

ULICA P. O. HVIEZDOSLAVA V ŽILINE
MESTO A ŽELEZNICA
MATÚŠ BERÁK

periférie minulosti sa stávajú centrami súčasnosti

Diplomová práce
Fakulta architektury ČVUT v Praze

Ulica P. O. Hviezdoslava v Žiline
Mesto a železnica
Matúš Berák

Ústav navrhování I
Atelier Rothbauer

vedúci práce: Doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer
konzultanti: Ing. arch. Vojtěch Sosna, Ing. arch. Karel Filsak

letný semester 2018/19

Ulica P. O. Hviezdoslava v Žiline
mesto a železnica

Obsah

1 Úvod	7
2 Popis a rozbor	13
Minulosť	14
Súčasnosť	20
Plány a vízie	30
Podoba územia podľa mesta	32
3 Urbanismus	37
Východiská	38
Koncept územia	40
Konceptie	42
4 Verejný priestor	49
Východiská	50
Konceptia povrchov	52
Ulice	54
5 Predstaničné námestia	59
Dvojnámestie, Predstaničné námestie	60
Námestie Vrbu & Wetzlera	70
6 Integrovaná stanica	81
Spájanie staníc	82
Koncept	83
Možnosti riešenia autobusových nástupišť	85
Centrálna hala	89
Pôvodná výpravná budova	93
Západné krídlo	96
Ostatné časti bloku	100
Dispozičné riešenie	101
7 Záver	113
Záver	114
Zdroje	116
Dokladová časť	117

Anotácia

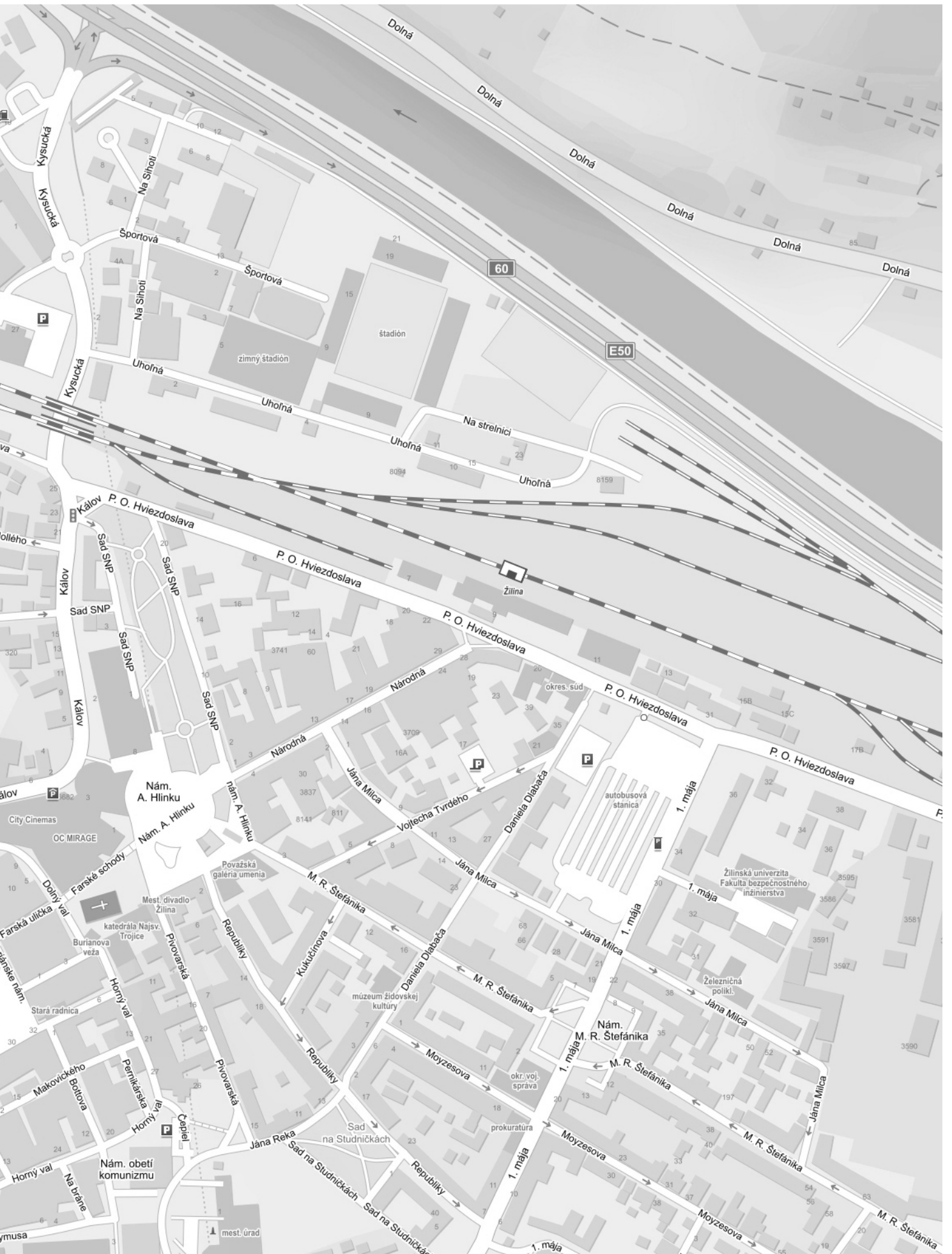
Diplomová práca sa venuje verejnému priestoru v meste vo všetkých jeho formách. Bočnej uličke, mestskej okružnej triede, námestiu a parku, ale aj verejnému priestoru vo verejných budovách. Verejnému priestoru sa venuje ako celku a nedeliteľnému kontinuu, zapojenému do celku mesta.

Práca sa zaoberá Ulicou P. O. Hviezdoslava v Žiline, ulicou na okraji historického centra mesta, ktorá je nesmierne dôležitým, no zároveň aj nesmierne zanedbaným prvkom organizmu mesta. Dôležitou je pre umiestnenie oboch dopravných terminálov mesta - železničnej a autobusovej stanice, vstupných brán do mesta. V práci je venovaná pozornosť možnostiam ďalšieho rozvoja mesta za železničnú trať v súlade so strategickými dokumentami mesta. Projekt určuje možnosti urbanistického riešenia plôch uvoľnených po zahŕbení železničnej trate pod povrch. Súčasťou práce je aj návrh integrovaného dopravného terminálu, no v prvom rade riešenie verejných priestorov v lokalite, vrátane predstaničných námestí a samotnej Hviezdoslavovej ulice.

1 Úvod



mapa širšieho centra Žiliny



Podnety k práci

Žilina je svojim spôsobom pekné mesto. Má veľmi kvalitný základ svojej krásy zo všetkých období svojho vývoja: historické jadro s dochovaným stredovekým pôdorysom, kvalitné eklektické stavby konca 19. storočia, výraznú funkcionalistickú stopu v urbanizácii mesta a aj v stavbách daného obdobia, štvrť Hliny I a II. v štýle serey, ktorá je dobrým miestom na život, panelové sídliska konca 60. rokov u ktorých je vidieť, že kvalita domov aj verejného priestoru bola stále požadovaná, sídliska rokov 80tych-Vlčince, ktoré začínajú byť doceňované pre kvalitnú priestorovú kompozíciu. Zavedenie trolejbusovej dopravy v rokoch 90. malo nesporný vplyv na kvalitu života v meste. V meste sa začína objavovať aj kvalitná súčasná vrstva. Z príkladov posledných rokov je možno menovať rekonštrukciu Parku Ľudovíta Štúra. Po vymenovaní bodov kvality vrámci vývoja mesta je asi naozaj možné usúdiť, že Žilina je pekné mesto s kvalitným vystavaným prostredím. Subjektívne je tomu však inak. Vždy, keď sa vraciam domov, obvykle vlakom, keď vystúpim z vlaku na perón, prejdem podchodom na začiatok Národnej ulice a ďalej kráčam centrom mesta domov, zmocní sa ma pocit, že sa mi tu vôbec nepáči a že je mesto mesiac čo mesiac horšie v zmysle, že je menej krásne. Nie sú to len moje pocity, mnoho žilinčanov mi v mnohých rozhovoroch dalo za pravdu. Snažil som sa tento do značnej miery subjektívny pocit rozluštiť a hľadať jeho príčiny a v diplomovej práci sa ich pokúšim vyriešiť.

Prvou príčinou je nadmerný vizuálny smog v meste: premiéra reklamy zakrýva všetky tie krásne stavby centra mesta, ktoré sú pod vrstvou reklamy osve veľmi dobré a poväčšinou pamiatkovo chránené. Toto je ten najmenší problém. Vyhláškou mesta sa dá pomerne účinne reklama zregulovať a dostať opäť do popredia krásu fasád budov.

Druhou príčinou je samotná železničná stanica. Pôvodne solídna funkcionalistická stavba, ktorá spolu s administratívnou budovou železníc a budovou pošty tvorí harmonický celok kvalitnej funkcionalistickej architektúry podobného výrazu. Kameňom úrazu je jej stav. Od dokončenia v roku 1942 neprešla výraznou rekonštrukciou a jej stav je z toho dôvodu tristný. Stanica potrebuje šetrným spôsobom očistiť od nánosov posledných 70 rokov, bude to výsostne pamiatkárská práca očistiť ju do pôvodnej krásy. Dúfam, že to podobne bude vnímať aj majiteľ a že Žilina nepríde o v miestnom význame ikonickú stavbu.

Tretia a zrejme najvýraznejšia príčina je Hviezdoslavova ulica, priestor medzi stanicou a Národnou ulicou. Hviezdoslavova ulica je dnes dopravnou tepnou a nie ulicou. Je skôr cestou, aj keď má potenciál byť živým verejným priestorom. Je nadmieru zaťažená všetkými typmi dopravy a chodec na nej nemá svoj priestor. Prepojenie stanice a Národnej ulice je mimoúrovňové, podchodom. Jedná sa o najhoršie možné riešenie. V záujme automobilizmu sme poslali chodcov pod zem, vytvorili bariéry nielen komunikačné,

ale aj vizuálne. Stanica k svojmu životu potrebuje predstaničné námestie, nie malý plácek ohraničený zábradliami, ktoré nútia ísť chodcov podchodom. Stanica potrebuje byť prepojená s mestom. Je to práve stanica, ktorá roku 1870, v tej dobe na periférii, dala impulz k rozvoju mesta. Dnes sa k nej správame macošsky, odtrhli sme ju od centra. Hviezdoslavova ulica sa musí stať živou mestskou ulicou, príjemnou k pobytu, bezbariérou, krásnou podnožou pre dnes už stojace stavby ale aj stavby budúce.

Mimo podnetov z kategórie priamo zažitých vnemov ma k výberu témy viedli aj explicitne formulované témy oficiálnych dokumentov mesta o budúcom vývoji. Zaujala ma myšlienka možnosti zahĺbenia železničnej trate v úseku vedúcom cez centrum mesta, približne v dĺžke Hviezdoslavovej ulice, čím by došlo k uvoľneniu veľkej plochy pre budúci rozvoj a prepojenie dvoch dnes železnicou oddelených území. Táto skutočnosť vytvára širší rámec pre riešenie vyššie menovaných problémov.

Cieľ práce

Práca má tri čiastkové ciele v rozličných mierkach, rovnako, ako je sama štruktúrovaná a jeden cieľ celkový a spoločný pre všetky menšie ciele.

1
V mierke mesta je cieľom overiť, či je riešenie zapustenia železničnej trate pod zem vhodné v danej situácii, ukázať, ako by mohlo mesto vyzerať, ak by v dlhodobom horizonte k tomuto zásahu došlo. Výstup prvého cieľa môže byť následne užitý vo verejnej diskusii o podobe územia železničnej stanice.

2
V mierke budov je cieľom predložiť obraz modernej železničnej a autobusovej stanice, ideálne pod jednou strechou v jednej budove. Obraz takej stavby, ktorá bude reprezentatívnou vstupnou bránou do mesta, nie hanbou.

3
Tretím cieľom, v mierke verejného priestoru, ulice a námestia prezentovať riešenia verejných priestorov v centre mesta. Priestorov takých, ktoré budú prívetive pre ľudí, budú príjemné na pobyt a obytné.

Tieto tri ciele sú od seba neoddeliteľné. Sú zlúčiteľné do spoločného cieľa: zlepšenia súčasného stavu, Žiliny krajšej, prívetivejšej k obyvateľom aj návštevníkom, Žiliny za ktorú sa nebudeme musieť hanbiť. Výsledkom má byť celok, komplexný návrh verejných priestorov v meste nehladiac na to, či sa nachádzajú v budove alebo sú pod šírím nebom vymedzené budovami.

Vymedzenie územia

Žilina je priemyselné mesto na severe stredného Slovenska s počtom k pobytu prihlásených obyvateľov približne 85000 a s počtom dochádzajúcich približ-

ne 15000. Riešené územie sa nachádza na severnom okraji centra mesta, v pešej dostupnosti do historického jadra. Územie v širšom kontexte je vymedzené z juhu historickým centrom mesta, blokmi domov orientovaných do Hviezdoslavovej ulice. Zo západu je hranicou Sad SNP a Kysucká ulica vrátane a z východu je hranicou Ulica 1. Mája vrátane. So severu riešené územie siaha až po rieku Váh. Ťažiskom riešeného územia je Ulica P. O. Hviezdoslava, uvoľnené plochy dnešného koľajiska a plocha súčasnej autobusovej stanice. Širší kontext bude riešený hlavne z hľadiska nadväznosti na ťažisko riešeného územia, vzhľadom na potrebu konkrétnejšieho riešenia severnej časti územia: III. mestského okruhu a následného napojenia územia až k budúcemu nábrežiu. Komplexné riešenie nábrežia a témy prepojenia mesta s vodou je nad rámec témy diplomovej práce, preto budem operovať so súčasným, aj keď nie najlepším stavom nábrežia vrátane zachovania dopravne vyťaženého III. mestského okruhu.

Urbanistické riešenie bude znázornené v dvoch stupňoch podrobnosti. Ťažisko územia bude riešené vo vyššej podrobnosti a s veľkou mierou určitosti, zatiaľ čo nadväzné územie na sever od železničnej stanice až po rieku Váhu bude prezentované vo forme možného stavu v medzidobí, kým nebude vyriešené nábrežie, respektíve stavu ak by nedošlo ku komplexnému riešeniu nábrežia a prepojenia mesta až k rieke. Územie v priestore železničnej trate (ťažisko) je 1. fázou riešenia, v 2. fáze bude nasledovať riešenie územia za dnešnou železničnou traťou až k III. mestskému okruhu

Popis územia

Územie by sa dalo charakterizovať po jednotlivých východozápadne orientovaných vrstvách. Prvou vrstvou je Ulica P. O. Hviezdoslava. Z južnej strany bežná ulica mesta konca 19. storočia pozostávajúca z 2 až 4 podlažných budov. Zo severnej strany je hranica železničnej trate bez súvislej fronty domov, avšak s budovou stanice, ako stavbou dominantnou. Druhá vrstva je koľajisko pomerne gigantických rozmerov, v najširšom mieste až 200 m. Táto šírka je spôsobená vysokým počtom odstavňových koľají. Šírkové dimenzie koľajiska nekorešpondujú s polohou vrámci mesta. Koľajisko zaberá hodnotné plochy prakticky v centre mesta. Za koľajiskom sa nachádza plocha športovísk: hokejový a futbalový štadión, vrátane provizórnych odstavňových plôch pre vozidlá športových fanúšikov. Železničná trať je bariérou brániacou komfortnému prístupu na športoviská z centra mesta. Nasleduje vrstva III. mestského okruhu, štvorpruhovej komunikácie s povolenou rýchlosťou 80 km/h, dopravne značne vyťaženého tranzitnou dopravou kvôli absencii diaľničného obchvatu mesta smerom na Košice. Na severe sa nachádza nábrežie a koryto rieky Váh. Rieka a nábrežie je kvôli minimálnej priestupnosti mestského okruhu odrezaná od zvyšku mesta, teda prakticky nevyužitelná z pohľadu obyvateľov mesta. Nábrežie je v malom množstve využívané rybármi.



riešené územie
červená: jadro práce, čierna: širšie vzťahy

2 Popis a rozbor

Minulosť

Súčasnosť

Plány a vízie

Podoba územia podľa mesta

Minulosť

Vývoj štruktúry mesta v čase

Mesto dlhodobo ťaží z výhodnej polohy na sútoku troch riek a na križovatke ciest. Prvá písomná zmienka o Žiline je z roku 1208, o meste Žilina z roku 1312. Mesto založili nemeckí kolonisti z Tešínska, tzn. preberali obyčaje miesta ich pôvodu - právo, jazyk, pôdorysnú štruktúru mesta (podobnosť pôdorysu dnešného Mariánskeho námestia s námestím v (poľskom) Tešíne).

Stredoveké mesto je pravidelne založené. Centrom je námestie štvorcového tvaru o strane 100 m s pôvodným počtom 10 domov na každej strane. Z rohov námestia vybieha vždy dvojica na seba kolmých ulíc, anomáliou je Burianova medzierka umiestnená v polovici východnej strany námestia (podobnosť s Tešínom). Charakteristickým znakom námestia sú laubne, druhotne predsadené pred domy do priestoru námestia (pravdepodobne v období renesančných prestavieb domov na námestí). Ulice vychádzajúce z námestia rozdelili zvyšok územia daného opevnením na deväť približne podobných častí, pričom niektoré sú ďalej delené ďalšími ulicami. Žilina mala právo mať vystavané hradby avšak nikdy neboli realizované. Opevnenie bolo len v podobe zemných valov (dnešné ulice Horný Val, Dolný Val a Na priekope. Valy vymedzovali približne kruhový pôdorys mesta, ktorý je zachovaný dodnes, aj keď stavby v meste sú mnohonásobne obmenené/prestavané. V období do priemyselnej revolúcie k stredovekému jadrú mesta vymedzeného opevnením prináležali aj predmestia za opevnením.

Do priemyselnej revolúcie si Žilina zachovávala svoj pomerne konštantný pôdorys, žiadny zásadný priestorový rozvoj - expanzia za opevnenie sa neodohral. Veľkým problémom Žiliny boli pomerne časté a pravidelné požiare (1521, 1678, 1744, 1756, 1848, 1886, 1904), ktoré mali za následok to, že mesto po každom požiari muselo byť obnovené. Energia a financie sa venovali do obnovy a nie do rastu, takže pôvodne stredoveké domy mesta boli postupne obnovované a prestavované do podoby slohov, ktoré boli po požiari aktuálne platné s využitím v tej dobe aktuálnych technologických postupov. Najstaršie zachované časti domov sú suterény, predvažne gotické, ktoré boli budované ako kamenné už v skorších obdobiach, preto odolali požiarom. Začiatkom 2. polovice 19. storočia mala Žilina cca 2300 obyvateľov. Bola malým a málo významným mestom.

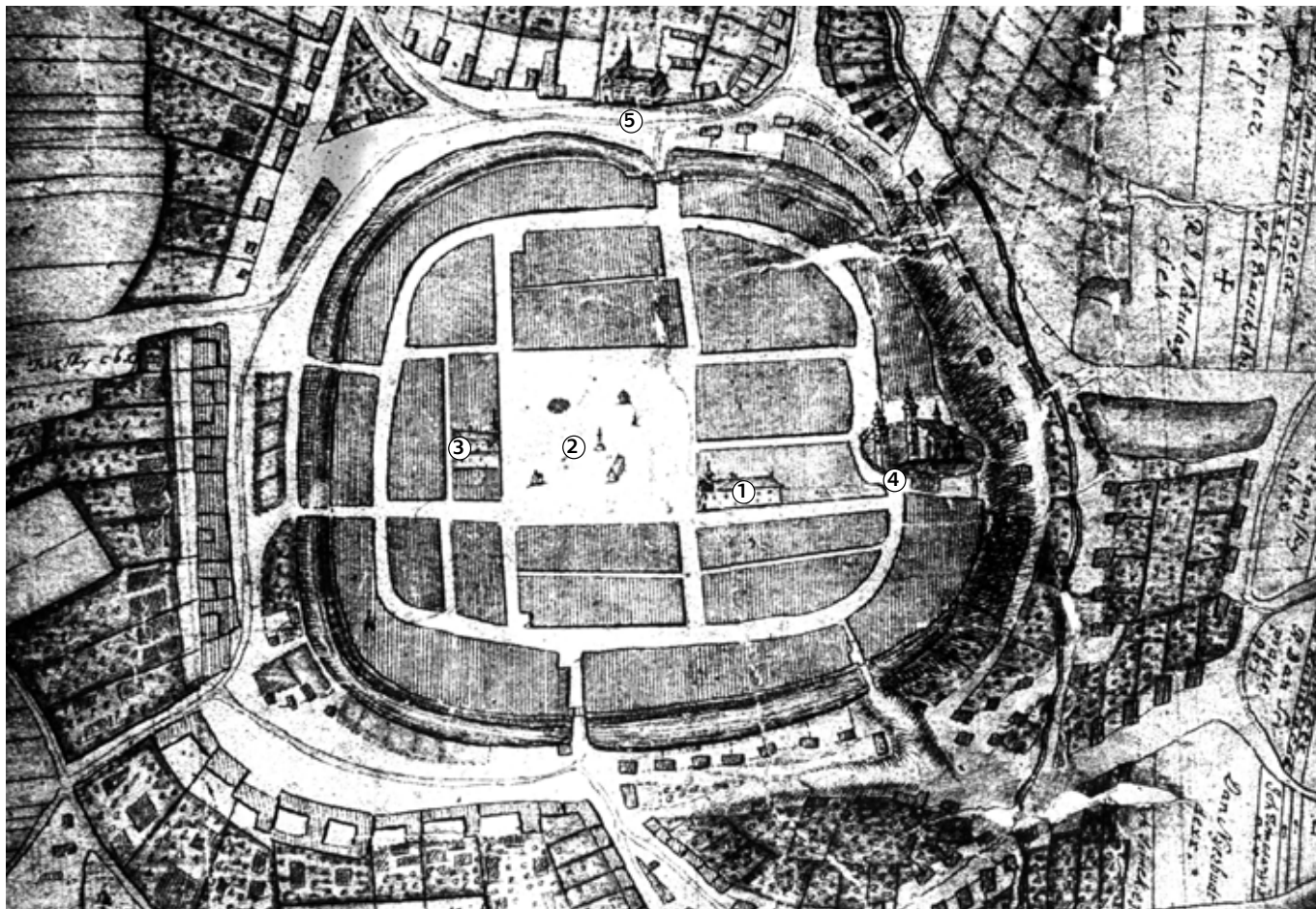
Výraznejší rozvoj mesta nastal v súvislosti s vybudovaním Košicko-bohumínskej železnice roku 1870. Železnicou do mesta začal prúdiť tovar, informácie a kapitál, ktorý bol motorom rozvoja mesta. Ďalej bola roku 1883 dobudovaná Považská železnica a v roku 1899 Rajecká železnica. Žilina sa stala železničným uzlom. Okolo železničnej stanice vybudovanej na severnom okraji mesta začala vznikať koncom 19. storočia nová výstavba v eklektickom, neskôr secesnom

slohu. Na začiatku 20. storočia bola vybudovaná Lajos Koszut utca, dnes Národná ulica, ktorá spojila stredoveké centrum s novou výstavbou pri stanici. Na ulici boli postavené 2 až 3 podlažné mestské domy s komerčným parterom. V roku 1902 bol kolmo na ústie Národnej ulice založený Miléniový park, dnes Sad SNP. V priestore pod Katedrálou Najsvätejšej trojice, medzi Sadom SNP a Národnou ulicou v tej dobe vzniklo dnešné Námestie Andreja Hlinku. Začiatkom 20. storočia bola Žilina priemyselné mesto (továreň na súkno, chemička Hungária, elektrotechnický závod Helios, celulózová továreň, továreň na decht,...) s 5000 obyvateľmi.

V 1. polovici 20. storočia prebieha stavebný vývoj v priestore vymedzeným dnešným II. mestským okruhom. Výstavba má blokový charakter. Z obdobia 30.-40. rokov pochádzajú významne urbanistické celky: Družstevná kolónia rodinných domov Svojdovcov z rokov 1931-32 a dnešné Štefánikovo námestie plus ďalšie nespočetné množstvo kvalitných stavieb danej doby vytvárajúcich jedinečnú vrstvu mesta. V roku 1929 z urbanistickej súťaže vzišiel návrh regulačného plánu mesta, na základe ktorého sa mesto rozvíjalo aj v povojnových rokoch a ktorého koncepčné zásady je možno vysledovať aj v súčasnej územnoplánovacej dokumentácii.

Po Druhej svetovej vojne bola realizovaná výstavba na ose Bottova-Bulvár-Hliny-Solinky reprezentujúca všetky spôsoby výstavby druhej polovice 20. storočia. Od kvalitného príkladu štvrte v štýle sorely, s veľkorysou centrálnou osou zvanou Bulvár, ktorá pokračuje aj panelovým sídliskom zo 60. rokov, kde bol ešte kladebný dôraz na detail a kvalitu prevedenia. Osa pokračuje sídliskom Hliny začiatku 70. rokov, kde je v riešení vidieť ešte dozvuk optimizmu konca 60. rokov. Následuje sídlisko Solinky z 80. rokov snažiace sa reflektovať postmoderné tendencie hlavne svojim urbanizmom vytvárajúcim uzavreté priestory blokov. Ukončením osy je žiaľ obchodný dom a zástavba typu satelitného mestečka z rokov nultých tretieho tisícročia. Podobný vývoj možno vysledovať aj na ose centrum-Predmestská-Hlboká cesta-Vlčince a aj na ose centrum-Háľková-Závodská-Hájik-(Hôrky). Vo všetkých prípadoch sa jedná o postupné vrstvenie novších vrstiev v nadväznosti na tie staršie.

Dnešný vývoj mesta by sa dal v kontexte určitých fenoménov doby označiť za pozitívny. Mesto sa v minimálnej miere rozrastá do šírky. Mesto si pomerne pevne drží svoje hranice. Zástavba typu sídelnej kaše je skôr okrajovou záležitosťou. Postupne dochádza k zahusťovaniu mesta. Medzery v meste sa darí zastavovať, pričom zástavba tých najväčších voľných plôch vrámci územia mesta vzniká na základe vysúťažovaných a schválených územných plánov zón (Rudiny I. & II., Žilinská univerzita, Hájik) (územný plán zóny je ekvivalentom regulačného plánu v ČR), čo je možné hodnotiť ako pozitívny jav.



Dnešné historické jadro mesta zobrazené na Ruttkayovej mape z roku 1747 [1]
 1) radnica, 2) rýnok, 3) Kostol Obrátenia sv. Pavla , 4) Katedrála Najsvätejšej Trojice, 5) Kostol sv. Barbory a kláštor Františkánov



výrez víťazného súťažného návrhu na regulačný plán mesta z roku 1929, architekt Peňáz [2]
 predstaničné námestie (1) a bloková zástavba v mieste AS (2), navrhovaný je okružno-radiálny dopravný systém platný dodnes



obraz usporiadania mesta podľa územného plánu z roku 1980 [3]
 mesto sa plánom riadilo až do roku 2012, kedy bol schválený nový ÚP

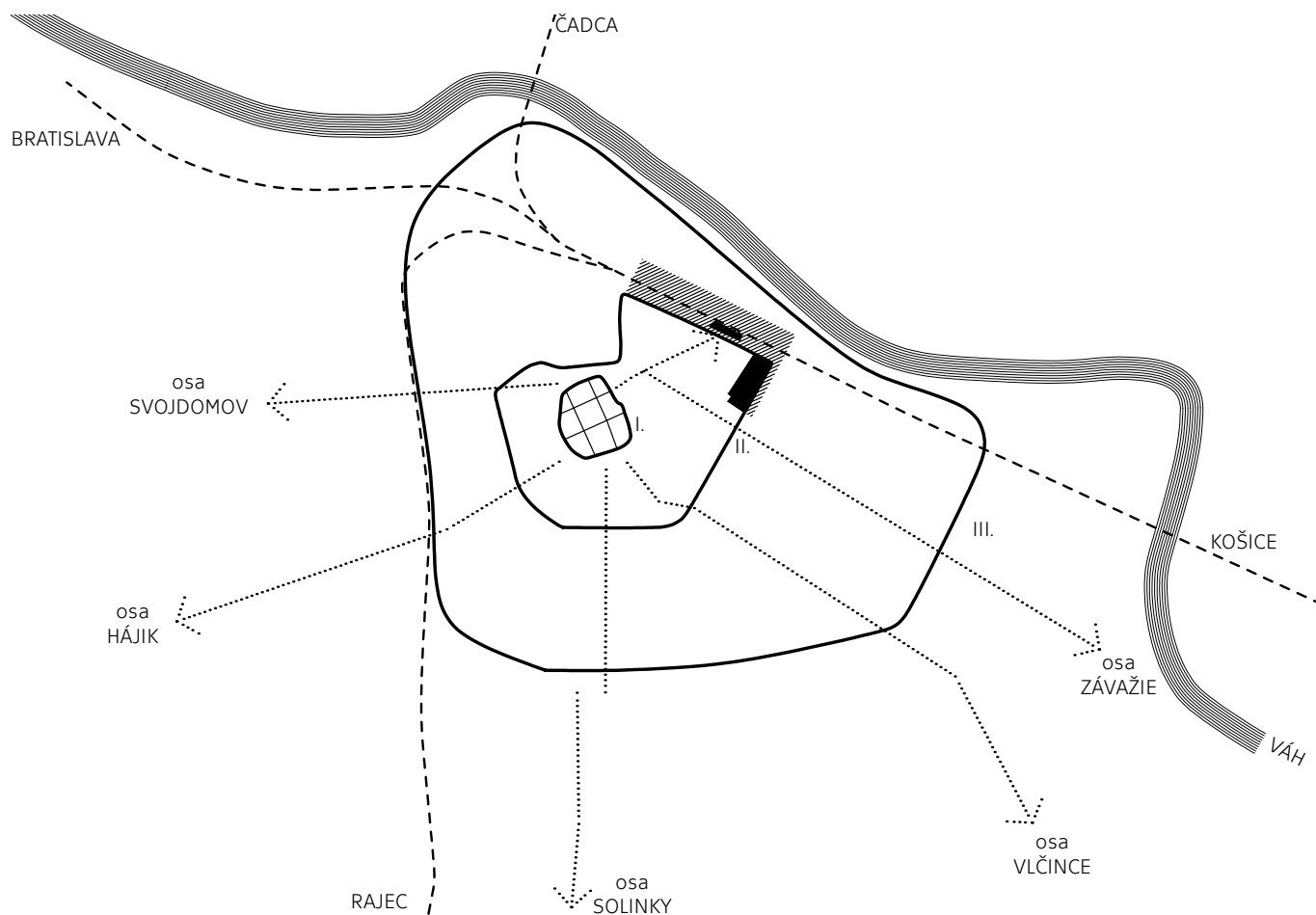


schéma dnešnej podoby mesta, radiálne okružný systém so 4 okruhmi (4. okruh diaľnica obchádzajúca mesto)
 plná šrafo: železničná a autobusová stanica, šikmá šrafo: riešené územie, čiarkovaná čiara: železničné trate



pohľad od kolajiska s ešte neexistujúcou zástavbou (1871)



pohľad na územie už vystavaného mesta (cca 1920) [4]



priestor pred stanicou-domy vpravo stoja dodnes (do 1914) [5]



predstaničné námestie (do 1918) [6]

Ulica P. O. Hviezdoslava

Vývoj Hviezdoslavovej ulice bezprostredne súvisí s vývojom železničnej dopravy v meste. Ako prvá stavba na ulici bola v roku 1870 postavená železničná stanica, aj keď v tej dobe ešte nemožno hovoriť o ulici ako takej. Bezprostrednú súvislosť s vývojom Hviezdoslavovej ulice má vývoj Národnej ulice, ktorá vznikla začiatkom 20. storočia ako spojnica železničnej stanice a starého mesta. Národná ulica sa stala obchodnou tepnou Žiliny s veľkým ekonomickým potenciálom. Z toho dôvodu sa vývoj Hviezdoslavovej ulice odohrával najintenzívnejšie hlavne v okolí stanice a styku s Národnou ulicou. V roku 1907 bol priamo oproti stanici postavený Hotel Rémi, dnešný Hotel Polom. Oproti Hotelu sa do dnešných dní zachoval jednopodlažný dom s obchodnou náplňou zo začiatku 20. storočia. V 20. rokoch bola postavená budova dnešného Okresného súdu na roho Hviezdoslavovej a Dlačovej ulice. Vedľa súdu, roku 1928 bol postavený Hotel Metropol podľa návrhu arch. F. E. Bednárika, autora neskôr postavenej železničnej stanice. Hotel zaujme uskočením časti pôdorysu vzad od uličnej čiar, pričom časťou pôdorysu priamo nadväzuje na budovu súdu. Toto uskočenie bola dané plánom mesta na vybudovanie predstaničného námestia po vybudovaní novej železničnej stanice. Tento zámer sa nedočkal realizácie, susedná jednopodlažná budova postavená na pôvodnej uličnej čiare dodnes stojí. Do roku 1942 bol postavený súbor železničnej stanice a pošty.

Vo východnej časti ulice, pri križovatke s ulicou 1. Mája do asanácie v 70. rokoch stával majetok rodiny Zelinkov pozostávajúci z bytového domu, vily, paliarne a výroby drevených sudov.

Až do vzniku autobusovej stanice v 70. rokoch boli pred železničnou stanicou a prakticky po celej dĺžke Hviezdoslavovej ulice autobusové nástupištá. Po vybudovaní autobusovej stanice sa pred stanicu nastahovali parkujúce autá., pričom tento stav trvá dodnes. V roku 1970 sa Národná ulica stala pešou zónou.

S postupným nárastom intenzity dopravy na Hviezdoslavovej ulici súvisela potreba vyriešenia mimoúrovňového prepojenia Národnej ulice so stanicou a jej nástupištami. Podchod bol vybudovaný v roku 1976. Ten sa stal výraznou bariérou pre zdravé fungovanie ulice. Svojou masívnou, aj keď vcelku elegantne zaoblenou konštrukciou zastrešenia vytvoril bariéru v priamom pohľade od/na stanicu. Veľkoryso riešená budova stanice potrebuje pred sebou veľký prázdny priestor, aby mohla vyniknúť v celej svojej kráse. Podchod vytvoril aj fyzickú bariéru, keďže v tej dobe sa bezbariérovosť stavieb nepožadovala, mamička či invalid musí podchod zdĺhavo obchádzať. Zároveň znemožnil akékoľvek možné úpravy Hviezdoslavovej ulice pred stanicou v budúcnosti. Tá sa stala dopravnou tepnou bezohľadnou k chodcom.

Železničná stanica

Trasovanie železnice cez Žilinu, samotná výstavba trate a železničnej stanice mala vo vývoji mesta nespochybniteľný význam, znamenala jeho rozvoj a vývoj od malého remeselníckeho mesta v moderné priemyselné mesto schopné obstáť v konkurencii ostatných miest.

Žilina sa do konca 19. storočia stala železničným uzlom. Prvá bola postavená Košicko-bohumínska železnica (1. vlak 20.12.1870), z počiatku vedená len po Žilinu, roku 1872 dokončená až po Košice. Následovala Považská železnica vedúca do Bratislavy sprevádzkovaná 1.11.1883, ktorá však bola najskôr vedená len po stanicu Nová Žilina umiestnenú na západnom predmestí mesta. 10.10.1899 bola odovzdaná do prevádzky Rajecká železnica vedúca do Rajca.

Budova železničnej stanice mala dve podoby: tú súčasnú postavenú v roku 1942 a tú minulú, z doby zahájenia prevádzky dráhy v roku 1870.

Pôvodná budova bola typickou železničnou stavbou danej doby. Pozostávala z centrálnej dvojpodlažnej stavby s centrálne umiestneným vstupom v strednom rizalite s nízkym štítom a šikmou strechou malého sklonu a dvoch bočných jednopodlažných krídel so šikmou strechou. Budova bola stroho zdobná, len s tehlovými ostentami a prekladmi. Budova bola postupne dostavovaná vzhľadom na narastajúce prepravné objemy a pribúdajúce trate vedúce do Žiliny. Pribudla prístavba ľavého krídla obdobnou jednopodlažnou stavbou. Pri pravom krídle pribudla dvojpodlažná prístavba orientovaná kolmo na smer pôvodnej budovy so štípmi smerom k ulici/koľajisku mierne predsadená pred stavebnú čiaru pôvodnej stanice smerom k Hviezdoslavovej ulici. Všetky prístavby vytvárali homogénny celok. V blízkosti stanice sa nachádzali aj skladovacie (smerom ku Kálovu) a technologické objekty (smerom na východ). Zo strany koľajiska bola budova zjednotená krytým prvým nástupišťom.

Prvé úvahy o náhrade novou budovou sa začali objavovať ešte pred Prvou svetovou vojnou, no v dôsledku vojny a jej následkov sa práce na projekcii novej stanice obnovili až v roku 1937. Architektonický návrh novej výpravnej budovy a administratívnej budovy vytvorili arch. F. E. Bednárík a arch. F. Čapka. Výstavba novej stanice začala roku 1939 a trvala 3 roky. Z pôvodného súboru stavieb starej stanice Košicko-bohumínskej dráhy do dnešných dní ostala zachovaná len tehlová budova vodárne. Výpravná budova pozostáva z mierne prevýšenej centrálnej haly, dvoch symetricky umiestnených bočných krídel a vpravo asymetricky umiestnenej trojpodlažnej technicko-hospodárskej časti. Administratívna budova je štvorpodlažný hranol s výrazne predsadenou hmotou dvojice schodísk. Spolu s budovou Pošty 2 budovy stanice vytvárajú harmonický architektonický celok. Všetky 3 budovy majú fasádu z tmavo hnedých (okrových) tehlových pásov.

Obe nové budovy stanice sa do dnešných dní dochovali v prakticky v nezmenenom stave, aj keď vinou nedostatočnej údržby dosť zúboženom. V rokoch 1955 až 56 bolo na stanici inštalovaných 5 vitrážových okien série Kraj Žilina od R. Dúbravca a F. Kráľa. V 60. rokoch bola umelecká výzdoba doplnená o štvoricu kovových reliéfov od autorov R. Uhera, V. Kompánka a A. Rudavského. Z výraznejších zmien na stanici je možno spomenúť výmenu okien za hliníkové v 80. rokoch. K technicko-hospodárskej časti prilieha novšia nehodiaca sa (aj vzhľadom, aj funkciou) prístavba, dnes slúžiaca ako herňa. Budova by si pre svoj význam a hodnotnú funkcionalistickú architektúru zaslúžila citlivú rekonštrukciu a pamiatkovú ochranu.



pohľad na perón (1906) [7]



Národná ulica (20. roky) [8]



stav priestoru pred stanicou (80. roky) [9]

Autobusová stanica

Do roku 1948, pred poštátnením bola prímestská autobusová doprava vykonávaná živnostníkmi a súkromnými spoločnosťami. Po poštátnení bol výkon spojov po dobu jedného roka v réžii ČSD (Československé dráhy). V roku 1949 bola založená ČSAD n.p. Praha s oblastným riaditeľstvom v Bratislave, neskôr bol podnik rozdelený na 19 častí podľa krajov - existovala ČSAD Žilina. V roku 1960 nadobudlo platnosť nové územnosprávne členenie, kraj Žilina zanikol, pôsobnosť aj vo výkone regionálnej dopravy prevzal ČSAD Banská Bystrica. V roku 1991 opäť vznikol ČSAD Žilina, následne SAD Žilina, v roku 2002 sprivatizovaný. Výkon regionálnej dopravy je dnes v súkromných rukách hrađený zo zdrojov samosprávneho kraja.

Až do roku 1973 Žilina nemala autobusovú stanicu. Autobusy zastavovali pred budovou železničnej stanice. Nástupišťa boli umiestnené prakticky v celej dĺžke Hviezdoslavovej ulice až po križovatku s Kálovom a Kysuckou cestou. Autobusová stanica vznikla na mieste asanovanej časti mestského bloku pri Okresnom súde a Pošte 2. Domy boli asanované postupne, z počiatku bola autobusová stanica (tzv. malá autobusová stanica) vkliesnená svojou časťou do prieluky medzi súdom (jeden funkcionalistický dom ostal zachovaný) a nehnuteľnosťami Á. Zelinku (bytový dom, továreň na sudy, pálenica). Majetok Á. Zelinku bol asanovaný v neskoršej fáze, po roku

1974 (jeho majetok bol už v skoršej dobe znárodnený). Postupnými asanáciami stavieb v priestore bloku bol vytvorený priestor pre súčasnú podobu autobusovej stanice.

Dnešná plocha bloku bola pred asanáciami delená približne vo svojej polovici ulicou na dve časti. Ulica smerovala približne od styku ulíc Daniela Dlabáča a Vojtecha Tvrdeho mierne šikmo do polovice ulice 1. Mája. Ulica sa do dnešných dní zachovala torzálnie, ako prízjazd k parkovisku, pričom zachovaný ostal jeden dom na nároží s ulicou Daniela Dlabáča. Podľa mapy z roku 1944 je možné spočítať, že asanovaných bolo celkom 12 domov, z toho v prvej fáze vedúcej k vytvoreniu malej autobusovej stanice celkom 7 domov. Je nutné dodať, že tento mestský blok pred asanáciou nenadobudol celistvú podobu a bol značne kostrbatý, s veľkým množstvom prieluk. Strana pri ulici 1. Mája nebola zastavaná vôbec. Aj umiestnená výrobná funkčná náplň bloku bola skôr náplňou periférie, než centra mesta.

Aj napriek minulej nedokončenosti a dnešnej náplni si myslím, že by mal byť blok dostavaný do plánovanej podoby vrátane ulice deliacej ho na dva bloky. Bol by to adekvátny krok vzhľadom na uplatnený blokový spôsob zástavby v blízkom okolí. Dnešný stav má charakter rany, ktorú je nutné liečiť adekvátnou zástavbou.



asanácia (cca 1970) [10]



nástupištie malej stanice (cca 1970) [11]



dnešný Okresný súd (do 1937) [12]



výrobňa sudov pred asanáciou (do 1973) [13]



malá autobusová stanica (do 1973) [14]

Súčasnosť

Ulica P. O. Hviezdoslava dnes

Je vymedzená križovatkou so Sasinkovou ulicou, ulicou Kálov a Kysuckou ulicou pri Remeselníckom dome a križovatkou s ulicou Na Horevaží. Dlhá je asi 1600 metrov a prechádza po celej dĺžke okolo železničnej trate a jej objektov. Ulicu môžeme rozdeliť na dve časti: priemyselnú východnú a mestskú západnú. Pre prítomnosť železničnej trate je časť mestská z polovice smerom od administratívnej budovy k podjazdu nezastavaná (nachádzajú sa tam 2 objekty železníc, ktoré svojim vzhľadom považujem za dočasné a prípadne odstrániteľné, čiže ulica je obojstranne zastavaná len v mieste stanice a pošty).

Ulica je súčasťou II. mestského okruhu (dopravný systém), čo spôsobuje nemalé problémy vo fungovaní ulice. Za prvé, ulica je preťažená automobilovou dopravou. Ulica je pravidelne v časoch špičiek upchaná, čo spôsobuje značné komplikácie vo fungovaní MHD, vzhľadom na to, že väčšina liniek MHD je trasovaná po tejto ulici. Tento stav je spôsobený faktom, že do Hviezdoslavovej ulice ústi doprava len z jedného bodu pri podjazde železničnej trate z Kysuckej ulice. Železničná trať sa správa v území veľmi bariérov. Samotný fakt, že na ulici je limitovaný počet krížení a napojení na iné komunikácie by nemusel byť problémom, pokiaľ by k ulici existovala paralelná ulica, ktorá by odbremenila Hviezdoslavovú od časti dopravy, ideálne ulica hierarchicky vyššie postavená v systéme dopravy, nadradená nad Hviezdoslavovou, vďaka čomu by mohlo nastať vyňatie Hviezdoslavovej z II. mestského dopravného okruhu. Nadmerné dopravné zaťaženie súvisí aj s bodmi záujmu, ktoré sa na ulici nachádzajú a priťahujú ďalšie zaťaženie IAD: autobusová stanica, železničná stanica, pošta, hotel, súd a verejne prístupné parkovacie plochy, obchody v mestskom bloku Národnej ulice.

Pre chodcov ulica nie je moc prívetivá. Povrchy sú v zanedbanom stave. Prostredie je pre intenzívnu dopravu prašné a hlučné (autá aj vlaky). Bariérou je podchod pred železničnou stanicou spájajúci stanicu s Národnou ulicou, ktorý je chodec pri prechode ulice nútený využiť. Pred stanicou chýba verejný priestor adekvátny významu budovy poskytujúci možnosť slobodného pohybu. Železničná stanica spolu s Poštou 2 a administratívnou budovou železníc sú hodnotné funkcionalistické stavby a zaslúžia si predpriestor adekvátny ich hodnote. Podchod, zábradlia, herňa, vzorkovník povrchov, reziduá podnikateľského prostredia 90. rokov vo forme pofidérnych taxikárov a chaotický a poddimenzovaný systém parkovania nie sú ani v náznakoch adekvátne kvalite architektúry týchto budov. Rovnako tak tomu je aj na zvyšku ulice. Je tu vidieť, že za posledné desaťročia sa do zlepšenia kvality verejných priestorov neinvestovala ani koruna (euro). Zároveň je na kvalite (nekalite) verejných priestorov vidieť, že pánom Hviezdoslavovej ulice je motorista a chodec (a cyklista) je výrazne upozadený a nahnaný pod zem.



prefabrikovaný fastfood



zastávka MHD



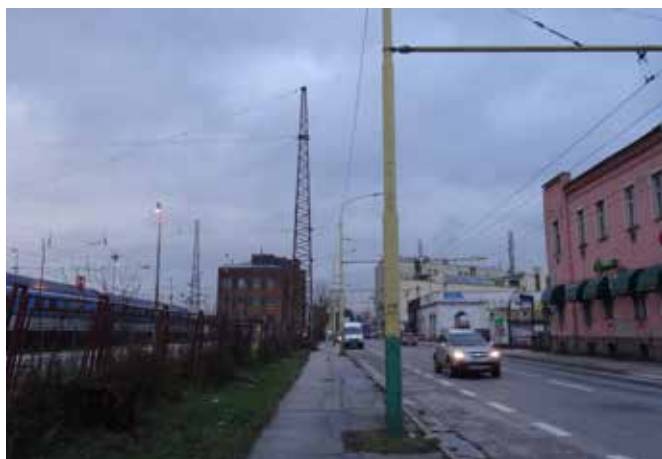
predstaničné námestie



zastávka MHD



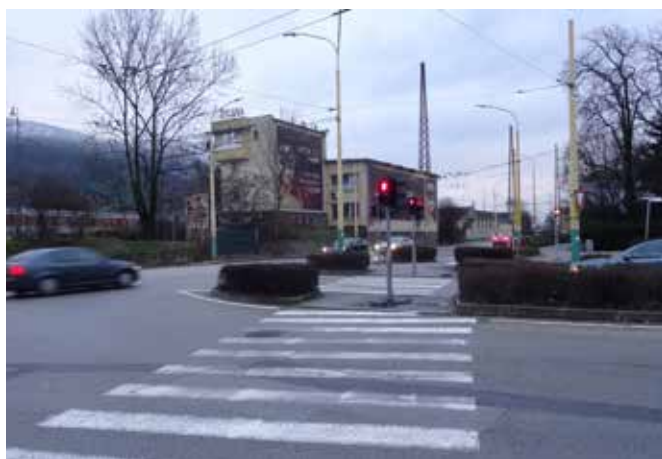
deravosť uličnej fronty



stĺpy trolejového vedenia v ploche chodníka



rozpadávajúce sa oplotenie a parkovisko pri koľajisku



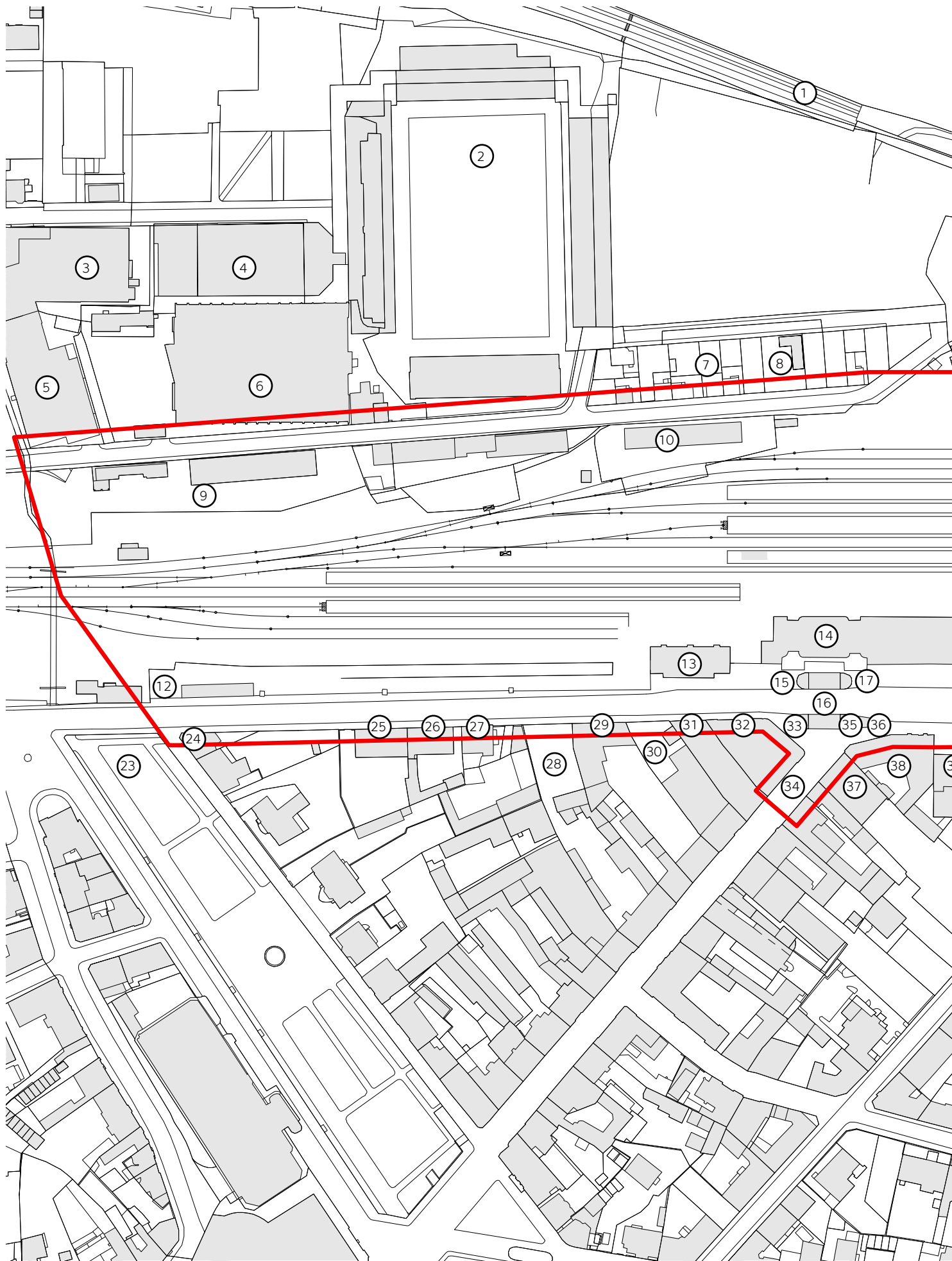
križovatka Kálov/Kysucká cesta/Sasinkova/Hviezdoslavova

Na ulici sa nachádza viaceré významných budov. Je to dané najmä historickými okolnosťami. (Stará) Budova železničnej stanice postavená roku 1870 sa stala iniciátorom rozvoja územia. Najskôr bola vybudovaná Národná ulica spájajúca stanicu s centrom mesta, postupne začali pribúdať eklektické stavby západne od stanice. V období pred 1. Svetovou vojnou stanica prestala kapacitne vyhovovať, avšak k výstavbe novej stanice došlo kvôli vojne a následnej hospodárskej kríze až v roku 1938. Spolu so stanicou bola postavená aj administratívna budova železníc a budova pošty. Tieto 3 funkcionalistické stavby sú najvýznamnejšími stavbami ulice. Ďalšími významnými stavbami sú budova Okresného súdu, bývalý Hotel Metropol, dnes sídlo Všeobecnej zdravotnej poisťovne, Hotel Polom stojaci priamo oproti železničnej stanici a funkcionalistický obchodný dom. Hviezdoslavová ulica tvorí ukončenie (severnú stranu) Sadu SNP, významného parku v centre mesta. Park však do ulice orientovaný nie je.

Čo nájdem na Hviezdoslavovej ulici?

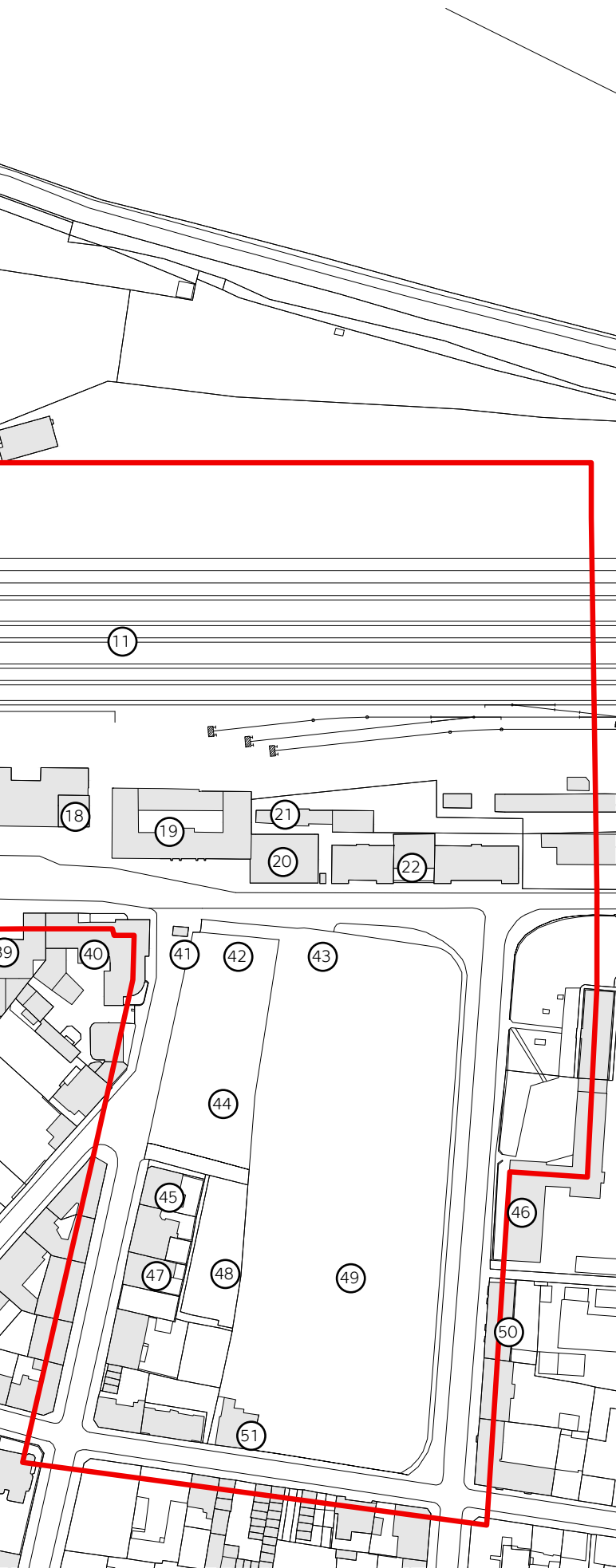
Ulica ponúka zvláštny mix služieb. Na jednej strane sú tu umiestnené významné funkcie celomestského a nadmestského významu: luxusný hotel, Okresný súd, pošta, železničná stanica, zdravotná poisťovňa, ktoré korešpondujú s charakterom a významom ulice ako okružnej triedy vymedzujúcej historické jadro. Tieto inštitúcie sídlia v reprezentatívnych a architektonicky kvalitných stavbách významných pre mesto. Na druhej strane sa tu nachádza skupina poľidných služieb: herňa 3x, fastfood 3x, parkovacie plochy namiesto asanovanej pôvodnej zástavby, provizórne trhovisko. Tieto služby sídlia v architektonicky nehodnotných, často provizórnych stavbách. Sú zdrojom vizuálneho smogu, parkoviská aj smogu z výfukových plynov. Spoločným znakom týchto služieb je znehodnocovanie okolitého prostredia už len z dôvodu ich samotnej existencie. Tieto služby nevznikli bez príčiny. Príčinou je zanedbaný verejný priestor pred oboma stanicami a na celej Hviezdoslavovej ulici. V takomto priestore, ktorý bežnej skupine obyvateľov nie je príjemný na pobyt, nezdržiavajú sa v ňom, chýba sociálna kontrola ľudí navzájom. Do menej kontrovaných priestorov sa následne sťahujú skupiny obyvateľov, ktoré absenciu kontroly využívajú v svoj prospech k výkonu nekalej činnosti. Na tieto nižšie sociálne skupiny cieľia herne a podobné podniky.

Ďalšou kapitolou sú služby, ktoré nájdem na železničnej stanici a v podchode pod ňou. Stanica ponúka obvyklé služby, ktoré by stanica mala ponúkať. V režii železničnej spoločnosti poskytuje predaj lístkov, úschovu batožiny, informácie, čakáreň. Ďalej sa na stanici nachádza reštaurácia či skôr pohostinstvo kvalitou neodpovedajúce dnešným štandardom stravovania. Ďalej je na stanici niekoľko trafík. Časť z nich je na stanici umiestnená do druhotne vybudovaných búdok. Opäť tu dominuje premiéra reklamy a vizuálneho smogu, preto pôvodne pekná stavba stanice pod nánosom reklamy a druhotných konštrukcií vyzerá nepekne.



25 m

výpis funkcií a funkčného využitia stavieb v riešenom území
jadro riešeného územia vymedzené červenou linkou



1. III. mestský okruh
2. futbalový štadión
3. hotel a kongresové centrum
4. tréningová ľadová plocha
5. administratívna budova
6. hokejový štadión
7. zberne surovín
8. rodinný dom
9. predaj štrku, piesku, kameniva
10. skladová hala
11. koľajisko
12. prevádzkové budovy ŽST
13. administratívna budova ŽST
14. výpravná budova ŽST
15. herňa
16. podchod
17. stávková kancelária
18. herňa
19. pošta
20. sklad pošty
21. bývalá vodáreň
22. súbor administratívnych budov
23. Sad SNP
24. bytový dom s komerčným parterom
25. administratívna budova
26. polyfunkčný objekt, predajné plochy
27. polyfunkčný objekt, hostinec v partere
28. parkovisko
29. diskotéka a restaurant
30. parkovisko
31. obchodný dom
32. hotel
33. večierka
34. pešia zóna
35. rýchle občerstvenie
36. rýchle občerstvenie
37. banka
38. obchodný dom
39. zdravotná poisťovňa
40. Okresný súd
41. rýchle občerstvenie
42. trhovisko
43. autobusová stanica - odstavné plochy
44. parkovisko
45. polyfunkčný objekt, samoobsluha
46. administratívna budova
47. bytové domy
48. stánkové pohostinstvá
49. nástupište
50. bytové domy
51. kancelária autobusovej stanice

Železničná stanica dnes

Železničná stanica Žilina je významný dopravným uzlom medzinárodného významu. Na stanici sa stretávajú tri železničné dráhy: historicky Košicko-bohumínska, dnes trať Košice-Žilina, ďalej Žilina-Čadca (ďalej smer Ostrava, Praha), historicky Považská železnica, dnes trať do Bratislavy a regionálna trať do Rajca.

Stanica sa nachádza na ukončení kompozičnej osy Mariánske námestie - Hlinkovo námestie - Národná ulica - Železničná stanica, severovýchodne od historického jadra mesta. V čase výstavby prvej stanice, roku 1870 sa stanica nachádzala na periférii mesta, v (pocitovo) značnej vzdialenosti od stredovekého jadra. Stanica sa stala v území iniciátorom rozvoja, priniesla do Žiliny informácie a tovar z cudziny. Dnes je stanica súčasťou centra mesta. Vďaka centrálnej polohe je dobre dosiahnuteľná chôdzou, do centra mesta je to zo stanice 10 minút pešo. Výhodnou je aj blízkosť autobusovej stanice, pešou chôdzou 4 minúty a zastávok MHD, ktoré sa nachádzajú priamo pred staničnou budovou. Zastavuje tu 6 trolejbusových liniek (z celkových 8) a 7 autobusových liniek (z celkových 11). Umiestnenie stanice priamo v centre mesta v prípade mesta veľkosti Žiliny (85000 obyv.) je vhodné. Centrálna poloha stanice (staníc) má pozitívny vplyv na využívanosť hromadnej dopravy.

Komplex troch architektonicky obdobne riešených budov vytvára na severnej strane ucelený a harmonický kompozičný celok dvoch vertikál s horizontálou medzi nimi. Pozostáva z administratívnej budovy železníc, výpravnej budovy a budovy pošty. Postavené boli začiatkom Druhej Svetovej vojny. Za návrhom staničných budov stoja architekti František Eduard Bednárik a Ferdinand Čapka, budovu pošty navrhol arch. Ján Vrana. Spoločným znakom všetkých troch stavieb použitie tmavých hnedých tehlových pásov na fasády a použitie pravidelnej kompozície otvorov na fasádach. Vo výpravnej budove sa nachádza 5 kusov vitrážových okien s motívmi regiónov Žilinského kraja od autorov Fera Kráľa a Róberta Dúbravca z rokov 1955-56. Ďalej boli na stanicu v 60. rokoch osadené 4 kovové reliéfy od V. Kompánka, R. Uhera a A. Rudavskeho. Všetky 3 stavby sú príkladom veľmi kvalitného funkcionalizmu vzniklého v lokálnych pomeroch menšieho mesta, no kvalitou nezaostávajúce za súdobou produkciou v rámci Československa.

Na stanici sa nachádza 7 nástupišť. Prvé nástupište je prístupné z výpravnej budovy. Nástupište 2. a 3. sú ostrovné s prístupom z podchodu (bezbariérový prístup nie je zabezpečený). Nástupišťa 4 až 7 sú postavené pri slepých koľajách pred administratívnou budovou, prístupné z úrovne terénu (výpravnej budovy). Podľa analýz Územného generelu dopravy stanicu v pracovný deň využije približne 20000 cestujúcich. Denný počet zastavujúcich/vypravených/prechádzajúcich osobných vlakov je približne 200.



kompozícia budov stanice a pošty



vertikála administratívnej budovy a horizontála výpravnej budovy



hlavný vstup a vyvýšená centrálna hala



prvé nástupište



interiér centrálnej haly s umeleckými dielami



vitráže Kraj Žilina, 1955-56, Fero Král a Róbert Dúbravec



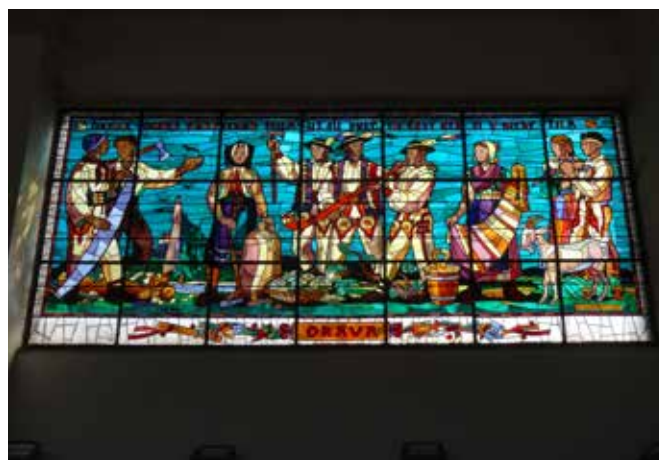
Čičmany



Kysuce



Liptov



Orava



bronzový reliéf, Vladimír Kompánek, 60. roky



reliéf, eloxovaný hliník, Rudolf Uher, 60. roky



reliéf, Andrej Rudavský, 60. roky



reliéf, Andrej Rudavský, 60. roky

Druh vlaku	Prechádzajúce	Východzie	Končiace
SC	722	-	-
EC	100	-	-
EN	724	-	-
IC	1286	-	-
EX	1456	4156	4156
R	6231	1958	1875
Zr	-	2422	2422
REX	-	612	612
OS	364	19560	19384

ročný počet osobných vlakov prechádzajúcich, zastavujúcich a končiacich v ŽST Žilina v roku 2015
 *v tabuľke nie je zahrnutých 12 spojov/deň súkromných dopravcov
 zdroj: Územný generel dopravy mesta Žilina

	Počas dní školského vyučovania					
	priemerný pracovný deň		Sobota		Nedeľa	
	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup
Žilina	10900	9150	8120	6980	7990	7320
Žilina zariečie	140	210	60	60	40	50
Žilina Solinky	80	90	60	80	40	50

denný počet cestujúcich v Žiline počas školského roku v rokoch 2009-2014
 zdroj: Územný generel dopravy mesta Žilina

	Počas školských prázdnin					
	priemerný pracovný deň		Sobota		Nedeľa	
	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup
Žilina	9327	7040	7325	5510	7415	5750
Žilina zariečie	100	120	80	80	50	50
Žilina Solinky	70	70	70	70	60	50

denný počet cestujúcich v Žiline počas školských prázdnin v rokoch 2009-2014
 zdroj: Územný generel dopravy mesta Žilina

V súčasnosti je stanica (výpravna a administratívna budova) v technicky a hlavne morálne nevyhovujúcom stave. Na stanici od dokončenia neboli prevedené žiadne väčšie rekonštrukčné práce s výnimkou výmeny výplní otvorov v 80. rokoch. Na stanici priebežne prebieha bežná údržba a menšie opravy typu obnovy čakárne, výmená dverí za automatické na fotobunku a pod., no o zlepšovaní kvality sa nedá hovoriť, skôr postupne degraduje. Stanica by potrebovala celkovú rekonštrukciu prevedenú veľmi šetrným pamiatkárskym spôsobom, aby bolo zachovaných čo najviac pôvodných zachovaných prvkov v súbehu s vyhovením požiadavkám na fungovanie stanice v 21. storočí.

