

ARCHITEKTONICKÁ KONCEPCIA

Pri rozvojom pláne autobusovej stanice sme si okrem vytvorenia funkčnej a hospodárnej stanice stanovili za cieľ aj interpretáciu okolitého územia ako verejného parku a jeho pretvorenie na živý mestský priestor. Prívatie ľudí prichádzajúcich na železničnú a autobusovú stanicu je významnou úlohou mesta, ktorá si vyžaduje dôstojnú architektúru – vstup do obce, ktorá leží v objatí hôr Fatry, má návštevníkom poskytnúť prvý dojem o jej charaktere. Logickým usporiadaním dopravy autobusov a peších, ktoré sa navzájom čo najmenej krížiajú, plánujeme veľkorysý, súvislý verejný priestor vytvorený s bohatou horskou vegetáciou.

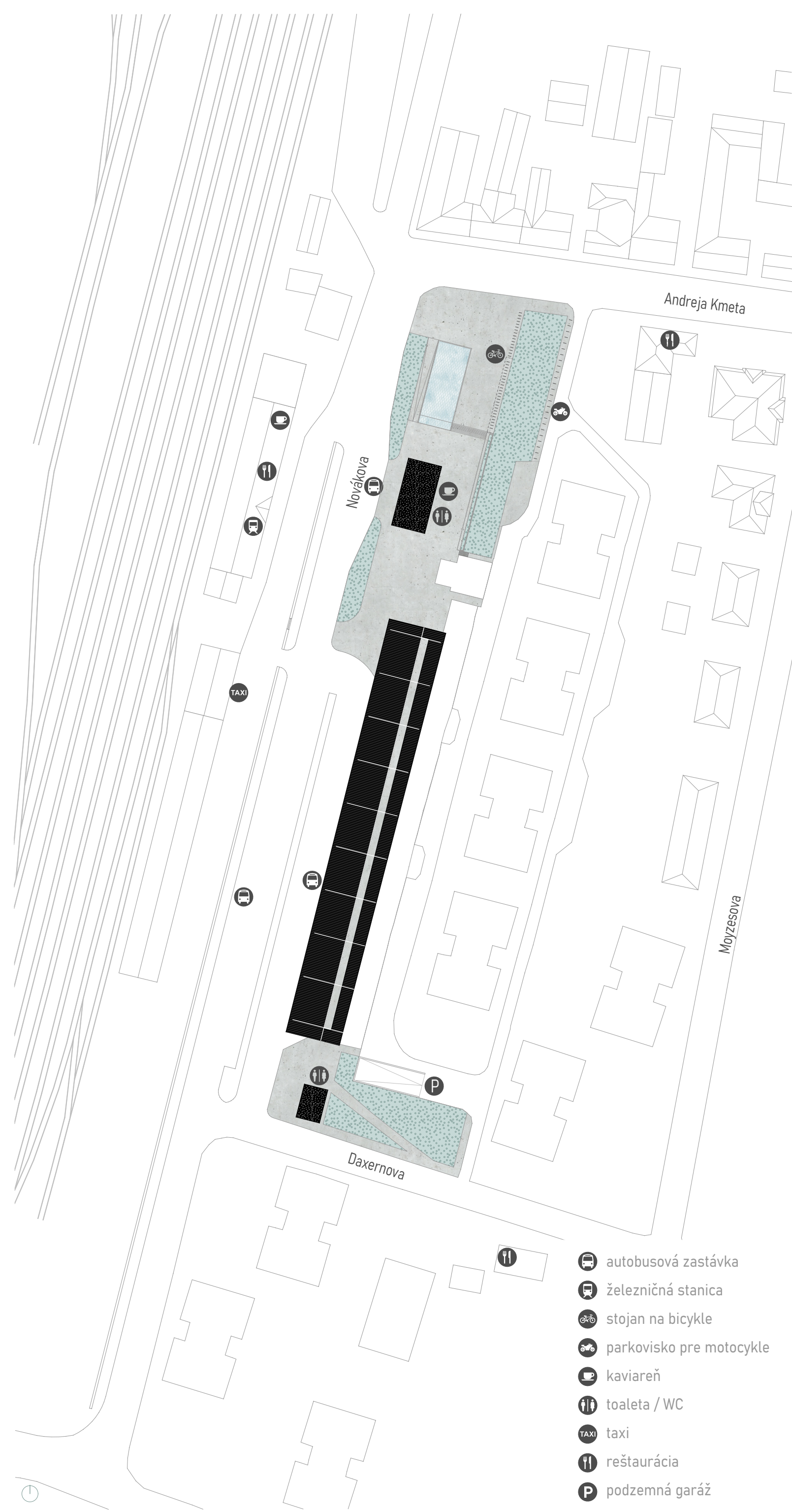


KOMUNIKÁČNE TRASY

Pohyb peších po území autobusovej stanice prebieha v súvislom priestore, oddelenom od dopravných komunikácií. Od ulice Andreja Kmeťa je možné dostať sa k vyššie potoženému pavilónu pomocou schodiska alebo rampy. Na severnej strane je možnosť parkovania bicyklov – v otvorenej aj krytej časti. Motocyklisti môžu svoje vozidlá odstaviť na zadnej strane územia, v bočnej ulici pred obytnými blokmi, z oboch strán, bez rušenia pešej dopravy. Parkovanie áut zabezpečujú pozdižné parkovacie pásy pri komunikáciách a v budúcnosti plánovaný parkovací dom.

MESTSKÝ PARK

Základom krajinárskej koncepcie je vytvorenie pôvodného prírodného charakteru miesta. V husto zastavanom a prevažne spevnenom mestskom prostredí je obzvlášť dôležité, aby bolo územie autobusovej stanice riešené ako park s výsadbou viacúčelovej vegetácie. Väčšinu existujúcich stromov zachováme, doplníme ich novými jedincami a s ohľadom na pohodlný pohyb vytvoríme čo najviac kríkových a pôdopokryvných plôch. Dôležitým prvkom parku je vodná hra s čerpaným okruhom, ktorá využíva výškový rozdiel a pripomína potoky pohoria Fatra. Produkcia kyslíka a zvyšovanie vlhkosti vzduchu má v dopravnom uzle s vysokou intenzitou vozidiel mimoriadny význam.



- autobusová zastávka
- železničná stanica
- stojan na bicykle
- parkovisko pre motocykle
- kaviareň
- toaleta / WC
- taxi
- reštaurácia
- podzemná garáž



