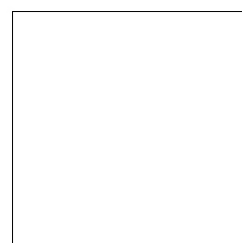




# SÚŤAŽ – AREÁL ŠPORTU DUBEŇ V ŽILINE

## ČASŤ B

Sprievodná správa



## **INTRO**

Prológ

## **URB a DOPR**

Existujúci stav a plánované riešenia  
Nová dopravná a urbanistická vízia  
Nový športový areál

## **ARCH**

Hierarchizácia a Etapy  
Dispozícia a Verejné priestory  
Architektúra a Konštrukcie

## **ECO**

Energia a Udržateľnosť

## **Σ**

Zhrnutie

## **Príloha**

Bilancie

## INTRO

Urbánne sídla vznikali často na okrajoch hlavných dopravných trás a najmä v blízkosti riek, ktoré boli zdrojom vody, obživy resp. slúžila pre lodnú prepravu, neskôr aj pre rekreáciu a oddych. V modernej dobe zvýšenou automobilizáciou a elektrifikáciou vtiekli do miest ďalšie silné toky v podobe rýchlostných ciest a železničných koridorov. Tie často práve kopírujú riečne korytá, čo je dnes typickým problémom aj ďalších slovenských miest. Život v meste sa tak uzavrel do svojich obytných blokov, koncentruje do námestí, vŕahuje do ulíc a v lepšom prípade vyúsťuje do parkov a poväčšinou stratil blízky kontakt s vodou, kde sa mestský ruch vytráca a spomaľuje. Mesto Žilina tomu nie je výnimkou.

## URB a DOPR

### Existujúci stav a plánované riešenia

Témou súťaže je územie pravého brehu Váhu pod kopcom Dubeň /lokalita Sihot/, ktoré je v súčasnosti takmer nezastavané, zadefinované ako verejná zeleň /podľa UPN /ZaD 02 - funkčná náplň: rekreácia a šport/, s existujúcim areálom ŽSK, zvieracím parkom, budovou Lodenice a kanálom pre vodné športy, slúžiaci aj ako derivačný potok /rybochod/. V území je plánovaná nová cyklotrasa vedúca popri nábreží po existujúcej nespevnenej línii. V danom území sa uvažuje s rozsiahlou výstavbou športových objektov /multifunkčná, bazénová a hokejová hala/ aj s plošne väčšími štadiónmi /atletický a cyklistický/. Pri takomto rozsahu a postupnej dostavbe celého areálu je veľký predpoklad, že dané územie bude silne zaťažené dopravnými prístupmi a v čase masových podujatí /koncerty a športové podujatia celoštátneho a medzinárodného významu/ aj tlakom na pešie ťahy. Momentálne je daná lokalita sprístupnená len z Dolnej ulice, ktorá sa napája na hlavné dopravné ťahy //11 - Čadca, I-18 Martin/ vo vzdialenosti 1,5 resp. 2km. V súčasnosti je už navrhnuté premostenie železničného koridoru, aj s napojením na rýchlostnú cestu pomocou svetelnej križovatky, ktorá by mala ďalej nadviazať na plánovaný most cez Váh, ktorý by mal dopravne prepojiť mesto s navrhovaným športovým areálom. Pravdepodobne do mostného objektu bude zakomponovaná aj pešia trasa, ktorá by mala nadväzovať na navrhované pokračovanie existujúceho podchodu pod železničnou stanicou.

### Nová dopravná a urbanistická vízia

Tieto dopravné riešenia síce umožnia „krkolomné“ prepojenie ľavého a pravého brehu Váhu, avšak nezabezpečia kontakt mesta a rieky, plynulé prechody, prejazdy medzi obidvoma brehmi, logické vizuálne osi a optimálne hmotové siluety. Chodec bude musieť prejsť v rôznych výškových úrovniach a v neprívetivých koridoroch, bez vizuálneho kontaktu. Autá resp. v budúcnosti aj MHD bude podobne zaťažovaná zbytočným stúpaním, klesaním a križovaním, ktoré pravdepodobne pribrzdí hlavný rýchlostný ťah. Je to samozrejme riešenie, ktoré je možné kedykoľvek v budúcnosti aplikovať, avšak náš zámer je posunúť túto víziu ďalej do budúcnosti, do kompatnejšieho mesta, bez dopravných jaziev a s plynulými prepojeniami, ktoré budú vzájomne „prťahované“ logickými dominantami v daných územiach. Takým výrazným urbanistickým aj architektonickým akcentom by mohla byť aj nová multifunkčná hala nadväzujúca na dva základné uličné priehľady, na historické jadro /Marianské námestie a Námestie A. Hlinku/ cez Národnú ulicu a Majovú ulicu. V súčasnosti v plánovaných dopravných riešeniach by tieto vizuálne napojenia pravdepodobne neboli zjavné a nový areál by naďalej pôsobil skôr izolovane a nie ako súčasť mesta.