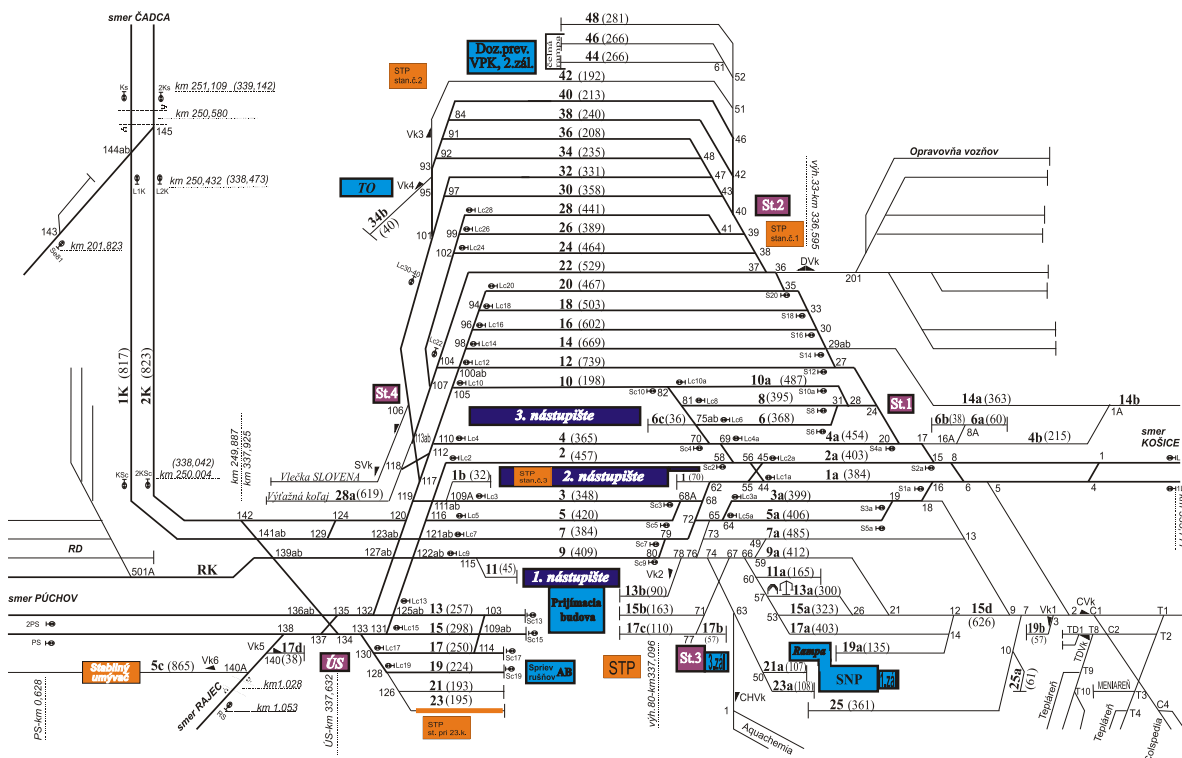


schéma ŽST Žilina a jej koľajiska [15]
 koľaje 1-10 a 7-21 osobný obvod, koľaje 12-42 nákladový obvod, koľaje 44-48 prepravný úsek

Autobusová stanica dnes

Autobusová stanica Žilina sa nachádza v priestore mestského bloku pôvodne určeného k zástavbe bytovými domami vymedzenom Ulicou P. O. Hviezdoslava, Ulicou 1. Mája, Ulicou Daniela Dlabača a Ulicou Jána Milca. Stanica zaberá približne 2/3 plochy bloku (17000m²). Výstavba sa v tomto bloku nachádza len na Dlabačovej ulici. Jedná sa o bytové domy z obdobia do roku 1945, rovnako ako väčšina zástavby v okolí. Stanica v tejto polohe vznikla v roku 1973, kedy bola asanovaná zástavba na časti bloku, kde je dnes umiestnená stanica. Predtým Žilina autobusovú stanicu nemala, stanovišťa autobusov boli umiestnené pred budovou železničnej stanice.

Autobusová stanica pozostáva zo šiestich jednostranne orientovaných krytých nástupíšť. V súčte sa na nej nachádzajú 4 stanovišťa diaľkových a medzinárodných liniek a 21 stanovišť prímestskej dopravy. Na severnom a južnom konci priestoru stanice sú odstavné plochy pre autobusy. V juhozápadnom rohu priestoru stanice je druhotne užitá budova, pôvodne rodinný dom, dnes slúžiaca ako kancelária dopravcu SAD Žilina, ktorý prevádzkuje stanicu a zároveň sociálne a hygienické zázemie pre cestujúcich a vodičov dopravcu. Stanica má jednosmerne organizovanú dopravu v smere sever-juh. Vjazd do stanice je umiestnený na Hviezdoslavovej ulici, výjazd je do Ulice Jána Milca a následne do Ulice 1. Mája.

Stanica môže byť za určitých okolností označená za provizórne riešenie. Nejedná sa o (hodnotnú) architektúru ale skôr o čisto ekonomické a technicky najjednoduchšie riešenie pokrytia potreby narastajúcej kvantity autobusovej dopravy v dobe výstavby. Voľba riešenia je daná faktom, že k dispozícii bola vhodne veľká plocha (mohli byť asanované prekážajúce domy) k umiestneniu stanice v jednej úrovni bez nutnosti výstavby poschodového objektu. Nástupišťa sú kryté oceľovou konštrukciou so zastrešením z vlnitého plechu so žltozelenou farebnosťou. Povrch je v celej ploche asfaltový. Mobilár stanice v prípade niektorých prvkov, hlavne lavičiek, zábradlí a označníkov spadá do doby vzniku stanice. Na stanici sa nachádza veľké množstvo neskôr umiestnených vrstiev mobiliáru, reklamných nosičov a automatov na jedlo a nápoje, ktoré postrádajú

akýkoľvek koncepčný plán umiestňovania.

Výrazným problémom stanice je absolútna nekultúranosť prostredia, absencia akejkoľvek hodnotnej architektúry či kvalitného návrhu verejných priestorov a hlavne samotné okolie stanice. Ku cti SAD Žilina slúži, že sa snažia stanicu v rámci možnosti udržiavať čistú, aj keď s morálne zastaralým základom. Problémom sú javy, ktoré vznikajú na susedných pozemkoch v rukách majiteľov iných, než SAD Žilina. Zo strany zadného traktu domov Ulice Daniela Dlabača sú umiestnené na súkromných pozemkoch pofidérne pohostinské prevádzky a stánky, ktoré priťahujú svojou ponukou vylúčené skupiny obyvateľstva. Tieto prevádzky svojou činnosťou obťažujú cestujúcich a rozhodne neprispievajú k vytvoreniu dobrého prvého dojmu zo Žiliny pre cestujúcich autobusom. Zhodou okolností sa tieto prevádzky nachádzajú priamo oproti stanovišiam medzinárodných liniek. Ďalším problémom, ktorý nie moc pozitívne vplyva na vnímanie prostredia stanice je trhovisko umiestnené na severozápadnom rohu stanice v styku ulíc Daniela Dlabača a P. O. Hviezdoslava. Nedávno síce trhovisko dostalo o kúsok viac kultivovanú podobu po rekonštrukcii povrchov a osadení jednotného typu prefabrikovaných stánkov, no aj tak sa nejedná o významný posun v kvalite prostredia. Nemyslím si, že by v tomto mieste malo byť trhovisko. V susedstve parcely s trhoviskom sa nachádza Okresný súd, pošta

Rok	Žiacke	Obyčajné	Iné	Spolu
2004	9 096	18 169	2 432	29 697
2005	9 062	17 633	2 377	29 072
2006	8 979	16 200	2 548	27 727
2007	8 935	14 880	2 595	26 410
2008	8 644	13 138	2 502	24 284
2009	8 147	11 676	2 203	22 026
2010	7 855	11 208	2 170	21 233
2011	7 281	10 413	2 236	19 930
2012	6 740	9 897	2 350	18 987
2013	6 358	9 189	2 216	17 763
2014	5 762	8 613	2 450	16 825

počet prepravených cestujúcich (tis. osôb) v prímestskej autobusovej doprave
zdroj: Územný generel dopravy mesta Žilina

	2020	2025	2030
Počet prepravených cestujúcich v PAD celkom (tis. osôb)	11 765	8 760	6 522

odhad počtu cestujúcich (tis) na základe parciálneho minulého dopytu
zdroj: Územný generel dopravy mesta Žilina

	Dopytová funkcia	Koefficient determinácie	Odhad dopytu		
			2020	2025	2030
Počet prepravených cestujúcich v PAD za žiacke cestovné (tis. osôb)	$y = -231,93x + 10076$	0,81	5205,5	4045,8	2886,2
Počet prepravených cestujúcich v PAD za obyčajné cestovné (tis. osôb)	$y = 28281e^{-0,082x}$	0,99	5054,1	3354,1	2226,0
Počet prepravených cestujúcich v PAD za iné cestovné (tis. osôb)	$y = -13,164x + 2493,1$	0,21	2216,7	2150,8	2085,0
Počet prepravených cestujúcich v PAD celkom (tis. osôb)			12 476,3	9 550,7	7 197,2

odhad počtu cestujúcich (tis) na základe minulého dopytu
zdroj: Územný generel dopravy mesta Žilina

Železničná stanica, v súčte ich môžeme hodnotiť ako kvalitné stavby, ktoré v meste majú svoju váhu. Vedľa takto významným stavieb by nemalo stáť trochu pitoreskne vyzerajúce trhovisko (aj keď na miestne pomery sa jedná o pomerne kultivovaný spôsob predaja) a už vôbec nie provízorne vyzerajúca autobusová stanica. Priestor by mal vyzeráť ako mestský blok, mal by byť uzavretý so stavbami po obvode a dvorom vo vnútri, tak ako ostatné bloky v okolí. Nové stavby tohto bloku na Hviezdoslavovej ulici by mali charakterom odpovedať susediacim budovám.

Počet prepravených cestujúcich v prímestskej doprave má dlhodobý klesajúci charakter a v budúcnosti sa ani v optimistických prognózach nepredpokladá zmena tohoto stavu. Počet cestujúcich sa má do roku 2030 zmenšiť na takmer polovicu voči dnešnému stavu. Podľa prieskumu z roku 2014 v Územnom ge-

nerereli dopravy činil počet nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich na autobusovej stanici v pracovný deň školského roka 16130 osôb, v pracovný deň prázdnin 10230 osôb a v sobotu školského roka 4490 osôb. Počet odchádzajúcich spojov v pracovný deň k 16.2.2019 činil 576 autobusov a počet prichádzajúcich spojov bol 621. Z tabuľky prízjazdov vyplýva, že najviac prízjazdov (71) sa uskutoční v čase rannej špičky medzi 5. a 6. hodinou. Hodnoty maximálneho počtu odchádzajúcich spojov a aj čas špičky korešpondujú s hodnotami prízjazdov. Špičkový počet 77 spojov je v čase medzi 6. a 7. hodinou. Druhý najvyšší počet je v čase po skončení školského vyučovania od 14. do 15. hodiny. Mimo špičiek je vyťaženosť stanice prevážne na polovičných až tretinových hodnotách špičkových časov. Z tohoto dôvodu po väčšinu dňa stanica vyzerá skôr prázdno než využito.

ODJAZDY AUTOBUSOV Z AS ŽILINA								
čas	počet spojov	regionálne	vnútroštátne	medzinárodné	(M) spoločný čas odjazdu	(M1) SČO Δt 5 min	(M2) SČO Δt (min)	Σ (M), (M1)
00:00-4:59	7	0	3	4	2; (1:50)		1	
05:00-5:59	41	40	1	0	10; (5:25)	7; (5:20)	x	17
06:00-6:59	77	76	1	0	11; (6:45)	8; (6:40)	x	19
07:00-7:59	16	15	1	0	3; (7:15)	3; (7:10)	x	6
08:00-8:59	18	17	1	5	(8:00),(8:30)	x	2; (8:20)	x
09:00-9:59	22	20	1	1	9; (9:30)	x	2; (9:40)	x
10:00-10:59	25	24	1	0	6; (10:30)	4; (10:35)	x	10
11:00-11:59	33	28	3	2	9; (11:00)	1; (11:05)	x	10
12:00-12:59	34	31	3	0	6; (12:00)	2; (11:55)	x	8
13:00-13:59	33	31	2	0	5; (13:20), (13:00)	5; (13:05)	x	10
14:00-14:59	71	68	2	1	13; (14:30)	8; (14:35)	x	21
15:00-15:59	54	53	0	1	10; (15:00), 9; (15:40)	5; (15:35)	x	17
16:00-16:59	41	36	4	1	14; (16:30)	5; (16:25)	x	19
17:00-17:59	25	22	2	1	5; (17:20), (17:30)	3; (17:15)	x	8
18:00-18:59	27	27	0	0	15; (18:30)	2; (18:35)	x	17
19:00-19:59	8	7	1	0	3; (19:35)	2; (19:30)	x	5
20:00-20:59	15	15	0	0	5; (20:20), (20:30)	4; (20:25)	X	9
21:00-21:59	13	11	0	2	7; (21:30)	1; (21:25)	X	8
22:00-23:59	16	16	0	0	13; (22:30)	1; (22:35)	X	14
spolu	576	537	26	13				
	100%	93,20%	4,50%	2,30%				

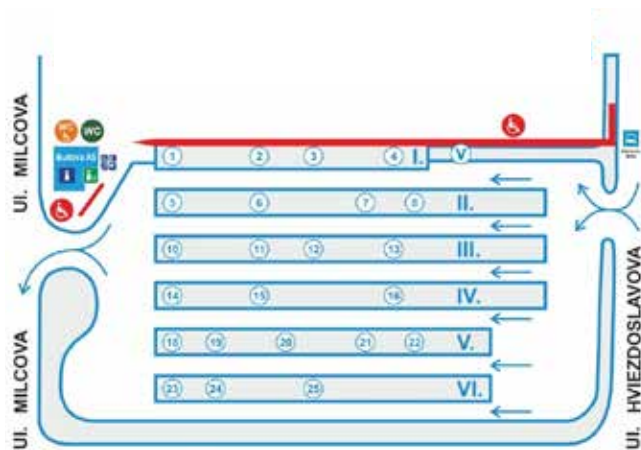
tabuľka odjazdov autobusov v priebehu pracovného dňa podľa dát z cestovných poriadkov
zeleno zvýraznené maximálne hodnoty

PRIJAZDY AUTOBUSOV DO AS ŽILINA							
čas	počet spojov	regionálne	vnútroštátne	medzinárodné	(M) spoločný čas prízjazdu	nekončiace	
00:00-4:59	7	0	3	4	2	7	
05:00-5:59	71	70	1	0	6	1	
06:00-6:59	70	69	1	0	7	1	
07:00-7:59	55	54	1	0	8	0	
08:00-8:59	35	31	4	0	3	0	
09:00-9:59	23	20	2	1	3	1	
10:00-10:59	21	19	2	0	4	0	
11:00-11:59	22	18	2	2	2	2	
12:00-12:59	17	16	1	0	2	1	
13:00-13:59	43	41	2	0	5	1	
14:00-14:59	62	59	2	1	8	1	
15:00-15:59	51	49	2	0	6	0	
16:00-16:59	43	40	0	3	6	3	
17:00-17:59	31	27	3	1	3	3	
18:00-18:59	18	15	3	0	4	1	
19:00-19:59	18	18	0	0	3	0	
20:00-20:59	9	8	0	1	2	1	
21:00-21:59	17	16	0	1	4	1	
22:00-23:59	8	8	0	0	2	0	
spolu	621	578	29	14		24	
		93,10%	4,70%	2,20%		4,20%	

tabuľka prízjazdov autobusov v priebehu pracovného dňa podľa dát z cestovných poriadkov
zeleno zvýraznené maximálne hodnoty



výjazd od nástupišť 1 a 2



orientačný plán stanice [16]



nástupišťa s ulicou 1. Mája v pozadí



verejný priestor a pohostinské zariadenia



verejný priestor



kontajnerové trhovisko



parkoviško s poštou (vpred) a súdom (vľavo) v pozadí



parkoviško pred stanicou

Plány a vízie

Nová autobusová stanica - SAD centrum

Pozemky pod autobusovou stanicou odkúpila SAD v roku 2004 od mesta. Pri kúpe sa zaviazala, že na týchto pozemkoch vybuduje stanicu novú. Mesto sa naoplátku zaviazalo byť súčinné pri procese povolenia a realizácie stavby. Zo zmlúvy vyplýva, že na tomto pozemku je možné postaviť len autobusovú stanicu a pridruženú občiansku vybavenosť.

V roku 2006 bol predstavený verejnosti projekt na vybudovanie novej autobusovej stanice v súčasnej polohe. Ukončenie výstavby bolo plánované v roku 2008. Jednalo sa o veľkolepý (megalomanský) projekt na zastavenie celého bloku 3 až 8 podlažnou (8 podlaží malo mať krídlo smerom do Hviezdoslavovej ulice) budovou s funkciou autobusovej stanice, obchodného domu s kinosálami, administratívnej budovy SAD, hotelu a parkovacieho domu o 500 stániach pre osobné automobily. Nástupišťa boli plánované na úrovni prvého podlažia (úroveň terénu), dopravný režim bol obdobný ako dnes. Navrhnutých bolo 40 šikmo radených stojísk, 21 parkovacích miest pre autobusy a 3 stojiska pre zájazdovú dopravu. Hodnota stavby mala byť 1 miliarda korún. Pre nástup finančnej krízy projekt nebol realizovaný.

Architektonická stránka projektu je poplatná dobe, charakterizovať by sa dala ako snaha o nadviazanie na funkcionalistické stavby v okolí (zaoblené nárožia, predsadené stĺpy - síce stavby v okolí takéto prvky nemajú, no odkazovanie sa na funkcionalizmus je nesporné) pomocou sklenených závesných fasád, v tej dobe moderných. Problémom stavby bola navrhnutá kubatúra, ktorá je značne naddimenzovaná a miestne nepatričná. Takýmto spôsobom zastavaný blok pôsobí v meste, kde sú bloky tvorené jednotlivými domami cudzorodo. Obzvlášť megalomansky pôsobí jednoliata fasáda smerom do Ulice 1. Mája. Je však nutné konštatovať, že ak by v danej dobe došlo k výstavbe podľa tohoto projektu, jednalo by sa aj tak o výrazné zlepšenie kvality cestovania a poskytovaných služieb. Štúdiá bola vypracovaná kanceláriou Brumi Uno consulting.

Po kríze SAD mala záujem obnoviť projekt. V novom územnom pláne z roku 2012 sa stále počítalo s touto budovou na tomto mieste. Spor medzi SAD a mestom začal v roku 2013, kedy boli schválené Zmeny a doplnky č. 1 k územnému plánu, v ktorých sa na tomto mieste už nepočítalo s autobusovou stanicou. Na pozemku malo byť možné realizovať iba blokovú zástavbu bytových domov s komerčným parterom. Plocha pre autobusovú stanicu bola určená až za železničnou traťou, medzi ulicou Uhoľnou a Ľavobrežnou, na pozemkoch, ktoré nie sú vysporiadané a vo vlastníctve SAD ani mesta. Táto zmena územného plánu je platná dodnes, z čoho vyplýva, že projekt novej stanice na existujúcom mieste už asi (ak sa nezmení ÚP) nebude obnovený. S touto zmenou SAD nesúhlasí, keďže kúpnu zmluvou na pozemky pod

terajšou stanicou je zaviazaná vybudovať stanicu novú a iná výstavba prípustná nie je. Doba trvania procesu presunu stanice na nové miesto však nebude krátka. Na terajšom mieste bude existujúca stanica slúžiť aspoň desaťročie, preto by SAD Žilina rado obnovilo súčasnú stanicu a vybudovalo odpovedajúce zázemie (čakárne, toalety, občerstvovacie zariadenie...), no to je v rozpore s platným Územným plánom mesta. Obeťou nenájdenia dohody medzi mestom a SAD v konečnom dôsledku bude cestujúci, ktorý znáša dnešný stav už minimálne 20 rokov a ešte minimálne ďalších 20 rokov ho znášať bude musieť.



nárožie na ulici 1. Mája a P. O. Hviezdoslava [17]



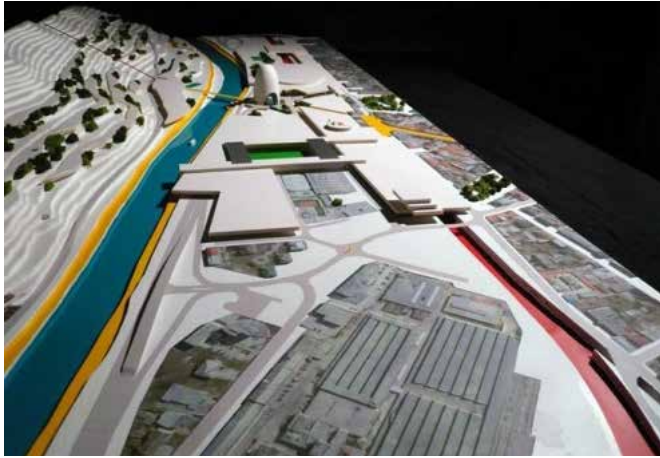
nárožie na ulici 1. Mája a Jána Milca [18]



nárožie na ulici 1. Mája a P. O. Hviezdoslava [19]

Modernizácia železničného uzla Žilina

V súčasnej dobe je pripravovaná modernizácia železničného uzla Žilina. K modernizácii sa pristúpilo z dôvodu odstránenia morálne zastaralej nevyužívanej železničnej infraštruktúry v ŽST Žilina, v Žilina-zriaďovacia stanica a v ŽST Varín a z dôvodu zaradenia tratí Žilina-Čadca a Bratislava-Čierna nad Tisou medzi tranzitné medzinárodné koridory na území SR ako súčasť paneurópskeho koridoru. Predmetné úseky však nespĺňajú kritériá modernizovaných tratí. Hlavným cieľom stavby je tak modernizácia technickej infraštruktúry železničnej trate s cieľom dosiahnuť medzinárodne stanovené parametre. Pre cestujúcich je dôležitý hlavne parameter zvýšenia rýchlosti cestovania na 160 km/h. Projektové práce prebiehajú od roku 2012. Prvým verejne viditeľným výsledkom prác bol projekt na posúdenie vplyvov stavby na životné prostredie.



výsledok workshopu - Eurodesign ateliér [20]



výsledok workshopu - Ing. arch. Rudolf Tupý [21]



zelený variant - vizualizácia nástupišť [22]



zelený variant - vizualizácia dostavby výpravnej budovy [23]

Posudzované boli štyri varianty: 3 podpovrchové: nulový variant bez zmeny, oranžový s rýchlosťou 140 km/h, zelený s rýchlosťou 120 km/h a jeden podpovrchový variant počítajúci so zahĺbením trate 8 m pod úroveň ulice P. O. Hviezdoslava - fialový variant. Povrchové varianty v úseku vedenom v centre mesta neprinášajú zmeny z hľadiska novej tvorby mesta, jedná sa len o zmeny technického a technologického charakteru vrámci súčasnej polohy stanice a koľajiska. Zmenu prináša variant fialový, v ktorom je navrhnuté zahĺbenie koľajiska pod povrch, vďaka čomu nastane uvoľnenie plochy približne 8,5 ha k novému využitiu a hlavne nastane odstránenie bariéry v podobe telesa koľajiska deliaceho mesto na dve časti.

V súvislosti s projektovými prácami mesto zorganizovalo workshop Revitalizácia železničného uzla. Workshop priniesol záver, že pre mesto je najvhodnejší fialový variant: zahĺbenie trate a vybudovanie terminálu integrovanej dopravy na uvoľnenom území. Proti plánom mesta vystúpili úrady. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja nesúhlasné stanovisko vydalo hlavne pre vysokú cenu tohto riešenia, vzhľadom na to, že projekt je financovaný z európskych fondov. Cena fialového variantu je 160 % variantu zeleného. Je pochopiteľné, že podpovrchový variant je výrazne drahší než povrchový, prináša však mnohé výhody, ktoré kalkulácia nákladov nezohľadnila. Táto kalkulácia nezohľadňuje nepriame pozitívne ekonomické dopady tohto riešenia, tzn uvoľnenie nových plôch pre výstavbu nad železničnou traťou a prepojenie územia za traťou s centrom mesta, čím sa pozemky za železnicou stanú prakticky v centre mesta, s pešou dostupnosťou do 10 minút.

K realizácii a vypracovaniu projektovej dokumentácie bol doporučený zelený variant aj napriek preferovaniu fialového variantu mestom. Plán na zahĺbenie trate však stále ostáva platný v dlhodobých koncepciách mesta. Možná realizácia však nemusí byť až tak ďaleká. V budúcnosti mesto čaká výstavba vysokorýchlostnej trate. V diskusiách na túto tému môže byť opäť predstavená možnosť zahĺbenia trate.

Podoba územia podľa mesta

Výber z územnoplánovacej dokumentácie a koncepcných plánov mesta, ktorý sa venuje umiestneniu autobusovej stanice, integráciou so železničnou stanicou, budúcim charakterom ulice P. O. Hviezdoslava a územím za koľajiskom železničnej stanice.

- 1) Strategický plán rozvoja mesta do roku 2025 (2012)
- 2) Územný plán mesta Žilina (2012)
- 3) ÚPN-M Žilina, Zmeny a doplnky č.1 (2013)
- 4) Územný generel dopravy mesta Žilina (2017)

- 1) Strategický plán rozvoja mesta do roku 2025 (2012)

-v roku 2025 bude v meste a jeho blízkom okolí žiť, pracovať a študovať okolo 130 000 ľudí

časť Urbanizmus a architektúra mesta

-Zjednosmerniť ulicu Veľká Okružná a zapustiť ju pod zem v časti Bulvár a Železničná stanica.

Zjednosmerňovanie Veľkej Okružnej nie je zlá myšlienka, rizikom môže byť pri zle zvolenom riešení nárast objemu dopravy, teda ak pri zjednosmerňovaní budú pridané ďalšie pruhy pre motorovú dopravu namiesto úpravy priestoru v prospech peších, cyklistov či verejnej dopravy. Zapustenie ulice pod povrch sa nejaví ako najlepšie, vytvorením alternatívnej a kapacitnejšej cesty vznikne nový priestor, ktorý bude postupne napĺňaný dopravou až do dnešného neúnosného stavu, väčší priestor pre IAD pritiahne viac IAD a nebude vôbec zlepšením situácie. Riešenie by sa malo uberať opačným smerom, teda minimalizáciou plôch IAD v prospech nemotorových spôsobov pohybu.

-Aktívne sa spolupodieľať na projekte Revitalizácie železničného uzla Žilina. Mesto Žilina podporuje technické riešenie zapustenia železničnej trate s nástupišťami v časti stanice pod zem, nad ňou chce umiestniť autobusovú stanicu napojenú na Lavobrežnú ulicu ako objekt centrálného prestupného dopravného bodu medzimestskej a prímestskej dopravy.

Mesto počíta s možnosťou zapustenia trate pod zem a vytvorenia terminálu integrovanej dopravy.

-Pripraviť návrhy na riešenie priestorov vstupov do mesta ako „Mestských brán,,

Mesto si uvedomuje dôležitosť reprezentatívneho riešenia vstupov do mesta, teda aj železničnej a autobusovej stanice.

-Pripraviť možnosť pokračovania Národnej ulice cez súčasnú železničnú stanicu s autobusovou stanicou popod kruhovú križovatku na Lavobrežnej ulici, v mieste napájania Ulice 1. mája, cez kolonádový peší most ponad rieku Váh na Budatínsky breh.

Prepojenie mesta za dráhou s historickým jadrom pomocou mostov cez koľaje je správna vízia, vhodnejšie sa však javí definitívne riešenie problému zapustením trate pod povrch.

časť Doprava

-Odporúčanie zjednosmerňovania II. okruhu proti smeru hodinových ručičiek, čo je priaznivejšie predovšetkým z pohľadu prevádzky MHD.

-Výstavba parkovacieho domu v priestore autobusovej stanice.

Výstavba nových parkovacích plôch vo vnútri II. okruhu nie je žiaduce. Vhodnejšie je ich umiestniť na hranicu mesta s priamou nadväznosťou na tranzitné trasy, čím bude obmedzený vjazd vozidiel do centra mesta. Vozidlá ostanú odstavené na jeho obvode.

- 2) Územný plán mesta Žilina (2012)

Závazná časť

-2.18.1.2 Štyri najvýznamnejšie kompozičné osy 2.) Mariánske nám. - Hlinkovo nám. - Národná ulica - železničné nádražie - športové areály - údolná stanica lanovej dráhy - Dubeň

Počíta sa s rozvojom mesta za železničnú dráhu k súčasným športoviskám a k budúcim športoviskám na druhej strane Váhu.

-2.18.4.1 Dopravné vybavenie

-v centre mesta ohraničenom II. okruhom bude uplatňovaný reštriktívny prístup voči voľnému pohybu automobilovej dopravy

-v priestore mesta nachádzajúcom sa medzi III. a II. mestským okruhom - v dochádzkovej vzdialenosti pešej dopravy od centra - bude vybudovaná sieť parkovacích domov

Mesto začína považovať priestor medzi I. a II. okruhom za centrum mesta, mesto krátkych vzdialeností s prevahou pešieho pohybu.

-2.18.5.5 Zásady a regulatívy tvorby prvkov zelene

-Nelimitovať výsadbu stromoradií inžinierskymi sieťami (verejné osvetlenie musí mať vedenie v chráničke).

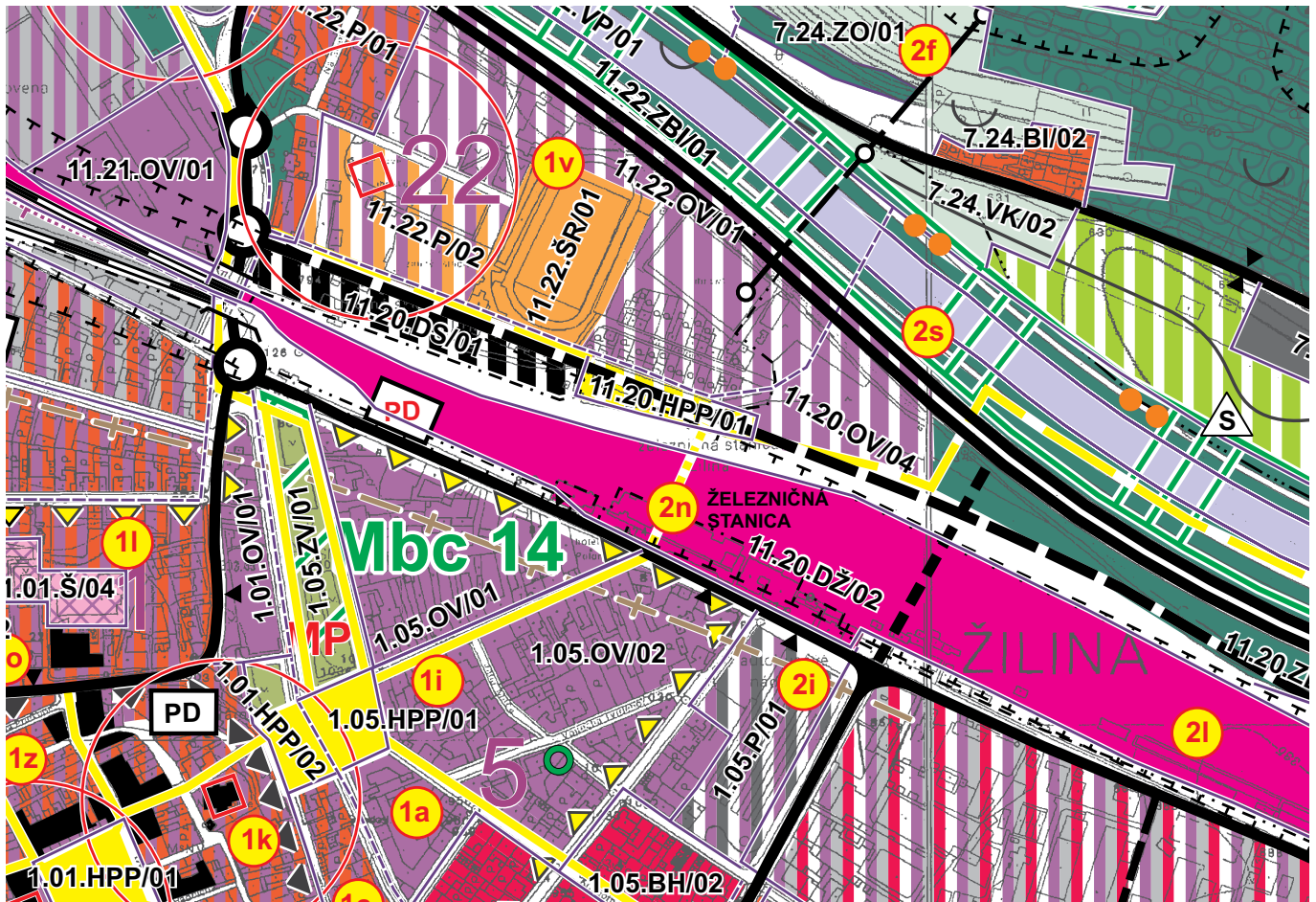
-2.18.13 Určenie, pre ktoré časti mesta je potrebné obstaráť urbanistickú štúdiu

-CMZ v rozsahu: farský kostol, Sad SNP, Nám. A. Hlinku, predstaničný priestor, autobusová stanica (vrátane urbanisticko - architektonickej súťaže)

-Žilina – Trojbrežie (11.20.ŠR/01, 11.20.OV/01, 11.20.ZBI/05)

-železničný uzol s pokračovaním na Ul. 1. Mája, Uhoľnú ulicu s prehodnotením možnosti zapustenia železničnej trate

Významné lokality budúceho rozvoja mesta majú byť riešené na základe urbanistických štúdií, vybraných na základe súťaže. Mesto si uvedomuje dôležitosť menovaných lokalít a je správne, že budúci rozvoj má nastať na základe súťaže.



Zn - modernizácie železničnej stanice a rekonštrukcia železničného uzla Žilina, Zi - autobusová stanica, Zs - výstavba cyklomagistrál
popis funkčného využí

Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 1.05.OV/01	
Základná funkcia Výššia občianska vybavenosť, hotely, zariadenia verejného stravovania, maloobchod, služby v oblasti nehnuteľností, prenajímanie, obchodné služby, počítačové činnosti, finančné služby, kultúrne zariadenia	Doplnková funkcia Doplnková funkcia Výššia občianska vybavenosť, najmä maloobchod, byty v objektoch určených pre inú funkciu.
Typ stavebnej činnosti: Prestavby, vrátane totálnych vo vnútroblokových priestoroch, a s tým súvisiace dostavby, modernizácie, dopravná a technická infraštruktúra, zachovanie stavu fasád z výtvarnými prvkami.	
Min. index ozelenenia: 0,2	
Typ zástavby: Musí korešpondovať s okolitou zástavbou.	
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 1.05.OV/01	
Pripustné funkcie Obytné, s výnimkou parteru objektov, športovo-rekreačné, dopravné a technické vybavenie, zeleň a detské ihriská.	Nepripustné funkcie Rodinné domy, bytové domy, samostatne stojace individuálne a radové garáže, výrobné zariadenia, hlučné, nehygienické prevádzky, prevádzky náročné na dopravu (zásobovanie, obsluha, parkovanie) a iné ako základné doplnkové a pripustné funkcie.
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 1.05.OV/02	
Základná funkcia Výššia občianska vybavenosť, hotely, zariadenia verejného stravovania, maloobchod, služby v oblasti nehnuteľností, prenajímanie, obchodné služby, počítačové činnosti, finančné služby, kultúrne zariadenia, návrh na ochranu prírody, pamätihodnosti mesta.	Doplnková funkcia Základná občianska vybavenosť, najmä maloobchod, byty v bytových domoch mimo parter objektu a objektoch určených pre inú funkciu.
Typ stavebnej činnosti: Prestavby, vrátane totálnych vo vnútroblokových priestoroch, a s tým súvisiace dostavby, modernizácie, dopravná a technická infraštruktúra, zachovanie stavu fasád z výtvarnými prvkami. Rešpektovať strom navrhovaný na vyhlásenie za chránený - 1ks platan javorolistý na Ul. J. Milca.	
Min. index ozelenenia: 0,2	
Typ zástavby: Musí korešpondovať s okolitou zástavbou. Pamätihodnosti mesta zapísané v zozname pamätihodnosti mesta Žilina (ZEPM) č. 04 Spojené elektrárne SZ Slovenska; č. 05 Ciachovňa.	
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 1.05.OV/02	
Pripustné funkcie Obytné, s výnimkou parteru objektov, prípadne športovo-rekreačné, dopravné a technické vybavenie, zeleň a detské ihriská.	Nepripustné funkcie Rodinné domy, byty v prízemí objektov, samostatne stojace individuálne a radové garáže, výrobné zariadenia, hlučné, nehygienické prevádzky, prevádzky náročné na dopravu (zásobovanie, obsluha, parkovanie) a iné ako základné doplnkové a pripustné funkcie.

Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 11.20.HPP/01	
Základná funkcia Hlavný peší priestor, drobná architektúra, parkové úpravy.	Doplnková funkcia Doplnková funkcia Stánkový predaj, spojený s akciovými termínmi, letné vonkajšie sedenia verejného stravovania priruknuté k stavebným objektom.
Typ stavebnej činnosti: Údržba pochádzajúcich ploch, dopravná a technická infraštruktúra, údržba a ochrana zelene.	
Typ zástavby: Predajné stánky umiestňované v rámci jednorázových akcií.	
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 11.20.HPP/01	
Pripustné funkcie Odpočinkové plochy s drobnou architektúrou, zeleň, a podobné, ktoré nepotláčajú funkciu ochrany pamiatok, tiež drobné zariadenia dočasného charakteru základnej občianskej vybavenosti, maloobchodu v rámci konkrétnych akcií a verejného stravovania sezónneho charakteru, funkcie pešej dopravy a technického vybavenia.	Nepripustné funkcie Iné ako základné doplnkové a pripustné funkcie.
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 11.20.DŽ/02	
Základná funkcia Zariadenia železničnej dopravy.	Doplnková funkcia Občianska vybavenosť, výroba a sklady, technická infraštruktúra.
Typ stavebnej činnosti: Prestavby, nadstavby, prístavby, novostavby, dopravná a technická infraštruktúra.	
Min. index ozelenenia: 0,3	
Typ zástavby: Musí korešpondovať s okolitou zástavbou.	
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 11.20.DŽ/02	
Pripustné funkcie Železničné značenie, inžinierske siete, ale aj občianska vybavenosť, výroba a sklady, zeleň, za podmienky, že budú rešpektovať ochranné pásmo železnice a nebudú potláčať, obmedzovať, alebo zhoršovať užívateľskú kvalitu základnej funkcie.	Nepripustné funkcie Iné ako základné doplnkové a pripustné funkcie.
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 11.20.OV/01	
Základná funkcia Občianska vybavenosť.	Doplnková funkcia Doplnková funkcia Bytové domy, pešie priestranstvá, dopravná infraštruktúra, zeleň.
Typ stavebnej činnosti: Novostavby, prestavby, vnútorné modernizácie, prístavby, nadstavby, dopravná a technická infraštruktúra.	
Min. index ozelenenia: 0,4	
Typ zástavby: Určí následná Urbanistická štúdia zóny Žilina - Trojbrežie.	
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu) 11.20.OV/01	
Pripustné funkcie Funkcie bytových domov, prípadne športovo-rekreačné, dopravné a technické vybavenie, zeleň a ihriská.	Nepripustné funkcie Rodinné domy, výrobné zariadenia, samostatne stojace individuálne garáže vrátane radových, hlučné, nehygienické prevádzky a iné ako základné doplnkové a pripustné funkcie.

3) ÚPN-M Žilina - zmeny a doplnky č.1 (2013)

Závazná časť

-1.1.3.1

2.1 Lokalita železničného uzla v Žiline

Na základe workshopu „Revitalizácia železničného uzla“, sa dospelo k záveru, že najvýhodnejším riešením pre ďalší rozvoj mesta je návrh ponorenia železničnej trate vo vymedzenom úseku pod úroveň terénu s premiestnením autobusovej stanice za trať a s vybudovaním integrovaného osobného terminálu vo väzbe na budovu terajšej železničnej stanice. Týmto riešením získa mesto bezkolízny prístup k športovým plochám a k Váhu. Funkčné plochy v dotyku so železnicou bude spracovaný územný plán zóny.

- Lokalita č.1 Železničný uzol

Železničnú trať riešiť na teréne, s jej ponorením uvažovať vo výhlade, t.j. po návrhovom období. Plocha medzi Uhoľnou a železničnou traťou (základné funkcie: hromadné parkovanie, OV; prípustné funkcie: autobusové nástupište, integrovaný terminál osobnej dopravy).

Na základe workshopu sa došlo k záveru, že najlepšie je zahĺbiť železničnú trať pod zem a nad ňou postaviť autobusovú stanicu, avšak vzhľadom na zamietave stanoviska štátnych orgánov sa v zmene ÚP počíta s povrchovým riešením. So zahĺbením sa počíta výhľadovo.

-2.12.1.10

Autobusová stanica je navrhnutá na premiestnenie do polohy medzi železničnou traťou a „Lavobrežnou“. Dôvodom je hlavne dobrá dopravná napojiteľnosť stanice na III. mestský okruh. Premiestnením stanice do tejto polohy sa obmedzí počet prejazdov autobusov cez centrum mesta.

-2.12.1.11

Navrhuje sa zriadenie integrovaného terminálu osobnej dopravy s kumuláciou železničnej a autobusovej dopravy vo väzbe na budovu súčasnej železničnej stanice a modernizovať výpravnú budovu – osobnú stanicu. Ďalej sa odporúča upraviť predstaničné priestory pre umiestnenie dostatočných parkovacích miest, prípadne zriadiť záchytné parkovisko na strane športových areálov a územia občianskej vybavenosti.

-2.12.1.15

Navrhuje presun autobusovej stanice do priestoru integrovaného terminálu osobnej dopravy medzi železničnú trať a „Lavobrežnú“.

-2.18.4.1 Dopravné vybavenie

39) Hviezdoslavovu ulicu prekategORIZOVAŤ NA OBSLUŽNÚ KOMUNIKÁCIU MO 8/50 FUNKČNEJ TRIEDY C1

Severná časť II. okruhu bude premiestnená za železničnú trať, čiže z Hviezdoslavovej bude presunutá značná časť prechádzajúcich automobilov, stane sa len obslužnou komunikáciou pre dané územie. Má teda šancu stať sa príjemnou mestskou ulicou vhodnou k pobytu.

4) Územný generel dopravy mesta Žilina (2017)

3.2.2 Pešia doprava

Širšie centrum mesta má reálne predpoklady vytvorenia zodpovedajúcich podmienok pre preferenciu nemotorovej dopravy a tým aj dopravy pešej. Je potrebné uviesť, že pešie komunikácie sú v súbehu s cyklistickými komunikáciami.

3.2.7 Autobusová stanica Žilina

Autobusová stanica Žilina sa nachádza v blízkosti železničnej stanice s priamou dostupnosťou na pešie trasy spájajúce centrum mesta. Jej súčasný stav nezodpovedá požiadavkám na prestupové terminály integrovanej dopravy, hoci jej lokalizácia je z hľadiska integrácie hromadnej osobnej dopravy s ostatnou dopravnou výhodná. Do budúcnosti sa uvažuje s jej premiestnením na druhú stranu železničnej trate.

8 Návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina

8.1.1 Pešia zóna a centrum mesta

súvislosti aj so zavedením emisnej normy v pešej zóne sa postupne uvažuje s jej rozšírením do okolitého územia, kde tomuto procesu postupne podľahnú všetky ulice uzatvorené II. okruhom.

8.1.6 Pešia doprava

V centrálnej časti mesta a na sídliskách je najväčší problém s kvalitou chodníkov.

8.4 Cestná automobilová doprava

Silné zaťaženie centra mesta s povoleným vstupom vozidiel až do historického jadra prináša enormné zaťaženie križovatiek II. mestského okruhu vplyvom zaťaženia radiál. Súčasne okruh vedie popred železničnú stanicu, kde križuje hlavnú pešiu komunikáciu, vedúcu do centra mesta. ÚGD rieši tento problém dvoma spôsobmi:

-Zjednosmernením časti II. okruhu

-Prepojením ulíc 1. mája – Lavobrežná – Uhoľná s presunom trasy II. okruhu z ulice Hviezdoslavova na 1. mája – Uhoľnú – Kysuckú – Kálov.

-V súvislosti s vybudovaním prepojenia sa uvažuje aj s preložkou autobusovej stanice na ulicu Uhoľnú a s vytvorením integrovaného terminálu osobnej dopravy.

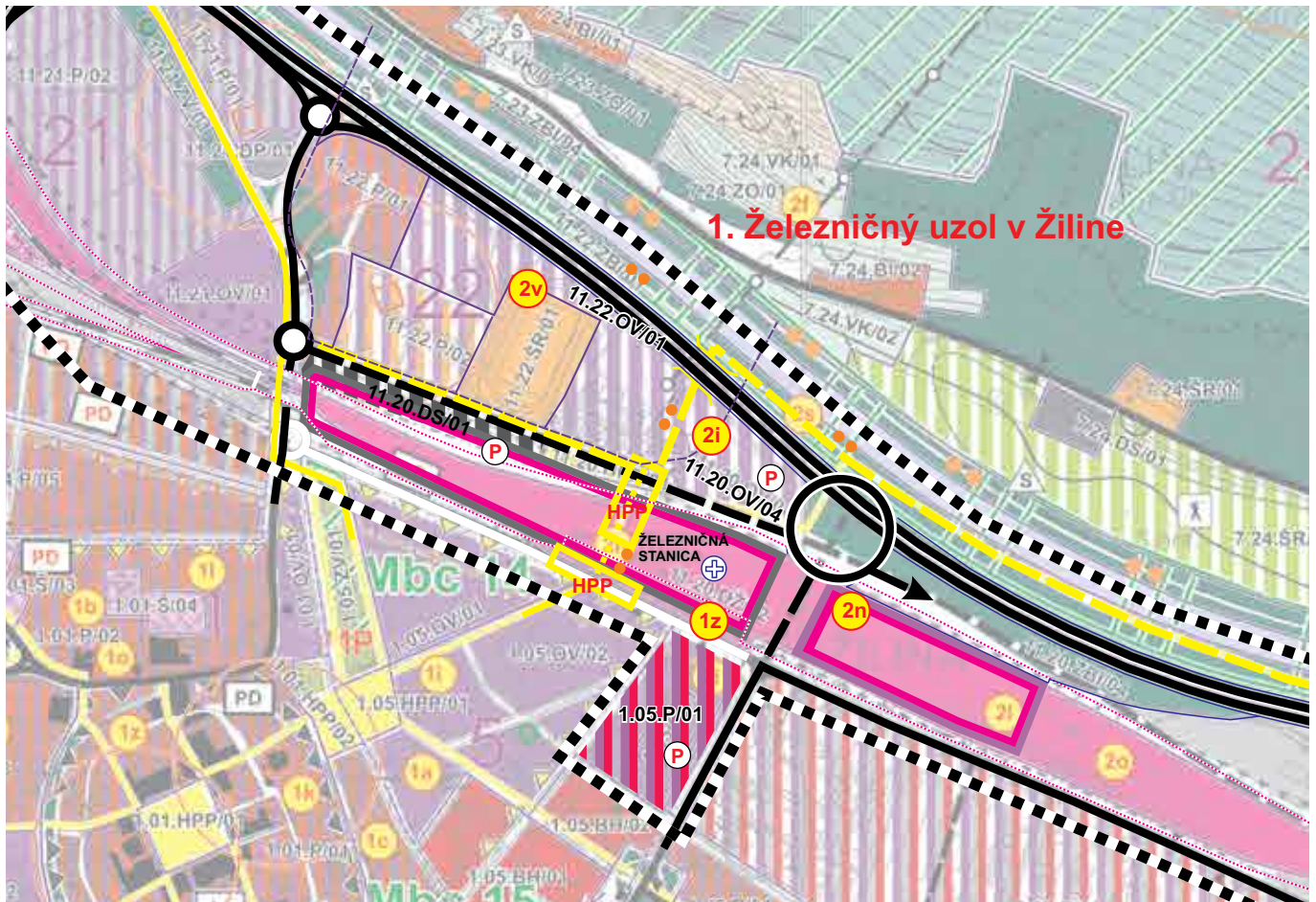
8.7 Regulácia statickej dopravy

-Výstavba záchytných parkovísk P + R na uplatnenie záchytného systému na okraji mesta

-Postupne redukovať počet PM umiestnených v CMZ, počet nových PM obsluhujúcich CMZ

-Zaviesť celoplošný koncept upokojujúcej dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 na obslužných komunikáciách realizovať v súlade s víziou príklonu delby prepravnej práce z IAD na používanie bezplatnej MHD

-Skvalitňovať a preferovať MHD



1. Železničný uzol v Žiline

2i - integrovaný terminál osobnej dopravy, 2n - rekonštrukcia železničného uzla Žilina, 2v - nové námestia a verejné priestranstvá
 popis funkčného využitia v tabuľke charakteristiky lokality

Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu)		11.20.OV/04
Základná funkcia	Doplnková funkcia	
Občianska vybavenosť.	Integrovaný terminál osobnej dopravy (autobusové nástupište), hromadné parkovanie, halové športy, pešie priestranstvá, dopravná a technická infraštruktúra, zeleň.	
Typ stavebnej činnosti: Novostavby, prestavby , vnútorné modernizácie , prístavby, nadstavby, stavebné úpravy, udržiavacie práce, asanácie, dopravná a technická infraštruktúra .		
Min. index ozelenenia: 0,3		
Typ zástavby: Musi korešpondovať s okolitou zástavbou . Min. index ozelenenia a typ zástavby vyplnie z následného podrobného riešenia celého železničného uzla (dopravno – urbanistická technická štúdia).		
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu)		11.20.OV/04
Pripustné funkcie	Nepripustné funkcie	
Funkcie domovnickeho bývania, športovo-rekreačné, Služobné byty, dopravné a technické vybavenie, zeleň a ihriská. Objekty umožňujúce mimourovňové prepojenie cez Uhoľnú ulicu.	Bytové domy, rodinné domy, výrobné zariadenia, samostatne stojace individuálne garáže vrátane radových, nehygienické prevádzky a iné ako základné doplnkové a pripustné funkcie.	

Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu)		11.20.DS/01
Základná funkcia	Doplnková funkcia	
Doprava statická, hromadné parkovanie.	Občianska vybavenosť, dopravná a technická infraštruktúra, zeleň.	
Typ stavebnej činnosti: Novostavby, prístavby, nadstavby, stavebné úpravy, udržiavacie práce, asanácie, likvidácie pozemných objektov, parkovacie plochy, dopravná a technická infraštruktúra .		
Typ zástavby: Bez zástavby . Min. index ozelenenia a typ zástavby vyplnie z následného podrobného riešenia celého železničného uzla (dopravno – urbanistická technická štúdia).		
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu)		11.20.DS/01
Pripustné funkcie	Nepripustné funkcie	
Integrovaný terminál osobnej dopravy (autobusové nástupište), dopravné a technické vybavenie, verejná zeleň. Objekty umožňujúce mimourovňové prepojenie cez Uhoľnú ulicu.	Iné ako základné doplnkové a pripustné funkcie.	
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu)		1.05.P/01
Základná funkcia	Doplnková funkcia	
Zmiešaná funkcia občianskej vybavenosti a statickej dopravy; administratívnych zariadení a bytových domov.	Verejná zeleň, šport a rekreácia, pešie komunikácie a priestranstvá, drobná architektúra.	
Typ stavebnej činnosti: Novostavby, prestavby , stavebné úpravy, dostavby , prístavby, nadstavby, asanácie, dopravná a technická infraštruktúra, udržiavacie práce.		
Min. index ozelenenia: 0,2		
Typ zástavby: Musi korešpondovať s okolitou zástavbou. Bloková zástavba mestského charakteru.		
Znak (č. obvodu, č. okrsku, funkčná jednotka, č. regulatívu)		1.05.P/01
Pripustné funkcie	Nepripustné funkcie	
Autobusového nádražia, parkovacie plochy, zariadenia občianskej vybavenosti a služieb. Pripúšťajú sa funkcie zelene, pešie priestranstvá, iné dopravné a technické vybavenie. Byty s výnimkou parteru objektov, dopravné a technické vybavenie, zeleň a detské ihriská. Parkovacia garáž vo väzbe na Májovú ulicu. Parkovacie plochy v max. miere riešiť hromadne v rámci objektov.	Rodinné domy, bytové domy, byty v prízemí objektov, samostatne stojace individuálne garáže, vrátane radových, zariadenia výroby, výrobné zariadenia, hlúčne, nehygienické prevádzky, prevádzky náročné na dopravu (zásobovanie, obsluha, parkovanie) a iné ako základné, doplnkové a pripustné funkcie.	

Zhodnotenie strategických dokumentov

V strategických dokumentoch panuje všeobecná zhoda o potrebe riešenia problémov nadmerného zaťaženia širšieho centra mesta IAD. Mesto sa chce formovať do podoby mesta krátkych vzdialeností, mesta pre peších a cyklistov. Ruku v ruku s týmto plánom je predkladaná požiadavka na zvyšovanie kvality verejných priestranstiev takým spôsobom, aby plánovaný budúci vývoj bol uskutočniteľný, t.j. preferencia nemotorovej dopravy a MHD, redukcia počtu stojacich aj jazdiacich vozidiel v meste, zachytenie týchto vozidiel ešte pred vjazdom do mesta. Plánovaný je presun autobusovej stanice bližšie k III. okruhu, z čoho bude plynúť obmedzenie počtu autobusov medzimestskej dopravy v centre mesta. V dlhodobých víziach aj napriek nepriaznivému súčasnému stavu pretrvávajú zho-

da na potrebe zahĺbenia železničnej trate pod povrch a uvoľnenia plôch koľajiska k výstavbe nového mesta, prepojenia dvoch častí mesta dnes oddelených traťou od seba a zároveň umožnenie plynulého prístupu k rieke Váh a následnému prekročeniu rieky na druhý breh s budúcim rekreačným spôsobom využitia. Táto vízia sa však môže prejaviť až v horizonte ďalšieho plánovacieho obdobia.

3 Urbanismus

Východiská
Koncept územia
Konceptie
Ulice

Východiska

Železničná trať bude zahĺbená pod povrch!
V práci pracujem s tzv. fialovým variantom modernizácie uzla Žilina. Tento variant je preferovaný mestom a zakotvený v dlhodobých výhladoch rozvoja mesta ako najvhodnejší. Železničná trať bude zahĺbená a prekrytá v úseku vedúcom centrom mesta.

Model riešenia

Ako podklad pre riešenie zahĺbenia trate slúži fialový variant dokumentácie k posúdeniu vplyvu na životné prostredie v modifikovanej podobe pri zachovaní pôvodných parametrov (koľajiska, nástupišť, trasovania,...).

Dôsledky tohoto riešenia

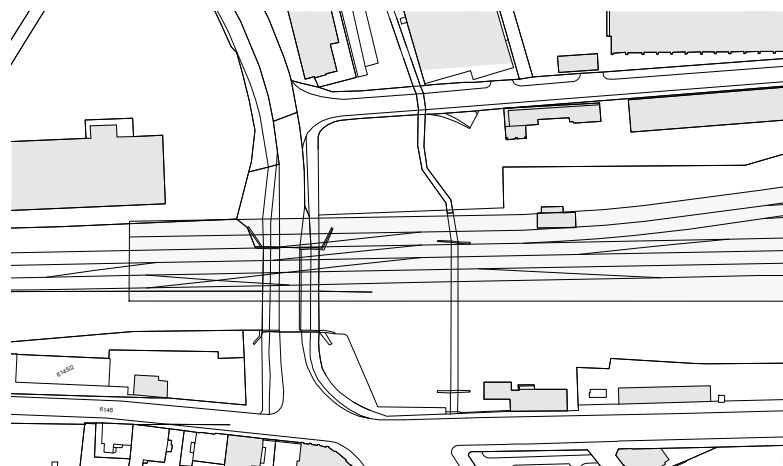
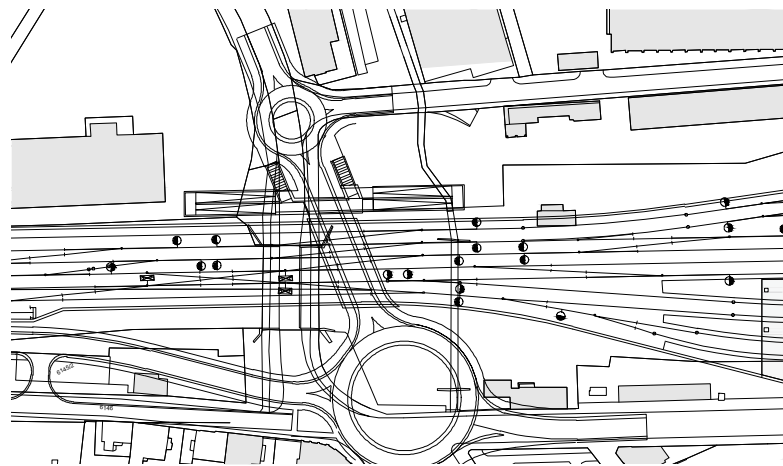
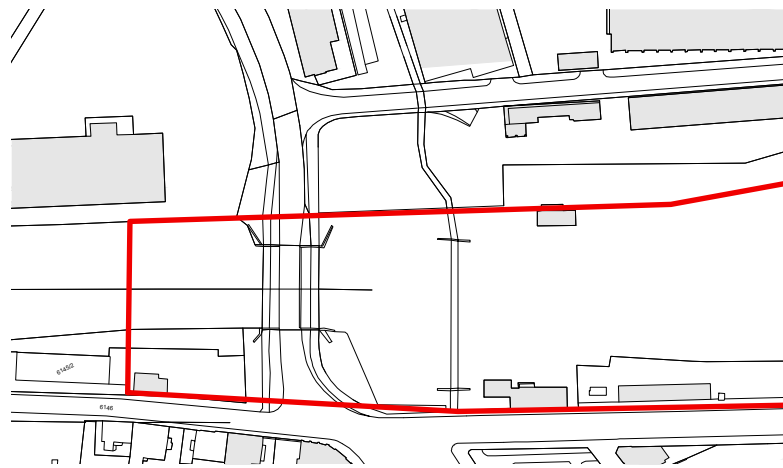
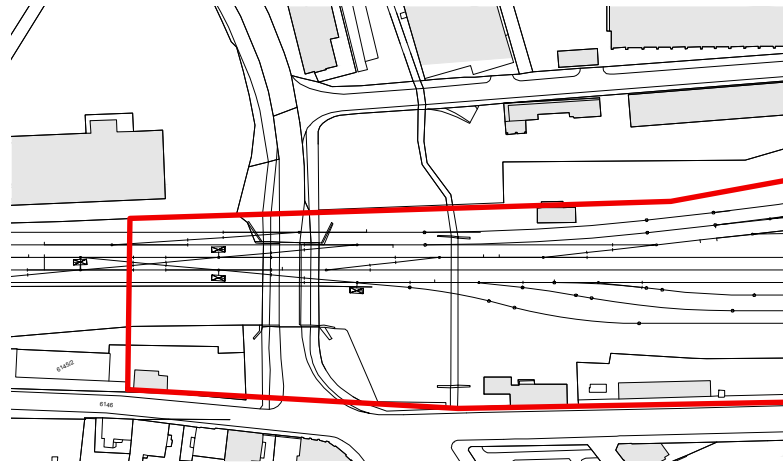
Uvoľní sa 7,5 ha plôch v centre mesta na rozvoj mesta.
-toto územie je predmetom práce
V širšom kontexte bude mať riešenie dopad na 46 ha.
-územie riešené v mierke urbanizmu
Odstráni sa bariéra deliaca mesto na dva celky.
Vytvorí sa prvý krok k spojeniu mesta a rieky Váh.
Dôjde k vytvoreniu nového integrovaného terminálu.
-terminál riešený ako súčasť verejného priestoru
v detaile verejne prístupných častí stanice
Nastane redukcia IAD v centre mesta

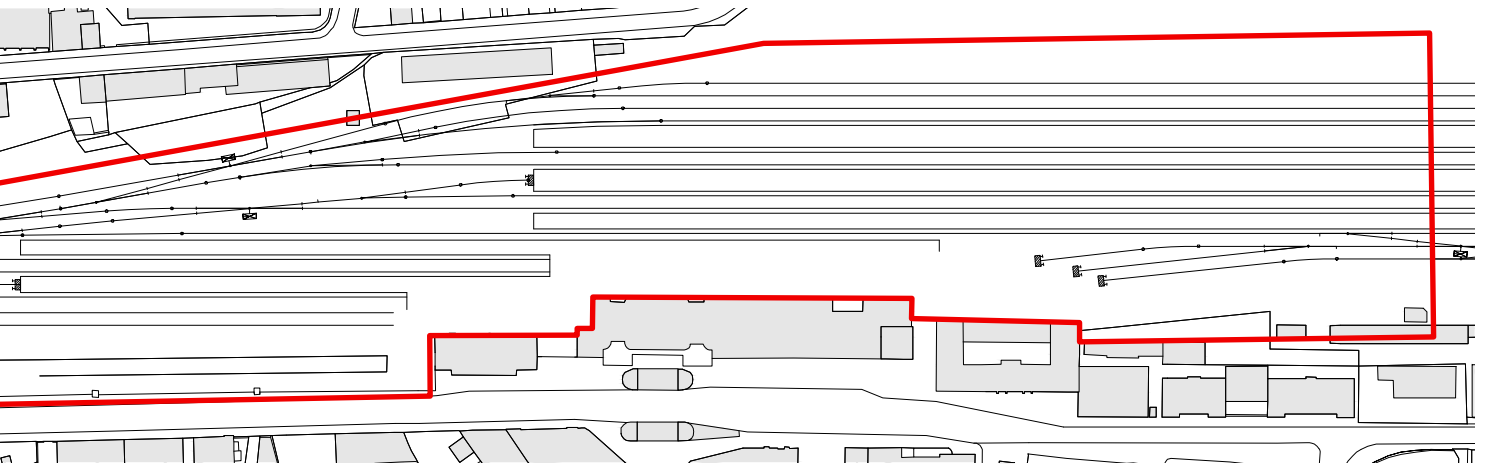
EIA - Fialový variant

Variant s pera dopravnej kancelárie, výrazne pragmatický, avšak bezohľadný k mestu. Priestor zásahu je vymedzený megalomanskými okružnými križovatkami nepatriacimi do centra mesta. Koľajisko je prekryté predvažne v priestore súčasnej stanice, aj keď z hľadiska budúcej tvorby mesta by bolo výhodné plošné prekrytie. V rozšírenej podobe zachováva súčasnú schému nástupišť s delením na 3 slepé a 3 prejazdne nástupišťa. Mení sa dĺžka nástupišť na 400 m v súlade s dnešnými normami. V návrhu sa nepočíta so zachovaním výpravnej ani administratívnej budovy stanice, aj keď ich zachovanie by bolo možné. Má byť vybudovaná nová stanica nad koľajiskom.

