

BANSKÁ BYSTRICA

STRIEBORNÉ NÁMESTIE



ZOSTAVIL :

PROF. ING. ARCH. BOHUMIL KOVÁČ, PhD.

TEXTY K PRÁCAM :

Bc. JAKUB KOSNÁČ

Bc. MARTIN KOHAUT

Bc. MICHAL FEKETE

Bc. MICHAL MRÁZ

Bc. PAVOL ZIBRIN

Bc. KORNEL SZABÓ

Bc. PAVOL KASÁČ

Bc. PETER HORÁK

Bc. FILIP KOTRČ

Bc. MATÚŠ CHUDÝ

Bc. ZUZANA KRNÁČOVÁ

Bc. DOMINIK MATEÁŠIK

Bc. DALIBOR ŠPILÁK

PEKLAD DO ANGLIČTINY :

ING. ARCH. KATARÍNA SMATANOVÁ

RECENZENTI :

DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLIŠ, CSc.

ING. ARCH. ĽUBOMÍR KELEMAN

ISBN 978-80-227-3896-5

OBSAH

PROF. ING. ARCH. BOHUMIL KOVÁČ, PhD. STRIEBORNÉ NÁMESTIE V BANSKEJ BYSTRICI AKO TÉMA ZÁVEREČNÝCH BAKALÁRSKÝCH PRÁC NA FA STU	4
ING. ARCH. KATARÍNA SMATANOVÁ SILVER SQUARE IN BANSKÁ BYSTRICA AS A TOPIC OF BACHELOR THESIS OF FA STU	5
SIMONA ŠOVČÍKOVÁ STRIEBORNÉ NÁMESTIE V HISTORICKOM KONTEXTE MESTA	6
ING. ARCH. JAN KOMRSKA, CSc. STRIEBORNÉ NÁMESTIE V BANSKEJ BYSTRICI - CHARAKTERISTIKA ŠTUDENTSKÝCH PRÁC	10
ING. ARCH. SILVIA BAŠOVÁ, PhD. STRIEBORNÉ NÁMESTIE BANSKÁ BYSTRICA - ZHODNOTENIE PRÍSTUPOV ŠTUDENTOV K RIEŠENIU	11

PRÁCE

ŠTUDENT	VEDÚCI	
ZADANIE BANSKÁ BYSTRICA:		
JAKUB	KOSNÁČ	DOC. ING. ARCH. DAGMAR KALISKÁ, PhD. 12
MARTIN	KOHAUT	ING. ARCH. JAROSLAV COPLÁK, PhD. 14
MICHAL	FEKETE	DOC. ING. ARCH. DAGMAR KALISKÁ, PhD. 16
MICHAL	MRÁZ	ING. ARCH. JAROSLAV COPLÁK, PhD. 18
PAVOL	ZIBRIN	DOC. ING. ARCH. DAGMAR KALISKÁ, PhD. 20
KORNEL	SZABÓ	ING. ARCH. JANKA ČÚRNA, PhD. 22
PAVOL	KASÁČ	ING. ARCH. JAN KOMRSKA, CSc. 24
PETER	HORÁK	ING. ARCH. JAN KOMRSKA, CSc. 26
FILIP	KOTRČ	ING. ARCH. JAN KOMRSKA, CSc. 28
MATÚŠ	CHUDÝ	ING. ARCH. SILVIA BAŠOVÁ, PhD. 30
ZUZANA	KRNÁČOVÁ	DOC. ING. ARCH. PETER KARDOŠ, PhD. 32
DOMINIK	MATEÁŠIK	ING. ARCH. JAROSLAV COPLÁK, PhD. 34

ZADANIE ČADCA:

DALIBOR	ŠPILÁK	ING. ARCH. JANKA ČÚRNA, PhD. 36
---------	--------	---------------------------------

RECENZIE

DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLIŠ, CSc.	38
ING. ARCH. ĽUBOMÍR KELEMAN	38

Strieborné námestie v Banskej Bystrici - téma záverečných bakalárskych prác na FA STU

Témami záverečných bakalárskych prác na FA STU sú úlohy, kde študent syntetizuje nadobudnuté vedomosti a schopnosti v architektonicko – urbanistickom navrhovaní a konštrukčno-technickom projektovaní stavieb. Osobitný okruh tvorí skupina tém návrhu a projektu exteriérových stavieb, ktoré zadáva Ústav urbanizmu a územného plánovania. V akademickom roku 2011/12 sme zadali uchádzačom o bakalársky titul možnosť vybrať si aj tému s problematikou verejných priestorov – návrh rekonštrukcie Strieborného námestia v Banskej Bystrici. Mesto Banská Bystrica prostredníctvom architekta Ľ. Kelemana oslovilo náš ústav so žiadosťou na spracovanie architektonicko-urbanistického názoru na tento priestor. Vzhľadom na aktuálny stav priestoru, jeho možný potenciál aj v súvislosti s možnosťami ktoré môže priniesť prestavba areálu Slovenky, nedala sa táto téma odmietnuť. Obsahovala v sebe veľa výziev od urbanistických kontextov lokality, cez jeho architektonické stvárnenie až po dizajn mobiliáru. V polohe mesta spočíva význam tohto priestoru v tom, že je súčasťou resp. priamo nástupným priestorom do Hornej striebornej ulice, ktorá vedie priamo do 230 m vzdialeného srdca mesta – na Námestie SNP. Nie je to priestor zo štyroch strán obkolesený zástavbou, jednu stranu priestoru tvorí tok riečky Bystrica a za ňou kulisu priestoru tvorí zeleň Mestského parku. Námestie tak je súčasne spojnicou medzi kamenným a zeleným srdcom centra mesta. Priestor má svoju vlastnú históriu a objavovanie resp. prezentovanie týchto stôp bolo tiež vábivým momentom. Navyše tu je areál Slovenky, kde veľký potenciál industriálnej architektúry a jej priestorov otvára priestor pre množstvo zaujímavých podnetov. Východiskom všetkých návrhov bol územný plán mesta, najmä jeho koncepcia dopravy, ktorá vytvorením dopravného okruhu centra eliminuje súčasné zafarbenie námestia. To otvorilo možnosti na v zásade ušľachtilejšie spôsoby využitia. Všetky návrhy sa snažili o rehabilitáciu pojmu námestie ako v zásade pobytového priestoru s otvorenými možnosťami pre polyfunkčné využitie.

Mnohé návrhy priniesli zaujímavé námety na prácu s vodným prvkom a so zeleňou, ktorej miera zastúpenia bola predmetom diskusií. Prvú fázu prác venovali študenti analýze územia a vyhodnoteniu jeho súčasného stavu. V tejto etape prebiehali aj spoločné diskusie, kolektívna spolupráca pri zabezpečovaní podkladov, historických informácií a podobne. Aj keď východiskom pre povoľovanie stavieb v realnej praxi je územný plán, študenti navrhli aj rôzne iné možnosti najmä riešenia otázky dopravy na námestí. Zvláštnu pozornosť preto venovali študenti širším vzťahom, kde sa formovali východiská riešenia najmä dopravy a kde mnohí autori hľadali možnosti odľahčenia územia od automobilovej dopravy. Práce tak prezentujú rôzne spôsoby prevádzkových a priestorových väzieb k susedným priestorom a aby tieto vytvorili jednotnú sústavu verejných priestorov mesta. V rámci etapy „prieskumov“ vedúci ateliérov a učiteľia absolvovali aj spoločnú odbornú exkurziu do Banskej Bystrice. S architektom Surovcom absolvovali prieskum lokality a na Mestskom úrade nám boli poskytnuté mnohé cenné podklady aj informácie: Medzi nimi sa študenti oboznámili s niektorými architektonickými návrhmi prestavby areálu Slovenka. V návrhovej časti jednou zo zásadných požiadaviek na riešenie bolo uplatnenie zásad tzv. univerzálneho navrhovania tak, aby vyhovoval všetkým návštevníkom bez rozdielu veku a zdravotného stavu. Vybraný fragment bol v stavebno-konštrukčnej časti projektu rozpracovaný do polohy v ktorej si študent uvedomuje všetky zložitosti navrhovania a projektovania exteriérových stavieb. Osobitné miesto bolo venované architektonicko - konštrukčnému detailu kľúčových polôh návrhu riešenia. Túto tému si vybralo 12 študentov. A v tomto zborníku každú predstavujeme. Okrem bakalárskych prác s problematikou Strieborného námestia v B. Bystrici sa jedno zadanie venovalo aj problematické úpravy námestia v Čadci kvôli úplnosti ročníkovej prezentácie sme ju zaradili do tohoto zborníka.

prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.
vedúci Ústavu urbanizmu a územného plánovania FA STU



Silver Square in Banská Bystrica as a topic of bachelor thesis of FA STU

The themes of bachelor theses of FA STU involve assignments in which students aim to synthesize gained knowledge and skills in architectural and urban design field as well as in construction-technical building projecting. In the academic year 2011/12 the students of bachelor year had the possibility to choose also a topic of designing public spaces – a proposal for reconstruction of Silver Square in Banská Bystrica. The main importance of this space lies in its location – forming an entrance to the historic city centre. It is a space surrounded from the three sides by the built-up urban structure; the fourth side is defined by the stream Bystrica, behind which is located green scenery of the Town Park. The space has its own history; and investigation, or presentation of such historic traces determined the design process too. Another inspiration source was also a potential of a brownfield of abandoned industrial complex Slovenka with special features of industrial-style architecture. The starting point for the designs was the Land Use Plan of Banská Bystrica, particularly a concept for transportation, which involves plans of diverting the traffic routes from the square to the city's ring. All of the students' proposals sought the rehabilitation of the 'square' as a living space allowing possibilities for its multi-purpose functioning. Many proposals came up with new interesting motives for the integration of water element or greenery, which opened up another issue for discussions. One of the major requirements was also to create an accessible and barrier-free environment opened to everyone. The part of the assignment involved also a design of urban furniture and selected part of the area was elaborated in deeper detail within construction-projecting part of the project. We believe that students brought to the city many impetuses for further discussions about designing such an important space of Banská Bystrica.

Ing. arch. Katarína Smatanová



Strieborné námestie v historickom kontexte mesta Banská Bystrica

Vznik mesta a jeho názov

Banská Bystrica ako banícke mesto začalo svoju existenciu pridelením mestských privilégií kráľom Belom IV. Mesto pred získaním týchto významných mestských práv bolo roľníckou osadou, ktorá ležala na dôležitej tranzitnej ceste smerujúcej zo Zvolena k hradu Slovenská Ľupča. Bola to osada s vretenovitým pôdorysom, z ktorej sa postupom času vyformoval základ stredovekého mesta. Je možné konštatovať, že Banská Bystrica je klasickým príkladom mesta, ktoré vzniklo na križovatke obchodných ciest. Tranzitnú funkciu podporila aj skutočnosť, že oblasť v ktorej mesto leží bola bohatým náleziskom nerastných surovín. Ďalšou dôležitou skutočnosťou, ktorá ovplyvnila formovanie osobitého charakteru mesta je, že osídlenie vzniklo na sútoku rieky Hron a potoka Bystrica. Predkolonizačná etapa vývoja osady nie je časovo zachytená v žiadnych dokumentoch, ale jej premena na sídlo mestského charakteru vyvrcholila v roku 1255. Stará mestská osada totiž v tomto čase získala mestské výsady a privilégiá a stala sa mestom Nova villa Bystricia. Na základe mestských práv a zakladacej listiny, mohli osadníci nemeckého pôvodu ťažiť kovy v rozsiahlej oblasti a budovať si tu svoje obydlia. Aj táto skutočnosť poukazuje na rozvoj sídla, ktoré získava novú zástavbu mestského charakteru. Keďže mesto bolo pod vplyvom germánskej kolonizácie, pomenovanie mesta prešlo mnohými úpravami, až kým sa neustálilo v dnešnej podobe. A tak Bystricu možno v starých mapách a listinách poznať aj pod názvami ako Bystrica, Novisolium, Neosolium, Neusohl, Bystritz, Besztercyebánya.

Fortifikačný systém stredovekého mesta

Dôležitou súčasťou miest v stredoveku bol obranný systém zemných valov, priekop a hradieb. Z urbanistického hľadiska vytvárali významnú charakterovú črtu mesta, ohraničovali vnútorné mesto a vytvárali útočisko pre obyvateľov v prípade ohrozenia. Výstavbou hradieb išlo zväčša o náročnú investičnú akciu a samotná výstavba hradieb v Bystrici mala niekoľko etáp a prestavieb. Starší fortifikačný systém tvorili zemné valy, drevené palisády a ploty. Tento obranný systém obklopoval mesto už v 14. stor. Koncom roku 1541 sa mestská rada Banskej Bystrice rozhodla na základe historických udalostí vybudovať okolo mesta stabilnejší systém opevnenia. Fortifikačný systém bolo potrebné neustále opravovať a to predstavovalo veľkú finančnú záťaž pre mestskú pokladnicu. Z tohto dôvodu je samotná prestavba hradieb na kamenné opevnenie realizovaná po malých úsekoch. Finančné prostriedky na obnovu a prestavby pochádzali z mestskej pokladnice, ale najmä z ďalších zdrojov, o ktoré mesto žiadalo. Samotný hradobný systém tvorilo 5 vnútorných bášť a barbakan, ktoré vytvárali opevnenie okolo hradného komplexu. Barbakan s Petermanovou vežou teda zvonnicou, slúžil ako sklad zbraní a streliva. Vonkajšie opevnenie tvorilo 13 bášť a 9 mestských brán. Mestské jadro obkolesoval pevne uzavretý pás hradieb s piatimi vstupnými opevnenými bránami, ktoré mali charakter prejazdnych budov. Tieto brány mali funkciu ochrany aj počas chorôb a šíriacich sa epidémií. Vo vnútri mesta sa nachádzali štyri vnútorné brány, ktoré mali funkciu kontrolovať prichádzajúcich ľudí do mesta a vyberať mýto. Mestské brány sa počas noci zatvárali a v prípade morovej a inej epidémie tu postavili šibenice na výstrahu pre prípad, že by ľudia aj napriek vydaným zákazom vstúpili do mesta. Uzavretím tak chránili vnútorné mesto pred šíriacou sa nákazou. Brány boli pôvodne vybudované ako drevené stavby s masívnymi vrátami a železnými refazami a ich prestavba na kamenné nastala až v 70. rokoch 16. storočia.

