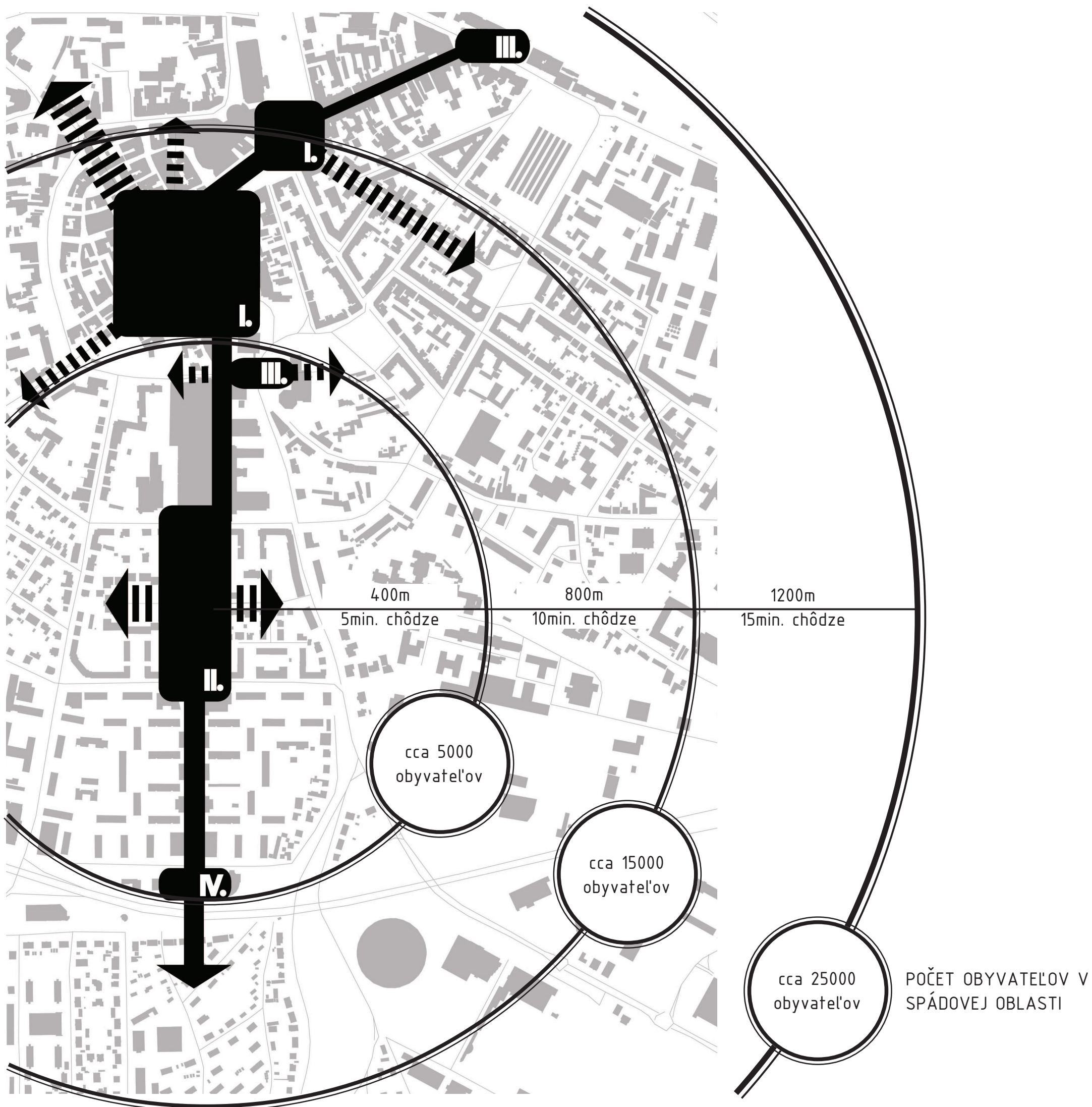
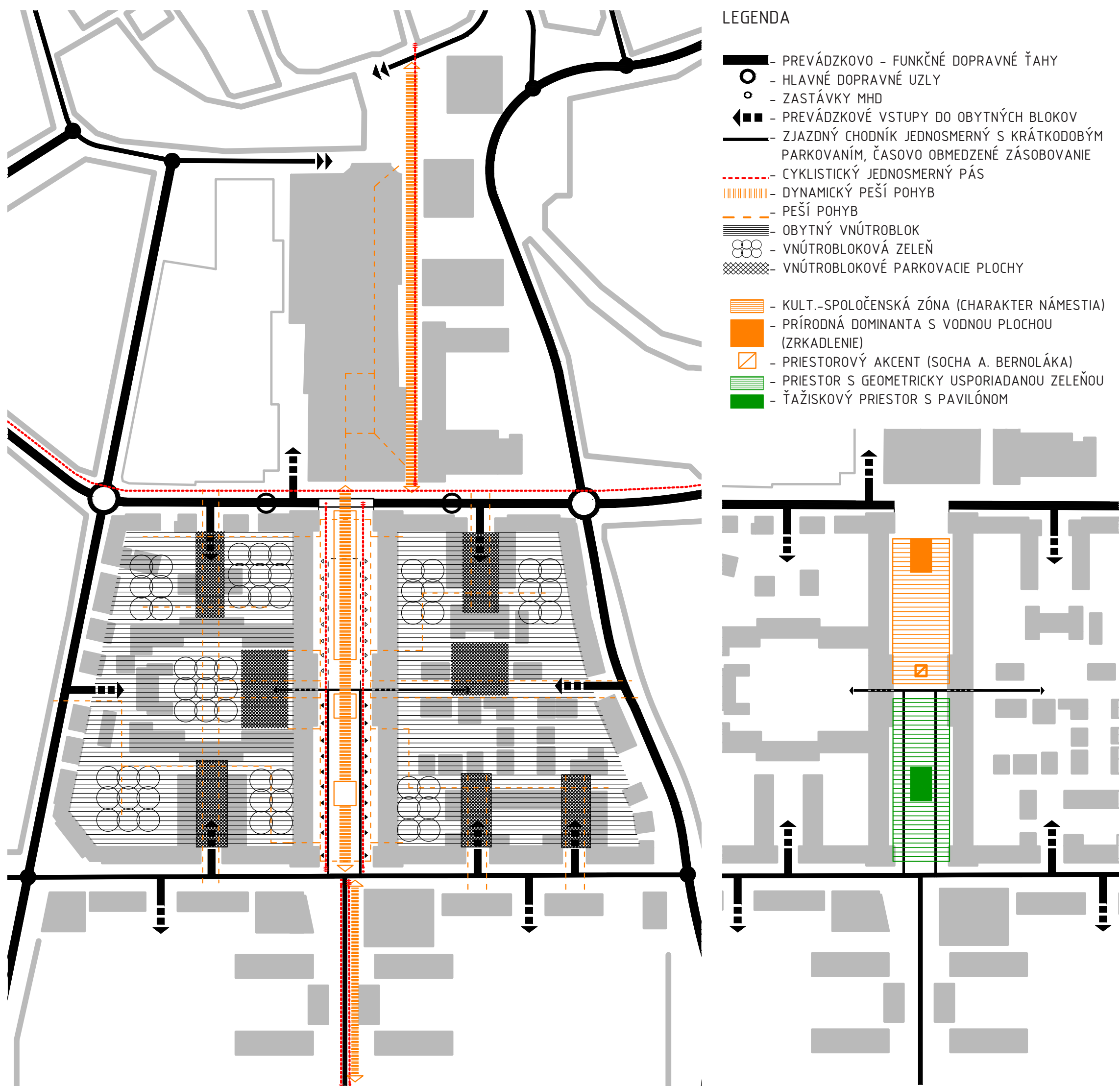


