



TERMINÁL I.O.P. A SLNEČNÉ JAZERÁ SENEČ

DIPLOMOVÁ PRÁCA
Bc. MAREK BADINSKÝ
FA ČVUT, ZS 2024/2025



Ďakujem svojej školiteľke profesorky Hane Seho za jej odborné a náučné vedenie, a všetky rady a názory, nie len pri vypracovaní tejto diplomovej práce, ale aj u iných školských projektov. Ďakujem aj svojim blízkym, rodine a priateľom za neustálu podporu počas celého štúdia, a v neposlednom rade patrí vďaka aj všetkým mojim konzultantom, ktorý mi pomohli nie len pri vypracovaní tejto diplomovej práce, ale aj počas ostatných rokov strávených na fakulte architektúry.

Anotácia

Diplomová práca sa zaoberá návrhom nového dopravného terminálu integrovanej osobnej prepravy v meste Senec a zároveň rieši problematiku prepojenia mestskej štruktúry s areálom Slnečných jazier a novovznikajúcou južnou stranou mesta. Urbanistické riešenie spočíva vo vytvorení nového kultúrno-spoločenského centra mesta s využitím potenciálnej vyššej zástavby a architektonický návrh kladie dôraz na potrebu dostupnejších inštitúcií v spojení s efektívnou hromadnou dopravou.

The diploma thesis deals with the design of a new transport terminal for integrated passenger transport in Senec and at the same time solves the problem of connecting the urban structure with the area of the Sun Lakes and the newly emerging southern side of the city. The urban design solution consists in the creation of a new cultural and social centre of the city using the potential of creating a higher built-up area and the architectural design emphasises the need for more accessible institutions in conjunction with efficient public transport.

OBSAH

01....ANALÝZA

01.1....Základné informácie	12
01.2....História a vývoj mesta Senec	15
01.3....Vývoj zastavanosti územia mesta	29
01.4....Ciele a plány rozvoja mesta Senec	37
01.5....Mapové analýzy	43
01.6....Riešené územie	61
01.7....Typológia a referencie	77

02....NÁVRH

02.1....Urbanizmus	96
01.2....Architektonický návrh	
Terminál I.O.P	116
Klientské centrum	169

03....ZÁVĚR

192

04....ZDROJE

194

ANALÝZA

01



01.1 Základné informácie

Súčasný názov Senec, používaný od prvej polovice 20. storočia, vychádza zo starších pomenovaní Zemch, Szempc a Wartberg. Senec je známy predovšetkým ako významné slovenské letné turistické centrum, ktorého Slnčné jazerá domácim i turistom ponúkajú takmer prímorskú atmosféru. Mesto je príťažlivé na bývanie nielen pre blízkosť hlavného mesta Bratislavy, ale aj kvalitné životné prostredie a rekreačný areál Slnčných jazier. Senec bol v rokoch 1949-1960 a 1996-2004 sídlom okresu. Od 1.1. 2004 bol sídlom Obvodného a neskôr Okresného úradu.

Senec sa nachádza v Stredoeurópskom regióne. Leží na juhozápade Slovenska - v Podunajskej nížine, na rozhraní Podunajskej roviny a Podunajskej pahorkatiny. Mesto je vzdialené 27 km od rakúskych hraníc a 28 km od maďarských hraníc. Najbližšími európskymi metropolami sú Viedeň (90 km), Budapešť (230 km) a Praha (350 km). Leží severovýchodne od Bratislavy, vo vzdialenosti 23 kilometrov v nadmorskej výške 126 m.n.m. Matematicko-geografická poloha stredu mesta je určená kartografickými súradnicami 17° 24' východnej geografickej dĺžky a 48° 13' severnej geografickej šírky. Leží na diaľnici D1 z Bratislavy do Žiliny a na významnom európskom železničnom ťahu Praha-Bratislava-Balkán/Orient.

Podľa územnosprávneho usporiadania SR sa rozprestiera vo východnej časti Bratislavského kraja, vyššieho územného celku (VÚC) Bratislavský samosprávny kraj.

Podľa sčítania obyvateľov, domov a bytov mal Senec k 1.1.2021 20 116 obyvateľov. 48,4% tvorili muži (9 736) a 51,6% tvorili ženy (10 380). Vo veku 0-14 rokov – 19,4% (3 850), vo veku 15-64 rokov – 67,25% (13 529) a vo veku 65 a viac – 13,51% (2 737).

K slovenskej národnosti sa prihlásilo 78% obyvateľstva (15 691), k maďarskej 11,37% (2 287), k ostatným národnostiam sa prihlásili len desiatky a menej obyvateľov.

Čo sa týka náboženstva, v Senci sa k Rímskokatolíckej cirkvi prihlásilo 50,71% obyvateľov (10 201), k Evanjelickej cirkvi augsburského vyznania 5,93% (1 139). Bez náboženského vyznania je 29,69% (5 973) obyvateľov mesta. Ostatné cirkvi a náboženstvá okolo 1% a menej.

Vysokoškolské vzdelanie má 23,66% (4 760) obyvateľov mesta, vyššie odborné vzdelanie 5,73% (1 152), úplné stredné vzdelanie s maturitou 23,35% (4 697), stredné odborné (učňovské) vzdelanie (bez maturity) 13,77% (2 770) a základné vzdelanie 14,63% (2 942).

38,714 km²

rozloha mesta

21 116

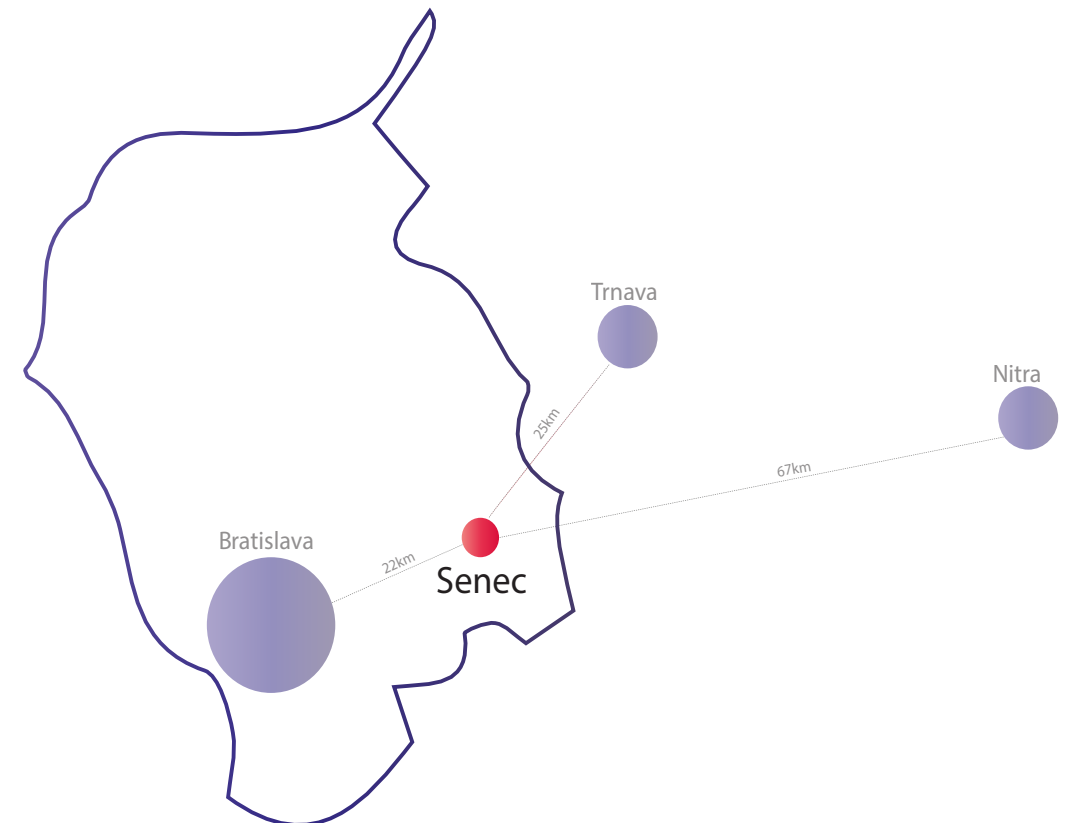
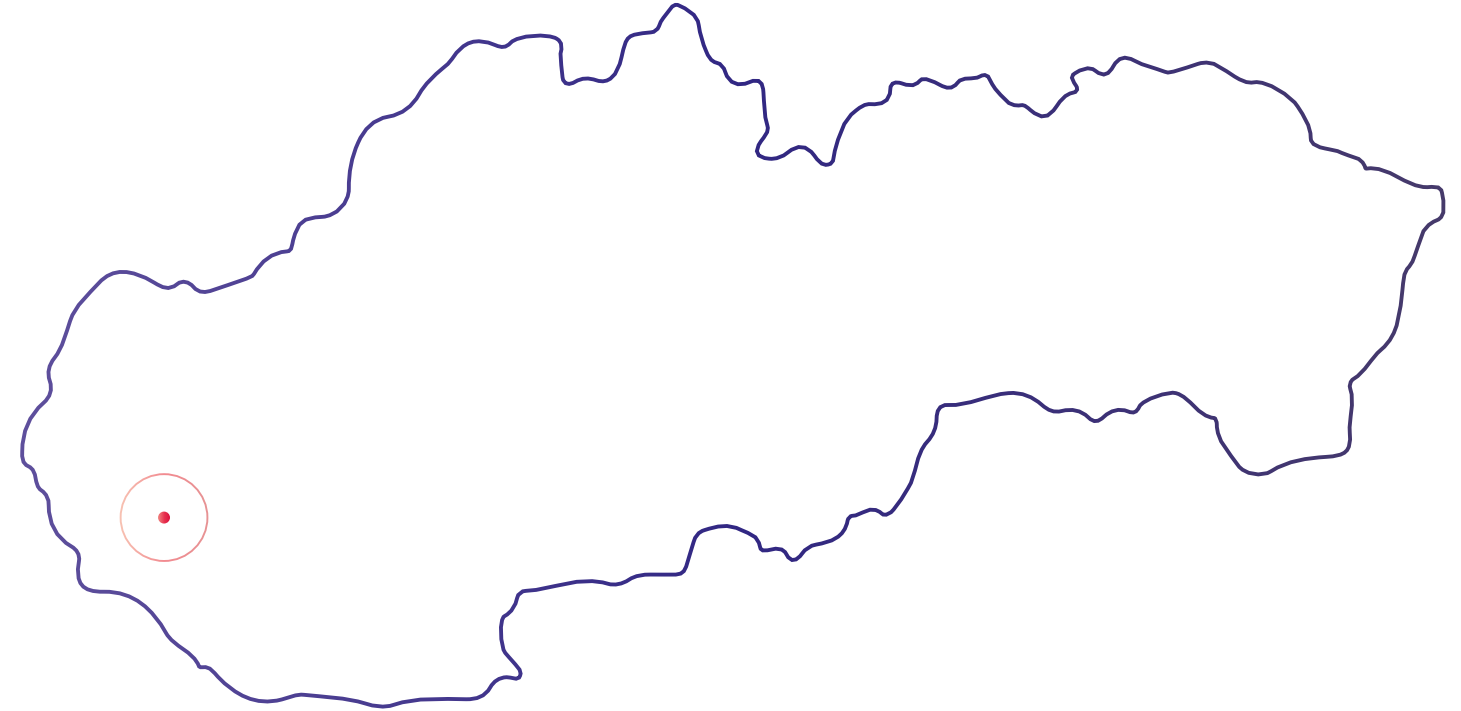
Obyvateľov s trvalým pobytom

519,6 obyv./km²

Hustota zaľudnenia

137 m.n.m.

priemerná nadmorská výška



01.2 História a vývoj mesta

01.2 História a vývoj mesta

Prvá písomná zmienka o meste Senec je datovaná v roku 1252, kedy bolo mesto známe pod názvom Villa Zemch. V tomto období prevládalo v meste nemecké osadenstvo, ktorého hlavní predstavitelia boli pôvodní nemeckí mešťania z dvora Bratislavského hradu. Nemecké etnikum prevládalo v meste približne do konca stredoveku a jeho vládatelia zriadili výstavbu kostola sv. Mikuláša (1323). Villa Zemch využila aj svoju polohu na križovatke obchodných ciest a zriadila týždenné trhy (1333) na každý utorok a mýtnu stanicu na výber obchodných daní. Vďaka svojmu rozvoju a polohe sa z mesta stal v 15. storočí významný strategický bod so stavbou opevneného hrádku Wartberg, tj. „Strážny vrch“, po ktorom mesto prebralo nový názov. Opevnenie dali postaviť dva vlastnícke rody - Svätajurskí a Rozhanovskí. Postupom času sa mesto dostalo do vlastníctva rodu Thurzovcov a od roku 1636 patrilo rodu Esterháziovcov, uhorských šľachticov. Niektoré časti chotára prepadli do vlastníctva maďarských feudálov (Balogovci, Poórovci, Kováčovci, Mehéšovci a iní), ktorých menovci žijú v meste do dnes.

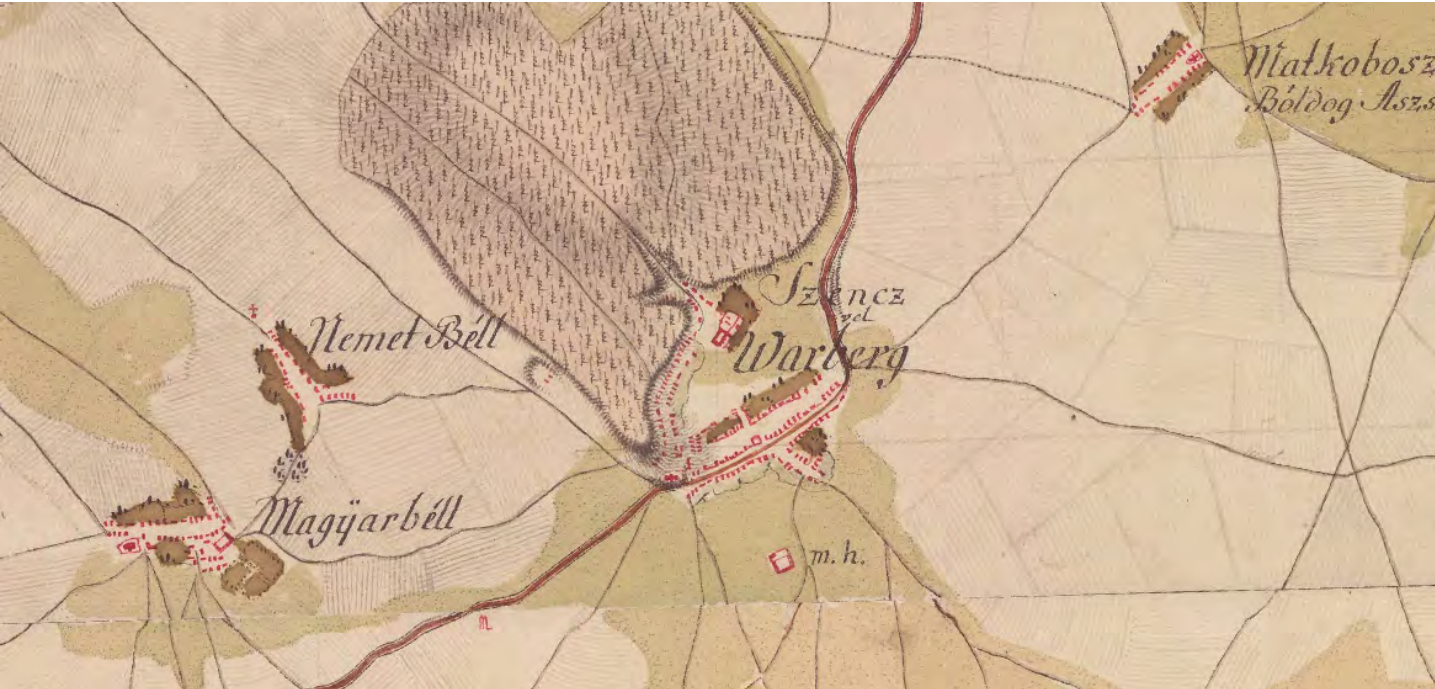
V roku 1763 tu Mária Terézia v spolupráci s Esterháziovcami otvorili prvú vysokú školu s hospodársko-ekonomickým zameraním známu ako Collegium Oeconomicum, v tesnej blízkosti kostola sv. Martina. Budova Collegia bola zničená požiarom, na jej mieste dnes stojí sochárska spomienka. Do začiatku 18-teho storočia zanikli textilné manufaktúry, ktoré pred tým tvorili značnú časť príjmu mesta. Zachovali sa pôdne cechy a začal sa rozkvet vyšších profesií ako lekárnik, chirurg či liehovary, a od roku 1848 aj ťažba štrku. Práve ťažobný priemysel pozitívne ovplyvnil napojenie mesta na železnicu spájajúcu Bratislavu a Pešť (dnešná Budapešť), fungujúcu od roku 1850.

V roku 1872 sa Senec stáva okresom pod správou Bratislavskej župy a dostáva pod svoju správu aj priľahlých 8 menších obcí. V ďalších rokoch sa mesto rozrastá, prebehla výstavba židovskej synagógy (1905-1906), výstavba Mlyna (1908), výstavba Tehelne (1921), zavedenie elektriny a telefónu. Po vzniku Československa boli majetky Esterháziovcov vyvlastnené a pridelené kolonistom zo severu Slovenska, čím sa do roku 1930 zvýšil počet obyvateľov mesta na 5609, z toho čechoslováci tvorili 34,48%. Medzivojnové obdobie je sprevádzané aj výstavbou nového mestského úradu, vydláždením ulíc, zavedením elektrického osvetlenia a hlavne vytvorením areálu Slnecných jazier.

Viedenská arbitráž (1938) ustanovila, že mesto prípadne horthyovskému Maďarsku, čo malo za následok zhoršenie životných podmienok pre všetkých obyvateľov. Najhoršie na tom boli kolonisti, ktorí boli ešte v roku 1938 vyhnaní, a Židia, ktorí boli po nenávisnej propagandeboli v roku 1944 deportovaní do koncentračných táborov. V roku 1941 prebehlo sčítanie obyvateľstva, ktoré bolo podľa mnohých zdrojov skreslené pre potreby propagácie maďarčiny. Výsledok sčítania udával 92% obyvateľov maďarskej národnosti.

Po skončení druhej svetovej vojny sa mesto vrátilo do Československej Republiky, čo malo za následok výmenu obyvateľstva v roku 1947, počas ktorej pribudlo takmer 1000 občanov československej národnosti a vystahovaných bolo nemalo maďarských občanov do pohraničných či zahraničných oblastí. Od tohto momentu sa začal dlhoročný proces postupného prevládania československého obyvateľstva a neúmyselného vyhostovania pôvodných maďarských občanov.

Postupom času v socialistickej republike pribúdala počet obyvateľov vysokým tempom, čo si vyžiadalo asanáciu západnej časti mesta (1970-1980) a Mierového námestia (1986), a následné vybudovanie panelových sídlisk typu T06B KE a P1.15. Sídliská výrazne zmenili obraz mesta a zapríčinili rozmach bytovej výstavby, ktorá neprestala ani po roku 1989. Technológia výstavby sa síce zmenila, ale vznikali (a doteraz výrazne vznikajú) nové sídliská po celom obvode. Najvýznamnejší nárast bytov v 90-tych rokoch zapríčinil vznik sídlísk Štít a Slnecný dvor. Okrem bytovej výstavby sa od roku 2000 rozmohla modernizácia a výstavby rodinných domov, rozmach luxusných vil v areáli Slnecných jazier a vznik nových častí mesta. Neustále zvyšujúci sa dopyt po hromadnej mestskej a primárne medzimestskej doprave v smeroch Bratislava, Trnava, Galanta. Najväčší nárast obyvateľov bol zaznamenaný v rokoch 2010-2014, kedy sa celkový počet obyvateľov celého okresu zvýšil o 33 percent. Napriek stabilizácii migrácie obyvateľstva sa Senec naďalej udržiava na prvom mieste v rebríčku okresov a miest s najväčším príchodom ľudí. Štúdia Slovenskej Akadémie vied z roku 2014 predpokladá, že sa tento stav zachová minimálne do roku 2035, keďže všeobecné životné podmienky mesta, jeho dostupnosť a poloha v Bratislavskom kraji, cenovo dostupné bývanie a narábanie s verejnými financiami podnecujú k usadeniu primárne mladých ľudí a mladých rodín.



[2] Senec na mape prvého vojenského mapovania (1763 – 1787)



[3] II. Vojenské mapovanie 1869



[1] Emma Tichá, pohľadnica so židovskou komunitou



[4] Topografické mapovanie 1952





[5] Medzinárodné preteky okolo Slovenska, rok 1958



[8] Pohľad na Slnčné jazerá z južnej strany, 22.07.1966



[6] Panelová výstavba sídliska pri Námestí 1. mája



[7] Pohľad na Morový stĺp na Námestí 1.mája



[9] Pohľad na južný auto-kemp a pláž, 22.07.1966

01.2 História a vývoj mesta

Demografický vývoj obyvateľstva

Z historických zdrojov máme údaje o vývoji obyvateľstva od roku 1715, kedy bolo v Senci evidovaných 258 rodín, z toho 129 poddanských. Odhadovaný počet obyvateľov bol 1032.

V roku 1785 prebehol Jozefínsky dotazník (vtedajšie sčítanie obyťelstva a údajov). Podľa neho malo mesto 374 rodín a celkový počet obyvateľov bol 1814.

Údaje o sčítaní obyťelstva z roku 1869 - 1930:

- 1869: 2837 obyvateľov (357 domov)
- 1880: 3138 obyvateľov (415 domov)
- 1900: 3552 obyvateľov (512 domov)
- 1910: 3915 obyvateľov (593 domov)
- 1930: 5609 obyvateľov (888 domov)

V období socializmu sa nárast obyvateľstva zdramatizoval, zvyšoval sa počet nových domov ale aj bytových stavieb:

Údaje o sčítaní obyťelstva z roku 1950 - 1980:

- 1950: 5899 obyvateľov (1085 domov)
- 1961: 7596 obyvateľov (1328 domov)
- 1970: 8531 obyvateľov (1621 domov)
- 1980: 10 772 obyvateľov (1784 domov)

V roku 1989 sa vývoj obyvateľov Senca naďalej zvyšoval, avšak od roku 2000 sa prejavovala hlavne atraktivita stavebných pozemkov v okolitých obciach Veľký Biel, Tureň, Réca a Kráľová pri Senci, čo zapríčinilo zvýšenie počtu ľudí a detí dochádzajúcich za prácou a školou do mesta.

Údaje o sčítaní obyťelstva z roku 1991 - 2021:

- 1991: 14 357 obyvateľov
- 2001: 14 573 obyvateľov
- 2011: 17 050 obyvateľov
- 2013: 17 806 obyvateľov
- 2017: 19 410 obyvateľov
- 2021: 20 116 obyvateľov

Socio-ekonomická sila mesta a okolia

V súčasnej dobe je v meste evidovaných 1561 podnikateľských subjektov, 1461 živnostníkov a 1633 firiem. Aj napriek nedávnej pandémie mesto nepostihlo väčšinové prepúšťanie a lokálne podniky a kultúra sa vrátili k bežnej prevádzke. Hlavným pracovným druhom v meste sú služby. Najväčšie mimodaňové príjmy sú tvorené cestovným ruchom vďaka areálu Slnecných jazier.

V meste sa nachádza 27 výchovno-vzdelávacích zariadení, od materských škôl po stredné školy a gymnáziá. Veľký rozvoj obyvateľstva v celom okrese sa odrazil aj na potrebe nového budovania a rozširovania týchto zariadení, čo zapríčinilo aj fakt, že sa tu nachádza najväčšia základná škola na Slovensku s vyše 1 100 študentami. Dostupnosť základných a stredných škôl je podporená mestskou hromadnou dopravou a medzimestskou autobusovou dopravou. Oba typy sú zastrešené autobusovými linkami v spoločných prienikoch na primárnych miestach - autobusová stanica a vlaková stanica.

Jedným z najväčších mestským podnikateľským subjektov je Správa cestovného ruchu Senec s jej primárnou subfirmou Slnecné jazerá Senec. Areál Slnecných jazier priláka ročne takmer milión turistov a hlavným miestnym dejiskom kultúrno-spoločenských aktivít, ako napríklad festival Senecké Leto či každoročný Senecký Karneval. Vďaka týmto a rôznym iným aktivitám sa areál stal neodlúčiteľnou súčasťou mesta.

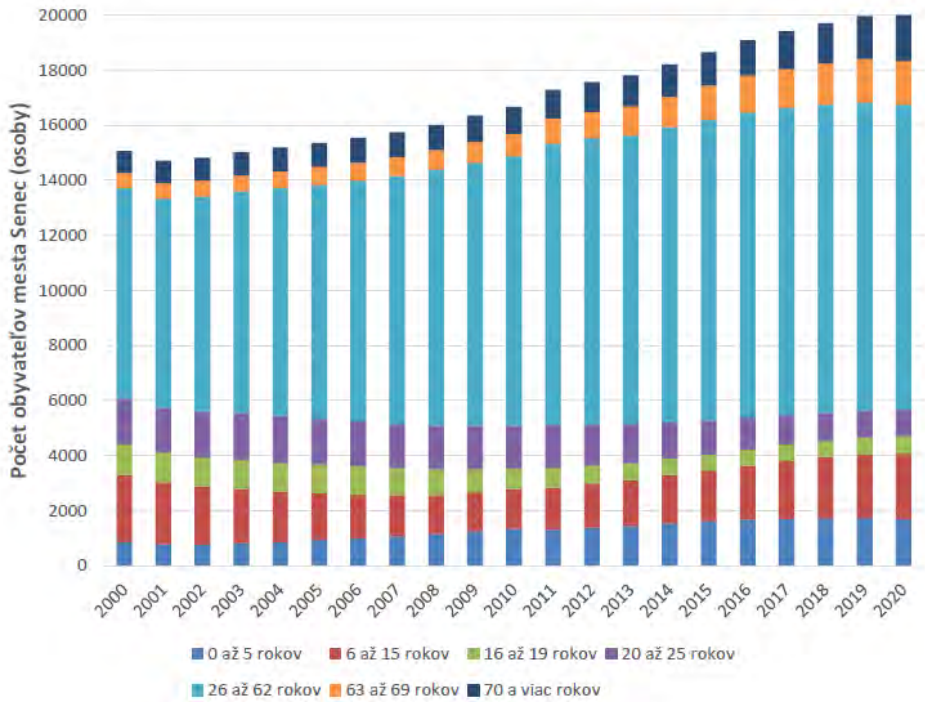
Neustály príliv obyvateľov je v okolí mesta riešený primárne výstavbou satelitných mestských častí napojených na Senec vďaka mestskej hromadnej doprave zabezpečenej autobusmi. Primárne prevláda výstavba rodinných domov typu bungalov, pričom efektívnejší typ výstavby bytových domov je len obzvláštny. Aj vďaka tomuto zaužívanému štandardu výstavby si mesto zachovalo svoj malomestský duch, avšak zároveň to podmienilo potreby rozvoja prímestskej a mestskej dopravy nad očakávania. Silný nárast obyvateľstva zapríčiňuje aj problémy v doprave v rámci aj mimo mesta, kvôli čomu si Senec nechal vypracovať Generel územia a dopravnú štúdiu pre sprístupnenie jednotlivých inštitúcií a dopravných prestupných terminálov.

Názov	Ulica	Druh	Počet žiakov	Rozpočet v 2022	Typ zriaďovateľa
Súkr. ZŠ pri súkr. LVS - Senec, Diaľničná c.	Diaľničná cesta 3	ZŠ pri Spec. výchovn.zariadení	29	98 656 €	súkromná
Materská škola - Senec, Fándlyho	Fándlyho 2	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	128	38 443 €	štátna
Materská škola - Senec, Fándlyho	Fándlyho 20	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	71	14 975 €	štátna
Súkr. materská škola - Senec, Fándlyho	Fándlyho 21	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	22	2 679 €	súkromná
Materská škola - Senec, Kollárova	Kollárova 23	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	231	55 806 €	štátna
Materská škola - Senec, Košická	Košická 40	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	103	22 502 €	štátna
SOS automobilové a podn. - Senec, Kysucká	Kysucká 14	Stredná odborná škola	143	697 580 €	štátna
Materská škola - Senec, Kysucká	Kysucká 9	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	233	48 537 €	štátna
Gym. A. Bernoláka - Senec, Lichnerova	Lichnerova 69	Gymnázium	396	899 310 €	štátna
SS-SOŠ s VJM - Senec, Lichnerova	Lichnerova 71	Stredná odborná škola	údaj nedostupný	447 537 €	štátna
Súkr. materská škola - Senec, m.č. Svätý Martin	m. č. Svätý Martin 1935	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	39	5 358 €	súkromná
ZŠ - Senec, Mlynská	Mlynská 50	Základná škola	934	1 950 190 €	štátna
ZŠ s VJM - Senec, Nám. A. Molnára	Nám. A. Molnára 2	Základná škola	262	797 651 €	štátna
Materská škola - Senec, Slnecné jazerá	Slnecné jazerá 2764	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	75	18 913 €	štátna
ZŠ - Senec, Tajovského	Tajovského 1	Základná škola	1 114	2 497 730 €	štátna
SS - PrŠ - Senec, Trnavská	Trnavská 2	Praktická škola	9	737 016 €	štátna
SS - Spec. ZŠ - Senec, Trnavská	Trnavská 2	Špeciálna základná škola	77	737 016 €	štátna
Súkr. MŠ FORESTA Kids - Senec, Lichnerova	Lichnerova 16	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	43	3 750 €	súkromná
Súkr. ZŠ - Senec, Kysucká	Kysucká 14	Základná škola	213	881 837 €	súkromná
Súkr. MŠ Benjamin - Senec, Tulipánová	Tulipánová 7	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	44	175 332 €	súkromná
ZŠ - Senec, Kysucká	Kysucká 14	Základná škola	423	743 943 €	štátna
EP-ZŠ - Senec, Kysucká	Kysucká 14	Základná škola	údaj nedostupný	2 497 730 €	štátna
Súkr. MŠ - Senec, Fučíkova	Fučíkova 34	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	10	údaj nedostupný	súkromná
EP-MŠ - Senec, Fándlyho	Fándlyho 20	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	údaj nedostupný	38 443 €	štátna
Súkr. MŠ - Senec, Horný dvor 5553/2A	Horný dvor 5553/2A	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	59	15 196 €	súkromná
Súkr. MŠ Jahodka - Senec, Marhuľová	Marhuľová 4	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	26	187 €	súkromná
Súkr. MŠ - Senec, Trnavská	Trnavská 11	MŠ celodenná výchova a vzdelávanie	12	údaj nedostupný	súkromná

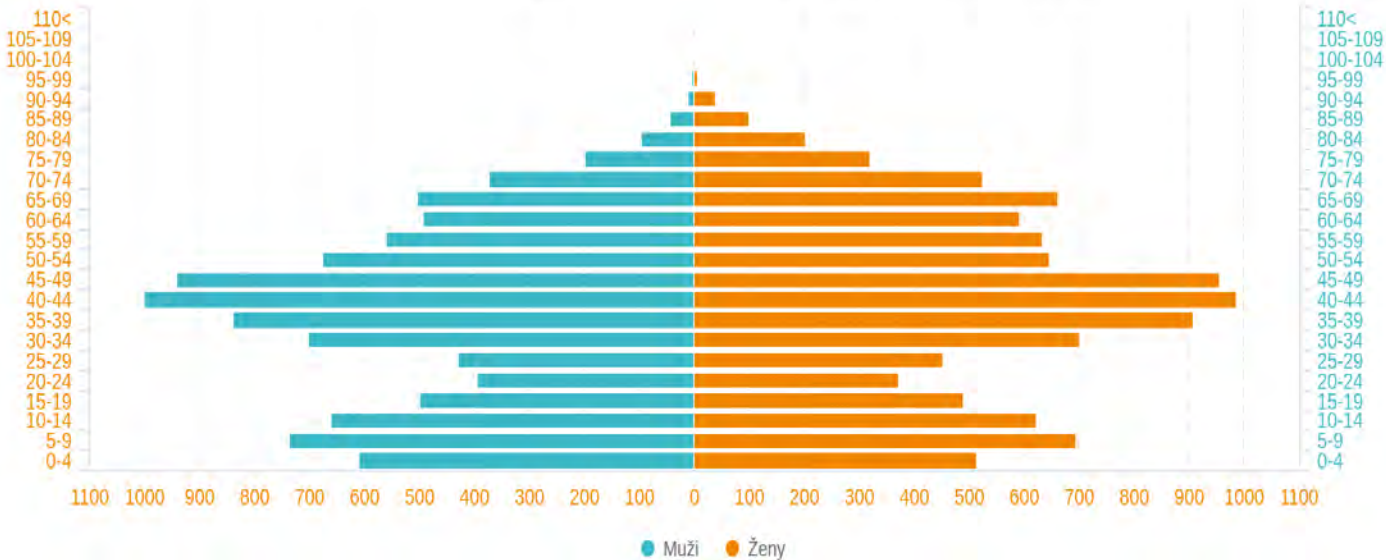
[11] Zoznam škôl v meste Senec s údajmi o počte žiakov a rozpočte; rok 2022

Rok 2012		Rok 2035	
Okres	CP na 1000 obyv.	Okres	CP na 1000 obyv.
Senec	33,39	Senec	7,44
Pezinok	12,36	Námestovo	5,71
Malacky	10,74	Košice okolie	5,53
Košice okolie	10,07	Košice II	4,51
Bratislava III	9.46	Kežmarok	4,25
Bratislava II	9,32	Sabinov	3,50
Bratislava IV	7,90	Stará Ľubovňa	3,49
Kežmarok	7,65	Košice I	2,82
Sabinov	6,47	Gelnica	2,35
Námestovo	6,04	Levoča	2,34

[12] Okresy s najvyšším celkovým prírastkom obyvateľstva, realita a odhad



[10] Vývoj štruktúry obyvateľov mesta Senec v rokoch 2000 až 2020, podľa ŠÚ SR



[13] Veková štruktúra obyvateľstva k 31.12.2023



[14] Pamätník prvej ekonomickej Univerzity v Uhorsku na námestí 1. mája vedľa obecného domu



[17] Pohľad na židovskú Synagógu po rekonštrukcii



[15] Mestský mobiliár



[16] Klasické pítkové fontánky



[18] Pohľad na historický stĺp hanby, v pozadí Úrad práce

01.2 História a vývoj mesta
Kultúra Mesta Senec

Život v meste je silno ovplyvnený jeho kultúrou a zaužívanými tradičnými podujatiami. Oblúbenými sú hlavne každoročný festival Senecké leto, ktorý otvára letnú sezónu spomínaného areálu Slnečných jazier, ale aj Senecký karneval, Národné majstrovstvá v triatlone, Festival vína či Vianočné trhy.

Vďaka svojmu športovému a kultúrnemu duchu mesto zároveň investuje aj do svojej infraštruktúry. V roku 2003 sa otvorilo národné tréningové centrum Futbalu, ktoré započalo radu investícií do hoteliérstva, verejného priestoru a jazierneho areálu. Vyznamným kultúrnym miestom je Mestské Kultúrne stredisko na námestí, známe ako MSKS. Je zlúčením kina, divadla, galérie Labyrint a knižnice.

Ďalším kultúrno rekračný miestom je Senecký amfiteáter s príslahlým parkovým areálom. Ide o veľmi oblúbené miesto pre svoju prírodnú atmosféru a moderné ihrisko. Vránci teplých dní sa tu organizujú hudobné a kultúrne podujatia, a počas letnej sezóny funguje amfiteáter ako kino vo večerných hodinách. Pred niekoľkými rokmi sa jednal o prvý slovenský amfiteáter s digitálnym premietaním.

Letnú atmosféru dopĺňa Aquapark, ktorý sa rozprestiera na severnej strane Slnečných jazier. Ide o jednu z najobľúbenejších atrakcií mesta a vďaka svojej polohe sa v jeho okolí nachádza množstvo hotelov, z ktorých taktiež čerpá klientelo.

Areál Slnečných jazier Senec je rozdelený do troch sektorov, Sever, Juh a východ. Celý areál sa skladá z niekoľkých verejných pláží lemovaných hotelmi a pomenádami s reštauráciami a barmi. Tieto zóny tvoria spolu s pešiou zónou hlavnú kostru Seneckého nočného života a zábavy, no ponúkajú aj športové či oddychové využitie pre všetkých návštevníkov.

Každoročne sa tu konajú športové a kultúrne podujatia lokálneho i Slovenského významu. Vďaka svojej veľkosti slúžia aj na triatlonské či plachetnícke preteky. Súčasná využiteľnosť areálu jazier spočíva primárne v ich dlhodobej popularite a zaužívaným asociáciám s touto lokalitou. Jedná sa však o dôležitú súčasť kostry mesta, ktorá si zaslúži lepšie financovanie, starostlivosť a plánovanie.



[19] Pohľad na amfiteáter a Národné tréningové centrum (v strede), Aquapark a severný vstup (vľavo hore) a Slnečné jazerá (vpravo)



[20] Festival Senecké leto



[21] Slnečné jazerá Juh



[22] Festival Senecké leto

01.3

Vývoj zastavného územia mesta v 21. storočí



01.3 Vývoj zastavého územia m

Počas posledných 20-tich rokov Bratislavský kraj dominantný, čo obyvateľstva. Z toho dôvodu vzniká mnoho satelitou, ktoré boli stava dedín či miest.

01.3 Vývoj zastavého územia mesta v 21. storočí

Senec a jeho okolie sú vyhľadávanou lokalitou nie len pre svoje kultúrno-športové kvality, ale aj vďaka blízkej dostupnosti do hlavného mesta (23km do Bratislavy) a do iných veľkých miest ako Trnava či Nitra. Kombinácia kvalitnej infraštruktúry, dobrého občianskeho vybavenia, rýchlej dostupnosti do Bratislavy a relatívne dostupných cien bývania z neho spravili žiadané miesto pre život. Ako okres má najväčší percentuálny prírastok obyvateľstva z celej republiky a predpokladá sa tento trend minimálne do roku 2035.