Bašty mali funkciu v čase mieru ako zbrojnice a sklady a za ich stav zodpovedali členovia jednotlivých cechov. Podľa príslušných cechov boli aj pomenované ako napr. Krajčírská bašta, Šusterská, Mäsiarska, Pekárska Zlatnícka bašta atď. Súčasťou systému opevnenia bola taktiež Hodinová veža stojaca na hlavnom námestí (Ring), ktorá sa začala stavať v roku 1552. Z nej sa ohlasovalo nebezpečenstvo v prípade šíriaceho sa požiaru. Počas stredoveku, požiar mesto sužoval niekoľkokrát a dokonca významne zasiahol do jeho formy a samotnej urbanistickej koncepcie, kedy zničil celé mesto. Súčasťou komplexného obranného protitureckého systému veží širšieho územia od Pukanca až po Ľubietovú bola aj signalizačná veža na Urpíne, Vartovka. Bola to pozorovateľňa z ktorej sa prijímali a vysielali dymové signály. Postupný zánik hradieb nastal na základe strate ich významu. Udržiavanie stálo mesto veľa výdavkov a po veľkom požiari v roku 1761 podstatnú časť zničil oheň a tak sa pristúpilo k postupnému búraniu hradieb. Vybudovanie železnice zo Zvolena v roku 1873 aktivizovalo industriálnu výrobu, ale aj výstavbu mnohých verejných budov s inými priestorovými nárokmi. Budujú sa cestné komunikácie a tak v 19. storočí dochádza k postupnému odstraňovaniu hradieb a mestských brán. Pozostatky hradieb je dnes vidieť iba v určitých častiach mesta a v niektorých sa zámerne priznali ako reminiscencia na pôvodné hradobné opevnenie. Takýmto príkladom je dotvorenie verejného priestoru a pešej zóny v hradnom areáli. Mestské brány sa nezachovali a z bášť sa zachovali tri v samotnom hradobnom areáli a štyri vo vonkajšom opevnení. Najstaršie zachované pôdorysné plány mesta podľa Emila Jurkoviča pochádzajú z obdobia 1589 od Giulia Ferrariho, avšak podľa výskumu Igora Grausa došlo k takmer dvadsiťročnému časovému posunu zrodu plánov a ich datovanie je z obdobia 1606 - 1608.

Strieborné námestie a jeho formovanie sa v rámci stredovekého mesta.

Strieborné námestie sa nachádzalo mimo vnútorného mesta, ktoré bolo obkolesené hradbami. Počas stredoveku dokonca v týchto miestach nebol jasne vymedzený priestor zástavbou, ktorý by nasvedčoval tomu, že by sa tu formovalo námestie v porovnaní s hlavným námestím SNP a Horným námestím, ktoré vzniklo pred hradom. Vďaka blízkemu napojeniu mesta cez Strieborné námestie smerom na Medený hámor sa postupne začína formovať stredoveké predmestie. Podľa V. Barana (2002) to bolo takzvané predmestie Zábava (Bader Vorstadt), kde sa koncentrujú obydlia remeselníkov. V miestach dnešného Huštáku sa nachádzalo tzv. Dolné námestie a bolo situované tiež za mestskými hradbami. Nachádzala sa tu Dolná brána ako jeden z hlavných vstupov do mesta zo Zvolenskej strany. Hušták (Hofstadt, Untere Vorstadt) na rozdiel od predmestia Medeného hámra (Bader Voorstadt) je stredovekým predmestím v pravom slova zmysle, pretože sa vytvoril bezprostredne za hradbami mesta. Strieborné námestie malo v minulosti dobré predpoklady na formovanie dôležitého dopravného uzla. Týmto smerom bolo hlavné prepojenie mesta s blízkym Medeným hámrom, kde sa spracovávala medená ruda a Hornou striebornou ulicou, ktorá bola priamo napojená na hlavné námestie. Lazovná ulica, ktorá vedie ponad Strieborné námestie bola dôležitou obchodnou cestou smerom do sedla Malého Šturca. Prepojenie Strieborného námestia s hlavným námestím „Ringom“ tvorila Strieborná brána a ďalej ulica Horná strieborná. Ich príznačný názov nenesie žiadnu podloženú informáciu o tom prečo sa nazývajú strieborné. Práve naopak, v tejto časti mesta sa nachádzali skôr domčeky chudobnejších obyvateľov. Predpokladom je skôr informácia, že práve tadiaľto sa vozili drahé kovy (hlavne meď, potom striebro) z hámru do mesta. Horná strieborná patrí medzi najstaršie ulice v meste. Jej spojenie v dolnej časti námestia SNP tvorí podjazd, ktorý je súčasťou staršieho meštianskeho domu. Druhú stranu ulice uzatvárala v minulosti spomínaná Strieborná brána. Postavili ju pred rokom 1573 a asanovali ako poslednú z vonkajších mestských brán.

Počas stredoveku priestor Strieborného námestia, ležiaci za hradbami, bol rozvolneným priestorom s pár objektmi a záhradami patriacimi k týmto domom. Na brehu potoka Bystrica, na ľavej strane, len niekoľko metrov vyššie mosta stál tzv. Horný špitálsky mlyn patriaci ku Starobincu sv. Alžbety. Z mlyna sa odrážala voda do mlynského kanála prechádzajúca cez dnešnú Forničku do dolného a neskôr aj do stredného špitálskeho mlyna. Na pravom brehu potoka sa nachádzali špitálske lúky alebo Dolné lúky (kedysi nazývaná Spitalwiese). Neskôr toto priestranstvo bolo premenené na Mestský park. Pôvodne celé územie aj s okolitými záhradami patrilo starobincu. V 19. stor. bol tento priestor lúk využívaný prevažne na vojenské účely (cvičisko, pokusná strelnica). Zvykli sa tu konať aj rôzne verejné zhromaždenia a koncerty vojenských hudieb. Podobu parku ako ho poznáme dnes so svojim približne štvorcovým pôdorysom a koncepcne vysadenou zeleňou nadobudol svoju podobu v 40. rokoch 19. stor. Stromy v parku boli vysadené najskôr len po jeho obvode a niekoľko stromov aj v jeho vnútri. Naprieč parkom prechádzali po jeho uhlopriečke len dva chodníky. Mestský park mal rôzne predpoklady využívania. Boli tu aj pokusy o vkladanie športových aktivít do plochy parkovej zelene. V roku 1887 miestny vojenský veliteľ žiadal o postavenie jazdeckej dráhy, neskôr bansko-bystrický športový klub v roku 1900 sa snažil získať pozemky pre vybudovanie tenisových kurtov. Aj napriek tomu, že v roku 1898 existovala zmienka o zákaze bicyklovania sa v parku, v roku 1901 tu bol znovu záujem zo strany športového klubu o vybudovanie cyklistickej dráhy po jeho obvode. Park sa postupne dotváral a vkladali sa do neho ďalšie oddychové objekty ako napr. drevený altánok v jeho strede, ktorý sa tam nachádza aj dnes. Altánok postavili v roku 1884 a v roku 1914 bol celý Mestský park elektrifikovaný. V tom istom roku si športový klub postavil šatne pri tenisových kurtach, ktoré boli počas zimy využívané aj na korčuľovanie (Baláž 2004). Strieborné námestie z východnej časti vymedzuje v súčasnosti objekt Štátnej vedeckej knižnice. V minulosti na tomto mieste stál významný objekt Ľupného domu. Bol postavený v roku 1768. Dom č. 3. na Striebornom námestí, ktorý sa nachádza na rohu Katovnej bol v minulosti domom mestského káta. Podľa toho domu je pomenovaná ulica zo Strieborného námestia, popod hradby, smerom na Lazovú ako Katovná. Ulica sa napája na starú osemhrannú vežu „Baštu pri Lazovnej bráne“, ktorá sa zachovala až dodnes. Katov dom patrí medzi objekty ktoré v stredoveku nepatrili do vnútorného mesta. Kat musel bývať za hradbami. Tento dom tu stál do začiatku 60. rokov 20. storočia. V roku 1820 mesto zrušilo funkciu káta a následne v tomto dome, na žiadosť občanov, zriadili nemocnicu, ktorú neskôr nadstavali ešte jedno nadzemné podlažie aby sa zvýšili kapacity, keďže v tom čase župa ešte nemala dostatok finančných prostriedkov aby nemocnicu zriadila inde. Mestskú nemocnicu tvorili len tri miestnosti a to pre choré ženy, chorých mužov a pre ošetrovateľa. Dom bol teda pôvodne prízemný, napojený na štruktúru prízemných domčekov, ktoré boli postavené pred hradbami pozdĺž Katovnej ulice. „Z objektov horného špitálskeho mlyna vznikla neskôr textilná továreň na súkno a v jej susedstve stoličková továreň“ (Baran 2002). Po druhej svetovej vojne vzniká na severnom okraji Strieborného námestia Slovenka, čo je vlastne prestavaná stoličková továreň, ktorá prešla v tomto období rozsiahlou rekonštrukciou. Bola jedinou premyslenou stavbou v kontaktnej blízkosti k stredovekému mestu prostredníctvom Strieborného námestia. V súčasnosti je areál Slovenky zrušený. Zo Strieborného námestia v hlavnom ťahu smerom na Medený hámor vznikla dôležitá ulica nazvaná rovnomenne podľa stoličkovej továrne ako Stoličková ulica. V súčasnosti ju poznáme pod názvom ulica Jána Bottu. Na rohu tejto ulice a ulice Katovnej bol v rokoch 1928-1931 postavený Masarykov sociálny dom známy pre domácich obyvateľov aj pod názvom Červený kríž. V 20. rokoch 20. storočia došlo k výraznej regulácii rieky Hron a potoka Bystrica. Na základe toho vznikli nové mestské priestory, ktoré bolo treba urbanisticky dopovedať a začali sa zakladať nové nábrežné ulice. V koridore rieky Bystrica postupne začínajú vznikať mestské vily.

