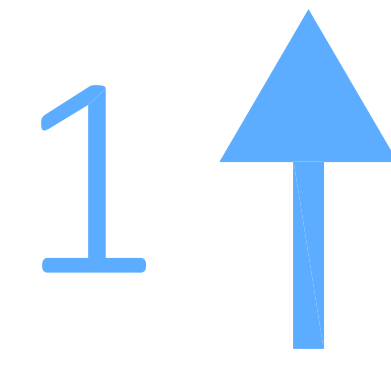


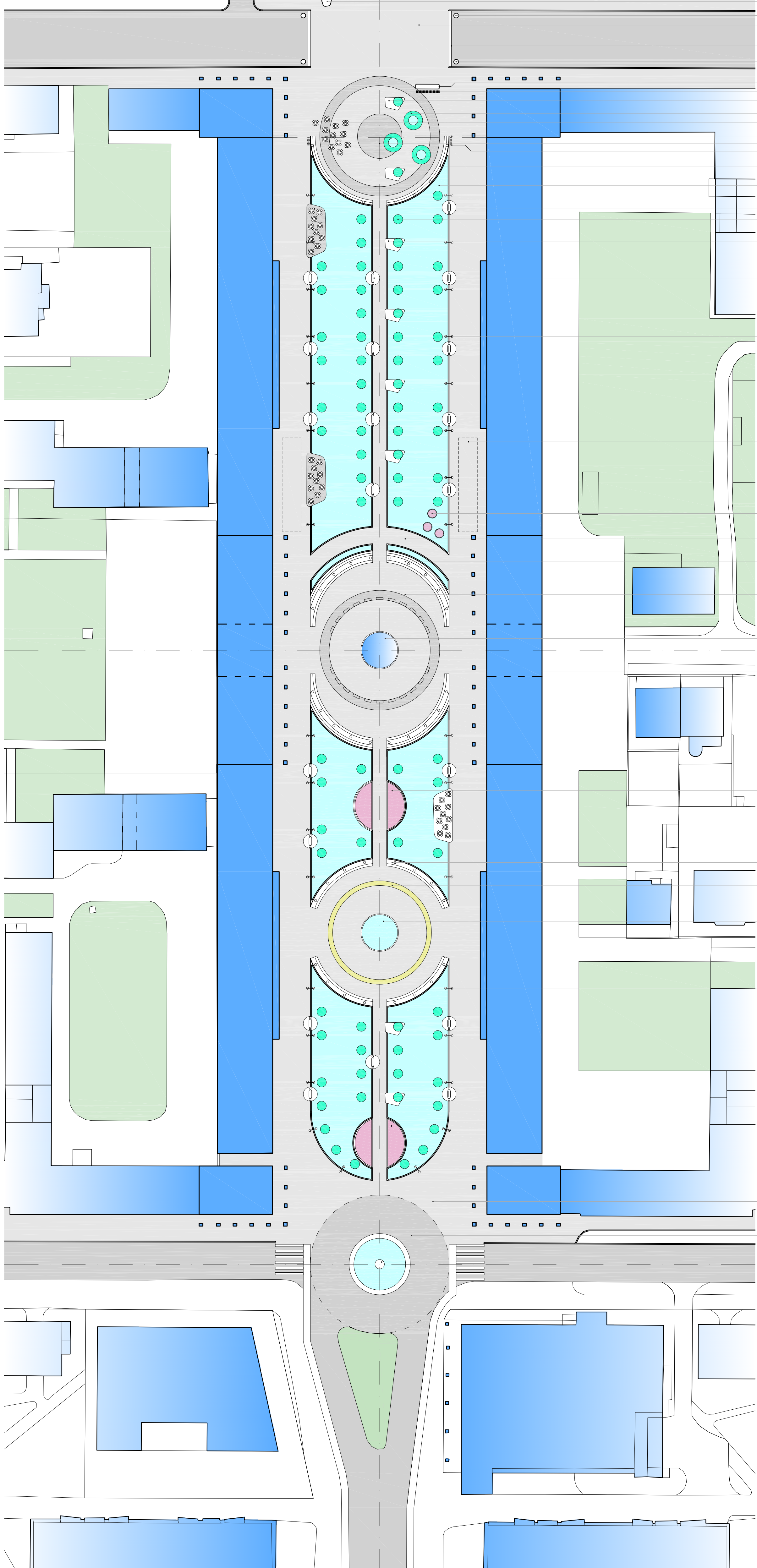
