

URBANISTICKO – ARCHITEKTONICKÁ ŠTÚDIA

C M Z NEMŠOVÁ

T E C H N I C K Á S P R Á V A

OBJEDNÁVATEĽ MESTO NEMŠOVÁ

AUTOR / SPRACOVATEĽ ING.ARCH.PETER DUNAJOVEC

DÁTUM VYPRACOVANIA DOKUMENTÁCIE JAR-LETO 2015

S A D A D O K U M E N T Á C I E Č Í S L O

OBSAH – TEXTOVÁ ČASŤ

1. DOPRAVA

1.1 Napojenie územia na nadradenú dopravnú sieť

1.2 Cestná doprava

2. TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

3. REGULATÍVY

3.1.1 Urbanistický obvod centrum

3.1.2 Základná funkcia

3.1.3 Doplnková funkcia

3.2.1 Typ stavebnej činnosti

3.2.2 Limity stavebnej činnosti

3.3.1 Vytvorenie novonavrhovanej obslužnej komunikácie

3.3.2 Doporučené funkcie

3.3.3 Nepripustné funkcie

3.4.1 Urbanistický obvod centrum

1. DOPRAVA

1.1 NAPOJENIE ÚZEMIA NA NADRADENÚ DOPRAVNÚ SIEŤ

Mesto Nemšová leží na úpätí Bielych Karpát pri sútoku riek Váh a Vlára, v západnej časti Slovenska, 14 km od krajského mesta Trenčín. Patrí do Trenčianskeho samosprávneho kraja.

Základnú kostru dopravného skeletu mesta tvorí cesta I/57 Dubnica nad Váhom – hranica SR – Vsetín vedená SV okrajom mesta Nemšová a cesta II/507 v smere Trenčín – Žilina (vedená paralelne s diaľnicou D1, respektíve s cestou I/61). Prostredníctvom cesty I/57 je zabezpečené napojenie mesta na diaľnicu D1 Bratislava – Žilina. Tento dopravný kríž je nositeľom hlavnej dopravnej záťaže v meste a zabezpečuje spojenie po ceste s celým Slovenskom (prostredníctvom cesty I/57 aj s ČR). Napojenie mestských častí Kľúčové a Ľuborča je po ceste II/507 (JZ od Nemšovej), Trenčianska Závada je napojená miestnou komunikáciou odbočením z cesty II/507 v mestskej časti Ľuborča SZ smerom.

1.2 CESTNÁ DOPRAVA

V rámci dopravného riešenia CMZ Nemšová sa ako najväčší problém javí prietah cesty II/507 centrom mesta zo všetkými s tým súvisiacimi negatívnymi vplyvmi (hluk, exhaláty, vibrácie, atď.). Snahou riešenia je v úseku cesty II/507 vedenom historickým centrom mesta Nemšová vylúčiť automobilovú dopravu jej odklonením, čím by sa vytvorili podmienky na vybudovanie pešej zóny mesta v časti od križovatky cesty II/507 s ulicou SNP (pri kostole sv. Michala Archanjela ako dominanty mesta) až po križovatku cesty II/507 s ulicou Sklárskou, resp. Vážskou (pri pizzerii Laguna).

Pri tomto riešení by trasa cesty II/507 vo funkčnej triede B2 prebiehala po uliciach Ľuborčianska, Mierové námestie (po predajňu „Priemyselny tovar“), následne odbočenie vľavo po ulici SNP (pred kostolom sv. Michala Archanjela), Slovenskej armády až po križovatku s cestou I/57, potom v smere k diaľnici D1 po okružnú križovatku by cesty I/57 a II/507 prebiehali jedným úsekom v dĺžke cca 700 m. Následne by sa cesta II/507 ľavým odbočením z okružnej križovatky vrátila do svojej pôvodnej trasy, avšak už vo funkčnej triede B3.

Vo funkčnej triede B2 by od spomínanej okružnej križovatky pokračovala trasa cesty I/57 až po napojenie na diaľnicu D1.

Takto definované nové trasovanie cesty II/507 a čiastočne i I/57 vo funkčnej triede B2 tvorí severozápadnú zbernú komunikáciu mesta Nemšová.