Skúsili sme sa preto „pohrať“ s myšlienkou zapustenia dopravy /železničného aj cestného koridoru nad max. hranicu podzemnej vody  $Q_{1000}$  / a nad ne postaviť novú urbánnu

štruktúru, ktorá by priestorovo scelila mesto a umožnila plynulé trasovanie aj so žiaducími priehľadmi medzi oboma brehmi. Sme si vedomí, že by išlo o výraznú a náročnú investíciu, avšak následný predaj a nájom z novovzniknutých objektov komerčnej, administratívnej aj obytnej funkcie by pomohol zredukovať počiatočné náklady, ale najmä by priniesol do mesta inú životnú kvalitu. Nová štvrť by svojím hmotovým aj priestorovým členením reagovala na ul. P.O. Hviezdoslava a zo svernej strany na Uhoľnú ulicu. Medzi mestskými blokmi by vznikli nové zelené plochy a ukludnené pešie trasy, ktoré by sa prepojili s novým verejným priestorom - Staničným námestím, zovretým medzi dva hlavné ťahy /peším a dopravným/, so zaintegrovaným objektom Stanice. Na tento nový verejný priestor by nadväzoval rozšírený športový areál s existujúcim futbalovým štadiónom a s novonavrhnutým velodrómom. Vzhľadom na jeho priestorové nároky a nutné rozptylové predpolie je práve táto jeho nová poloha ideálnejšie ako jeho umiestnenie v riešenom areáli, kde by pôsobil veľmi dominatne, konkurujúco v prvej etape realizovanej multifunkčnej hale a s veľkým dopadom na plošné zábery a statickú dopravu. Navyše táto jeho ľavobrežná poloha by bola zaujímavým miestotvorným prvkom, s dobrým dopravným napojením a funkčne aj architektonicky by prepojovala obidva športové areály. V tomto mieste by sa zlievali obidve dopravné trasy do spoločného premostenia vyúsťujúceho už do nového verejného priestoru v novom športovom areáli.

### Nový športový areál

Základnými elementami, ktoré ovplyvnili koncepčný návrh nového areálu, bol okrem nového námestia, aj snaha vytvoriť príjemnú vedutu z jednotlivých hál, ktoré by pôsobili ako „výklady“ športu orientovaných smerom k mestu, k rieke. Budú ako „reklamné pútače“ v odraze vody, ktoré budú vyzývať „mesto“ k aktivite, k návšteve územia, či už za účelom aktívneho alebo rekreačného vyžitia. Zámer vybudovať multifunkčnú halu /MH/ aj pre potreby spoločenských podujatí je dobrým prístupom, ktorý pomôže aktivizovať a vhodne remixovať takmer monofunkčnú zónu, aj vzhľadom na životnosť starej haly Bôrik. Poloha novej MH-haly na vizuálnom priesečníku prirodzených peších a dopravných trás bude aj prepokladom pre dobrú orientáciu a budúcu, z dôvodu rozsiahlej a náročnej výstavby, aj logickú etapizáciu. Bude postavená prvá a bude „štartérom“ - spúšťačom v novom území. Je zovretá novou prístupovou cestou a plánovanou cyklotrasou /A1/, čím rozdelila areál na kľudovú zónu v podobe parku na SZ a aktívnu rozvojovú os smerom na JV. Zabezpečíme tým, aby po vybudovaní MH dokázalo jeho blízke okolie žiť nerušene a samostatne, aj s novým centrálnym verejným priestorom, so zástavkou MHD. Premostenie a jeho skľudnené pokračovanie vyústi do kruhového objazdu, ktorý zabezpečí bezkolízne dopravné napojenie k novému povrchovému parkovaniu pri MH a k parkovaciemu domu umiestnenému pozdĺž novej obslužnej cesty v areáli. Zároveň bude pôsobiť aj ako retardér na ceste II. tr. /Budatín – Teplička n/V/. Ak by náhodou výpočet dynamickej dopravy na Dolnej ulici ukázal nutnosť rýchlejšieho sprejazdnenia, vybuduje sa v tomto silnejšom smere „by-pass“. Samotný areál bude dopravne prepojený hlavnou komunikačnou kostrou, ktorá spojí celý areál od SZ-parku pri MH až k atletickému štadiónu na JV. So svojou segregovanou dopravou bude prirodzenou deliacou líniou medzi autami zaťaženým územím a pešou zónou. Zadný areál Lodenice bude sprístupnený existujúcou prístupovou cestou. Naprieč celým riešeným územím bude prechádzať cyklotrasa, ktorá sa napojí na nové premostenie s cyklochodníkom oddeleným od vozidlovej časti zálivmi zelene s lavičkami.

