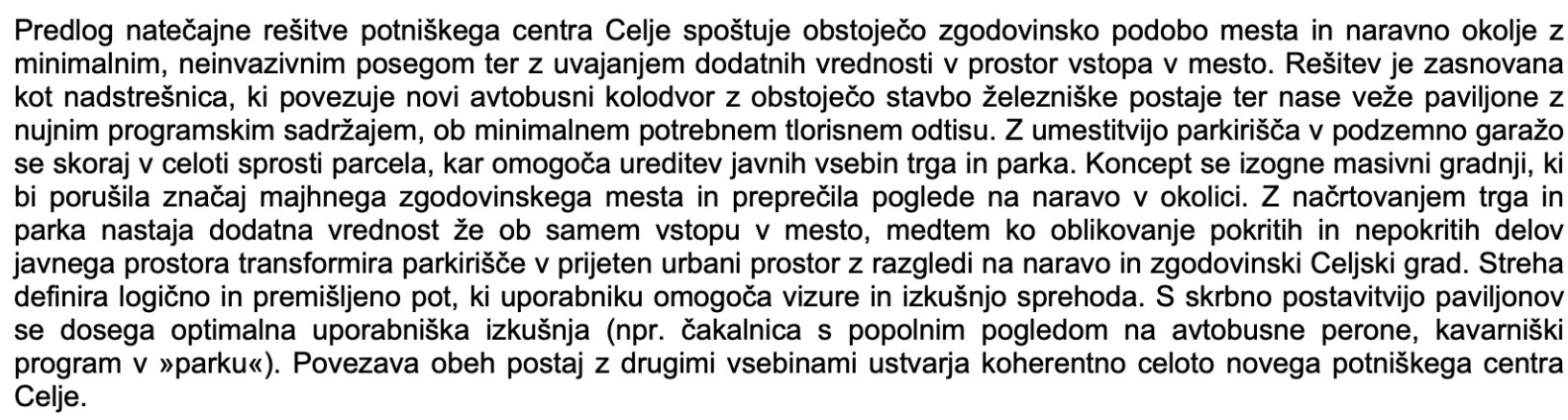




Materialnost in konstrukcija konceptualno sledita projektu z uporabo trajnostnih materialov, prefabriciranih elementov in montažnih konstrukcij. Minimalen otis in količina potrebnega materiala za gradnjo komo povečujata trajnost celotnega projekta. Amirano obetno streha je reducirana na minimum potrebnega materiala, hkrati pa omogoča namestitve velike sončne elektrarne na strehi. Montažni jabolci zapirajo vsebin potniškega centra s prostorsko fleksibilni in izrazito trajnostni tako v gradnji kot v vzdrževanju, obenem pa jih je mogoče preprosto odstraniti ali dodati novе 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 projekiranja. Program je predviden le v kleti in pritličju 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 pritličnega prostora omogoča tudi prihodnje možnosti gradnje na severnem delu parcele P1.

Garažna hiša na -1 odpravlja 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 garažne hiše predvideno v območju faze 1. V železniški stavbi se lahko tako zasnuje nova prihodnja raba in se tako izogne dvojno urejanje in rušenje. prav tako se prihrani veliko časa in negotovosti pri čakanju prihodnjeg prostorskog načrta.

Predlog temelji na spoštovanju zgodovinske identitete Celja in njegovega naravnega okvirja, 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.

