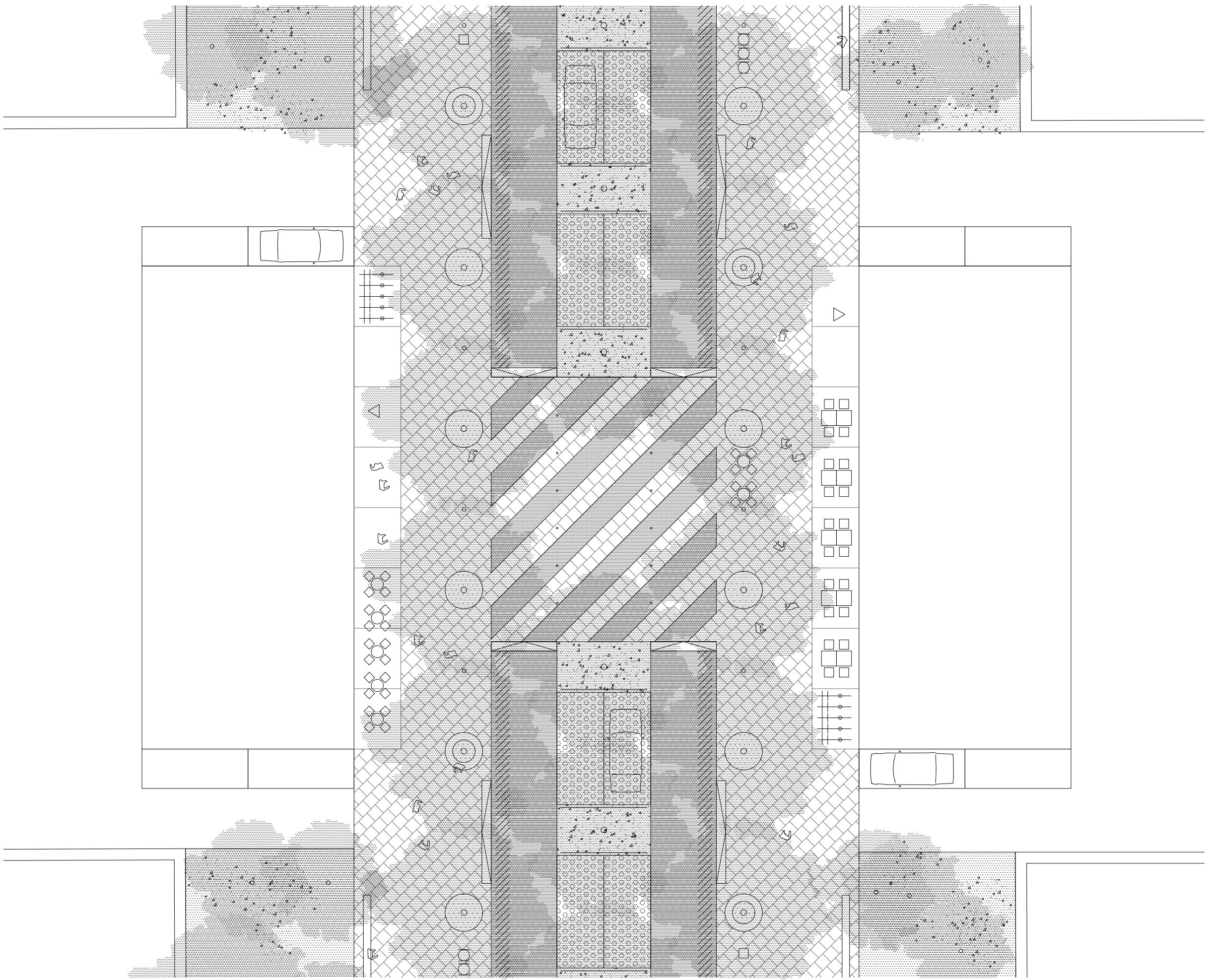
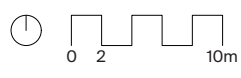
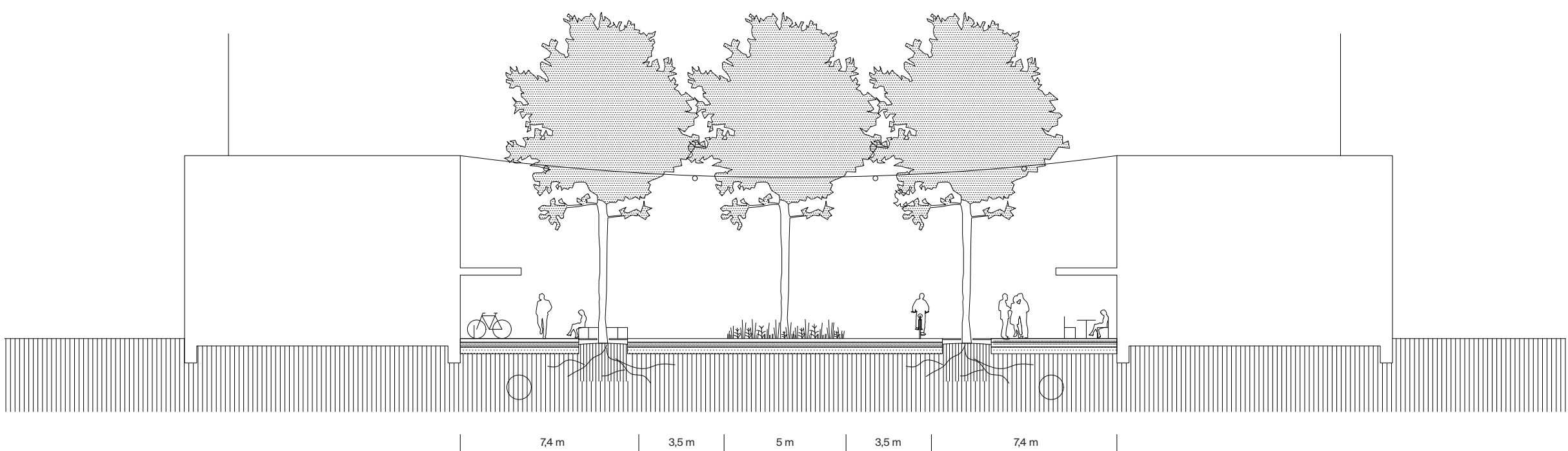
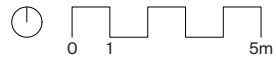