Strieborné námestie sa týmito jednotlivými historickými architektonickými počinmi z urbanistického hľadiska uzatvára a jasne formuje. Do hlavného priečelia námestia oproti objektu Slovenky, vzniká v roku 1995 podnik Stavaindustrie a hmotovo-priestorovo jasne definuje svoj charakteristický priestor. V roku 1937 vznikajú aj rôzne súťažné návrhy na rozvoj Banskej Bystrice (viď. obr. 7,8). V jednom návrhu rieši problematiku hmotového uzatvorenia priestoru námestia prostredníctvom kostola, ktorý umiestňujú za katastrálne hranice potoka Bystrica. Tým upravujú tvar a veľkosť Mestského parku. Miesto na potrebné dotvorenie a riešenie dopravy získavajú ukrojením z neho. Priestor námestia navrhujú s parkovou úpravou a tým potláčajú jeho dopravnú funkciu. Aktuálne formovanie Strieborného námestia a jeho dopravné väzby v kontexte mesta Súčasný Územný plán mesta vidí námestie stále ako dôležitý dopravný uzol v blízkosti historického centra, cez ktorý prechádza doprava vedená ďalej popri Medenom Hámi smerom na sever. Za Medeným Három, kde sa cesta I/59 napája na rýchlostnú cestu R1, sa nachádza nedávno vybudovaná križovatka „Kostiviarska“, ktorá je súčasťou severného obchvatu mesta. Myšlienky budovania severného obchvatu boli navrhované už v koncepcii Územného plánu aglomerácie Banská Bystrica, schváleného v roku 1976, ale až v roku 2012 došlo k jeho realizácii. V roku 2010 boli vyhotovené zmeny a doplnky Územného plánu Centrálnej mestskej zóny (ÚPN CMZ) na túto mestskú časť. Zámerom zmien a doplnkov bola konverzia areálu Slovenka, vkladanie novej funkcie bývania a občianskej vybavenosti do územia a reorganizácia komunikácie MZ 8,5/50, ktorá prechádza stredom námestia. Areál Slovenky, v dnešnej dobe už ako nefunkčný textilný závod zo 60. rokov 20. storočia, disponuje priestormi vhodnými na reštrukturalizáciu v rámci mesta a tak v roku 2010 vzniká architektonická štúdia pod názvom „Slovenka resort“. Štúdia sa zaoberá nielen transformáciou pôvodného textilného závodu, ale rieši aj dotknuté územie Strieborného námestia a snaží sa jasne definovať jeho jednotlivé funkčné plochy. Podľa návrhu je rezort Slovenky rozdelený na tri stavebné objekty a to hotelovú časť, obchodné centrum spojené s bytmi a wellness s parkovacím domom. Súbor je hmotovo doplnený výškovým objektom hotela a zo Strieborného námestia je navrhnutý dopravný vstup do komplexu, ktorý slúži najmä pre návštevníkov. Námestie sa v severnej časti návrhu transformuje do krytej obchodnej pasáže a úpravou dopravy dochádza k jasnému definovaniu plôch. Územný generel dopravy mesta Banská Bystrica z roku 2010 navrhuje riešenie statickej dopravy vybudovaním hromadných garáží pri okraji centrálnej mestskej zóny, čo predstavuje aj plochu Strieborného námestia. Na tento účel bol navrhnutý areál podniku Slovenka v rámci jeho prestavby na polyfunkčnú zónu, v ktorej sa mala otázka statickej dopravy vyriešiť. V súčasnosti je námestie vymedzené okolitými objektmi, avšak ako v minulosti, tak aj v súčasnosti je dôležitým dopravným uzlom v celkovej koncepcii mesta. V minulosti priestor námestia nebol jasne definovaný a až postupom času sa tu začal formovať uzlový priestor. Toto územie plní najmä funkciu dopravného uzla a predpriestoru pôvodne založeného textilného závodu Slovenka. Podľa ÚPN CMZ existujú zámery na dotváranie priestoru, ktorý v sebe skrýva silný potenciál. Svedčí o tom aj spomínaná architektonická štúdia na závod Slovenka, ktorá cíti potrebu vyjadriť svoj názor aj na tento, v súčasnosti neatraktívny, priestor námestia.

Silver Square in the historic context of Banská Bystrica

Abstract

Banská Bystrica began its existence as a mining city by the allocation of city's privileges by the King Bello IV. These gave the official rights to the local inhabitants of German ancestors to extract metals in the wider area and also to build their homes in this area. For this reason can Banská Bystrica be found on the old maps and documents by various names, as for instance Novisolium, Neosolium, Neusohl, Bystritz, Besztercyebánya.

Medieval towns in Hungary had one important urban element in common, i.e. fortification system. As for Bystrica, the city's fortification involved BARBAKAN with Peterman's Tower – campanile, and 5 inner bastions, together forming a city's core. The city's core was surrounded by five entry gates, while inside of the core there were located four inner gates. On the main square is located Watch Tower, which served also as a signal tower for the cases of fire. Part of the Turks defence system was also the tower located on Urpín – Vartovka. The oldest well-preserved layout plans of the city, which clearly shows fortification system and city's structure are dated as far as 1606-1608.

Within the structure of medieval city, Silver Square was located behind the city's walls; however its form and surrounding built-up structure in this period did not clearly define its current space. The main routes from 'Medený hámor', where the copper ore was processed, and 'Horná strieborná ulica', which was directly connected to the main square were crossed in this place. Therefore, the square had a good potential to form an important traffic junction.

Original space of Silver Square was created by several building objects with adjacent gardens. On the bank of Bystrica stream there was located 'Horný Špitálsky mlyn' and 'Špitálske lúky' that are currently known as a 'Town's Park'. Another historic object that nowadays forms this square is a House no.3, located on the corner of Katovná Street, which used to be a house of city's executioner. The building of 'Horný špitálsky mlyn' was transformed to textile factory; and in the neighbouring site after the WW II was built the object of Slovenka. The building of Masaryk's social house was finished in 1931. In 1995, opposite to Slovenka was built also the building of Stavindustria. The building regulation of Bystrinka stream formed an embankment spaces that allowed construction of urban villas that defined wider surroundings of Silver Square as well as corridor of Bystrinka stream.

From the urban design perspective, these interventions formed and clearly defined current space of Silver Square. In the 1937 emerged several competition projects focusing on development of Banská Bystrica that involved also space and traffic issues of Silver Square. However, nowadays, the square is still important traffic node in the urban transport network.

