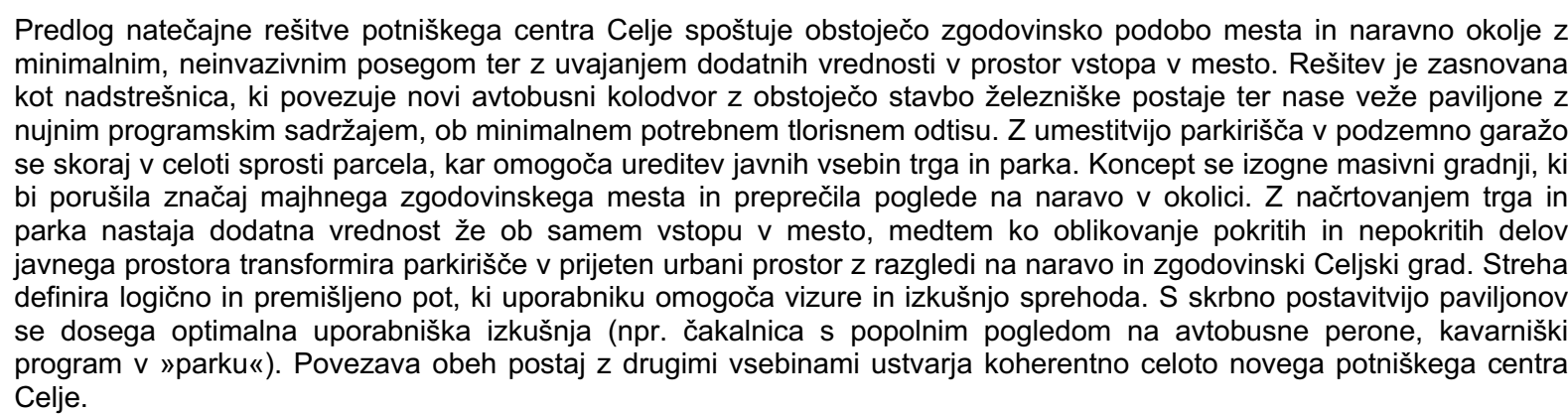


POTNIŠKI CENTER CELJE

obstoječe drevo
parkirno mesto za invalide
parkirišče za zaposlene
vhod na parkirišče
razširjeno obstoječe zelenilo
vhod v predor
Železniška postaja
vhod v predor
odprt prehod
servisni dostop do železniške postaje
obstoječe drevo
Šubičev paviljon
mestna avtobusna postaja
drevored v mreži
mestna avtobusna postaja
parkirišče za kolesa
mestna avtobusna postaja
parkirišče za kolesa
mestna avtobusna postaja
kavarne
izhod za avtobuse iz postaje
avtobusna parkirna mesta
izhod iz podzemne garaže
parkirišče za kolesa
drop-off - 3 parkirnih mest
parkirišče za kolesa
taxi - 6 parkirnih mest
izhod iz podzemne garaže
sanitarije
smeti
sanitarije
car sharing - 5 parkirnih mest
garderoba zaposleni s sanitarnimi
čakalnica
izhod iz podzemne garaže
blagajna / informacijski center
dvigalo
sanitarije
izhod iz podzemne garaže
postaja za točenje goriva v vlake
garažna rampa
opremlišče Celje
vodna postaja
prevera parkiranja avtobusov

M 1:500 S1



Materialnost in konstrukcija konceptualno sledita projektu z uporabo trajnostnih materialov, prefabriciranih elementov in montažnih konstrukcij. Minimalen odli in količina potrebnega materiala za gradnjo mocno povečujeta trajnost celotnega projekta. Amiranobetonska streha je reducirana na minimum potrebnega materiala, hkrati pa omogoča namestitve velike sončne elektrarne na strehi. Montažni zapilni zavori vsebin potiskajo centra s prostorsko fleksibilni in izrazito trajnostni tako v gradnji kot v vzdrževanju, obenem pa jih je mogoče preprosto odstraniti ali dodati nove glede na prihodnje potrebe. Celotna konstrukcija in izgradnja sta minimalni, medtem ko je funkcija maksimalna in prilagodljiva. To pomeni, da je skupna potrebna količina materiala izjemno majhna, zaradi česar je projekt bistveno trajnejši od kakršnekoli masivne gradnje.