Areál tak bude pohodlne prepojený cyklisticky aj pešo s mestom a prepojí aj celý areál naprieč. Vznikne tak predpoklad, že bude často navštevovaný nie len profesionálnymi športovcami, ale aj pasívnymi rekreatantmi. Na tento ťah budú nadväzovať plochy zelene, ktoré plynule prejdú z Novej štvrte zeleným pásom v premostení až do športového areálu s medzihalovými priestormi v podobe mikroparkov, námestí a aktívnych spevnených plôch.

Medzi cyklotrasou a pravým brehom v inundačnom území môže byť zeleň už v divokom prevedení, so spleťou nespevnených chodníkov sprístupňujúce breh rieky. V hornej úrovni popri cyklistickej trase môžu byť rozsypané vyhlídkové drevené móla, ktoré budú logickým vyustením medzihalových zálivov s pravidelnejším rastrom stromov, mobiliáru a aktívnych plôch /parkour, skateboard atď./

## ARCH a VP

### Hierarchizácia a Etapy

Areál bude pozostávať s jednotlivých objektov športových hál dispozične aj hmotovo natočených smerom k vode, k mestu resp. pri multifunkčnej hale a budúcom hoteli k novému centrálnemu verejnemu priestoru. Vznikne tak pestrá štruktúra geometrických tvarov logicky odvodených od svojich funkčných náplní. Ako prvá vznikne už spomínaná multifunkčná hala, ktorá prinesie do územia aktivitu a asi aj financie pre ďalšie budovanie areálu. Bude to solitérny objekt s jemným pôdorysným tvarovaním, cez ktorý bude obtekať peší pohyb po väčších športových resp. spoločenských podujatiach. Bude výraznou funkčnou, hmotovou dominantou vťahujúcou pozornosť okoidúcich v danom území, ale aj pozorovateľov z opačnej, mestskej strany Váhu. Medzi halou a dopravným prepojením vznikne upravené prepdpolie, ktoré umožní „vstrebanie“ ľudských más a ich plynulé rozsypanie k premosteniu, k zástavke MHD alebo k povrchovému parkovisku. Následnou etapou bude hotel a bazén, v tomto alebo opačnom poradí, ktorým by prišlo do územia ďalšia funkcia, ktorá zabezpečí vyšší komfort pre profesionálnych športovcov využívajúcich tento areál pre dlhodobejšie pobyty /sústredenia a reprezentačné zrazy/, ale aj pre rekreantov novú možnosť relaxu. Objekty sú prepojené prízemným „krčkom“, v ktorom sa skrýva vybavenosť hotela a v jeho hornej úrovni pomocou strešného koridoru umožňuje pohodlné prepojenie s wellnes a fitness zónou. Jednotlivé objekty vedia fungovať samostatne, ale aj v danej etapovej nadväznosti. Podobne aj hokejová hala /v našom návrhu tretia v poradí, ale podľa potrieb a priorít mesta môže ísť aj druhá/ vie existovať samostatne. V našom celkovom koncepčnom návrhu však počítame s jej prepojením cez vstupnú prízemnú halu, ktorá umožní suché prepojenie bazénovej a hokejovej časti. Takto vznikne štruktúra – zhluk troch objektov /hotel – bazén – hokej/ prepojené nízkou hmotou vybavenosti – mix zón. Výškovo si objekty nekonkurujú, sú takmer v jednej výškovej nivelete, čím tento horizontálny urbánny element len podčiarkuje terénnu dominantu – kopec Dubeň. Vo väzbe na výstavbu tohto spojeného komplexu sa bude budovať parkovací dom /dĺžkovo podľa kapacitných potrieb jednotlivých prevádzok – vždy s ďalšou halou/.

