



SINAR s.r.o.
Sabinovská 10
821 02 Bratislava

www.sinar.sk
sinar@sinar.sk
tel.: 0915 900 100

Sprievodná správa

Názov projektu:

Štúrova ulica
revitalizácia verejného priestoru a zmena uličného profilu

Stupeň spracovania PD:

urbanisticko-architektonická štúdia

Miesto: okres Bratislava I
k. ú. Staré Mesto

Autori: Prof. Ing. arch. Peter Gál, PhD.
Ing. arch. Tomas Gál, PhD.

Spolupráca: Ing. Andrej Vachaja - doprava
Ing. arch. Jana Terkaničová - architektúra

Zadávateľ: Tulip House, a.s.
Štúrova 10
811 02 Bratislava

Dátum: január 2021

Identifikačné údaje:

Názov: **Štúrova ulica, Bratislava**
revitalizácia verejného priestoru a zmena uličného profilu

Stupeň: Urbanisticko–architektonická štúdia (UAŠ)

Objednávateľ: Tulip House, a.s., Štúrova 10, 811 02 Bratislava

Spracovateľ: SINAR s.r.o., architektonický ateliér, Sabinovská 10, 821 02 Bratislava

Autori: Peter & Tomáš Gál, autorizovaní architekti SKA

Spolupráca:

-dopravné riešenie: Andrej Vachaja, autorizovaný stavebný inžinier SKSI

-architektúra: Jana Terkaničová, architektka

-vizualizácie: Endorfine s.r.o.

Dátum spracovania: november 2020 – január 2021

Obsah UAŠ:

Textová časť:

Spríevodná správa (popis analytickej a návrhovej časti)

Grafická časť:

- 1 Širšie vzťahy
- 2 Situácia, súčasný stav
- 3a Situácia, alternatíva A
- 3b Návrh úpravy parteru, alternatíva A
- 4a Situácia, alternatíva B
- 4b Návrh úpravy parteru, alternatíva B
- 5a Situácia, alternatíva C
- 5b Návrh úpravy parteru, alternatíva C
- 6 Dopravné schémy, pôvodný stav a návrhy

1. ÚVOD

1.1 Vymedzenie riešeného územia

1.2 Ciele riešenia urbanisticko – architektonickej štúdie

2. VÝCHODISKÁ RIEŠENIA

2.1 Historický kontext

2.2 Prieskumy a rozbor

- Širšie územné vzťahy

- Súčasný stav riešeného územia

2.3 Verejné priestory mesta

3. KONCEPCIA RIEŠENIA

3.1 Urbanisticko - architektonická koncepcia

3.2 Koncepcia verejného dopravného vybavenia

3.3 Koncepcia verejného technického vybavenia

3.4 Koncepcia zelene

4. NÁVRH RIEŠENIA

4.1 Alternatíva A

4.2 Alternatíva B

4.3 Alternatíva C

ZÁVERY

1. ÚVOD

1.1 Vymedzenie riešeného územia

Štúrova ulica je ulica v Bratislave v mestskej časti Staré Mesto, prepájajúca Kamenné námestie a Námestie SNP na severnej strane so Šafárikovým námestím na južnom ukončení uličného koridoru. Za jadrovú časť koridoru Štúrovej ulice považujeme priestorovo kompaktný úsek od kríženia s Medenou a Grösslingovou ulicou až po kríženie s Dobrovičovou ulicou v dĺžke cca 216 m.

Pre účely spracovania predmetnej urbanisticko-architektonickej štúdie (UAŠ) je vymedzenie riešeného územia definované vo dvoch hierarchických úrovniach:

- Riešené územie pre vyjadrenie širších územných vzťahov (mierka 1:5000, 1:1000)
- Riešené územie jadrového územia koridoru Štúrovej ulice (mierka 1:200)

Uvedené vymedzenie riešeného územia je vyjadrené v grafickej časti vo výkrese č. 01

1.2 Ciele riešenia urbanisticko–architektonickej štúdie

Výsledkom ostatnej rekonštrukcii koridoru Štúrovej ulice, ktorá prebehla v r. 2014 – 2015, je stav mestského verejného priestoru, ktorý spĺňa základné požiadavky na funkcie mestskej komunikácie so segregáciou cestnej, pešej, cyklistickej a električkovej dopravy. Preferencia dopravných funkcií motorickej dopravy v koridore Štúrovej ulice však zároveň znamená temer úplnú redukciu naplnenia ďalších požiadaviek na kvalitu uličného prostredia z hľadiska jeho univerzálnej využiteľnosti pre pobyt a bezpečný pohyb človeka.

Cieľom riešenia UAŠ je preto návrh vytvorenia nového typu uličného prostredia, v ktorom budú zabezpečené nevyhnutné dopravné funkcie (motorická a cyklistická doprava) vo vyváženom vzťahu s možnosťami pohybu a pobytu obyvateľov a návštevníkov ulice. Harmóniu vytvoreného prostredia ulice je potrebné dosiahnuť na základe sofistikovaného usporiadania funkčných plôch a prvkov v uličnom priestore v kvalitnej materiálovej skladbe a pri primeranom uplatnení zelene. Jedným z cieľov je tiež redukcia jestvujúceho koridorového priestorového dojmu a artikulácia uličného priestoru kvalitným uličným mobiliárom, prírodnými prvkami a vloženými viacfunkčnými technickými objektmi s vysokou úrovňou dizajnu.

2. VÝCHODISKÁ RIEŠENIA

2.1 Historický kontext

Koridor dnešnej Štúrovej ulice sa v štruktúre mesta Bratislava začal formovať v poslednom decéniu 19. storočia. Priamym stimulom pre vznik nového uličného priestoru v organizme mesta bola výstavba prvého pevného premostenia vodného toku rieky Dunaj, ktorá bola realizovaná v r. 1889 – 1890.

Poloha mosta vyplývala z viacerých determinantov, ktoré môžeme zhrnúť nasledovne:

- Možnosť umiestnenia mosta bola ovplyvnená polohou kompaktného urbanistického útvaru bratislavského Starého Mesta. Most mal slúžiť pre základné druhy dopravy mestského a nadmestského významu (cestná, železničná), ktoré mali byť vzhľadom na svoje technické parametre vedené mimo hraníc historickej štruktúry, vymedzenej hradbami. Tejto požiadavke vyhovovala poloha na východnom okraji historického mesta.
- Podstatným faktorom pre určenie polohy mesta boli aj priestorové nároky oboch predmostí, pretože bolo potrebné zachovať primeranú výšku vodnej cesty aj pri vyšších vodných stavoch. Pre konštrukciu mosta to znamenalo nutnosť vybudovať na oboch brehoch rieky mohutné nábehové násypy, pomocou ktorých sa dosiahlo potrebné prevýšenie nosnej konštrukcie mosta voči vodnej hladine. Uvedenej požiadavke rovnako vyhovoval voľný priestor na východnom predpolí historického mesta.

