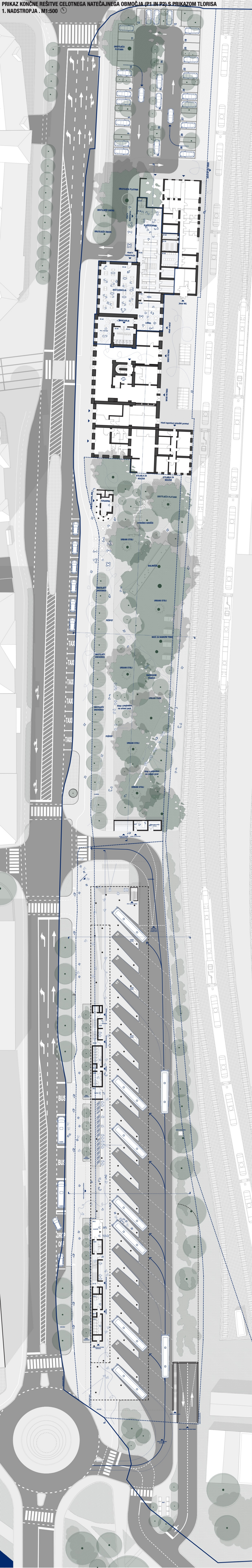


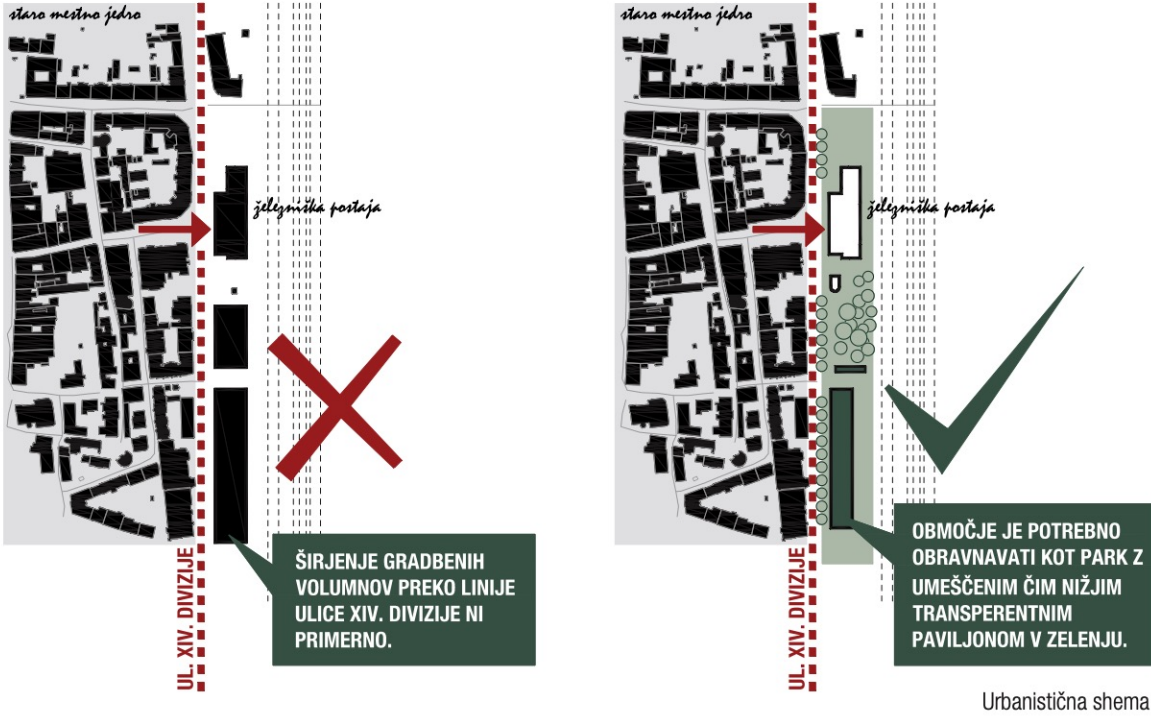
PRIKAZ KONČNE REŠITVE CELOTNEGA NATEČAJNEGA OBMOČJA (P1 IN P2) S PRIKAZOM TILORISA PRITILČJA : M1:500  
TLORIS SPODNJE POSTAJE GONDOL : M1:500



PRIKAZ KONČNE REŠITVE CELOTNEGA NATEČAJNEGA OBMOČJA (P1 IN P2) S PRIKAZOM TILORISA  
1. NADSTROPJA : M1:500



Kompaktno historično mestno jedro se tako fizično, kot tudi percipcijsko zaključuje z linijo Ulice XIV. divizije. Zato mora biti območje po mnenju avtorjev natečajnega elaborata, ki je predvideno za bodočo avtobusno postajo, obravnavano tako, da je jasno zaznavna meja historičnega mestnega središča in zelenih struktur, ki to jedro obkrožajo.



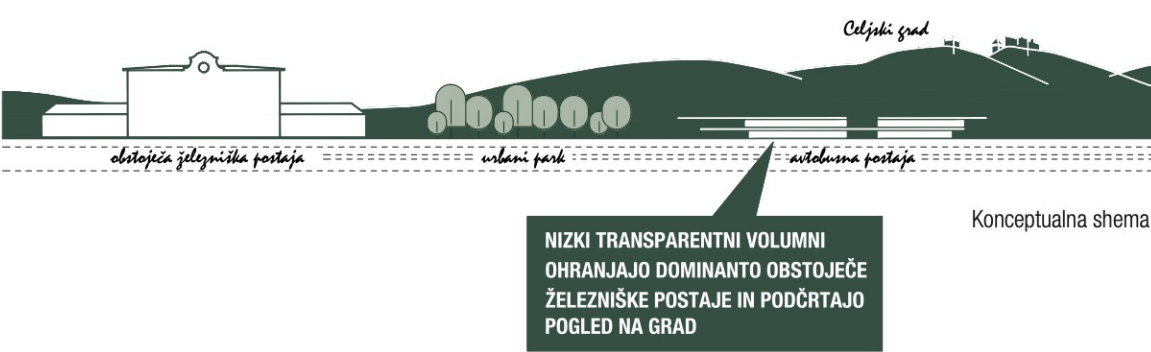
Urbanistična shema:

Avtobusna postaja je zato zasnovana kot najnižji možen, transparenten volumen, ki ima svetlo višino nekaj več kot 6 metrov, kar je višina ki je zahtevana za manevriranje avtobusov. Kar je avtobusna postaja locirana v prvo nadstropje, je skupna višina objekta nad nivojem Ulice XIV. divizije okoli 8,3 metra (merjeno do zgornjega venca strehe avtobusne postaje).

Volumen je percipcijsko dematerializiran tako, da so poudarjene le horizontalne plošče in delitve stekel, kar dajejo vtis steklenega paviljona, ki je postavljen v zelenje. Na ta način objekt ne konkurira strmemu, historičnemu mestnemu jedru in jasno ohranja obstoječo urbano hierarhijo.

