

ZÁPISNICA

z hodnotiaceho zasadnutia poroty dvojkolovej urbanistickej a architektonickej súťaže návrhov „Logistický park Letisko Košice - Airport Košice, a.s.“ k hodnoteniu súťažných návrhov v 2. kole

Vyhlasovateľ: Letisko Košice - Airport Košice, a.s.

Dátum rokovania: 14.10.2021

Miesto rokovania: prostredníctvom aplikácie MS TEAMS

Prítomní:

	Riadni členovia poroty – závislí na vyhlasovateľovi:		Podpis:
1.	Ing. Tomáš Jančuš, PhD.	člen predstavenstva vyhlasovateľa	<i>prítomný online</i>
2.	Ing. arch. Branislav Ivan	AA SKA	<i>prítomný online</i>

	Riadni členovia poroty – nezávislí na vyhlasovateľovi:		
1.	Ing. arch. MgA. Osamu Okamura	Dekan, Fakulta umění a architektury, Technická univerzita v Liberci, ČR	<i>prítomný online</i>
2.	Ing. arch. Peter Lényi	AA SKA	<i>prítomný online</i>
3.	Ing. arch. Peter Stano	AA SKA	<i>prítomný online</i>

	Náhradník poroty – závislý na vyhlasovateľovi:		
1.	Ing. Štefan Fedák	člen predstavenstva Vyhlasovateľa	<i>prítomný online</i>

	Náhradník poroty – nezávislý na vyhlasovateľovi:		
1.	Ing. arch. Martin Jerguš	Útvar hlavného architekta mesta Košice	<i>prítomný online</i>

	Sekretár súťaže:		
1.	Mgr. Štefan Fedor	poverený zamestnanec vyhlasovateľa	<i>prítomný online</i>

	Overovateľ súťažných návrhov:		
1.	Mgr. Christián Burják	zamestnanec advokátskej kancelárie Marják, Ferenci & Partners s.r.o.	<i>prítomný online</i>

Počet doručených súťažných návrhov v 2. kole: 3

Počet hodnotených súťažných návrhov v 2. kole: 3

Rokovanie komisie bolo otvorené o 10:00 hod. sekretárom súťaže, ktorý všetkých prítomných privítal, pričom uviedol, že na tomto zasadnutí je prítomných celkom 5 riadnych členov poroty. Predseda komisie následne konštatoval, že komisia je uznášaniaschopná a nie je potrebné dopĺňať riadnych členov poroty z náhradníkov.

Následne sekretár súťaže oboznámil porotcov s navrhovaným priebehom tohto zasadnutia poroty, s ktorým porotcovia vyjadrili jednohlasný súhlas.

Overovateľ predložil zápisnicu o overení súťažných návrhov – 2. kolo, pričom uviedol, že:

- počet doručených súťažných návrhov bol 3;
- počet doručených súťažných návrhov po stanovenom termíne (osobitne pre osobné odovzdanie a osobitne pre doručenie poštou/kuriérom) – 0
- všetky predložené návrhy splnili súťažné podmienky.

Porota následne všetky predložené návrhy prijala do posudzovania.

Všetky návrhy boli odprezentované jednotlivo svojimi autormi. Členovia poroty mali možnosť položiť autorom doplňujúce otázky.

Na začiatok následnej uzavretej diskusie a hodnotenia jednotlivých skôr predstavených návrhov, predseda poroty zhrnul silné a slabé stránky každého z predložených návrhov, pričom ku každému prezentoval i stanoviská externých expertov poroty, ktoré tvoria prílohu tejto zápisnice.

Následne každý z porotcov prezentoval svoje hodnotenie silných a slabých stránok každého z predložených súťažných návrhov.

