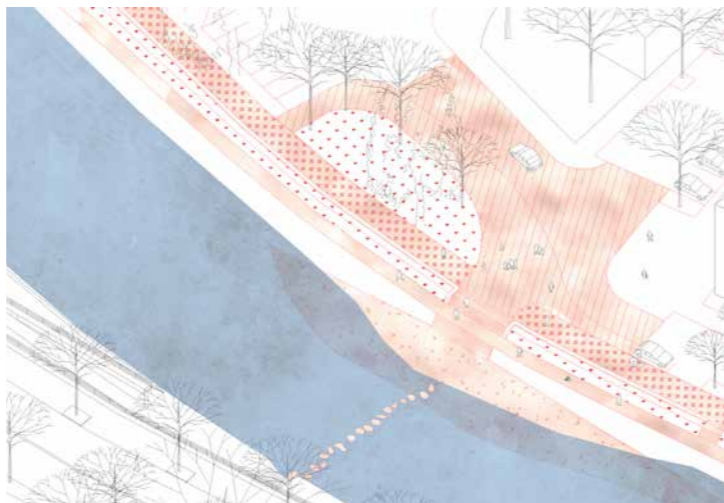
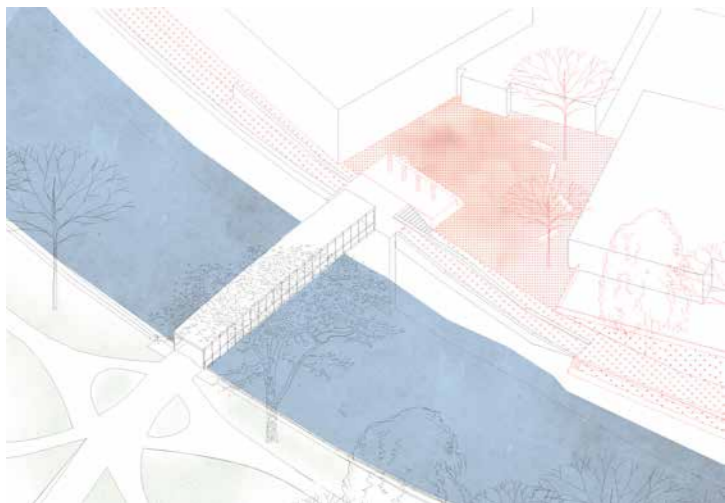
Koncept pracuje s identifikáciou dôležitých priestorov v okolí rieky a rieši navrátenie ich identity ako dôležitého mestotvorného elementu. Základ navrhovaného riešenia tvoria rôzne možnosti prístupov. Či už sa jedná o kontakt vizuálny alebo telesný s bezprostredným dotykom k vode. Najsilnejšími iniciátormi stretávania sa sú budovy umiestnené v najbližšom kontakte s hmotou mesta ako aj s telesom rieky. Ich funkcie sú zamerané a voľný čas a športové aktivity, ktoré majú obohatiť verejný a sociálny život obyvateľov mesta

	sútok		zostup k vode		kaviareň/tančiareň
	posilnený vizuálny kontakt		občasný prechod cez vodu pre peších		infocentrum
	dve úrovne prístupov k vode		vstup na lesný breh		lodenica
	nový breh pri vode		nové stromoradie		nové/upravené prepojenie brehov
	sedenie pri vode		parková úprava		



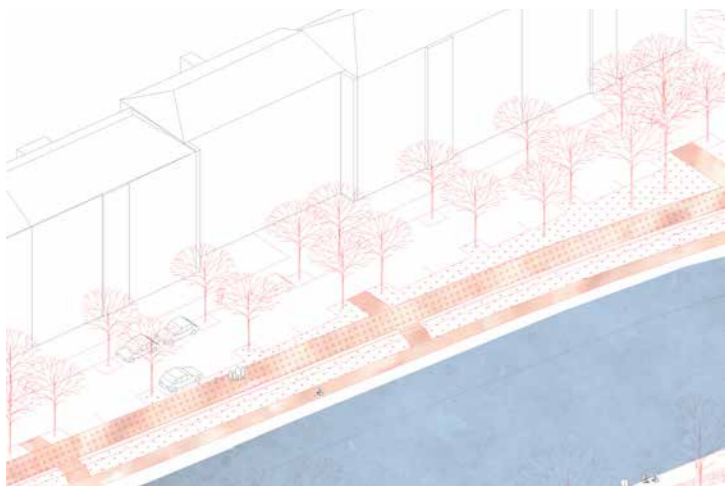
Návrh





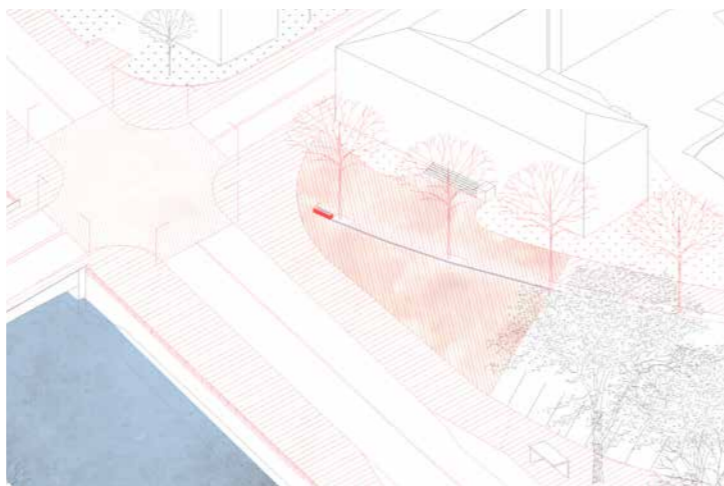
1. Posedenie pri červenej lávke

2. Hronské predmestie



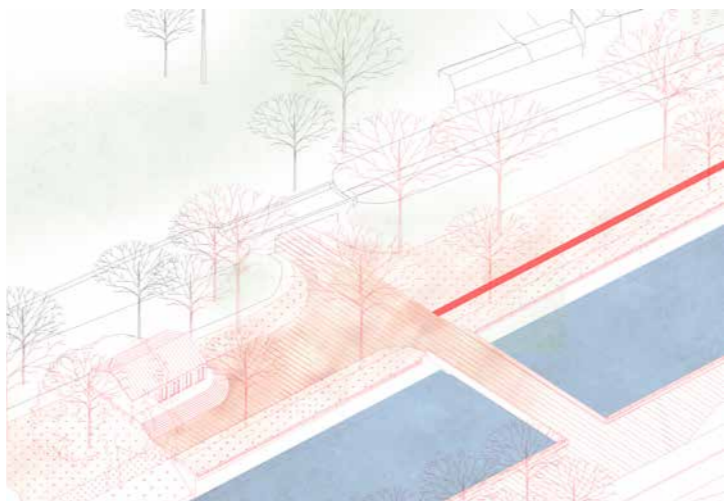
3. Bytové domy na Hronskom predmestí

4. Náplavka



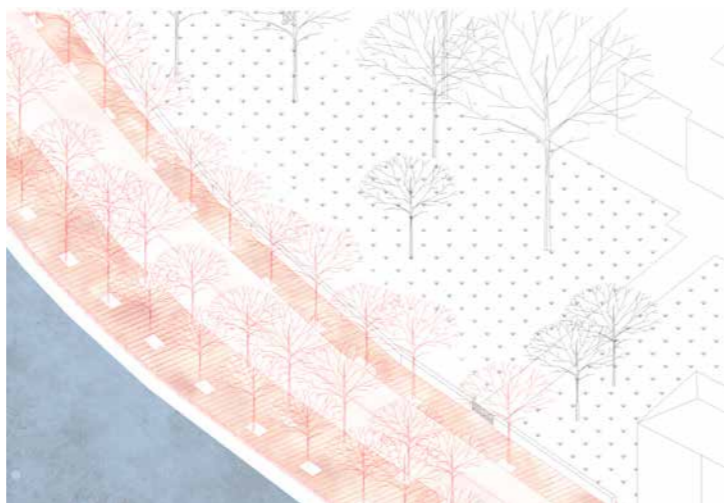
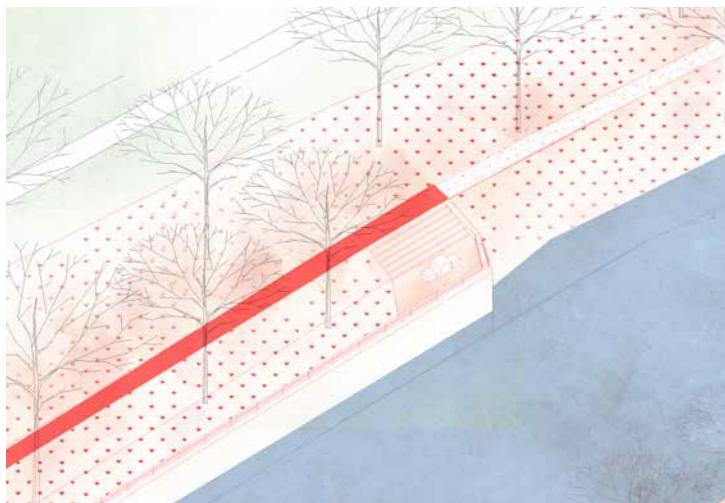
5. Kaviareň