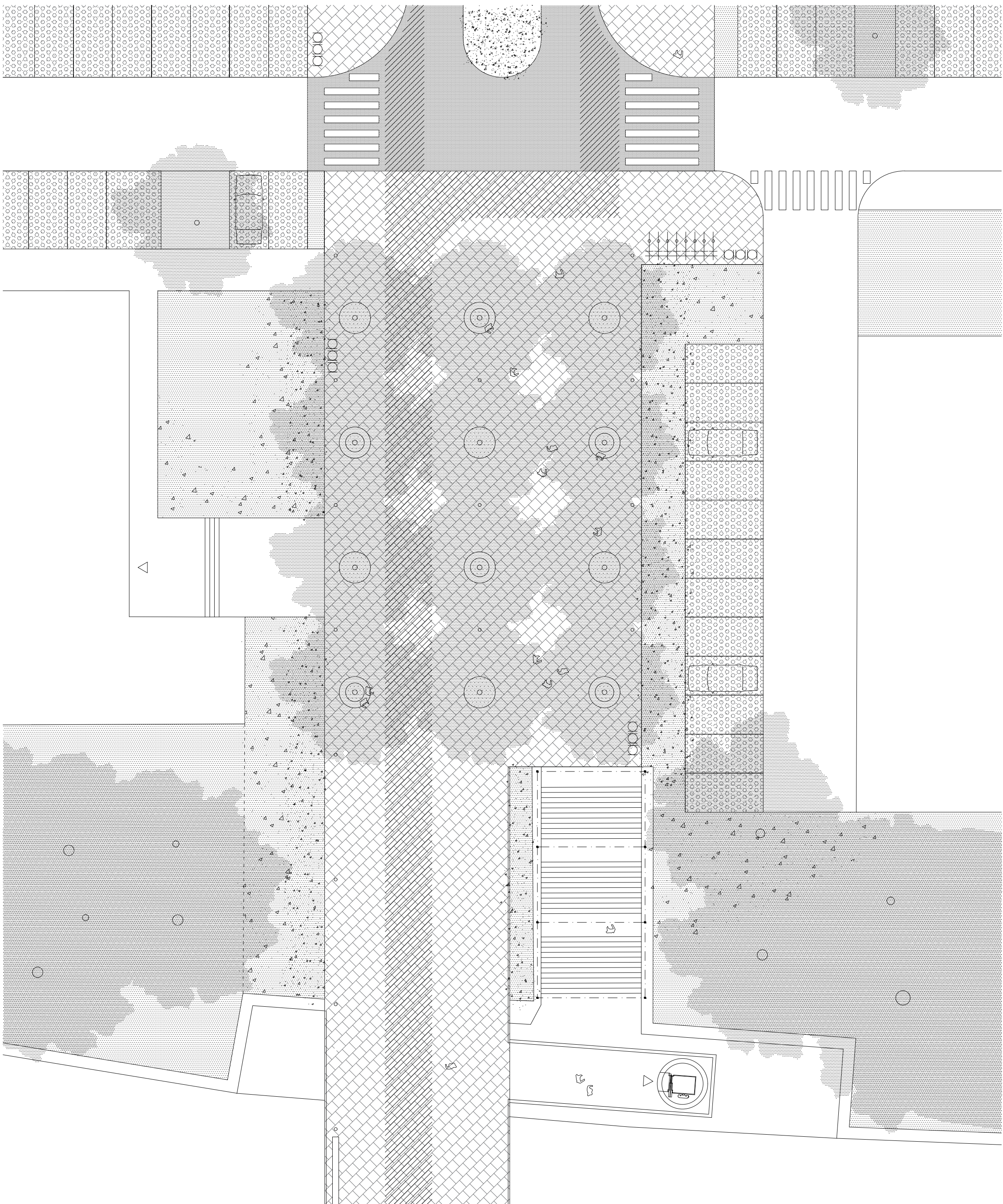
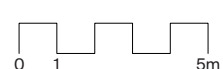
Situácia 1:500



