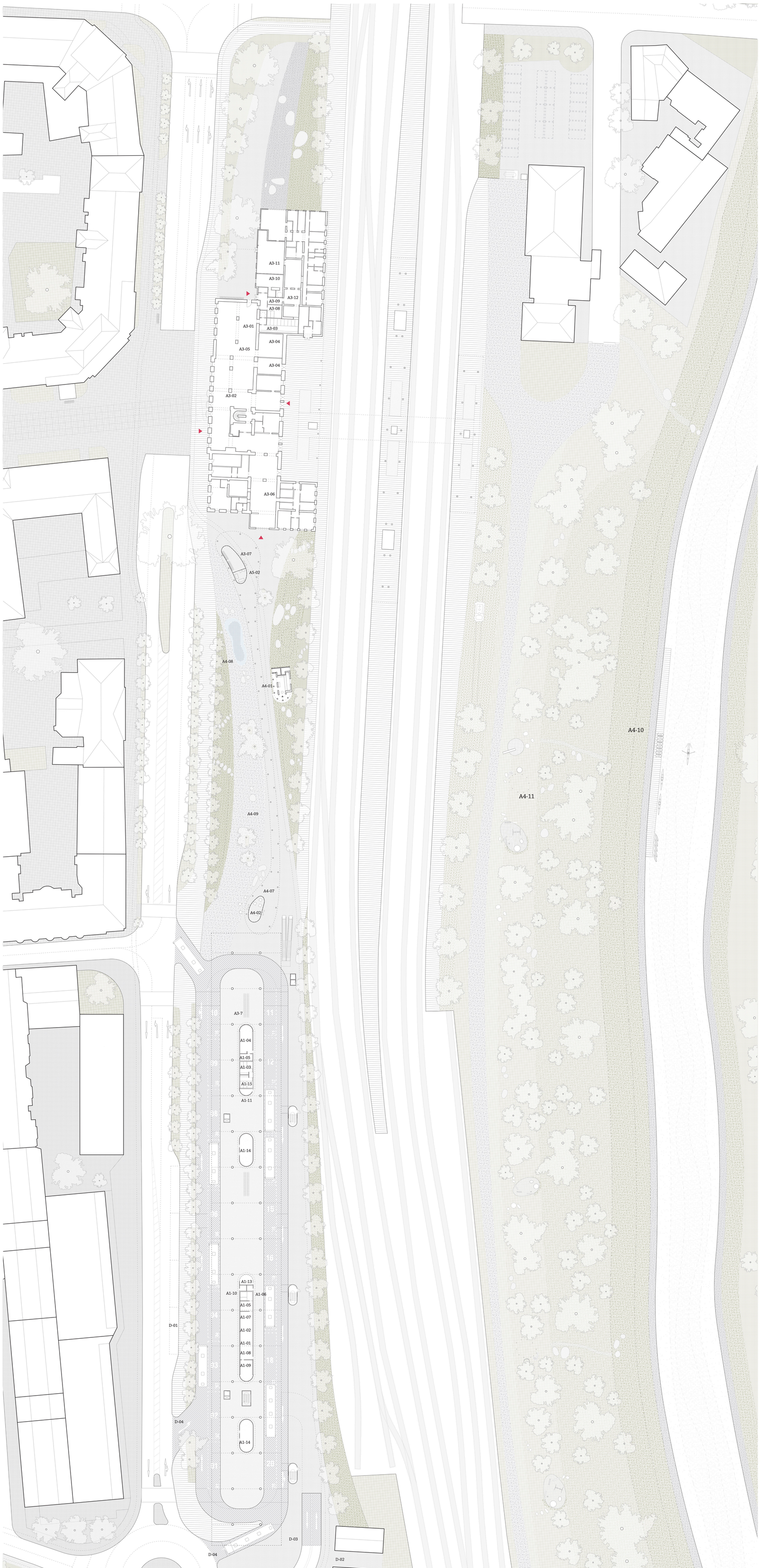
POTNIŠKI CENTER CELJE



Tloris pritličja
merilo 1:250

vzdolžni prerez
merilo 1:500

A1. Poslovni prostori avtobusne postaje | *A1.01 Prometna pisarna 33.7m²* | *A1.02 Strokovni sodelavec za promet 11.6m²* | *A1.03 Priročno skladišče 15.6m²* | *A1.04 Prostor za voznike 31.8m²* | *A1.05 Sanitarije zaposleni 31.8m²* | *A1.06 Varovan prostor za denar 19.8m²* | *A1.07 Čajna kuhinja 12.0m²* | *A1.08 Strokovni sodelavec 10.3m²* | *A1.09 Vodja postaje 23.3m²* | *A1.10 Serverska soba 3.8m²* | *A1.11 Prostor za čiščenje 6.7m²* |*A1.13 Blagajna/informacijski center 10.5m²* | *A2.01 Garažna hiša nadzemno 6639.2m²* | ***A3 Podporni programi za javni potniški promet*** | *A3.01 Čakalnica 231.9.0m²* | *A3.02 Blagajna/informacijski center 30.2m²* | *A3.03 Javne sanitarije 50.9m²* | *A3.04 Prostor za shranjevanje prtljage 33.3m²* |*A3.04 Prostor za izgubljeno prtljago in nespremljano prtljago 49.3m²* |*A3.05 Paketomat 11.3m²* |*A3.06 Postaja za mikromobilnost 22.7m²* |*A3.07 