

SÚŤAŽ | ŽILINA | BULVÁR

Výkres č. I

I.1. Širšie vzťahy M=1:5000



LEGENDA

- A pochôdna strecha/ sklenená plocha na presvetlenie MHD
- B výťah ku zastávke MHD
- C rampa + schodisko ku zastávke MHD
- D priestor vyhradený pre letnú terasu
- E detské ihrisko
- F vodný prvok
- G mobilné kvetináče s integrovaným sedením/ cyklostojanom + strom sakury
- H výstup z podzemného parkoviska
- I sedenie v rámci zeleného valu
- J oddychovo-pobytová zóna/ multifunkčný priestor na aktivity počas roka (trhy, koncerty, výstavy...)
- K socha A. Bernoláka osadená vo vodnom prvku
- L hlavné pešie ťahy
- M cyklotrasa v oboch smeroch
- N pochôdna sklenená strecha s vodným prvkom/ presvetlenie podzemného kruhového podjazdu
- O vedľajší peší ťah

I.3. Komplexný urbanistický návrh M=1:500



I.2. Dopravno-funkčná schéma navrhovaného riešenia M=1:2000



I.4. Analýza problémov



LEGENDA

- historické centrum
- cestné komunikácie
- obslužné komunikácie/ zjazdové chodníky
- zásobovanie vo vyhradených hodinách
- podzemné garáže v 2 úrovniach
- vstup do podzemných garáží
- cyklochodník
- peši chodník
- pešia zóna
- vnútroblokly so zelenou a systémom obytnej ulice

kolízia chodec - auto
chyba pokračovanie pešej zóny

kolízia chodec - auto
absencia rozptyľového priestoru pred Auparkom
nevhodné umiestnenie MHD

absencia parkovacích miest
nevhodnosť cestnej komunikácie

nevyužitý potenciál verejného priestoru
absencia oddychových zón

nevhodná zelen
absencia regulatívor na dizajn parteru

kolízia chodec - auto

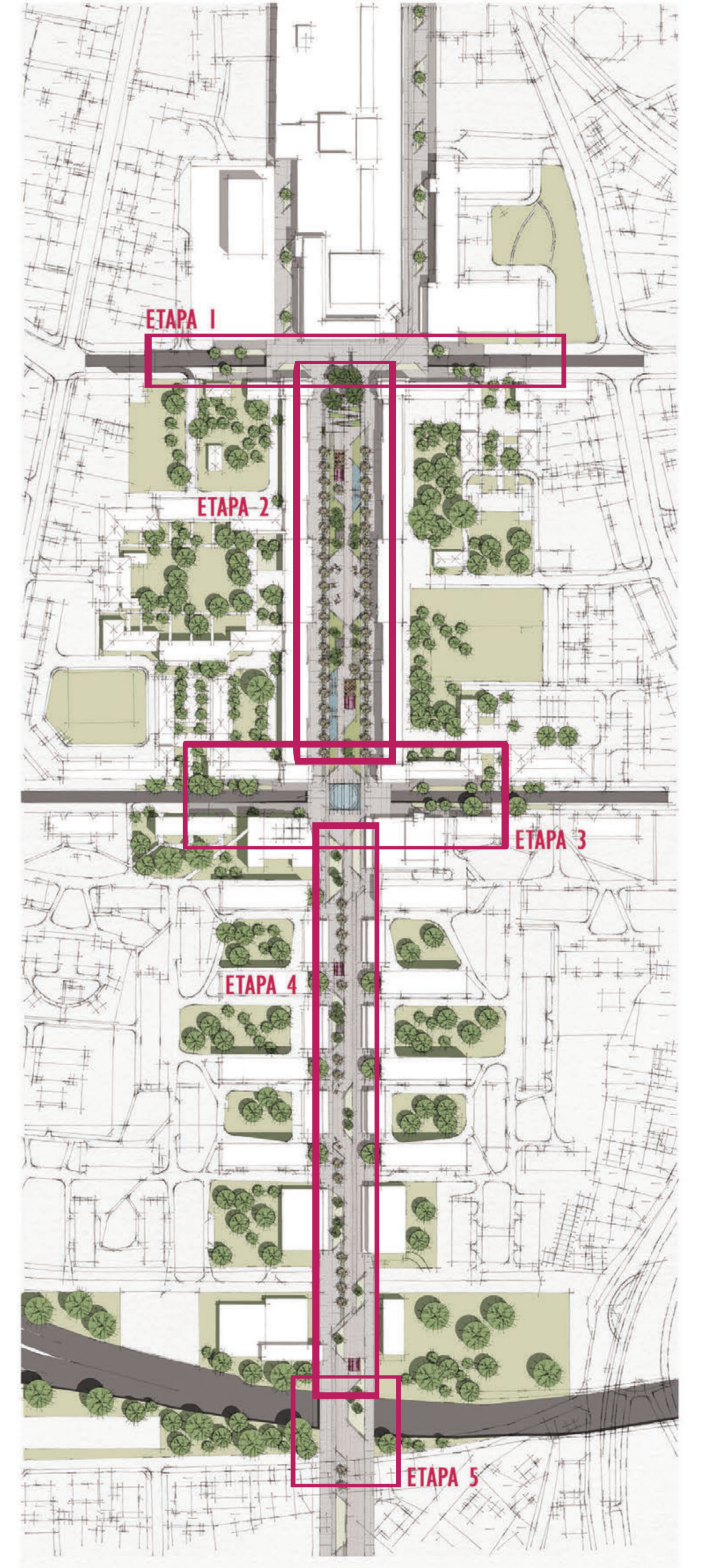
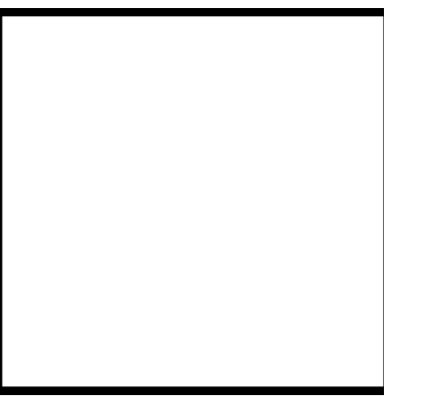
absencia parkovacích miest
nevhodnosť cestnej komunikácie