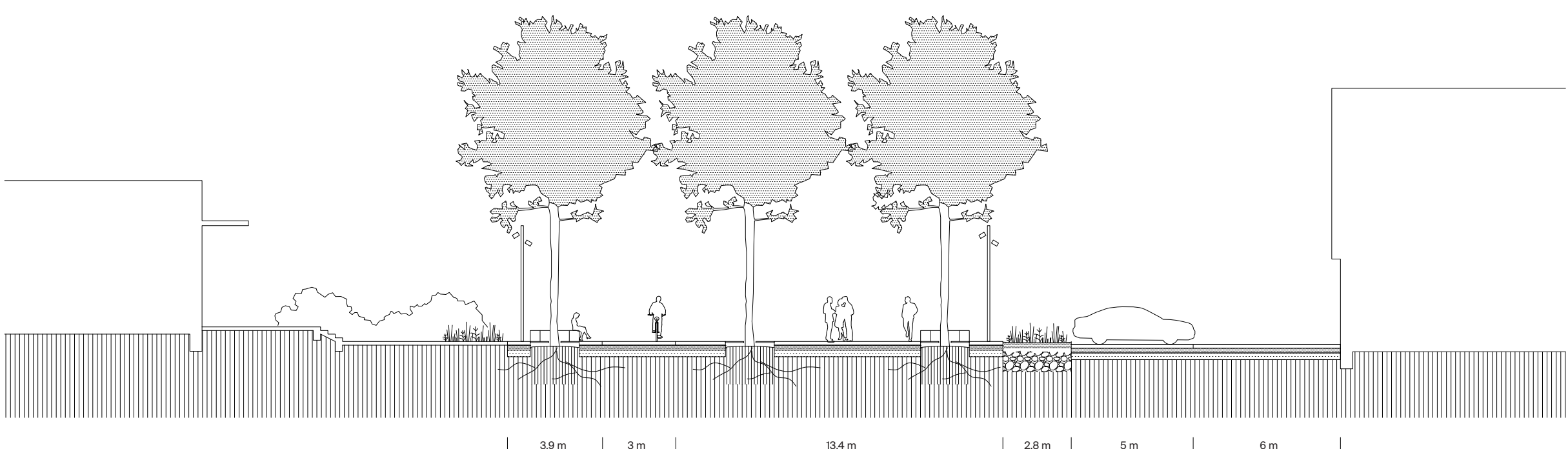
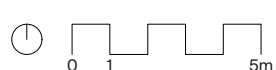
Pódorys bulváru 1:200