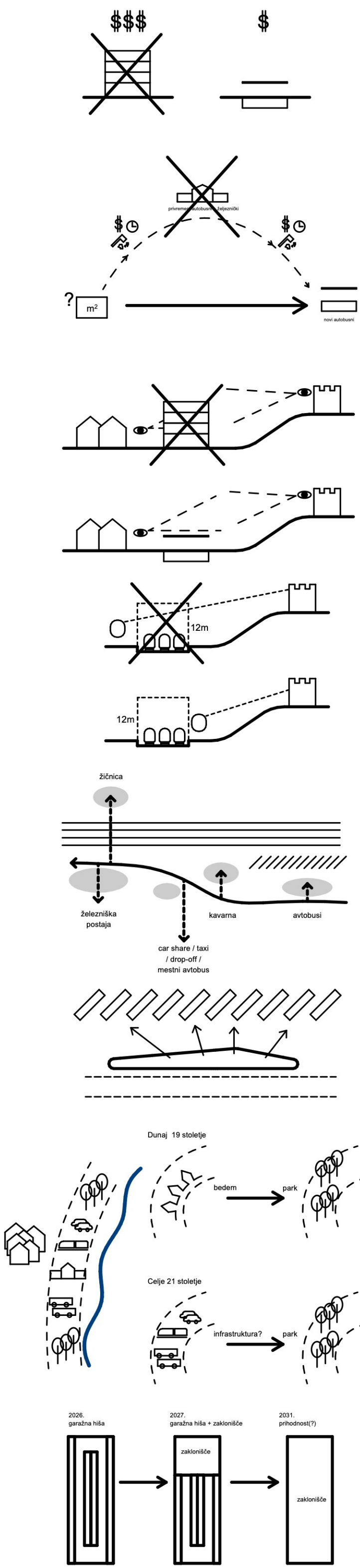
Žičnica je umeščena vzhodno od železniške proge, kar poseg naredi neodvisen od izvedbe avtobusnega kolodvora ter administrativno in funkcionalno enostavnejši (če žičnica ne prečka železnice).

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.

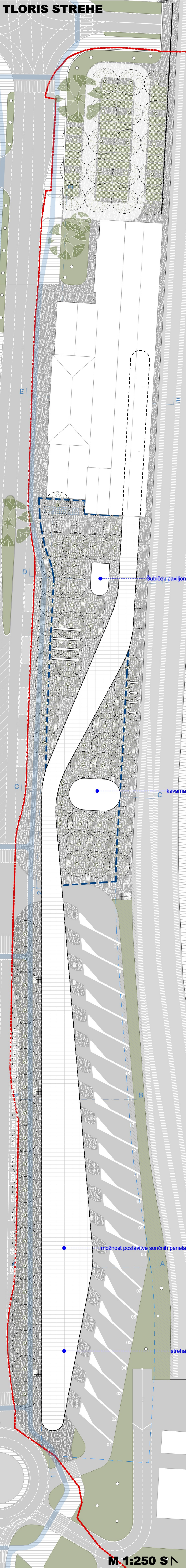
Z razvojem tehnologije in načina življenja se preobrazba tudi mesta. Nekoč nujni del mestnega tkiva postajajo zastareli in odveč, nadomeščajo pa jih nove vsebine. Mestno obzidje se je preobrazilo v sistem trgov in njihovih stavb, železniške trase pa v sprehajalne poti in parke. Javnih največja vrednost 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 zaklonskega kot sestavnega dela garaže. Tak pristop omogoča racionalno rabo vseh prostorov v mirnem času, ob morebitni potrebi za uporabo zaklonskega v prvotni funkciji pa se z zapiranjem masivnih vrat prostor preobrazi v varno mesto z vso potrebno infrastrukturo