RIEŠENÁ LOKALITA BULVÁRU TVORÍ SÚČASŤ IDEOVÝCH A PREVÁDZKOVÝCH OSÍ PEŠIEHO ŽIVOTA V MESTE. ZARAĐUJE SA TAK MEDZI DŔŽITÉ URBANISTICKÉ INTERIÉRY, PRI KTORÝCH SA KLADIE DŔRAZ NA KVALITU PROSTREDIA A PLYNULOSŤ POHYBU. JE SÚČASŤOU SEVEROJUŽNEJ KOMPOZIČNEJ OSI MESTA, KTORÁ PREPÁJA HISTORICKÉ CENTRUM S OBYTNÝMI ZÓNAMI HLINY A SOLINKY. TÁTO EXPOZOVANÁ POLOHA ZNÁSODBUJE JEHO VÝZNAM.

ŠIRŠIE VZŤAHY M 1:5000

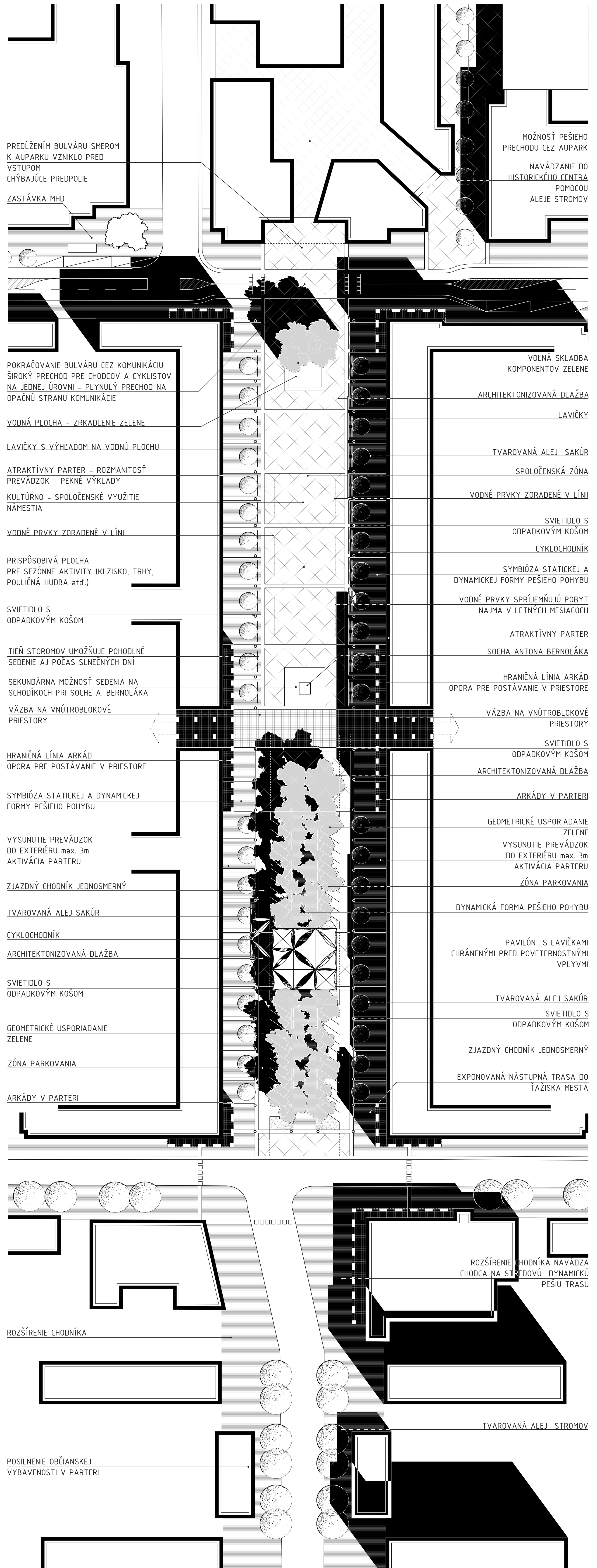


ARTIKULÁCIA ŤAŽISKOVÝCH PRIESTOROV A ICH HIERARCHIZÁCIA I. - IV. STUPŇA

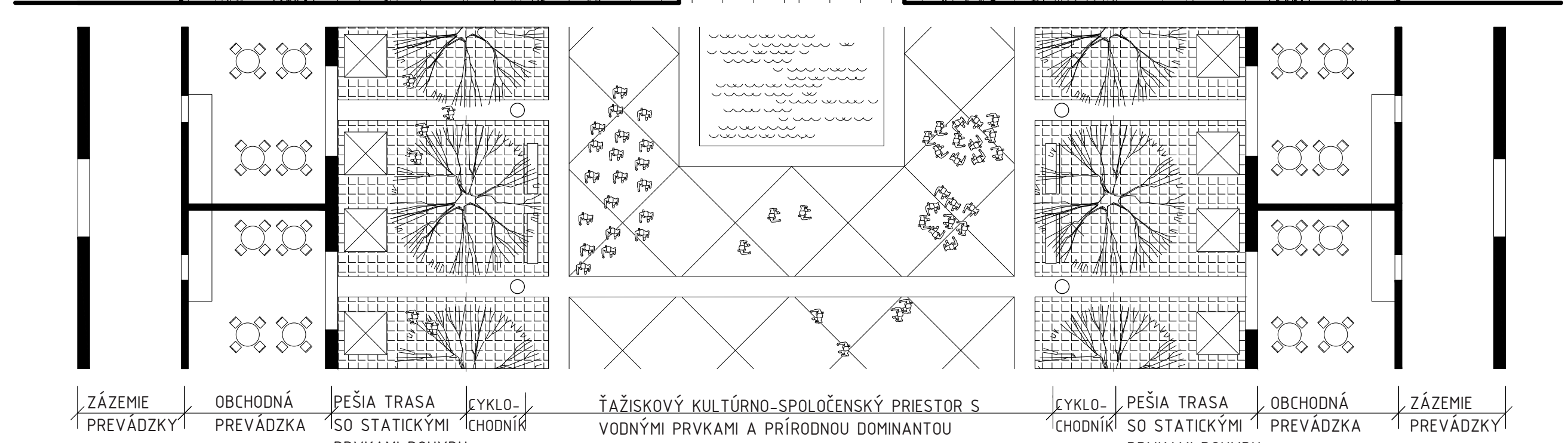
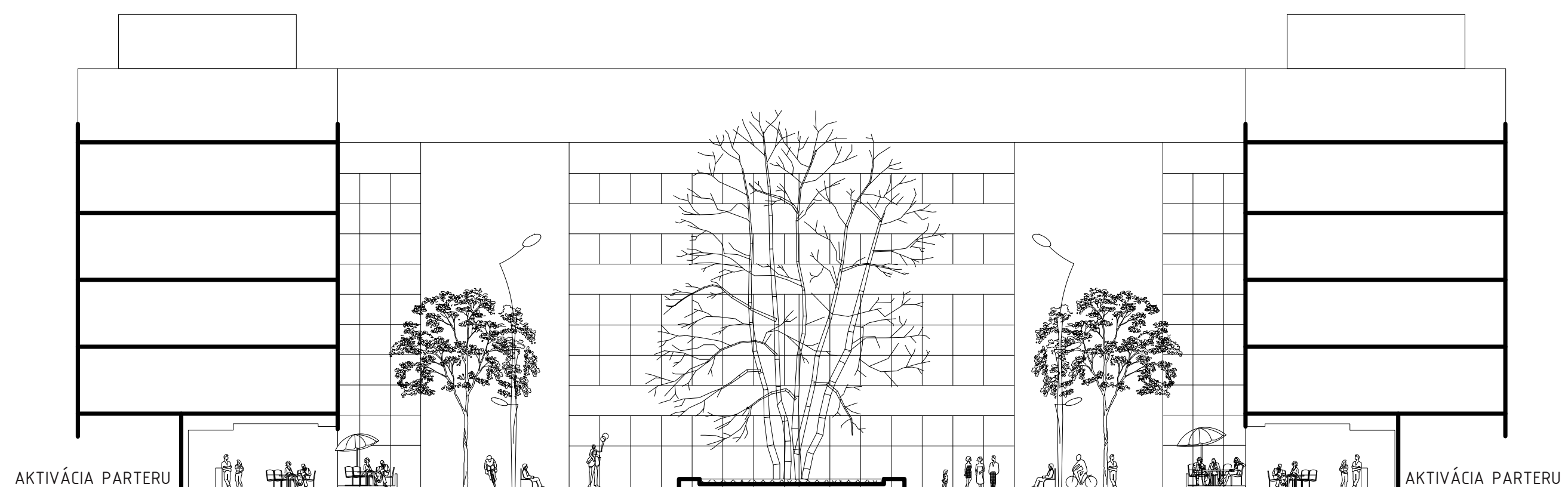