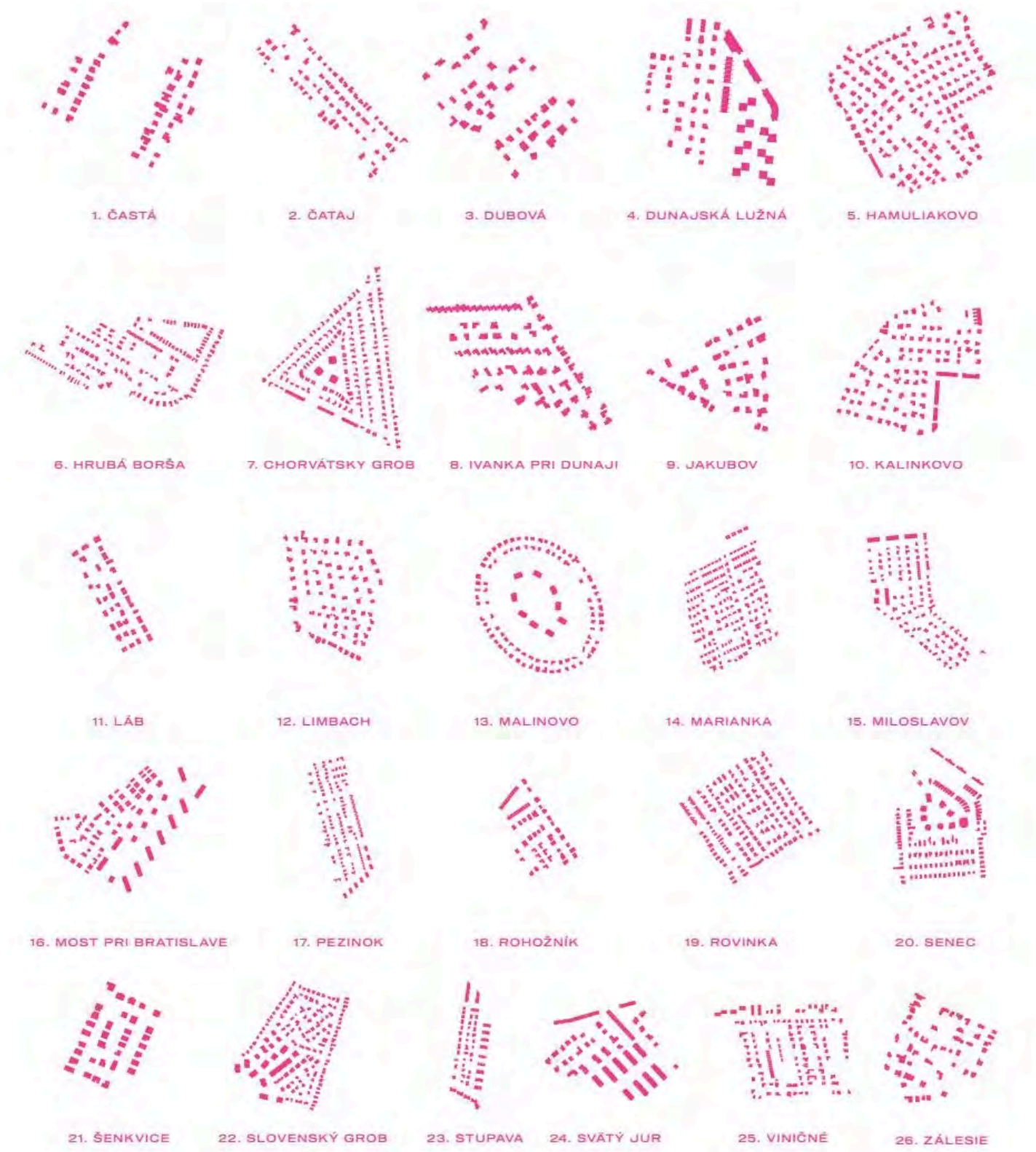
V súčasnosti však tento neustály prírastok obyvateľstva spôsobuje problémy v celom Bratislavskom kraji a výnimkou tomu nie je ani v okrese Senec. Nedostatok škôl a dostupnej vybavenosti všetkých typov sa už pomaly začína riešiť výstavbou nových zariadení a polyfunkčných budov v srdciach samotných developérskych projektov. Tie sa svojím rozsahom približujú k veľkostiam malých dedín a je preto dôležité brať ohľad aj na ich urbanistickú kompozíciu a funkčné rozloženie vrámci mesta. Našťastie nový územný plán, Plán investícií mesta a územný generel berú ohľad na túto skutočnosť a prispôbujú fungovanie mestských inštitúcií a infraštruktúry aj tomuto faktu. Avšak takmer bez riešenia hlavného problému - dostupnosť a doprava.

Intenzívna výstavba a tvorba rezidenčných subrubii prebieha v Bratislavskom kraji už tretiu dekádu a mesto Senec nie je žiadnou výnimkou. Pri schvazplánovom porovnaní vytipovaných lokalít Geografickým ústav Slovenskej akadémie vied vieme definovať prevládajúci typ zástavby, jej priemernú hustotu či pomyselnú uličnú sieť.

Pri tvorbe nových mestských zástavieb či nových mestských častí sa sklbuje výstavba bytových stavieb s individuálnym bývaním, primárny urbárny charakter však ostáva solitérny a prevažne lemujúci uličné ťahy. U rulárnej výstavbe či nových dedinských častiach vidíme prevažne rozsiahlu výstavbu rodinných domov bez väčších bytových stavieb. Tvar urbárnej štruktúry vychádza buď z návrhu alebo tvaru pozemku, ktorý je častokrát veľmi nepravidelného charakteru z dôsledku zvláštnej parcelácie, reštitúcií či iných obmedzení.



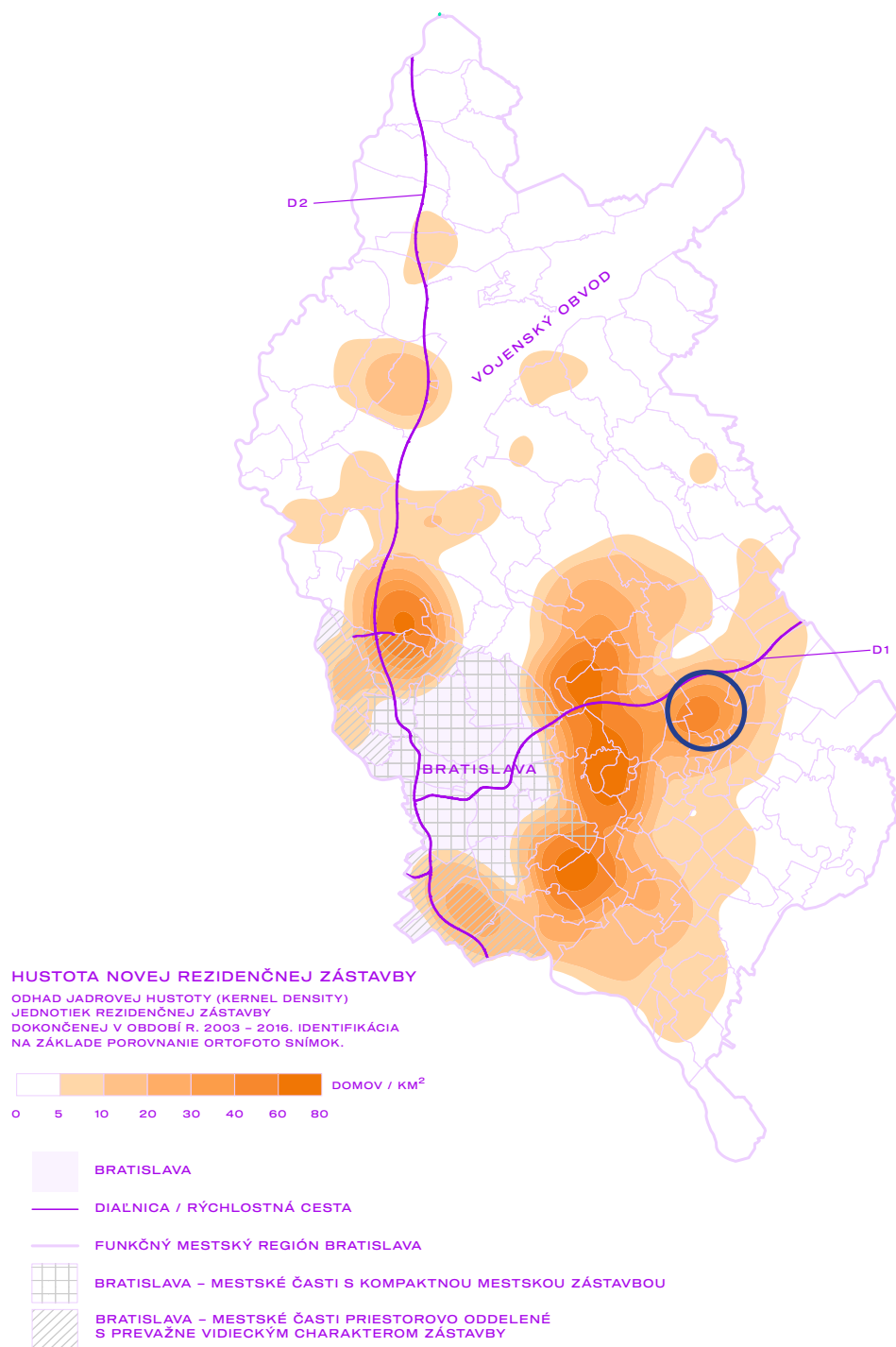
[24] Vývoj zastavanosti veľkých satelitných celkov mesta Senec, ktoré majú zásadný vplyv na mestskú infraštruktúru



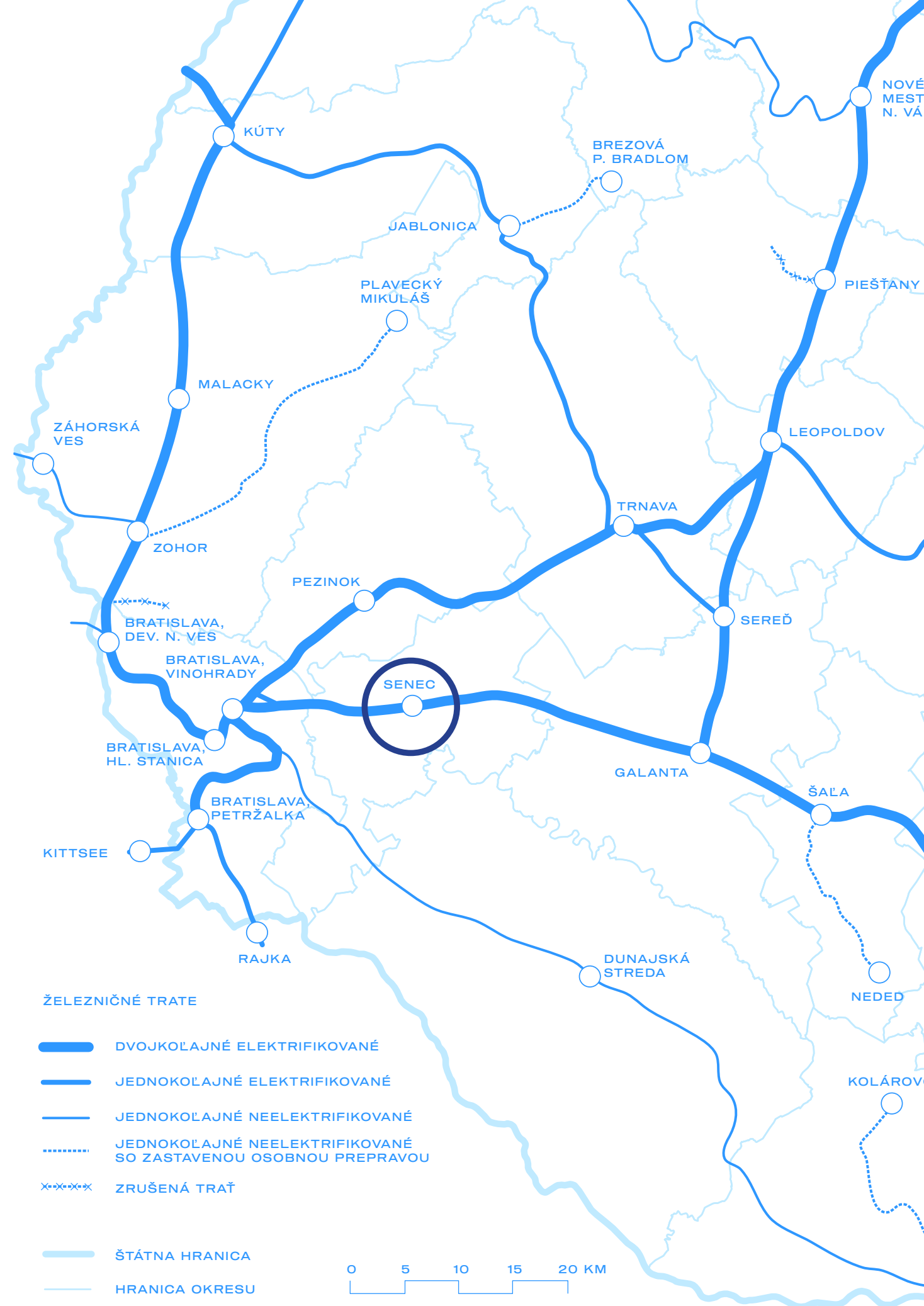
[25] Analyzované subrubárne lokality v Bratislavskom kraji

01.3 Vývoj zastavého územia mesta v 21. storočí

V súčasnosti disponuje Bratislavský Kraj, ktorého súčasťou je aj mesto Senec, kvalitnou sieťou železníc. Táto sieť však neobsahuje novovzniknuté satelity v okolí hlavného a okresných miest. Obyvatelia týchto lokalít sú preto častokrát odkázaný na buď autobusovú alebo osobnú dopravu. Obe tieto formy transportu však podliehajú negatívnemu vplyvu vzniku dopravných kolón, ktoré následne zaťažujú plynulosť dopravy nie len v hlavnom meste, ale aj v celom kraji. Práve z toho dôvodu sa okrem výstavby nových dvoch železničných ťahov zostalo aj pri myšlienke výstavby dopravných terminálov TIOP-Terminálov integrovanej osobnej prepravy, ktoré majú za úlohu zefektívniť a priblížiť využívanie vlakové dopravy a tým pádom znížiť automobilovú záťaž naprieč celým územím.



[26] Odhad jadrovej hustoty jednotiek rezidenčnej zástavby dokončenej v období rokov 2003 – 2017 v zázemí funkčného mestského regiónu Bratislava



[27] Železničná Sieť okolia Bratislavy

01.4

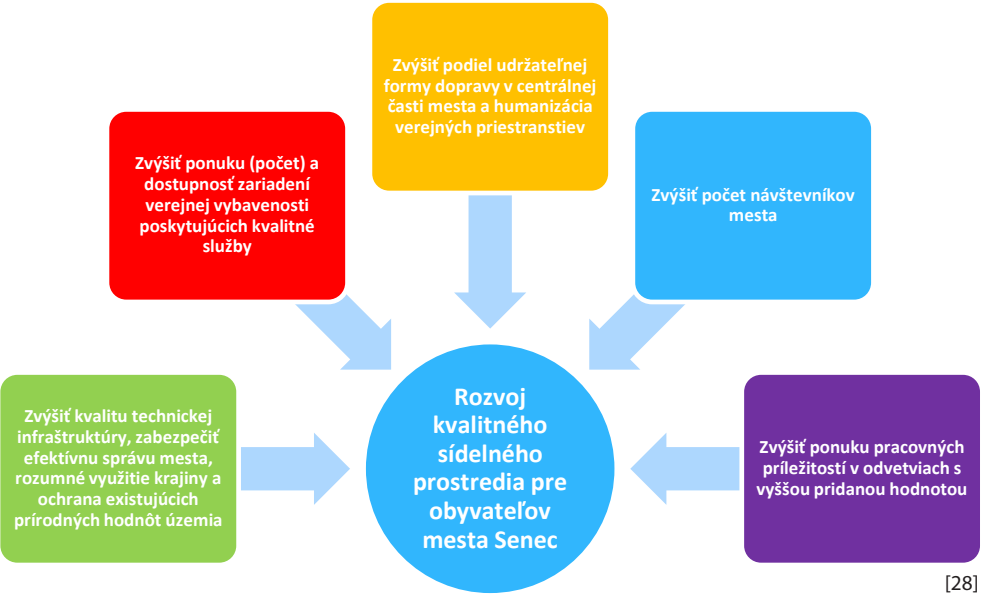
Ciele a plány mesta

01.4 Ciele a plány mesta

Definovanie hlavných problémov mesta podľa anályzy z roku 2019 a analýzy súčasného stavu

- Nedostatočne rozvinuté formy udržateľnej mobility (absencia bezpečných cyklotrás (cyklochodníkov) a chodníkov)
- Absencia severného a východného obchvatu mesta s následkami dopravných kongescií na centrálnej Bratislavskej ulici
- Ohrozenie súčasných prvkov územného systému ekologickej stability pod vplyvom urbanizácie, rozvoja priemyslu a zvýšenej rekreácie
- **Vznik nových satelitných území bez nadväznosti na centrum mesta**
- **Nedostatočné priestorové zabezpečenie pre výkon samosprávy mesta v súvislosti s nárastom obyvateľstva a z toho vyplývajúcej agendy**
- **Nedostatok bytov nižšieho štandardu pre marginalizované skupiny obyvateľstva, nedostatok malometrážnych a nájomných bytov**
- **Nedostatočné kapacity a vybavenosť objektov škôl a školských zariadení modernými učebnými pomôckami a odbornými triedami**
- Zlý technický stav a nedostatočné kapacity zdravotníckych zariadení (poliklinika) a zvyšujúce sa nároky na zdravotnú starostlivosť z dôvodu nárastu populácie na území mesta, ako aj starnutia populácie
- Nedostatočná kapacita a absencia niektorých druhov zariadení sociálnych služieb
- Chýbajúci kvalifikovaný personál v oblasti zdravotníctva a sociálnych služieb
- Nevyužitý potenciál niektorých objektov kultúrneho a historického dedičstva (synagóga)
- **Chýbajúce zariadenia pre kultúrne a voľnočasové aktivity (kino, mestské divadlo) a pre športové aktivity (školské telocvičňa, viacúčelová športová hala, komplexné centrum pohybových aktivít združujúce viaceré typy aktivít – šport, obchod, služby, zdravotníctvo, stravovanie)**
- **Nedostatočne rozvinutá sieť cyklochodníkov pre športové účely**

Definovanie hlavných 5 cieľov mesta podľa PHSR 2019 - 2028



1. Zvýšiť kvalitu technickej infraštruktúry, zabezpečiť efektívnu správu mesta, rozumné využitie krajiny a ochrana existujúcich prírodných hodnôt územia
2. Zvýšiť ponuku (počet) a dostupnosť zariadení verejnej vybavenosti poskytujúcich kvalitné služby
3. Zvýšiť podiel udržateľnej formy dopravy v centrálnej časti mesta a humanizácia verejných priestranstiev
4. Zvýšiť počet návštevníkov mesta
5. Zvýšiť ponuku pracovných príležitostí v odvetviach s vyššou pridanou hodnotou

Výber konkrétnych krokov a opatrení pre dosiahnutie hlavných cieľov mesta podľa PHSR 2019 - 2028

Cieľ	Opatrenie	Aktivita/Investícia
1. Zvýšiť kvalitu technickej infraštruktúry, zabezpečiť efektívnu správu mesta, rozumné využitie krajiny a ochrana existujúcich prírodných hodnôt územia	1.1 Kvalitná a moderná technická infraštruktúra na území mesta	• Technická infraštruktúra • Bezpečné verejné priestranstvá • Vhodné nakladanie s odpadovými vodami • Kvalitná, bezpečná a moderná cestná infraštruktúra
	1.4 Ochrana vodných plôch a šetrné postupy voči prírode	• Šetrné postupy voči prírode • Ochrana vodných plôch využívaných na rekreáciu
	1.6 Ochrana existujúcich prírodných hodnôt územia	• Ochrana prírodných hodnôt krajiny • Ochrana ekologickej stability krajiny
	1.5 Rozumné využívanie a tvorba krajiny	• Rozumná tvorba krajiny • Výsadba drevín
	2.1 Kvalitné služby samosprávy pre obyvateľov 2.2 Bonusový program pre obyvateľov	• Kvalitná infraštruktúra pre správu mesta • Podpora lokálneho patriotizmu
2. Zvýšiť ponuku (počet) a dostupnosť zariadení verejnej vybavenosti poskytujúcich kvalitné služby	2.3 Kvalitná a moderná vzdelávacia infraštruktúra	• Dostatočné kapacity zariadení vzdelávacej infraštruktúry s nízkou energetickou náročnosťou • Moderné a kvalitné vybavenie zariadení vzdelávacej infraštruktúry
	2.4 Široká ponuka kvalitných služieb v oblasti sociálnej starostlivosti	• Byty nižšieho štandardu pre margilizované skupiny obyvateľstva, malometrážne a nájomné byty • Kvalitná a dostupná sociálna infraštruktúra, modernizácia a rekonštrukcia zariadení • Vysoká kvalita poskytovaných služieb v zariadeniach sociálnej infraštruktúry
	2.5 Adekvátna zdravotnícka infraštruktúra	• Rekonštrukcia existujúceho zdravotníckeho zariadenia, vytváranie nových zariadení • Vysoká kvalita poskytovaných služieb v zariadeniach zdravotníckej infraštruktúry
	2.6 Široká ponuka kvalitných služieb pre kultúrne, voľnočasové a športové aktivity pre rôzne vekové kategórie obyvateľstva	• Efektívne využité kultúrne a historické dedičstvo • Pestrá ponuka služieb a podujatí zameraných na kultúrne, voľnočasové a športové aktivity
	3.1 Udržateľná cestná infraštruktúra	• Odlahčenie dopravy z centrálnych častí mesta • Podpora e-mobility • Bezpečná infraštruktúra pre peších a cyklistov
3. Zvýšiť podiel udržateľnej formy dopravy v centrálnej časti mesta a humanizácia verejných priestranstiev	3.2 Integrovaný dopravný systém mesta	• Lepšia integrácia mesta do systému integrovanej dopravy • Moderná železničná infraštruktúra • Vybudovaný funkčný systém P+R
	3.3 Revitalizácia a humanizácia verejných priestranstiev	• Revitalizácia verejných priestranstiev
	4.1 Kvalitná infraštruktúra cestovného ruchu	• Kvalitná infraštruktúra pre cyklistov • Dobudovanie areálu Hlbokého jazera • Dobudovanie rekreačnej zóny Slnčné jazero
	4.2 Koordinácia rozvoja cestovného ruchu	• Koordinácia subjektov v oblasti rozvoja cestovného ruchu
	5.1 Podpora malého a stredného podnikania vrátane mikropodnikania	• Vytvorenie priemyselno-technologických a vedecko-technologických parkov • Rozvoj podnikateľských aktivít v založených areáloch • Rozvoj intelektuálneho a kreatívneho potenciálu obyvateľov mesta
4. Zvýšiť počet návštevníkov mesta		
5. Zvýšiť ponuku pracovných príležitostí v odvetviach s vyššou pridanou hodnotou		

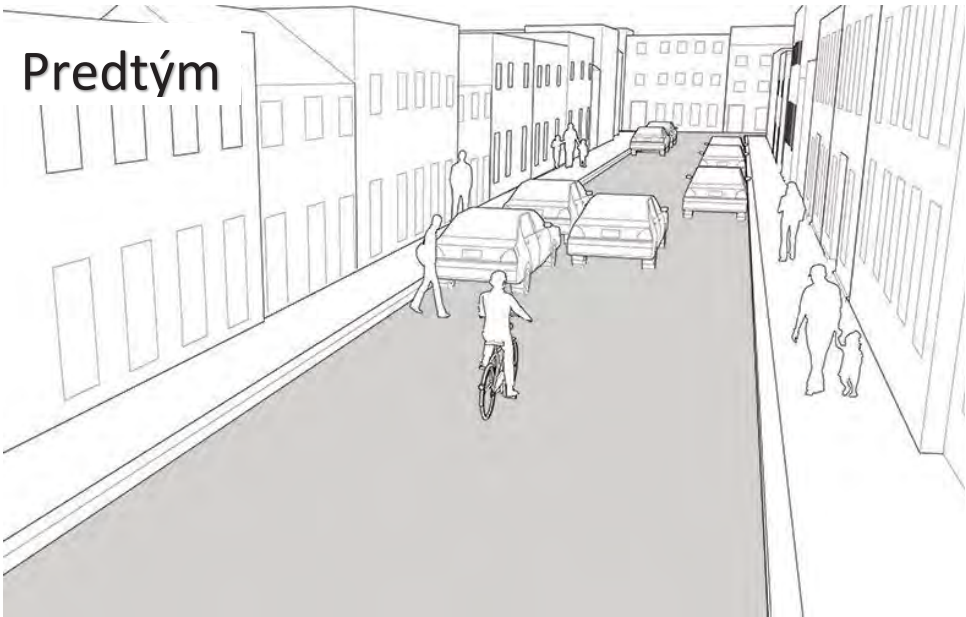
01.4 Ciele a plány mesta

Výber konkrétnych krokov a opatrení pre dosiahnutie hlavných dopravných cieľov mesta podľa Územného gnerelu dopravy schváleného 2024

- v spojitosti s investíciami obsiahnutými PHSR 2019-2028 bez priradeniu k vyššie spomínanému cieľu

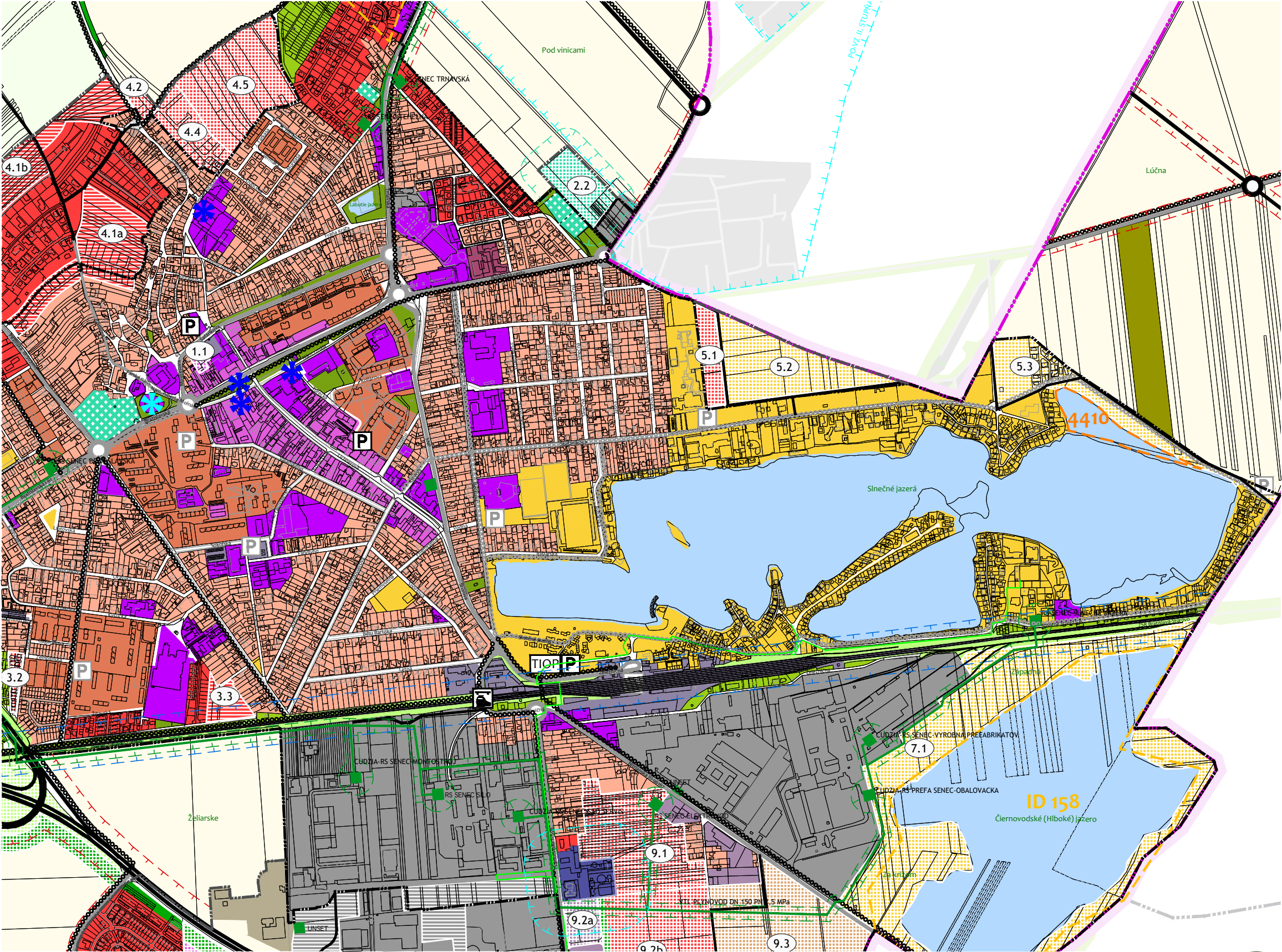
Cieľ	Opatrenie	Aktivita/Investícia
1. Mimoúrovňové prejazdy železničných tratí	Výstavba nadjazdou alebo podjazdou	• Vybudovanie mimoúrovňového prechodu cesty smerom na Šamorín (okolo Južnej strany jazier)
2. 15 minútové mesto	Obmedzenie automobilovej dopravy a zvýšenie blízkosti verejných inštitúcií	• eliminácie automobilov tranzitnej dopravy cez centrum • redukovania individuálnej automobilovej dopravy v samotnom meste • vytvorenia dopravnej infraštruktúry pre jednotlivé mestské časti - hlavne • vytvorenia dopravnej infraštruktúry pre cyklistickú a pešiu dopravu. • Zvýšenie kapacity verejných inštitúcií a budovanie nových pobočiek a prevádzok
3. Prepojenie hlavných rozvojových oblastí a hlavnej determinanty územia	1. Senec Juh 2. Senec východ - Margovo Pole 3. Senec Sever - Nová Tehelňa 4. Oblasť Viladomov 5. Determinanta - narastajúci počet obyv.	• Podpora rozvoja MHD prepájajúcej jednotlivé lokality • Vybudovanie chodníkov hlavne k južným oblastiam mesta od železničnej stanice cez priemyselnú oblasť • Vybudovanie okružnej križovatky cez Senec Juh a priemyselnú oblasť
4. Zvýšenie cyklo dopravy	Výstavba nových a doplnenie existujúcich cyklotrás	Budovanie nových cyklotrás: • Nová Tehelňa centrum • Senecké jazerá – centrum • Senec Garden – centrum • Železničná stanica – centrum • Margovo pole – centrum • Malý Biel - centrum • Sokolská, Tajovského, Kováčska, • Hviezdoslavova, Školská • Prepojenie Lichnerova – Fučíkova – Mlynská • Úsek spájajúci Boldockú cestu a I/61 poza Dlhú ulicu • Kalinčiakov, Kysucká, Svätoplukova • Letná • Úsek popri žel. trati • Úsek Nová Tehelňa – Robotnícka V kombinácii s tvorbou zón s maximálnou rýchlosťou 30, 20 a 10 km/h a umožnením zákonného dvojsmerného prejazdu cyklistou cez jednosmerné ulice
	Záväzné regulatívy do ÚPN/ÚPD	• každá budova musí mať min. 20 % podiel parkovania pre bicykle, vypočítaný z celkového počtu parkovania pre automobilovú dopravu
4. Statická doprava	Riešenie parkovacej problematiky	• upokojenia a vytvárania zón 20 a 30 • zjednosmerňovania ulíc • budovania nových hromadných parkovísk • zaviesť rezidentské parkovanie • Výstavba parkovacích domov v lokoalitách - Mierové námestie, Nám. 1. mája - Poliklinika (podzemné parkovisko) - Slnčné jazerá – viacpodlažné parkovisko na súčasnom úrovňovom parkovisku - Parkovisko pri autobusovej stanici – viacpodlažné parkovisko - Parkovisko pri Národnom tréningovom centre SFZ - Parkovisko pri výhľadovom centre – Zimný štadión - Viacpodlažné parkovisko pri Železničnej stanici (plánované) - Parkovisko na Slnčných jazerách – východná časť

Ideové zámery tranformácie ulíc podľa Územného Generelu dopravy mesta Senec 2020 schváleného v roku 2024



01.5 Mapové analýzy mesta

STAV	NÁVRH PLATNÝ ÚPN	NÁVRH NOVÝ	
			HROMADNÁ BYTOVÁ VÝSTAVBA
			INDIVIDUÁLNA BYTOVÁ VÝSTAVBA
			BÝVANIE, SLUŽBY A DROBNÉ PREVÁDZKY
			REKREAČNÉ BÝVANIE A ŠPORT
			POLYFUNKČIA BYVANIE A OBČIANSKA VYBAVENOSŤ
			OBČIANSKA VYBAVENOSŤ
			ZMIEŠANÉ ÚZEMIE OBCHODU, SLUŽIEB A VÝROBY
			ŠPORT A REKREAČIA
			PRIEMYSEL
			POLNOHOSPODÁRSTVO
			SKLADY, LOGISTIKA
			ŤAŽBA ŠTRKOPIESKOV
			SKLÁDKA ODPADU
			DOPRAVNÁ VYBAVENOSŤ
			TECHNICKÁ VYBAVENOSŤ ENERGETIKA
			TECHNICKÁ VYBAVENOSŤ VODNÉ HOSPODÁRSTVO
			CINTORÍN
			VÝHLADOVÁ REZERVA PRE CINTORÍN
			PARK (ZELEŇ SO SADOVNÍCKYMI A LESOPARKOVÝMI ÚPRAVAMI)
			ZELEŇ DOPRAVNÝCH KORIDOROV
			ZÁHRADA (ZÁHRADKOVÁ OBLASŤ)
			LES
			KRAJINNÁ ZELEŇ
			VODNÁ PLOCHA
			POLE
			VINICA
			SAD
HRANICE A OCHRANNÉ PÁSMA:			
			HRANICA KATASTRA
			HRANICA ZASTAVANÉHO ÚZEMIA
			HRANICA CHA MARTINSKÝ LES
			HRANICA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000
			HRANICA CHRÁNENEJ VODOHOSPODÁRSKEJ OBLASTI
			OCHRANNÉ PÁSMA VŠETKÝCH DRUHOV
LIMITY VYUŽITIA ÚZEMIA:			
			VVN VZDUŠNÉ VEDENIE
			VTL PLYNOVOD A REGULAČNÁ STANICA
			POTRUBIA NA PREPRÁVU POHONNÝCH LÁTKO A OPTICKÝ KÁBEL
			NÁRODNÉ KULTÚRNE PAMIATKY
			SKLÁDKA PREVÁDZKOVANÁ
			ENVIRONMENTÁLNA ZÁŤAŽ SANOVANÁ / REKULTIVOVANÁ LOKALITA
			LOŽISKÁ NEVYHRADENÉHO NERASTU
			OBLASŤ, KDE NEMOŽNO VYKONÁVAŤ LOŽISKOVÝ GP NA ROPU A ZEMNÝ PLYN
			DOBYVACIE PRIESTORY
DOPRAVA:			
			DIAĽNICA D1 / ROZŠÍRENIE DIAĽNICE D1
			ZBERNÉ KOMUNIKÁCIE
			OBSLUŽNÉ KMUNIKÁCIE
			CYKLOTRASY
			ŽELEZNIČNÁ TRÁŤ / MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE, NOVÁ TRÁŤ (
			KRIŽOVANIE ZBERNÝCH KOMUNIKÁCIÍ
			AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
			ŽELEZNIČNÁ STANICA
			MIMOÚROVŇOVÉ KRIŽOVANIE ŽELEZNIČNEJ TRATE
			TERMINÁL INTEGROVANEJ OSOBEJ DOPRAVY
			VEĽKOKAPACITNÉ / ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ



1:12000

Verejné miesta

Najväčší podiel verejných priestorov tvoria sídliská, ktoré sú v tesnej blízkosti historickej zástavby a hlavného Námestia 1. mája. Tieto priestory spolu s námestím sú tvorené udržiavanou zeleňou a modernými detskými a workout ihriskami.

Ďalším obľúbeným verejným miestom je areál Amfiteátru, ktorý sa od svojej rekonštrukcie z roku 2012 stal neodlúčiteľnou súčasťou mesta.

Najvyužívanejším a druhým najväčším verejným mestským priestorom je areál Slnecných jazier. Severná časť sa vyznačuje prevažne nočným životom, hoteliérstvom a rozsiahlou verejnou plážou. Južná časť tvorí záver Historickej cesty (dnes Lichnerová a Štúrova ulica) a z toho dôvodu sa vyznačuje okrem iného ako kultúrne centrum mesta, kde sa odohrávajú najväčšie mestské slávnosti.



1:12000



Nolliho plán mesta

Verejné x súkromné
01.5 Mapové analýzy mesta

Legenda

- 1. Hasičská stanica
- 2. Cintorín Bratislavská
- 3. Dom smútku
- 4. Kostol sv. Mikuláša
- 5. ZŠ Alberta Molnára & Hvezdáreň Senec
- 6. Autobusová stanica
- 7. ÚPSV a Finančný úrad
- 8. Pošta
- 9. Mestský úrad
- 10. Synagóga
- 11. Kultúrny dom a knižnica
- 12. Múzeum Turecký dom
- 13. Poliklinika
- 14. Obvodné odd. Polície
- 15. MŠ Kollárova
- 16. Židovský cintorín
- 17. Cintorín Boldocká
- 18. ZŠ Mlynská
- 19. Okresný úrad
- 20. MŠ Včeličky
- 21. Dopravný inšpektorát
- 22. Evanjelický kostol
- 23. Gymnázium A. Bernoláka
- 24. Amfiteáter Park oddychu
- 25. NTC Senec
- 26. Vlaková stanica
- 27. Parkovací dom a druhá autobusová stanica
- 28. MŠ Detský sen
- 29. ZŠ J.G.Tajovského II.
- 30. ZŠ J.G.Tajovského I.
- 31. MŠ Fándlyho
- 32. Základná umelecká škola
- 33. MŠ Dúhový svet
- 34. MŠ Kysucká
- 35. SOŠ Podnikania
- 36. Stanica Záchranej zdravotnej služby
- 37. Kaplnka najsvätejšej trojice
- 38. MŠ Slniečna



1:12000

Občianska vybavenosť

Legenda

- 1. Motel Senec
- 2. Hotel Marathon
- 3. Súkromné apartmány
- 4. Bungalovy Slnéčné j.
- 5. Apartments Jana
- 6. Lobster Villas
- 7. Yacht Club Slovan
- 8. Dom Betánia
- 9. Hotel Dolphin Senec
- 10. Htel Senec
- 11. Hotel Sun
- 12. Penzión Labuť
- 13. Penzión Eldorado
- 14. Penzión Za Kačku
- 15. Chata Olympic
- 16. Chata Target
- 17. Apartmány Puerto
- 18. Chata Severka
- 19. Hotel Cosmopolitan Senec
- 20. Wellness Garni Hotel Relax I.
- 21. Wellness Garni Hotel Relax II.
- 22. Penzión Senec
- 23. Koliba Senec
- 24. Hotel Zátoka
- 25. Holiday Village
- 26. CÚZ Maják
- 27. Hotel Fortuna
- 28. Chata Triomint
- 29. Vila Vilo
- 30. SUN LAKES Apartments
- 31. Hotel Družba
- 32. Lakeside Home Senec
- 33. Hotel Zelený dvor



1:12000



Hotely a Ubytovacie zariadenia

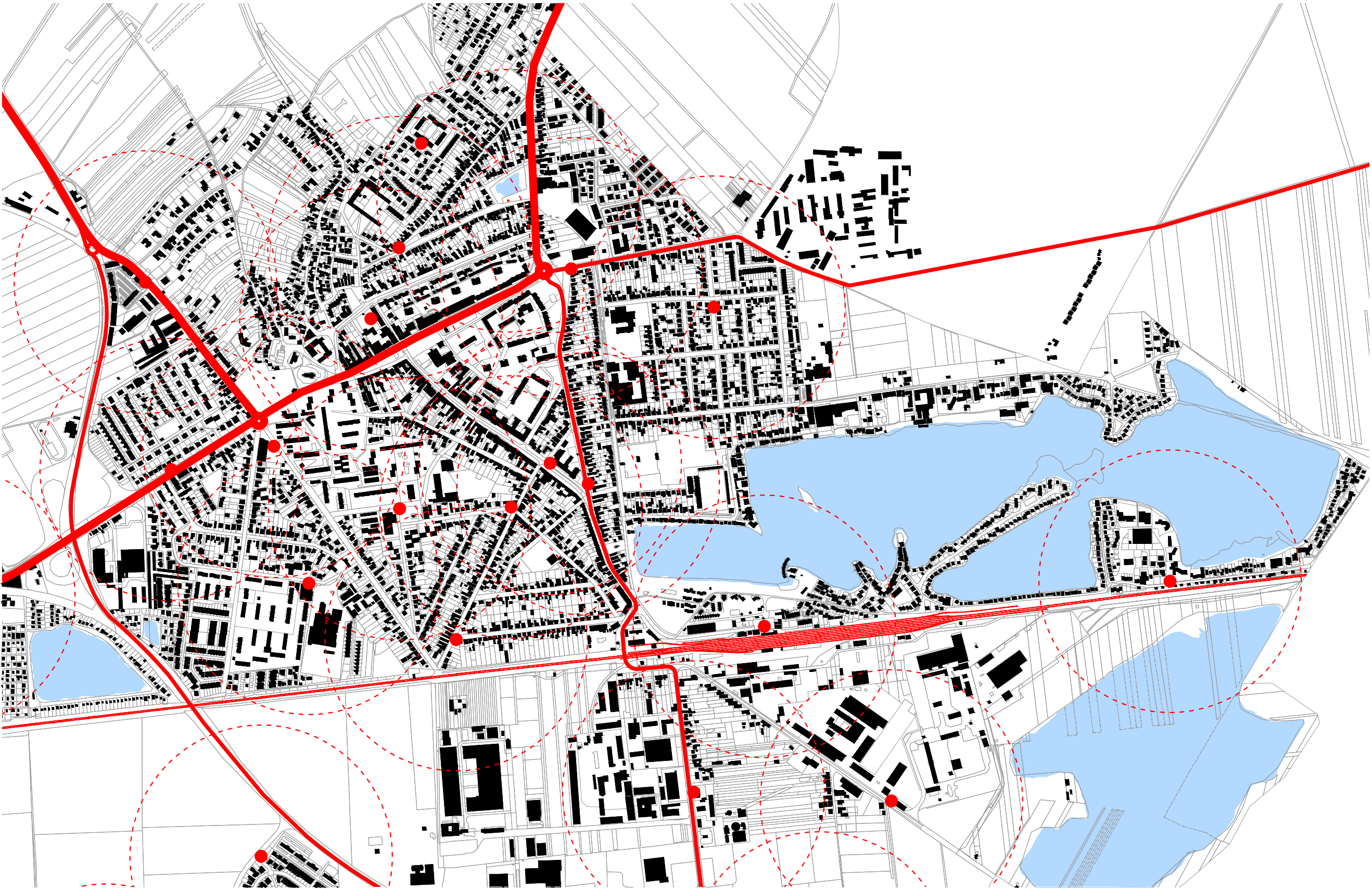
Verejné miesta

Hlavnými dopravnými ťahmi automobilovej dopravy (47.92%) sú ulica Mierovo námestie pretínajúca centrum mesta, ulice Trnavská a Pezinská ako výpadovky na Diaľnicu D1, obchvatová ulica Senecká a ďalej ulica Štúrova pretínajúca kolaje pri južnej strane jazier. Práve toto kolajové pricestie sa vníma ako jeden z najväčších dopravných problémov mesta kvôli frekventovanej doprave, automobilovej aj vlakovej, a zároveň sa rovnakom mieste napája diaľková autobusová doprava.