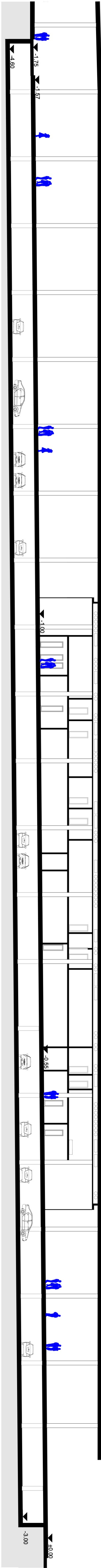


TLORIS STREHE



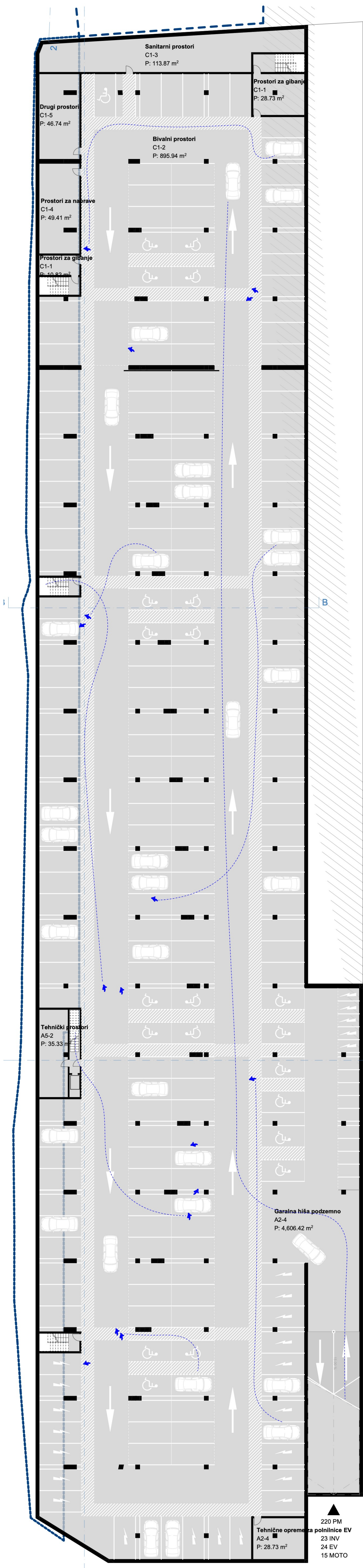
M 1:250 S ↗

VZDOLŽNI PREREZ 1



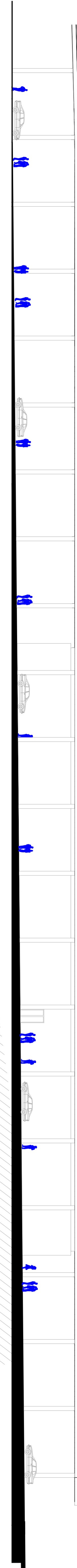
M 1:250

TLORIS KLETI