Minimalna in neinvazivna gradnja prinaša neprimerljivo manjšo porabo materiala na kvadratni meter v primerjavi z drugimi možnostmi, kar bistveno znižuje stroške izgradnje in projekcija. Program je predviden le v kleti in pritičju z galerijo, izvedba pa v eni sami fazi, kar dodatno skrajša čas gradnje in s tem celotno investicijo. Konstrukcija je enostavna in ekonomična. Fleksibilnost urejenega priljučnega prostora omogoča tudi prihodnje možnosti gradnje na severnem delu parcele P1.

Garažna hiša na -1 delu praviho potrebo po več rampah.

Ena faza – predlagana rešitev omogoča izvedbo vseh potrebnih vsebin v celoti že v eni sami fazi, s čimer se izognemo začasni uporabi prostorov v stari železniški stavbi, saj je vse pomembno za funkcioniranje avtobusne postaje in garaže hiše predvideno v območju faze 1. V Železniški stavbi se lahko tako zasnuje nova prihodnja raba in se tako izogne dvojni urejanje in rušenje, prav tako se prihrani veliko časa in negotovosti pri čakanju prihodnjeg prostorskog nacrta.

Predlog temelji na spoštovanju zgodovinske identitete Celja in njegovega naravnega okolja, z ohranjanjem odprtega prostora za javne vsebine trga in parka, brez visokogradnje, ki bi degradirala značaj mesta in poglede na Celjski grad ter obratno.

Gradnja dodatnih nadstropij zaradi razgleda in rabe ni primerena za to lokacijo.

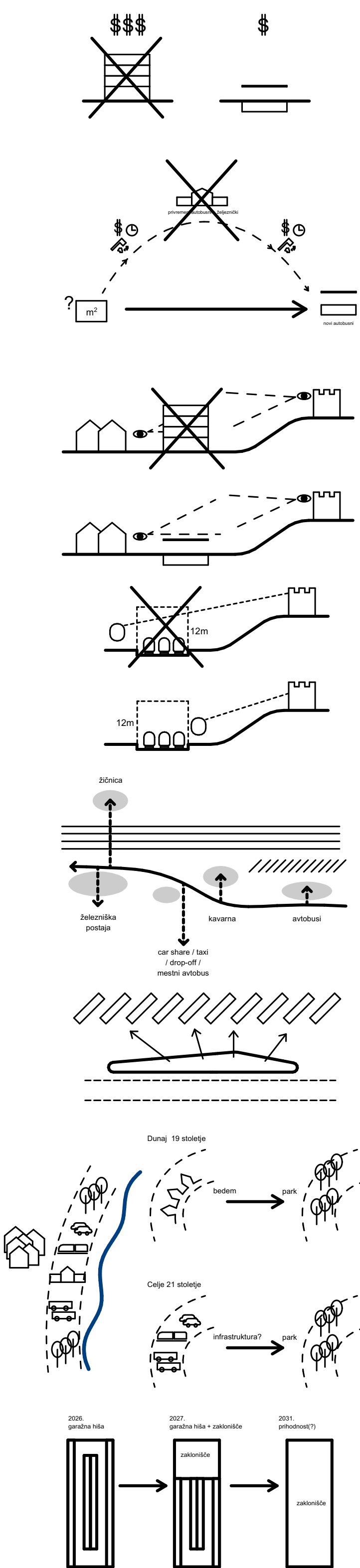
Žičnica je umeščena vzhodno od železniške proge, kar poseg naredi neodvisen od izvedbe avtobusnega kolodvora ter administrativno in funkcionalno enostavnejši (če žičnica ne prečka železnice).

