

Mesto Spišská Belá
Petzvalova 18
059 01 Spišská Belá

Vec: Vyjadrenie k pripomienkam mesta k projektu stavby Bytové domy – Južná ulica – 1.etapa pre územné rozhodnutie (v štádiu rozpracovanosti).

Ako autor a spracovateľ urbanisticko - architektonickej štúdie celej obytnej zóny pri Belianskych kúpeľoch v súlade s ÚPN mesta Spišská Belá a taktiež autor a spracovateľ následného projektu stavby Bytové domy – Južná ulica – 1.etapa Vám týmto zasielam vyjadrenie k pripomienkam a ich možných zapracovaní do projektovej dokumentácie riešenej akcie vznesených na základe zasadnutia stavebnej komisie mesta Spišská Belá zo dňa 11.04.2023 a zaslaných listom na investora Velneg s.r.o.

V prvom rade radi by sme do budúcnosti navrhli (ak to nie je problém) aby sme mali možnosť ako autori a spracovatelia daného projektu (ale aj prípadných iných) pred vydávaním stanovísk mesta (komisií...) predstaviť projekt (jeho rozpracovanosť) čím by sa mohlo predísť zbytočným „vypisovaniam“ a ušetriť tak vzácny čas pre všetkých...Verím, že na daných stretnutiach by sa vyriešili (alebo vysvetlili) všetky podstatné záležitosti a dohodnuté časti by sa promptne mohli zapracovať do projektu. Takto sa cez investora dostávajúte Vy ako potom spätne aj my okľukou k informáciám čo často môže vyústiť do nezrovnalostí či neporozumení.

Bolí by sme radšej mať možnosť priamo odkomunikovať jednotlivé body či vaše otázky k PD pričom v plodnej debate by sa určite vysvetlili prípadné odlišné názory na určité časti riešeného PD, čo teraz môžeme len odhadovať prečo na niektoré časti máte pohľady spísané v predložených pripomienkach...

Berte prosím teraz toto naše písomné vyjadrenie ako stanovisko v ktorom Vám predstavujeme prečo je to, či ono spracované v PD tak ako sme to predložili a prečo je to takto správne a dobré riešenie či už z urbanistického architektonického popr. aj v zmysle právnych predpisov či STN a samozrejme pripomienky či požiadavky, ktoré sú možné, prospešné či prijateľné zapracovávame do PD..

Nechceme aby to vyznelo, že s niečím a priori nesúhlasíme – (alebo máme odlišný pohľad), ale chceme vám tým povedať, že nám na projekte záleží a so všetkou vážnosťou a 30 ročnými skúsenosťami v oblasti riešenia obytných zón a bytových domov (viď Košice – obytný súbor OS „Park Anička“ s 200b.j. – stavba roka 2017“ či zrealizovaný OS Košice Panoráma – Heringeš s realizovanými 850 b.j pre 3.000 ľudí s výhľadom pre 10.000 obyvateľov, ale aj BD – Juh vo vašej susednej lokalite – Kežmarku) vám chceme odovzdať cez náš spoločný projekt skúsenosti a pretaviť ich do úspešného konca výstavby BD – na Južnej ulici ako I. etapy väčšieho celku OZ pri Belianskych kúpeľoch...

Ospravedlňujem sa za trochu obsiahlejší úvod, presne to by odstránilo spoločné stretnutie...

Vyjadrenie k jednotlivým bodom pripomienok:

- 1.) „upraviť trasovanie navrhovanej miestnej komunikácie na južnej strane v smere od Strážok kolmo na existujúcu panelovú komunikáciu + doplnenie maximálneho počtu parkovacích miest.“

Pred vyjadrením k jednotlivým bodom treba povedať, že tento stupeň PD - DUR-ka "BD na Južnej ulici" I.etapa v maximálnej miere (tj. asi na 99%) vychádza z platného ÚPN SP. Belej a následne spracovanej urbanisticko architektonickej štúdie. K tomu boli aj spracované a zaslané situácie na podklade ÚPN a urbanistickej štúdie s náložkami DUR-ky, kde sme pripojili riešenú DUR -ku ako náložku, z čoho je zrejmé, že DUR-ka absolútne vychádza z predošlých stupňov PD a ÚPN! (v princípe rozdiel je len v polohe vjazdu do 1.pp v objekte BDA a jemné úpravy - spodrobnenie oblúkov niektorých komunikácií - vylepšená excentricita križovatky pri vjazde na územie od mostíka...).