Juhovýchodná zberná komunikácia vo funkčnej triede B3 je navrhovaná v trase od križovatky Ľuborčianskej (resp. Mierové námestie) s ulicou Rybárskou, ktorá by sa pri priemyselnom areáli „Vlára“ stočí východným smerom, čím by v danej lokalite tvorila severné ohraničenie spomínaného priemyselného areálu. Úsek od priemyselného areálu „Vlára“ po Školskú ulicu (pri penzióne NTS) by sa musel vybudovať so spevneným krytom v parametroch, zodpovedajúcich komunikácii funkčnej triedy B3, t. j. v kategórii aspoň MZ 8,0/50. Rovnako po krátkom úseku jestvujúcej Školskej ulice pri penzióne NTS bude potrebné vybudovať nové prepojenie s napojením ulice Za soľnou (v mieste križovatky s Vážskou ulicou), ktorá sa pri cintoríne napojí na ulicu Janka Palu. V tomto mieste pri snahe o zabezpečenie dostatočných smerových parametrov bude treba zvážiť asanáciu objektu č.30 na ulici Janka Palu (v zákrute oproti cintorínu). Následne by trasa viedla úrovňovým železničným priecestím (zabezpečeným rampami) po Púchovskej ulici až po napojenie na jestvujúcu okružnú križovatku.

Obsluha CMZ Nemšová pri vyčlenení pešej zóny od križovatky cesty II/507 s ulicou SNP až po križovatku cesty II/507 s ulicou Sklárskou bude zabezpečená štyrmi zokruhovanými obslužnými komunikáciami, t.j. ulicami Sklárska, Odbojárrov, Hornov a Janka Palu, ktoré budú vo východnej časti napojené na zbernú komunikáciu B3 (pri cintoríne) a v západnej časti v pokračovaní ulice Hornov severozápadným smerom, následne ľavým zatočením ulice Hornov až po križovatku s ulicou SNP. Šírkové parametre obslužných komunikácií funkčnej triedy C2 by mali spĺňať aspoň kategóriu MO 7,5/40.

Ostatné obslužné komunikácie v území CMZ Nemšová funkčnej triedy C3 pri obojsmernej premávke by mali spĺňať parametre kategórie MO 6,5/30. Pri jednosmernej premávke sa doporučuje kategória MO 4,5/30 (t.j. 3,5 m medzi obrubníkmi).

2. TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Realizáciu pešej zóny je potrebné vnímať nielen z uhla pohľadu urbanizmu, dopravy, zásobovania či ekonomických efektov po jej realizácii.

Samotný kryt pešej zóny, realizovaný z masívnej žuly s rôznymi typmi povrchových úprav, má pri zodpovedajúcej kvalite vrstiev podložia extrémne dlhú životnosť.

Kým však realizáciu pešej zóny (aj pri výstavbe na etapy) je možné vidieť ako „jednorazový akt“, realizácia samotných objektov lemujúcich pešiu zónu, je prakticky vždy postupná (po jednotlivých objektoch). Ide vlastne o permanentný proces. Zároveň takmer všetky rekonštrukcie, nadstavby, prestavby a adaptácie,

nehovoriac o novostavbách, majú vždy nároky na zásahy do existujúcej technickej infraštruktúry inžinierskych sietí.

Aby takto nedochádzalo k neustálym rozkopovým zásahom do koridoru pešej zóny samotnej, je bezpodmienečne potrebné uskutočniť opatrenia pre úplné vylúčenie takýchto rozkopových zásahov.

V podmienkach CMZ Nemšová nie je reálne uvažovať v kategóriách realizácie kolektorov inžinierskych sietí. Vzhľadom ku konkrétnym špecifikám navrhovanej pešej zóny v Nemšovej sa zrejme dá rezignovať aj na koncept súbežných technických chodieb. Posudzovanie alternatív koncepcií realizácie infraštruktúry inžinierskych sietí v rámci pešej zóny v Nemšovej bolo vyhodnotené tak, aby boli vylúčené rozkopové zásahy do zrealizovaného krytu pešej zóny. To viedlo k názoru, že najracionálnejším riešením sa javí združenie inžinierskych sietí (realizovaných v rámci realizácie 1.etapy pešej zóny samotnej) do pásu zelene priľahlom k pešej zóne (viď výkres č.7). Zároveň by boli zrealizované „rezervné“ priečne prepojenia formou chráničiek s dostatočnou rezervou (v rytme cca každých 15 metrov). Ich označenie na povrchu bude súčasťou designového konceptu.