1) V roku 1242 Batu Chán odvieďal svoje zlaté hordy z vyľudneného územia, lebo chcel zaujať vládarsky trón po smrti chána Ogotaja. Vtedajší kráľ Belo IV. usúdil, že kráľovstvu môže po týchto útrapách pomôcť iba ťažba kovu a tak do prázdnej zmorenej krajiny začal urýchlene dopĺňať stavby prostredníctvom cudzincov. A tak krajinu začali osídľovať germánski baníci.

2) Pad Budína

3) Finančné prostriedky na budovanie hradieb mestská rada žiadala od správcu mediarskeho podniku v B. Bystrici, ďalej od arcivojvodu Ernesta mladšieho (brat cisára Rudolfa II.)

4) Požiare v roku 1500 a v roku 1761 úplne zničili celé mesto.

5) Požiar vznikol ráno 3. augusta 1761 (pondelok), v severnej časti mesta. V Medenom hámmi už pár minút po vzniku požiaru horelo 5 pecí, sklady, domy robotníkov a úradníkov. Ľudia sa ponáhľali cez Striebornú a Kúpeľnú bránu hasiť. V Lazovnej ulici skladovali 50 fúr sena a to rozhodlo o osude mesta. Ľudia aj dobytok utekali na druhú stranu Hrona pod Kalváriu a s nemým úžasom pozorovali pustošenie ich mesta ohňom. 305 domov bolo zničených a zomrelo 132 ľudí. Vinníkmi boli označení traja tesári, ktorí po práci v medenom hámmi neuhasnili oheň v peci.

Literatúra:

[1] DEMUTH, K., HRÚZ, P., ŠOKA, M.: Banská Bystrica a okolie – sprievodca po histórii a pamiatkach. - Banská Bystrica: Spektrum Grafik, 2006. ISBN 80-89189-14-8, s.13

[2] BALÁŽ, J.: Banská Bystrica v premenách času, II. vydanie. - BAJA, 2004. ISBN 80-968907-8-6

[3] GRAUS, I.: Hodinová veža v banskej Bystrici. In: Pamiatky a múzeá 1/1999

[4] GRAUS, I.: K datovaniu najstarších, tzv. ferrariiovských pôdorysných plánov Banskej Bystrice. In: Pamiatky a múzeá 1/2000

[5] HUSOVSKÁ, L.: Zachránime svedkov slávy banskobystrickej medi? . In: Pamiatky a múzeá 1/1997

[6] SKLADANÝ, M., ŠEFČÍKOVÁ, Z.: Zašlá sláva banskobystrickej medi. In: Pamiatky a múzeá 3/1995

[7] SKLENKA, V.: Matejov dom. In: Pamiatky a múzeá 1/2010

[8] FILLOVÁ, L., MACELOVÁ, M., ŠIMKOVIC, M.: Mestský hrad v Banskej Bystrici. In: Pamiatky a múzeá 2/2004

[9] GRAUS, I.: Banskobystrický Veľký zvon. In: Pamiatky a múzeá 4/2003

[10] RÁBIK, V.: Civitas munita – Výsady stredovekých miest o hradbách. In: Pamiatky a múzeá 1/2006

[11] NAGY, I.: Príbehy z minulosti Banskej Bystrice – Výber z tvorby Emila Jurkoviča. - Banská Bystrica: Štátna vedecká knižnica Banská Bystrica, 1997. ISBN 80-85169-38-X

[12] KRESÁNEK, P.: Ilustrovaná encyklopédia pamiatok Slovensko. - Banská Bystrica: Symplicissimus Vydavateľstvo, 2009. ISBN 978-80-969839-0-2

[13] JURKOVIC, E.: Dejiny kráľovského mesta Banská Bystrica – Banská Bystrica: Tlačiarne BB, prvé vydanie, 2005. ISBN 80-969366-2-X

[14] BARAN, V.: Banská Bystrica v geografickej realite času a priestoru – Banská Bystrica: Mesto Banská Bystrica, 2002. ISBN 80-8055-706-3

[15] BALÁŽ, J.: Banská Bystrica v minulosti – Banská Bystrica: Vydavateľstvo SCM, 1. vydanie, 1993.

Internetové zdroje:

[16] <http://www.asb.sk/architektura/projekty/premena-textilnych-zavodov-na-mesto-v-meste-3937.html>

[17] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=814210>

[18] <http://www.stavebne-forum.sk/sk/article/17169/slovenka-resort-projekt-komplexneho-mesta-v-meste/>

[19] <http://www.asb.sk/inzinierske-stavby/rychlostne-cesty/projekt-r1-banska-bystrica-severny-obchvat-je-pred-uvadenim-do-prevadzky-6013.html>

[20] <http://www.banskabystrica.sk/uzemny-generel-dopravy-mesta.phtml?id5=18538>

[21] <http://www.uhabb.sk/webgis/>

Strieborné námestie v Banskej Bystrici - charakteristika študentských prác

Predmetom záverečných bakalárskych prác bolo urbanistické riešenie priestoru Strieborného námestia a projekt jeho rekonštrukcie. Návrhu predchádzal urbanistický rozbor súčasného stavu využívania a priestorového stvárnenia námestia a námety na riešenie širších, najmä dopravných, súvislostí. Urbanistické návrhy vychádzajú z daného stavu zástavby, ktorý sa považuje za stabilizovaný pokiaľ ide o objemy budov. Predpokladá sa ale zmena ich funkčného využívania. V administratívnej budove bývalého výrobného areálu (Slovenka) na severnej strane námestia sa ráta s otvorením parteru pre obchody a služby a v protilahlej budove sa pripravuje realizácia supermarketu. Zo západnej strany je námestie prístupné mostom ponad riečku Bystrička a ulicou T. Vansovej, Na severovýchode sa do námestia vstupuje ulicami J. Bottu a Katovnou a z juhovýchodu je pripojená ulica Horná strieborná, ktorá sprostredkúva pešie spojenie s historickým centrom mesta. Trasa od mosta do ulice J. Bottu je súčasťou dopravného okruhu vedeného po okraji historického jadra a je ním vedená trasa autobusov MHD so zastávkou na námestí. Námestie slúži hlavne automobilovej doprave a parkovaniu a má asfaltový povrch.

Prevažná väčšina z dvanástich študentských návrhov rieši námestie v jeho súčasnom vymedzení, podľa jedného návrhu sa priestor námestia rozširuje východným smerom do priestoru Katovnej ulice a dva návrhy riešia povrch námestia s presahom do zaústených ulíc. V dvoch návrhoch autori navrhli dostavbu prieluky, aby sa scelila východná strana námestia.

Všetky návrhy predpokladajú obmedzenie využitia námestia pre dopravu a vylučujú parkoviská (len jeden návrh ráta s deviatimi stojiskami) a vytvárajú priestor pre peších. Približne polovica návrhov segreguje obslužnú automobilovú dopravu v samostatnom telese, druhá polovica návrhov integruje dopravnú obsluhu s plochami pre peších s predpokladanou dominanciou pešieho pohybu. Trasa autobusu MHD sa na námestí ponecháva.

Zeleň má v námestí povahu kompozičného akcentu a žiaden z návrhov nenavrhuje premeniť námestie na park, v polovici návrhov sú použité trávnaté plochy menšieho rozsahu. Jeden z návrhov je bez zelene. V piatich návrhoch sa uvažuje s vodnou plochou a štyri návrhy usilujú o aktívne využitie brehu Bystričky.