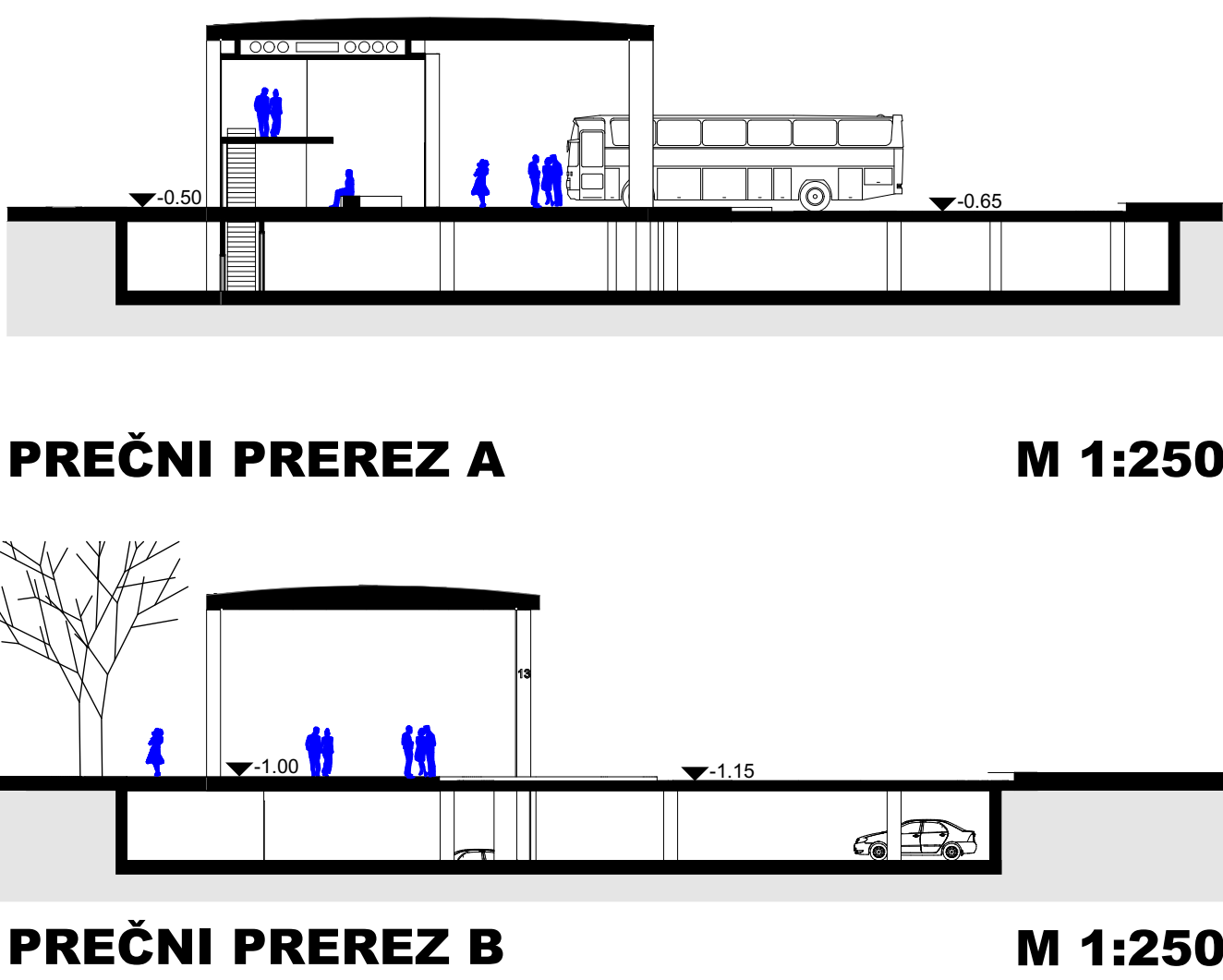
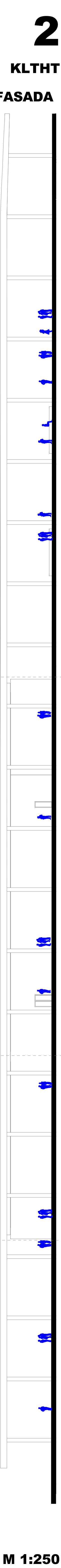
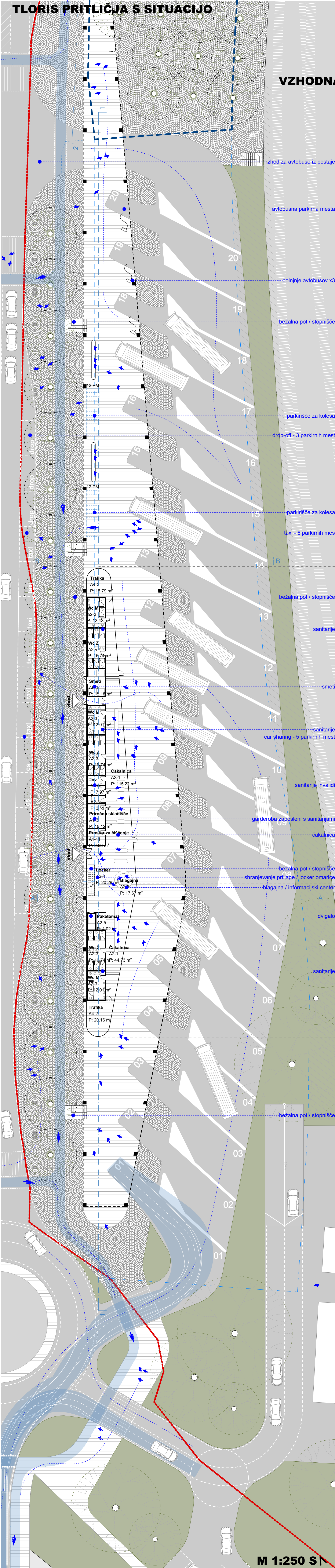
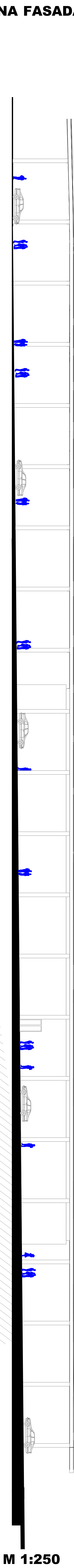
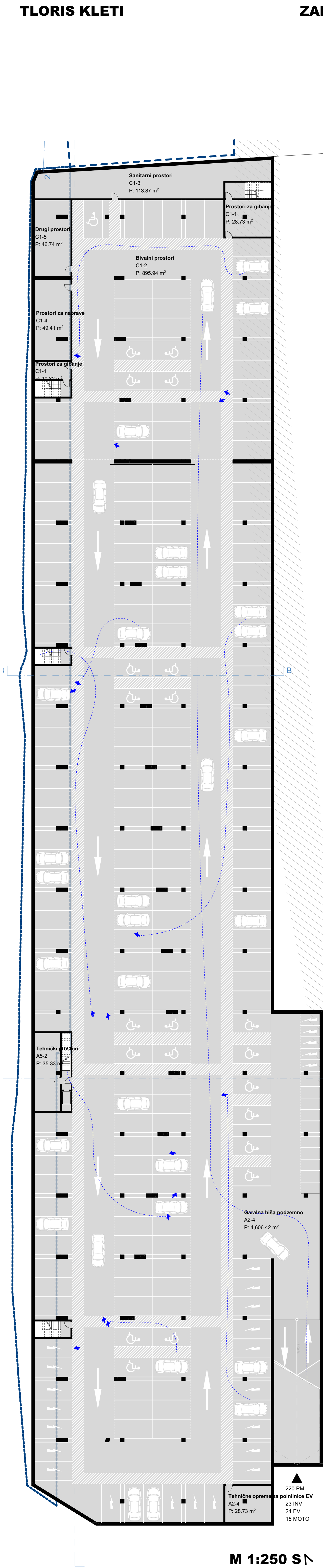
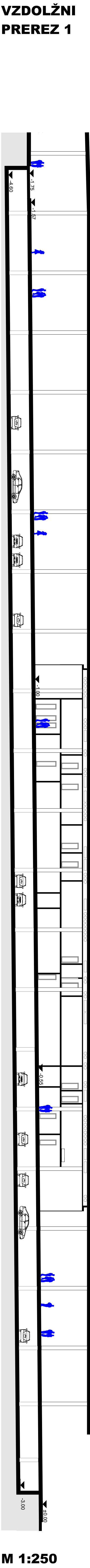
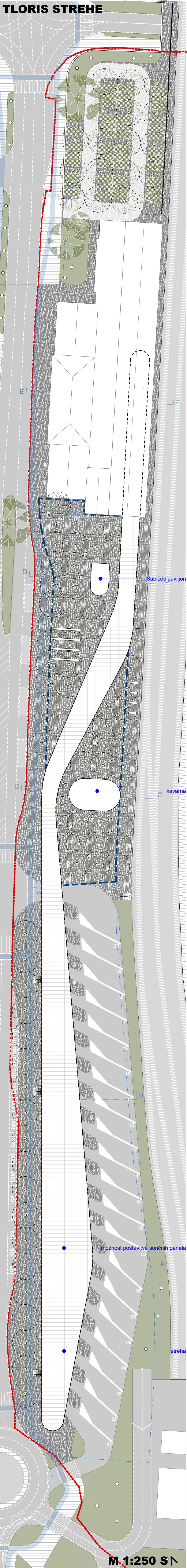
Rešitev je zasnovana kot nadstrešnica, ki povezuje novi avtobusni kolodvor z obstoječo železniško postajo in nase veže paviljone. Površina nadstrešnice funkcionalno povezuje oba kolodvora z vsemi drugimi vsebinami.