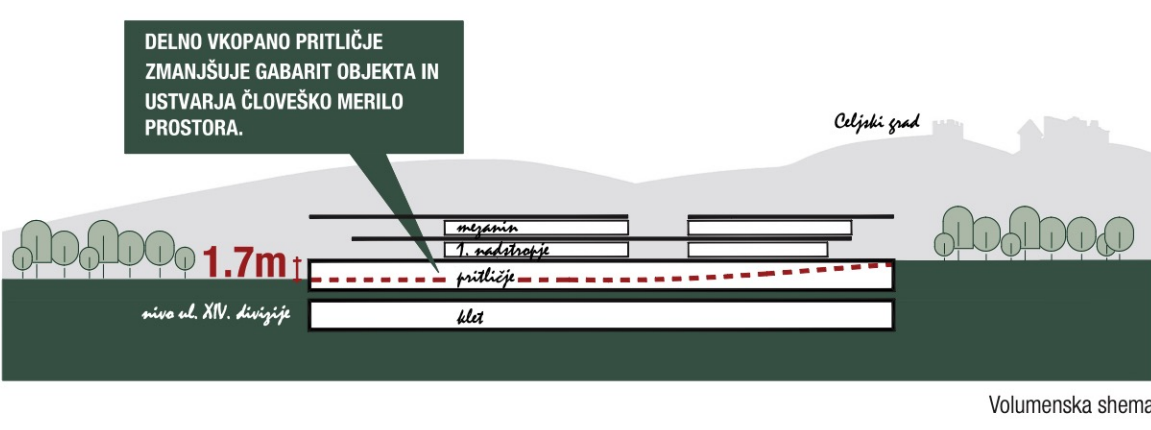
Nizek volumen prav tako ohranja in celo poudarja poglede iz območja Ulice XIV. divizije proti Staremu gradu.

Zaradi izjemne dolžine volumna avtobusne postaje je ta v mezinju oziroma drugem nadstropju prekinjen z ozelenjeno teraso. Na ta način je objekt optično razdeljen na dva manjša odseka.



Konceptualna shema:

## NIZEK VOLUMEN OHRANJA IN POUДАРJA POGLEDE IZ OBMOČJA ULICE XIV. DIVIZIJE PROTI STAREMU GRADU.



Volumenska shema:

Najpomembnejša kvaliteta predlagane avtobusne postaje je njena vpetost v zeleno strukturo prostora med obstoječo železniško in novo avtobusno postajo. Z oblikovanjem URBANEGA PARKA med obema postajama ZELENIJE POSTANE OSREDNJI ELEMENT UPORABNIŠKE IZKUŠNJE POTNIKOV.

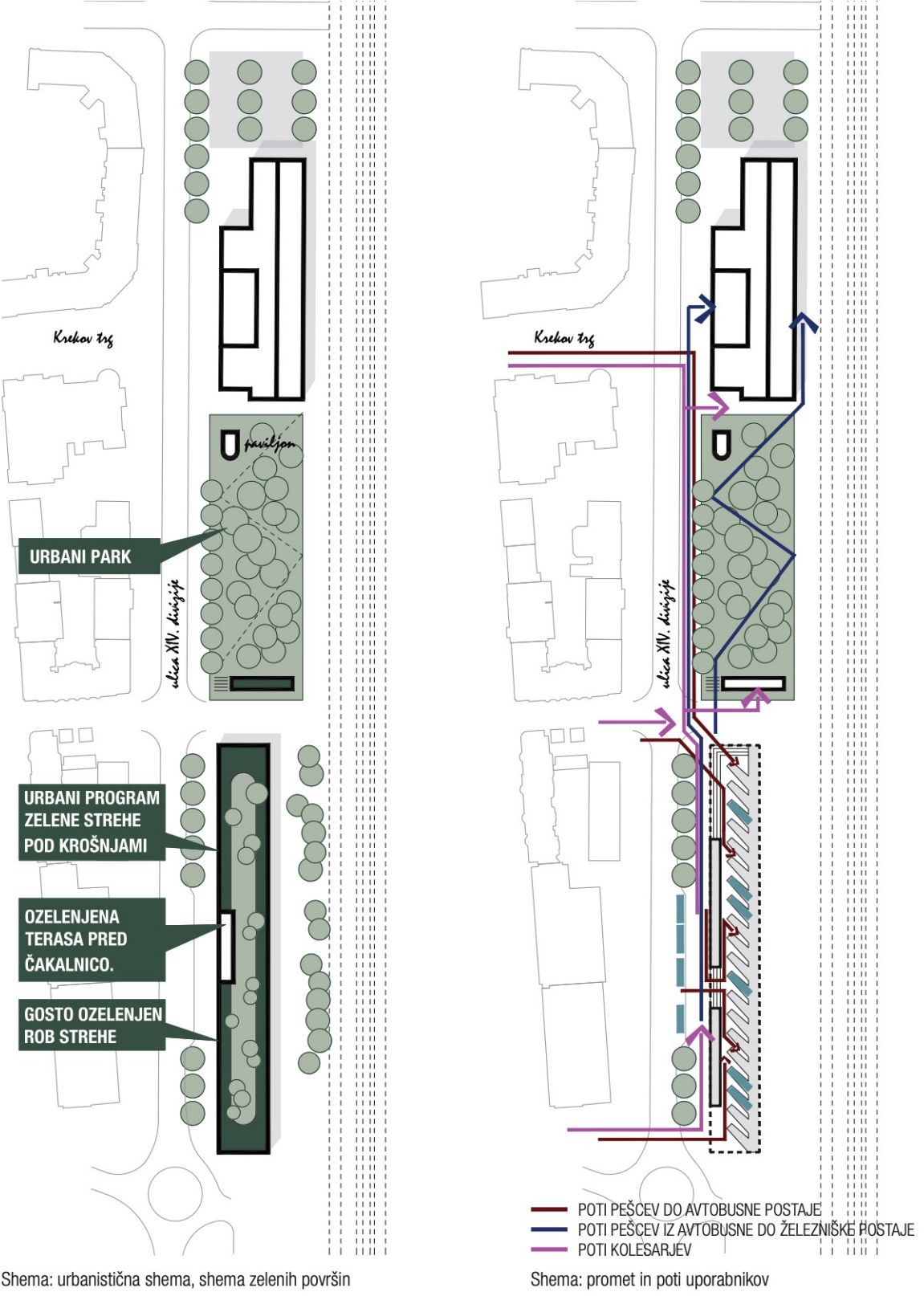
Zelenje je prav tako bistven element, ki uporabnike spremlja tudi pri uporabi avtobusne postaje (drevesod ob cesti, ozelenjena terasa ob čakalnici, zelena urbana streha, itd.).

Poleg navedenega je avtobusna postaja organizirana tako, da imajo vsi uporabniki nenehno pod nadzorom vse perone avtobusne postaje (tako iz nivoja peronov, kot tudi iz čakalnice in gostinskega lokala v prvi etaži).

PROSTORSKI PRIKAZ NA AVTOBUSNO POSTAJO IY SMERI KREKOVEGA TRGA



## Z OBLIKOVANJEM URBANEGA PARKA MED OBEMA POSTAJAMA, ZELENIJE POSTANE OSREDNJI ELEMENT UPORABNIŠKE IZKUŠNJE POTNIKOV.



Shema: urbanistična shema, shema zelenih površin

Shema: promet in poti uporabnikov

Obstoječa železniška in nova avtobusna postaja sta povezani z obsežnim ozelenjenim, urbanim parkom, sredi katerega kot osrednja dominanta stoji ponovno zgrajen Šubičev paviljon. Na skrajni južni strani parka se nahaja nova transformatorska postaja in kolesarnica.

