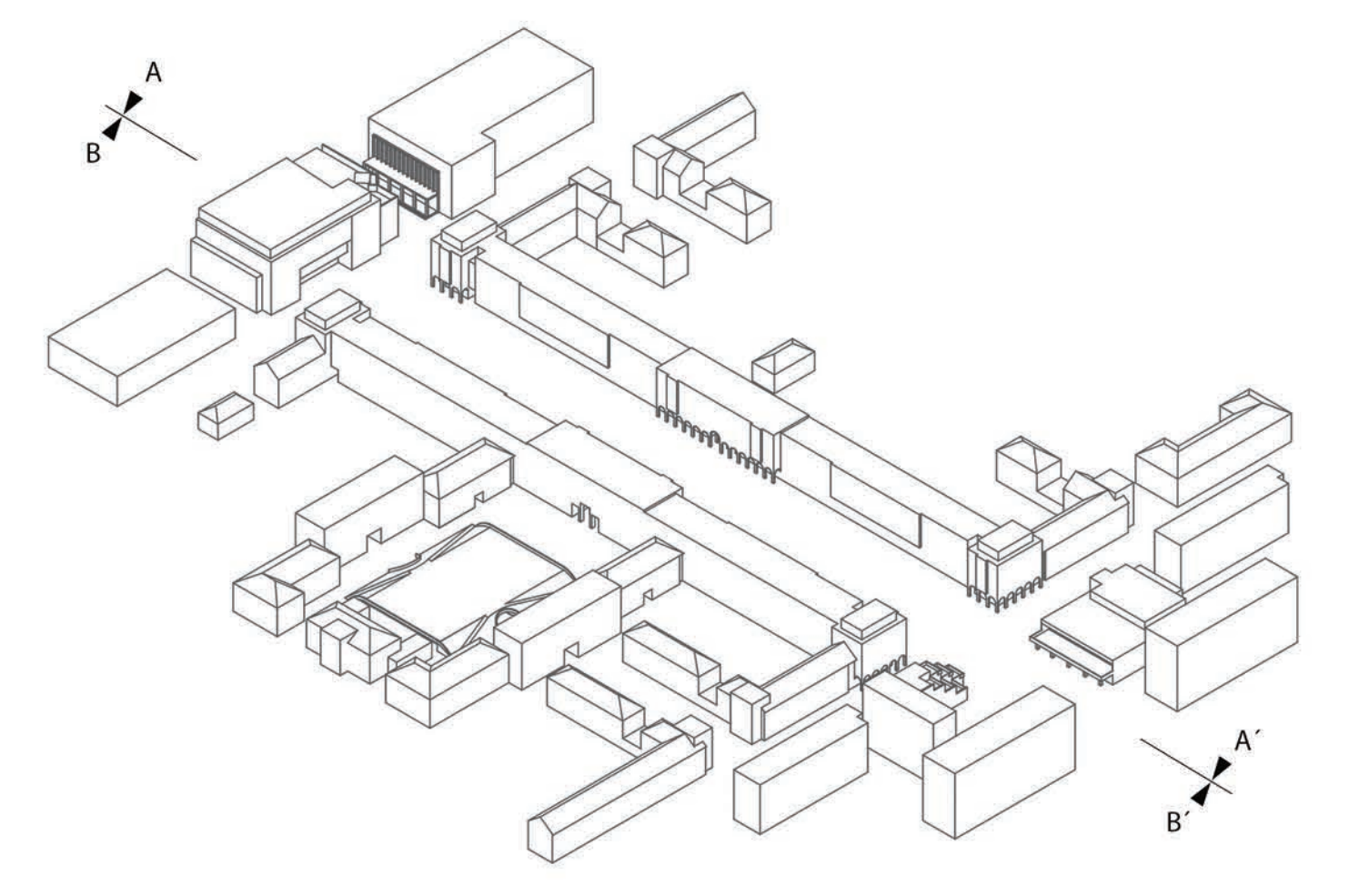
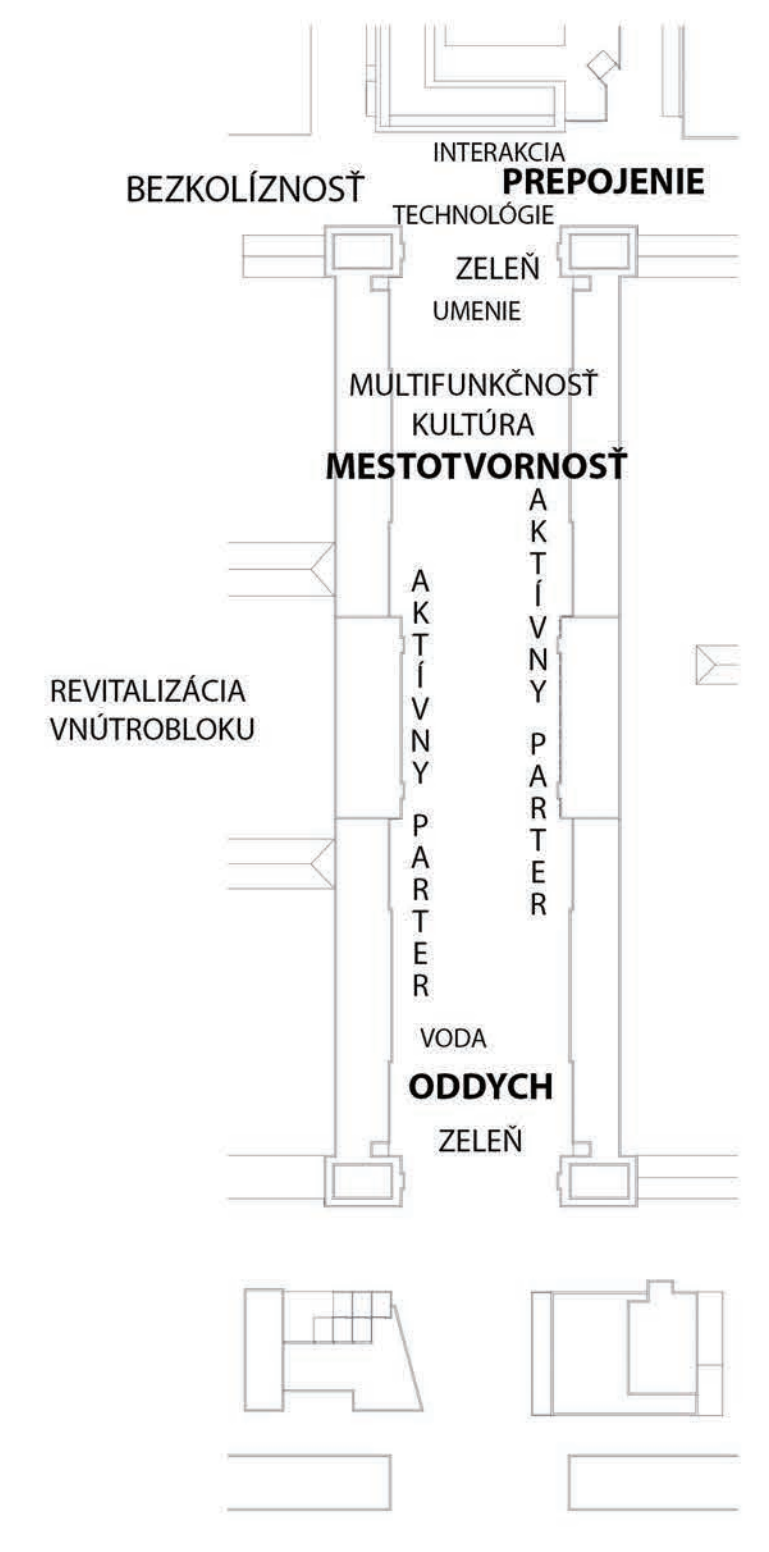
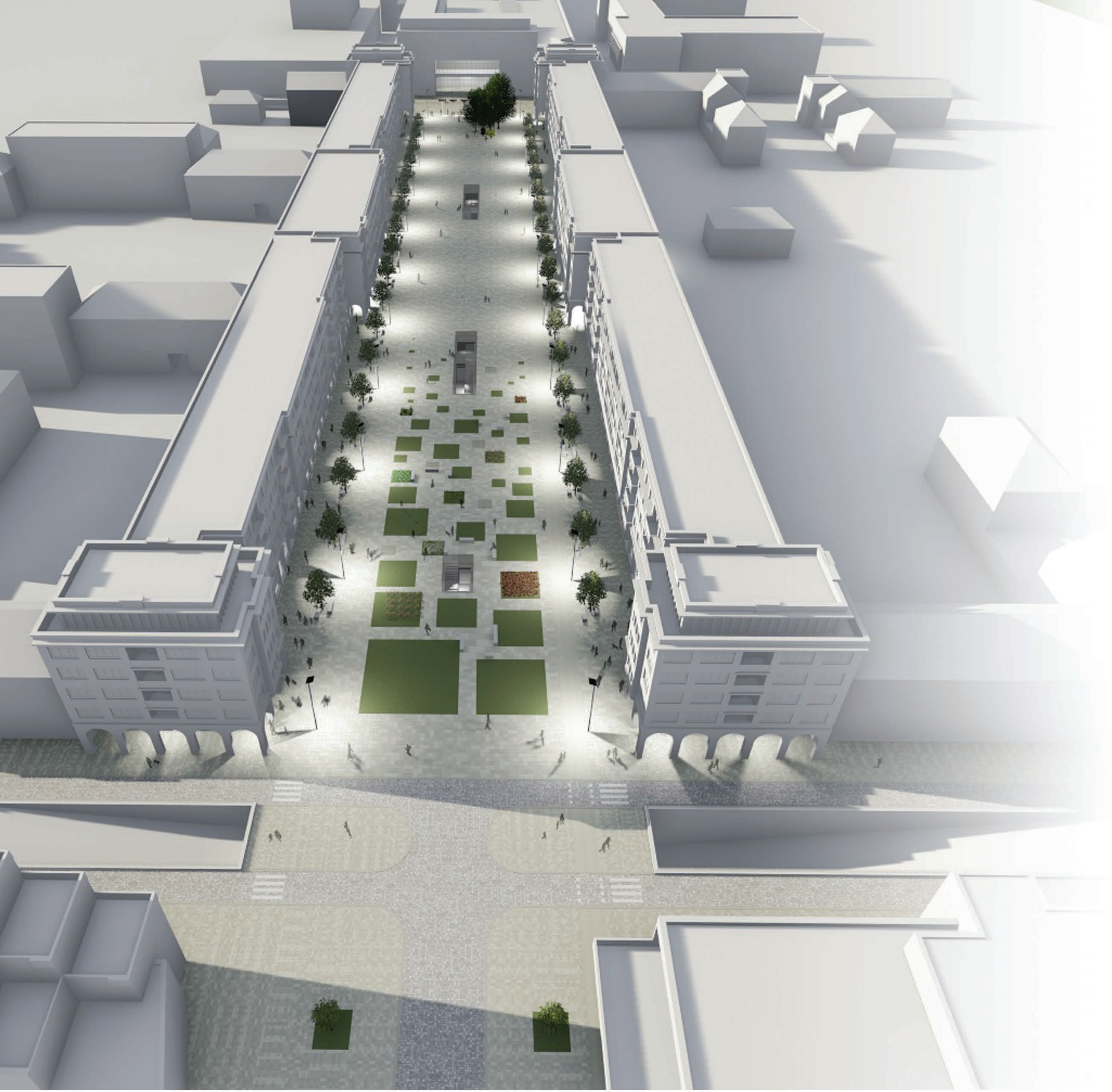