Vizualizácia



Vizualizácia

Situácia 1:1000



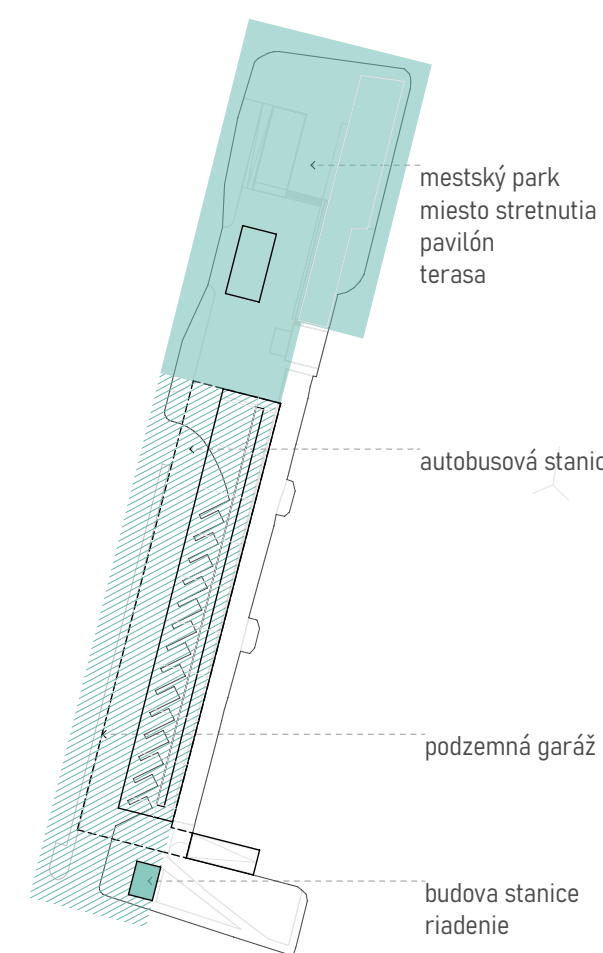
Vizualizácia

MESTSKÉ VZŤAHY

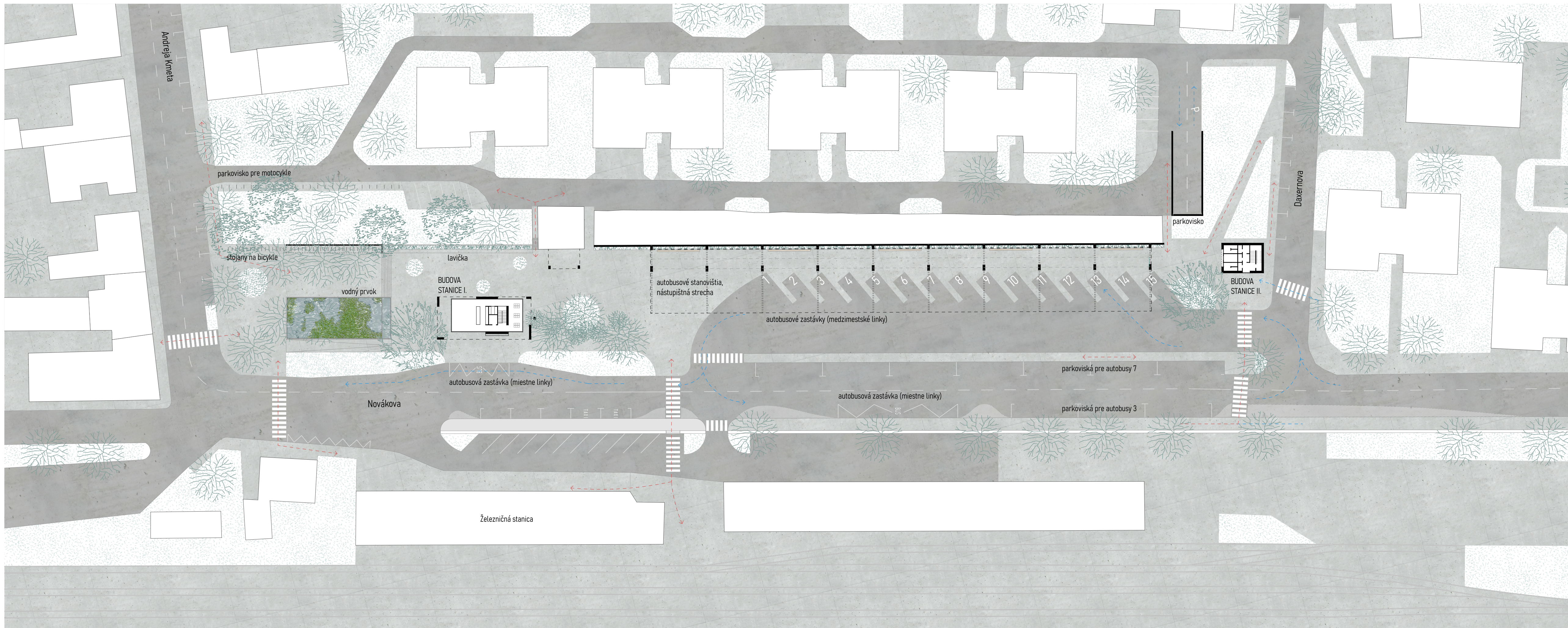
Pri umiestňovaní novej autobusovej stanice bolo hlavným hľadiskom logické a prehľadné sprístupnenie územia, pri zachovaní čo najväčšieho počtu existujúcich prvkov. Hlavný smer príchodu pešej dopravy z mesta sme navrhli od ulice Andreja Kmeťa. Tu sme využili dobré podmienky existujúcej zelene, zachovali a doplnili hodnotné veľké stromy a vytvorili predpriestor autobusovej stanice, ktoré ako mestský park dopĺňa verejné funkcie (kaviareň, čakáreň) umiestnené v hlavnej budove. Spevnené plochy stanice sme znížili na nevyhnutné minimum, čím vznikol súvislý mestský priestor. Na tejto strane sme umiestnili aj parkovisko pre bicykle a motocykle. Osa budovy starej autobusovej stanice a príchody pre chodcov určujú ťažisko územia, kde sme situovali vonkajšiu zónu stretávania a čakania spolu s hlavnou budovou. Mimoriadne dôležitá bola, aby chodci od príchodu až po nastúpenie do autobusu ani raz nekrižovali autobusovú dopravu – takto vzniknutá súvislá pešia zóna funguje bezpečne a ako skutočný mestský priestor, park s rekreačným charakterom. Toto územie zároveň nadväzuje na príchodovú trasu k železničnej stanici. Pozdiž ulice Novákova sme ponechali existujúce parkoviská a zastávky autobusov obsluhujúce miestnu dopravu a prepojili ich so súvislou pešou zónou. Do navrhovaného usporiadania je možné dobre integrovať aj prípadnú realizáciu podzemnej garáže, ktorá by bola prístupná z ulice Daxnerova a nachádzala by sa pod územím autobusovej stanice.

