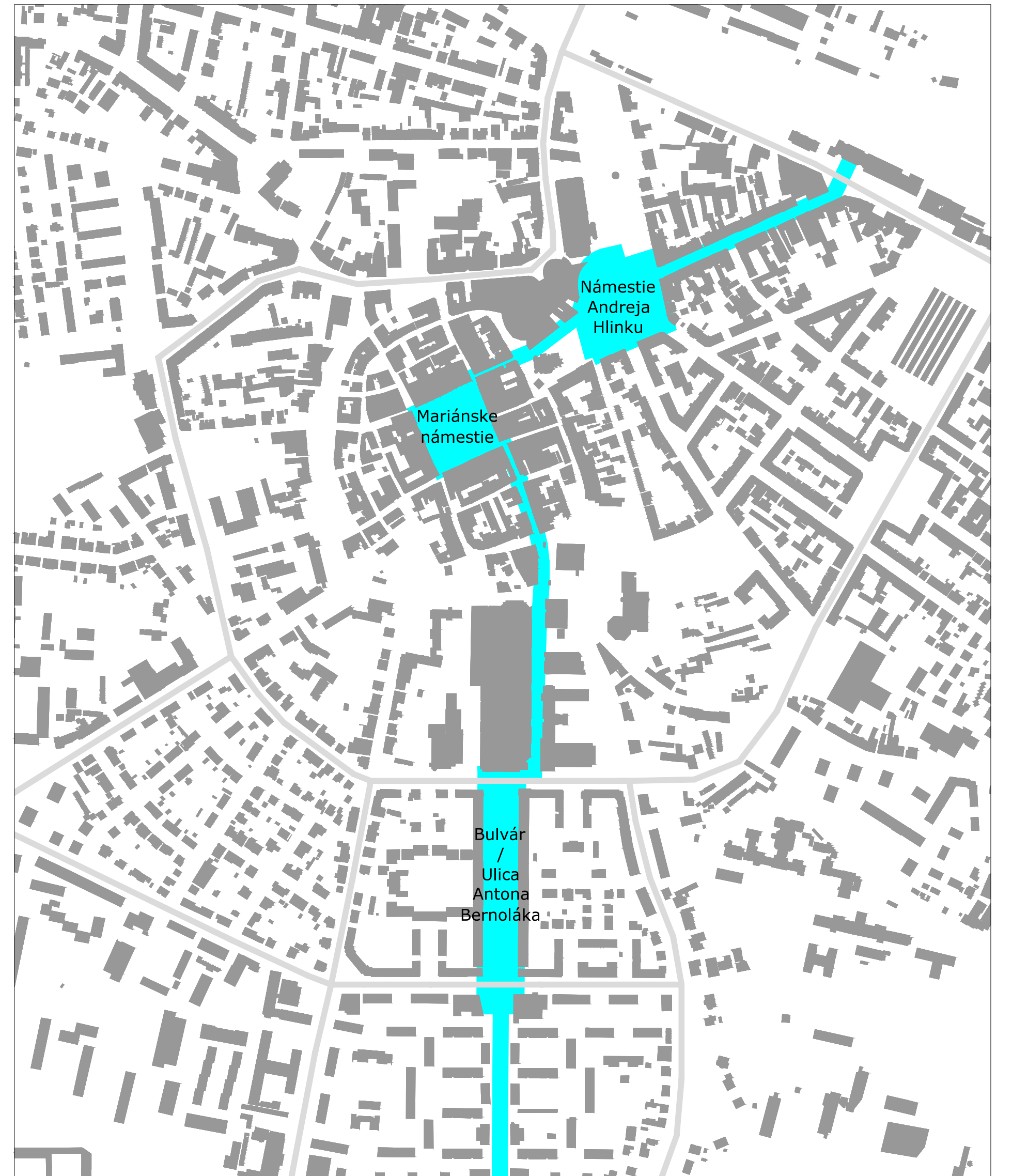
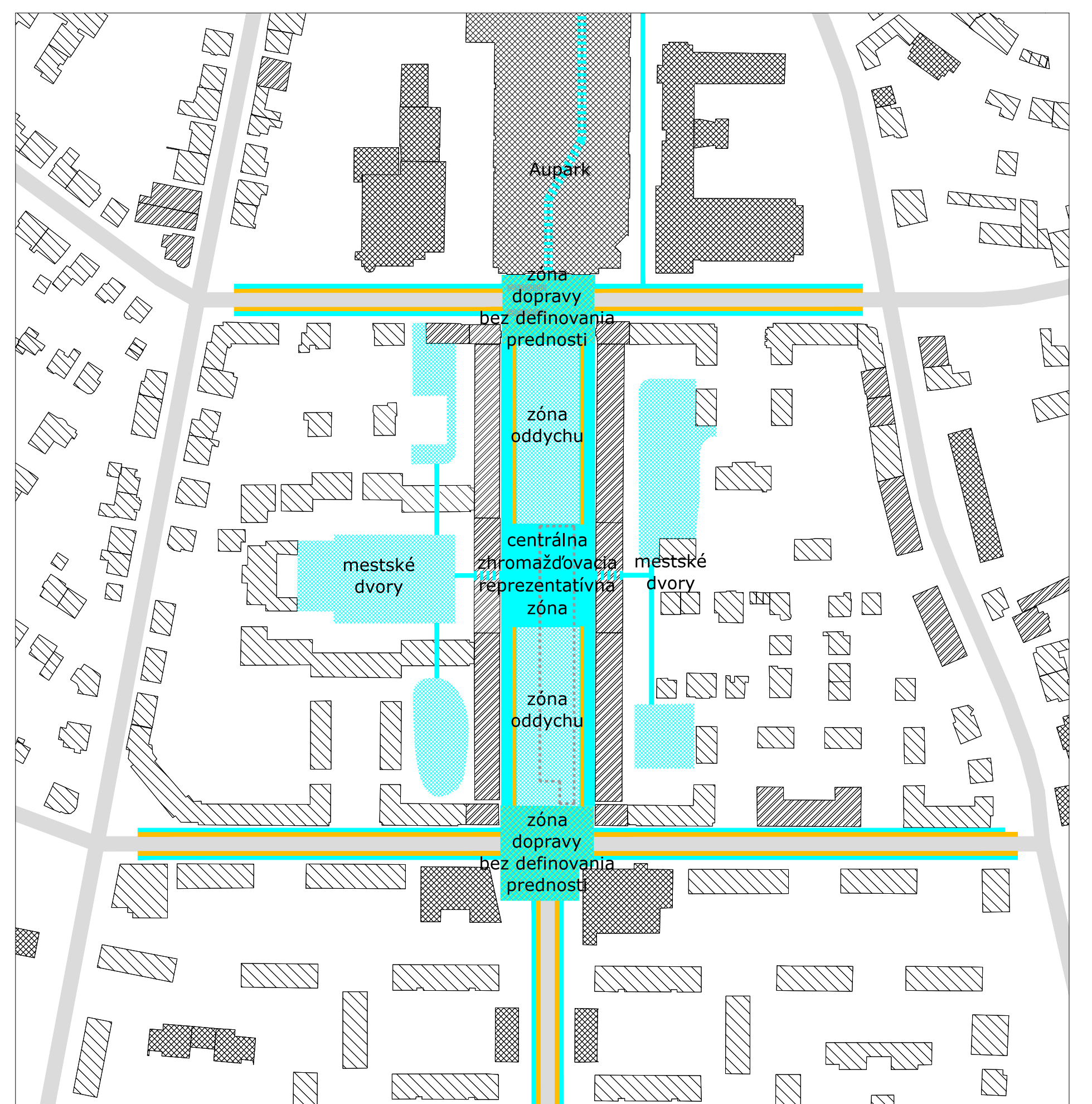