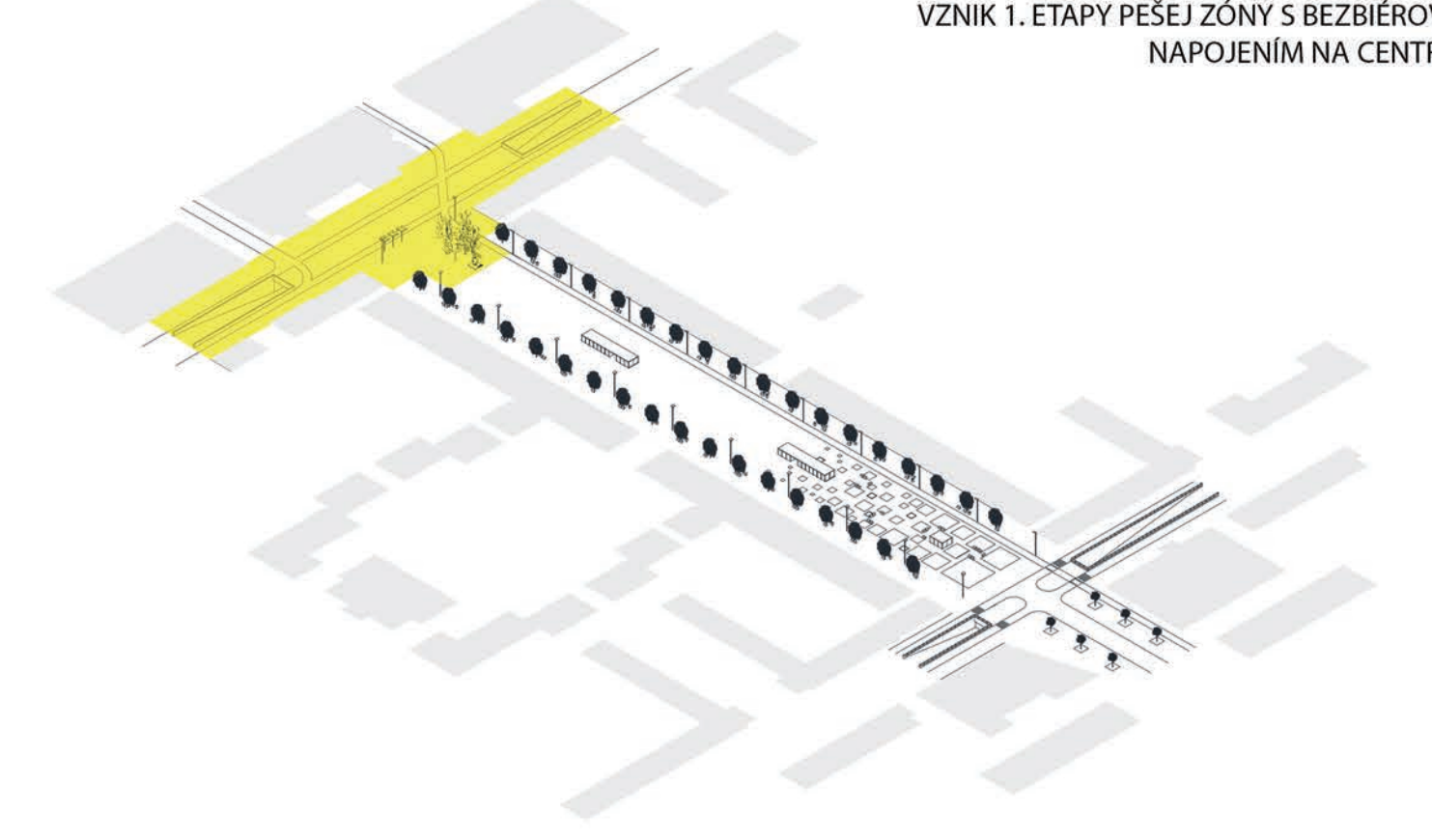
SÚŤAŽ – ŽILINA –BULVÁR

GRAFICKÁ ČASŤ A
VÝKRES Č. 2



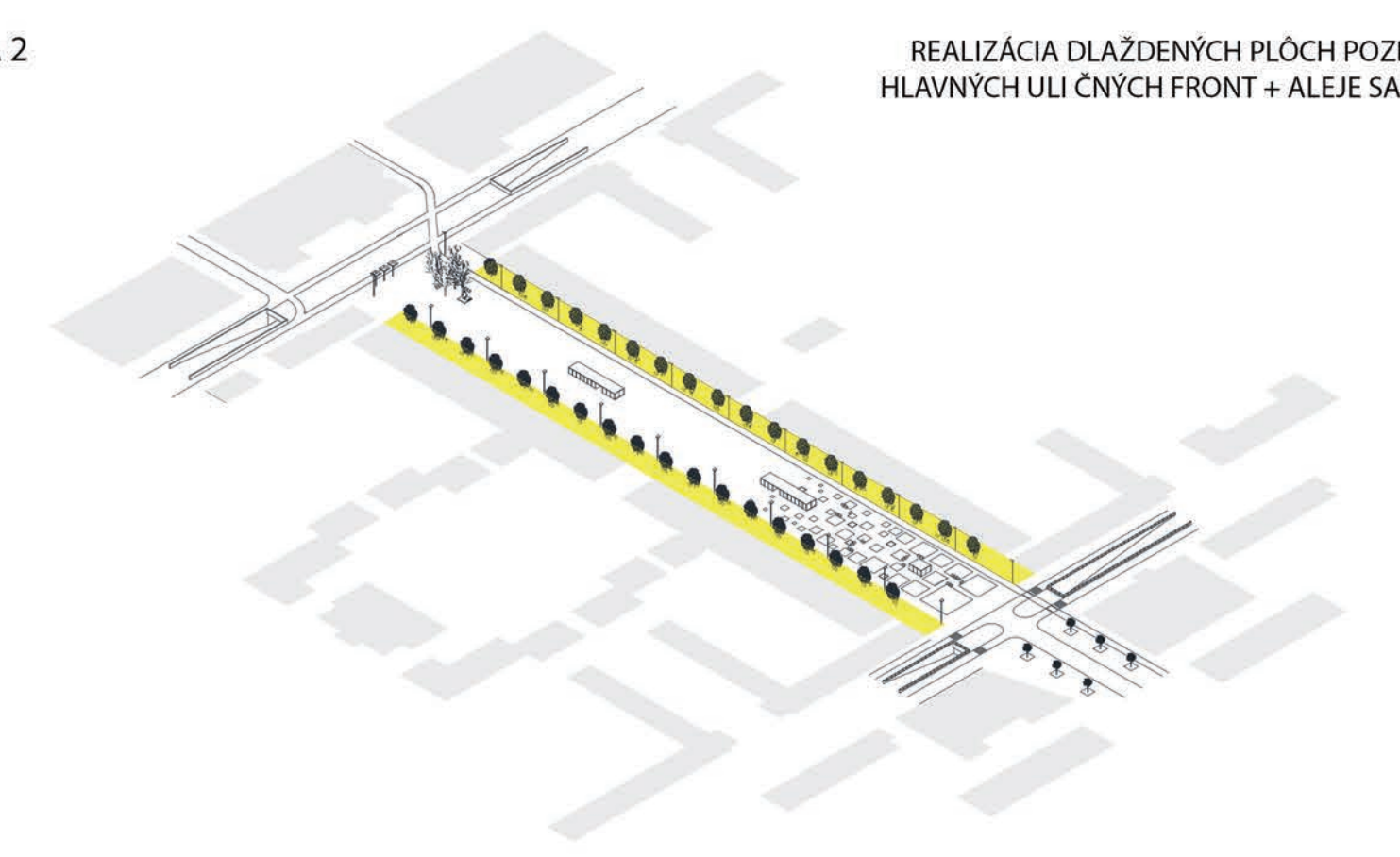
ETAPA 1

REALIZÁCIA DOPRAVNÉHO PODJAZDU,
VZNIK 1. ETAPY PEŠEJ ZÓNY S BEZBIEROVÝM
NAPOJENÍM NA CENTRUM



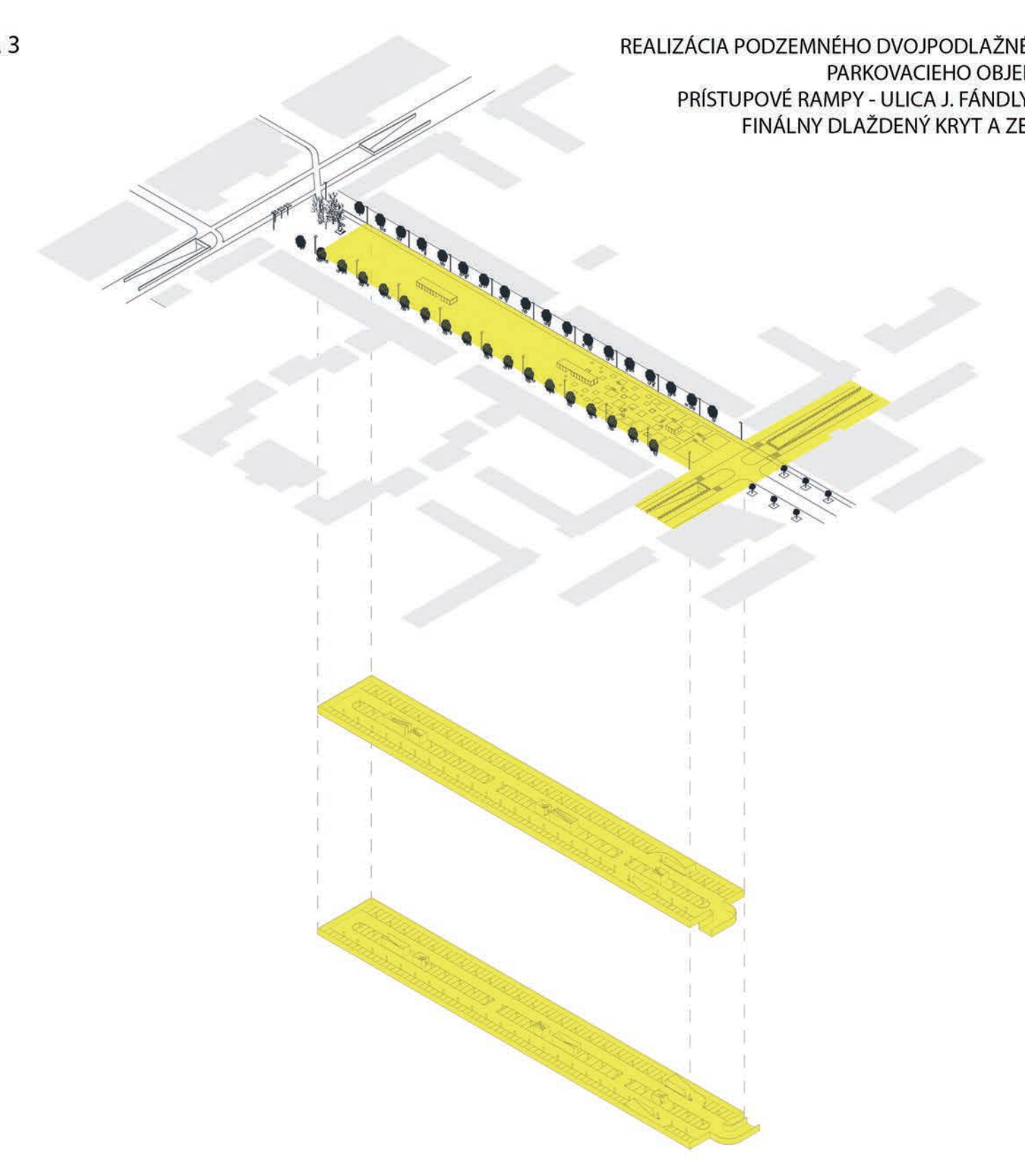
ETAPA 2

REALIZÁCIA DLAŽDENÝCH PLOCH POZDĽ
HLAVNÝCH ULIČNÝCH FRONT + ALEJE SAKŮR



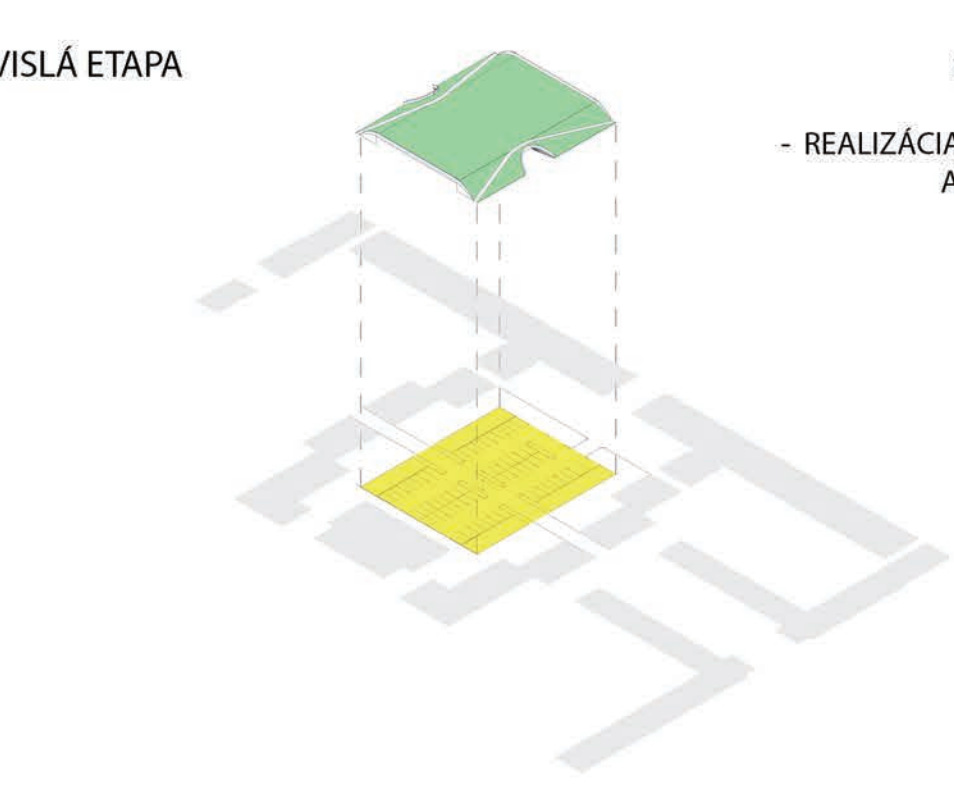
ETAPA 3

REALIZÁCIA PODZEMNEHO DVOJPODLAŽNÉHO
PARKOVACIEHO OBJEKTU,
PRÍSTUPOVÉ RAMPY - ULICA J. FÁNDLYHO,
FINÁLNY DLAŽDENÝ KRYT A ZELEN

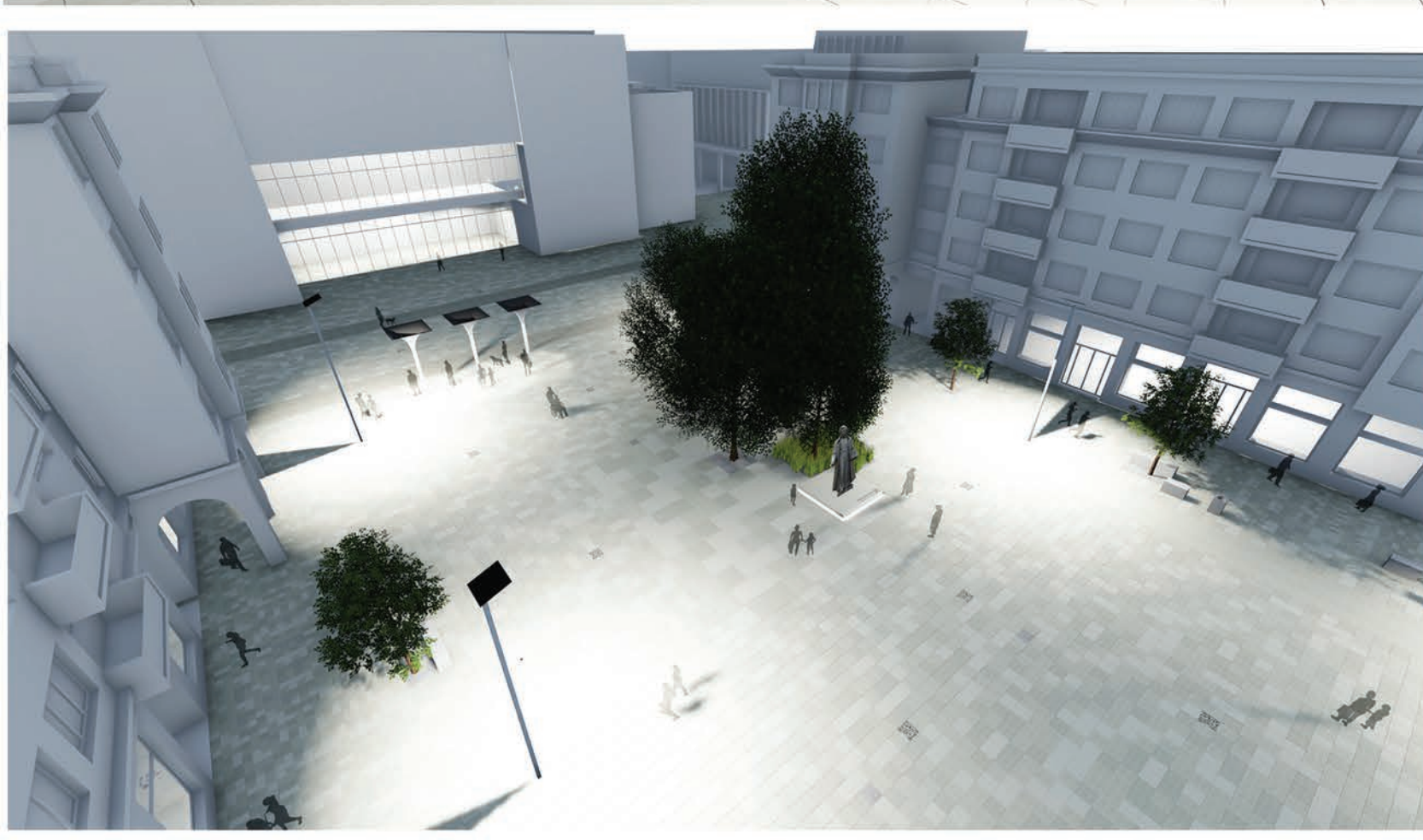


NEZÁVISLÁ ETAPA

KONCEPCNÁ REVITALIZÁCIA VNÚTROBLOKU
- KVALITATÍVNA AJ KVANITATÍVNA ZMENA
- REALIZÁCIA ŽIVEJ ZELENÉ PRÍSTUPNEJ VYSAHOVANÍM
A KRYVÚCEJ ROZŠÍRENY PÁRKING NA TERÉNE



0 10 30
5 20 M



SÚŤAŽ – ŽILINA – BULVÁR