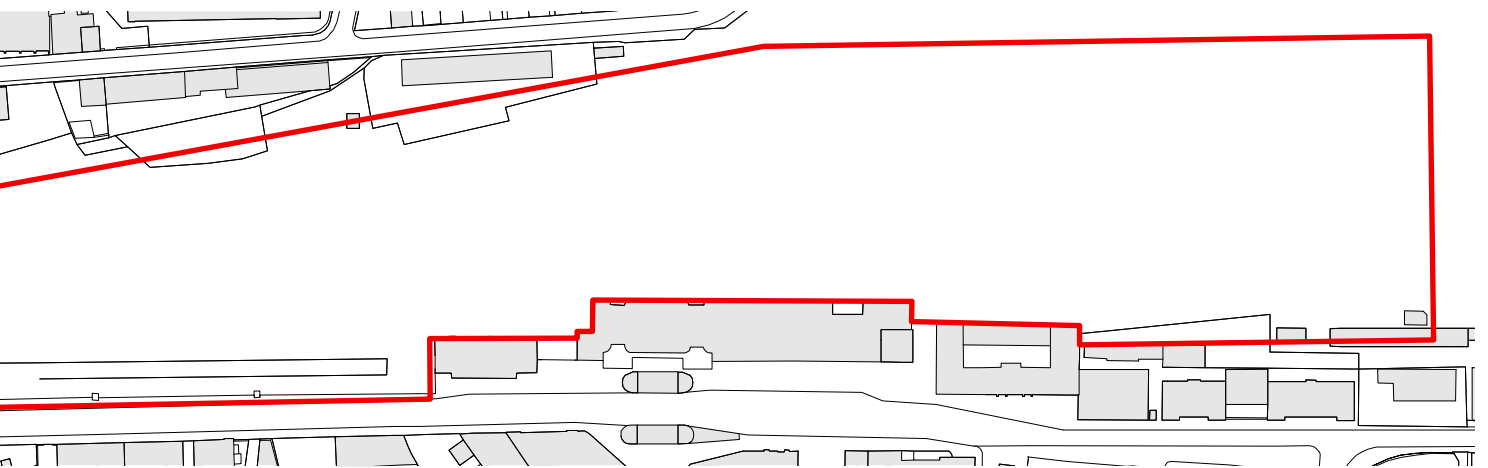
Modifikácia fialového variantu

Počet koľají ostáva zachovaný. Vzhľadom na význam stanice na stanici zastavujú všetky osobné vlaky. Prejazdne koľaje sú presunuté do krajnej polohy z polohy medzi 1. a 2. nástupišťom. Týmto krokom je možné pristúpiť k presunutiu slepých nástupišť, respektíve pridaniu dvojice prejazdnych namiesto slepých. Zrušením slepých nástupišť priestor budúcej získal kompaktný tvar. Architektonicky cenné budovy stanice ostanú zachované a môžu byť rekonštruované do pôvodnej podoby z 30. rokov. Napojenie dvoch častí mesta sa bude odohrávať prirodzene a citlivo k mestu, bez megalomanských riešení, pretože zlepšenie dopravnej situácie v meste nenastane pridávaním nových okružných križovatiek a ďalšieho priestoru pre vozidlá, skôr naopak.

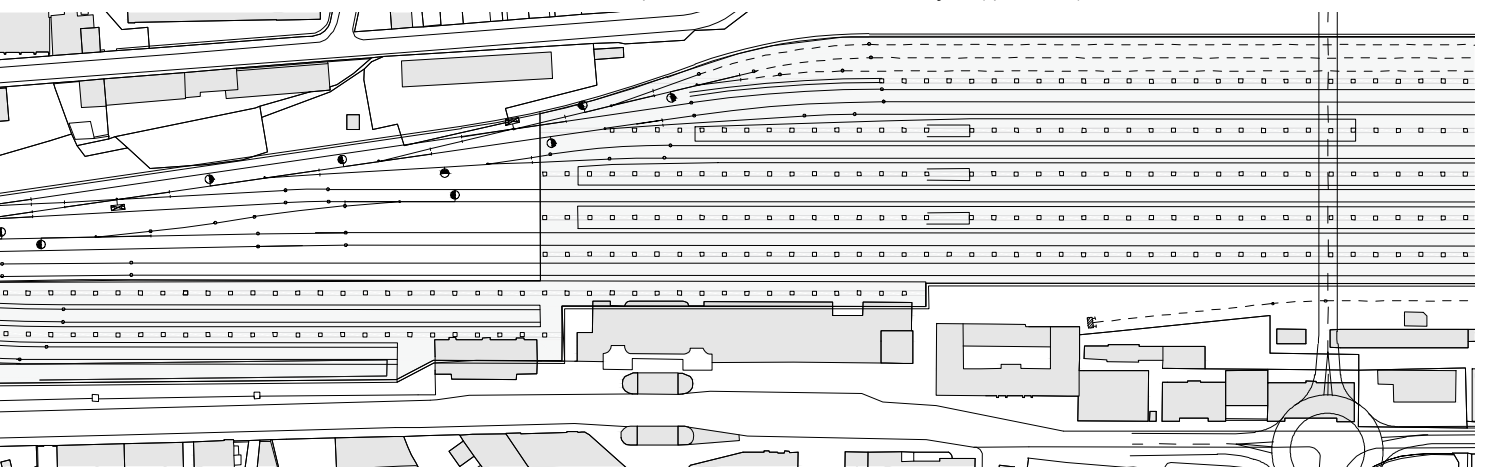




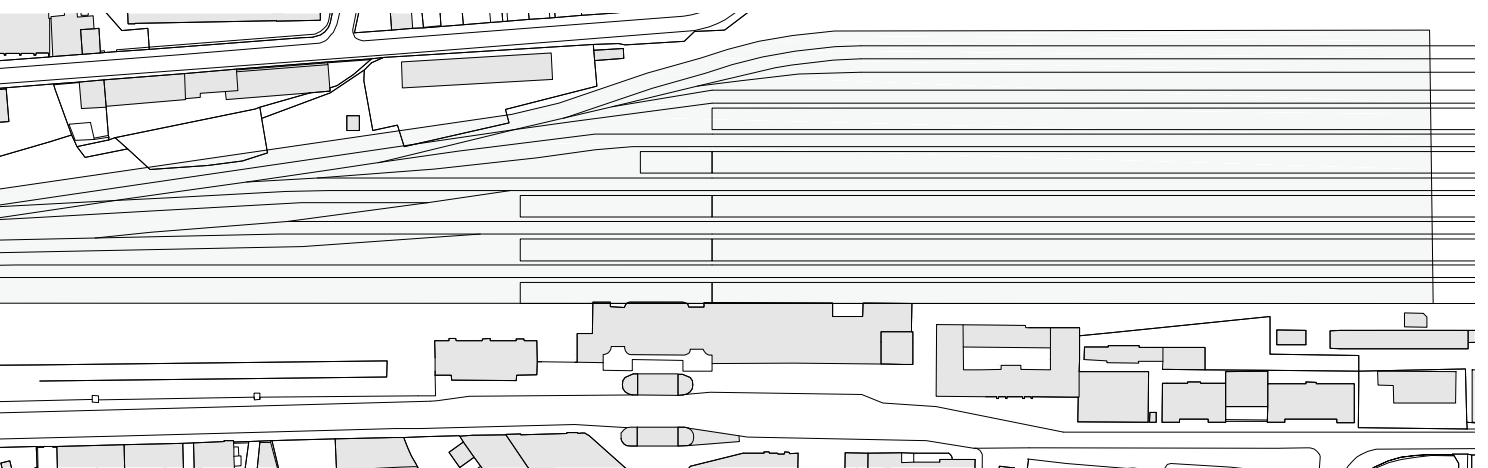
vymedzenie úseku k zahĺbeniu trate



uvolnené územie po odstránení súčasného koľajiska, plocha 7,5 ha



Fialový variant z dielne dopravnej kancelárie Reming, svetlošedá šrafa=prekrytie zahĺbenej trate



priestorové preusporiadanie fialového variantu do kompaktnej podoby, svetlošedá šrafa=prekrytie zahĺbenej trate

Koncept územia

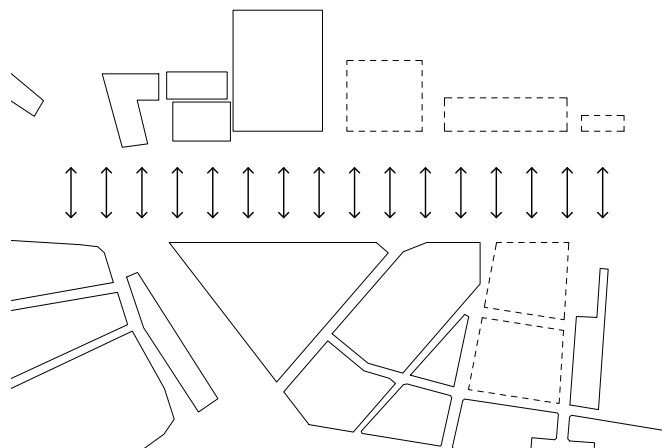
Spájanie

mesto-mesto
mesto-rieka Váh
mesto-krajina
mesto-obyvatelia
mesto-návštevníci

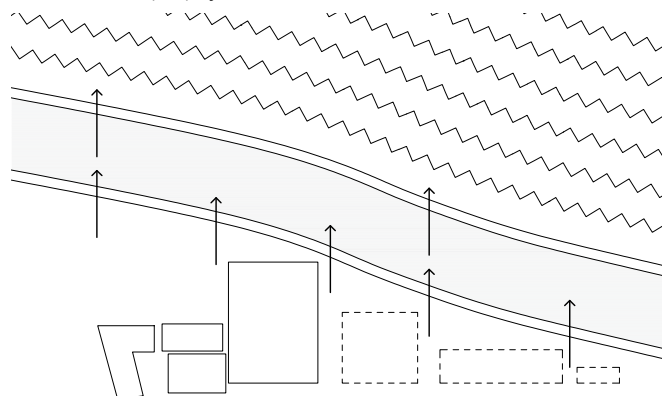
Myšlienkou urbanistického konceptu je spájanie. Mesto Žilina je dnes železnicou rozdelené na dve časti, nielen na mesto za železnicou a pred železnicou, ale aj na mesto pri rieke a mesto odtrhnuté od rieky. Odtrhnutie od rieky symbolizuje odtrhnutie od krajiny, ktorá je vďaka geomorfologickým pomerom neoddeliteľnou súčasťou mesta, prejavuje sa v priehladoch a ukončeníach ulíc, no je tak trochu bokom, za riekou. Prvým krokom k spojeniu mesta s riekou je spojenie mesta medzi sebou, aby následne mohlo byť spojené aj s vodou a aj s krajinou na pravom brehu Váhu. V ďalšom kroku by malo nastať prehodnotenie nutnosti umiestnenia III. okruhu na nábřeží. Vedenie komunikácie s rýchlosťou 80 km/h a štyrmy pruhmi nie je z hľadiska mestotvornosti správne, pretože cesta je bariérovým prvkom, ktorý je nepriestupný. Je teda nutné v následnom kroku odstrániť bariéru. Potom už nič nebude brániť prepojeniu mesta s vodou. Spájanie mesta má aj symbolický význam. Venovaním pozornosti mestu za dráhou potvrdíme význam existencie tejto časti vrámci organizmu mesta. Toto symbolické potvrdenie by sa malo realizovať aj v hmotnej podobe výstavbou verejných priestorov v danej lokalite.

Kompozícia mesta

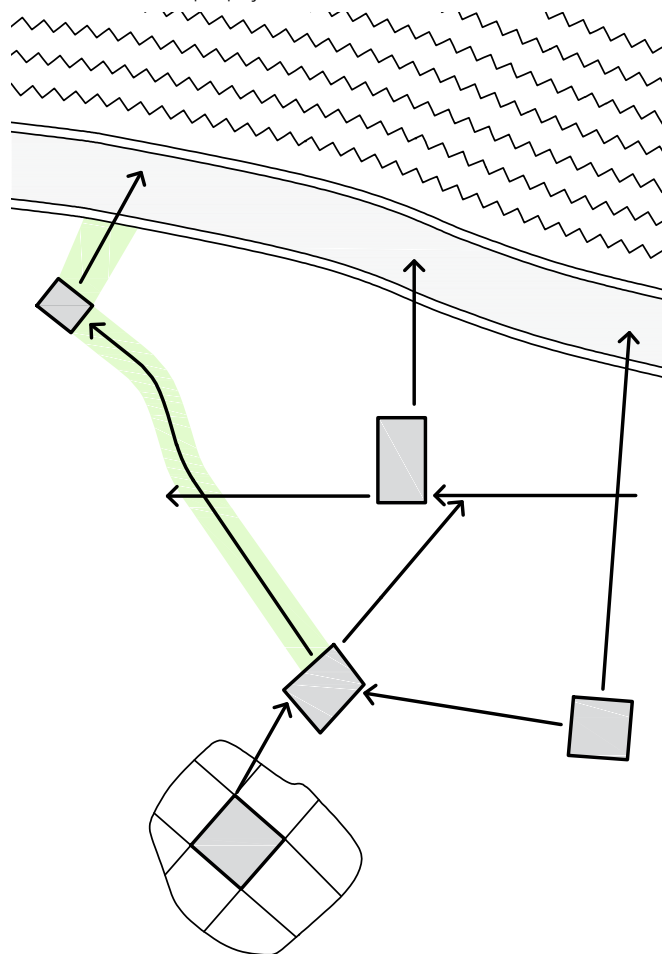
Mesto rastie z jadra, stredovekého centra, prerastá kruhový pôdorys vymedzený valmi a priekopami. V radiálnom smere rastie do nižšej úrovne na Námestie Andreja Hlinku a Národnú ulicu. V tejto ose pokračuje predstaničnými námestiami, pôvodným a druhým novokomponovaným, odkiaľ pokračuje popred štadióny k rieke Váh, prekonáva riekku a dostáva sa na pravý breh a úpätia kopca Dubňa. V smere kolmom na radiálny rast mesta je kompozične dominantná triáda námestí. Štefánikovho, Hlinkovho a budúceho námestia na území za železničnou dráhou. Územie za dráhou nadväzuje na zvyšok mesta svojou kompozíciou. Vytvára sa tak dualita prvkov, ktoré sa spájajú. Dve námestia, dva parky, jedno mesto. Nástrojom spojenia sa stáva park a hmota novej zástavby. Sústava verejných priestorov námestie Andreja Hlinku-Sad SNP-nový park-park pred Slovenou-nové námestie-zelený pás k Váhu umožňuje plynulý peší pohyb z centra mesta smerom k rieke. Dôležitým kompozičným prvkom tejto sústavy sa stane odtrubnený potok Všivák tečúci územím až do Váhu približne v strede pásu priestranstiev. Ulica P. O. Hviezdoslava sa mení z ulice na okraji starého mesta na ulicu v centre mesta, ulicu na pol ceste medzi historickým jadrom a riekou Váh. V celkovej kompozícii mesta sa by sa mala prejať transformácia II. mestského okruhu z dopravne vyťaženej ulice na okružnú ulicu vymedzujúcu staré mesto.



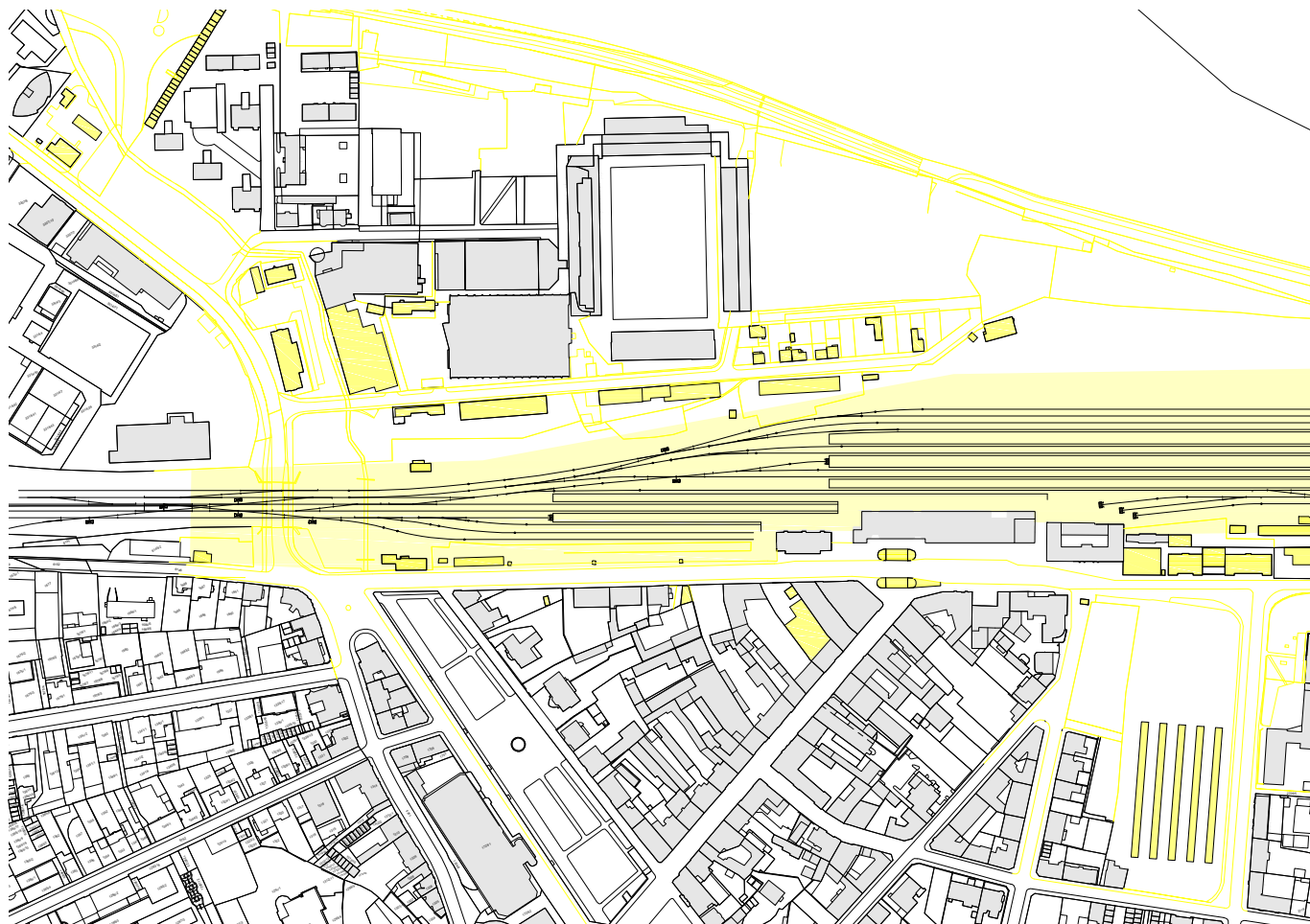
1. fáza: prepojenie mesta za dráhou s centrom mesta



2. fáza: prepojenie mesta s riekou a cez riekku



kompozícia mesta: mesto rastie z jadra smerom k vode bez bariér



asanácie v území, žltá šrafo tmavšia=asanované stavby, žltá šrafo svetlejšia=asanované kolajisko



technické objekty ŽST určené k asanácii



asanovaná administratívna budova na ukončení ulice 1. Mája

Asanácie v území

Najväčšou plochou k asanácii je priestor dnešného kolajiska. Kolajisko bude asanované v etapách, v nadväznosti na prebiehajúce odstraňovacie práce bude hĺbený výkop telesa nového zahĺbeného kolajiska. Tieto procesy budú prebiehať za čiastočnej prevádzky železničnej stanice. Stav, že by Žilina ostala bez železničného spojenia by nastať nemal. Počas asanácie kolajiska budú odstránené aj technické objekty ŽST umiestnené na križovatke s Kysuckou cestou, mostný objekt v rovnakom mieste, podchod popod kolajisko a ulicu P. O. Hviezdoslava, sklad pošty a súbor administratívnych budov stojacich v plánovanom predĺžení ulice 1. Mája. Týmto postupnými krokmi bude umožnené vybudovanie nového kolajiska a novej časti železničnej stanice ale aj navrhnutých stavieb nachádzajúcich sa v blízkosti, respektíve nad kolajiskom. Medzi odstraňovanými stavbami sa nenachádzajú architektonicky hodnotné stavby ani stavby podliehajúce pamiatkovej ochrane. Možnú pochybnosť je možné vyjadriť ohľadom asanácie súboru administratívnych budov v ukončení Ulice 1. Mája. Ich zachovanie by neumožnilo predĺženie ulice 1. Mája a následné zámery. V druhej fáze prebehne asanácia v území za kolajiskom, čo umožní uskutočnenie plánovaných zámerov v tejto lokalite a definitívne prepojenie dvoch častí mesta oddelených železničnou traťou. Po vybudovaní novej integrovanej autobusovej a vlakovej stanice môže nastať revitalizácia priestoru súčasnej autobusovej stanice.

Koncepcie

Koncepcia ulíc

Žilina je mesto v údolí, medzi kopcami. Tie sú v obraze všadeprítomné. Priehľady v ukončeníach ulíc smerujúcich z mesta smerujú na zalesnené stráne blízkeho okolia, prípadne na vzdialenejší reliéf skalnatých vrcholov Malej Fatry. Tak by to malo zostať aj naďalej. Schéma nových ulíc prirodzene nadväzuje na súčasné ulice. Predĺžená je Ulica 1. Mája, ktorá je po novom napojená na III. mestský okruh, v riešení počítajúcom s dnešným stavom mimoúrovňovo. Spolu s predĺžením Sadu SNP sú predĺžené aj obslužné komunikácie vymedzujúce jeho plochu. Komunikácia na pravej strane Sadu SNP sa napája na ulicu Na Sihoti. V smere kolmom na tieto dve predĺženia predlžujem ulicu Uhoľnú vedúcu okolo oboch štadiónov až k Ulici 1. Mája. V severojužnom smere je blok nad koľajiskom delený novou uličkou. Medzi pravou polovicou tohoto bloku a železničnou stanicou je vytvorená pešia zóna.

Koncepcia verejných priestranstiev

Prvou skupinou sú priestranstvá pred/pri železničnej stanici. Pred stanicou je navrhnuté nové predstaničné námestie, plánované už pred výstavbou súčasného súboru stavieb ŽST. Námestie plynule nadväzuje na pešiu zónu na Národnej ulici a v historickom jadre mesta. Pri budove stanice, ktorá po novom nadobúda formu bloku a medzi novou zástavbou nad koľajiskom sa nachádza druhé predstaničné námestie. Tento priestor je prvým verejným priestorom smerujúcim k spojeniu mesta s vodou. Je formálnou aj charakterovou alternatívou k priestoru pred stanicou, ktorý síce je námestím, ale námestím vzniklým rozšírením rušnej mestskej ulice. Počas druhej fázy rozvoja územia by mal byť vytvorený v nadväznosti na bočné predstaničné námestie verejný priestor pred futbalovým štadiónom a budúcou športovou halou slúžiaci k zhromažďovaniu priaznivcov športu. V západnej časti riešeného územia je vytvorená skupina verejných priestorov: parku a námestia nadväzujúceho na Sad SNP.

Koncepcia zástavby

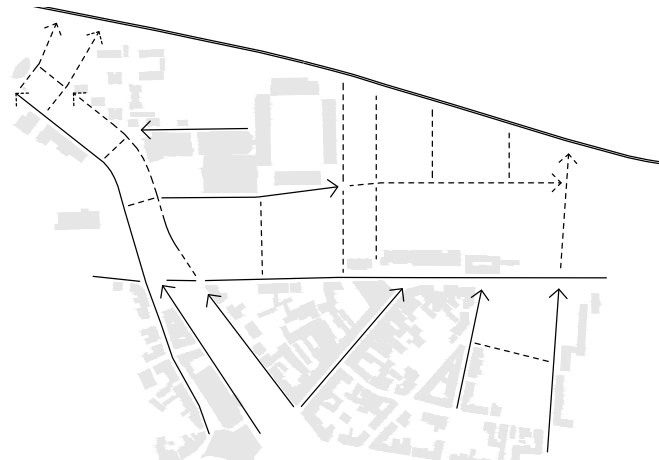
Mesto bolo do začiatku 20. storočia malým mestom. Štruktúra mesta danej doby bola stotožniteľná s historickým jadrom a blízskymi perifériami. Prvý väčší priestorový rozvoj mesta sa odohral v prvej polovici 20. storočia. Pre danú dobu bol typický blokový charakter výstavby. Takýto typ zástavby obopína stredoveké jadro mesta. Riešené územie sa nachádza na hranici blokového mesta, respektíve v rámci jeho štruktúry. V tejto štruktúre je situovaná plocha dnešnej autobusovej stanice, určená v územnom pláne k zástavbe bytovými domami s komerčným parterom. Na tejto ploche je riešenie novej zástavby priamočiare. V návrhu použijem pôvodné riešenie spreďasnanie nedokončeného bloku, t.j. na tejto ploche budú dva bloky: blok nový a blok nadväzujúci na existujúcu zástavbu ulice D. Dlabača. Na hranici blokovej štruktúry sa nachádza



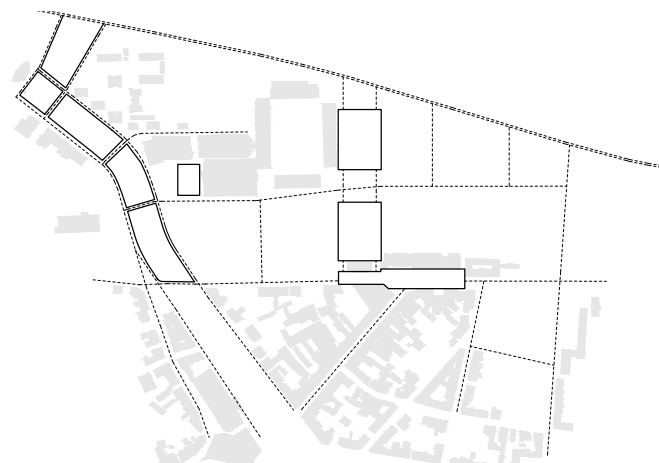
pohľadové ukončenie ulice kopcom v pozadí - ulica D. Dlabača



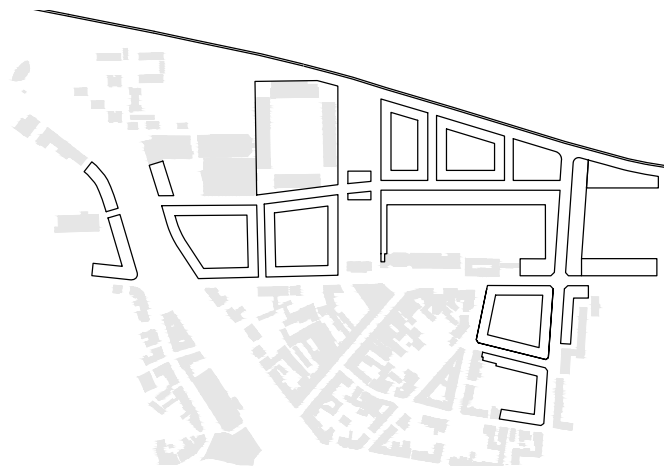
pohľadové ukončenie ulice kopcom v pozadí - Národná ulica



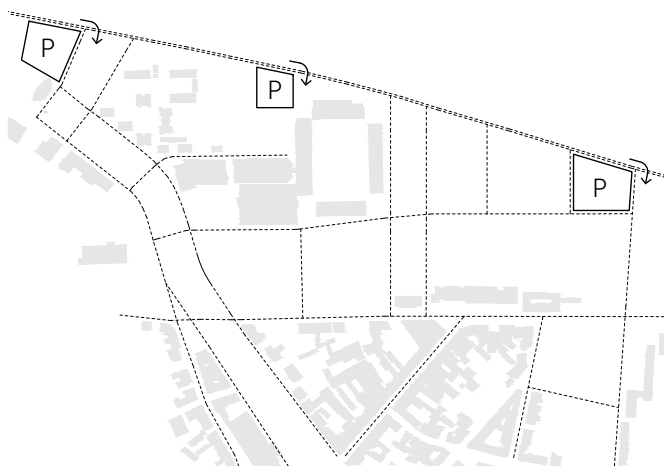
nové ulice vychádzajú zo štruktúry existujúcej siete



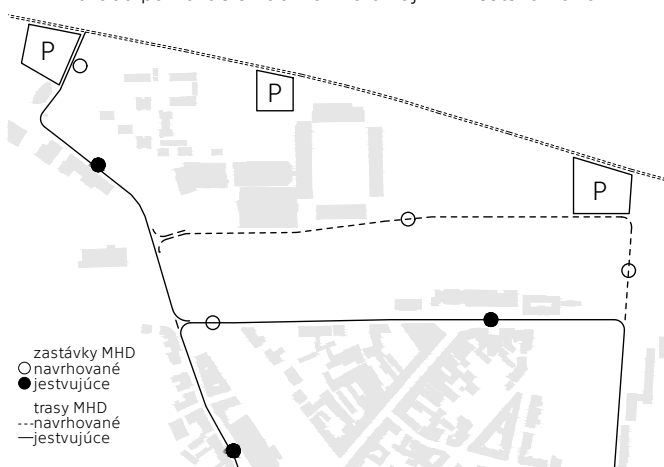
verejný priestor smerujú mesto smerom k rieke Váh



navrhnutá bloková zástavba nadväzuje na zástavbu okolia

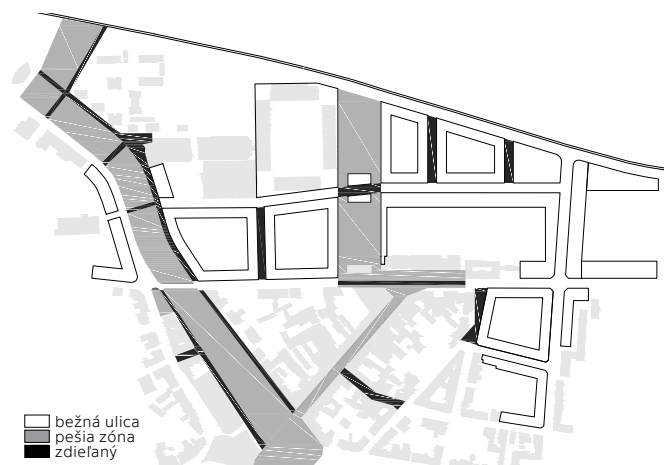


triáda parkovacích domov na okraji III. mestskokrohu



zastávky MHD
 ○ navrhované
 ● existujúce
 — trasy MHD
 --- navrhované
 - - - existujúce

schéma siete MHD



□ bežná ulica
 □ pešia zóna
 □ zdieľané

režim využiteľností ulíc a verejných priestranstiev

Ulica P. O. Hviezdoslava, ktorá sa na však na hranici nachádza z dôvodu existencie železničnej trate, ktorá vždy bola bariérou rozvoja mesta. Táto ulica sa stále nachádza v centre mesta a na hranici pamiatkovej rezervácie, pre ktorú je typická tradičná forma skladania mesta z blokov zložených z domov. Aj z tohoto dôvodu volím ako spôsob zástavby priestoru nad koľajiskom blokovú zástavbu. Tento typ zástavby aj napriek nie ideálnej situácii danej výstavbou nad koľajiskom je vďaka svojej kompaktnosti pre túto lokalitu vhodný. Kompaktná zástavba má schopnosť spojiť a sceliť dve časti mesta. Užitím solitérnej zástavby by toto spojenie nenastalo. Návrh zástavby za železničnou traťou má skôr ilustračný charakter, keďže podoba zástavby bude značne definovaná budúcou podobou nábreží. Nábrežia sú témou aj rozsahom nad rámec práce. Táto lokalita by mala byť riešená v nadväznosti na riešenie nábreží.

Koncepcia individuálnej automobilovej dopravy

Vjazd áut do centra bude obmedzený. Na obvodě územia priamo napojiteľnom na III. okruh bude vybudovaná trojica parkovacích domov (parkovísk) typu P+R. Plocha dom pri štadiónoch bude slúžiť k odstavaniu vozidiel fanúšikov. Parkovací dom pri integrovanej stanici bude slúžiť aj ako odstavná plocha pre autobusy. Vozidlá budú zachytené na obvodě mesta, vodiči ďalej do mesta budú pokračovať pešo či MHD. Nastane tak skľudnenie dopravnej situácie v centre, pre ktorú sú dnes typické zápchy a kolóny prakticky po celý deň. Zároveň bude možné pristúpiť k úpravám ulíc v prospech chodcov, cyklistov a MHD.

Koncepcia mestskej hromadnej dopravy

Dnešný stav MHD je nadmieru pozitívny. Žilina disponuje funkčným systémom MHD. Problémom priamo vplyvajúcim na funkčnosť systému je zahltenosť mesta IAD a časté zápchy v meste, ktoré vzhľadom na absenciu segregovaných pruhov pre MHD priamo vplyvajú na dobu jazdy vozidiel v centre mesta. Vybudovaním záchytných parkovísk po obvodě územia by tento problém mal byť vyriešený. P+R parkoviská budú musieť byť napojené na linky MHD. Dnešná schéma aj trasovanie liniek v území zostáva zachovaná. MHD bude naďalej jazdiť ulicou po II. okruhu a Kysuckej ceste smerom do centra. Možnosť alternatívneho trasovania sa ukazuje na ulici Uhoľnej. Časť liniek MHD by mala obsluhovať túto ulicu hlavne pre prítomnosť zamýšľaného parkovacieho domu a polohu štadiónov na ulici.

Koncepcia pešej a cyklistickej dopravy

Pohyb po meste má byť príjemný. Cieľom je, aby sa chodec a cyklista cítil na ulici dobre. Koncept nadväzuje na existujúce pešie zóny, verejné priestranstvá a parky. Pred železničnou stanicou je vytvorený zdieľaný priestor zabezpečujúci plynulý prechod zo stanice do mesta. Ulice majú maximálnu šírku chodníkov pre príjemný pohyb chodcov, vozovky sú naopak minimalizované. Ulice budú opatrené stromoradiami.

Parkovacia politika

Dnešným uliciam vládnu automobily, jazdiace aj stojace. Miesta pre chodca veľa nezostáva. V koncepcii umiestnenia parkovacích miest je pozornosť orientovaná na chodca, ktorý je prvoradý. Najskôr musí mať dostatok priestoru chodec, potom nasleduje v zostávajúcej šírke ulice po odčítaní minimálnej šírky vozovky priestor pre stojace automobily. Na uliciach sú umiestňované krátkobe stáňa, respektíve stáňa rezidentov existujúcich objektov bez možnosti parkovania na pozemku. K novým stavbám musí byť vybudovaný adekvátny počet parkovacích stání na pozemku stavby. Parkovacie miesta sú umiestňované v pruhu uličnej zelene. Vždy dve parkovacie miesta medzi dvojicu stromov.

Funkčná regulácia

Riešené územie sa nachádza v centre mesta, ktoré je maximálne polyfunkčné a tak by tomu malo ostať. Pre hlavné ulice sú typické polyfunkčné domy s komerčným parterom, vo vyšších podlažiach sa sú kancelárie, zubné ordinácie, či špecifickejšie obchodné priestory. V najvyšších podlažiach možno nájsť byty a naopak dole, v suteréne býva typické umiestnenie krčiem a reštaurácii. V menej rušných uliciach prevažujú bytové domy, s bytmi aj v prízemí. Na významných miestach takýchto obytných ulíc sa objavuje komerčný parter. Častokrát nastáva situácia, že byty na prízemí sú využívané k iným účelom. Vlastne aj celé domy sa dajú využívať k odlišnému účelu, než boli projektované, nie je výnimkou sídlo firmy v bytovom dome. V tom tkvie krása centra mesta, môže slúžiť k ľubovoľnému účelu z pestrej škály funkcií. Tento scénar by mal nastať aj v novej zástavbe. V prvom rade je dôležité, aby v centre mesta boli byty. Obyvatelia bytov sú celodenným zdrojom života pre lokalitu. V novej zástavbe by mali zastávať aspoň polovicu podlahovej plochy domov. Ďalšou zložkou funkčného mixu sú služby, ideálne umiestnené do parteru. Priestor k umiestneniu živého parteru je na Hviezdoslavovej ulici a Ulici 1. Mája, ktoré sú rušnými mestskými ulicami. Priestor pre živý parter sa ešte nachádza na predstaničnom námestí. Vo vedľajších menej exponovaných uliciach by mal byť komerčný parter umiestnený aspoň na nárožiach objektov. Treťou funkčnou zložkou je administratívna funkcia. Prvá aj druhá fáza riešeného územia sa nachádza v tesnej blízkosti integrovanej stanice, s priamym napojením na mestský okruh a zároveň v pešej dostupnosti do historického jadra. Tento mix faktorov je ideálnym pre umiestnenie administratívnych budov. Pri umiestňovaní tohto typu však treba byť obozretný a vyvarovať sa vytvoreniu monofunkčnej zóny administratívnych budov, ktoré budú živé do 18. hodiny a ďalej bude nasledovať mesto duchov. Ideálny je teda mix vedľa seba umiestnených bytových a kancelárskych budov, prípadne realiačia tohoto mixu v rámci stavby. Zo špecifických funkcií v území treba spomenúť novú budovu mestskej športovej haly umiestnenú oproti futbalovému štadiónu, parkovací dom s priamym napojením na okruh, materská škola, ktorá v lokalite

chýba a v neposlednom rade integrovanú železničnú a autobusovú stanicu, ktorej návrh je súčasťou diplomatickej práce.

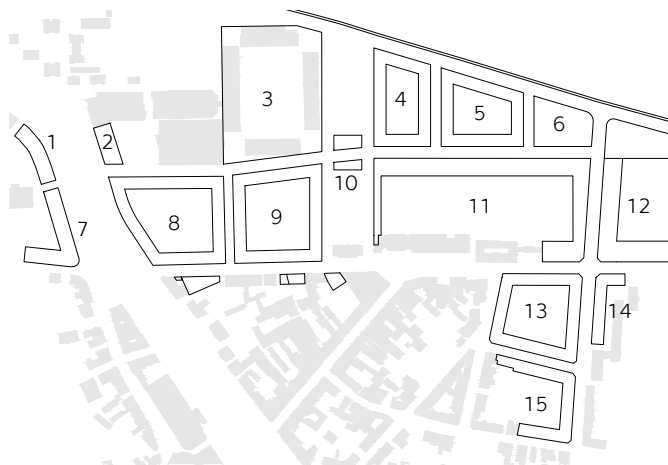
Priestorová regulácia

Riešené územie sa nachádza na hranici ochranného pásma mestskej pamiatkovej rezervácie. Navrhnutá bloková zástavba má pevne danú uličnú čiaru. Stavebná čiara orientovaná do verejného priestoru musí byť stotožniteľná s uličnou čiarou. Domy stoja na hrane ulice. Stavebná čiara vo vnútrobloku môže mať premenný charakter. Je však nutné brať ohľad na zachovanie vnútrobloku a susedné stavby. Jednotlivé stavby by mali nadväzovať. Znázornená stavebná čiara vnútrobloku má ilustračný charakter.

Okolité staré mesto sa skladá z jednotlivých domov ktoré spolu tvoria blok. Vďaka veľkému počtu rôznych domov je tento typ mesta pestrý. Aj nové mesto by malo byť pestré. Je vhodné, aby štandardom bolo skladanie bloku z jednotlivých domov, ktoré majú jednotlivé vchody. Parcelácia v smere kolmom na zahĺbené koľajisko bude vychádzať z umiestnenia koľajiska. Dlhé domy, vystavané ako celá strana bloku či celý blok by mali byť výnimočnou situáciou vo fáze 1. Takýmto domom môže byť len budova integrovanej stanice, ktorá je natoľko významná, že je takéto riešenie prípustné. Vo fáze 2 už delenie bloku na domy nemusí byť striktné, pretože riešené územie už nadväzuje na zástavbu centra mesta.

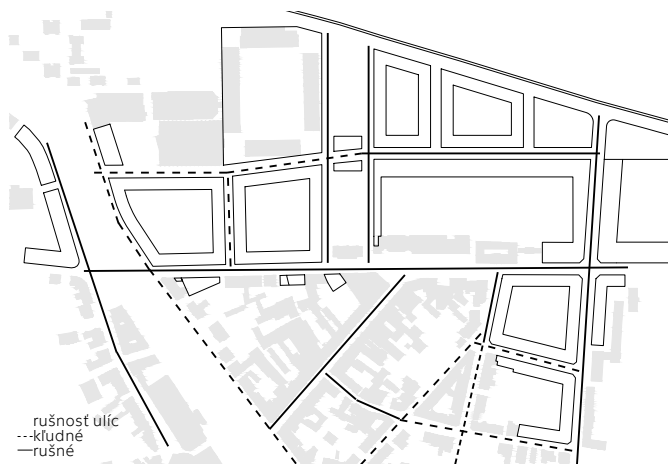
Výšková regulácia vychádza so štandardnej výšky okolitej zástavby. Mesto v okolí železničnej stanice, pod historickým jadrom leží na nive rieky Váh, teda na rovine, o úroveň nižšie pod stredovekým mestom, kde je výškovou dominantou územia Katedrála Najsvätejšej trojice so svojou vežou a Burianovou vežou. Domy začiatku 20. storočia v lokalite majú 3 až 5 podlaží. Výška štyroch podlaží s ustúpeným piatym/krovom, na významných uliciach a križovatkách 5 až 6 podlaží je ideálnou. Počet podlaží nemusí byť smerodajný, dôležitá je maximálna výška 20 m. Päťpodlažná kancelárska budova s komerčným parterom bude vyššia než obdobný bytový dom. Takto bude vytvorená približne podobná, nivelizovaná hladina výšok zástavby, natoľko vysoká, aby nekonkurovala historickému jadru a pohľadom na historické jadro z protiláhlého kopca Dubňa, kde sa nachádza rozhľadňa.

Výstavba vo fáze 1 bude prebiehať na pozemkoch štátnej Železničnej spoločnosti a na pozemkoch súkromnej spoločnosti SAD Žilina. Tieto spoločnosti niesú developepmi, ale dopravcami. Ideálnym scénarom by bol odpredaj pozemkov do vlastníctva mesta, respektíve aspoň prizvanie mesta k riešeniu budúceho zámeru. Mesto má tak možnosť formulovať svoje požiadavky na budúce využitie a podobu územia. Vhodným riešením by bol spoločný podnik mesta, súkromného developera/rov a prípadne vlastníkov, ak by sa rozhodli ponechať si ich v držbe. Požiadavkou mesta by malo byť umiestnenie škôlky do zástavby a delenie bloku na jednotlivé domy.



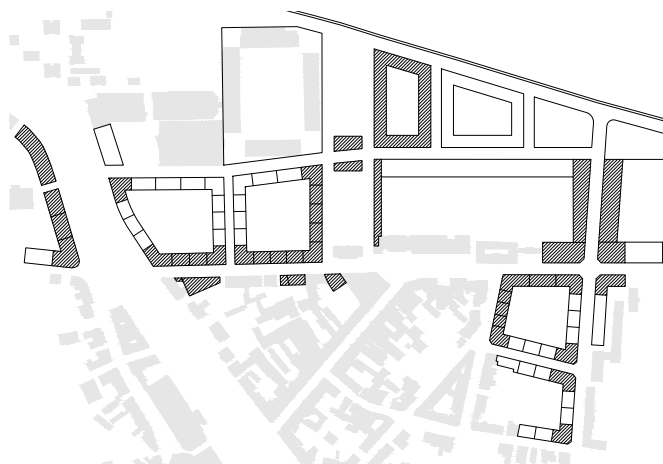
funkčné využitie nových domov/blokov

1. administratívna budova
2. prístavba kongresového centra
3. modernizácia/prestavba futbalového štadióna
4. športová hala s bytovým domom
5. administratívna budova/bytové domy
6. parkovací dom, parkovisko pre autobusy
7. bytové domy s komerčným parterom
8. bytové domy (aj) s komerčným parterom
9. byty/administratíva/škôlka
10. obchod/zázemie trhoviska
11. vlaková a autobus. stanica/administratíva/obchod
12. administratívna budova
13. bytový dom (aj) s komerčným parterom
14. administratívna budova
15. bytový dom (aj) s komerčným parterom

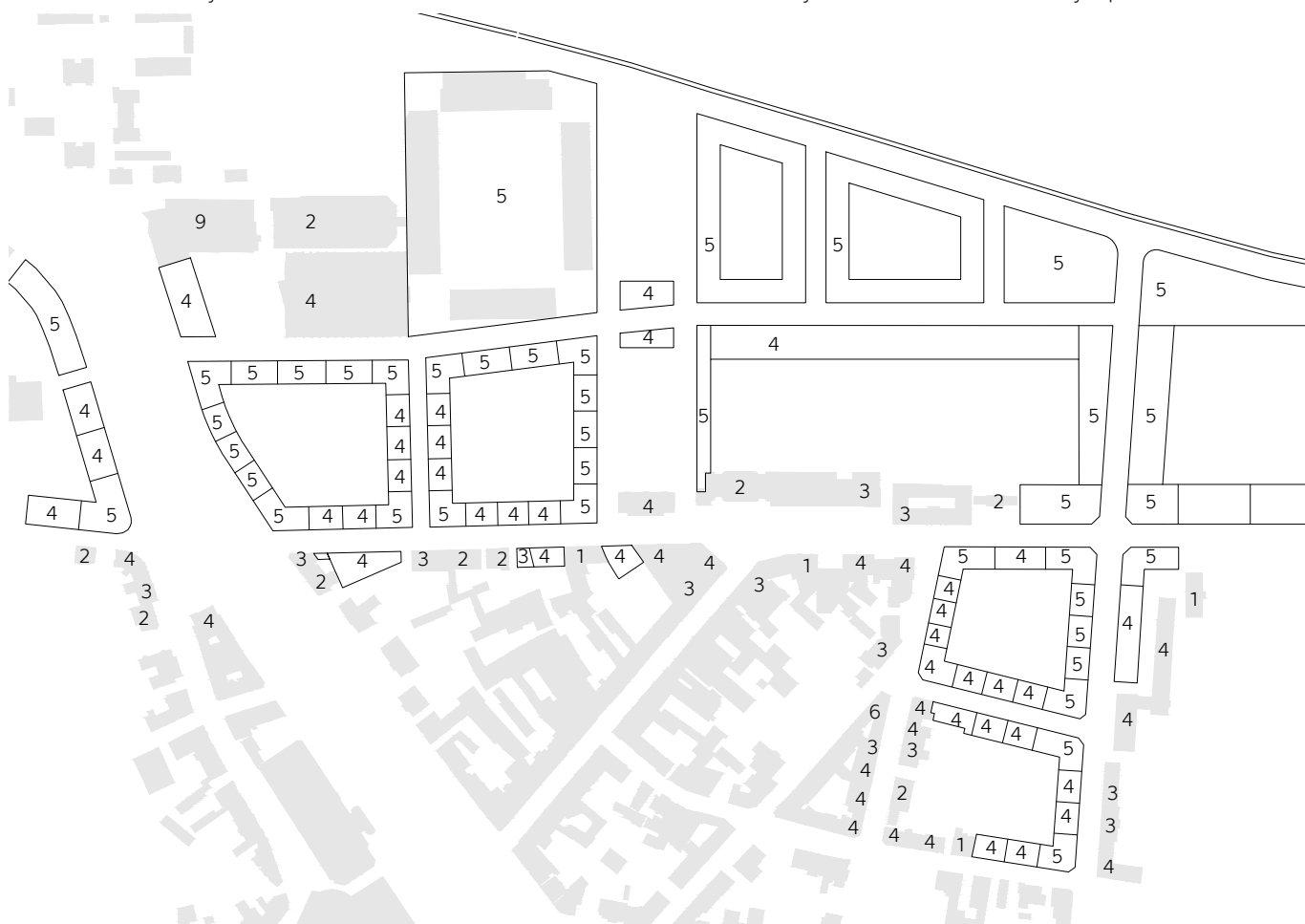


rušnosť ulíc
 ---kludné
 —rušné

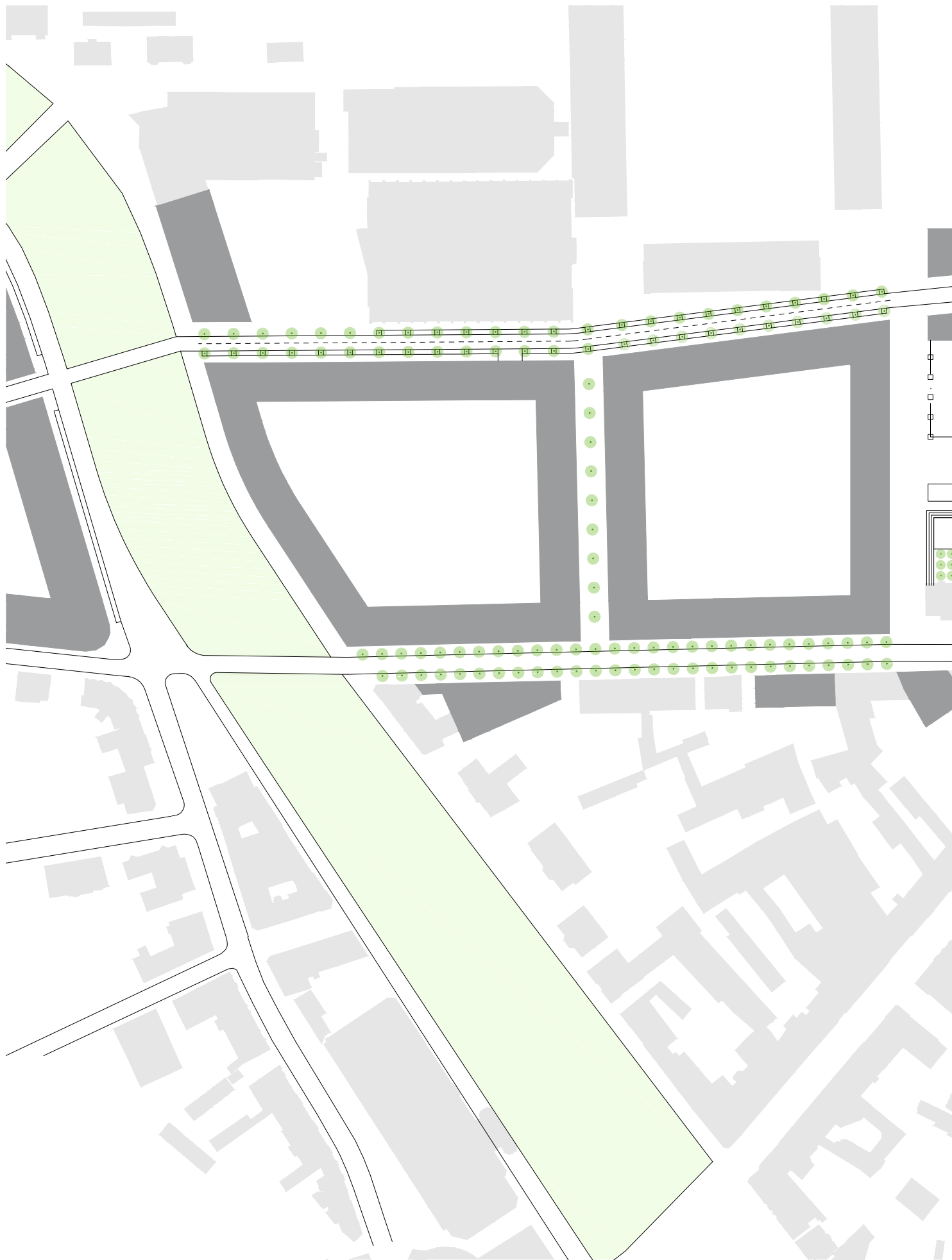
vyznačenie charakteru ulíc



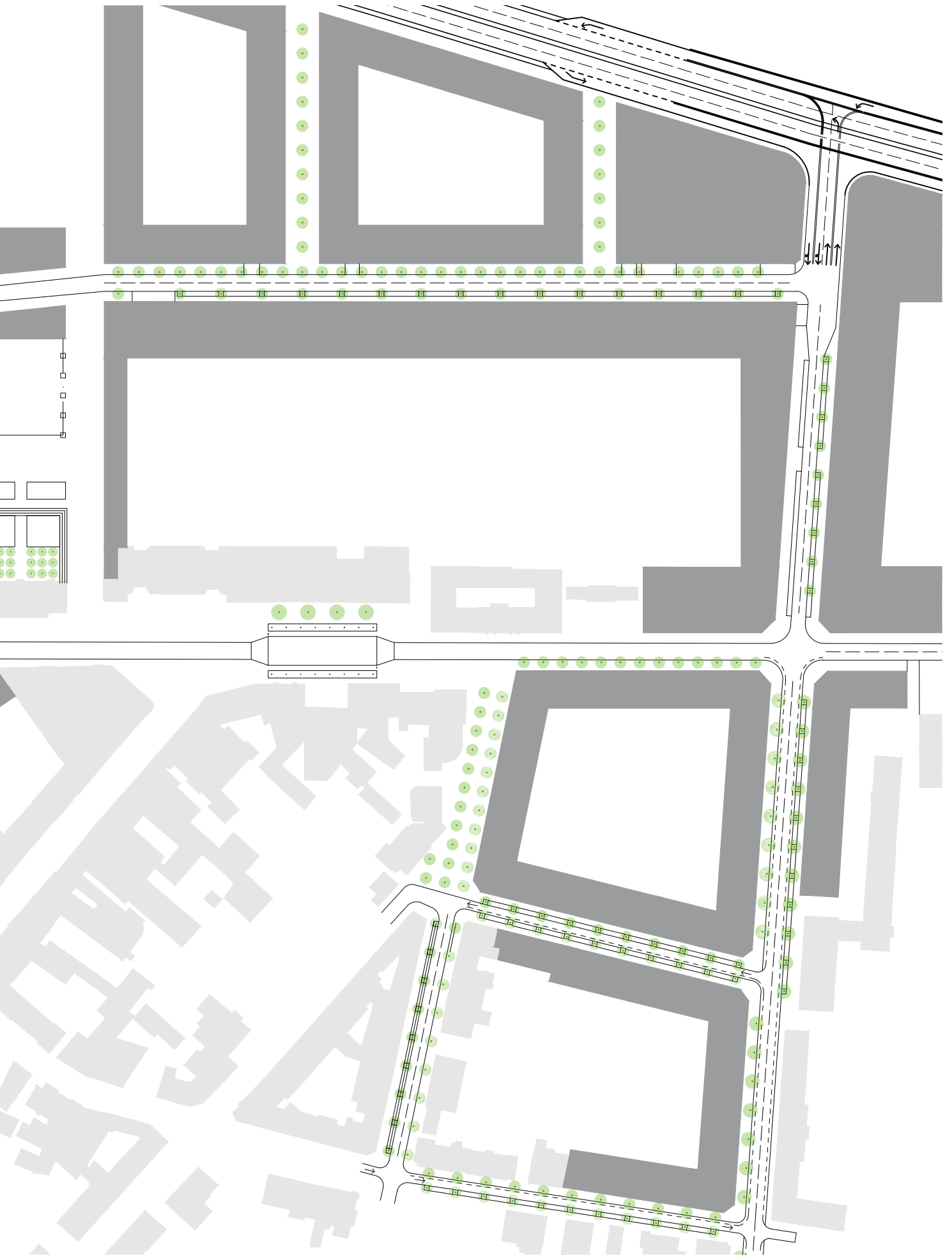
vyznačenie domov s komerčným parterom



parcelácia, počet podlaží po rímsu, nad rímsou pri podlažnosti < 5 povolené ustúpené podlažie/krov



celkový obraz 1. fázy - riešenie územia nad zahĺbeným koľajiskom a bývala autobusová stanica



4 Verejný priestor

Východiská
Konceptia povrchov
Ulice

Východiská

Hľadanie spoločného

Hľadanie východísk je vhodné začať položením otázky, čo je verejný priestor mesta a ako vyzerá? Filozofickú rovinu témy nechajme stranou, otázka skôr smeruje k fyzickým prejavom v rámci mesta. Je to ulica, námestie, park, nábregie, sú to aj priestory v rámci stavieb, prístupné nediskriminačne. Je to priestor vymedzený hmotou domov, ale môže byť vymedzený aj hmotou smerom do vnútra hmoty. Verejný priestor je organizmus, ktorý je živý, ktorý má schopnosť rásť, ak sú k tomu priaznivé podmienky. Rovnaký organizmus, akým je mesto. Mesto Žilina väčšinu svojej existencie nerástlo, držalo si svoj hranice, svoj súčet verejných priestorov daný lokátorom pri zakladaní mesta. Rast začal koncom 19. storočia a stále pokračuje aj dnes. Mesto z pohľadu jednotlivých vývojových etáp, vždy špecifických, by sa dalo charakterizovať ako súbor sústredných kružníc, kde tou prvou je stredoveké mesto a tou poslednou sú žiaľ obytné súbory, priemyselné zóny a logistické parky na zelenej lúke. Každé z týchto medzikruží sa vyznačuje viac či menej špecifickou fyzickou podobou verejných priestorov, špecifickým charakterom. Čím je daný charakter verejného priestoru? Vo fyzickej rovine otázky je to dané jednotlivými skladobnými prvkami. Domami, ktoré vymedzujú plochu dole: ulicu či námestie a zároveň plochu nad: obluku a priehľady do extravilánu. Domy môžu mať rôzne dimenzie a proporcie, ktoré majú nesporný vplyv na podobu priestoru, môžu ho urobiť pestrým, ale aj monotónnym. Dom od domu môže byť odlišný. Dom je v meste prvok nestály a premenlivý z dlhodobého hľadiska. Domy v rámci mesta sa pravidelne nahrádzajú novými, je to prirodzený kolobeh. Tým stálym a jednotiacim prvkom verejného priestoru je priestor nad, ktorý je braný ako prvok obťažne meniteľný a priestor dole, ktorého podoba má výrazný vplyv na podobu a charakter mesta (miesta), aj keď by sa mohlo zdať, že priestor dole vnímame skôr periférne.

Verejné priestory jednotlivých častí mesta jednotlivých vývojových etáp by mali mať svoj typický charakter. Pre stredoveké mesto je typická malá mierka. Na strane námestia o 100 metroch dĺžky sa objavuje 10 domov adekvátne malej výšky s adekvátne malými (jemnými) detailami. Mesto 19. storočia v podmienkach malomesta sa správa stále trochu stredoveko, stále je drobné s jemným detailom, aj keď malý nárast dimenzii je patrný. Blokované mesto zložené z funkcionalistických bytových domov rastie do výšky aj do šírky, dvoj až trojnásobne voči starším predchodcom. V týchto typoch si však stále človek pripadá ako v prostredí vychádzajúcom z jeho proporcií. Mesto druhej polovice 20. storočia je mimo mierky človeka. Je vysoké a široké, bez detailu, to je fakt. Adekvátne rôznym charakterom (spôsobu) zástavby by mali mať rôzne charakterystiky aj verejné priestory. Objavuje sa tu potreba riešiť jednotlivé priestory medzikruží vývojových etáp mesta koncepčne a jednotne. Jednotné by mali byť povrchy, mobiliár, spôsoby usporiadania ulíc... Ne-

tvrdím, že je riešením napísať záväzný dokument podoby verejných priestorov, ktorý musí byť bez výnimky dodržiavaný. Skôr by mal byť napísaný návod, ako postupovať, aby jednotlivá ulica či námestie zapadla do celku, aby bola krásna a funkčná nielen sama o sebe, ale aj v rámci mesta.

Potreba koncepie

V Žiline sa koncepčný prístup tvorby verejných priestorov, ktorý smeroval k homogénemu, krásnemu a funkčnému celku podarilo užiť len na ulice a námestie mestskej pamiatkovej rezervácie, t.j. priestory stredovekého mesta. Boli užité jednotné povrchy zo sekaných kociek 5x5 cm z tmavej žuly, doplnené o detaily zo svetlej žuly. Kocky sú skladané vejárovitým spôsobom, rovnako na všetkých verejných priestranstvách. Na významných miestach je tento typ povrchu modifikovaný: doplnený o detaily z veľkoformátových žulových dosiek (Mariánske námestie) či skladaný odlišným spôsobom (predpriestor Katedrály Najsvätejšej Trojice). Toto riešenie už má vyše 20 rokov a za ten čas sa stalo charakteristickým pre centrum mesta. Dlhodobou sa ukazuje, že voľba jemnej a nepravidelnej maloformátovej dlažby výborne korešponduje s historickou zástavbou.

Žiaľ, toto je len jediný svetlý príklad koncepcnej práce s povrchmi, ktoré odpovedajú charakteru lokality, v rámci Žiliny. Ďalšie povrchy aj významných verejných priestranstiev (Národná ulica, námestie Andreja Hlinku,...) sa rekonštruujú nekoncepcne. Nedá sa ani hovoriť o snahe o určitú podobnosť v rámci lokality. Druhou kapitolou sú povrchy bežných ulíc. V lepšom prípade chodec môže byť rád, ak na jednej ulici kráča po chodníku z jedného materiálu. Typické sú dva javy: pri oprave inžinierskych sietí sa rozkopaný chodník dočasne zaasfaltuje s výhľadom, že v krátkej dobe bude povrch kompletne vymenený. Dočasný stav potom trvá niekoľko rokov. Druhým javom je svojvoľná oprava chodníkov majiteľmi objektov, ktorí sa počas rekonštrukcie svojho domu rozhodnú vymeniť aj časť chodníku pred domom za chodník s povrchom podľa vlastného uváženia. Na jednej ulici tak vzniká pestrý vzorkovník povrchov.

Riešením problému by bol manuál tvorby verejných priestorov a ich povrchov. Po inšpirácii netreba chodiť ďaleko. Verejné priestory vzniklé v súlade s manuálom v Prahe sú viditeľným výsledkom, že takýto dokument môže byť prospešný. Mestu jednoznačne chýba návod ako na obnovu verejného priestoru aj mimo mestskej pamiatkovej rezervácie.

Cieľom práce nie je vytvorenie koncepčného dokumentu obdobného Manuálu tvorby verejných priestranstiev, to je úloha nad rámec práce. Cieľom je ukázať, ako by mohli vyzeráť jednotne riešené priestranstvá mesta začiatku 20. storočia na hranici historického jadra a zároveň na hranici novej zástavby.



