



Urbanizmus

Súčasná autobusová stanica v Martine, situovaná v centre mesta voľfa železničnej stanice, už nevyhovuje po funkčnej ani estetické stránke. Je ohraničená železničnými stavbami na západnej, typizovanou obytnou zástavbou na východnej, parkom na severe a sieťou priliehajúcich ulíc. Za kľúčový problém považujeme absenciu kvalitného verejného priestoru pre cestujúcich a chodcov. Územie vnímate ako príležitosť vytvoriť moderný dopravný HUB – bezpečný, pohodlný a funkčný priestor, ktorý bude spĺňať štandardy súčasných európskych staníc. Má návrh vychádza z myšlienky dlhého „ostrova-pískoty“ (fig. 1), situovanej pozdĺž západnej hranice parcely. Pod jednou strechou združuje všetky funkcie – prevádzkovú budovu, nástupište, autobusové nástupište, stanovištná pre výstupenie, parkovanie aj zázemie. Taktom navrhnutý objekt sa prirodzene odpojí od existujúcich garáží a zároveň vytvára nové prepojenie so železničnou stanicou prostredníctvom nástupišť-piazzety. Územie je rozdelené na dve časti. Severná, verejný priestor určený pre peších a južná, dopravná, určená pre autobusovú prevádzku. Piazzeta v severnej časti slúži ako rozptyľový priestor, prepojuje novú čakárňu a kavárňu s existujúcou výpravou budovou a parkom.

Architektúra

Nový objekt autobusovej stanice je pomerne jasne prístupný gestu utilitarnej formy. Takzvaná „pískota“ leviťujúca na veľkých slupkách prepájať všetky požadované funkcie suchou mohou (fig. 2). Umiestnenie stanice na západný okraj riešenej parcely ponúka zároveň priestor pre 2 stanoviska a výstupom, 15 nástupíšť, parkovacie miesta pre autobusy, ako aj zastávku mestskej dopravy pod 1 spoločnou strechou. Veľké kruhové stĺpy ponúkajú pri výky s estetickým prvkom na sedenie pre cestujúcich. Prevádzkový objekt je navrhnutý ako jednoduchá hmotná kvádra, ktorá je tvorená 2 nadzemnými podlažiami a je situovaná v severnej časti stanice na piazzete. 1. nadzemné podlažie slúži ako čakárňu na jednej strane a kavárňu orientovanú do piazzety na strane druhej, so spoločným hygienickým zariadením uprostred. 2. nadzemné podlažie slúži ako denná a odpočívacia miestnosť pre ložňov, skladové priestory, hygienické a technické priestory a prepojenie s prízemím zabezpečuje kruhové točivé schodisko a výtahom. Pozdĺž východnej strany parcely je navrhnutá protihluková betónová stena so zelenou vertikálnou konštrukciou porastenou popínavými rastlinami, ktorá tlmi hluk, svetlo a emisie z prevádzky stanice (fig. 3).

Dopravné riešenie

Pri riešení dopravy sme sa rozhodli úplne zmeniť koncepciu obsluhy. Dopravnú obsluhu riešime ako loop (slučku) (fig. 4), ktorá zabezpečuje plynulý, pohodlný pohyb autobusov a zároveň bezpečný pohyb chodcov. Vjazd je situovaný približne v polovici Novákovej ulice, autobusy sa pohybujú popod „pískotu“ a následne sú natočené čelom k ulici – čím sa minimalizuje hluk a svetlo smerom k okolitým domom. Vjazd je umiestnený v poľhe dlhšieho vjazdu.

Piazzetta a spevnené plochy

Koľže v súčasnosti absultuje bezpečné prepojenie oboch staníc, bolo pre nás veľmi kľúčovým vytvorenie rozptyľovej plochy pre obe stanice (fig. 5). Táto funkcia na sba prevzalo malé námestie, takzvaná piazzeta, ktorá tvorí kľúčový peší uzol medzi autobusovou a železničnou stanicou. Služi ako rozptyľová plocha pre cestujúcich, rozlietanie kavárne a čakárne, a zároveň prirodzene nadväzuje na park. Bezpečné prechody pre chodcov spájajú obidve stanice a umožňujú plynulú navigáciu na okolité ulice. Súčasťou námestia sú aj nové stromy (fig. 6).