Poslednou etapou v našom návrhu je atletický štadión a rozšírenie resp. prestavba Lodenice. Cyklistický štadión skrz svojich rozsiahlych plošných záberov sme si dovolili umiestniť na ľavú stranu brehu, k existujúcemu športovému areálu spolu s futbalovým a zimným štadiónom. Vznikne tak jednotný komplex so spoločným verejným priestorom a parkovaním, s dobrým dopravným napojením, kde vynikne jeho výrazný hmotový a tvarový akcent.

### Dispozícia a Verejné priestory

Dispozícia športových objektov nadväzuje na základné dopravné napojenie – areálovú kostru, odkiaľ budú hlavné vstupy a zásobovanie. Športovci a rekreanti budú mať v každej hale separátne vstupy s oddelenými sociálnymi zázemiami, avšak priestory wellnes, fitness, cvičiacich miestností budú spoločné pre obe skupiny. Dôležitým dispozičným zámerom je orientácia presklenných fasád na nábrežie, aby boli umožnené voľné priehľady z interiérov hál na mesto, na promenádu, ale aj naopak z parterového exteriéru

a z medzihalových priestorov dovnútra. Príde tak k vzájomnému kontaktu náhodne okoloprechádzajúcich rekreatantov a športovcov - k vzájomnej motivácii a aktivizácii.

Trochu odlišné priestorové usporiadanie má multifunkčná hala, vo vnútri obkolesená veľkokapacitnými tribúnami cez dve podlažia, kde priehľad do haly resp. z nej je len cez nástupné foyer. vizuálne sa prepájajúce s námestím. Hotelový objekt s vnútorným „zeleným“ átriom má trochu iný program a náplň ako športové budovy, avšak koncept otvorenosti k nábrežnej promenáde ostáva zachovaný. Jeho komerčný a spoločenský parter sa snažíme prepojiť s verejným priestorom, kde môžu vzniknúť zaujímavé priehľady a vizuálne prepojenia medzi pobytovými terasami v átriu, prednáškovými sálami a gastro-prevádzkami v interiéri s exteriérovým medziobjektovým zálivom.

Samostatným dispozičným celkom bude atletický štadión, vybavený vonkajšou tribúnou prekrytou ľahkou strešnou konštrukciou pozdĺž severnej strany atleického oválu, pod ktorou sa bude nachádzať sociálne zázemie a rehabilitačná-fitness zóna. Nástup pre športovcov a povrchové parkovisko bude z úrovne nového areálu, priamo z novonavrhovanej prístupovej cesty. Divácky nástup vzhľadom na polohu tribúny a existujúcu morfológiu bude možný aj z hornej úrovne, z ulice Dolná, čím sa jednoducho oddelia prevádzkové trasy aj parking a zároveň uľahčí tvarovanie tribúny, ktorá môže logicky kopírovať terén. Divákovi sa tak hneď pri nástupe naskytne nerušený výhľad na atletický štadión, aj na celý športový areál resp. mesto v pozadí.

### Architektúra a Konštrukcie

Objekty vzhľadom na veľké fasádne plochy by mali byť riešené pravidelným štruktúrovaným systémom, umožňujúcim opakovanie a prefabrikáciu. Odlišovať sa môžu rôznym typom rastrovania a priehľadnosti /mliečne zasklenia, perforácie v plášti, lamelovanie atď./ . Konštrukčné schémy budú prispôbené rozponom jednotlivých objektov, avšak všade bude použitý skeletový systém pre lepšiu priestorovú variabilitu. Pri hotelovom objekte sa dokonca konštrukcia premietne do pravidelného fasádneho členenia. Pri halových objektoch bude nosný systém prekrytý plášťom, priznaný len v interiéri. Materiál bude s preferenciou na drevené lepené prvky /CLT-panely/ resp. na veľkorozponové oceľové konštrukcie. Výnimkou budú objekty parkovacích domov, ktoré budú vybudované prefabrikovanými betónovými konštrukciami a prekryté vegetačnou strechou, s fasádou prerastenou popínavými rastlinami.