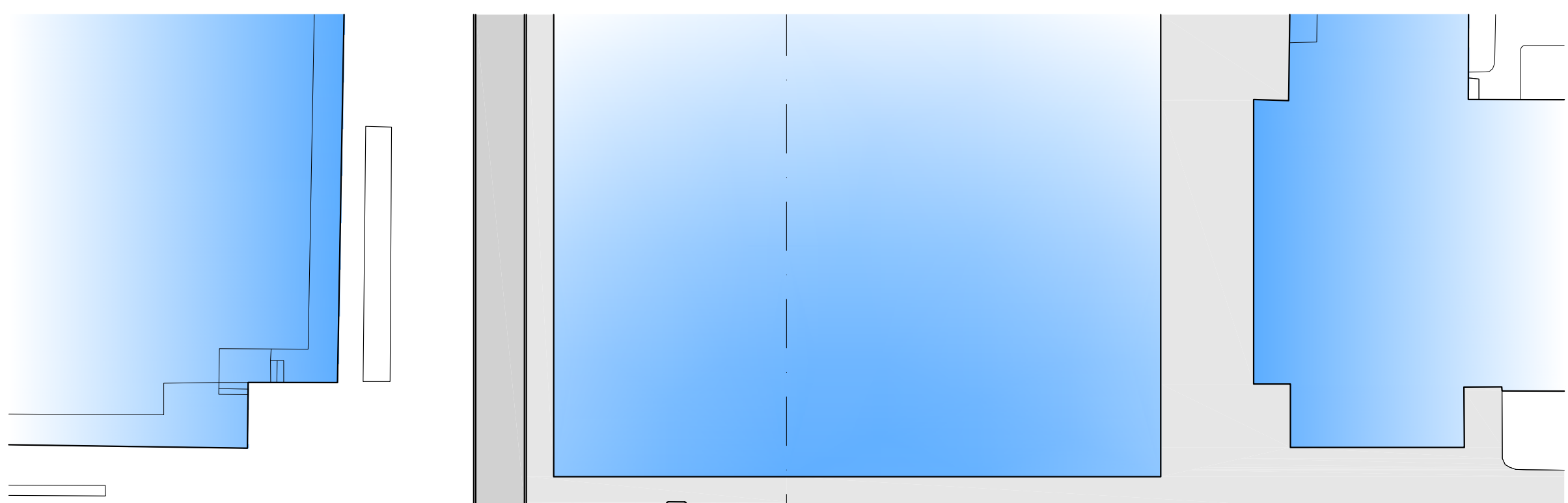
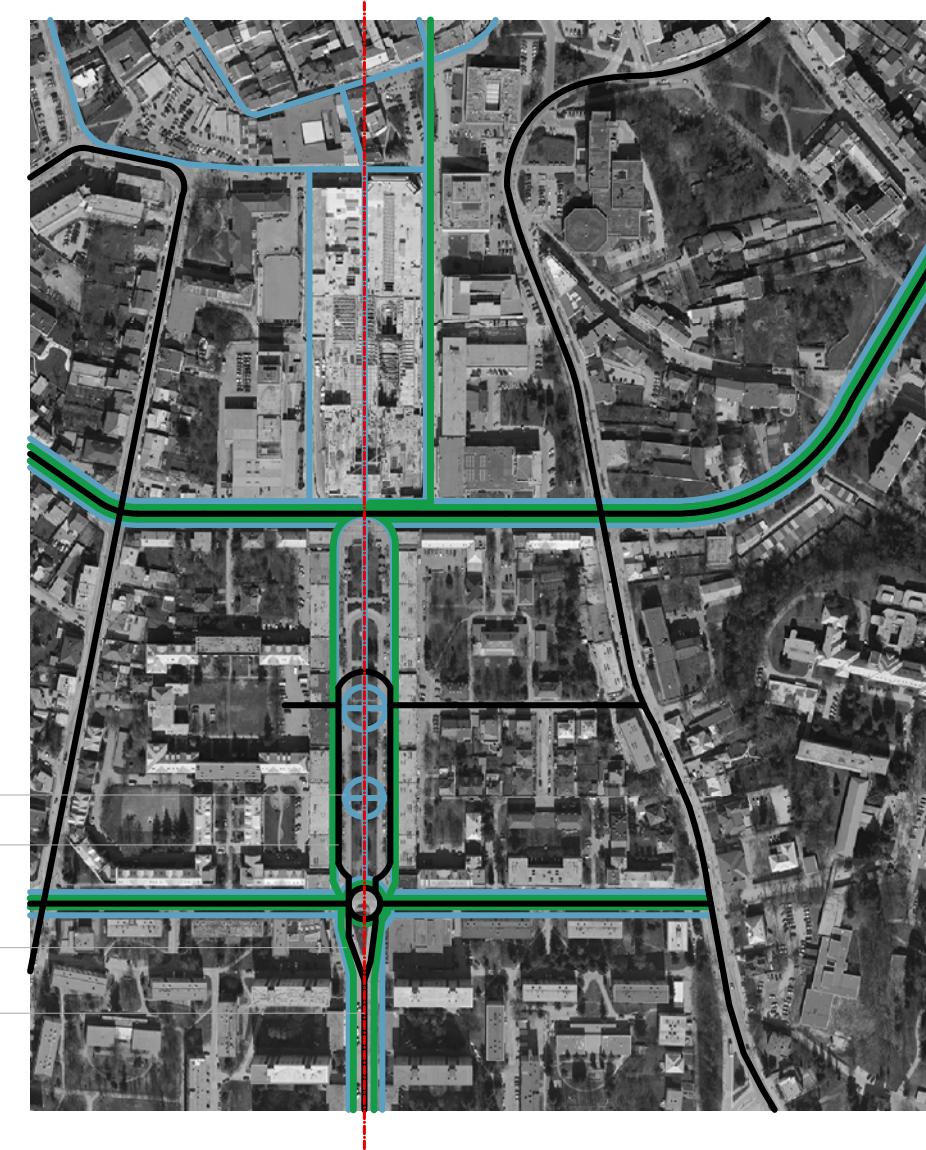
# SÚŤAŽ-ŽILINA-BULVÁR