ŠIRŠIE VZŤAHY M 1 : 5 000

KOMPLEXNÝ URBANISTICKÝ NÁVRH M 1 : 500

GRAFICKÁ ČASŤ A
VÝKRES Č. 1

CEĽY PRIESTOR BULVÁRU SA STÁVA PEŠOU ZÓNOU. PREPOJENIE NA HLAVNÝ PEŠÍ ŤAH Z CENTRA BEZBARIEROVÉ.

KRÍŽENIE ULICE VEĽKÁ OKRUŽNÁ S NOVOKONCIPOVANOU PEŠOU ZÓNOU JE RIEŠENÉ MIMOUŔOVNOVO – PODJAZDOM.

ZÁSTAVKA MHD JE SITUOVANÁ NA SEVERNOM UKONČENÍ BULVÁRU BEZBARIEROVO PRÍSTUPNÁ. PREJAZD MHD JE RIEŠENÝ NA ÚROVNI TERÉNU S OBMEDZENÍM RÝCHLOSTI NA MINIMUM.

Z ULICE J. FÁNDLYHO JE RAMPAMI PRÍSTUPNÝ PODZEMNÝ 2 – ÚROVŇOVÝ PARKING. VYÚSTENÝ NA PEŠIU ZÓNU V HLAVNOM PRIESTORE BULVÁRU TROMI KRYTÝMI TRANSPARENTNÝMI PEŠIMI VSTUPMI SITUOVANÝMI V CENTRÁLNEJ POZDĽŽNEJ OSI.

ALEJE SAKÚR JE ZACHOVANÁ, ZELEN GRADUJE V JUŽNEJ ČASŤI BULVÁRU.

SÚČASNÉ TRASY INŽINIERSKYCH SIETÍ SÚ REALIZÁCIOU NEDOTKNUTÉ, NOVÉ IS VYUŽÍVAJU VO VÄČŠINE TRASOVANIA.

