

**Príloha Súťažného návrhu podľa čl. 10. 3 , písm. e)- h) Informatívneho dokumentu
urbanisticko – krajinárske – architektonického súťažného dialógu „ Nový Bulvár Žilina“**

A. POPIS NÁVRHU RIEŠENIA

1. Úvod, zhrnutie súčasného stavu

Južný úsek ulice Antona Bernoláka v Žiline – Nový Bulvár je v súčasnosti charakteristický typicky ortogonálne komponovanou štruktúrou 9-podlažných sekciových bytových domov orientovaných priečne – štítovými stenami k priestoru ulice a spravidla 2-podlažnými objektmi vybavenosti radených súbežne s uličným koridorom, ktoré zároveň odčleňujú vnútroblokový priestor od priestoru Bulváru. Pôvodná atraktivita bulváru navrhnutého architektom Ferdinandom Čapkovičom, ako súčasť sídlisk Hliny III-IV realizovaného začiatkom 60-ych rokov 20. st., je postupne vplyvom zvyšujúceho sa stupňa motorizácie, viacerými prestavbami objektov vybavenosti v priebehu posledných 10-ročí a zlým stavom spevnených plôch, vegetácie i mobiliáru vrátane prvkov vizuálneho smogu výrazne znehodnocovaná. Jeho súčasná podoba nenapĺňa požiadavky na kvalitný multifunkčný mestský verejný priestor v nových sociálno-ekonomických, kultúrno-spoločenských podmienkach a prebiehajúcich klimatických zmenách.

2. Funkčná a dopravnoprevádzková koncepcia

Návrh riešenia Nového bulváru v Žiline vychádza v princípe z predchádzajúceho Konceptu riešenia, pričom v maximálnej miere zohľadňuje všeobecné i špecifické odporúčania súťažnej komisie k predloženému konceptu. Ponechávame priestor južného úseku ul. A. Bernoláka medzi ul. J. Fándlyho a T. Ružičku prejazdný, avšak s výrazným upokojením osobnej automobilovej dopravy a nákladnej dopravy pre zásobovanie na úrovni peších komunikácií a priestranstiev v nadväznosti na platný Územný plán Žilina – Bulvár (hlavný riešiteľ Ing. arch. P. Nezval) V severnej a južnej časti Nového bulváru navrhujeme parkoviská s okružným systémom jednosmerných komunikácií a so stredovými a postrannými státiami. V úseku medzi ul. J. Fándlyho a Puškinova je dodržané riešenie podľa platného ÚPN Z Žilina – Bulvár s menším záchytným parkoviskom so stredovou obojsmernou komunikáciou. V úseku medzi severným a južným parkoviskom na Novom bulvári navrhujeme obojsmerné dopravné prepojenie s pozdĺžnymi odstavnými státiami v celkovej dĺžke cca 80 m. Tento priestor je zároveň navrhnutý ako viacúčelový, ktorý sa pri občasných podujatiach môže dočasne uzavrieť a využívať ako pešie priestranstvo na rôzne kultúrno-spoločenské aktivity. V prípade realizácie rekonštrukcie okolitého dopravného systému vo vnútroblokoch obytných celkov Hliny III. a Hliny IV., predovšetkým severojužných prepojení medzi ul. J. Fándlyho, resp. Puškinovou a T. Ružičku, bude táto centrálna časť Nového Bulváru pripravená na prekvalifikovanie na pešie priestranstvo prípadne s regulovaným vjazdom a výjazdom pre vyhradené vozidlá a dopravnú obsluhu prevádzok. V rámci celého riešeného územia Nového bulváru sú umožnené prejazdy do vnútroblokov cez spevnené pešie plochy pre zásobovanie, nevyhnutnú dopravnú obsluhu prevádzok i prístup k existujúcim parkovacím státiam pri prevádzkach na bulvári.