SITUÁCIA ŠIRŠIE VZŤAHY M 1/5000

PANORÁMA ŽILINY Z BULVÁRU M 1/500

KOMPLEXNÝ URBANISTICKÝ NÁVRH M 1/500

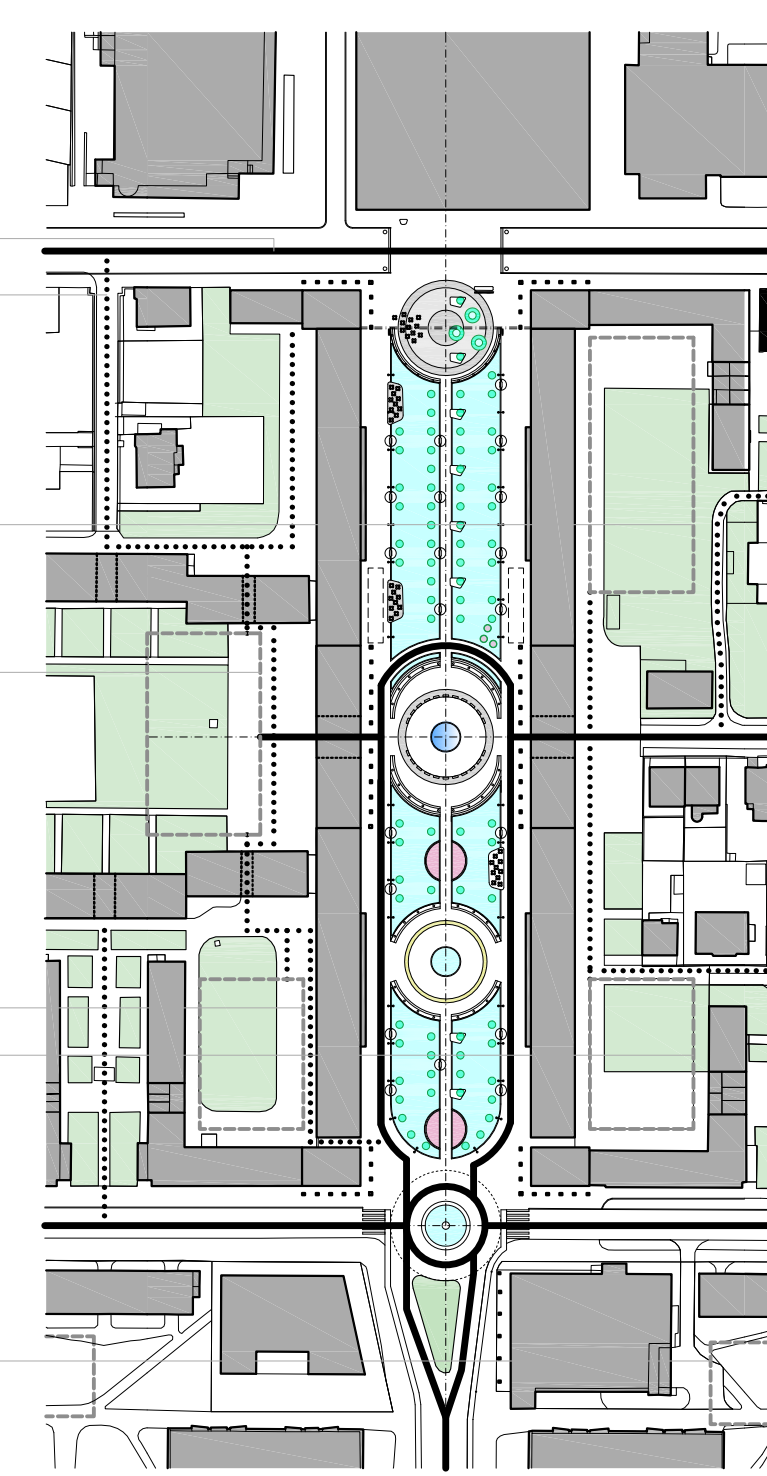


- AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
- SEMAFOR
- PRIECHOD PRE CHODCOV A CYKLISTOV
- VYVÝSENÝ PRIECHOD PRE AUTÁ
- SEMAFOR CHODCI
- AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
- VEREJNÉ BICYCLE (BIKESHARING)
- PLATÁ NA SEDENIE
- VZÁČNE STROMY
- TÉRASA KAVIARNE
- PANORÁMA MESTA
- NÁMESTIE
- STOJAN NA BICYCLE
- LAVICA S TULIPÁNMI A OSVETLENÍM
- TRÁVNÍK PRE VŠETKYCH
- TÉRASA KAVIARNE
- NÍZKA STROMOVÁ ALEJ
- PLATÁ NA SEDENIE
- MODUL - LAVIČKA, KOŠ, STOJAN NA BICYCLE
- VEREJNÉ OSVETLENIE
- ZÁSOBOVANIE
- TULIPÁNY
- JEDNOSMERNÝ PŘECHOD PRE MOTOROVÚ DOPRAVU
- LAVICA S OSVETLENÍM
- NÁMESTIE
- FONTÁNA
- MOŽNOSŤ ULOŽENIA PULTOV PRE TRHOVÚ AKCIU
- TULIPÁNY
- LAVICA S OSVETLENÍM
- DETSKÁ PLOCHA NA HRANIE
- DETSKÉ IHRISKO
- POULIČNÉ OSVETLENIE
- TULIPÁNY
- JEDNOSMERNÝ VSTUP DO ZONY 30
- KRIHOVÝ OBLAZD
- OBELISK A SOCHA BERNOŁÁKA

- Hlavné pešie ťahy
- Hlavné cesty pre automobil
- Hlavné cyklotrasy
- Hlavná os s hlavným námestím

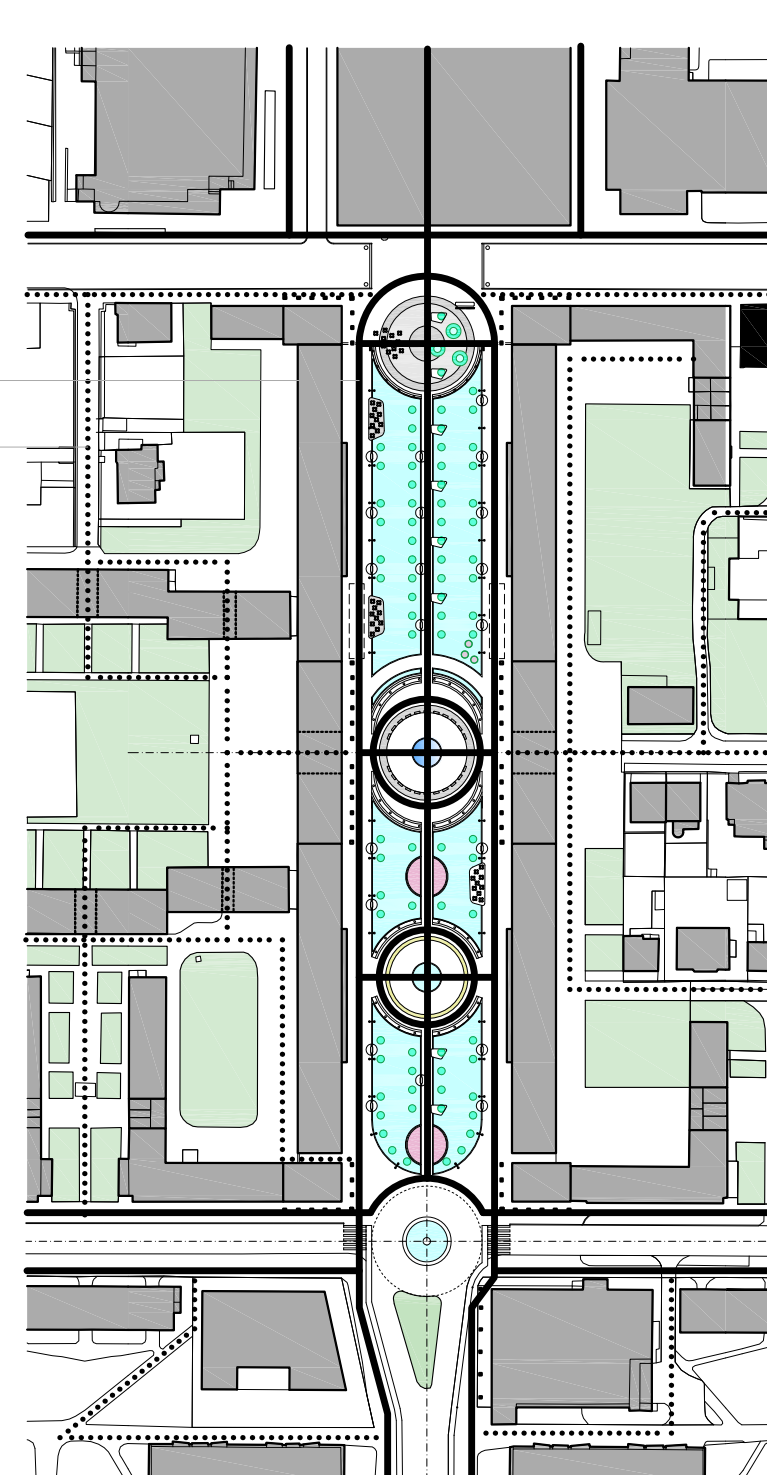
SITUÁCIA, RIEŠENIE AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY M 1/2000

- HLAVNÉ KOMUNIKÁCIE
- VEDCAŠIE KOMUNIKÁCIE
- PODZEMNÝ PARKING
- PODZEMNÝ PARKING
- PODZEMNÝ PARKING
- PODZEMNÝ PARKING
- NADZEMNÝ PARKING