Prostor za servis koles* |*A3.08 Garderoba zaposleni s sanitarijami 16.4m²* |*A3.09 Prostor za čiščenje 9.1m²* |*A3.10 Gostinski program 41.6m²* |*A3.11 Skladišče tovorni promet 141.2m²* |*A3.12 Serverska soba 141.2m²* ***A4. Ostali podporni programi*** |*A4.03 Prostor za zunanje razstave 78.7m2* |*A4.04 Predvidena postaja žičnice 517.6m2* | *A4.05 Gostinski program 78.7m2* | *A4.06 Zunanja športna igrišča 862.6m2* | *A4.07 Pergola* | *A4.08 Ribnik* | *A4.09 Kolesarska steza* | *A4.10 Piknik prostori ob reki* | *A4.11 Igrala* | ***A5. Ostali programi*** |*A5.01 Zbirno mesto za smeti* | *A5.02 Tehnični prostori* |*A5.03 Prostor za sončne celice 736.0m2* ***D. Površine za parkiranje*** |*D01 Ustavna linija za avtobus* |*D03 Dostop do parkirne garaže* |*D02 Kolesarska steza* |*D04 Dostop do avtobusa/izhod do postaje*

| *Odporna Infrastruktura*

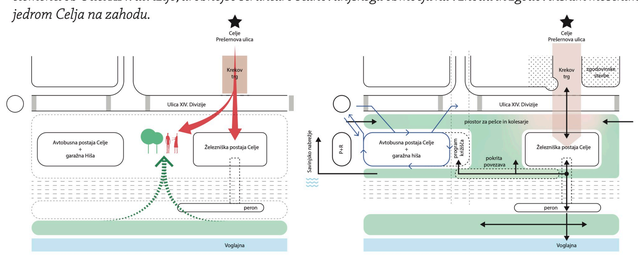
01

PU101

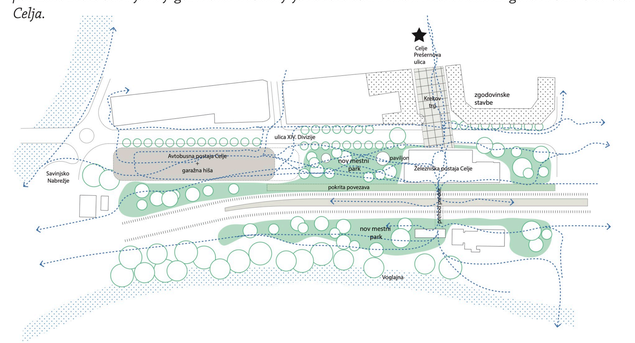
Prilagodljivi sistemi za sedanje in prihodnje potrebe!