Takéto riešenie, využívajúce špecifikum pešej zóny v Nemšovej vo forme parku v predškolskom priestore, by umožnilo budúce zásahy do technickej infraštruktúry inžinierskych sietí neporovnateľne ekonomickejším spôsobom, ako je budovanie kolektorov či technických chodieb v celej dĺžke pešej zóny.

Táto urbanisticko – architektonická štúdia nesupluje projektovú dokumentáciu pre územné rozhodnutie, tobôž nie dokumentáciu pre stavebné povolenie a samozrejme nemôže riešiť problematiku na úrovni dimenzovania samotných sietí. Je však vypracovaná s ambíciou byť zodpovedajúcim inšpiračným zdrojom a impulzom pre „naštartovanie“ procesov vedúcich k zásadnej zmene v kvalite CMZ Nemšová.

3. REGULATÍVY

3.1.1 URBANISTICKÝ OBVOD CENTRUM :

časť vymedzená ulicami Janka Palu / Vážska / Antona Kropáčiho / Za Solňou

3.1.2 ZÁKLADNÁ FUNKCIA: občianska vybavenosť

3.1.3 DOPLNKOVÁ FUNKCIA: bývanie

3.2.1 TYP STAVEBNEJ ČINNOSTI:

Prestavby, dostavby, nadstavby, novostavby dopĺňujúce svojím charakterom a poňatím kompaktnosť mestského bloku, technická infraštruktúra, komplexné rekonštrukcie, adaptácie, revitalizácie, dopravná infraštruktúra

3.2.2 LIMITY STAVEBNEJ ČINNOSTI:

výškový limit zástavby 5 nadzemných podlaží., dôsledné dodržanie uličnej čiary zástavby všetkých novostavieb, ako aj všetkých typov rekonštrukcií, nadstavieb, dostavieb na ulici Janka Palu

Tvar, konštrukcia prestrešenia, konštrukčné riešenia, stavebný design, tvaroslovné prvky apod. nie sú limitované., u nových stavebných zámeroch sa očakáva kontextuálny prístup. Zároveň musí byť každý nový zámer v zhode s dlhodobým výhľadom rozvoja územia a zvláštny dôraz musí byť kladený na dostatočné dimenzovanie plôch statickej dopravy.

3.3.1 VYTVORENIE NOVONAVRHOVANEJ OBSLUŽNEJ KOMUNIKÁCIE :

V rámci uvedeného bloku je navrhovaná nová obslužná komunikácia. Táto komunikácia, paralelná s hlavnou časťou ulice Janka Palu, prepája Vážsku ulicu s časťou ul. J. Palu za jej krížením so Železničnou. Po jej realizácii by došlo k vylúčeniu zásobovania zo skľudnenej komunikácie realizovanej na ul. J. Palu a následne k možnosti vytvorenia čistých peších ťahov po oboch stranách tejto časti ulice Janka Palu. Ďalším efektom by bolo výrazné zhodnotenie lokality v dotyku s obslužnou komunikáciou , ktorá by zaznamenala stavebný rozvoj.

Vzhľadom k rozdrobenosti súčasnej vlastnickej štruktúry v predmetnej lokalite je takmer isté, že tento zámer nebude možné realizovať v krátkodobom horizonte, a to ani keby mesto disponovalo finančno – rozpočtovými možnosťami ho realizovať. Význam takejto (obslužnej) komunikácie pre rozvoj tejto časti CMZ Nemšová je však taký, že je v koridore výhľadu tejto komunikácie navrhovaná STAVEBNÁ UZÁVERA (bližšie vid' výkresová časť – koordinačná situácia).