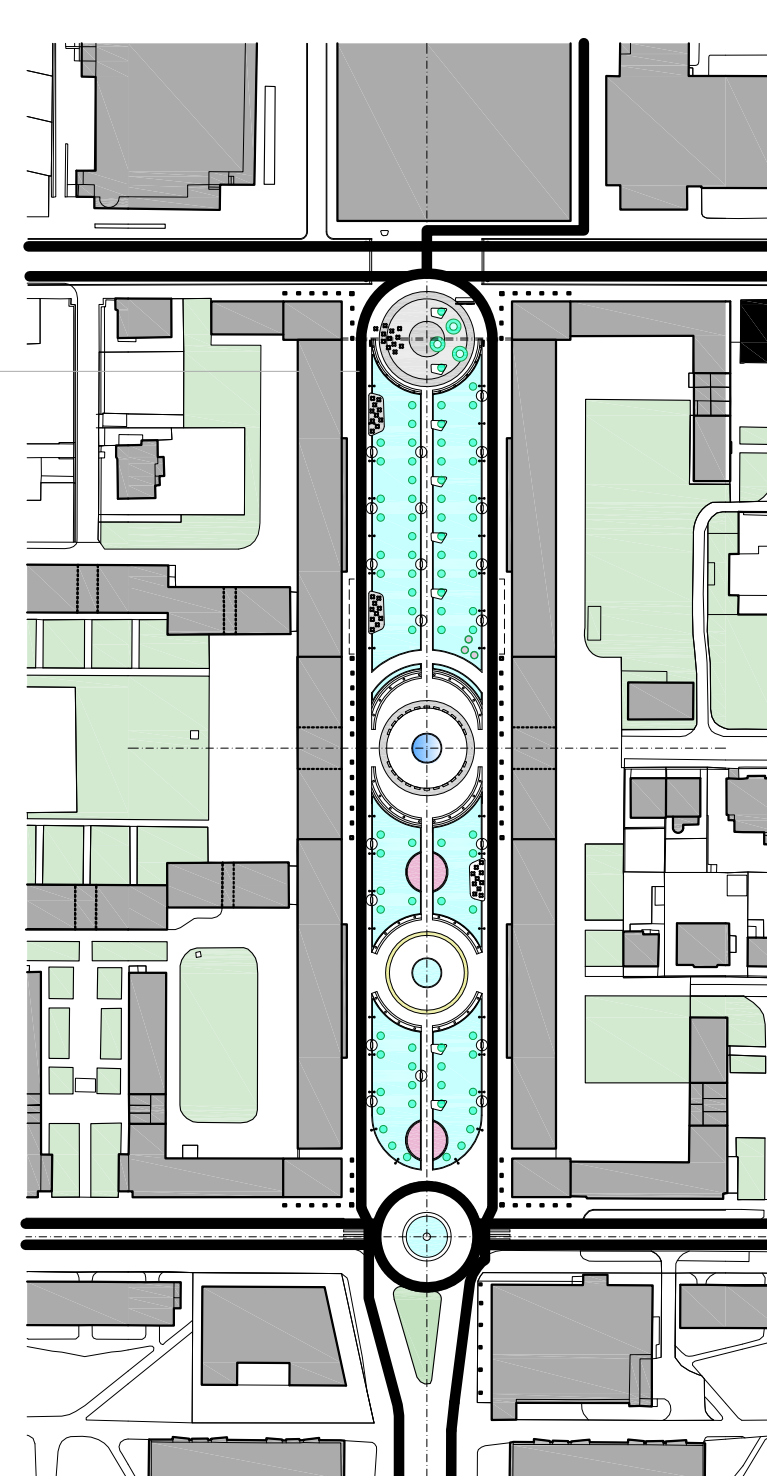
SITUÁCIA, RIEŠENIE PEŠÍCH ŤAHOV M 1/2000

- HLAVNÝ PEŠÍ ŤAH
- VEDCAŠÍ PEŠÍ ŤAH



SITUÁCIA, RIEŠENIE CYKLISTICKÝCH ŤAHOV M 1/2000

- CYKLOTRASA





# SÚŤAŽ-ŽILINA-BULVÁR



OŠOVÝ POHĽAD NA AUPARK S VYTVORENÍM PANORÁMY CENTRA ŽILINY POMOCOU PLACHTOVINY



OŠOVÝ POHĽAD NA AUPARK S VYTVORENÍM PANORÁMY CENTRA ŽILINY POMOCOU PLACHTOVINY A TULIPÁNOVÉ ZÁHONY

SNAHA O REŠPEKTOVANIE VZÁCHNEJ ARCHITEKTÚRY, DOPLENENIE BULVÁRU V NÁVÄZNOTI NA PŮVODNÚ ARCHITEKTÚRU S NOVÝMI PRVKAMI



OŠOVÝ POHĽAD SMEROM NA HUNY S VÝRAZNÝM CENTRÁLNÝM OBEĽISKOM V POZADÍ



DETAIL ZASTÁVKY MHD  
DIZAJN PRIPOMÍNA ŽILNSKÉ LAUBNÉ AKO GRAFIKA SÚ VYUŽÍVANÉ BERNOĽÁKOVÉ ČITÁTY

NÁVÄZNOTA NA SILNÚ TRÁDICIU ŽILNSKÝCH LAUBNÍ

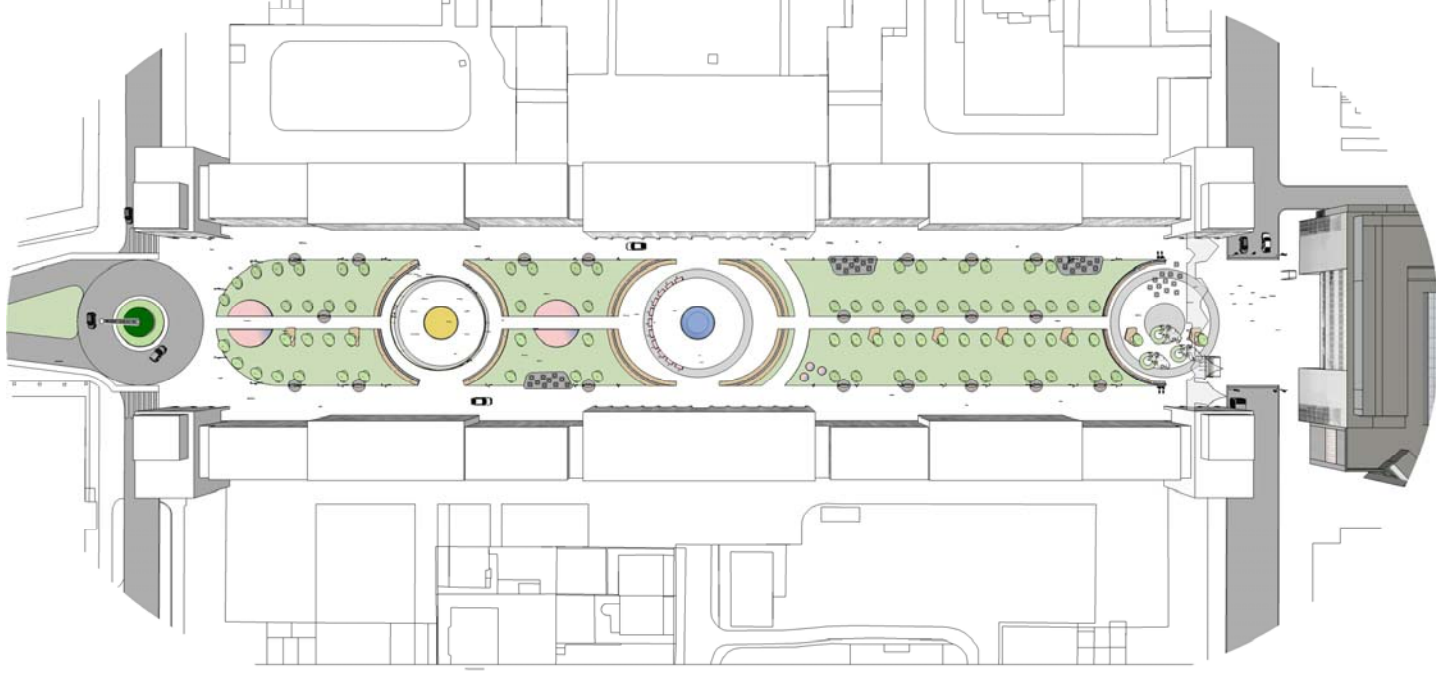


POHĽAD NA PREDNÚ ČASŤ BULVÁRU ROZSAHLÉ NÁMESTIE AKO ROZPTÝLOVÁ PLOCHA



DETSKÉ IHRISKO

PRÍKLAD VYRIEŠENIA DETSKÉHO IHRISKA DO KRUIHU



PODORYS RIEŠENÉHO ÚZEMIA



DETAIL LAVIČKY, KOŠA STOLIANA NA BYKLE AKO GRAFIKA SÚ VYUŽÍVANÉ BERNOĽÁKOVÉ ČITÁTY

PRÍKLAD POUŽÍVANIA PLATÁ NA SEDENIE SO STROMAMI



POHĽAD NA PREDNÚ ČASŤ BULVÁRU ROZPTÝLOVÁ PLOCHA OD AUPARKU, ZASTÁVKA MHD, TERASY, SEDENIE



POHĽAD NA BULVÁR Z VŤAČEJ PERSPEKTÍVY

VYUŽITIE KNIH A LITERATÚRY ANTONA BERNOĽÁKA NA JEHO ODPREZENTOVANIE SA NA NÁMESTÍ



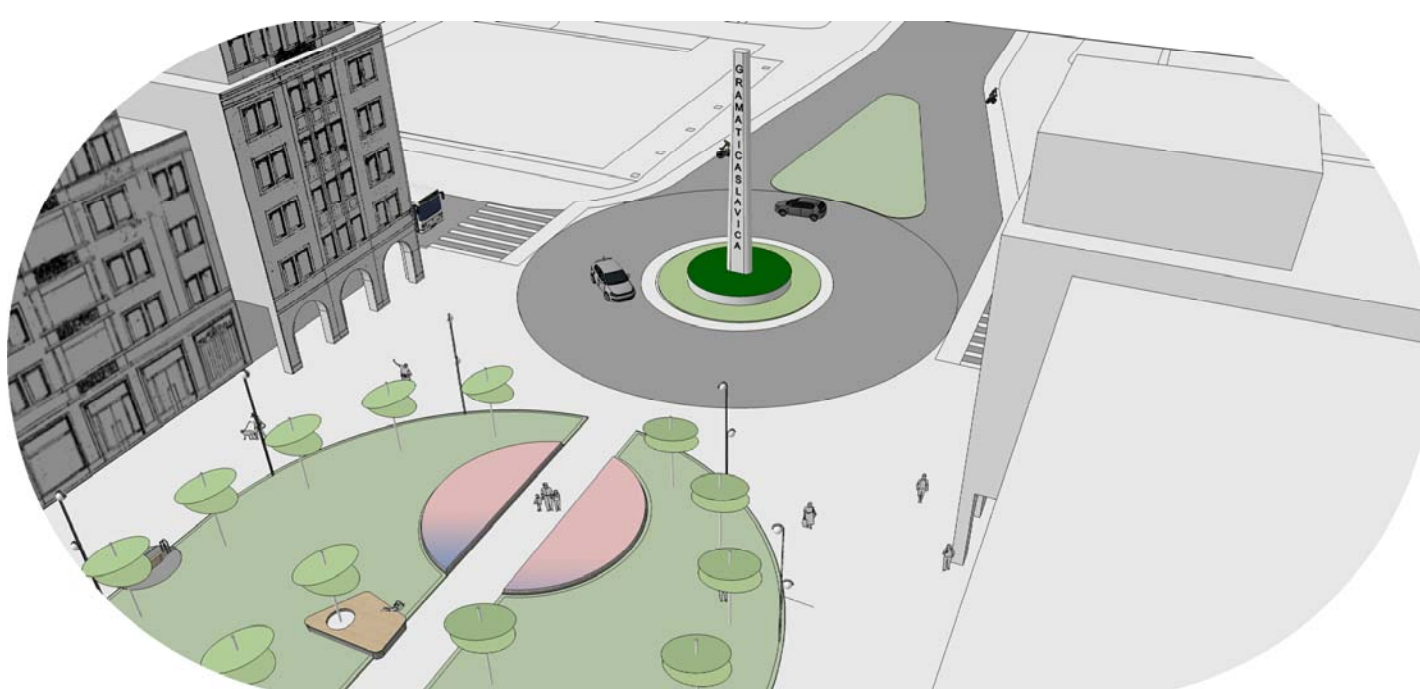
POHĽAD NA PREDNÚ ČASŤ BULVÁRU ROZSAHLÉ NÁMESTIE AKO ROZPTÝLOVÁ PLOCHA



ZELENÉ KRUIHY VZNIKNU OKOLO TROCH STARÝCH VZÁCHNYCH STROMOV V PREDNEJ ČASŤI



OŠOVÝ POHĽAD SMEROM NA HUNY S VÝRAZNÝM CENTRÁLNÝM OBEĽISKOM V POZADÍ

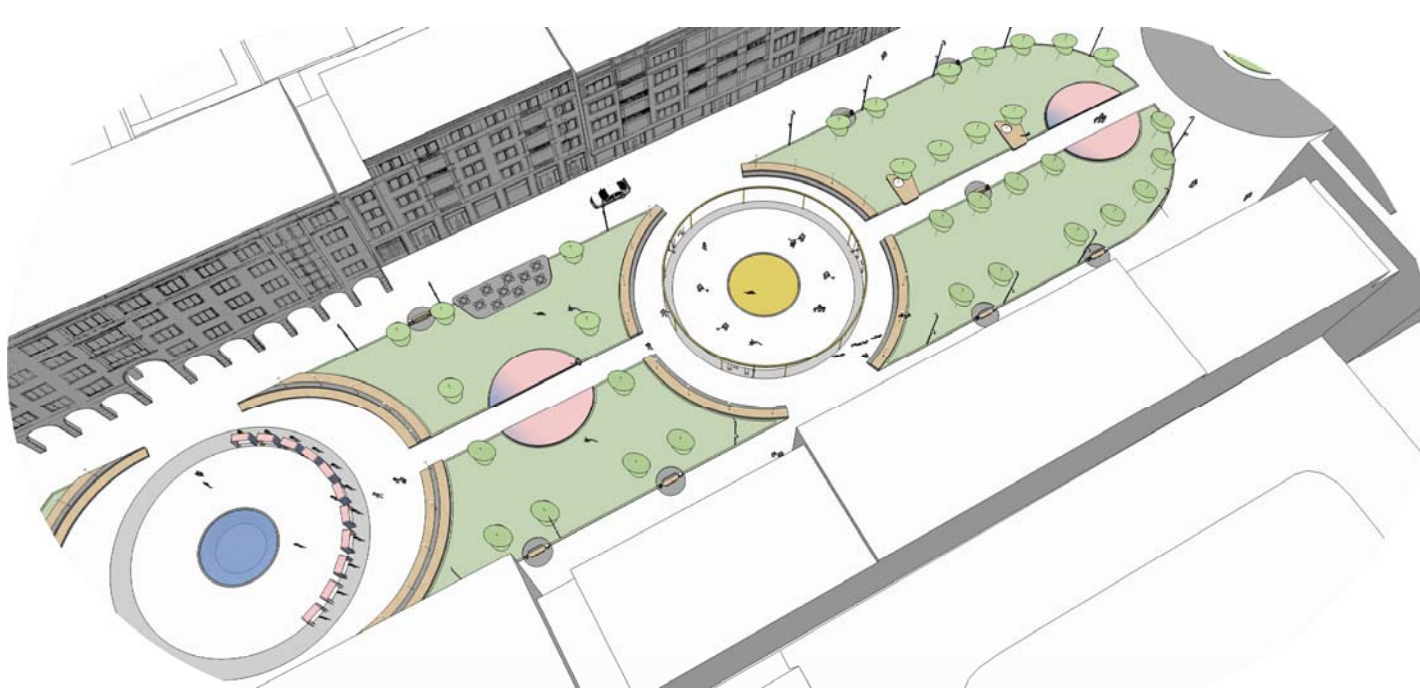


POHĽAD NA ZADNÚ ČASŤ BULVÁRU KRUIHOVÝ OBIAZD S OBEĽISKOM