Mesto sa vyznačuje silnou pešou a (37,51%) cyklo dopravou, keďže vďaka svojej veľkosti sa jedná o ideálny spôsob dopravy a vďaka areálu jazier aj o jeden z najblúbenejších štýlov športu. Mesto má oficiálne cyklotrate aj plán výstavby nových cyklotratí podľa PHSR, avšak cyklo doprava je tak frekventovaná vo všetkých častiach mesta, že nie je dôvod ju samostatne analyzovať v tomto merítke.

Dlhé roky mesto zriaďovali neoficiálnu hromadnú dopravu, tzv.“mestský vláčik“, ktorý zabezpečoval dopravu z centra Námestia do celého areálu jazier. Kvôli rozsiahlej výstavbe a rozširovaniu mesta sa z motorého vláčiku prešlo na autobusovú MHD (3,65%) s pomerne bohatou sieťou zastávok. Jej intervaly sú na základe dopravnej analýzy z roku 2022 nedostatočné a doteraz slúžia primárne pre žiakov základných škôl z okrajových lokalít mesta. Mesto ráta s nákupom nových autobusov a so zintenzívnením dopravy v PHSR do roku 2028.

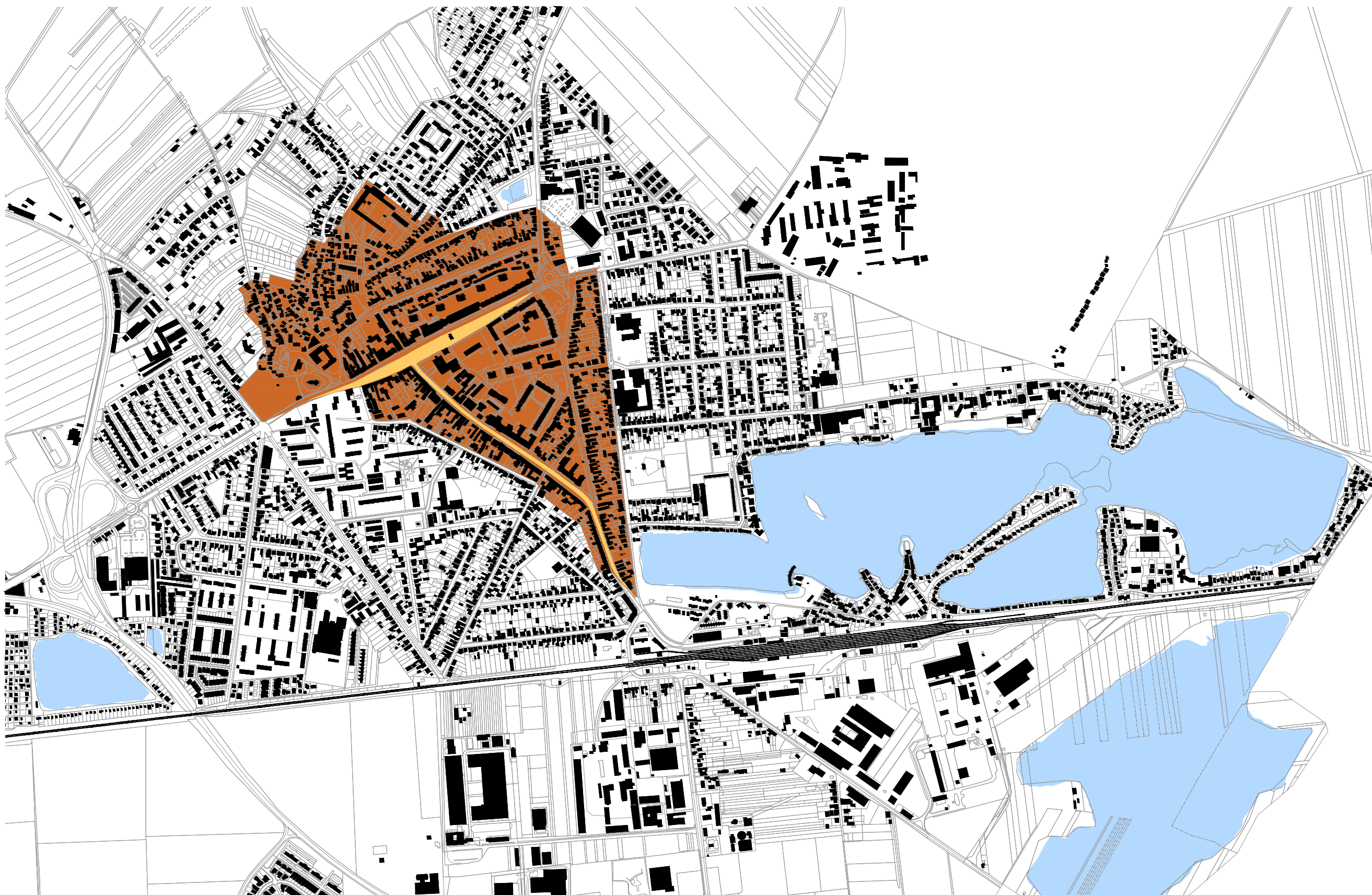
Diaľkovú dopravu vlak+bus využíva približne 14% obyvateľov. Percentuálne hodnoty využívania dopravy vychádzajú z analýzy Generelu dopravy.



1:12000

Historické jadro

Historické jadro mesta sa stalo obeťou asanácie a výstavby panelových sídlisk počas socializmu. Napriek tomuto silnému zásahu a úplnej zmeny strešnej krajiny a rázu mesta sa podarilo zachovať niekoľko kľúčových stavieb, ako aj historické línie ulice Mierového námestia a Námestia 1.Mája, a ulíc Lichnerová - Štúrova, kde je dobová zástavba častokrát zrekonštruovaná a zachovaná doteraz - vrátane gymnázia. Najzachovanejšou časťou mesta je severná oblasť, tzv. kopec „Pincešór“, ktorý sa vyznačuje spleťou malých uličiek a vinárskych pivníc, ktorých komplexy dosahujú do neznámych končín. Táto časť začína byť zatažená dopravou, keďže sa jedná o hlavný ťah na novú zástavbu rodinných domov v severnej časti mesta



1:12000



Historické jadro

01.5 Mapové analýzy mesta

Lokalita č.1 medzistancia

Lokalita bola zvažovaná pre dôsledok silného zastavovania polí medzi Sencom a susednou dedinou Veľký Biel. Výhodným faktorom je veľká priestornosť a možnosť napojenia autobusových spojení vďaka rýchlostnej ceste Bratislavská. Lokalita však nerieši komplexný problém zlepšenia prístupnosti železničnej dopravy pre stávajúcu zastavanú časť mesta a pre blízku budúcu zástavbu vo vnútornom kruhu obchvatu.

Lokalita č.2 Podmostie

Priestor pod mostovkou mestského obchvatu v tesnej blízkosti najväčšieho sídliska mesta. Výhodou lokality je v prípade nového P+R bezproblémové napojenie na dopravu bez zaťaženia vnútromestských ulíc. Lokalita je však priestorovo prívelmi obmedzená a nie je k nej vybudované dobré úrovňové napojenie. Zároveň nerieši širší problém dopravnej prepojenosti medzitratí mesta.

Lokalita č.4 Zberný dvor

Bývalá lokalita štrkární, dnes využívaná ako zberný dvor, ponúka dostatočný priestor pre vybudovanie terminálu a vďaka hlavnej komunikácii a výškovej zástavbe aj možnosť pre vytvorenie nového južného centra mesta obsluhujúceho aj novovzniknutú a plánovanú zástavbu v bývalých priemyselných parkoch pod železnicou. Lokalita je v tesnej blízkosti areálu Slnecných jazier, pomyselného srdca mesta. Ponúka skrátenie dochádzkovej vzdialenosti stanice o 400 metrov smerom z centra a zároveň aj centrálnejšie napojenie z južnej strany. Súčasný Územný plán počíta s vybudovaním TIOP v blízkom mieste a zároveň tu mesto uvažuje o vybudovaní mimourovňového priecestia vďaka priestorovým možnostiam. Nachádza sa tu aj záchytné parkoviisko medzimestskej dopravy.

Lokalita č.5 Slnecné jazerá

Lokalita v rámci areálu slnečných jazier je v tejto oblasti znížená v hĺbke približne 5 metrov pod úroveň železničnej dráhy, čo by podnecovalo k vybudovaniu podzemnej stanice, ktorá by neuberala miesto pre ďalšiu výstavbu a podnietila by začlenenie areálu bližšie do mestskej štruktúry. Nevýhodou je však napojenie na autobusovú dopravu a nevhodná dostupnosť automobilovej dopravy.

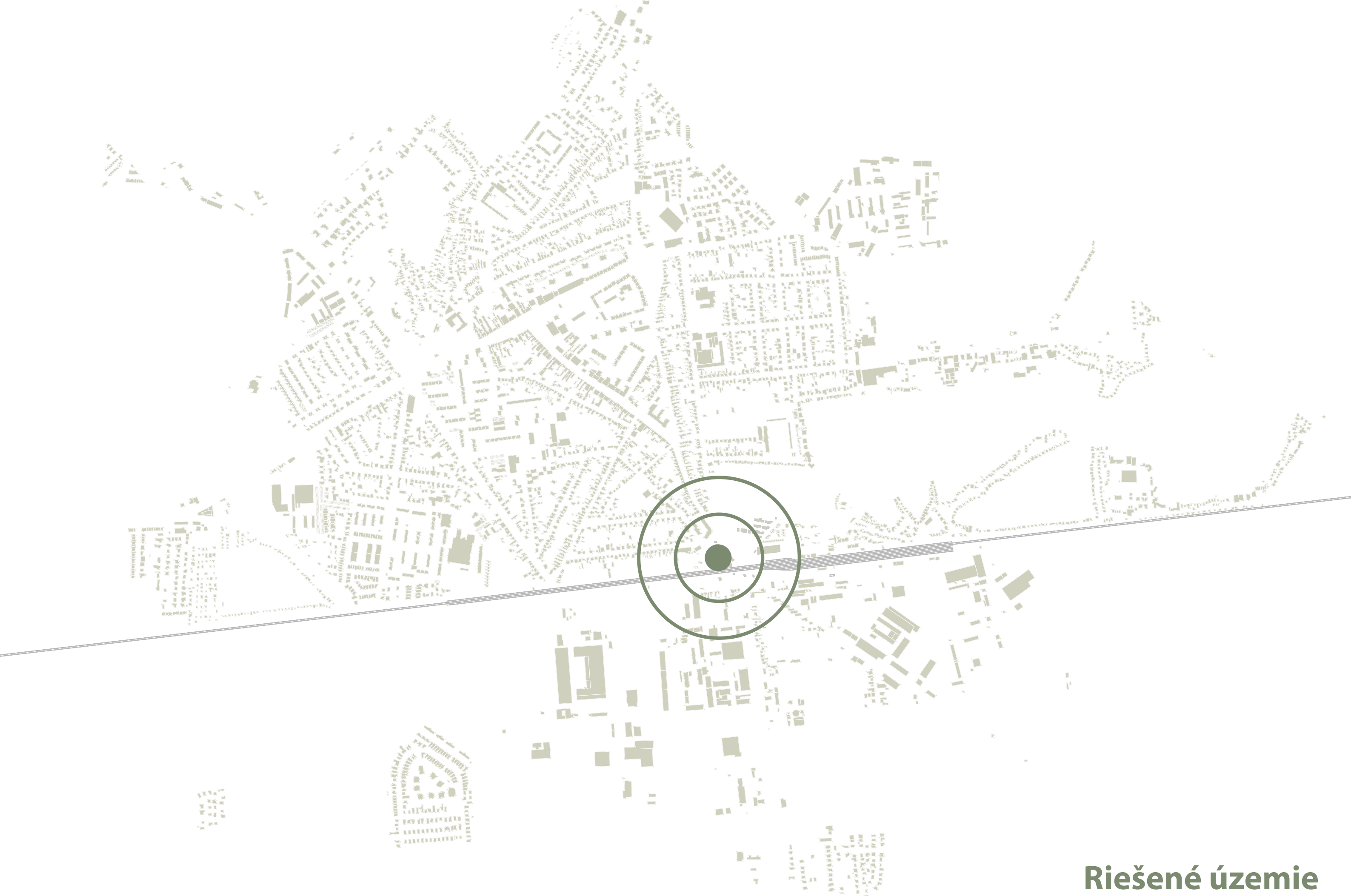
Lokalita č.3 Ústie ulíc

Južná strana trate poskytuje dostatočný priestor pre vybudovanie terminálu s priaznivým dobudovaním okolitých komunikácií a možnosťou napojenia peších a cyklo tratí so severnou stranou. Toto umiestnenie by však neriešilo napojenie mestskej a medzimestskej autobusovej dopravy na terminál a malo by za následok zvýšený hluk v obytných častiach v dôsledku brzdenia vlakov v stanici. Okrem toho by sa zintenzívnila hustota všetkých druhov dopravy na okolitých zberných komunikáciách.

Stávajúca stanica

1:12000

Výber miesta

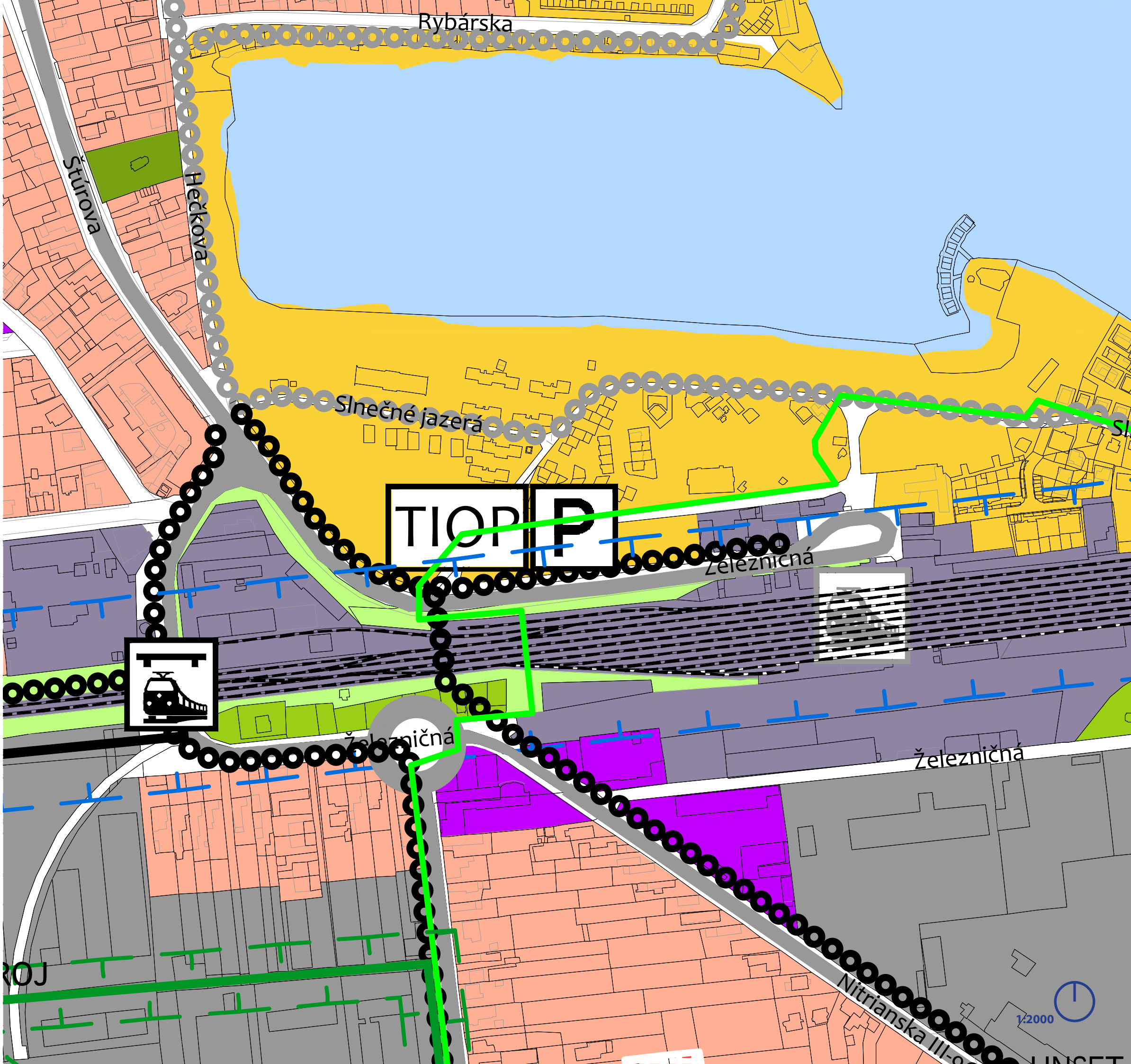


Riešené územie

01.6

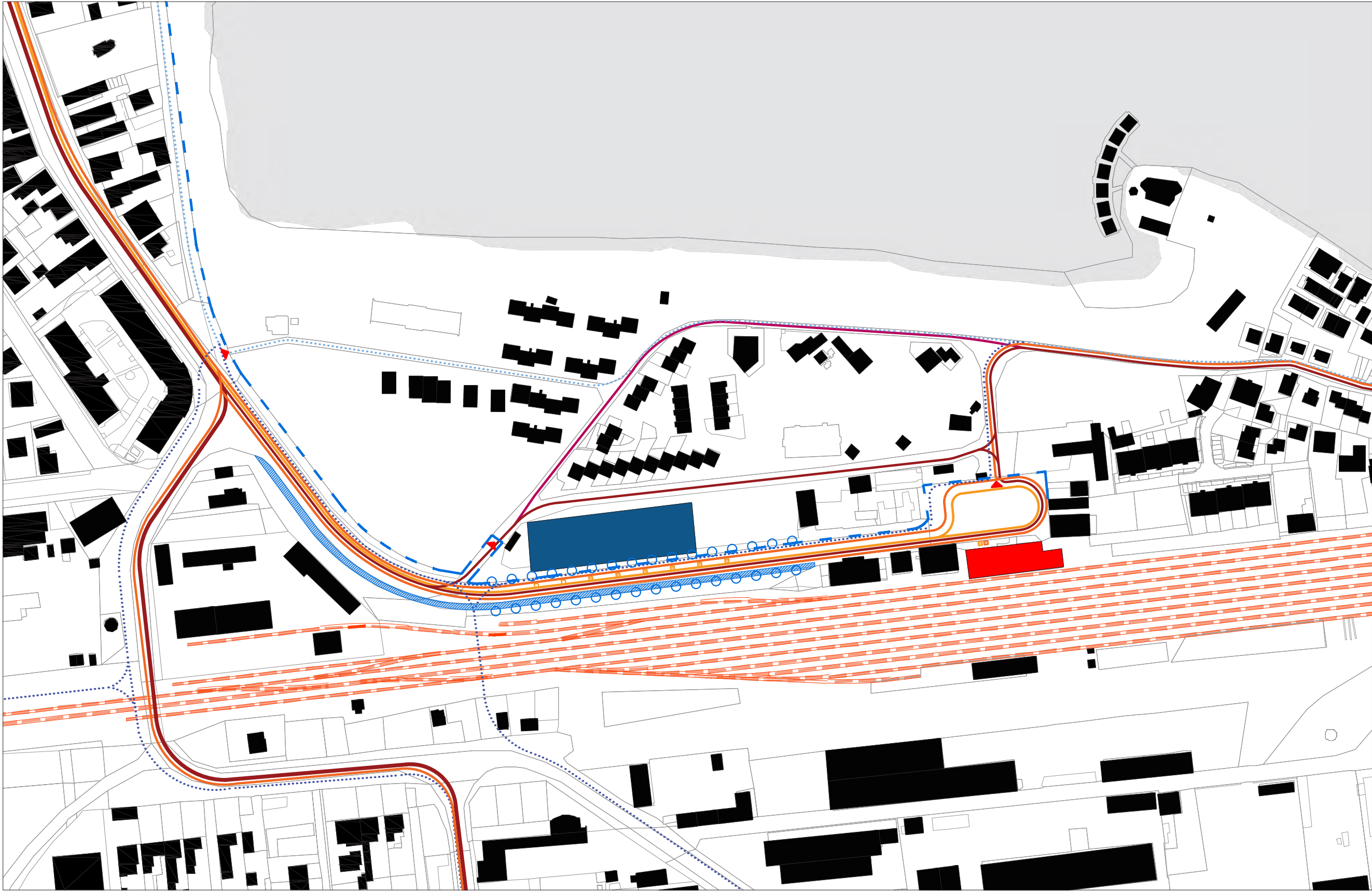
Lokalita a zámery

STAV	NÁVRH PLATNÝ ÚPN	NÁVRH NOVÝ	
			HROMADNÁ BYTOVÁ VÝSTAVBA
			INDIVIDUÁLNA BYTOVÁ VÝSTAVBA
			BÝVANIE, SLUŽBY A DROBNÉ PREVÁDZKY
			REKREAČNÉ BÝVANIE A ŠPORT
			POLYFUNKCIA, BÝVANIE A OBČIANSKA VYBAVENOSŤ
			OBČIANSKA VYBAVENOSŤ
			ZMIEŠANÉ ÚZEMIE OBCHODU, SLUŽIEB A VÝROBY
			ŠPORT A REKREAČIA
			PRIEMYSEL
			POLNOHOSPODÁRSTVO
			SKLADY, LOGISTIKA
			ŤAŽBA ŠTRKOPIESKOV
			SKLÁDKA ODPADU
			DOPRAVNÁ VYBAVENOSŤ
			TECHNICKÁ VYBAVENOSŤ ENERGETIKA
			TECHNICKÁ VYBAVENOSŤ VODNÉ HOSPODÁRSTVO
			CINTORÍN
			VÝHLADOVÁ REZERVA PRE CINTORÍN
			PARK (ZELEŇ SO SADOVNICKÝMI A LESOPARKOVÝMI ÚPRAVAMI)
			ZELEŇ DOPRAVNÝCH KORIDOROV
			ZÁHRADA (ZÁHRADKOVÁ OBLASŤ)
			LES
			KRAJINNÁ ZELEŇ
			VODNÁ PLOCHA
			POLE
			VINICA
			SAD
HRANICE A OCHRANNÉ PÁSMA:			
			HRANICA KATASTRA
			HRANICA ZASTAVANÉHO ÚZEMIA
			HRANICA CHA MARTINSKÝ LES
			HRANICA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000
			HRANICA CHRÁNENEJ VODOHOSPODÁRSKEJ OBLASTI
			OCHRANNÉ PÁSMA VŠETKÝCH DRUHOV
LIMITY VYUŽITIA ÚZEMIA:			
			VVN VZDUŠNÉ VEDENIE
			VTL PLYNOVOD A REGULAČNÁ STANICA
			POTRUBIA NA PREPRAVU POHONNÝCH LÁTKO A OPTICKÝ KÁBEL
DOPRAVA:			
			DIAĽNICA D1 / ROZŠÍRENIE DIAĽNICE D1
			ZBERNÉ KOMUNIKÁCIE
			OBSLUŽNÉ KMUNIKÁCIE
			CYKLOTRASY
			ŽELEZNIČNÁ TRÁŤ / MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE, NOVÁ TRÁŤ
			KRIŽOVANIE ZBERNÝCH KOMUNIKÁCIÍ
			AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
			ŽELEZNIČNÁ STANICA
			MIMOÚROVŇOVÉ KRIŽOVANIE ŽELEZNIČNEJ TRATE
			TERMINÁL INTEGROVANEJ OSOBNÉJ DOPRAVY
			VEĽKOKAPACITNÉ / ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ



Legenda

- Hranica riešeného územia
- Hranica oploteného areálu
- Stávajúce pešie a cyklotrasy
- Pešie trasy a plánované nové cyklotrasy
- Mestská autobusová doprava
- Regionálna autobusová doprava
- Zásobovanie a rezidentní areálu
- Trasa pre autá cez Južný areál
- Vstupy do areálu
- Zastávky Medzímestskej d. a MHD
- Historická alej stromov
- Parkovacie plochy P+R
- Železničná doprava a stanica

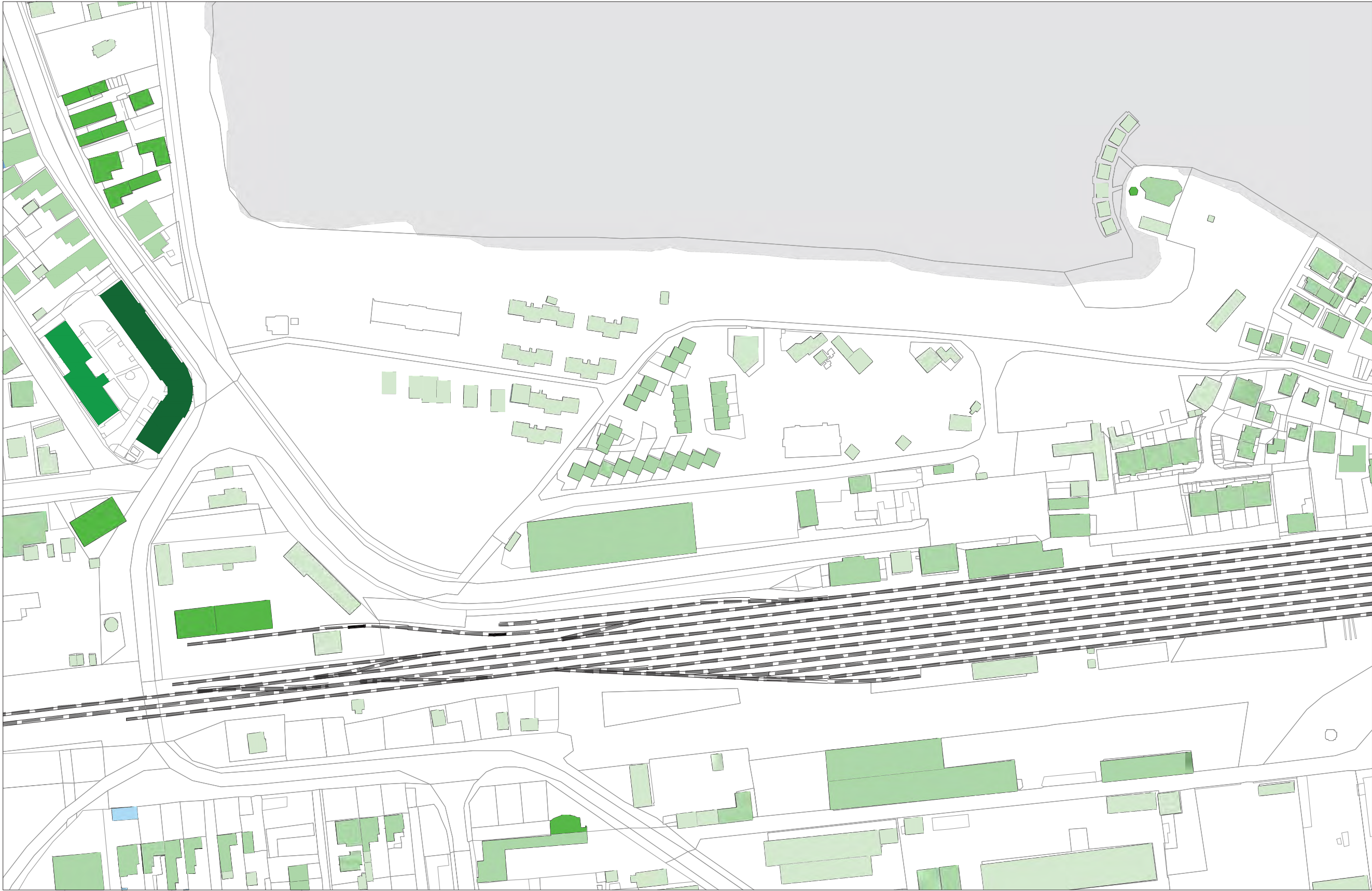


1:2000

Mapa dopravy a nadväzností

Legenda

- Voda
- 1.NP
- 2.NP
- 3.NP
- 4-5.NP
- 6-8.NP

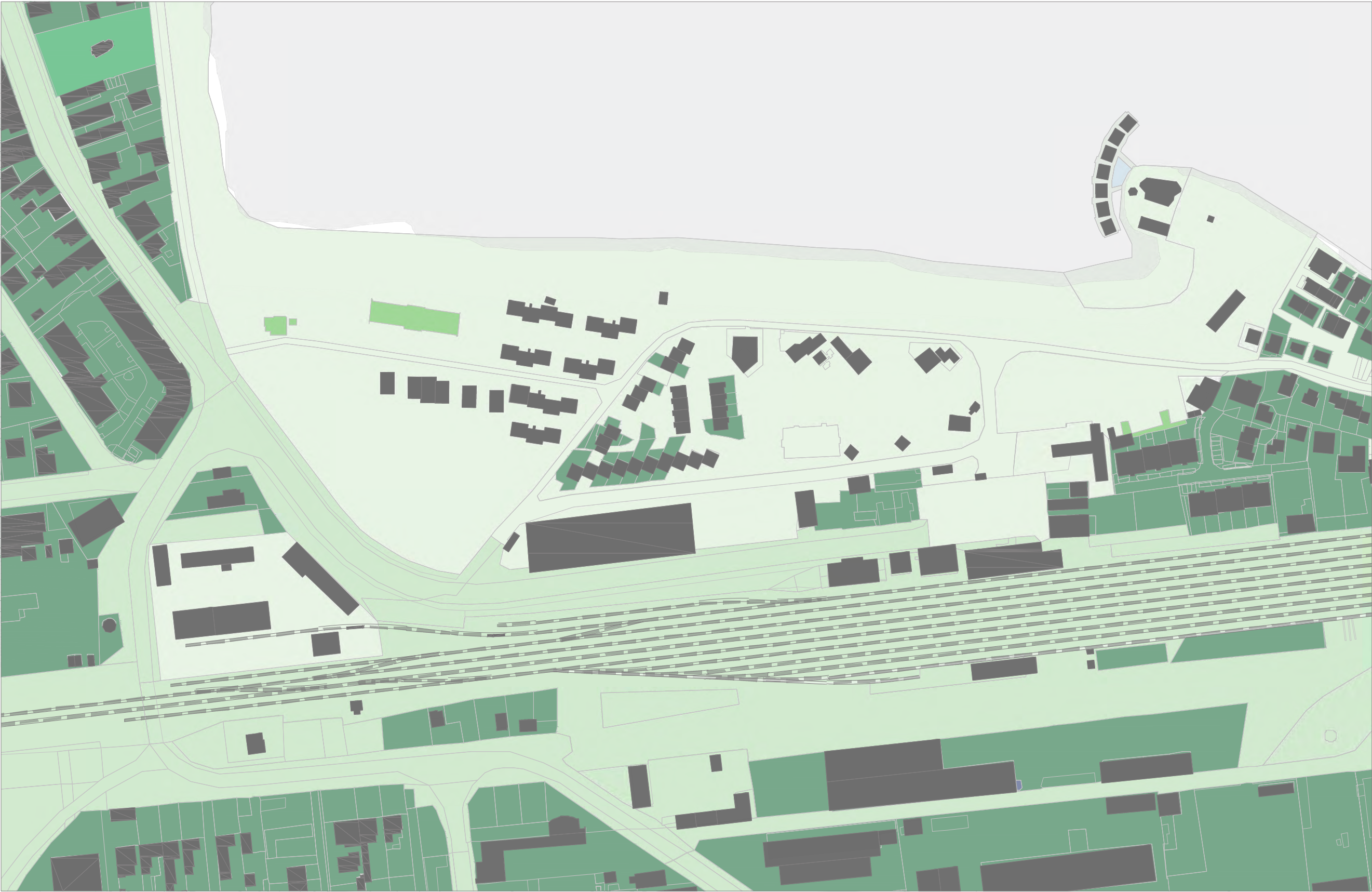


1:2000

Mapa podlažnosti

Legenda

- Voda
- Mesto Senec
- Slovenská Republika
- Správa cestovného ruchu Senec
- Evanjelická cirkev
- Súkromné vlastníctvo



1:12000

Vlastnícka mapa

Silné stránky

- Oblúbená lokalita známa aj mimo hraníc Mesta -
- Infraštruktúra všetkého charakteru, železničné a autobusové spojenie -
- Rozsiahla pláž a vodný amfiteáter vhodný na spoločenské akcie -
- Nezastavaný areál funguje ako priestor pre organizáciu eventov a iných kultúrnych podujatí -
- Plážová promenáda lemovaná historickými podnikmi vytvára skalné prostredie voľnočasových aktivít a nočného života -
- historická stromová alej a kultúrne srdce lokality -
- vysoký podiel zelene a prírodného prostredia -
- napojenie na historickú ulicu vedúcu do centra mesta -
- viac než sto ročná história rekreácie areálu Slnecných jazier -
- veľké priestorové možnosti ďalšieho vývoja -
- južný areál je súčasťou celého jazerného okruhu využívaného na športové účely -

- nová výšková zástavba v okolí podnecujúca k tvorbe vyššej zástavby -
- možnosť vytvorenia brány na historickú ulicu vedúcu do centra mesta -
- možnosť výstavby zariadenia pre kultúrne, voľnočasové a športové aktivity -
- priestor na doplnenie kapacity či zrušenie absencie niektorých druhov zariadení sociálnych služieb -
- vďaka dopravnej dostupnosti je lokalita vhodná aj na doplnenie chýbajúcich školských zariadení -
- moderný rozvoj športu a rekreácie -
- priestor na výstavbu bytov nižšieho štandardu pre marginalizované skupiny obyvateľstva -
- možnosť vytvorenia zázemia pre ďalší rozvoj súčasnej priemyselnej časti mesta -
- záujem občanov o moderné riešenia verejných priestorov a z kvalitného dopravy -
- všeobecný konsenzus o minimálne potrebnej modernizácii areálu Slnecných jazier -

Príležitosti

Slabé stránky

- Lokalita na periférii obytnej časti mesta
- Dlhá dochádzková vzdialenosť na súčasnú vlakovú a autobusovú stanicu
- Nedostatočné kapacita súčasného systému parkovania
- Nedostatočné priestorové zabezpečenie pre výkon samosprávy mesta a správy cestovného ruchu
- Nedostatočne rozvinutá sieť cyklochodníkov pre športové účely
- Chýbajúce zariadenia pre kultúrne a voľnočasové aktivity
- Obmedzené priestorové možnosti rozvoja aktivít a infraštruktúry v okolí vodných plôch
- Sezónna rekreácia ovplyvňuje najmä kvalitu vodných plôch a okolie týchto oblastí
- Ohrozenie súčasných prvkov územného systému ekologickej stability pod vplyvom urbanizácie a rozvoja priemyslu
- Nedostatočne rozvinuté formy udržateľnej mobility (absencia bezpečných cyklotrás (cyklochodníkov) a chodníkov)
- hluk z vlakovej dopravy a dopravne zaťažené priecestie

- nesúmerný vývoj areálu a vizuálna rôznorodosť
- bez charakteristických architektonických či iných vizuálnych aspektov
- silný status quo a špecificky určené využitie areálu a okolia
- nevyhovujúce dopravné riešenie
- oplatenie areálu - vymedzenie od mesta
- slabnúca kultúra kempingu a dovolenkárov
- bariéra železnice v súčasnosti rozdeľujúcej mesto na priemyselnú a obytnú časť
- rôzne vlastníctvo pozemkov o rôzne záujmy vlastníkov
- riziko zníženia kvality a čistoty vody
- nutnosť ponechania prístupu automobilov cez areál

Hrozby

01.6 Lokalita a Zámery
ZÁVER ANALÝZY

V súčasnosti mestské centrum oddychu a kultúry, Južná zóna Slnecných jazier, je poznačené zakonzervovaným stavom bez dlhodobej silnejšej investície a intervencie, ktorá by pomohla plnohodnotnejšiemu využitiu tohto územia. Jedná sa o záver historickej osy mesta a zároveň o jedinečnú príležitosť rozšíriť ducha Senca smerom na juh, a pomôcť tak začleneniu nových mestských častí do urbárnej siete, občianskej vybavenosti a letného malomestského charakteru.

Zároveň toto územie bezprostredne hraničí s problémovým priestorom a zanedbanou železničnou stanicou, ktoré sú z hľadiska dopravy pre mesto kľúčové záležitosti.

Aby sa mesto mohlo kvalitne rozrastať a zároveň udržiavať svoju kvalitu života a bývania, musí byť zabezpečený komplexný a rôznorodý zásah do týchto miest ako celku. Z analýzy vyplýva, že mesto Senec plánuje a chce rozšírenie svojej infraštruktúry do týchto častí vo forme nových stanovišť mestskej polície či okresného klientskeho centra. Zároveň v spojitosti s plánmi Bratislavského kraja sa jedná o miesto, kde je plánovaný vznik nového Terminálu integrovanej osobnej prepravy. To však nie je možné bez dopravného riešenia problémovej križovatky a príslušného priestoru, a celkového urbanistického riešenia celej južnej zóny Slnecných jazier. Z pohľadu plánovania sa jedná o jedinečnú príležitosť skĺbenia dopravnej a mestskej infraštruktúry s kultúrnym centrom celého okresu.