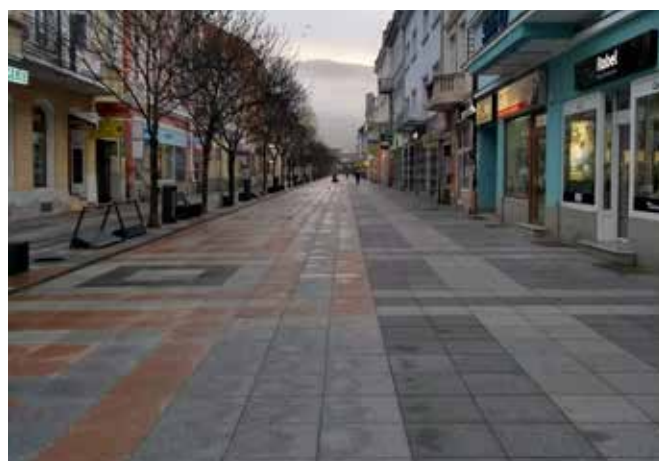
žulové kocky v komb. s veľkof. doskami na Mariánskom nám.[24]



kamenná dlažba z kociek z tmavej žuly na Hodžovej ulici [25]



nehodne užitá veľkoformátová dlažba na Národnej ulici



nehodne užitá veľkoformátová dlažba na Národnej ulici



zámková dlažba nevhodná do histor. centra - nám. A. Hlinku [26]



dôkaz neschopnosti stárnutia zámkovej dlažby - ul. Kálov



vzorkovník povrchov pri autobusovej stanici



fušersky vyasfaltovaný chodník bez obrubníka k pásu zelene

Koncepcia povrchov

Vymedzenie a charakter územia

Územie, pre ktoré by táto koncepcia mala byť platná by sa dalo označiť ako druhá kružnica rozvoja mesta, čiže mesto 20. storočia s priamou nadväznosťou na historické jadro z vnútornej strany medzikružia a na mesto budúce (dnešná železničná a autobusová stanica) z vonkajšej strany. Jedná sa o blokové mesto, ktoré je tvorené jednotlivými domami tvoriacimi blok.

Voľba veľkosti a tvaru

Chodník

Pre historické jadro je typická maloformátová dlažba zo štiepaných žulových kociek 5x5 cm užitá z dôvodu nadviazania na malú mierku a nepravidelnosť starej zástavby. Zástavba riešeného územia je už pomerne pravidelná a aj veľkosť zástavby narástla voči veľkosti starého mesta. Užitie nepravidelnej maloformátovej dlažby by bolo neadekvátne charakteru lokality. Dlažba by mala byť pravidelná a presná, rovnako ako sú pravidelné a presné eklektické domy konca 19. storočia, domy klasicizujúceho charakteru prvého desaťročia 20. storočia a rovnako ako je pravidelná funkcionalistická zástavba. Mierka povrchov však môže ostať malá, respektíve nie veľká. Je to tenká hranica, no vylúčiť sa dajú veľkoformátové povrchy. Malá nie veľká značí niečo medzi. Taký rozmer, nech je viditeľný detail skladby, rovnako ako je viditeľný detail skladby domov. Taký rozmer, nech je pre chodca naozaj pohodlný. Vhodným tvarom sa javí byť obdĺžnik o rozmere 20x40 cm o hrúbke 3 cm. Prvky kamennej dlažby by mali byť strojovo rezané, aby bol docielený presný tvar dlažby. Dlažba by mala byť pokladaná s minimálnou, avšak viditeľnou špárou (cca 3-5 mm). Voľba dimenzie špáry a spôsobu zhotovenia prvku povrchu by mala zabezpečiť pohodlnú chôdzu či jazdu na bicykli. Pri pokladaní povrchu by malo platiť pravidlo styku maximálne 3 špár v 1 bode, teda skladba s posunom o 1/2 či 1/3 modulu dlažby. Priebežná špára by mala byť orientovaná kolmo smerom k obrubníku.

Vozovka

Vozovka by mala byť funkčná, krásna a ekonomická zároveň. Prípad, kedy je na vozovku užitý asfalt nie je treba popisovať z hľadiska veľkosti a tvaru. V prípade, že je vozovka skladaná z kamennej dlažby, plocha by mala byť skladaná z dlažby tak veľkej, aby bola schopná zvládnuť navrhnuté zaťaženie vozidlami a zároveň aby bola ekonomická na výrobu. Dlažba vozovky vo formáte dlažby chodníka by pri zachovaní prvého parametra bola neekonomická. Zvolený je teda polovičný formát 10x20 cm o hrúbke 6 cm. Priebežná špára budiš orientovaná kolmo k chodníku.

Obrubník

Použité budú žulové obrubníky výšky 15 cm (výška nad vozovkou bez zapustenia) minimálnej dĺžky 1 m tmavej farebnosti obdobne ako u plôch. Obrubníky budú strojovo rezané, s mierne skosenou hranou

Voľba materiálu a farebnosti

Chodník

Do centra mesta, aj do širšieho by mali byť umiestňované kvalitné kamenné povrchy chodníkov. V otázke materiálu je možné nadviazať na koncepciu z historického jadra. Aj keď sa jedná o charakterovo rozdielne lokality, mala by medzi nimi byť spojitosť. Obyvatelia Žiliny si zvykli a stotožnili sa s tmavými žulovými povrchmi chodníkov a vozoviek v centre mesta. Práve na tento parameter možno nadviazať. Je vhodné, aby mesto malo typický materiál povrchov, ktorým sa prezentuje a ktorý môže byť užívaný naprieč mestom v rôznej podobe. Tmavošedá žula bude užitá na väčšinu povrchu chodníkov. Tmavá žula môže byť doplnená svetlým materiálom na jednotlivé detaily. V rámci architektonického riešenia môžu byť užité aj úplne odlišné materiály za predpokladu, že budú v súlade s celkom. Daným parametrom kamenného materiálu je nemožnosť mať dva úplne identické kusy (farba/prierez). Táto danosť vnáša do plochy prvok nepravidelná v pravidelnom, avšak viditeľného až v detailnom pohľade, ktorý plne korešponduje s nepravidelnosťou detailu zástavby. Farebnosť povrchov sa môže prirodzene odlišovať v najmenšom detaile.

Vozovka

Na vozovku sú kladené odlišné parametre než na chodníky. Vozovka by primárne mala zvládať prenášať zaťaženie od vozidiel do podlažia za dlhodobej životnosti pri primeraných nákladoch na zhotovenie a údržbu. Krása je až na nižších priečkach rebríčka. Aj napriek vyššej cene v porovnaní s živíčnym povrchom je vhodné, aby v určitých miestach bola vozovka zhotovená z kamennej dlažby obdobných pohľadových parametrov ako chodníky. Takýmito miestami sú hlavne živé mestské ulice s premávkou IAD a MHD, ktoré sú zároveň využívané chodcami vo väčšej miere. (Ulica P. O. Hviezdoslava a Ulica 1. Mája) Na menej významných uliciach môže byť použitý ako materiál vozovky asfaltový koberec

Výsadba stromov

Stromy môžu byť umiestňované troma spôsobmi. Ako súčasť pruhu parkovacích stání, kde je medzi dvoma dvojicami stání vždy jeden strom, umiestnený vo výškovej úrovni chodníka. Takýto strom nemusí byť opatrený mrežou ani sadený špecifickým spôsobom. Druhý spôsob je výsadba stromov v páse chodníka. Aby bola zabezpečená čo najväčšia priechodná šírka, nad vsakovací priestor má byť umiestnená pochodzia mreža. V prípade dostatočnej šírky chodníka mreža umiestňovaná byť nemusí. Treťou možnosťou je výsadba stromov do prekoreniteľných plastových boxov. Tento pomerne nákladný spôsob výsadby by mal byť užitý na najexponovanejších miestach, v prípade, že je požadované dláždenie až ku kmeňu stromu - hrozí riziko zhutnenia zeminy zaťažením a zároveň v prípade, keď nie je možné v rámci chodníka/vozovky vytvoriť dostatočne veľký prekoreniteľný priestor.



vymedzenie súkružia blokového mesta



ulice blokového mesta: ulica Republiky [27]



ulice blokového mesta: ulica M. R. Štefánika [28]



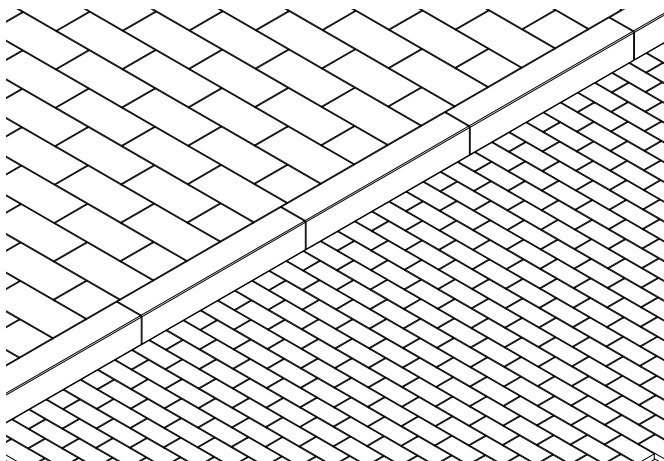
ulice blokového mesta: ulica Legionárska [29]



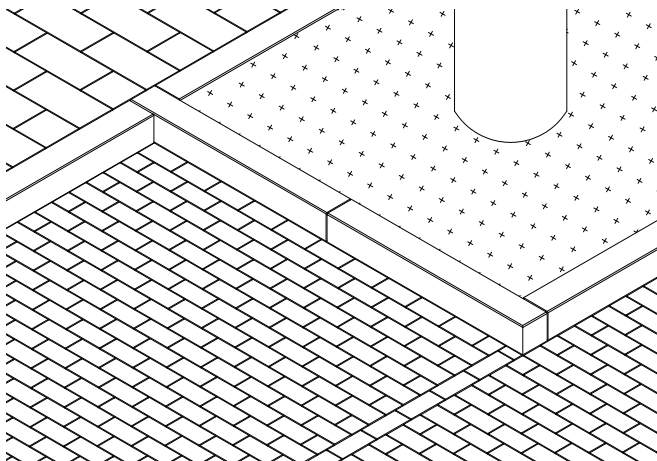
farebnosť žulovej dlažby v mestskej pamiatkovej rezervácii [30]



strojovo rezaná žulová dlažba [31]

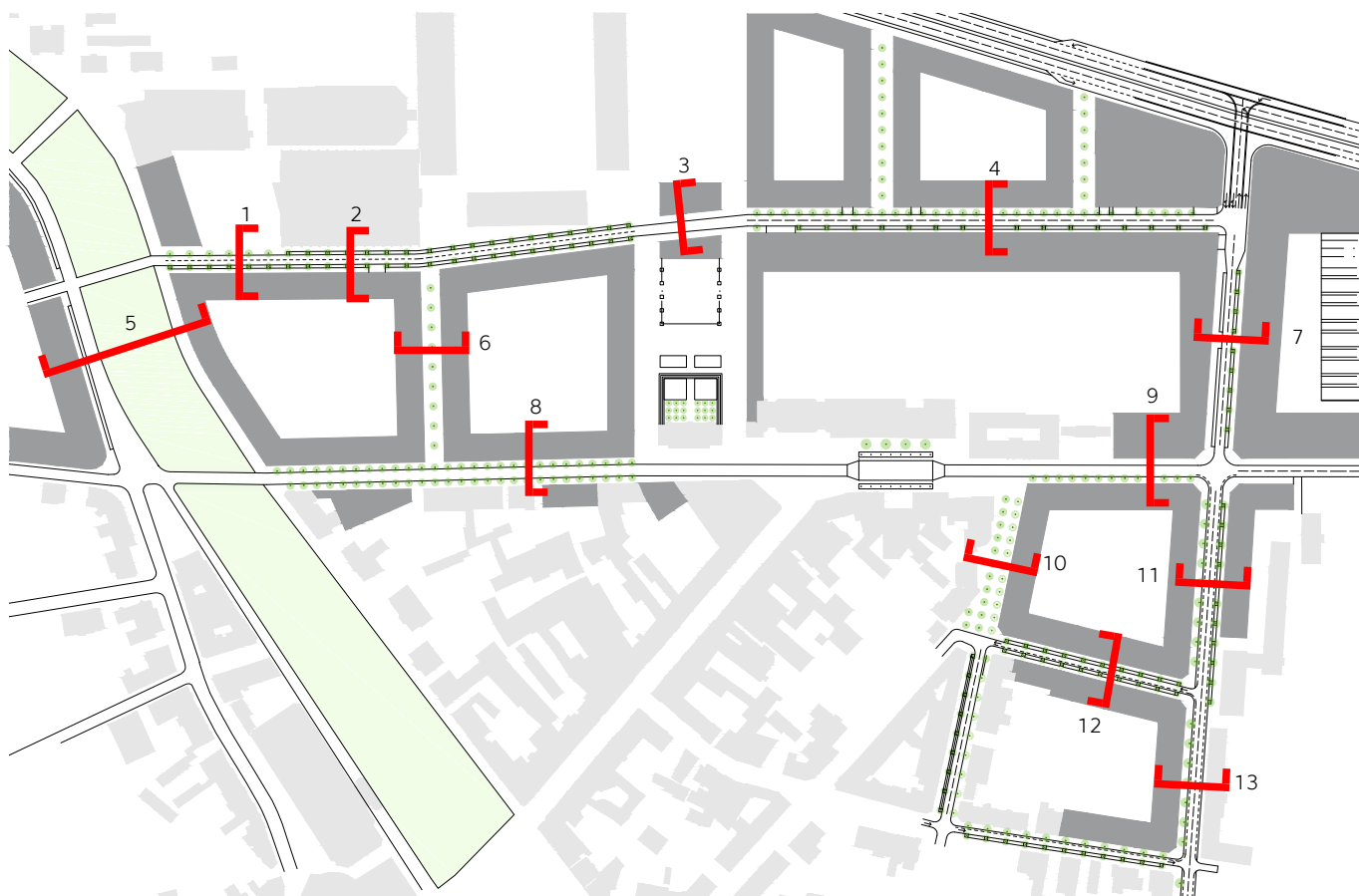


skladba povrchov: chodník/obrubník/vozovka

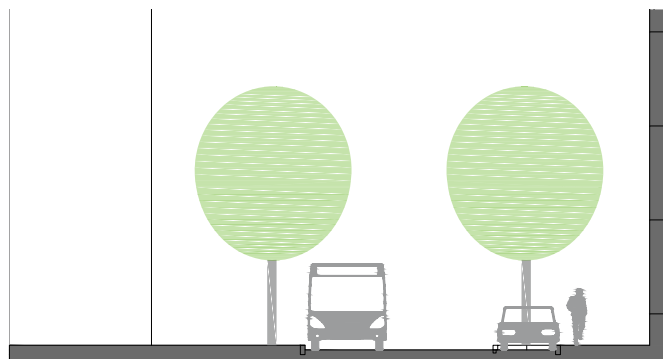


skladba povrchov: chodník/obrubník/parkovanie+strom/vozovka

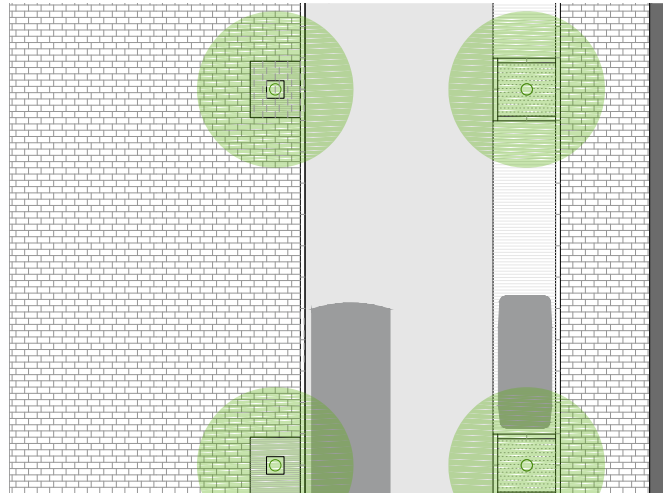
Ulice



vyznačenie polohy zobrazovaných profilov ulíc

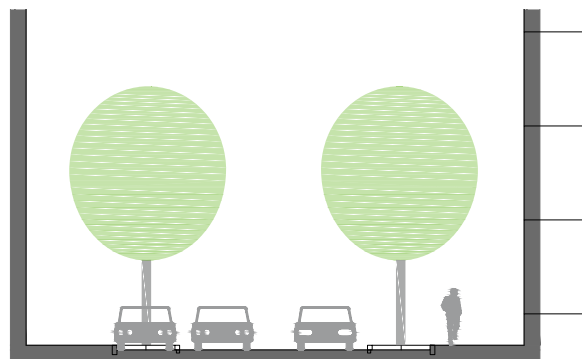


predpriestor hok.štadiónu chodník obojsmerná vozovka bus/IAD parkovanie chodník

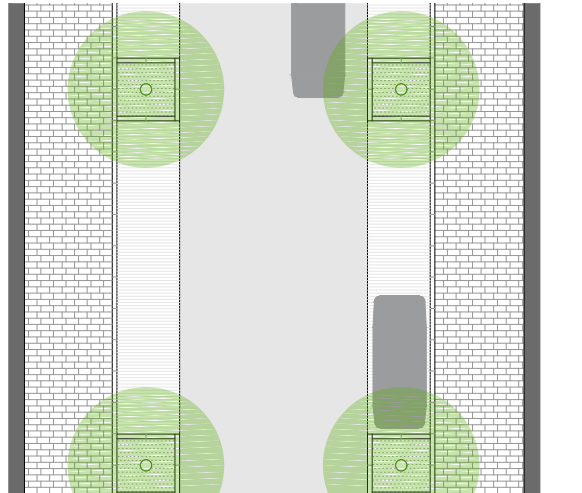


58 6 75 2x3 2 3

1 Uhoľná ulica
ulica v priestore predpriestoru hokejového štadiónu



chodník parkovanie obojsmerná vozovka bus/IAD parkovanie chodník nová zástav.

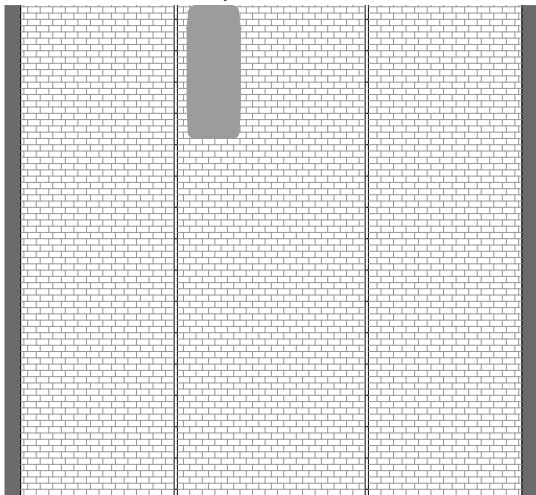


2.9 2 2x3 2 3
15.9

2 Uhoľná ulica
menej významná časť ulice pri hokejovom štadiónu



nová zástav. chodník zdieľaná vozovka cyklo/MHD/IAD chodník nová zástav.

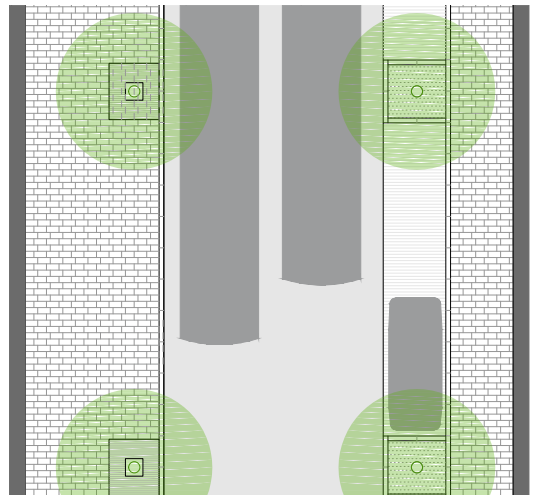


5 6 5
16

3 Uhoľná ulica
zdieľaný priestor ulíc smerujúcich k Váhu

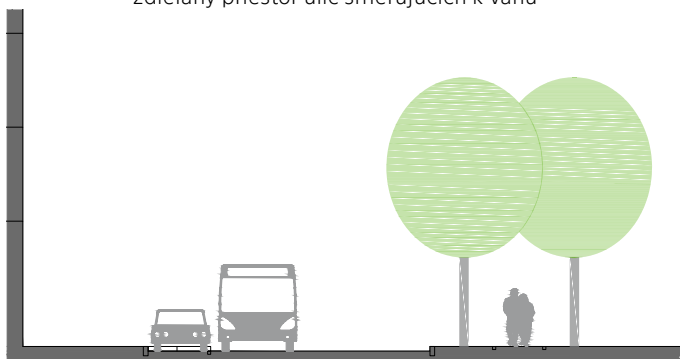


nová zástav. chodník obojsmerná vozovka BUS/IAD parkovanie chodník autob. stanica

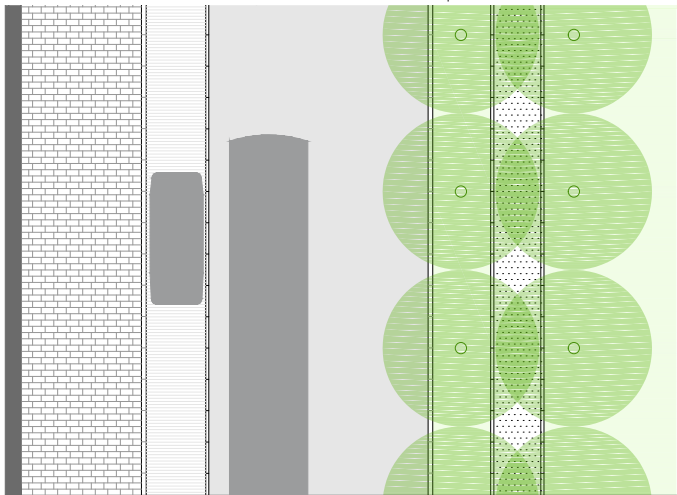


4,4 7 2 2,2
15,6

4 Uhoľná ulica
profil ulice pred autobusovou stanicou

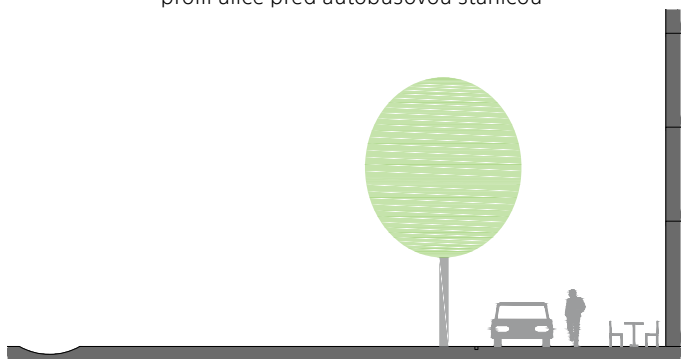


nová zástav. chodník parkovanie obojsmerná vozovka IAD/bus/MHD zelený pás chodník park

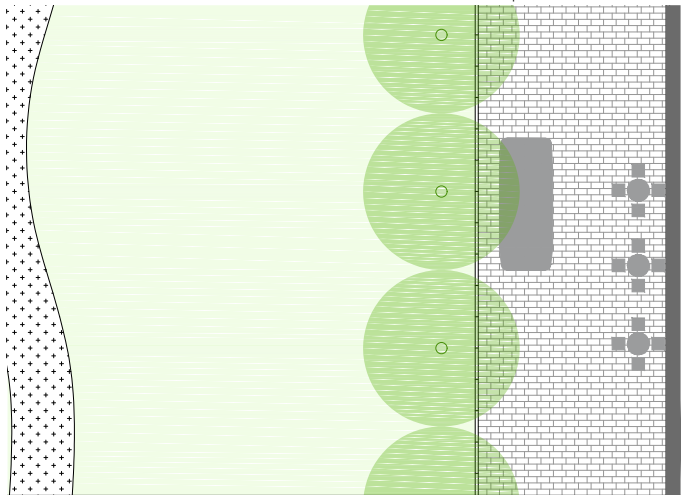


4 2 2x3,5 2,5 2,5

5 Kysucká ulica a predĺženie Sadu SNP
dopravnou vyťažaná ulica

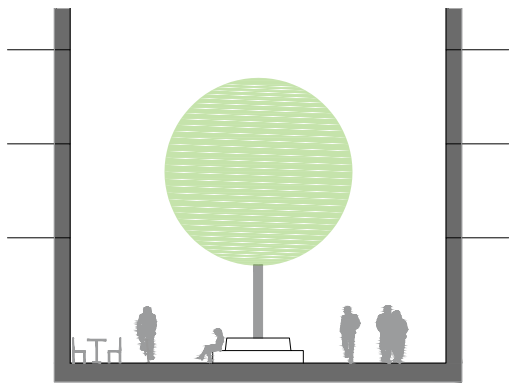


potok Všivák park zdieľaný priestor s posedením nová zástav.

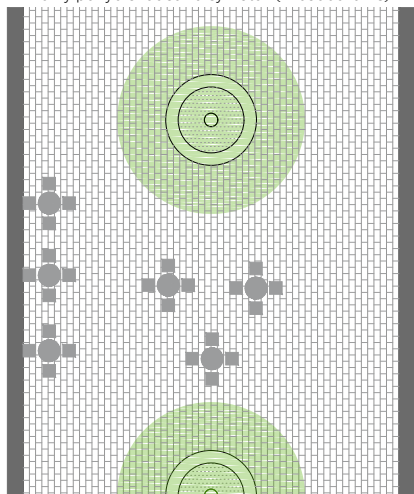


60 7 85

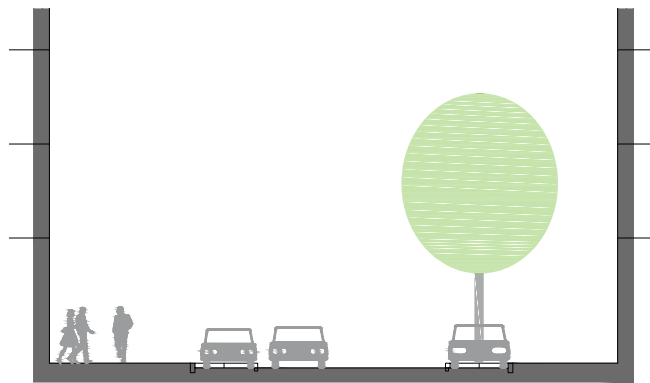
5 ulica Sad SNP a predĺženie Sadu SNP
zdieľaný priestor



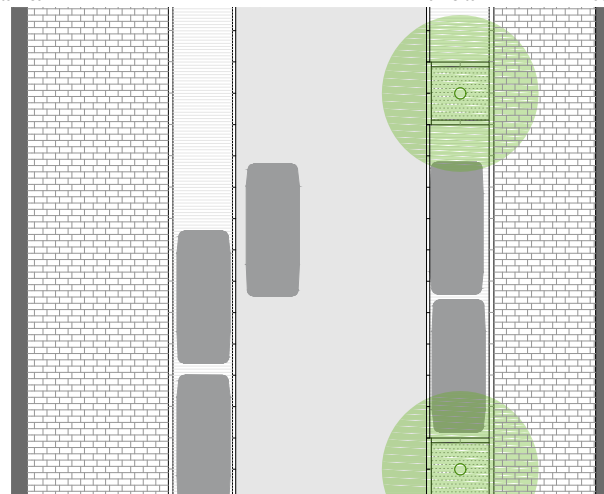
pešia zóna
voľný pohyb chodcov a cyklistov (+zásobovanie)



12



autob. stanica chodník parkovanie K+R obojsmerná vozovka MHD/IAD parkovanie taxi chodník nová zástav.



4,5

2

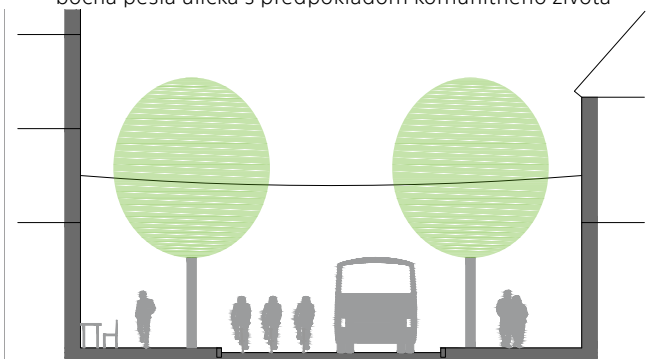
6

18

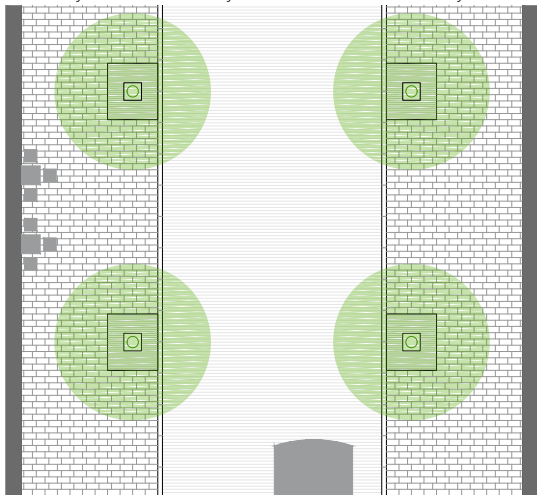
2

3,5

6 ulica M. M. Scheera
bočná pešia ulička s predpokladom komunitného života



nová zástav. chodník, stromorad. stolčky kaviarní zdieľaná vozovka cyklo/MHD/IAD chodník, stromorad. stolčky kaviarní stará zástav.



4,5

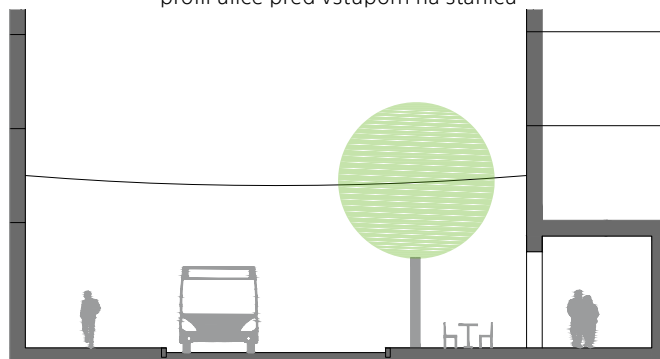
2x3,5

16

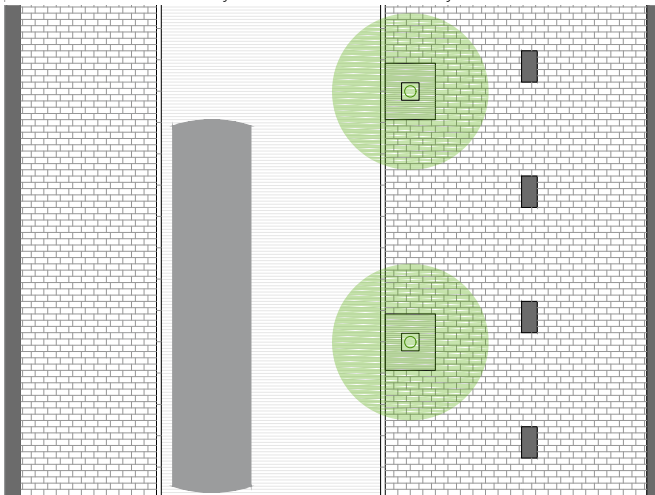
4,5

8 P. O. Hviezdoslava, západná časť
živá mestská ulica

7 ulica 1. Mája
profil ulice pred vstupom na stanicu



nová zástav. chodník zdieľaná vozovka cyklo/MHD/IAD chodník, stromorad. stolčky kaviarní laubne nová zástavba



4,5

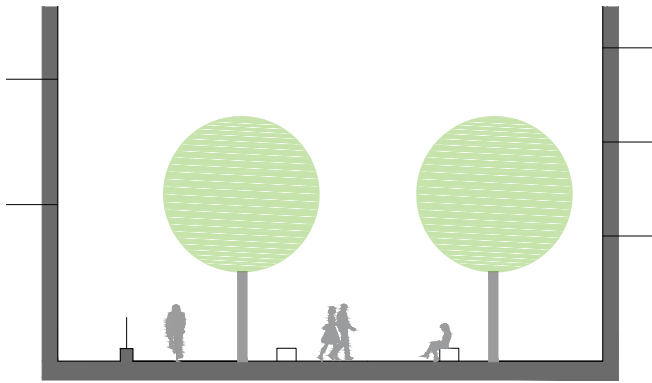
2x3,5

20

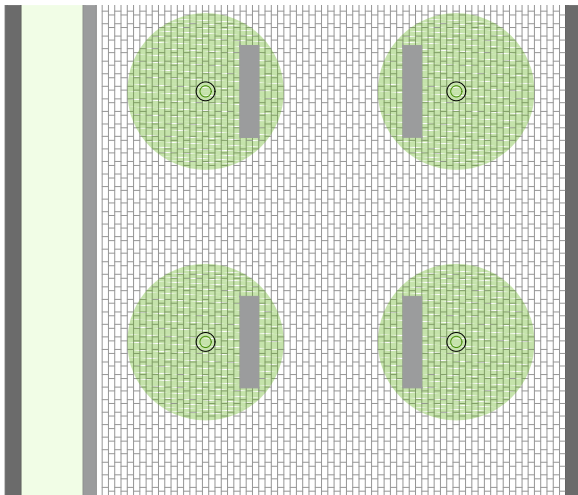
4,5

4

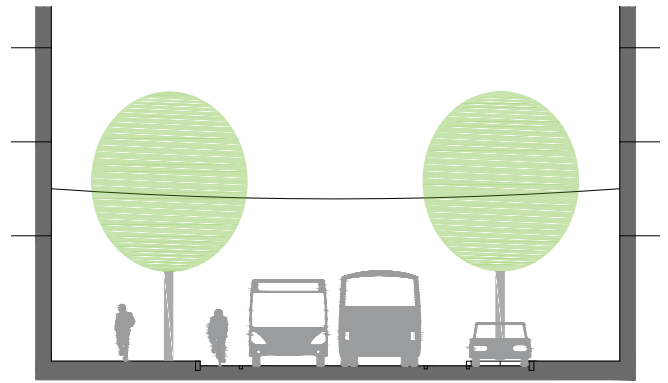
9 P. O. Hviezdoslava, východná časť
živá mestská ulica s laubňami



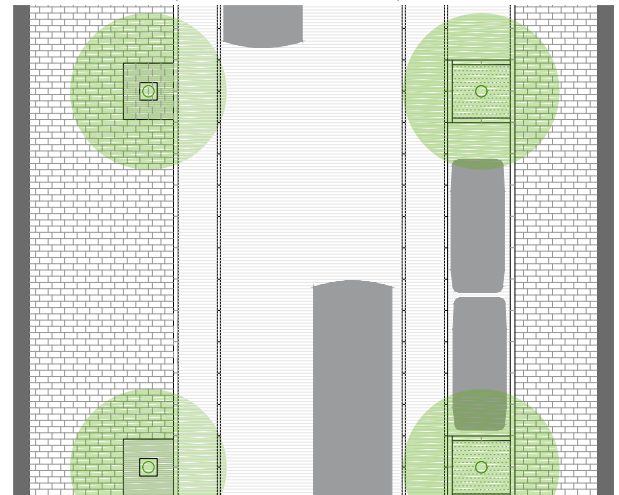
pešia zóna



15



nová zástav. chodník stromoradie cyklo-pruh obojsmerná vozovka MHD/IAD cyklo-pruh parkov. chodník nová zástav.

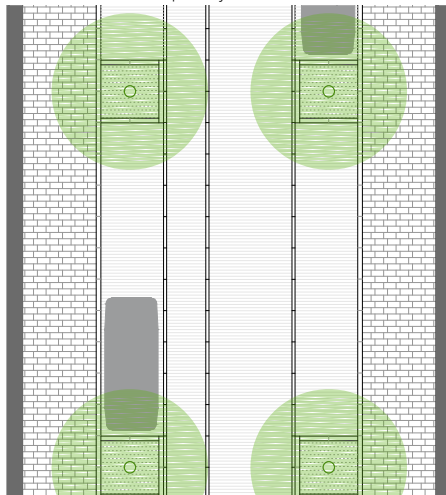


4,75 1,25 2x3 18 1,25 2 2,75

10 ulica Daniela Dlabača
pešia zóna v ukončení ulice pri budove súdu



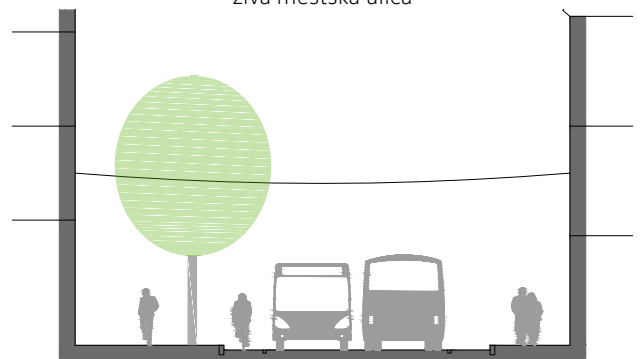
nová zástav. chodník parkovanie cyklo-pruh vozovka jednosm. parkovanie chodník nová zástav.



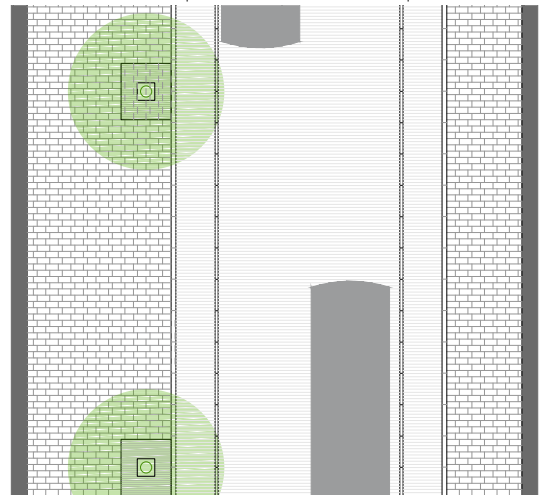
2,6 2 1 3 2 2,6
13,2

12 Zelinkova ulica
kludná ulica obytnej zástavby

11 ulica 1. Mája, severná časť
živá mestská ulica



nová zástav. chodník stromoradie cyklo-pruh obojsmerná vozovka MHD/IAD cyklo-pruh chodník pôvod. zástav.



4,75 1,25 2x3 18 1,25 2,6
13,2

13 ulica 1. Mája, južná časť
živá mestská ulica

5 Predstaničné námestia

Dvojnámestie, Predstaničné námestie
Námestie Vrbu & Wetzlera

Dvojnámestie, Predstaničné námestie

Pestrosť mesta spočíva aj v pestrosti jeho verejných priestranstiev. V pestrom meste sa žije dobre. Prejavom pestrosti je možnosť voľby, výberu, v prípade verejného priestranstva výberu toho, kde môžeme tráviť čas, ktorou cestou môžeme prechádzať, všeobecne výber osobne preferovanej možnosti. Vo všeobecnosti je podstata mesta založená na možnosti voľby z rôznych možností. Čím je mesto väčšie, tým je prirodzene možnosť voľby väčšia.

V priestore pri železničnej stanici dnes možnosť voľby neexistuje. Nedá sa ani hovoriť, že by tam existoval verejný priestor, kde by mal človek potrebu sa zdržať na dobu dlhšiu než nevyhnutne nutnú. Hmota domov však hovorí opačným jazykom, v priestore pred stanicou je ulica P. O. Hviezdoslava výrazne rozšírená. Domy sú postavené tak, že pred stanicou môže a samozrejme by aj malo vzniknúť predstaničné námestie. Hmota domov je pevne daná a zrejme nemenná, pracovať teda treba s daným priestorom (priestranstvom), ktoré by sa malo stať verejným, teda pre ľudí a k ľuďom prívetivým. Už týmto krokom je poskytnutá prvá možnosť voľby, voľba medzi pobytom v priestoroch stanice a pobytom na predstaničnom námestí v prvej rovine a voľba medzi zotrvaním a opustením priestoru v druhej rovine.

V prípade významného bodu v meste ako je železničná (integrovaná) stanica by mala existovať aj možnosť voľby medzi dvoma verejnými priestranstvami. Širší koncept rozvoja územia počíta s prepojením mesta a rieky Váh. Prepojenie má byť realizované vedením významnej pešej trasy (trás) z centra mesta smerom k vode. Jedna z možností prístupu k vode vedie pred budovou (dostavbou) železničnej stanice. Je vhodné, aby v tomto mieste vzniklo námestie a to z dvoch dôvodov: dôvodu vytvorenia možnosti plynulého prechodu zo stanice k športoviskám situovaných na ose centrum->stanica->rieka Váh a z dôvodu vytvorenia pestrosti priestranstiev v meste. Priestor pred stanicou je označený slovom námestie, no fakticky sa jedná o rozšírenie ulice pred budovou stanice, čo samozrejme neznižuje váhu a dôležitosť tohto priestoru, len sa nejedná o plnohodnotné a dostatočne veľké

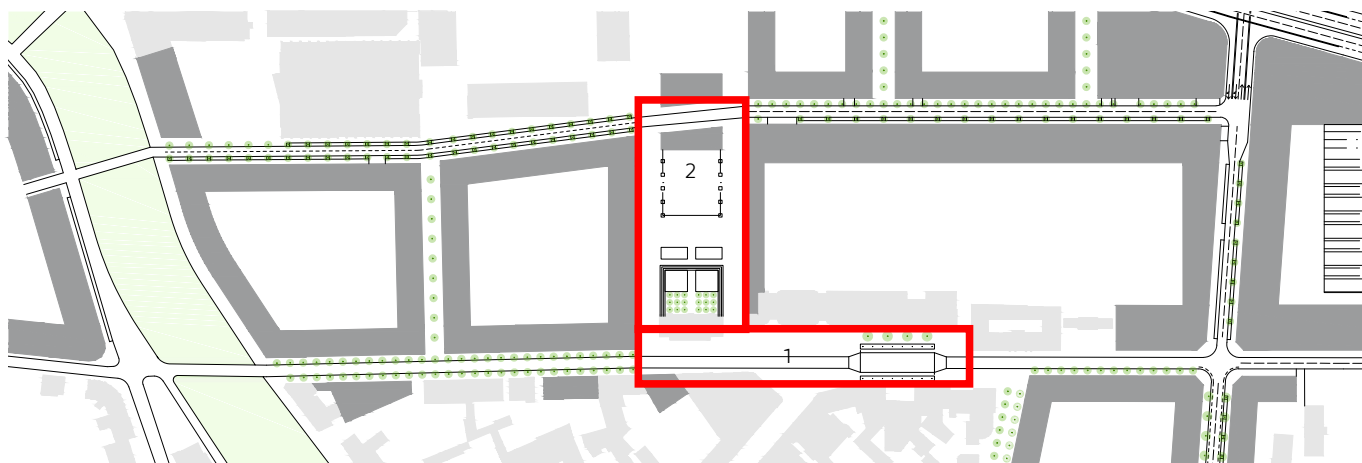
námestie. Stanica si zaslúži plnohodnotné námestie s parametrami námestia. Zaslúži si priestor charakterovo odlišný od priestoru pred budovou, ktorý už zo základných parametrov (poloha, priebežná ulica, prejazd IAD/MHD) bude skôr formálneho charakteru. Nové námestie by malo mať menej formálny charakter, byť alternatívou k priestoru pred stanicou. Navyše, potreba plnohodnotného verejného priestoru vyplýva aj z potrieb novo vznikajúcej lokality napojenej na existujúcu zástavbu. Táto lokalita by mala mať svoje lokálne centrum.

1 Predstaničné námestie

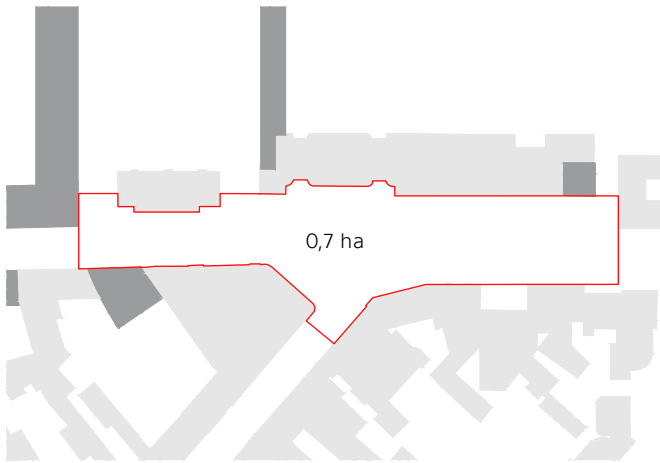
Priestor, ktorý by sa dal nazvať predstaničným námestím sa pred stanicou nachádzal od čias výstavby prvej stanice roku 1870. V regulačnom pláne z roku 1929 bolo navrhované rozšírenie námestia posunutím stavebnej čiary domov oproti budove stanice. Podľa tejto regulácie bol postavený len Hotel Metropol, ostatné domy staršej zástavby nahradené neboli. Súbor budov stanice a pošty stále počítal s jednoznačným definovaním námestia. Výpravná budova stanice je uskočená voči uličnej čiare Hviezdoslavovej ulice, budova pošty a administratívnej budovy svojou hmotou vymedzujú priestor námestia. Koniec možnosti užívať priestor pred stanicou ako námestie nastal vybudovaním podchodu pod Hviezdoslavovou ulicou. Stanica sa stala oddelená od mesta a Hviezdoslavova ulica sa stala priestorom ovládaným automobilom. Odvtedy tento priestor čaká na obnovu a navrátenie dôstojnej podoby.

Dané vstupy, parametre, limity návrhu

- 1) Pôdorysná stopa budov na námestí je nemenná a zostane zachovaná aj do budúcnosti. Návrh sa bude zaoberať priestorom vymedzeným budovami.
- 2) Hviezdoslavova ulica je živou mestskou ulicou. Tak by to malo ostať aj do budúcnosti, len s úpravou proporcií využívania jednotlivých druhov dopravy v prospech hromadnej a individuálnej nemotorovej dopravy. Automobil by nemal byť pánom ulice a námestia.



vyznačenie polohy riešených námestí
1) Predstaničné námestie, 2) Námestie Vrbu a Wetzlera



vymedzenie plochy predstaničného námestia

- 3) Pred budovou stanice musí byť umiestnená zastávka liniek MHD. Podiel cestujúcich dopravených na vlak a autobus linkami MHD je významný.
- 4) Zahĺbením koľajiska pod povrch stratí podchod pod Hviezdoslavou ulicou vedúci na nástupištia zmysel. Môže byť asanovaný! 5) V nadväznosti na predstaničné námestie bude vybudované bočné predstaničné námestie. Aj keď sa jedná o dva charakterom odlišné priestory, mali by vytvárať jeden celok.
- 6) Krátkodobé odstavné plochy (K+R) a stanovišťa taxi sa budú nachádzať pred východným krídlom stanice. Na Hviezdoslavovej ulici pred stanicou nebudú parkovacie plochy.



pohľad na súčasný stav územia, červeno vyznačený podchod



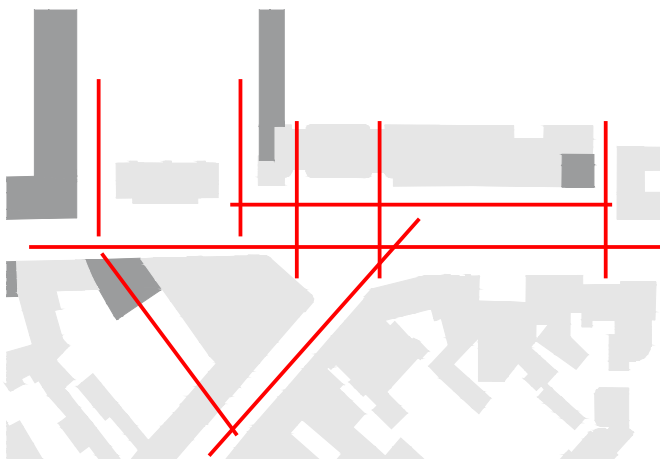
predstaničné námestie dnes



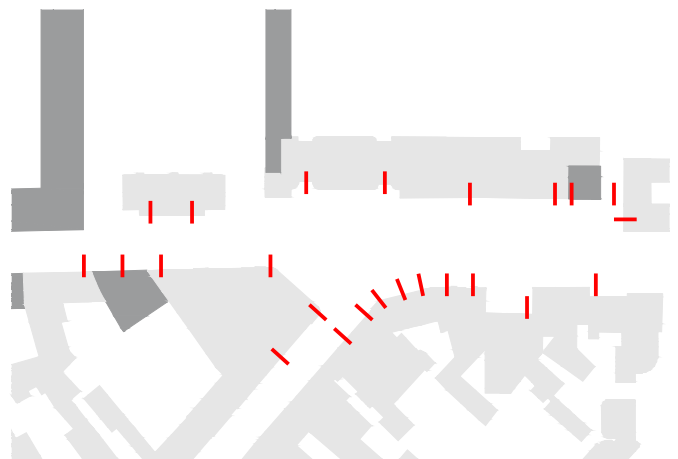
predstaničné námestie v 20. rokoch [32]



predstaničné námestie v 70. rokoch, bez podchodu [33]



vyznačenie hlavných smerov pohybu v priestore



vyznačenie vstupov orientovaných do námestia

Koncept

Spájanie odstraňovaním bariér

Predstaničné námestie je jeden kontinuálny priestor
Nedeliteľný a nedelený

Téma spájania je vedená prácou ako červená niť. Aj dve časti predstaničného námestia potrebujú spojiť. Prvým krokom spájania je odstraňovanie bariér, ktoré vedú k rozdeleniu priestoru.

Asanujme podchod.

Odstráňme zábradlia.

Nechajme ľudí chodiť pod šírím nebom.

Dajme im slobodu pohybu.

Čtime všesmernosť a neusporiadanosť pohybu.

Podstata konceptu spočíva v poctivom a dôslednom vyčistení priestoru. Vyčistení od všetkých bariér, ktoré bránia zjednoteniu priestoru predstaničia, vyčistení od parkujúcich áut, vyčistení od nánosov reklám a po-fidérnej nearchitektúry predajných stánkov a herní.

Výsledkom čistenia by mal byť prázdny priestor, zbavený všetkého, čo nie je nutné aby v priestore bolo. V takomto prázdnom priestore môže fungovať plynulý pohyb osôb všetkými smermi. Prázdny priestor sa stáva prehľadným a zrozumiteľným.

Zrozumiteľnosť je obzvlášť dôležitá pre prichádzajúcich návštevníkov mesta. Zrozumiteľný priestor je zapamätateľný. Návštevník si priestor zapamätá a vytvorí si dobrý prvý dojem po vstupe do mesta.

V prázdnom priestore majú šancu vyniknúť stavby námestia. Výpravná budova železničnej stanice potrebuje pred sebou voľný priestor, aby vynikla v celej svojej kráse.

Návrh riešenia

Návrhom riešenia je prázdno. Prázdna plocha, priestor, kde sa nenachádza nič viac než je nutné. Nutné sú prístrešky zastávok MHD (spolu s mobiliárom: označ-ník, automat na lístky, kôš, lavička...), ktoré by sa mali nachádzať pred budovou stanice. Nutné sú určité prvky mobiliáru (stojany na bicykle, stanovisko zdie-laných bicyklov), nutné sú stĺpy trakčného vedenia a verejného osvetlenia. Nutné síce nie, ale žiaduce je pár stromov poskytujúcich príjemné posedenie v tie-ni pred nádražnou hospodou. Mimo týchto prvkov na predstaničnom námestí už nenájdem nič.

Prázdno sa prejaví v pohľadoch z Národnej ulice smerom k stanici. Nič nestojí v pohľade na budovu stanice. Už na začiatku Národnej ulice bude viditeľné a jasné, že sa na jej konci nachádza významná stavba.

Prázdno sa prejaví v plynulej chôdci naprieč priesto-rom. Plocha námestia je zdieľaná, v jednej rovine, s plynulým napojením železničnej stanice a Národnej ulice bez nutnosti prekonávať obrubníky. Povrch je znížený len na vozovke zastávok MHD, kde sú ob-

rubníky (kasselské) nutné pre komfortný nástup ces-tujúcich do vozidla.

Priestor má byť primárne určený pre peších, no to ne-znamená, že sú z neho vylúčené ostatné druhy do-pravy. Naopak, zdieľaný znamená pre všetkých. Mo-torovým vozidlám je vyhradený stred priestoru, dva priebežné pruhy idúce celou Hviezdoslavovou ulicou. Rýchlosť jazdy je obmedzená na 30 km/h. Na zmenu rýchlosti podvedomo upozorňuje zmena výšky cesty, zvýšenie vozovky na úroveň chodníka.

Celý povrch námestia je materiálovo jednotný. Je uži-tá dlažba navrhovaná v koncepcii povrchov. Priebežná špára je vedená kolmo k budove stanice, čiže v smere pohybu chodcov smerujúcich na stanicu/zo stanice. Rovnaký materiál je použitý aj v priestore, kde je povolená jazda motorových vozidiel, rozdiel je v skladbe súvrstvia nesúceho dlažbu a v hrúbke dlažby. Priestor pre jazdu vozidiel je od okolitých povrchov odde-lený len tenkým obrubníkom v rovine dlažby. Takto je jednoznačne vymedzené, kde sa môžu vozidlá po-hybovať. Voľba rovnakého materiálu, aký je použitý na chodníky, aj na vozovku má v chodcoch vzbudiť dôveru v plynulú chôdzu priestorom. Ukazuje im, že aj vozovka je chodníkom, že môžu prejsť. Vodičom toto riešenie značí, že vstupujú do priestoru iného, než bola vozovka v ostatnej časti ulice, že majú byť obozretní, lebo defacto jazdia po chodníku.

Mobiliár na námestí by mal byť riešený obdobne ako zvyšok námestia, teda stroho a jednoducho, ale záro-veň na vysokej remeselnej úrovni s kvalitným detailom a dobrou schopnosťou materiálov zvládať stár-nutie. Ďalšou požiadavkou na mobiliár by mala byť minimalizácia počtu styčných prvkov so zemou. Styky sú obtiažne udržiavateľné. Najvýraznejším prvkom na námestí budú prístrešky zastávok MHD. Vhodným riešením by bolo použitie riešenia na mieru pre daný priestor, nie typových prístreškov. V návrhu majú prístrešky podobu subtilnej strechy s hranou minimálnej hrúbky nesenej na centrálnne umiestnených kru-hových podperách. Prístrešky sú oceľové, lakované matnou čiernou farbou. Rovnakým odtieňom farby sú lakované aj stĺpy trakčného vedenia s intergrovaným verejným osvetlením. Lavičky na zastávkach sú rieše-né ako kamenné žulové bloky s drevenou vrchnou se-daciou časťou z masívneho dubového dreva. Okrem lavičiek na zastávkach sa lavičky nachádzajú ešte pred pravým krídlom výpravnej budovy. Lavička je riešená ako priebežná, z rovnakých materiálov ako na zastávke, je súčasťou architektúry budovy. Tieto lavič-ky si nájdu svoje využitie v letných mesiacoch nielen u hostí reštaurácie v budove stanice. Reštaurácia bude po novom otvorená do predstaničného námestia no-vými vstupmi. Ďalší mobiliár vonku pred reštauráciou už môže byť v réžii reštaurácie. Je predpoklad, že pod stromami pri reštaurácii môže vzniknúť príjemné po-sedenie. Zábor námestia sedením reštaurácie by však nemal znamenať zhoršenie priestupnosti priestoru.