6. Stopa starého koryta



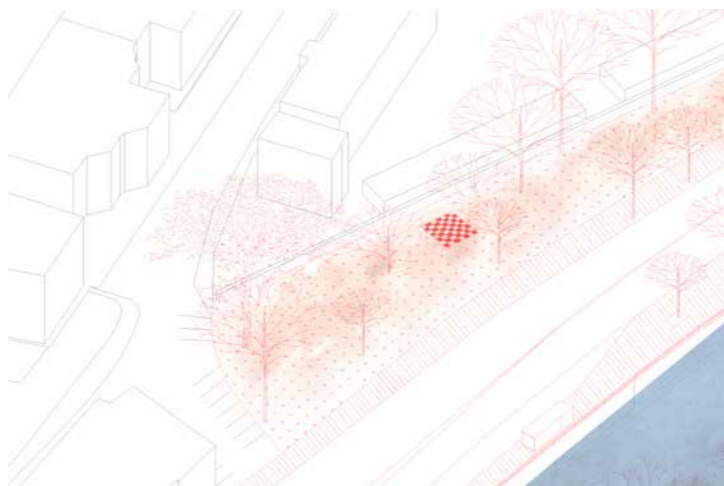
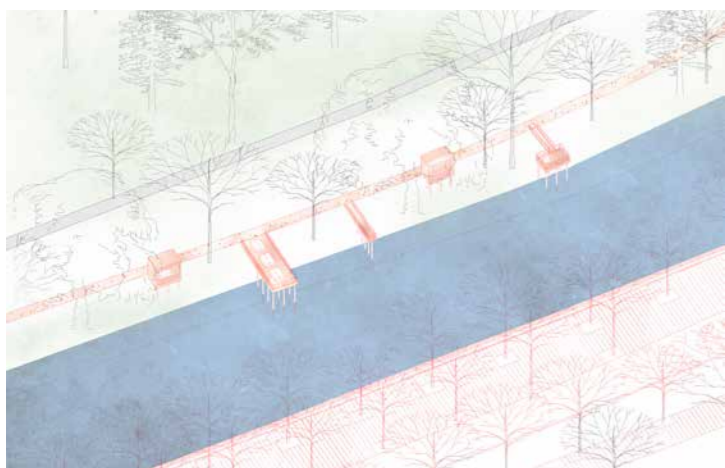
7. Lodenica

8. Infocentrum pri „malej“ stanici



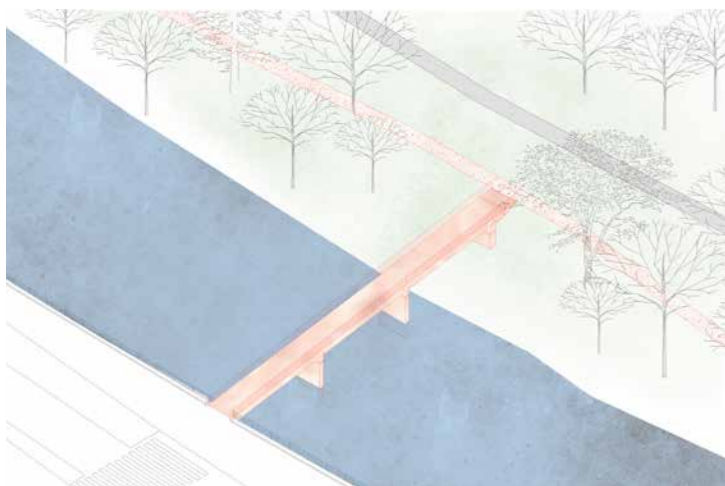
9. Vstup na „Špacírku“

10. Štadlerovo nábrežie



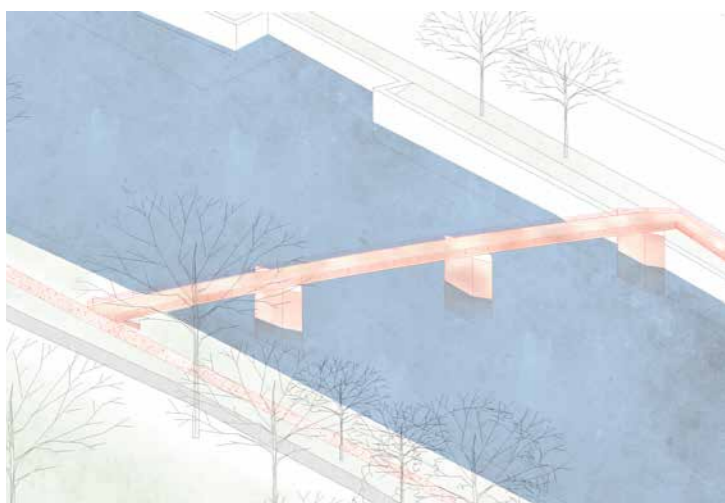
11. Posedenie na „Špacírke“

12. Pri hradných múroch



13. Lávka pri Huštáku

14. Bozalkovský dom



15. Most pre cyklistov

Domy na hronskom predmestí a náplavka

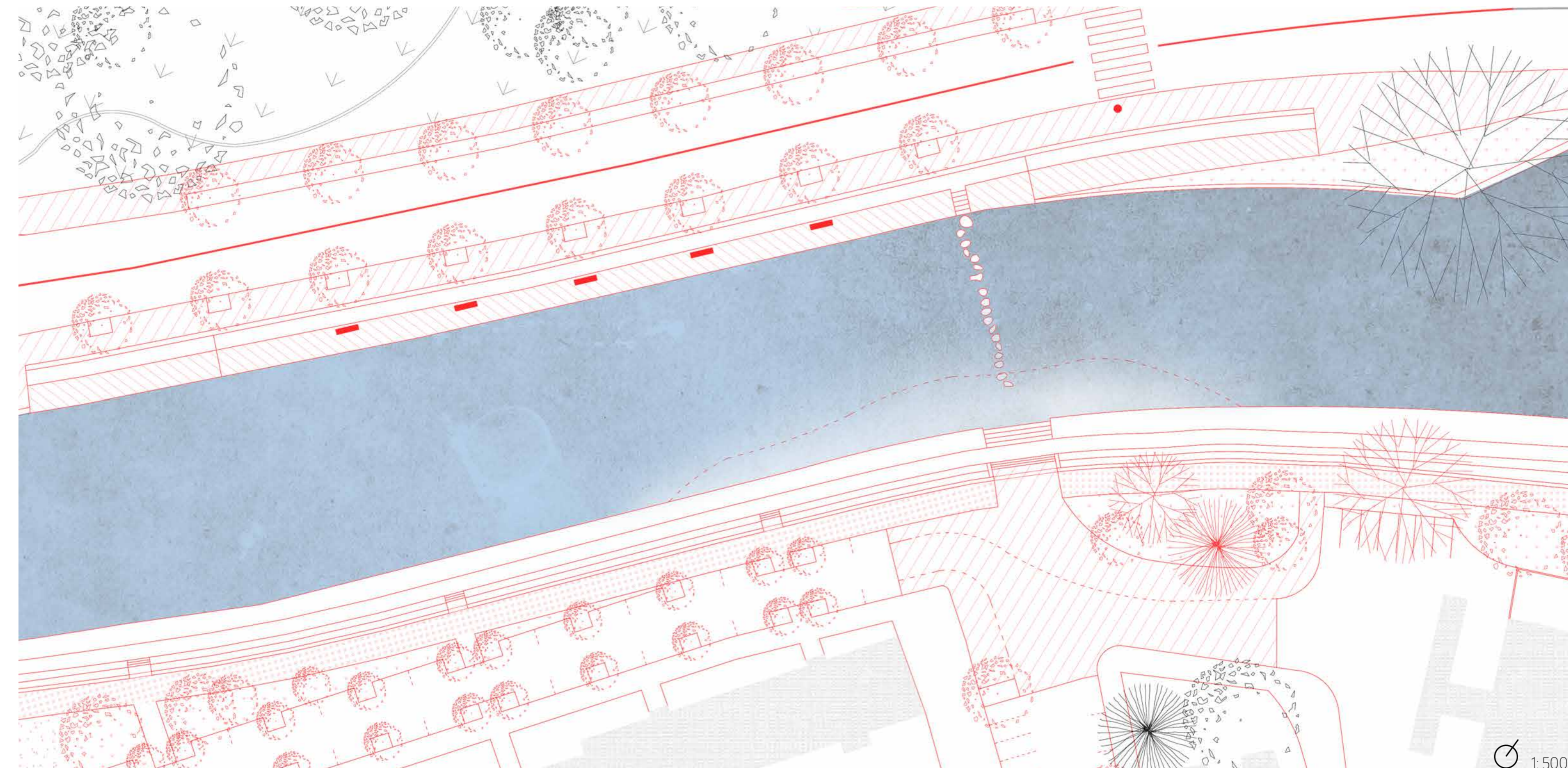
Hronské predmestie bolo v minulosti dôležité miesto prechodu – mostu. Dnes táto plocha stratila význam, prístup bol zrušený a ulica sa stala slepou. Bytové domy si udržovali odstup od rieky a pred nimi bolo voľné nezastavené priestranstvo. Situácia sa v čase vyvinula tak, že dnes stoja priamo na hrane rieky. Breh pravý poskytuje prístup k rieke, ktorý je však limitovaný pozdĺžne vedenou štvorprúdovou komunikáciou – hlučnou cestou I66.