Vybudovanie mosta v zvolenej polohe zásadným spôsobom určilo vývoj urbanistickej štruktúry mesta v jeho ľavobrežnom priestore. Priamym následkom nového funkčného premostenia cez Dunaj bolo formovanie nadväzujúcich uličných koridorov v dovtedy extenzívne využívaných mestských plochách. Vyústenie mosta na ľavom brehu rieky malo tvar lievika, severovýchodným smerom sa orientovala trasa súčasného koridoru ulice Dostojevského rad a smerom na severozápad to bola ulica Baross G. Strasse, dnes Štúrova ulica, ktorá mala umožniť zaústenie dôležitých uličných ťahov z historickej časti Bratislavy (najmä z priestorov dnešného nám SNP a Špitálskej ulice) na nový mostný objekt.

Most bol otvorený v r.1891 (otváral ho osobne cisár Franz Josef I. a most spočiatku niesol jeho meno). Spočiatku slúžil cestnej, železničnej (trať Bratislava – Szombathelyi) a pešej doprave. Význam mosta vzrástol v r.1895, keď bola do vozovky mosta vložená električková koľaj, spájajúca Bratislavu a Kitsee. Zabudovanie električkovej trate do mostného telesa zvýšilo i dopravný význam Štúrovej ulice, cez ktorú neskôr električka pokračovala do východných sektorov Bratislavy (električkové spojenie do západných častí Bratislavy sa budovalo až po II. svetovej vojne).

Vytýčenie koridoru Štúrovej ulice s regulačnými parametrami kapacitnej viacfunkčnej dopravnej tepny umožnilo, resp. vyvolalo postupnú výstavbu vymedzujúcich významných budov, ktoré ju neskôr definovali ako homogénny priestorový útvar s kompaktnými uličnými fasádami rádo vo rovnakej výške lemujúcich objektov. Uličné fasády boli a sú prerušené v polohách zaústených miestnych komunikácií:

- Na západnej strane: Tobrucká, Dobrovičova, Tallerova, Medená, Jesenského, Gorkého, Laurinská ulica,
- Na východnej strane: Grösslingova ulica.

Za najvýznamnejší objekt z prvého obdobia výstavby koridoru Štúrovej ulice je považovaný pamiatkovo chránený Csákyho palác (dnes dom č. 16 na západnej strane ulice, národná kultúrna pamiatka SR). Palác si nechal postaviť gróf Vidor Csáky (projekt vypracoval viedenský architekt

Heinrich Adam a palác postavil stavebný podnikateľ Ludwig Eremit) v neobarokovom štýle s výraznou osovou kompozíciou, ktorú zdôrazňuje vstupný portál s balkónom na 2. nadzemnom podlaží. Výstavba paláca prebiehala v r. 1892 – 1895. Palác slúžil v pôvodnom stave ako obytno-reprezentačná budova známeho šľachtického rodu, po roku 1945 bol objekt znárodnený, neskôr v ňom bolo umiestnené zdravotné stredisko a v súčasnej dobe od r. 2018 je (po dôkladnej rekonštrukcii v r. 2007 – 2017) sídlom veľvyslanectva Kórejskej republiky.

Kompaktná zástavba ulice, ktorá sa realizovala prevažne v prvej polovici 20. storočia, je zmesou viacerých stavebných slohov s historizujúcim (secesia, obdobie eklektických slohov) i moderným výrazom, stavebný vývoj uličnej zástavby bol ukončený až po r. 1945 výstavbou objektov vydavateľstva Pravda (medzi Medenou a Jesenského ulicou) a banky (medzi Gorkého a Laurinskou ulicou). Z prvej polovice 20. storočia pochádza tiež ďalšia významná architektonická pamiatka: bankový palác (dnes Generálna prokuratúra) od architekta E. Belluša, ukončujúci blok medzi Jesenského a Gorkého ulicou od r. 1938.

Nedávne obdobie po r. 2000:

V súvislosti s pripravovanou rekonštrukciou Nového mosta v rámci výstavby nosného dopravného systému mesta bola naplánovaná aj zásadná rekonštrukcia koridoru Štúrovej ulice, ktorej výsledkom malo byť nové usporiadanie jej priečného profilu. Prioritou bolo ukludnenie priebežnej motorickej dopravy, segregácia bezpečného pohybu chodcov a cyklistov ako aj vybudovanie nového koľajiska obojsmernej električkovej dopravy so zaústením na rekonštruovaný Nový most s predĺžením nadväzujúcej južnej radiály MHD do Petržalky.

Rekonštrukcia koridoru Štúrovej ulice začala v r. 2014 a z dôvodu nedostatkov projektovej dokumentácie a problematického stavu pôvodnej technickej infraštruktúry sa prestavba viac krát prerušovala a trvala temer 2 roky, čo v dôsledku totálneho obmedzenia dopravnej obsluhy výrazne negatívne ovplyvnilo život obyvateľov a užívateľov priestorov ulice a najmä ekonomiku prevádzok občianskej vybavenosti v parteri ulice. Po ukončení rekonštrukcie je stav koridoru Štúrovej ulice od r. 2016 funkčne a technicky stabilizovaný.

2.2 Prieskumy a rozbor

V prípravnej fáze spracovania štúdie spracovateľ zabezpečil potrebnú technickú dokumentáciu mapového elaborátu a preskúmal relevantné územnoplánovacie podklady a územnoplánovacia dokumentáciu, vrátane dokumentov z uskutočnených alebo prebiehajúcich návrhových súťaží (námestie SNP, Kamenné námestie, Landererov park, Šafárikovo námestie, Fajnorovo nábregie).

Zároveň bol vykonaný terénny prieskum aktuálneho funkčného využitia priestoru Štúrovej ulice a parteru vymedzujúcich objektov, pričom bola zhotovená potrebná fotodokumentácia.

Súčasťou prípravných prác bolo tiež posúdenie dopravných vzťahov v priestore Štúrovej ulice vo vzťahu k uvažovaným zmenám dopravného systému v priestoroch námestia SNP, Kamenného námestia a Špitálskej ulice.