Konstrukcia

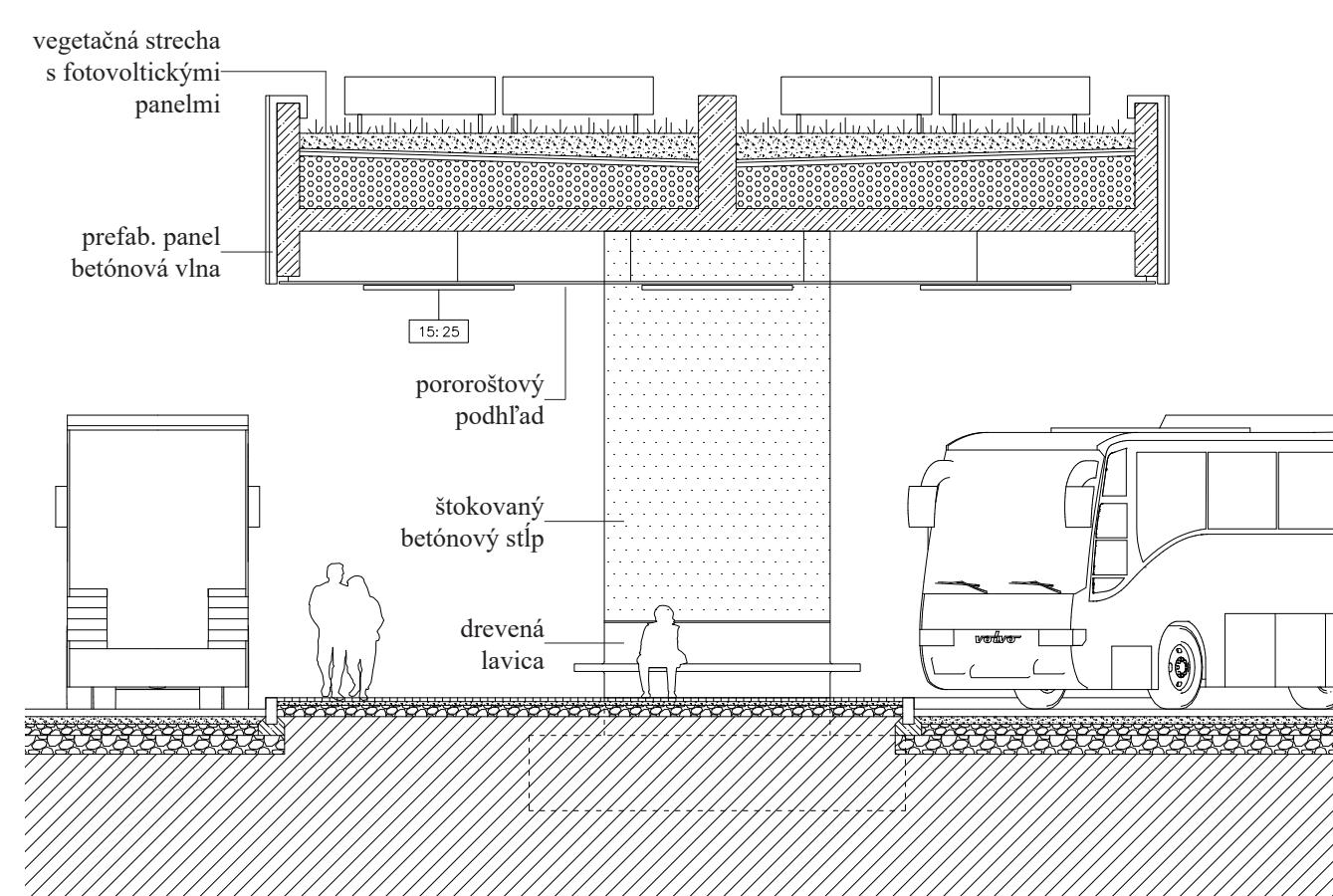
Nosná konštrukcia stanice je uvažovaná ako monolitická železobetónová, tvorená veľkými kruhovými stĺpmi o priemer 15m, ktoré nesú celú strechu, ale zároveň sa svojím tvarom snažia nevytvárať anti-sociálne priestory. Slúpy sú z monolitického štvorcového betónu a sú osadené na železobetónových pátkach. Strecha je navrhnutá ako železobetónová monolitická konštrukcia z priečných a pozdĺžnych nosných prievlakov na ktoré sú po obvode veľké prefabrikované železobetónové panely a pohľadovú vlnu. Objekt čakárne a kavárne je zarytý ako kombinácia železobetónových stien a slpov.

Materialita

Materialitový koncept vychádza z kombinácie monolitického a prefabrikovaného betónu v rôznych povrchových úpravách. Pohľad tvorí zelený kompozitný porost s integrovaným osvetlením. Fasáda čakárne je z eloxovaného hliníka a skla s informačnými panelmi. Spevnené plochy sú z prípravnej betónovej dlahy v 2-3 metrových odstupoch, doplnené drevenými lavicami pri pákách slpov. Osvetlenie a nápisy sú riešené lineárnymi neónovými svetlami.