komplexný urbanistický návrh 1:500

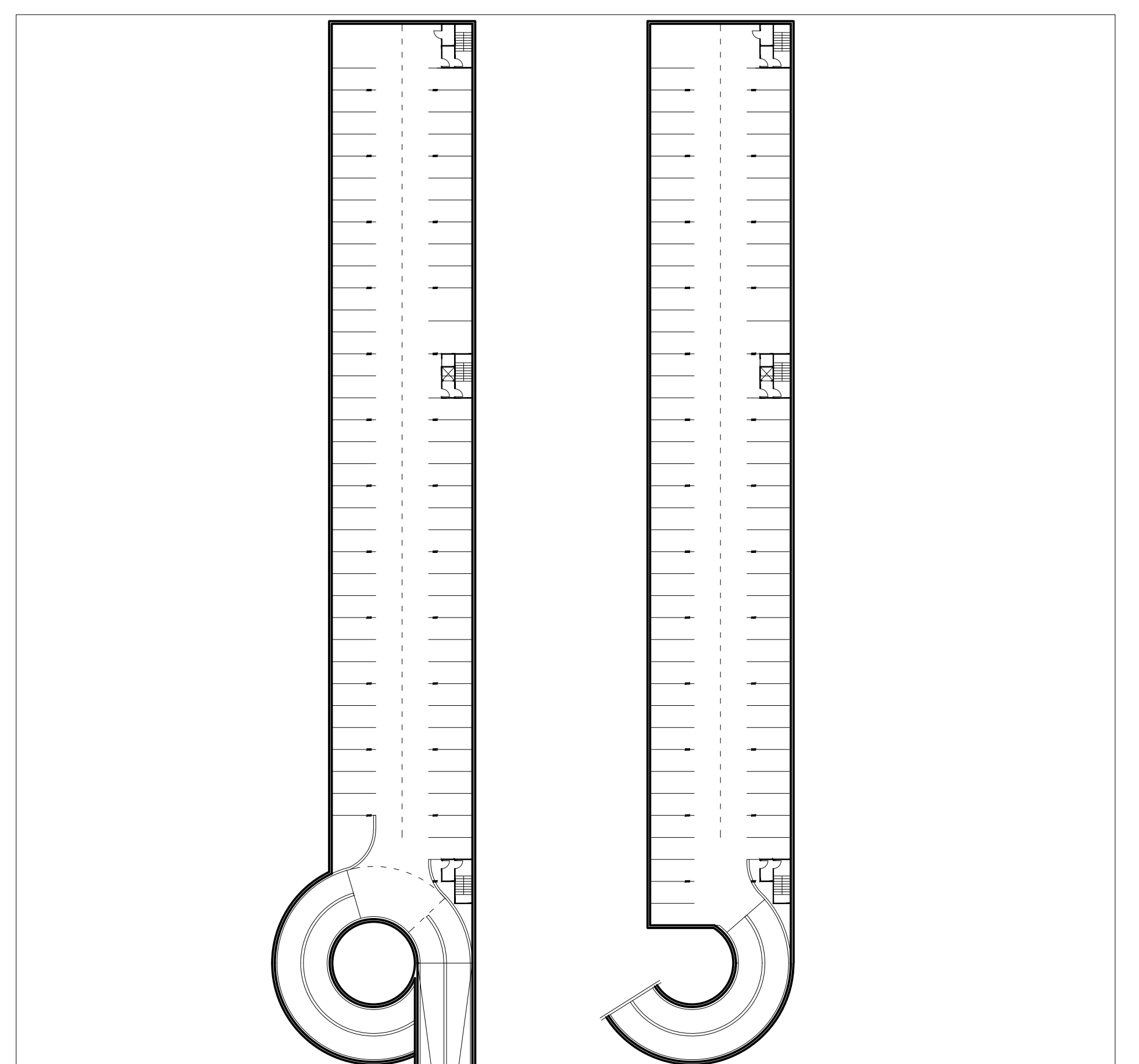