Spracovateľ taktiež zohľadnil výstupy z koncepčných dokumentov, ktoré mesto Bratislava pripravilo pre usmernenie spracovania návrhov na úpravu verejných priestorov mesta.

Širšie územné vzťahy

Koridor Štúrovej ulice je súčasťou štruktúry centrálnej mestskej oblasti mesta Bratislava. V priebehu celého historického vývoja bol využívaný ako dôležitý komunikačný priestor, ktorý zabezpečoval spojenie priestorov na východnom okraji historického jadra (Námestie SNP, Kamenné námestie, Špitálska ulica) s premostením rieky Dunaj. Aj po masívnom rozvoji urbanistickej a dopravnej štruktúry mesta v 20. storočí je koridor Štúrovej ulice stále hodnotnou súčasťou mestského centra, jednak ako významný urbanistický priestor s historickým vrstvením uličnej zástavby a jednak ako nezastupiteľný element dopravného systému mesta.

Dopravný význam Štúrovej ulice je po nedávnej rekonštrukcii daný najmä trasou obojsmernej koľajovej dopravy v systéme MHD, ktorá je t. č. jediným prepojením koľajovej dopravy mestskej časti Petržalka (cez Starý most) s mestskými časťami v ľavobrežnej oblasti mesta. Uvedený stav je fixovaný na dlhé obdobie a preto má vedenie trasy koľajovej dopravy cez Štúrovu ulicu primeranú prioritu pri akejkoľvek uvažovanej úprave uličného profilu.

Využitie koridoru Štúrovej ulice pre automobilovú dopravu nemá z hľadiska širších územných vzťahov v dopravnom systéme mesta žiadny zásadný význam. V súvislosti s postupným utlmením priebežnej cestnej dopravy v CMZ je v koridore Štúrovej ulice možné a potrebné uvažovať iba s obslužnou dopravou, viazanou na funkčné využitie jestvujúcich objektov.

Z hľadiska širších územných vzťahov má však Štúrova ulica význam pre celomestský a nadmestský systém pešej a cyklistickej dopravy. Koridor Štúrovej ulice má potenciál pre vedenie trás nemotorickej dopravy, ktoré sa jednak môžu prepojiť s promenádou na ľavobrežnom nábreží a jednak cez Starý most môžu spojiť ľavobrežné časti mestského centra s prírodnými štruktúrami na pravom brehu rieky. V polohe cyklistickej dopravy ide tiež o prepojenie vnútromestského systému cyklotrás s cyklotrasami regionálneho a medzinárodného významu na pravom brehu rieky Dunaj.

Súčasný stav riešeného územia

Od r. 2016, teda po ukončenej rekonštrukcii, má koridor Štúrovej ulice v priečnom profile stabilizovaný stav. V jadrovom úseku Štúrovej ulice od Dobrovičovej ulice po kríženie s Medenou a Grösslingovou ulicou pozostáva priečny profil zo západnej k východnej strane z diferencovaných dopravných pásov, v ktorých sú realizované jednotlivé dopravné kategórie. Charakteristika jestvujúcich dopravných pásov je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Usporiadanie pásov v priečnom profile Štúrovej ulice:

Druh:	Šírka (m):	Funkcia:
Chodník	3,70	Pohyb chodcov, vstup do objektov, uličný mobiliár
Zeleň nízka	0,60	Oddelenie cesty a chodníka, estetický doplnok prostredia (pás nízkej kríkovkej zelene nie je súvislý, pozostáva z niekoľkých samostatných častí)

Cesta	4,75	Jednosmerná obslužná komunikácia pre motorickú dopravu (zo severu na juh) Spojenie medzi Kamenným a Šafárikovým námestím V profile cesty je vyznačený pruh pre jednosmernú cyklistickú dopravu (zo severu na juh)
Koľajisko	7,00	Obojsmerná električková doprava. Koľaje sú integrované v asfaltovom povrchu komunikácie.
Cyklopruh	1,60	Jednosmerná cyklistická doprava (z juhu na sever)
Chodník	2,35	Pohyb chodcov, vstup do objektov

Disponibilná šírka dopravného koridoru Štúrovej ulice (medzi fasádami ohraničujúcich objektov) je 20,00 metrov.

Funkčné využitie objektov na Štúrovej ulici:

Číslo domu Funkčné využitie:

Západná strana:

- 2 Generálna prokuratúra
- 4 Obchodné centrum, administratíva, bývanie / obchodné prevádzky v parteri
- 6 Stredisko folklórneho súboru Lúčnica
- 8 Ústredná rada Slovenský zväz proti fašistickým bojovníkov
administratíva, bývanie / obchodné prevádzky v parteri
- 10 Hotel Roset / obchodné prevádzky a kaviareň v parteri
- 12 Obchod, služby, administratíva, bývanie / obchodné prevádzky v parteri
- 14 Obchod, služby, administratíva, bývanie / obchodné prevádzky v parteri
- 16 Veľvyslanectvo Kórejskej republiky
- 18 Administratíva (objekt má vstup z Dobrovičovej ulice)

Východná strana:

- 1 Polyfunkčný objekt Luxor / obchodné prevádzky v parteri
- 3 Polyfunkčný objekt Luxor / obchodné prevádzky v parteri, obchodná pasáž,
Nárožie budovy s vchodom z Grösslingovej ulice / obchodné prevádzky
v parteri

5	Objekt OTP banka
7	Bočný vchod do objektu OTP banka
9	Filozofická fakulta UK, obchodné prevádzky v parteri, pasáž na Gajovu ulicu
11	Obchod, služby, administratíva, bývanie / obchodné prevádzky v parteri
13	Obchod, služby, administratíva, bývanie / obchodné prevádzky v parteri
15	Oddelenie PZ, bývanie

V južnej časti východnej strany je uličný koridor v dotyku s výbežkom Landererovho parku. V uvedenej ploche sú pri chodníkoch umiestnené stánky obchodnej vybavenosti.

Z uvedeného prehľadu vyplýva zistenie, že Štúrova ulica je viacfunkčným mestským priestorom s diferencovaným funkčným profilom jednotlivých vymedzujúcich budov, ktorý sa viaže na ich historický vývoj a typologický charakter. Škálu funkčného využitia budov je možné považovať za stabilizovanú, prípadné zmeny možno predvídať najmä v polohe parteru objektov pri prípadných zmenách funkcie jednotlivých obchodných prevádzok. Ako problematické sa javí umiestnenie oddelenia Policajného zboru v parteri objektu v dotyku s Landererovým parkom.

Viacfunkčný charakter využitia vymedzujúcich budov koridoru Štúrovej ulice vyžaduje zachovanie, resp. zabezpečenie nevyhnutného rozsahu obslužnej automobilovej dopravy.