nevyužitý potenciál verejného priestoru

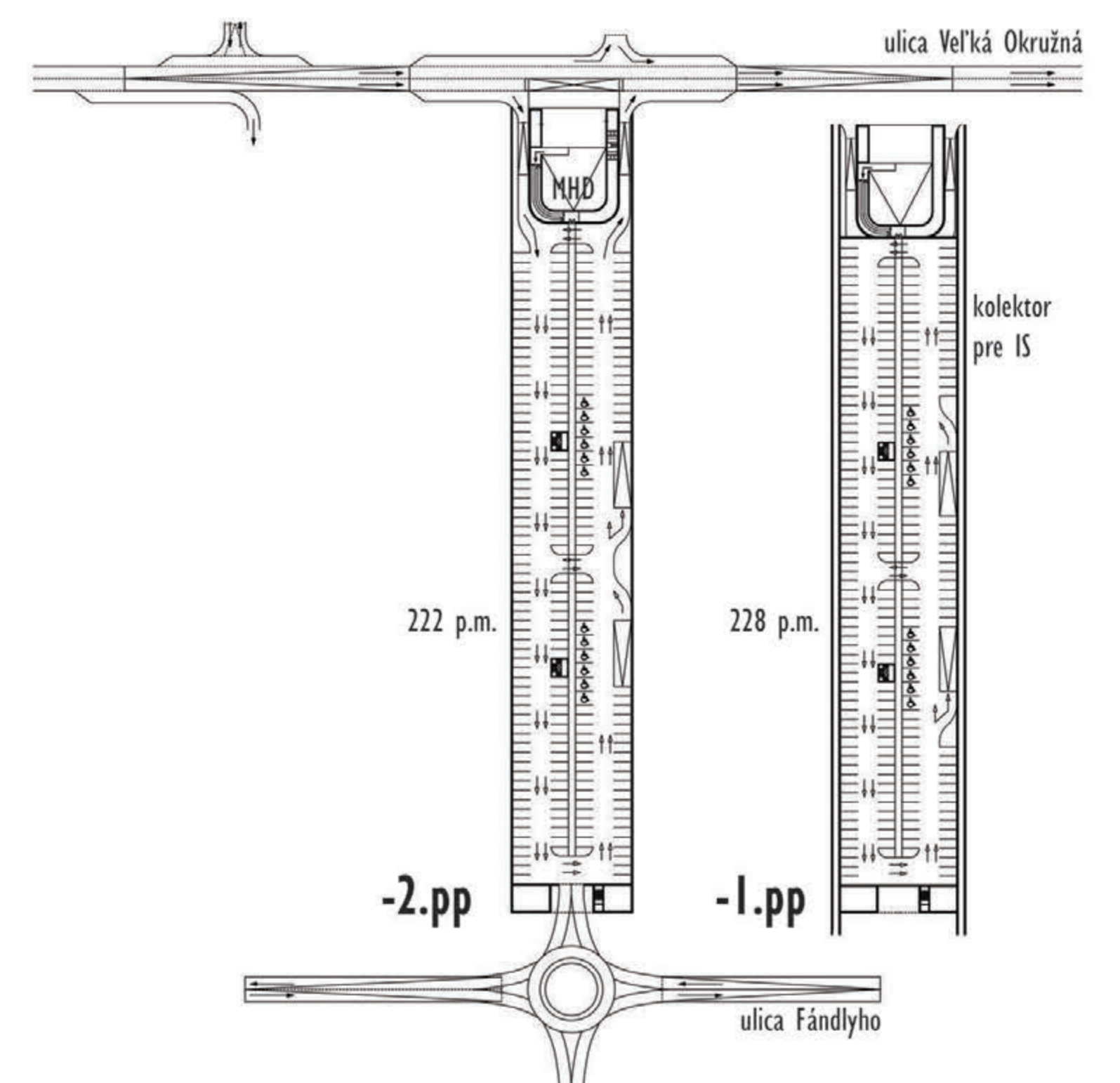
chyba napojenie pešieho pohybu smer JUH:
na centrum Rudiny I, Bôrik, Solinky...