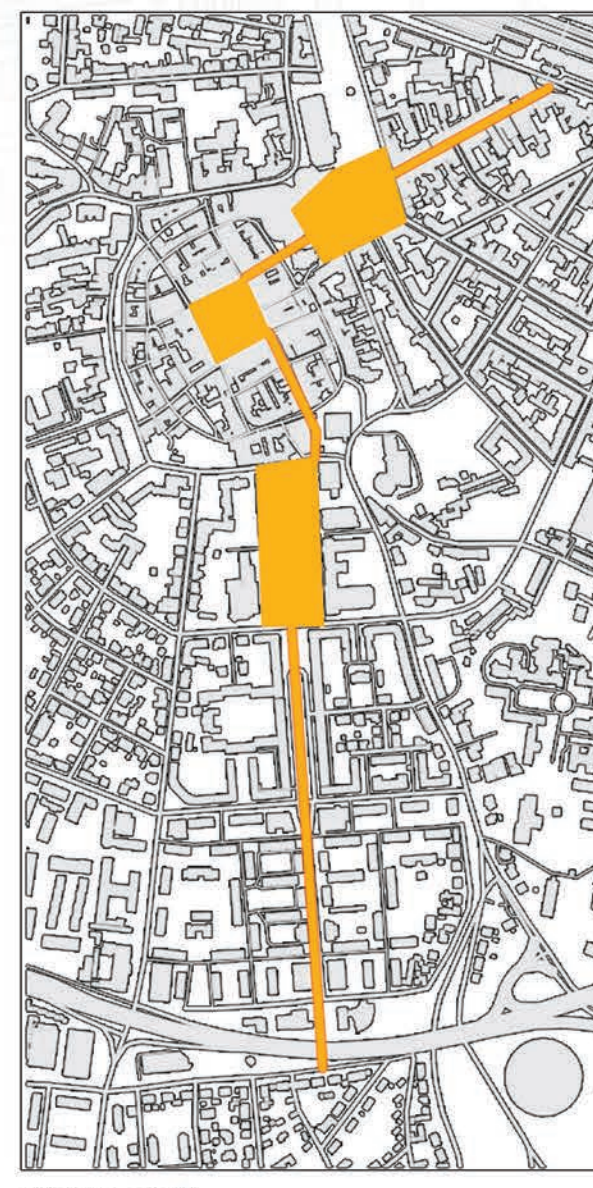
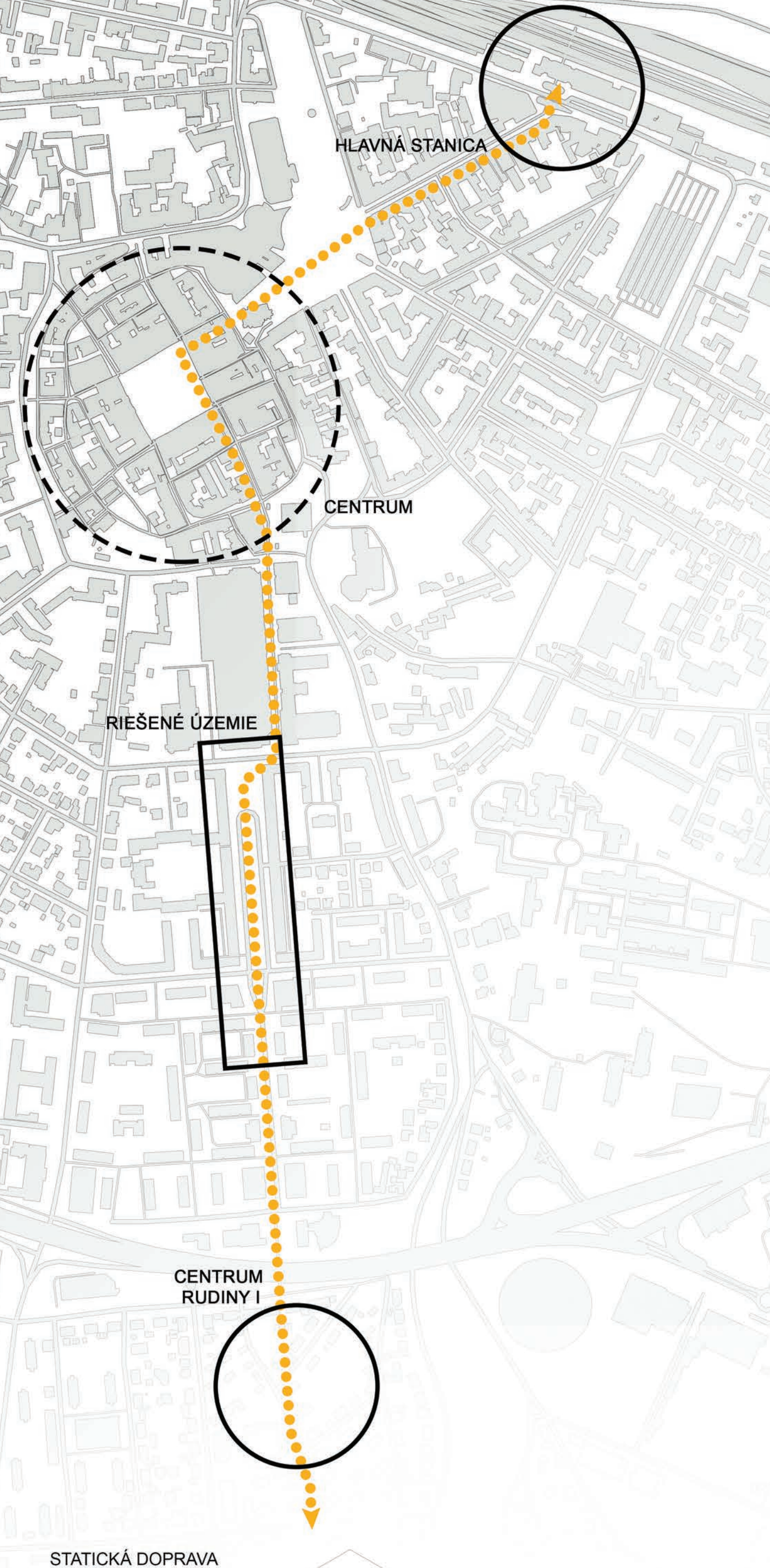
OBJEKT PODZEMNEHO PARKINGU AKO KOLEKTOR – KOMPENZÁTOR V PLÁNOVANEJ TRASE HORŤOVOUDU SÚ NAHRADENÉ OSOVÝMI.

REVITALIZOVANÉ VNÚTROBLOKY SÚ INTEGRÁLNOU SÚČASŤOU RIEŠENIA.

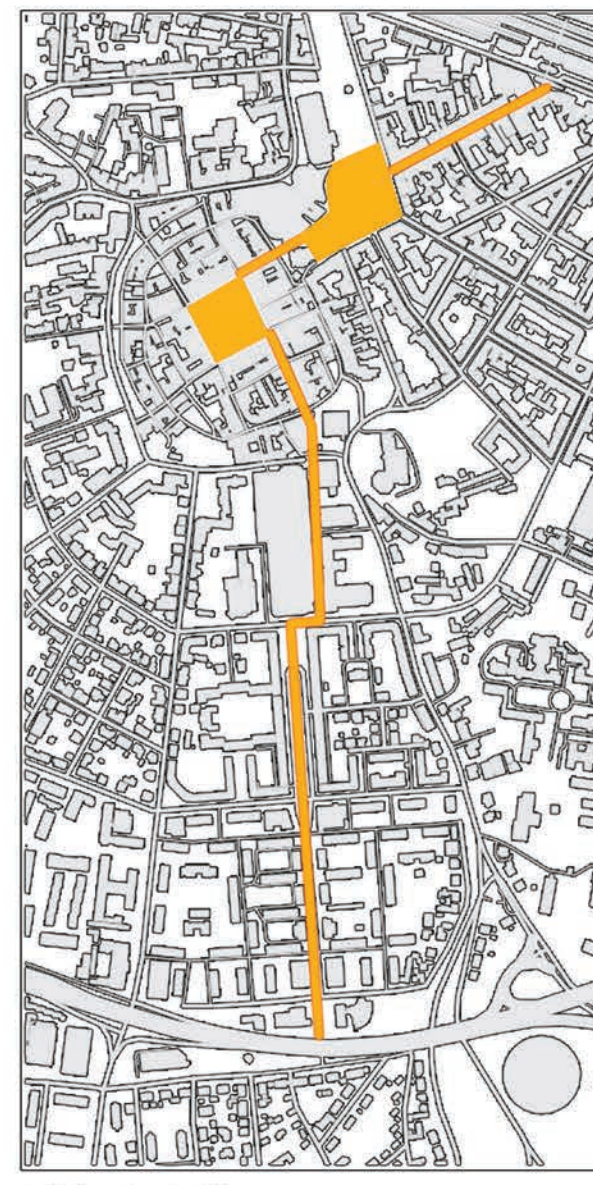
BRONZOVÁ SOCHA AUTORA JURAJA BRISÁKA JE PREMIESTNENÁ DO SEVERNEJ ČASŤI HLAVNÉHO PRIESTORU BULVÁRU. SOCHA JE ORIENTOVANÁ CEĽOM DO PRIESTORU, SÚBEŽNE S HLAVNOU POZDĽŽNOU OSOU.

QR – KÓDY AKO SÚČASŤ DĽAŽDENÝCH PLOCH S VARIABILNÝM SYSTÉMOM OBMIEŤANIA OBSIAHNUTEJ INFORMÁCIE – TIETO PRVKY / DETAILY SÚ KONCIPOVANÉ AJ AKO POMOCNÝ PRVOK AKCENTOVANIA PREPOJENIA HLAVNÉHO PRIESTORU BULVÁRU NA PEŠÍ ŤAH Z CENTRA.

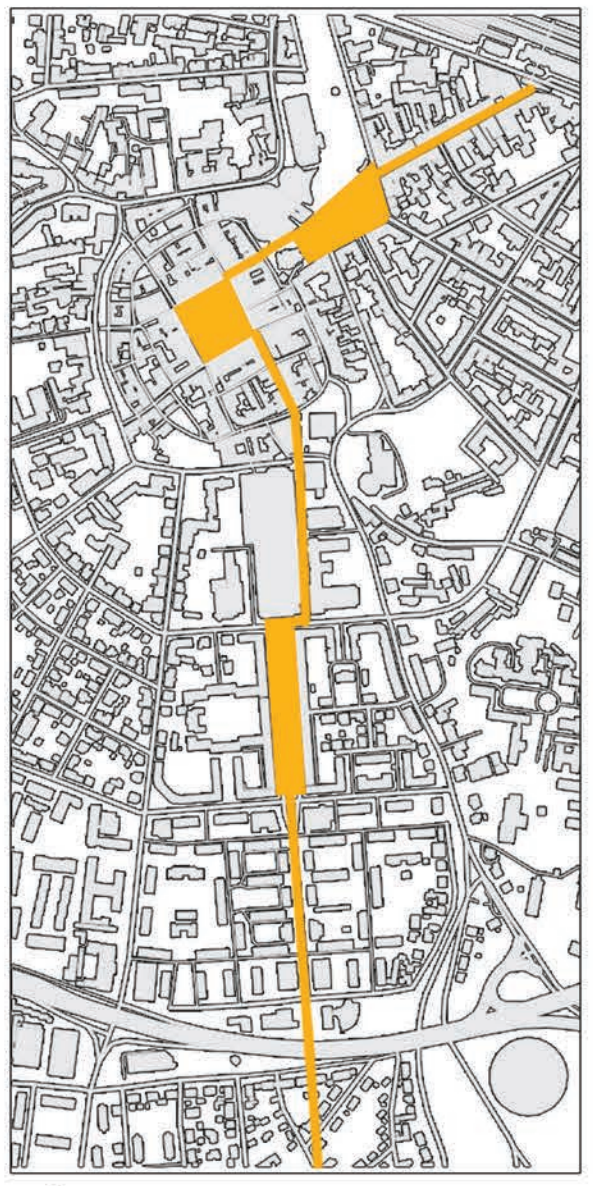
KONCEPT RIEŠENIA SVOJÍM PONATÍM REŠEKTUJE KONTEXT BULVÁRU, PODRIADUJE SA MU, NECHCE DOMINOVÁŤ.