To znamená, že tak ako je to aj v zmysle uzatvorenej zmluvy o spolupráci č. EXT 474/2022 čl. II (Práva a povinnosti zmluvných strán, bod 2) – Za účelom koncepčného riešenia budúcej výstavby v lokalite pri Belianskych kúpeľoch bola vypracovaná na základe požiadaviek mesta v súlade s územným plánom mesta SP. Belá urbanisticko – architektonická štúdia celej obytnej zóny pri Belianskych kúpeľoch v Sp. Belej, tvoriaca prílohu č.2 tejto zmluvy..., v zmysle ktorej aj pokračujeme v návrhu DUR-ky I. etapy BD na Južnej ulici čo sme vyššie popísali ...Z tohto dôvodu nám preto nie je zrejmé prečo je v pripomienkach mesta teraz pripomienka k úprave trasovania navrhovanej komunikácie na južnej strane, keďže je zrejmé, že taká úprava by bola mimo spracovanej UAS ako aj ÚPN mesta s vybočením od koridoru jestvujúcej komunikácie, čo samozrejme nie je vhodné riešenie ani z dopravného hľadiska k čomu dal vyjadrenie (nižšie) aj dopravný inžinier - spracovateľ dopravy tak pre UAS ako aj I. etapy BD Južná ulica...Táto požiadavka sa teda vymyká z podmienok zmluvy, ale z nášho pohľadu hlavne z urbanistických a dopravných princípov. Nie je problém niečo zarovnať – papier znesie všetko problém je, že to niekto musí autorizovať a podpísať sa pod to a byť teda za to zodpovedný. Dané „zarovnanie“ cesty by nezhoršilo len jestvujúci stav (aj keď je jestvujúca komunikácia na ktorú sa napájame teraz je len komunikácia „nižšej triedy“ – podľa katastra je to pozemok s p.č. 15073 patriaci mestu so zapísaným spôsobom využívania pozemku "22"- pozemok na ktorom je postavená inžinierska stavba – cestná miestna a účelová komunikácia....čo musíme rešpektovať) z dopravného ako aj urbanistického hľadiska, ale v budúcnosti (pri ďalších etapách OZ) by to narobilo ešte väčšie problémy v doprave (hlavne keď sa východná časť komunikácie stane zokruhovanou hlavnou vetvou pre celú OZ.

Stručné vyjadrenie dopravného inžiniera Ing. Miroslava Váhovského k danej pripomienke úpravy trasovania komunikácie na južnej strane – spracovateľa dopravných stavieb pre danú akciu:

„Trasovanie MK na južnej strane je okrem iného prispôsobené zrozumiteľnému a teda aj bezpečnému tvaru križovatky s existujúcou miestnou komunikáciou (panelka). Navrhovaný tvar priesečnej križovatky zodpovedá príslušným STN 73 6110 a STN 636102 a umožňuje plynulý a bezpečný prejazd pre všetky smery. Iný tvar križovatky t.j. odsadená križovatka nie je vhodným riešením pretože sa do územia vnáša zbytočne neprehľadný prvok, ktorý sa hlavne pri vyšších intenzitách dopravy v budúcnosti bude javiť zbytočný ako kolízny úsek resp. bodová závada. Nebezpečné situácie budú hroziť hlavne v budúcnosti, keď bude komunikácia napojená na cestu I/66, čím sa z nej stane prvé napojenie na nadradenú cestnú sieť s intenzitou dopravy, ktorá výrazne zvýši možnosť kolízií v danom úseku vplyvom neprehľadnosti križovatkového úseku, zvlášť pre vľavo odbočujúce vozidlá. Odsadenú križovatkú síce príslušné platné STN nevylučujú, ale ani neodporúčajú. V pripravovaných nových STN sa však uvádza že, "návrh odsadenej križovatky ako novostavby je možný v odôvodnených prípadoch, kde priesečná križovatka nie je možná", čo v našom prípade možná je a teda je tak aj navrhnutá. V tomto prípade navrhujeme postupovať podľa pripravovaných zmien v STN, ale hlavne v zmysle neznižovania bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Polomer Vetvy C je navrhnutý v hodnote 120m, čo zodpovedá dostrednému sklonu 3% smerom ku klesajúcej nivelete na hlavnej komunikácii, čo znamená vhodnejšie priestorové usporiadanie v mieste navrhovanej križovatky, kde potrebné klopenie na vedľajšej komunikácii v mieste napojenia na hlavnú zodpovedá jej pozdĺžnemu sklonu. Navrhovaný polomer zároveň spĺňa všetky potrebné náležitosti STN 736110 pre navrhovanú kategóriu MO 7/30.“