širšie vzťahy 1:5000

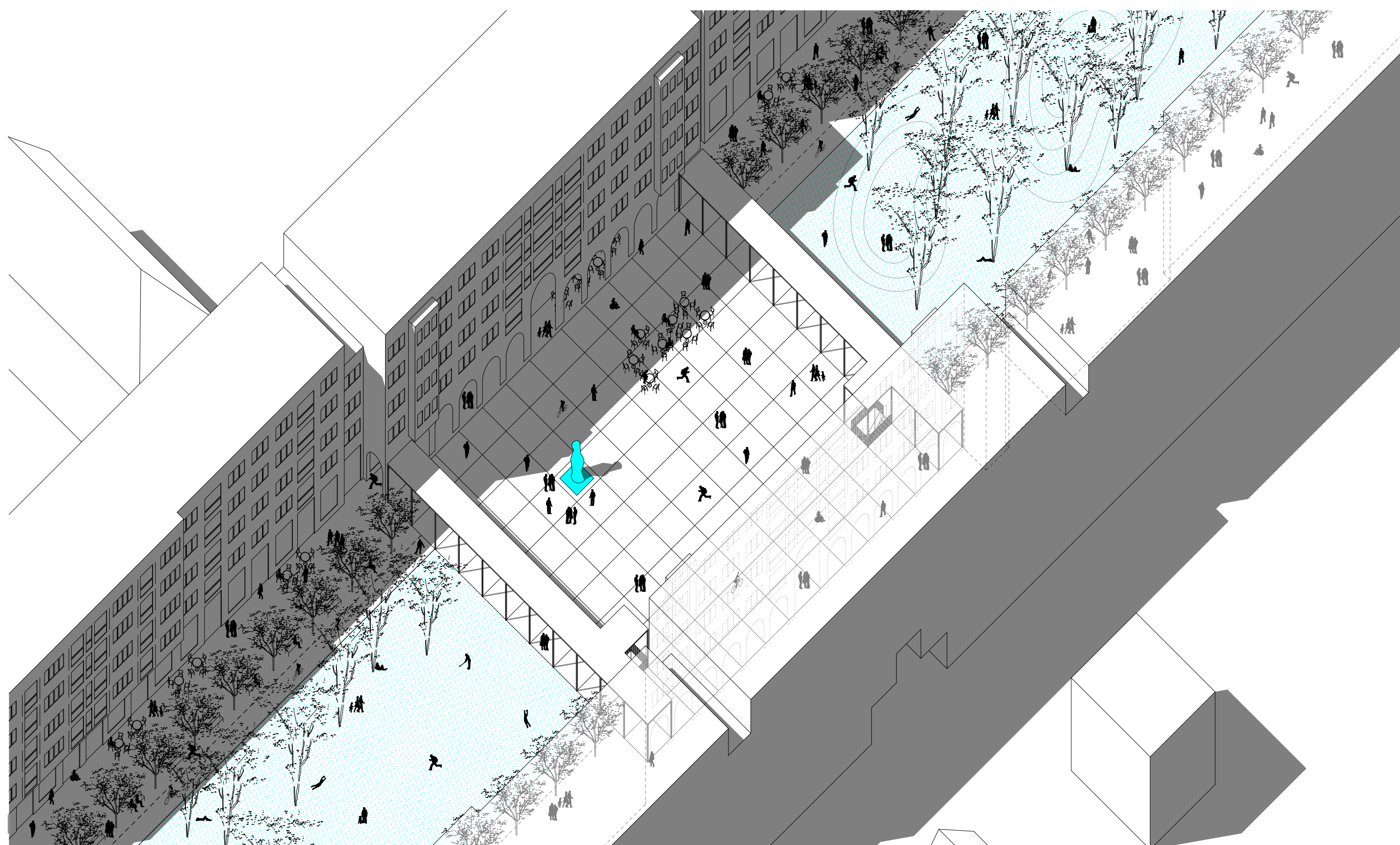