1 asanácia



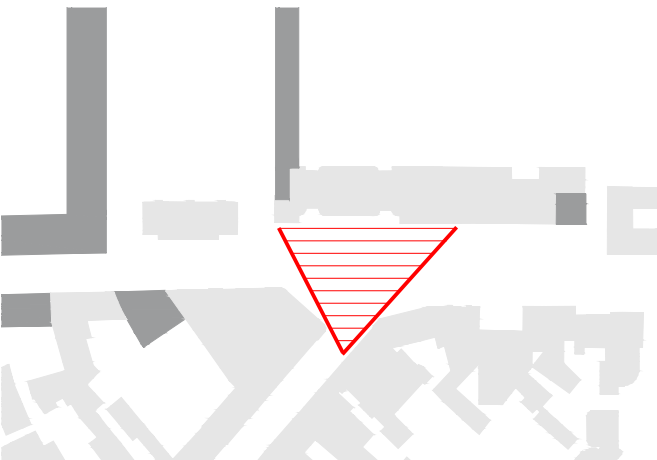
1 asanácia



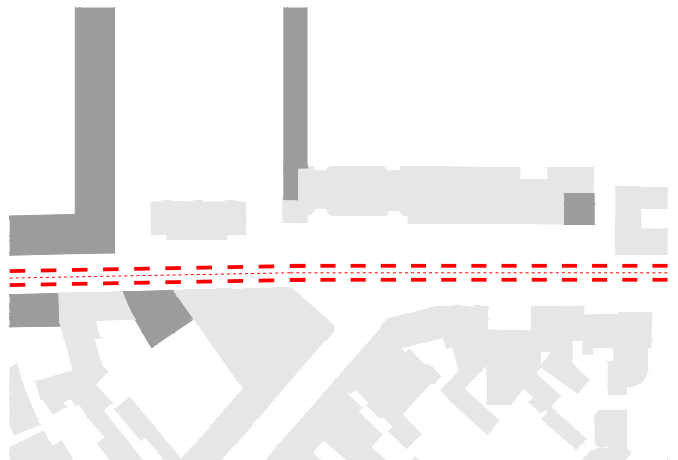
2 prázdno



3 spojenie skrz prázdno



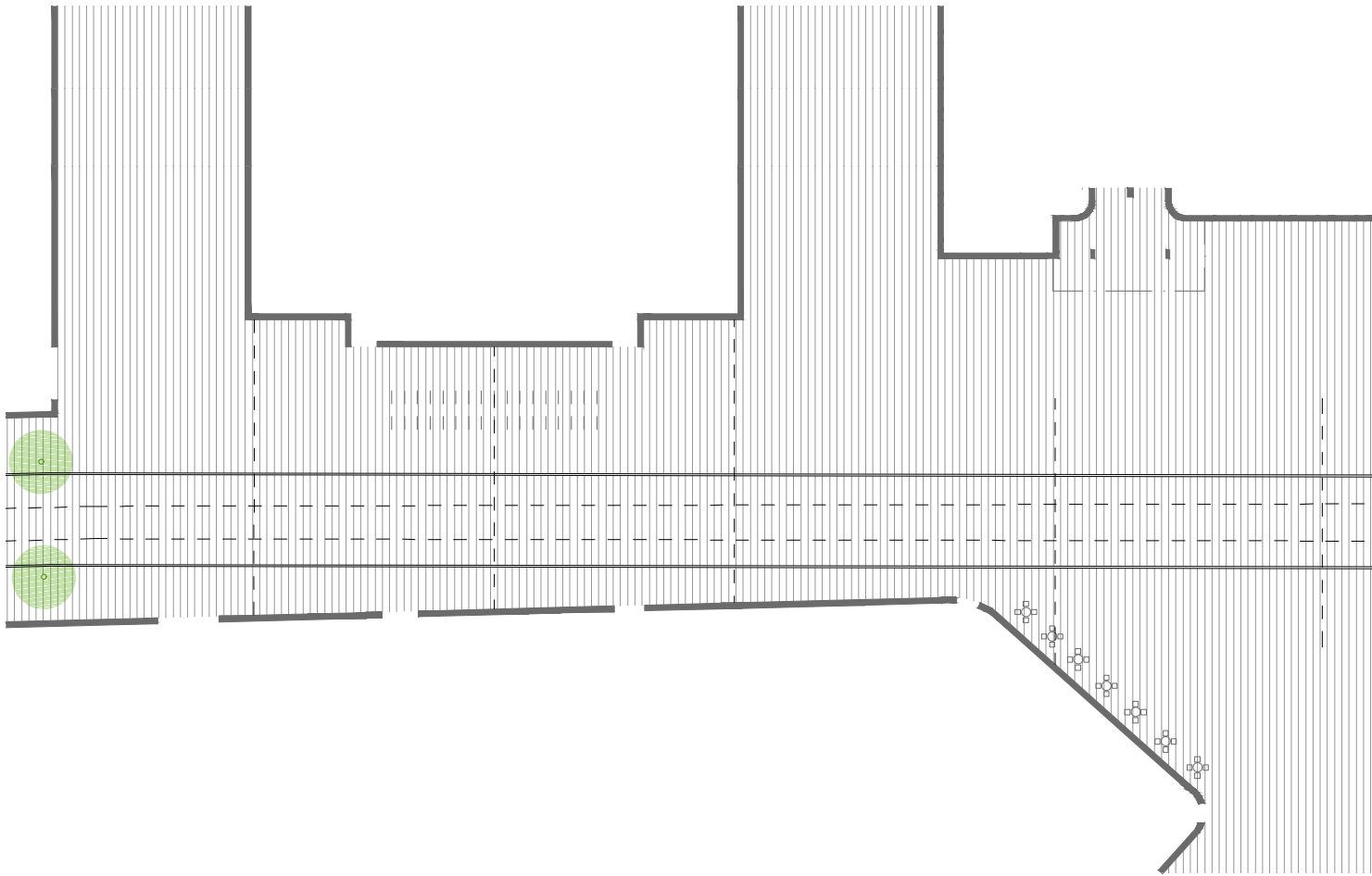
priestor výhľadu na výpravnu budovu, ktorý musí ostať prázdny



vymedzenie priestoru pre jazdu motorových vozidiel

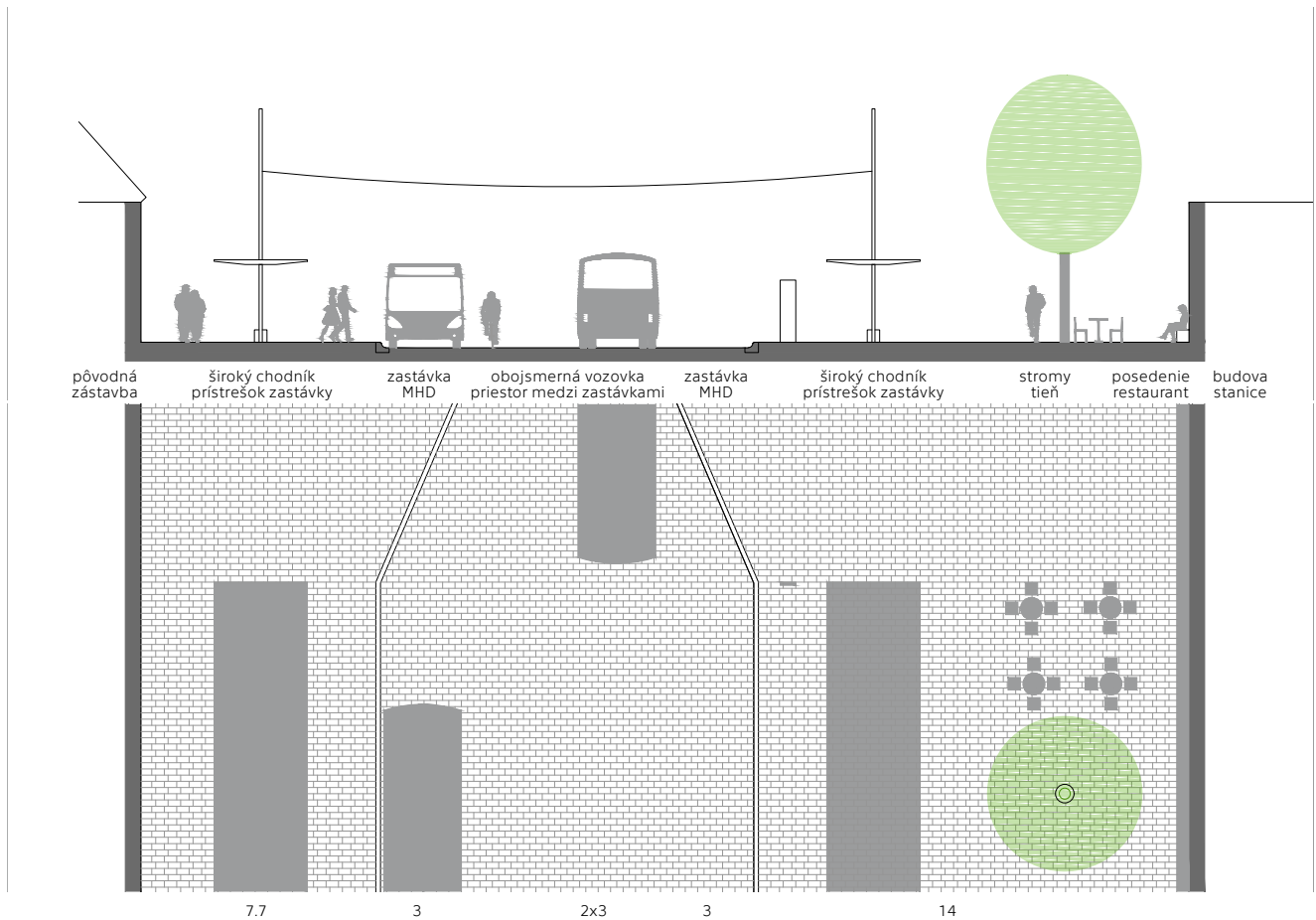


slovný popis priestorov námestia

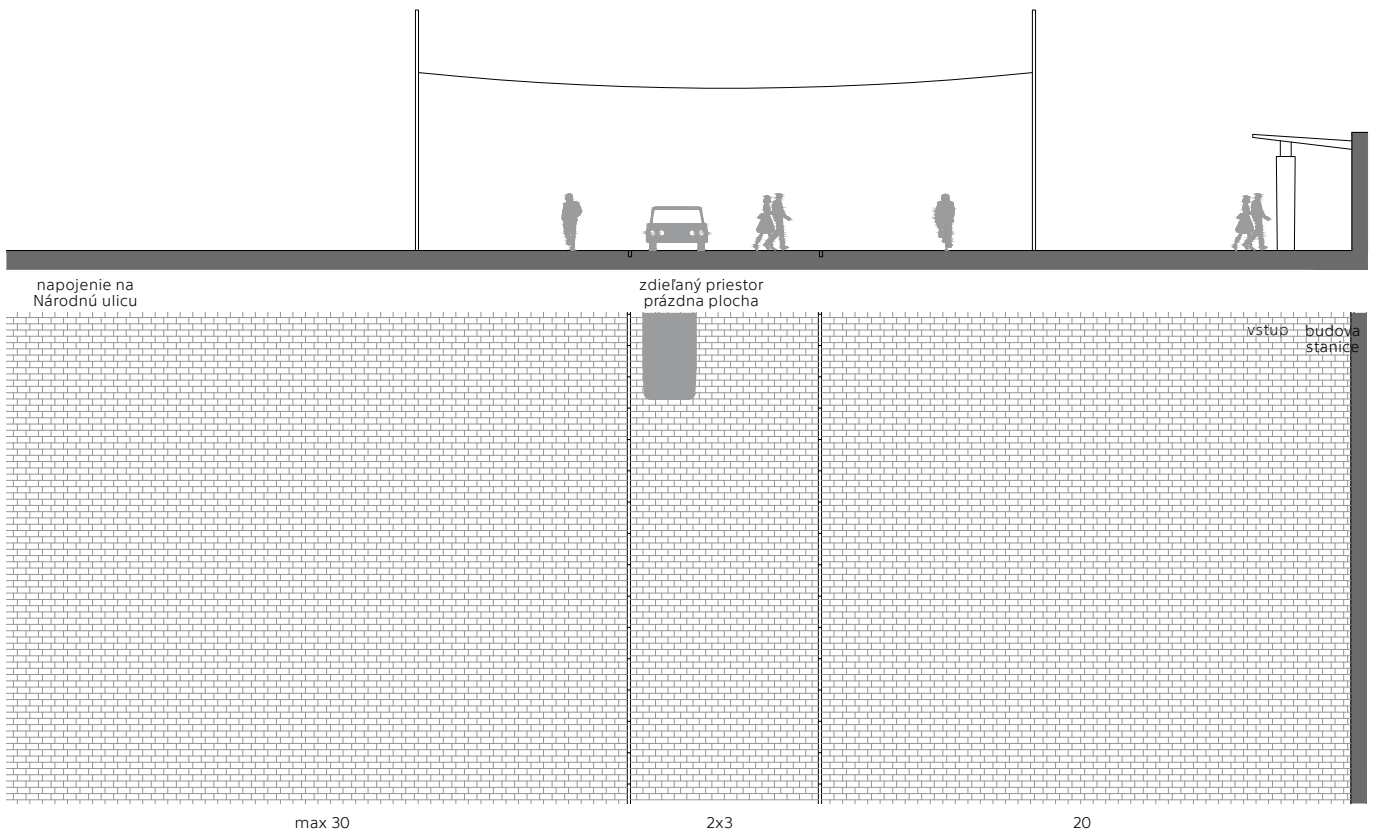
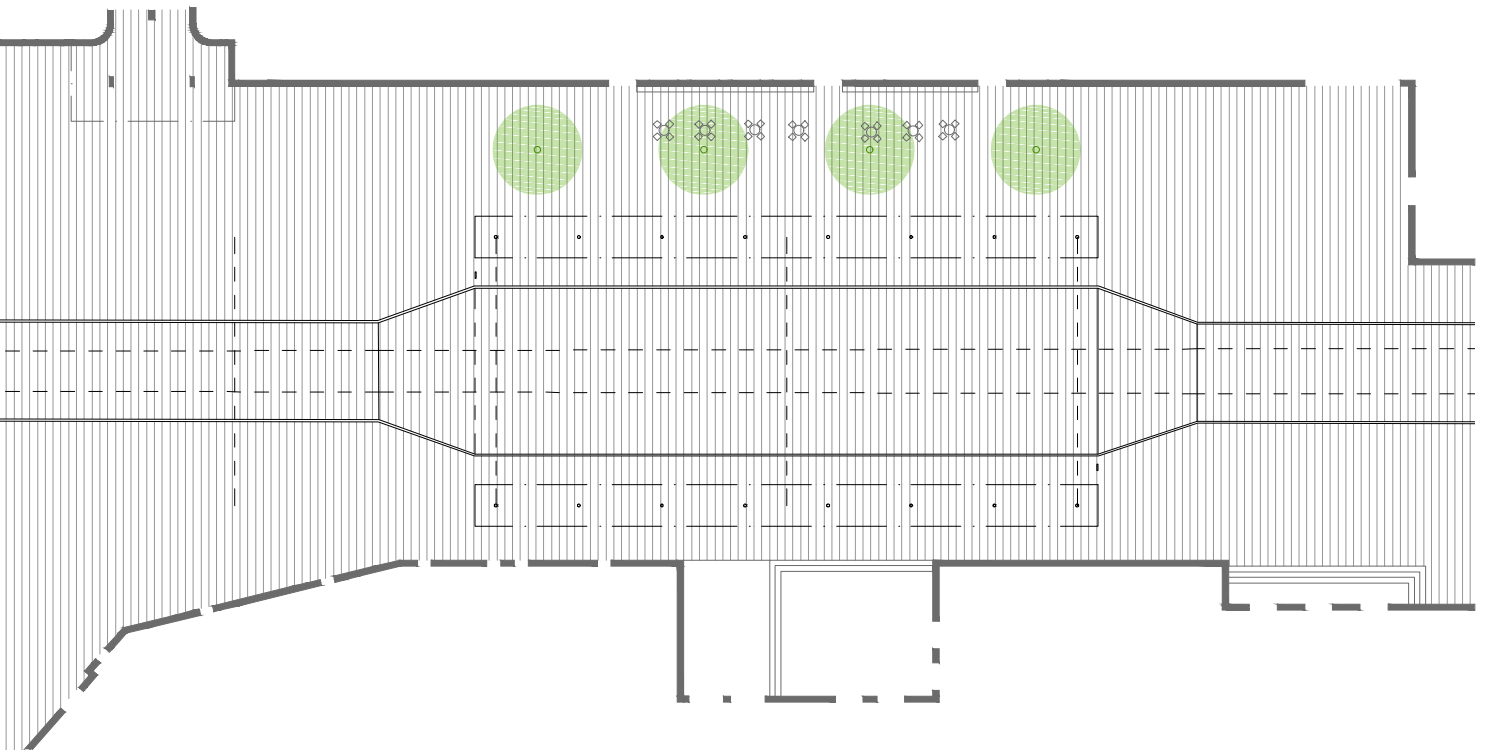


5 m

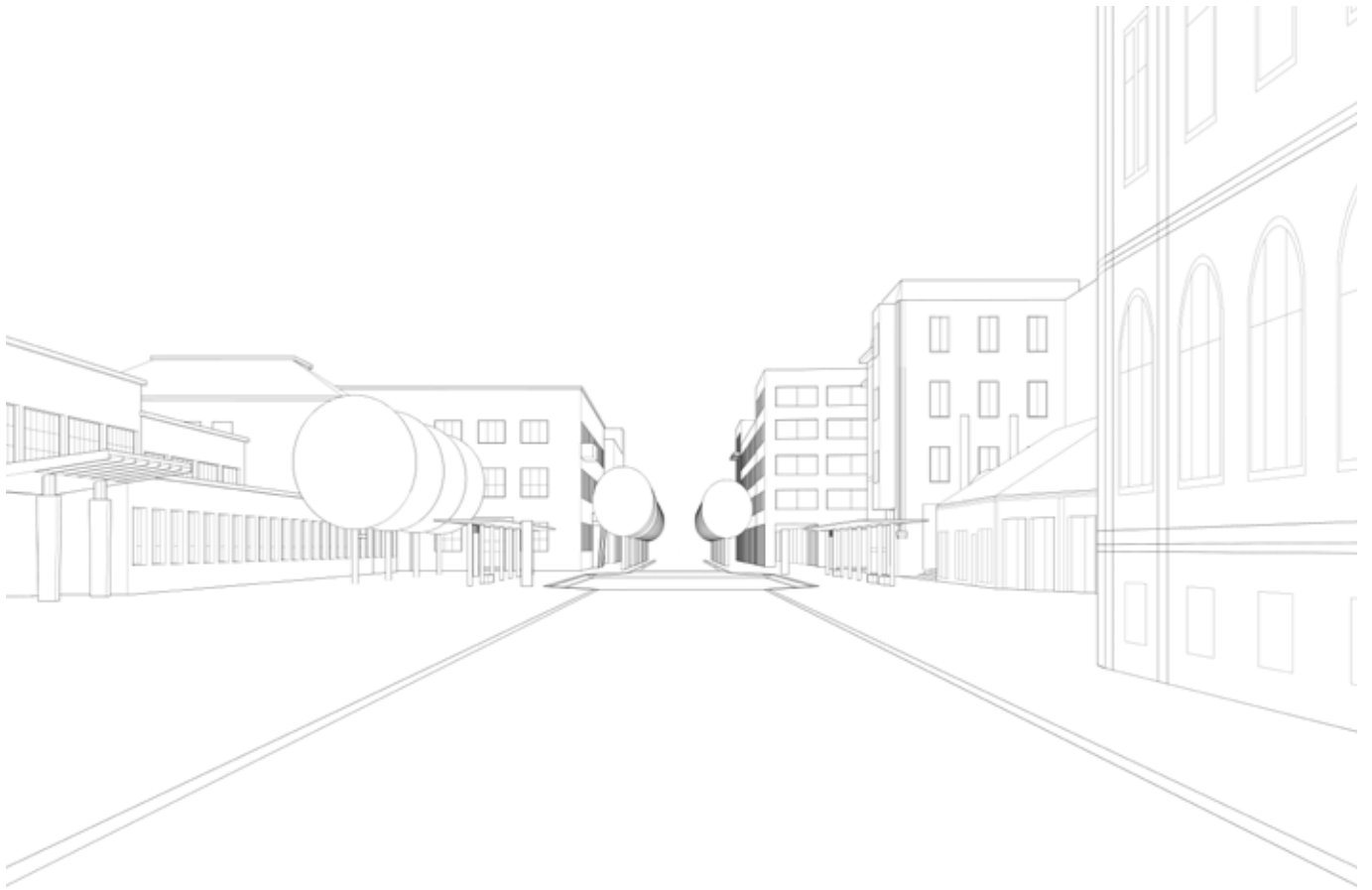
pôdorys predstaničného námestia



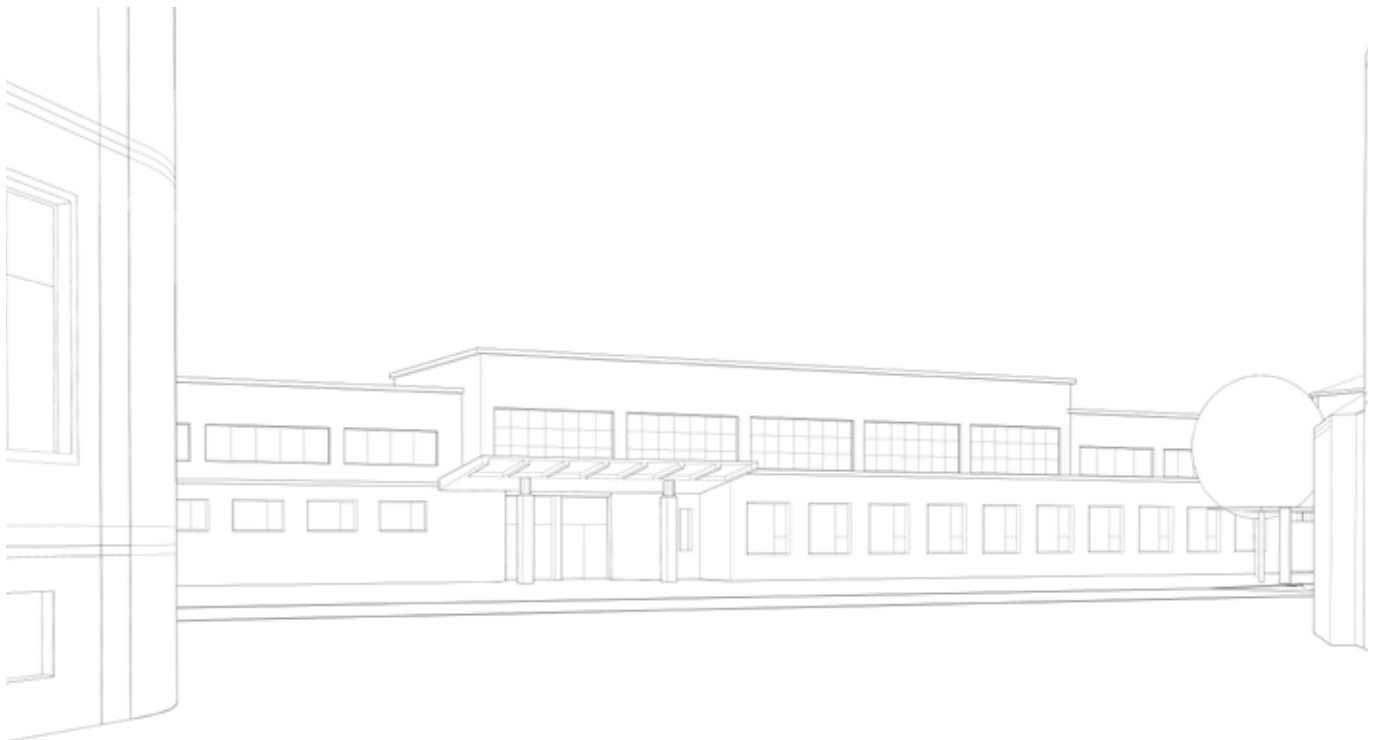
Predstaničné námestie
 profil námestia v priestora zastávok MHD



Predstaničné námestie
prázdny zdieľaný priestor pred vstupom na stanicu



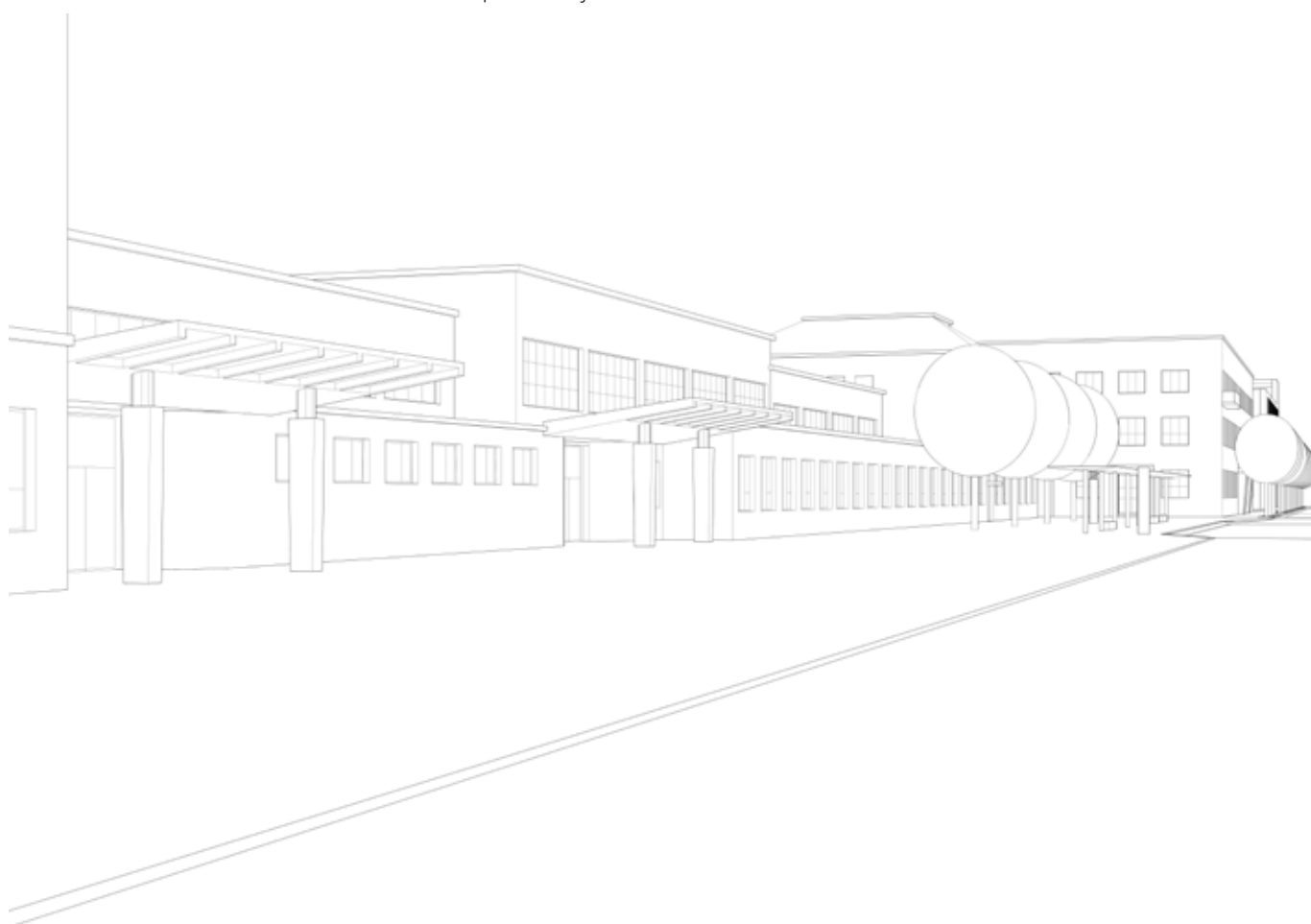
pohľad zo západného konca námestia



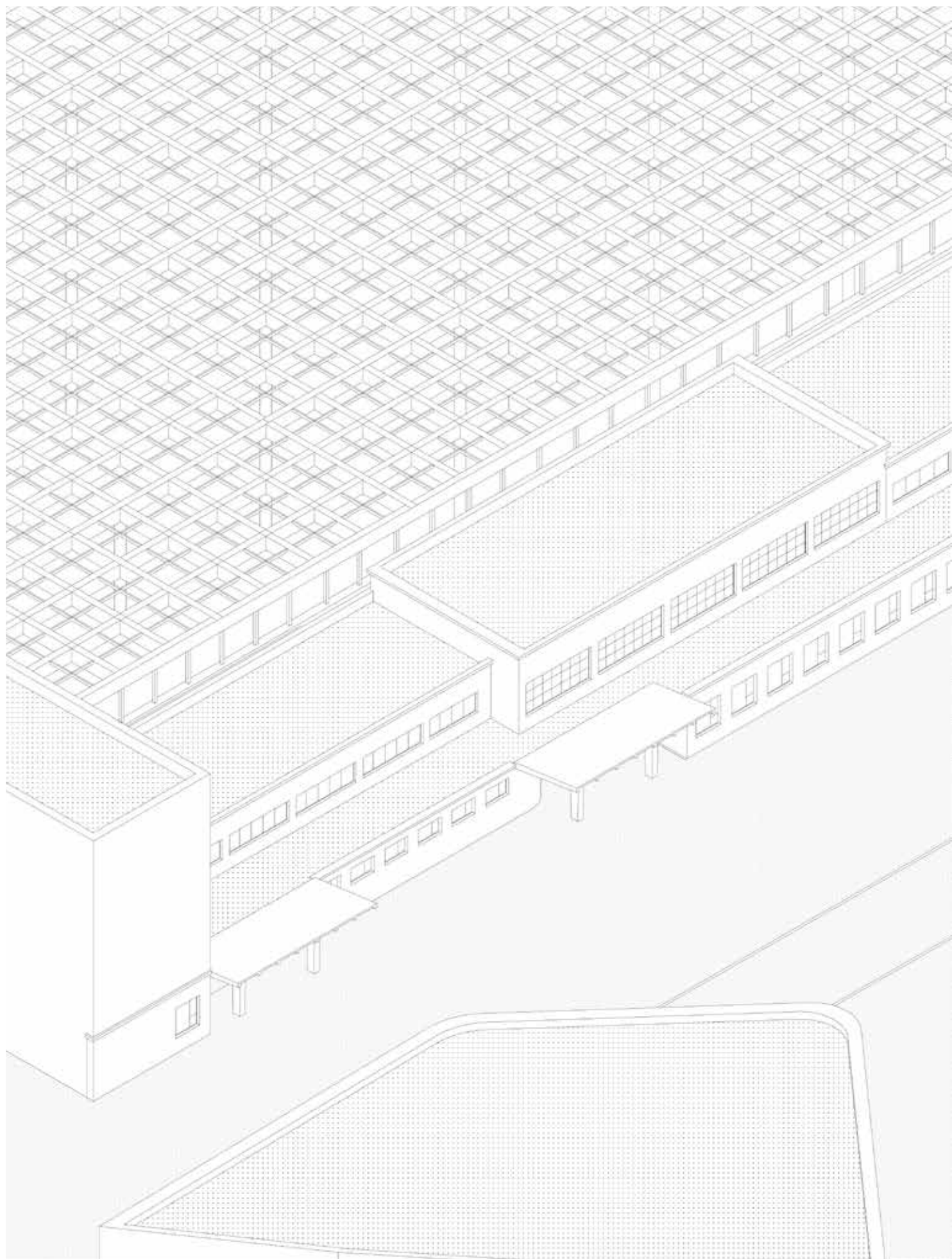
pohľad z Narodnej ulice



pohľad z východného konca námestia



pohľad na vstupy na stanicu



axonometrické zobrazenie priestoru Predstaničného námestia



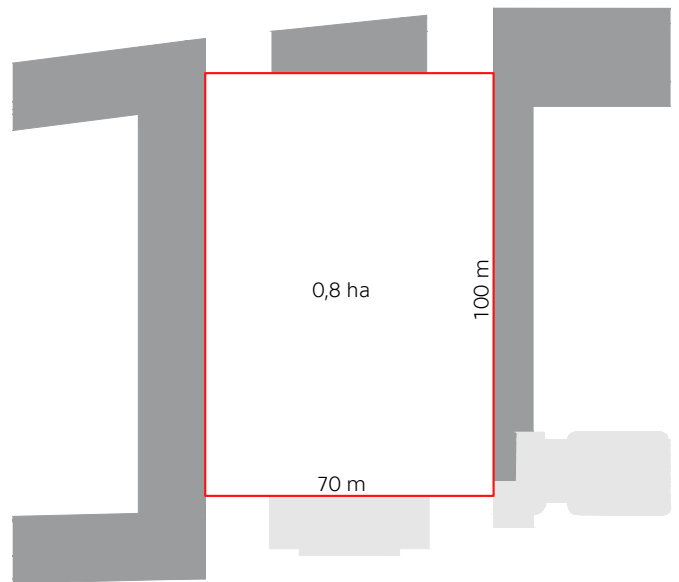
Námestie Vrbu & Wetzlera

Pri bloku železničnej stanice, pred novostavbou západného krídla sa nachádza druhé predstaničné námestie. Pracovne pomenované po R. Vrbovi a A. Wetzlerovi, ktorý utiekli z Osvienčimu a následne v Žiline roku 1944 spísali správu, detailný popis stavu v koncentračnom tábore. Táto správa má v dejinách veľký význam, navyše bola spýsaná v Žiline, preto považujem za vhodné aby sa nové významné námestie v Žiline volalo po autoroch tejto významnej správy. Toto novo vytýčené námestie je z troch strán vytýčené novostavbami budov, z východu a západu frontou nových blokov, z juhu solitérnou stavbou občianskej vybavenosti. Na severnom konci sa nachádza historická administratívnej budovy železníc. Veľkosť námestia je 0,8 ha, tvar je jasne obdĺžnikový o stranách 100 a 70 m, so smerovaním dlhšej strany smerom k rieke Váh.

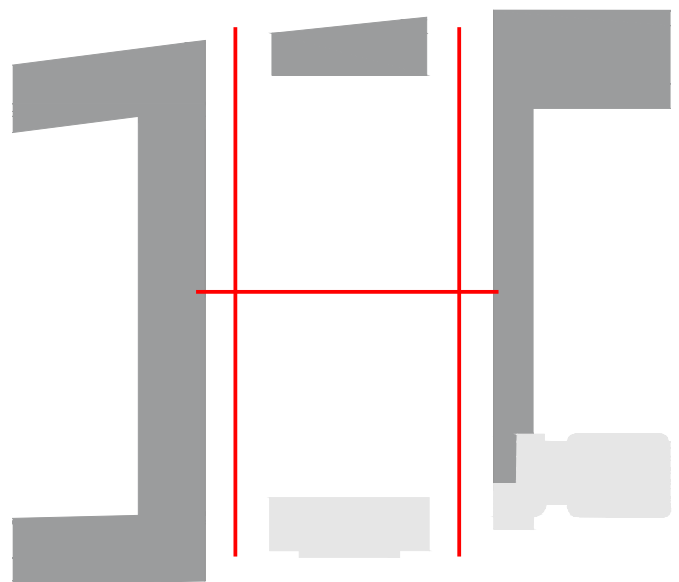
Námestie je doplnením škály odlišných verejných priestorov pri budove stanice, je protiváhou k formálnemu predstaničnému námestiu. Služiť by malo cestujúcim využívajúcim stanicu ale aj miestnym obyvateľom. Aj tým, ktorí budú obyvateľmi nových bytových domov v lokalite, ale aj ľuďom zo vzdialenejšieho okolia. Námestie by mohlo byť schopné obsiahnuť na svojej ploche aktivity významu väčšieho než lokálneho. Potenciál pre takéto aktivity vyplýva už z priestorových daností námestia: jedná sa o klasické námestie tvorené stavbami, dostatočne veľké, spevnené a stále v centre mesta. Ďalší takýto priestor s výnimkou Mariánskeho námestia v historickom centre nie je.

Dané vstupy, parametre, limity návrhu

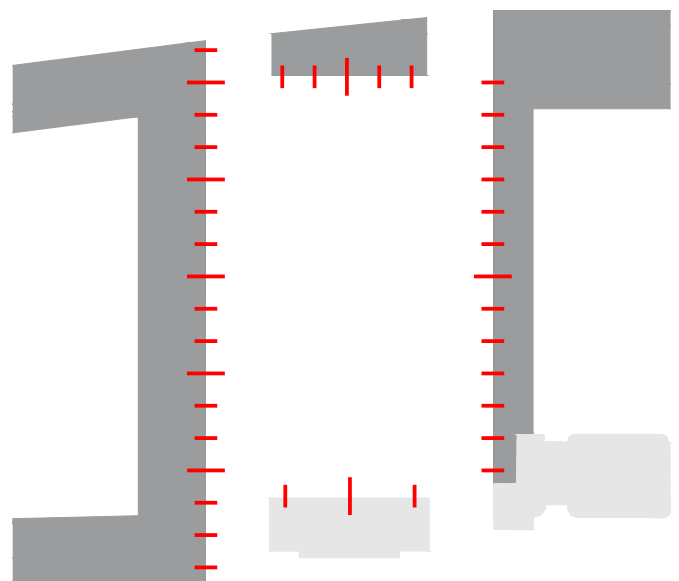
- 1) Námestie sa nachádza na komunikačnej ose centrum->stanica->Váh. Predpokladom je, že cez námestie budú vedené cesty ľudí od/k vode. To znamená prísun ľudí na námestie no aj potrebu priestoru k presunu. Takýto priestor je nutný aj pre presun športových fanúšikov smerujúcich na štadióny severne od námestia.
- 2) Väčšina plochy námestia sa nachádza nad zahĺbeným koľajiskom. Stropom koľajiska a zároveň podlahou námestia je železobetónová doska. Na železobetónovej doske nie je možné sadiť vegetáciu iným spôsobom než v kvetináčoch. Tento fakt je najzásadnejším limitom návrhu.
- 3) Námestie sa bude musieť obísť bez vzrastlých stromov. Jediná možnosť výsadby stromov prirodzeným spôsobom, nie do kvetináčov je pred administratívnu budovu železníc, kde sa ešte nenachádza koľajisko.
- 4) Administratívna budova železníc je na strane južnej fasády výškovo posunutá voči rovine námestia o 0,5 m nahor.
- 5) Námestím neprechádza žiadna komunikácia pre motorové vozidlá. Námestie je navrhované len pre peších a cyklistov.
- 6) Východnú frontu námestia tvoria bytové domy s komerčným parterom. To je základný predpoklad k tomu, aby námestie bolo živé počas celého dňa.



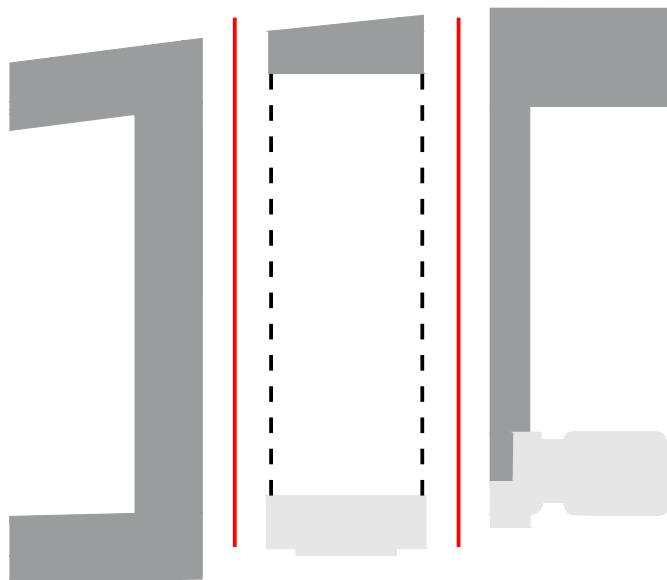
vymedzenie plochy námestia



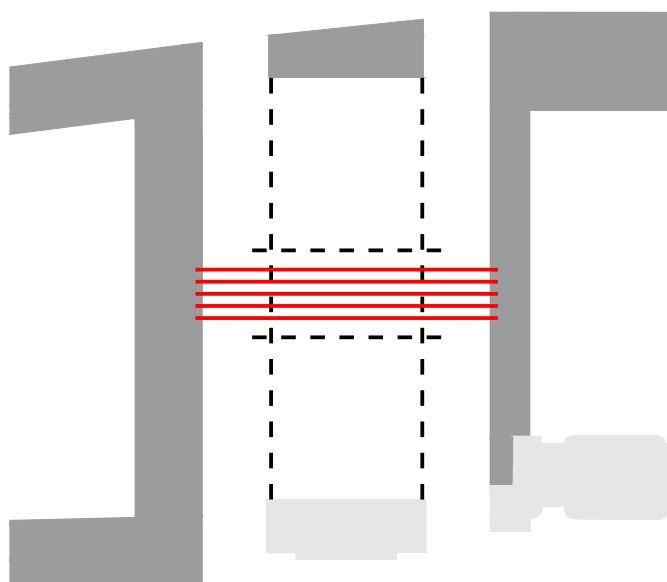
hlavné smery pohybu ľudí cez námestie



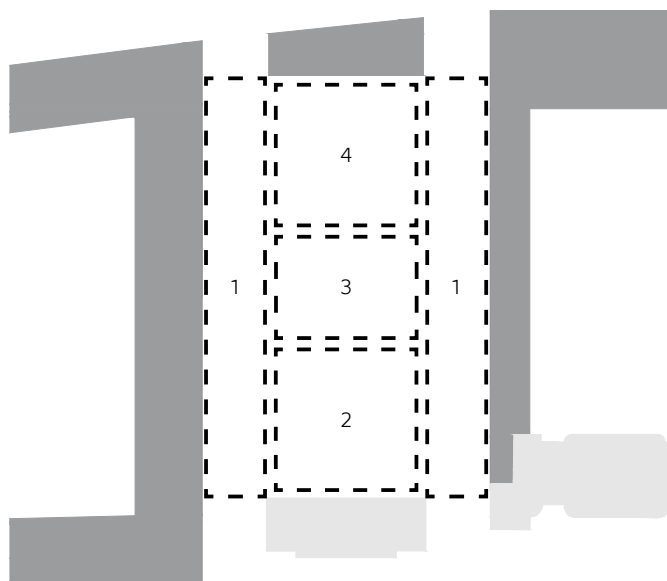
možnosti vstupovania do budov na námestí



1 delenie námestia na rušnú a kludnú časť



2 delenie kludnej časti na časti s odlišným charakterom



3 námestie myšlienkovovo rozdelené na rôzne typy priestorov

Koncept

Námestie je protikladom k predstaničnému námestiu
Nemá príliš formálny charakter
Na námestí môže vzniknúť široká škála dejov
Na námestí sa môže stretnúť široká škála ľudí

Predstaničné námestie je navrhnuté ako prehľadné, zrozumiteľné, s kvalitnými materiálmi aj detailom. Cestujúci návštevník sa na ňom má ľahko orientovať, zapamätať si priestor a vytvoriť si dobrý dojem. Zároveň má byť krásnou podnožou k budove stanice a spolu majú vytvárať reprezentatívny celok. Bočné predstaničné námestie tak formálne byť nemusí, pretože sa nenachádza pred hlavným vstupom na stanicu, ktorý z podstaty pojmu hlavný vstup musí pôsobiť reprezentatívne. Má byť skôr alternatívou, ďalšou možnosťou, kde návštevník aj občan môže tráviť čas, kam sa rád bude vraciať.

Námestie by malo byť príjemné k pobytu, obytné, také aby ním ľudia len neprechádzali, ale aby na ňom radi trávili čas. Malo by poskytovať pestrú škálu priestorov v rámci svojej plochy určených k rozličným aktivitám. Obytnosti námestia nepochybne bude prospievať parter domov orientovaný do námestia. Plocha námestia bude môcť hostiť pestrú škálu aktivít, pravidelných či príležitostných, organizovaných či spontánnych. Na námestí sa bude môcť stretnúť široká škála ľudí: miestny rezidenti z bytových domov, obyvatelia mesta z iných lokalít, pravidelní cestujúci ale aj návštevníci mesta.

Priestorový koncept

Námestie je juhoseverne orientovaný obdĺžnik. Dominantný smer pohybu je juho severný, vo väčšej miere po východnej hrane námestia. Kolmo na tieto smery je smer pohybu z/do budovy stanice. Vchod sa nachádza presne v polovici námestia. Vchod na stanicu je najdôležitejším vchodom námestia, preto zaujíma centrálnu pozíciu v priestore fronty fasády východnej strany. Námestie je možné rozdeliť za využitia znalosti smeru pohybu na tri časti: časti krajné pri fasádach budov na dlhších stranách pôdorysu, ktoré majú dynamický charakter a typické pre nej je pohyb osôb a premennosť a časť centrálnu, ktorá je pomalšia, skôr kludná. Rozlíšenie častí na dynamické kraje a kludný stred sa odohráva aj vo fyzickej rovine pomocou odlišne navrhnutých materiálov a mobiliáru.

Návrh

1
Návrh krajných dynamických častí nadväzuje na navrhnuté riešenie z predstaničia. Predsalen, aj keď sa jedná o dve námestia s rozličným charakterom, stále sa jedná o jeden celok práve pre vzájomnú blízkosť oboch námestí. Krajné časti sa správajú ako ulice. Použitý je rovnaký materiál dlažby ako na chodníkoch ostatných ulíc v lokalite. Skladba dlažby plynulo prechádza z jedného priestoru do druhého. V krajných častiach námestia nie je navrhnutý žiaden mobiliár,

jedná sa o prázdne pruhy priestoru. Do týchto častí námestia sú orientované fasády väčšiny budov na námestí. Všetky budovy na námestí majú živý parter v ktorom by sa mali nachádzať kaviarne, reštaurácie, obchody a služby. Jediným možným vstupom do inak prázdnych a maximálne priechodných krajov námestia je individuálny mobiliár jednotlivých prevádzok v partere. Je možné si pred kaviareň na námestie umiestniť posedenie. Je možné, aby mal obchod, napríklad potraviny, časť svojho tovaru aj pred predajňou. Takýto zábor námestia by mal byť nenásilný a nemal by zberať priveľmi veľa šírky priestoru. Nenásilný znamená bez konštrukcii pevne spojených so zemou. To čo si prevádzkar ráno vytiahne pred svoj podnik si po záverečnej musí upratať. Maximálna šírka záboru by mala činiť 3 metre od fasády domu.

2, 3, 4

Stredná časť je komplexnejšia aj čo do využitia aj čo do riešenia materiálov a mobiliáru. V menšej mierke je ju možno rozdeliť opäť na 3 časti: časti pri fasádach budov a časť strednú.

2

Južná časť pri historickej administratívnej budove železníc je vrámci priestoru špecifická. Nachádza sa v časti námestia, kde je možné sadiť stromy a zároveň pred budovou, ktorá má úroveň 1. NP o pol metra vyššie než je úroveň námestia. Táto časť je preto riešená ako vyvýšená platforma, o pol metra vyššie nad námestím a prepojená s nižšou úrovňou trojicou pobytových schodov umiestnených po obvode platformy. Tieto schody, zhotovené ako betónové prefabrikáty, môžu slúžiť k neformálnemu posedeniu. V prízemí administratívnej budovy je možné umiestniť pohostinské zariadenie. Takýto podnik sa môže v letných mesiacoch otvoriť smerom do námestia a mať posedenie na platforme. V krajnej časti platformy pred budovou je umiestnená dvojica bosketov, každý o 9 stromoch. Pred stredným vstupom do budovy stromy nie sú, čím je akcentovaný vstup a centrálna kompozícia stavby a námestia. Povrch platformy je trávnatý, pod stromami, kde je predpoklad väčšieho zataženia hosťami podniku je navrhnutý záťažový trávnik. Plocha platformy je spevnená len v strednej časti umiestnenej na ose budovy. Použitý je chodník z veľkoformátových (1x1 m) betónových tvárnic. Mobiliár, konkrétne sedací nábytok bude v réžii pohostinského zariadenia. Mobiliár by mal byť užitý v primeranej miere, len v časti pod stromami, trávnaté plochy by mali ostať prázdne, určené k posedeniu v tráve. V blízkosti schodov na hranici so strednou časťou sa nachádza dvojica bazénikov/fontán s vodotryskom, ktoré budú v letných dňoch poskytovať osvieženie a ochladzovať priestor. Nejedná sa o formálnu fontánu, do ktorej je zakázané vstúpiť, práve naopak, je žiaduce aby sa ľudia nehanbili a smelo vošli do fontány a osviežovali sa.

3

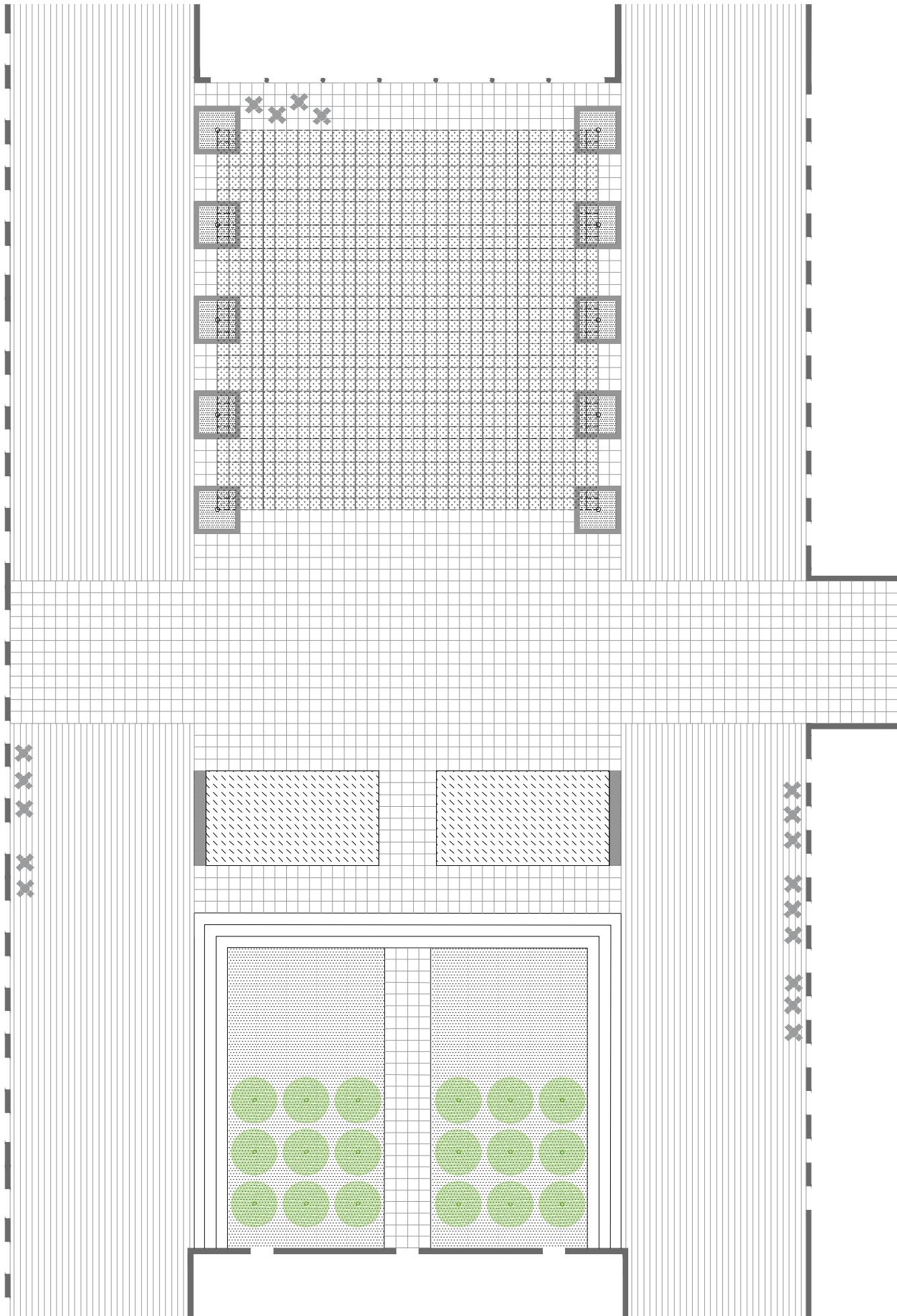
Stredná časť strednej časti námestia by mala ostať prázdna, čím bude ešte umocnený dojem centrálnej kompozície budovy stanice a aj kompozície námestia.

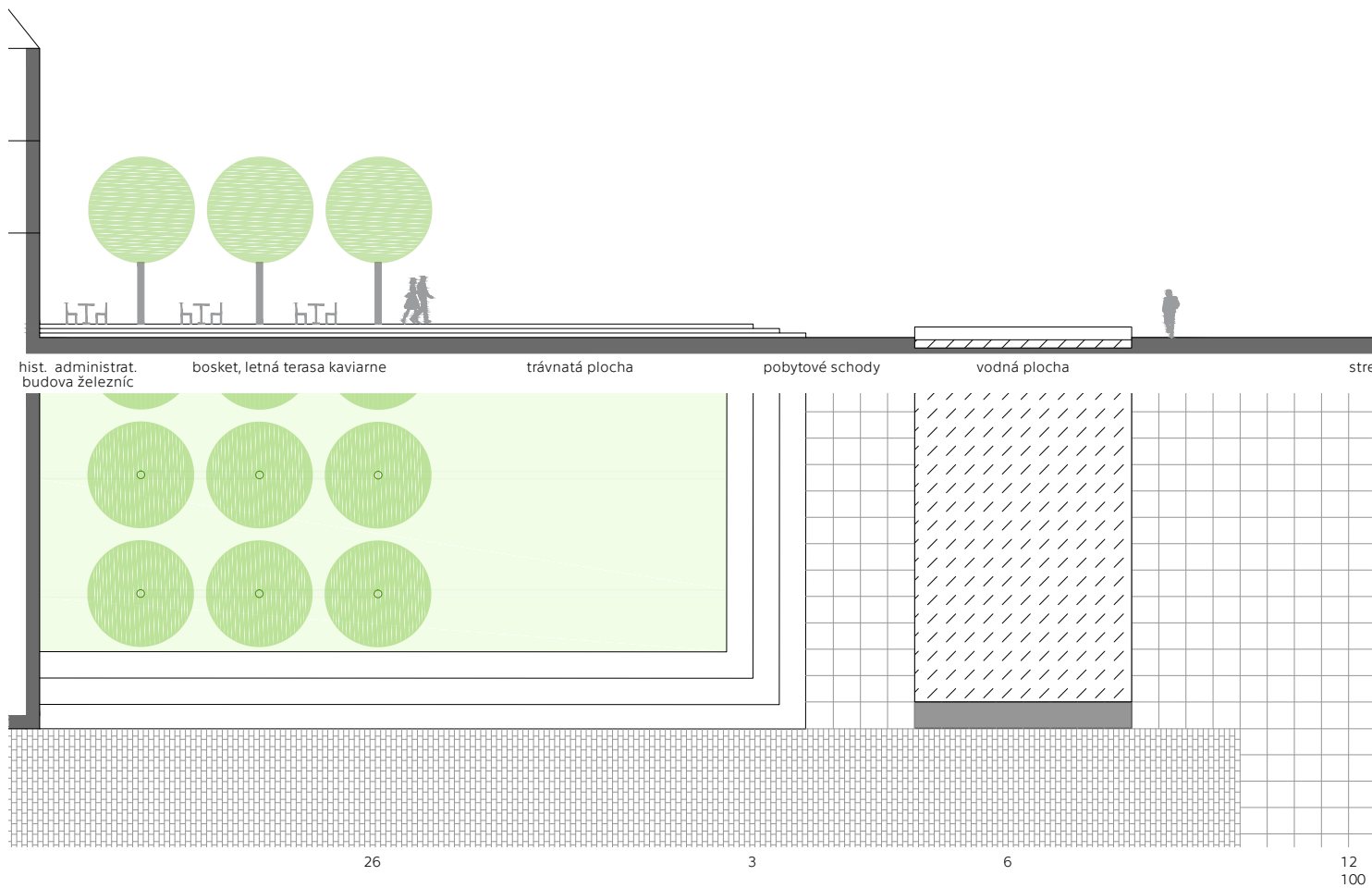
Povrch tejto časti je zhotovený z veľkoformátovej betónovej dlažby kladenej so stykom štyroch špár v jednom bode. Dlažba akcentuje vstup na stanicu. Prechádza od vstupu až na druhú stranu námestia, čím narúša línie dlažby jednotlivých krajných častí priestoru.

4

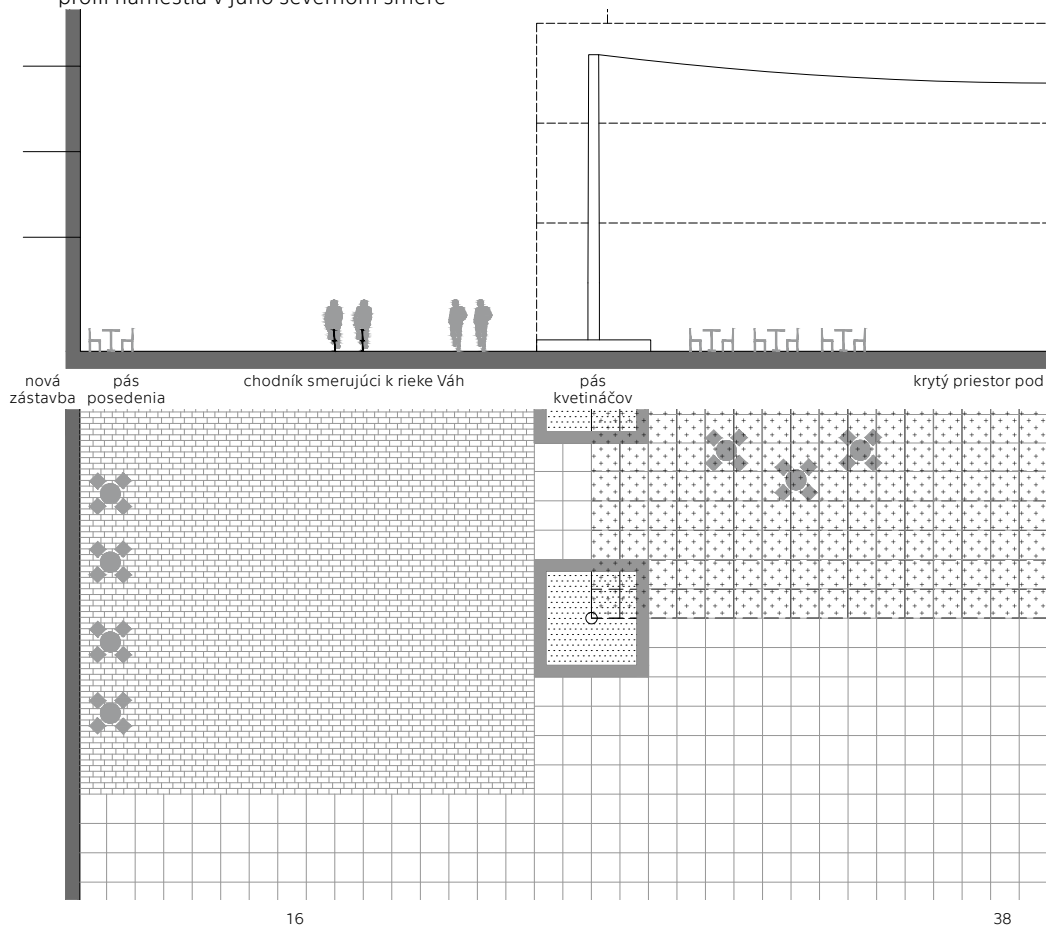
Poslednou časťou námestia je priestor severného konca námestia. Ten je v porovnaní s ostatnými časťami ale aj ostatnými priestranstvami v meste špecifický. V tejto časti už nie je možno sadiť stromy v budúcnosti väčších rozmerov. Zároveň nie je vhodné, aby väčšina plochy námestia bola plochou prázdnu, tak ako tomu je na predstaničnom námestí. Bosket pred administratívnou budovou železníc nie je schopný poskytnúť dostatočne veľký zatienený priestor vhodný k pobytu aj v slnečný letný deň. Tieň je potrebné vytvoriť iným spôsobom, najlepšie stále aspoň prírode blízkym spôsobom. Tieň pod stromom má ďaleko lepšie pobytové kvality než tieň pod slnečnikom. Na vytvorení tieňa je možno použiť popínavé rastliny a konštrukciu, po ktorej sa môžu popínať. Nad severnou časťou námestia vznikne zelená strecha, rastliny sa budú popínať nad plochou námestia a vytvárať žiadaný tieň. Po obvodoch tejto časti bude umiestnených 2x5 stĺpov vysokých 10 metrov, na ktorých budú napnuté laná nesúce sieť, po ktorej sa budú ťahať rastliny. Stĺp bude vychádzať z vyvýšených kvetináčov 4x4 m. Na kraji kvetináča bude umiestnená lavička. Posedenie tým pádom bude umiestnené práve v časti, kde popínavé rastliny budú vyrastať a teda vytvárať tieň už krátko po zasadení. Počet kvetináčov (lavičiek) bude dostatočný pre celú plochu námestia.

Priestor pod popínavými sa stane centrom života námestia. V budove na severnom konci bude sídlieť správca priestoru, ktorý bude mať na starosti využívanie námestia na rôzne účely. (Možná inšpirácia modelom fungovania Šestáku na Prahe 6, kde kaviarnik je správcom verejného priestoru a v jeho réžii je organizovaný program.) Na námestí sa môžu odohrávať farmárske trhy v pravidelných intervaloch, špecifické formy trhového predaja (napr. vianočné trhy, remeselné trhy, bleší trh organizovaný miestnymi obyvateľmi...). V letných mesiacoch priestor môže slúžiť ako letná scéna, môžu byť premietané filmy a organizované koncerty. Samozrejme je žiaduce, aby bol priestor využívaný aj na neorganizovanú činnosť, samotnými obyvateľmi, bez rozdielu, respektíve na činnosť organizovanú zdola, komunitnú činnosť obyvateľov lokality. Na námestí by nemala byť prekážkou ani činnosť častokrát vytláčaná z námestí ako je skateboarding/bmx. Nemá byť problém, keď si na námestí mládež rozloží futbalové ihrisko. Všetky tieto činnosti k mestskému životu neoddeliteľne patria, rovnako ako činnosti skôr tradičného typu posedenia na námestí pri káve. Môže sa zdať, že nastáva spájanie nespojitelného, no verejný priestor, ktorý je naozaj demokratický a nediskriminačný, ktorý spája, nevyklučuje zo svojej plochy žiadnu činnosť a umožňuje súbeh zdanlivo nezlučiteľných činností. V tom tkvie krása ozajstných námestí.

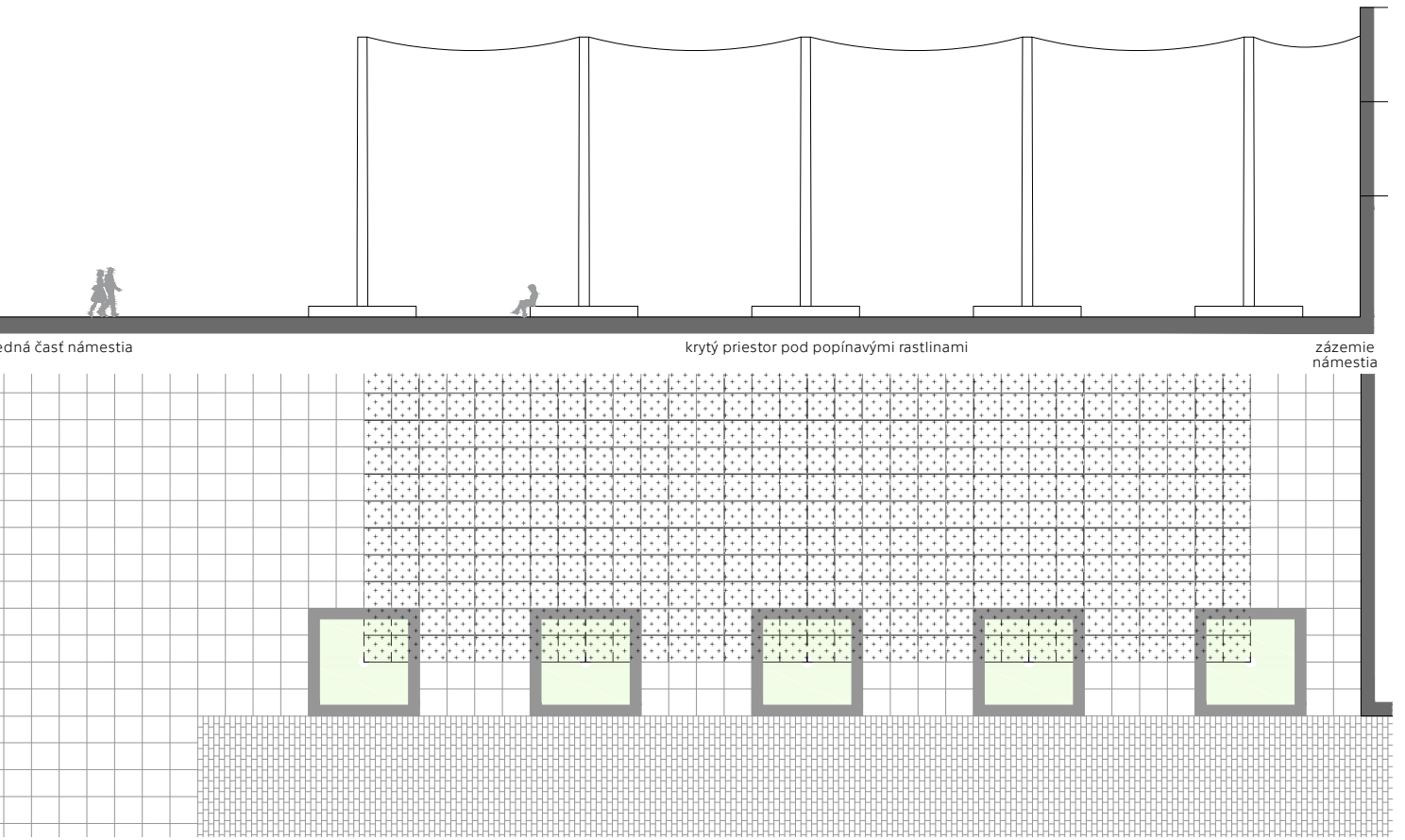




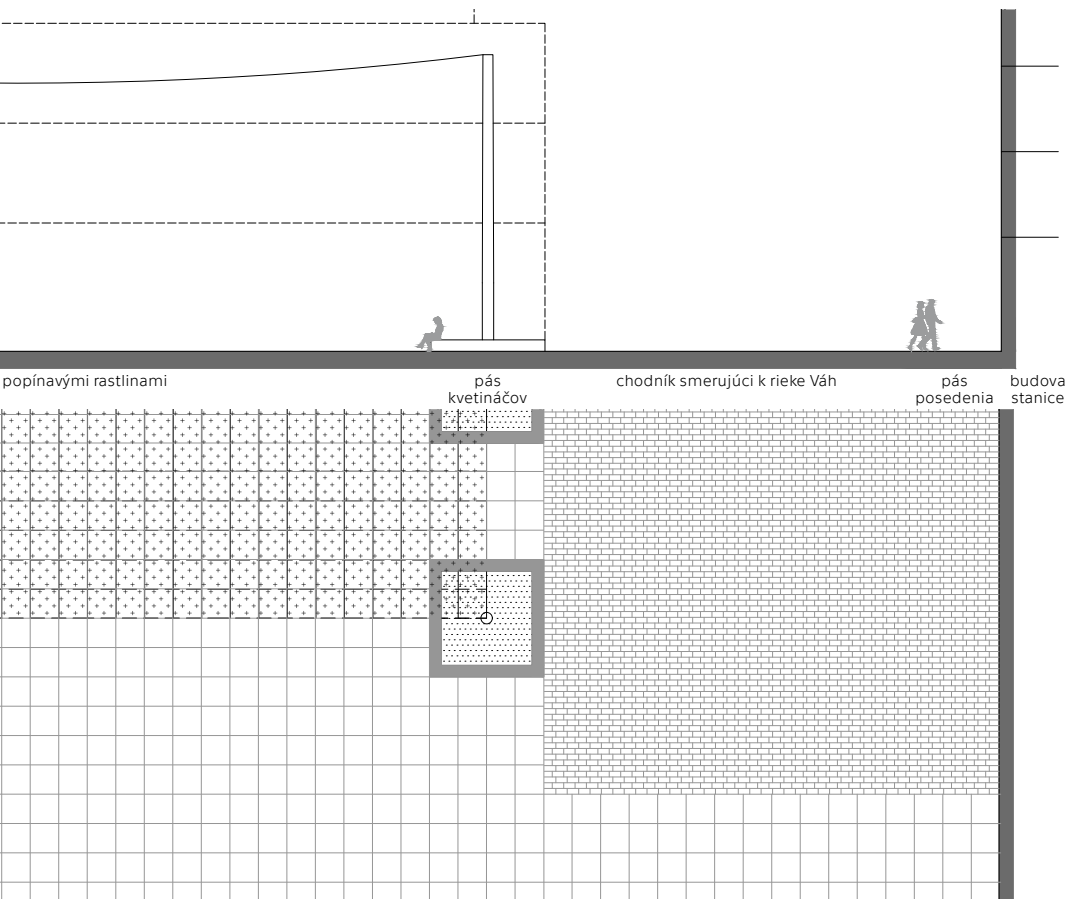
Námestie Vrbu & Wetzlera
profil námestia v juho severnom smere



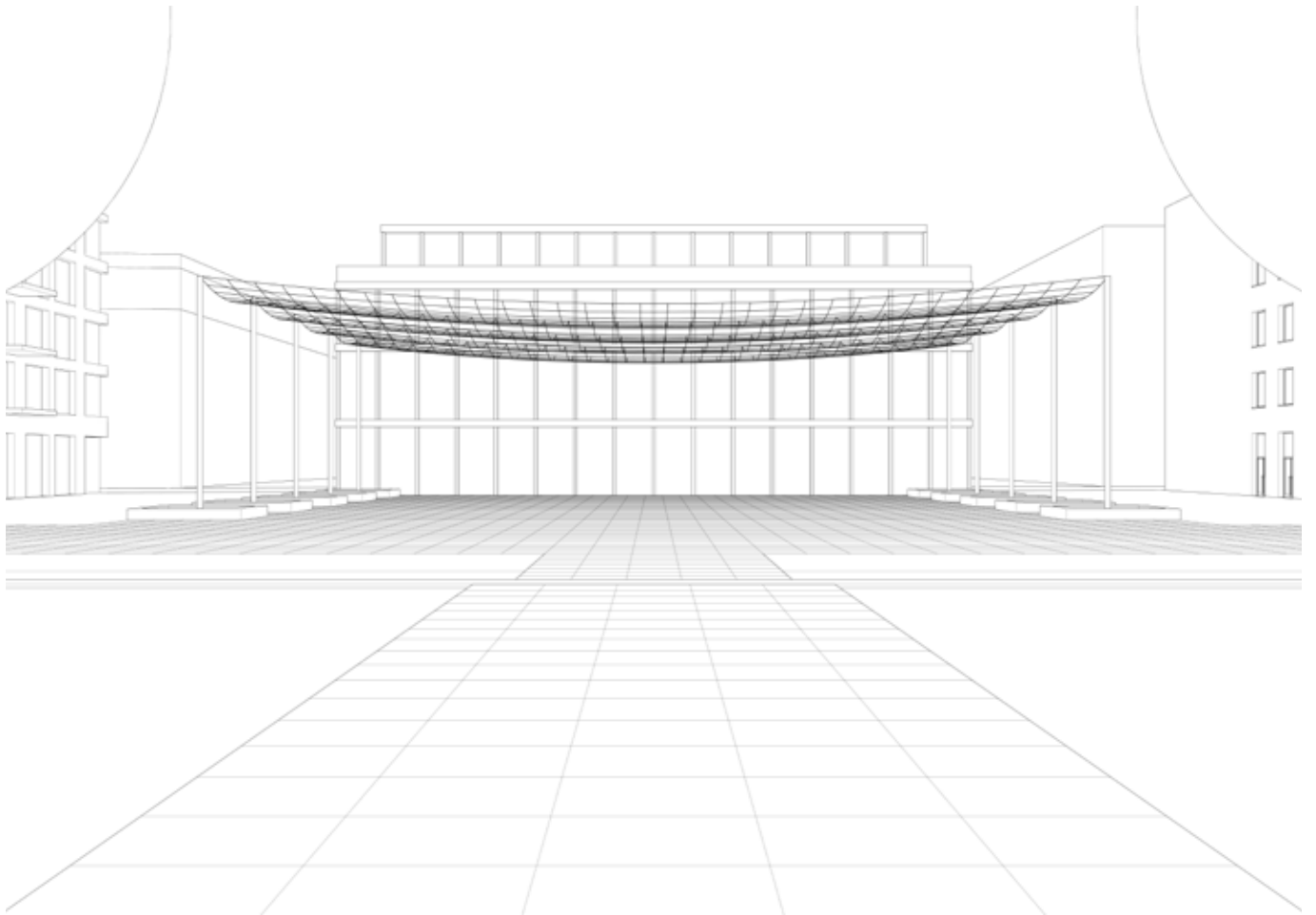
Námestie Vrbu & Wetzlera
profil námestia v západo východnom smere