Projektna lokacija, ki se nahaja na stičišču glavnih prometnih infrastruktur in vsakdanjega življenja v Celju, deluje hkrati kot točka prihoda in kot prehodno mesto. Naš predlog sprejema to dualnost in jo izkorišča kot priložnost za ponovno povezovanje razdrobljene mestne strukture na obeh straneh železniške proge in reke Voglajne.

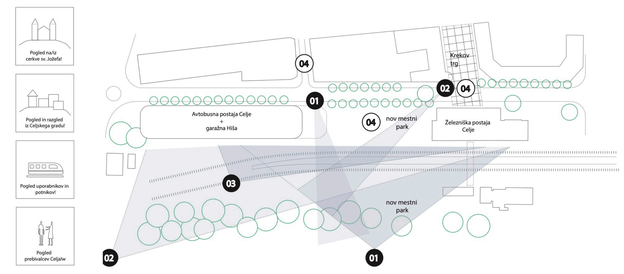
Strategija umeščanja je zasnovana kot postopni urbani odziv, ki posreduje med obsežnimi infrastrukturnimi elementi ob Ulici XIV. divizije, drobnejšo strukturo stanovanjskega območja na vzhodu in zgodovinskim mestnim jedrom Celja na zahodu.



V središču predloga je nov park, zasnovan kot razvijajoča se infrastruktura, ki tako gosti kot podpira nastajajoče programske elemente. Navdih črpa iz večplastne narave lokacije, pri čemer park podaljšuje linije obstoječe železniške proge in jih preoblikuje v krajinske poti, ki usmerjajo gibanje, okvirjajo poglede ter povezujejo prostor nazaj. Ti linearni elementi povezujejo mesto z zelenimi koridorji reke Voglajne na vzhodu, ponovno vzpostavljajo povezavo z reko Savinjo na jugozahodu in ustvarjajo nov ekološki in urbani kontinuum z zgodovinskim središčem Celja.

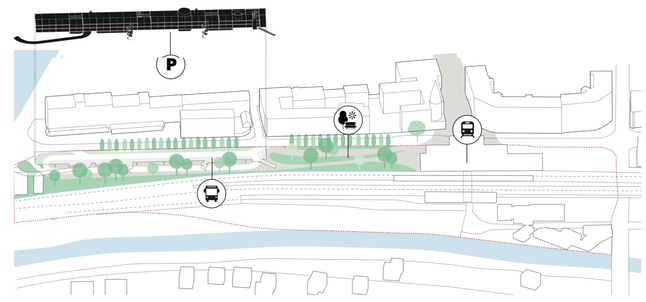


Projekt prav tako upošteva obojestranske poglede z lokacije in proti njej. Pri tem poudarja pomen vizualnih linij proti Celjskemu gradu in cerkvi sv. Jožefa ter način, kako bo nova intervencija zaznana s teh znamenitosti. Nazadnje, prepoznava vlogo lokacije kot prijazne vstopne točke za dnevne potnike, ki prihajajo z avtobusom ali vlakom, hkrati pa ustvarja ustrezne prostore za vsakdanje življenje prebivalcev Celja.

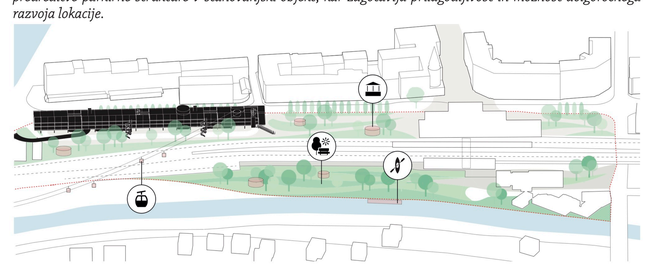


Projekt je zasnovan kot strategija faznega razvoja, ki omogoča postopno evolucijo lokacije, hkrati pa ohranja popolno funkcionalnost in povezanost v vsaki fazi. Ključni javni prostori in primarna infrastruktura, kot je avtobusna postaja, so vzpostavljeni že v začetni fazi, da se vzpostavi robustno operativno jedro in zagotovi takojšnja urbana aktivacija. Naslednje faze se uvajajo postopoma, glede na razpoložljivost virov, povpraševanje uporabnikov in spreminjajočo se urbano dinamiko, kar omogoča, da se lokacija skozi čas prilagaja. Tri glavne faze so: park in avtobusna postaja, parkirna hiša nad avtobusno postajo, ter dolgoročna vizija prilagodljivega strukturnega okvira, ki je sposoben sprejeti prihodnje načine uporabe.