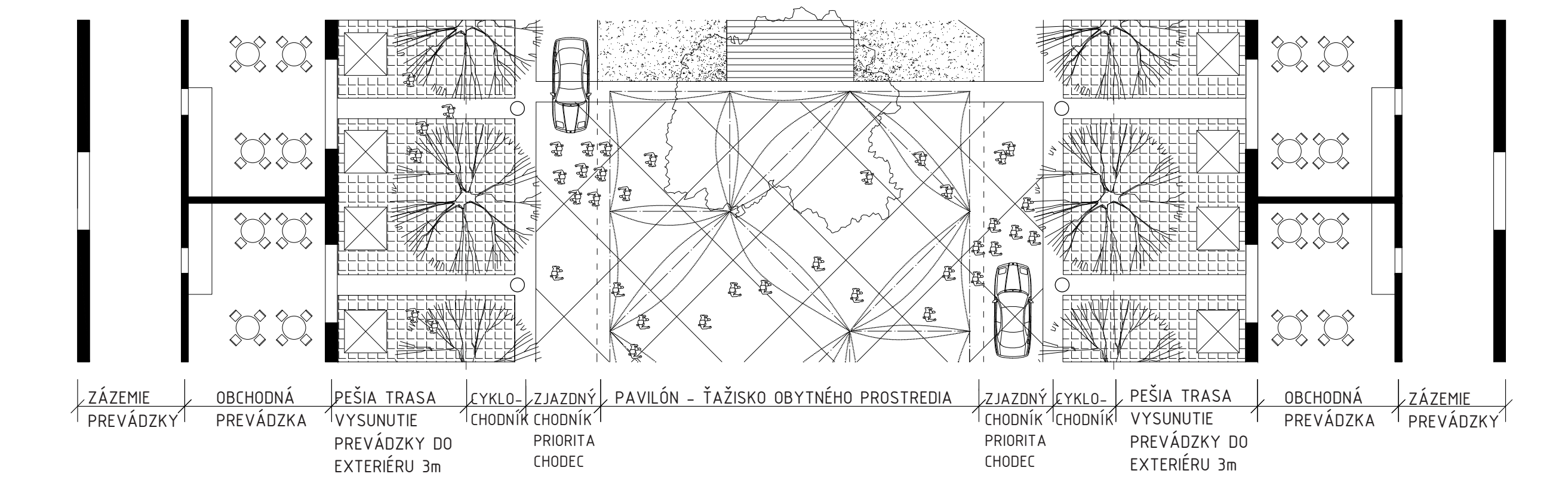
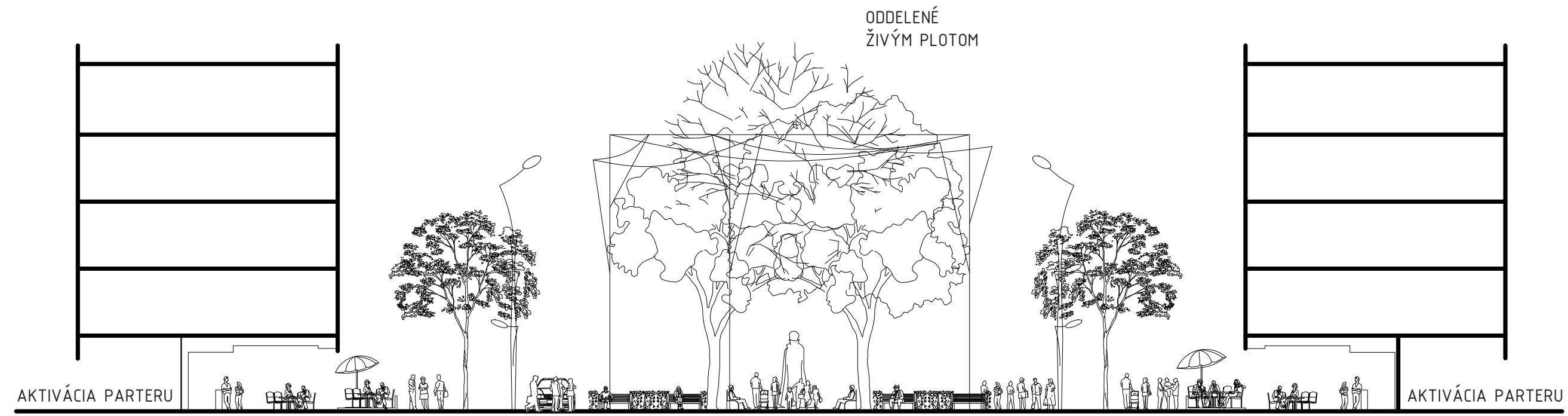
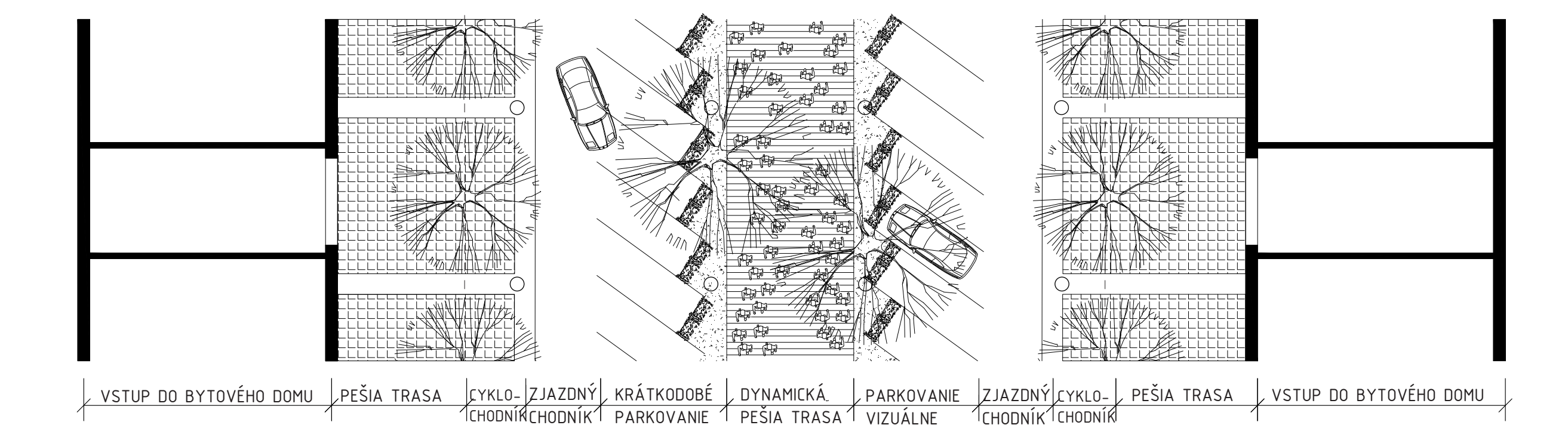
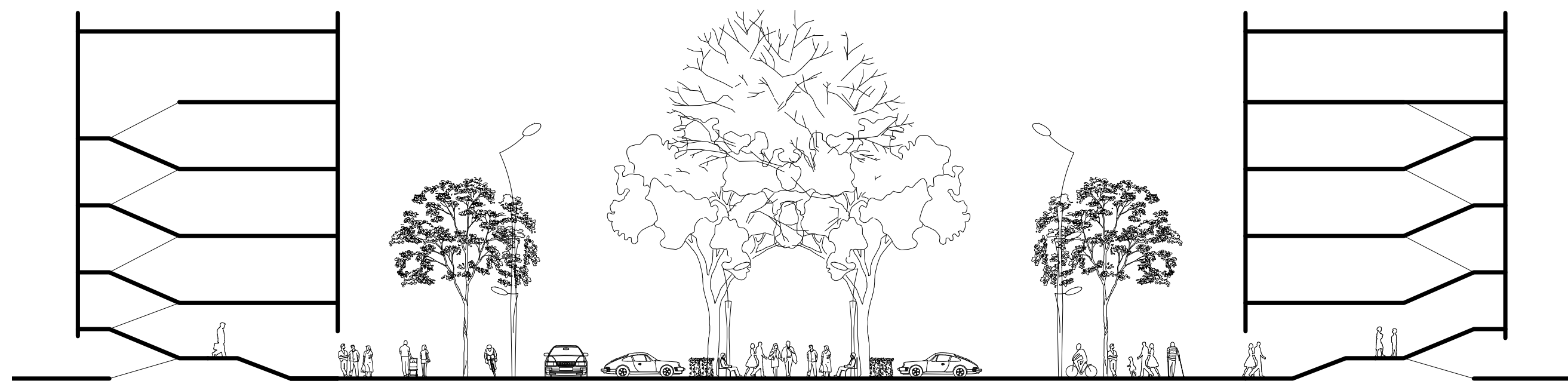
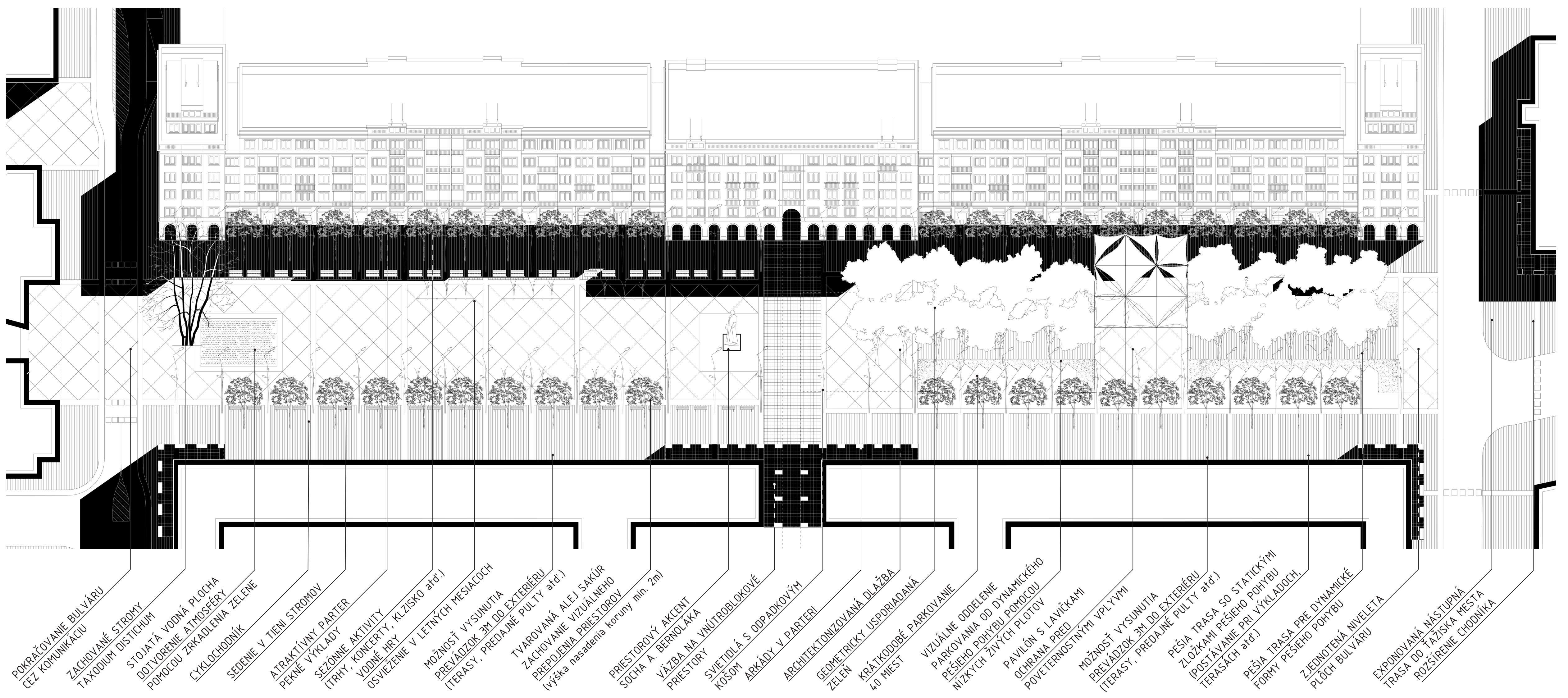