SÚŤAŽ | ŽILINA | BULVÁR

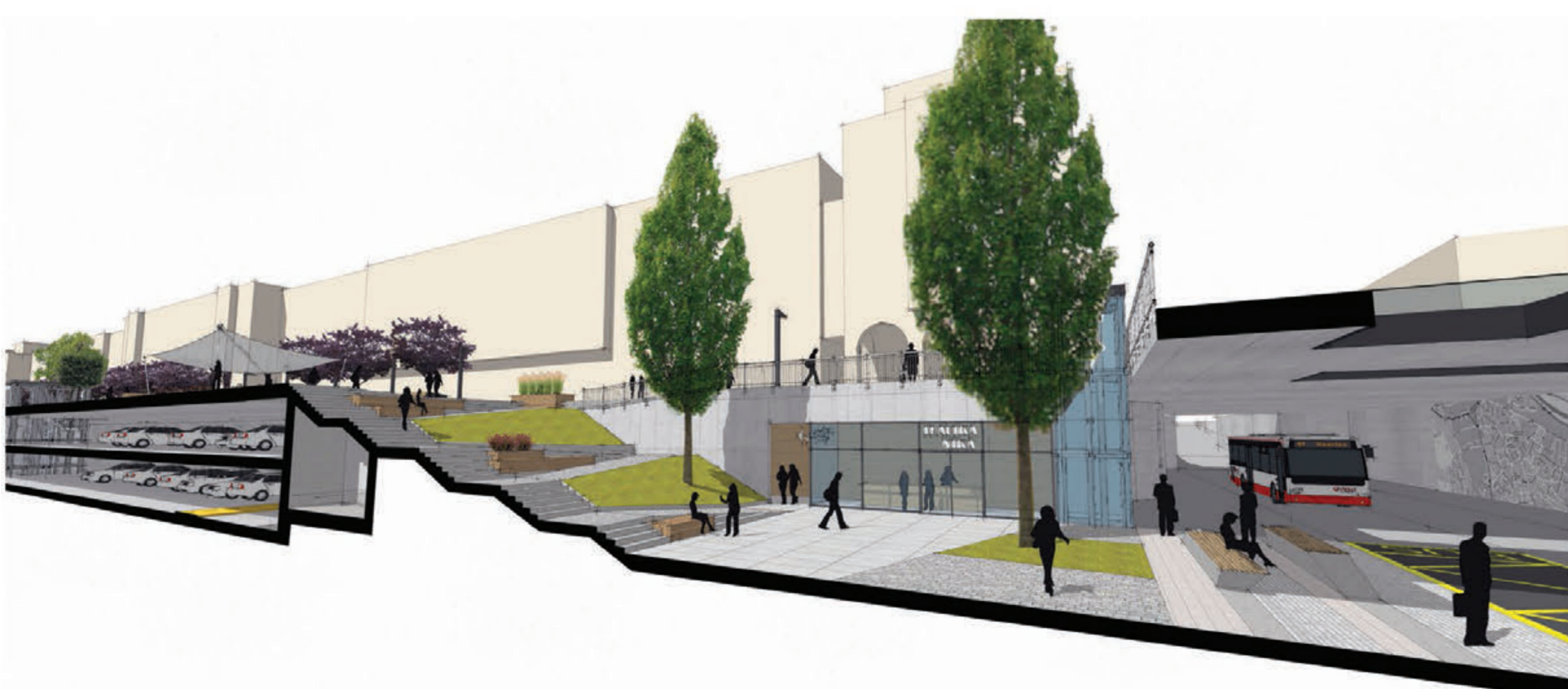
Výkres č.2



2.3. Koncept etapizácie M=1:2000



Pôdorys podzemných garáží

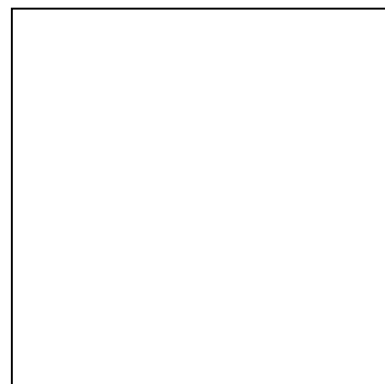


Rezopohľad rampou pre peších k MHD na Veľkej Okružnej



Rezopohľad podjazdom na Fándlyho ulici

SPRIEVODNÁ SPRÁVA



SÚŤAŽ - ŽILINA - BULVÁR

Zadanie súťaže

Cieľom tejto urbanisticko-architektonickej súťaže je vyriešiť priestor Bulváru (ul. Antona Bernoláka) v Žiline. V súlade s podmienkami súťaže sa dôraz kladie na komplexnú kvalitu riešenia celého vymedzeného územia pri rešpektovaní požadovaných väzieb na mesto Žilina a jeho mestské časti. Výsledkom by malo byť nové verejné priestranstvo celomestského významu a jeho bezkolízne pešie prepojenie na historické jadro mesta.