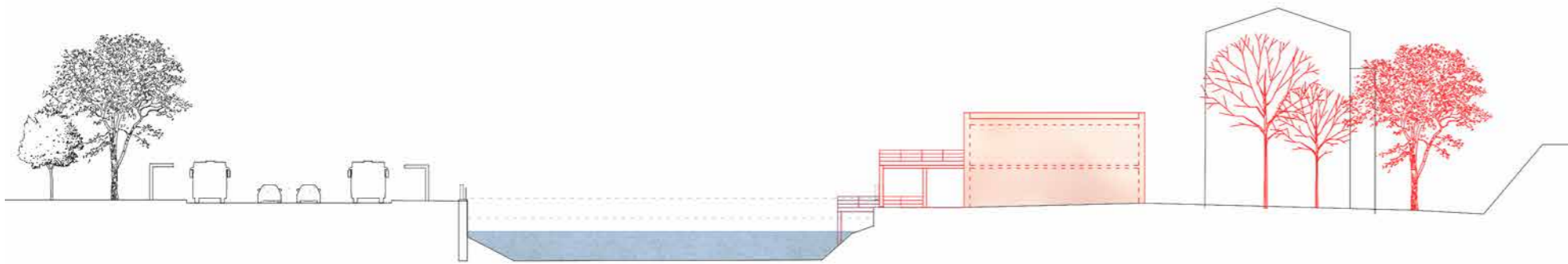
V návrhu nadväzujeme na odkaz v minulosti dôležitej dynamickej ulice s mostným prepojením k mestu. Breh má v tejto lokalite dve hladiny. Nižšia hladina je otvorená a ponúka priamy kontakt s vodou bez zábradlia. V mieste dreveného mostu je navrhujem prechod z kamien, ktorý sa ukazuje len pri nižších hladinách vody, ako memento.

Samotná ulica pred domami je druhou hladinou brehu. Je to ulica obslužná so stromoradiím a možnosťou pozdĺžneho parkovania.

Pravý breh, na zmenu reaguje. Navrhovaným riešením je poskytnutie novej možnosti kráčať popri rieke na úrovni cesty. Nižší prístup je pobytový a vedie po ňom cyklocesta

1: 500





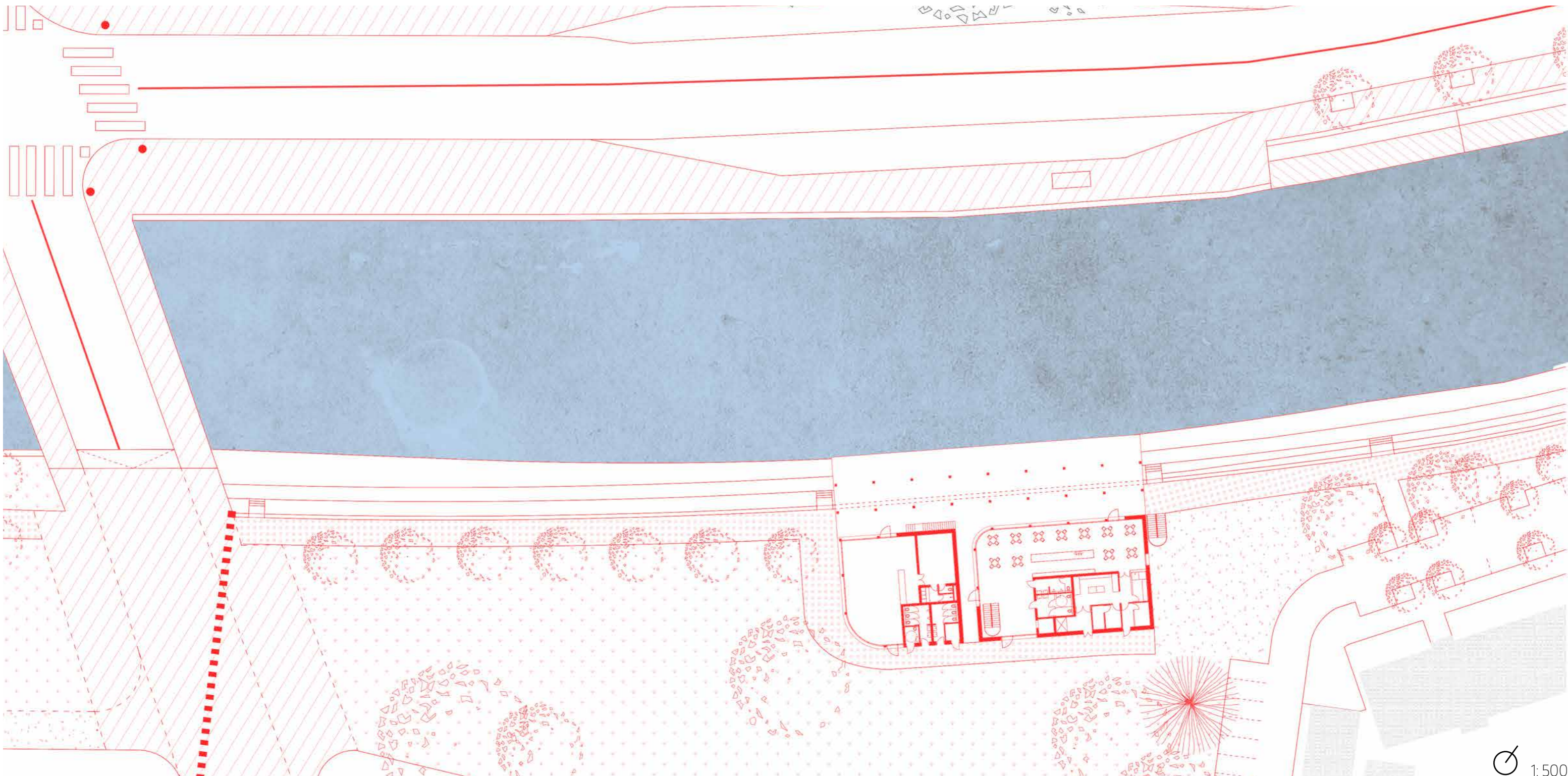
Kaviareň

Historicky bola lokalita využívaná ako spoločenské miesto pre stretávanie obyvateľov, ktoré poskytovalo aj možnosti športového vyžitia. Nachádzala sa tu verejná plaváreň a bežecký okruh. Po preložení rieky sa zmenila jeho funkcia a lokalita bola využívaná ako hlavná autobusová stanica. Dnes je toto miesto bez identity, obohané plotom.

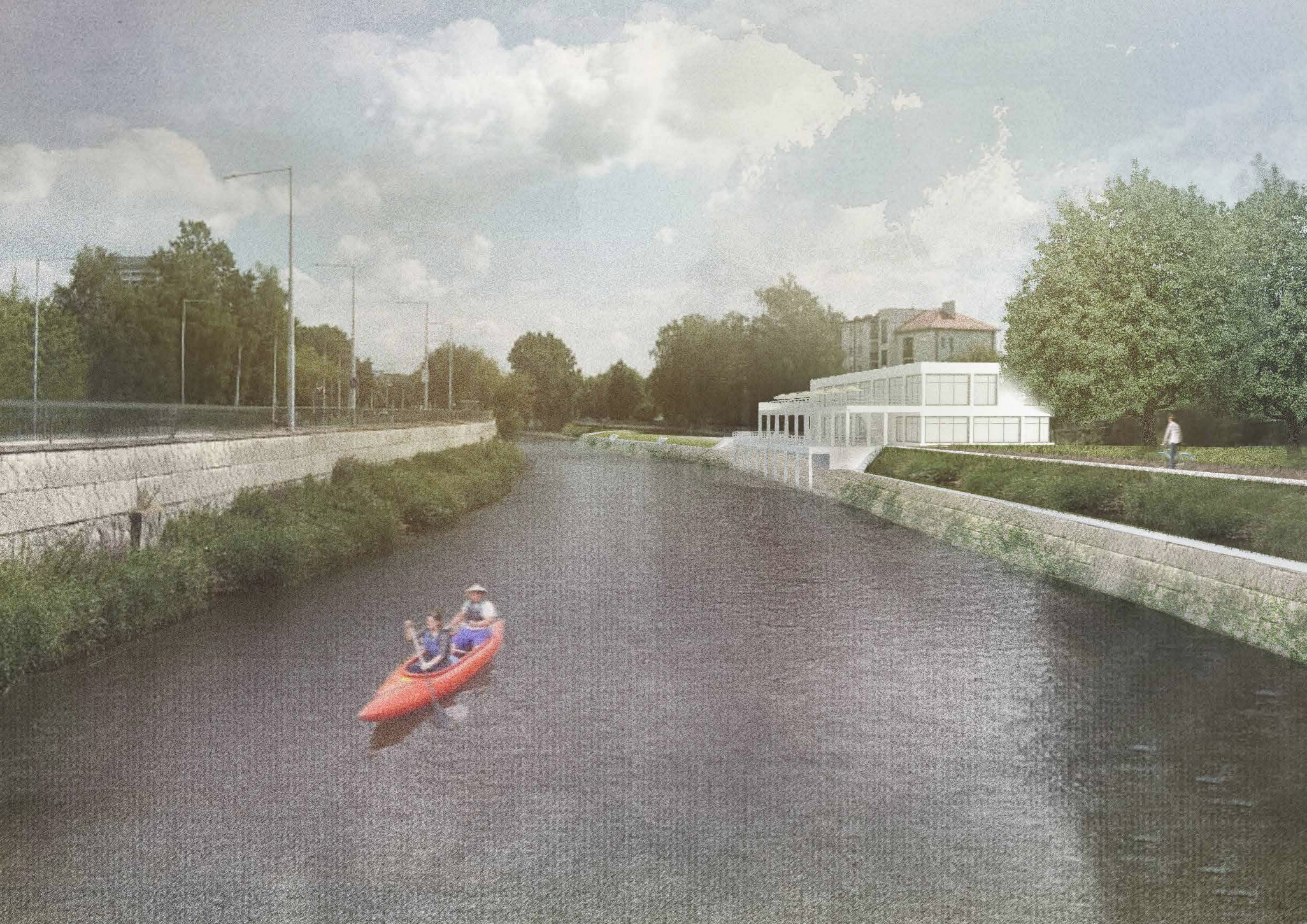
Navraciam miestu jeho spoločenskú hodnotu, miesto spoločenského života – kaviareň s tančiarňou. Doplnkovou funkciou je cyklocentrum.