KOMBINÁCIA KVETÍN A LAVIČEK V KAŽDOM KRUIHOVOM NÁMESTÍ BULVÁRU



POHĽAD NA PREDNÚ ČASŤ BULVÁRU ROZSAHLÉ NÁMESTIE AKO ROZPTÝLOVÁ PLOCHA

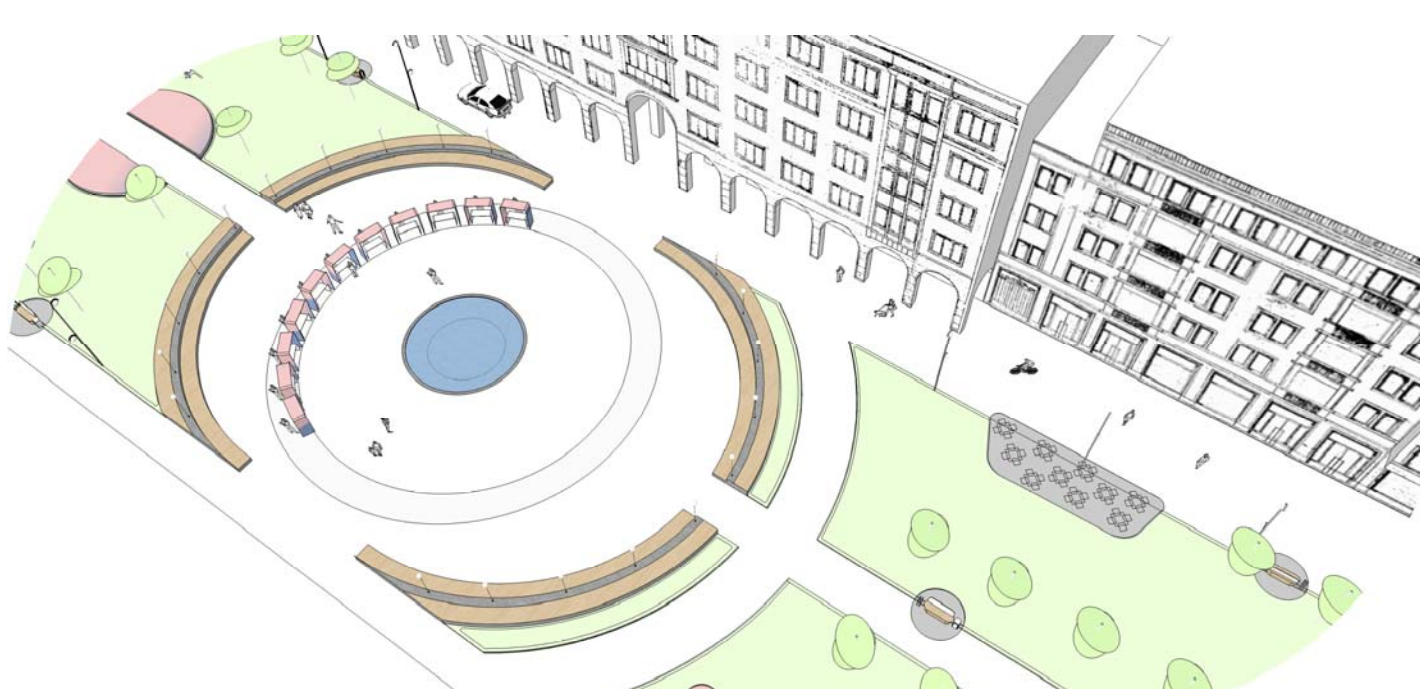


POHĽAD NA ZADNÚ ČASŤ BULVÁRU STREDOVÉ NÁMESTIE A DETSKÉ IHRISKO

SNAHA O PREVZDUŠENIE BULVÁRU A TÝM ZVÝRAZENIA ARCHITEKTÚRY



OŠOVÝ POHĽAD NA STREDNÉ NÁMESTIE S FONTÁNOM



STREDOVÉ NÁMESTIE JE MOŽNÉ VYUŽÍVAŤ NA PRÍLEŽITOSTNÉ TRHY, VIANOČNÉ TRHY, KONCERTY, OKOLO KAŽDÉHO NÁMESTIA JE MOŽNOSŤ POSEDENIA DO KRUIHU

POUŽÍVANIE TULIPÁNOVÝCH KRUIHOV





## SPRIEVODNÁ SPRÁVA

### ÚVOD/ZÁMER

Cieľom súťaže „**Žilina – Bulvár**“ je návrh prestavby priestoru Ulice Antona Bernoláka v Žiline na verejné mestské priestranstvo. Bulvár bol navrhnutý ako veľkorysý a na svoju dobu nadčasové riešenie mestskej triedy. Neskoršia výstavba narušila jeho optické a funkčné prepojenie s historickým jadrom a „uzavrela“ Bulvár zo severu. Výrazne pôsobiacou hmotou obchodného centra AUPARK na severnej strane došlo aj k zmene proporcií priestoru, ktorý pôvodne ústil do námestia s panorámou žilinských veží. Dopravná obsluha Bulváru riešená pôvodne ako mestská trieda - prejazdová a smerovo rozdelená so stredovým zeleným pásom sa pri kapacitnom náraste dopravy predovšetkým na Veľkej okružnej zmenila ešte pred výstavbou AUPARK-u na slepú – zokruhovanú v jeho severnej časti. Zaslepenie Bulváru na severnej strane bolo zrealizované aj z dôvodov zamedzenia prejazdov na ďalšie mestské okruhy.