Prvotným aspektom zámeru je presné vymedzenie hraníc riešeného územia. Tie hranice sú tvorené vodnou plochou južnej pláže zóny Slnecných jazier, opltenie južného areálu na východnej strane, ďalej pokračujú popri železničných koľajách od východu na západ až po stávajúce železničné priestory, kde sa následne láme a pokračuje popri ceste smerom na historickú ulicu senca po východný vstup do areálu. Táto hranica obopína okrem spomínanej jazernej promenády aj stávajúcu železničnú stanicu a súčasný zberný dvor a stávajúce priestory. Hranice boli vymedzené na základe konsenzu, že je nemožné samostatné urbanistické riešenie areálu bez naplnenia a zakomponovania konkrétneho cieľa riešenia prestupného terminálu a novej vlakovej stanice, ako aj nového železničného priestoru, ktoré má zásadný vplyv na dopravu v širšom rozsahu.

Z analýzy vyplýva, že je potrebná silná reštrukturalizácia uličnej siete v rámci areálu jazier a to v súlade s novým dopravným riešením mimoúrovňového železničného priestoru.

Následne je potrebné zadefinovať novú lokalitu Železničnej stanice, keďže momentálne sa stávajúca stanica nachádza na konci slepej ulice, čo zapríčiňuje zbytočne zdĺhavú dochádzkovú vzdialenosť. Vhodným riešením by bolo presunutie železničnej stanice na územie súčasného zberného dvora. Jednálo by sa o posunutie o 400 metrov východnejšie bližšie k obývanej oblasti a na križovatku zlučujúcu historickú ulicu Štúrovú, ulicu Letnú, Športovú a vstup do areálu jazier. Z analýzy vyplýva, že najvhodnejším riešením by bolo presunutie stanice o 1000 metrov východnejšie, čo však nie je možné a pri súčasnom uličnom rastry ani vhodné pre zlepšenie dochádzkovej vzdialenosti. Presunutie stanice či vytvorenie TIOPu na území súčasného zberného dvora nie len skráti dochádzkovú vzdialenosť o 400 metrov, ale zároveň zlepši aj reálnu dochádzkovú vzdialenosť, keďže sa jedná o spoločné vyústenie hlavných obytných ulíc.

Pozemok je vhodný aj z dôvodu svojej veľkosti, keďže zámerom nie je len samotné presunutie stanice ale vytvorenie takzvaného TIOPu, čiže prestupného terminálu zlučujúceho autobusovú, vlakovú a osobnú prepravu vo forme cyklodopravy, autodopravy a prípadného bikesharingu či dnešného trendu kolobežiek.

Následne je potrebné komplexná reštrukturalizácia uličnej siete slnecných jazier a jej napojenie na nový TIOP a železničný mimoúrovňový prejazd. Urbanistický návrh bude zahŕňať aj nové využitie a prepojenie, či prípadné presunutie alebo demoláciu, slepej ulice v súčasnosti vedúcej ku vlakovej stanici.

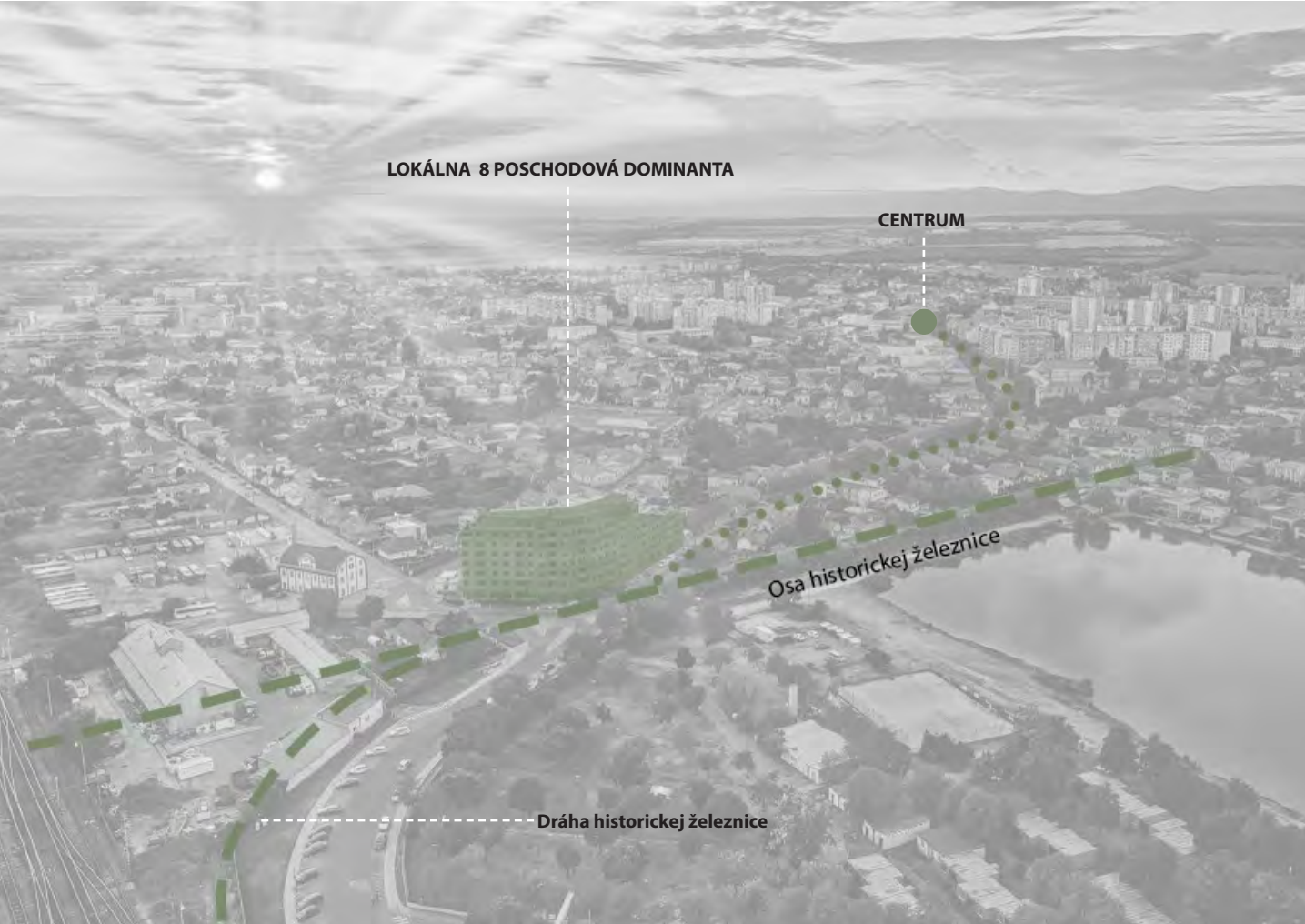
Pri návrhu je dôležité vnímať potreby a plány mesta, ktorých priority sú rozšírenie nájomného bývania a výstavba nových budov mestských a okresných inštitúcií, pričom pre všetky tieto aspekty je lokalita mimoriadne vhodná aj z hľadiska rozširovania služieb centra mesta smerom na juh, bližšie k novým satelitným lokalitám.



[31] Lokalita s mestom v pozadí



72[30] Železničná stanica Senec, súčasný stav



[32] Lokalita s mestom v pozadí73



[33] Chatková zástavba v Areály Slnecných jazier



[34] Prístupová cesta ku stanici



[35] Exteriér stanice



[36] Exteriér stanice

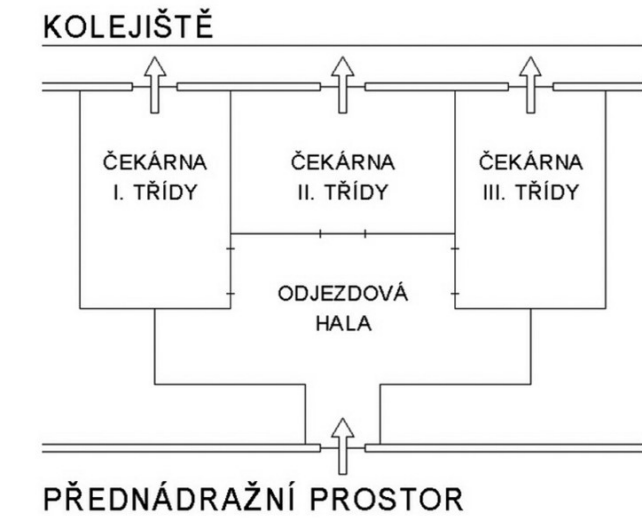
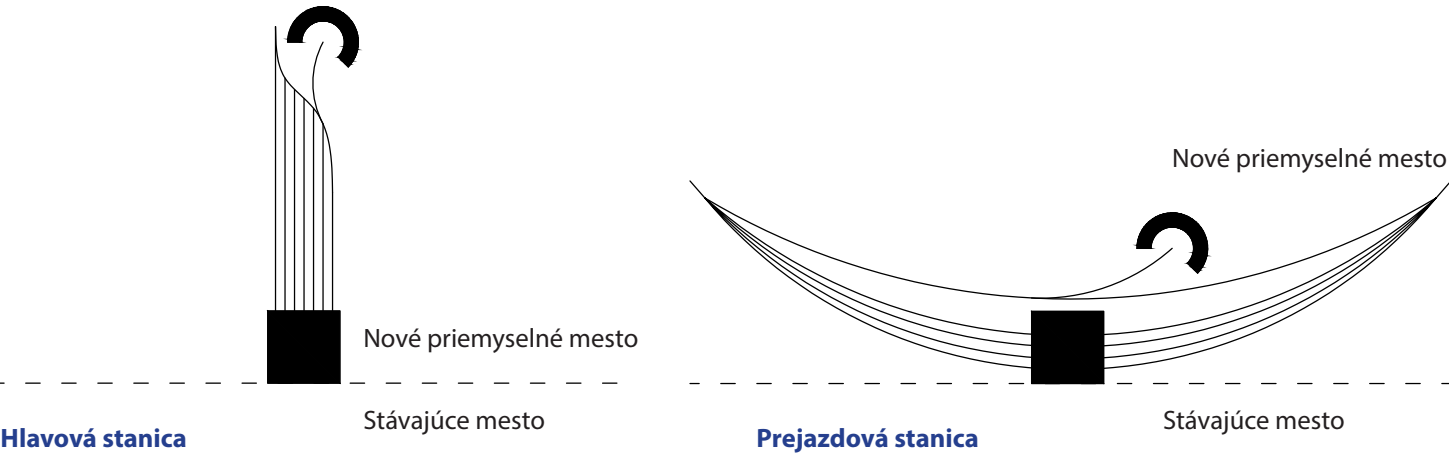


[37] Interiér stanice

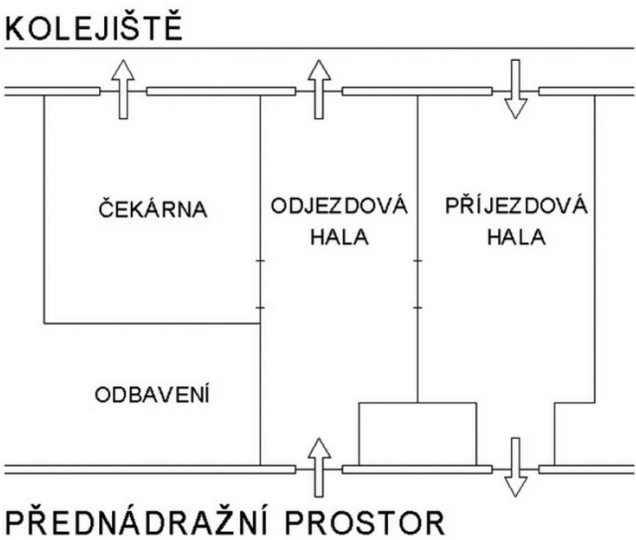
01.7 Typológia

01.7 Typológia
Prvé nádražia a vlaky (1840 - 1918)

Prvou verejnou železnicou na území vtedajšieho Uhorska bola kónská železnica z Bratislavy do Trnavy dostavaná v roku 1840. Prvá motorizovaná železnica prišla až v roku 1848 z obce Marchegg do Bratislavy. Ovtedy nastal rozvoj motorizovanej železničnej dopravy, ktorý nasledoval výstavbou trati z Bratislavy do Pešti (Budapešť) v roku 1850 a krátky úsek Tiskej železnice z Košíc do Čani v rovnakom roku. Do roku 1874 boli vybudované základné obrysy súčasnej železničnej siete Slovenska. Architektúra výpravných budov bola do roku 1918 ovplyvnená spočiatku doznievajúcim klasicizmom so silným vplyvom rozloženia anglických výpravných budov . Postupom času sa výstavba tratí a výpravných budov stala záležitosťou súkromných firiem (od 1850), ktoré vo väčších mestách stavali väčšie budovy určené aj pre administratívne účely. Každá firma mala svoje architektonické riešenie a predbiehali sa v pohostinnosti a kvalite zákaznických priestorov. Fasádne sa budovy vyznačovali používaním elementárnych architektonických prvkov a historizujúcich slohov ako voľne interpretovaný romantizmus a neskôr prísne definovaná novorenesancia a novobaroko.



[38] Schéma dispozície výpravnej budovy v 3. a 4. štvrtine 19. storočia



[39] Schéma dispozície výpravnej budovy v prvej polovici 20. storočia



[40] Železničná stanica v Žiline roku 1871



[41] Stanica Plešivec Gemerských priemyselných železníc (1896)



[42] Panoramatický pohľad na bratislavskú hlavnú železničnú stanicu (1890)



Vjazd vlaku do bratislavskej stanice niekedy na konci prvej polovice 19. storočia, autor neznámy [43]



[44] Závažové skúšky jedného z mostov na trati Handlová – Horná Štubňa (1931)



[45] Stavebný vlak pred jedným z tunelov trate Prešov – Strážske (1942)



[46] Chmarošský viadukt, Telgártska slučka, stavba z roku 1933

Výstavba železničných tratí na území Slovenska v tomto období pokračovala primárne pre účely spojenia s Moravou a Českom. Jednalo sa o úseky Veselí nad Moravou - Nové mesto nad Váhom - Trenčín - Žabokreky - Prievidza - Horná Štubňa - Banská Bystrica - Červená skala - Margecany - Košice - Bánovce nad Ondavou - Vojany - Užhorod. Výpravné budovy sa rozdelili na dva segmenty. Jednak sa jednalo o výstavbu nových budov a druhak o rekonštrukcie a dopĺňanie stávajúcich budov o ich rozšírené časti. Nové výpravné stavby sa vyznačovali hlavne silným funkcionalizmom. Lokálny folklór či ozdobné smery sa vôbec neuplatnili. Začína prevládať halové usporiadanie s vestibulom a čakacími zónami. Neskôr sa pridávajú aj ďalšie doplnkové služby či kaviarne.



[47] Kubistická výpravná budova v Českej Třebovej, stavba z roku 1924

01.7 Typológia
Po druhej svetovej vojne (1945 - 1990)

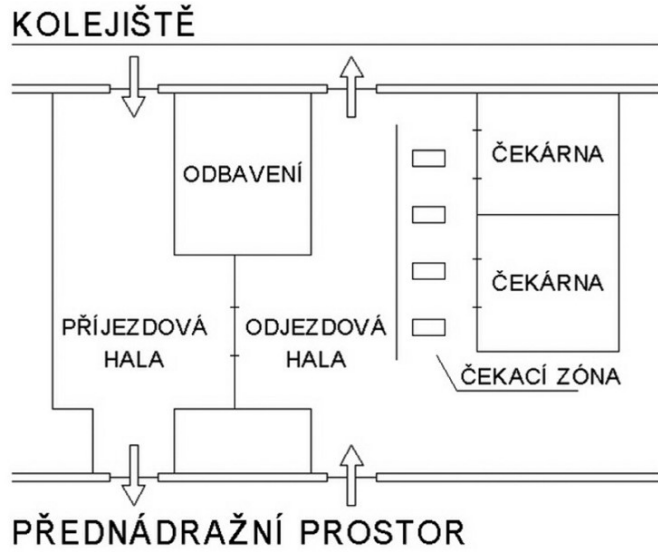
Po druhej svetovej vojne sa výstavba železníc silno ustálila, nakoľko začala prevládať automobilová doprava, do ktorej sa vtedajší štát rozhodol investovať výstavbou ciest a diaľnic. Jediné úseky, ktoré sa stavali boli na juhovýchodnom Slovensku, čím sa dokončila spojka Košice - Zvolen a zabezpečila sa tak preprava surovín Košickým železniarňami. Toto obdobie sa vyznačuje prevažne rekonštrukciami stávajúcich výpravných budov. Nové objekty sa stavali prevažne až po roku 1960 a vyznačovali sa okrem funkcionalistického slohu aj takzvaným Bruselkým štýlom. Väčšina budov teda vychádza zo stavebnej možnosti hlavného centrálného vestibulu, z ktorého je možné ísť po stranách do čakacích zón a ku službám. Socialistický realizmus nemal paradoxne žiadny vplyv na výzor výpravných budov. Ku koncu storočia zároveň začína miznúť oddelenie príjazdových a odjazdových častí, splývajú do jednej. Významná stanica z tohto obdobia je stanica Poprad - Tatry, ktorá prepája dopravné uzly celej lokality.



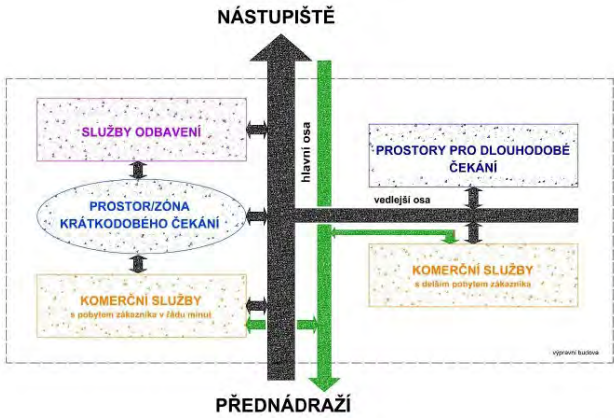
[50] Železničná stanica Ruskov v období výstavby (1965)



[51] Nová železničná stanica v Partizánskom (1962)



[48] Schéma typickej dispozície výpravnej budovy po 2. svetovej vojne



[49] Modelové schéma pohybu cestujúcich

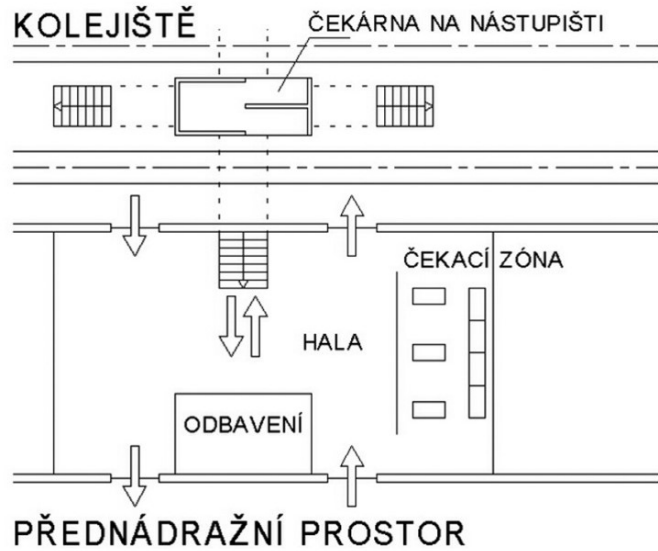


[52] Výpravná budova Kralupy nad Vltavou; 80te roky 20teho storočia

01.7 Typológia
Súčasnosť

Od vzniku samostatnej republiky sa výstavba železníc prakticky nedeje, významné investície však išli do kompletnej elektrifikácie a rekonštrukcie celej železničnej siete v 90 rokov (do 2002) aj v rámci príprav pre vstup do Európskej unie. V rámci výpravných budov môžeme hovoriť prevažne o rekonštrukciách, pričom novostavby sa začínali diať len zriedka. Významnou je napríklad Hlavná stanica Košice či plánovaný projekt novej hlavnej stanice v Bratislave. Než sa však podarilo projekty nových staníc realizovať, prišla Slovenská Republika po iniciatíve Bratislavského Kraja s nápadom vytvorenia prestupných TIOP-ov - Terminálov integrovanej osobnej prepravy. Jednalo by sa o stavby/lokality/komplexy, ktoré by tvorili akýsi prestupný HUB, čo v našom ponímaní znamená sklbenie Vlakovej stanice, autobusovej stanice, parkovacieho domu, cyklodomu a uzlu MHD. Spočiatku riešenie pre preťaženie dopravu hlavného mesta sa ukázalo ako funkčný spôsob pre efektívnejšiu prepravu ľudí a celkové zefektívnenie a zlepšenie popularity verejnej dopravy. tzv. TIOP-y sa začali stavať v rôznych kútoch Slovenska, počínajúc mestskými časťami Bratislavy, a sú obsiahnuté aj v Zásadách územného rozvoja.

TIOP - terminál integrovanej osobnej prepravy - si kladie za cieľ sklbiť všetky formy prepravy do jedného prestupného uzlu. Práve to by umožňovalo využitie P+R parkovísk a následný prestup na efektívny dopravný prostriedok, primárne vlak. Výstavba a zriaďovanie TIOP-ou je dôležitým aspektom vývoja dopravy nie len v Bratislavskom kraji, ale aj na iných územiach Slovenska zaťažených dopravou. Jedná sa hlavne o krajské mestá. Senec ako okresné mesto má ideálnu dojazdovú vzdialenosť ako do Bratislavy, tak aj do Trnavy či iných pracovných a školských centier, preto by práve nový mestský terminál prispel k odľahčeniu zahltených dopravných tokov v týchto miestach.



[53] Schéma výpravných budov v súčasnosti



[54] Terminál hromadnej dopravy Nová Paka



[55] Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov



[56] Terminál integrovanej osobnej prepravy Bratislava-Ružinov



[57] Železničná stanica Košice

Fal Central Station Matera
Stefano Boeri Architetti



[58]

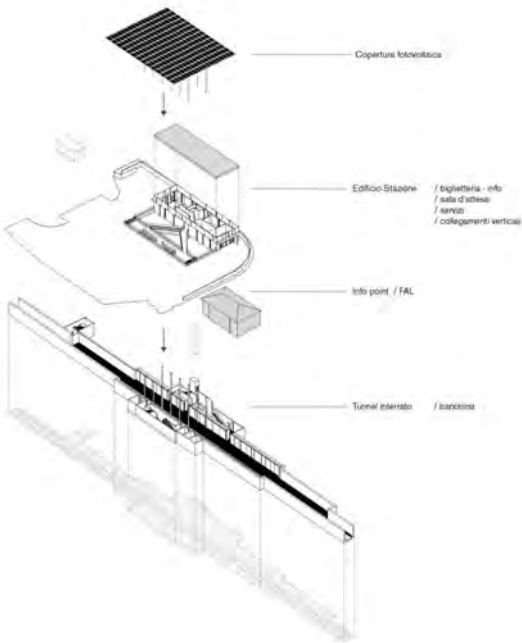
Terminál Hranice
na Moravě
Nemec Taller Architektur + Ateliér MV



[61]



[62]



[59]



[60]

Train Station Hamburg-Altona
C.F. Möller Architects

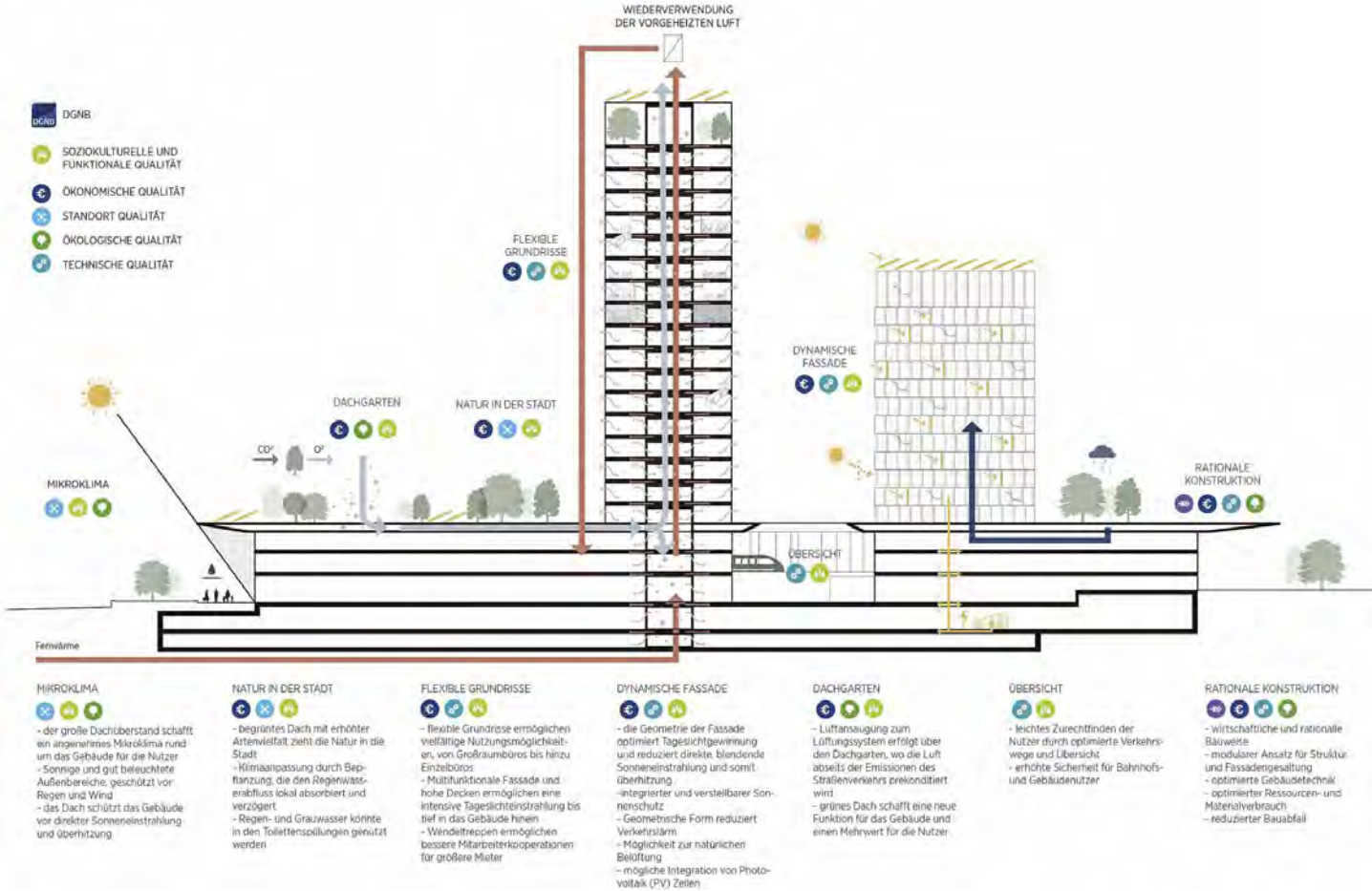


[63]

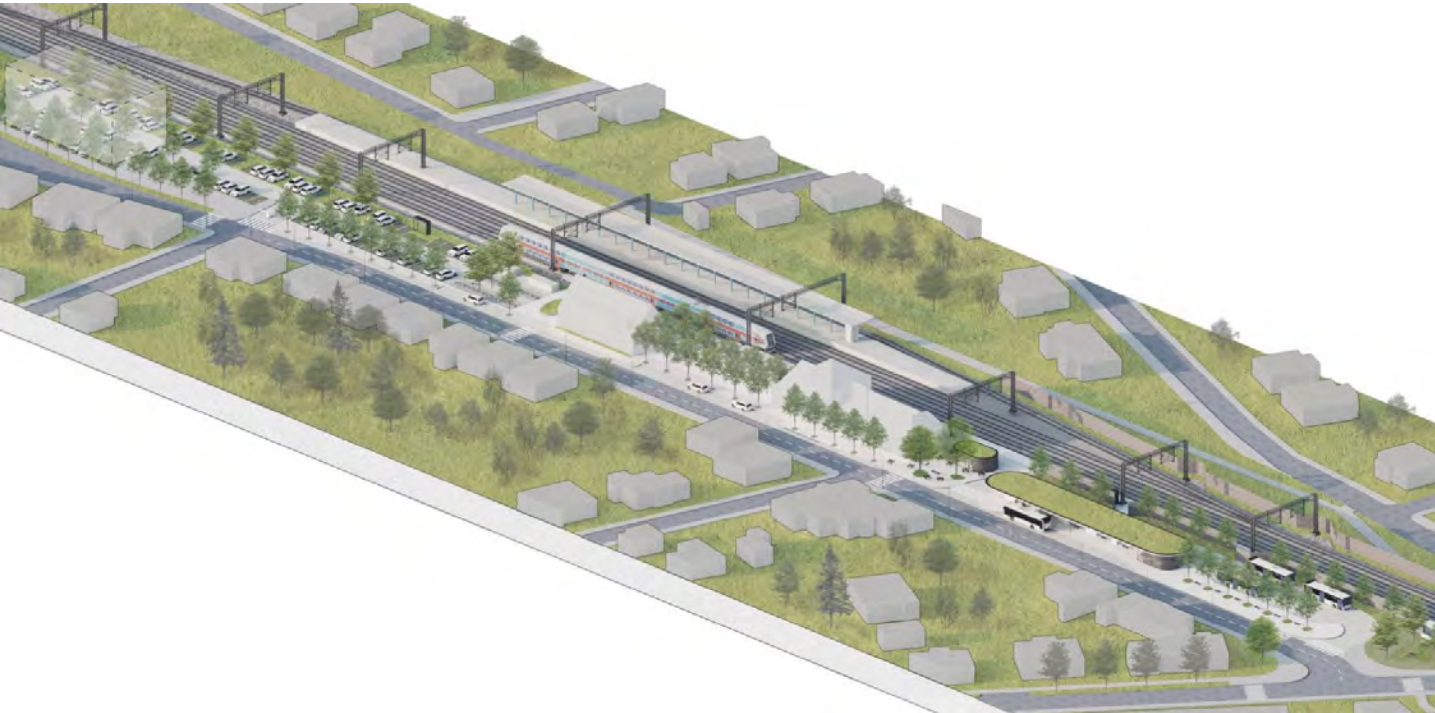
Dopravní terminál úvaly
OVA Architekti



[65]



[64]



[66]

NÁVRH
02



ODCHODY / DEPARTURES				11:33
z dosahu relaty na trati je dopravu pozastavena na neurito				
9:25 R	20x Kofice	Strba	2	130
11:25 R	20x Kofice	Haracovy	30	
11:32 O	20x Zbina	Pachov	1	30
12:35 R	20x Bratislava hl. st.	Trnava		

LÍSTKY I TICKETS

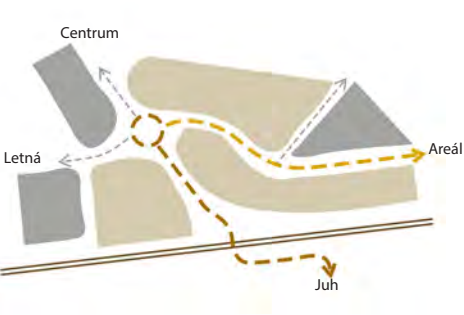
02.1 URBANIZMUS

Koncept

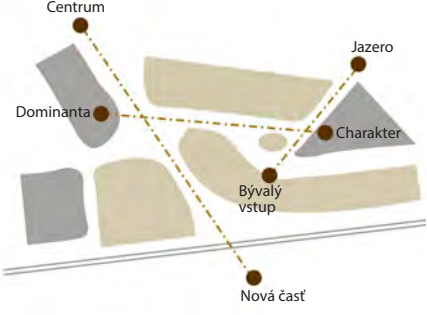
Urbanistický návrh je novou hlavnou cestou a kruhovým objazdom rozdelený na dve časti - parcela pre architektonický návrh dopravného terminálu a klientského centra a zvýšené pozemky areálu Slnecných jazier. Hlavným zámerom návrhu je začlnenie areálu do mestskej štruktúry a zvýraznenie jeho významu vytvorením nového centra mesta. Súčasná okolitá zástavba zároveň umožňuje vyššiu zástavbu v harmonii s malomeststkým charaktorom, ktorý obklopuje záujmové územie z každej strany. Hlavnými osami návrhu sú spojnice pomyselného vstupu s priehľadom na charakteristickú chatkovú zástavbu a spojníca jazera s bývalým areálovým vstupom. Návrh si kladie za cieľ vytvorenie dôstojných mestských priestorov pre rekreáciu a oddych v súlade s vybudovaním nových obytných a polyfunkčných blokov. Hlavnou pridanou funkciou areálu je navrhované vybudovanie novej základnej školy Senec Juh, nakoľko potreba novej vzdelávacej inštitúcie a jej lokalizácia vyplynula z analýzy mesta. Cestná sieť je koncipovaná ako organický odkaz na blízke jazero, čo núti k spomaleniu premávky a jej pomalší a bezpečnejší charakter. Centrom medziblokového priestoru je Gaštanový park, ktorý okrem retenčnej a ochladzovacej funkcie modrozelenej infraštruktúry odkazuje aj na historický zasadbu gaštanových stromov v kempingových priestoroch areálu. Obslužné a občasne využívané cesty sú navrhované ako dláždené pešie zóny. Postupná gradácia terénu sa pretavila aj do postupného zvyšovania navrhovanej zástavby aby zvýraznila južnú bránu mesta.

Princípy návrhu

1. Dopravné ťahy



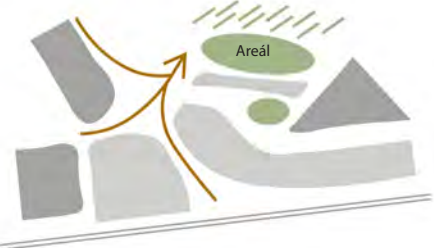
1. Hlavné osy



1. Nádväznosť na dominantu



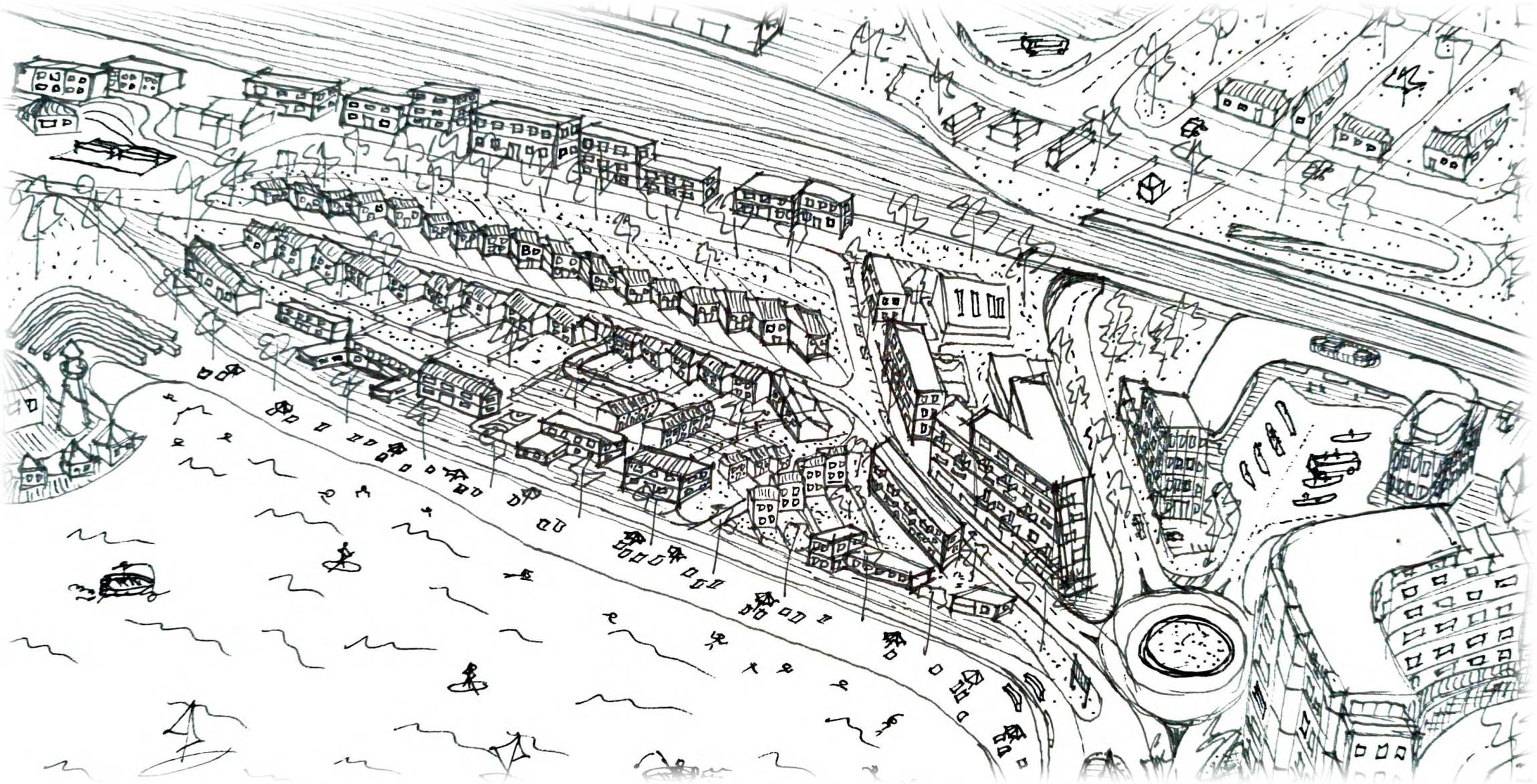
1. Zeleň a areálový vstup



1. Svahovitost' terénu a hrádza



Ideová skica

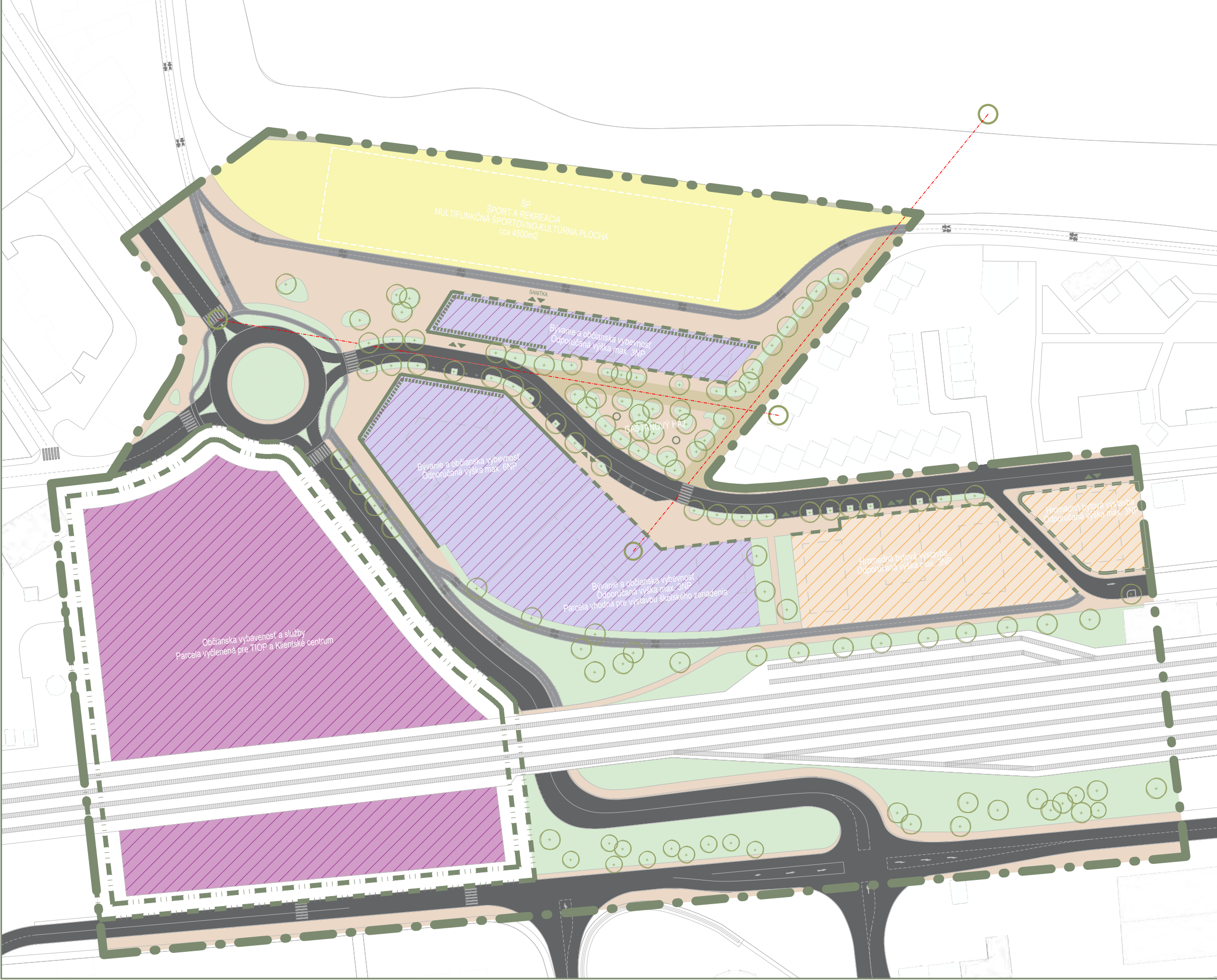


Popis

Urbanistický návrh obsahuje aj návrh zmeny dopravy, ktorý spočíva vo vytvorení kruhového objazdu na mieste súčasnej problematickej križovatky spajajúcu ulicu Štúrova, Železničná, Športová a Letná. Hlavná cesta naprieč mestom tak bude ľahšie napojiteľná a nový železničný podjazd podporí prynulosť premávky. Plošné rozdelenia záujmového územia vychádza z analytických podkladov a zámeru vytvorenia nového južného centra mesta. Automobilová doprava v rámci areálu je sústredená primárne na jednu komunikáciu, ktorá kopíruje stav stávajúcej cesty obsluhujúcej kempingový areál a jej tvar zároveň zabraňuje zvýšenej rýchlosti áut. Podružné komunikácie sú uvažované ako pojazdné dlažby, ktoré bezprostredne komunikujú s novými parkovými a zelenými plochami v lokalite. Výšková dominanta lokality je umiestnená zámerne ku kruhovému objazdu, kde sa na druhej strane nachádza stávajúca osem poschodová budova. Vytvára sa tak brána do mesta. Táto pomyselná brána, ktorá sa napája na historickú ulicu Štúrova, bude doplnená aj o reálnu bránu - nový terminál TIOP spolu s novou budovou inštitúcie Klientského centra. Fukčné plochy v rámci areálu jazier vychádzajú s pragmatických potrieb mesta na výstavbu školského zariadenia, bytovej zástavby a výstavby sociálnych bytov. Inštitúcie a charakteristické prvky lokality boli umiestnené na pohľadové osy. V strede areálu je navrhnutá zelená plocha - gaštanový park s odkazom na históriu územia. Železničný podjazd je projektovaný podľa STN 73 6110 Projektovanie miestnych ciest.