Analýza súčasného stavu

Riešené územie sa nachádza v centre mesta Žilina na hlavnej pešej trase vedúcej od železničnej stanice cez historickú časť mesta vrátane Mariánskeho námestia až po mestskú časť Bôrik resp. Solinky. Územie je vymedzené zo severnej strany novopostaveným nákupným centrom Aupark za ulicou Veľká Okružná, z východnej a západnej strany je ohraničené súvislou zástavbou polyfunkčných bytových domov s občianskou vybavenosťou v parteri a na južnej strane prechádza cez ulicu Juraja Fándlyho plynule do tzv. „Nového Bulváru“.

Pri hľadaní koncepčného návrhu sme vychádzali nielen z analýzy existujúceho stavu územia a požiadaviek súťaže, ale aj z prieskumu širších súvislostí a vzťahov, bez ktorých nie je možné „Bulvár“ zodpovedne vyriešiť. Pri týchto podrobných prieskumoch a hĺbkovej analýze sme sa dopracovali k vymedzeniu týchto základných problémov riešeného územia, ktoré je nutné návrhom eliminovať :

- a) Chýbajúce priame bezkolízne pešie prepojenie Bulváru a historického jadra mesta (kolízia chodec a automobily na ulici Veľká Okružná)
- b) Absencia rozptylových plôch pre návštevníkov pred Auparkom
- c) Nevhodné riešenie zastávok MHD pred Auparkom
- d) Chýbajúce prirodzené pokračovanie pešej zóny od obchodného domu „Smer“ pozdĺž západnej fasády Auparku – kolízia chodec a automobily (nevhodné riešenie zásobovania Auparku + nevhodné riešenie vjazdu a výjazdu áut z podzemných garáží Auparku)
- e) Absencia rozptylových plôch pred hotelom Slovakia (nevhodné riešenie statickej dopravy pozdĺž západnej fasády Auparku) a absencia rozptylových plôch pred Domom Odborov
- f) Nevhodná cestná komunikácia na Bulvári, ktorá svojim zokruhovaním stráca opodstatnenosť a význam
- g) Absencia parkovacích miest v danej lokalite a súvisiacich obytných zónach
- h) Chýbajúce regulatívy na dizajn parteru a reklamy v danej lokalite
- i) Absencia oddychových zón a priestorov na kultúrno – spoločenské podujatia
- j) Nevhodná cestná komunikácia na Novom Bulvári, ktorá eliminuje priame pokračovanie rekultivovaného Bulváru do Nového Bulváru a ich následné prepojenie
- k) Chýbajúce priame bezkolízne pešie prepojenie Bulváru a Nového Bulváru (kolízia chodec a automobily na ulici Juraja Fándlyho)
- l) Absencia vizuálneho ukončenia pešej zóny na južnom konci Nového Bulváru a plynulý prechod pešej trasy smerom JUH - do mestskej časti Bôrik a do navrhovaného nového centra Rudiny I

Koncepcia urbanistického riešenia

Na základe vyššie popísaných problémov a po zvážení všetkých pozitív a negatív náš návrh odstraňuje bariéry v peších trasách, vytvára veľkorysú pešiu zónu s cyklochodníkom, ktorá začína v MPR mesta a pokračuje plynule smerom JUH. Tým je jasne zadefinovaná pozícia chodcu v hierarchii dopravy (chodec - cyklista - MHD - automobil). Návrh zapúšťa ulicu Veľká Okružná medzi severnou stranou