Ak bola daná pripomienka úpravy trasovania komunikácie na južnej strane len z dôvodu možného navýšenia parkovacích miest pre riešené BD tak to z vyššie spomenutých dôvodov nie je jemne povedané ideálne riešenie, pričom v danej časti je vo výhľade pokračovanie hlavnej komunikácie na východnej strane celého územia a aj riešený vjazd do ďalšieho bytového domu v ďalších etapách OZ, pričom aj prípadne uvažované navýšenie p.m. pred obj. BD A z jeho južnej strany (pokračovanie p.m miest parkoviska s 14 p.m) by nebolo vhodné, pretože by bolo v križovatke výjazdu z BD ďalšej etapy.

Taktiež treba povedať, že množstvo parkovacích miest navrhovaných pre riešenie I. etapy BD na Južnej ulici je dostatočné s veľkou rezervou oproti výpočtovej hodnote parkovacích miest stanovených príslušnou normou STN pre výpočet statickej dopravy (viď. príloha výpočtu statickej dopravy) čím teda splňame požiadavky STN, ale aj zmluvy o spolupráci č. EXT 474/2022 čl. II. bod 3 (Investor sa zaväzuje odsek e.) „zrealizovať výstavbu parkovacích miest minimálne v rozsahu (počte) určenom príslušnými STN a právnymi predpismi, pričom z tohto počtu z tohto počtu sa vyčlenia tzv. súkromné parkovacie miesta určené pre každý byt (v počte 1 parkovacie miesto pre jeden byt), ako aj pre potreby budúcich polyfunkčných prevádzok (v počte 1 parkovacie miesto pre jednu prevádzku), pričom ostatné parkovacie miesta budú určené ako verejné parkovacie miesta...“

Tak ako píšeme vyššie predložený projekt spĺňa v návrhu požadovaný počet parkovacích miest s rezervou oproti STN a teda aj naplňuje ustanovenie zmluvy o spolupráci č. EXT 474/2022...

Výpočtová hodnota pre navrhovaných 53 bytov a príslušné polyfunkčné prevádzky je 72 (max.74 p.m.) podľa typu prevádzky viď. Výpočet statickej dopravy v prílohe. A navrhovaný počet máme 79 parkovacích miest čo je rezerva 5 až 7 miest oproti normou stanoveným množstvom.

Nie je nám preto ani zrejmy dôvod požadovaného navýšenia počtu parkovacích miest, keďže návrh spĺňa požadované parametre ako podľa STN tak aj podľa zmluvy o spolupráci č. EXT 474/2022...

Kedže však chceme byť ústretový (a teda hlavne aj investor) aj v tomto ohľade, navrhujeme popri danej Južnej vetve komunikácie ešte 5 ďalších parkovacích miest na zatrávňovacích plastových tvárniciach čím neznížime množstvo zelene a ani nemeňme trasovanie danej komunikácie a v prípade budúcej výstavby a navrhovaného vjazdu v ich polohe sa môžu premiestniť v rámci ďalších etáp.

Vyššie spomenuté náležitosti sú aj odpoveďou na ďalšie dve pripomienky:

2.) –„odporúčané množstvo parkovacích miest je 2 na každý byt“

Môžem zodpovedne povedať, že takéto odporúčané množstvo na jeden navrhovaný byt, **bez rozdielu typu bytu** je neadekvátne! Nestretli sme sa s takými požiadavkami ani v Košiciach ani pri súkromných developerov, ktorý vždy rátajú s rezervami.