Po rokovaní k jednotlivým návrhom pristúpili porotcovia k tajnému hlasovaniu k súťažným návrhom označenými písmenami A, D, E, a to tak, že každému z návrhov pridelil každý z riadnych členov poroty počet bodov od 1 do 3, pričom z jeho pohľadu najkvalitnejšiemu súťažnému návrhu pridelil najvyšší počet bodov, pričom riadni členovia poroty zaslali výsledok svojho hlasovania jednotlivo emailom sekretárovi súťaže na jeho emailovú adresu. Následne sekretár súťaže oznámil výsledok hlasovania tak, ako je tento znázornený v tabuľke nižšie:

Návrh	Počet bodov (1 až 3 bez možnosti pridelovať rovnaký počet bodov rôznym návrhom; 1 – najhoršie spĺňajúci hodnotiace kritéria; 3- najlepšie spĺňajúci hodnotiace kritéria)
	Počet bodov spolu
A	10
E	15
D	5

Sekretár následne oznámil výsledok, v zmysle ktorého je víťazným súťažným návrhom návrh E.

Dátum a čas ukončenia práce poroty – dňa 14.06.2021o 11:15.

V Košiciach,14.10.2021

Riadni členovia poroty – závislí na vyhlasovateľovi

schválil e-mailom

schválil e-mailom

Ing. Tomáš Jančuš, PhD.

Ing. arch. Branislav Ivan

Riadni členovia poroty – nezávislí na vyhlasovateľovi

schválil e-mailom

schválil e-mailom

Ing. arch. MgA. Osamu Okamura

Ing. arch. Peter Lényi, predseda poroty

schválil e-mailom

Ing. arch. Peter Stano

Náhradník poroty

závislý na vyhlasovateľovi

nezávislý na vyhlasovateľovi

schválil e-mailom

schválil e-mailom

Ing. Štefan Fedák

Ing. arch. Martin Jerguš

Pomocné orgány poroty

sekretár súťaže

overovateľ súťažných návrhov

schválil e-mailom

schválil e-mailom

Mgr. Štefan Fedor

Mgr. Christián Burják

Príloha - posúdenie návrhov externými expertmi poroty

1. Hodnotenie externého experta na dopravu, Ing. Sebastiána Barana:

2. Návrh č. 1 / D:

a. sprístupnenie:

- i. cestná doprava: nie je nič zásadné čo by som vytkol,
- ii. cyklistická doprava: síce je navrhnutý súbežný cyklochodník súbežný s obslužnou cestou pre areály, ale nie je zrejmé akým spôsobom sa z neho dostať do areálov,
- iii. pešia doprava: síce je navrhnutý súbežný chodník súbežný s obslužnou cestou pre areály, ale chýbajú samotné chodníky z neho do týchto areálov;

b. Areál č. 1:

- i. chýba peší prístup (k administratívnej časti areálu; neexistujúci priechod pre chodcov k budove a nadväzujúceho chodníka do areálu),
- ii. chýba parkovanie pre bicykle,
- iii. trochu negatívne hodnotím slabé / nedomyslené oddelenie osobných automobilov od nákladných vozidiel / žeriavov (to ale zrejme vychádza z nie úplne šťastnej logiky prejazdu techniky areálom vid' nižšie),
- iv. nie je jasné umiestnenie parkovacieho stojiska/stojísk pre ťažko zdravotne postihnutú osobu,
- v. prístup k hale na umývanie vozidiel a prístrešku zo západu vyzerá byť veľmi stiesnený, resp. vzhľadom na predpokladané parametre vozidiel (žeriavov) problematický (polomery otáčania,...); odhadom je vzdialenosť medzi krajným nosným stĺpom haly v "juhozápadnom rohu" a okrajom riešeného areálu cca 13 - 14 m, čo vzhľadom na parametre vozidiel (žeriavov) môže a nemusí stačiť (závisí od konkrétnych parametrov konkrétneho vozidla),
- vi. nie je mi úplne jasné, akým spôsobom sa budú vozidlá (žeriavy) presúvať po areáli, resp. medzi jednotlivými časťami areálu (čerpacia stanica, servisná hala, montážna jama, umývanie vozidiel, prístrešok); resp. aká je logika pri údržbe vozidiel po návrate z pracovného výkonu:
 1. predpokladám, že žeriav pri návrate z výkonu sa podrobuje minimálne umývaniu a čerpaniu pohonných hmôt,
 2. z popisu a grafickej časti sa zdá, že východný vjazd je pre osobné vozidlá a južný pre nákladné vozidlá, avšak v takom prípade žeriav príde "vjazdom pre nákladné vozidlá" pri ktorom zrejme urobí 360° otočenie (pričom vzniká väčšia plocha, ktorá nebude použiteľná vozidlami pri prejazde) a:
 - a. a) vzápätí musí urobiť 90° otočenie do niektorej časti hál a po vykonaní úkonov obísť všetky haly a