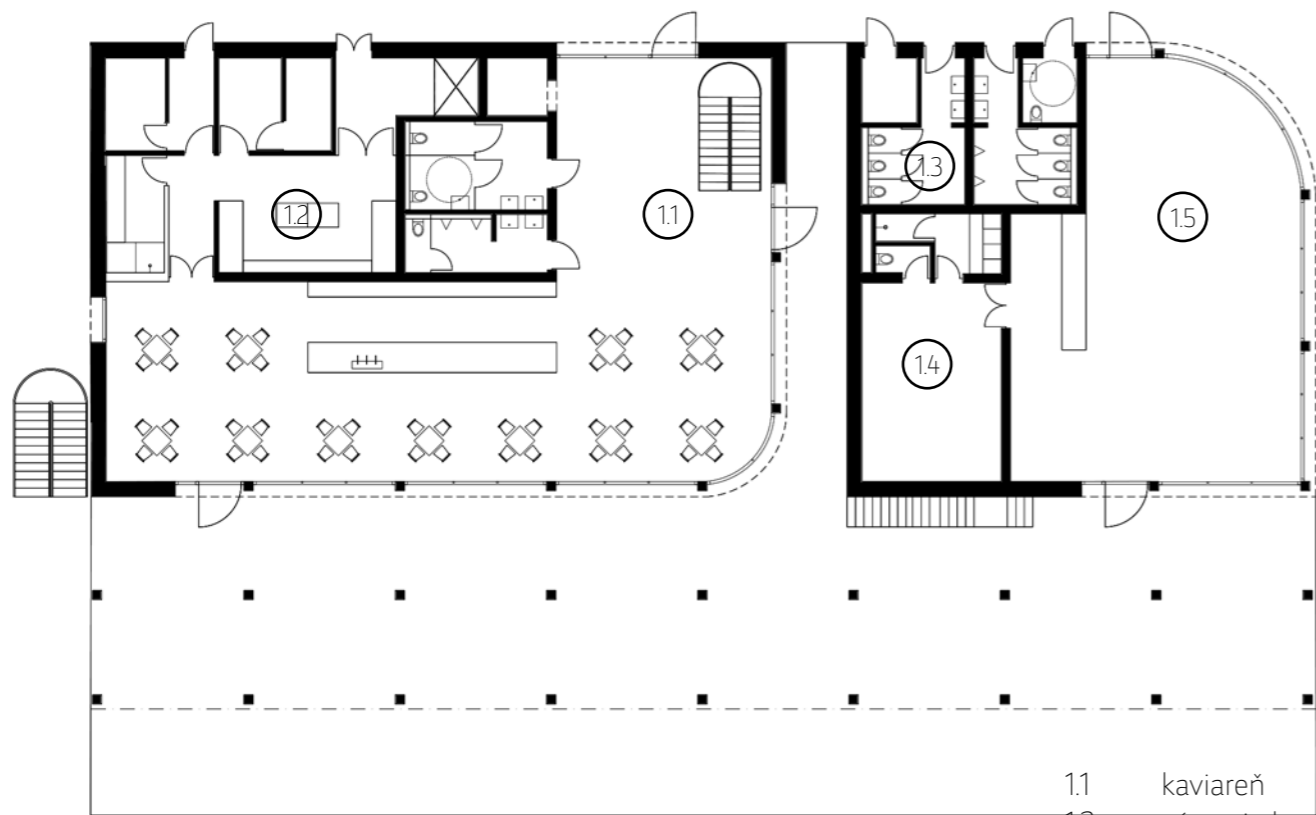
Hmota navrhovanej stavby je dvojposchodová a ponúka pohľad na tečúcu vodu z terasy tančiarne. Výraz budovy reaguje na odkaz funkcionalistických budov v Banskej Bystrici. Centrum pre cyklistov je otočené smerom k parku ktorý je riešený ako voľné priestranstvo so skupinkami stromov. Miesto pred mostom je spevnené, čo odkazuje na jeho dôležitosť. Pešia a automobilová doprava je v jednej úrovni aby sa zelený pás pri vode mohol zjednotiť s riekou do jedného celku.

1: 500



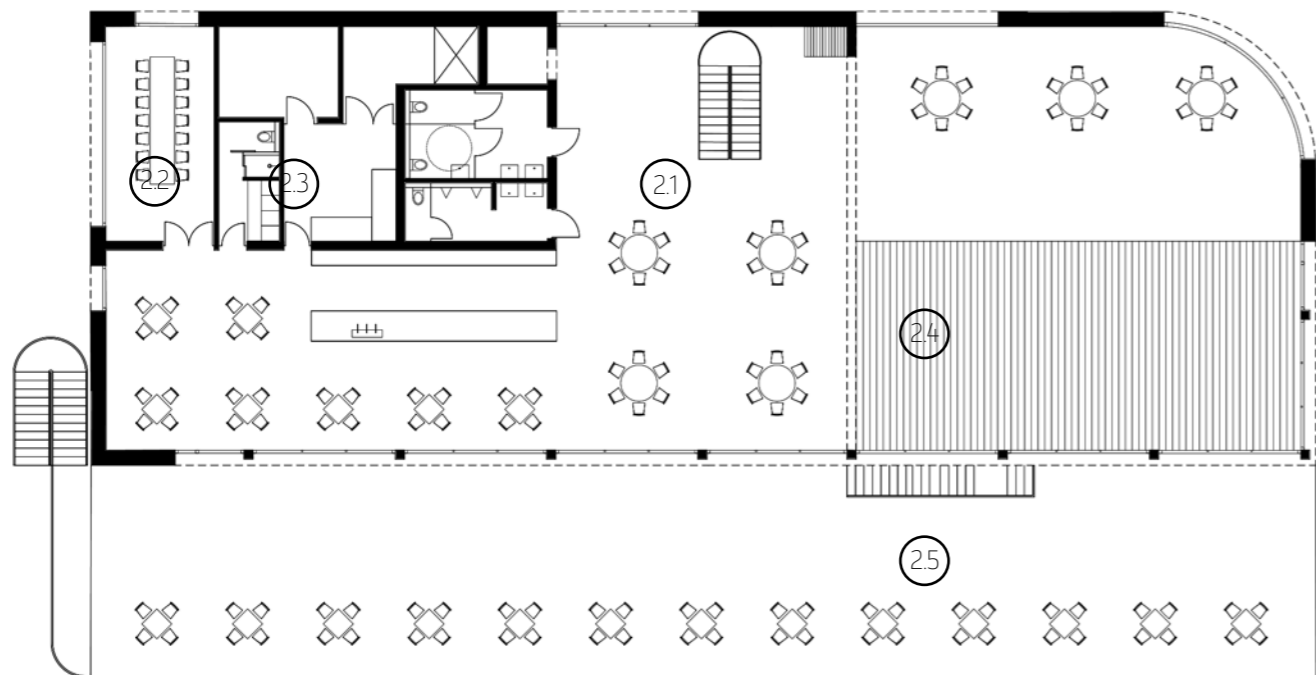
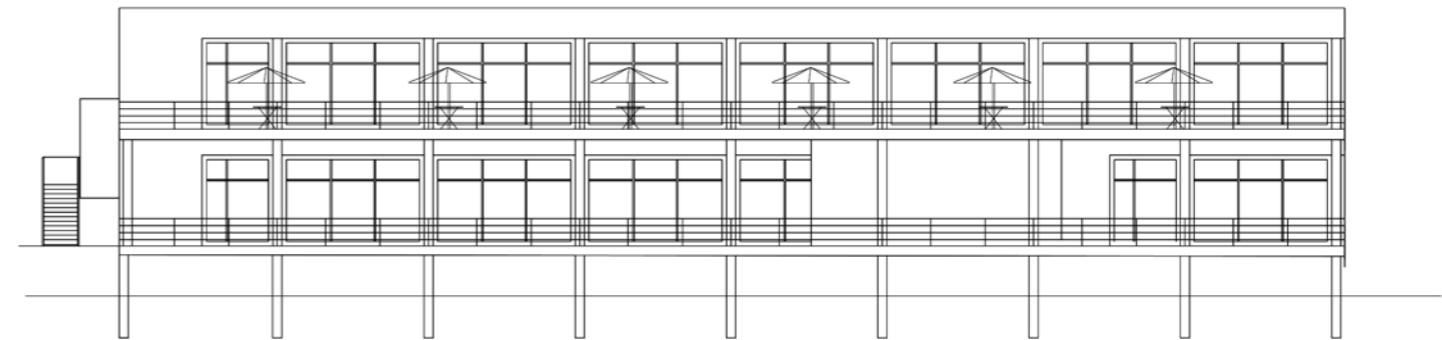
1: 500
61





1NP 1:250

- 1.1 kaviareň
- 1.2. zázemie kaviarne
- 1.3. WC
- 1.4 zázemie cyklocentra
- 1.5 cyklocentrum



2NP 1:250

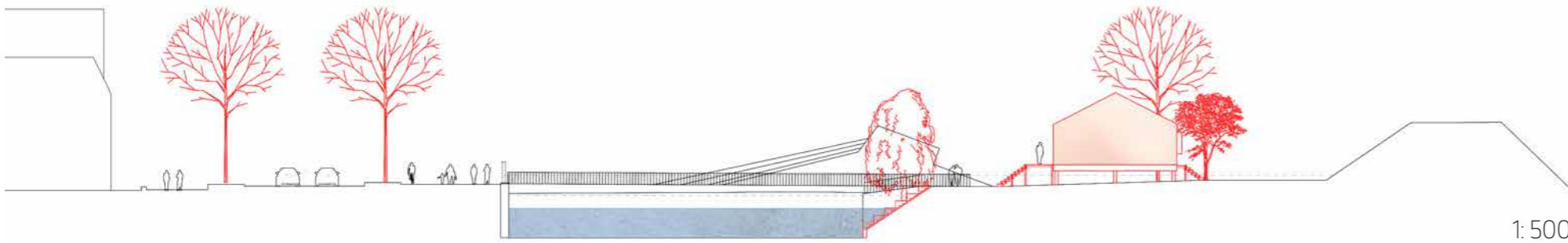
- 2.1 kaviareň
- 2.2. salón
- 2.3. zázemie kaviarne
- 2.4 tančiareň
- 2.5 terasa