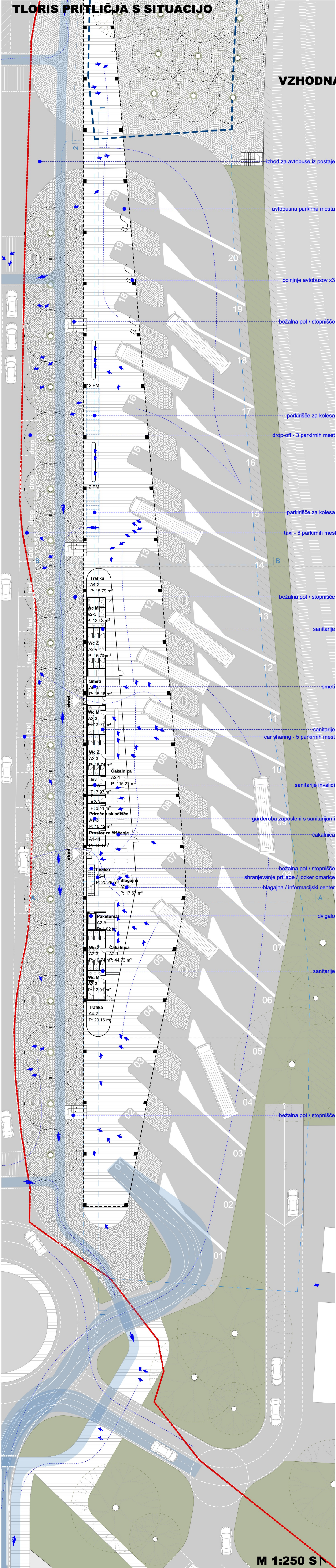
M 1:250 S ↗

ZAHODNA FASADA



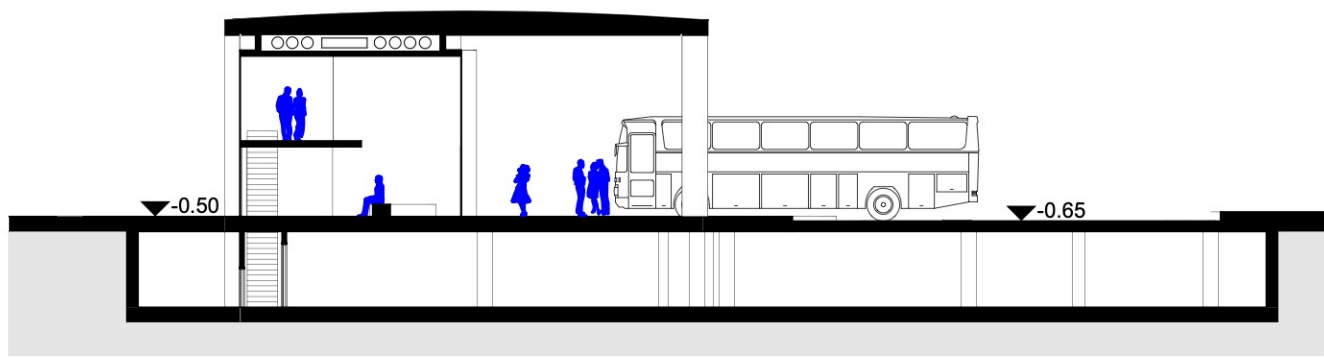
M 1:250

TLORIS PRITLIČJA S SITUACIJO

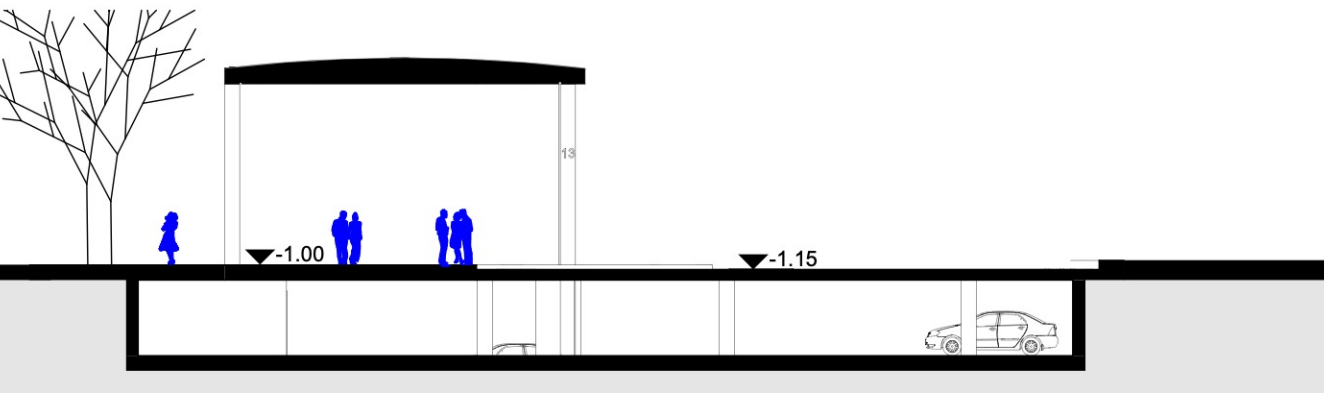


M 1:250 S ↗