Na severnem delu parka, na najbližji točki, kjer je stal nekoč, stoji Šubičev paviljon. Paviljon je namenjen kavarni ali slaščičarni, ki ima ob sebi letni gostinjski vrt. Paviljon stoji v osi zgornjega nivoja pločnika.

Park je zasnovan kot urbana zelena površina, ki je gosto zazelenjena. V parku se nahaja več urbanih vsebin, kot na primer skate park, prostori za letne predstave, klopi, urbani stoli, itd...

## AVTOBUSNA POSTAJA JE ORGANIZIRANA TAKO, DA IMAJO VSI UPORABNIKI NENEHNO POD NADZOROM VSE PERONE AVTOBUSNE POSTAJE (TAKO IZ NIVOJA PERONOV, KOT TUDI IZ ČAKALNICE IN GOSTINSKEGA LOKALA V PRVI ETAŽI).

PROSTORSKI PRIKAZ ČAKALNICE V MEZANINU S POGLEDOM NA PRIHAJAJOČE AVTOBUS





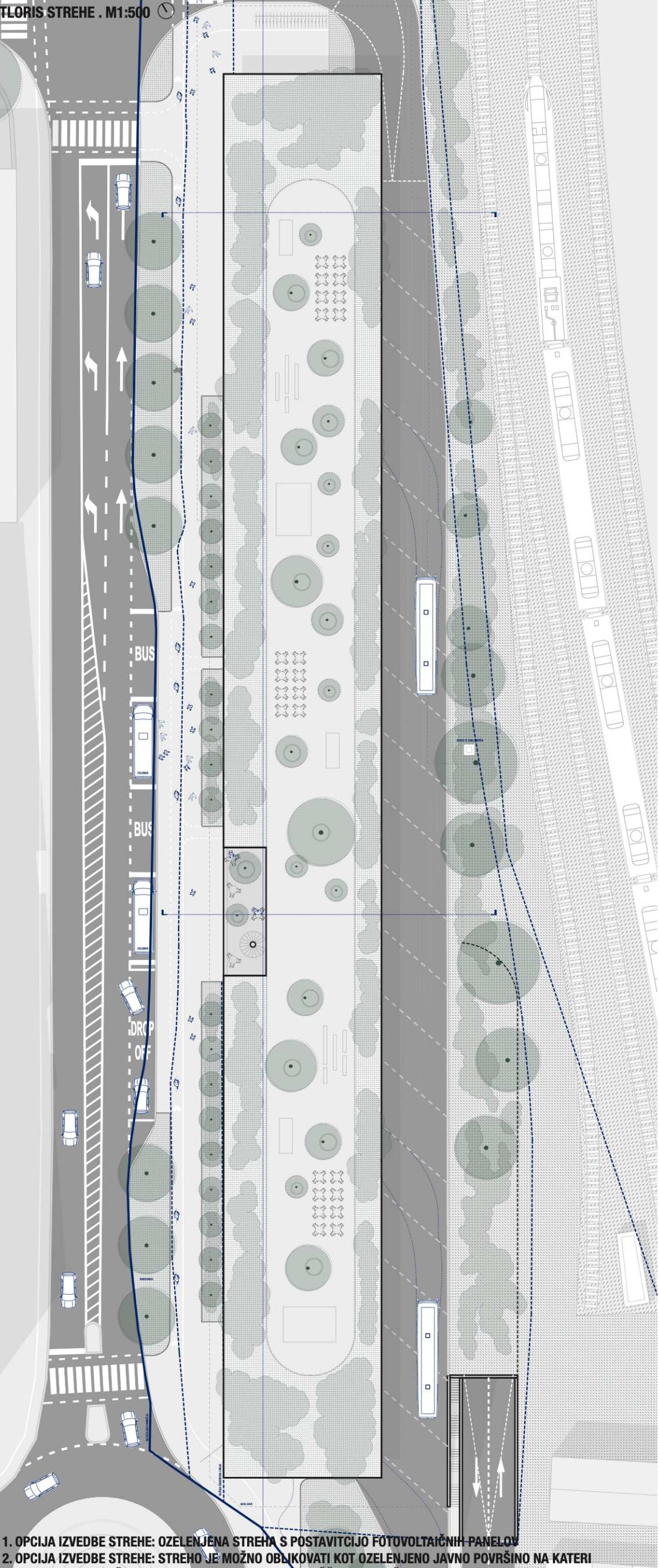


PROSTORSKI PRIKAZ NA AVTOBUSNO POSTAJO IZ ULICE XIV. DIVIZIJE

AVTOBUSNA POSTAJA JE UMEŠČENA V PRVO NADSTROPJE. PARKIRIŠČA SO UMEŠČENA V PRITLIČJE IN KLET.

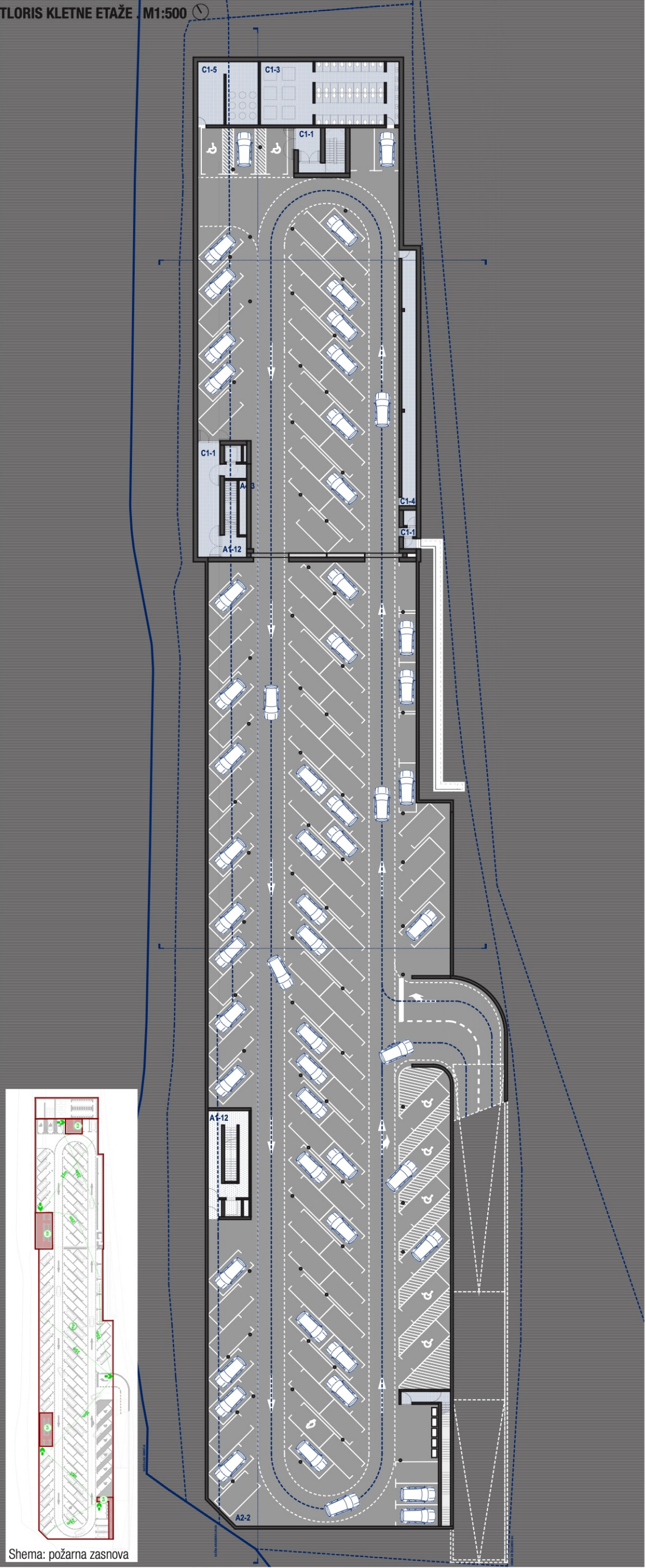
NAČRTI SPODNJEGA DELA NATEČAJNEGA PODOBMOČJA P1 OD JUŽNEGA ROBA OBLASTI NAVZGOR DO KRIŽIŠČA S PLETERIŠKOVKO ULICO:

TLORIS STREHE . M1:500



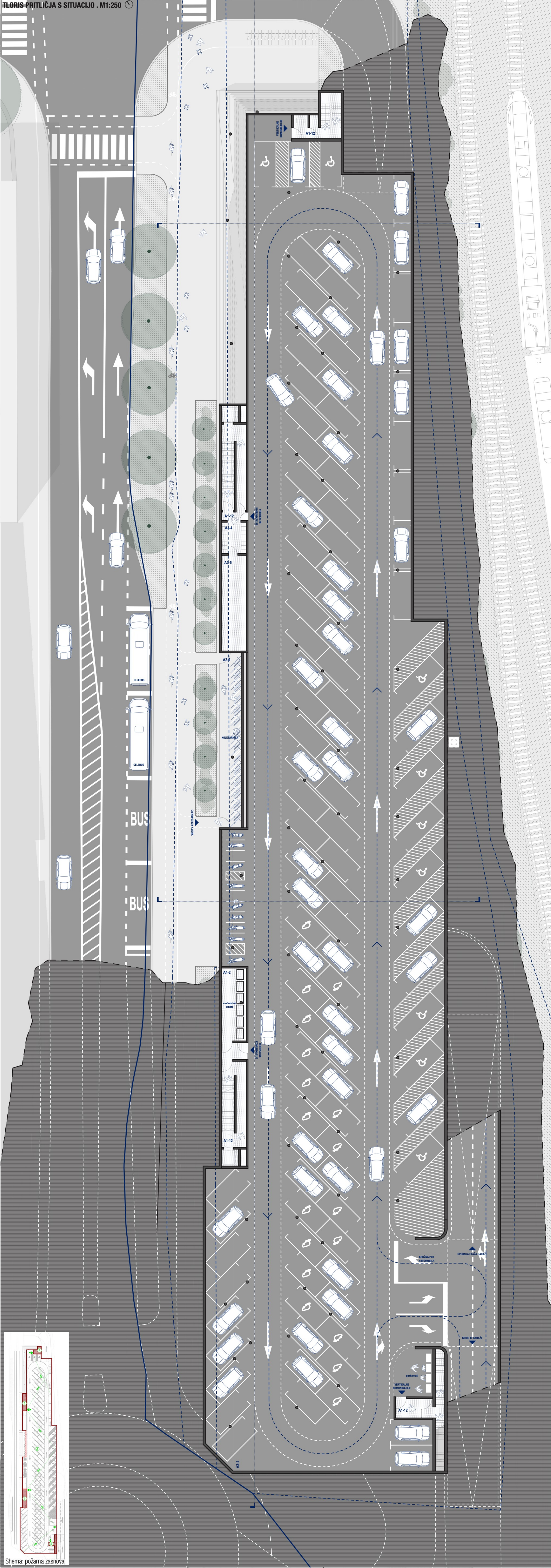
1. OPCIJA IZVEDBE STREHE: OZELENIJENA STREHA S POSTAVITVJO FOTOVOLTAIČNIH PANELOV  
2. OPCIJA IZVEDBE STREHE: STREHO JE MOŽNO OBRABOVATI KOT OZELENIJENO JAVNO POVRŠINO NA KATERI SE MAHAJAJO RAZLIČNI URBANI PROGRAMI (SPREHAJALIŠČE, KLOPI, UČILNICE NA PROSTEM, FESTIVALI, PROSTORI ZA REKREACIJO... DOSTOP DO STREHE BI LAJŠNO BIL OMOGOČEN PREKO STOPNIŠČ IN DVIGALA, KI SE NADALJUEJO IZ SPODNJIH ETAŽ.