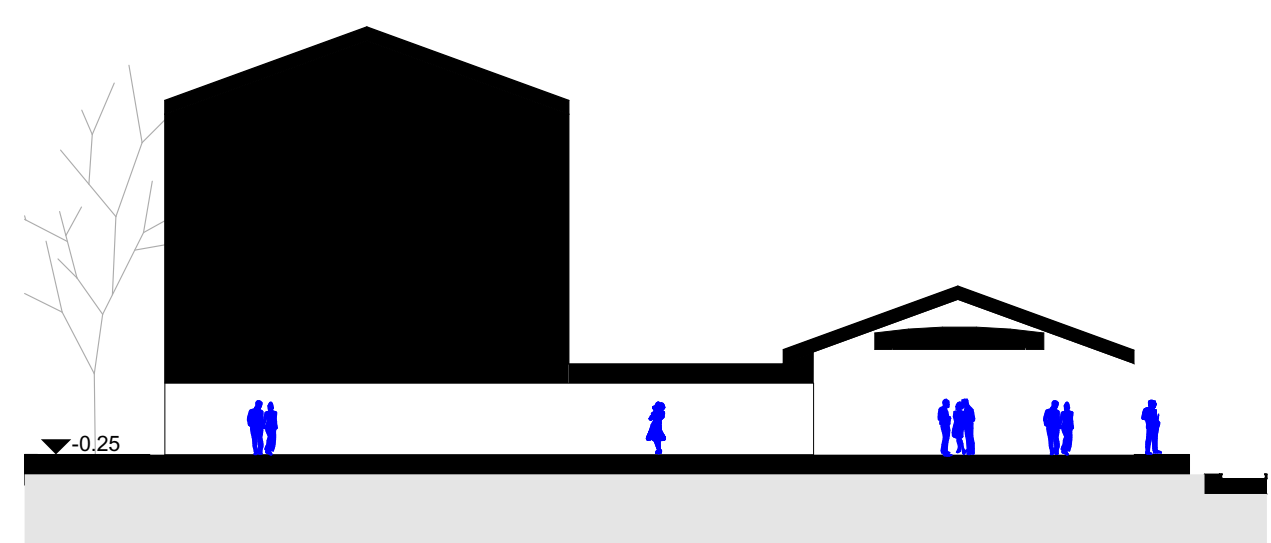
Namesto začasno ali trajno dislocirane čakalnice je ta umeščena neposredno ob perone, kar potnikom omogoča neposreden vizualni pregled nad avtobusi.