V kompozičnej skladbe členenia povrchu námestia prevažná časť návrhov používa neutrálnu jednoliatu štruktúru alebo povrch člení rastrom vychádzajúcim zo stavebných čiar. V dvoch návrhoch sa experimentuje s motívmi kruhov. Navrhované mobiliár, lavičky, picie fontánky, prístrešky autobusovej zástavky, stožiare osvetlenia a ďalšie používajú osvedčené typové riešenia alebo im podobný vlastný dizajn. V jednom prípade je systém mobiliára autentickým originálom, ktorý námestiu dáva charakter landartu (alebo skôr urbartu). Na dlažby sa v návrhoch používajú betónové dlaždice, kameň a v jednom prípade aj monolitické betónové platne.

Študentské práce ukazujú možnosti transformácie priestoru námestia na plnohodnotný mestský priestor v ktorom dominuje chodec a vozidlá doprava plní úlohu nevyhnutnej obsluhy. Potrebné parkovacie plochy sú vysunuté do areálu obslužného centra, ktoré vznikne na pozemkoch bývalej Slovenky a na námestie sa môže návštevník dostať len mestským autobusom. Námestie mu poskytuje príležitosť na krátkodobý oddych s občerstvením v priestoroch rozšíreného parteru bývalej administratívnej budovy alebo aj prístup ku vodnému toku Bystričky. Je možno predpokladať, že po rekonštrukcii by sa mohlo Strieborné námestie stať obľúbeným miestom stretania občanov aj návštevníkov Banskej Bystrice.

Silver Square in Banská Bystrica - Characteristics of students' works

The main aim of the final bachelor theses was the urban re-design of the space of Silver Square and the proposal for its reconstruction. The design proposal itself was backed up by the urban analysis of current functioning, and space formation of the square and its broader, predominantly traffic, relationships. The proposals are based on the built-up structure, which can be considered as stabilised. However, the function programme of these objects is expected to be changed. The Office building of former industrial areal (Slovenka) located on the northern side of the square is expected to open a parterre for commercial uses and services, and in the building right on the opposite side there will be located a supermarket. The square is from the west side accessible by a bridge over the stream Bystrička and T. Vansová Street. On the north-east side can be square entered by streets J. Botta and Katovna, from the south-east is connected to Horná Silver Street, which provides pedestrian connection with historic city centre. The route from the bridge from the J. Botto Street is a part of the traffic bypass led around historic core, with the bus route stop on the square. The square serves predominantly for the vehicle traffic and parking, and it has an asphalt surface.

Most of the twelve students works looks at the square within its current borders, in one proposal the square is being enlarged to the east side to the Katová Street and two proposal play with the surface of the square crossing to the adjacent streets. In two projects authors proposed the completion of a vacant lot, in order to lump up the east side of the square.

All of the proposals assume restriction of usage programme for traffic and exclude parking lots (only one project includes 9 parking lots), in order to create a space for pedestrians. The public transport route on the square will be preserved.

The greenery on the square currently has the form of compositional accent and none of the projects proposes to change the square into the park; the half of the proposals used green areas of smaller scale. One of the projects is without the greenery. Five of the projects in corporate water areas, and another four call for active use of riverbank of Bystrička.

For the compositional structure of the surface of the square majority of the projects uses neutral monolithic structure or divide the surfaces by the grid stemming from the building lines. Two of the projects experiment with the themes of circles. Designed urban furniture, benches, drinking fountains, bus stops, lighting poles and many others utilize proven design solutions or similar own designs. In one of the cases is the urban furniture designed as authentic original, while giving a square a feeling of a 'landart' (or better, 'urbart'). As for the pavements, predominantly are used concrete tiles, stone and in one case also monolithic concrete slabs.

Students' works show possible transformation of the space of the square into the valued urban space with the great emphasis on the pedestrian, with the vehicle traffic permitted only for the necessary services. Required parking spaces are extended into the area of service centre, which will be established on the vacant lots of former Slovenka, so that the visitor can reach the square only by public transport. The square provides opportunities for short term recreation with the refreshment in the spaces of enlarged parterre of former Office building or even also an access to the stream Bystrička. It can be assumed that once being reconstructed, Silver Square may become a favourite meeting point for local inhabitants as well as for visitors of Banská Bystrica.

Strieborné námestie Banská Bystrica - zhodnotenie prístupov študentov k riešeniu

Aktuálna téma v centre mesta zaujala študentov svojou náročnosťou a tiež priestorom pre tvorivé dotvorenie námestia. Danosti lokalizácie námestia v tesnej blízkosti historického jadra mesta, mestského parku a vodného toku Medený Hámor, ako aj jeho existujúci prevládajúci dopravný charakter spolu s aktuálnou hmotovo - priestorovou rozbitosťou a funkčným chaosom dali téme svoju špecifickú tvár. Je to situácia mnohých verejných priestorov našich miest. Sú to priestory pre chod mesta, nie sú to už spoločenské póly stretnutia. Sú to akési prevádzkové uzly, kde sa rozhodujeme pre ďalší smer pohybu. Takéto námestia už nepripravujú svoju scénu pre peších a nič sa tam pre pobyt peších ani netýka. „Urbánne priestory moderného mesta však veľmi často vzbudzujú skôr pocit izolácie, oddelenia a osamotenosti. Neponúkajú zážitok spolupatričnosti a pocit, že človek niekam patrí“ [1]. Preto sa objavuje i téma znovuhľadania identity a premeny Strieborného námestia v Banskej Bystrici. „Namiesto obrazu rozpadu a zániku, by mal preto nastúpiť obraz kontinuálnej premeny. Spoločenské výzvy a mestské priestory k sebe vždy znovu, hoci sa nevyhneme sporom a konfliktom, nachádzajú vzájomný vzťah“ [2].

V prvej fáze projektu ide o hľadanie konceptu dotvorenia námestia, ktoré by malo znovuoobjaviť svoje poslanie ako výsostne spoločenský priestor mesta, s prihliadnutím na jeho konkrétne špecifiká. Usporiadanie funkcií a dnešný stav „fungovania“ Strieborného námestia, je však prekrytý jeho dopravnou funkciou. Týmto prevládajúcim dopravným charakterom stráca svoju identitu a prichádza o pohyb peších a o ich pobytové zotrvanie v danom priestore.

Študentské projekty poukazujú v rôznych variáciách odľahčenie priestoru od dopravnej záťaže a následné uvoľnenie priečneho pohybu peších smerom k jadrú mesta a smerom do parku, ďalej zapojenie obojsmernej zastávky autobusov do fungovania pešieho uzla s dopravným. Význam pre komplexnosť priestoru má aj integrácia areálu Slovenka a tiež nová koncepcia Domu služieb. V dnešných podmienkach pre mesto tu treba uprednostniť funkciu – prevádzkovú komplexnosť námestia pred dôrazom na výsostne peší priestor. Mixita pešieho života so zastávkami MHD autobusových liniek, s usmernenou autodopravou a s vysunutím parkovacích miest dodáva námestiu flexibilný charakter a uvoľňuje priestor pre exteriérové spoločenské funkcie v podobe posedení, kaviarní, reštaurácií, resp. výstav a iných zhromažďovacích funkcií. Potom si návštevníci môžu uvedomiť aj dotyk tvorcu vo verejnom priestore: „Urbánny design je skutočným jazykom mesta“ [3].