Legenda

- Bytová výstavba
- Bývanie a občianska vybavenosť
- pozemky určené pre TIOPa KC
- pozemky pre šport a rekreáciu
- hranica riešeného územia
- vymedzenie lokality architektonického návrhu
- stavebná čiara uzavretá
- stavebná čiara otvorená s možnosťou ustúpenia
- Aktívny parter
- možné vjazdy
- ciele uličných priehľadov/miesto sochy



1:1500

Situácia plošného rozdelenia

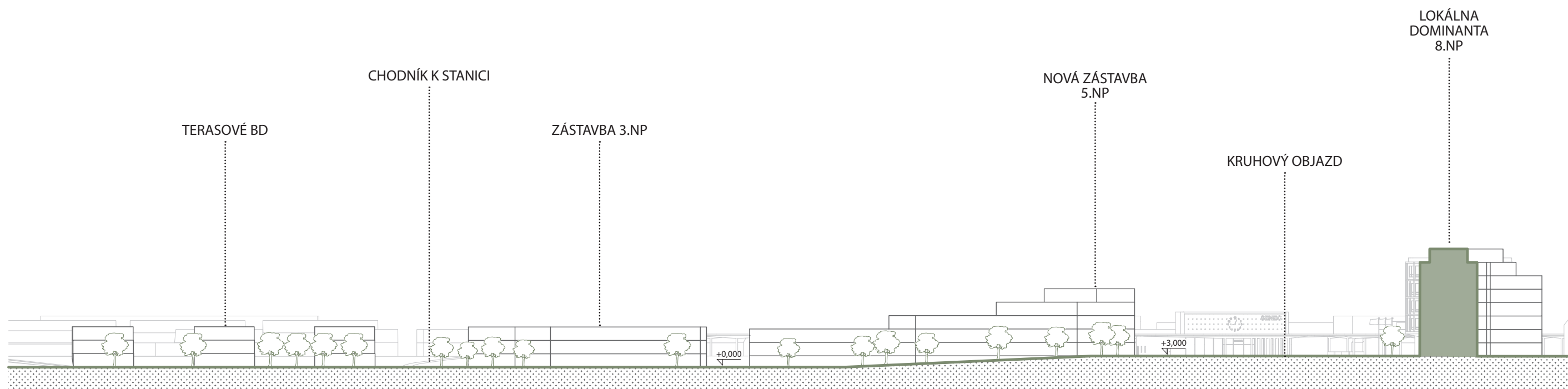
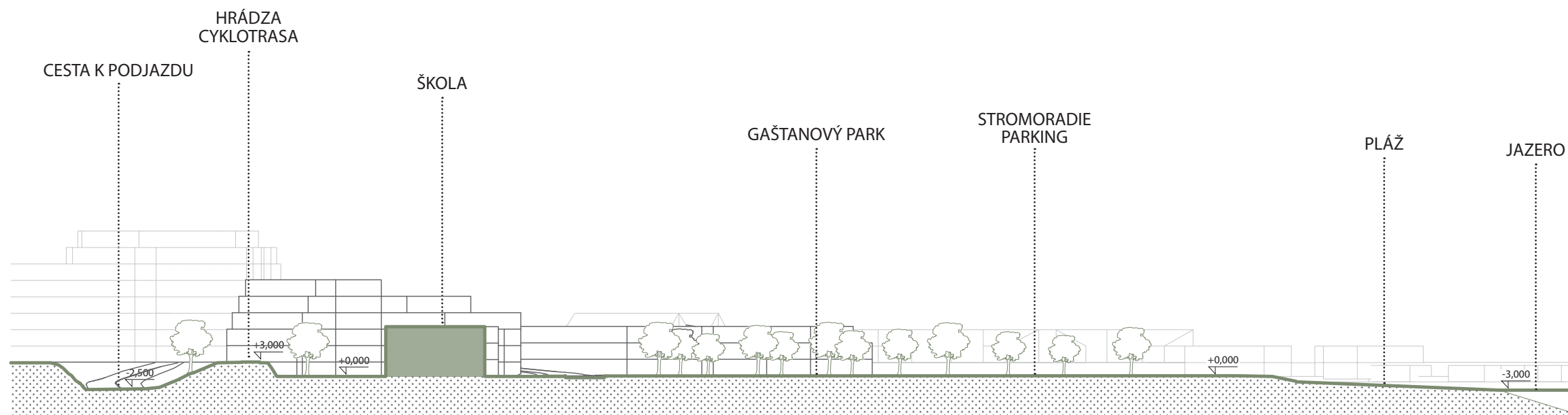
Funkčná dedikácia novej novej zástavby je odvodená z analýzy náplne PHSP2028 pre potreby vybudovania novej hlavnej budovy kancelárie Slniečnych jazier, nájomných bytových domov a novej vzdelávacej inštitúcie obsluhujúcej hlavne novovznikajúce južné lokality. Zástavba o výške 3.NP až 5.NP s terasovitými podlažiami tvorí jasný predel medzi dominantou u kruhového objazdu a charakteristickou chatkovou zástavbou na východnej hranici územia. Verzie hmôt nie sú definitívne určené, budú výsledkom architektonických návrhov, no v urbanistickom návrhu vychádzajú z regulácií plánu a ideového zámeru výstavby lokality. Centrálny priestor návrhu tvorí gaštanový park, v ktorom sú dedikované malé plochy pre osadenie významných solitérnych bodov ako jazerný kameň či sochárske prevedenie plachetnice a kotvy, tvoriace odkazy na históriu územia. Zelené plochy stromov sú navrhované v jemnom prepade ako malé suché poldre. Dláždené ulice a parkové cestičky majú priepustnú dlažbu pre lepšiu absorpciu dažďovej vody. Celá lokalita je jemne vyspádovaná smerom k jazeru, čo zabezpečuje aj jej prirodzené odtokanie.

Navrhovaná výsadba zelene:
Gaštany
Platany
Ovocné stromy



1:1500

Masterplan

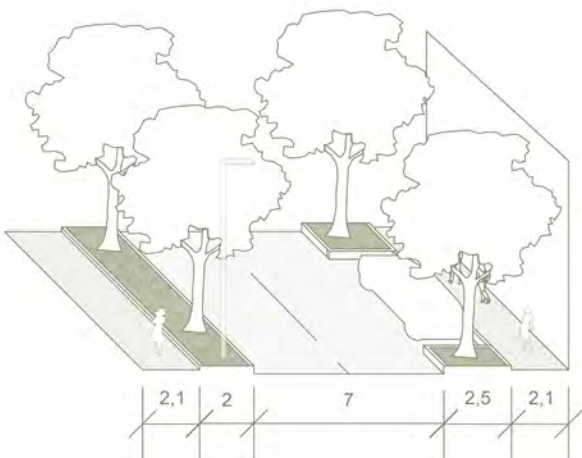
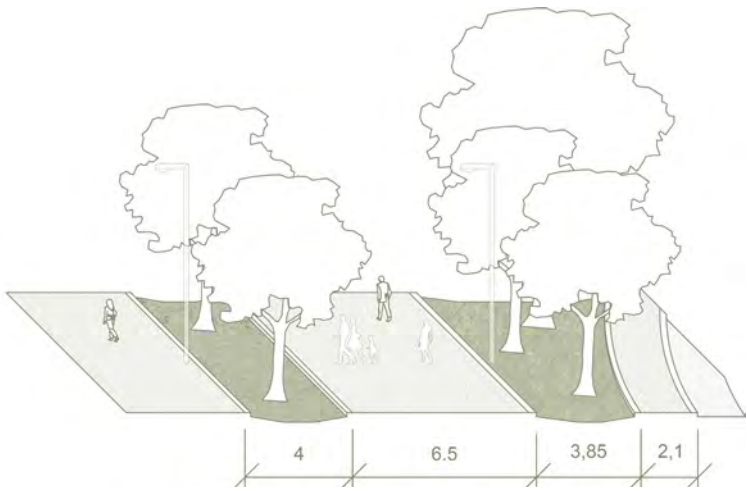


1:1000

Rezy územím

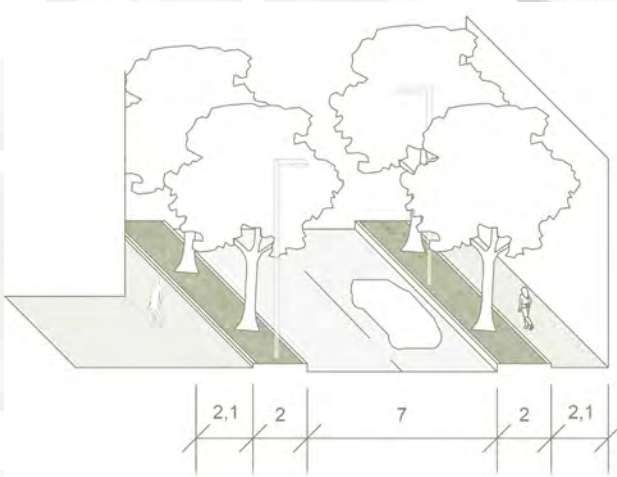
Uličné profily

Uličné profily sú navrhnuté so šírkou komunikácie 7 metrov, šírkou chodníka minimálne 2,1 metra a rozdeľujúcim zeleným pásom o šírke 1,5 až 2,5 metra. Parkovacie státa sú navrhované ako paralelné v miestach zelého pásu a KplusR v pred priestorom školy. Dláždene komunikácie majú šírku 6,5 metra a u chatiek je vytvorený parkovací pás pre paralelné parkovanie návšteví a rezidentov. Parkovanie obyvateľov budúcich bytových domov je uvažované ako podzemné so spoločným vjazdom pre každý blok.



- Dláždeneá vozovka. Očakávaná záťaž maximálne 9 až 18 áut denne (zimná x letná sezóna).
- Absencia cyklopruhov z dôvodu odklonu cyklo dopravy po obvode areálu.
- Lampy umiestnené v rámci zeleného pásu.

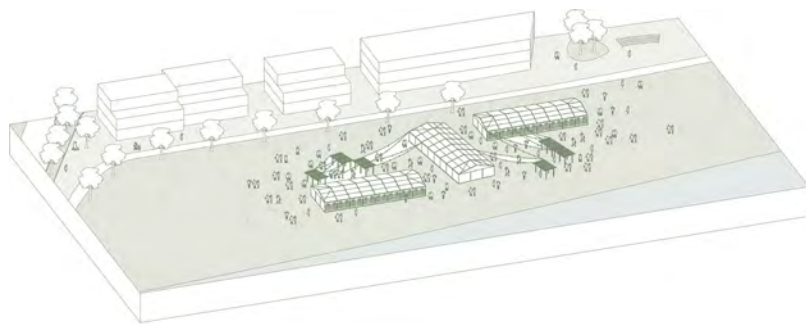
- Napojenie Železničnej ulice na stávajúcu komunikáciu a jej rekonštrukcia.
- Absencia cyklopruhov z dôvodu odklonu cyklo dopravy po obvode areálu.
- Lampy umiestnené v rámci zeleného pásu.



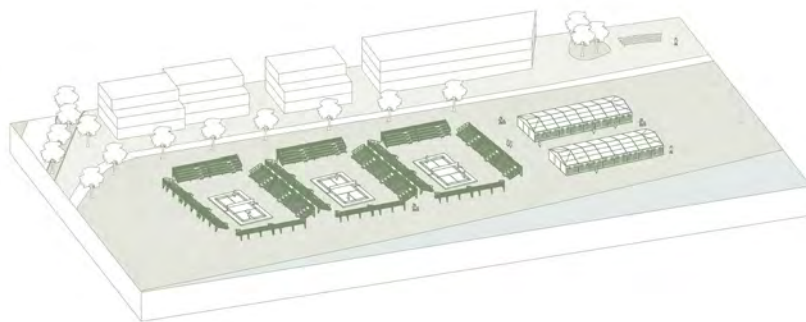
Nová ulica Železničná.
Absencia cyklopruhov z dôvodu odklonu
cyklo dopravy po obvode areálu.
Lampy umiestnené v rámci zeleného pásu.



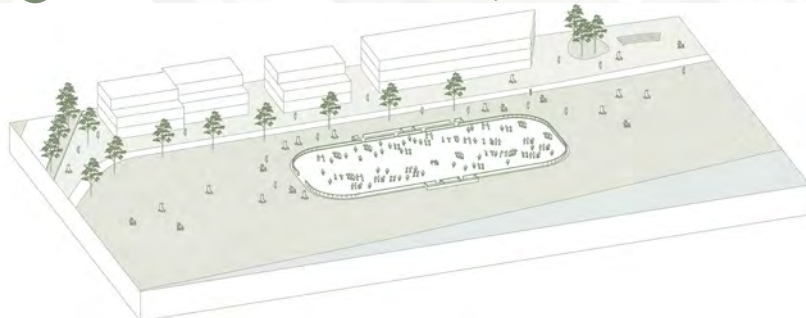
1 Víňny festival



2 Športový turnaj



3 Ľadové korčuľovanie - Vianočné trhy



3 Koncertná plocha



3 Karneval / festival Senecké leto



Multifunkčná plocha

Južný areál Slnecných jazier sa považuje za kultúrne srdce mesta, nakoľko sa tu na voľných plochách kempingu konajú či končia všetky kultúrne akcie mesta. Návrh dáva priamy zreteľ na kultúrnu hodnotu lokality a vďaka novej organizácii zástavby a prístupových bodov do areálu ponúka 4500 metrov štvorcových priestoru pre rôzne využitia. Prístupové body sú dostupné po spevnených povrchoch aj po vode. Priama nadväznosť vyvýšeného prístupu do areálu a kultúrneho podujatia na ňom, s výhľadom na vodnú plochu v pozatí, ponúka jedinečný zážitok a priamu interakciu atmosféry miesta s návštevníkom Slnecných jazier.



Varianty využitia



- Nová križovatka ulíc Nitrianska, Šamorínska a Štúrova.
- Nové križenie vychádza z umiestnenia nového železničného podjazdu.

- Nový železničný podjazd s cyklotrasou vedúcou po vyvýšenej hrádze bývalej železničnej ulice. Hrádza prirodzene uzatvára vnútroblok a tvorí prírodnú hranicu školského dvora a zvyšku vnútrobloku. Súčasťou podjazdu je aj lávka pre peších.

- Priestor nového Terminálu a klientského centra. Podrobnejšie v ďalšej časti.

- Napojenie Železničnej ulice jednosmernou ulicou Na ulici zostáva riadiaca sústava železnice a 5 ďalších domov slúžiacich ako kancelárske priestory. Na konci ulice je napojenie na nižšie položenú komunikáciu

- Gaštanový sad odkazujúci na históriu miesta obkolesený dláždenými ulicami s pojazdnou dlažbou pre obsluhu zásobovania a chatiek. Park má v sebe malé námestíčka pre umiestnenie Jazerného kameňa a sochárskych diel s odkazom na kempingovú históriu areálu.

- Vstupný predpriestor Južného areálu Slnecných jazier s nízkou výsadbou pre výhľady na jazero a areál. Pobytové lavice odkazujú na amfiteátrového ducha mesta a priestory zelene reprezentujú jachtový ostrov v strede jazier





02.2
TIOP a Klientské centrum
architektonický návrh

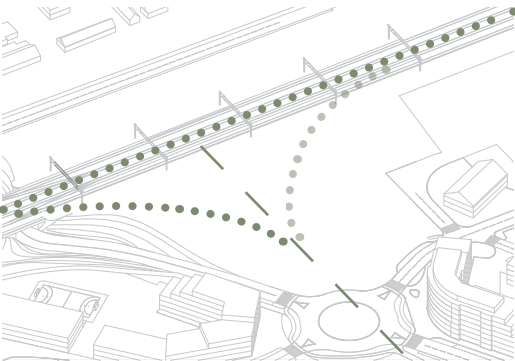


KONCEPT

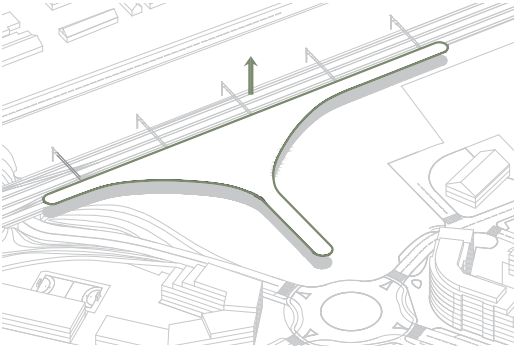
Hlavným konceptom návrhu je predĺženie osy historickej železnice vedúcej k labutiemu jazeru na severu mesta. Osa symbolizuje prepojenie vybudovanej severnej časti mesta s novovznikajúcou južnou časťou mesta Senec. Tvar zastrešenia terminálu vychádza z oblúkovej krivky bývalej trate doplnenej o centrálnu hmotu - priestoru čakacej haly s doplnkovými priestormi. Po vzore typológie starých nástupišť je centrálna osa v strede vyvýšená a dotvára tak centrálny vizuálny bod. Návrh je poňatý ako kríženie dvoch smerov - horizontálnej železničnej trate s kolmo napojenou autobusovou dopravou, kde každý smer reprezentuje jeden druh dopravy terminálu a oba svety sa stretávajú v centrálnej hmote.

Terminál svojou lokalitou ukončuje historickú líniu ulice Štúrova, ktorá ústí v centre mesta (obecný úrad, kultúrne centrum a knižnica) a spolu s novonavrhnutou okolitou zástavbou vytvára jasný druhý koniec ulice, nové kultúrne centrum mesta slúžiace aj pre čoraz zastavenejšiu južnú stranu Senca. Inštitučné zázemie južnej strany ulice Štúrova je tvorené nie len prestupným terminálom TIOP, ale aj novou budovou Klientského centra - okresného úradu Senec, a priamou vizuálnou nádväznosťou na kultúrny priestor a vodnú plochu areálu Slnecných jazier.

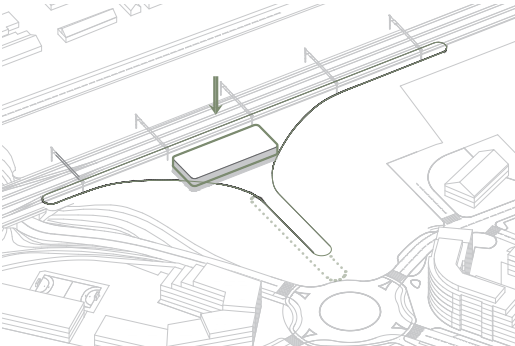
1. Predĺženie osy a ozrkadlenie tvaru historickej spojky



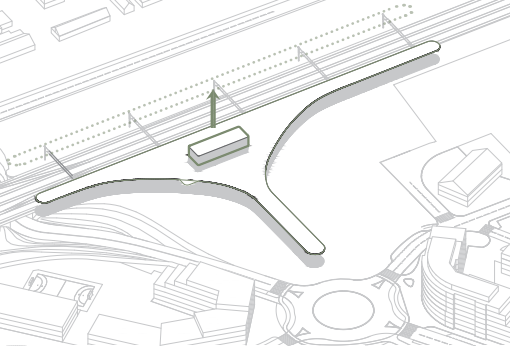
2. Vytvorenie strešnej hmoty



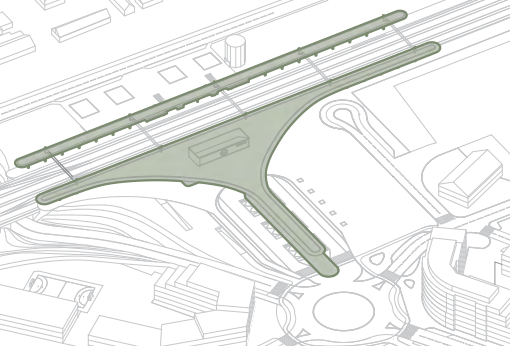
3. Centrálna čakareň a nástupný ostrov



4. Dotvorenie hmoty svetlíku a nástupišta



5. Finálna axonometria



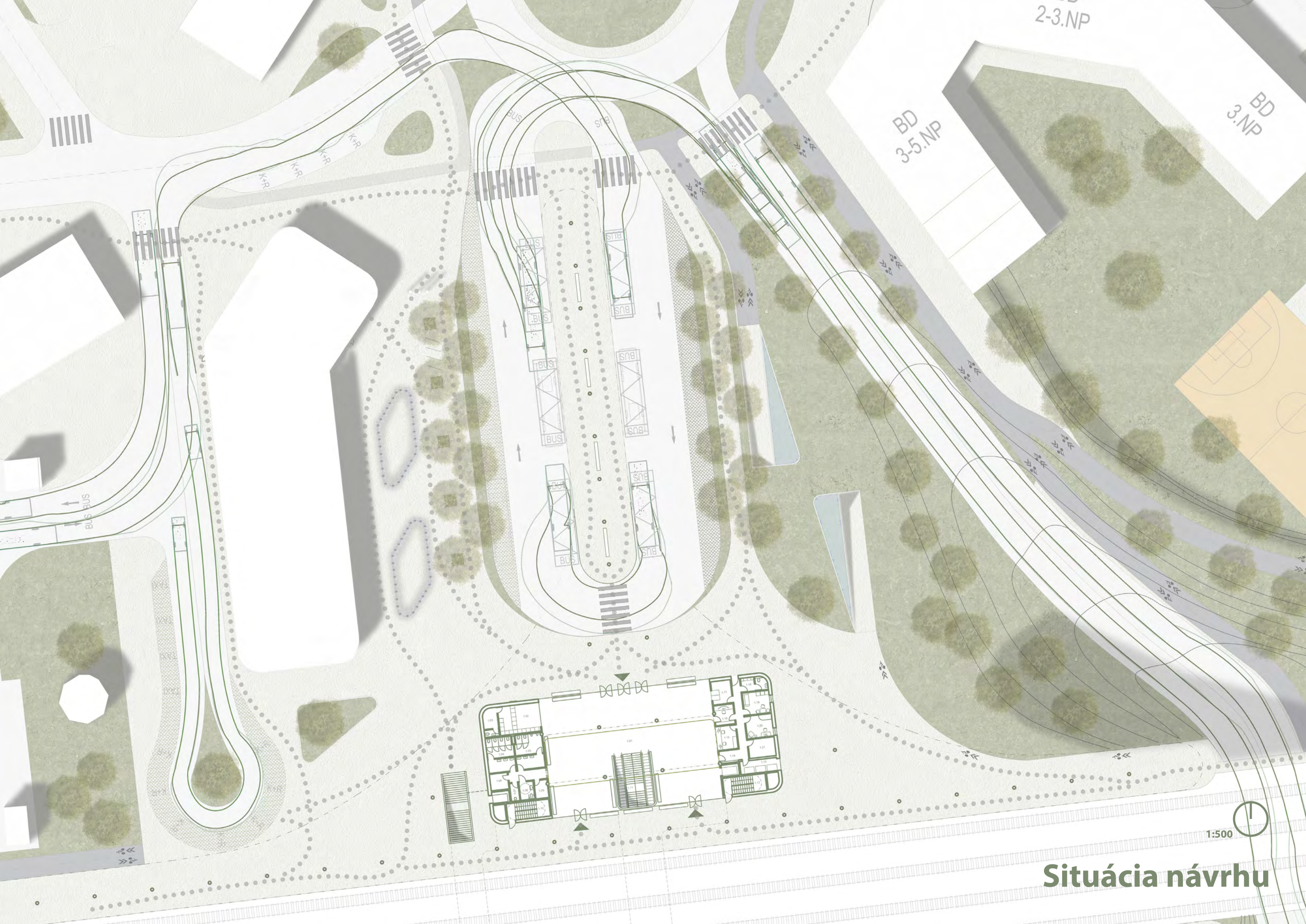
Stavebný program

- Počet cestujúcich obyvateľov 14 264 (62%) - z toho vlak 550 (3%) a autobus 500 (3%)
Počet cestujúcich TIOP - približne 700 pasažierov denne
Maximálne zaťaženie stanice - 400 pasažierov
Čakacia plocha (vrátane exteriéru) = 200-480m2 (0.5-1,2m2/osoba)
Počet nástupišť autobusov = 5+1 (dĺžka státia pre 1 autobus 12 metrov)
Počet nástupišť vlak = 2 => šírka 6,7m pre výhľad budúceho zastavenia rýchlikov, dĺžka min.180m a šírka min.3m
Predajňa lístkov = 8-10 m²
Verejné toalety = 50 cestujúcich/toaleta min. (+invalid;+výlevka so skladow)
Denná miestnosť spoločná s vodičmi = 8-12m²
Kancelária výpravčieho = 6-12m²
Strojovňa/počítačová riadiaca miestnosť = 6-12m²
Sklad technického vybavenia = 4-8m2 (pre potreby rýchlej opravy autobusu či staničných technikálií)
Novinový stánok/kiosk = 6-25m2
P+R = 100-200 p. miest (+ min.20% kola podľa ÚP)
Podchod = min výška 2,7m; min. šírka 2,5m
Schody = min šírka 2,25m
P+R = 100-200 p. miest (+ min.20% kola podľa ÚP)
Eskalátory v hlavnom podchode
2x výťah požiarny - CHÚC C z P+R
Bankomaty
Strojovňa kúrenia
Strojovňa chladenia
Strojovňa elektriny
Strojovňa vzduchotechniky
Technická miestnosť
Verejný bezbarierový podchod

Použité normy:
STN 73 6310 Navrhovanie železničných staníc v porovnaní s ČSN 73 6310
STN 73 6359 Nástupištia na železničných dráhach v porovnaní s ČSN 73 4959

	STN 73 6310	ČSN 73 6310
Užitná dĺžka koľají pre jednotlivé vlaky	vlaky Ex: min. 450 m vlaky R: min. 350 m vlaky Os: min. 250 m	vlaky Ex: min. 450 m vlaky R: min. 350 m vlaky Os: min. 250 m
Osová vzdialenosť koľají	min. 5000mm	min. 5000mm (pri rekoštrukcii možno zmenšiť na 4750mm)
	STN 73 6359	ČSN 73 4959
Výška mimoúrovňových nástupišť	550 mm (min. 300 mm)	550 mm (min. 380 mm)
Výška úrovňových nástupišť	200-250 mm	200-250 mm
Maximálne prevýšenie koľaje pri nástupišti	novostavba 60 mm	novostavba 60 mm (110mm)
Vzdialenosť nástupnej hrany od osy koľaje	1725-1750 mm	1670-1680 mm
minimálna šírka nástupišť		
- vonkajšie a jednostranné polostrovné	3 m	3 m (2,5 m)
- ostrovné nástupište	6,55m a 6,7m pre vlaky s V>120km/h	6,1 m
minimálna vzdialenosť medzi nástupnou hranou a prekážkou	2000 mm	2000 mm (2400 mm pre prekážku nad 10m)
-minimálna plocha prístrešku	nie je stanovená	6 m²
minimálna šírka schodiska	2,25 m	1,6 m
maximálna výška stupňa schodiska	150 mm	160 mm
maximálny sklon schodiskového ramena	nie je stanovený	28°
maximálny sklon šikmej rampy	8,33% (12,5%)	8,33% (12,5%)
minimálna šírka rampy	1,3 m	1,3 m
minimálna dĺžka podesty pre rampy <9m	2000 mm	1500 mm
výška madiel schodísk	900 mm	900 mm (1000 mm)
min. šírka podchodu a nadtraťovej pešej lávky	2,25 m	2,2 m
minimálna podchodná výška podchodu a pešej lávky	2,5 m (2,7 m)	2,5 m (2,7 m)
minimálny priestor pred výťahom	1400x1400 mm	1500x1500 mm