Navrhované počty vychádzajú z najnovšej STN 73 6110/Z2, čl. 16.3.10, kde sú množstvá p.m priradené veľkostiam bytov a vychádzajú z realít, ktoré máme aj odskúšané na vlastných projektoch:

- byty do 60m² (max 2-izbové byty) = 1 p.m
- byty do 90m² (max 3-izbové byty) = 1,5 p.m.
- byty nad 90m² = 2 p.m.

Takto nastavené základné parametre navýšené o koeficienty v rámci výpočtového vzorca sú správne a odskúšané. V našom prípade kde máme 75% malých 1 a 2izbových bytov je teda takéto odporúčanie neadekvátne...

3.) –„preveriť možnosť doplnenia parkovacích miest v suteréne bytových domov“

Podstatnú časť odpovede na danú pripomienku je už vyššie spomenutý text ohľadne počtu p.m.. Keďže máme v riešenom projekte navrhnutý už dostatočný počet parkovacích miest aj s rezervou nie je potreba riešiť ďalšie parkovacie miesta pod objektom v našom prípade len na úkor priestoru polyfunkcie na 1.np pod objektom BD. B., čím by lokalita mohla prísť obzvlášť v tomto náročnom rohu o verejný priestor polyfunkcie, keďže na 1.pp objektu BD.A ich máme na 75% plochy a vo zvyšnej je menší polyfunkčný priestor a komunikácie. BD. B je

malý objekt len rampa do prípadného suterénu by bola dlhá ako celý objekt BD. B a autovýťah je pre tento malý objekt vo voľnom priestore ekonomicky nevhodný. No a vkladáním parkovacích miest na úroveň terénu pod BD. B by sme získali pri strate cca 50% polyfunkčného priestoru 7 nových parkovacích miest ale 3 p.m. by sme stratili z parkoviska pre vynechanie miesta na vjazd pod objekt čiže by sme získali tak vlastne len 4.p.m na úkor možnej prevádzky kvalitného občianskeho vybavenia napr. aj materskej škôlky. Z týchto dôvodov je pôvodne predložené navrhované riešenie s dostatočným počtom parkovacích miest bez zásahu do polyfunkcie BD. B ako správne riešenie pre tento konkrétny prípad.

- 4.) – „V navrhovanom vnútrobloku riešiť komunikáciu pre peších bezbariérovu, nie schodiskom“:

Danú pripomienku zohľadňujeme a je zapracovaná v upravenej situácii.

(Len na okraj musíme podotknúť, že nie je potrebné mať všetky komunikácie bezbariérové, je podstatné mať vytvorenú bezbariérovú líniu čo sme v pôvodom návrhu aj mali chodníkom pred objektom, pohodlné „palácové“ schody sa nám javili vo vnútrobloku ako lepšie riešenie, ale v tomto prípade sa vieme prispôsobiť požiadavke...)

- 5.) – „doplnenie komunikácie pre peších k železničnému priecestiu“

Daný chodník bude doplnený v samostatnej akcii ako samostatný SO...

- 6.) – doplnenie polopodzemných kontajnerov pre bytový dom SO 101-01 – BD. B

Dané kontajnery sme doplnili aj pred BD. B, vid'. Situácia

- 7.) – vypracovanie a doplnenie technických správ pre ÚR.

Tento bod je samozrejmosťou pre odovzdanie kompletnej DUR-ky, bez ktorej by to nebolo kompleté... V súčasnosti sa dopracovávajú SO technickej infraštruktúry elektro a po doplnení daných objektov bude správa kompletná a následne odovzdaný kompletný projekt pre územné rozhodnutie (DUR). V poslanej rozpracovanosti DUR sme správu neposielali...

- 8.) a 9.) - Posledné dva body 8. a 9. sú platnými bodmi v zmysle uzatvorenej zmluvy o spolupráci č. EXT 474/2022 medzi investorom a mestom týkajúcich sa konzultácií a odsúhlasení čiastkových PD a komponentov či materiálov a parametrov prvkov ktoré mesto prevezme do správy....a platia v plnom rozsahu...

Tešíme sa na spoločnú prácu s Vami a ostávame s pozdravom.

V Košiciach, 24.04.2023

adf s.r.o., Ing. Mgr. art. Jaroslav Krát, komateľ Košice
autorizovaný architekt 0997 AA