V konkrétnych študentských riešeniach Strieborného námestia prevažuje urbanita, avšak vo väčšine z nich nechýbajú prírodné prvky ako voda a rozmanité zoskupenia vysokej i nízkej zelene. Návrh Bc. D. Mateášika s dôrazom na design exteriérových prvkov na veľkoplošnej dlažbe je poňatý experimentálne, má však overené i pomerne jednoduché technologické postupy realizácie. Návrh Bc. P. Horáka, ktorý svoj projekt nazval „Brána pre všetkých“, je príkladom urbánnej komplexnosti. Podarilo sa mu vyriešiť ťažiskové prevádzkové problémy a priestor ožili. Toto riešenie je príkladom vyzdvihnutia spoločensko - relaxačnej funkcie novým designom a rovnováhou urbánnych prvkov s prírodnými. Názov námestia banského charakteru vo svojom návrhu vyjadril Bc. M. Mráz vytvorením trojbodového námestia s umiestnením troch kompozičných bodov banského trojuholníka. Jednoznačné prevádzkové riešenie u Bc. M. Chudého je oživené moderným designom prvkov mestského interiéru a tiež sviežou farebnosťou daných prvkov. Veľkým problémom tohto námestia bolo nevytýčenie hlavných dopravných a Bc. M. Kohaut používa výrazné navádzanie pozdĺž hlavných peších osí vyjadrených v dlažbe, čím vzniká relatívne kompaktná pešia zóna. V prístupe Bc. M. Feketeho je dôraz na prevádzkové vymedzenie peších plôch a dopravných línii elegantne komponovaný dlažbou, zelenou, oddychovými zónami a vodnými plochami. Bc. P. Zibrin doplní svoje ťažiskové urbánne riešenie prvkami drobnej architektúry, čím redukuje rozsah automobilovej dopravy na minimálnu mieru a rozdelením námestia na tri zóny, vhodným umiestnením mobiliáru, prvkov osvetlenia, dlažbou a zelenou vzniká príjemný priestor vhodný na spoločenský život. Bc. J. Kosnáč podobne

vkladá spoločenský život do námestia formou terasy s kaviarňou a reštauráciou. Vytvára tiež rozptylové plochy, ktoré môžu slúžiť na umiestnenie mobilných stánkov alebo ako priestor pre exteriérové výstavy. Na rozptylové plochy sa zameriava aj Bc. P. Kasáč, dlažby pre peších strieda so zelenou, doplní fontánou s výtvarným dielom. Bc. Z. Krnáčová predpokladá po priešni prevádzky námestia zvýšenú frekvenciu pešieho pohybu. Jej riešenie sa zaoberá dôrazom na relaxačnú úlohu ponúkajúceho priestoru, na exteriérové pohodlie a bezpečnosť pre peších. Bc. F. Kotrč sa v riešení námestia zameriava na oddelenie historickej časti priestoru od modernej, čím poukazuje na nástup a vtiahnutie peších do historického jadra mesta (vstupný portál) a lomeným exteriérovým sedením s fontánou tak vytvára pobytovú zónu. V riešení Bc. K. Szaba sa nachádza výrazná centrálna kompozícia členenia dlažby v polohách pre peších. Je ústredným motívom, ktorý následne spája prevádzkové línie jednotlivých pohybov peších smerov, v segmentoch zelene kompozícia kružníc delí a oživuje daný priestor.

Význam stretávania ľudí na Striebornom námestí je ťažiskový. Je zmyslom námestia a hlavným významom spoločenského priestoru. Hľadaním riešenia subcentrálneho verejného priestoru mesta v jeho prevádzkovom a kompozičnom previazaní na hlavné bystrické námestie, je možné vymedziť a definovať priestory pre peších. Tieto priestory sú v návrhoch študentov alternatívne modelované. Novou modeláciou Strieborného námestia sa takto otvára:

- možnosť zotrvania v atraktívnom priestore
- možnosť aktívnej účasti na spoločenskom živote a funkciách parteru
- ponuka pre plánované i neplánované stretnutia
- ponuka pre oddych, relax, zažívanie scény námestia.

Tieto hlavné koncepčné myšlienky sú v projektoch doplnené alternáciami riešenia mestského interiéru. Zaujímavé sú koncepcie dlažby u Bc. M. Chudého, bezbariérový koncept dlažbových výliskov u Bc. D. Mateášika, univerzálna šachovnicová dlažba u Bc. J. Kosnáča. V dlažbe je možné povýšiť pohyb peších nad prejazdom vozidiel a autobusov, tiež je možné regulovať a výrazne znížiť rýchlosť autodopravy. Význam väzby vysokej zelene je zjavný na západnej strane v polohách kontaktu na mestský park a vodný tok Medený Hámor, a tiež na východnej strane pri fragmente hradiab. Koncept nízkej a vysokej zelene je v strede námestia väčšinou viazaný na geometriu dlažby. Geometrické koncepcie dlažby sú pre Strieborné námestie nevyhnutné k vnímaniu a organizovaniu navrhovanej prevádzky. Zaujímavé sú aj možnosti sedení s vodnými tryskami, resp. fontánami alebo tvarovanými vodnými plochami. Tieto oporné body sú motívom zastavenia, relaxu, zmeny rýchleho chodu peších, ktorý je typický pre súčasný stav na námestí. Aktívna účasť na scéne námestia je podporená aj systémom lavičiek, resp. tvarov exteriérových sedení. Nové možnosti terás, reštauračných a café sedení v parteri budov, v ich vysunutých polohách, či vo väzbe na zastávku autobusu, menia dnešný dopravný charakter Strieborného námestia na integrovaný spoločenský uzol mesta. V mentálnej mape návštevníkov najviac utkvávajú orientačné a signálne body priestoru. Takýmto sa môžu stať práve sústredené miesta terás a sedení. Takto má šancu fungovať aj spoločenský rozmer kontaktov na námestí. V našich mestách je to práve poloha námestí širšieho centra, ktoré novými koncepciami potrebujú zvýšiť potenciál možností spoločenského života. Kanadský urbanista Bret Toderian zdôrazňuje spoločenský, občiansky rozmer premeny mesta: „Ja nevnímam mesto ako urbanista, architekt alebo inžinier. Ja ho vnímam ako občan“ [4].

Sústava mestských ulíc smeruje do sústavy významných námestí. Sieť významných námestí dáva vyniknúť hlavnému námestiu mesta. Takáto priestorotvorná gradácia je zárukou orientácie a tiež podnetom stupňovania zážitku vnímateľa k srdcu mesta.

[1] Kratochvíl, Petr: „Architektura a veřejný prostor“, Zlatý řez Praha, 2012, str. 114

[2] Kratochvíl, Petr: „Architektura a veřejný prostor“, Zlatý řez Praha, 2012, str. 90

[3] Citát z komentáru filmovej ukážky. Ukážky <http://www.youtube.com/watch?v=6jpN8kl0-pY>

[4] <http://www.theatlanticcities.com/design/2012/11/6-ideas-every-city-should-steal-barcelona/3998/by/Brent-Toderian-about-Barcelona>

Prvoradým cieľom riešenia bolo obmedzenie dopravy na námestí a výrazné prepojenie historického centra so Strieborným námestím. Hlavný dopravný ťah ktorý viedol cez stred námestia bol presunutý na okraj popri hoteli Slovenka a doprava v ňom bola zredukovaná. Ďalším cieľom bolo prepojenie námestia s mestským parkom. Na námestí sú navrhnuté trávnaté plochy a stromy. V strede námestia sa nachádza drevená terasa s posedením, kaviarňou a reštauráciou. Námestie je navrhnuté tak aby umožňovalo kontinuálny pohyb peších smerom z mestského parku do historického centra. V mieste zastávky MHD je navrhnuté presklené prestrešenie. Rozptyľové plochy môžu slúžiť na umiestnenie mobilných stánkov alebo ako priestor pre exteriérové výstavy. K filozofii návrhu patrí aj materiálové riešenie – vyjadruje symbiózu starého s novým – betónová veľkoplošná dlažba v kombinácii s klasickou maloformátovou kamennou dlažbou. Súčasťou riešenia je aj mobiliár – osvetlenie rôzneho druhu, sedenie v parku, navrhované lavičky s operadlom, bez operadla, zastávka MHD, stojany na bicykle, odpadové koše.