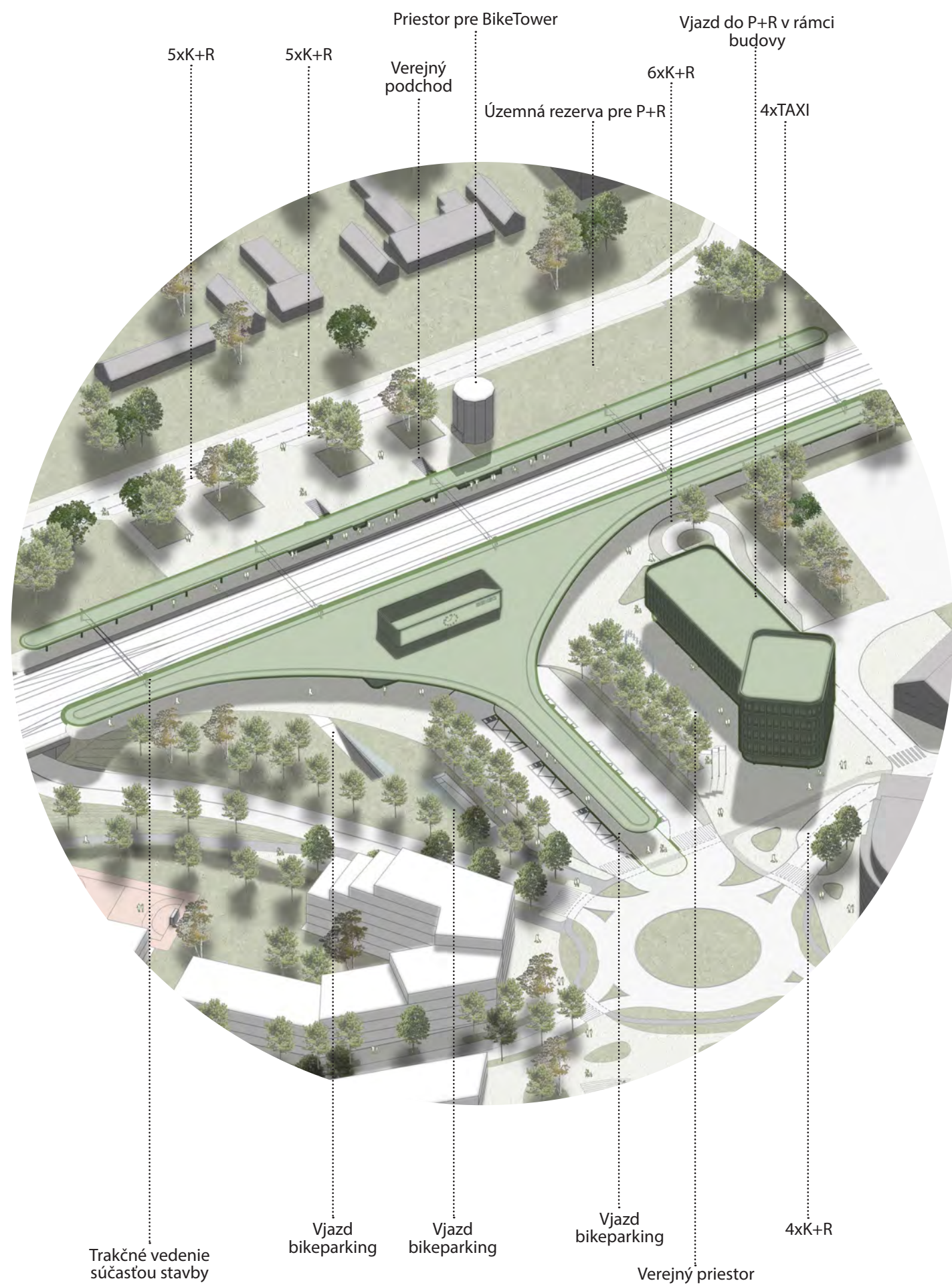
2-3.NP

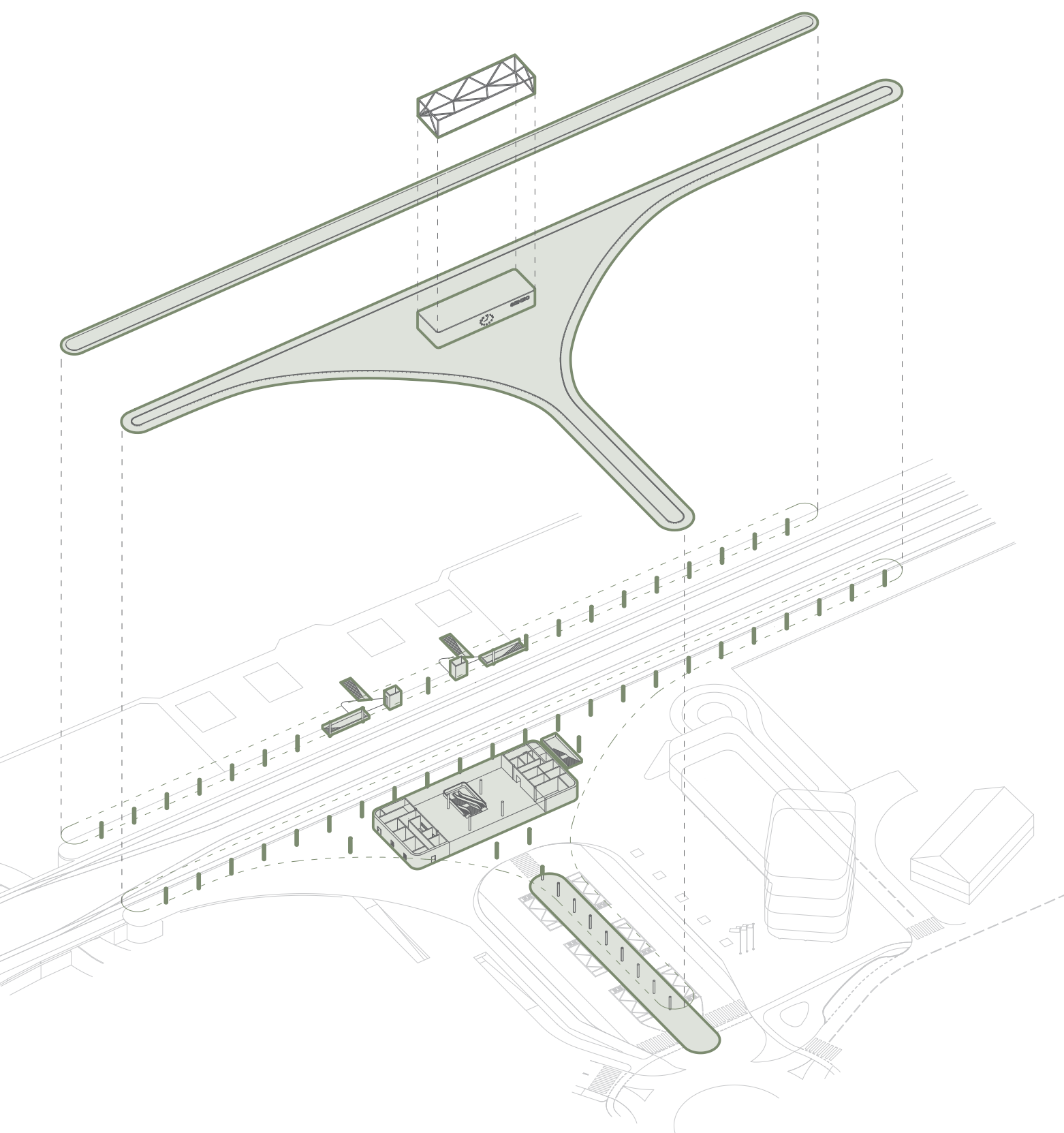
BD
3-5.NP

BD
3.NP

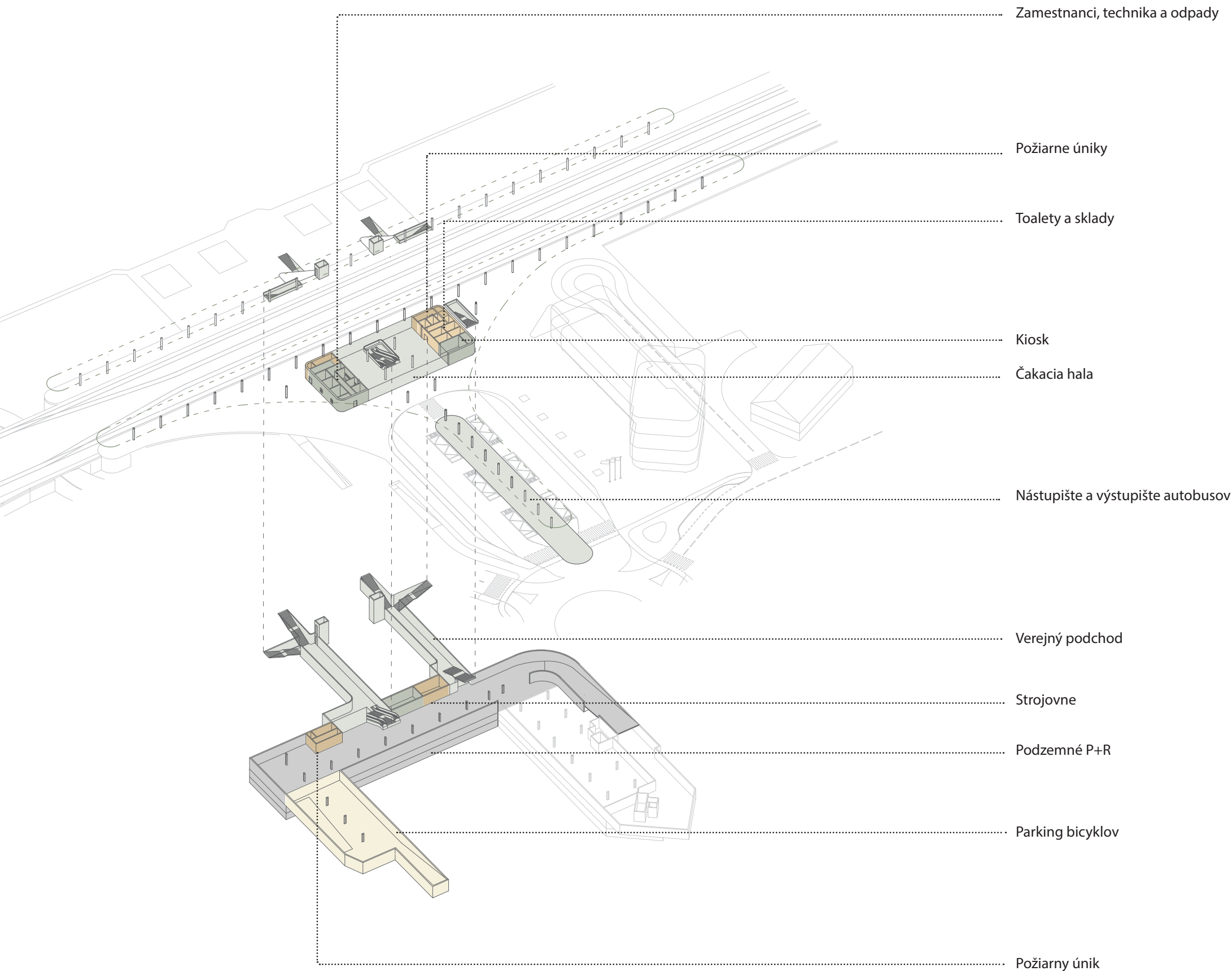
1:500

Situácia návrhu



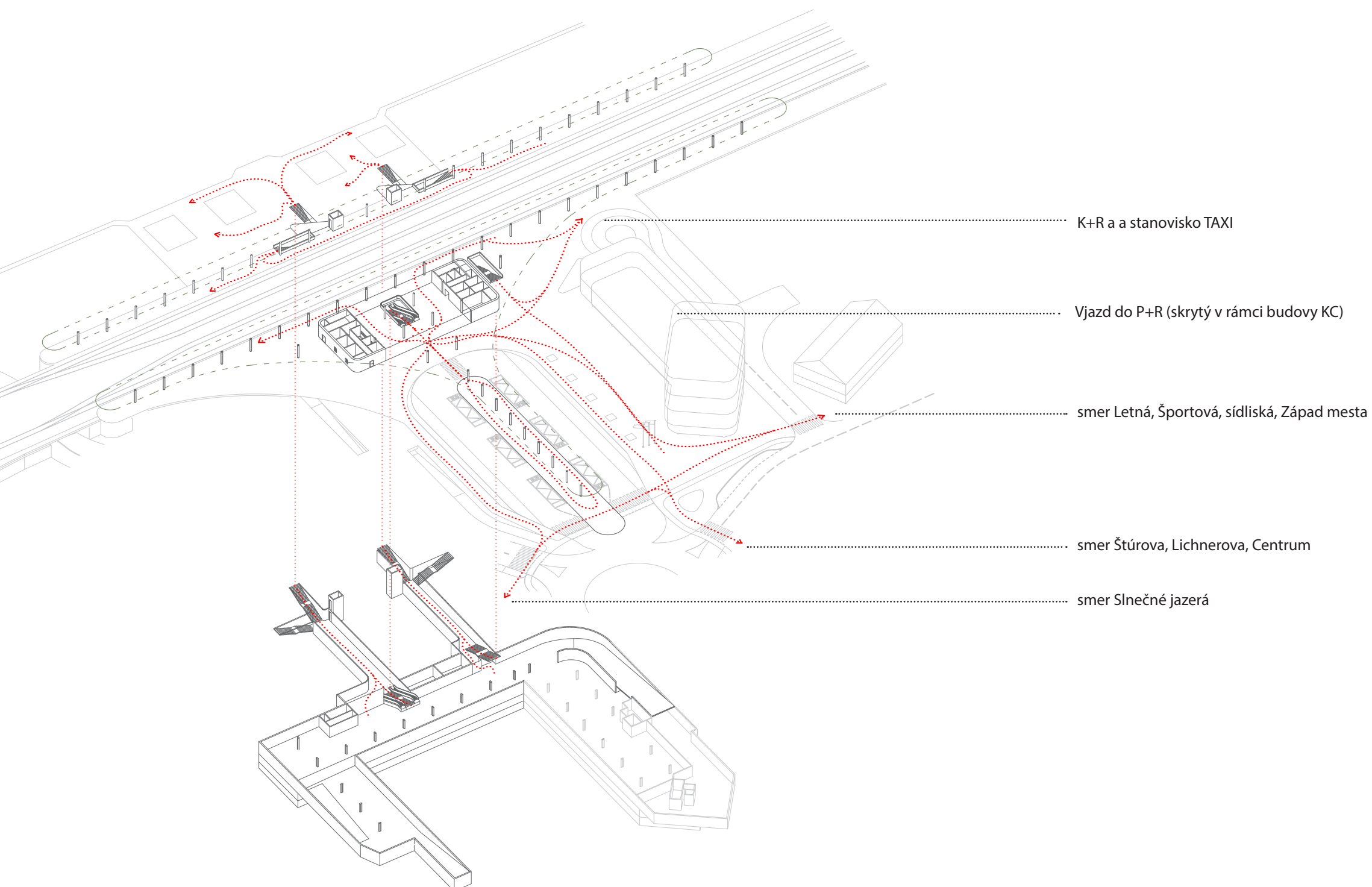


Nosnú konštrukciu stanice tvoria železbetónové stĺpy v modulu 8,1x8,1m v priestoroch železničnej stanice, v priestoroch autobusového nástupného ostrova sa rozpon mení na 6 metrov na osu, so železobetónovou stropnou doskou lomenou zo spodnej strany. V priestoroch čakacej haly je stropná doska vynechaná a na stĺpy je osadená ocelová priehradová konštrukcia na 3 polia tvoriaca svetlák a podporu pre strešnú VZT jednotku. Dimenzia stĺpu = kruhový s priemerom 45cm. Konštrukčná výška terminálu je 4,7 metra. Konštrukčná výška 1.PP je 4,5 metra a k.v. 2.PP a 3.PP je 2,7 metra. Schodiskové jadrá a výťahové šachty sú tvorené železobetónovými stenami hrúbky 200mm, obvodové železobetónové steny podzemných častí stavby majú hrúbku 300mm. Stropná doska podchodov má uvažovanú konštrukčnú hrúbku 500mm. Použitie železobetónu je možné vďaka odvibrovaní koľají v miestach nových koľajových ložísk s použitím pryžových podoží a betónových váň, a použitiu antivibračných ložísk osadených do stĺpov 1.PP.



Prevádzka terminálu sa vyznačuje jednoduchým a priamočiarim smerovaním pohybu pasažierov. Autobusové nástupištia sú centralizované na nástupnom ostrove, ktorého umiestnenie vychádza z konceptu návrhu a jeho nadväznosti ku kruhovému objazdu. Rozmery autobusového nástupištia (šírka 8,5 metra a dĺžka 50 metrov), šířky vjazdu a výjazdu ako aj šířky komunikácie a odstavných pruhov sú navrhnuté podľa vlečných kriviek vozidla. Priama línia nástupištia zabezpečuje jasný a prehľadný priestor, ktorý osovo nadväzuje na čakaciu halu terminálu. Hala je naprieč celú šírku presklená pre jasnú priestorovú orientáciu, dostatočné osvetlenie a príznivé vnímanie prechádzajúcich spojov. Rovnako na osu pokračuje prístup k podchodu vedúcemu na južnú stranu stanice a druhé nástupište. Po bočných stranách čakacej haly sú umiestnené podružné a zamestnanecké priestory. Vpravo na centrálnu osu je umiestnený predaj lístkov, za ktorým sa nachádzajú priestory pre zamestnancov, výpravčieho a ochranku. Rovnako je tu pri fasádnej strane orientovaná miestnosť na odpady. Vľavo od vstupnej haly je orientovaný novinový stánok, toalety pre cestujúcich a upratovacia komora, ako aj jedna technická miestnosť. Pri fasáde smerom k nástupištu sú orientované požiarne úniky a výtahy, ktorých umiestnenie vychádza z priestorového usporiadania parkovacích podlaží.

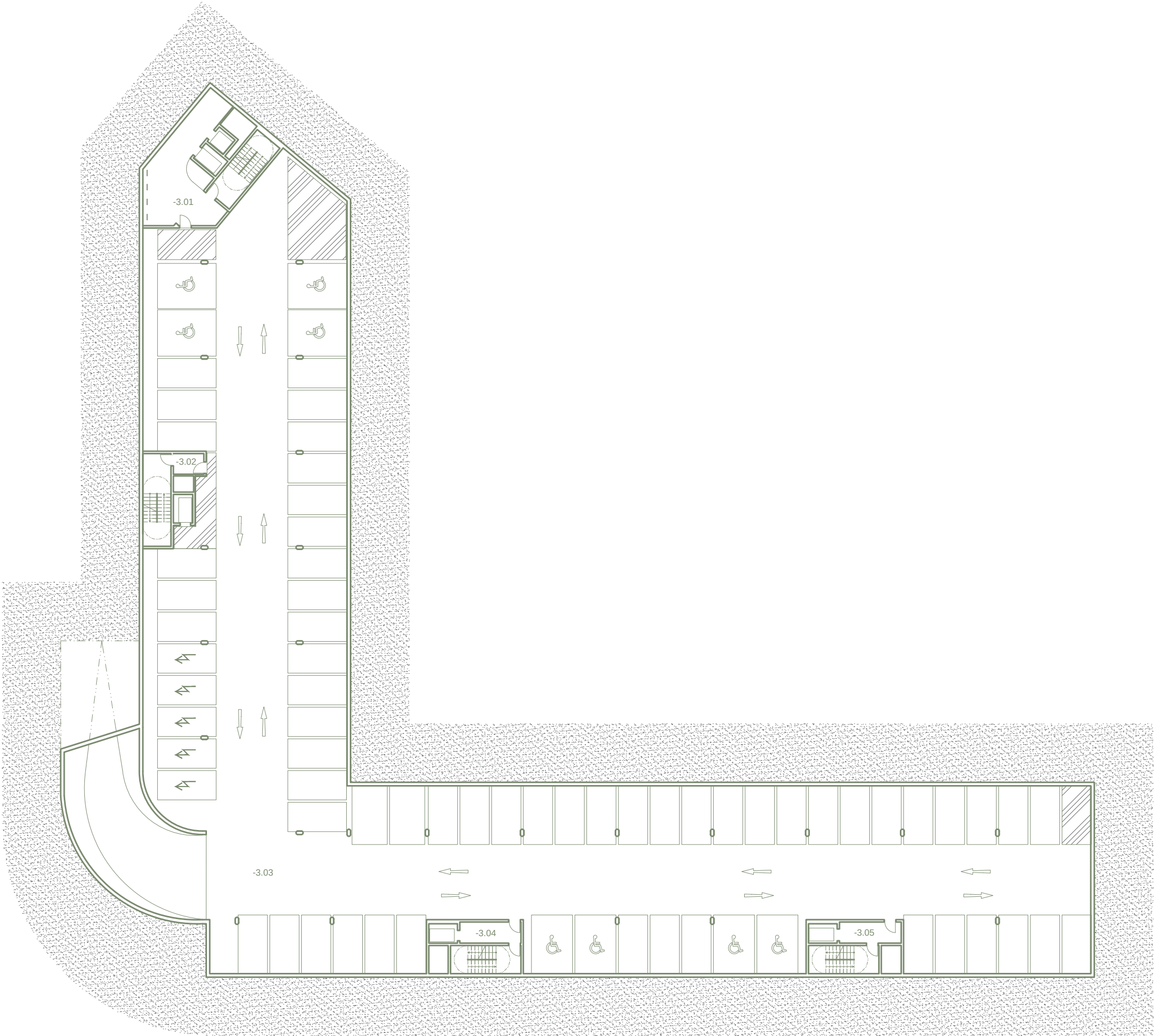
Vlakové nástupitá majú šírku 6,7 metra, dĺžku 250 metrov a krytú dĺžku 180 metrov. Šírka nástupištia je prispôbená pre výhľadovú budúcnosť zastavenia rýchlika.



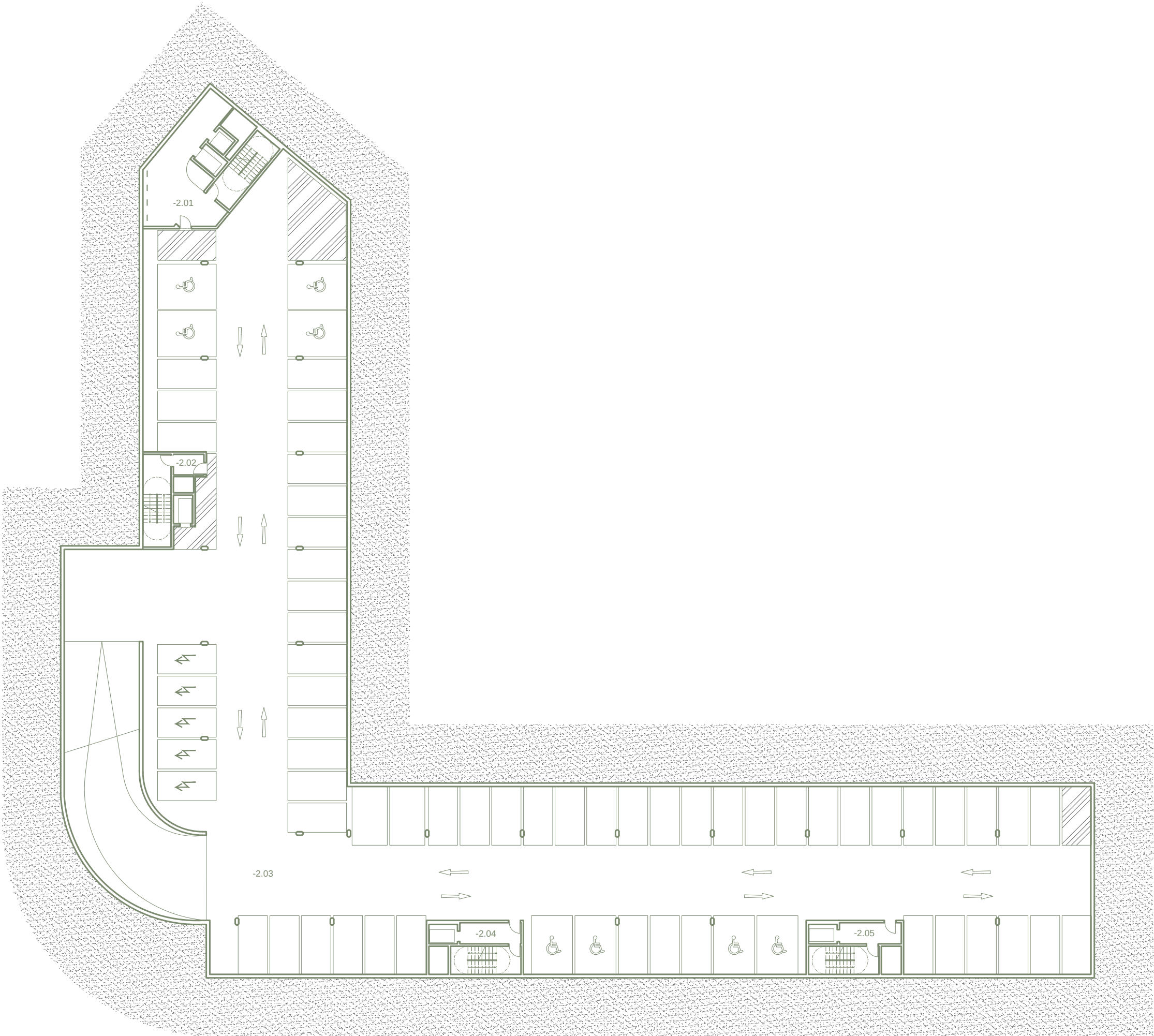
Hlavná osa pohybu kopíruje hlavnú osu konceptu a udáva tak jasné smerovanie pasažiarov prechádzajúcich terminálom medzi južnou a severnou stranou stanice. Rovnako je na osu umiestnený aj hlavný vstup terminálu pod zastrešením, ktorý priamo komunikuje s autobusovými nástupišťami. Prístupové pešie trasy sú vedené paralelne s nástupným ostrovom a sú lemované stromoradiím, odkazujúcim na historické stromoradie bývalej železničnej ulice. Napojenie terminálu na kruhový objazd a cyklotrasy umožňuje variabilnú prístupnosť zo všetkých strán mesta. Prístupové trasy na južnej strane stanice sú rovnako orientované na hlavnú osu a vďaka vizuálne otvorenému predpriestoru sú ľahko prístupné. Bočný prístup z východnej strany objektu je zabezpečený chodníkom na železničnej mostovke. K+R a stanovisko taxíkov je umiestnené na západnú stranu stanice z dôvodu nutného uchovania pôvodnej komunikácie a taktiež pre zlepšenie premávky a nutného oddelenia automobilovej a autobusovej dopravy v rámci predpriestoru terminálu. U Kiss and ride sa nachádza aj stanovisko pre taxíky. Vjazd do P+R je súčasťou susednej budovy a netvorí tak rušivý vizuálny aspekt priestoru. Toto dopravné usporiadanie nie len že napomáha plynulosti premávky, ale zlepšuje aj prístup pre odpadové a požiarné vozidlá.



TERMINÁL

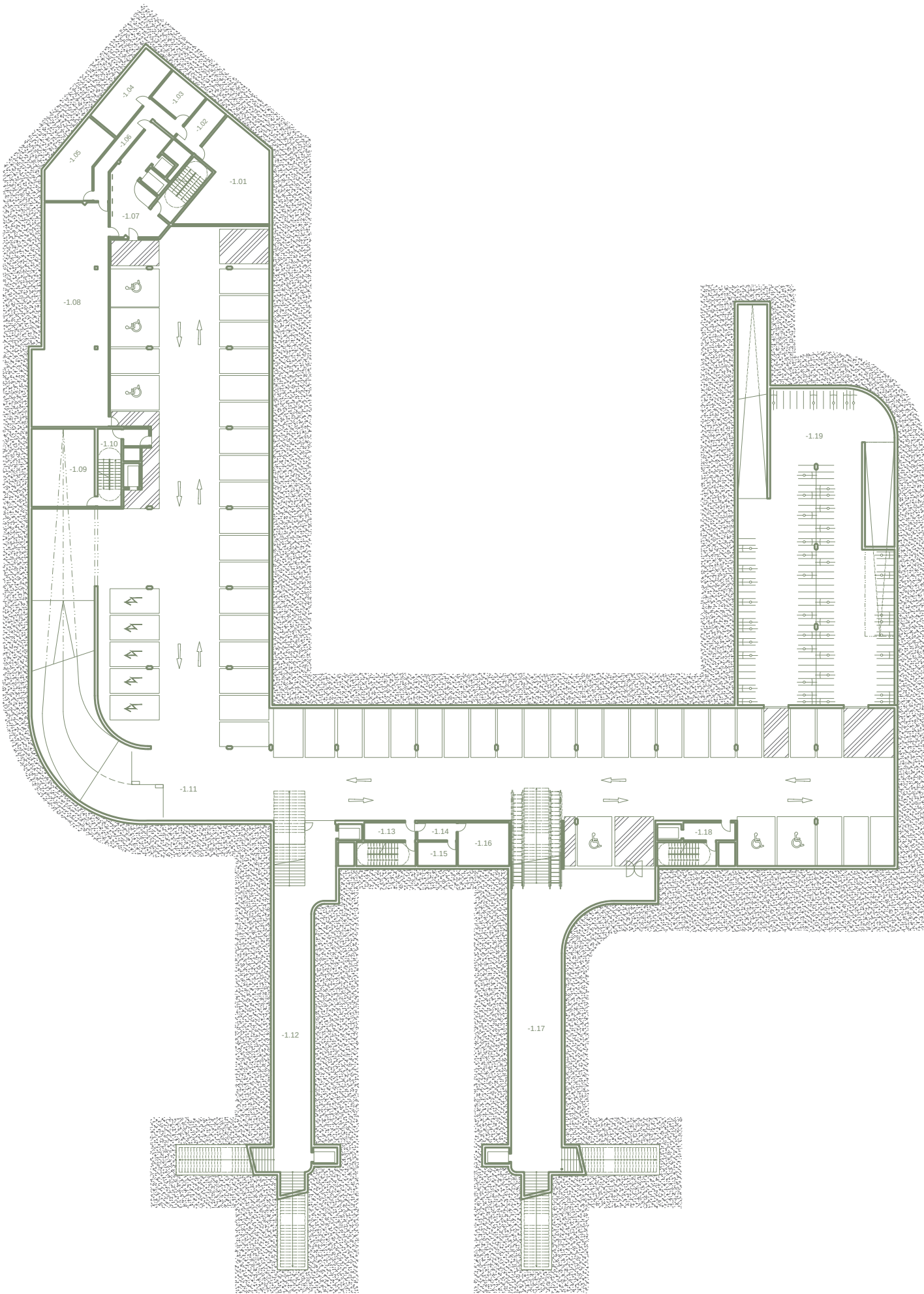


3.PP	LEGENDA MÍSTNOSTÍ	[m ²]
-3.01	Komunikácia s predsieňou	60,73
-3.02	Komunikácia s predsieňou	23,22
-3.03	Parkovanie	2091,4
-3.04	Komunikácia s predsieňou	23,98
-3.05	Komunikácia s predsieňou	23,31
Celkem		2222,64
P. miest autá		73

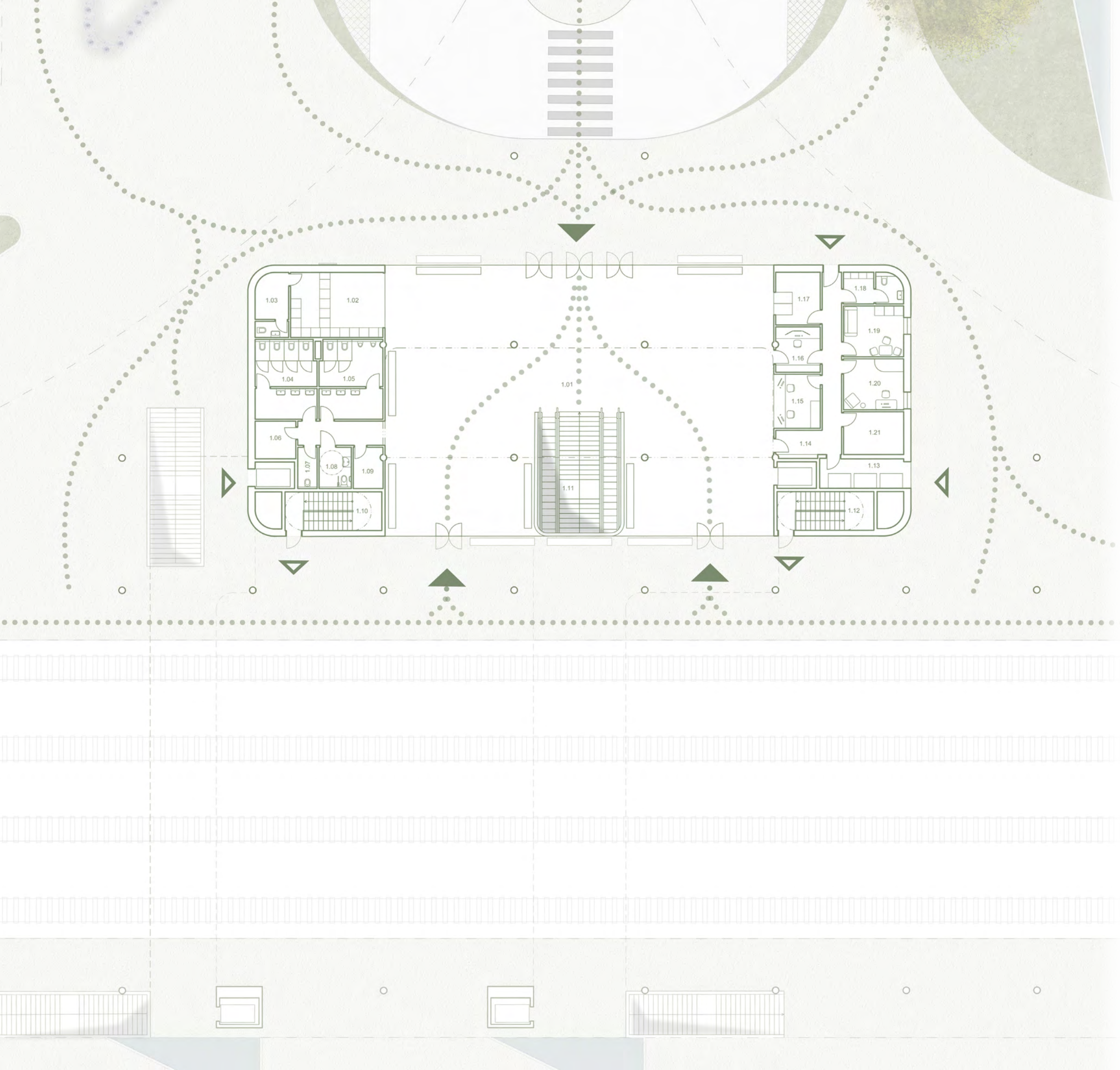


2.PP	LEGENDA MÍSTNOSTÍ	[m ²]
-2.01	Komunikácia s predsieňou	60,73
-2.02	Komunikácia s predsieňou	23,22
-2.03	Parkovanie	2200,4
-2.04	Komunikácia s predsieňou	23,98
-2.05	Komunikácia s predsieňou	23,31
Celkem		2331,64
P. miest autá		70

2.PP 1:250



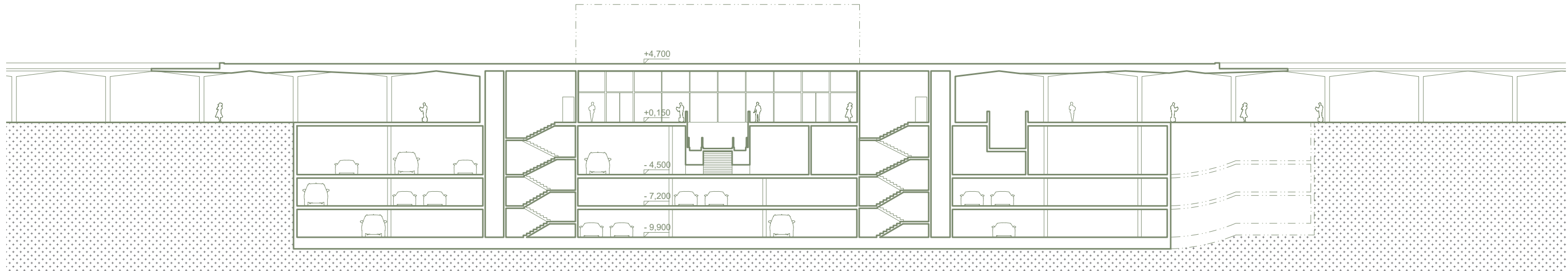
1.PP	LEGENDA MÍSTNOSTÍ	[m ²]
-1.01	Priestor pre nádrže na sprinklery	67,48
-1.02	Strojovňa sprinklery	12,82
-1.03	Strojovňa elektro	15,14
-1.04	Strojovňa chladenia	30,46
-1.05	Strojovňa kúrenia	34,47
-1.06	Chodba	21,94
-1.07	Komunikácia s predsieňou	60,73
-1.08	Archív listín	157,77
-1.09	Technická miestnosť	50,55
-1.10	Komunikácia s predsieňou	23,22
-1.11	Parkovanie	2000,13
-1.12	Podchod verejný	156,80
-1.13	Komunikácia s predsieňou	23,98
-1.14	Chodba	7,11
-1.15	Tech.m./strojovňa	9,67
-1.16	Tech.m./strojovňa	15,67
-1.17	Podchod stanica	196,11
-1.18	Komunikácia s predsieňou	23,31
-1.19	Parking bicyklov	430,57
Celkem		3 337,9
P. miest autá		55
P. miest bicykle		266



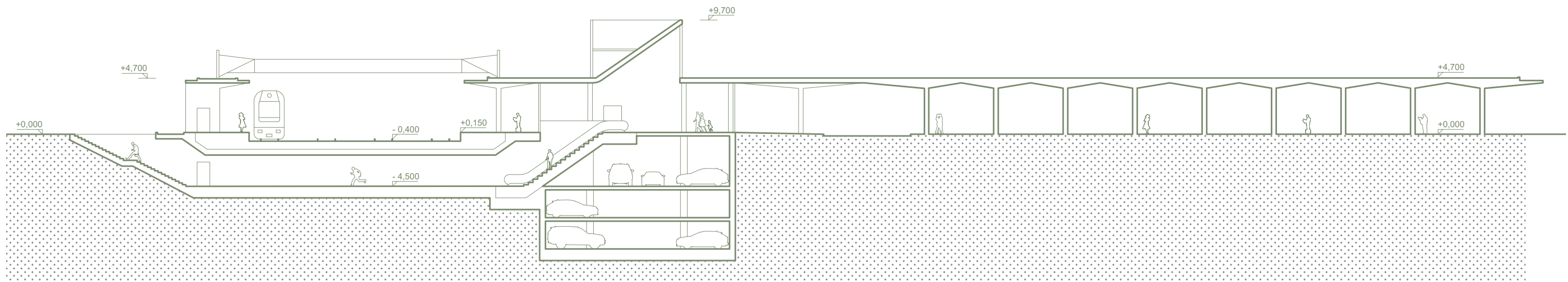
1.NP	LEGENDA MÍSTNOSTÍ	[m ²]
1.01	Čakacia hala	371,20
1.02	Retail priestor	23,45
1.03	Zázemie retailu s WC	8,06
1.04	Toalety dámy	17,86
1.05	Toalety páni	17,86
1.06	Technická miestnosť 1	5,95
1.07	Výlevka	2,90
1.08	Toaleta Invalid	4,92
1.09	Sklad technického vybavenia	4,69
1.10	Komunikácia 1	14,4
1.11	Komunikácia podchod	38,20
1.12	Komunikácia 2	14,4
1.13	Odpady	10,52
1.14	Chodba	18,46
1.15	Predajňa lístkov	9,76
1.16	Ochranka	7,81
1.17	Sklad vybavenia	9,12
1.18	Šatňa s toaletou	6,76
1.19	Spoločná denná miestnosť vlak+bus	11,88
1.20	Výpravca / riadiacia miestnosť	11,88
1.20	Technická miestnosť 2	10,00
Celkem		573,27

1.NP 1:250





REZ A-A 1:250



REZ B-B 1:250

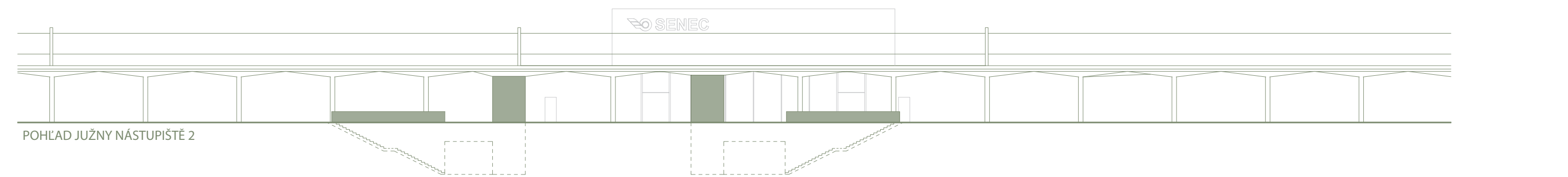




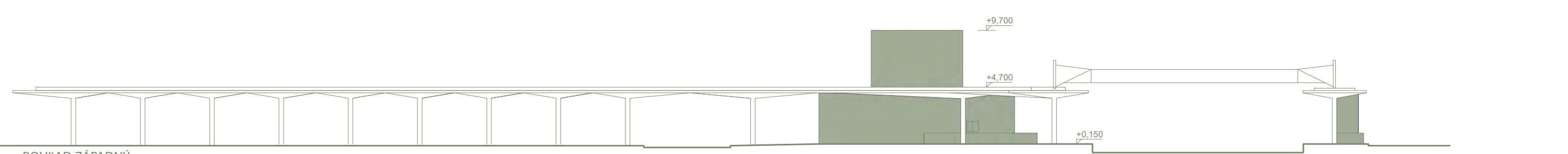
POHĽAD SEVERNÝ



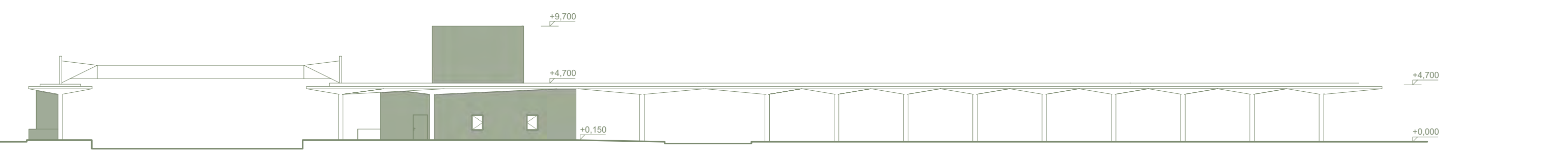
POHĽAD JUŽNY



POHĽAD JUŽNY NÁSTUPIŠŤE 2



POHĽAD ZÁPADNÝ



POHĽAD VÝCHODNÝ

POHĽADY 1:250





← 2

Materiály vychádzajú z prirodzeného spektra mesta. Zelená hrubozrnná omietka a farbený béžový betón sú doplnené o matnú interiérovú zelenú dlažbu, a tmavé drevené prvky dverí, ostenia a zábradlia. Rám presklenej fasády je taktiež ladený k tmavým odtieňom dreva ako povrchovej úprave jeho nosnej konštrukcie. Piesočná dlažba v exteriéry vychádza z mestskej dlažby, ktorá je použitá od centra cez ulice Lichnerova a Štúrova až po Južný areál Slniečnych jazier. Použitím tejto dlažby sa návrh jasne vyznačuje ako nové ukončenie tejto dôležitej mestskej osy a zvyšuje tak povedomie o svojom význame a vytvorení nového južného centra mesta.