3. Urbanisticko-architektonické riešenie

Urbanistické a architektonické riešenie v zásadnej miere rešpektuje a vychádza z urbanisticko-architektonickej koncepcie zástavby a verejných priestranstiev na Novom bulvári. Nadväzujeme na pomerne striktnú ortogonalitu urbanistickej koncepcie a prenášame ju do funkčno-priestorovej schémy – pre priestorové vymedzenie a funkčné využívanie jednotlivých plôch, priestorov a objektov. Vzhľadom na požiadavku zachovania prejazdnosti bulváru a minimálnej redukcie parkovacích státí v priestore sme ustúpili od voľnejších kruhových foriem pre vegetačné a vodopriepustné plochy najmä v centrálnom priestore, predmostí pri budove NBS i v ďalších lokálnych polohách. Myšlienka „ostrovov“ zelene a vodopriepustných plôch však bola v princípe zachovaná a rozvinutá vo väčšom rozsahu čo do počtu i čo do ich celkovej plošnej výmery.

V rámci peších ťahov a priestranstiev navrhujeme v polohách medzi objektmi prevádzok systém ľahkých priestorových konštrukcií – pergol, do ktorých môžu byť vkladané ľahké textilné alebo pevné tieniace alebo vododolné konštrukcie, prípadne iné prvky drobnej architektúry – sedenia, stojany na bicykle, informačné a prezentačné panely a podobne, tieto navrhujeme prirodzene aj mimo pergolových konštrukcií tak, aby zmysluplne napĺňali účel bulváru ako nielen komunikačného ale aj pobytového priestoru. Súčasťou riešenia je kaskádovité subtilne prestrešenie schodiska a priestoru zastávky pre MHD s možnosťou umiestnenia

exteriérového výťahu na vyústení pešieho ťahu do priestoru Mostnej ul. Na plochách prestrešenia schodiska uvažujeme v rámci vodozádržných opatrení s extenzívnou výsadbou.

V rámci zvýšenia atraktivity a oživenia priestorov, ako i ochrany pred prehrievaním navrhujeme vo vybraných polohách vodné prvky vo forme menších vodných plôch, fontániek na pitie a dynamických prvkov – chodníkových fontán a pod. Vo vytypovaných polohách v rámci severného a južného nástupného priestoru na Bulvár ako i v jeho centrálnom ťažiskovom priestore uvažujeme s umiestnením výtvarných diel vo forme architektonického dizajnu alebo umeleckých diel na základe požiadaviek mesta Žilina a odporúčanej formy súťaže návrhov.

4. Krajinno-architektonické riešenie

4.1. VEGETÁCIA

Návrh počíta so zachovaním perspektívnych stromov, ktoré svojím tvarom nenarúšajú priestorovú kompozíciu. Doplnené budú domáce odolnejšie taxóny vhodné do urbánneho priestoru, ich tvar koruny je určený miestom vysádzania – globózný, vretenovitý prípadne široko stĺpovitý. Cieľom je vysadiť na bulvár stromy, ktoré bude možné ponechať aj v budúcnosti a umožniť im vyrásť do zrelej dospelosti. Častým problémom moderných miest je práve neschopnosť dopestovať stromy do ich cieľovej výšky v dobrom zdravotnom stave. Tento fenomén je v návrhu riešený koreňovými bunkami, ktoré sú aplikované do priestoru medzi spevnenými plochami. Jednoduchým spôsobom dokážu zabrániť zhutňovaniu pôdy a nechávajú priestor koreňom stromov. Fungujú ako funkčné spojenie stromu, pôdy, mesta a spevnených plôch. Umiestnenie je jedna z výziev pri navrhovaní krajinných riešení v modernom meste. Strom je nenahradiiteľnou súčasťou mesta, vytvára lepšiu mikroklimu, prirodzene tlmí hlučné prostredie a vhodným výberom jedincov dokáže pozitívne ovplyvňovať priestor. Všetky popísané kvality má najmä zdravý a dospelý strom. V mestách je kvalitná výsadba obrovským prínosom nielen pre ľudí, ale aj okolitú architektúru, ktorú dokáže dopĺňať, nechať vyniknúť jej kvalitám či potlačiť nedostatky, alebo dopomôcť k lepšiemu trasovaniu chodcov.

V obdĺžnikových zelených plochách pred bytovými domami uvažujeme vo vybraných polohách s dosadením stromov a soliterných krov, aby sa tým dosiahla väčšia kompaktnosť vegetácie a vytvoril sa tak príjemný medzičlánok a „zelený filter“ medzi priestorom bulváru a fasádami bytových domov.