TLORIS KLETNE ETAŽE . M1:500



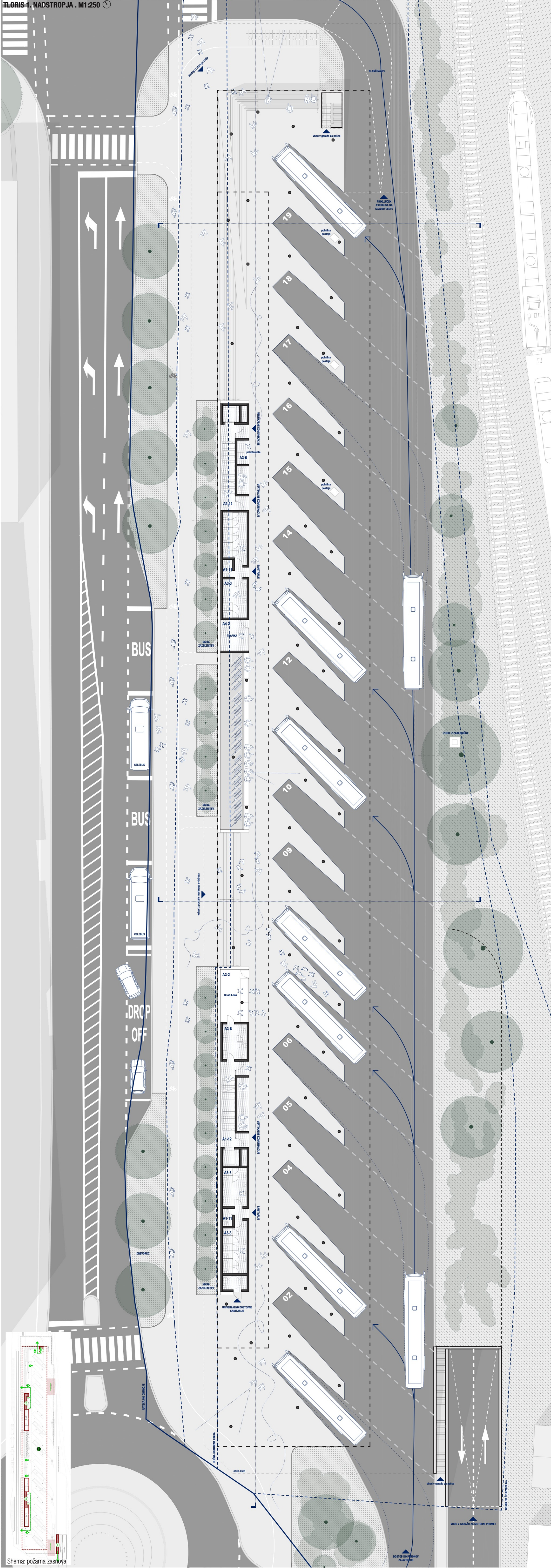
Shema: požarna zaščita

TLORIS PRITLIČJA S SITUACIJO . M1:250



Shema: požarna zaščita

TLORIS I. NADSTROPJA . M1:250

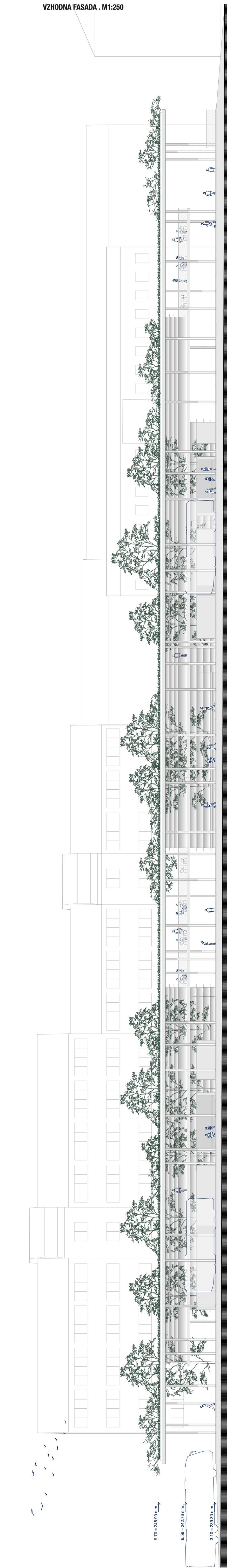
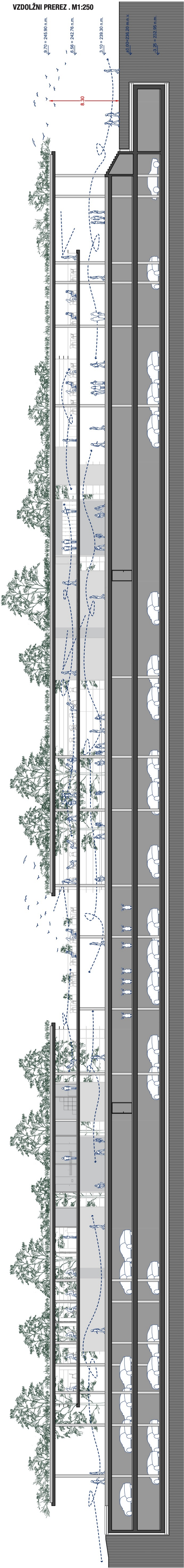
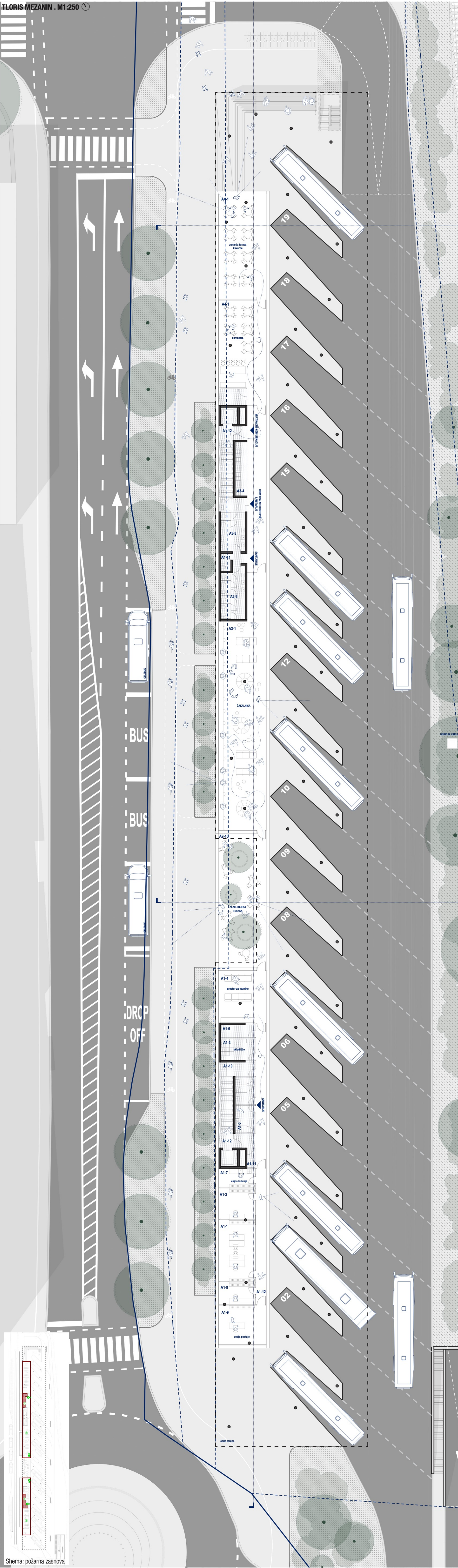