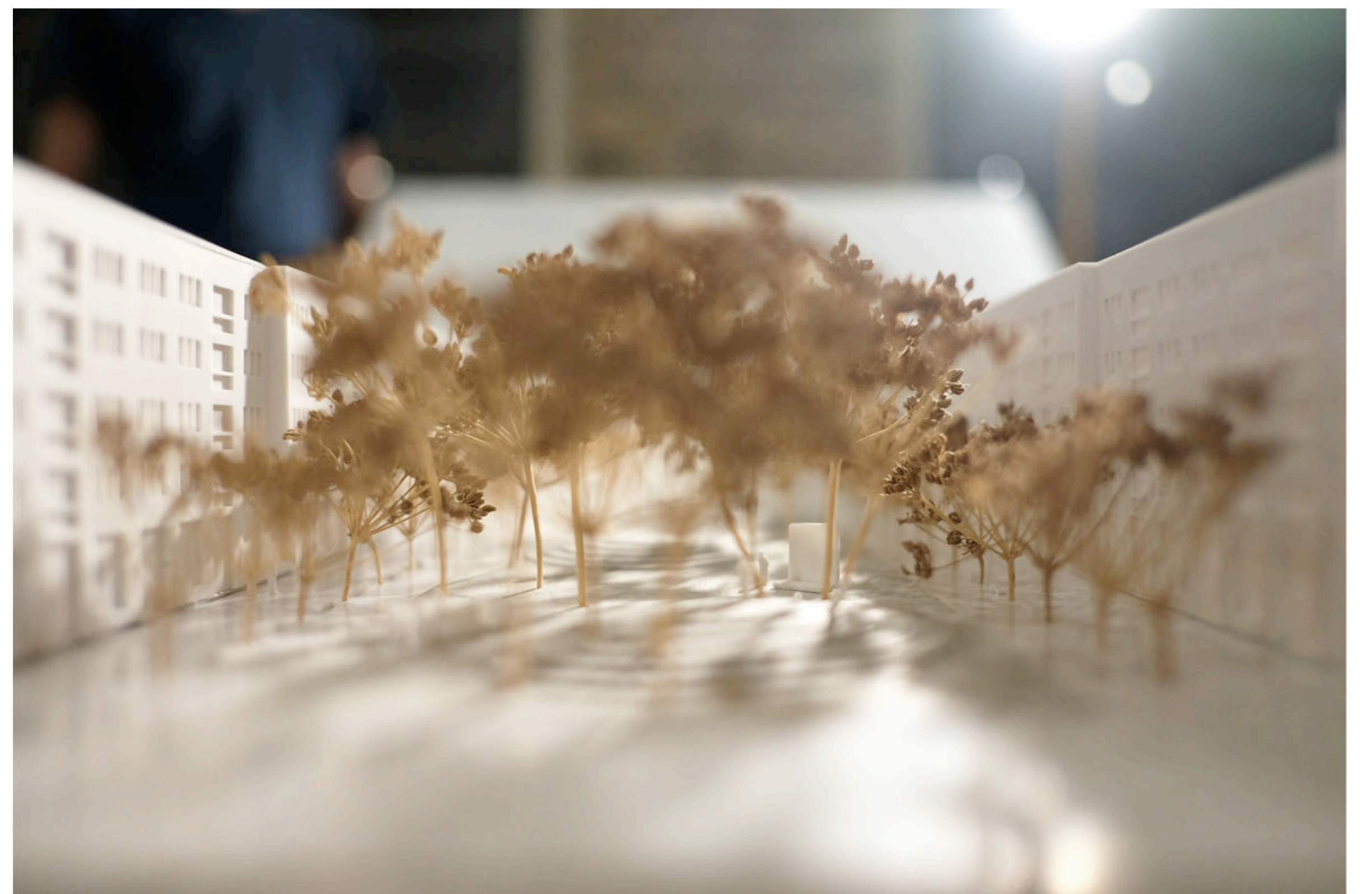
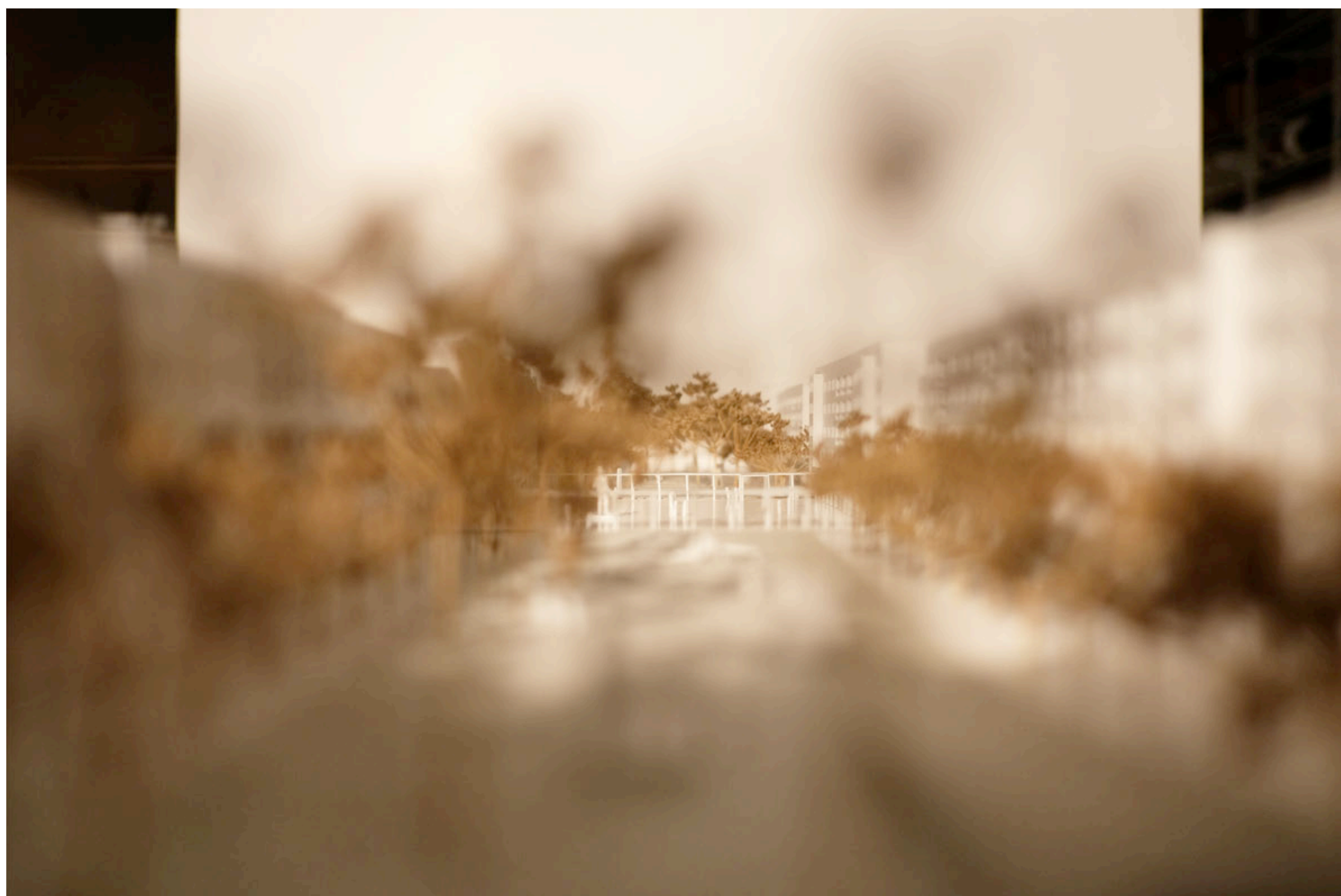