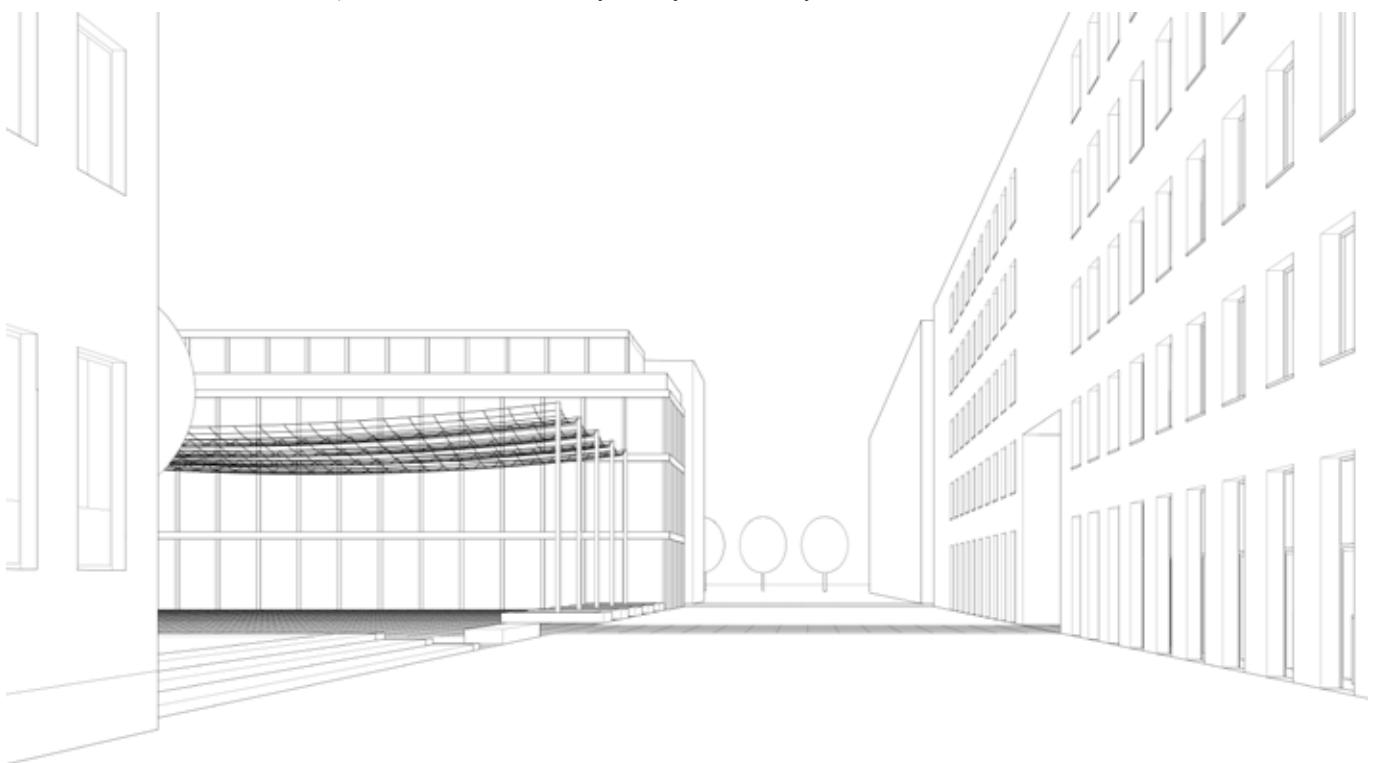
42



16



pohľad od administratívnej budovy železníc na južnom konci námestia



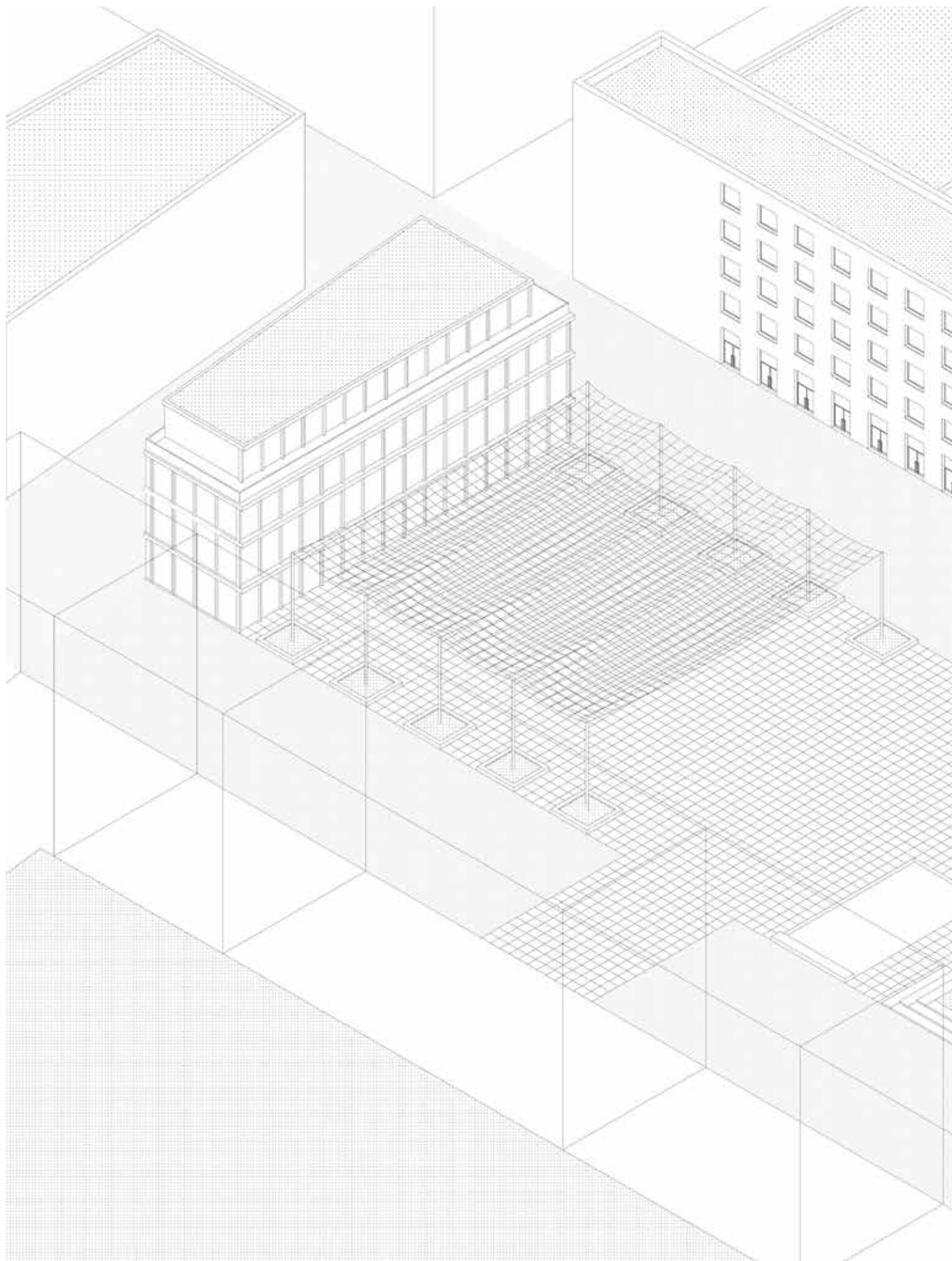
juho severný pohľad smerom k rieke Váh



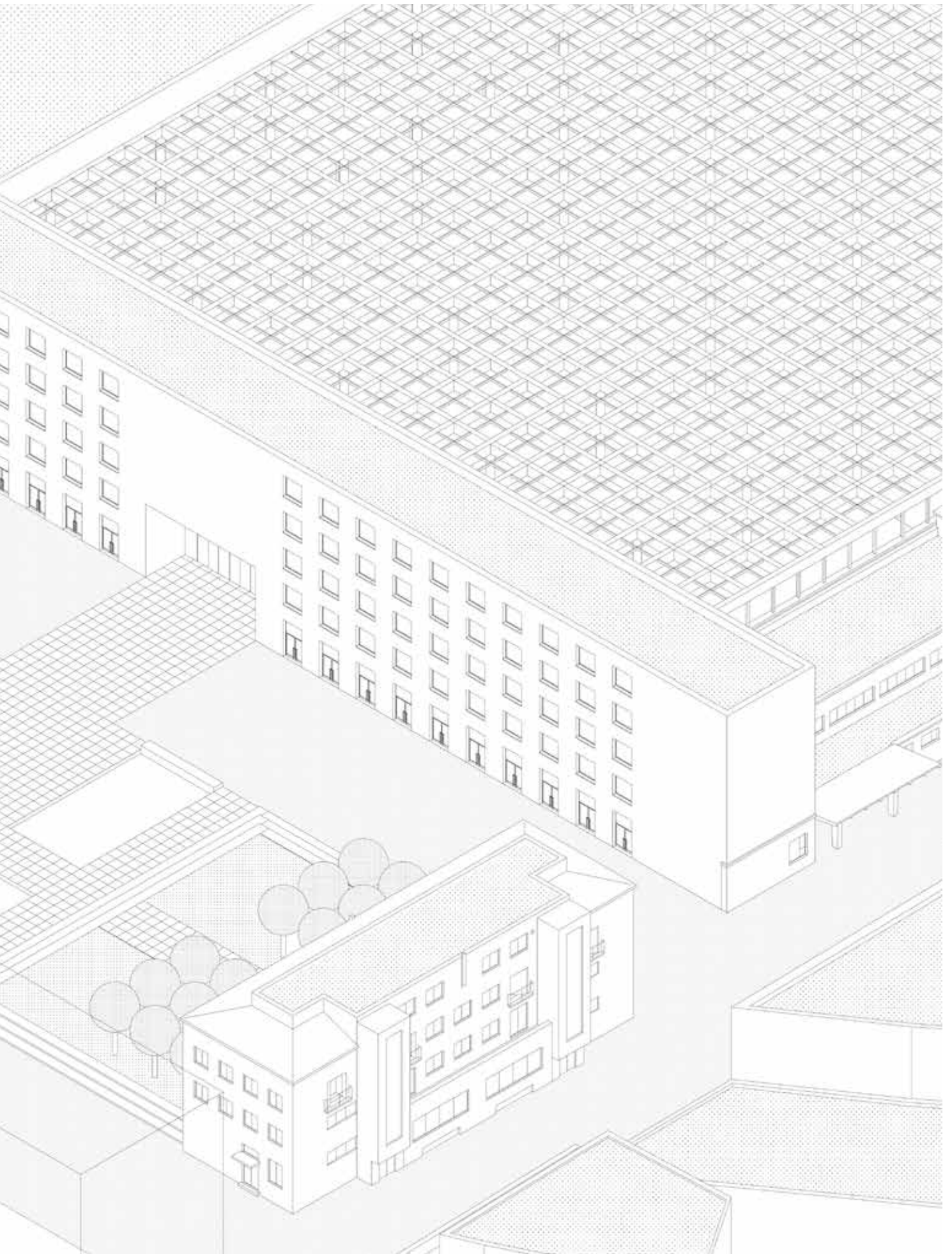
pohľad od budovy na severnom konci námestia



severo južný pohľad smerom k hotelu Polom



axonometrické zobrazenie priestoru Námestia Vrbu & Wetzlera



6 Integrovaná stanica

Spájanie staníc

Koncept

Možnosti riešenia autobusových nástupišť

Centrálna hala

Pôvodná výpravná budova

Západné krídlo

Ostatné časti bloku

Dispozičné riešenie

Spájanie staníc

Verejnosť cestujúca zo/do Žiliny hromadnou dopravou má k dispozícii dva najpravdepodobnejšie začiatky či ciele svojej cesty: autobusovú alebo železničnú stanicu. Obe stanice sa nachádzajú v širšom centre mesta s pešou dostupnosťou historického jadra do 10 minút: Navzájom sú si vcelku blízko, okolo 5 minút chôdze pri predpoklade cesty z najvzdialenejšej dvojice nástupišť. Vzdialenosť medzi stanicami, ktorú musí prekonať cestujúci pri prestupe na vlak síce nie je veľká, no vždy je možné aby bola ešte menšia, najlepšie minimálna, čo znamená priamy prestup vlak <--> autobus priamo v jednej budove.

železničná stanica+autobusová stanica=jeden dom

Žilina by mala mať jednu integrovanú stanicu spájajúcu autobusovú a vlakovú dopravu pod jednu strechu. Primárnym efektom riešenia bude minimalizácia časov a prejdenej vzdialenosti pri prestupe z vlaku na autobus a opačne. Prímestská autobusová doprava mimo zabezpečenia spojenia Žiliny a okolitých obcí slúži aj k zabezpečeniu spojenia okolité obce bez vlakového spojenia-> vlak -> svet.

Druhotným efektom spájania stavieb je priestorová úspora v rámci mesta. Dve funkcie v jednej budove síce vyžadujú väčšiu budovu, no tá je vždy menšia než dve samostatné budovy už len z dôvodu možnosti zdieľania priestorov potrebných pre obe stanice v rámci jednej budovy. Faktor priestorovej úspory sa javí ako výhodný zvlášť v situácii centra mesta.

Téma integrácie staníc v našich končinách nie je moc častá. Pozitívne príklady pochádzajú skôr zo zahraničia. Integrovať sa darí hlavne stanice v obciach a menších mestách, kde takýto krok spočíva v umiestnení autobusovej stanice, či skôr zastávky pred budovu železničnej stanice. Vo väčšej mierke sa tak nedeje z niekoľkých dôvodov. Väčšina miest nemá priestor nazvyš v blízkosti železničnej stanice, aby mohlo vybudovať jednu stanicu. Obnova autobusových a železničných staníc je v rukách rôznych organizácií, ktoré nemajú veľkú motiváciu spolupracovať pri projektoch obnovy. Ak už by nastala situácia, že by sa aj autobusová aj železničná stanica mala obnovovať. Asi najhlavnejším dôvodom sú financie. Integrovaná stanica je svojím programom rozsiahla stavba náročná na finančné prostriedky. Pri investícii do obnovy staníc sa skôr preferuje úspornejšie riešenie, aj keď z praktického hľadiska menej výhodné. Pre tieto dôvody väčšina miest má stále dve oddelené stanice a cestujúca verejnosť je nútená strpieť prestup.

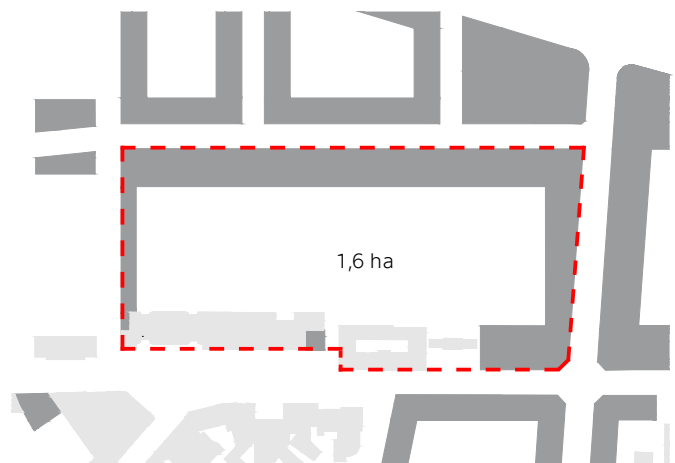
V Žiline sa črtá situácia, že by mohla mať aj napriek nemnohým negatívnym okolnostiam integrovanú stanicu, ktorá by bola výrazne lepším riešením než súčasný stav. Dnes sú obe stanice v technicky a morálne nevyhovujúcom stave. Zmena stavu by bola žiadaná.

Predpoklady vedúce k integrovanej stanici

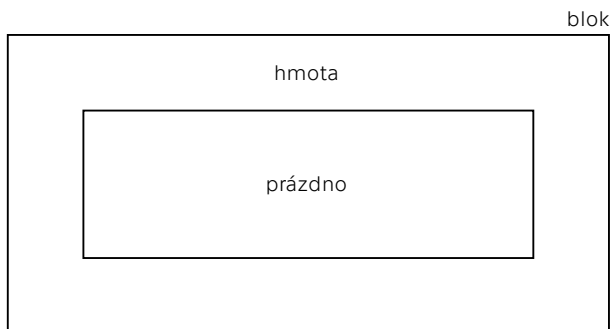
- 1) Autobusová aj železničná stanica sú za hranicou životnosti. V budúcnosti bude nutná buď rozsiahla rekonštrukcia oboch staníc, výstavba jednotlivých nových staníc prípadne výstavba jednej spoločnej stanice. Riešenie problému nevyhovujúceho stavu oboch budov nie je možné odkladať do nekonečna.
- 3) Za hranicou životnosti je aj železničná trať, ktorá dnes nespĺňa medzinárodné štandardy. Spolu s modernizáciou trate môže byť modernizovaná/vybudovaná stanica.
- 4) Autobusová stanica je premiestniteľnou stavbou. Nemá nevyhnutnú infraštruktúru typu koľajiska ako železničná trať.
- 5) Dnešná autobusová stanica je naddimenzovaná, aj priestorovo aj kapacitne. Počet prepravených cestujúcich prímestskou dopravou rok od roku klesá a tento trend má pokračovať aj v budúcnosti. Nová autobusová stanica môže byť menšia a na jej výstavbu bude stačiť menšia plocha.
- 6) Pristúpi sa k modernizácii železničnej trate a realizácii zahĺbenia telesa koľajiska v centre mesta. Na povrchu budú uvoľnené nové plochy pre výstavbu aj integrovanej stanice.
- 7) V urbanistickej koncepcii územia nad zahĺbenou dráhou je jasne vymedzená poloha oboch staníc vo vzájomnej nadväznosti.



prestup vlak -> bus trvá 5 minút



blok integrovanej stanice vzišlý z urbanistického riešenia



definícia bloku integrovanej stanice



výpravná budova stanice



pošta



vodojem [34]

Koncept

Lokalita nad zahľbenou traťou má mať charakter blokového mesta. Aj integrovaná stanica je súčasťou bloku zloženého z jednotlivých stavieb, či už starých tvoriacich Hviezdoslavovu ulicu, alebo nových.

stanica=blok

blok=obvod+vnútroblok

obvod=hmota stavieb

hmota jestvujúca x hmota nová

vnútroblok=prázdnno

prázdnno=staničná hala a koľajisko

Hmota pôvodná

Do navrhnutého bloku integrovanej stanice sú integrované aj jestvujúce stavby. Jedná sa o budovu výpravnej budovy železničnej stanice, budovu pošty a historický vodojem. Zachovanie týchto stavieb je nevyhnuté pre ich architektonickú/historickú hodnotu.

Výpravná budova môže s malými úpravami naďalej slúžiť svojmu účelu aj po zapojení stavby do celku. Budova je navrhnutá veľmi kvalitne, verejne prístupné priestory sú veľkoryso dimenzované. Budova potrebuje len trochu starostlivosti, vyčistenie od nánosov minulých dekád a návratenie pôvodného lesku, vzhľadom na to, že za posledné roky sa jej stav kontinuálne zhoršuje. Obnova by mala byť skoro až pamiatkárskym počínom. Zachované by mali byť všetky hodnotné detaily. Stavba by sa svojim vzhľadom nemala prispôbovať dnešnému unifikovanému obrazu rekonštruovaných staníc realizovaných podľa manuálu dopravcu nehladiac na špecifickú povahu jednotlivých opravovaných budov.

Budova pošty je hodnotnou súčasťou celku trojice tehlovými pásikmi obkladaných budov predstaničného námestia. Pošta je vhodným doplnením ponúkaných služieb na stanici, obzvlášť s prihliadnutím k súčasnému trendu, kedy je možné cestou z vlaku nakúpiť, zísť na poštu či vybaviť ďalšie povinnosti.

Vodojem na prvý pohľad nevyzerá hodnotne. Samotná stavba v prípade vytrhnutia z miestneho kontextu a historických súvislostí asi hodnotná nebude. Jedná sa o typovú tehlovú železničnú stavbu 2. polovice 19. storočia, akých je možno nájsť po Československu mnoho. Ak nie rovnakých, podobných určite. V miestnom kontexte však stavba hodnotnou je a určite si zaslúži zachovanie a rekonštrukciu. Jedná sa o poslednú zachovanú stavbu staničného súboru z čias Košicko-bohumínskej železnice z roku 1870. Ostatné stavby boli v priebehu času asanované a iný stavebný doklad danej etapy vývoja železničnej dopravy v meste zachovaný nie je. Stavba už pôvodnému účelu neslúži, jeho obnovenie sa ani nepredpokladá. V budúcnosti by mohla slúžiť ako pripomienka histórie železnice v meste formou expozície histórie železničnej dopravy v Žiline.

Prázdno, vnútroblok

Nová hmota bude vymedzená pomocou definovania prázdna, polohy a náplne vnútrobloku. Týmto postupom budú vymedzené aj požiadavky na funkčnú náplň novej hmoty. Podložením pôdorysu koľajiska a nástupišť sa dá dopracovať k vymedzeniu vnútrobloku. Je vhodné, aby boli nástupištá osvetlené denným svetlom, s priamim kontaktom s exteriérom, aj keď sa nachádzajú pod úrovňou okolitého terénu, rovnako, ako je tomu na konvenčných staniciach. Tam, kde sú nástupištá, nech je prázdno a tam kde už prístup svetla nutný nie je, môže byť stavba. Náplňou vnútrobloku je naozaj prázdno v zmysle prázdneho priestoru nad koľajiskom. V konkrétnom prevedení sa bude jednať o presklenú halu preklenujúcu koľaje a nástupištá. Priestor vnútrobloku teda bude slúžiť ako priestor haly: bude obsahovať nástupištá a koľajisko v nižšej úrovni a priestory komunikácii a rozptylových plôch vo vyššej úrovni nadväzujúce sa verejné priestranstvá okolia stanice.

Nová hmota

**Poznámka k podrobnosti riešenia bloku stanice. Práca sa zaoberá verejným priestorom mesta v rôznych mierkach a stupňoch podrobnosti. Aj verejne prístupné časti budovy stanice považujem za verejný priestor, len umiestnený vo vnútri stavby. Tieto priestory stanice spĺňajú definíciu verejného priestoru: sú prístupné bez obmedzení a nediskriminačným spôsobom. Riešenie bloku integrovanej stanice je zamerané na verejne prístupné priestory, prevážne na 1. NP a 1.PP (nástupištá) s nadväznosťou na okolie stanice. Vyššie verejne neprístupné podlažia hmoty sú brané ako hmota, bez vyššej podrobnosti pôdorysu. Ťažisko práce spočíva v návrhu verejného priestoru. Návrh administratívnych stavieb a bytových domov by bol nad rámec obsahu práce.*

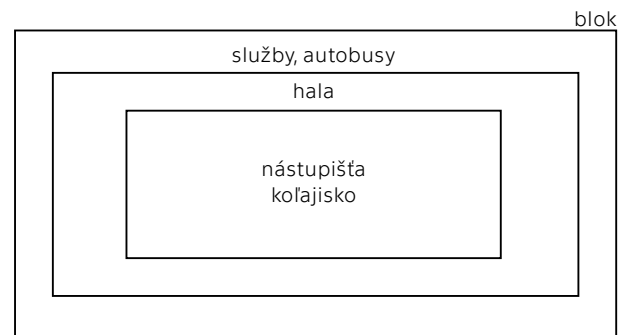
Obvod bloku novej stanice je z 5/6 tvorený novou hmotou. Nová hmota by mala obsahovať v prvom rade autobusovú stanicu. Tá bude zaujímať najväčšiu plochu hmoty bloku. Zvyšná časť priestorov v nadväznosti na verejne prístupné priestory stanice by mala slúžiť k dvom účelom: k účelu služieb cestujúcim v rézii jednotlivých dopravcov, t.j. predaj lístkov, informácie... Druhým účelom sú služby nad rámec nutnosti poskytovaných dopravcami, avšak služby, ktoré majú významný vplyv na kvalitu cestovania a pobytu na stanici, služby, ktoré sú vo vyspelom svete štandardom na obdobne veľkých staniciach. Služby gastronomické, služby predajné a služby občianskej vybavenosti (lekáreň, banka, pošta...). Vyššie, verejne neprístupné podlažia by mali byť normálnymi domami, aj keď nad stanicou. Rovnako ako hociktorý iný blok v centre mesta, aj blok integrovanej stanice je polyfunkčný. V prízemí a podzemí je stanica a služby, vo vyšších podlažiach nech sú umiestnené administratívne budovy, hotel, ale aj byty. Pracovať, kludne aj bývať na stanici má svoje praktické výhody, minimálne v podobe dostupnosti spojenia a taktiež dostupnosti služieb situovaných v budove stanice.

Funkčná schéma

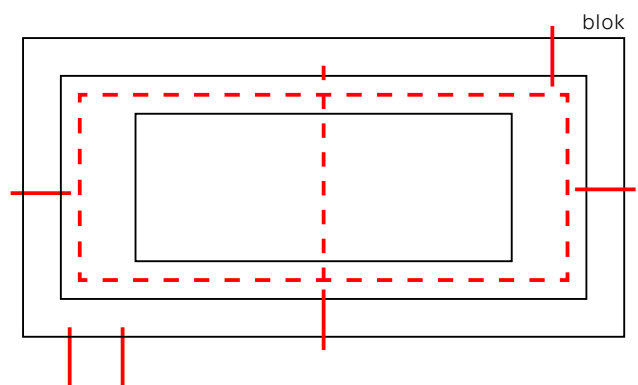
Rozdelením bloku na hmotu, ktorá bude obsahovať služby a autobusovú stanicu a na prázdno, halu, pozostávajúcu z nižšej úrovne nástupišť a koľajiska medzi nimi a vyššej úrovne komunikácii a rozptylových plôch vzniká základná schéma troch sústredných obdĺžnikov. Po obvode služby, v strede koľaje a nástupištá a medzi nimi komunikácie, ktoré umožňujú okružný pohyb po stanici.

Komunikačná schéma

Obvod zníženého priestoru nástupišť sa dá prejsť dookola bez obmedzení. Existuje 6 vstupov do budovy. Tri z ulice P. O. Hviezdoslava (dva z pôvodnej budovy, jeden nový situovaný medzi poštu a výpravnú budovu), jeden z námestia na západe, jeden z východnej strany od parkoviska K+R a taxi a jeden zo severu z parkovacieho domu v úrovni 2 NP. Stredom priestoru nad koľajiskom juho severným smerom od vstupu pred pošty je vedená lávka nad nástupištami vytvárajúca možnosť kratšej cesty na druhú stranu bloku pričom nebude nutné obchádzať celý obvod koľajiska. Hodnotou prázdneho priestoru dookola obdĺžneho je jeho prehľadnosť. Z každého bodu obvodu mám prehľad o situácii na druhej strane a rovnako o dianí na nástupištách. V takto prehľadnom priestore sa cestujúci bude ľahko orientovať a nebude mať problém s nájdením jeho spoja.



funkčná schéma bloku



komunikačná schéma bloku

Možnosti riešenia autobusových nástupišť

Autobusové stanice, ktoré nie sú budovami, ale len plochou (parkoviskom autobusov) s krytými nástupišťami, budované predovšetkým za minulého režimu sú priestorovo neúsporné a naddimenzované. Autobusová stanica umiestnená v rámci stavby, ktorá je súčasťou bloku sa správať neúsporne nemôže. Má pevne dané miesto, priestor, do ktorého je nutné požadovanú kapacitu stojísk umiestniť. Nie je tu priestor pre zbytočne široké pruhy vozoviek a veľké rezervy odstavných plôch, ktoré aj tak nikdy nebudú využité. Navyše je podľa dát z Územného generelu počet prepravených cestujúcich prímestskou dopravou rok od roku nižší (ak nenastane zmena dlhodobého klesajúceho trendu). Z toho vyplýva, že aj návrh počítaný na dnešné hodnoty počtu spojov bude v určitej miere naddimenzovaný.

Počet stojísk pre odjazdy aj prízjazdy bol určený na základe dát z Tabuľky odjazdov a prízjazdov autobusov. Navrhovaný počet vychádza z maximálnych hodnôt (zelená farba). Tieto maximálne hodnoty sa prirodzene nachádzajú v ranej a popoludňajšej špičke, kedy do/z mesta prichádza/odchádza škopolovinná mládež a pracujúci. Ideálny stav by bol taký, ak by počet autobusov v priebehu dňa bol čo najrovnomernejšie rozložený, aby bola stanica rovnomerne využívaná. Pri terajšom stave sú špičkové časy trojnásobkom bežných hodnôt využitia stanice, kvôli čomu musí byť stanica navrhnutá na špičkové hodnoty. Toto pranie však nie je uskutočniteľné a reálne kvôli približne rovnako daným začiatkom a koncom vyučovania na školách a pracovným dobám v zamestnaniach, ktoré majú tiež približne rovnaké začiatky a konce.

ODJAZDY AUTOBUSOV Z AS ŽILINA									
čas	počet spojov	regionálne	vnútroštátne	medzinárodné	(M) spoločný čas odjazdu	(M1) SČO Δt 5 min	(M2) SČO Δt (min)	Σ (M), (M1)	
00:00-4:59	7	0	3	4	2; (1:50)		1		
05:00-5:59	41	40	1	0	10; (5:25)	7; (5:20)	x		17
06:00-6:59	77	76	1	0	11; (6:45)	8; (6:40)	x		19
07:00-7:59	16	15	1	0	3; (7:15)	3; (7:10)	x		6
08:00-8:59	18	17	1	5	(8:00),(8:30)	x	2; (8:20)	x	
09:00-9:59	22	20	1	1	9; (9:30)	x	2; (9:40)	x	
10:00-10:59	25	24	1	0	6; (10:30)	4; (10:35)	x		10
11:00-11:59	33	28	3	2	9; (11:00)	1; (11:05)	x		10
12:00-12:59	34	31	3	0	6; (12:00)	2; (11:55)	x		8
13:00-13:59	33	31	2	0	5; (13:20), (13:00)	5; (13:05)	x		10
14:00-14:59	71	68	2	1	13; (14:30)	8; (14:35)	x		21
15:00-15:59	54	53	0	1	10; (15:00), 9; (15:40)	8; (15:35)	x		17
16:00-16:59	41	36	4	1	14; (16:30)	5; (16:25)	x		19
17:00-17:59	25	22	2	1	5; (17:20), (17:30)	3; (17:15)	x		8
18:00-18:59	27	27	0	0	15; (18:30)	2; (18:35)	x		17
19:00-19:59	8	7	1	0	3; (19:35)	2; (19:30)	x		5
20:00-20:59	15	15	0	0	5; (20:20), (20:30)	4; (20:25)	X		9
21:00-21:59	13	11	0	2	7; (21:30)	1; (21:25)	X		8
22:00-23:59	16	16	0	0	13; (22:30)	1; (22:35)	X		14
spolu	576	537	26	13					
	100%	93,20%	4,50%	2,30%					

tabuľka odjazdov autobusov v priebehu pracovného dňa podľa dát z cestovných poriadkov (zeleno zvýraznené maximálne hodnoty)

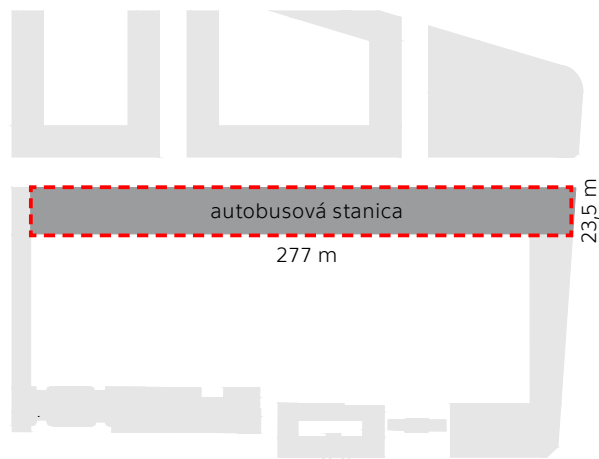
PRIJAZDY AUTOBUSOV DO AS ŽILINA						
čas	počet spojov	regionálne	vnútroštátne	medzinárodné	(M) spoločný čas prízjazdu	nekončiace
00:00-4:59	7	0	3	4	2	7
05:00-5:59	71	70	1	0	6	1
06:00-6:59	70	69	1	0	7	1
07:00-7:59	55	54	1	0	8	0
08:00-8:59	35	31	4	0	3	0
09:00-9:59	23	20	2	1	3	1
10:00-10:59	21	19	2	0	4	0
11:00-11:59	22	18	2	2	2	2
12:00-12:59	17	16	1	0	2	1
13:00-13:59	43	41	2	0	5	1
14:00-14:59	62	59	2	1	8	1
15:00-15:59	51	49	2	0	6	0
16:00-16:59	43	40	0	3	6	3
17:00-17:59	31	27	3	1	3	3
18:00-18:59	18	15	3	0	4	1
19:00-19:59	18	18	0	0	3	0
20:00-20:59	9	8	0	1	2	1
21:00-21:59	17	16	0	1	4	1
22:00-23:59	8	8	0	0	2	0
spolu	621	578	29	14		24
		93,10%	4,70%	2,20%		4,20%

tabuľka prízjazdov autobusov v priebehu pracovného dňa podľa dát z cestovných poriadkov (zeleno zvýraznené maximálne hodnoty)

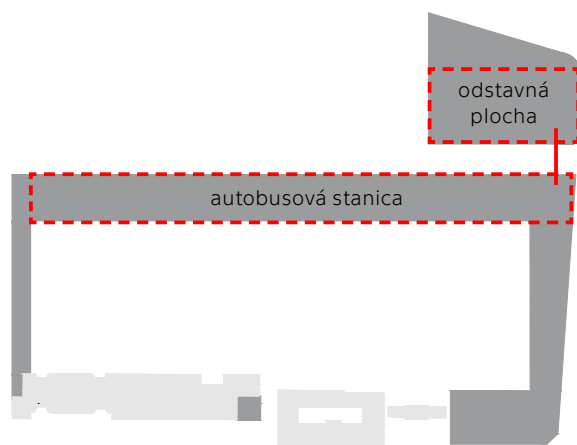
V tabuľke je zohľadnený aj typ autobusu (stojiská diaľkových spojov majú odlišné parametre než pri regionálnych autobusoch, je nutné operovanie s batožinou cestujúcich). Viac ako 90% spojov zastavujúcich na stanici sú regionálne autobusy.

Odjazdy

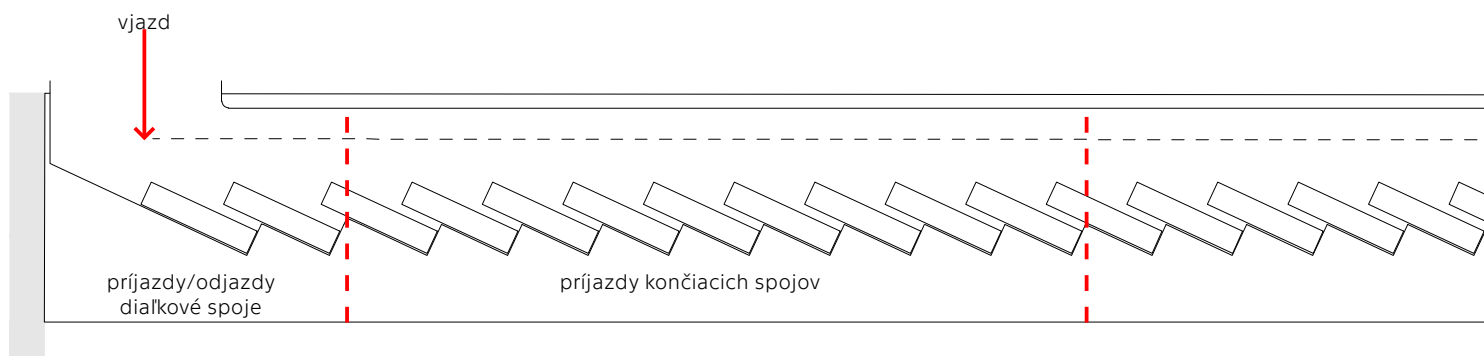
Autobusy zo stanice odchádzajú v minimálne 5 minútových intervaloch (časy odjazdov regionálnych autobusov začínajúcich na AS značené v cestovných poriadkoch sú po 5 minútach a násobkoch 5). Smerodajným pre návrh počtu stání pre odchádzajúce autobusy je súčet hodnôt stĺpca (M) spoločný čas odjazdu (maximálny počet odjazdov autobusov za jeden 5 minútový interval) a ($M1$) SČO Δt 5 min (maximálny počet odjazdov v predošlom/následujúcom 5 minútovom intervale za maximálnym 5 minútovým intervalom daného hodinového intervalu). Súčet týchto hodnôt vyjadruje požadovaný počet nástupišť. Tento súčet vyjadruje počet autobusov nachádzajúcich sa na stanici po dobu maximálne 10 minút v danom 10 minútovom intervale. 10 minút je čas za ktorý musí vodič odbaviť všetkých pasažierov a opustiť stanicu, teda uvoľniť stojisko pre ďalší autobus. Odbavenie je väčšinou uskutočniteľné aj do 5 minút, no pre výnimočné prípady (nástup invalidu, ukladanie batožiny) je počítané s väčším intervalom. Počet odjazdových stání je podľa hodnôt z tabuľky 21. Navrhnutý počet je o 4 stání nižší než súčasný stav.



vymedzenie plochy autobusovej stanice



nadväznosť odstavnéj plochy na stanicu



zobrazenie všetkých stání autobusov a ich kategorizácia

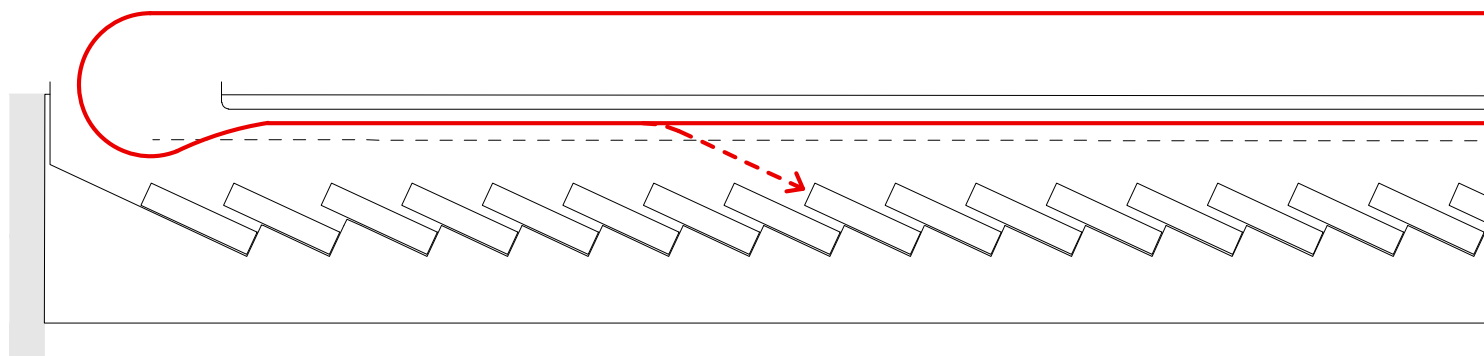


schéma organizácie dopravy na stanici a v okolí

Príjazdy

Situácia pri príjazdoch autobusov je mierne odlišná od odjazdov. Prichádzajúce autobusy zastavia na stanici, ktorá je pre ne obvykle konečnou (výnimkou sú vnútroštátne a medzinárodné spoje, ktoré na stanici nekončia, tých je však v celkovom súbte spojov do 5%) nechajú vystúpiť cestujúcich a potom môžu začať vykonávať nový spoj, ísť na parkoviisko čakať na vykonanie ďalšieho spoja, prípadne odísť do garáže. Výstup cestujúcich sa dá stihnúť pomerne rýchlo, maximálne do 5 minút. Spôsob určovania počtu potrebných príjazdových stání je podobný ako u odjazdov, rozdiel je v tom, že sa nepočíta s dvoma za sebou idúcimi intervalmi, teda intervalom 10 minút, ale len s jedným 5 minútovým intervalom. Navrhovaný počet príjazdových stanovišť podľa tabuľky príjazdov je 8.

V súbte je potreba navrhnuť 29 stanovišť, z toho 2 pre diaľkové a medzinárodné linky.

Odstavné plochy

Odstavné plochy pre autobusy sú potrebné v prípade, kedy autobus končiaci na stanici nejde ihneď po vystúpení cestujúcich vykonávať nový spoj alebo nekončí výkon a nesmeruje do garáže. Odstavná plocha by mala byť umiestnená v rámci stanice, no nie je to nevyhnutné, ak sa takáto plocha nachádza v tesnej blízkosti stanice. S modelom, že odstavná plocha nie

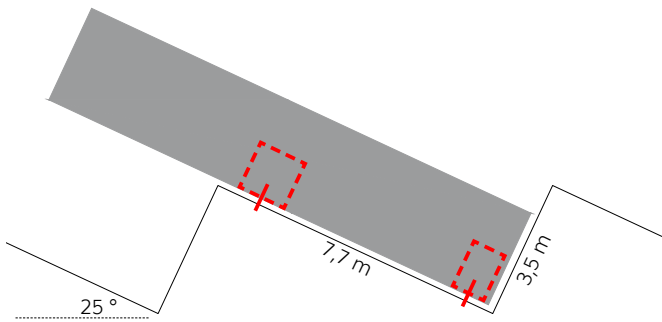
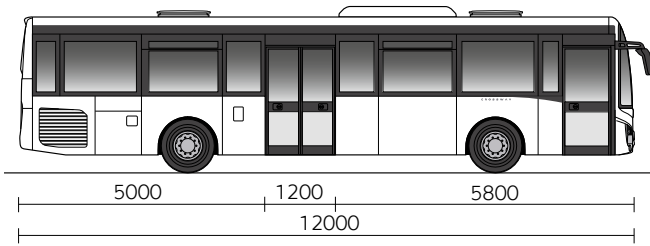
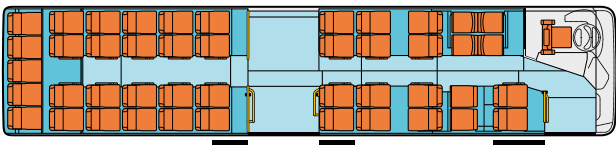
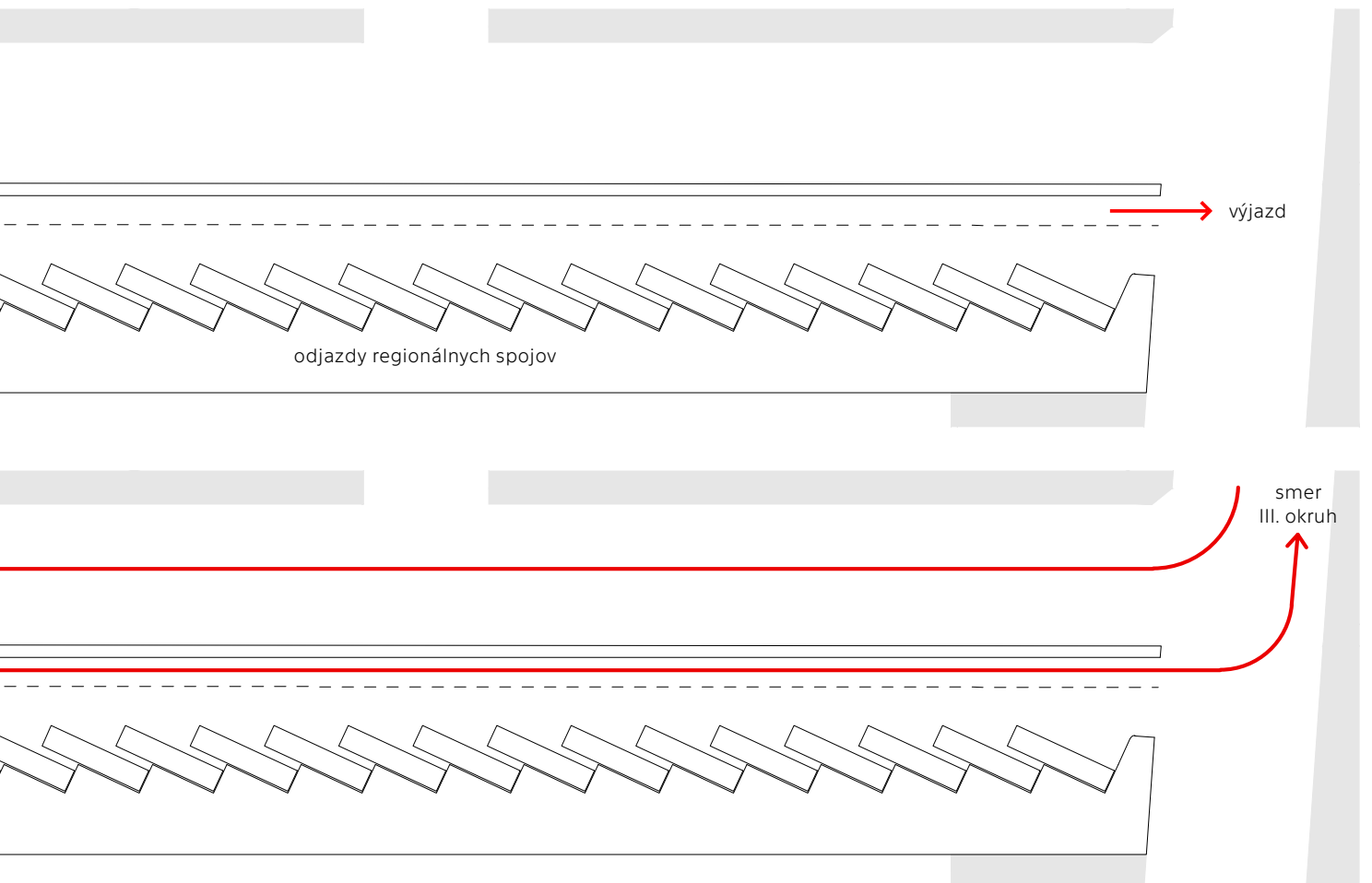


schéma šikmého zastavovania autobusu



typický autobus na stanici - Iveco Crossway LE Line 12 [35]



je súčasťou stanice sa počíta aj v návrhu integrovanej stanice. Na odstavnú, plochu, ktorá je parkoviskom, väčšinu dňa prázdny nie je v rámci bloku priestor. Svojím charakterom plocha parkoviska nezapadá do charakteru integrovanej stanice. Na stanici by mal byť priestor pre hodnotnejšie využitie priestoru službami a aktivitami v prospech občanom a cestujúcich. Odstavná plocha síce cestujúcim slúži, no nepriamim spôsobom, takže jej priame umiestnenie na stanici nutné nie je.

Odstavná plocha je umiestnená severne od stanice, v priamej nadväznosti na dopravné napojenie na III. mestský okruh. Plocha je súčasťou budúceho parkovacieho domu. Na prízemí je umiestnené parkovanie pre autobusy, vo vyšších podlažiach parkovanie pre automobily. K existencii odstavnej plochy nie je nutná existencia parkovacieho domu, ktorý je plánovaný až v II. fáze výstavby v území. Odstavná plocha môže vzniknúť ako dočasná s malými nákladmi a slúžiť do doby vybudovania parkovacieho domu. Odpovedajúce zázemie budú mať pauzujúci vodiči v priestoroch stanice, minimálne do doby výstavby parkovacieho domu vrámci ktorého by sa počítalo aj s vybudovaním zázemia vodičov v testnej nadväznosti na odstavnú plochu.

Vymedzenie plochy autobusovej stanice

Autobusová stanica je situovaná v severnej časti bloku. Má to niekoľko dôvodov. Severná časť bloku je najbližšie križovatkou s III. mestským okruhom. Je dobre napojiteľná na komunikáciu vyššej triedy smerujúcu von z mesta, kam obvykle regionálne spoje majú namierené. Autobusy nebudú musieť jazdiť cez širšie centrum mesta tak, ako je tomu dnes. Nastane zníženie dopravného zaťaženia II. mestského okruhu. V blízkosti tejto križovatky sa nachádza odstavná plocha slúžiaca pre potreby odstavovania autobusov, takže autobusy smerujúce na parkovisko ujdú najmenšiu možnú vzdialenosť. Severná časť bloku má zároveň najmenej mestský charakter/najviac periférny charakter. Dané je to momentálnou blízkosťou štvorpruhového mestského okruhu. Tento stav sa samozrejme v budúcnosti môže zmeniť. Ostatné voľné časti bloku s novou zástavbou majú lepšiu polohu než na severe bloku, bola by preto škoda nevyužiť ich k hodnotnejším účelom než k autobusovej stanici. Severná strana bloku je najdlhšou novo zastavovanou časťou bloku. Predpoklad je, že by sa autobusová stanica mohla zmestiť na dĺžku bloku aj napriek danej pomerne úzkej hĺbke zástavby v bloku.

Dimenzie tejto časti bloku sú na dĺžku 277 m a na hĺbku 23,5 m. Tvar je obdĺžnikový. Tento rozmer je daný samotnou dĺžkou bloku a priestorovým vymedzením vnútrobloku tak, aby bola zachovaná možnosť okružného pohybu okolo priestoru koľajiska a zároveň aby nástupištá boli osvetľované denným svetlom. Pri vhodnej organizácii zastavovania a jazdy autobusov by sa autobusová stanica na danú plochu mala zmestiť.

Spôsob organizácie zastavovania autobusov

Do úzkeho dlhého priestoru sa najlepšie hodí schéma zastavovania autobusov šikmo k nástupištám, teda čelom autobusu smerom do vnútra stanice. Autobus zaparkuje pod uhlom k nástupištiu, odbaví cestujúcich, cúvaním sa vráti na priebežný pruh a v ňom pokračuje von zo stanice.

Na prímestskú dopravu v Žiline a okolí sú využívané autobusy Iveco Crossway Line 10,8, dĺžky 10,8 m s vysokou podlahou a nízkopodlažné 12 metrové autobusy Iveco Crossway Low Entry Line 12. Parametre stojísk sú dimenzované na štandardný dvojnápravový dnes už nízkopodlažný autobus v dvojdvierovom vyhotovení. (dialkové stánia sú navrhované na 15 m trojnápravové autobusy). 15 metrové a kĺbové autobusy sa v prímestskej doprave nevyužívajú a ani nie je predpoklad ich využívania v budúcnosti.

Autobusové stánia sú navrhnuté šikmo pod úhlom 25°. Pri voľbe uhla radenia stání bolo zásadným kritériom zabezpečenie možnosti nástupu hendikepovaných a mamičiek s kočkami do nízkopodlažnej časti autobusu nachádzajúcej sa v priestore druhých dverí. Zvýšené nástupištá musia siahať minimálne k priestoru 2. dverí. Dĺžka nástupištá je 7,7 m, nástupište zasahuje za druhé dvere autobusu. Šírka priestoru pre zastavenie autobusu je 3,5 m.

Stánia sú radené lineárne za sebou po celej dĺžke krídla. Na dĺžku 277 m je možné umiestniť 31 stání, teda o 2 viac, než je požadovaný počet. Lineárne radenie stání je v kontexte integrovanej stanice veľmi prehľadné. Zo spoločných priestorov haly je vidieť všetky autobusové nástupištá a naopak, z priestoru nástupišt má cestujúci prehľad o dianí v celej hale.

Radenie typu stání je následovné: na západnom konci stanice sú 2 stánia pre dialkové spoje, nasleduje 9 príjazdových výstupíšť a 20 nástupišť regionálnych spojov. Autobusy s konečnou na stanici sú zastavované pred začínajúcimi autobusmi z dôvodu úspory času, jazdy, PHM....Nemusia totiž pri presune na výkon následovného spoja obchádzať celú stanicu, presun vykonajú len v rámci budovy z príjazdového státia na odjazdové státie o pár metrov neskôr.

Organizácia dopravy na stanici a v území

Autobusy na stanicu prichádzajú zo zjazdu z III. mestského okruhu. Na križovatkou Uhoľnej ulice a Ulice 1. Mája odbočia vpravo a pokračujú Uhoľnou ulicou približne 250 m k vjazdu na stanicu. Pri vjazde sa otočia o 180 ° a pokračujú už vo vnútri budovy k svojemu nástupištiu, kde zastavia čelom smerom do budovy stanice. Po odbavení cestujúcich mierne cúvajú, aby sa vrátili na priebežnú komunikáciu vedenú stanicou a pokračujú smerom k výjazdu na konci budovy, kde následne odbočia vľavo a pokračujú ďalej k napojeniu na okruh a následne do svojej ďalšej zastávky.

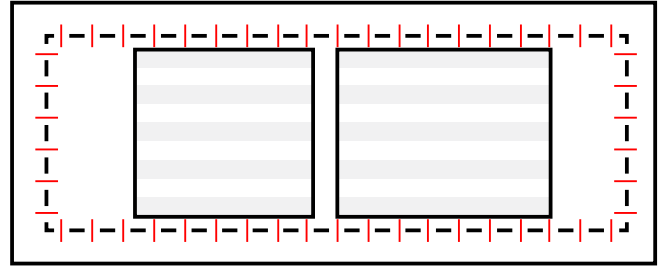
Centrálna hala

Centrálna hala je zjednocujúcim priestorom celého bloku stanice. Sú do nej orientované všetky priestory obvodu bloku, všetky priestory obvodu bloku sú vo vizuálnom kontakte s halou. Hala je komunikačným centrom bloku. Cez halu je vykonávaný pohyb cestujúcich smerujúcich na ich spoj. Pohyb je vykonávaný všesmerne a medzi dvoma rovinami. Hala je spojným úrovne nástupišť na úrovni -8 m a úrovne terénu (prízemie haly je na rovnakej výškovej úrovni ako okolitý verejný priestor pred stanicou). Jednota priestoru je dosiahnutá aj pomocou jednotného zastropenia priestoru haly.

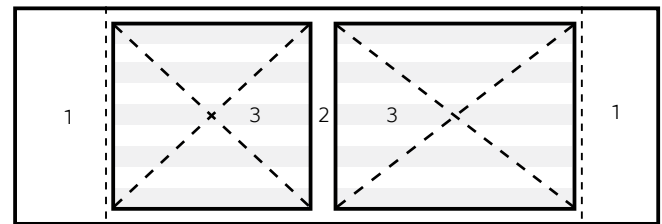
Hala sa dá rozdeliť na tri typy priestorov. Na západnom a východnom konci, v úrovni terénu, sa nachádzajú zhromažďovacie/rozptylové plochy z ktorých vedú východy von z budovy. Pri nich sú umiestnené eskalátory vedúce na nižšiu úroveň k nástupišťam. Druhým priestorom je dvojica prázdnych priestorov nad nástupišťami a koľajiskom z dôvodu zabezpečenia prístupu denného osvetlenia na nástupišťach. Po obvode týchto vynechaní podlahy na úrovni 0 sú vedené komunikácie zabezpečujúce možnosť okružného pohybu okolo stanice. Komunikácia je vedená aj stredom haly severojužným smerom s napojením na nový vchod na Hviezdoslavovej ulici. Z toho dôvodu vzniká dvojica prázdnych priestorov

Spojenie vyššej úrovne s úrovňou nástupišť je riešené pomocou eskalátorov a výtahov. Jednotlivé nástupište je s vyššiou úrovňou haly spojené päťcou eskalátorov. Na západnej strane haly susediacej s historickou výpravnou budovou je umiestnená trojica eskalátorov. Dva v stálej prevádzke a jeden rezervný. Je to z dôvodu predpokladu väčšej exponovanosti tejto časti z dôvodu polohy hlavných vstupov na stanicu v pôvodnej budove. Na tomto konci môže byť umiestnená trojica eskalátorov, nebudú prekážkou pri pohybe po nástupišti, keďže nástupište má začiatok práve na západnej strane budovy. Vo východnej časti haly je umiestnená len dvojica eskalátorov z dôvodu umožnenia plynulého obídenia telesa eskalátorov pri prechode nástupišťom, ktoré pokračuje aj za polohou eskalátoru. Šírka stupňa eskalátoru je 1000 mm.

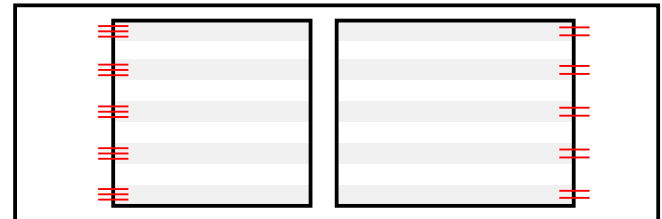
Výťahové spojenie je umiestnené v centrálnej pozícii. Na každé nástupište vedú dva výtahy. Výtahy sú umiestnené pri centrálnom spojovacom moste nad koľajiskom. Výtahy nie sú združené s eskalátorovou dvojicou z priestorových dôvodov. Eskalátory na západnom konci haly smerujú na koniec nástupišťa, tam by nebolo až tak problematické umiestniť k nim výtah. Problémom by takéto riešenie bolo na východnom konci, kde eskalátory vedú do stredu nástupišťa. V kombinácii s výtahom by sa tento bod stal obtiažne obíditeľný a bariérový. Zvolené riešenie polohy výtahov v strede dispozície je zvolené pre rovnakú vzdialenosť dochádzky k výtahu z ktoréhokoľvek bodu haly.



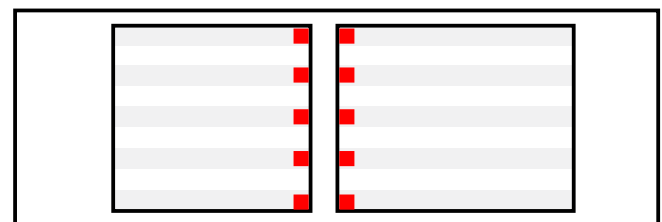
centralita haly: výhľad z obvodu smerom do stredu



členenie priestoru na 1) halu, 2) komunikácie a 3) nástupišťa



umiestnenie eskalátorov



umiestnenie výtahov

Zastropenie haly

Genius loci mesta Žilina tkvie aj v zasadení mesta do krajiny. Mesto je obklopené zalesnenými kopcami v prvom slede a skalnatým reliéfom Malej Fatry v druhom slede. Kopce a hory sú v meste všadeprítomné. Sú prítomné v priehľadoch, ukončeníach ulíc, pri pohľadoch z terasy starého mesta pri kostole. Časťou genia loci mesta je aj typický pohľad, ktorý zažíva človek idúci na železničnú stanicu z centra mesta po Národnej ulici. Zvlášť magické je to skoro ráno, keď mesto ešte spí a zároveň prví dochádzajúci do mesta ešte len sedia v spoji do Žiliny. Na prázdnej ulici sa dá zažiť pocit spojenia mesta s okolitými kopcami. Za železničnou stanicou sa v diaľke z hmlы vynárajú zalesnené stráne Dubňa. Približovaním sa k stanici tento pocit silnie, Dubeň sa približuje a na konci ulice, než sa kopec stratí za výpravňou budovou stanice človek nadobudne pocit, že Dubeň je hneď za stanicou.

Tento priehľad by mal byť bezpodmienečne zachovaný aj pre budúce generácie, rovnako ako aj ostatné priehľady na hory na koncoch ulíc. Sú to kľúčové prvky v tom, ako je definovaný charakter mesta. Bez nich by časť charakteru nenávratne zmizla.

Nové stavby v bloku integrovanej stanice by tento typický pohľad mali ctíť. V mieste priehľadu, za výpravňou budovou by sa výšková regulácia mala držať výškovej úrovne rímsy stanice. V ďalšom slede už môže

výška stavieb mierne narastať. V úvahu je braná výška rímsy nižších bočných krídel haly výpravnej budovy. Je žiaduce, aby stredná vyvýšená časť ostala vyvýšenou aj naďalej.

Z výšky rímsy stanice, ktorá je v úrovni +9 m je odvodená aj maximálna výška strechy haly nad nástupišťami. Neexistuje tu priestor na exhibovanie a vytváranie veľkorozponových oblúkových konštrukcií. Takéto konštrukcie by výrazne zasahovali do panorámy Dubňa, aj keď predstava veľkorozponovej haly bez podpier by bola pekná.

Zvolené je konvenčné riešenie. Hala bude zastropená plochou konštrukciou nesenou na stĺpoch umiestnených v pravidelnom rastrí. Modul je zvolený 16 metrov v oboch smeroch. Vzďialenosť je daná zo vzdialenosti medzi dvojicou nástupíšť, respektíve dvojicou koľajísk, ktorá je 16 m. Stĺpy sú umiestnené medzi dvoma koľajami, čo má pozitívny následok a to, že na nástupišťach nebudú nosné konštrukcie. Raster 16x16 je uplatnený v celej hale s výnimkou západnej časti nadväzujúcej na pôvodnú budovu stanice. Pôvodná budova má 6 m modul, ktorý nie je kompatibilný so 16 m modulom. V priestore dvojice vstupov do haly z historickej budovy je preto modul upravený na základe historickej stavby. Vytvorené je trojrodie o šírke lode 12,7 m. Týmto krokom je docielené to, že v priestore vstupu do novej haly zo starej budovy nestojí cestujúcemu v pohľade stĺp a môže vidieť až na



genius loci mesta: ukončenie pohľadovej osy Národnej ulice nízkou hmotou stanice a kopcom Dubeň a kopcom Dubeň v pozadí

druhú stranu haly, na autobusovú stanicu. Zároveň je táto časť haly symetrická rovnako ako je symetrická pôvodná budova. Odlišný spôsob tvorby priestoru v tejto časti má aj symbolický význam. To, že je táto časť odlišná od zvyšku značí väčší význam západnej časti, ktorá je významnejšia než zvyšok budovy už len z toho dôvodu, že do nej smerujú dva hlavné vstupy z historickej budovy a jeden nový hlavný vstup z námestia na západe.

Odhad dimenzii prvkov nosnej konštrukcie

Materiálom nosnej konštrukcie je oceľ. Použité sú oceleové stĺpy priemeru 0,8 m. Výška stĺpu od ukotvenia stĺpu medzi dvojicou koľají po nosnú konštrukciu strechy je 16 m. V časti, kde hala nedosahuje výšky cez obe podlažia je výška stĺpu polovičná.

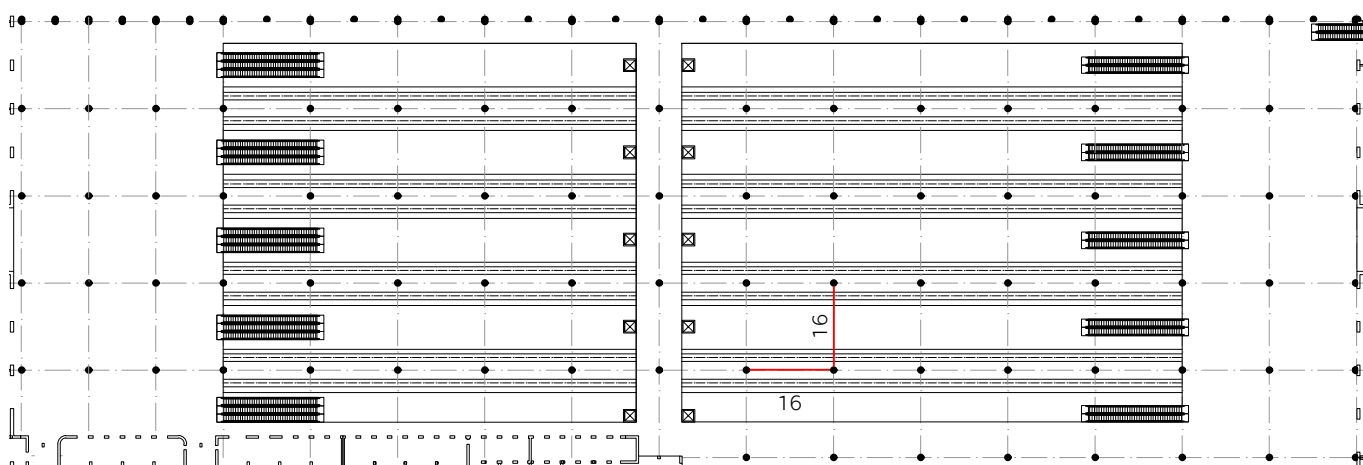
Štyrmi stĺpmi je vymedzené pole 16x16 m. Medzi stĺpmi v oboch smeroch sú umiestnené oceleové I profily výšky 1 m. Pole je delené dvoma ďalšími trojicami I profilov na 16 stvorcov o strane 4x4m. Toto delenie sa prejavuje v pohľade na nosnú konštrukciu zastropenia haly. Charakteristické sú viditeľné štvorce jednotlivých polí. Oceleová konštrukcia je opatrená anti-koróznym náterom matnej antracitovej farby.