Bulváru a Auparkom pod zem. Týmto riešením eliminujeme problémy a)b)c)d)e). Nad týmto zapustením sme vytvorili „plató“ – rozptylovú plochu pred Auparkom. Konštrukčne, staticky a dopravne takéto riešenie je možné. Svetlá výška podjazdu je 4,5m, čo umožňuje prejazd aj nákladným autám, autobusom aj trolejbusom. Ulica Veľká Okružná je kategórie B1, MZ 11,5/60. Nájazdové a výjazdové rampy majú pozdĺžny sklon 6% max.7,5%, čo umožňuje norma na cestách tejto kategórie. Dĺžka týchto rámp neovplyvní negatívne dopravné väzby v lokalite. Vjazd a výjazd z hotela Slovakia sa uvažuje len z ulice Veľká Okružná a to rampou v miernom stúpajúcom sklone smerom ku hotelu. Odbočenie do zásobovacieho dvoru Auparku z ul. Veľká Okružná bude zrušené a taktiež parkovanie pozdĺž západnej fasády Auparku navrhujeme vylúčiť. Týmto počínom vytvárame pred hotelom Slovakia rozptylovú plochu pre peších a plynulé pokračovanie pešej zóny v smere historické centrum – Bulvár a to pozdĺž západnej fasády Auparku. Parkovanie LPG automobilov navrhujeme na streche Auparku prístupné autovýťahom resp. na teréne pozdĺž vstupnej rampy do Auparku zo Španylovej ulice. Odbočenie do vnútrobloku mestskej časti Hliny I oproti hotelu Slovakia ostáva zachované a to jednosmernou ulicou na teréne pozdĺž navrhovanej rampy do podjazdu. Odbočenie do vnútrobloku mestskej časti Hliny II bude zrušené, nakoľko túto časť je možné dopravne obslúžiť z vnútrobloku jestvujúcou ulicou Hronského z ulice Vojtecha Španyola.

„Plató“ – prekytie podjazdu navrhujeme od úrovne hotela Slovakia až po Dom Odborov, aby sme aj v tejto časti vytvorili rozptylovú plochu pred týmto dôležitým kultúrnym zariadením v Žiline. S celou ulicou Veľká Okružná uvažujeme v návrhu ako s jednosmernou, čo je vo výhľade mesta Žilina v blízkej budúcnosti zrealizovať. V novonavrhovanom podjazde navrhujeme nový vjazd do podzemných garáží Auparku a súčasne tento vjazd bude slúžiť aj na zásobovanie tohto obchodného centra. V podjazde sa nachádza aj zastávka MHD, ktorá tu má dostatočne veľké „zázemie“. Zastávka MHD stojí len na jednej strane vozovky, nakoľko ulica Veľká Okružná bude jednosmerná. Súčasne navrhujeme jestvujúci zásobovací dvor Auparku vhodne prepracovať na obchodnú pasáž ako plynulé pokračovanie pešej trasy od obchodného domu „Smer“. Nakoľko na tejto severnej strane Auparku sme zrušili vjazd do podzemných garáží a zásobovanie so zásobovacím dvorom, navrhujeme pešiu zónu posunúť až po vjazd na starú tržnicu resp. až po križovatku ulíc Komenského a Romualda Zaymusa v prípade výstavby novej zástavby, ktorá by vhodne dopĺňala štruktúru historického mesta. Na mieste starej tržnice. Tento náš návrh samozrejme zasahuje stavebnými úpravami aj do Auparku, čo považujeme za nevyhnutnosť, nakoľko výstavba tohto obchodného centra vniesla do územia mnohé dopravno-obslužné a hmotovo-priestorové komplikácie a je nutné ich eliminovať.

Na samotnom Bulvári sme zrušili jednosmernú zokruhovanú komunikáciu a urbanistickým návrhom tejto časti vytvárame kvalitný, plnohodnotný verejný priestor celomestského významu s oddychovými zónami a priestormi na kultúrno – spoločenské podujatia – eliminujeme problémy f)i).

Pod celým Bulvárom navrhujeme podzemný dvojpodlažný parkovací dom, ktorý bude prístupný z Veľkej Okružnej a takisto aj z ulice Juraja Fándlyho. Celkový počet parkovacích miest je 450 (-1.PP : 228, -2.PP : 222) – eliminujeme problém g). Navrhujeme jedno celé podzemné podlažie využívať na rezidentské parkovanie obyvateľov príslušných obytných súborov. Vnútrobloky môžeme takto využiť namiesto parkovania na vytvorenie „zelených“ nádvorí – zeleň, stromy, detské ihriská, parkové úpravy...atd. Vo vnútroblokoch navrhujeme zjazdne chodníky, ktoré budú slúžiť na prístup sanitkám, hasičskej technike resp. rezidentom dať možnosť v prípade potreby dostať sa až pred svoj vchod do domu. Celý priestor Bulváru bude mať možnosť sprístupnenia pre dopravu a zásobovanie vo vymedzených hodinách. Prístup je umožnený cez prejazdy v bytových domoch zhruba v polovici Bulváru a napojením týchto prejazdov na uličnú sieť resp. zjazdne chodníky (na východ na ulicu Vojtecha Španyola a na západ na ul. Komenského). Riešenie podzemného parkovania si vyžaduje prekládky inžinierskych sietí, ktoré sme umiestnili do priechodných kolektorov v -1.PP po oboch stranách podzemných garáží pozdĺž bytových domov.

V ďalšom stupni PD plánujeme vyhotoviť design manuál na stvárnenie parteru a reklamných, informačných a propagačných zariadení, aby celý mestský interiér vyzeral jednotne a kultivovane – eliminujeme problém h).