Mesto Nemšová v rámci riešenia problematiky, ktorá vyvstáva pri komplexnom posudzovaní každého z jednotlivých zámerov v tejto lokalite, skúmalo možnosti riešenia tejto problematiky v danom území v nedávnej minulosti.

Ako čiastkové riešenie bolo formulované „pričné“ prepojenie, t.j. „pasáž“ z ulice Janka Palu na ul. Antona Kropáčiho, olemovaná aktívnymi obchodnými prevádzkami po oboch stranách. Toto riešenie nebolo inšpirované ani tak koncepčnou analýzou, ako skôr reálnou možnosťou dospieť k majetkovému vysporiadaniu „ priečneho“ koridoru.

Priečne prepojenie však nedokáže zabezpečiť plnohodnotné zadné zásobovanie objektov na ul. Janka Palu, teda v tejto jej dotknutej časti. Zásobovanie by tu bolo nanajvýš režimové, a teda obmedzené. Napriek uvedenému, „priečne“ riešenie nemusí byť zavrnuté, pokiaľ by došlo k jeho realizácii na úrovni niekoľkých najbližších rokov. Každopádne by však aj prípadná úspešná realizácia „priečného“ prepojenia nemala viesť k rezignácii na koncept realizácie komunikácie súbežnej so skľudnenou komunikáciou na ul. Janka Palu, nakoľko len takéto riešenie umožní bezkolízne zodpovedajúce zásobovanie, zlepši východiskové možnosti objektov na ul. Janka Palu a celkove tejto časti centra plnohodnotne sa rozvinúť.

3.3.2 DOPORUČENÉ FUNKCIE:

obchod, služby, kancelárie, byty, hotely, penzióny, reštaurácie, puby a vinotéky, salóny, štúdiá, galérie, edukačné zariadenia, priestory pre voľný čas a zábavu., drobná výroba resp. produkcia viažuca sa na služby obyvateľstvu alebo turistický ruch neprodukuje hlučnosť ani exhaláty., u realizácie priestorov pre voľný čas a zábavu je potrebné v rámci stavebnotechnického riešenia zabezpečiť elimináciu záťaže okolia hlučnosťou.,

3.3.3 NEPRÍPUSTNÉ FUNKCIE:

výroba produkujúca exhaláty alebo hlučnosť záťaž, väčšie monofunkčné celky

3.4.1 URBANISTICKÝ OBLASTNÝ OBVOD CENTRUM – ČASŤ VYMEDZENÁ ULICAMI

a. Sklárska, Janka Palu, Hornov

po prvú vnútroblokovú komunikáciu súbežnú s ul. Janka

b. Nárožie ulíc Janka Palu/Vážska

/vymedzené budúcimi obslužnými komunikáciami súbežnými s uvedenými ulicami/

c. Sklárska/ Janka Palu po Mestský úrad vymedzené vnútroblokovou komunikáciou /

Vo všetkých prípadoch vid' výkres č.7. - koordinačná situácia - grafická časť

V týchto troch lokalitách sú v rámci regulatívov základné a doplnkové funkcie, typy a limity stavebnej činnosti, doporučené a neprípustné funkcie rovnaké ako v zóne vymedzenej ulicami Vážska, Janka Palu, Antona Kropáčiho, Za Soľnou.

V časti A bude determinovať charakter lokality polyfunkčný objekt novej tržnice. Mestotvorný prínos jeho realizácie je neoddiskutovateľný, a to nielen ak

vezmeme do úvahy existujúci stav. Kľúčové bude dostatočné dimenzovanie statickej dopravy. Pri schvaľovaní zámerov v tomto bloku bude potrebné prihliadať na to, aby nové zámery skrytým spôsobom „neparazitovali“ na statickej doprave určenej pre polyfunkčný objekt novej tržnice.

V časti B je kritickým aspektom realizácia obslužnej komunikácie. I keď sa jedná o relatívne veľmi krátku dĺžku, bez jej realizácie nie je zabezpečené zodpovedajúce zásobovanie.

V časti C je zadné zásobovanie možné už za súčasného stavu.

Kvalita izolačnej zelene musí zodpovedať lokalite.