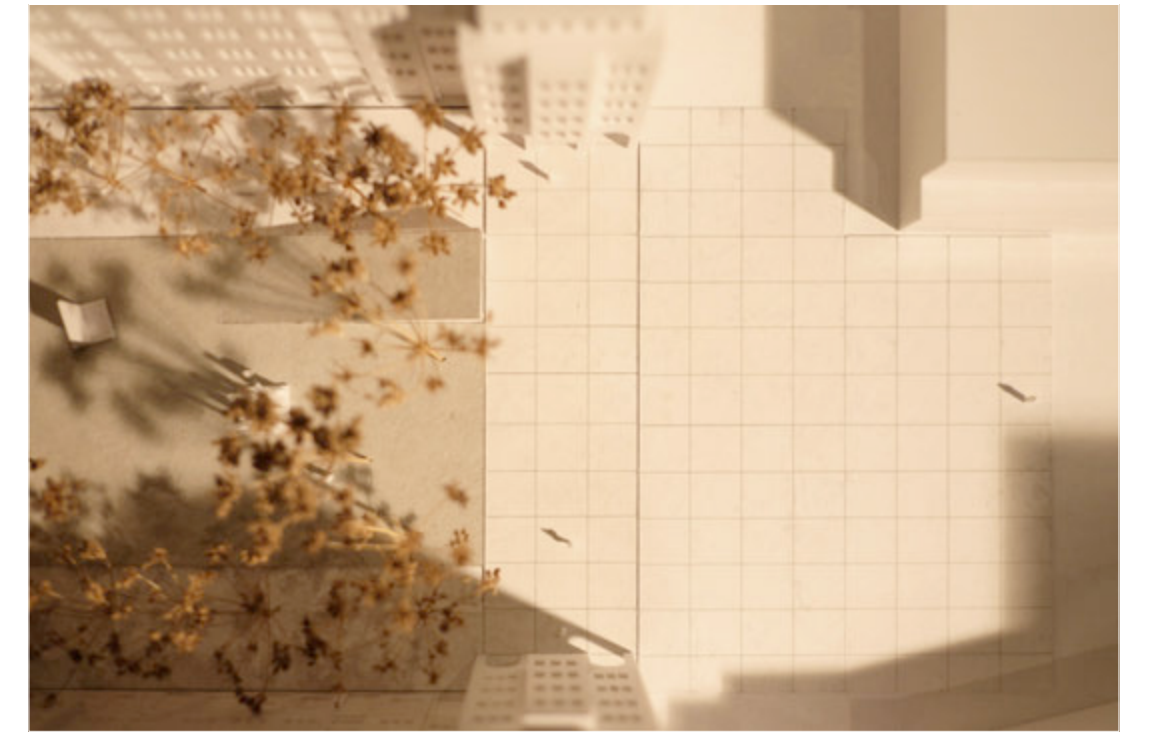
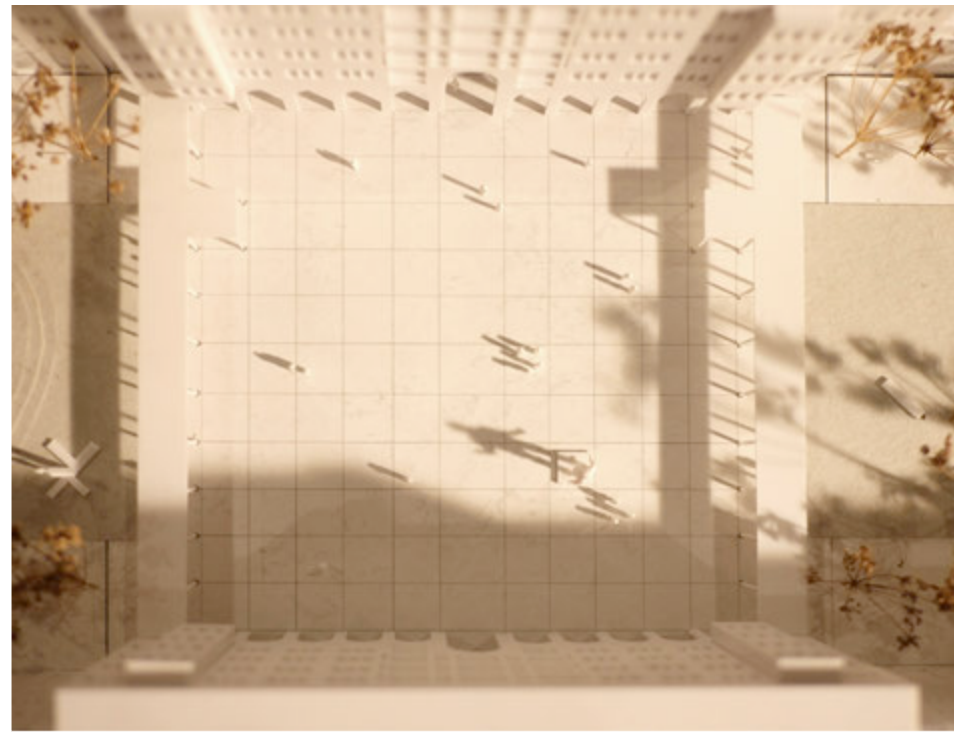