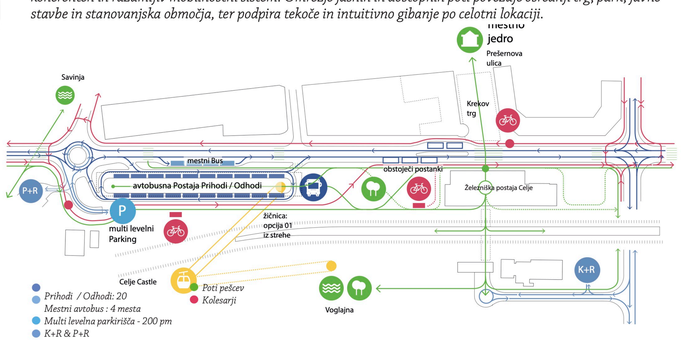
Faza 01 *V prvi fazi projekt vzpostavi park kot temeljno platno, ki določa okvir za elemente, ki bodo zgrajeni v začetni fazi. Dolžinska terminalna postaja je integrirana v to zasnovo, kar omogoča nemoten pretok skozi javni prostor in jo učinkovito povezuje z njim kot njegovo podaljšanje. Avtobusni terminal je zasnovan kot betonski podstavek, medtem ko se parkirna struktura s svojo lahko jekleno konstrukcijo lahko po potrebi zgradi kasneje, kar zagotavlja prilagodljivost v strategiji faziranja.*



Faza 02 *Prihodnja dela se osredotočajo na obrobna območja parka, vključno z nasprotnim bregom reke Voglajna, ter na dodajanje paviljonov kot je Subičev, ter gradnjo žičnice. Faza prav tako preučuje možnost preureditve parkirne strukture v stanovanjski objekt, kar zagotavlja prilagodljivost in možnost dolgoročnega razvoja lokacije.*

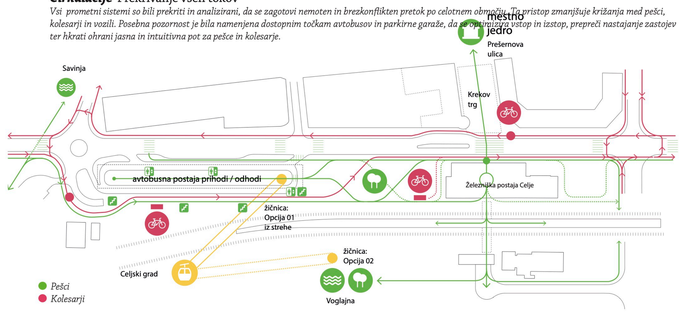


Gibanje in intramodalnost *Predlog zagotavlja neprekinjeno cirkulacijo in povezljivost, s poudarkom na intramodalnosti. Projekt skrbno integrira pešpoti, kolesarske poti, javni prevoz in dostop za avtomobile v koherenten in razumljiv mobilnostni sistem. Omrežje jasnih in dostopnih poti povezuje osrednji trg, park, javne stavbe in stanovanjska območja, ter podpira tekoče in intuitivno gibanje po celotni lokaciji.*