Stav prostredia koridoru Štúrovej ulice:

Dlhodobým problémom koridoru Štúrovej ulice je nehostinnosť prostredia s minimálnymi predpokladmi pre pobytové aktivity jej obyvateľov a návštevníkov. V súčasnom období je ulica predovšetkým dopravným priestorom pre rôzne kategórie mestskej dopravy, pričom vymedzené priestory pre chodcov sú vedené pozdĺž fasád objektov a priečny pohyb v ulici je vzhľadom na preferovanú motorickú a cyklistickú dopravu rizikový. Kolízne body pre pohyb chodcov predstavujú aj zaústenia Tallerovej a Dobrovičovej ulice do cestnej komunikácie Štúrovej ulice.

V uličnom priestore dominujú „tvrdé“ materiály, až počas nedávnej rekonštrukcie sa do uličného koridoru dostali prvky mestskej zelene. Ich účinok na kvalitu prostredia je však vzhľadom na ich rozsah a dimenzie iba symbolický.

Nehostinný dojem prostredia je aj dôsledkom nízkej estetickej kvality uličného mobiliáru, možnosť sedenia je minimálna (viazaná iba na prevádzky služieb v parteri niektorých objektov). Chaotický stav prostredia ulice je tiež dôsledkom pragmatického rozmiestnenia technických vertikálnych prvkov – stožiarov trolejového vedenia a uličného osvetlenia.

Počas terénneho prieskumu bolo zistené, že technické riešenie dopravného priestoru Štúrovej ulice bez akýchkoľvek bariérových prvkov umožňuje nežiaduce prejavy ilegálneho využívania uličného priestoru pre pohyb motorových vozidiel, najmä v nočných hodinách, čo ohrozuje hygienický a bezpečnostný štandard obyvateľov príľahlých objektov.

2.3 Verejné priestory mesta

Magistrát mesta Bratislava v nedávnom období pripravil prostredníctvom svojho odborného pracoviska Metropolitný inštitút Bratislavy (MIB) koncepčné materiály, ktorých úlohou je koordinovať tvorbu verejných priestorov mesta vzhľadom na ich vplyv na kvalitu života obyvateľov a návštevníkov mesta.

Sekcia verejných priestorov MIB predložila v priebehu r. 2020 súhrnný dokument s názvom: Manuál verejných priestorov, ktorý má byť nástrojom na zlepšenie úrovne verejných priestorov mesta. Dokument stanovuje celkovú víziu verejných priestorov mesta a zásady pre ich rozvoj, obnovu a tvorbu.

Manuál verejných priestorov pozostáva z častí:

- Manifest: hodnotový koncepčný úvod, všeobecná analýza existujúcich problémov a definovanie principiálnych zásad pre ich riešenie,
- Princípy a štandardy: súbor prevádzkových dokumentov technického charakteru, základné pravidlá pre návrh a umiestnenie konkrétnych prvkov v členení na: lavičky, cyklostojany, odpadkové koše, exteriérové terasy stĺpiky, rozvodné inštalačné skrine.

Spracovateľ UAŠ akceptoval uvedené dokumenty MIB ako jedno z východísk spracovania elaborátu štúdie. Manuál verejných priestorov považujeme za vhodné usmernenie pre tvorbu verejných priestorov mesta a pri návrhu reformovania Štúrovej ulice sme sa usilovali o integráciu jeho princípov v riešení území tak, aby výsledkom bol priestor s hodnotami:

- Mobilita chodcov ako priorita.
- Dostatočné zastúpenie prírodných prvkov
- Sociálna a biologická kvalita, komfort pre jeho užívateľov
- Atraktivita pre návštevu, pohyb a pobyt v priestore.
- Čistota prostredia
- Obohatenie ulice o originálne priestorové prvky s vysokou úžitkovou kvalitou
- Pohyb dopravných prostriedkov v utlmenom režime.

3. KONCEPCIA RIEŠENIA

Po ukončení fázy prieskumov a rozborov a posúdení východísk spracovania UAŠ spracovateľ stanovil základné koncepčné princípy riešenia:

3.1 Urbanisticko-architektonická koncepcia

Urbanisticko-architektonická koncepcia je založená na rešpektovaní a akceptovaní architektúry pásovej zástavby, ktorá vymedzuje uličný priestor s predpokladom eliminácie nevhodných prvkov na fasádach jednotlivých objektov. Návrh riešenia akceptuje predovšetkým všetky jestvujúce vstupy do objektov, ktoré je možné akcentovať úpravou priliehajúcej dlažby.

Podstatou navrhovanej koncepcie je výrazné zvýšenie kvality prostredia ulice prostredníctvom opatrení v polohách:

- Usporiadanie funkčných plôch v ulici s podporou pohybu a pobytu chodcov.
- Aplikácia kvalitných povrchov pre jednotlivé funkčné plochy ulice.
- Rozmiestnenie kvalitných a viacfunkčných prvkov uličného mobiliáru v jednotiacom

výtvarnom názore.

- Rekonštrukcia (redizajn) fasád v parteri jestvujúcich objektov, zodpovedajúci hodnotám ich pôvodného vzhľadu.
- Eliminácia existujúcich stánkov pouličného občerstvenia a objektov reklamy a ich prípadné nahradenie systémovými prvkami v nových pozíciách.

V návrhu sú rešpektované limitujúce dimenzie priečného usporiadania uličného profilu, zodpovedajúce technickým požiadavkám pešieho a cyklistického pohybu. Pozdĺž západnej uličnej fasády sa uvažuje s dištančným pásom v šírke 1,5 m, v ktorom nebudú umiestnené pohybové funkčné plochy, no je tu možné rozmiestnenie prvkov uličného mobiliáru vrátane kvetináčov.

3.2 Koncepcia verejného dopravného vybavenia

Dopravné využívanie Štúrovej ulice je dnes predovšetkým tranzit vozidiel od Špitálskej ulice po Vajanského nábrežie. Tranzit je pomerne výrazný vzhľadom na napojenie na dopravnú tepnu Vajanského nábrežie. V tomto koridore sú vedené všetky druhy dopravy osobná, cyklistická, nákladná – zásobovanie a hromadná doprava. Vozidlá vstupujúce do priestoru Kamenné námestie / Štúrova ulica za ulicou Kollárska už nemajú možnosť sa vrátiť a musia prejsť cez Štúrovu. V severnej časti Štúrovej ulice sú napojenia na ulice Gorkého a Medená, kde časť vozidiel končí ako cieľová doprava. Ostatné napojenia z okolitých ulíc sú vedené na Štúrovu ulicu a následne ňou vyvedené na jej južnom konci na Vajanského nábrežie. Medzi hlavné ciele dopravy patrí parkovanie (hromadné garáže a uličné parkovanie). Uličné parkovanie je v prevažnej miere ako vyhradené určené pre rezidentov a hromadné garáže pre návštevníkov. K týmto parkovacím cieľom – garážam bude v návrhu zabezpečená dopravná prístupnosť.