funkčné usporiadanie územia, princípy dopravného riešenia a dopravných väzieb 1:2000

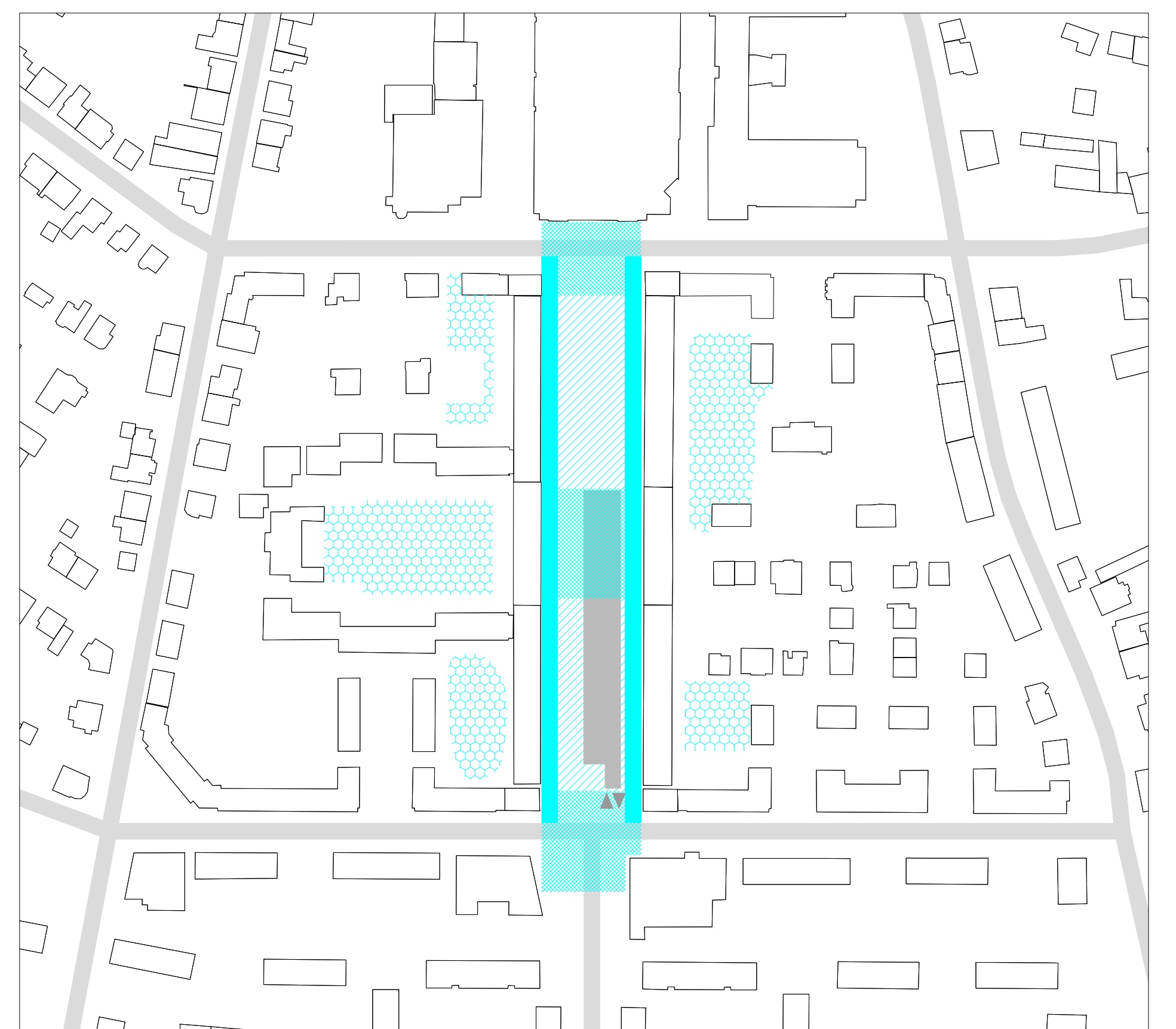
- |  |                       |  |                                 |  |                             |
|--|-----------------------|--|---------------------------------|--|-----------------------------|
|  | obytná funkcia        |  | občianska vybavenosť            |  | obytná funkcia + vybavenosť |
|  | cyklotrasa            |  | pešia trasa                     |  | komunikácia pre automobily  |
|  | plocha pre peší pohyb |  | plocha pre voľnočasové aktivity |  | obrys podzemnej garáže      |
|  |                       |  |                                 |  | zastávka MHD                |