Lodenica

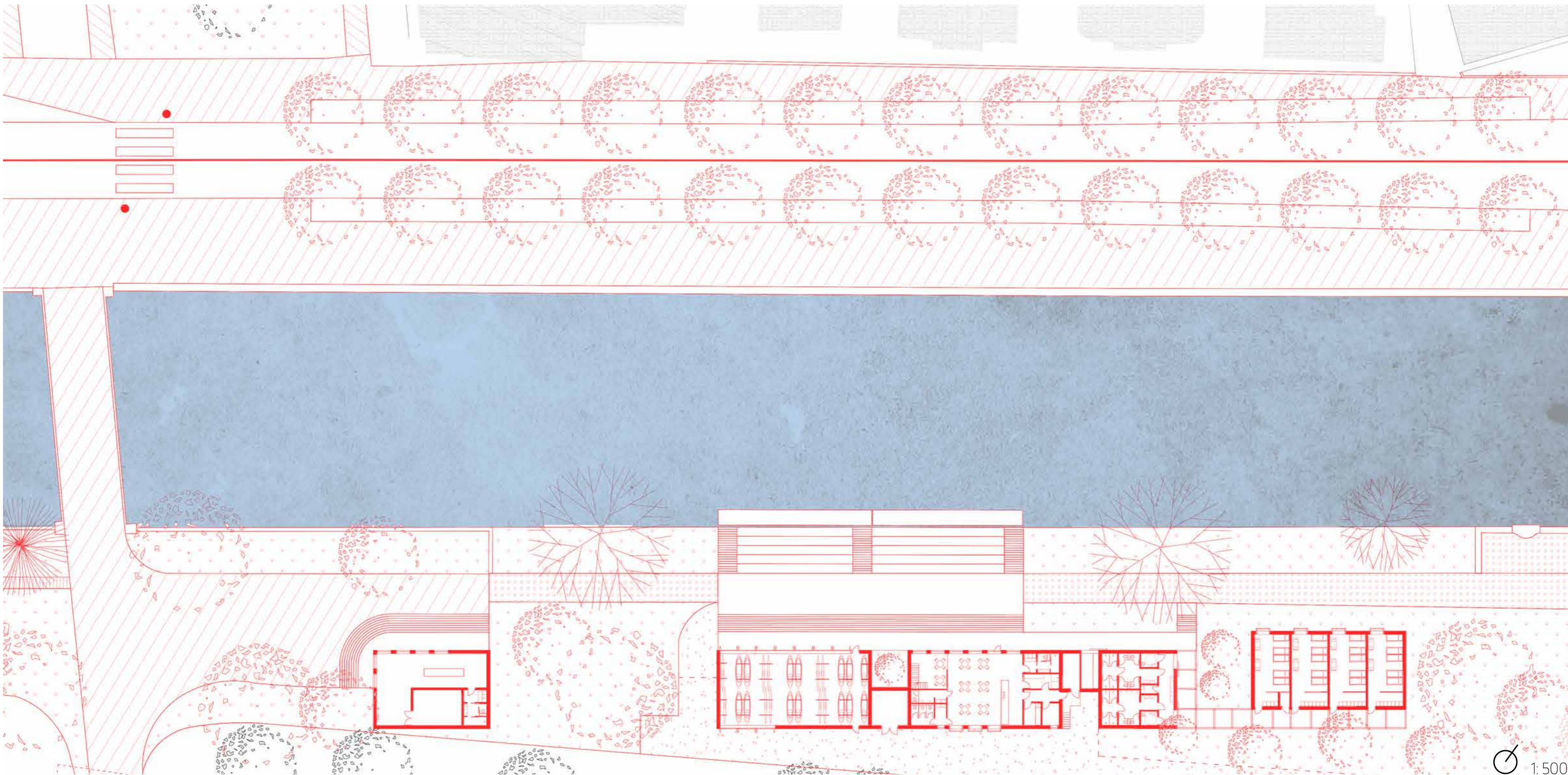
Lokalita predstavuje historicky dôležitý bod spoločenského života obyvateľov Banskej Bystrice. Stál tu komplex parných a vaňových kúpeľov, s blízkym kinom a s možnosťou romantických prechádzok na urpínskorm korze, s priamym spojením s vlakovou stanicou. Po preložení rieky a dostavbe nového mostu sa význam starého mostu z Národnej ulice silne oslabil.

Lodenica reaguje na zmenu, a podporuje súčasný charakter pozemku. Je síce spoločenská, no zároveň komunikuje s prírodnou identitou pozemku. Lodenica má priami prístup k vode. Schody sú z časti pobytové.

Most z národnej ulice mením na pobytový a ruším jeho význam pre automobilovú dopravu. Je to spoločenský most naviazaný na významnú ulicu a vstup k vlakovej stanici Banská Bystrica mesto. Na pol ceste je infocentrum, ktoré ponúkne turistom, ktorí vystúpia na tejto stanici a vodákovi informácie o meste a vyžití v ňom. Štefánikovo nábrežie na druhom brehu sa mení na významné korzo popri vode zo stromoradií líp. Protipovodňová ochrana je na úrovni chodidiel a je riešená dočasným hradením. Je to dopravne skľudnená cesta.

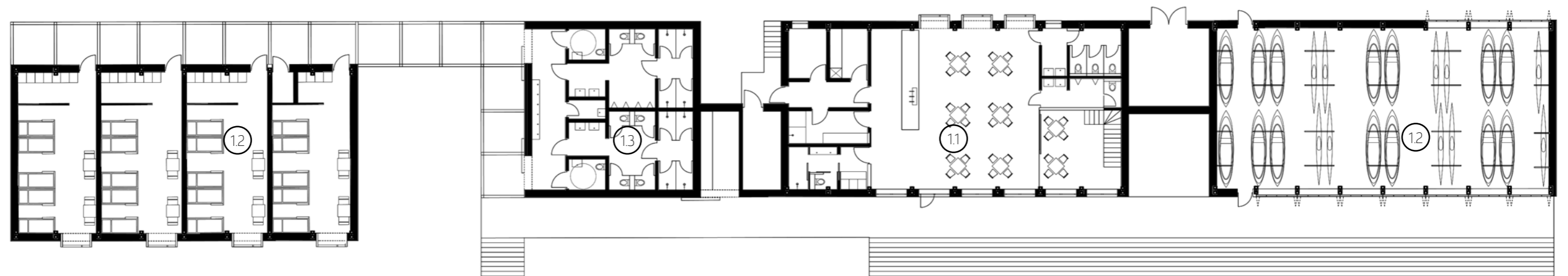
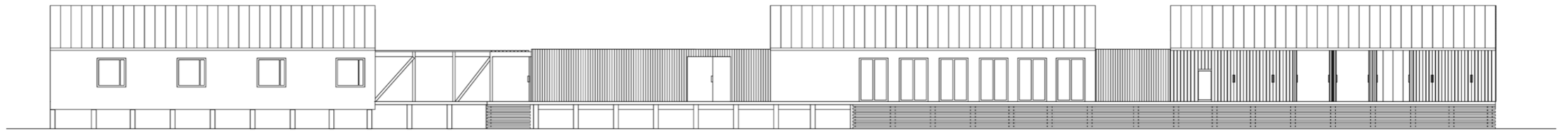


1: 500



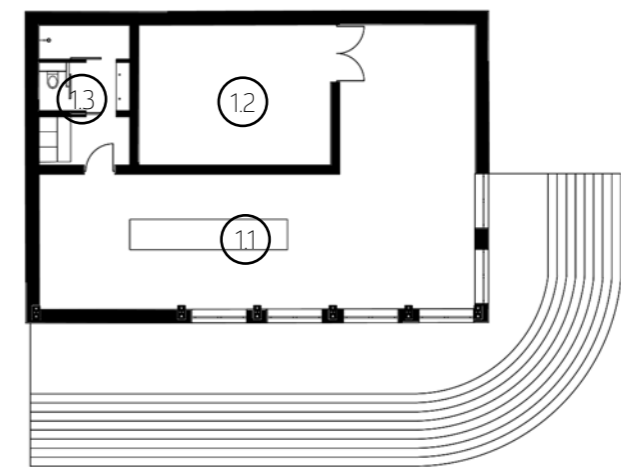
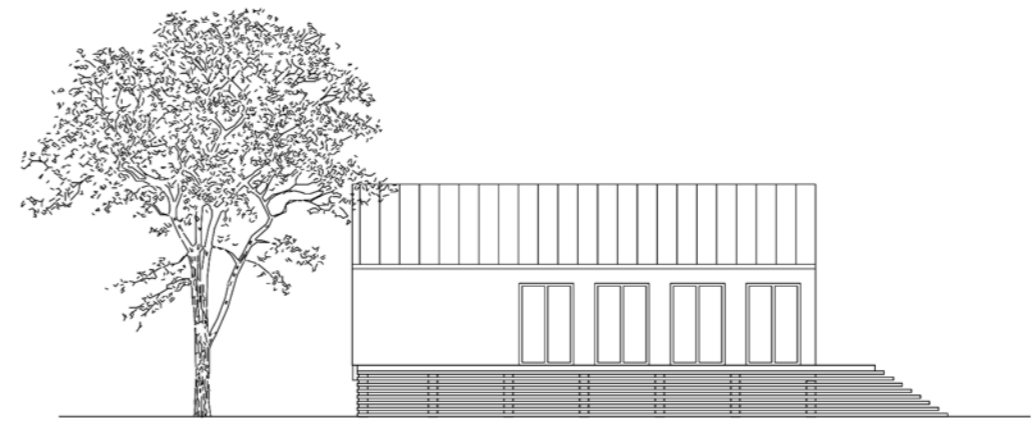
1: 500
67