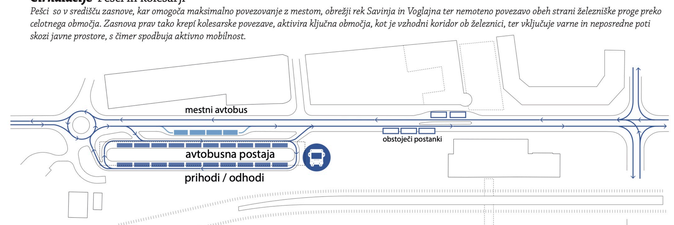
Cirkulacije Prekrivanje vseh tokov

Vsi prometni sistemi so bili prekriti in analizirani, da se zagotovi nemoten in brezkonfliktten pretok po celotnem območju. Ta pristop zmanjšuje križanja med pešci, kolesarji in vozili. Posebna pozornost je bila namenjena dostopnim točkam avtobusov in parkirne garaže, da se optimizira vstop in izstop, prepreči nastajanje zastojev ter hkrati ohrani jasna in intuitivna pot za pešce in kolesarje.



Cirkulacije Pešci in kolesarji

Pešci so v središču zasnove, kar omogoča maksimalno povezovanje z mestom, obrežji rek Savinja in Voglajna ter nemoteno povezavo obeh strani železniške proge preko celotnega območja. Zasnova prav tako krepi kolesarske povezave, aktivira ključna območja, kot je vzhodni koridor ob železnici, ter vključuje varne in neposredne poti skozi javne prostore, s čimer spodbuja aktivno mobilnost.



Prihodi / odhodi: 20 bus terminalov
Mestni avtobus: 4 mesta
Obstoječa postajališča za avtobuse se odstranijo

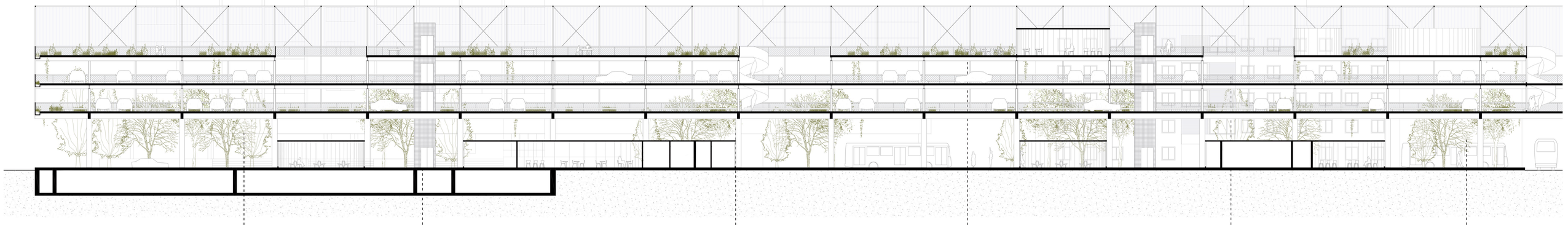
Cirkulacije avtobusne postaje

Avtobusna postaja, kot eden ključnih elementov območja, je bila skrbno zasnovana glede prometnih tokov. Zasnova deluje kot 360° postaja, z enim vhodom in dvema strateško postavljenima izhodoma, kar zagotavlja optimalen pretok, zmanjšuje zastoje in poenostavlja vkrcavanje ter izkrcavanje potnikov.

Multi levelna parkirišča - 200 parkirnih mest
K+R & P+R (poljubi + odpelji & parkiraj + odpelji)

Cirkulacije *prometa in parkiranje*

V sodelovanju z avtobusnim terminalom je parkirna zasnova oblikovana tako, da se izogne križanju prometnih tokov, kar zagotavlja nemoten in varen pretok po območju. Vhod v parkirno garažo je postavljen neodvisno od dostopa do avtobusnega terminala, s čimer se preprečujejo zastoji v času največjega obiska. Notranja zasnova garaže omogoča enosmerni promet, kar odpravlja križanja vozil in poenostavlja vstop in izstop, hkrati pa ohranja jasne povezave za pešce s sosednjimi javnimi prostori.



vzdolžni prerez
merilo 1:250

Parkirna klančina je zasnovana za prihodnjo preureditev v dostopen, zelen klančin.