Po dôkladnom naštudovaní dopravnej situácie na Novom Bulvári a vo vnútroblokoch mestských častí Hliny III a Hliny IV sme sa takisto rozhodli zrušiť cestu na Novom Bulvári a ulicu Juraja Fándlyho v časti medzi Bulvárom a Novým Bulvárom zapustiť pod zem – eliminujeme problémy j)k). Pod celou plochou Nového Bulváru vytvárame taktiež dvojpodlažný podzemný parkovací dom prístupný z ulice Juraja Fándlyho formou malej okružnej križovatky a s možnosťou sprístupnenia aj z Mostnej ulice, ktorej niveleta sa nachádza pod úrovňou Nového Bulváru. Celkový počet parkovacích miest je 420 (-1.PP : 213, -2.PP : 207) - eliminujeme problém g). Ulica Juraja Fándlyho je obslužná komunikácia funkčnej triedy C1, pre ktorú je dovolený max. pozdĺžny sklon 9%. Dĺžka rámp do podjazdu umožňuje ponechať vjazdy do vnútroblokov mestských častí Hliny I,II,III,IV z ulice Juraja Fándlyho tak, aby boli tieto vnútrobloky dostatočne sprístupnené. Zrušiť sa musí len jeden vjazd a to za obchodným domom „Tempo“. Nakoľko cesty resp. zjazdové chodníky sú vo vnútroblokoch navzájom poprepájané, zásobovanie Tempa nie je ohrozené - je sprístupnené ulicou Čajakovou, ktorá je napojená na ulicu Juraja Fándlyho o cca 60m východnejšie (smerom ku nemocnici) voči zrušenej ceste za Tempom.

Vizuálne ukončenie pešej zóny sme vyriešili rozšírením pešej lávky ponad Mostnú ulicu a vytvorením platá (námestia) za NBS a Belgickým líceom. Na toto námestie uvažujeme taktiež s priamym výstupom zo zastávky diaľkových autobusov pod ním. Pešia zóna by cez toto námestie pokračovala priamo a plynule až do novonavrhovaného centra Rudiny I pri „Vurale“ a do mestskej časti Bôrik a Solinky – eliminujeme problém l).

Toto urbanistické riešenie a úprava jestvujúcej dopravnej schémy je veľkorysá, ale zachováva v plnej miere funkčnosť a obslužnosť celého územia. Súčasne návrh výrazným spôsobom navyšuje možnosti statickej dopravy. Najväčším prínosom je skvalitnenie a sfunkčnenie pešej zóny. Niektoré cesty a odbočenia sa zrušili, ale funkčnosť zostala zachovaná resp. sa zlepšila. Hliny I sú sprístupnené odbočením z ulice Veľká Okružná, odbočením z Komenského ulice a odbočením z Fándlyho ulice. Hliny II sú sprístupnené Hronskou ulicou napojenou na ul. Španyolova a odbočením z Fándlyho ulice. Hliny III sú sprístupnené Puškinovou ulicou napojenou na Komenského ulicu a odbočením z Fándlyho ulice. Hliny IV sú sprístupnené Čajakovou ulicou napojenou na Fándlyho ulicu. Celá plocha Bulváru a Nového bulváru je zjazdná pre automobily do 3,5 t nad garážami vo vymedzenom čase pre technickú obslužnosť jednotlivých funkcií, ktorú nie je možné vykonávať z vnútroblokov. Bulvár je prístupný prejazdom popod laubne z ul. Hronského a takisto z vnútrobloku Hlín I. Nový Bulvár je prístupný z vnútroblokov mestskej časti Hliny III a Hliny IV.

KONCEPCIA ARCHITEKTONICKÉHO RIEŠENIA

Celý priestor Bulváru je navrhnutý moderne, nadčasovo a citlivo s odkazom na súčasnú dobu. Hlavný priestor Bulváru sme navrhli ako dynamický verejný priestor skladajúci a deliaci sa na geometrické útvary v zmysle „plynúcej“ kompozície priestoru. Navrhli sme systém lineárneho kompozičného striedania štyroch druhov dlažieb, zelene, vodných plôch, terás reštaurácií a kaviarní. Architektonické riešenie vyplýva z navrhnutého urbanizmu. Architektonická kompozícia Bulváru vyplýva z jeho funkcie. Hmotové členenie odráža jednotlivé funkcie vo vzájomnej komunikácii – zóna komunikačná (chodníky, cyklochodník, rampa pre peších ku zastávke MHD v podzemí), zóna oddychová (terasy reštauračných prevádzok, kľudové zóny, parkové úpravy, detské ihriská) a zóna kultúrno – spoločenská (multifunkčný priestor na rôzne kultúrno - spoločenské podujatia). Každá časť má svoje špecifiká a tým vzniká zaujímavá kompozičná hra na princípe kontrastu hmôt a plôch – hmôt zelených zatravnovaných valov a plôch dlažieb, terás a vodných plôch.