M 1:250

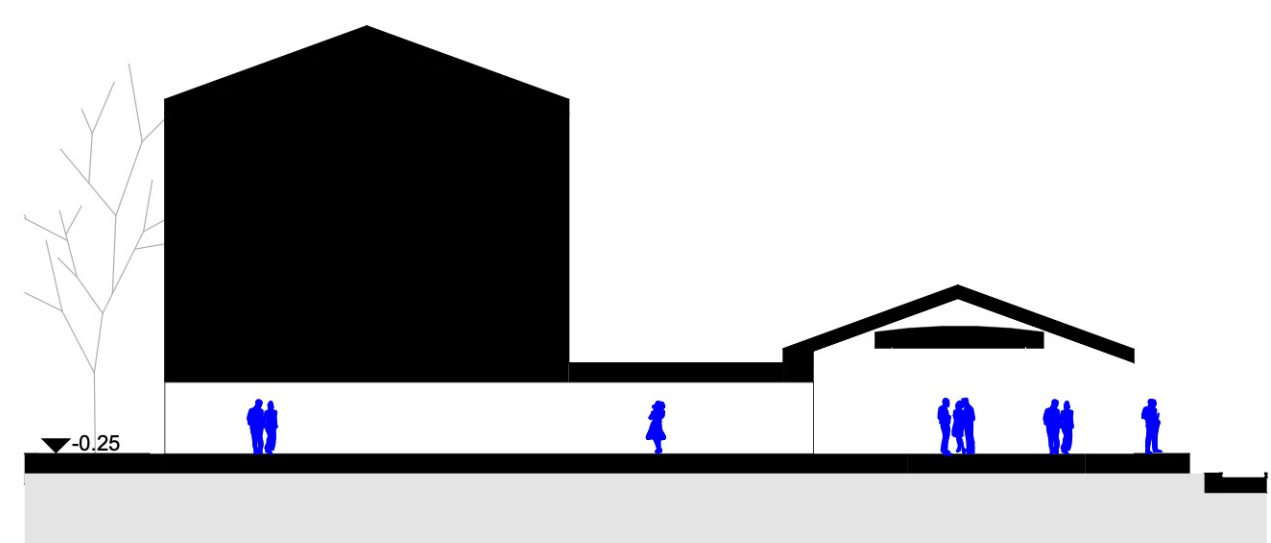


PREČNI PREREZ A M 1:250

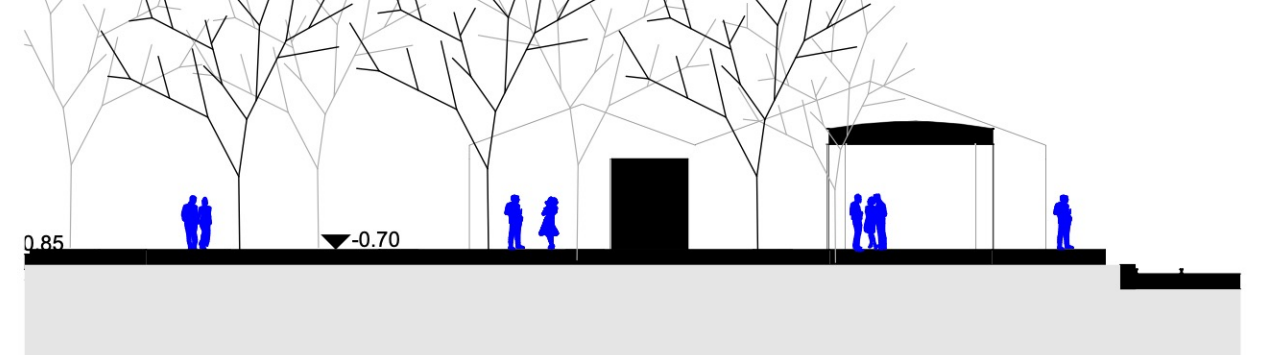


PREČNI PREREZ B M 1:250

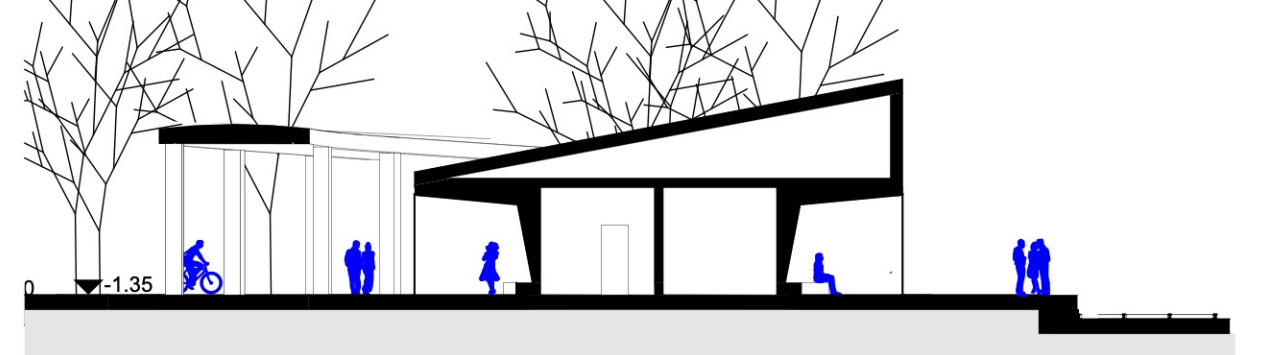