Výsledkom tejto UaŠ je celková úprava Štúrovej ulice tak, aby došlo k minimalizovaniu až zrušeniu priameho tranzitu a umožnená bude len cieľová doprava do danej zóny mestskej časti Staré Mesto. Tranzit ulicou bude podporený pre peších a cyklistov a zostane zachovaný pre hromadnú dopravu, ktorá tvorí nosný prvok systému verejnej dopravy mesta a bude tvoriť aj obsluhu územia.

Jestvujúce funkcie verejného dopravného vybavenia budú v uličnom priestore zachované v nasledovnej významovej diferenciacii:

- Tranzitná funkcia električkovej, cyklistickej a pešej dopravy ako súčasť celomestského dopravného systému s cieľom prepojenia ľavobrežných častí mesta s oboma nábrežnými pásmi a funkčnými zónami MČ Petržalka.
- Obslužná funkcia automobilovej dopravy v redukovanom rozsahu bez možnosti parkovania.
- Pobytová funkcia pešej zóny pre obyvateľov príľahlých budov a návštevníkov uličného priestoru ako voľné pokračovanie pešej zóny nám. SNP, nám. Nežnej revolúcie a Kamenné námestie.

Režim realizácie funkcií verejného dopravného vybavenia bude modifikovaný podľa nasledovných zásad:

- Priorita pešieho pohybu v optimálne usporiadanej priestorovej sústave, umožňujúcej pozdĺžny i priečny pohyb v zreteľne určených polohách pešej zóny ako aj stacionárne pobytové aktivity.
- Cieľová a tranzitná cyklistická doprava s obmedzením prepravnej rýchlosti s cieľom minimalizovať možné kolízie s ostatnými funkciami, najmä s pohybom a pobytom chodcov.

- Tranzitná električková doprava v autonómnom koľajisku s obmedzením rýchlosti prejazdu cez pešiu zónu.
- Jednosmerná automobilová doprava za účelom dopravnej obsluhy jestvujúcich objektov v autonómnom dopravnom pruhu (alternatívy A a B) alebo vo forme časovo regulovaného prejazdu cez pešiu zónu so zaústením do Dobrovičovej ulice a s možným vjazdom do pešej zóny z Tallerovej ulice (alternatíva C).
- Eliminácia tranzitnej i obslužnej automobilovej doprawy z priestoru pred budovou „Krym“ a UK – vznik plošne veľkorysejšieho a dôstojnejšieho priestranstva pre rozptyl užívateľov budovy UK a obchodných a reštauračných prevádzok v sústave objektov „Krym“.
- Zabezpečenie mimoúrovňového prepojenia pešej a cyklistickej doprawy zo Starého mosta na Šafárikovo námestie.

3.3 Koncepcia verejného technického vybavenia

Verejné technické vybavenie v koridore Štúrovej ulice, uložené pod povrchom, nie je predmetom návrhu, nakoľko bolo realizované pri ostatnej rekonštrukcii v r. 2014 – 2015 s predpokladom dlhodobej fixácie.

V návrhu je vyjadrený v alternatívach názor na rozmiestnenie a dizajn vertikálnych nadzemných prvkov verejného technického vybavenia, teda stožiarov uličného osvetlenia a stožiarov trolejovej siete v integrovanej koncepcii viacfunkčných priestorových prvkov, ktoré majú byť okrem naplnenia technických požiadaviek tiež prínosom pre artikuláciu uličného priestoru a jeho estetickú hodnotu.

3.4 Koncepcia zelene

Medzi základné priority komplexnej úpravy priestorov Štúrovej ulice patrí tiež zvýšenie podielu hodnotnej mestskej zelene, nakoľko jestvujúcich 12 oddelených úzkych pásov nízkej kríkovej výsadby (výsledok rekonštrukcie z r. 2014 – 2015) nie je dostatočným ani primeraným príspevkom ku kvalite uličného prostredia.

Predmetom návrhu je určenie vhodných polôh pre rozmiestnenie uličnej zelene v kríkovej a stromovej etáži, pričom sa preferujú premiestniteľné objekty (kvetináče, vyvýšené záhony a pod.) bez zásahu do podlažia, vzhľadom na predpokladanú hustotu a rozsah podpovrchovej technickej infraštruktúry. Usporiadanie prvkov a plôch zelene zohľadňuje rozmiestnenie oddychových (pobytových) priestorov a akcentuje polohy priečneho pohybu chodcov.

V návrhu je deklarované tiež použitie objektov vertikálnej zelene vo väzbe na navrhované objekty verejného technického vybavenia.

Ako samostatný objekt uličnej zelene je navrhovaná úprava koľajiska električkovej doprawy, v ktorom sa vytvoria plochy trávniky, resp. alternatívnej bylinnej pôdopokryvnej výsadby (rozchodníky).

Súhrn predpokladaného uplatnenia zelene v koridore Štúrovej ulice:

- Úprava plochy koľajiska, pôdopokryvná zeleň s vodozadržným efektom,
- Pásky a plochy zelene v pešej zóne, bylinná, kríková a pôdopokryvná etáž,
- Solitéry a skupiny drevín, kríková a stromová etáž v podporných konštrukčných prvkoch (kvetináče, vyvýšené záhony a pod.),

- Vertikálna zeleň na podporných konštrukčných prvkoch (stožiare, rámy).

4. NÁVRH RIEŠENIA

Návrh revitalizácie verejného priestoru Štúrovej ulice je spracovaný na základe vykonaných prieskumov a rozborov a stanovenej koncepcie v stupni: urbanisticko–architektonická štúdia (UAŠ). Ťažiskom návrhu je jadrový priestor Štúrovej ulice v úseku od jej kríženia s Medenou a Grösslingovou ulicou až po Šafárikovo námestie.