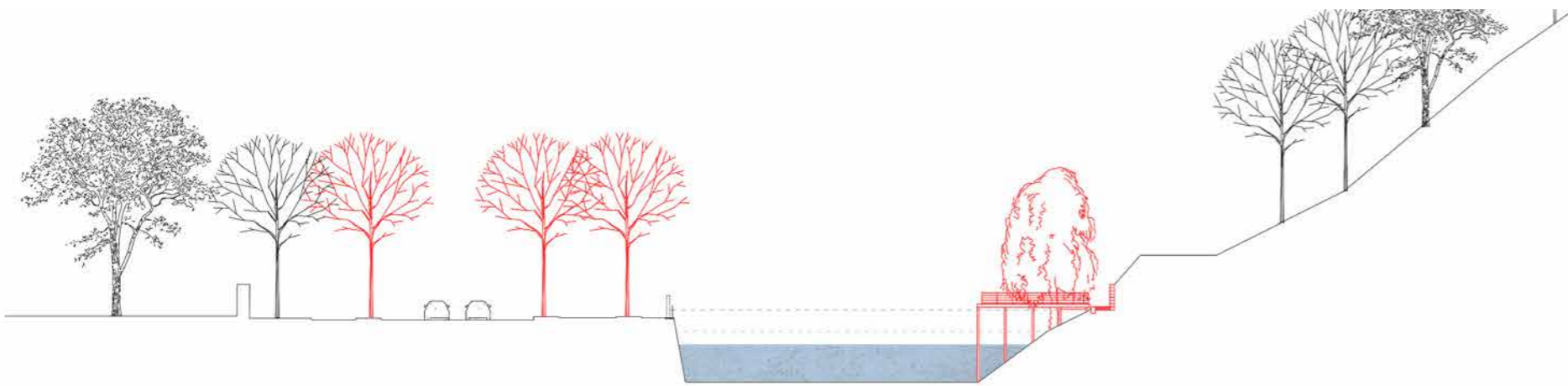
- 1.1 klubovňa lodenice
- 1.2 sklad lodí
- 1.3 ubytovanie
- 1.4 sprchy a WC

1: 250



1: 250

- 1.1 infocentrum
- 1.2 sklad
- 1.3 zázemie

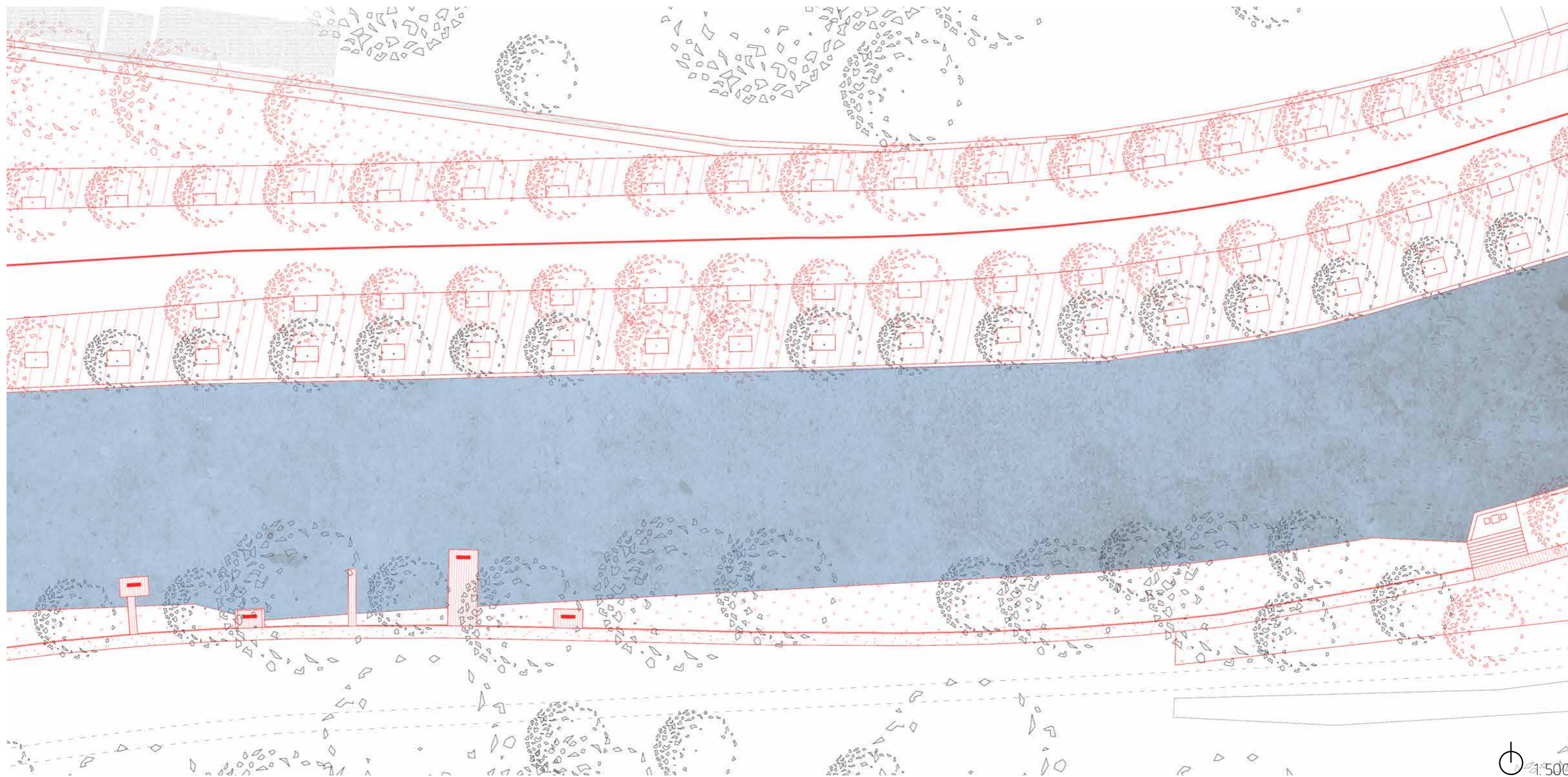


Lesná cesta „Špacírka“

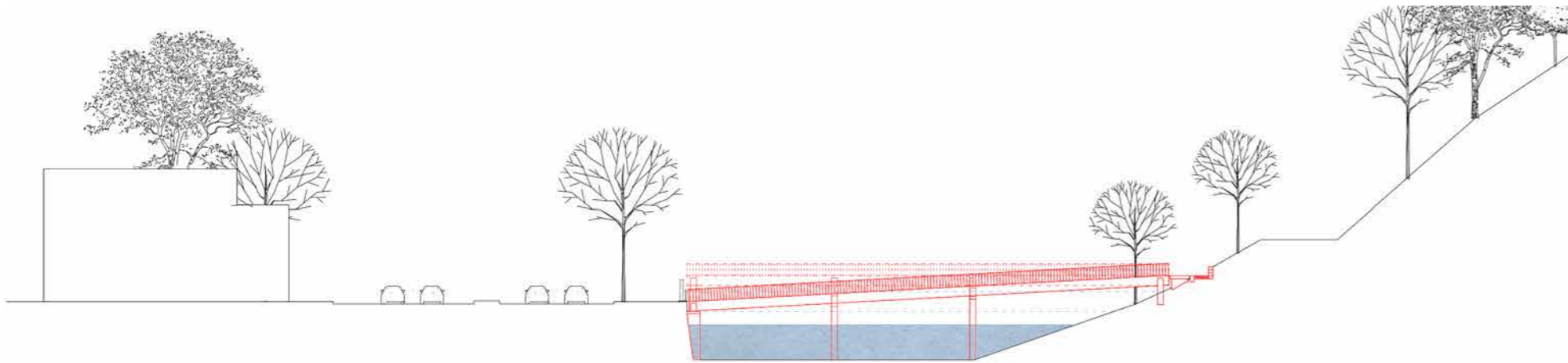
Kedysi cestička popri vode, spájajúca pôvodné konštrukcie mostov. Dnes je nepriechodná. Cestička začína od spevneného priestoru mostu. Pred kaplnkou je cesta kamenná, a obkolesená stromami, ktoré v mieste osi kaplnky ustúpia. Pri hrane Urpína sa cesta mení na hlinenú. Vyjadruje to spojenie cesty s masívom, na podporenie silne prírodnej identity miesta. Na pol ceste je navrhnuté sedenie, umožňujúce dlhší pobyt pri rieke.

Štadlerovo nábrežie je doplnené o druhý rad stromov, s prinavrátenou funkciou spoločenskej tepny. Zábradlie je vizuálne priepustné, kvôli kontaktu s tokom rieky po celej dĺžke korza. Ochrana pred povodňami je riešená len dočasnými zábranami. Doprava je skľudnená.