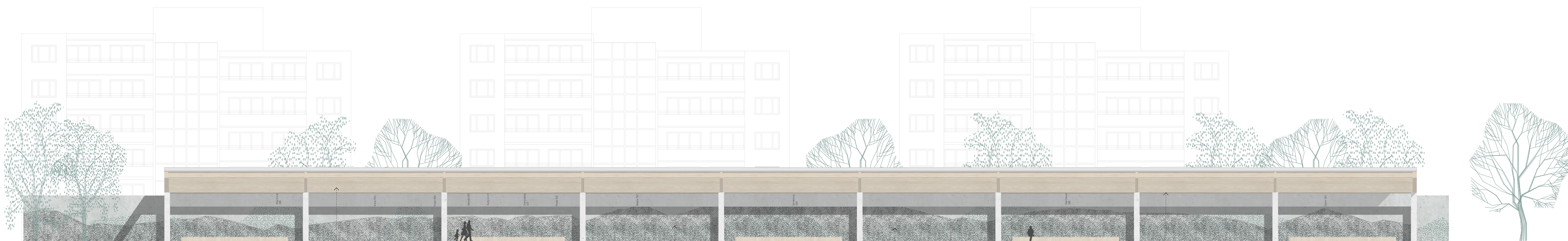
UMIESTNENIE

Navrhované funkcie sme rozmiestnili tak, aby riešili súčasne urbanistické a architektonické problémy územia, napríklad bariérový účinok radovej garáže alebo nevhodnú polohu zachovanej administratívnej budovy, ale zároveň aby aj v prípade ich budúcej demolície vytvorili atraktívnu a estetickú situáciu. Územie sa nachádza na hranici priemyselnej a obytnej zóny, svojou mierkou sa snaží viesť dialóg s oboma architektonickými charaktermi, preto sme kompozíciu rozdelili na viaceré objemov podľa jednotlivých funkčných zón. Funkcie spojené s príchodom, čakaním a stretávaním sme umiestnili do pavilónu v ťažisku vytvoreného parkového mestského priestoru. Do suterénu sme vložili veľkokapacitný hygienický blok. Zóna nastupovania do autobusov a nakladania batožiny sa nachádza pod novou strechou pri radových garážach. Budova určená pre vodičov autobusov a hygienické bloky sú umiestnené na okraji územia, pri ulici Moyzsova.