4.2. VODA

Riešenia, ktoré sú ponúknuté v návrhu sa zameriavajú aj na jednu z najdôležitejších tém dneška – vodného režimu krajiny a mesta. Zrážková voda v modernom meste nie je odvádzaná do kanalizácie, jej použitie je široké a pri správnom návrhu dokáže byť z dlhodobého hľadiska výhodné finančne aj esteticky. Priestor bulváru poskytuje menšie plochy, ktoré môžu byť pri správnom riešení významným prvkom pre celkové zlepšenie s hospodárením vody. Bez narušenia osí a architektonických štruktúr v návrhu dokážu dažďové záhrady jemne a nenápadne skrásľovať okraje spevnených plôch. Voda je použitá na závlahu, plocha zelene zase pre zlepšenie mikroklimy bulváru.

Zrážkové vody zo spevnených plôch – komunikácií a parkovacích státí budú v zmysle príslušných technických a právnych noriem prečisťované odlučovačmi ropných látok a odvádzané do vsakových systémov, ktoré budú situované v líniiach popri koreňových bunkách stromov a vzájomne prepojené. Do systémov vsakov budú taktiež zvedené zrážkové vody z peších priestranstiev a cyklotrasy.

4.3. PREMENLIVOSŤ V ČASE A VERTIKÁLNA ZELEŇ

Bulvár je tepnou mesta a akýkoľvek návrh vegetácie musí reagovať na požiadavku celoročnej atraktivity výsadiieb. Záhony a kry pod stromami budú preto zložené z trávneho-bylinných porastov, stálezelených krov, jarný efekt zabezpečia výsadby cibulovín. Premennivosť v čase je jedným z najdôležitejších aspektov krajinnej architektúry, efekt riešení môže akcentovať celý priestor a dodať mu skrotú živelnosť, po ktorej obyvatelia mesta zväčša túžia. Súčasťou návrhu je aj vertikálna zeleň a mobilná zeleň. Tá sa osvedčí obyvateľom pri polyfunkčnom využívaní plôch. Menší koncert v letnom období bude pre návštevníkov určite príjemnejší v tieni stromov. Každý typ zelene je plánovaný na viacročný efekt, radi by sme v návrhu zelene zdôraznili, že strom nevnímate ako vec, ale ako súčasť mestskej architektúry a nevyhnutný prvok, ktorý žije v symbióze s človekom. Aj menšia plocha zelene dokáže nenápadne rozdeliť priestor. Úzke pásy zelene popri cyklotrase nenásilným spôsobom rozdeľujú trasu pre chodcov a cyklistov, zároveň sú prerušené vždy pri vstupoch do vnútroblokov alebo prevádzok.

Vertikálna zeleň, ktorá je súčasťou navrhnutých konštrukcií dokáže tieniť, zazeleniť priestor a zvyšovať estetickú kvalitu zvolených materiálov a tvarov.

4. Orientačný výkaz plôch a prvkov

Pol. č.	Druh plochy / prvku	Vymedzené územie	Priestor dľa ÚPN-Žilina - Bulvár	Spolu
1	Plochy komunikácií a parkovísk vrátane pojazdných peších plôch	4 420 m ²	950 m ²	5 370 m ²
2	Pešie komunikácie a priestranstvá	4 200 m ²	1 385 m ²	5 585 m ²
3	Cyklotrasa	840 m ²	85 m ²	925 m ²
4	Vegetačné a vodopriepustné plochy	4 120 m ²	55 m ²	4 175 m ²
5	Vegetačné strechy	200 m ²	-	200 m ²
	Medzisúčet - plochy	13 780 m²	2 475 m²	16 255
6	Počet stromov – pôvodných zachovaných + navrhovaných	58 + 83	11	58 + 94
7	Vodné prvky - počet / výmera	4 / 35 m ²	1 / 10 m ²	3 / 45 m ²
8	Pozície pre umiestnenie výtvarných diel	2	1	3
9	Prvky drobnej architektúry a stabilného mobiliáru - pergolové zostavy, lavičky, koše na odpadky (separovaný zber), stojany na bicykle, citylighty, informačný systém, stĺpiky	68	18	86
10	Prvky sezónneho mobiliáru (zostava stôl + 4 stoličky)	32	-	32
11	Verejné osvetlenie na stĺpoch 8 m + 4 m	14 + 32	5 + 6	19 + 38
12	Počet parkovacích státí	88*	16	104

* pozn.: Parkovacie státi vo vymedzenom území pozostávajú z:

1. umiestnené priamo na bulvári – ul. A. Bernoláka – 58 státí
2. v priamom dotyku s bulvárom – pri prevádzkach – 13 státí
3. existujúce státi pri Bilingválnom gymnáziu a NBS – 17 státí

**B. Predpokladané investičné náklady
a orientačný časový harmonogram realizácie projektových prác a odhadovaný čas výstavby**

1. Aproximatívny prepočet nákladov stavby

	Stavebné objekty – časti stavby	Počet m. j.	Jednotková cena bez DPH – odhad	Spolu bez DPH (zaokrúhlene)
1	Príprava územia, búracie práce			175 000,- €
1	Plochy komunikácií a parkovísk vrátane pojazdných peších plôch	5 370 m ²	115,- €/m ²	617 600,- €
2	Pešie komunikácie a priestranstvá	5 585 m ²	95,- €/m ²	530 600,- €
3	Cyklotrasa	925 m ²	110,- €/m ²	101 800,- €
4	Vegetačné a vodopriepustné plochy vrátane vodozádržných systémov	4 175 m ²	44,- €/m ²	183 700,- €
5	Prvky drobnej architektúry a mobiláru	aproxim. odhad		172 000,- €
6	Vodné prvky vrátane technológie	aproxim. odhad		135 000,- €
7	Výtvarné diela	aproxim. odhad		75 000,- €
7	Verejné osvetlenie	aproxim. odhad		148 000,- €
9	Rekonštrukcia a rozšírenie technickej infraštruktúry	aproxim. odhad		220 000,- €
	SPOLU			2 358 700,- €

2. Orientačný časový harmonogram realizácie

a/ Architektonické služby – projektové práce a inžinierska činnosť

- Prípravné práce, doplnenie výškopisného a polohopisného zamerania 3 týždne
- Dopracovanie ponuky do formy dokumentácie pre územné konanie 8 týždňov
- Inžinierska činnosť pre územné konanie 10 týždňov
- Vypracovanie PD pre stavebné povolenie v podrobnosti pre realizáciu stavby vrátane rozpočtu a výkazu výmer 14 týždňov
- Inžinierska činnosť pre stavebné konanie 8 týždňov
- Výkon odborného autorského dohľadu - v priebehu celej realizácie stavby, najviac 36 mesiacov od začatia stavby
- Porealizačné zameranie v GIS 2 týždne

b/ Odhadovaný čas výstavby (na etapy)

14 – 18 mesiacov

3. Ďalšie návrhy a odporúčania v rámci súťažného dialógu

Z poskytnutých podkladov a z fotodokumentácie z miestnej obhliadky sme zistili, že na poskytnutom zameraní nie sú zachytené viaceré stromy. V ďalšej fáze pred započatím prác na projektovej dokumentácii bude potrebné doplniť zameranie všetkých stromov a kríkov a prípadne aj iných prvkov a skutočností v riešenom území, napr. trás a zariadení technickej infraštruktúry, ak neboli zachytené v podkladoch, alebo nie sú aktuálne. Takisto bude nutný dendrologický prieskum vysokej zelene aj s vyhodnotením jej stavu. Zároveň odporúčame mestu Žilina pripraviť do budúcnosti stratégiu rekonštrukcie a revitalizácie vnútroblockových priestorov v obytných celkoch Hliny III a Hliny IV vrátane riešenia dopravnej obsluhy a statickej dopravy, aby bolo možné výraznejšie obmedziť dopravu na Novom bulvári a zvýšiť tak jeho multifunkčnosť a atraktivitu.

C. Ponuka honoráru za architektonické a inžinierske služby

Pol. č.	Výkonová fáza	Honorár / cena bez DPH
1.	Dopracovanie ponuky do formy dokumentácie pre územné konanie	42 800,- €
2.	Inžinierska činnosť pre územné konanie	6 250,- €
3.	Vypracovanie PD pre stavebné povolenie v podrobnosti pre realizáciu stavby vrátane rozpočtu a výkazu výmer	89 700,- €
4.	Inžinierska činnosť pre stavebné konanie	5 600,- €
5.	Výkon odborného autorského dohľadu	7 500,- €
6.	Porealizačné zameranie v GIS	5 950,- €
	SPOLU	157 800,- €

Za riešiteľský kolektív uchádzača: Ing. arch. Imrich Pleidel, PLEIDEL ARCHITEKTI s.r.o.