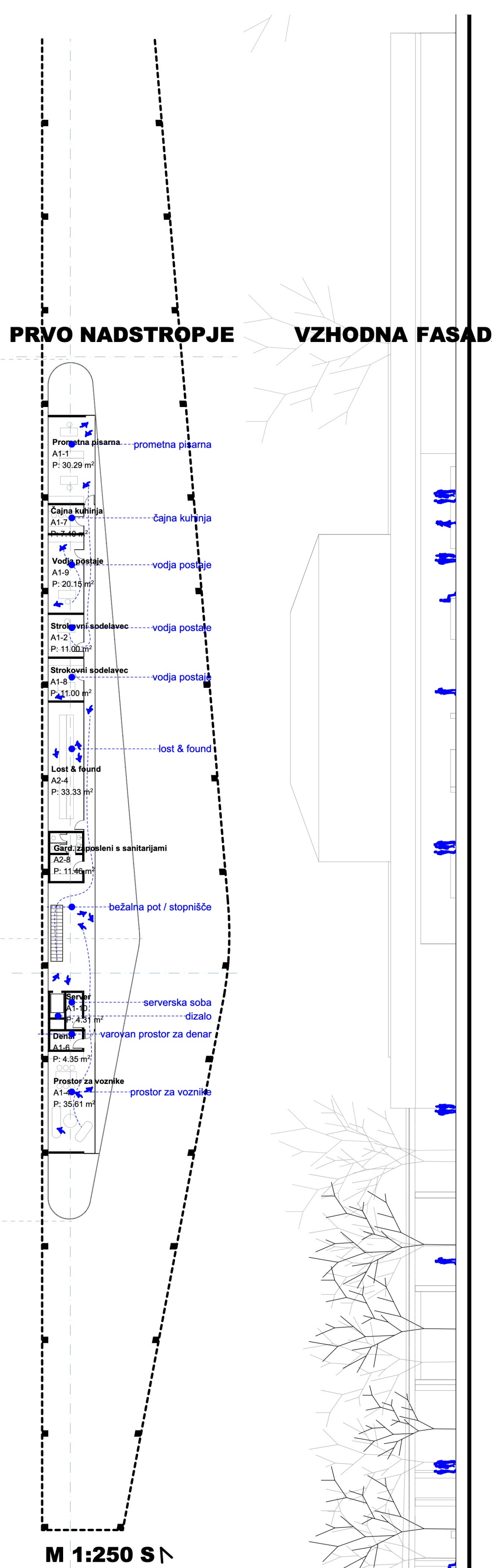
PREČNI PREREZ E M 1:250



PREČNI PREREZ D M 1:250



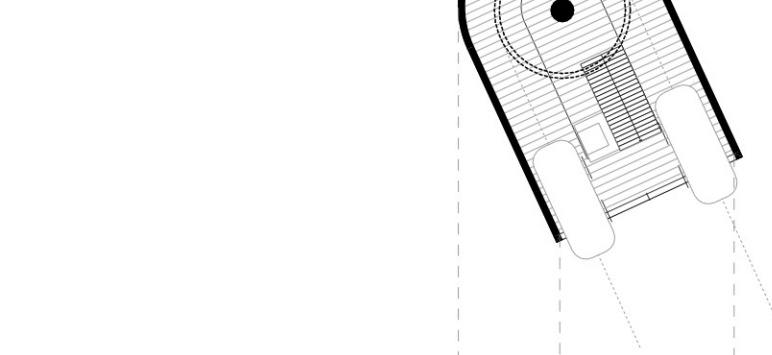
PREČNI PREREZ C M 1:250



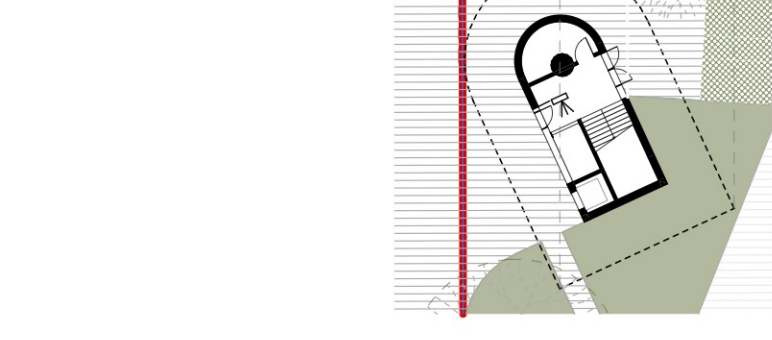
M 1:250 S↗