Strecha haly je presklená pre zabezpečenie prístupu denného svetla do haly a zároveň kontaktu cestujúcich s exteriérom nad halou. Sklo je číre. Štvorec nos-

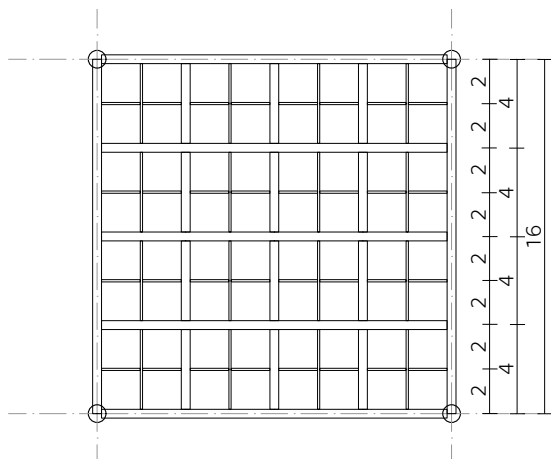
nej konštrukcie 4x4 m je delený nosnou konštrukciou zasklenia na 4 štvorce 2x2 m. Sklon zasklenia je minimálny. Dažďová voda je odvádzaná do žlabov nad nosnou konštrukciou a následne potrubím vedeným v dutých nosných stípoch do kanalizácie. Časť zasklenia je navrhnutá ako otvárací kvôli zaisteniu výmeny vzduchu v hale.

Odlišná situácia než v prípade haly cez obe podlažia nastáva v časti, kde sa nachádza nad nástupišťami zhromažďovacia plocha či komunikácia spájajúca hmotu bloku s nástupišťami, respektíve stavba. V časti nad podlahou tejto časti je schéma rovnaká: nosné oceleové stĺpy rovnakých dimenzii nesú rovnakú konštrukciu stropu. Zmena je v nosnej konštrukcii na úrovni koľajiska. Zvolená je železobetónová konštrukcia. Stĺpy sú v západo východnom smere v polovičnom module 8 m. Na stĺpy nadväzuje prievlak výšky 1 m, ktorý nesie konštrukciu stropu pozostávajúcu z prefabrikovaných predpäťých T nosníkov výšky 0,75m, šírky 1 m a dĺžky 16 metrov. Zvyšné časti T nosníkov vytvárajú pravidelný rytmus prázdno-plno, rovnako ako vytvára rytmus nosná konštrukcia haly.

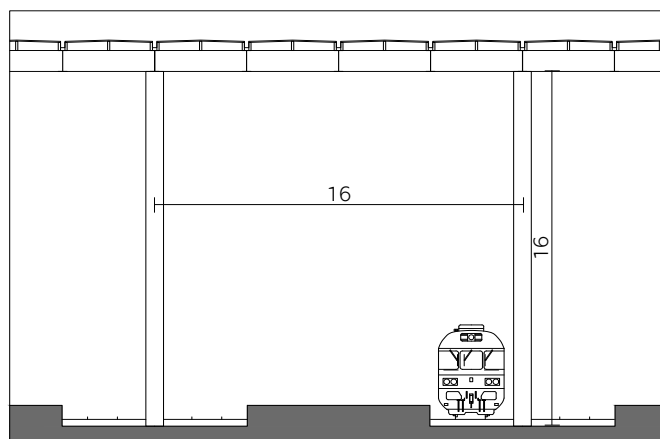
Nosná konštrukcia haly je samostatnou konštrukciou oddelenou od nosných konštrukcií stavieb na obvo-
de bloku (strecha haly dolieha až k stavbám, hala je uzavretý priestor).



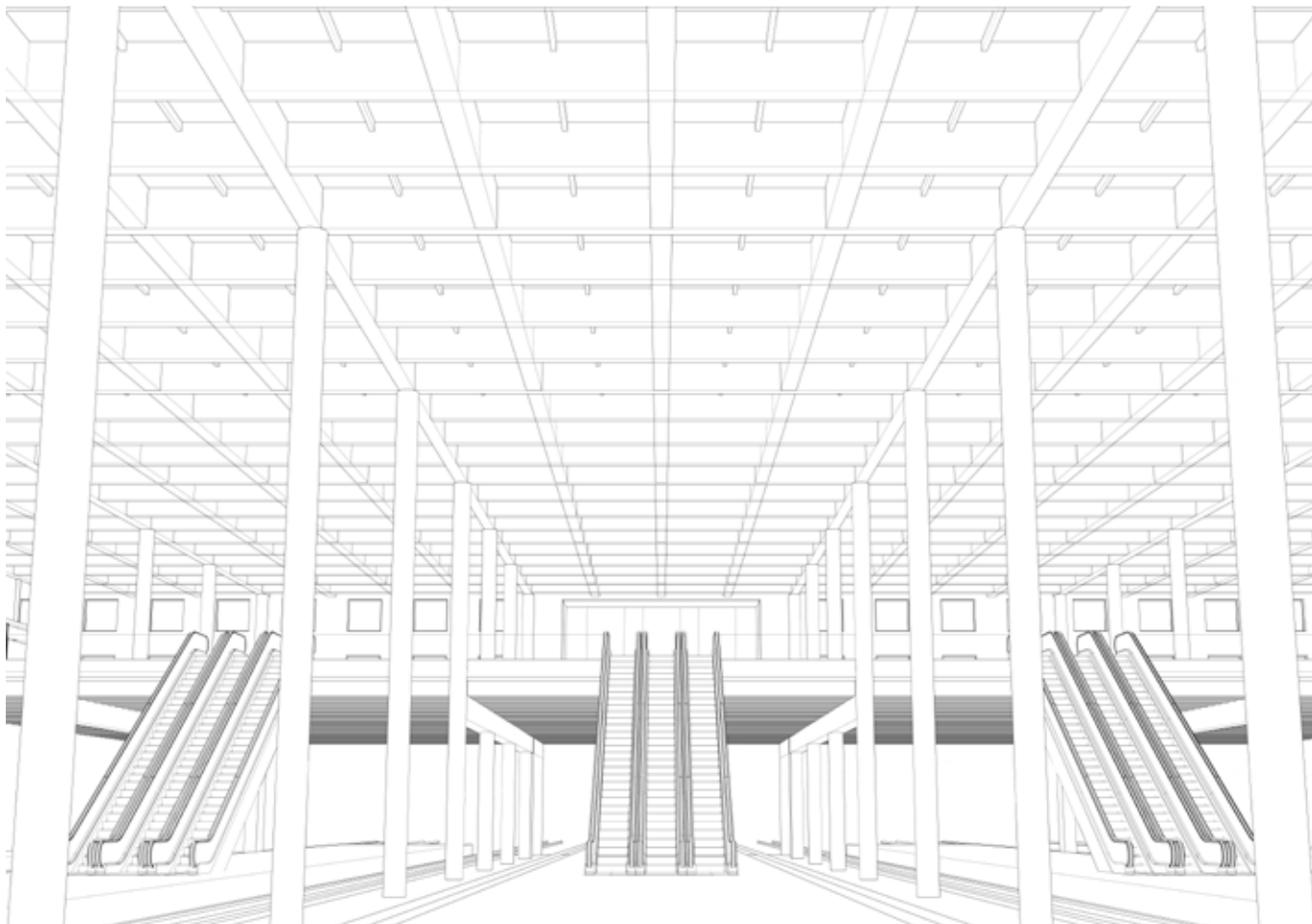
modulová sieť 16x16 m nosnej konštrukcie strechy haly



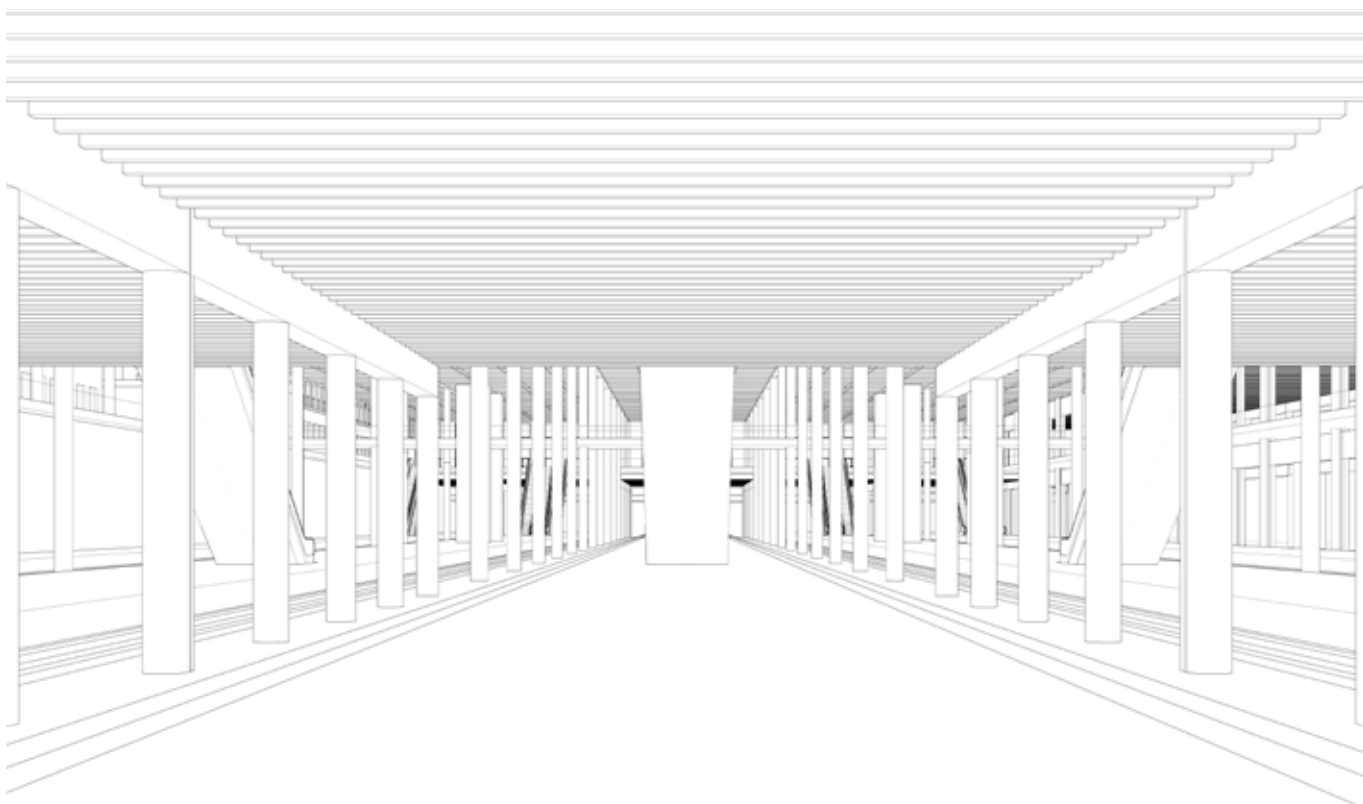
pole nosnej konštrukcie strechy haly - pôdorys



pole nosnej konštrukcie strechy haly - rez



pohľad z nástupišta na trojice eskalátorov a strop haly



pohľad na nástupište pod zhromažďovacími plochami

Pôvodná výpravná budova

Pôvodná výpravná budova je aj po dispozičnej stránke navrhnutá kvalitne a s drobnými úpravami, súvisiacimi hlavne s novou polohou, kedy sa stáva súčasťou väčšieho celku, je použiteľná aj dnes a v budúcnosti.

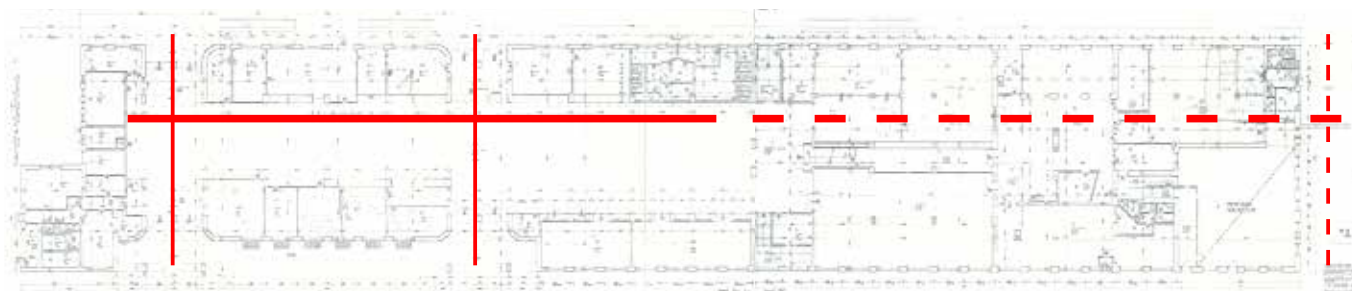
V súčasnosti by sa stavba dala rozdeliť na dve časti podľa možnosti prístupu na: menšiu pravú služobnú časť, verejne neprístupnú a väčšiu ľavú časť prístupnú verejnosti. V ľavej časti sa nachádza dvojica hál, pokladne, informačný servis, čakáreň, reštaurácia a pohostinstvo. Táto dispozícia je vyhovujúca aj pre dnešné potreby. Zmeny súvisiace so zapojením do väčšieho celku by mali mať za cieľ umožniť priechod budovou západovo východným smerom, teda spriechodniť služobnú časť a tým zabezpečiť možnosť dostať sa do strednej časti centálnej haly, kde sa nachádzajú výťahy aj z priestorov výpravnej budovy. Znamená to, že

priestory služobnej časti v prízemí budú musieť byť presunuté na iné miesto.

Z pohľadu na fasádu budovy je zrejmé, že budova je komponovaná symetricky. V strede kompozície je centrálna hala. K hale sú symetricky radené dve bočné haly. Aspoň tak by sa mohlo na prvý pohľad zdať. V skutočnosti je práve krídlo dnes využívané ako kancelárie a v hale? sú dve podlažia (informáciu, či sa jedná o druhotný stavebný zásah nemám potvrdenú). Priestor dispozične aj kompozične odpovedajúci hale by sa mohol stať halou počas úprav pôvodnej budovy. Poschodie nech je vybúrané a tým vznikne pravé krídlo a budova bude symetrickou aj v dispozičii. Rozšírením halových priestorov aj do pravej časti sa stane priechod budovou prirodzeným, pasažier bude prechádzať jednotlivými veľkorýsmi halami.



prístupnosť priestorov stanice [36]



novopožadovaná priechodnosť budovy

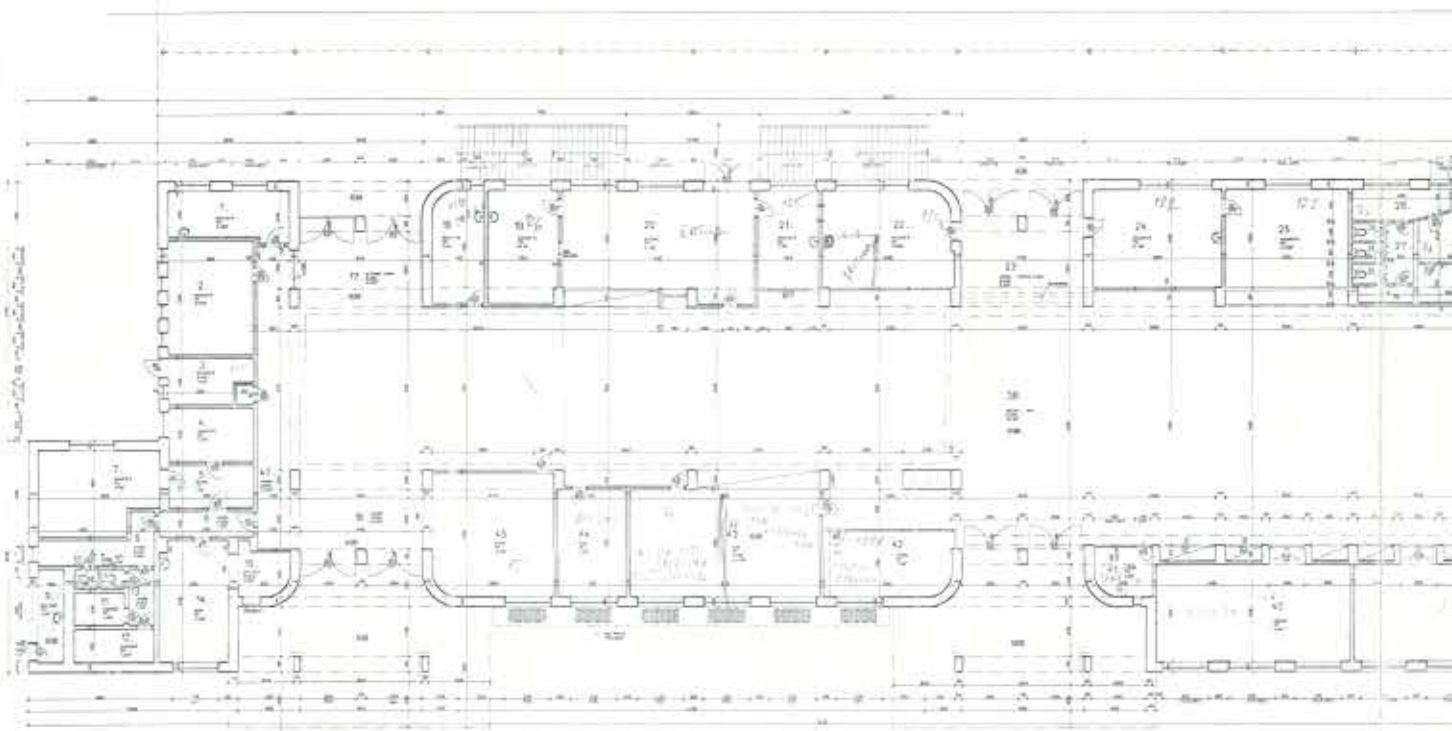


rozšírenie verejne prístupných priestorov o halu v pravom krídle



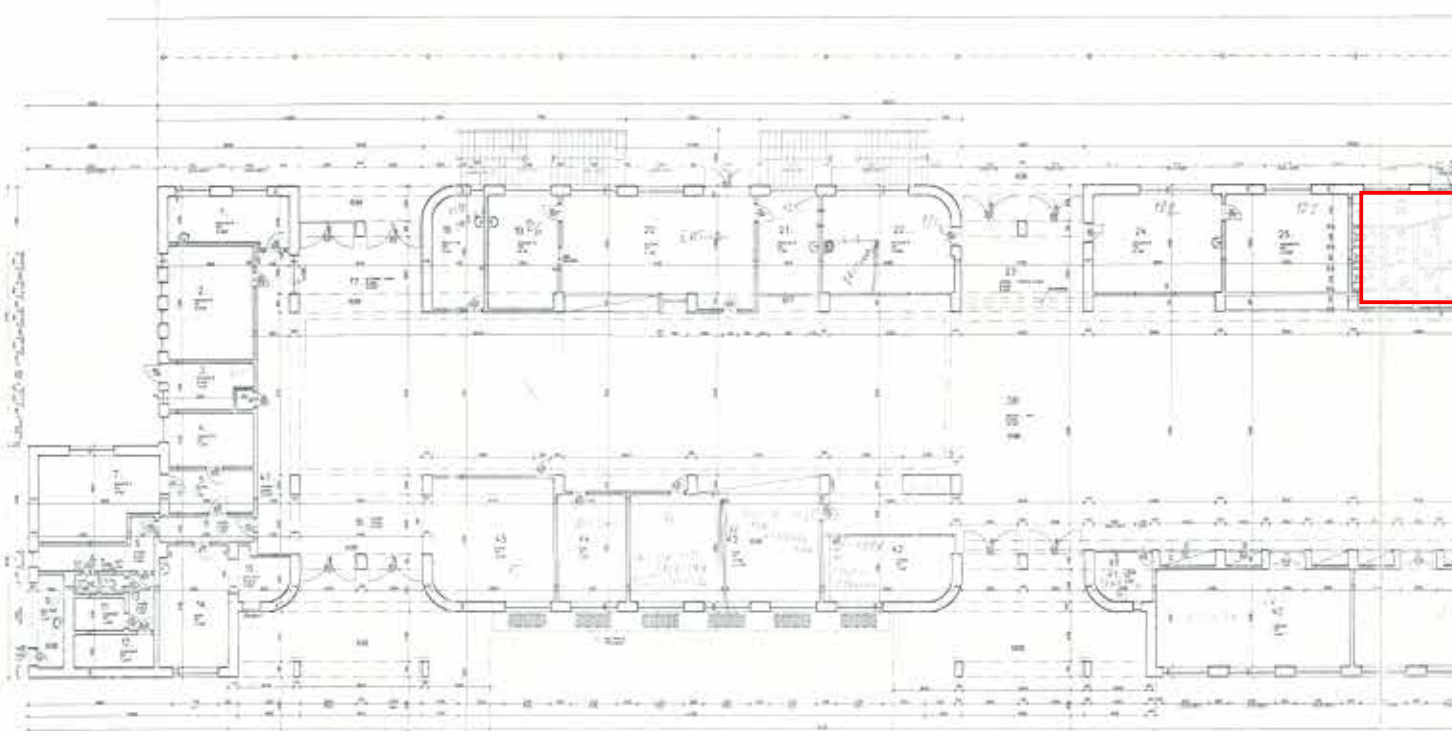
rozšírenie verejne prístupných priestorov o halu v pravom krídle [37]

Pôdorys I.np časť "A" M1:100

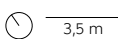


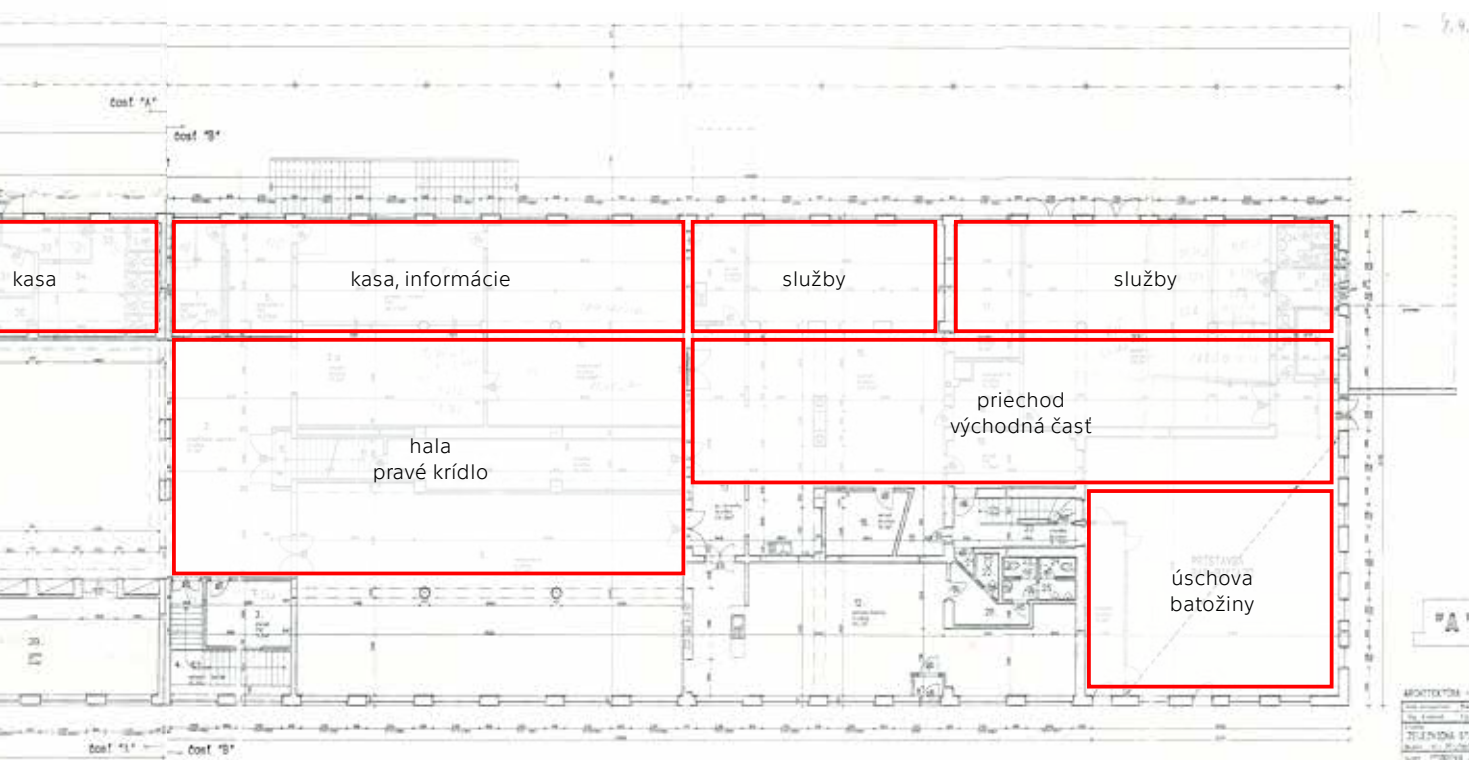
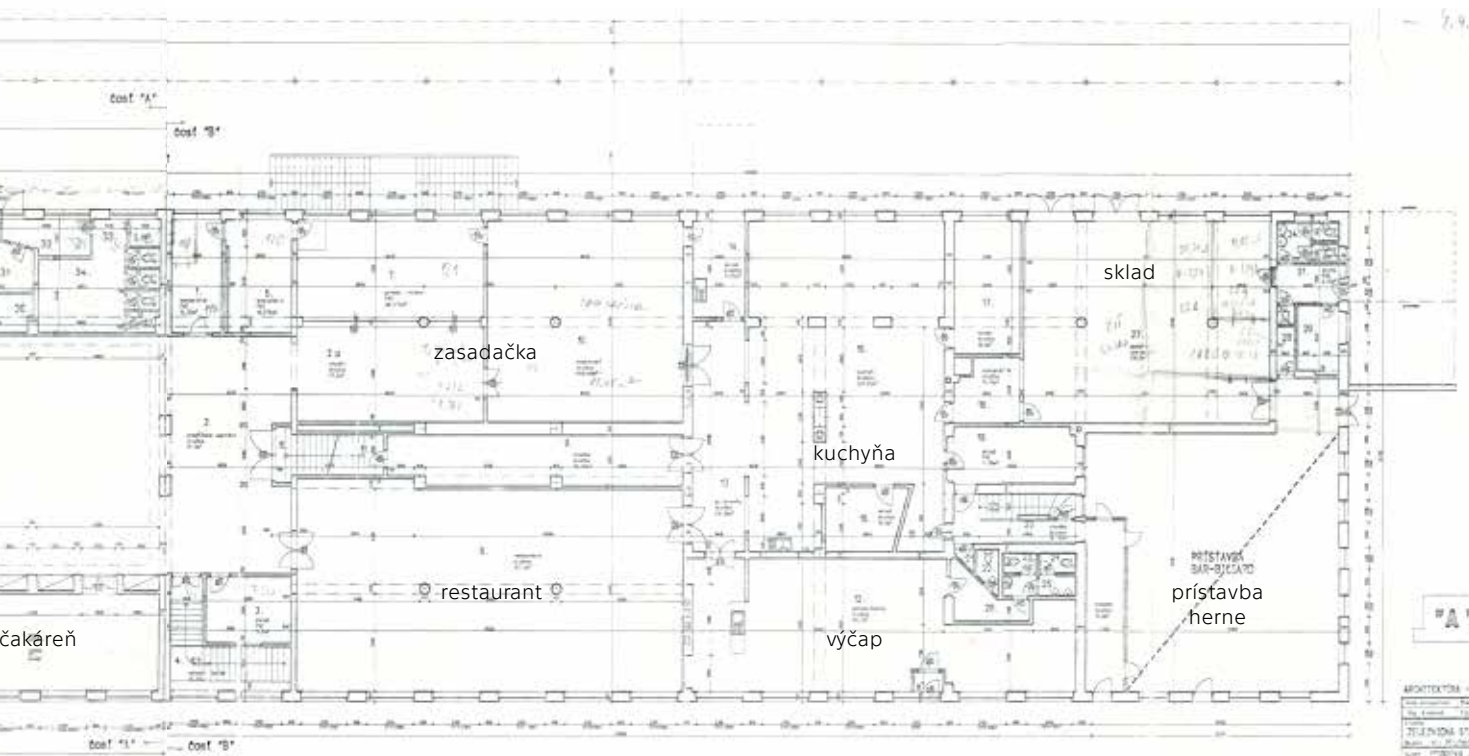
pôdorys prízemnia pôvodnej výpravnej budovy - súčasný stav

Pôdorys I.np časť "A" M1:100



pôdorys prízemnia pôvodnej výpravnej budovy - zmeny v pravom krídle





Západné krídlo

Západné krídlo tvorí svojou fasádou hmotu druhého predstaničného námestia, do ktorého je orientované. Na námestí zaujíma pozíciu najvýznamnejšej stavby. Fasáda bude reprezentantom stanice pre tento priestor. Do priestoru námestia smeruje aj východ z budovy stanice, ktorý je v rámci bloku významným východom. V západnej strane haly má centrálnu pozíciu a smeruje stredom západného krídla do stredu námestia. Východ má svoj význam hlavne pri športových podujatiach, kedy športovní fanúšikovia týmto východom budú pokračovať v ceste na štadióny severne od budovy stanice.

Západné krídlo bloku priamo nadväzuje na výpravnú budovu. Nadväznosť je aj stavebná, toto krídlo bude dopĺňať kompozíciu výpravnej budovy viditeľnú z Hviezdoslavovej ulice. V pohľade z Národnej ulice sa táto dostavba prejavovať nebude.

Dnešná kompozícia stanice pozostáva z horizontály výpravnej budovy a dvojice vertikál: administratívnej budovy, ktorá je solitérnym objektom a bloku kancelárií na východnom konci výpravnej budovy. Urbanistická koncepcia presúva administratívnu budovu do čela novonavrhnutého predstaničného námestia. Pôvodná kompozícia tým prichádza o vertikálu a zároveň nové námestie vyžaduje novú frontu domov na strane od stanice.

Vyžadovaná je nová vertikála, dostatočne vysoká v rámci možností regulácie, taká nech jasne dominuje novému námestiu. Vertikála nadväzuje na úzku prízemnú časť výpravnej budovy na jej západnom konci. Šírka tejto časti budovy je 9,6 m, čo nie je mnoho, no využitie bude mať aj pri malej šírke (do 10 m sa zmesť dvojtrakt kancelárii). Širšia prístavba nie je vhodná, zasahovala by v pohľadoch nad vstup do budovy asymetrickým spôsobom len z jednej strany. Tým by narušala súčasnú kompozíciu. Kompozícia by širšou vertikálou bola narušená aj pre možnú minimalizáciu prízemnej medzery medzi dvojpodlažnou halou a vysokou vertikálou.

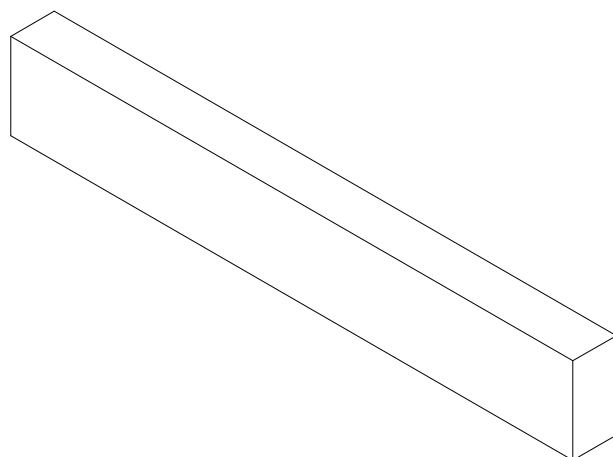
Západné krídlo je má rozmery 9,6 x 244 m, výška stavby je 19 m. Stavba je 5 podlažná. Vyššia výška je daná zvýšenou výškou parteru orientovaného do námestia.

Prízemie stavby je orientované aj do námestia aj do haly stanice. Malá hĺbka stavby bude mať za následok možnosť vizuálnej komunikácie interiéru haly skrz parter s námestím a opačne. Parter by mal byť živý, byť energiou pre stanicu aj pre námestie. Vhodné sa javí umiestniť doň gastroprevádzky. Tie môžu nenásilným spôsobom expandovať aj do verejných priestranstiev na oboch stranách.

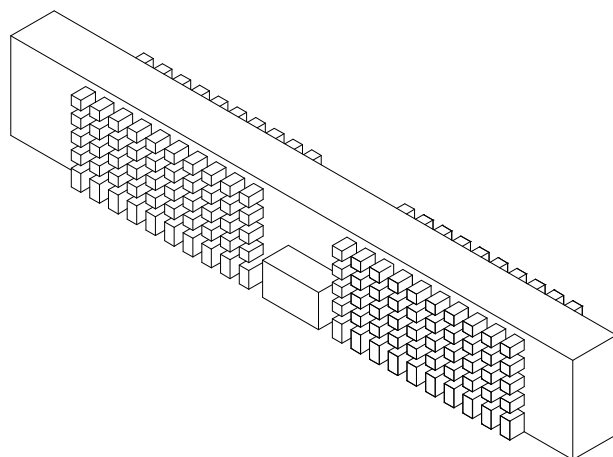
Vo vyšších podlažiach sa budú nachádzať kancelárske priestory rôzneho určenia. Kancelárske priestory železníc nové, náhradné za odstránené pri zmene dispozície výpravnej budovy a aj kancelárske priestory náhradné za asanované stavby na križovatke Ulice 1. Mája a Hviezdoslavovej, ktoré využívala ZSSK a Car-



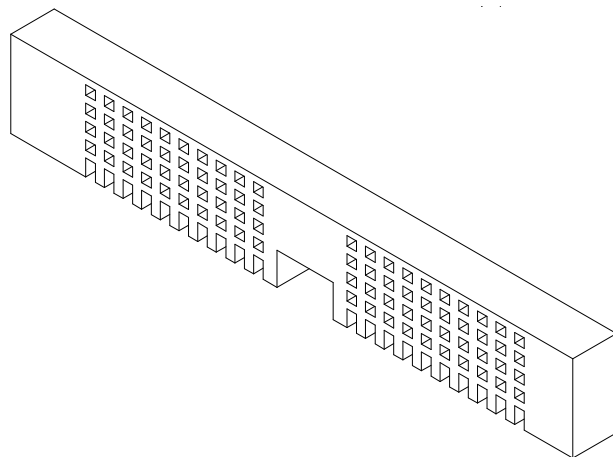
vymedzenie západného krídla



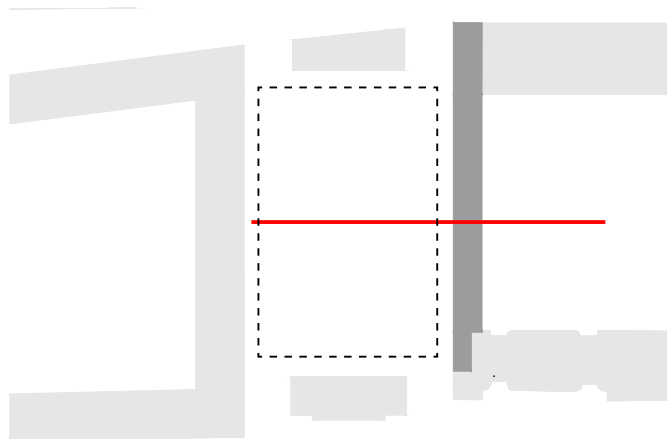
1 kváder, hmota západného krídla



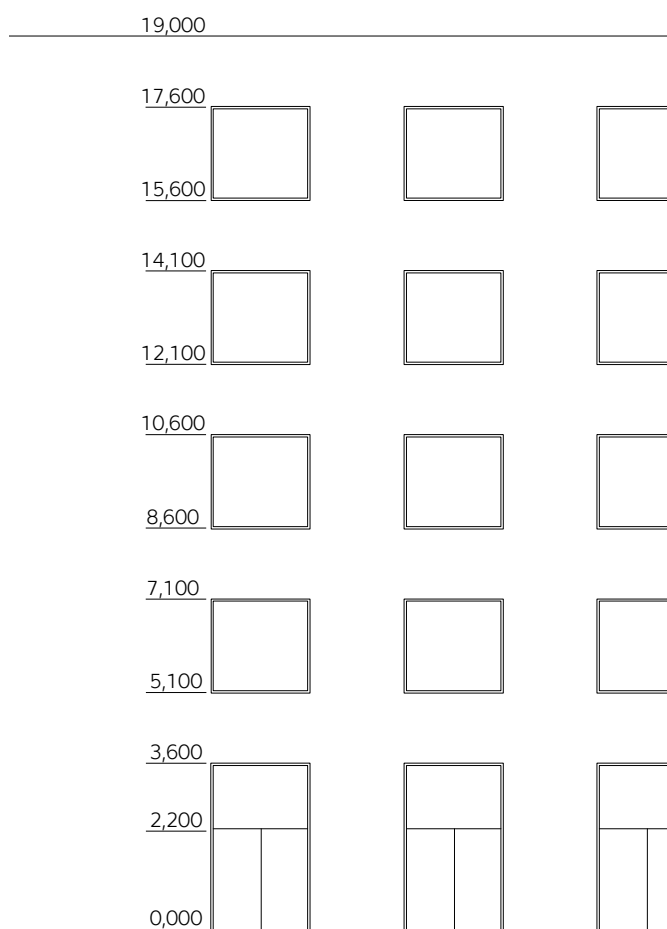
2 priestrel hmoty skrz naskrz



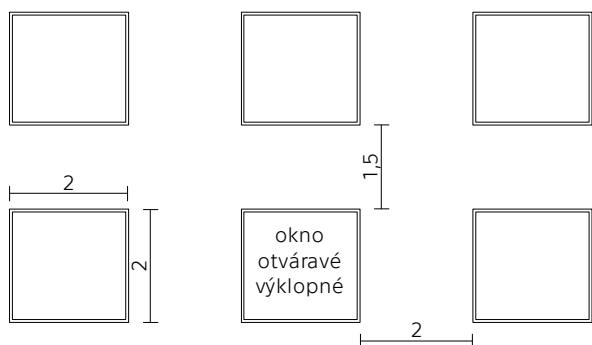
3 perforovaná hmota



dominantná centrálna pozícia na námestí



detail fasády



detail fasády

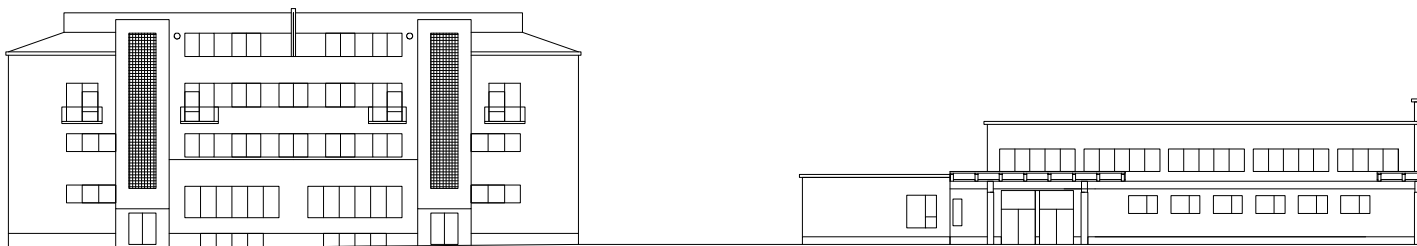
go Slovakia. Čo do štandardu priestorov sa pre menované strany bude jednať o zlepšenie voči dnešnému stavu.

Vzhľad stavby

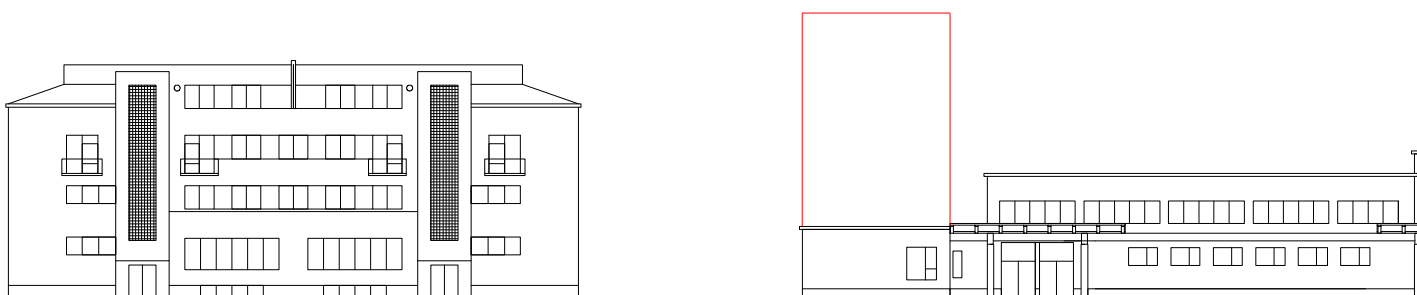
Stavba má dve absolútne rozdielne podoby fasád: úzku a dlhú. Stavba je v priamej nadväznosti na pôvodnú výpravnú budovu, musí na ňu reagovať svojou podobou. Zámerom je navrhnuť solídny a trvanlivý dom, ktorý bude reprezentovať stanicu a ktorý bude dominantou nového námestia a zároveň nebude dominantou Predstaničného námestia.

Dom vnímam ako úzky kváder, hmotu. Dom je hmotný, ťažký, mal by to otvorene dávať najavo. Hmota kvádra je betónová, z krásne odliateho hladkého pohľadového betónu veľmi svetlej farebnosti. Svetlá farebnosť je reakciou na tmavú podobu trojice okrovhnedými tehlovými pásikmi obkladaných budov predstaničného námestia. Na pôvodnú farebnosť nenadväzujem pre krehkosť spojenia starého a nového, ktoré sa odohráva na necelých 10 m šírky budovy. Je žiaduce, aby v tomto bode bolo odlišené nové od starého, aby bolo jasné, že sa na sto percent jedná o novú vertikálu. Hmota kvádra je skrz nakrz perforovaná štvorcovými otvormi okien. V parteri sú otvory obdĺžnikové, siahajú až po zem. Raster a poloha otvorov vychádza zo 16 (8) m modulu užitého na konštrukciu zastropenia haly, vyskytujúceho sa už v základnom rozvrhu polohy koľajiska a nástupišť. Otvory sú umiestnené pravidelne, s využitím stredovej symetrie. Od stredu stavby (námestia, haly) je na každej strane po 10 stĺpcov otvorov. Vstup do stanice má kompozíciu dominantné postavenie. Jedná sa o v strede kompozície umiestnený otvor vedený cez celú hĺbku stavby. Presklený vstup do budovy, ktorý už pri približovaní sa k stanici ukazuje cestujúcemu, čo ho čaká v interiéri. Je umiestnený v polovici hĺbky hmoty. Tým je vytvorený krytý priestor vstupu bez nutnosti umiestňovania dodatočnej konštrukcie pred vstupom. Úzke fasády sú maximálne strohé, bez otvorov, perforácia je vedená len kratšou stranou hmoty. Južná fasáda sa prejavuje ako vysoký betónový kváder posadený na nízkej časti výpravnej budovy.

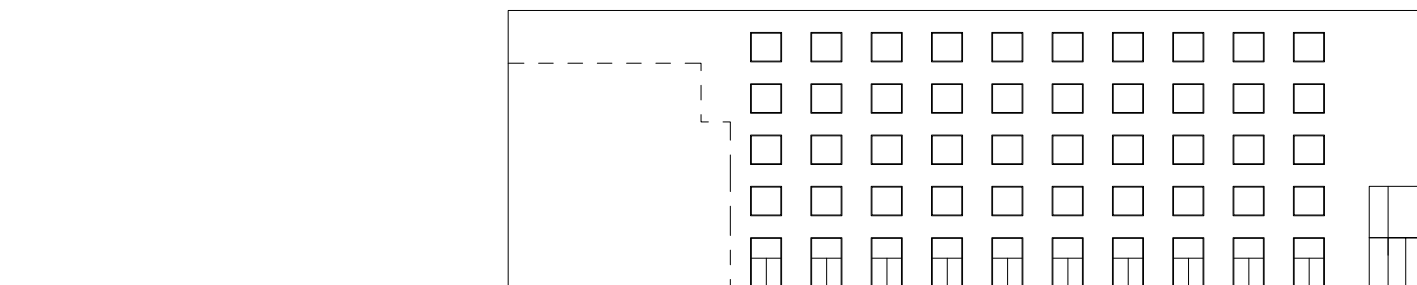
Architektúra tohoto krídla nemá ambíciu prezentovať najmodernejšie tendencie v obore. Moderná stavba s modernými rysmi by sa do miestneho kontextu nehodila. Architektúra má tendenciu byť nečasová, možno povedať tradičná. Tradičná v zmysle, že dom má nosné steny, ktoré majú okná. Má byť rovnocenným partnerom funkcionalistickej stavby stanice, nie jej konkurovať. Má mať schopnosť starnúť tak, že pri bežnej údržbe nebude stárnutím smerovať k degradácii, ale ku krásu, rovnako ako by to dokázala budova stanice, ak by sa o ňu železnice starali lepšie. Má byť dominantou nového námestia.



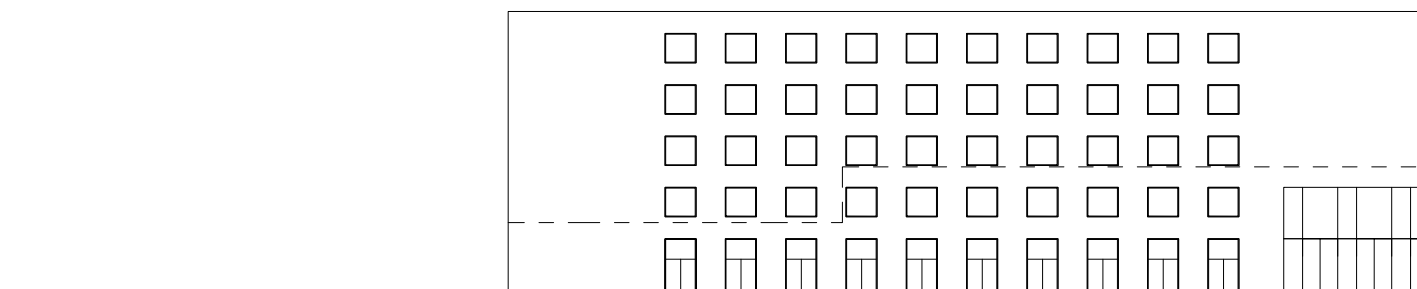
pôvodná kompozícia



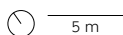
kompozícia s novou vertikálou

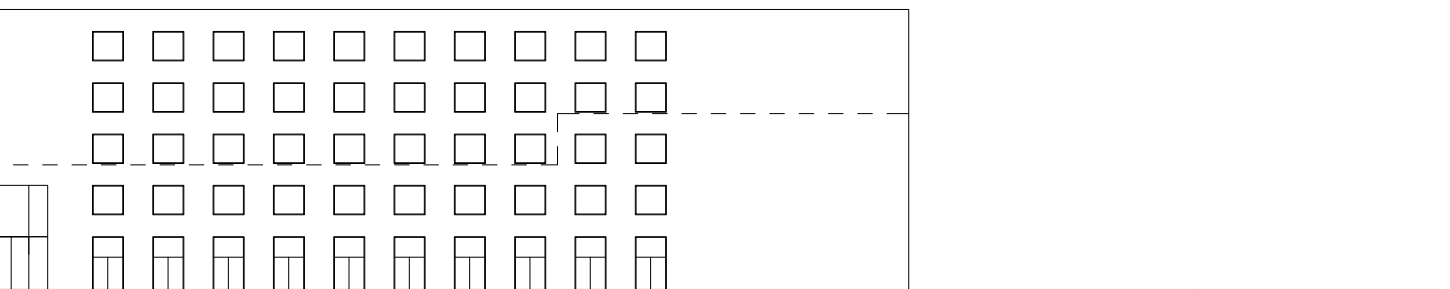
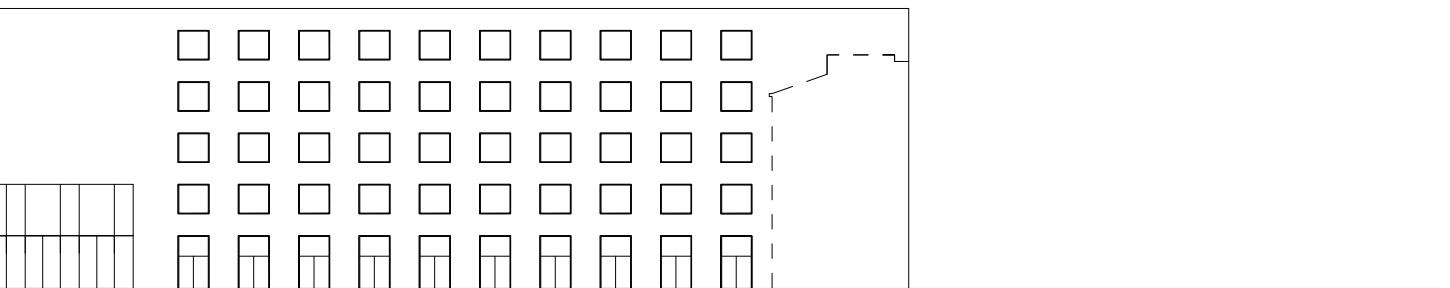
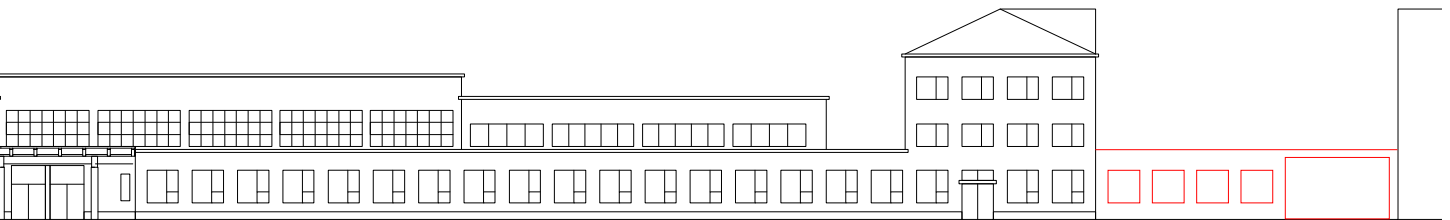
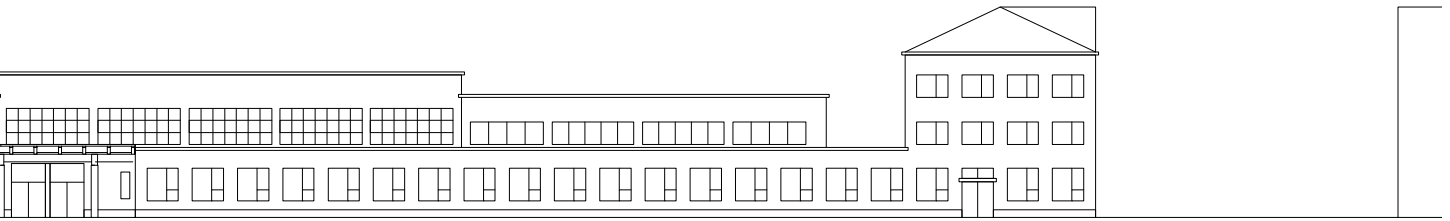


pohľad z námestia - fasáda je symetrická podľa stredu námestia
čiarkovane vyznačené budovy na koncoch námestia



pohľad z interiéru haly
čiarkovane vyznačené napojenie konštrukcie haly





Ostatné časti bloku

Podrobnejší popis bol venovaný častiam bloku, ktoré sú významné z hľadiska fungovania stanice (hala, autobusová stanica, výpravná budova) prípadne tým, ktorých podoba je významná pre mesto v okolí (západné krídlo). Časti bloku menšieho významu (východné krídlo), respektíve také, ktorých podrobnejšie riešenie by bolo nad rámec práce (muzeum železničnej dopravy v historickej budove vodojemu) sú popísané len stručne.

Východné krídlo

Východné krídlo má svoj význam predovšetkým v tom, že tvorí východnú hmotu bloku, nemá ambície aspirovať na najvýznamnejšiu časť stanice, pretože tou je prirodzene západná časť a pôvodná výpravná budova. Praktický význam východného krídla je v tom, že je v ňom situovaný vstup pre cestujúcich prichádzajúcich automobilom. Na Ulici 1. Mája pred touto časťou budovy je umiestnené krátkodobé parkovisko K+R a stanovište taxi vozidiel. V novom riešení tieto státnia nie sú umiestnené pred výpravnou budovou na predstaničnom námestí, tam sa po novom nachádza predstaničné námestie, ktoré nemá byť zatažované statickou motorovou dopravou. Umiestnenie pri tejto časti budovy je zvolené z dôvodu dobrej dopravnej napojiteľnosti na III. mestský okruh. Parter objektu je komerčne využiteľný, počíta sa v ňom s vybavenosťou využiteľnou aj cestujúcimi aj obyvateľmi bytových domov v lokalite. Vhodné je do parteru (nárožie Ulice 1. Mája a P. O. Hviezdoslava) umiestniť potraviny strednej veľkosti. V druhom podlaží sa nachádza zázemie vodičov autobusov a vo vyšších podlažiach administratívne priestory dopravcu SAD Žilina. Nárožie a časť bloku orientovaná do Hviezdoslavovej ulice by malo slúžiť na bytové účely.

Pošta

Na budove pošty nie sú realizované žiadne zásadné zmeny. Výhľadovo by bolo vhodné odstrániť nepôvodné prístavby. Zmena nastane odstránením skladu, za ktorým je schovaná budova vodojemu. Nemyslím si, že by v centre mesta mali byť umiestnené skladovacie priestory pošty, naviac, keď má pošta vlastné kapacitné sklady v priemyselnej zóne na juhu mesta. Sklad je v súčasnosti zásobovaný nákladnými vozidlami, ktorých pohyb v centre mesta by mal byť čo najmenší. Preto za predpokladu, že existuje možnosť sklad premiestniť, malo by byť tak učené.

Železničné muzeum

Samotná budova vodojemu, respektíve jej dnešná podoba bude opravená čo najviac šetrným spôsobom (informáciu, či sú zachované technologické časti nemám). Ak by boli zachované ešte pôvodné technologické časti objektu, aj tie by mohli slúžiť ako exponát. Dá sa povedať, že celá budova bude exponátom. Budova je nižšia než výška haly a nižšia než okolité stavby. Je medzi dvoma vyššími stavbami. Bolo

by vhodné, ak by hala ako celok bola uzavretá, pre udržanie priaznivejších tepelných podmienok najmä v zime. Priaznivejších znamená udržanie aspoň o kúsok vyššej teploty než v exteriéry. Pred budovou vodárne smerom do Hviezdoslavovej ulice je voľný predpriestor, ktorý sa dá využiť na výstavné účely, k prílákaniu návštevníkov z ulice. Navrhnuté riešenie spája požiadavky tepelnej pohody v hale a potrebu výstavných priestorov orientovaných do ulice. Konštrukcia strechy haly pokračuje aj nad budovou vodárne až na úroveň uličnej čiary. Vodáreň je vložená do sklenenej obálky nesenej subtilnou oceľovou konštrukciou. Exponáty pred budovou (možné umiestnenie historického vlaku ako exponátu) tak nebudú vystavované vplyvom počasia, výstavné priestory v interiéri budú mať väčšiu plochu a priestor haly sa stane uzavretým.

Podlažie nad autobusovou stanicou

Priestor autobusovej stanice je navrhovaný s konštrukčnou výškou 8 m, teda ekvivalentne k výške 1. NP+2. NP v zvyšku bloku. Priestor vďaka tomu bude vyzerať veľkoryso a zároveň prehľadne. Aj výška susednej haly je 8 m, vytvorený tak bude kontinuálny priestor. V hĺbke stanice je priestor bez podpôr, ktoré by mohli zťažovať pohyb autobusov. Nosné stĺpy po obvode sú v module 8 m. Nad stanicou sa nachádza ešte jedno podlažie, ktoré by malo byť využívané doplnkovými službami, ktoré na stanici primárne byť nemusia, no mohli by byť užitočné (zubná ordinácia, notár, kaderníctvo...). Plocha bude prenajímateľná, čiže možnú skladbu služieb je ťažké predvídať. Fasáda tejto budovy orientovaná do Uhoľnej ulice by mala svojim charakterom odpovedať účelu stavby. Stanica je dopravná stavba, technického charakteru, čiže aj fasáda by mala mať obdobný ráz. Zároveň je dôležité, aby cestujúci čakajúci na autobus mal prehľad o dianí na Uhoľnej ulici, mala by byť priehľadná. Zvolená je fasáda z priehľadných kopilitových tabúl, rovnaká po celej dĺžke stanice, nepopierajúca lineárny charakter stavby.

Delenie bloku na dilatačné úseky, celky

Blok je rozdelený na jednotlivé dilatačné úseky podľa dvoch kritérií. Je delený na nosné konštrukcie hmoty a na konštrukciu haly, ktorá je konštrukciou nezávislou od ostatných konštrukcií. Druhé delenie je na základe polohy voči koľajisku na úseky v kontakte/nad koľajiskom a na objekte mimo koľajiska. Objekty nad koľajiskom sú: východné krídlo, západné krídlo a krídlo autobusovej stanice. Nad koľajiskom sa nachádzajú aj nosné konštrukcie podláh zhromažďovacích priestorov v hale a komunikácii po jej obvode. Bez priameho kontaktu s koľajiskom sú existujúce budovy výpravnej budovy, pošty a vodojemu. Z nových stavieb nie je v kontakte s koľajiskom stavba na nároží Ulice 1. Mája a P. O. Hviezdoslava. Samostatným stavebným celkom je teleso koľajiska a nástupišta, ktoré vybudované nezávislé od konštrukcií objektov bloku.

Dispozičné riešenie

Riešenie dispoziície bloku stanice vychádza a rozvíja navrhnutú funkčnú schému bloku. Trojica sústredných obdĺžnikov je využitá nasledovne: pri vonkajšom obvode je hmota bloku obsahujúca služby, nasledujú komunikačné a zhromažďovacie priestory a v strede dispoziície je stropná konštrukcia vynechaná pre zabezpečenie osvetlenia nižšej úrovne koľajiska denným svetlom.

V dispoziícii stavby sú združované obdobné funkčné skupiny potrebných priestorov do jednotlivých častí (krídel/budov). Dispoziícia nových častí vychádza zo súčasnej dispoziície pôvodnej výpravnej budovy.

Výpravná budova

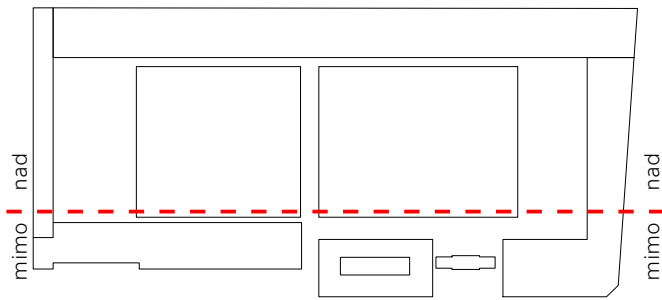
Výpravná budova je z dispoziičného hľadiska funkčná. Jej dispoziícia je medzi ľuďmi zažitá, preto považujem za správne pri návrhu novej dispoziície vychádzať a rozvíjať starú. Navyiac výpravná budova bude najdôležitejšou časťou bloku, cez ktorú bude do haly vstupovať väčšia časť cestujúcich. Z množstva ľudí prechádzajúcich starou budovou a jej exponovanosti vyplýva, že práve v tejto časti by mali byť umiestnené služby cestujúcim. Konkrétne: pokladne všetkých dopravcov operujúcich na slovenských koľajách, pokladňa mestského dopravného podniku, klientské centrum autobusového dopravcu v priestore napravo od vstupu, kde sa dnes nachádzajú pokladne. Naľavo od vstupu z ulice bude centrálny informačný pult pre stanicu. Naopak, oproti pri východe zo stanice je mestská turistická informačná kancelária. V pravej časti pri fasáde do ulice je čakáreň a reštaurácia, po novom otvorená aj do predstaničného námestia (reštaurácia má kuchyňu premiestnenú do suterénu). Vo výpravnej budove je umiestnená ešte trafika a malé potraviny (potravínotrafika). Toalety sú umiestnené v suteréne, bezbarerový prístup je výťahom.

Západné krídlo

Pravé krídlo je využívané na gastronomické prevádzky, ktoré je doň výhodné umiestniť pre jeho polohu aj na námestí aj na stanici, z čoho plynie, že prevádzky môžu byť otvorené do oboch priestorov. K dispoziícii sú 4 priestory, 2 po každej strane od vstupu (možno zlúčiť do 2 väčších). Priestory prevádzok sú dvojpodlažné, využiteľné je aj 2. NP prístupné schodiskom. Očakávané typy prevádzok sú: kaviareň, klasický výčap a 2 bistrá. Na severnom konci pravého krídla v tesnej nadväznosti na autobusovú stanicu sa nachádza miestnosť dispečera. Na oboch koncoch hmoty sú umiestnené komunikačné jadrá vedúce do vyšších kancelárskych podlaží.

Východné krídlo

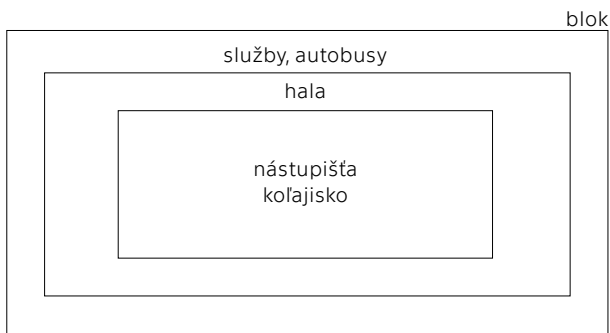
Vo východnom krídle sú umiestnené prenajímateľné priestory bez špecifického určenia. Môže sa jednať aj o gastroprevádzky aj o obchody. Obava, že by sa podniky v tejto časti neuživilí je neoprávnená. Tok ľudí v nej bude z dôvodu prítomnosti prízjazdových stání autobusov, príchodu k parkovaciemu domu a vstupu do budovy.