Situácia 1:500



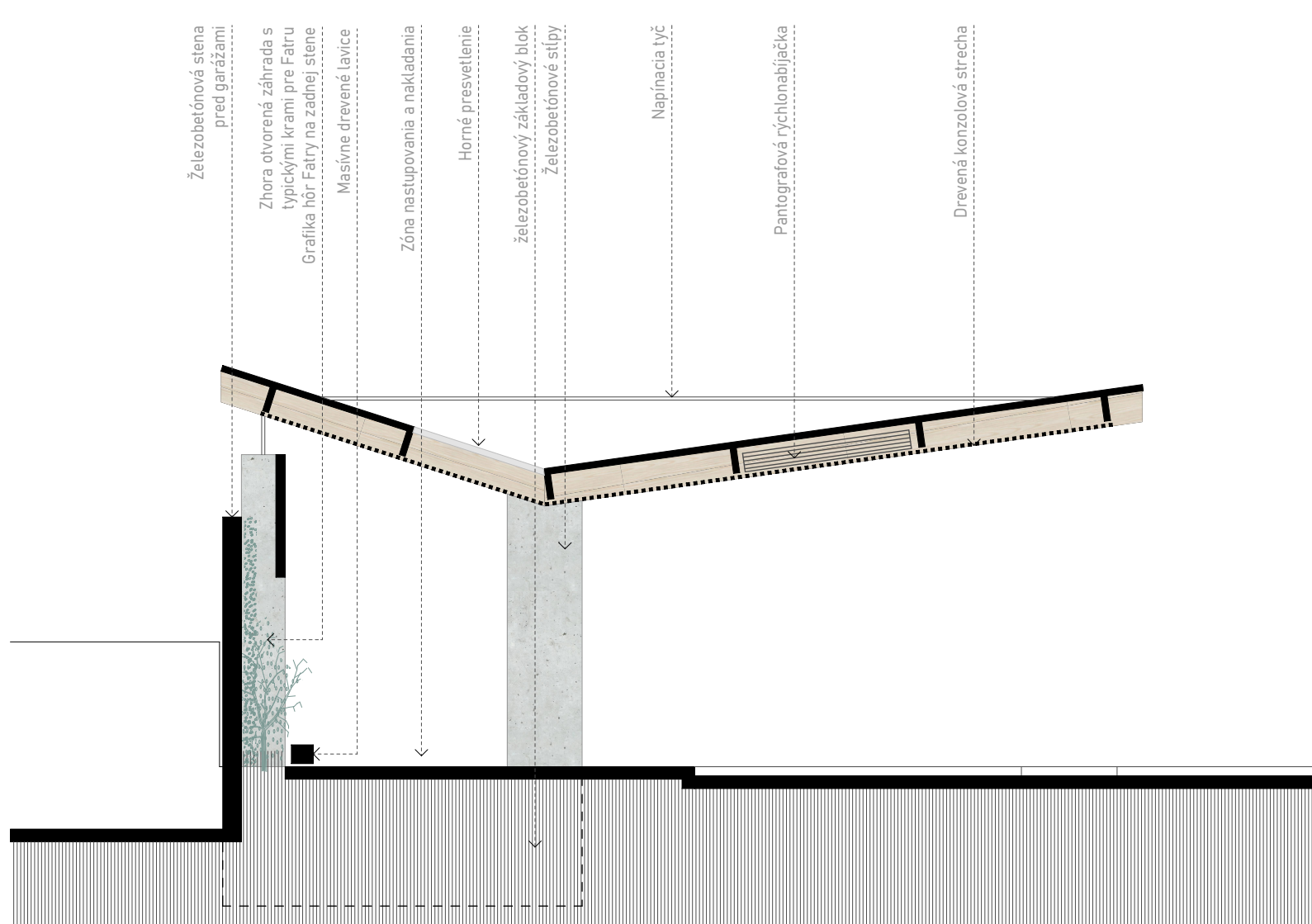


Západná fasáda 1:200

Pôdorys prístrešku nástupištia 1:200



Vizualizácia



Priečny rez - nástupištna strecha 1:100

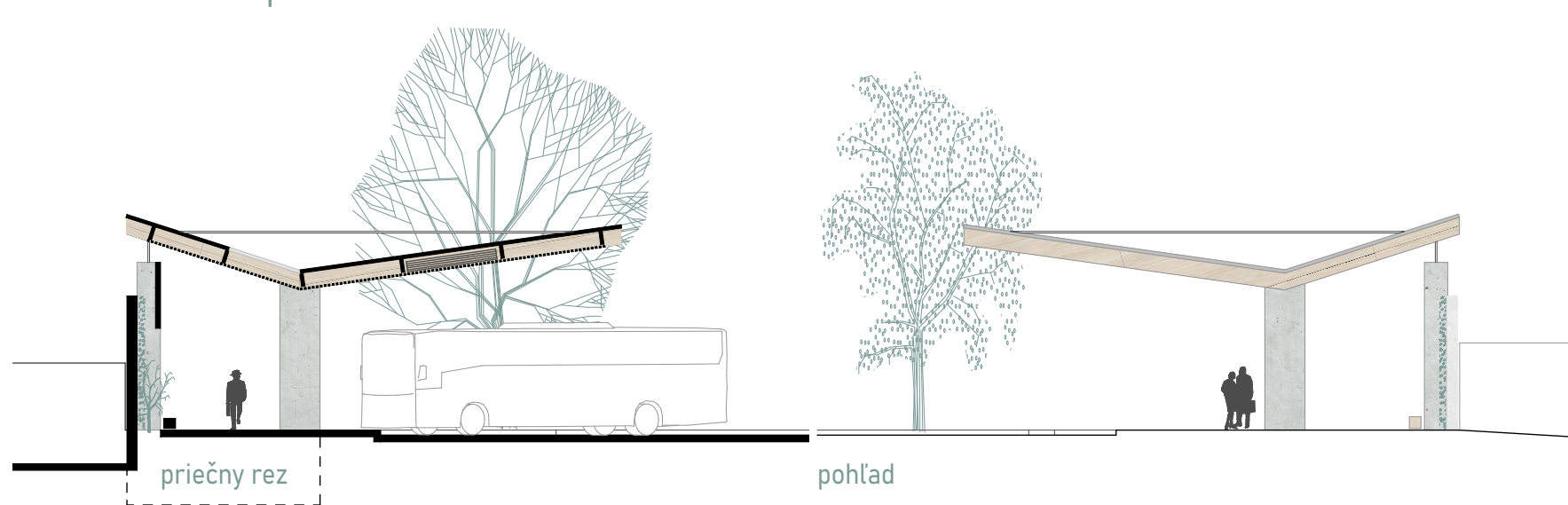
ARCHITEKTONICKÉ FORMOVANIE, POUŽITIE MATERIÁLOV, TECHNICKÉ RIŠENIA

Výber materiálov a konštrukcií sme prispôbili miestnym podmienkam a zásadám trvácnosti a udržateľnosti tak, aby ich realizácia bola technicky aj ekonomicky efektívna. Zvislé nosné konštrukcie prístrešku hlavnej budovy a nad nástupišťom sú navrhnuté zo železobetónu v pohľadovej kvalite, čo zaručuje dlhodobú odolnosť. Najväčšou výzvou bolo efektívne a zároveň atraktívne riešenie prekrytia nástupíšť. Navrhnuté konzolové usporiadanie v tvare váhy uvoľňuje pohyb na úrovni terénu pre autobusy aj pre ľudí. Strechu sme navrhli z veľkorozponových, predpätých lepených drevených nosníkov. Riešenie je založené na použití lokálne dostupného materiálu, je rýchlo prefabrikovateľné dostupnou technológiou a výrazne zlepšuje uhlíkovú bilanciю celku. Pohľadové drevené konštrukcie svojou priateľskou a útulnou atmosférou