### HISTÓRIA

V druhej polovici 20. Storočia – v rokoch 1955-1959 začala výstavba sídliskovej štvrti Hliny I a Hliny II južným smerom od historického centra. Podľa architektonického návrhu architektov Ladislava Bauera a Ferdinanda Čapku vznikol špecifický obytný súbor v duchu socialistického realizmu. Čapka do svojho návrhu zakomponoval pre Žilinu charakteristický prvok stredovekých meštianskych domov na dnešnom Mariánskom námestí – otvorené arkády v parteri – tzv. laubne. Skĺbením súčasnej architektúry s charakteristickým podlubím vytvoril unikátne architektonicko-urbanistické dielo, ktorým dosiahol optimálny prirodzený prechod zo stredovekého mesta do novej zástavby 20. storočia.

### ARCHITEKTÚRA/KONCEPT/ FUNKČNÉ A DISPOZIČNÉ RIEŠENIE

V návrhu sme sa snažili o maximálne zachovanie autenticity priestoru. Architektúra Bulváru má výrazné prvky, symetriu a geometriu, ktorú sme návrhom ešte zvýraznili. Hoci ide o výstavbu socialistického realizmu, ktorá v momentálnom kontexte nie je úplne obľúbená, myslíme si, že architektúra tohto obdobia bola dobrá a prvky, ktoré používala boli pekné a nadčasové. V návrhu sa vraciame k tzv. retro prvkom doby, ktoré používame v novej forme.

Ďalšia doba priniesla Bulváru postavu Antona Bernoláka a taktiež nesie jeho názov. Pamiatku pána Bernoláka chceme na Bulvári zachovať a preniesť do návrhu, no v inej forme, skôr edukatívnej.

V prednej časti Bulváru sa snažíme o čo najväčšie spojenie Bulváru s mestom. Keďže stavba Auparku kontinuitu mesta s Bulvárom potlačila, využívame Aupark ako prekrytú ulicu, ktorú ľudia používajú. Peších ako aj cyklistov sústredíme pred výstupom z Auparku do jedného bodu a vytvorili sme veľký spoločný priechod pre chodcov, ktorý ústi do prvého centrálného námestia Bulváru.

Celý Bulvár koncipujeme na prísnej stredovej osi, ktorá zvýrazňuje geometriu priestoru a umožňuje ľuďom možnosť výberu chôdze a príjemnejšie využitie zelených plôch.