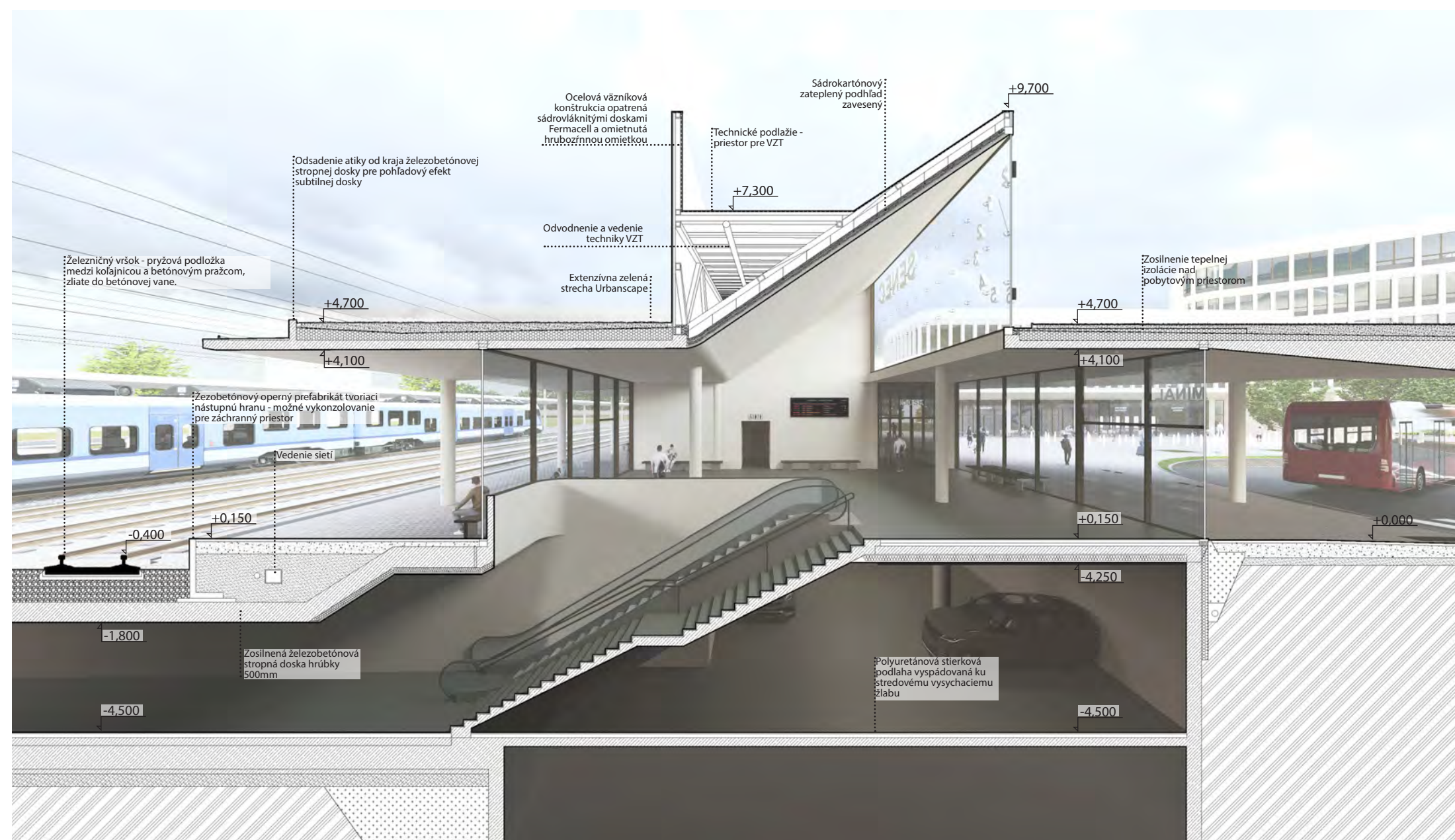
Farbený béžový betón

Zelená hrubozrnná omietka

Matná dlažba v tmavozelenom odtieni

Tmavé drevo orech/teak

Dlažba Námestia a ulíc Štúrova a Lichnerova



HARMONOGRAM DOPRAVY NA TERMINÁLY

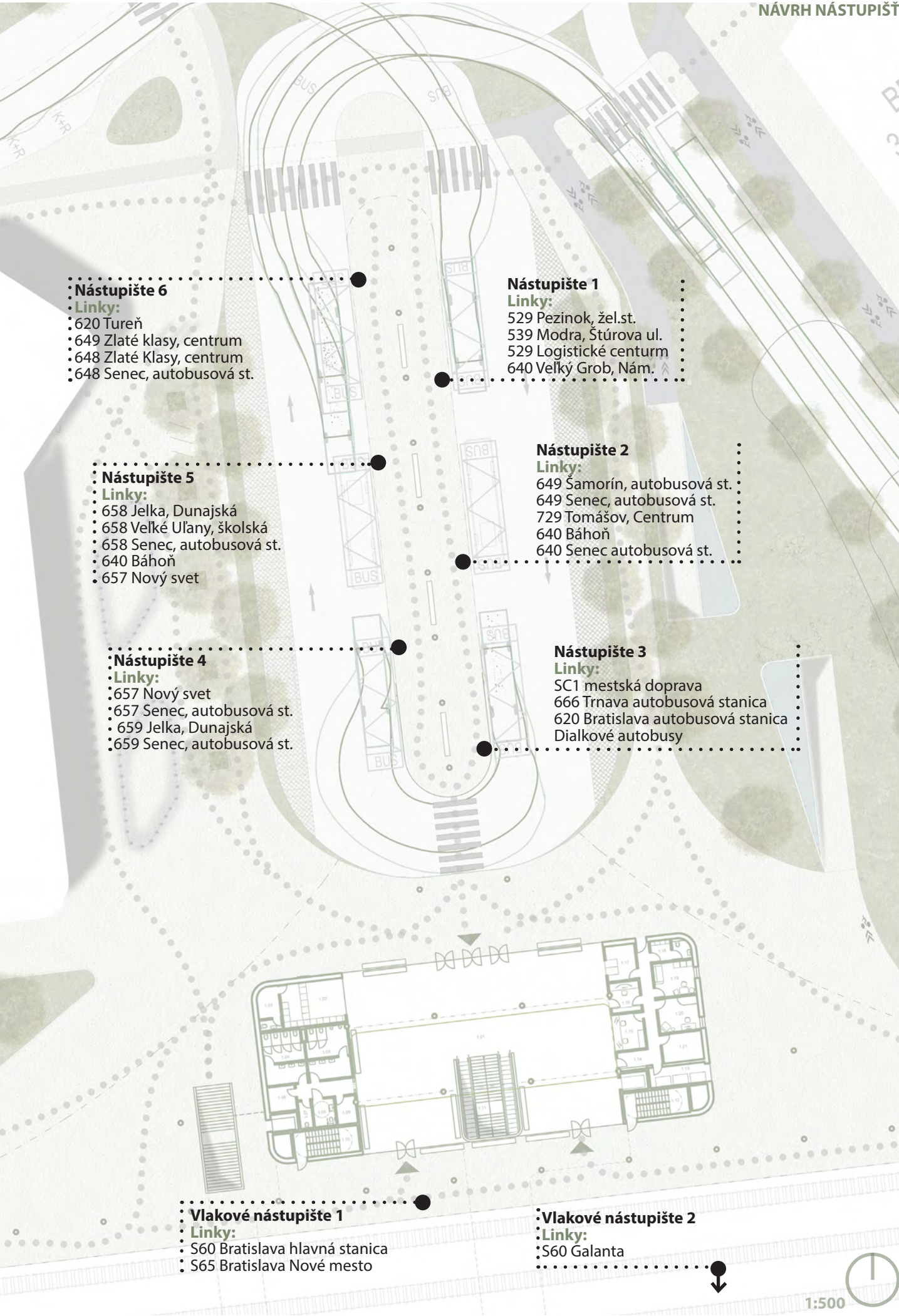
Vlaky (3linky, 58spojov, prvý spoj o 4:24, posledný spoj o 23:45)
Frenkvencia dopravy:
- priemerne = 1 vlak piemerne každých 20 minút

S60 smer Bratislava hlavná stanica = 27
S65 smer Briatislavanové mesto = 4
S60 smer Galanta = 27

Autobusy (27 liniek, 255 spojov, prvý spoj o 4:16 ráno, posledný spoj o 23:49)
Frenkvencia dopravy:
- priemerne = 1 autobus priemerne každé 4 minúty

SC1 = 11
529 Logistické centrum = 1
529 Pezinok, Žel. St. = 17
539 Modra, štúrova = 3
539 Častá, námestie = 7
620 Tureň = 4
620 Bratislava autobusová stanica = 11
640 Senec, Aut. Stanica = 19
640 Veľký grob námestie = 13
640 Báhoň, Škola = 2
640 Báhoň, žel. Stanica = 6
645 Senec, aut. Stanica = 13
645 Čataj, obratisko = 13
648 Zlaté klasy, centrum = 4
648 Senec, autobusová stanica = 1
649 Senec, aut. Stanica = 18
649 Šamorín, aut. Stanica = 7
649 Zlaté klasy, centrum = 8
657 Nový svet = 6
657 Senec, autobusová stanica = 7
658 Jelka, dunajská = 7
658 Veľké ul'any, školská = 2
658 Senec, autobusá stanica = 8
659 Senec, aut. Stanica = 21
659 Jelka, Dunajská = 21
666 Trnava, autobusová stanica =13
729 Tomášov, centrum = 12

NÁVRH NÁSTUPIŠŤ



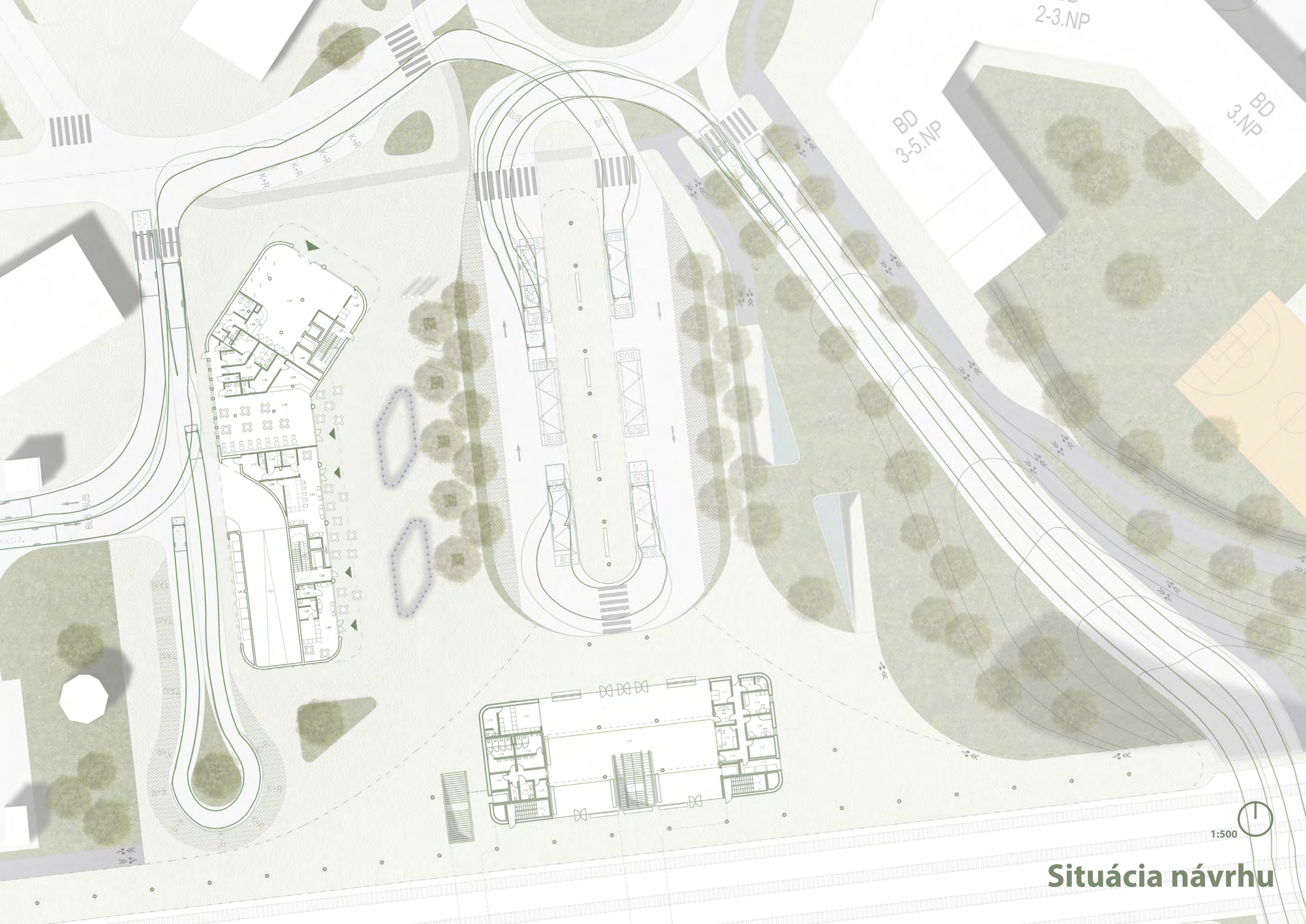








KLIENTSKÉ CENTRUM



1:500

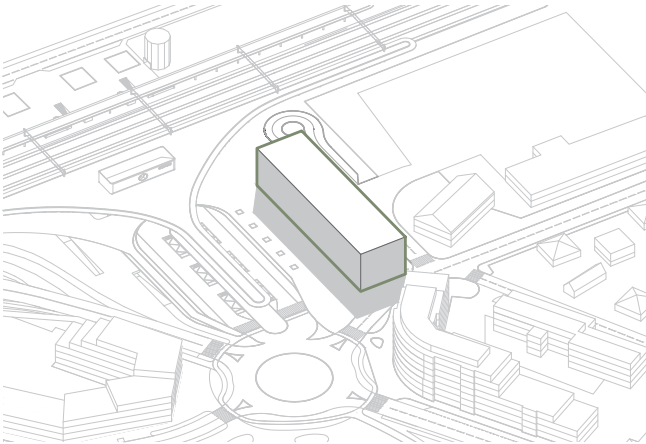
Situácia návrhu



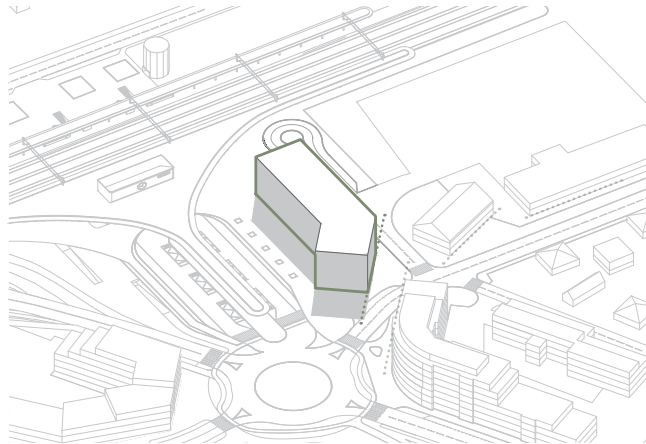
KONCEPT

Budova nového Klientského centra Senec je poňatá ako nová hlavná schránka celookresnej inštitúcie, ktorá svojím novým umiestnením dokáže lepšie a efektívnejšie obslúžiť nie len obyvateľov mesta Senec, ale aj obyvateľov okolitých dedín a novovznikajúcich južných suburbii. Hmotové riešenie budovy je prispôsobené okolitej zástavbe a vďaka blízkosti nového terminálu využíva staničný predpriestor a vytvára z neho príjemné miesto s charakterom malého námestia. Hmota je rozdelená na dve časti - hlavná 5 podlažná hmota so vstupom a jasným natočením priamo k jazerám a dopravnej tepne, a zadná 3 podlažná hmota, ktorá dopĺňa koncepciu znižovania úrovne zástavby a dovoľuje tak centru plynulo nadväzovať na okolitú zástavbu.

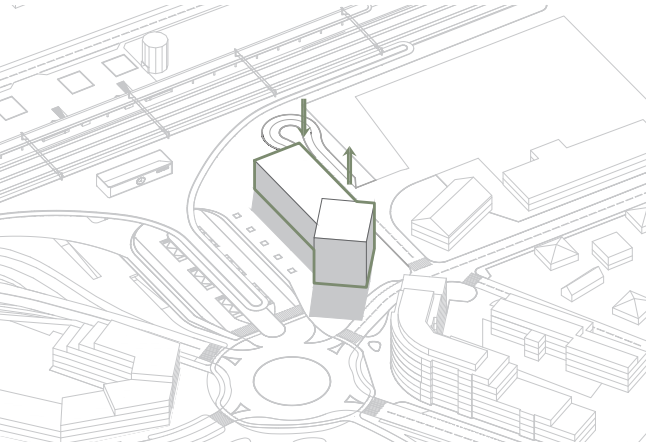
1. Základná hmota



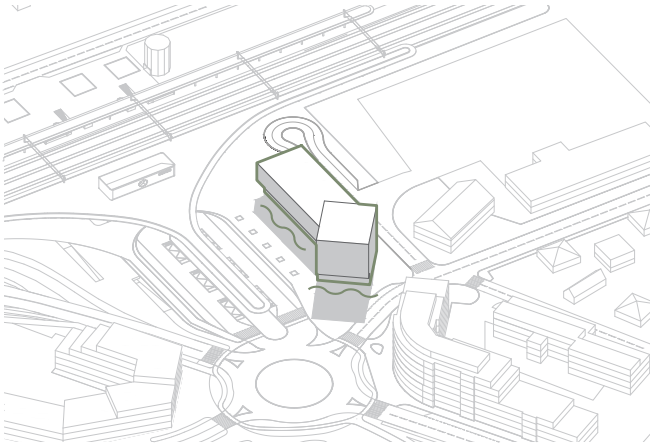
2. Úprava podľa okolitej zástavby



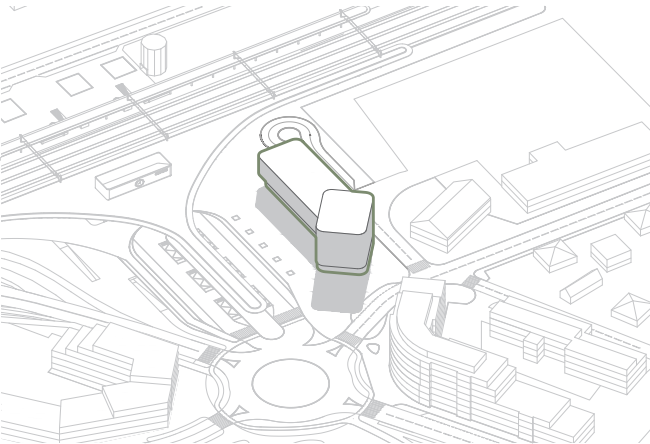
3. Dominancia hmôt



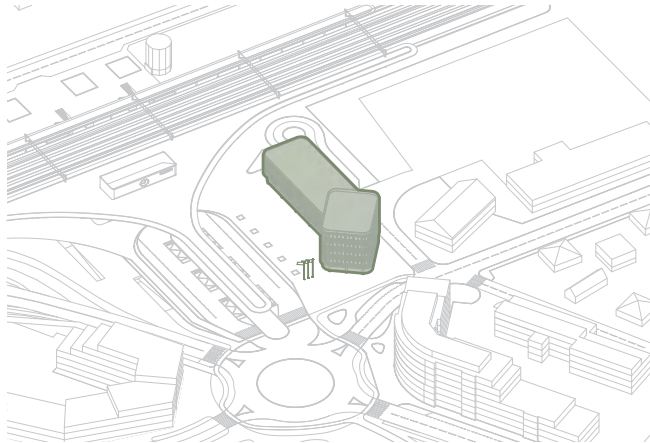
4. Spriestupnenie parteru ustúpením



5. Zjemnenie hmoty



6. Finálna axonometria

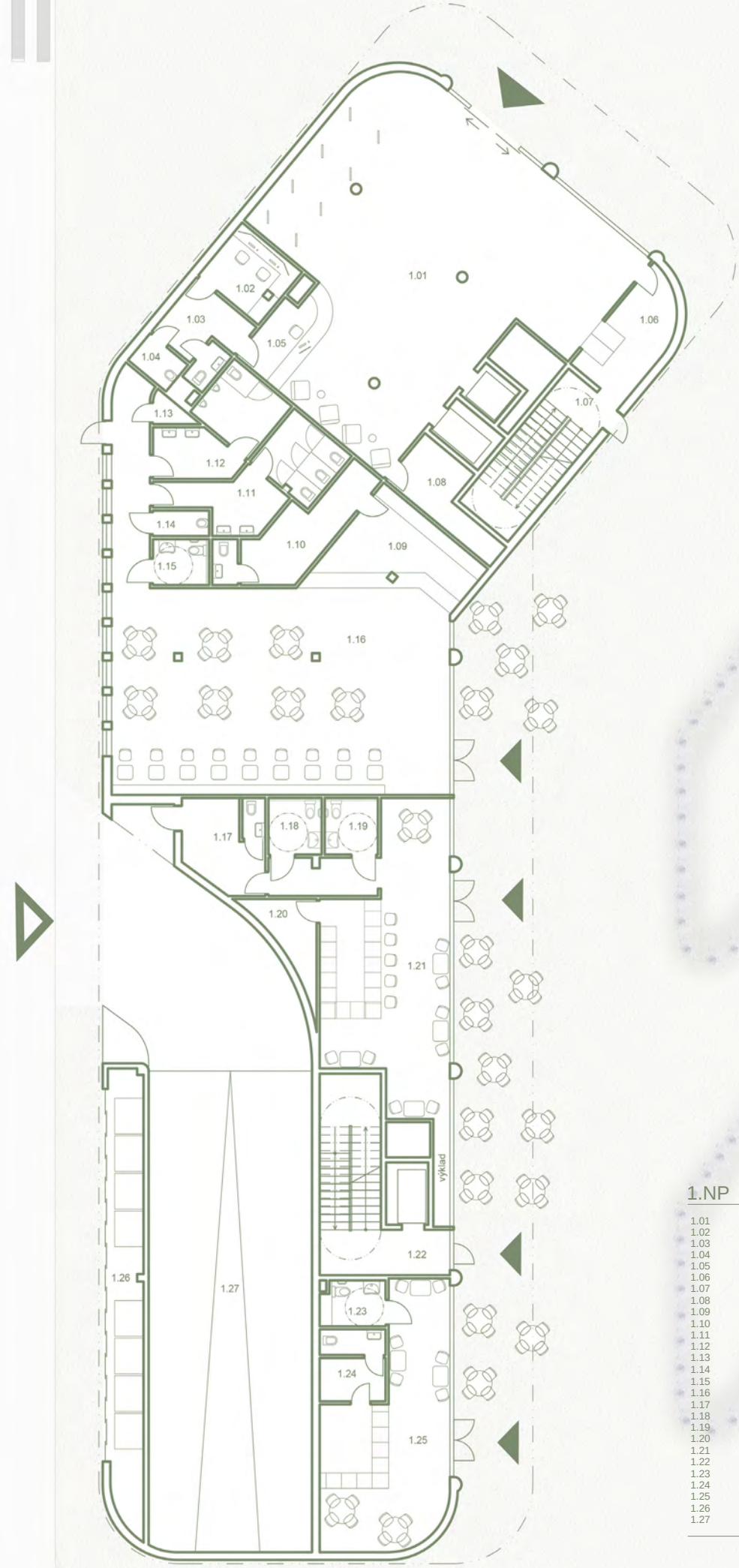
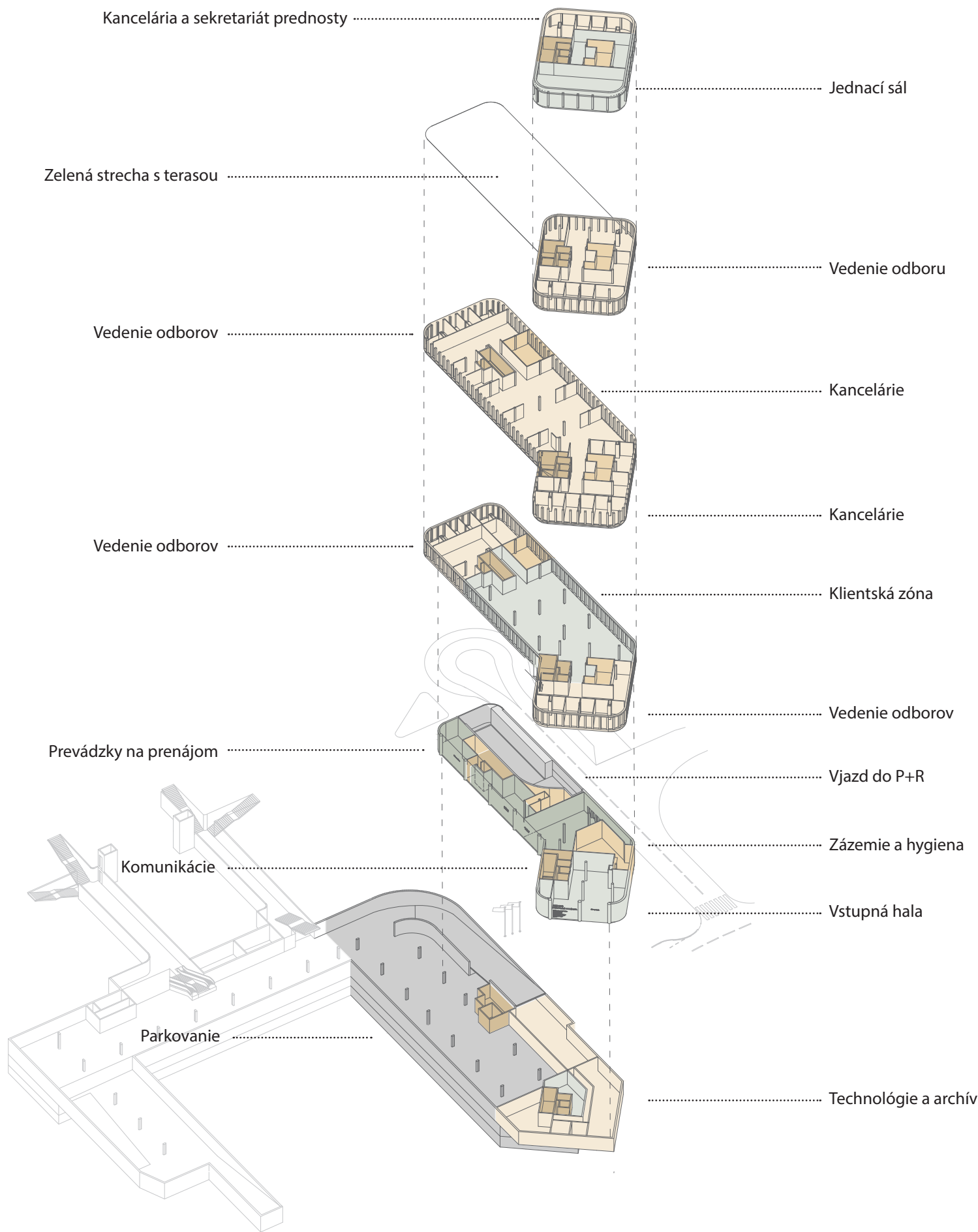


Popis návrhu

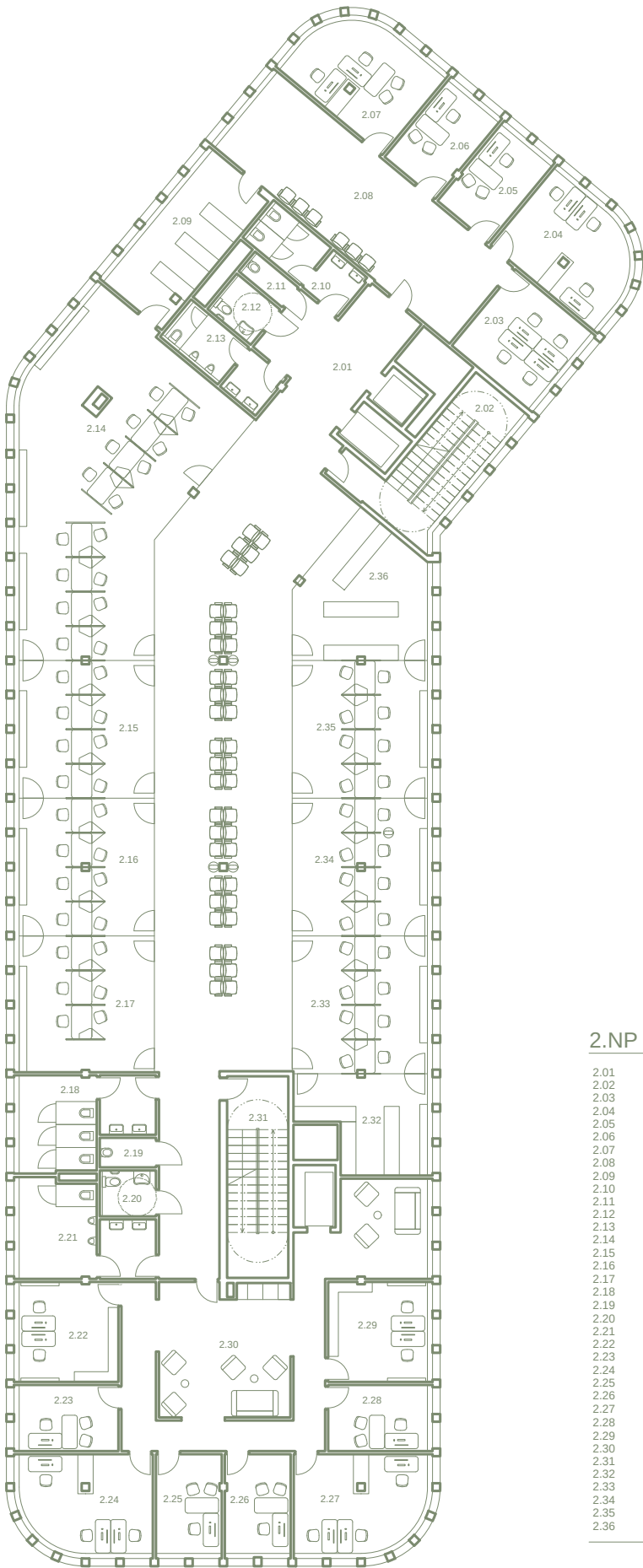
Konštrukcia budovy je tvorená železobetónovým skeletom o rozmeroch polí 5,4 metra (vychádzajúceho zo základného rástru 2,7x2,7 metra) a vykonzolovaných obvodových častí 2,7 metra na každú stranu. Konzoly sú stužené po obvode parapetom o výške 700mm. Stĺpy sú navrhované štvorcové hlavicové 300x300mm. V parteru sa nachádza hlavný vstup orientovaný k hlavnej ulici a Slniečným jazerám, nakoľko sa jedná o najfrekventovanejší bod priechodu chodcov. U hlavného vstupu sa nachádza predpriestor s vlajkonosičmi a 4x K+R. Inštitucionalizmus reprezentujú priznané stĺpy v podlúbí parteru, ktoré nadväzujú na trojosé fasády okolitých budov a zároveň reprezentujú tri piliere inštitúcie - Slovenskú republiku, Európsku úniu a okres Senec. Podluby parteru je vytvorené aj v bočných častiach budovy smerom k novému terminálu, kde je priestor lemovaný podnikmi a spolu s novonavrhnutým malým námestíčkom vytvára živý predpriestor stanice aj klientského centra. Zvyšné priestory parteru orientované do bočnej prístupovej ulice sú dedikované podružným priestorom prevádzok, odpadom a vjazdu do podzemného parkovania. V druhom nadzemnom podlaží sa nachádza klientská zóna a kancelárske priestory. Kancelárie odborov následne prestupujú naprieč celou budovou až do 4.NP, kde je doplnený pracovný priestor o exteriérovú terasu. V piatom nadzemnom podlaží sa nachádza kancelária prednostu, sekretariátu, účtovného a personálneho oddelenia, ako aj veľký jednací sál s priamim výhľadom na Slniečné jazerá ako srdce okresu. Sál je možné rozdeliť na dva menšie sály, oba so samostatným vstupom. Raster fasády je v rozmedzí 1,35 metra a v 5.NP je rozšírený na 2,7 metra. Fasáda budovy nadväzuje na materiálové riešenie terminálu použitím farbených hliníkových panelov v prevedení krémovo-bielej. Farebnosť panelov je v kontraste s ľahkým obvodovým plášťom, ktorý má antracitovú farbu rámov a tmavošedú farbu plných výplní. Ustúpené plné hmoty parteru majú prevetrávanú fasádu s tehlovým obkladom v holandskej väzbe. Farebnosť fasády parteru ako aj obkladových panelov je v jednotnom spektre s mestskou dlažbou, čo pomáha v odľahčení hmoty a kladie dôraz na jej vyššie podlažia ako metaforické prenesenie vyššej inštitúcie.

Stavebný program

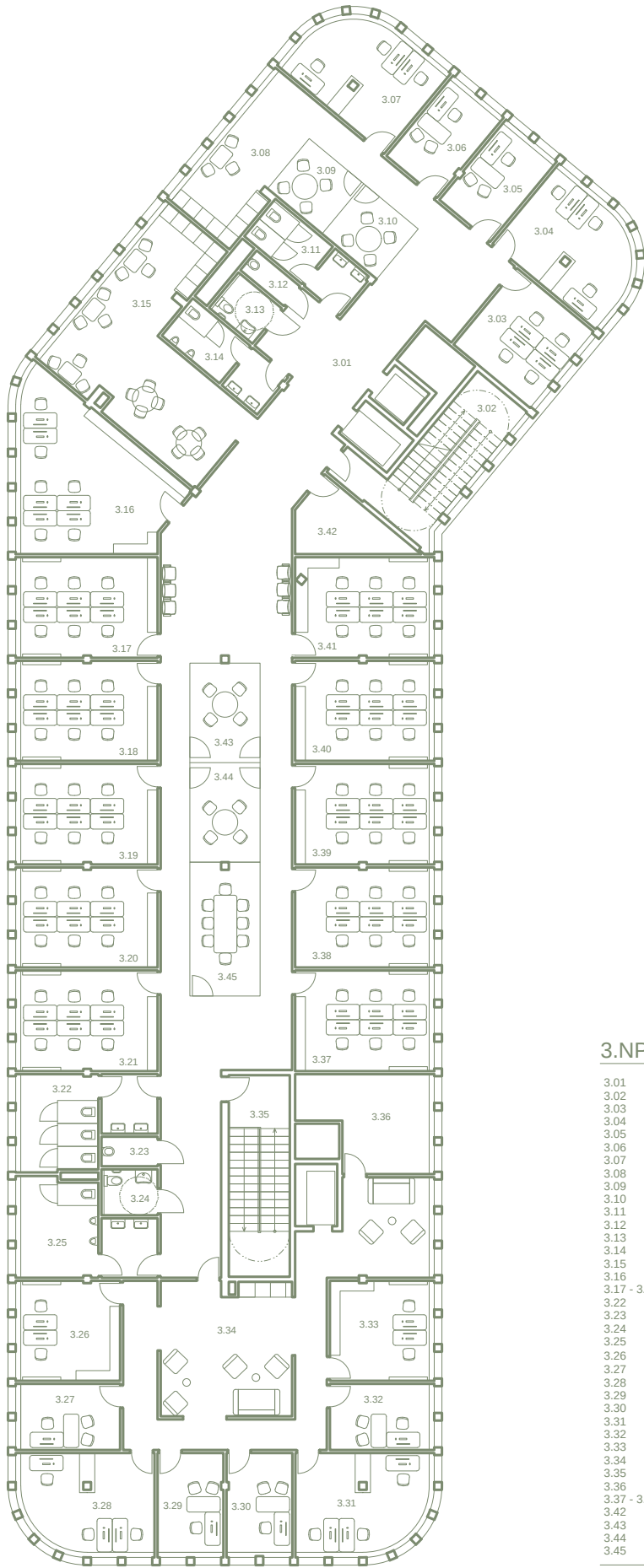
- Okresný úrad - približne 3000 m² HPP
- Počet zamestnancov - približne 150
- metráž na zamestnanca - 5-10m²/zamestnanec
- Počet návštevníkov klientskej zóny - cca 30-80 denne
- Funkčná hierarchizácia:
 - Prednosta úradu
 - sekretariát
 - personálne oddelenie
 - účtovnícke oddelenie
 - 10 odborov - vedúci odboru
 - Oddelenia - vedúci oddelení
 - Referenti - spadajúci pod jednotlivé oddelenia
- Zákaznícka zóna - 8 odborov, 4 až 10 miest na jeden odbor
- Sklady listín a archívy - cca 200 m²
- Vstupná hala - cca 40-100m²
- Čakacie priestory - cca 150 m²
- Recepcia - 6 - 12 m²
- Ochranka - 6 - 12 m²
- Upratovacie priestory
- Technológie
- Nádrž na sprinklery - 75 m²
- Parkovanie - podľa STN 73 6110 Projektovanie miestnych ciest, tabuľka parkovacích státí
- *Administratíva a verejné inštitúcie
 - Zamestnanci - 1 miesto / 4 zamestnanci - 38
 - Návštevníci - 1 miesto / 25m² - 8



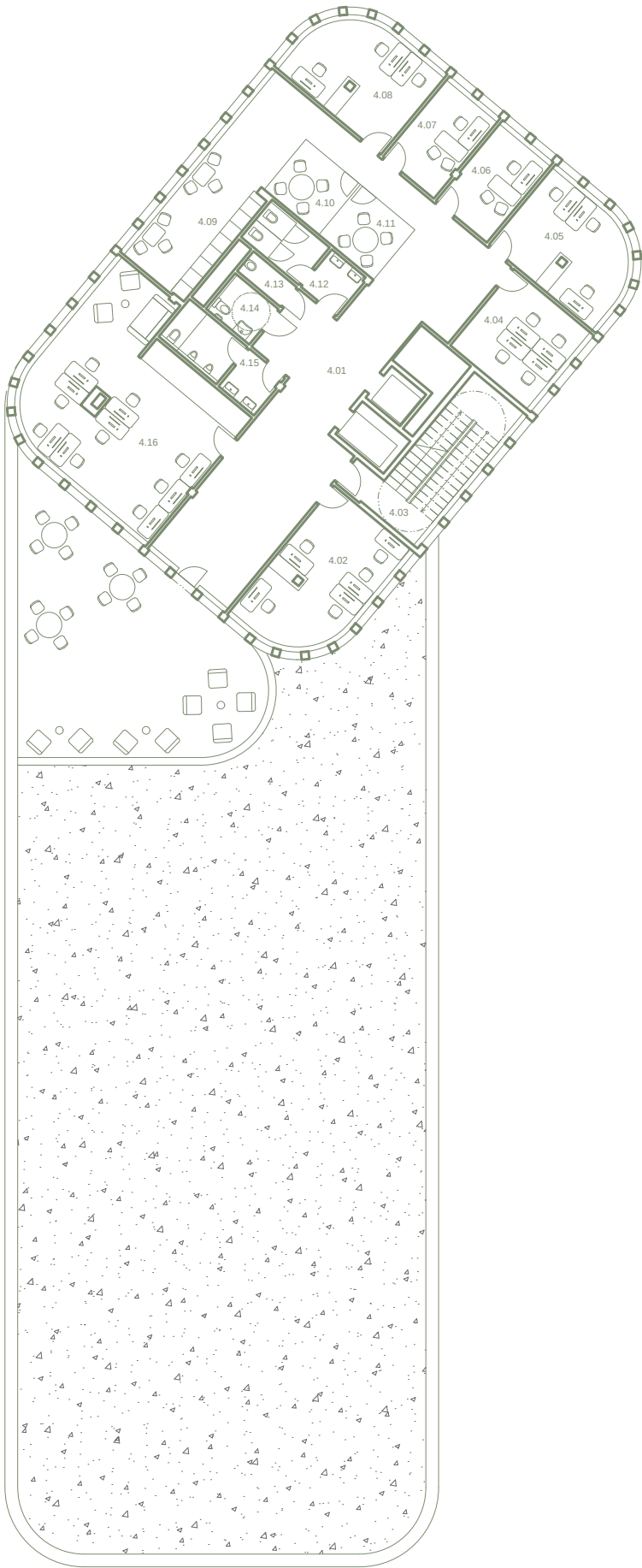
1.NP	LEGENDA MIESTNOSTÍ [m ²]	
1.01	Vstupná hala	139,72
1.02	Ostraha	8,17
1.03	Chodba s toaletou	8,74
1.04	Výlevka	2,60
1.05	Recepcia	5,15
1.06	Bankomaty	12,34
1.07	Komunikácia 1	16,85
1.08	Príručný sklad	8,82
1.09	Retail 1 Bar	17,84
1.10	Retail 1 zázemie	13,29
1.11	Retail 1 Toaleta dámy	15,87
1.12	Retail 1 Toaleta páni	13,30
1.13	Retail 1 Sklad odpadov	1,45
1.14	Retail 1 Výlevka	2,20
1.15	Retail 1 WC Invalid	4,44
1.16	Retail 1 Prevádzka	120,60
1.17	Retail 2 Zázemie s toaletou	11,05
1.18	Retail 2 WC Invalid páni	4,37
1.19	Retail 2 WC Invalid dámy	4,37
1.20	Retail 2 príručný sklad	5,10
1.21	Retail 2 prevádzka	64,47
1.22	Komunikácia 2	24,13
1.23	Retail 3 WC Invalid	4,42
1.24	Retail 3 zázemie	6,96
1.25	Retail 3 prevádzka	33,96
1.26	Odpady	20,10
1.27	Rampa a pojazdne komunikácie	180,90
Celkem		747,51



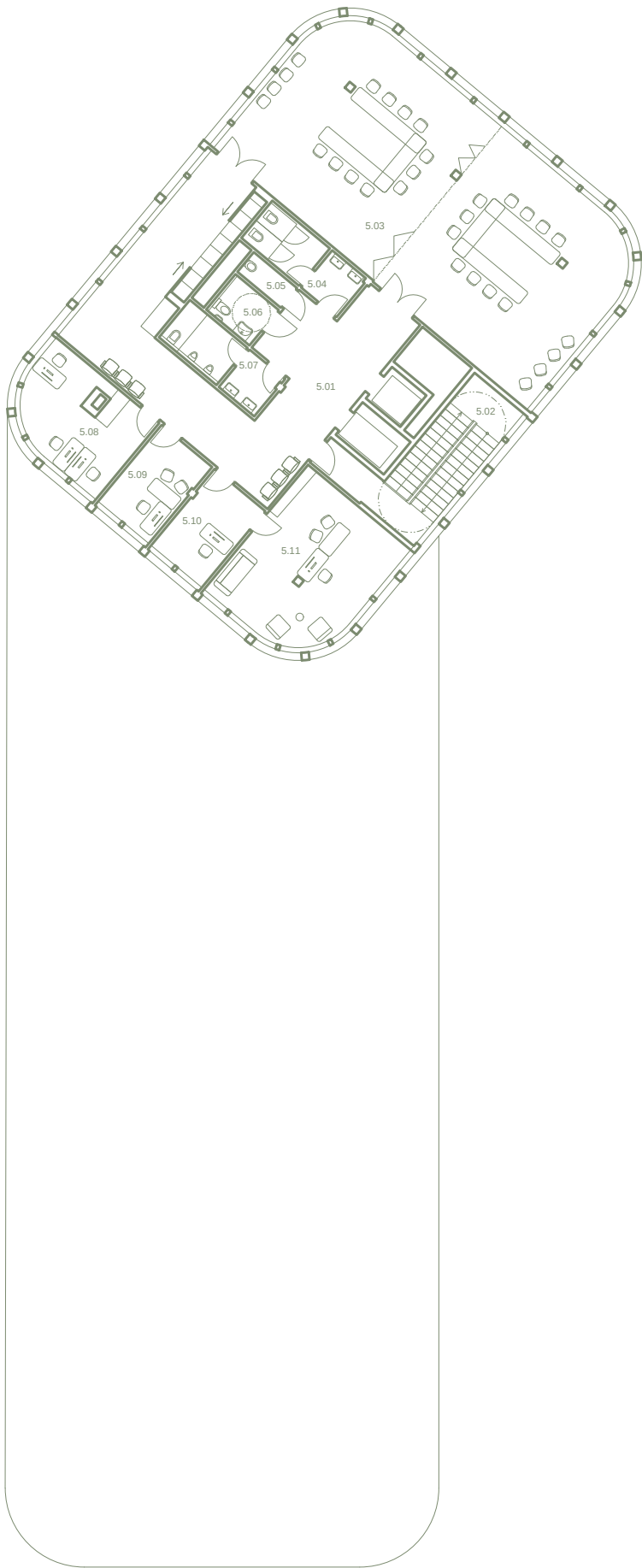
2.NP	LEGENDA MIESTNOSTÍ [m ²]	
2.01	Čakacia hala	179,3
2.02	Komunikácia 1	19,66
2.03	Kancelária referenti	15,13
2.04	Kancelária vedúci oddelenia	18,08
2.05	Kancelária vedúci odboru	10,03
2.06	Kancelária vedúci odboru	10,03
2.07	Kancelária vedúci oddelenia	18,08
2.08	Chodba	46,34
2.09	Sklad listín	19,94
2.10	Toalety dámy	9,02
2.11	Výlevka	2,20
2.12	Toalety Invalid	4,42
2.13	Toalety páni	9,02
2.14	Klientská zóna Oddelenie dokladov	85,06
2.15	Klientská zóna Všeobecná vn. správa	28,50
2.16	Klientská zóna Životné prostredie	28,35
2.17	Klientská zóna Živnostenské podnikanie	28,60
2.18	Toalety dámy	16,35
2.19	Výlevka	2,55
2.20	Toaleta invalid	4,20
2.21	Toalety páni	16,35
2.22	Kancelária	15,30
2.23	Kancelária referent	10,08
2.24	Kancelária vedúci oddelenia	18,85
2.25	Kancelária vedúci odboru	10,00
2.26	Kancelária vedúci odboru	10,00
2.27	Kancelária vedúci oddelenia	18,85
2.28	Kancelária	15,30
2.29	Kancelária referent	10,08
2.30	Spoločné priestory	67,50
2.31	Komunikácia 2	18,96
2.32	Sklad listín	17,00
2.33	Klientská zóna Kataster	28,60
2.34	Klientská zóna pozemky a lesy	28,35
2.35	Klientská zóna Evidencia vozidiel	28,50
2.36	Sklad listín	24,67
Celkem		897,24
Zamestnanci = 50 (491,86m ² ; 1/10m ²)		
Návštevníci= 116 (234,01m ² ; 1/2m ²)		