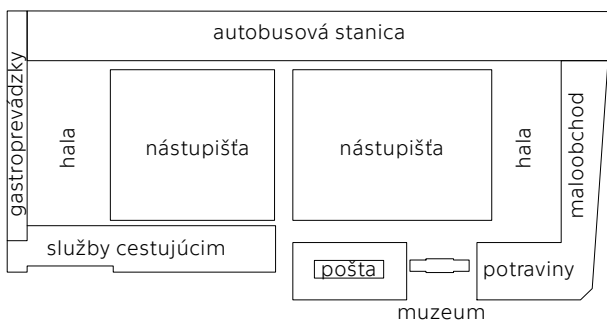
delenie bloku podľa polohy voči koľajisku



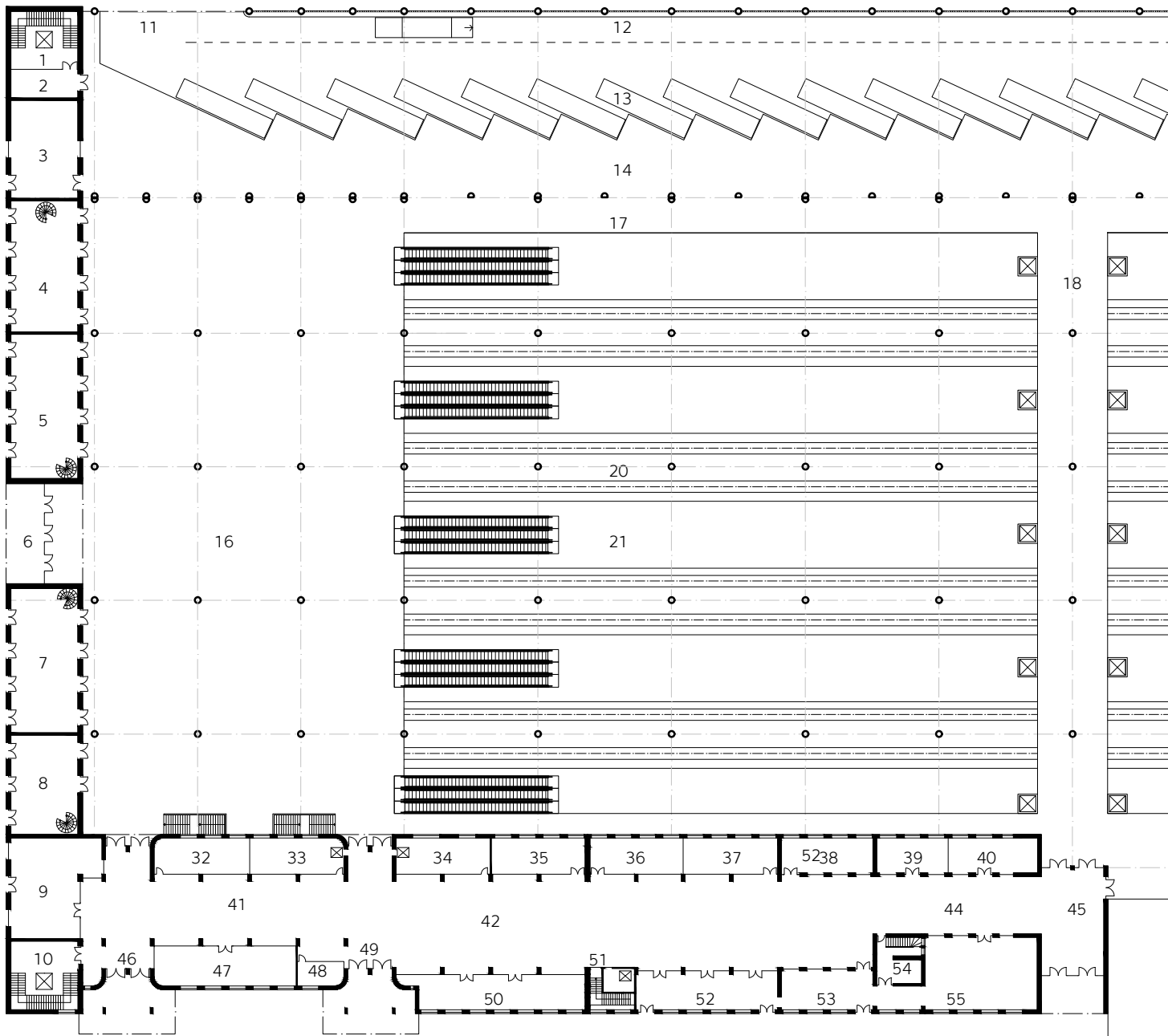
delenie bloku na dilatačné celky



funkčná schéma bloku



rozloženie skupín funkcií v rámci bloku



západné krídlo

- 1 schodisková hala
- 2 recepcia
- 3 dispečer
- 4 kaviareň
- 5 bistro
- 6 vstup
- 7 bistro
- 8 výčap
- 9 trafika/potraviny
- 10 schodisková hala

autobusová stanica

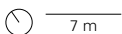
- 11 vjazd
- 12 priebežná komunikácia
- 13 stáčia
- 14 nástupišta
- 15 výjazd

hala

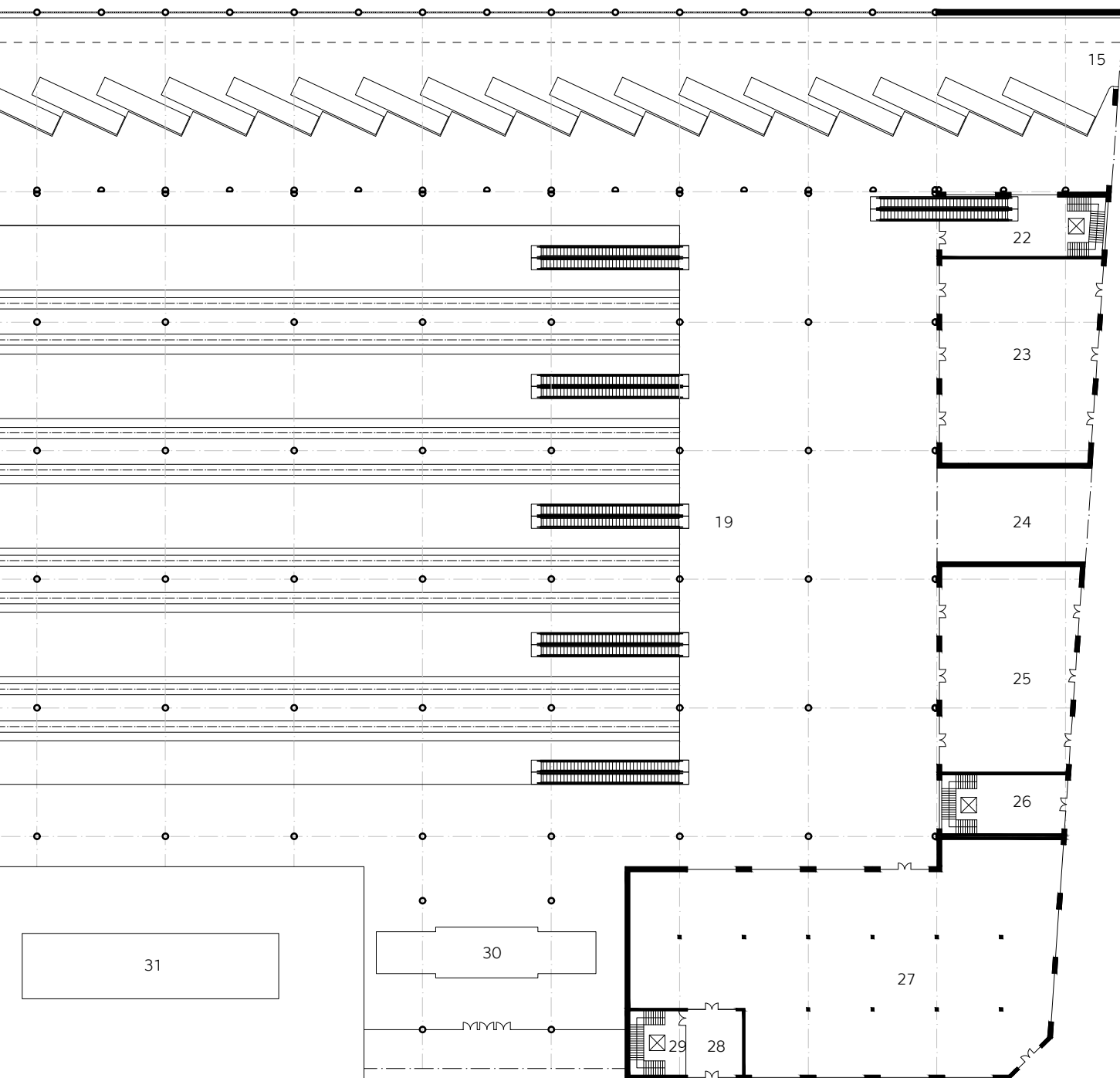
- 16 zhromažď. pr. západ
- 17 ochoz
- 18 mostík
- 19 zhromažď. pr. východ
- 20 koľajisko
- 21 nástupišta

východné krídlo

- 22 schodisková hala
- 23 obchodný priestor
- 24 vstup
- 25 obchodný priestor
- 26 schodisková hala
- 27 potraviny
- 28 recepcia
- 29 schodisková hala



pôdorys bloku integrovanej stanice



iné

30 železničné múzeum
31 pošta

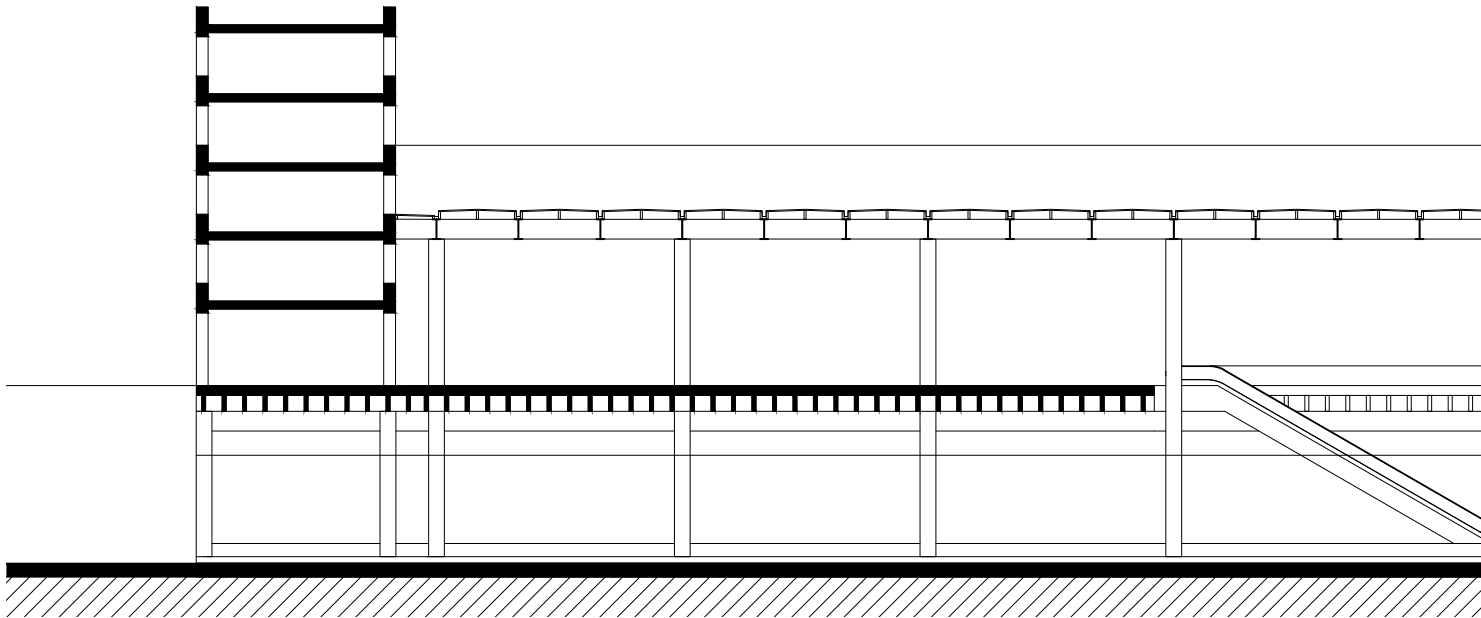
výpravná budova

32 bufet/kafé (to go)
33 informácie stanica
34 kasa ZSSK
35 informácie ZSSK
36 Regiojet
37 SAD ZA klientské centrum
38 DPMŽ klientské centrum
39 Leoexpres
40 rezerva
41 hala západ
42 centrálna hala
43 hala východ

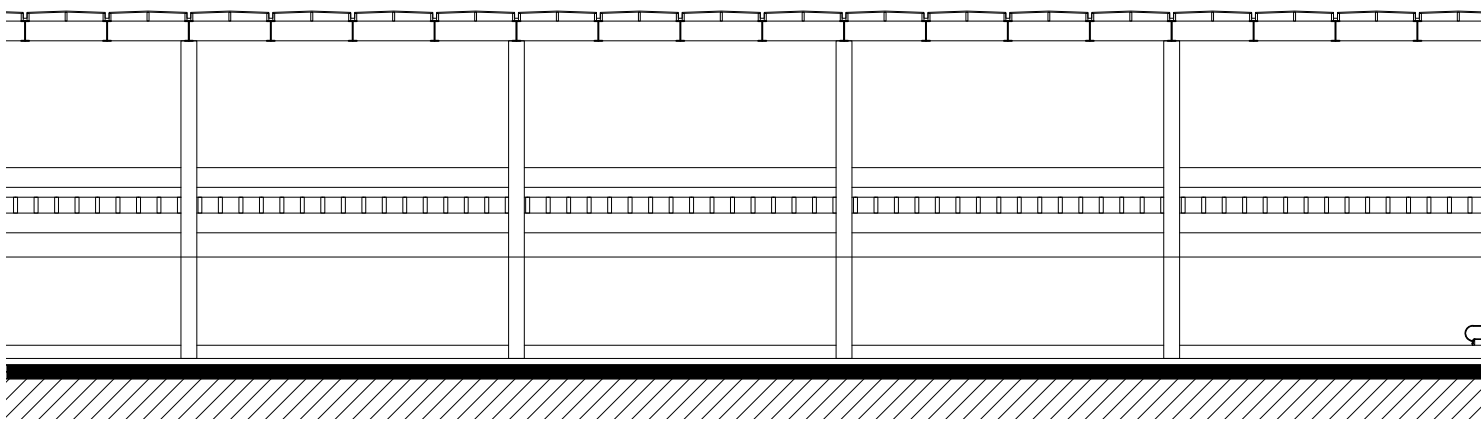
44 chodba východ
45 vstup východ (pošta)
46 vstup západ
47 turist. inform. kancelária
48 trafika
49 vstup stred
50 ZSSK Lounge
51 schodisko
52 reštaurácia
53 reštaurácia
54 schodisko
55 reštaurácia

výpravná budova (1. PP)

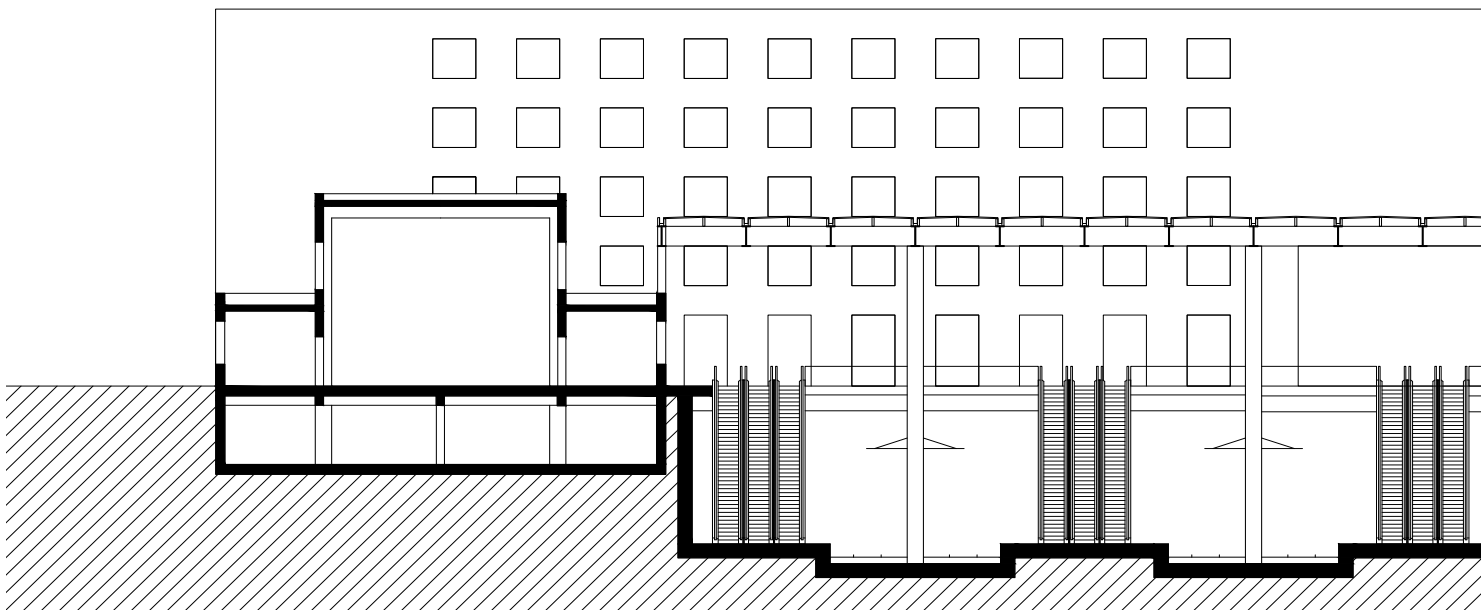
toalety (bez b. prístupu výťahom)
úschova batožiny
technické zázemie
kuchyňa



rez blokom integrovanej stanice - západovýchodný, západná časť

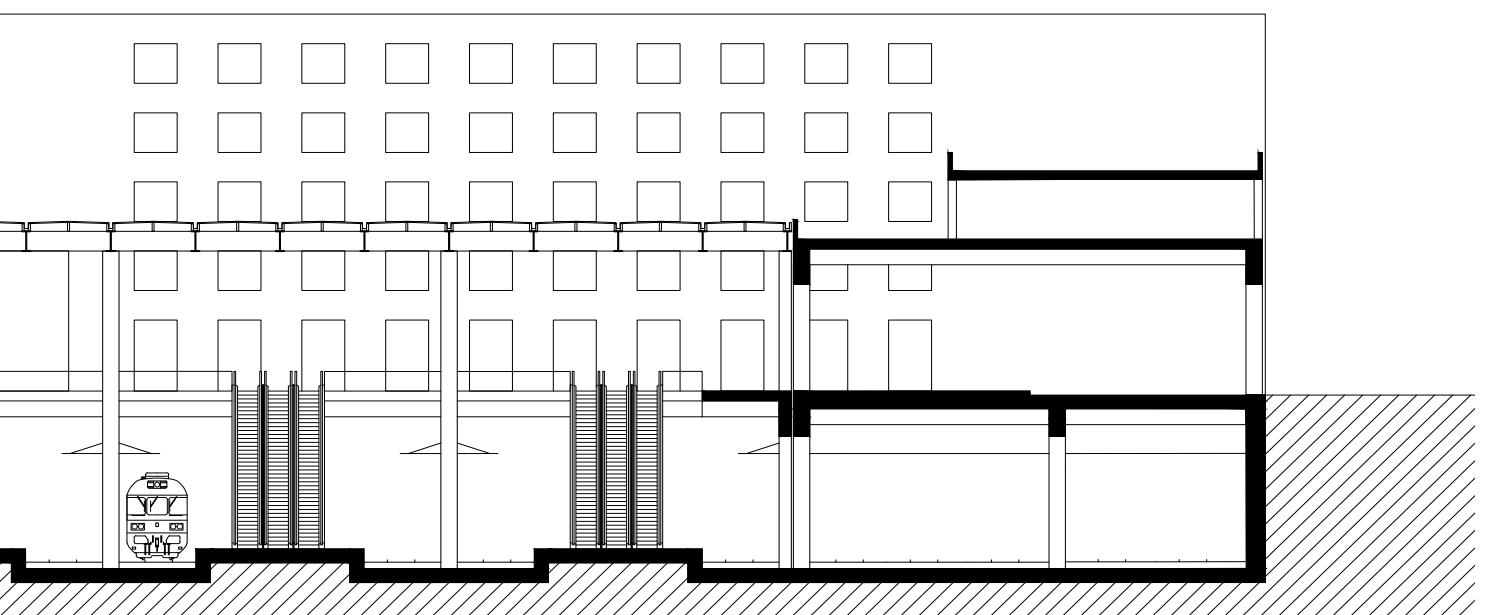
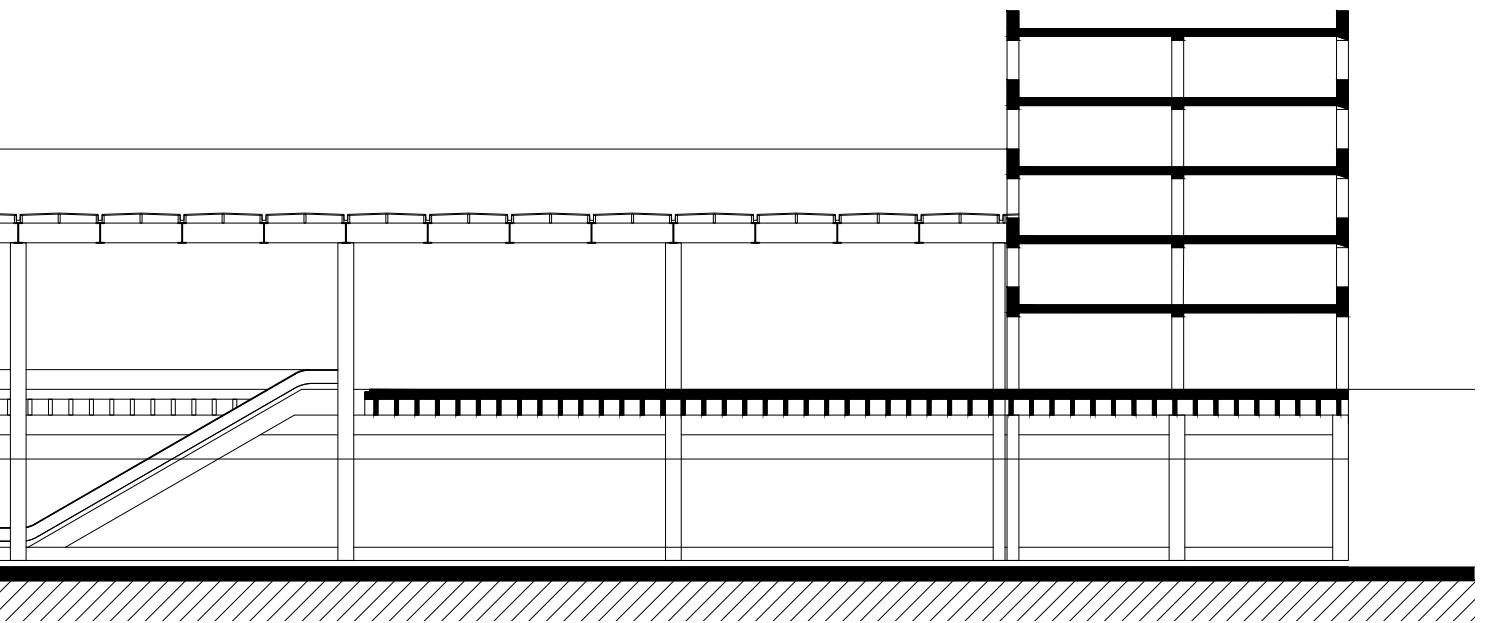
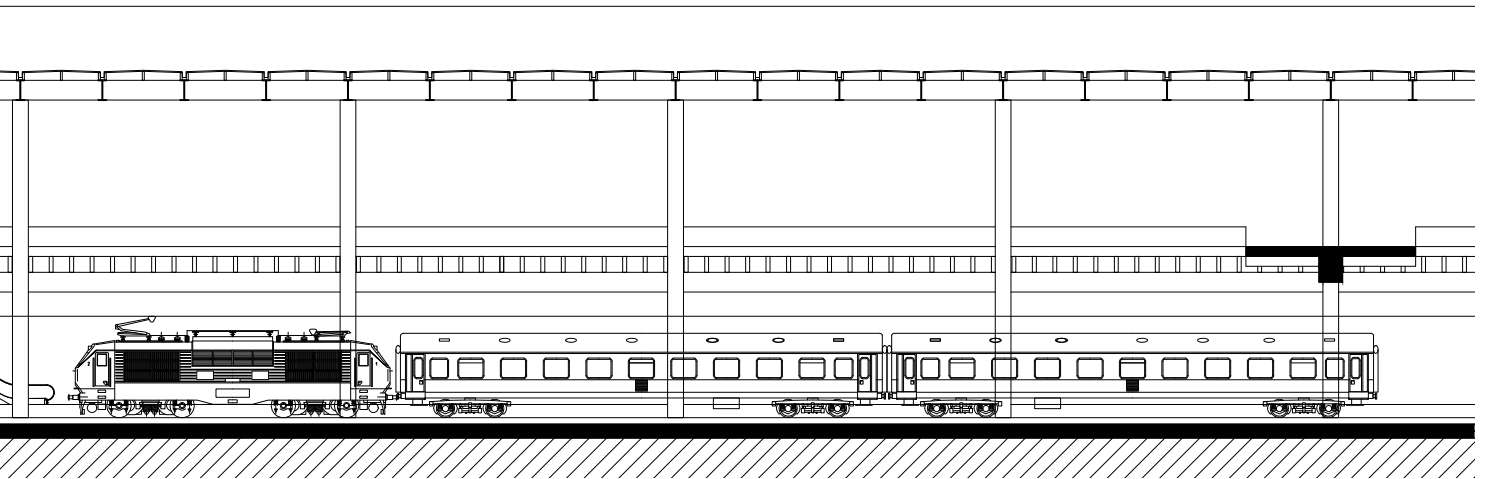


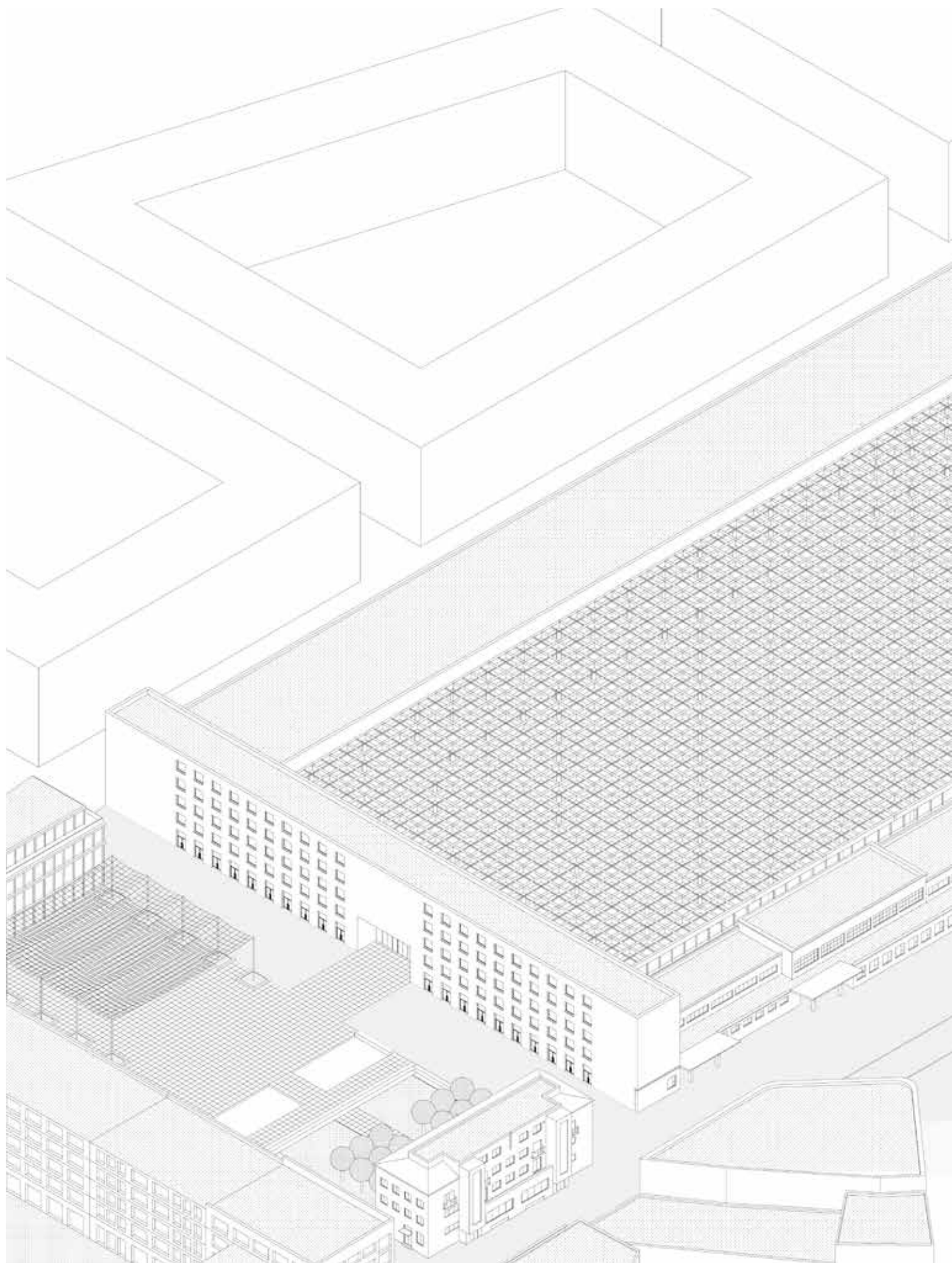
rez blokom integrovanej stanice - západovýchodný, východná časť



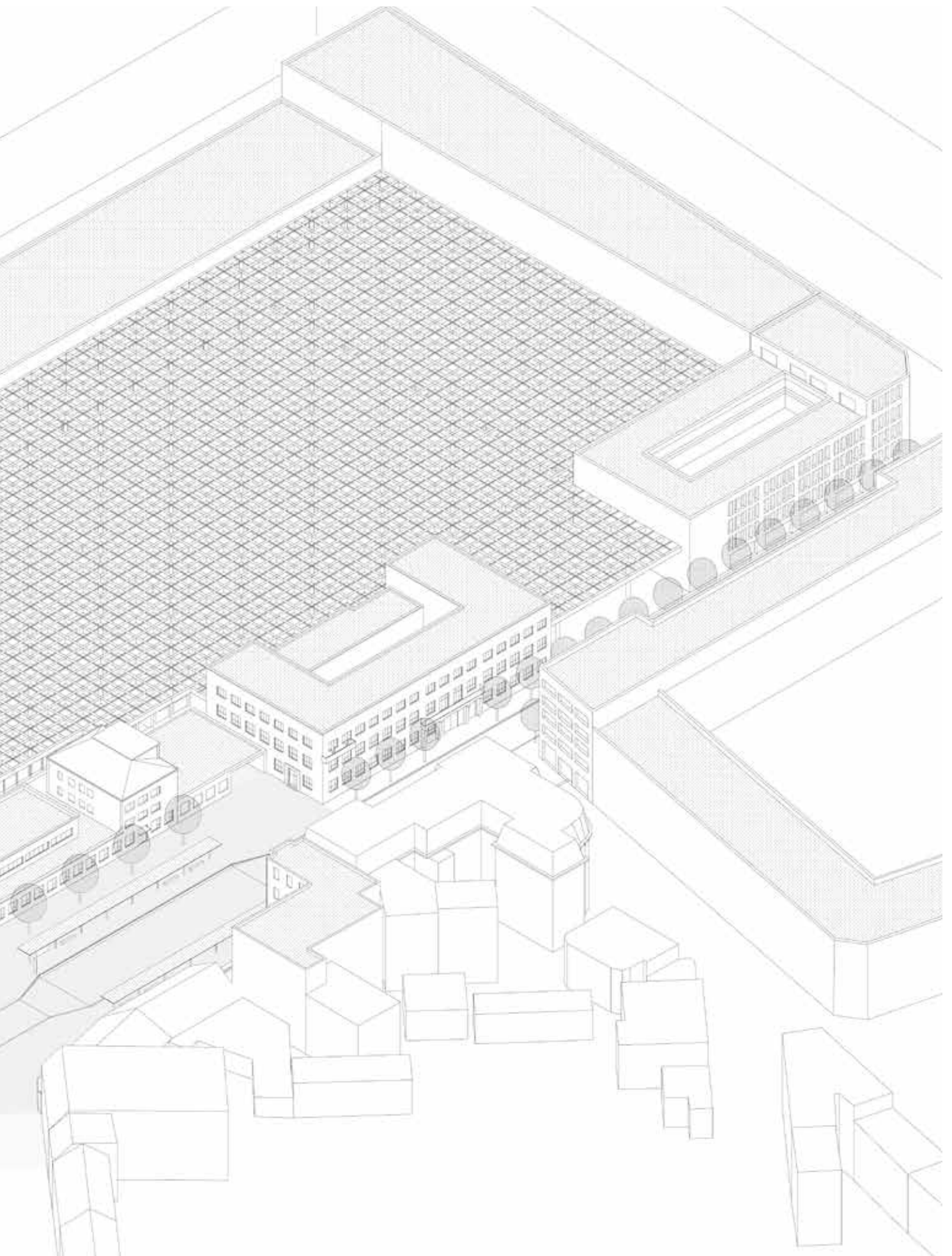
rez blokom integrovanej stanice - severojužný

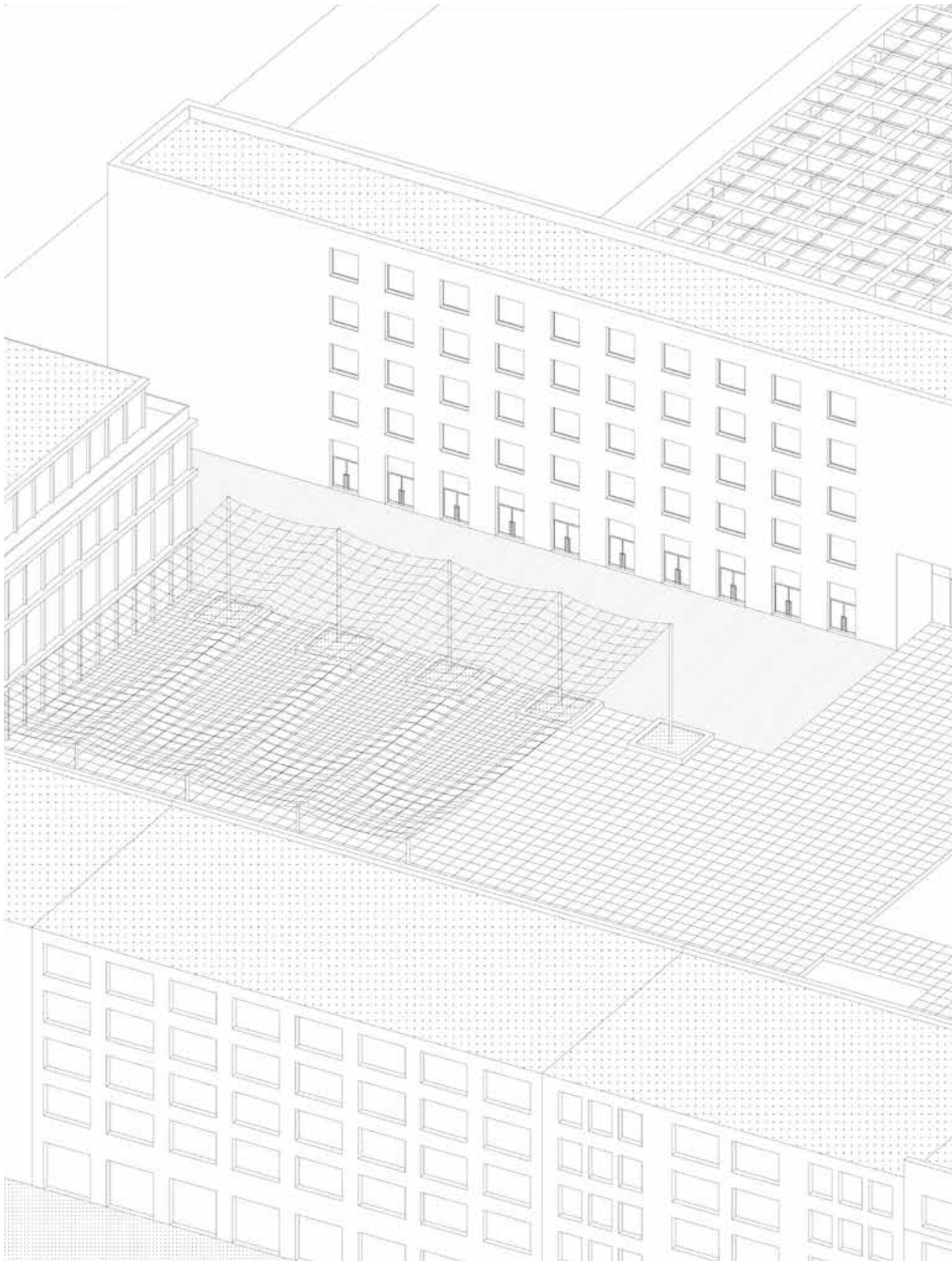
3,5 m



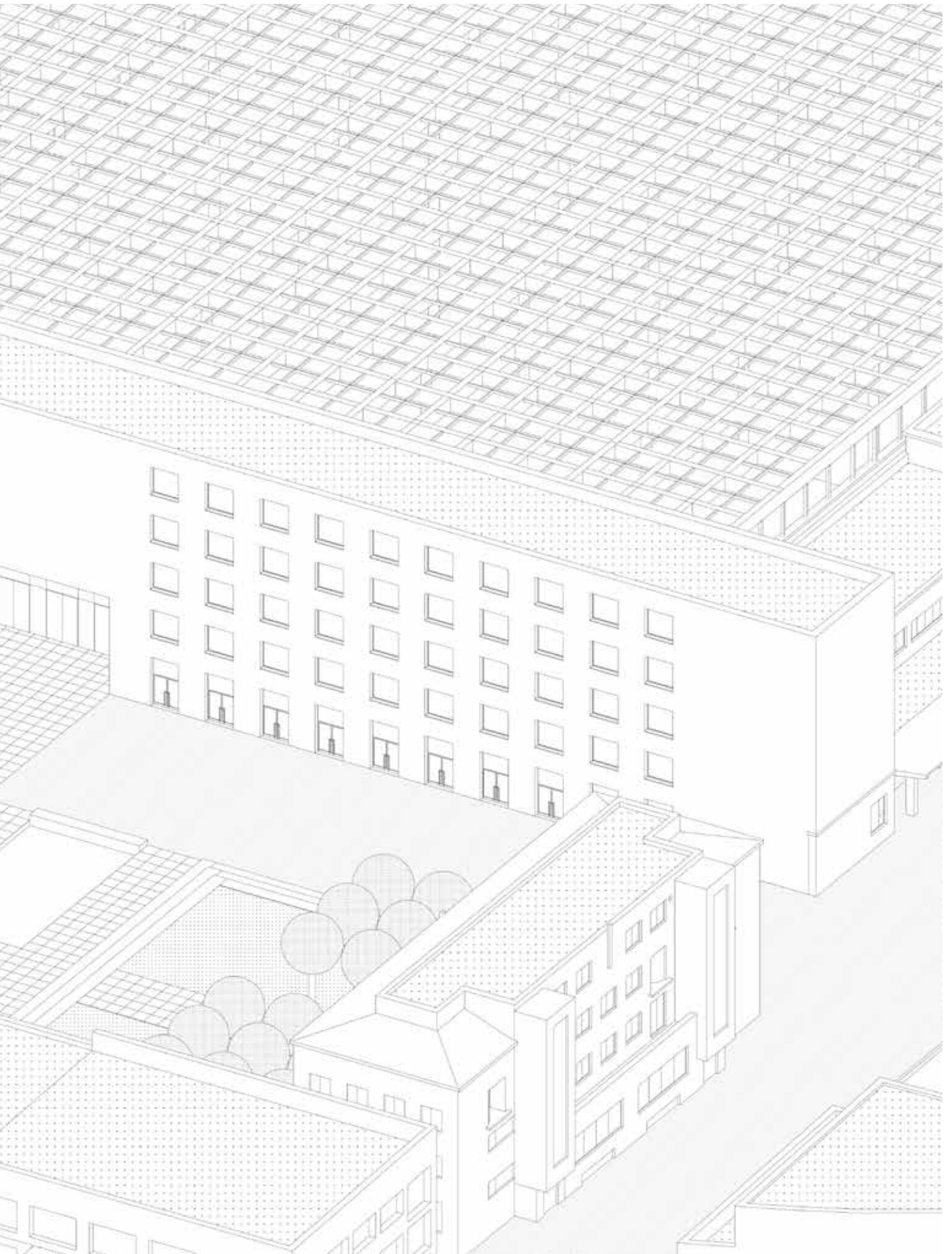


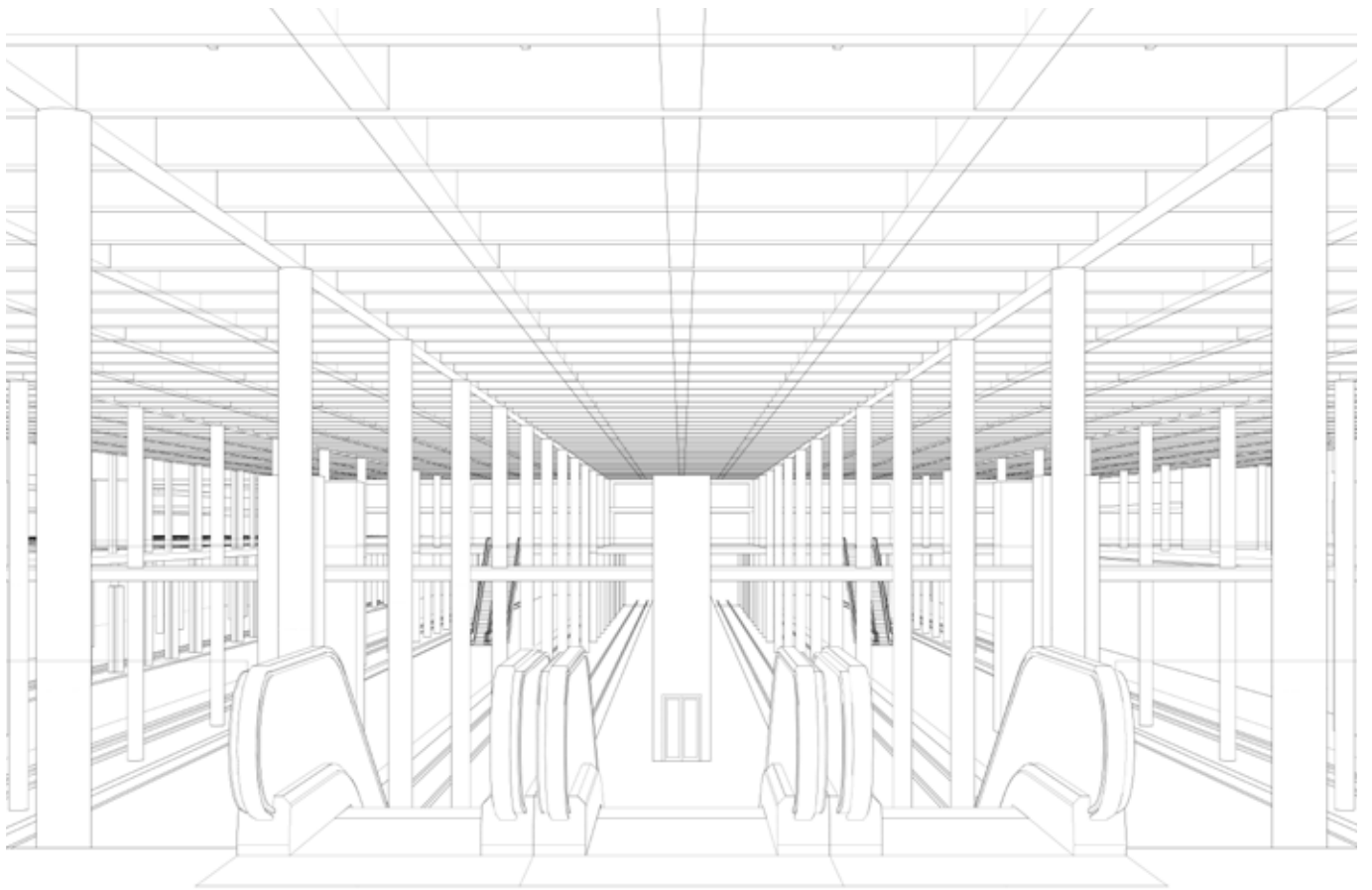
axonometria bloku integrovanej stanice



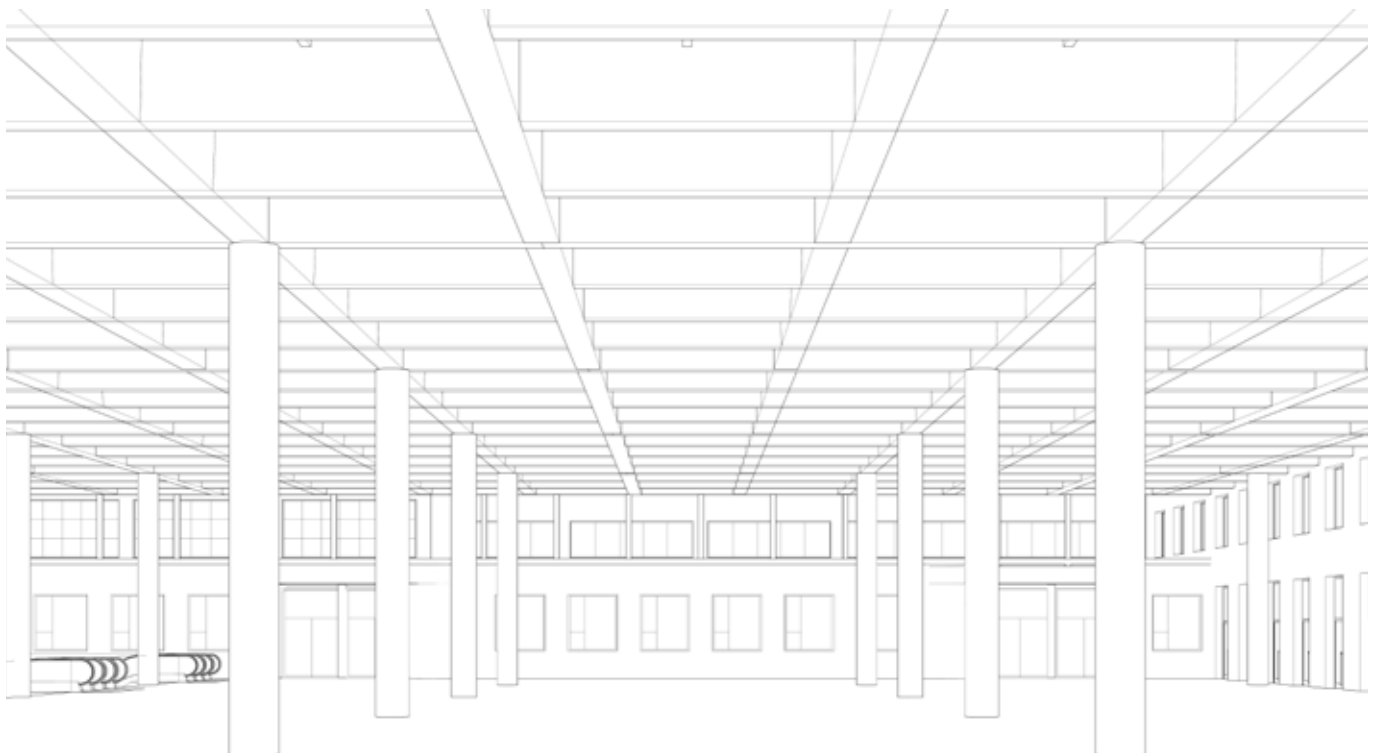


axonometria západného kídla integrovanej stanice

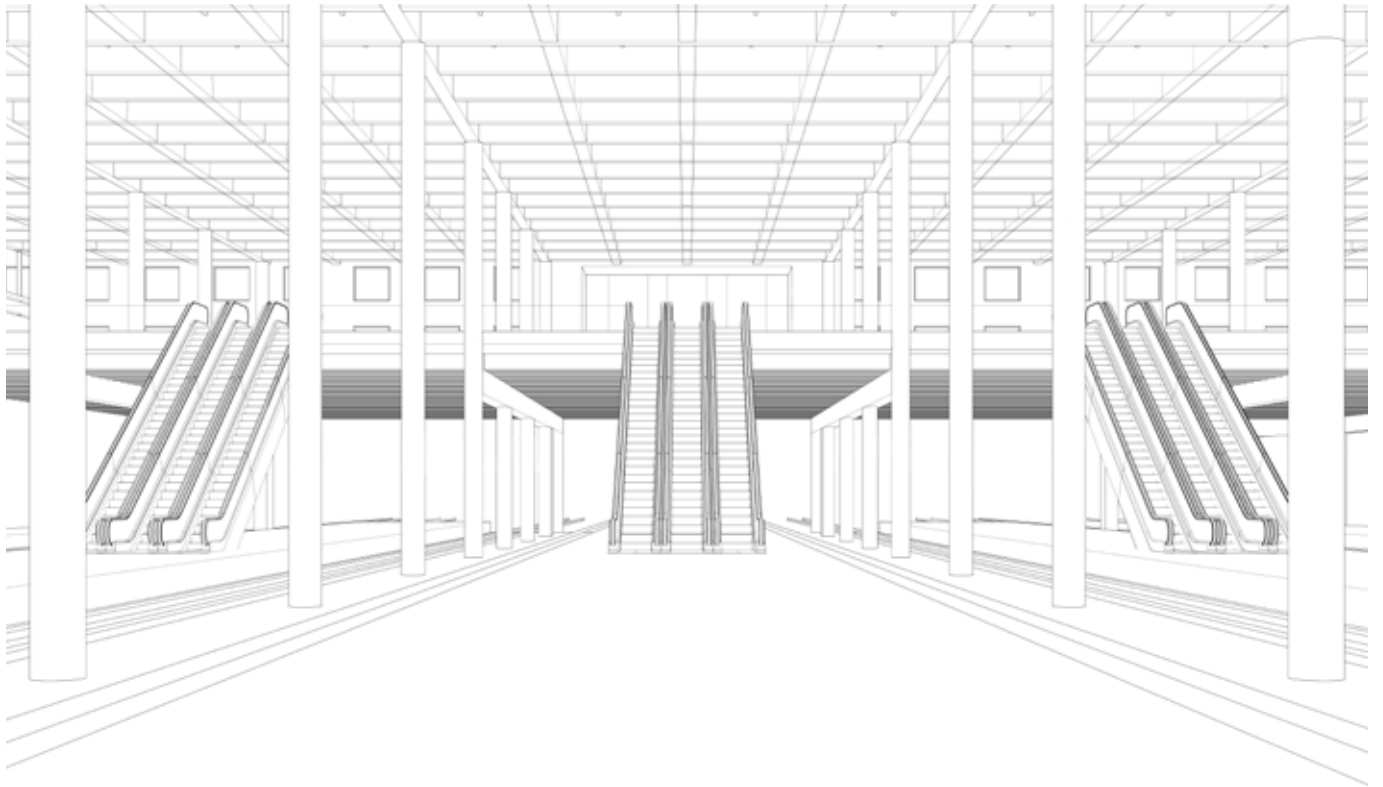




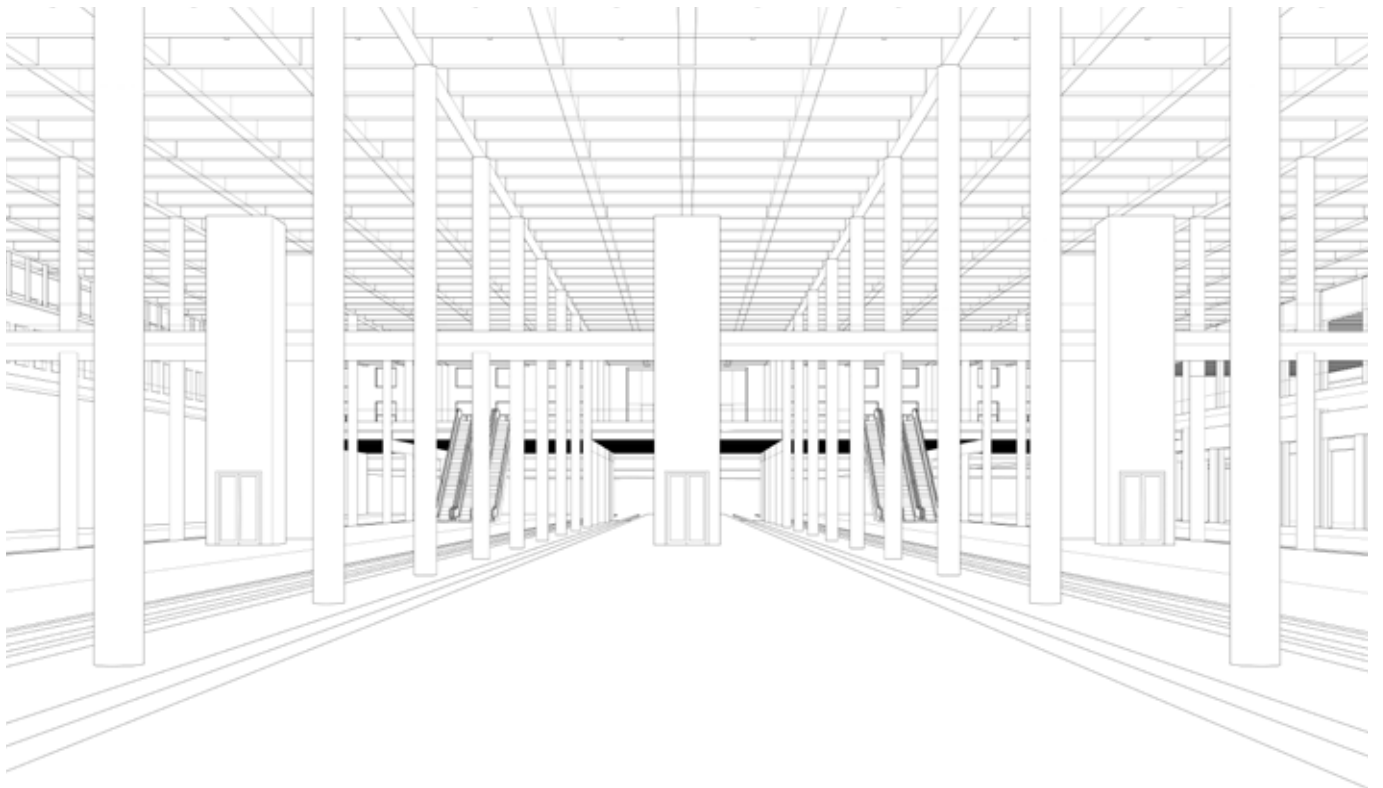
pohľad na nástupište s pred eskalátorov



pohľad na hlavné vstupy z výpravnej budovy od autobusovej stanice



pohľad na eskalátory z nástupištia



pohľad na celú dĺžku nástupištia v hale

7 Závěr

Záver
Zdroje
Dokladová část

Záver

Záverom je možné konštatovať, že modernizácia železničnej trate vedúcej cez širšie centrum Žiliny by mohla byť riešená formou zapustenej trate pod zemou aj za cenu vyšších investičných nákladov na realizáciu stavby. Proti týmto nákladom stoja obtiažne spočítateľné pojmy ako kvalita života obyvateľov, prístupné mesto a kvalitný verejný priestor. Žiaľ, ekonómovia a rozpočtári s týmito pojmami neoperujú. Práca ukazuje tieto nezapočítateľné kvality, popisuje výhody zdanlivo drahšieho riešenia, ktoré je v dlhodobom horizonte výhodnejšie a raz a navždy rieši odstránenie bariéry železničnej trate v meste ako prvý krok v procese spájania mesta s riekou Váh. Ďalej môžu a mali by nasledovať odstránenia ďalších bariér v meste a výsledkom by malo byť zhodnotenie nábreží. Práca je argumentom (súborom argumentov), prečo by sa malo zvoliť drahšie riešenie. Je vecným príspevkom do diskusie o budúcom smerovaní rozvoja mesta. Téma železnice v meste a prístupu k rieke Váh je v diskusiách častá a častou aj bude, dokiaľ tento problém vyriešený nebude. Verím, že práca môže pomôcť k úspešnému budúcemu riešeniu problému. Verím, že sa raz dočkám mesta bez bariér s krásnymi obytnými nábrežiami. Žilina si to zaslúži.

Pod'akovanie

Zdeňkovi Rothbauerovi za možnosť absolútnej slobody v tvorbe.

Zdeňkovi Rothbauerovi za trpezlivosť so mnou.

Vojtovi Sosnovi za priamočiarosť a nekompromisnosť.

Rodičom a Eliške za podporu, za to, že sú.

Unětickému pivovaru, za výborné pivo, ktoré varia.

Zdroje

Použitá literatúra

- GREGOR, Miro, *Žilina*, Martin: Vydavateľstvo Osveta 1975, ISBN 70-019-76
GROMA, Patrik, NOVÁK, Milan, ŠŤANSKÝ, Peter: *Žilina genius loci*, Žilina: Publishing house 2013, ISBN 978-80-9713163-0-7
KOTAS, Patrik, *Dopravné systémy a stavby*, Praha: Nakladatelství ČVUT, ISBN 978-80-01-03602-0
KRUŠÍNSKÝ, Gustáv, PFLIEGEL, Miroslav, *Premeny Žiliny*, Martin: Vydavateľstvo Osveta 1990, ISBN 80-217-0195-1

Použité obrazové súbory

- 1, 2, 3 <http://www.zilina.sk/mesto-zilina-uradna-tabula-mesta-uzemny-plan-mesta>
4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 32, 33 <https://www.facebook.com/Slovensko-na-historick%C3%BDch-fotograf%C3%A1ch-107218409358728/>
14 <https://imhd.sk/za/doc/sk/12515/Historia-zilinskej-MHD-v-rokoch-1963-az-1987>
15 <https://www.vlaky.net/trate/objekt/617/zeleznicna-stanica-zilina/#tratTab2>
16 <https://www.sadza.sk/autobusove-stanice-autobusova-stanica-zilina/>
17, 18, 19 <https://www.zilina.sk/prispevky/887/nezrealizovane-projekty-autobusova-stanica-v-ziline>
20 <http://www.eurodesign-atelier.sk/sk/projekty/exterior>
21 <https://ing-arch-rudolf-tupy.business.site/#gallery>
22, 23 <https://www.asb.sk/stavebnictvo/inzinierske-stavby/zeleznica/modernizacia-zeleznicneho-uzla-zilina>
24 <http://www.apartmentsrakoczi.sk/galeria.html>
25, 27, 28, 29, 34 <https://zilina-gallery.sk>
26 <http://www.elektrarne-zilina.sk/sk/aktuality/napisali-o-nas-v-trende>
30, 31 <http://www.kamenta.sk/cierna-zula-dlazobne-kocky-1345>
35 <https://www.ivecocr.cz/clanek/crossway>
36, 37 [Železnice Slovenskej republiky, Správa majetku ŽSR Bratislava, Oblastná správa majetku Žilina](#)

Použité internetové zdroje

história

- <http://www.tikzilina.eu/narodna-ulica/>
<http://www.tikzilina.eu/zeleznicna-stanica/>
<http://www.tikzilina.eu/posta-2/>

železničná trať a stanica

- <https://www.zilina.sk/prispevky/7882/zsr-planuju-v-ramci-modernizacie-prepojit-lavobreznu-s-ul-1-maja-a-predzit-podchod-az-po-uholnu>
<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/zsr-dostavba-zriadovej-stanice-zilina-teplicka-nadvazujucej-infrastr>
<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/zsr-dostavba-zriadovej-stanice-zilina-teplicka-nadvazujucej-zeleznic>
<https://www.asb.sk/stavebnictvo/inzinierske-stavby/zeleznica/modernizacia-zeleznicneho-uzla-zilina>
<https://myzilina.sme.sk/c/20775762/novu-stanicu-chcu-vsetci-len-zeleznicne-nie.html>
<https://myzilina.sme.sk/c/20880347/ani-peticia-neurychli-opravu-zeleznicnej-stanice-v-ziline.html>
<https://www.zilina.sk/prispevky/6018/obnovy-vestibulu-zeleznicnej-stanice-zilina-sa-dockame-na-j Skor-v-roku-2021>
<https://www.zilina.sk/prispevky/7882/zsr-planuju-v-ramci-modernizacie-prepojit-lavobreznu-s-ul-1-maja-a-predzit-podchod-az-po-uholnu>
<https://www.zilinskyvecernik.sk/clanok/caka-dopravu-v-ziline-radikalna-zmena/342/>

autobusová stanica

- <http://www.busportal.sk/modules.php?name=article&sid=2405>
<https://www.zilina.sk/prispevky/887/nezrealizovane-projekty-autobusova-stanica-v-ziline>

stretecké dokumenty mesta

- <http://www.zilina.sk/mesto-zilina-uradna-tabula-mesta-uzemny-plan-mesta>
<http://www.zilina.sk/strategie-dokumenty-mesta/>

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
<p>AUTOR, DIPLOMANT: Matúš Berák AR 2018/2019, LS</p> <p>NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) ULICA P. O. HVIEZDOSLAVA V ŽILINE (AJ) THE P. O . HVIEZDOSLAV STREET IN ŽILINA</p> <p>JAZYK PRÁCE: SLOVENSKÝ</p>	
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch Zdeněk Rothbauer
Oponent práce:	Ústav: 15127 Ústav navrhování 1
Klíčová slova (česká):	stanica, vlak, autobus, námestie, ulica, verejný priestor, hala, dom, rieka
Anotace (česká):	<p>Diplomová práce sa venuje verejnému priestoru v meste vo všetkých jeho formách. Bočnej uličke, mestskej okružnej triede, námestiu a parku, ale aj verejnému priestoru vo verejných budovách. Verejnému priestoru sa venuje ako celku a nedeliteľnému kontinuu, zapojenému do celku mesta.</p> <p>Práca sa zaoberá Ulicou P. O. Hviezdoslava v Žiline, ulicou na okraji historického centra mesta, ktorá je nesmierne dôležitým, no zároveň aj nesmierne zanedbaným prvkom organizmu mesta. Dôležitou je pre umiestnenie oboch dopravných terminálov mesta - železničnej a autobusovej stanice, vstupných brán do mesta. V práci je venovaná pozornosť možnostiam ďalšieho rozvoja mesta za železničnú trať v súlade so strategickými dokumentami mesta. Projekt určuje možnosti urbanistického riešenia plôch uvoľnených po zahĺbení železničnej trate pod povrch. Súčasťou práce je aj návrh integrovaného dopravného terminálu, no v prvom rade riešenie verejných priestorov v lokalite, vrátane predstaničných námestí a samotnej Hviezdoslavovej ulice.</p>
Anotace (anglická):	<p>The subject of thesis is a public space in the city in all its forms. Side street, city ring road, square and park, as well as the public space in the public buildings. Public space is as a whole and indivisible continuum involved in the whole of the city.</p> <p>The work is focused on the P. O. Hviezdoslav street in Žilina, the street on the edge of the historical city center, which is an extremely important but also immensely neglected element of the city. It is important to locate the two transport terminals of the city - the railway and bus stations, the gateways to the city. The work is devoted to the possibilities of further development of the city behind the railway line in accordance with the strategic documents of the city. The project defines the possibilities of urban design of areas released after the railway track is relocated under the surface. Part of the thesis is focused on design of the integrated transport terminal, but mostly it is focused on a design of public spaces in the area, including the squares and Hviezdoslavova Street itself.</p>

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 20.5.2019

podpis autora-diplomanta

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Architektura & urbanismus

jméno a příjmení:

Matuš Berák

datum narození:

16.02.1996

akademický rok / semestr:

2018/19

obor:

architektura a urbanismus

ústav:

Navrhování 1.

vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer

téma diplomové práce:

Ulica P. O. Hviezdoslava v Žiline

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Návrh riešenia ulice P.O. Hviezdoslava: koncepcia verejných priestorov, organizácia dopravy, urbanistické zmeny v území – doplnenie zástavby, preverenie a výber vhodného miesta k umiestneniu novej autobusovej stanice v nadväznosti na jestvujúcu železničnú stanicu

Návrh novej autobusovej stanice

Cieľ práce: Komplexný návrh ulice, ktorý bude adekvátny jej významu a pozdvihne úroveň exponovanej lokality, ktorá je prvým miestom v meste, s ktorým prídu cestujúci návštevníci do kontaktu. Návrh autobusovej stanice, za ktorú sa mesto nebude hanbiť.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Ulica P. O. Hviezdoslava, predstaničné priestory, autobusová stanica s nadväznosťou na železničnú stanicu

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

portfolio

postery

2 CD podľa požiadaviek FA ČVUT

Projekt bude zpracován do úrovně studie, součástí bude:

autorská zpráva,

analytická část,

koncepční schémata,

mapa širších vztahů v m. 1:5000,

situace v 1:1000,

půdorys všech podlaží v měřítku a půdorys ulice 1:200,

typické řezy v m. 1:200,

pohledy, vizualizace.

Výstupy a jejich měřítka mohou být změněny v průběhu práce po dohodě s vedoucím diplomové práce.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu

Model 1:200

Datum a podpis studenta

25.2.2019



Datum a podpis vedoucího DP



Datum a podpis děkana FA ČVUT

6.3.2019



registrováno studijním oddělením dne

25.2.2019