Na prvom námestí sa nachádzajú prvky potrebné k príjemnému životu ľudí. Námestie ohraničuje lavica do kruhu s tulipánovou výsadbou za ňou a osvetlením. Ďalej sa tu nachádzajú mestské bicykle, terasa kaviarne a stromy, ktoré sú chránené. Stredom námestia vo výške je napnutá konštrukcia s plachtovinou, ktorá znázorňuje siluetu starého mesta, ktorú Aupark potlačil. Takýmto

inovatívnym spôsobom chceme parafrázou vrátiť Bulváru chýbajúci osový výhľad na panorámu starého mesta, pozri obr. 1.



Obr. 1 Vizualizácia pohľadu od ulice J. Fándlyho smerom do centra s navrhnutou siluetou starého mesta

Z námestia je možný plynulý prechod buď osovo ďalej na hlavné centrálné námestie, alebo po stranách popri parteri. Chodníky sú v pravidelnom rytme obohatené o lavičky, koše, stojany na bicykle, platá na sedenie a terasy kaviarni. Chodníky taktiež lemujú nízke stromové aleje na dosiahnutie tieňa v letnom období.

Na križovaní hlavnej osi s kolmou osou Bulváru sme vytvorili hlavné centrálné námestie. Okolo námestia je vytvorená komunikácia pre automobily v prípade potreby prejazdu. Automobily v tejto zóne budú však obmedzené na max. rýchlosť 30 km/h. Automobily na Bulvári nebudú mať vlastnú komunikáciu, cesta bude tzv. zmiešaná pre všetkých ako v pešej zóne. Na hlavnom námestí by sme chceli podporiť život na Bulvári a miesto pre stretávanie sa ľudí. Centrálnym prvkom je kruhová fontána. Okolo námestia je do kruhu viacúrovňová lavička na posedávanie, resp. hranie sa pre deti. Priestor je určený na rôzne denné slávnosti – malé koncerty, čítania, trhy, vianočné trhy. Pre funkciu trhov sme pripravili autentické stánky z polykarbonátu, ktoré sa svojím dizajnom hodia k celkovému konceptu riešenia.

Ďalšou časťou Bulváru je tretie námestie určené pre deti. Na tejto ploche by sme chceli vybudovať detské ihrisko.

Koniec Bulváru ústi v kruhovom objazde pre autá. V strede kruhového objazdu sme centrálny na hlavnej osi umiestnili obelisk s názvom najznámejšieho Bernolákovho diela. Takýmto štýlom – cez texty by sme chceli Bernoláka prezentovať. Texty umiestňujeme i na lavičky, zastávku MHD a rôzne iné prvky, aby sa dostali do povedomia ľuďom.

Dôležitou súčasťou návrhu je zeleň a záhradné úpravy. Chceli sme zachovať priestor čo najjednoduchší a najčistejší, aby nepotláčal významné budovy. Trávniky by mali byť čisté a upravené pre všetkých. Stromy navrhujeme nízke. Navrhujeme dostatočný počet lavičiek, aby mal Bulvár charakter parku. V zeleni používame kruhové prvky s kvetinovou výsadbou, ktorá pekne korešponduje s dielom.

Osvetlenie Bulváru navrhujeme nasledovne. Strednú časť zelene osvetľujeme vysokým osvetlením. Pravú a ľavú časť parteru osvetľujeme nižším osvetlením, aby nebolo pre obyvateľov bytov nepríjemné. Námestia sú prísnu geometriou osvetlené do kruhu a vytvárajú tak večer tri výrazne kruhy.



Celkovo sme sa snažili, aby bolo riešenie nevtieravé, skôr príjemný doplnok k architektúre a príjemný priestor pre ľudí.

## **ZÁSADY RIEŠENIA DOPRAVY**

### **Dopad na okolie širšie vzťahy.**

Samotné územie ohraničuje ulica Veľká Okružná, Spanyolová, Komenského a Fándlyho. Územie predstavuje tranzitnú plochu medzi sídliskami Hliny a centrum. Z hľadiska obytnej funkcie predstavuje zázemie pre obyvateľov bývajúcich v bytových a rodinných domoch. Občianska vybavenosť v danom území predstavuje vybavenie materskou školou, prevádzkami stravovania a občerstvenia, kaviarňami ako aj rôznymi maloobchodnými predajňami.

### **Zásady organizácie dopravy.**

Samotné riešené územie počíta s nasledovným riešením dopravy. Riešené územie ul. A. Bernoláka je navrhnuté ako hlavný koridor pre nemotorovú dopravu od OC AUPARK až po križovatku J. Fándlyho. Návrh počíta so zredukovaním dostupnosti individuálnej automobilovej dopravy na minimálne nutnú mieru.

Ciele návrhu:

- Zredukovať mieru využívania IAD v najväčšej dostupnej miere.
- Zabezpečiť dostupnosť vnútroblokov, kde budú aj parkovacie plochy pre motorovú dopravu.
- Koridorový priestor ulice A. Bulvára riešiť zdieľaným priestorom v upokojenej zóne.

### **Motorová doprava.**

Vstup do riešeného územia sa realizuje do časti medziblokov z okolia napojením z ulíc Veká okružná, Spanyolova, Komenského a Fándlyho. Z ulice A. Bernoláka je taktiež možný vjazd dvoma priechodmi do vnútroblokov.

Priestor na ul. A. Bernoláka od križovatky s ul. Fándlyho po OC Aupark je navrhnutý ako zóna 30, v rámci ktorej bude umožnené motorovým vozidlám dostupnosť do vnútroblokov za účelom bývania, ako aj parkovania za účelom dostupnosti občianskej vybavenosti, pričom budú môcť zájsť max. po prechody do vnútroblokov. Všetky druhy dopravy budú organizované na princípe zdieľania priestoru, teda nebude tam žiadna segregácia pre motorové vozidlá, peších alebo cyklistov.

### **Zásobovanie.**

Za účelom umožnenia zásobovania prevádzok maloobchodov, obchodov a prevádzok s občerstvením bude umožnený vjazd pre nákladné vozidlá iba vo vyhradený čas (do 7: hodiny) na miesta na to vyhradené.

### **Zásady riešenia statickej dopravy – parkovania.**

Organizácia statickej dopravy je navrhnutá nasledovným spôsobom pre oblasť vnútroblokov a ul. A. Bernoláka.

### **Vnútrobloky.**

Pre rezidentov a prevádzky maloobchodu a služieb bude umožnené parkovať jednak na jestvujúcich úsekoch vo vnútroblokoch, avšak iba v tých lokalitách, kde nie sú navrhnuté podzemné parkoviská. Okrem toho sú vo vnútrobloch navrhnuté plochy pre bezpečné odstaviská pre bicykle s kapacitou 20 bicyklov pre každý vnútroblok.



Nové parkovacie plochy a sú navrhnuté v 6 lokalitách a to nasledovne. 4 parkovacie plochy sú riešené ako podzemné parkoviská s kapacitou 340 vozidiel v priestoroch medziblokov, ktoré nebudú opticky narúšať vizuál medzibloku. Dve nadzemné parkoviská majú kapacitu 70 parkovacích miest. Na podzemných garážach bude možné vybudovať ihriská, trávniky a iné prvky drobného mobiliáru, pozri obr.2. bez narúšania priestoru parkujúcimi automobilmi.