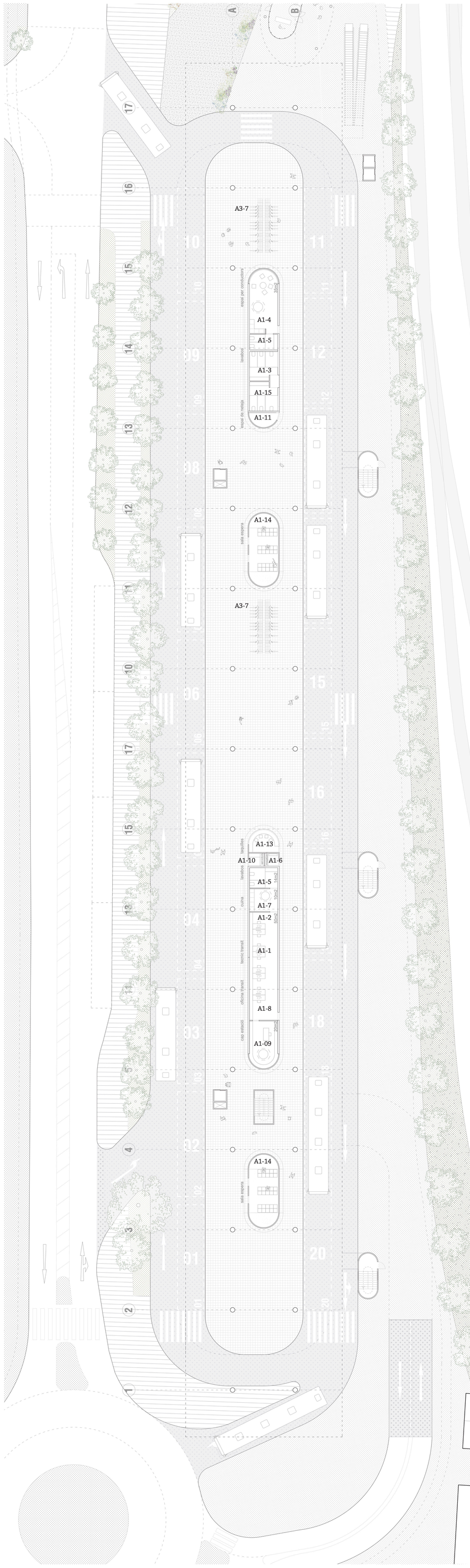
Vertikalna jedra povezujejo pritličje z aktivno zeleno streho!
=
terasa Celjanov

Avtobusna postaja in parkirna garaža kot fleksibilna in prilagodljiva infrastruktura!

Zasnova kot aktiven javni prostor, streha vključuje športne površine, večnamenske dvorane in bar, hkrati pa ohranja prostor za implementacijo žičnice.

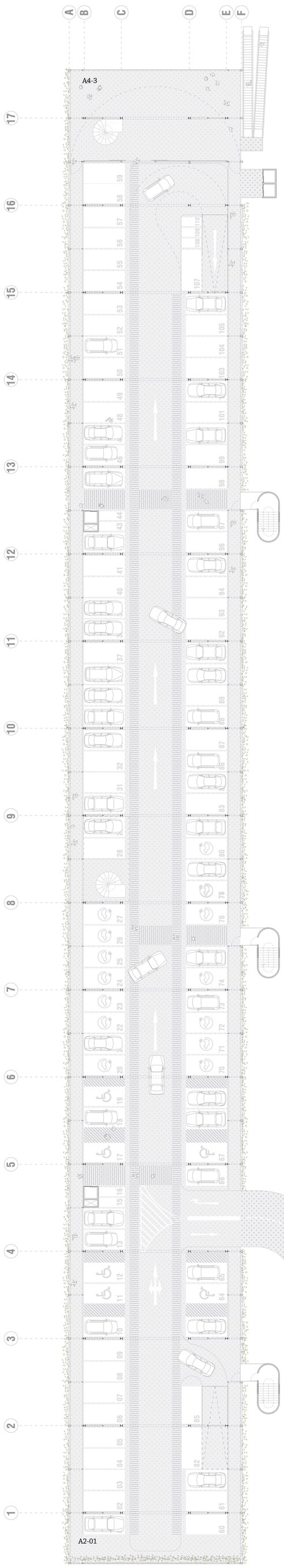
Strukturni sistem stavbe je zasnovan za dolgoročno prilagodljivost, kar omogoča preureditev v stanovanjske, pisarniške ali druge funkcionalne prostore.