Komunikačnú zónu tvoria hlavné pešie ťahy, ktoré sme ponechali v pôvodnej polohe po oboch stranách Bulváru v tesnej nadväznosti na parter polyfunkčných bytových domov. Tento počin bol motivovaný rešpektovaním zvyku obyvateľstva prechádzať v týchto častiach a najmä kvôli vtiahnutiu návštevníkov do obchodov a reštaurácií. K tomu navrhujeme v ďalšom stupni vytvoriť design manuál parteru a označenia prevádzok. Parter by mal byť v maximálnej možnej miere presklený bez rôznych polepov, potlačí a duplicitných označení prevádzok, kvôli lepšej komunikácii vo vzťahu interiér – exteriér a ich lepšiemu optickému prepojeniu. Sekundárne by sa to malo prejavovať na vyššej návštevnosti prevádzok, ktoré z toho môžu viac profitovať, čo v konečnom dôsledku pomôže aj celému verejnému priestoru. Cyklistický chodník navrhujeme v polohe medzi hlavným peším ťahom a zeleňou vo východnej časti Bulváru - ako obojsmerný. Kvôli bezpečnosti sme cyklistický chodník od pešieho ťahu oddelili alejou stromov sakúr. Za komunikačnú zónu možno pokladať aj zlez ku zástavke MHD – priestor na úrovni zapustenej Veľkej Okružnej s verejnými WC, trafikou, ktorý pozvoľna rampou a sústavou schodísk prechádza do úrovne terénu na 1.NP. Z úrovne od zastávky MHD je pomocou rámp aj priamy vstup a východ pre návštevníkov z oboch podlaží podzemného parkovania. Tento priestor je v ťažiskovej polohe pred Auparkom a kompozične je stvárnený tak, aby pôsobil prirodzene a vytváral na zastávke MHD a jej príľahlom zázemí príjemnú „vzdušnú“ atmosféru.

Oddychovú zónu tvoria dizajnové lavičky pozdĺž valov kopcov zelene, samotná zeleň (tráva, stromy, kríky, kvety), vodné plochy, terasy reštaurácií, priestory na hry detí. Zeleň je navrhnutá tak, aby bola ľahko udržiavateľná a rozmanitá vo všetkých ročných obdobiach. Snažili sme sa o vytvorenie charakterovo rôznych zákutí oddychu – niekde je len zeleň, na inom mieste je zeleň so sedením, niekde je terasa so zeleňou a detským ihriskom. Zeleň je v prevažnej miere riešená moduláciou terénu a v niektorých častiach je zarovnaná s dlažbou. Navrhujeme tu aj systém „raingardens“ - zachytávanie dažďovej vody a následne jej využívanie na zavlažovanie zelene. Jestvujúce stromy – sakury sme umiestnili do mobilných kvetináčov s integrovaným sedením/resp. stojanov na bicykle kvôli väčšej variabilite priestoru a ich pravidelným striedaním vytvárame stromoradia – aleje sakúr, ktorým je Bulvár práve charakteristický a v návrhu túto charakteristiku zachováваме. Päť stromov *Taxodium distichum*, ktoré sú v navrhovanej ako chránené, presádzame do úrovne rampy ku MHD . Presadenie takýchto veľkých stromov je už v súčasnosti technicky možné. Bronzovú sochu Antona Bernoláka v návrhu ponechávame a bude osadená vo vodnom prvku. Voda okolo sochy jej bude pridávať na majestátnosti. Terasy reštaurácií sú prekryté mobilnými predpäťými textilnými membránovými konštrukciami – kvôli variabilite prispôsobujúcej sa počasiu. Vodné plochy sú úzke plytké s úroveň dlažby plynulé nádrže tvaru v rámci celkovej kompozície návrhu s jednoduchými fontánami – prúd vystrekovaný z vody kolmým smerom nahor. Vodný prvok je navrhnutý tak, aby lákal ľudí sa v lete ovlažiť - nevytvára bariéru v systéme rôznych funkčných plôch. Nad podjazdom Fándlyho ulice sme navrhli väčšiu vodnú plochu, ktorá po zamrznutí cez zimné obdobie môže slúžiť ako klzisko.

Kultúrno – spoločenskú zónu tvorí ústredný ťažiskový multifunkčný priestor nachádzajúci sa približne v strede dĺžky Bulváru. V tejto zóne ponechávame voľný priestor na variabilné zariadenie v čase konania podujatí. Tento priestor sa nachádza v kontakte napojenia na dopravnú sieť zjazdových chodníkov vnútrobokov tak, aby bol ľahko prístupný autami kvôli obslužnosti. Uvažujeme tu s konaním rôznočasových aktivít - rôzne zhromaždenia, spoločenské podujatia, kultúrne programy, premietania filmov, s konaním koncertov, workshopov, výstav, susedských slávností, trhov...atd. Takisto tento priestor uvažujeme využiť aj na rôzne Žilinské akcie organizované mestom – Staromestské slávnosti, Vianočné trhy, Fašiangy...atd. Tento priestor ponúka možnosť umiestniť tu mobilné stánky týchto podujatí. Navrhnutý je tu exteriérový mobiliár, ktorý si podľa potreby môžu ľudia ľubovoľne presúvať. V prípade podujatia sa dá jednoducho premiestniť.