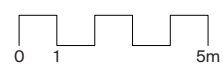
Rez bulvárom 1:200



Pódorys zástavky MHD a piazzetty v južnej časti Nového Bulváru 1:200



Rez piazzetou 1:200





Veľkorysý prechod medzi objektami občianskej vybavenosti v pravidelných intervaloch prepája obe strany Nového Buhváru



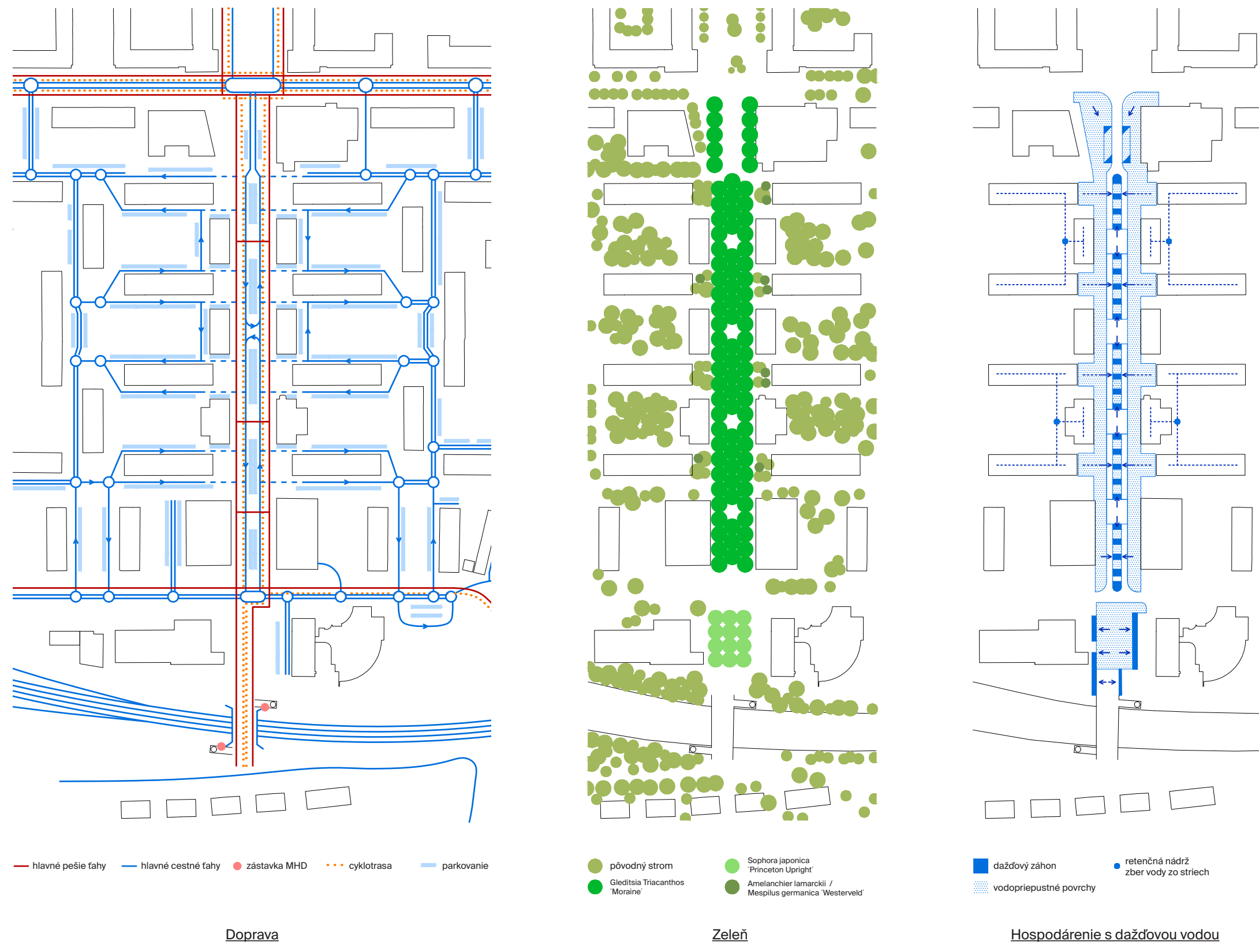
Priechod je tiež priestorom pre usporiadanie občasných spoločenských podujatí – trhov, výstav, gastro festivalov