administratívnu budovu a zaparkovať v prístrešku alebo na ploche vedľa,

- b. b) obísť všetky haly a administratívnu budovu po severnom "bypasse"/obchvate a následne otočiť do niektorej z hál a po vykonaní úkonov buď opäť obísť všetky haly do prístrešku alebo urobiť 90° a následne odbočiť k prístrešku alebo na vedľajšiu odstavňú plochu, kde však v závislosti od počtu a rozmeru žeriavov bude náročné k nim zaparkovať;

vii. slabé / neexistujúce tienenie spevnených plôch predovšetkým z juhu a západu;

c. Areál č. 2:

- i. chýba peší prístup (z mimoareálového chodníka k administratívnej časti areálu / k parkovisku),
- ii. pozitívne hodnotím jasné rozdelenie prístupu pre nákladné a osobné vozidlá (v situačnom výkrese; avšak je to zrejme v rozpore s požiadavkami na vrátnicu v kap. 5.3. prílohy č. 1),
- iii. rozpor medzi vizualizáciami:
 - 1. na vrchnej čelnej je vidno stojany na bicykle, parkovanie pre autá je v zmysle situačného výkresu,
 - 2. na ďalších nižšie už parkovanie pre bicykle chýba, plocha pred vstupom vyzerá jemne inak a parkovisko pre osobné automobily je prístupné z južného vjazdu,
- iv. nie je jasné umiestnenie parkovacieho stojiska/stojísk pre ťažko zdravotne postihnutú osobu,
- v. mám pochybnosti o dostatočných parametroch oblúkov cesty k vstupom / bránam pre ľahké dodávky v zmysle STN 73 6056,
- vi. strom pri najjužnejšom vstupe / bráne pre ľahké dodávky zrejme je iba omyl autora,
- vii. slabé / neexistujúce tienenie parkoviska zo všetkých strán ako aj manipulačných plôch pre nákladné vozidlá predovšetkým z východu;

3. Návrh č. 2 / A:

- a. niektoré pripomienky aplikovateľné aj v tomto kole som spomínal už v 1. kole - tieto nebudem uvádzať,
- b. sprístupnenie:
 - i. cestná doprava: nie je nič zásadné čo by som vytkol,
 - ii. cyklistická doprava: nie je zrejme,
 - iii. pešia doprava: sprístupnené od hlavnej cestnej komunikácie na letisko, na ktorej však zrejme chýbajú chodníky;
- c. Nájomca A:

- i. chýba peší prístup (k administratívnej časti areálu od chodníka vedúceho na okraj spevnenej manipulačnej plochy okolo objektu),
- ii. chýba parkovanie pre bicykle,
- iii. zrejme prehodené označenia pohľadov ("severný pohľad" je zrejme východný, "južný pohľad" je zrejme západný a podobne),
- iv. veľmi nejasne vykreslené plochy na parkovanie (vďaka ktorých umiestneniu sa zdá, že polkruh na západ od nich je úplne zbytočná spevnená plocha),
- v. nie je jasné umiestnenie parkovacieho stojiska/stojísk pre ťažko zdravotne postihnutú osobu,
- vi. vzhľadom na nedostatočné rozpracovanie situácie neviem posúdiť priestorové možnosti pohybu nákladných vozidiel / žeriavov po areáli,
- vii. ak dobre rozumiem požiadavkám na areál č. 1, pri čerpacej stanici sa spomína 2x obojstranný stojan a teda zrejme sa očakáva, že čerpať pohonné hmoty budú v jednom momente môcť aspoň 2 vozidlá, to však pri jednopruhovom priestore s dĺžkou cca 24 - 25 m a predpokladanej veľkosti vozidiel asi nebude splniteľné,
- viii. nie je jasné umiestnenie servisnej jamy v halovom objekte (resp. zrejme je umiestnené v osi medzi protiľahlými stĺpmi; rozumnejšie by bolo ju umiestniť do osi protiľahlých vrát, aby slúžila svojmu účelu na kontrolu podvozkov vozidiel),
- ix. slabé / neexistujúce tienenie spevnených plôch;

d. Nájomca B:

- i. chýba parkovanie pre bicykle,
- ii. zrejme prehodené označenia pohľadov ("severný pohľad" je zrejme východný, "južný pohľad" je zrejme západný a podobne),
- iii. veľmi nejasne vykreslené plochy na parkovanie,
- iv. je otázne, či počet parkovacích stojísk vykreslených pre distribučný sklad nie je prestrelený,
- v. nie je jasné umiestnenie parkovacieho stojiska/stojísk pre ťažko zdravotne postihnutú osobu,
- vi. pozitívne hodnotím jasné rozdelenie prístupu pre nákladné a osobné vozidlá (avšak je to zrejme v rozpore s požiadavkami na vrátnicu v kap. 5.3. prílohy č. 1),
- vii. slabé / neexistujúce tienenie spevnených plôch;

4. Návrh č. 3 / E:

a. sprístupnenie:

- i. cestná doprava: nie je nič zásadné, čo by som vytkol, iba takú drobnosť, že je škoda, že areál A2 nemá vjazd zrkadlovo ako D2,

- ii. cyklistická doprava: nie je zrejmé,
 - iii. pešia doprava: oba areály sú súvisle sprístupnené z obslužnej cesty napájajúcej sa na hlavnú cestu k letisku;
- b. Areál A1:
- i. chýba parkovanie pre bicykle,
 - ii. netradičný je návrh ostrovčeka zelene zdieľaného s výdajnými stojanmi čerpacej stanice, ktorá je zakrytá strechou (jednak kombinácia vzrastlá zeleň a čerpacia stanica - to asi bude v rozpore s normami k čerpacím staniciam, jednak vzrastlá zeleň pod strechou),
 - iii. je podľa mňa otázne, či šírka plochy (cca 16 m) pri juhovýchodnej fasáde bude stačiť pre manipuláciu s vozidlami (žeriavmi) (norma STN 73 6056 má pre vozidlá N2 orientačné rozmery oblúkov 17,9 / 20,9 m, pri väčších žeriavoch to môžu byť aj väčšie rozmery),
 - iv. slabé / neexistujúce tienenie spevnených plôch na južnom (juhozápadnom) okraji;
- c. Areál A2:
- i. nedodrжанý počet brán pre ľahké nákladné vozidlá a ľahké dodávky (9x v návrhu vs 12x podľa súťažných podmienok),
 - ii. je podľa mňa otázne, či šírky plôch pred všetkými bránami budú stačiť pre manipuláciu s vozidlami pre ktoré sú brány určené (norma STN 73 6056 má pre vozidlá N1 orientačné rozmery oblúkov 15,1 / 18,1 m a pre vozidlá N2 orientačné rozmery oblúkov 17,9 / 20,9 m),
 - iii. slabé / neexistujúce tienenie spevnených plôch na južnom (juhozápadnom) okraji.