Z razvojem tehnologije in načina življenja se preobražajo tudi mesta. Nekoč nujni del mestnega tkiva postajajo zastareli in odveč, nadomeščajo pa jih nove vsebine. Mestno obzidje se je preobrazilo v sistem trgov in javnih stavb, železniške trase pa v sprehalnice poti in parke. Njihova največja vrednost ob preobrazbi je ravno v tem, da so bili »ohranjeni« kot prostori brez pozidave v vse gostejši mestni matrici. Zakaj ne bi predvideli prihodnjih sprememb ter namesto gradnje ohranili dragoceno lokacijo v mestu kot urejen javni prostor?

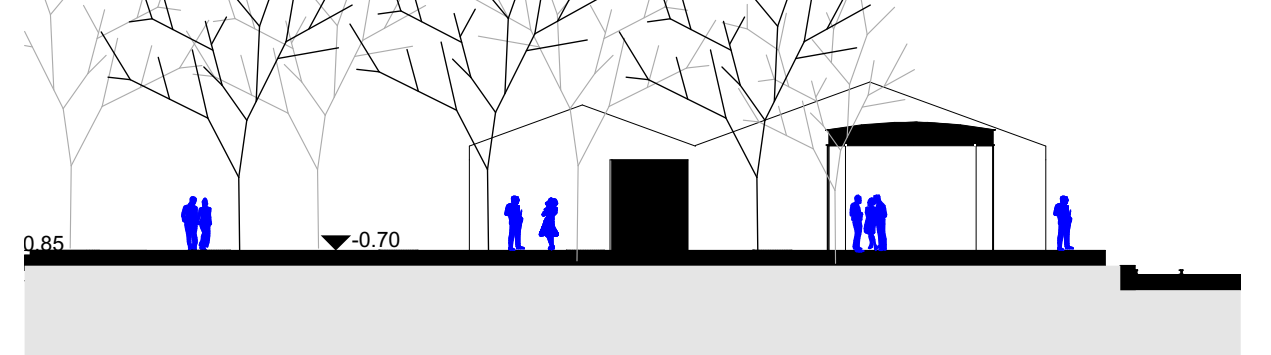
Projektna rešitev vsebuje tudi dvojen namen uporabe zaklonišča kot sestavnega dela garaže. Tak pristop omogoča racionalno rabo vseh prostorov v mirnem času, ob morebitni potrebi za uporabo zaklonišča v prvotni funkciji pa se z zapiranjem masivnih vrat prostor preobrazi v varno mesto z vso potrebno infrastrukturo.