SPODNJA POSTAJA GONDOLJE

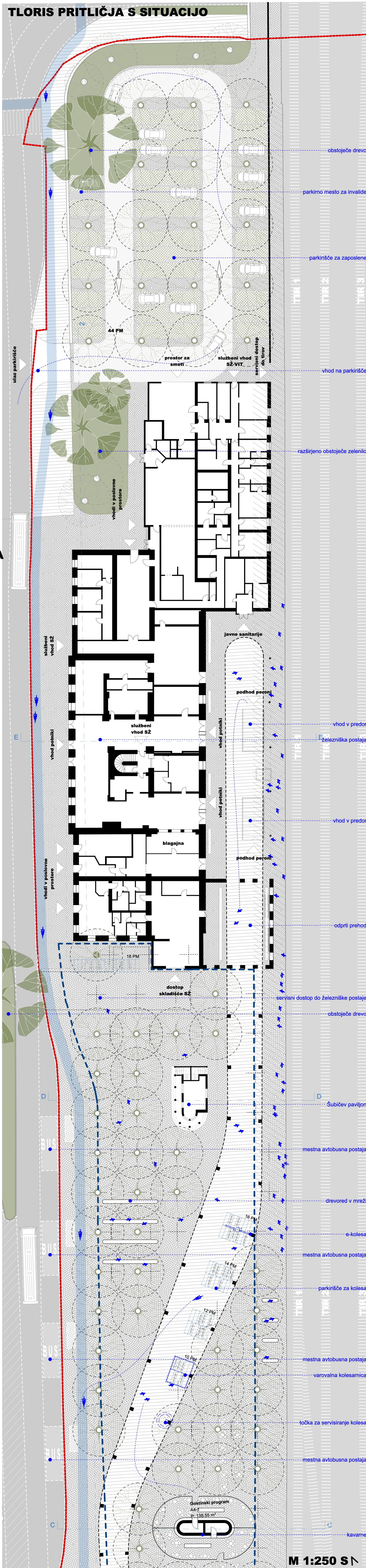
NADSTROPJE



PRITLIČJE

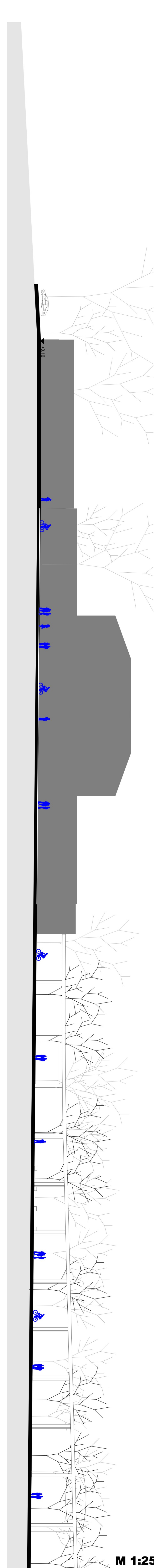


M 1:500 M 1:250



M 1:250 S↗

VZDOLŽNI PREREZ 2



M 1:250