PREVÁDZKOVÉ, FUNKČNÉ USPORIADANIE ÚZEMIA M 1:2000

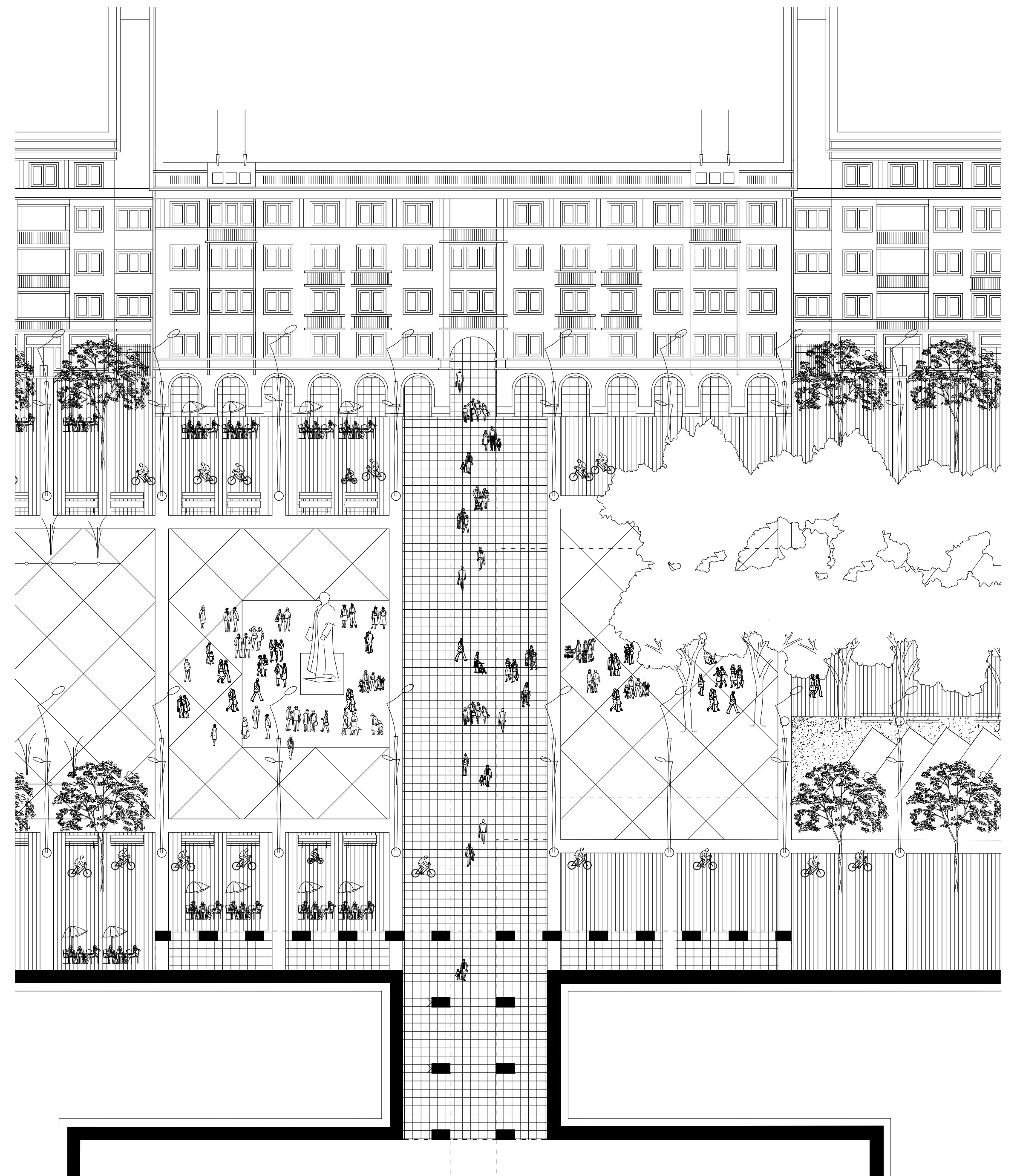
"SÚŤAŽ - ŽILINA - BULVÁR"