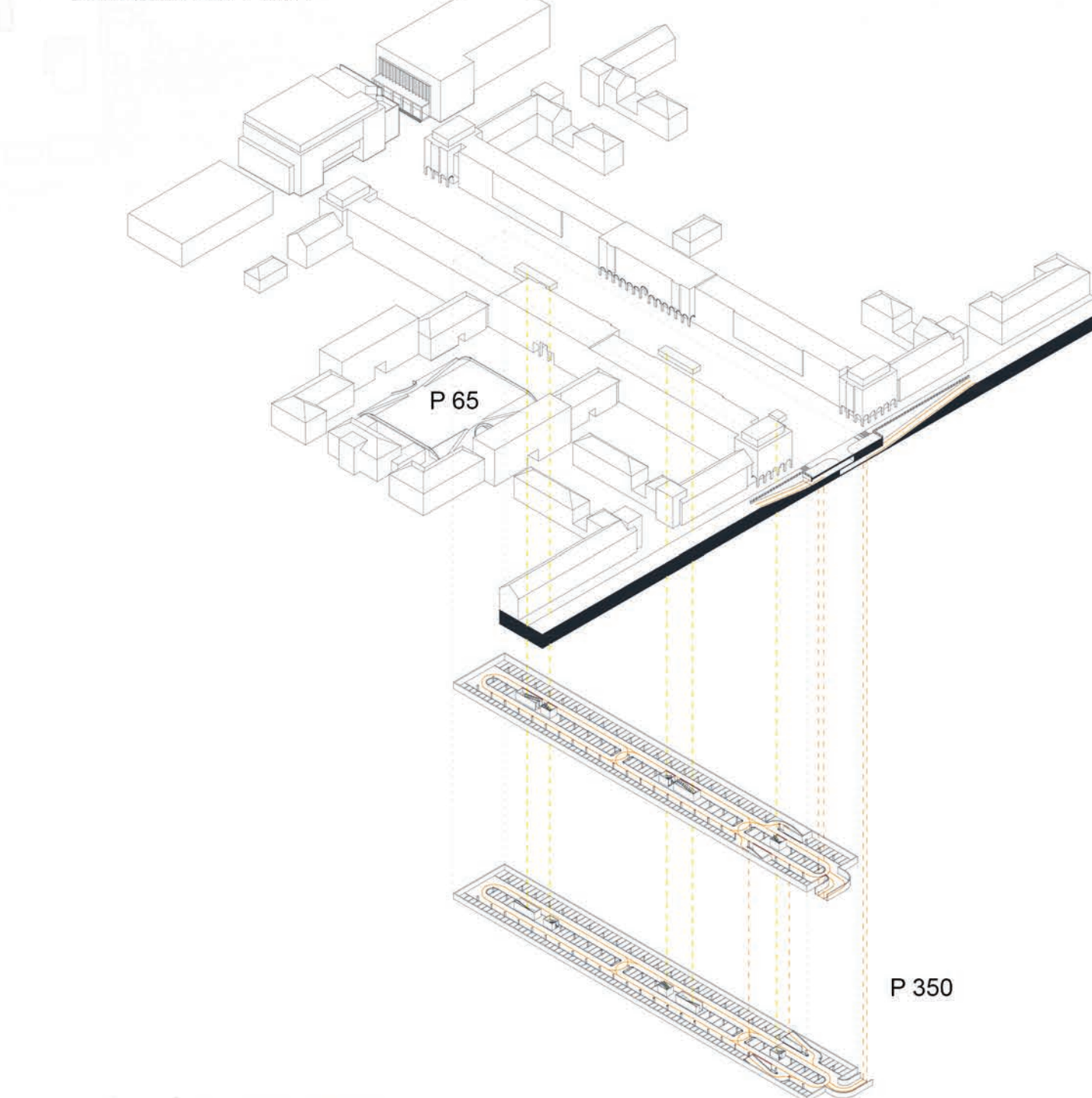
MINULOSŤ



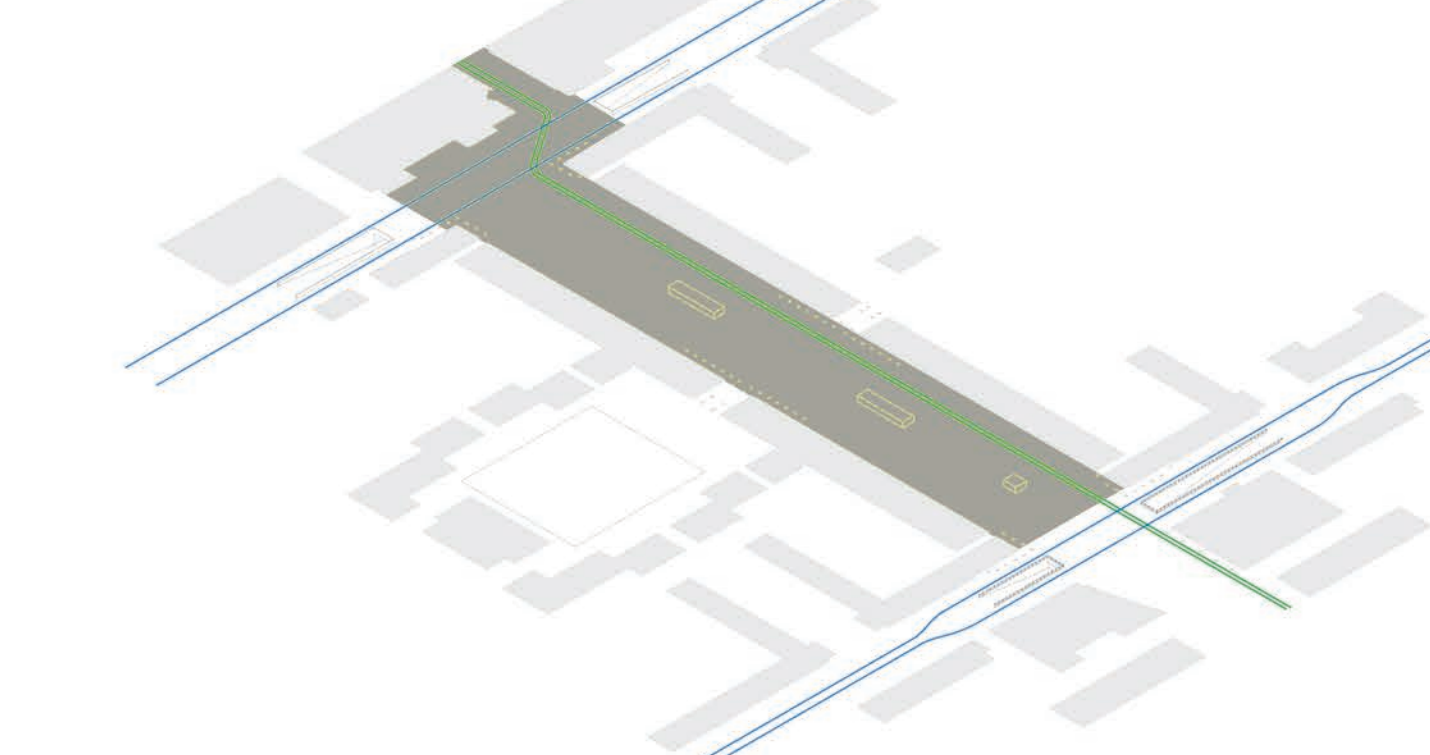
SUČASNOSŤ



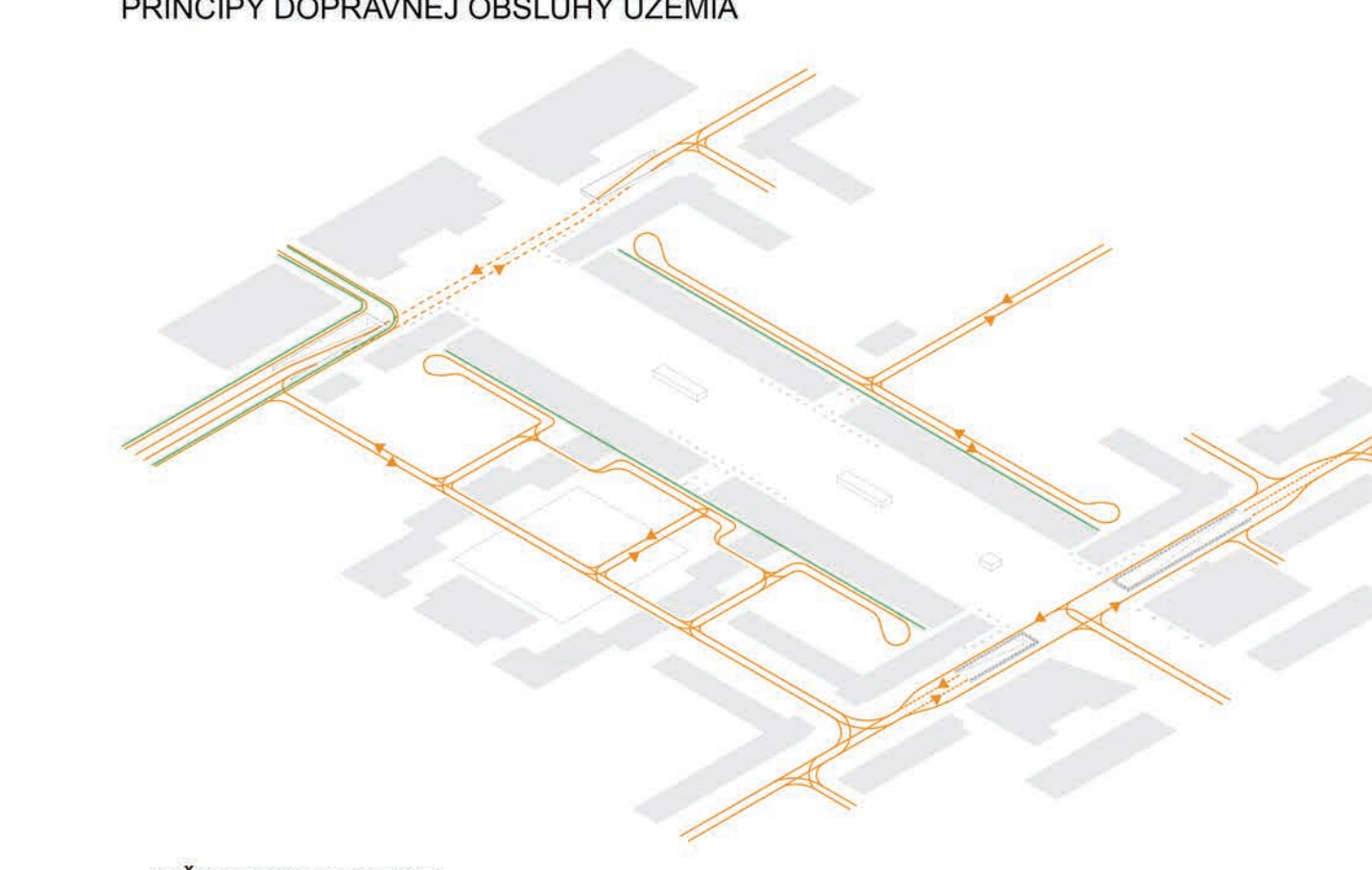
NÁVRH



PEŠIA ZÓNA, CYKLOTRASA, MHD



PRINCÍPY DOPRAVNEJ OBSLUHY ÚZEMIA



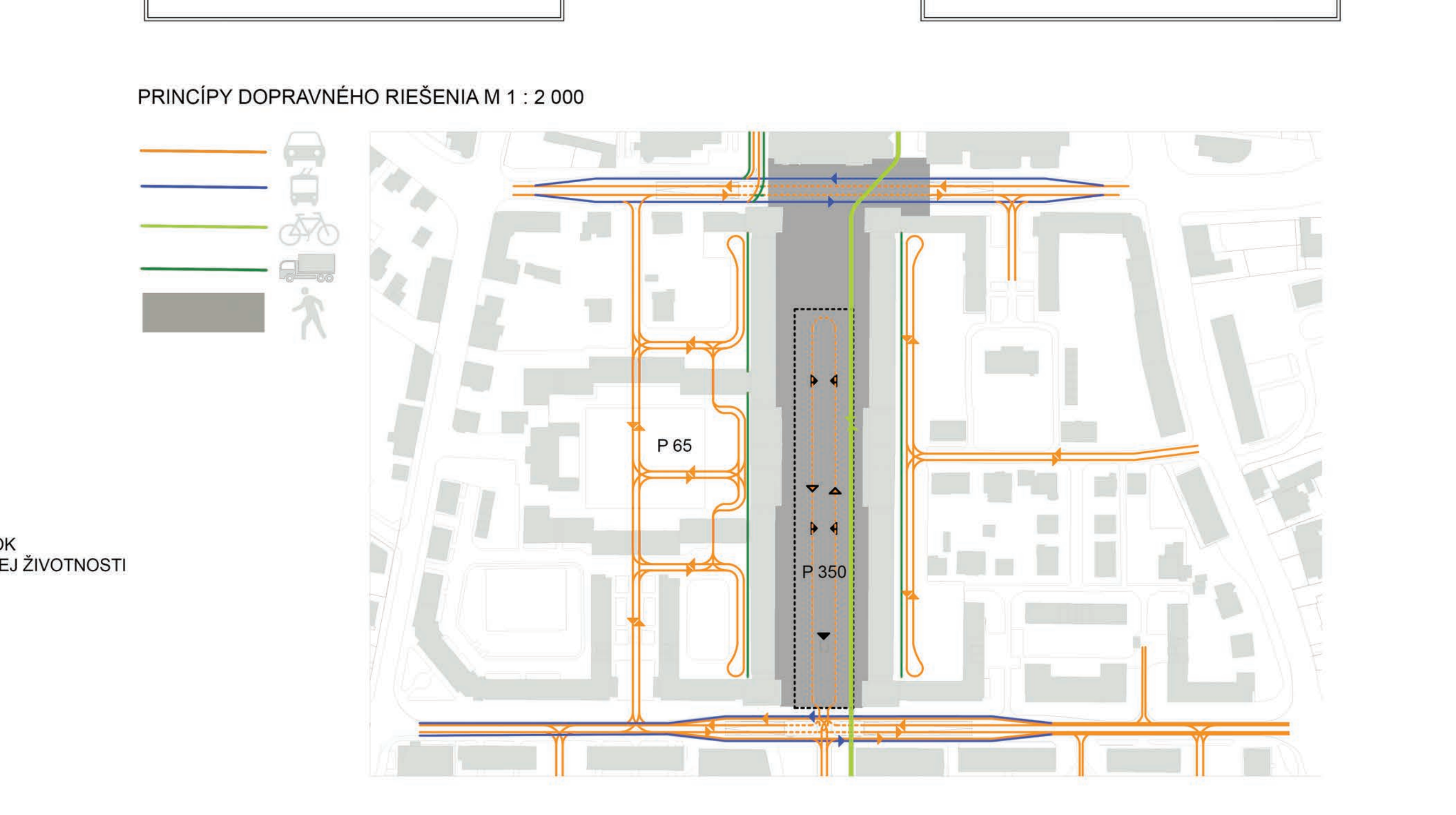
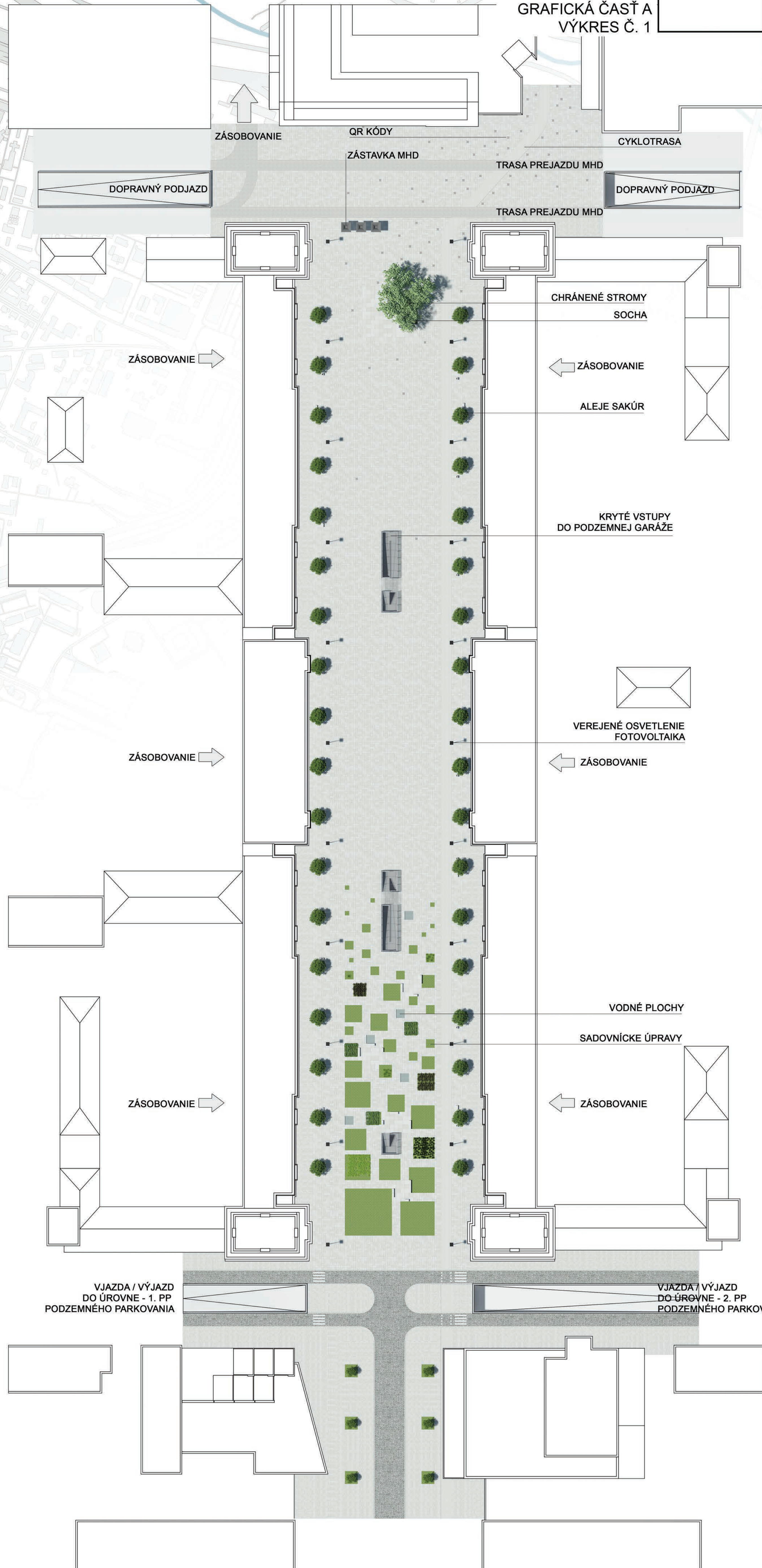
INŽINIERSKE SIETE

ZEMNÉ VEDENIE IS

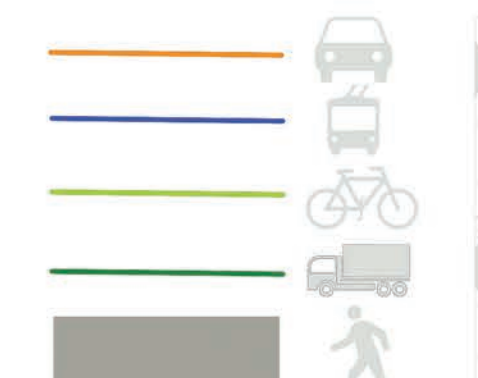
KOLEKTOR ZDRUŽENEJ TRASY IS

VEDENIE IS V „KOLEKTORE“ TVORENÉHO PODZEMNÝM PARKINGOM

EXISTUJÚCE IS BEZ PREKLÁDOK DO UKONČENIA ICH TECHNICEJ ŽIVOTNOSTI



PRINCÍPY DOPRAVNÉHO RIEŠENIA M 1 : 2 000



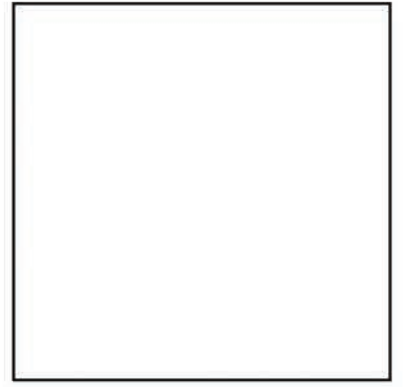
ZÁSOBOVANIE, DOPRAVNÝ PODJAZD, TRASA PREJAZDU MHD, CYKLOTRASA, QR KÓDY, ZÁSTAVKA MHD

ZÁSOBOVANIE, CHRÁNENÉ STROMY, SOCHA, ZÁSOBOVANIE, ALEJE SAKÚR

ZÁSOBOVANIE, KRYTÉ VSTUPY DO PODZEMNEJ GARÁŽE, VEREJNÉ OSVETLENIE FOTOVOLTAIKA, ZÁSOBOVANIE

ZÁSOBOVANIE, VODNÉ PLOCHY, SADOVNÍCKE ÚPRAVY, ZÁSOBOVANIE

VJAZDA / VÝJAZD DO ÚROVNE - 1. PP PODZEMNEHO PARKOVANIA, VJAZDA / VÝJAZD DO ÚROVNE - 2. PP PODZEMNEHO PARKOVANIA



SÚŤAŽ – ŽILINA –BULVÁR

KONCEPCIA RIEŠENIA - HLAVNÉ PRINCÍPY

Z hľadiska širších vzťahov si predkladaný koncept kladie za cieľ jasne vyjadriť vo svojom riešení novú urbanistickú kvalitu, ktorá vznikne povýšením pôvodnej mestskej triedy – „Bulváru“ - na verejný mestský priestor s rádovo vyššou kvalitou funkčných väzieb, segregáciou dopravy s bezkolíznym a bezbariérovým prepojením na centrum, ako aj zásadnou zmenou kvality materiálov, prvkov a celkového designu.