Shema: požarna zaščita



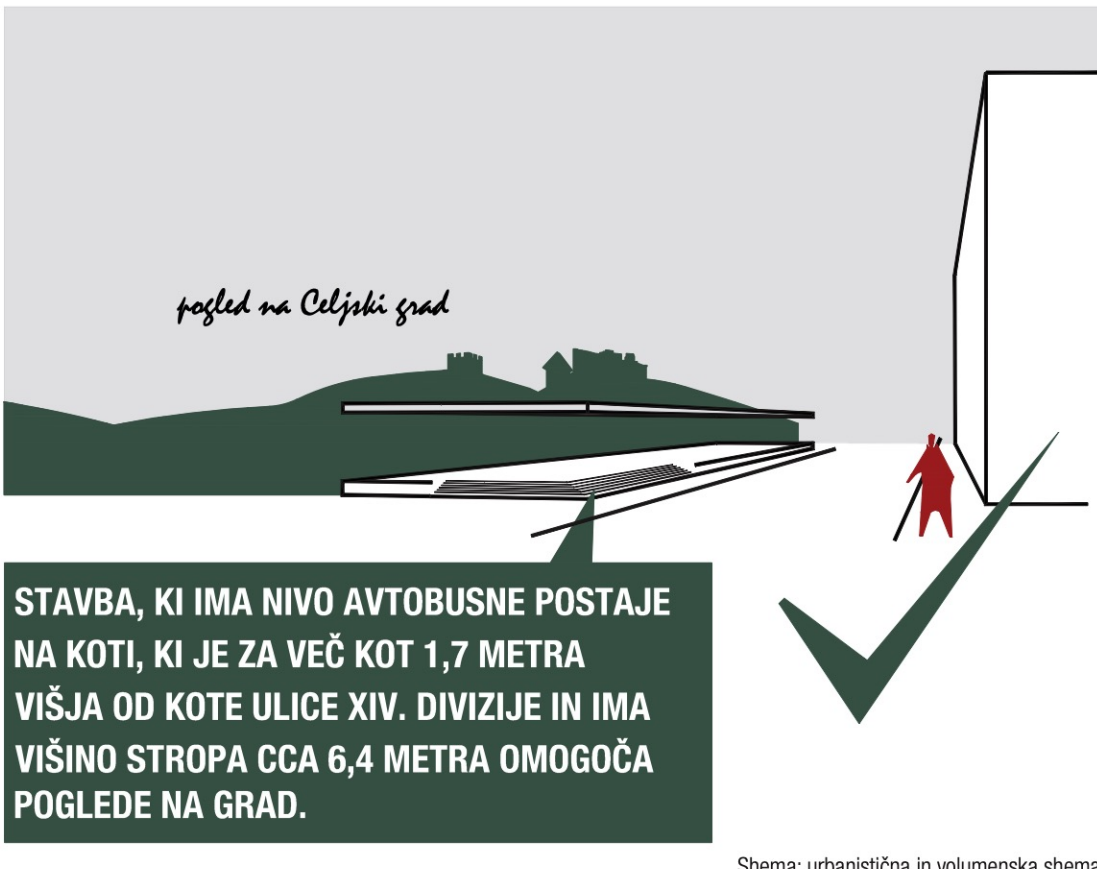
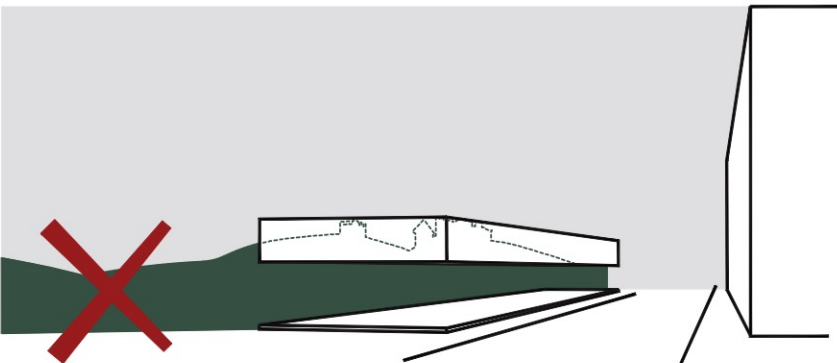
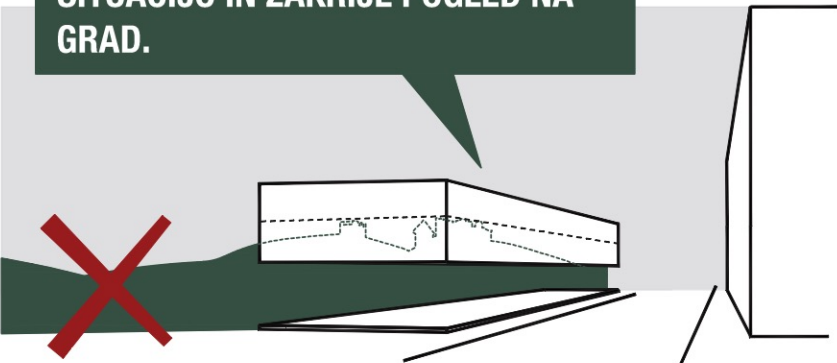


NIZEK VOLUMEN OHRANJA IN CELO POUDARJA POGLEDE PROTI STAREMU GRADU.



Projektna rešitev je podrejena težnji avtorjev natečajne rešitve, ki zagovarjajo mnenje, da mora biti objekt čim nižji in zasnovan kot lahek, transparenten paviljon, ki je postavljen v urbano zelenje. Predvsem pa njegova prostorska, funkcionalna in konstrukcijska zasnova omogoča prilagajanje stavbe novim potrebam. Po sprejetju novega prostorskega akta, je možno na strehe objekta zasnovati eno nadstropje stanovanjskega programa. V primeru, da se etaža, v kateri se nahaja čakalnica, poslovni prostori in gostinski lokali tretirajo kot mezanin (saj segajo znotraj višine strešne plošče avtobusne postaje), se lahko stanovanja zgradijo že pred sprejetjem novega prostorskega akta, saj je lahko ta etaža tretirana kot 2. nadstropje. Stavba ima temu primerno dimensionirano nosilno konstrukcijo. V kletni etaži je zasnovano parkirišče, ki ga je možno enostavno preoblikovati v zaklonišče.

STAVBA VIŠINE K+P+2N KOT JO PREDVIDEVA PROSTORSKI AKT JE PREVIŠOKA ZA OBSTOJEČO URBANO SITUACIJO IN ZAKRIJE POGLED NA GRAD.



