

## Anotácia

Návrh revitalizácie Nového Bulváru v Žiline stavia na kvalitách tohoto územia ako ťažiskovej mestskej triede. Koncepcia premeny tkvie v uchovaní 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 podlubie chránené od slnka, či dažďové záhrady a záhony. V druhom rade ide o vytvorenie prechodov medzi objektami vybavenosti, čím sa do lineárnej situácie vnesie rytmizácia prostredí – mestské a krajinné. Tieto prechody prispievajú k bezpečnosti zvýšenou prehľadnosťou a zároveň umožňujú komunikáciu dvoch brehov Bulváru. V budúcnosti je možné pri občasnom vylúčení dopravy na ulici organizovať podujatia ako trhy, čo môže zásade prispieť ku kvalite života na sídlisku Hliny IV.

Náš návrh myslí aj na širšie vzťahy Bulváru, najmä na napojenie na zastávku Mostná. Toto pristranstvo považujeme za dôležitý tranzitný uzol a preto tu jednak vytvárame pobytovú piazzettu a zvyšujeme komfort užívania bezbariérovým napojením na premostenie, prestrešením schodiska a akustickým obkladom oporného múru.

### 1. Situácia

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

Zámerom riešenia 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 predlžujúc mestské centrum na juh.

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

Navrhujeme striedanie dvoch prostredí – ulice a veľkorysých priechodov v pozíciách medzi objektami občianskej vybavenosti. Pohyb bulvárom tak môže byť demokratickejší, podporujúc nie iba severo-južnú trasu, ale aj priečne pohyby. Bulvár po celej jeho dĺžke prekrýva súvislá výsadba stromov, ktorá poskytuje tieň v letných mesiacoch a priestorovo zjednocuje striedavú sekvenciu ulice a priechodov.

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

### 2. riešenie územia, doprava - parking, cyklodoprava

Prvoradým zámerom 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 rýchlosťou vozidiel do 20 km/h. Parkovanie osádzame do stredu a riešime ako pozdĺžne.

Zachováваме počet stání na Ulici Antona Bernoláka, avšak organizujeme ich tak, aby prispeli k upokojeniu dopravy. Nové stromoradie slúži ako prirodzená bezpečnostná bariéra vymedzujúca dopravu od veľkorysého 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 zjednosmerňujeme. Bezpečnosť pre chodcov a cyklistov na križovatkách tak stúpne.

### 3. Prechody

Nosným konceptom návrhu je vytvoriť celistvejšie a pobytovejšie 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 návštevy. Medzi objekty 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 určité vhodné časy vjazd automobilov zamedziť úplne, čím sa tieto prechody môžu stať dočasnými piazzettami pre trhy, či večerné 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 niesú nezvratne determinované svojou náplňou. Terasy prevádzok a sedenie osádzame do 3,5m koridoru pred objektami vybavenosti, respektíve trvalkovými záhradami v predpriestoroch štítových stien bytoviek. ďalších 3,5m je vyhradených pre voľný pohyb. Malý mestský mobiliár - odpadkové koše, cyklostojany a osvetlenie sú umiestnené na rozhraní cesty a chodníka, vytvárajúc tak prirodzenú ochrannú bariéru.

### 5. plocha – materiály

Zámerom návrhu je poskytnúť menej, ale kvalitne. Redukcia atraktorov, ktoré vyhodnocujeme ako nie nutné môže zvýšiť kvalitu povrchov, ktoré pretrvávajú a v konečnom dôsledku tak spravia priestor pre mesto udržateľnejší. Pešie trasy - chodníky, terasy a prechody navrhujeme z dlažby. Parkovacie miesta zo zatrávňovacích blokov sa striedajú s nízkym porastom - dažďovými záhradami vytvárajúc tak stredový zelený pás. Cestu pre motorové vozidlá a cyklochodník navrhujeme z mastického asfaltového terrazza.

### 6. kajinné prvky

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

V návrhu sme zapracovali modrozelenošedú infraštruktúru. Za pomoci štrukturálneho násypu, ktorý sa použije pri pokládke dlažby v prekoreniteľnom priestore stromov zabezpečíme, aby sa voda dopadajúca na povrch vsakovala v "mieste" jej dopadu. Spevnené plochy budú zároveň spádované do nespevnených plôch, kde sa dopadajúce zrážky vsiaknu ešte rýchlejšie ako na spevnených plochách. Týmto spôsobom obmedzíme odchod zrážkových vôd do kanalizácie a zároveň ich sprístupníme stromom a ostatným

rastlinám. Odtok vody spomalíme a teda sa vsiakne väčšie množstvo vody v tomto priestore. Všetky záhony navrhujeme z tohto dôvodu znížené o 50 mm oproti okolitým spevneným plochám. Spomínaný štrukturovaný násyp zároveň zabezpečí stromom možnosť sa volne koreniť v priestore a zabezpečí pre koreňovú sústavu dostatočný príjem vlhky a kyslíku, živín. Princíp štrukturovaného násypu je v tom, že sa nepoužívajú nulové frakcie kameniva, čo zabezpečuje vyššie spomenuté podmienky pre rast stromov. Takáto prekoreniteľná vrstva má 30-40% porozitu a teda dokáže zadržať 300-400l vody na m<sup>3</sup>. Štrukturovaný násyp môže byť obohatený aj o biouhlie, ktoré dokáže posilniť čistiace funkcie (čistenie dažďovej vody) a zároveň má vysokú pórovitosť, čo pomôže zadržiavať väčší objem vody. Biouhlie tiež obsahuje živiny prístupné pre rastliny. Všetky nespevnené plochy, kde to bude možné a na ktorých nie sú pôvodné dreviny budú slúžiť ako dažďové záhony.

## 7. MHD zastávka + Piazzetta

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

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

Orientačný výkaz\*:

Spevnené plochy:

- Dlažba.....4445 m2
- Cesta.....1539 m2
- Prechody.....676 m2
- Parkovanie.....539 m2

Sadové úpravy:

- Trvalkové záhony.....540 m2
- Dažďové záhrady.....920 m2
- Stromy.....90 ks

Mobiliár a osvetlenie:

- Lavičky.....30 ks
- Odpadkové koše.....20 ks
- Stojan na bicycle.....20 ks
- Osvetlenie.....39 ks
- Stĺpiky.....200 ks

Ďalšie elementy:

- Akustický prefabrikovaný obklad...350 m2

\*Podrobnejší výkaz s odhadovanými investičnými nákladmi v tabuľke prílohy 02