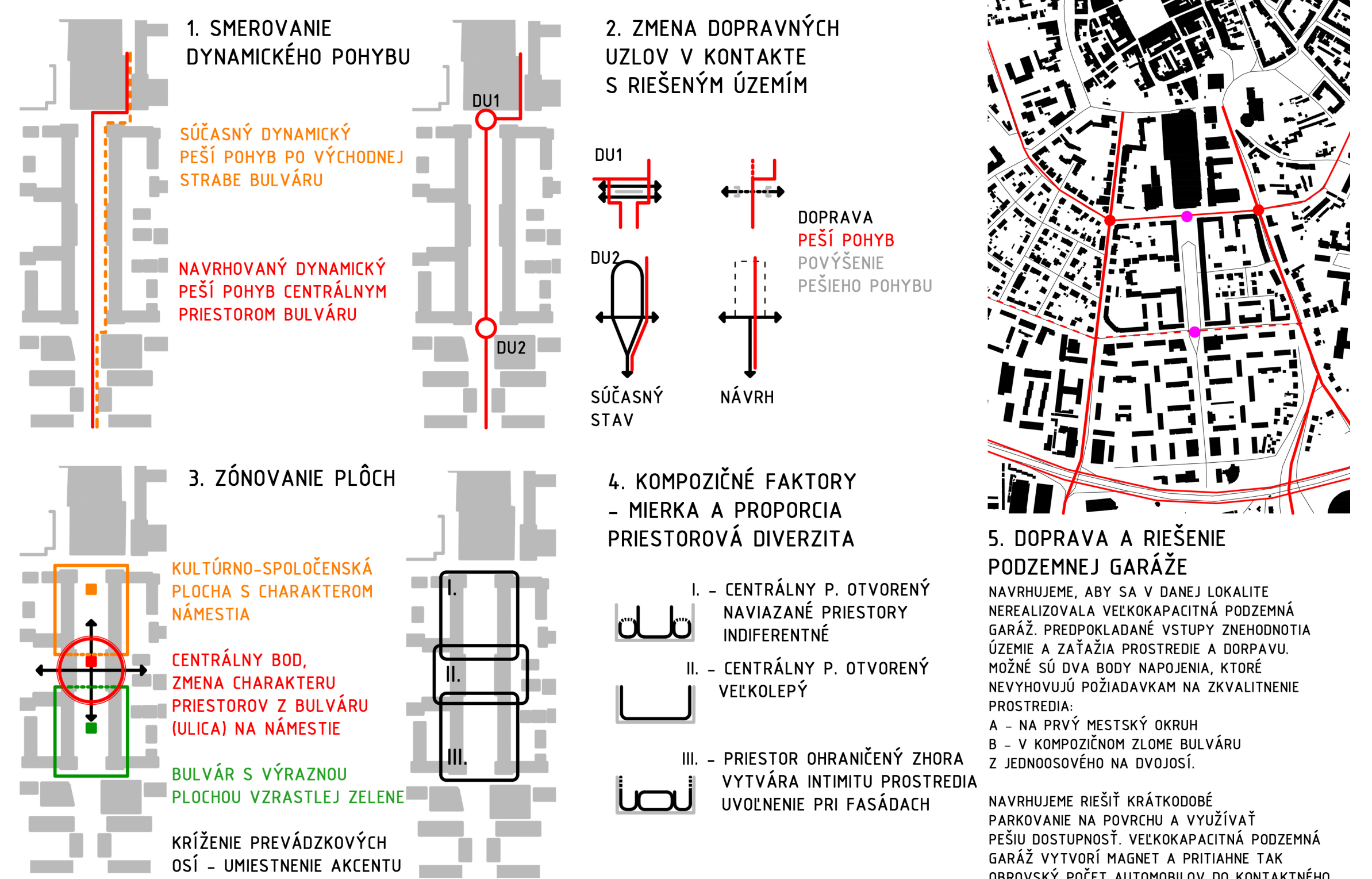
KOMPLEXNÝ URBANISTICKÝ NÁVRH M 1:500



REZY RIŠENÝM ÚZEMÍM
"SÚŤAŽ - ŽILINA - BULVÁR"



AXONOMETRIA - DETAIL



IDEOVÉ SCHÉMY NAVŤHU

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

1. Filozofia, koncepcia riešenia návrhu:

Idea modernizácie Bulváru stavia na základných princípoch hmotovo-priestorovej, funkčno-prevádzkovej a imaginárnej substancie. Necháva vyznieť artikuláciu fasád a pohráva sa s prísne naloženou symetriou. Maximálne vťahuje architektonickú hmotu do formovania priestoru.