zmierňujú industriálny charakter okolia a nadväzujú na architektonické tvaroslovie horských chat vo Fatre, ako aj na objekty miestneho skanzenu (Múzeum slovenskej dediny). Konštrukcia je vhodná aj na integráciu stropných rýchlonabíjačiek pre elekrobuses. Pavilón sleduje tú istú logiku, avšak s jednoduchšou geometriou a statickým riešením. Budovu pre vodičov a riadiace zázemie sme navrhli ako tradičný železobetónový skelet s výplňovým murivom. Na prízemí má kompaktný charakter, na poschodí väčšie presklené plochy.

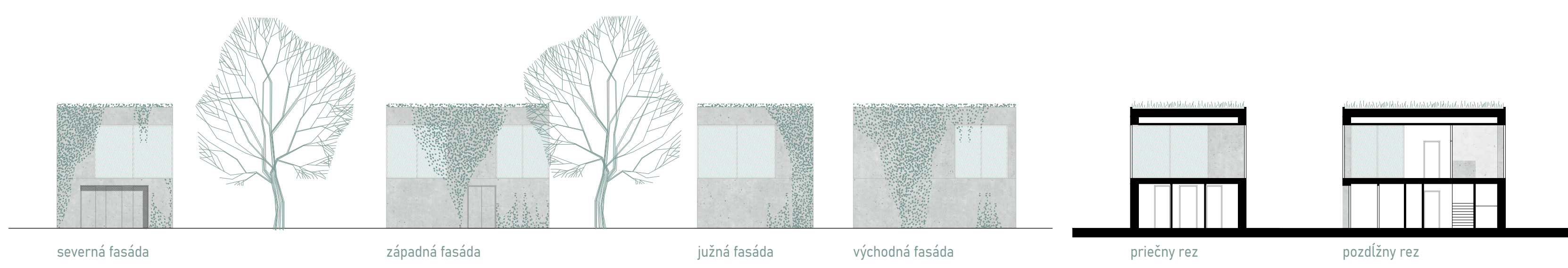
ZÁHRADA ZA NÁSTUPIŠŤOM

Umiestnenie prístrešku pre 15 autobusov a jeho zadné uzatvorenie determinujú viaceré podmienky (mestská poloha, dopravné požiadavky autobusov). V rámci týchto hraníc sme chceli vytvoriť priestor, kde je príjemné zotrvať. Zadná stena zabezpečuje ochranu obytného územia za stanicou, ale zároveň obsahuje záhradu, lavičky a krajinný prvok. Zhora otvorený zelený pás funguje ako súvislý obraz zelene, ktorý oživuje vegetáciu, kamene a skaly okolitého pohoria. Zlepšuje kvalitu ovzdušia a komfort čakajúcich.