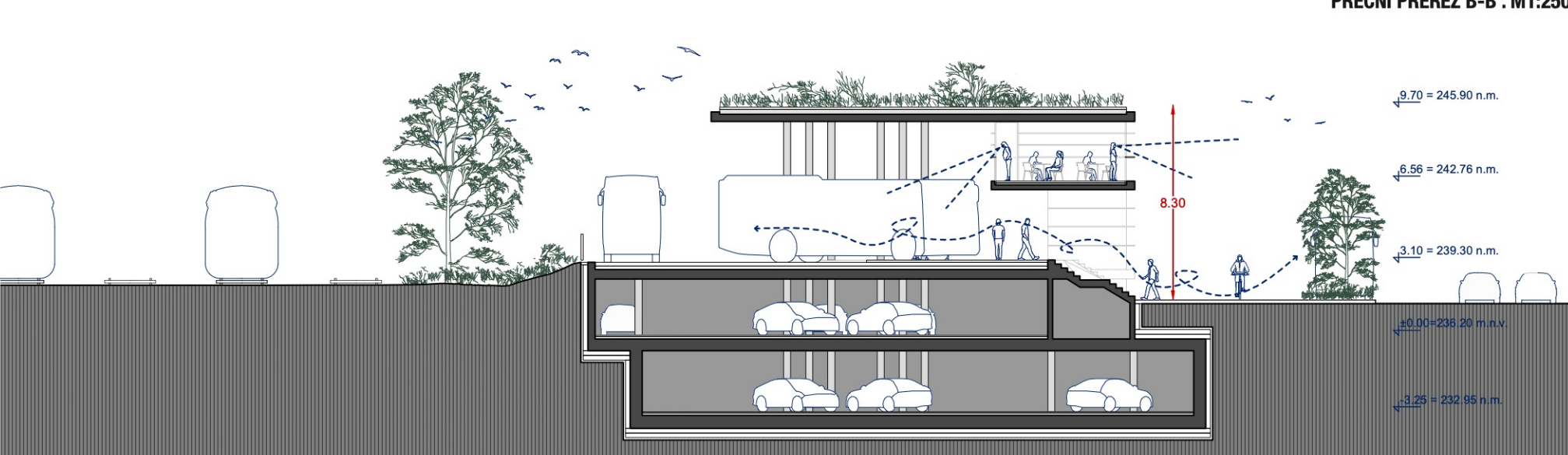
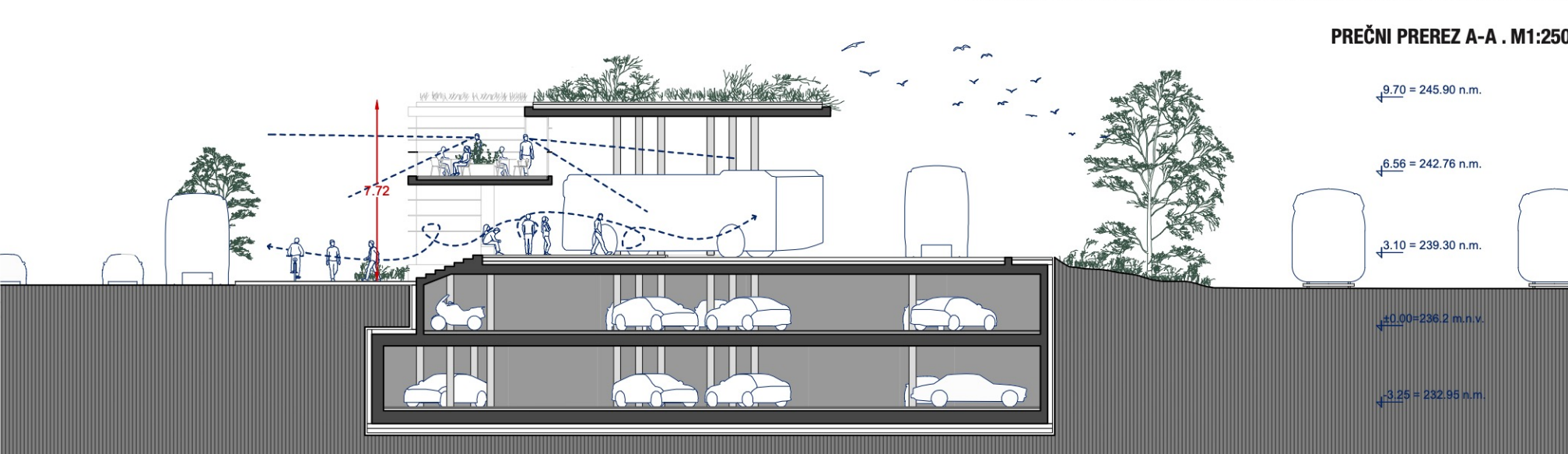
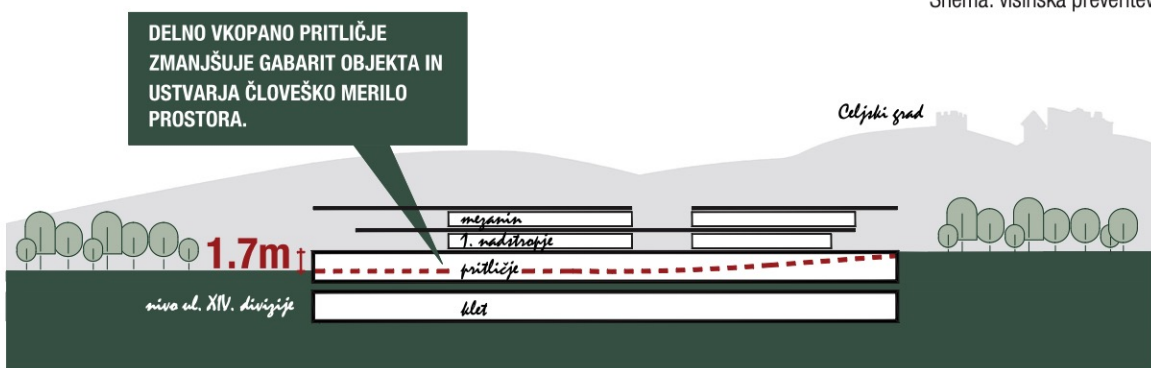
**LOKACIJA AVTOBUSNE POSTAJE V PRVEM NADSTROPJU:**  
Projektni pogoj DRSV za območje Savinje govori o koti poplavljenih vod Q500+10%, nad kateri morajo biti izvedeni vsi vhodi, ki bi potencialno ogrozili poplavno varnost kletne etaže. Zaradi tega in zaradi zagotavljanja poplavne varnosti celotne avtobusne postaje je ta umesčena nad nivo okoliškega terena in je na skrajnem jugozahodnem vogalu približno 1,7 metra (mestoma 1,8m) dvignjena nad nivo Ulice XIV divizije.

Ker veljavni prostorski akt mesta Celje ne definira pritličja in kleti, se po principu primerljivosti zgledujemo po prostorskih aktih bližnjih mest (npr. Ljubljana, Ptuj), kjer je maksimalni nivo pritličja višinsko omejen na 1,4 metra nad kot terena, prostorski akt mesta Maribor to koto omejuje celo na 1,0 metra. Prav tako je nekdanji ZGO-1 koto pritličja omejeval na 1,4 metra. Ker je koto avtobusne postaje od kote terena proti Ulici XIV divizije dvignjena za več kot 1,7 metra se tudi pravno-formalno šteje, da se avtobusna postaja nahaja v 1. nadstropju.

**LOKACIJA DELA JAVNEGA PROGRAMA IN PARKIRIŠČ V PRITLIČJU IN KLETI:**  
Posledično s prej navedenim je etaža pod prvim nadstropjem pritličje, ki se z dvema programoma (kolesarnica in info točka, ki ne vplivata na poplavni režim, saj sta fizično ločena od parkirišč) odprata neposredno na javne površine Ulice XIV. divizije. Preostali del pritličja je namenjen parkirnim mestom. V kleti se nahaja druga polovica parkirišč in prostori zaklonišča, ki niso dvonamenski. Dvonamenski del zaklonišča se nahaja na območju parkirišča, ki ga je možno fizično predeliti od ostalega prostora z vrati.

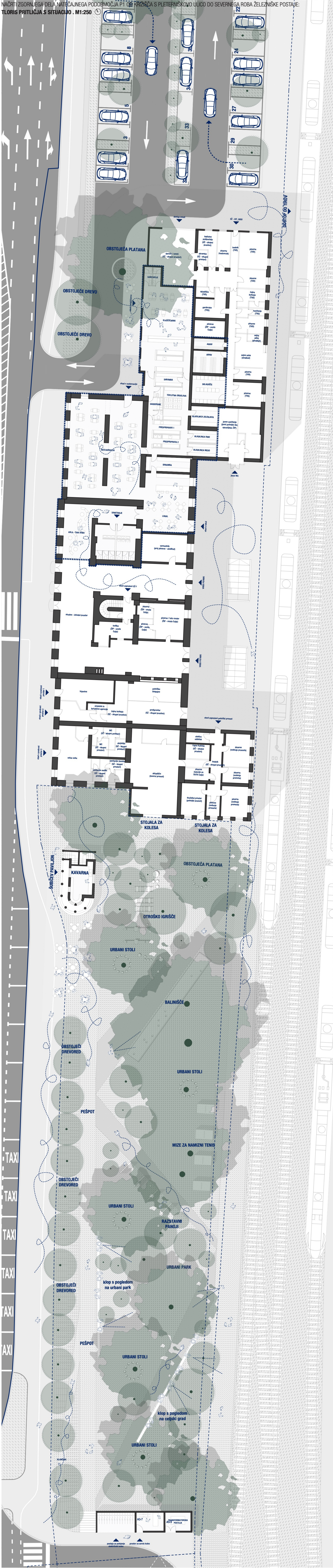
ZARADI LOKACIJE AVTOBUSNE POSTAJE V PRVEM NADSTROPJU JE LAHKO ZASNOVA AVTOBUSNE POSTAJE NIŽJA IN JE VISOKA ZGOLJ 8,7 METRA NA SKRAJNEM SEVEROZAHODNEM VOGALU PARCELE. NA DRUGIH MESTIH JE OBJEKT ŠE NIŽJI.