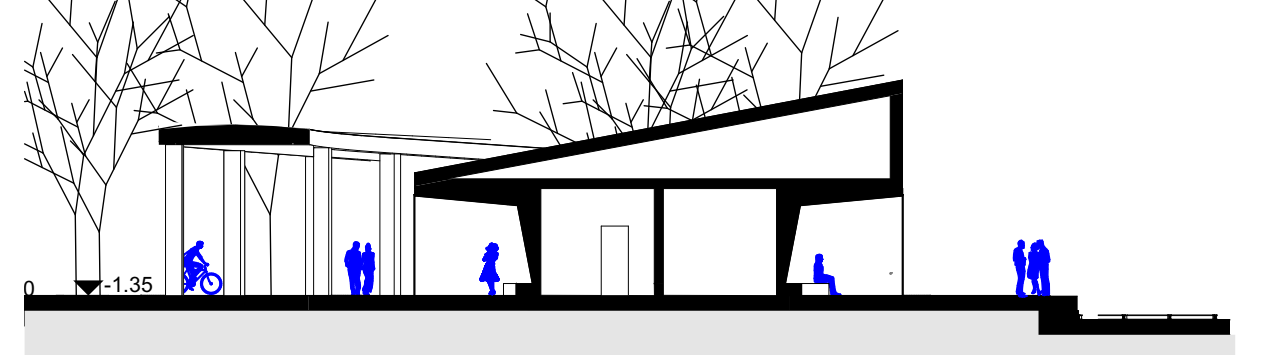




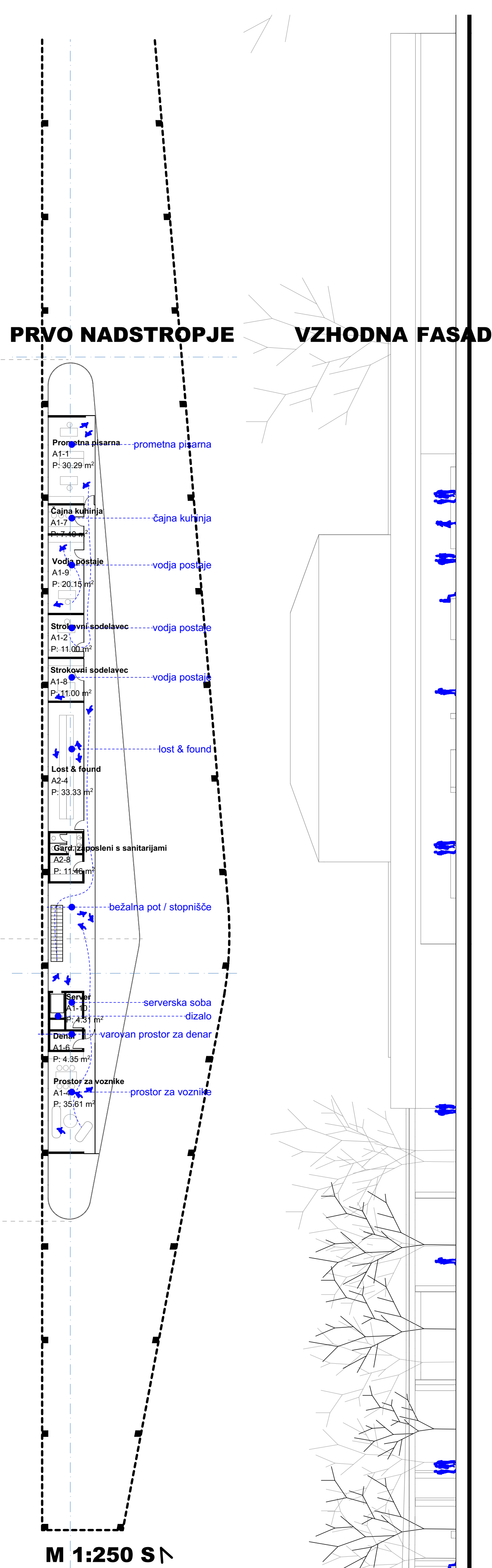
PREČNI PREREZ E M 1:250



PREČNI PREREZ D M 1:250



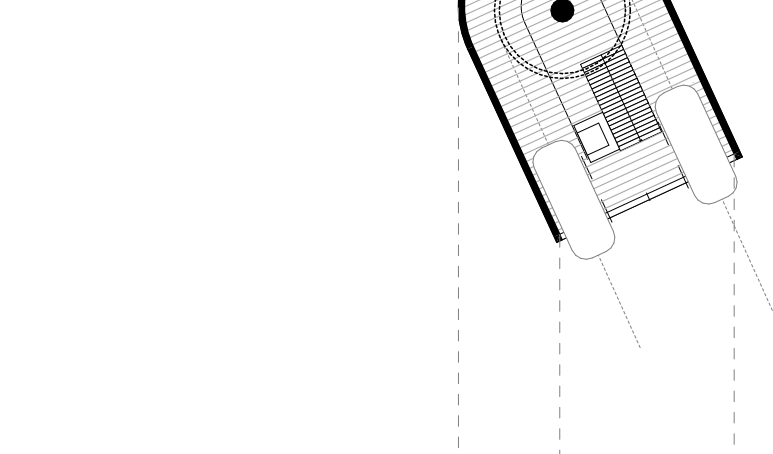
PREČNI PREREZ C M 1:250