Východiskovými pojmami boli : prepojenie, mestotvornosť, bezbariérovosť, aktívny parter, multifunkčnosť, proporčnosť a harmónia, interakcia, jednoduchosť a nadčasovosť , bezkolíznosť, technológie, pobyt, voda, oddych, zeleň, kultúra, umenie, design, revitalizácia vnútroblokov.

Zhrnutie hlavných princípov navrhovaného riešenia , podrobnejšie rozvinutých nižšie a v grafickej časti konceptu:

Celý priestor „Bulváru“ sa stáva pešou zónou. Prepojenie na hlavný peší ťah z centra je bezbariérové. Kríženie ul. Veľká Okružná s novokoncipovanou pešou zónou je riešené mimoúrovňovo – podjazdom. Zastávka MHD je situovaná na severnom ukončení „Bulváru“, bezbariérovo prístupná., prejazd MHD je riešený na úrovni terénu s obmedzením rýchlosti na minimum.

Z ul.J.Fándlyho je obojstranne rampami (vjazdy aj výjazdy) prístupný podzemný 2 – úrovňový parking, vyústnený na pešiu zónu v hlavnom priestore Bulváru tromi krytými transparentnými pešími východmi situovanými v centrálnej pozdĺžnej osi.

Alej sakúr je zachovaná, zeleň graduje v južnej časti Bulváru (nižšie vid' kapitola zeleň).

Súčasný trasy inžinierskych sietí sú realizáciou nedotknuté, nové inžinierske siete „využívajú“ vo väčšine dĺžky svojho trasovania objekt podzemného parkingu ako „kolektor“. Kompenzátory v plánovanej trase horúcovodu sú nahradené osovými.

Revitalizované vnútrobloky sú integrálnou súčasťou riešenia.

Koncept riešenia svojím poňatím rešpektuje kontext Bulváru, podriaďuje sa mu, nechce dominovať.

V priestore riešeného územia je hľadiska intenzity pešieho pohybu aj dopravy zjavné, že severná časť „Bulváru“ s napojením na centrum je relatívne oveľa frekventovanejšia ako južná. Tejto téze zodpovedá koncepčné priestorové uvoľnenie v severnej a strednej časti navrhovaného konceptu Bulváru. V priestore Bulváru približujúcom sa k ul. J.Fándlyho je naopak zrejme rozptýlenie pešieho pohybu v porovnaní so severným ukončením.

Multifunkčnosť severného ukončenia Bulváru cez uvoľnený stred doznieva v zeleni na južnom ukončení s funkciou oddychu.

Hlavný riešený priestor ul. A.Bernoláka po Fándlyho ulicu – Bulvár – je riešený ako pešia zóna. Niveleta celého tohto priestoru je bezbariérová s bezkolíznym a bezbariérovým napojením na peší koridor medzi Auparkom a Domom Odborov. Filozofia celého návrhu je podriadená definovaniu hlavného priestoru Bulváru ako priestoru s atribútmi atraktívneho verejného priestoru.

Prejazd dopravy s výnimkou hromadnej dopravy je vylúčený. Hromadná doprava je spomalená v priestore pešej zóny na úroveň úplného minima (cca 10 km/h).

Prejazd hromadnej dopravy, ktorý sme viedli po povrchu, nepovažujeme za narušenie „čistoty“ jej režimu – naopak – za synergický efekt atraktivity tohto priestoru.

Zvažované (ponúkajúce sa ako zdanlivo logické) riešenie podzemného umiestnenia zastávky hromadnej dopravy sme zavrhlí ako „nehumánne“ - s prihliadnutím na situáciu čakajúceho v dotyku s dynamickou dopravou, hlukom a exhalátmi - a vytvárajúce aj potenciálne dopravne nebezpečné situácie, nehovoriac o sťaženom prístupe (nielen) pre imobilných. Navyiac – v dobe reálnej realizácie takéhoto konceptu v celom jeho navrhovanom rozsahu považujeme za takmer isté rozšírenie čistého elektrického pohonu hromadnej dopravy (vrátane postupného zániku trolejbusovej dopravy). Ďalej vid' nižšie – časť Hromadná doprava.

PRVKY, DETAILS, MOBILIÁR A DESIGN

Socha A. Bernoláka – bronzová socha autora Juraja Brišáka - je premiestnená do severnej časti hlavného priestoru Bulváru., socha je orientovaná čelom do priestoru, súbežne s hlavnou pozdĺžnou osou. Samotné umiestnenie sochy voči hlavnej osi je však mierne asymetrické., pozadie jej tvorí živá zeleň vzrastlých stromov Taxodium distichum. Socha je uložená na novokoncipovanej podnoži (vid' výkresová časť – detail), tvorenej podstavcom z masívnej žuly s líniovým podsvietením na plochu. Meno a letopočty dopĺňa obsahla informácia v QR – kóde. Socha je súčasťou urbanistického mikropriestoru s viacerými funkciami (vid' grafická časť – PC vizualizácie) .

Prvok prestrešenia zastávky hromadnej dopravy integrujúcim aj širší informačný systém je osobitým v tom zmysle, že jeho inšpiračným východiskom je jeden z najcharakteristickejších prvkov architektonického designu Bulváru samotného, totiž arkáda. Design tohto objektu je prakticky „výsečou“ arkády v priestorovej mutácii., spája niekoľko funkcií zároveň. Okrem krytu (dážď, sneh, slnko) ide o informačný systém hromadnej dopravy, ako aj celomestský infosystém (rádiový príjem informácie, OLED zobrazenie na ploche prvku) – vid' výkres č.2 – PC vizualizácie. Odvod dažových vôd stredom prvku do dažď.kanalizácie, lievik zhora je pokrytý fotovoltaickými článkami.

Kryté vstupy do objektu podzemného parkingu sú koncipované ako transparentné, spájajúce rampy a schodišťa. Povrchová úprava transparentným pokovovaním., rádiový prenos mestského infosystému - zobrazenie technológiou elektrických mikropulzov.

QR – kódy ako súčasť dláždených plôch s variabilným systémom obmieňania obsahnutej informácie – tieto prvky / detaily sú koncipované aj ako pomocný prvok akcentovania prepojenia hlavného priestoru Bulváru na peší ťah z centra a naopak. Okrem „štandardných“ informácií týkajúcich sa sídla, jeho častí, pamätihodností či okolia, môže byť kódovaná informácia aktualizovaná príležitostne (akčne) pre zvýšenie atraktivity pobytu pre mladšie vekové kategórie - napr. formou hier pre deti obsiahnutých v QR –kódoch, alebo obsahovať interaktívne vzdelávacie programy atď.

Mobiliár - tvarovo minimalistické prvky mobiliáru sú designovo podriadené celkovému architektonickému konceptu priestoru „Nového“ Bulváru. Opakujúce sa prvky – jednoducho

realizovateľné, celkom „bezúdržbové“ a extrémne „vandaluvzdorné“ (materiál masívna žula) tvoria rôzne zoskupenia reagujúc na konkrétne požiadavky v jej – ktorej časti parteru.

Uloženie gravitačné – bez pevného spojenia s podložíom.

Pobytové „mikronámestia“ medzi plochami zelene, resp. pri soche A.Bernoláka

V rámci plôch zelene, resp. pri soche A. Bernoláka na severovýchodnom ukončení priestoru Bulváru sú situované „mikronámestia“. Tieto sú vymedzené na obode prvkami mobiliáru a vyjadrené sú len zmenou rozmeru (výrazným zväčšením) formátovej kamennej dlažby. Farba aj povrchová úprava dlažby týchto plôch sa však od svojho okolia nelíši, tiež prvky mobiliáru neuzatvárajú úplne tieto priestory – ide o zámerné „nedopovedanie“ princípu – viď grafická časť.

ZELEŇ

Návrh uvažuje zachovať zeleň v priestore Bulváru ako stopu pôvodného zeleného pásu, avšak v poňatí podporujúcom jeden z hlavných princípov koncepcie návrhu – Bulvár ako atraktívny verejný priestor s osobitou atmosférou a charakterom.

Riešenie spočíva v „rozpade“ z pôvodne kompaktného zeleného pásu do plôch zelene vo forme štvorcov rôznej veľkosti – vytvárajúcich obojsmernú gradáciu (plocha zelene narastá smerom k Fándlyho ul. a vymedzuje plochu hlavného priestoru., naopak dláždená plocha „rastie“ smerom k severu a vrcholí v čistej dláždenej ploche v centrálnych polohách priestoru Bulváru).

Zeleň nebráni a neobmedzuje žiadny smer pešieho pohybu v priestore. Päť z uvedených štvorcov je riešených ako vodné plochy.

Sadovnícky je koncepcia založená na **kombinácii veľkosti a štruktúry** jednotlivých druhov tráv a trávovitých rastlín, ktoré by boli zastúpené v absolútnej prevahe (okrem zmienených vodných plôch len dva štvorce pre kvitnúce trvalky a jeden štvorec – celoplošne - taxus baccata strihaný do v 40 cm). Okrem strihaného trávniku by sa jednalo predovšetkým o druhy *Stipa tenuissima*, *Helictotrichon sempervirens*, *Pennisetum alopecuroides*, *Hakonechloa macra* „Alboaurea“, *Festuca glauca*, *Ophiopogon japonicus*, *Luzula sylvatica* „Aurea“.