Prístrešok nástupištia 1:200



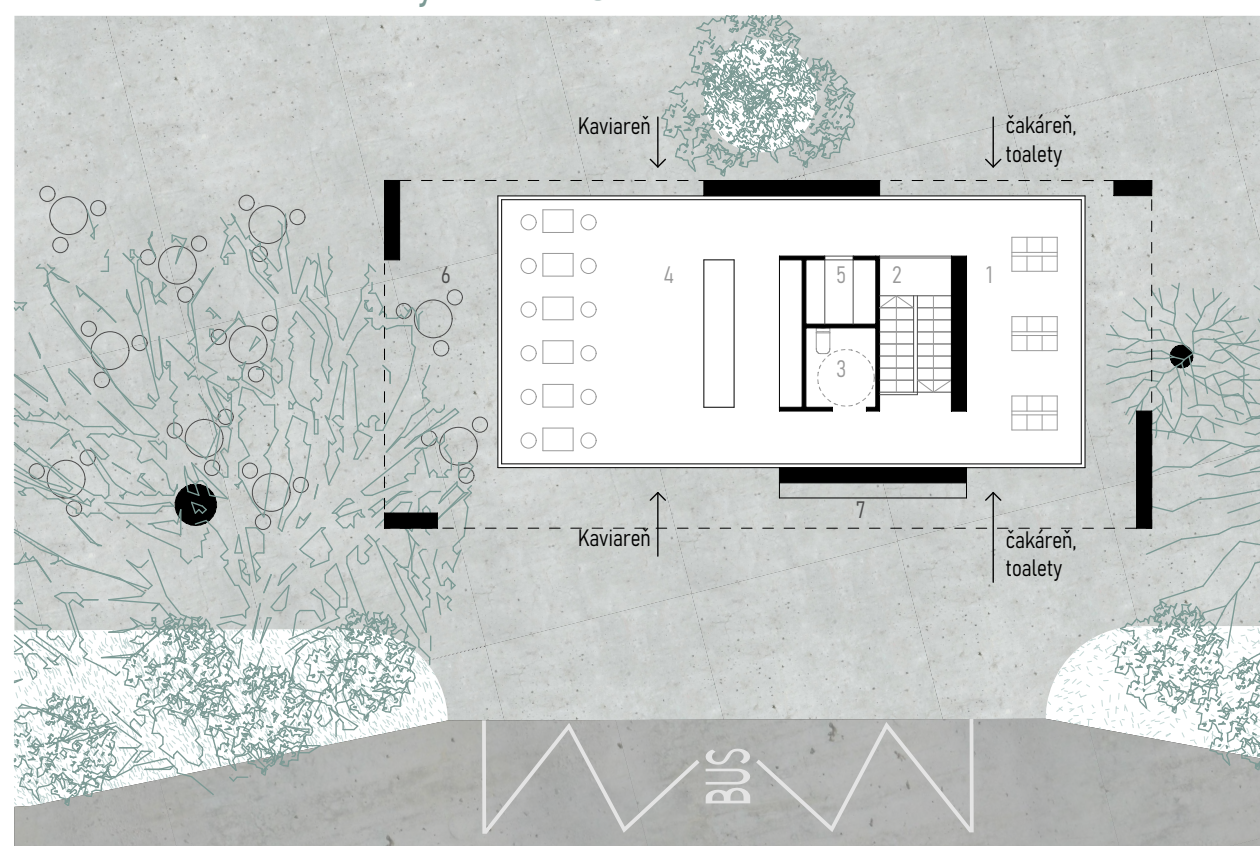
Budova stanice II. 1:200



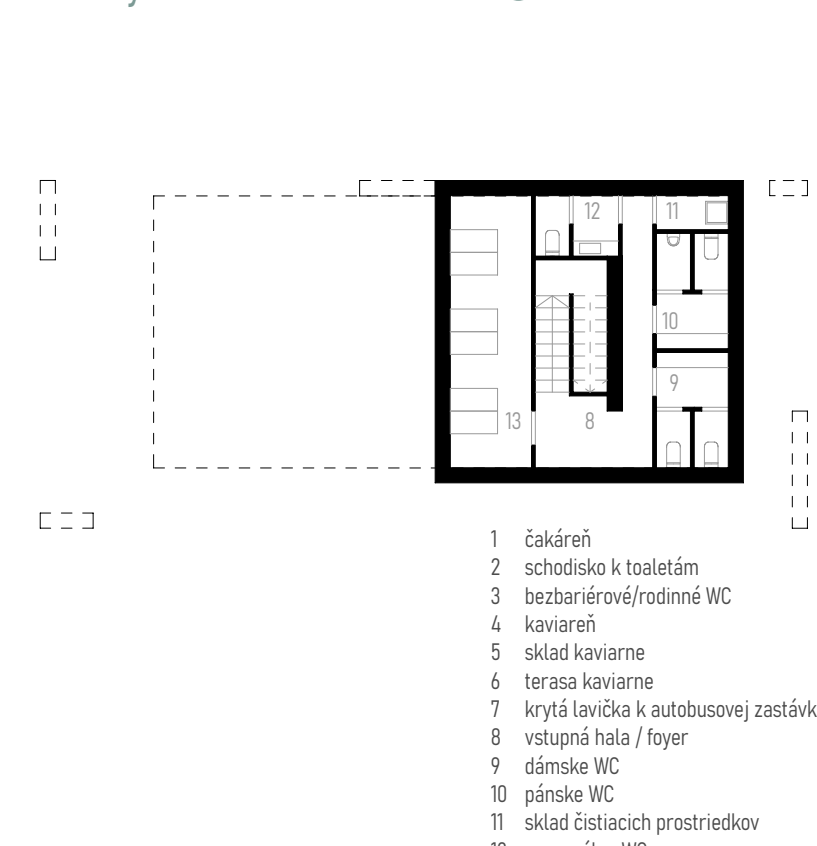
Budova stanice I. 1:200