### TECH a ECO

#### Energia a Udržateľnosť

Pri takomto rozsiahlom komplexe bude enormná záťaž na prísun energií a médií. Samozrejme, pripojenie na inžinierske siete bude nutné. Hlavné trasovanie bude vedené v línii obslužnej cesty /voda, kanál, elektro, plyn/, s meracími zariadeniami v daných objektoch resp. pri jednotlivých dielčích trafostaniciach je možné využiť aj objekt parkovacieho domu. Avšak vzhľadom na dlhodobú udržateľnosť areálu a prispôbenie sa energetickým kritériám v budúcnosti je nutné uvažovať s ekologickým konceptom a technológiami na báze alternatívnych zdrojov. Kombinácia veľkých strešných plôch a bazénov predurčuje k využitiu solárnej energie s uskladnením tepla do vody resp. naspäť cez akumulčné zásobníky do vykurovacieho podlahového systému a pre úžitkovú vodu do sociálnych priestorov. Podobne, zbytkové teplo z chladiacich zariadení je možné využiť pre dokurovanie a sezónne roztápanie ľadovej plochy resp. zhrnutého snehu z roľby na manipulačnej ploche. Opäť môže vypomáhať vyrobené teplo zo solárnych článkov. Pre zázemie vo vnútri dispozícii resp. administratívne priestory môžu byť použité rekuperačné jednotky a tepelné čerpadlá resp. pri plynovom pripojení kogeneračné jednotky.

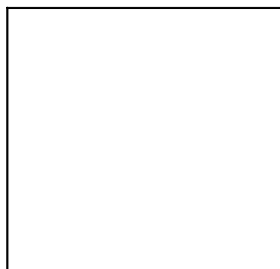
Rovnako je možné využívať dažďovú vodu pre TÚV v sociálnych zázemiach a jej následnú recykláciu cez záhradné „čističky“ resp. akumulčné jazierka späť do prírodného systému /k tomu nám môže pomôcť aj blízky vodný recipient/. Na výrobu elektrickej energie budú slúžiť fotovoltaické články, ktoré tak môžu zabezpečiť potrebný výkon pre šetriace LED-osvetlenie celého halového komplexu.

Samozrejme aj exteriérové plochy môžu ísť na báze fotovoltaického verejného osvetlenia a ako vodozádržné opatrenie môžu byť využité akumulčné nádrže – jazierka pre prebytočnú dažďovú vodu zo spevnených plôch.

## Σ

Vhodnou kombináciou takýchto udržateľných opatrení môže prísť k výrazným ekonomickým šetreniam, k programovej synergii jednotlivých športových hál a objektov. Použitím ekologických materiálov /drevené konštrukcie/ dokážeme v budúcnosti eliminovať CO stopu a vytvoriť jedinečný športový komplex. Energeticky kompaktný, architektonický zaujímavý, s primeranou urbanistickou štruktúrou, napriek jeho obsahovým rozdielom, nadmerným hmotovým rozsahom a dopravných väzbám. Mesto môže získať novú športovú štvrť osadenú na pravom brehu Váhu a zároveň v dlhodobej územnej vízii aj novú urbánnu štruktúru na ľavej strane rieky, ktoré budú spájať MESTO - VODU a ŠPORT.

## Bilancie súťažného návrhu Areál športu Dubeň v Žiline



### Bilancie plôch a kapacít riešeného územia

<b>Funkcia</b>	<b>Počet</b>	<b>Plocha v m<sup>2</sup></b>
Plocha riešeného územia		229 592
Spolu zastavané plochy objektami		22 556
Spolu obostavaný priestor v m <sup>3</sup>		229 901
Spolu pešie plochy a priestranstvá v rámci areálu		8 280
Z toho spolu plocha peších komunikácií		1050
Spolu plochy dopravných komunikácií v rámci areálu		4500
Spolu plocha cyklistických komunikácií v rámci areálu		2850
Spolu plochy parkovísk		1250
Spolu plocha zelene na teréne		20 000
Spolu plocha zelene intenzívnej (v zmysle regulatívu ÚPN-M)		20 000
Spolu plocha zelene extenzívnej (v zmysle regulatívu ÚPN-M)		32 000
Spolu podlažné plochy objektov		43 440
Spolu počet parkovacích a odstavných miest v objektoch	740	
Spolu počet divákov	4 250	
Spolu počet športovcov	1 300	
Predpokladané náklady na realizáciu stavieb v tisícoch €	46 000	