Idea teda predpokladá výsadbu len jedného druhu tráv alebo trávovitých rastlín v tom – ktorom štvorci, pričom len v prípade dvoch útvarov by na štvorci strihaného trávniku vznikol menší (štvorec) vyšších nestrihaných tráv (*Chinochloa conspicua*, resp. *Carex buchananii*). Výšky porastov trávovitých rastlín by sa dopĺňali a striedali, najvyššie druhy by nepresiahli 120 cm, prevažujúca výška od 5 do 60 cm. Druhy relatívne veľmi nenáročné na údržbu takto vytvárajú konzistentný celok, pričom každý sám osebe disponuje osobitým vzhľadom a harmóniou.

Pri tejto koncepcii podzemného parkingu bolo by možné umiestniť v riešenom priestore aj ďalšie stromy. Tu sme však jednoznačne o.i. cítili potrebu „nezablokovať“ priehľady a opticky prepojiť priestor Bulváru na výraznú južnú os. Predovšetkým však pomer zelene a dláždených plôch považujeme za primeraný.

Zeleň je v priestore Bulváru zachovaná a v rámci vnútroblokov plošne aj intenzitou „posilnená“ – o.i. viď detail centrálného západného vnútrobloku.

KONCEPT DOPRAVY

a. DYNAMICKÁ DOPRAVA

V koridore ulice Veľká Okružná je dynamická doprava riešená podjazdom – mimoúrovňovo od pešieho pohybu na úrovni terénu.

V koridore ulice J.Fándlyho je dynamická doprava vedená na úrovni terénu, pričom v dotyku s riešeným územím novokoncipovaného Bulváru je navrhovaný ako vrchný kryt žulová kocka masívna štiepaná 5x5x5 cm, prispievajúca k spomaleniu zabezpečenému predovšetkým dopravným značením.

b. STATICKÁ DOPRAVA

Narhované kapacity statickej dopravy pozostávajú z 350- tich novonavrhovaných odstavňích stání v podzemnom parkovacom objekte pod hlavnou plochou Bulváru vrátane 14 miest pre imobilných (na jednom podlaží je situovaných 175 parkovacích stání, z toho 7 pre imobilných). V strednom trakte sú umiestnené schodištia, rampy pre bezbariérový pohyb a samotný parking pre imobilných.

Táto kapacita nahrádza existujúcu kapacitu pozdĺžnych stání na povrchu – pozdĺžne stánia pri okružnej komunikácii, ktorá je v súčasnosti 57 stání.

Parkovací podzemný objekt je čo sa týka vjazdov a výjazdov sprístupnený rampami z ulice J.Fándlyho, pričom z jednej rampy je umožnený vjazd a výjazd vždy do jednej úrovne parkovacieho objektu. Zároveň je každé podlažie zokruhované a podlažia sú navzájom prepojené.

Zvažovaný koncept sprístupnenia podzemného parkingu z podjazdu na Veľkej Okružnej sme zavrhlí ako kolízny a negatívne vplyvajúci na plynulosť premávky v podjazde.

Osobitnú pozornosť si zasluhujú vnútrobloky, a to nielen z hľadiska kapacít statickej dopravy či zásobovania. Vnútrobloky sa funkčne natoľko podieľajú na kvalite života celého urbanistického celku, že považujeme za bezpodmienečne nutné pristúpiť aj tu k zásadnej kvalitatívnej zmene. Prístup ku koncepcnej revitalizácii vnútrobloku sme prezentovali v rámci tejto koncepcie na príklade západného centrálného vnútrobloku (viď grafickú časť – ako aj kapitolu Filozofia riešenia vnútroblokov nižšie). **V rámci tohto vnútrobloku pribúda nových krytých 49 stání** nahradzujúcich nekryté, prakticky bez zásahu do terénu, naviac pribúda zeleň odhlučňujúca dopravu.

Obdobným spôsobom sme koncipovali aj ostatné vnútrobloky, pričom pre každý jednotlivý vnútroblok sa javí úplne iné koncepčné riešenie. Ich prezentácia však presahuje možnosti v rozsahu tejto súťaže vzhľadom na limity stanovené jej podmienkami.

c. HROMADNÁ DOPRAVA

Táto je riešená v koridoroch ulíc Veľkej Okružnej aj J.Fándlyho na úrovni terénu. Zastávka MHD na severnom ukončení priestoru Bulváru je koncipovaná ako akcent (viď grafickú časť, resp. vyššie kapitolu Prvky,detaily,...), designovo reagujúcim na prvok arkád.

d. ZÁSOBOVANIE

d.1. ZÁSOBOVANIE PREVÁDZOK V PARTERI POLYFUKČNÝCH BLOKOV

Pre zásobovanie uvedených prevádzok je vytvorený zokruhovaný zásobovací koridor vo vnútroblokoch so zodpovedajúcimi parametrami. Riešenie umožňuje „čisté“ zásobovanie výlučne

z vnútroblokov, bez rušenia pešej zóny. Pokiaľ privatizácia prevádzok v parteri viedla v jednotlivých prípadoch k znemožneniu zásobovania zozadu, takéto prevádzky budú limitované zameraním svojho sortimentu tak, aby zásobovanie fyzickým tovarom nebolo vôbec potrebné (kancelárie, operátori, niektoré typy služieb).

d.2. ZÁSOBOVACÍ KORIDOR OC AUPARK Z UL.V.OKRUŽNÁ/ HOTEL SLOVAKIA

Táto slepá ulica je sprístupnená vjazdom z úrovne terajšieho terénu z ulice Veľká Okružná – odbočením zo západného smeru. Výjazd je riešený opačne – vid' výkresová časť.

- e. **CYKLOTRASA** je vedená v rámci hlavného priestoru Bulváru pozdĺž východnej fronty., jej trasovanie zodpovedá konceptu v rámci platného ÚPn – SÚ Žilina.

Povrchová úprava pigmentovaným zdrsneným betónom je navrhovaná ako veľmi mierne kontrastná voči kamennej dlažbe, dilatačné spáry betónového krytu zladené so spárovaním kamennej dlažby.

FILOZOFIA RIEŠENIA VNÚTROBLOKOV

Západný centrálny vnútroblok je navrhovaný pre zásadnú koncepčnú revitalizáciu: nad rozšírenými plochami parkingu osobných vozidiel obyvateľov na úrovni stávajúceho terénu je zrealizovaná plocha živej zelene, sprístupnená vysvahovaním z dvoch strán vo vnútrobloku. Takéto riešenie sa akoby „samo ponúka“ vzhľadom na absenciu vzrastlých stromov v tomto priestore, ako aj orientáciu bytov v pozdĺžnych blokoch.

Kapacitne je v novonavrhovanom stave situovaných 65 stání, ktoré sú kryté – ide teda o kvalitatívnu, nielen kvantitatívnu zmenu. Pomer vynaložených nákladov v pomere k zisku kvality, kapacít a funčnej „čistoty“ je v tomto prípade veľmi priaznivý.

INŽINIERSKE SIETE

Návrh neuvažuje so zásahmi do inžinierskych sietí situovaných pozdĺž hlavných objektov ul.A.Bernoláka – koncept podzemného parkovacieho objektu ich nezasahuje. Po realizácii 3.etapy – t.j. podzemného parkingu samotného - sa ponúka možnosť zrealizovať nové inžinierske siete po „dožití“ existujúcich štruktúr tak, aby objekt parkingu bol použitý ako „kolektor“ združených inžinierskych sietí.

Koncepcia návrhu tiež predpokladá zachovanie trasy plánovaného horúcovodu. V koridore horúcovodu prechádzajúcom cez hromadnú podzemnú garáž je navrhovaná **úprava kompenzátorov horúcovodu za osovú**. Táto úprava zracionalizuje priestorové pomery v objekte podzemného parkingu, nie je však bezpodmienečne nutná.

Kolektor združenej trasy inžinierskych sietí v celkovej dĺžke 137 m zrealizovaný v rámci 1.etaby bude teda do realizácie 3.etaby využívaný len čiastočne. Po dobudovaní 3.etapy bude celá dĺžka Bulváru funkčná ako kolektor. Komplexnú rekonštrukciu horúcovodu by teda bolo najracionálnejšie riešiť časovo v rámci realizácie 3.etapy, prípadne po nej.

ETAPIZÁCIA

Táto je rozvrhnutá do troch etáp, pričom bolo zohľadňovaný o.i. dosah realizácie na mestský organizmus, logistika realizácie a ucelenosť jednotlivých etáp. Zároveň bola definovaná nezávislá etapa pozostávajúca z realizácie západného centrálneho vnútrobloku. Táto „podetapa“ môže byť súčasťou ktorejkoľvek z hlavných troch etáp, ale aj realizovaná časovo, funkčne a technicky nezávisle, ako aj následne po realizácii celého navrhovaného rozsahu. Uvedené riešenie vnútrobloku len dopĺňa koncept tohto návrhu, nemá naň zásadný vplyv.

ETAPA č.1 pozostáva z realizácie podjazdu dynamickej dopravy na ul. Veľkej Okružnej pri Auparku so vznikom 1.časti pešej zóny s bezbariérovým a bezkolíznym napojením na centrum. 1.časť pešej zóny je vyznačená v grafickej časti a zahŕňa o.i. finálny dláždený kryt do vzdialenosti 72 m od severného ukončenia (pri Auparku) v pozdĺžnej osi., vrátane presunutej sochy A.Bernoláka a súvisiaceho urbanistického mikropriestoru.

Zároveň súčasťou tejto etapy bude realizácia kolektoru združeného vedenia všetkých inžinierskych sietí, ktorý však bude plne funkčný až po zrealizovaní 3. etapy (nakoľko v tejto etape je uvažované s objektom podzemného parkingu ako zároveň s „kolektorom“ , ktorý teda de facto nebude v časti parkingu potrebné vôbec zrealizovať).

Predbežný náklad 1.etapy je 1 969 000.-eur bez DPH

ETAPA č.2 pozostáva z realizácie dláždených plôch pozdĺž hlavných hmôt – objektov, vrátane vytvorenia aleje sakúr (ich presadenia) a osadenia nového mobiliáru. Stredový pás zelene, ako aj dopravný okruh, by bol v tejto etape ešte zachovaný a funkčný. Napojenie pešej zóny na hlavný peší ťah z centra by v tomto režime bolo už úplne bezbariérové, v priestore Bulváru by sa pešia zóna rozdvajila v dnešnej úrovni.

Predbežný náklad 2.etapy je 476 000,- eur bez DPH

ETAPA č.3 pozostáva z realizácie podzemného dvojpodlažného parkovacieho objektu, ďalej prístupových rámp v koridore ul.J.Fándlyho a napokon finálneho dláždeného krytu a zelene v tejto časti Bulváru.

Predbežný náklad 3.etapy je 2 869 000,- eur bez DPH

NEZÁVISLÁ ETAPA

Logisticky, funkčne a časovo úplne nezávislou etapou sa javí realizácia revitalizácie centrálneho západného vnútrobloku. Konceptne je popísaná vyššie – vid' Konceptia riešenia vnútroblokov a graficky znázornená na výkrese č.2.

Predbežný náklad nezávislej etapy nie je stanovený.