Zelená infraštruktúra

Pomerne veľké plošné nároky na spevnené plochy pre dopravu, zneemožňujú navrhnuť väčšie sústredené zelené plochy. Riešením je umiestnenie zelenej strechy zo sukulentov na strechu stanice. Odvodnenie strechy je zarytované do veľkých nosných slpov, ktoré môžu slúžiť ako závlhák pre polievanie v suchých mesiacoch (fig. 7). Strešná rovina zároveň ponúka priestor pre umiestnenie fotovoltaických panelov, ktoré zaisťujú elektrickú energiu osvetlenie stanice, navigácie, infopanely, prípadne aj prevádzkovú budovu. Veľké betónové plochy nástupíšť sú odvodnené smerom ku zelenej protihlukovej stene.



Rez nástupišťom

1:100

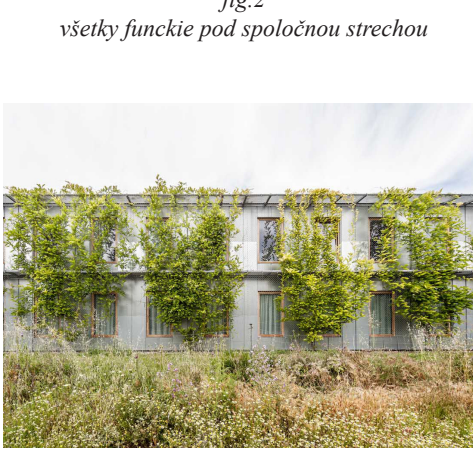
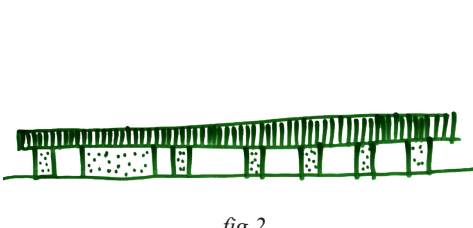
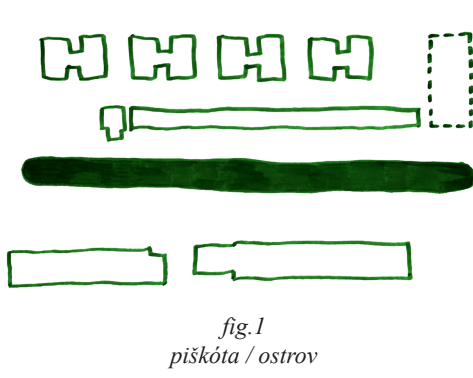


fig. 3 Haru Architects, rezidencija d'estudiants 912

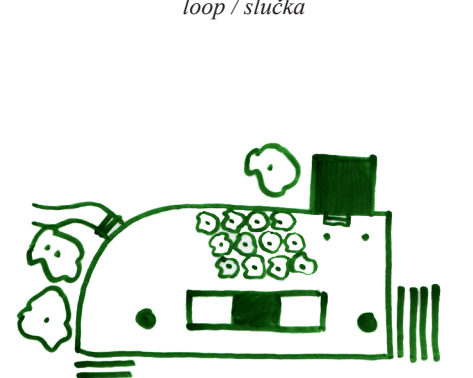
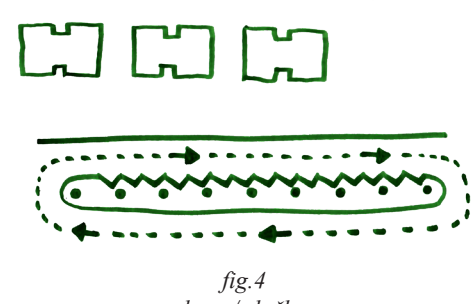