Návrh rešpektuje širšie urbanistické a dopravné vzťahy v centrálnej mestskej zóne a zohľadňuje tiež pripravované zmeny priestorového usporiadania a funkčného využitia v polohách námestia SNP, Kamenného námestia a Fajnorovho nábrežia. Navrhované riešenie podporuje vo zvýšenej miere možnosti bezkolízneho pohybu chodcov a cyklistov v koridore Štúrovej ulice s prepojením na hodnotné priestory oboch nábreží rieky Dunaj s výraznými enklávami parkovej a prírodnej zelene celomestského významu. Automobilová doprava v koridore Štúrovej ulice je v návrhu revitalizácie redukovaná na nevyhnutné dimenzie obslužnej dopravy pre jestvujúce objekty a prevádzky, tranzit je zásadne obmedzený a prakticky nežiadúci. Električková doprava zostáva zachovaná v pôvodnom rozsahu ako dôležitá obojsmerná trať celomestského významu, avšak v jadrovom úseku sa predpokladá zníženie prevádzkovej rýchlosti.

Alternatívne usporiadanie dopravného systému v koridore Štúrovej ulice je vyjadrené v samostatnej grafickej prílohe (výkres č. 6).

Spracovateľ predkladá 3 alternatívy návrhov, ktoré sú v priestore medzi krížením s Grösslingovou a Medenou ulicou na severnej strane a Šafárikovým námestím na južnej strane diferencované z hľadiska priestorového usporiadania aplikovaných komponentov v architektonickom, urbanistickom a dopravnom riešení.

4.1 Alternatíva A

Zásadným znakom alternatívy A je temer úplné rešpektovanie súčasného usporiadania parteru ulice s dopravnými pruhmi pre automobilovú, električkovú, cyklistickú a pešiu dopravu, pričom automobilová doprava je ponechaná v skrátanom samostatnom telese ako jednosmerná v smere od kríženia s Medenou a Grösslingovou ulicou k zaústeniu do Dobrovičovej ulice (zo západnej strany), zaústenie Tallerovej ulice je ponechané v aktuálnom stave. Priestor pred objektami „Krym“ a UK je bez priebežnej automobilovej dopravy vyhradený pre chodcov. Prevádzka cyklo dopravy je ponechaná v súčasnom stave usporiadania cyklopruhov, pričom sa jej pozdĺžny plynulý priebeh ovplyvňuje výškovým usporiadaním: sústavou nízkych výškových retardérov v polohe priečných chodníkov. V úseku v smere od kríženia s Medenou a Grösslingovou ulicou po zaústenie do Dobrovičovej ulice je cyklopruh zdieľaný v spoločnom pruhu s automobilovou dopravou. V priestore Šafárikovho námestia sa súbežné vedenie cyklopruhov v ťažiskovej časti Štúrovej ulice rozchádza (tak ako je to v súčasnom stave) smerom k regulovaným prejazdom cez komunikáciu na Dostojevského rade a pokračuje na Starý most.

V tejto alternatíve príde k preorganizovaniu ulíc kvôli dopravnej obsluhu. Štúrova ulica bude obsluhovaná automobilovou dopravou po ulicu Dobrovičova. Dobrovičova bude zjednosmernená od Štúrovej po Múzejnú a následne Múzejná bude zmenená jednosmernosť smerom na Vajanského nábrežie. Týmto návrhom nezablokujeme dopravu, ale bude možný prejazd. Týmto vytvoríme síce možný tranzit, ale s obmedzeniami a pre vodičov nebude atraktívne využívať túto spojnicu. Tobrucká ulica bude zaslepená a bude tam vytvorené úvratové obratisko pre vozidlá. Tieto ulice budú slúžiť pre rezidentov ako obytné ulice s utlmenou dopravou.

V architektonickom riešení parteru sa kladie dôraz na pretvorenie disponibilnej plochy na západnej strane ulice, nakoľko východná časť vzhľadom na svoje priečne dimenzie a súbežné vedenie cyklotrasy s chodníkom neposkytuje možnosti pre zásadnú úpravu. Formovanie plochy pre chodcov na západnej strane sa orientuje na principiálnu diferenciaciu pohybového pásu medzi dištančným pásom popri fasáde a deliacim viacúčelovým pásom popri automobilovej komunikácii. V dištančnom a deliacom páse sú rozmiestnené prvky uličného mobiliáru a uličnej zelene. Jestvujúca kamenná dlažba zostáva zachovaná. Chodníky po oboch stranách ulice sú prepojené sústavou priečných prechodov, ich začiatok, resp. ukončenie je signalizované bariérovými stĺpkami.

Výraznou zmenou v parteri je ozelenenie koľajiska električkovej dopravy nízkym bylinným krytom (trávnik, rozchodníky). Ďalšie prvky ozelenenia prostredia ulice sú rozmiestnené v disponibilných polohách pešej komunikácie pozdĺž západnej fronty zástavby, vložené do prvkov „mobilnej“ zelene (kvetináče, vyvýšené záhony).

Návrh uvažuje s úplným odstránením vertikálnych technických prvkov (stožiare trolejového vedenia a verejného osvetlenia), ktoré sú v súčasnosti objektmi s negatívnym estetickým účinkom a vytvárajú prekážky pre pohyb chodcov a cyklistov. Uvedené solitérne prvky sú nahradené lanovou sieťou z moderných materiálov s vysokou pevnosťou a nosnosťou. Horizontálna sieť je umiestnená vo výške cca 6 m (v úrovni druhého nadzemného podlažia) s kotvením do fasád budov uličnej zástavby. Sieť je nosnou sústavou pre zavesenie trolejov električkovej dopravy i uličného osvetlenia a poskytuje možnosti pre rozmiestnenie prvkov sezónnej dekorácie a propagácie, čím umožňuje dynamické formovanie uličného priestoru v čase a vytvorenie meniacich sa priestorových a svetelných efektov.

Navrhované úpravy predpokladajú limitujúce zníženie rýchlosti pohybu dopravných prostriedkov i bicyklov tak, aby sa eliminovali možnosti kolízie s pohybom a pobytom chodcov.