garáž 1:500



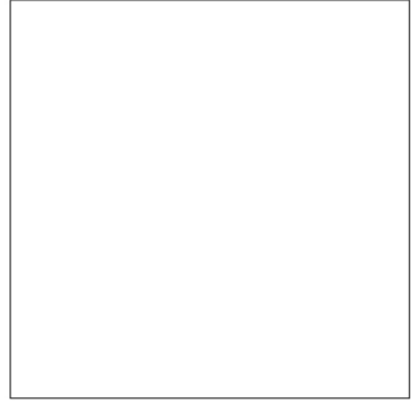
2.2 Architektonické riešenie prestavy priestoru Bulváru



koncept etapizácie prestavy Bulváru s podzemným parkovaním vrátane návrhu vjazdov a výjazdov 1:2000

- 1. fáza
- 2. etapa / garáž
- 3. etapa
- 4. etapa
- 5. etapa

▲▼ vjazd / výjazd



Textová část B

SÚŤAŽ - ŽILINA - BULVÁR

### Dnešný stav

Ulica Antona Bernoláka, resp. Bulvár bola navrhnutá F. Čapkom a L. Bauerom v polovici 20. storočia a hneď nato realizovaná medzi obytnými zónami Hliny I a Hliny II. Pôvodne bola súčasťou osi, ktorá sa začínala pri historickom jadre parkom a viedla pomedzi obytné zóny Hliny I až IV. Postavením budovy Auparku sa táto os prerušila, urbanistické vzťahy sa zneprehľadnili. Umiestnenie zástaviek mestskej hromadnej dopravy pri vstupe do obchodného centra a zábradlia v osi komunikácie komplikuje prechod cez cestu. Pôvodne zamýšľané optické a funkčné prepojenia sú preč, navrhujeme preto nápravu, v intenciách možností dnešného stavu.

### Tri štvorce

Základom je identifikovanie troch bodov, ktorých vyriešenie je ťažiskové pre celé územie.

Polohy na severe a juhu preto, že:

- tu začína a končí komponovaný priestor vymedzený fasádami blokov Hliny I a Hliny II
- pešie a cyklistické trasy narážajú na mestské dopravné okruhy
- pri Auparku je priestor uzatvorený, síce s vchodom, ale s aktuálne pasívnym parterom
- na juhu prebieha zúženie profilu ulice na polovicu, kompaktná zástavba sa rozvoľňuje do solitérov.

Poloha v strede preto, že:

- obe fasády Hlín I a II sú osovo symetrické, pričom ich stredy sú kompozične umocnené celou paletou výrazových prostriedkov - podlubie, vystúpenie celej hmoty dopredu, arkiere, loggie, stĺpy, otvor naprieč budovou vo výške dvoch podlaží
- na strane Hlín I je vytvorený dvor, približne podľa pôvodných plánov, na strane Hlín 2 nebol dvor dotvorený podľa pôvodných plánov, je tu zástavba rodinných domov.
- toto miesto je v centre zóny, potenciálne najďalej od automobilovej dopravy

Tieto polohy artikulujeme ako podstatné, dávame im silný tvar (štvorec), dávame im výrazný materiál - metličkovaný betónový povrch dilatovaný rezaním do štvorcov, ich raster vychádza z rozponu poľa existujúcich podlubí (cca. 3,7 m).

Štvorce na severe a juhu vnímame ako znak ukončenia priestoru Bulváru a zároveň miesto prechodu. Navrhujeme tu skľudnenie dopravy pomocou povrchu kontrastného voči zvyšku okružnej komunikácie, pomocou zrovnoprávnenia rôznych spôsobov dopravy (automobily, cyklisti aj peši), čo je spôsob odskúšaný a preferovaný v niektorých severských krajinách - pomocou odstránenia zábran, zníženia rýchlosti a úpravy prednosti sa zvyšuje ostrážitosť a ohľaduplnosť účastníkov cestnej premávky.

Štvorec v strede vnímame, ako miesto pre zhromaždenie, miesto s reprezentatívnym charakterom pripravené na intenzitu, mestskú aktivitu, bujnenie. Zvýrazňujeme ho ešte viac doplnením podlubia do štvorca pridaním subtilných prestrešení. Vytvárame tak nekonečný okruh.