Budova stanice I. Pôdorys 1:200



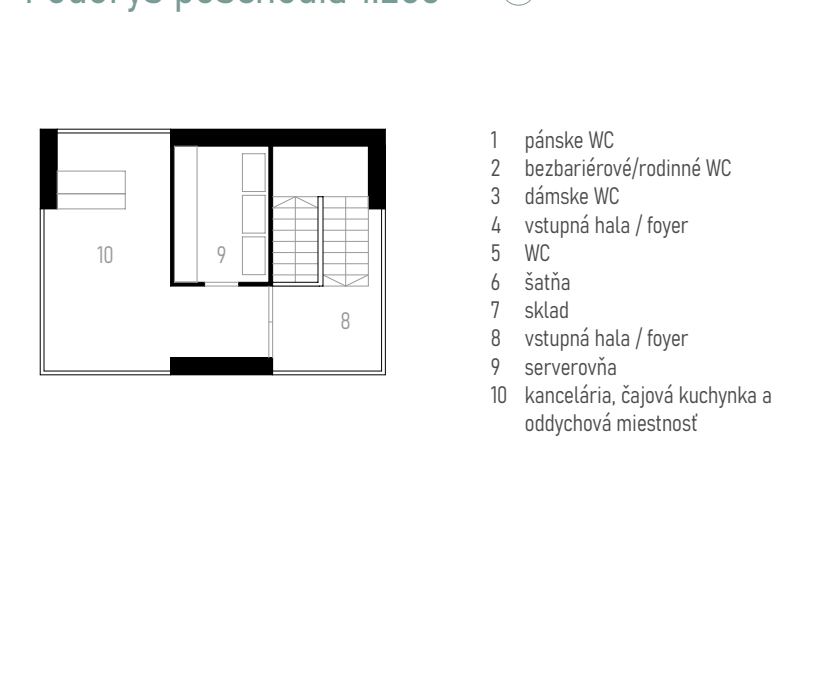
Pôdorys suterénu 1:200



Budova stanice II. Pôdorys 1:200



Pôdorys poschodia 1:200



Vizualizácia