The main aim of the proposed solution was to restrict the traffic on the square and to link historic centre with selected area of Silver Square. The main transport route, which has been running through the middle of the square, was diverted on its edge. Another objective of this work was to connect the square with the City Park. On the square I propose green areas, in the middle wooden terrace structure complemented by café and restaurant. The square is design in a way to allow continuously movement of pedestrians from the direction of City Park towards historic city centre. In the place for the bus stop, there is proposed a glass roofing structure. Areas of 'dispersal' can serve also for the markets or exterior exhibitions. As for the materials selected, these should show the symbiosis between new and old – concrete tile pavement combined by classic stone tiles. As a part of the proposed design is also urban furniture – lighting, seating, bus stop, litter bins.



12

JAKUB KOSNÁČ



VEDÚCA PRÁCE : DOC. ING. ARCH. DAGMAR KALISKÁ, PhD.

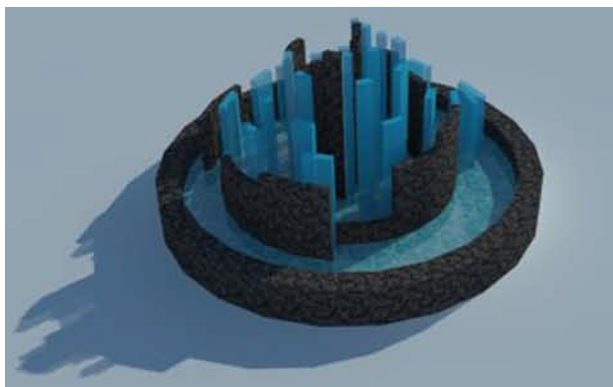
Zmyslom riešenia Strieborného námestia v Banskej Bystrici bolo prinavrátenie tváre, ducha a obrazu mesta. Naprieč námestím smeruje dôležitá cestná komunikácia mesta. Vytvára sa tu dopravný uzol, ktorý momentálne nie je inak nahraditeľný. Možnosťou jeho eliminácie bude vybudovanie novej trasy v blízkosti námestia. Okrem aktívnej dopravy je tu vytvorené aj parkovisko zaberajúce veľkú časť námestia. To uberá na celkovej estetickej hodnote priestoru. Potrebu je prinavrátiť život tomuto námestiu a doplniť do jeho priestorov plochy osožné pre návštevníkov. Relax, spoločenská, či kultúrna funkcia to všetko je potrebné k životu. Pešia zóna je tu viac ako potrebná, počíta sa s odvrátením alebo umiernením dopravy, aby tak vznikla relatívne kompaktná pešia zóna. Návrh námestia tvoria kružnicové a oblúkové prvky pôsobiace harmonicky a rozširujúce priestranstvo. Tieto plochy sú prepojené kompozičnými osami, ktoré navádzajú ľudí k nahliadnutiu historického jadra mesta. V ploche najväčšieho kruhu je umiestnená dominanta v podobe svetelnej fontány demonštrujúca charakter banického mesta. Líniová hra prvkov a svetiel dáva lokalite poriadok no existujúce krivky túto rytmizujúcu striktnosť transformujú na príjemnú otvorenosť námestia. Plánovaná rekonštrukcia Slovenky prinášajúca nový polyfunkčný súbor spolu s parkovacím domom, umožní odstránenie parkovania a príspeje tak k prosperite ľudského zdravia. Svoj projekt som nazval kruhové námestie.

The reason for proposing a redesign of the Silver Square in Banská Bystrica was an attempt to recover the facial image and the spirit of the town. The current situation, when the main traffic road crosses the square, does not allow pedestrian life in the square. My proposal designs a new traffic road adjacent to the area that would include also a parking lot, which currently occupies a large proportion of the square. Another reason is to recover the 'life' in the square and supplement some spaces that could be used by its users. Therefore the main part of the square is designed as a pedestrian zone. The current form takes shape of a circular and arc elements that visually enlarge the space. These areas are linked through axis of composition that invites people to explore the areas beyond the square – historic centre and wonderful area of Square of SNP. In the area of the biggest circle there is located a dominant element in the form of a fountain that recalls the character of a mining town. The reconstruction of the building of Slovenka brings to the area new multi-purpose structure, which includes as well parking garage. Stemming from the geometric forms, the design was denominated Circle Square.



14

MARTIN KOHAUT



VEDÚCI PRÁCE : ING. ARCH. JAROSLAV COPLÁK, PhD.

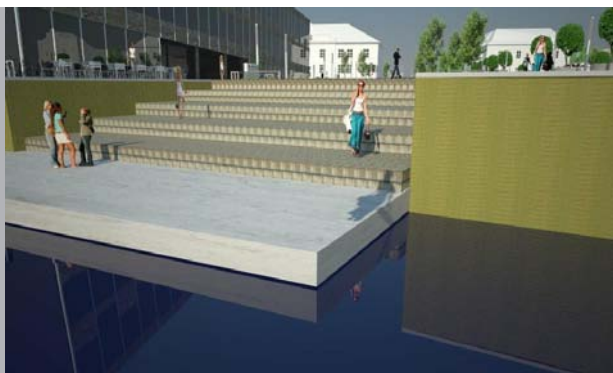
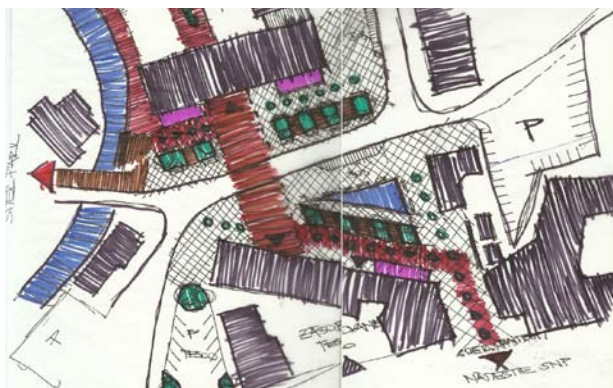
Mojím hlavným cieľom rekonštrukcie Strieborného námestia v Banskej Bystrici bolo oživiť a sfunkčniť nefunkčné námestie ktoré nespĺňa atribúty námestia. Do námestia som preto vniesol zeleň, oddychové zóny, vodné plochy a trávnaté plochy. Veľkým problémom tohto námestia bolo nevytýčenie hlavných dopravných a peších ťahov a preto som sa v návrhu snažil odizolovať a vytýčiť pešie a dopravné ťahy. Hlavný peší ťah vedie z historického centra - z Námestia SNP, cez Strieborné Námestie do budovy Slovenky kde by malo vzniknúť nové biznis centrum s nákupnou pasážou. Hlavný dopravný ťah vedie cez námestie. Severnú časť Námestia lemuje malý potok. Potenciál tohto potoka som využil znížením pešej zóny k potoku a tak vznikla rekreačno-oddychová zóna v blízkosti vody a zelene. Celé námestie obklopuje v parteri okolitých budov občianska vybavenosť.

The main aim of proposed reconstruction of Silver Square in Banská Bystrica was to revive currently not working public space that even does not meet any attributes of what we call 'square'. One of the biggest problems of this square was also the traffic collision between pedestrians and car vehicles. Therefore was firstly set a hierarchy of these routes, with a special emphasis on the pedestrians – the main pedestrian route connects the historic centre – Square of SNP, Silver Square and ends up in the building of Slovenka, which is proposed to serve as a new business centre with a shopping gallery. The design brings into the square also greenery, relax areas, water zones and grass. The north part of the square is trimmed by a picturesque stream. The potential of such a phenomena was enhanced by decreased slope of a surface towards the stream, while creating an area of relaxing and resting. The whole square is lined up by commercial activities that are located in the parterre of surrounding buildings.



16

MICHAL FEKETE



VEDÚCA PRÁCE : DOC. ING. ARCH. DAGMAR KALISKÁ, PhD.