**IZVEDBO AVTOBUSNE POSTAJE BISTVENO POCENIJO SLEDEČI ELEMENTI ZASNOVE:**  
- Vsa parkirna mesta so zasnovana v spodnjih dveh etažah (pritličje in klet), kar zmanjša število klančin oz. površin namenjenih prometu.  
- Parkirna mesta v spodnjih dveh etažah in lahka ter transparentna zasnova bistveno zmanjšata površine nadzemnih fasad.  
- Uporabljeni so surovi materiali, brez dodatne obdelave ali oblog.  
- Večina nadzemnega dela objekta je izvedena kot lahka jeklena gradnja (stebri, fasade, velik del zunanjih sten), kar bistveno skrajša čas izvedbe.





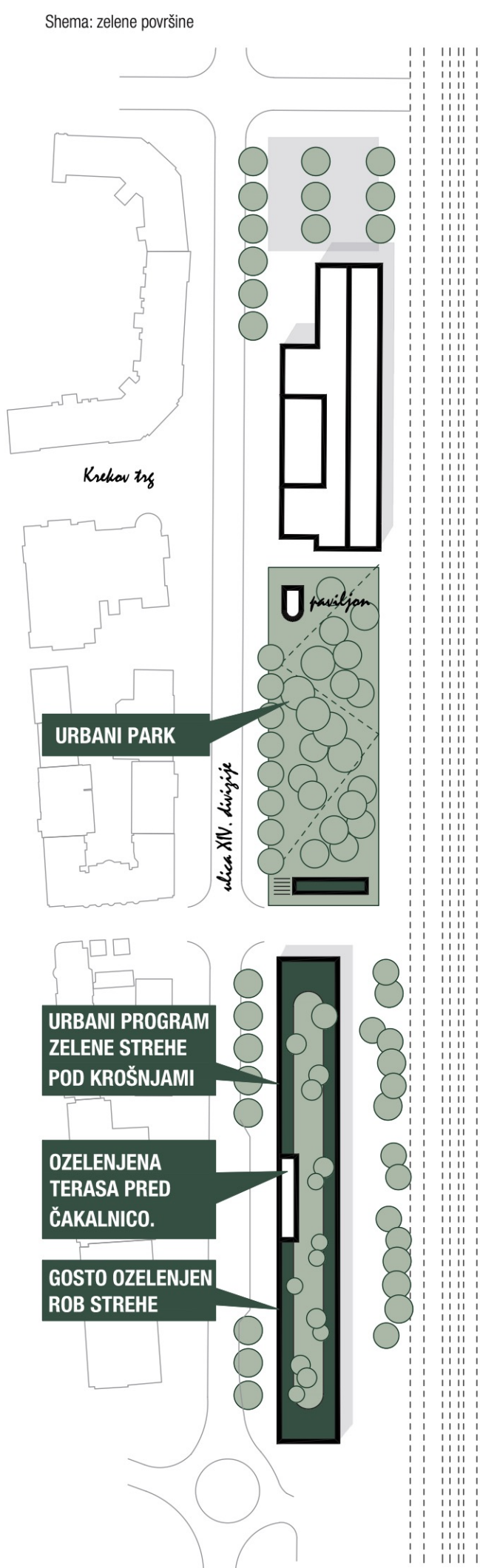
NACRT ZGORNJEGA DELA NATRGA NEGA PODOBNOJA P1 OB KROŠČA S PLETERINSKO ULICO DO SEVERNEGA ROBA ŽELEZNIŠKE POSTAJE: TLOVIS PRITILČJA S SITUACIJO . M1:250



OBVEZNI AKSONOMETRIČNI PRIKAZ



**OBSTOJEČA ŽELEZNIŠKA IN NOVA AVTOBUSNA POSTAJA STA POVEZANI Z OBSEŽNIM OZELENJENIM, URBANIM PARKOM, SREDI KATEREGA KOT OSREDNJA DOMINANTA STOJI PONOVO ZGRAJEN ŠUBIČEV PAVILJON.**



REFERENČNI PRIMERI:



**Z OBLIKOVANJEM URBANEGA PARKA MED OBEMA POSTAJAMA, ZELENE POSTANE OSREDNJI ELEMENT UPORABNIŠKE IZKUŠNJE POTNIKOV.**

VEČJE ZELENE POVRŠINE IN VIŠJA OZELENITEV STA V PRIMERU JAVNIH MESTOTVORNIH PROGRAMOV NAJUČINKOVITEJŠI ORODJI TRAJNOSTNE GRADNJE. ZMANJŠANJE TLAKOVANIH POVRŠIN, ZMANJŠANJE PREGREVANJA IN BITOSKO URAVNOTEŽENA OZELENITEV SKUPAJ Z TEHNOLOŠKIMI REŠITVAMI ZA PAMETNO UPRAVLJNJE JAVNIH ZELENIH POVRŠIN POLEG TRAJNOSTI PRINESEJO NAJVEČ KORISTI TUDI NEPOSREDNU UPORABNIKOM.

VZDOLŽNI PREREZ IN VZHODNA FASADA . M1:250



PRÉČNI PREREZ C-C . M1:250







**NIZEK VOLUMEN OHRANJA IN CELO POUDARJA POGLEDE PROTI STAREMU GRADU.**



**AVTOBUSNA POSTAJA JE ORGANIZIRANA TAKO, DA IMAJO VSI UPORABNIKI NENEHNO POD NADZOROM VSE PERONE AVTOBUSNE POSTAJE (TAKO IZ NIVOJA PERONOV, KOT TUDI IZ ČAKALNICE IN GOSTINSKEGA LOKALA V PRVI ETAŽI).**



**AVTOBUSNA POSTAJA JE UMEŠČENA V PRVO NADSTROPJE. PARKIRIŠČA SO UMEŠČENA V PRITLIČJE IN KLET.**



**1. OPCLJA** IZVEDBE STREHE: OZELENJENA STREHA S POSTAVITVJO FOTOVOLTAIČNIH PANELOV  
**2. OPCLJA** IZVEDBE STREHE: STREHO JE MOŽNO OBLIKOVATI KOT OZELENJENO JAVNO POVRŠINO NA KATERI SE NAHAJAJO RAZLIČNI URBANI PROGRAMI (SPREHAJALIŠČE, KLOPI, UČILNICE NA PROSTEM, FESTIVALI, PROSTORI ZA REKREACIJO... DOSTOP DO STREHE BI LAHKO BIL OMOGOČEN PREKO STOPNIŠČ IN DVIGALA, KI SE NADALJUJEJO IZ SPODNJIH ETAŽ.

**ZARADI LOKACIJE AVTOBUSNE POSTAJE V PRVEM NADSTROPJU JE LAHKO ZASNOVA AVTOBUSNE POSTAJE NIŽJA IN JE VISOKA ZGOLJ 8,7 METRA NA SKRAJNEM SEVEROZAHODNEM VOGALU PARCELE. NA DRUGIH MESTIH JE OBJEKT ŠE NIŽJI.**