Obr.2 Vizualizácia riešenia vnútrobloku s podzemným parkovaním, parkoviskom pre bicykle ako aj detským ihriskom

Samotná min. kapacita parkovísk nadzemných aj podzemných (pri uvažovaní min. 1 podzemného podlažia) je 410 parkovacích miest. Táto kapacita postačuje jednak pre rezidentské ako aj návštevnícke parkovanie. Okrem toho sa počíta s úpravou parkovacích miest pri súčasných obytných blokoch, čím je kvantifikovaná ponuka parkovacích miest na dostatočnej úrovni. Dostupnosť ulice A. Bernoláka z daných parkovísk je 1 minúta. Pešia dostupnosť z navrhovaných parkovísk umožňuje do 5 min. chôdze dochádzku do významných bodov občianskej vybavenosti v centre mesta a v budúcnosti by mohla nahradiť kapacitne parkoviská v OC AUPARK.

#### **Ul. A. Bernoláka.**

Samotné parkovanie na tomto území nebude povolené s výnimkou zásobovania vo vymedzenom čase.

#### **Pešia doprava.**

Pozemné komunikácie sú vedené bezbariérovou od smeru OC Aupark až po križovatku ulíc J.Fándlyho - A. Bernoláka. Sú navrhnuté v troch koridoroch ( z pohľadu od OC AUPARK) a to vľavo, stredom a vpravo.

#### **Úprava križovatky J. Fándlyho a A. Bernoláka.**

Na križovatke ulíc J.Fándlyho – A. Bernoláka je navrhnutá malá okružná križovatka, v ktorej strede je osadená socha A. Bernoláka.



### **Obsluha riešeného územia.**

Z dôvodu existencie občianskej vybavenosti (obchody, byty, kancelárie) je samotné územie rozdelené na 2 časti. Osobné automobily budú môcť využívať, resp. bude im povolený vjazd cez 2 súčasné vjazdy do medziblokov, čím sa vytvorí väčšia plocha pre peších a zníži možnosť vjazdu pre motorové vozidlá oproti súčasnému stavu. Pre parkovanie sa počíta s vybudovaním už spomínaných podzemných parkovacích garáží.

### **Pešia a cyklistická doprava.**

Pešia doprava rešpektuje hlavnú os napojenia v smere Hliny – centrum, pričom ako návrh sa uvažuje so zrušením dvoch priechodov pre chodcov (smer Dom odborov ,Aupark –Bulvár) a nahradením jedného priechodu resp. plochy na priechod, cez ktorý budú môcť prechádzať chodci a cyklisti za pomoci svetelne signalizačného zariadenia. Tým sa docieli stav, kedy na väčšej ploche ako aj s väčšou intenzitou bude možný prechod väčšieho množstva ľudí.

#### **Samotný návrh počíta s nasledovnými etapami:**

##### **1. etapa:**

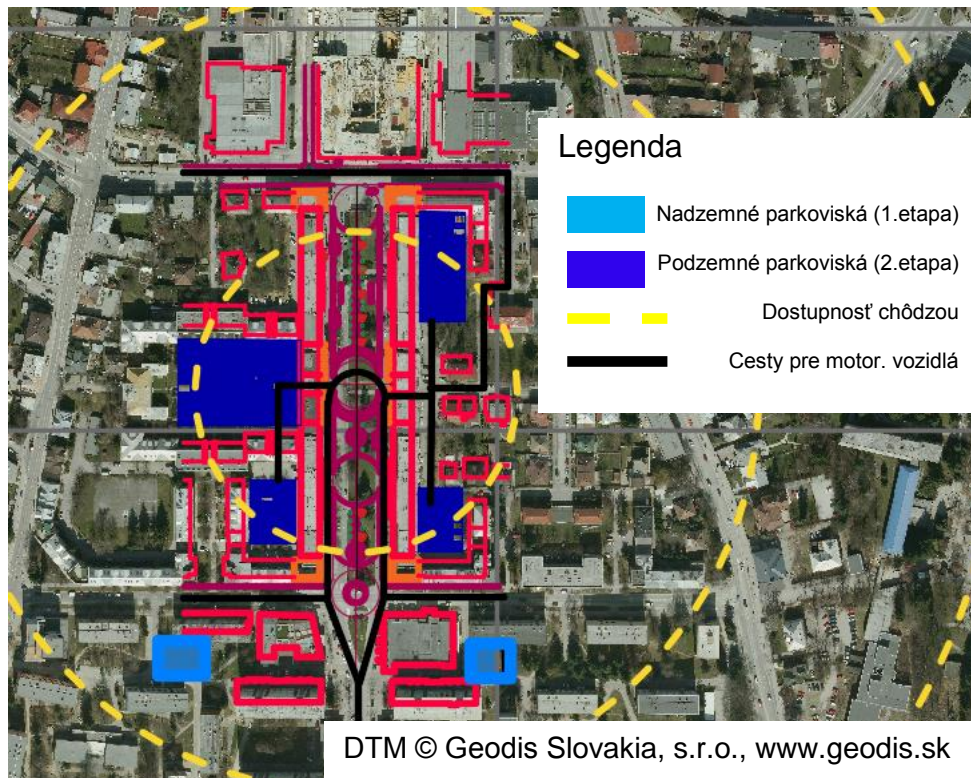
- Zrušenie dvoch priechodov pre chodcov a nahradenie ho 1 spoločným vedeným v strede medzi OC Aupark a ulicou A.Bernoláka,
- Reorganizácia dopravy v riešenom území,
- Vybudovanie okružnej križovatky na jestvujúcej križovatke ulíc A. Bernoláka – J. Fándlyho s presunom sochy A.Bernoláka,
- Úprava zelene podľa návrhu,
- Vytvorenie oddychových plôch,
- Úprava a výmena povrchu a zarovnanie do bezbariérovej úrovne,
- Vybudovanie 2 parkovacích plôch na povrchu,

##### **2. etapa.**

- Osadenie mobiliáru
- Preloženie inžinierskych sietí
- Budovanie podzemných parkovísk
- Vybudovanie detských ihrísk a iného mobiliáru na podzemnými parkoviskami,

Riešenie parkovania je navrhnuté v 2 etapách, pozri obr.3. V prvej etape sa počíta s vybudovaním nadzemných parkovísk v 2 lokalitách. V druhej etape sa počíta už s vybudovaním aj podzemných parkovísk na 4 lokalitách.





Obr. 3 Znáznornenie lokalít navrhnutých parkovísk s vyznačením pešej chôdze v danom území a etapizácia výstavby parkovísk

**Predpokladané náklady na prvú etapu :**

Položky	v Euro
Zrušenie 2 priechodov a nahradenie ho 1 spoločným priechodom a reorganizácia dopravy	300000
Úprava povrchu územia na bezbariérový	700000
Vybudovanie okružnej križovatky s presunom sochy	50000
Úprava zelene podľa návrhu	150000
Vytvorenie nových oddychových plôch	400000
Vybudovanie 2 parkovacích plôch	90000
mobiliár, stojany	200000
spolu	1890000

**ZÁVER**

Cieľom návrhu je vytvorenie priestoru zvládnutého dispozične aj esteticky. Riešenie ponúka jednoduchý koncept, na prepojenie centra mesta, ktorý svojou výstavbou nie je až tak náročný. No na druhej strane je funkčný a čistý. Dôležité pre nás bolo skĺbiť kvalitné dopravné riešenie, parkovanie, socialistický realizmus a Antona Bernoláka v jednom pre ľudí tak, aby sa na Bulvári cítili príjemne a nič ich neobmedzovalo.