Návrh využíva rôzne formy mierky a proporcie na vytvorenie diverzity priestorov, čo podporuje obrazovú (zážitkovú) pestrosť verejného priestoru a vytvára tak rôzne pobytové plochy s jedinečným dominujúcim charakterom.

Bulvár je komponovaný pozdĺžne symetricky na tri osi. Stredná os slúži dynamickému pešiemu pohybu – dimenzovaný je až na 5-ty základný stupeň zaťaženia (nával 1,5 os/m²). Podružné tangentujúce osi pridružené k parteru sú dimenzované na statický pohyb – teda interakciu s parterom a možné "vytiahnutie" prevádzok do exteriéru. Priečne je priestor bulváru rozdelený na tri rôzne zóny. Prvá zóna je charakteristická prírodnou dominantou, päticou pôvodných stromov, doplnenou o akcentujúcu vodnú plochu – zrkadlenie. Táto symbióza vytvára jedinečný priestor, a to posedenie v tieni pri vodnej ploche. Ide o pobytový priestor s charakterom námestia. Centrálna zóna na krížení prevádzkových osí sa vyznačuje dynamikou a prelivom dvoch rôznych funkčných zón. Priestor ovláda akcent v podobe sochy A. Bernoláka. Tretia zóna je charakteristická enklávou zelene. Vytvára protipól prvej zóny a ponúka aj v dynamickom priestore bulváru intímny priestor vhodný pre oddych a zastavenie. Pavilón umiestnený v ťažisku tejto zóny ponúka chránený priestor pred poveternostnými vplyvmi, čím zvyšuje mieru využívania verejného priestranstva.

2. Doprava, podzemné garáže:

Veľmi dôležitými bodmi sú práve vstupy do riešenej časti bulváru. Prvý nástupný bod z juhu navrhujeme zjednodušiť križovatku do tvaru T a rozšíriť chodník hlavne na východnej strane, ktorá je exponovaná peším zaťažením či v ranných alebo obedných, ako aj v poobedných hodinách. Za prevádzkovo, kompozične a výtvarne považujeme nezvládnutý severný nástupný bod. Návrh rieši odstránenie bariéry (zábradlia) medzi jazdnými pruhmi, zúženie dopravného telesa, vytvorenie (rozšírenie) predpolia Auparku a aktívne previazanie oboch strán ulice – zlúčenie dvoch prechodov pre chodcov do jedného. Zastávky MHD navrhujeme posunúť v smere jazdy za priestor bulváru.

Vzhľadom na udržateľný rozvoj miest, ekologické zmýšľanie a podporovanie pešej mobility, či hromadnej dopravy odporúčame v danej lokalite nenavrhopvať podzemnú veľkokapacitnú garáž. Garáž by z dopravného hľadiska zaťažila obytný súbor. Vzhľadom k tomu, že vstupy do takto navrhutej podzemnej garáže je možné situovať iba z južnej alebo severnej strany, by vizuálne a prevádzkovo znehodnotili nástupy do zrekonštruovaného verejného priestoru.

Preto navrhujeme bulvár ako zjazdový pre účely zásobovania, obsluhy, ako aj prístupu hasičom alebo záchranej službe. V časti s enklávou zelene je situované parkovisko pre krátkodobé parkovanie s kapacitou 40 miest.

3. Etapizácia, inžinierske siete

Návrh rešpektuje pôvodné trasovanie inžinierskych sietí a aj plánovanú zámenu parovodu za horúcovod. Vzhľadom na neinváznu rekonštrukciu verejného priestranstva je návrh realizovateľný v jednej etape.

4. Predpokladané náklady

Orientačná cena nákladov je vypočítaná podľa cenníka UNIKA 2012.

Cena nezahŕňa položku za vybudovanie inžinierskych sietí.

Celková predpokladaná cena je zhruba 1 482 735 eur bez DPH.

ORIENTAČNÝ ROZPOČET PODĽA UNIKA 2012

	j. cena priemerná Eur	merná jednotka	počet merných jednotiek	cena
námestie	76,28	m ²	3684	281 016 €
chodníky	131,97	m ²	5218	688 619 €
parkové úpravy	35,55	m ²	402	14 291 €
pomníky + fontány	321,61	m ³	65,5	21 065 €
plochy charakteru pozemných komunikácií	73,99	m ²	1768,2	130 829 €
odstavné parkovacie plochy	71,78	m ²	570	40 915 €
nové stromy	1000	ks	20	20 000 €
lavičky	800	ks	86	68 800 €
lampy	2500	ks	74	185 000 €
odpadkové koše	400	ks	74	29 600 €
stojany na bicykle	130	ks	20	2 600 €
spolu				1 482 735 €