Lávka cez Mostnú ulicu prepája centrálnu os Žiliny s juhom mesta. Intenzívny dopravný uzol sa stáva pobytovjším a sociálnejším



Navrhovaný objekt zabezpečuje bezbariérovú dostupnosť, prestrešenie a osvetlenie mimourovňovej zástavky MHD/SAD



Anotácia

Návrh revitalizácie Nového Buhváru v Žiline stavia na kvalitách tohoto územia ako fašizovskej mestskej triede. Konceptu premeny ľavice v uchovávaní jeho súčasných vlastností a v obohatení o nové prvky, ktoré zvýšia jeho pobytovú kvalitu.

V prvom rade sú to nové krajinné prvky ako tri stromoradia, ktoré vytvoria súvislé podliebne chránené od slnka, či dažďové záhrady a záhony. V druhom rade ide o vytvorenie prechodov medzi objektami vybavenosti, čím sa do lineárnej situácie vniesla rytmizácia prostredia – mestské a krajinné. Tieto prechody prispievajú k bezpečnosti zvýšenou prehľadnosťou a zároveň umožňujú komunikáciu dvoch brehov Buhváru. V budúcnosti je možné pri občasnom vyklášení dopravy na ulici organizovať podujatia ako trhy, čo môže zásluhou prispieť ku kvalite života na sídlisku Hliny IV.

Náš návrh myslí aj na širšie vzťahy Buhváru, najmä na napojenie na zastávku Mostná. Toto prístavné považujeme za dôležitý tranzitný uzol a preto tu jedinec vyvíjame pobytovú piazzetu a zvyšujeme komfort užívania bezbariérovým napojením na premostenie, prestrešením schodiska a akustickým obkladom oporného múru.

1. Situácia

Nový Buhvár – ulica Antona Bernoláka – je fašizovským priestorom modernistického sídliska Hliny IV a zároveň súčasťou chrbitce pešieho a cyklistického pohybu mestom Žilina v severozápadnom smere. Na severe naň nadväzuje Starý Buhvár, ktorý je populárnym a kvalitným verejným priestorom s živým parterom. Nový Buhvár vnímame ako pokračovanie tejto ústrednej mestskej osi, avšak akceptujeme jeho jedinečný charakter. Jeho kvalita spočíva práve v tom, že starý Buhvár priestorovo a programovo doplní.

Zámernom riešením obnovy tohoto prostredia je adresovanie dvoch jeho hlavných charakteristík, ktoré si na prvý pohľad odporujú, no je možné ich integrovať do fungujúceho celku. Prvou je jeho tranzitná vlastnosť. Prepojenie cez dopravnú tepnu Mostná poskytuje vstup do centra mesta z juhu. Zastávka hromadnej dopravy v mieste tohoto premostenia vďaka svojej polohe v blízkosti centra pre mnohých nahrádza hlavnú autobusovú stanicu. Druhou polohou územia je jeho funkcia ako centrum vybavenosti sídliska. Vidíme potenciál tohoto verejného priestranstva stať sa možným strediskom v širšom vzťahu k mestu, efektívne predĺžiť mestské centrum na juh.

Pre transformáciu ulice na kvalitný verejný pobytový priestor vnášame prvky, ktoré ho demokratizujú v užívaní. Volnejší pohyb, flexibilita, predpoklad vývoja v širšom horizonte a možnosť fungovania v rôznych režimoch za dňa, večera či pracovného týždňa a víkend. Zámernom je tak poskytnúť priestor, ktorý je efektívny a nezaťažuje mesto prechodmi investíciami vo výstavbe, či prevádzke. Zameriavame sa preto na kľúčové miesta a na kvalitnú materiálu povrchov, ktoré sú odolné a reprezentatívne, miesto nadbytočného osádzania prvkov, ktorých udržba môže byť nákladná a ich potrebnosť otázná.