fig. 5 piazzetta



fig. 6 referencija Bureau Bas Smets, Part-Dieu, Lyon

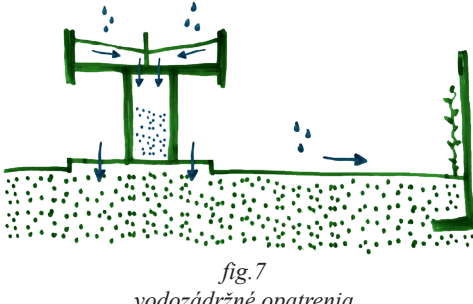
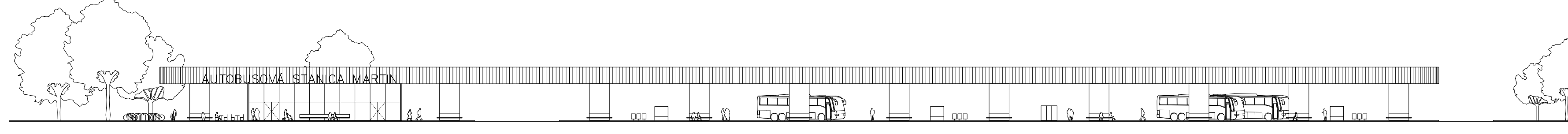
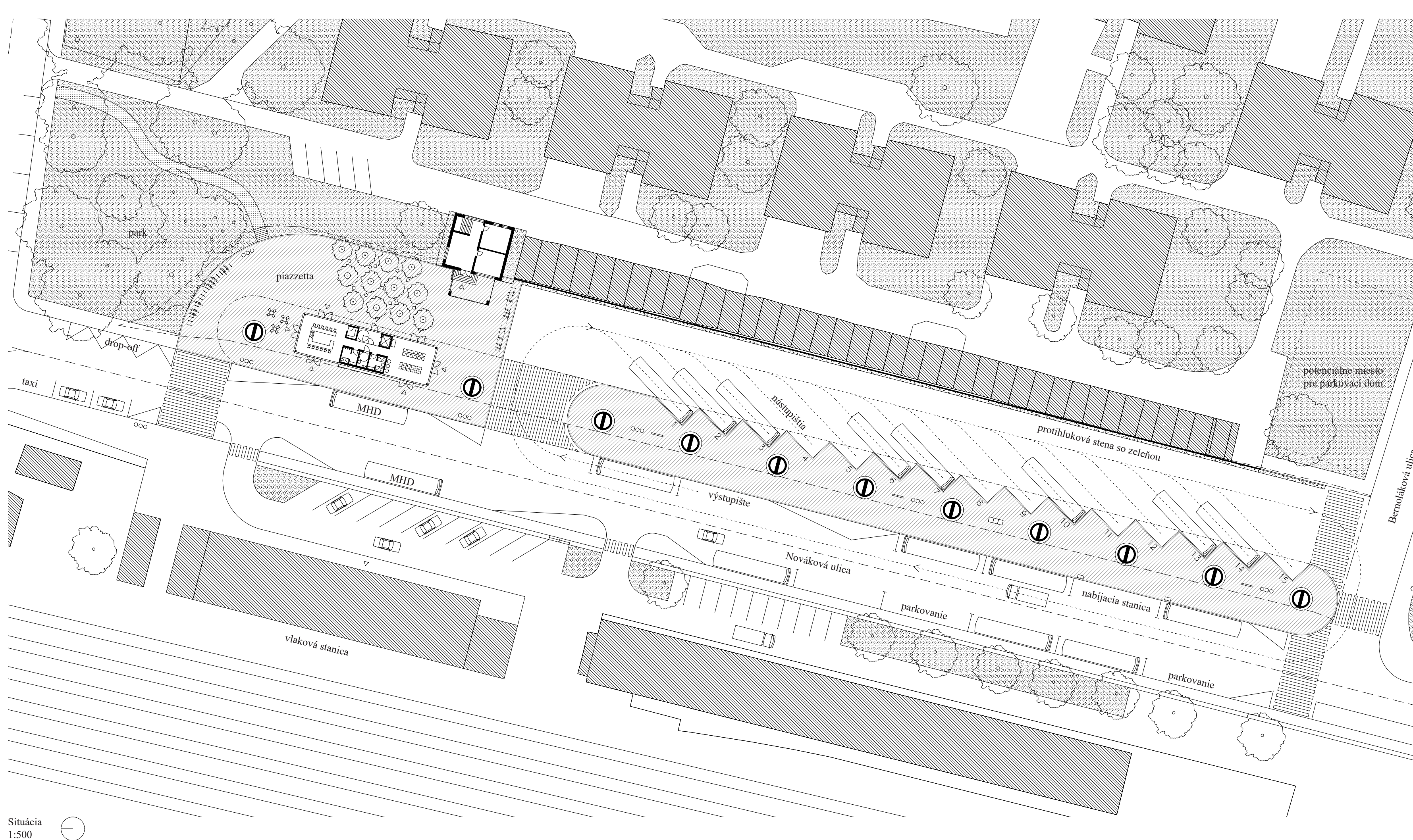


fig. 7 vododržné opatrenia



Pohľad západný 1:500



Situácia 1:500



Situácia 1:1000

SÚŤAŽ - AUTOBUSOVÁ STANICA MARTIN