### Chodníky pri fasádach a cyklotrasy

Medzi fasádou a alejou zachovaných sakúr je široký chodník, resp. plocha, na ktorú môže v rozumnej miere expandovať program z interiéru príľahlých prevádzok (kaviarne, reštaurácie, cukrárne ...). Alej sakúr oddeľuje chodník od cyklotrasy. Tá má dostatočnú šírku (2,1 m) na to, aby po nej mohli ísť cyklisti a zároveň mali dostatok priestoru na zosadnutie, prechod na chodník alebo trávnik. Tým, že smery sú od seba oddelené, potenciál dopravných konfliktov a kolízií je nízky.

### Dva zelené pásy

Nachádzajú sa medzi štvorcami juh - stred a stred - sever. Navrhujeme ich osadenie zariadením, ktoré umožňuje aktivity tak miestnych obyvateľov, ako aj obyvateľov celého mesta, resp. jednorazových návštevníkov mesta.

### Stromy

Sakury zachováваме a dopĺňame, kde v rámci aleje chýbajú.

5ks Taxodium distichum na severe, oproti Auparku, zachováваме.

Navrhujeme doplniť stromy do dvoch spomínaných zelených pásov, väčší počet do severnej časti, kde sa nenachádza navrhovaná podzemná garáž. Druhovú skladbu (Yelkova seratta, Green Vaye, Ulmus Patriot, Platanus Acerifolia) určujeme na základe tolerancie stresových faktorov mestského prostredia, odolnosti voči zasolovaniu a habitusu, čiže formy koruny vázovitého resp.

vypriameneého tvaru pre dosiahnutie maximálnej otvorenosti priestoru z horizontu chodca. Koruny spomínaných stromov vytvárajú snečníky pre zlepšovanie klímy a pre pobyt na trávnej ploche.

### Funkčné využitie územia

Návrh má ambíciu vytvoriť územie s pestrou možnosťou rôznorodého kultúrno-spoločenského využívania všetkými vekovými kategóriami občanov s ohľadom na obytnú funkciu.

### Dvory

Vo vnútorných dvoroch Hlín I aj II navrhujeme kultiváciu verejných priestorov - vznik série mestských dvorov s rozmanitými charaktermi s adekvátnym vybavením slúžiacim miestnym obyvateľom.

### Napojenie na Mestskú pamiatkovú rezerváciu

Návrh spríjemňuje a zjednodušuje pešie prepojenie riešeného priestoru s Mestskou pamiatkovou rezerváciou, resp. Mariánskym námestím s cieľom eliminovať negatívne dôsledky stavby OC Aupark. Návrh má tiež ambíciu vyriešiť dopravy v širšom kontexte, teda možnosť situovania zástavok MHD na Veľkej okružnej vo väzbe na severné ukončenie Bulváru a tiež overuje možnosti situovania potrebných parkovacích kapacít pre potreby občianskej vybavenosti, prípadne vytvorením dostatočných parkovacích kapacít odľahčiť jednotlivé dvory.

### Povrchy

Navrhujeme zjednotenie nivelity povrchov chodníkov prilahlých k fasádam, troch štvorcov, v maximálne možnej miere aj nadväzujúcich peších trás.

3 veľké štvorce - metličkovaný betón liaty a následne rezaný na formáty cca. 3,7 x 3,7 m (modul vychádza z rozponu poľa podlubí).

Pásy priliehajúce k fasádam - betónová dlažba, formát 0,5 x 0,5 m

### Socha a mobiliár

Navrhujeme novú polohu sochy Antona Bernoláka v rámci centrálného štvorca.

### Parkovanie a zásobovanie

Automobilová doprava je mimo zásobovanie vo vymedzenom čase a mimo výnimočné prípady úplne vylúčená z priestoru Bulváru.

Navrhujeme podzemné garáže s vjazdom a výjazdom z juhu.

Ich pôdorysná stopa je v návrhu ohraničená v mieste skončenia podlubia v strednej časti Bulváru.

Navrhujeme 2 podzemné podlažia (približne 150 miest), v prípade reálnosti vzhľadom na geologické, hydrogeologické pomery a ekonomiku takéhoto riešenia je možná aj viacpodlažná.

### Etapizácia a realizovateľnosť

1. etapa - realizácia povrchov chodníkov a cyklochodníka priliehajúcich k fasádam
2. etapa - podzemná garáž (môže byť vynechaná alebo presunutá na neskôr, ale s komplikáciami)
3. etapa - realizácia 3 štvorcov
4. etapa - realizácia 2 zelených pásov
5. etapa - realizácia okolitých mestských dvorov

Osádzanie mobiliáru a ostatné menšie práce sú realizovateľné v ľubovoľnom čase po ukončení jednotlivých etáp.

### Inžinierske siete

Existujúce vedenia verejných inžinierskych sietí (v našom prípade najmä teplovod a verejná kanalizácia) sú v úseku navrhovaného objektu podzemných garáží v kolízii s týmto objektom. V tomto úseku je nutná ich prekládka v prípade realizovania podzemnej garáže.

### Investičné náklady 1.etapy

1. etapa - realizácia chodníkov a cyklochodníka priliehajúcich k fasádam 17 900m<sup>2</sup>

\*Námestia - priemer 74,46€/m<sup>2</sup>

$$74,46€/m^2 \times 17\,900m^2 = 1\,332\,834€$$

zdroj: UNIKA Zborník ukazovateľov priemernej rozpočtovej ceny na mernú jednotku objektu, Bratislava 2012