Navrhujeme strádanie dvoch prostredí – ulice a veľkorysých prechodov v pozíciách medzi objektami občianskej vybavenosti. Pohyb bulvárom tak môže byť demokratickejší, podporuje nie iba severo-južnú trasu, ale aj priečne pohyby. Bulvár po celej jeho dĺžke prekryje súvislá výsadba stromov, ktorá poskytuje tieň v letných

mesiach a priestorovo zjednocuje striedavú sekvenciu ulice a prechodov.

Prostredia medzi prechodmi sú využité efektívne pre napojenie na dopravnú sieť vo vnútroblkových sídliskách a pre parkovanie. Pobytový charakter však kompenzujeme intenzívnym porastom nižšej zelene. V prvom rade v predzáhradkách síťových stien bytoviek, ktoré tak fungujú aj ako zelený buffer a ako priestor vsaky dažďovej vody z týchto objektov.

2. Riešenie územia, doprava – parking, cyklo doprava

Prvoradým zámernom je transformácia charakteru bulváru, ktorý je momentálne orientovaný na automobilovú dopravu. Kvalitný verejný mestský priestor musí byť v prvom rade priestorom pre chodcov a cyklistov. Má byť bezpečný a pobytový. Akceptujeme nutnosť zabezpečenia dopravnej obsluhy, avšak navrhujeme minimálne koridory s rýchlostou vozidla do 20 km/h. Parkovanie osadzame do stredu a neľme ako pozdĺžne.

Zachováme počet stání na Ulici Antona Bernoláka, avšak organizujeme ich tak, aby prispeli k upokojeniu dopravy. Nové stromoradie slúži ako prírodná bezpečnostná bariéra vymedzujúca dopravu od veľkoryseho pešieho chodníka. Cyklochodník integrujeme s cestou. Upokojenie dopravy to umožňuje, pričom predpokladáme, že v budúcnosti bude cesta určená iba pre obsluhu.

Ulice napájajúce sídlisko Hliny IV zjednosmerujeme. Bezpečnosť pre chodcov a cyklistov na križovatkách tak stúpne.

3. Prechody

Nosným konceptom návrhu je vytvoriť cestlivé a pobytové priestorové prostredie. Také, ktoré neusmerňuje iba tok ľudí a dopravy vo vyhradenom smere, ale umožňuje pohyb v rôznych smeroch a najmä pobyt, tak aby sa územie stalo cieľom nádvěvy. Medzi objektami občianskej vybavenosti preto umiestňujeme robustné prechody, ktoré presahujú významom túto svoju účelnosť. Prepájajú dva brehy bulváru a determinujú spoločenský priestor. Predpokladáme, že upokojením dopravy je možné v určite vhodné časy vjazd automobilov zamedziť úplne, čím sa tieto prechody môžu stať dočasnými piazzetami pre trhy, či verejné podujatia. Návrh myslí aj na budúcnosť, je pripravený bez zásadných adaptácií zmeniť ulicu Antona Bernoláka na pešiu zónu.

4. Program

V duchu demokratickej organizácie pristupujeme aj k programovému vybaveniu verejného priestoru. Vymedzujeme robustné a veľkorysé zóny, ktoré však nenesú nezvratne determinované svojou náplňou. Terasy prevádzok a sedenie osadzame do 3,5m koridoru pred objektami vybavenosti, respektíve trivokálnymi záhradami v predpriestoroch síťových stien bytoviek. Dáľších 3,5m je vyhradených pre voľný pohyb. Malý mestský mobilár – odpadkové koše, cyklostojany a osvetlenie sú umiestnené na rozhraní cesty a chodníka, vytvárajúc tak prírodnú ochrannú bariéru.