Sumár:

Z hľadiska logiky dopravného riešenia ako aj premysleného prístupu aj z hľadiska pešej dopravy sa mi najviac pozdáva návrh č. 3 (E), avšak vzhľadom na zrejmé nedostatky bude nutné prehodnotiť umiestnenie a riešenie oboch areálov, resp. urbanistické riešenie okolia areálov, aby boli tieto nedostatky odstránené, čo si môže vyžadovať ešte veľké zmeny riešenia. Avšak doterajší zodpovedný prístup autorov k návrhu mi dáva nádej, že nájdú (kompromisné) riešenie, ktoré bude spĺňať všetky potrebné požiadavky ako aj vysokú ekologickú pridanú hodnotu.

1. **Posudok z hľadiska životného prostredia - externý expert na životné prostredie Ing. arch. Lorant Krajcsovics, PhD.**

Ján Droždiak_Droždiak

č.3_E

Snaha o skĺbenie princípov udržateľnej výstavby, pasívneho dizajnu a adaptácie na klimatickú zmenu je v tomto riešení najlepšie čitateľná.

Dobre je zvolený ekologický koncept. Pri návrhu v areáli A1 je možné predpokladať nižšie nároky chladenie vďaka pílovitému tvarovaniu strechy s orientáciou okien na sever a tienением ostatných transparentných plôch . V budúcnosti je možná integrácia PV panelov na južnej strane striech.

Riešenie vegetačných striech na halových objektoch by si vyžadovalo podrobnú LCA analýzu na vyhodnotenie environmentálnych benefitov verzus zvýšených environmentálnych nákladov na statickú nosnosť konštrukcie.

Tiež je potrebné prehodnotiť návrh vodných plôch z hľadiska ochranného pásma letiska pred vtáctvom.

U hľadiska predstavených návrhov ho hodnotím najlepšie.

Hanuliak - HALA projekt

č1_D

Predstavený návrh nijako nekomunikuje integráciu požiadaviek udržateľnej výstavby a pasívneho dizajnu. Čitateľné sú len tieniace prvky na objekte FELBERMAYR. Požiadavky na adaptačné opatrenia z dôvodu klimatických zmien, ako aj zníženie energetickej náročnosti objektu na chladenie sú do návrhu v integrovateľné v neskorších stupňoch.

Janeček - Siebert Talaš

č2_A

Návrh kladie doraz na dopravno-prevádzkové riešenie návrhu a popri tom venuje len čiastočne priestor požiadavkám na mikroklimu a retenciu vody v území. Súčasťou návrhu je aj voľba uhlíkovo menej náročných stavených materiálov pri riešení haly s použitím dreva.

Niektoré opatrenia ale vyznievajú rozporuplne. Na jednej strane sa konštatuje snaha zjemniť prehrievanie a na strane druhej je použitý tmavý obklad, kde sa dá predpokladať výraznejšie prehriatie priestoru. Tiež odvádzanie prívalovej dažďovej vody je ponechané na neskoršie fázy návrhu.

Návrh by si vyžadoval dopracovať požiadavky na adaptačné opatrenia z dôvodu klimatických zmien, ako aj prvky pasívneho dizajnu v ďalších stupňoch.

Príloha – identifikácia autorov predložených návrhov

Identifikácia (spolu)autorov doručených súťažných návrhov a výsledné poradie predložených návrhov podľa hlasovania členov poroty

Výsledné poradie predložených návrhov	Označenie súťažného návrhu	Tím/spoločnosť	Autori (spoluautori)	Ceny prislúchajúce súťažiacim
1.	E	- (SR)	Ing. arch. Ján Droždiak	9 750 €
2.	A	SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o. (ČR)	Ing. arch. Tomáš Janeček Ing. arch. Anna Kutuzova Ing. Petr Vašina Ing. Lucie Hustá Ing. Kitti Országhová Mikuláš Ott	5 850 €
3.	D	HALA projekt s.r.o. (SR)	Ing. arch. Peter Tracik Ing. Ladislav Hanuliak Bc. Lukáš Šomodi	3 900 €