1:500







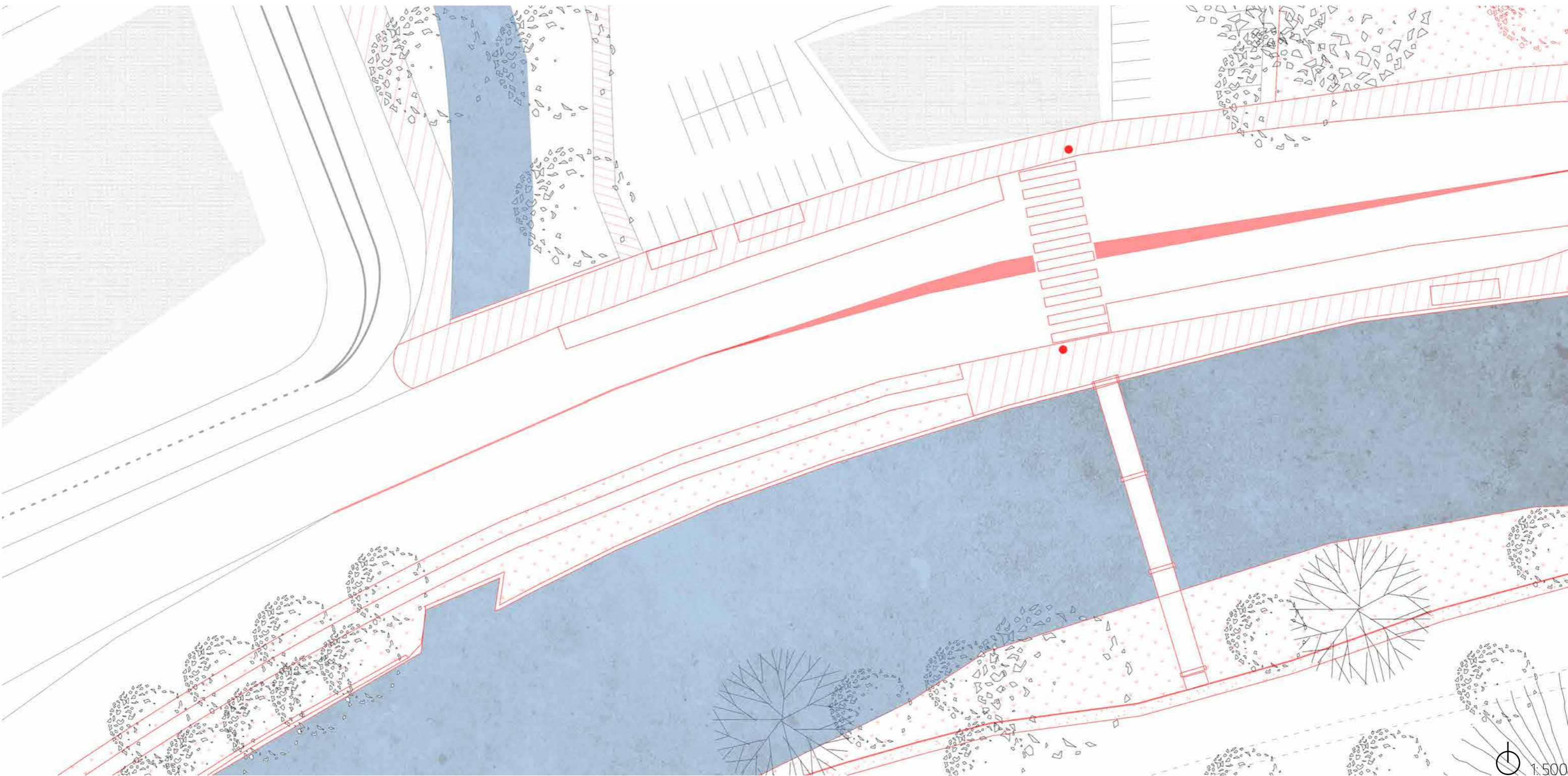
Lávka na Štadlerovo nábrežie

Miesto prechodu, umožňujúce návrat do mesta na historické dolné námestie Hušták. Lávka je naklonená, a má charakter odkazujúci na cestičku „Špacírku“. V čase povodní je navrhnutá tak, že sa pri pravom, nižšom brehu, pomocou zdvíhacieho mechanizmu dostane nad úroveň storočnej vody a tým aj preruší prístup na lávku z pravého brehu počas povodne.

Sútok riek je silným momentom. Cesta je však v súčasnosti rovná a silne využívaná automobilovou dopravou na tento moment upozorní svojim vydutím. Tým poukáže na fakt, že vodič už nie je na rýchlostnej ceste, ale v meste, pri spoločenskom korze, ulici kde sa stretáva automobilová doprava s trasami pre peších.

Pri prechode je cyklotrasa pokračujúca pozdĺž rieky.

1: 500



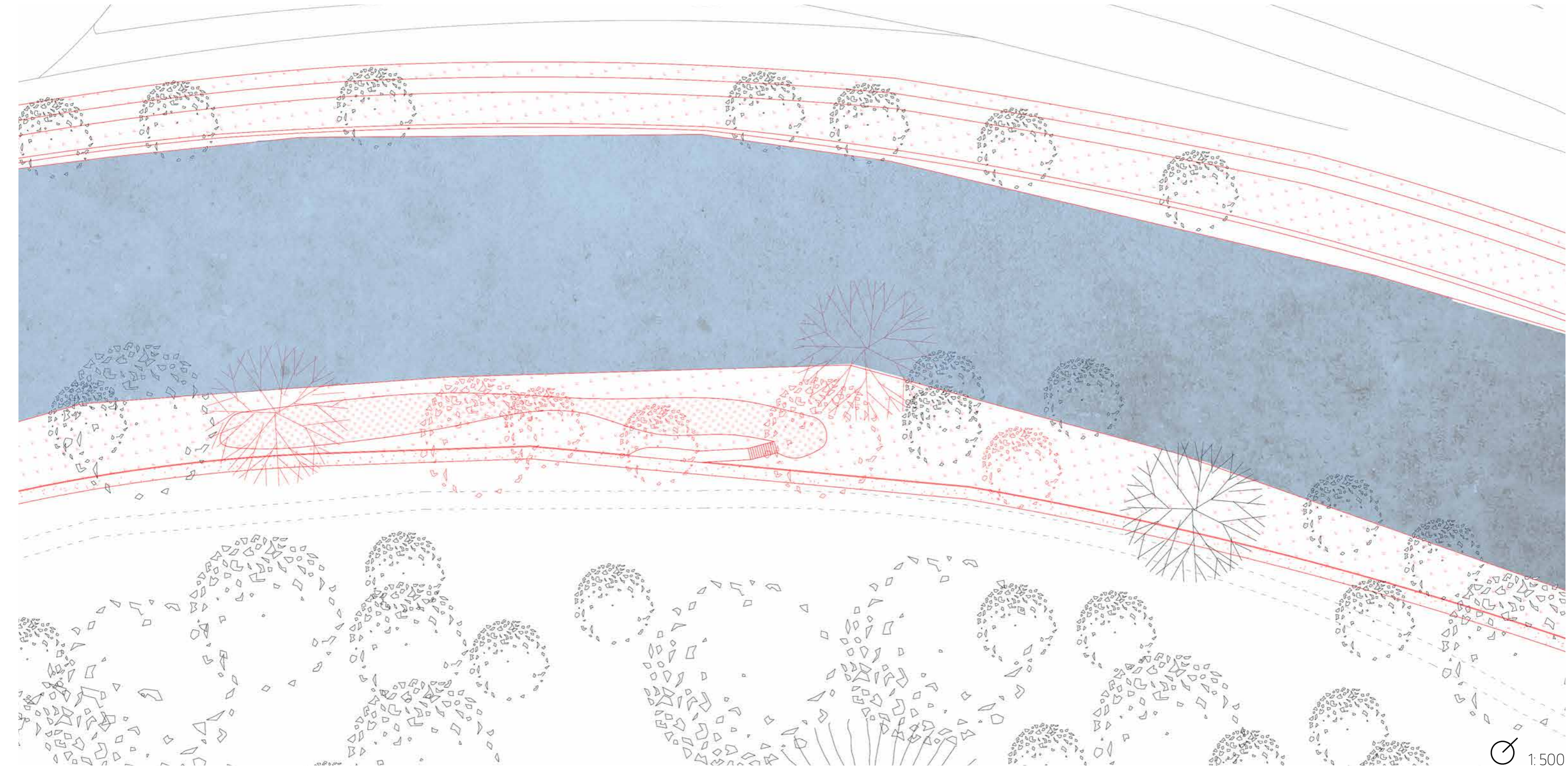
1: 500



Bozalkovský dom

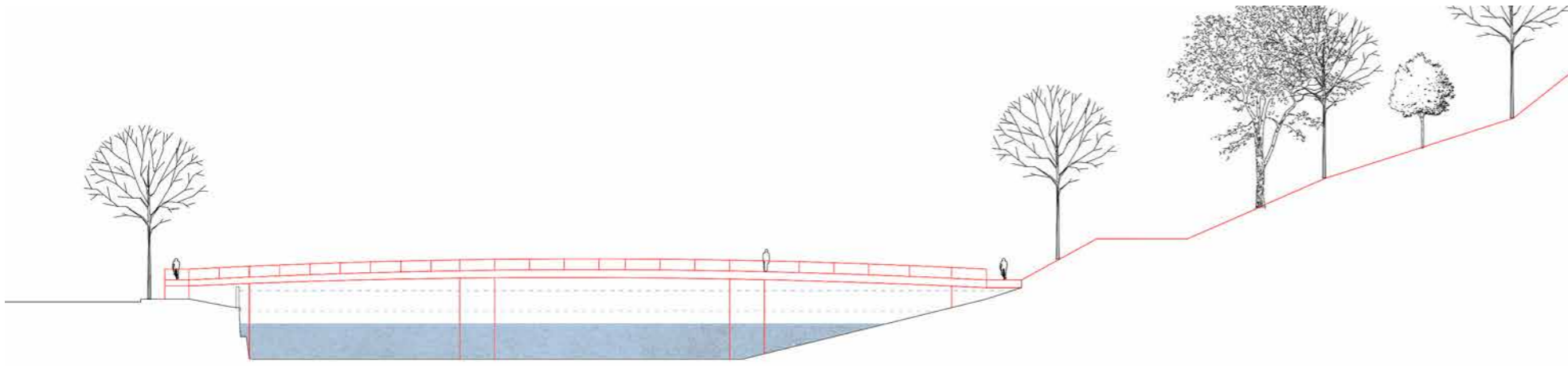
Je historicky významné miesto. Bývalý most spájal obyvateľov domu s mestom, prichádzajúcich a tiež umožňoval prístup k rieke.
Navrhujem zostup k vode. Breh je prírodný. Je to priestor ako odkaz na históriu prostredníctvom očného kontaktu na torzo domu.
Po pravom brehu cyklistický chodník ktorý kopíruje tok.