M 1:250 S↗

SPODNJA POSTAJA GONDOLE

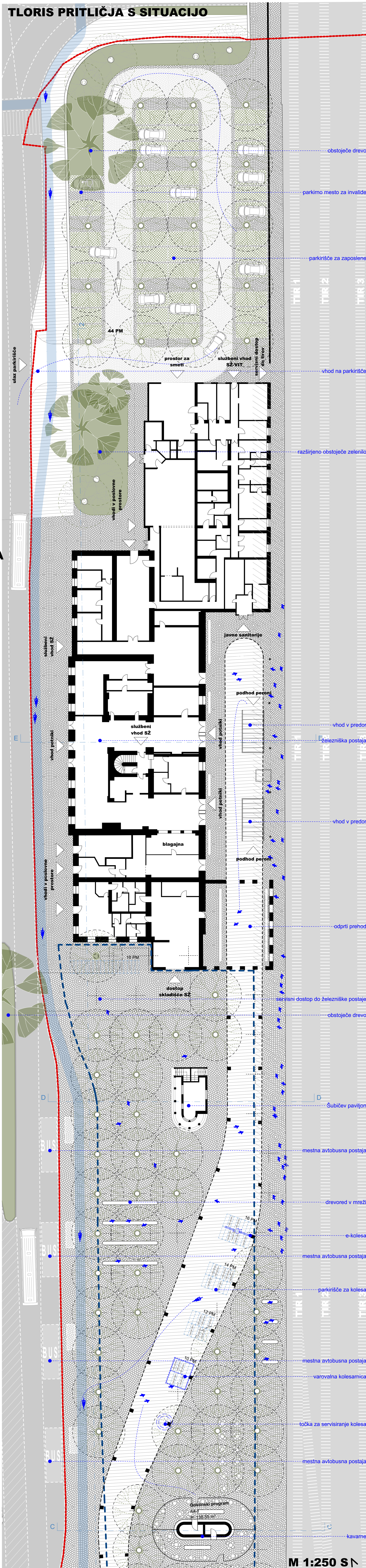
NADSTROPJE



PRITLIČJE

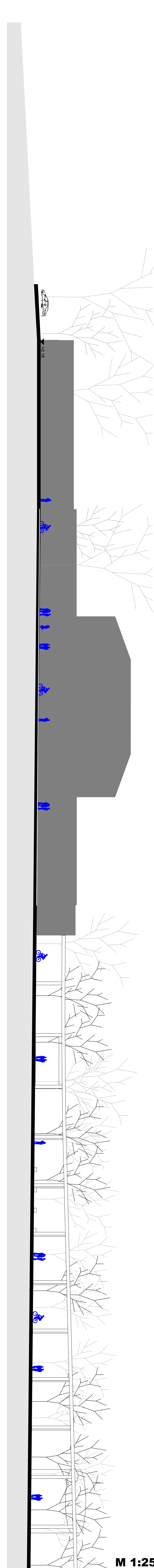


M 1:500 M 1:250



M 1:250 S↗

VZDOLŽNI PREREZ 2



M 1:250



3

KLTH