5. Plocha – materiály

Zámernom návrhu je poskytnúť menej, ale kvalitne. Redukcia atraktorov, ktoré vyhodnocujeme ako nie nutné môže zvýšiť kvalitu povrchov,

ktoré pretrvávajú a v konečnom dôsledku tak správa priestor pre mesto udržateľnejší. Pešie trasy – chodníky, terasy a prechody navrhujeme z dlažby. Parkovacie miesta zo zadržovacích blokov sa striedajú s nízkym porastom – dažďovými záhradami vyvierajúc tak stredový zelený pás. Cestu pre motorové vozidlá a cyklochodník navrhujeme z mastickeho asfaltového terasá.

6. Krajinné prvky

V návrhu sme sa snažili priestor doplniť stromami (Gleditsia triacanthos 'Moraine', Sophora japonica 'Princeton Upright', Amelanchier lamarckii, Mespilus germanica 'Westerveld') tak, aby zabezpečovali tieň pre príjemný pobyt v letných mesiacoch. Nakoľko sú navrhované stromy opadavé, v zime zas umožnia slnku svetliť na ulicu a tým pobyt na nej opäť spríjemniť. Jestlivé stromy vyhodnocujeme ako nepostačujúce pre fungovanie priestoru, najmä pre ich nízku podlažnú výšku a malú korunu. Navrhujeme ich preto presadiť a bočné stromoradia nahradiť novými. Taktiež doplníme stredový rad, ktorý dočelí kontinuálne podliebne a tieň pre parkovanie.

V návrhu sme zapracovali modernizáciu infraštruktúry. Za pomoci štruktúrovaného náspu, ktorý sa použije pri pokládke dlažby v prekonektnom priestore stromov zabezpečíme, aby sa voda dopadajúca na povrch vsakovala v "mieste" jej dopadu. Spewené plochy budú zároveň spádované do nespewených plôch, kde sa dopadajúce zrážky vsakuju ešte rýchlejšie ako na spewených plochách. Týmto spôsobom obmedzíme odchod zrážkových vôd do kanalizácie a zároveň ich prístupné stromom a ostatným rastlinám. Odtok vody podporíme a teda sa vsakne väčšie množstvo vody v tomto priestore. Všetky záhony navrhujeme z tohto dôvodu znížené o 50 mm oproti okolitým speweným plochám. Sporný štruktúrovaný násp zároveň zabezpečí stromom možnosť sa voľne koreň v priestore a zabezpečí pre koreňovú sústavu dostatočný príjem vlahy a kyslíku, živín. Princíp štruktúrovaného náspu je v tom, že sa nepoužívajú nulové frakcie kamenia, čo zabezpečuje vyššie spewené podmienky pre rast stromov. Takto prekonektná vrstva má 30-40% porozitu a teda dokáže zadržať 300-400 l vody na m². Štruktúrovaný násp môže byť obohatený aj biouhlím, ktoré dokáže posilniť ďalšie funkcie. Dlažbu dažďovej vody a zároveň má vysokú porozitosť, čo pomôže zadržať väčší objem vody. Biouhlie tiež obsahuje živiny prístupné pre rastliny. Všetky nespewené plochy, kde to bude možné a na ktorých nie sú dôvodné dôvody budú slúžiť ako dažďové záhony.

7. MHD zastávka + Piazzetta

Samostatným priestorovým cieľom je juh riešeného územia. Vnímame ho ako kľúčový dopravný uzol, kde sa mimourovňová zastávka hromadnej dopravy napája na mestskú os. Priestor preto skvalifikujeme a zvyšujeme jeho pobytovosť. Dimenzie lávy cez Mostnú, ako aj priestranstva medzi strednou školou a Národnou bankou sú natoľko veľkorysé, že umožňujú vyvorenie piazzety s väčším bohatstvom elementov a zelene. Navrhujeme osadiť stromy do tejto piazzety v rasti 4x3.

Bezbariérové prepojenie zastávky navrhujeme riešiť ako autobusový výťah prepojený s lávkou premostením. Napája sa tak priamo na os a zároveň toto premostenie chráni neprekrýva časť zastávky pred dažďom. Prístupové schodisko je prekryté ľahkým prestrešením. Navrhujeme nový prefabrikovaný akustický obklad oporného múru pre zvýšenie pobytovej kvality zastávky.