4.2 Alternatíva B

Zásadným znakom alternatívy B je čiastočné rešpektovanie súčasného usporiadania parteru ulice s dopravnými pruhmi pre automobilovú, električkovú, cyklistickú a pešiu dopravu, pričom automobilová doprava je ponechaná v samostatnom telese ako jednosmerná (v smere od križenia s Medenou a Grösslingovou ulicou smerom na Šafárikovo námestie) po zaústenie do Dobrovičovej ulice (zo západnej strany). Zaústenie Tallerovej ulice je eliminované (prejazd možný s obmedzením). Trasa autopruhu je smerovo mierne modifikovaná v záujme redukcie efektu príliš jednotvárnej priamej línie (s cieľom spomalenia dopravy). Zaústenie automobilovej dopravy do Dobrovičovej ulice uvoľňuje priestor pred budovami „Krym“ a UK prioritne pre peší pohyb. Prevádzka cyklo dopravy je ponechaná v súčasnom stave usporiadania cyklopruhov, pričom sa jej pozdĺžny plynulý priebeh ovplyvňuje výškovým usporiadaním: sústavou retardérov v polohe priečných chodníkov cez koľajisko električkovej dopravy. Priečne spojovacie chodníky sú rozmiestnené kolmo i diagonálne cez ulicu tak,

aby prepájali vchody protiľahlých budov, ich začiatok a koniec je signalizovaný bariérovými stĺpkami. V priestore Šafárikovho námestia sa súbežné vedenie cyklopruhov rozchádza smerom k regulovaným úrovňovým prejazdom cez komunikáciu na Dostojevského rade a pokračuje v smere na Starý most.

V tejto alternatíve príde k preorganizovaniu ulíc kvôli dopravnej obsluhu. Štúrova ulica bude obsluhovaná automobilovou dopravou po ulicu Dobrovičova. Dobrovičova bude zjednosmernená od Štúrovej po Múzejnú a následne Múzejná bude zmenená jednosmernosť smerom na Vajanského nábrežie. Týmto návrhom nezablokujeme dopravu, ale bude možný prejazd. Vytvoríme síce možný tranzit, ale s obmedzeniami a pre vodičov nebude atraktívne využívať túto spojnicu. Tobručná ulica bude zaslepená a bude tam vytvorené úvratové obratisko pre vozidlá. Tieto ulice budú slúžiť pre rezidentov ako obytné ulice s utlmenou dopravou.

V architektonickom riešení parteru sa kladie dôraz na funkčnú a prevádzkovú transformáciu disponibilnej plochy na západnej strane ulice, nakoľko východná časť vzhľadom na svoje priečne dimenzie a súbežné vedenie cyklotrasy s chodníkom neposkytuje možnosti pre zásadnú úpravu. Formovanie plochy pre chodcov na západnej strane sa orientuje na principiálnu diferenciáciu pohybového pásu medzi dištančným pásom popri fasáde a deliacim viacúčelovým pásom popri automobilovej komunikácii. V dištančnom a deliacom pásu sú rozmiestnené prvky uličného mobiliáru a uličnej zelene. Jestvujúca kamenná dlažba zostáva zachovaná.

Návrh predpokladá odstránenie provizórnych stánkov na južnom ukončení východnej fasády ulice a ich náhradu vo forme kultivovaného objektu medzi parkovými plochami Landererovho parku a Šafárikovho námestia (v ploche prerušenia Dobrovičovej ulice).

Výraznou zmenou v parteri je ozelenenie koľajiska električkovej dopravy nízkym bylinným krytom (trávnik, rozchodníky). Vegetačná plocha koľajiska je členená priečnymi pásmi pre pohyb chodcov. Ďalšie prvky ozelenenia prostredia ulice sú rozmiestnené v disponibilných polohách pešej komunikácie pozdĺž západnej fronty zástavby vo forme prvkov mobilnej zelene (kvetináče, vyvýšené záhony). Rozsah navrhovaného ozelenenia uličného koridoru prispeje v výraznej zmene mikroklimy ulice s pozitívnym efektom pre pohyb a pobyt jej obyvateľov a návštevníkov.

Návrh uvažuje s úplným odstránením vertikálnych technických prvkov (stožiare trolejového vedenia a verejného osvetlenia), ktoré sú v súčasnosti objektmi s negatívnym estetickým a prevádzkovým účinkom. Uvedené solitérne prvky sú nahradené sústavou samostatných vertikálnych prvkov (nosný pilier a obojstranná horizontálna konzola), ktoré integrujú funkciu nosnej sústavy pre zavesenie trolejov električkovej dopravy a prvkov uličného osvetlenia a umožňujú tiež umiestnenie ďalších účelových prvkov (napr. osviežovače vzduchu, reproduktory ozvučenia, sezónna výzdoba a pod.). Poloha vertikálnych objektov s rovnakým odstupom, kolmo na pozdĺžnu os ulice, vytvára v uličnom priestore rytmizovanú priestorovú sústavu s priaznivým funkčným (akcent koľajiska MHD) i estetickým účinkom.

Navrhované úpravy predpokladajú limitujúce zníženie rýchlosti pohybu dopravných prostriedkov i bicyklov tak, aby sa eliminovali možnosti kolízie s pohybom a pobytom chodcov.

4.3 Alternatíva C

Zásadným znakom alternatívy C je úplná reforma súčasného usporiadania parteru ulice, v ktorom sa uvažuje s dopravnými pruhmi pre električkovú a cyklistickú dopravu a preferuje sa vytvorenie

homogénnej plochy pre pohyb a pobyt chodcov. Nevyhnutná automobilová obslužná doprava je možná v obmedzenom časovom režime cez plochu pešej zóny popri západnej fronte zástavby ulice ako jednosmerná v smere od kríženia s Medenou a Grösslingovou ulicou po zaústenie do Dobrovičovej ulice. Plocha pešej zóny siaha popri budove „Krym“ až po priestor pred budovou UK.

Prevádzka cyklo dopravy je riešená v samostatných jednosmerných pruhoch, ktoré sú v polohe zaústenia Tallerovej ulice protismerne stotožnené vo forme slučky s cieľom redukovať efekt dlhej priamej trasy (spomalenie pohybu cyklistov). Pozdĺžny plynulý priebeh cyklotrasy je ovplyvnený výškovým usporiadaním: sústavou retardérov v polohe priečných chodníkov cez koľajisko električkovej dopravy. Priečne spojovacie chodníky sú rozmiestnené kolmo i diagonálne cez ulicu tak, aby prepájali vchody protíľahlých budov, ich začiatok a koniec signalizujú bariérové stĺpiky.

V priestore Šafárikovho námestia sa súbežné vedenie cyklopruhov rozchádza smerom k navrhovanému integrovanému nadjazdu a nadchodu nad priebežnou komunikáciou Dostojevského radu a Vajanského nábrežia a pokračuje ďalej na cyklopruhy v profile Starého mosta.