Celý priestor Bulváru je obohatený exteriérovým mobiliárom a prvkami drobnej architektúry – lavičky, svietidlá, stojany na bicykle, smetné koše, dizajnové kvetináče na sakury s integrovaným

sedením, detský mobiliár...atd. Kvôli prevádzke podzemného parkoviska a z hľadiska požiarnej ochrany navrhujeme v priestore dve vertikálne komunikačné jadrá skladajúce sa zo schodiska a výťahu. Sú to jednoduché, na teréne presklené „kubusy“, aby nenarúšali pohľady a priehľady na Bulvári. Tieto jadrá tvoria požiarne únikovú cestu z podzemia. Ďalšie únikové cesty sú vyššie spomínané rampy ku zástavke MHD a požiarne únikové schodisko v južnej časti podzemného parkoviska ústiace do podjazdu na Fándlyho ulici. Od zastávky MHD sa na povrch 1.NP okrem rámp a schodísk dá dostať aj panoramatickým výťahom. Odvetranie podzemných garáží je pomocou vzduchotechniky. Výfuk znehodnoteného vzduchu je do podjazdu na Fándlyho ulici, kvôli ochrane ovzdušia na teréne Bulváru. Základom stavebnej konštrukcie podzemného parkovacieho domu je monolitický železobetónový skelet o modulovom rozpone 8,1 m v pozdĺžnom smere. Tento modul nám umožnil navrhnuť pohodlné parkovacie miesta o rozmeroch 2,7 x 5,0 m. Samozrejmosťou sú parkovacie miesta pre imobilných presahujúce počet 4% stanovené normou. Osvetlenie 1.NP je riešené dizajnovými lampami v rytmickom striedaní medzi sakurami a náladovým, relaxačným nasvietením zelene strednej časti návrhu.

Navrhované parkovacie kapacity, etapizácia, hrubý orientačný odhad nákladov

Celkový počet navrhnutých parkovacích miest v podzemných garážach – 870 (z toho 450 v parkovacom dome pod Bulvárom a 420 v parkovacom dome pod Novým Bulvárom)

Etapa č.1 – zapustenie Veľkej Okružnej, prekládky inžinierskych sietí, vybudovanie zastávky MHD, vybudovanie nového vjazdu do Auparku z podjazdu Veľkej Okružnej – cca 1.180.000,- €

Etapa č.2 – vybudovanie 2 podlažného podzemného parkovacieho domu na Bulvári s finálnou úpravou na teréne, prekládky inžinierskych sietí v tejto časti, zrušenie vjazdu do Auparku zo severnej strany a vytvorenie pešej zóny v tejto časti až po starú tržnicu a taktiež vytvorenie pokračovania pešej zóny pozdĺž západnej fasády Auparku – cca 9.960.000,- €

Etapa č.3 – zapustenie Fándlyho ulice, vybudovanie malej okružnej križovatky v podjazde, napojenie podzemného parkovania na Bulvári aj z Fándlyho ulice – cca 980.000,- €

Etapa č.4 – vybudovanie 2 podlažného parkovacieho domu na Novom Bulvári s napojením na MOK na Fándlyho ulici s finálnou úpravou na teréne, prekádky IS – cca 7.540.000,- €

Etapa č.5 – vybudovanie ukončenia pešej zóny námestím nad Mostnou ulicou, prepojenie podzemného parkovacieho domu na Novom Bulvári s Mostnou ulicou – cca 840.000,- €

Záver

Sme hlboko presvedčení, že riešenie Bulváru a dotknutých častí si vyžaduje celkovú veľkorysú rekonštrukciu, revitalizáciu a zmenu s ohľadom na širšie vzťahy a dopravné väzby a nielen kozmetické úpravy formou úpravy povrchu terénu na úzko vymedzenom priestore samotného Bulváru. Takáto úprava dynamickej a statickej dopravy v tomto území v širšom kontexte bude skôr či neskôr nevyhnutnosťou. Taktiež úprava peších trás a pešej zóny bez kolíznych miest s dopravou je určite prínosom. Veríme, že náš návrh prispeje k vyriešeniu problematiky územia v komplexnom pohľade riešenia tejto zóny a vznikom nového centra „Bulvár“ sa obohatí mestský život v tejto časti mesta o novú kvalitu života a vytvorí z neho centrum celomestského významu európskej kvality.