3.NP	LEGENDA MIESTNOSTÍ [m ²]	
3.01	Chodba	154,13
3.02	Komunikácia 1	19,66
3.03	Kancelária referenti	15,13
3.04	Kancelária vedúci oddelenia	18,08
3.05	Kancelária vedúci odboru	10,03
3.06	Kancelária vedúci odboru	10,03
3.07	Kancelária vedúci oddelenia	18,08
3.08	Kuchynka	15,16
3.09	Malá zasadačka	7,07
3.10	Malá zasadačka	7,07
3.11	Toalety dámy	9,02
3.12	Výlevka	2,20
3.13	Toalety Invalid	4,42
3.14	Toalety páni	9,02
3.15	Kuchynka	38,16
3.16	Kancelária	32,45
3.17 - 3.21	Kancelária	21,10
3.22	Toalety dámy	16,35
3.23	Výlevka	2,55
3.24	Toaleta invalid	4,20
3.25	Toalety páni	16,35
3.26	Kancelária vedúci oddelenia	15,21
3.27	Kancelária vedúci odboru	10,00
3.28	Kancelária vedúci oddelenia	18,85
3.29	Kancelária vedúci odboru	10,00
3.30	Kancelária vedúci odboru	10,00
3.31	Kancelária vedúci oddelenia	18,85
3.32	Kancelária vedúci odboru	10,00
3.33	Kancelária vedúci oddelenia	15,21
3.34	Spoločný priestor	66,78
3.35	Komunikácia 2	18,96
3.36	Sklad	16,84
3.37 - 3.41	Kancelárie	21,10
3.42	Sklad	8,71
3.43	Zasadačka malá	10,72
3.44	Zasadačka malá	10,72
3.45	Zasadacia miestnosť	14,43
Celkem		877,04
Zamestnanci = 85 (424,52m ² ; 1/5m ²)		

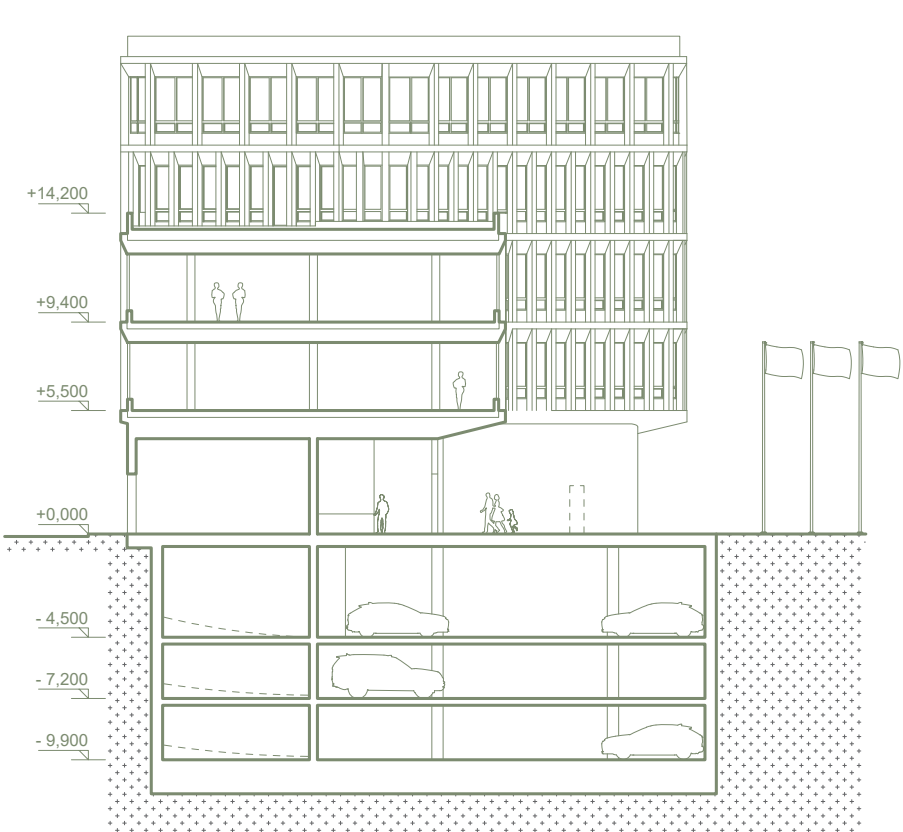


4.NP	LEGENDA MÍSTNOSTÍ	[m ²]
4.01	Chodba	37,83
4.02	Kancelária vedúci referátu	23,22
4.03	Komunikácia	18,57
4.04	Kancelária vedúci referátu	15,13
4.05	Kancelária vedúci oddelenia	18,88
4.06	Kancelária vedúci odboru	10,00
4.07	Kancelária vedúci odboru	10,00
4.08	Kancelária vedúci oddelenia	18,88
4.09	Kuchynka	26,08
4.10	malá zasadačka	7,07
4.11	malá zasadačka	7,07
4.12	Toalety dámy	9,02
4.13	Výlevka	2,20
4.14	Toalety invalid	4,42
4.15	Toalety páni	9,02
4.16	Kancelárie	53,61
Celkem		306,67
Terasa		76,75

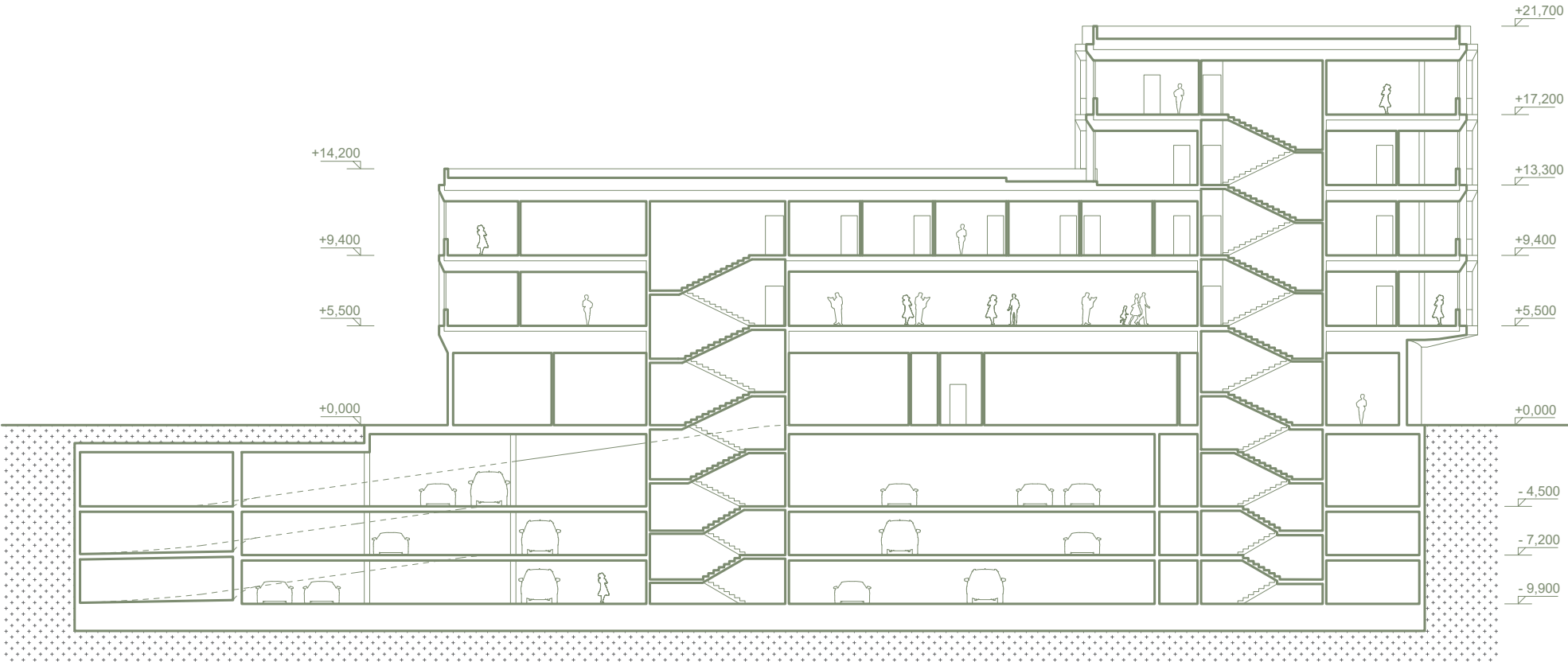


5.NP	LEGENDA MÍSTNOSTÍ	[m ²]
5.01	Chodba a komunikácia	60,20
5.02	Komunikácia	19,66
5.03	Jednacia miestnosť - možné rozdelenie	122,51
5.04	Toalety dámy	9,02
5.05	Výlevka	2,20
5.06	Toalety invalid	4,42
5.07	Toalety páni	9,02
5.08	Kancelária personálne	18,88
5.09	Kancelária účtovníka	10,00
5.10	Sekretariát prednosty	10,00
5.11	Kancelária prednostu	31,70
Celkem		304,68

REZ PRIEČNY

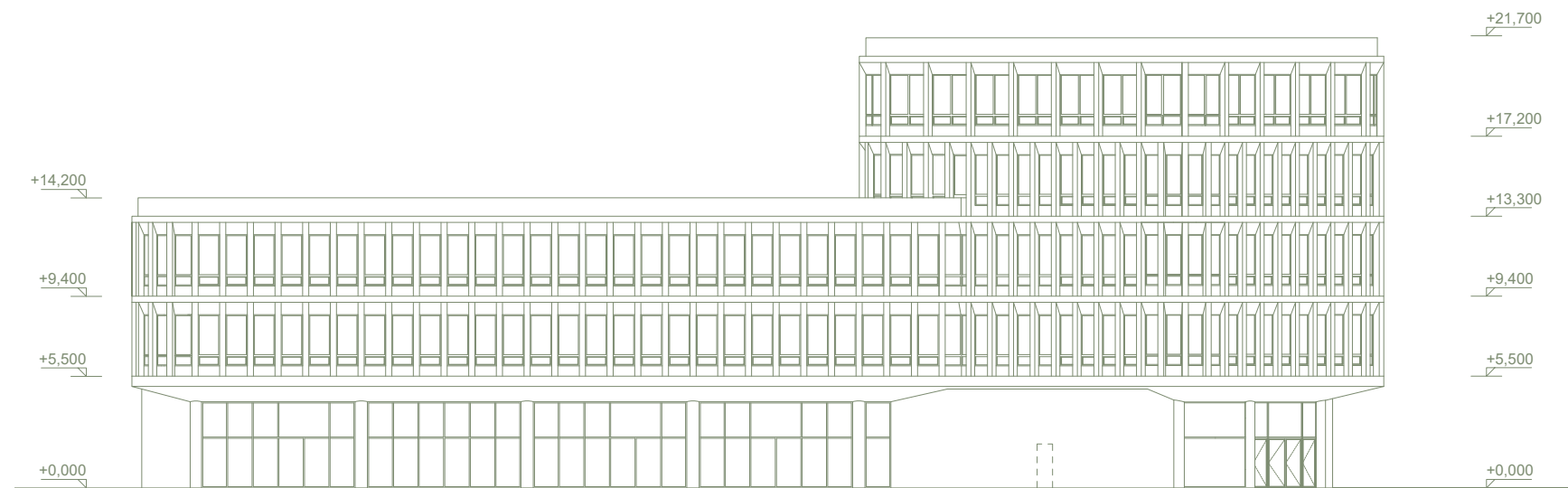


REZ POZDĹŽNY

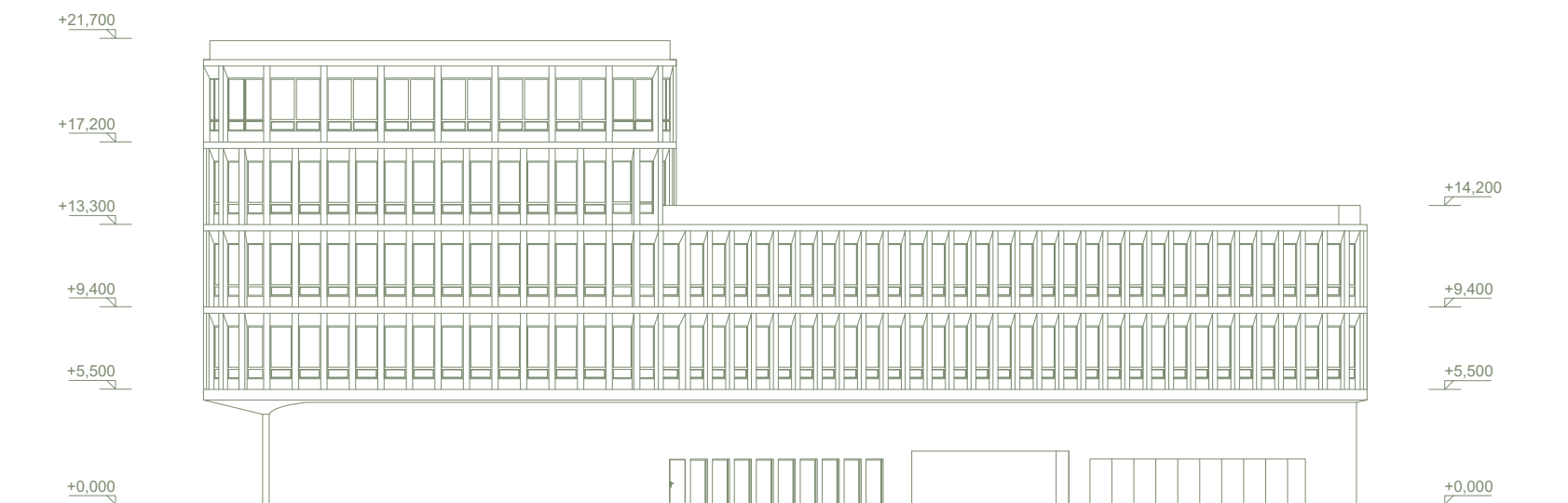




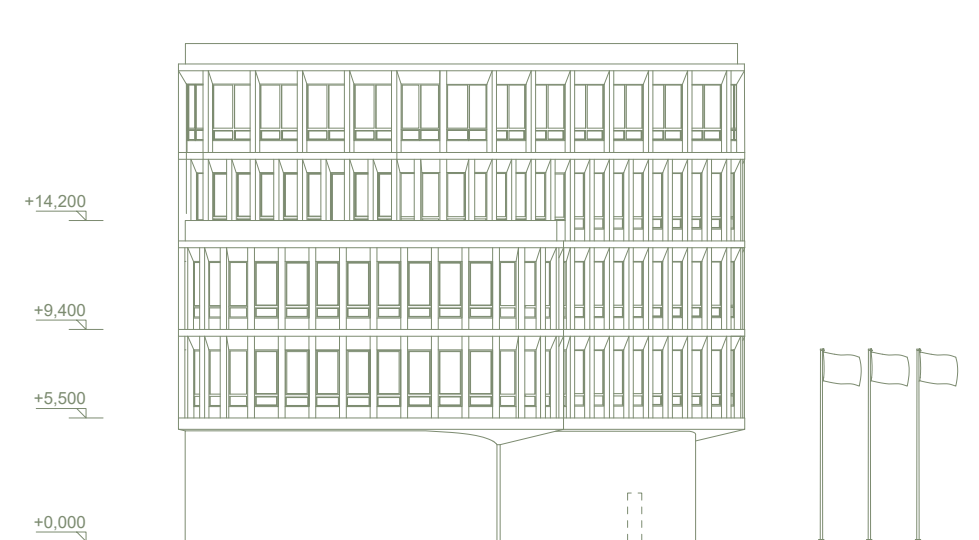
Pohľad Severný



Pohľad Východný



Pohľad Západný



Pohľad Južný

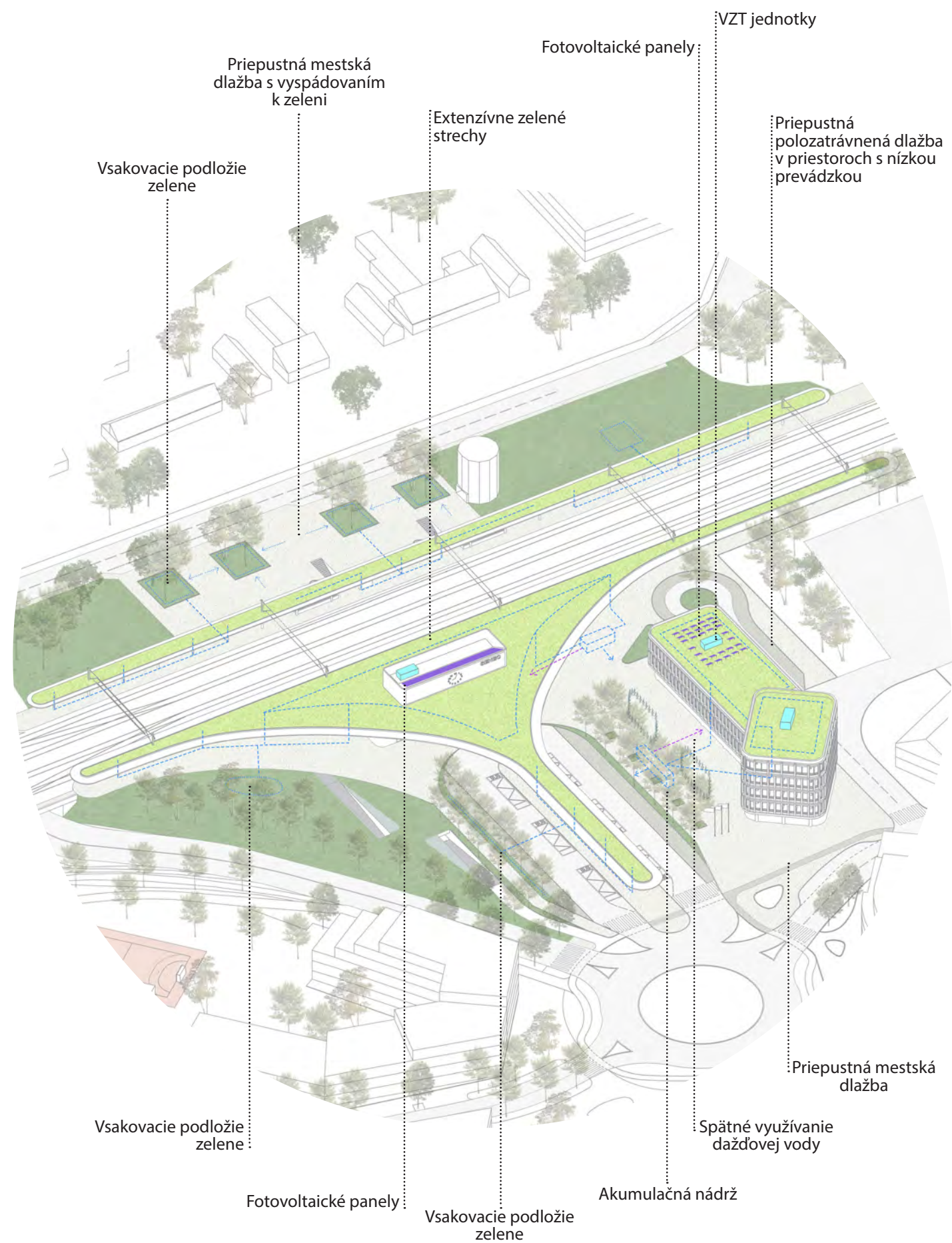
Pohľady 1:250



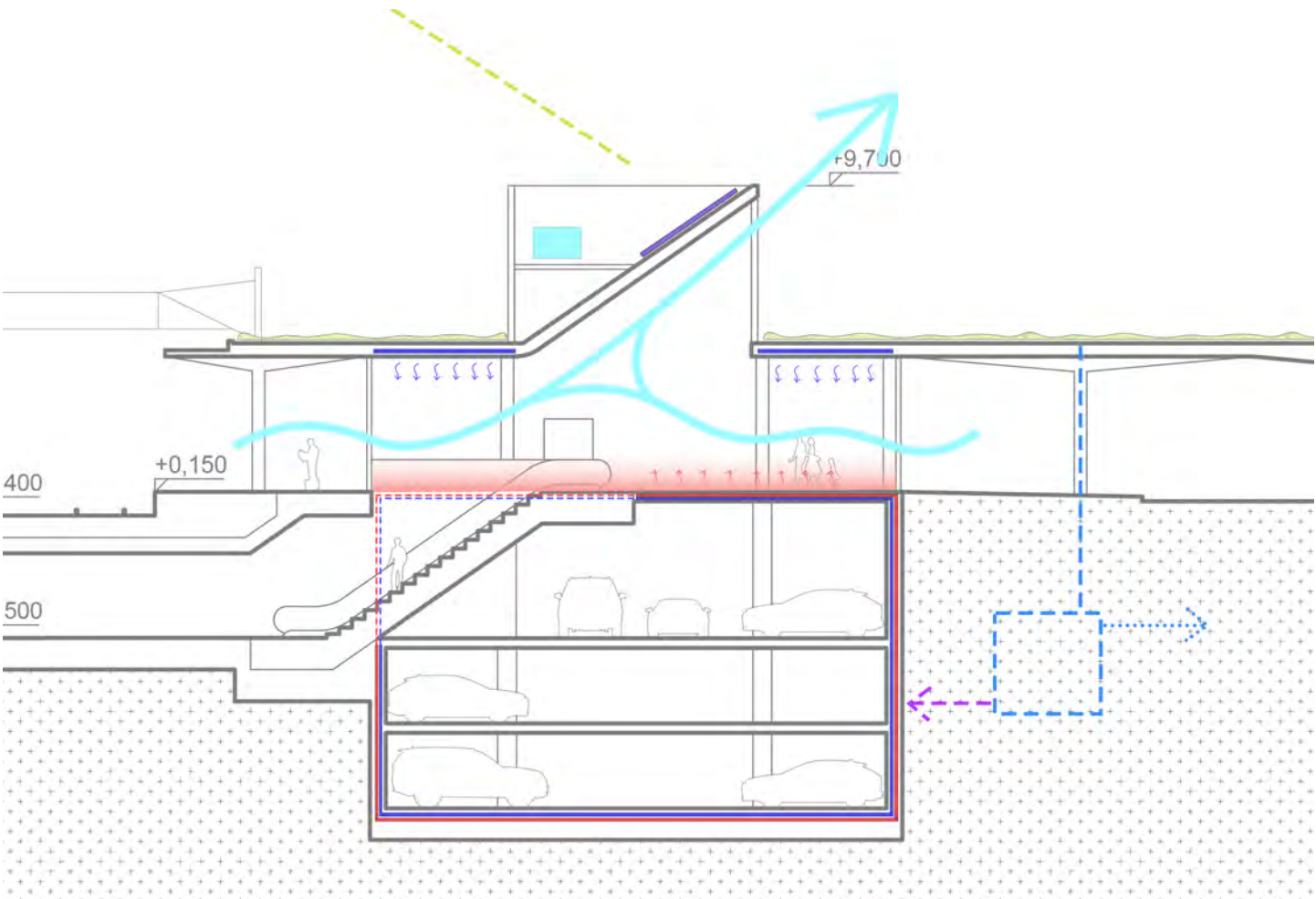
SENEK Klientské centrum

Všeobecná vnútorná správa
Oddelenie dokladov
Evidencia vozidiel
Pozemky a lesy
Životné prostredie
Živnostníenské odd.
Doprava a komun.
Krizové riadenie
Organizačný odbor
Kataster





Koncepcia modro-zelenej infraštruktúry projektu počíta s použitím princípov extenzívnej zelenej strechy, priepustnej mestskej dlažby vyspádovanej k zeleným plochám a a využitím akumulčných nádrží pre spätné využitie dažďovej vody v sociálnych priestoroch terminálu a parteru Klientského centra. Návrh udržiteľnosti je doplnený o zakomponovanie fotovoltaických panelov - u terminálu v miestach šikmej strechy svetlíku a u klientského centra v zadnej časti strechy nad 3.NP. U terminálu je zabezpečené prirodzené prevetrávanie, ktoré je doplnené o vzduchotechnickú jednotku umiestnenú v servisnom podlaží ocelevej konštrukcie svetlíku. Vetrávanie Klientského centra je zabezpečené vzduchotechnickými jednotkami umiestnenými na strechách. Návrh terminálu a klientského centra počíta s využitím aktivovaného betónového jadra BKV pre ohrev a chladenie priestorov.



Záver

Diplomová práca má pre mňa veľkú osobnú hodnotu, nakoľko lokalita, ktorej prestavbou a návrhom sa práca zaoberá, bola významným dejiskom môjho doterajšieho života. Nájdenie možného riešenia problému a zrušenia statusu quo pre mňa znamenalo aj nutnosť sebareflexie a nezaujatosti, ktorú som ako obyvateľ mesta musel časom hľadať.

Komplexná premena územia je pre mňa odkazom nádeje a vízie pre lepšie napredovanie celej lokality a životných priestorov ako celku. Prepojenie kvalitných a významných historických hodnôt s moderným a súčasným prístupom k tvorbe priestoru je základným aspektom, ktorý som chcel touto prácou doceliť.



Zdroje mapové, mestské a dátové:

- Údaje o meste Senec, dostupné z <https://www.senec.sk/sk>
- Územný plán mesta Senec, dostupné z <https://www.senec.sk/sk/clanok/navrh-upd-mesta-senec>
- Historické mapy, dostupné z <https://geoportal.gov.sk/maps/historical-maps>
- Štatistiky o meste, dostupné z <https://mojaobec.statistics.sk/>
- Štatistiky škôl, dostupné z <http://mapaskol.iedu.sk/mrs-mapa.aspx>
- Synagóga Senec, dostupné z <https://www.synagogasenec.sk/en/>
- Mapové údaje, dostupné z <https://mapy.bratislavskykraj.sk/>
- Open Street Maps, dostupné z <https://www.openstreetmap.org/>

Zdroje Železničná stanica Senec, dostupné z:

- <https://www.vlaky.net/trate/objekt/437/zeleznicna-stanica-senec/>
- <https://imhd.sk/ba/vsetky-odchody-zo-zastavky/Senec>
- <https://www.zeleznicne.info>
- <https://www.zsr.sk/en/o-nas/historia-zeleznic/1867-1873/zeleznicna-technika/zeleznicne-budovy/>
- <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost/>

Literatúra:

- Jacura, M. – Hájek, K. – Svetlík, M.: Dispoziční uspořádání výpravních budov od historie po současnost In: 9. Fórum kolajovej dopravy – Zborník príspevkov. Bratislava: FO ART, s. r. o., 2013, s. 83 – 86. ISBN 978-80-88973-96-6.
- SEDALA, Peter. Senec: putovanie v spomienkach = kalandozások az emlékekben. Vydanie 1. Preložil László FLÓRIÁN. Vendryně: Beskydy, 2022. ISBN 978-80-87431-64-1
- Demografická prognóza okresov Slovenska do roku 2035 v kontexte odhaľovania geografickej nerovnosti a konvergenzie, in *actageographica* [online]. 2014, prezentované vo formáte PDF. Dostupné z: http://www.actageographica.sk/stiahnutie/58_1_02_Bleha_a_kol.pdf
- Šveda, M. – Šuška, P.: Suburbanizácia; Ako sa mení zázemie Bratislavy. Geografický ústav SAV. Bratislava: Polygrafické centrum, s. r. o., 2019. ISBN 978-80-89548-08-8.
- Šveda, M. – Šuška, P.: Suburbanizácia 2; Sondy do premien zázemia Bratislavy. Geografický ústav SAV. Bratislava: Polygrafické centrum, s. r. o., 2020. ISBN 978-80-89548-09-5.
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych ciest
- STN 73 6310 Navrhovanie železničných staníc v porovnaní s ČSN 73 6310
- STN 73 6359 Nástupištia na železničných dráhach v porovnaní s ČSN 73 4959

Zdroje obrázkov:

- 1 - Historické obrázky a pohľadnice msta Senec, dostupné z <https://wartberg-szenc.blogspot.com/>
- 2 - <https://geoportal.gov.sk/maps/historical-maps/datasets?view=-550872,-1274072,4.7623243757>
- 3 - <https://geoportal.gov.sk/maps/historical-maps/datasets?view=-550872,-1274072,4.7623243757>
- 4 - <https://geoportal.gov.sk/maps/historical-maps/datasets?view=-550872,-1274072,4.7623243757>
- 5 - <https://www.tasr.sk/>
- 6 - Historické obrázky a pohľadnice msta Senec, dostupné z <https://wartberg-szenc.blogspot.com/>
- 7 - Historické obrázky a pohľadnice msta Senec, dostupné z <https://wartberg-szenc.blogspot.com/>
- 8 - <https://www.tasr.sk/>
- 9 - <https://www.tasr.sk/>
- 10 - <https://mojaobec.statistics.sk/html/sk.html?obec=SK0108508217>
- 11 - <http://mapaskol.iedu.sk/mrs-mapa.aspx>
- 12 - Demografická prognóza okresov Slovenska do roku 2035 v kontexte odhaľovania geografickej nerovnosti a konvergenzie, in *actageographica* [online]. 2014, prezentované vo formáte PDF. Str. 36, tab. 3. Dostupné z: http://www.actageographica.sk/stiahnutie/58_1_02_Bleha_a_kol.pdf
- 13 - <https://mojaobec.statistics.sk/html/sk.html?obec=SK0108508217>
- 14 - Vlastný archív autora
- 15 - Vlastný archív autora
- 16 - Vlastný archív autora
- 17 - Vlastný archív autora
- 18 -Vlastný archív autora
- 19 - <https://futbalsfz.sk/ntcsenec-kontakt/>
- 20 - <https://bratislavskykraj.sk/tag/mestske-kulturne-stredisko-senec/>
- 21 - <https://www.blackeye.sk/my-product/senecke-leto/>
- 22 - <https://www.regionsenec.sk/en/senecke-leto/>
- 23-Šveda, M. – Šuška, P.: Suburbanizácia; Ako sa mení zázemie Bratislavy. Str. 17. Geografický ústav SAV. Bratislava: Polygrafické centrum, s. r. o., 2019. ISBN 978-80-89548-08-8.
- 24 - <https://earth.google.com/web>
- 25 - Šveda, M. – Šuška, P.: Suburbanizácia 2; Sondy do premien zázemia Bratislavy. Str. 97. Geografický ústav SAV. Bratislava: Polygrafické centrum, s. r. o., 2020. ISBN 978-80-89548-09-5.

- 26 - Šveda, M. – Šuška, P.: Suburbanizácia; Ako sa mení zázemie Bratislavy. Str. 35. Geografický ústav SAV. Bratislava: Polygrafické centrum, s. r. o., 2019. ISBN 978-80-89548-08-8.
- 27 - Šveda, M. – Šuška, P.: Suburbanizácia; Ako sa mení zázemie Bratislavy. Str. 259, obr. 2. Geografický ústav SAV. Bratislava: Polygrafické centrum, s. r. o., 2019. ISBN 978-80-89548-08-8.
- 28 - Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Senec na roky 2019 - 2028, spracovateľ www.ipp-oz.sk
- 29 - Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Senec na roky 2019 - 2028, spracovateľ www.ipp-oz.sk
- 30 - Vlastný archív autora
- 31 - Vlastný archív autora
- 32 - Vlastný archív autora
- 33 - Vlastný archív autora
- 34 - Vlastný archív autora
- 35 - Vlastný archív autora
- 36 - Vlastný archív autora
- 37 - Vlastný archív autora
- 38 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>
- 39 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>
- 40 - <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>
- 41 - <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>
- 42 - <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>
- 43 - <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>
- 44 - <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>
- 45 - <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>
- 46 - <https://turisticky.sk/vylet/chmarosky-viadukt/>
- 47 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>
- 48 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>
- 49 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>
- 50 - <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>
- 51 - <https://www.partizanske.sk/nova-zeleznicna-stanica-r-1962.html?idpgall=770037>
- 52 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>
- 53 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>
- 54 - <https://www.archiweb.cz/b/terminal-hromadne-dopravy-nova-paka>
- 55 - <https://www.chemkostav.eu/referencie/obcianske-stavby/x-termin%C3%A1l-integrovanej-osobnej-dopravy-trebi%C5%A1ov>
- 56 - <https://www.avk.sk/projects/tiopruzinov>
- 57 - [https://www.wikiwand.com/cs/Ko%C5%A1ice_\(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD\)](https://www.wikiwand.com/cs/Ko%C5%A1ice_(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD))
- 58 - <https://www.stefanoerichitetti.net/en/project/stazione-matera-centrale-fal/>
- 59 - <https://www.stefanoerichitetti.net/en/project/stazione-matera-centrale-fal/>
- 60 - <https://www.stefanoerichitetti.net/en/project/stazione-matera-centrale-fal/>
- 61 - <https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-hranice-na-morave>
- 62 - <https://www.cka.cz/souteze/databaze/terminal-hranice-na-morave>
- 63 - <https://www.cfmoller.com/p/Train-Station-Hamburg-Altona-i3506.html>
- 64 - <https://www.cfmoller.com/p/Train-Station-Hamburg-Altona-i3506.html>
- 65 - <https://www.ova.cz/cs/komplexni-reseni-dopravniho-terminalu-uvaly/>
- 66 - <https://www.ova.cz/cs/komplexni-reseni-dopravniho-terminalu-uvaly/>

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Marek Badinský

datum narození: 02.08.1999

akademický rok / semestr: 2024/2025, Zimní semestr

studijní program: Architektura a Urbanismus

ústav: Ústav navrhování II

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. Arch. Hana Seho

téma diplomové práce: Terminál I.O.P a Slunečné jezerá Senec

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním diplomního projektu je urbanistický návrh území kolem dopravního terminálu v Senci, nejdynamičtěji se rozvíjejícím sídle na Slovensku. Cílem je zapojení terminálu I.O.P. do struktury města s využitím potenciálu přiléhajícího jižního areálu Slunečních jezer. Potenciál území je značný a návrh by měl najít řešení pro rozvoj této části města v přirozeném napojení na stávající strukturu. Terminál jako uzel umožňující propojení nových území jižně od železničního koridoru se staršími a historickými částmi Sence bude řešen v rámci detailnějšího architektonického návrhu, jako součást diplomové práce.

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

Urbanistický návrh s vymezením funkčních ploch, uličních profilů, vymezení prostoru přestupního terminálu I.O.P., jehož součástí je nové vlakové nádraží. Areál Slunečních jezer s dnešní rekreační a zábavní funkcí bude navržen jako nová signifikantní čtvrť začleněná do městské struktury s funkcemi komerčními, bydlením, kulturou a sportem.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Urbanistický návrh:

Situace širších vztahů (1:1000–1:2000)

Urbanistický návrh – situace, prostorová regulace (axonometrie x nadhledová perspektiva), řezy územím, vizualizace zásadních částí návrhu (1:1000–1:2000)

Architektonický návrh:

Situace (1:200 – 1:500)

Půdorysy, řezy, pohledy (1:100-1:500)

Koncepční provozní schéma, perspektivní řez, vizualizace, axonometrie

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

-poster podle vzoru FA ČVUT

-2x portfolio formátu A4

-fyzický model 1:500- možná dohoda o jiném měřítku

Konkrétní úpravy či doplnění stavebního programu, měřítek a rozsahu jsou možné po dohodě s vedoucím DP.

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Marek Badinský

AR 2024/2025, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) TERMINÁL I.O.P. A SLUNEČNÍ JEZERA SENEC

(AJ) TRANSPORT HUB AND SUNNY LAKES SENEC

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:

Prof. Ing. arch. Hana Seho

Ústav: 15128 Ústav navrhování II

Oponent práce:

Ing. arch. Ondřej Králík

Klíčová slova
(česká):

Terminál, Senec, Slunečné jezerá, stanica, vlak, Klienské centrum

Anotace
(česká):

Diplomová práce sa zaoberá návrhom nového dopravného terminálu integrovanej osobnej prepravy v meste Senec a zároveň rieši problematiku prepojenia mestskej štruktúry s areálom Slnečných jazier a novovznikajúcou južnou stranou mesta. Urbanistické riešenie spočíva vo vytvorení nového kultúrno-spoločenského centra mesta s využitím potenciálnej vyššej zástavby a architektonický návrh kladie dôraz na potrebu dostupnejších inštitúcií v spojení s efektívnou hromadnou dopravou.

Anotace (anglická):

The diploma thesis deals with the design of a new transport terminal for integrated passenger transport in Senec and at the same time solves the problem of connecting the urban structure with the area of the Sun Lakes and the newly emerging southern side of the city. The urban design solution consists in the creation of a new cultural and social centre of the city using the potential of creating a higher built-up area and the architectural design emphasises the need for more accessible institutions in conjunction with efficient public transport .

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 6.1.2023

podpis autora-diplomanta

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

DIPLOMOVÁ PRÁCA

Vedúci práce: prof. Ing. arch. Hana Seho

Odborný asistent: Ing. arch. Jiří Poláček, Ing. arch. Veronika Suchá

Konzultanti profesí:

Navrhovanie železničných stavieb: Ing. Michal Petýrek Ph.D.

Dopravné riešenie: Ing. Richard Železný, MSc., Ph.D.

Stavebno-technické riešenie: Ing. Miloslav Smutek, Ph.D.

Požiarna ochrana: doc. Ing. Daniela Bošová, Ph.D.

Energetika a TZB: Ing. Zuzana Vyoralová, Ph.D.