V architektonickom riešení parteru sa kladie dôraz na pretvorenie disponibilnej plochy na západnej strane ulice, nakoľko východná časť vzhľadom na svoje priečne dimenzie a súbežné vedenie cyklotrasy s chodníkom neposkytuje možnosti pre zásadnú úpravu, no je tu vložená stacionárna plocha (exteriérová terasa) v mieste slučky cyklotrasy oproti vyústeniu Tallerovej ulice. Formovanie plochy pre chodcov na západnej strane sa orientuje na principiálnu diferenciaciu pohybového pásu medzi dištančným pásom popri fasáde a deliacim viacúčelovým pásom popri cyklotrase a koľajisku MHD. V dištančnom a deliacom pásu sú rozmiestnené prvky uličného mobiliáru a uličnej zelene. Jestvujúca kamenná dlažba zostáva zachovaná a je doplnená ďalšími plochami s povrchom z kvalitných materiálov.

Alternatíva C má veľmi výrazný vplyv na dopravné riešenie. V tomto návrhu bude kompletne uzavretá pre osobnú motoristickú dopravu. Uzávera bude za ulicou Kollárska kde sa vytvorí obratisko pre vozidlá tak, aby sa obslužná doprava na južnom konci Špitálskej ulice vrátila späť a tým budú obsluhovateľné prevádzky na Špitálskej a zabezpečený vjazd do Kollárskej ulice. Doterajšia tranzitná doprava sa na Vajanského nábrežie dostane po existujúcich uliciach Rajska / Dunajská, resp. ulicou 29. augusta. V tomto návrhu bude Štúrova ulica pešia s cyklo dopravou a hromadnou dopravnou. Obmedzenie bude v polohe Grösslingova a Medená kde bude vytvorené prepojenie medzi týmito ulicami. Prepojenie bude cez zvýšený dopravný prah tak, aby mali chodci prednosť pred vozidlami. Ostatné ulice budú zaslepené s možnosťou úvratového otočenie vozidla. Dopravná obsluha zásobovanie bude mať rovnaký režim ako v pešej zóne časti Starého Mesta. Pri tomto návrhu je ulice dopravne utlmená a môže sa vytvoriť obytná ulica s prvkami zelene.

Návrh predpokladá odstránenie provizórnych stánkov na južnom ukončení východnej fasády ulice a ich náhradu vo forme kultivovaného komerčného objektu (obchody, služby) medzi parkovými plochami Landererovho parku a Šafárikovho námestia (v ploche prerušenia Dobrovičovej ulice).

Výraznou zmenou v parteri je ozelenenie koľajiska električkovej dopravy nízkym bylinným krytom (trávnik, rozchodníky). Vegetačná plocha koľajiska je členená priečnymi pásmi pre pohyb chodcov. Ďalšie prvky ozelenenia prostredia ulice sú rozmiestnené v disponibilných polohách pešej zóny pozdĺž západnej fronty zástavby vo forme prvkov „mobilnej“ zelene (kvetináče, vyvýšené záhony).

Návrh uvažuje s úplným odstránením vertikálnych technických prvkov (stožiare trolejového vedenia a verejného osvetlenia), ktoré sú v súčasnosti objektmi s negatívnym estetickým a prevádzkovým účinkom. Uvedené solitérne prvky sú nahradené sústavou samostatných vertikálnych prvkov v tvare rámov, ktoré integrujú funkciu nosnej sústavy pre zavesenie trolejov električkovej dopravy a prvkov

uličného osvetlenia a umožňujú tiež umiestnenie ďalších účelových prvkov (napr. osviežovače vzduchu, reproduktory ozvučenia, sezónna výzdoba a pod.). Navrhované rámy slúžia tiež ako nosič prvkov vertikálnej a horizontálnej uličnej zelene. Poloha vertikálnych prvkov – rámov má pravidelný rytmus rozmiestnenia, ktorý jednoznačne artikuluje a rytmizuje uličný priestor. Ďalším efektom sústavy rámov je psychologické vymedzenie priestoru koľajiska MHD a navodenie pocitu rešpektu chodcov a cyklistov voči novej električkovej doprave.

ZÁVERY

Koridor Štúrovej ulice má a určite bude mať naďalej svoje významné postavenie v urbanistickej štruktúre centrálnej mestskej oblasti Bratislavy. Ide o stabilizované územie so zreteľne definovanou priestorovou i funkčnou skladbou. Zároveň je však potenciálnym priestorom pre výrazné skvalitnenie prostredia ulice a zvýšenie kvality jeho úžitkových vlastností pre jeho obyvateľov a návštevníkov (užívateľov). Predložená UAŠ je spracovaná v súlade s aktuálnymi tendenciami mesta Bratislava, týkajúcimi sa úpravy a rekonštrukcie verejných priestorov a vyjadrenými v príslušných dokumentoch MIB.

Vymedzené územie riešenia UAŠ je aplikované vo dvoch dimenziách:

- Jadrovým územím riešenia je časť uličného koridoru od kríženia Štúrovej ulice s Medenou a Grösslingovou ulicou po kríženie s Dobrovičovou ulicou.
- V širšom priestorovom zábere sú riešené vzťahy jadrového územia so susediacimi priestormi Kamenného námestia a námestia SNP ako aj Šafárikovho námestia s predĺžením na nábrežné časti mesta a Starý most, kde sa zohľadňuje a anticipuje simultánne prebiehajúci proces navrhovania ich úprav.

Cieľom spracovania predloženej UAŠ je revitalizácia a harmonizácia pôvodného prostredia ulice na základe sofistikovaného usporiadania funkčných plôch a prvkov v uličnom priestore v kvalitnej materiálnej skladbe a pri primeranom uplatnení zelene s cieľom zvýšenia kvality prostredia. Návrh riešenia je spracovaný v 3-och alternatívach, ktoré uvedené ciele naplňajú v zmysle stanovenej koncepcie. Podstatou navrhovaného riešenia je regulácia a redukcia najmä priebežnej automobilovej dopravy v uličnom koridore a zvýšenie podielu funkčnej plochy v prospech chodcov a obyvateľov ulice, ktorá je usporiadaná vo viacerých priestorových a prevádzkových zostavách. Princíp zvýšenia kvalitatívnych parametrov obytnosti ulice je naplnený zvýšením podielu prvkov zelene a rozmiestnenia uličného mobiliáru a priestorových prvkov.

Alternatívne riešenie úlohy prináša rad podnetov pre transformáciu a revitalizáciu koridoru Štúrovej ulice, ktoré je možné kombinovať v ďalších funkčno-priestorových zoskupeniach.

Premyslené rozhodnutia vedenia mesta a mestskej časti ako aj ochota a snaha zainteresovaných partnerov a spoluinvestorov môžu viesť k zásadnému zlepšeniu kvality života vo verejnom priestore a zvýšeniu estetických hodnôt prostredia mesta.