1:500

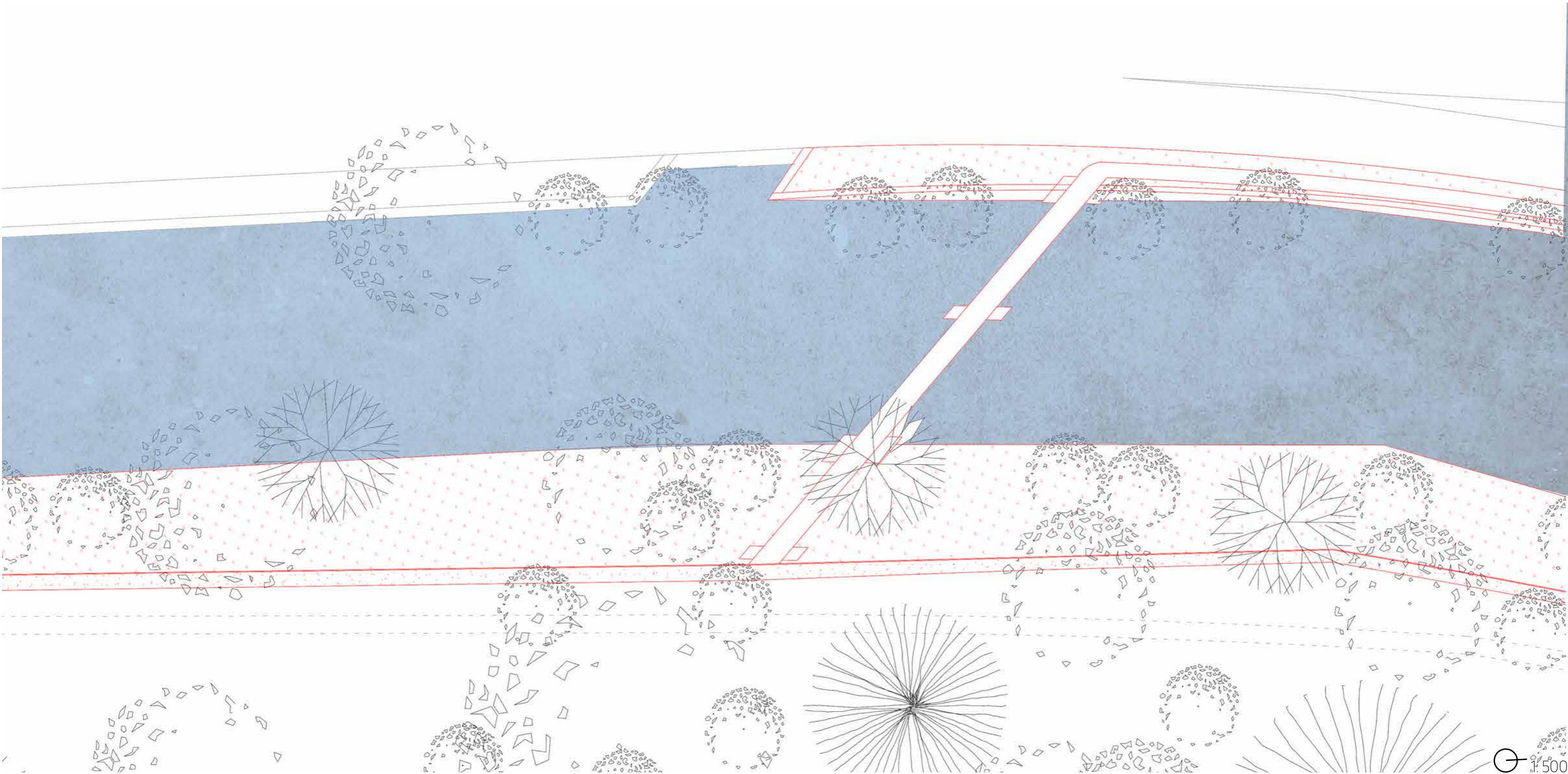


Most pre cyklistov

Pred sútokom Hrona a Tajovského potoka v mieste hospodárskeho významu – Dolných hrabí navrhujem most pre cyklistov, ktorý na ľavom brehu rieky nadväzuje na „Spacírku“. Tá sa v bode spojenia s mostom zmení na cyklistickú cestu, ktorá ďalej smeruje k cykloceste smerujúcej do Hronseku.



1:500



1:500

Záver

Práca pojednáva o poznávaní rieky, ktorá bola neuváženými krokmi vytrhnutá z organizmu mesta. Snaží sa poukázať na to, že častokrát náš strach z prírodných živlov a boj proti nim spôsobí nielen degradáciu kvality priestoru v organizme mesta, ale aj zníženie až stratu kvality niektorej zložky života jeho obyvateľov. Spoločnosť riadená strachom sa nemôže a nedokáže zdravo vyrovnat' s problémami, nemôže sa posúvať vpred a stagnuje. Verím tomu, že táto diplomová práca môže byť podkladom pre novú víziu pre prinavrátenie mestského života a pomôže naštartovať novú diskusiu ohľadom funkcií rieky Hron v intraviláne mesta Banská Bystrica a jej potenciálu na zlepšenie kvality života jej obyvateľov.

Pod'akovanie

V prvom rade sa chcem poďakovať Tomášovi a Kláre Hradečným za ich skvelé odborné vedenie, za inšpiratívne podnety pri tvorbe tejto práce a pani architektke Radmile Fingerovej za konzultácie, ktoré mi pomohli lepšie pochopiť krajinotvorné riešenia a funkcie prírodných prvkov v urbánnom prostredí. Ďalej chcem poďakovať svojim rodičom, ktorí mi svojou podporou dodávali silu počas celého štúdia a verili vo mňa. Poďakovanie patrí aj všetkým spolužiakom a priateľom, ktorí so mnou viedli otvorené diskusie k téme a tým mi veľmi pomohli s rozvojom projektu.

Textové zdroje

Z ARCHÍVU: Pred 41 rokmi zažila Banská Bystrica najničivejšiu povodeň. Teraz.sk – spravodajský portál tlačovej agentúry TASR [online] Dostupné z: <https://www.teraz.sk/regiony/archivne-foto-banska-bystrica-povoden/162527-clanok.html>

Historické povodne v Banskej Bystrici I, Katarína Burkovská Copyright © 2015 Bystrický PERMON. [online] Dostupné z: <https://bystrica.dnes24.sk/historicke-povodne-v-banskej-bystrici-i-99917>

Historické povodne v Banskej Bystrici II, Katarína Burkovská Copyright © 2015 Bystrický PERMON. [online] Dostupné z: <https://bystrica.dnes24.sk/historicke-povodne-v-banskej-bystrici-i-99917>

Banská Bystrica v premenách času, Ján Baláž, Baja 2004, ISBN 8096890786, 9788096890781 Copyright ©

Obrazové zdroje

1 Historická mapa 18. storočia, Austrian State Archives (Österreichisches Staatsarchiv) [online]. Copyright © Österreichisches Staatsarchiv 2014 [cit.10.12.2018] Dostupné z: <https://mapire.eu/en/map/europe-18century-firstsurvey/?bbox=2027463.5883616179%2C6215344.970213826%2C22549679.2802919834%2C6291781.998499001&layers=osm%2C163%2C165>

2 Historická mapa 19. storočia, Austrian State Archives (Österreichisches Staatsarchiv) [online]. Copyright © Österreichisches Staatsarchiv 2014 [cit.10.12.2018] Dostupné z: <https://mapire.eu/en/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=2129987.883958141%2C6229603.089707238%2C2133616.2541445526%2C6230797.418274193&layers=osm%2C158%2C164>

3 Historická ortofoto 50. roky, Austrian State Archives (Österreichisches Staatsarchiv) [online]. Copyright © Österreichisches Staatsarchiv 2014 [cit.10.12.2018] Dostupné z: <https://mapire.eu/en/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=2129987.883958141%2C6229603.089707238%2C2133616.2541445526%2C6230797.418274193&layers=osm%2C158%2C164>

4 Ortofoto 2018, Google maps [online]. Snímky ©2019 CNES / Airbus, Mapová data ©2019 Google [cit.10.12.2018] Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/@48.7291904,19.1368892,4950m/data=!3m1!1e3>

5,6,7,8,9,10 Banská Bystrica v premenách času, Ján Baláž, Baja 2004, ISBN 8096890786, 9788096890781 Copyright © [cit.10.12.2018] z archívu Jána Baláža

11 Pamätihodnosti mesta Banská Bystrica 1. časť, vydané r. 2012, vydalo mesto bb s finančným príspevím Ministerstva kultúry SR kolektív autorov [online]. Copyright © Autori textov a obrazových materiálov [cit.10.12.2018] Dostupné z: http://www.banskabystrica.sk/download_file.php?id=324639

12 Z ARCHÍVU: Pred 41 rokmi zažila Banská Bystrica najničivejšiu povodeň. Teraz.sk – spravodajský portál tlačovej agentúry TASR [online]. Copyright © [cit.10.12.2018] Dostupné z: <https://www.teraz.sk/regiony/archivne-foto-banska-bystrica-povoden/162527-clanok.html>

13 Mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika vodných tokov Slovenska Copyright © 2015, Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. [online] Dostupné <https://mpompr.svp.sk/okres.php?id=43>