Na stičišču avtobusnega terminala, parkirne garaže in novega parka nastane programski križišče, zasnovano kot mestni balkon z razgledi na mesto.



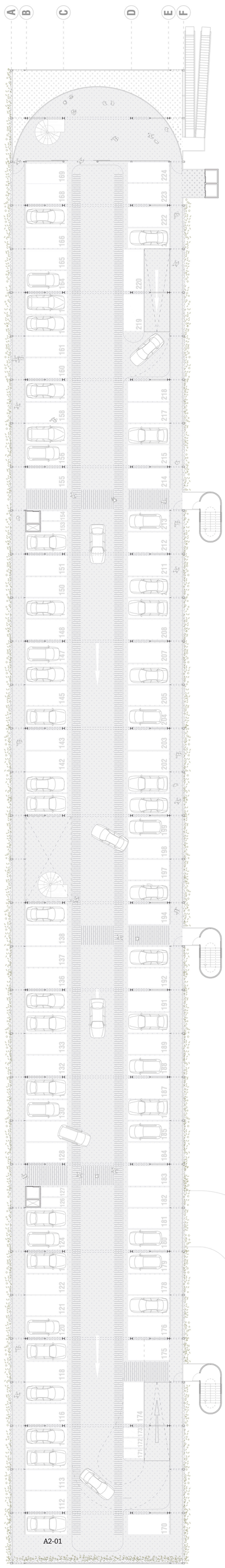
Tloris pritličja_merilo 1:250

0 2.5 5m



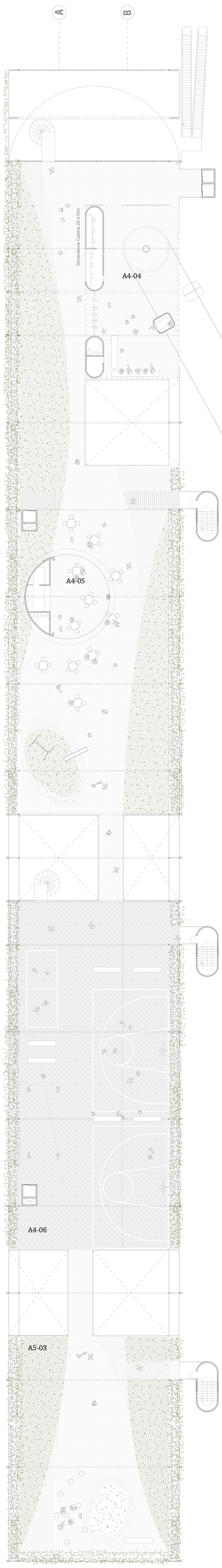
1. nadstropje merilo_ 1:250

0 2.5 5m



2. nadstropje_ merilo 1:250

0 2.5 5m



Tloris aktivne strehe
merilo 1:250

0 2.5 5m

*A1. **Poslovni prostori avtobusne postaje** | **A1.01** Prometna pisarna 33.7m² | **A1.02** Strokovni sodelavec za promet 11.6m² | **A1.03** Priročno skladišče 15.6m² | **A1.04** Prostor za voznike 31.8m² | **A1.05** Sanitarije zaposleni 31.8m² | **A1.06** Varovan prostor za denar 19.8m² | **A1.07** Čajna kuhinja 12.0m² | **A1.08** Strokovni sodelavec 10.3m² | **A1.09** Vodja postaje 23.3m² | **A1.10** Serverska soba 3.8m² | **A1.11** Prostor za čiščenje 6.7m² | **A1.13** Blagajna/ informacijski center 10.5m² | **A2.01** Garažna hiša nadzemno 6639.2m² | **A4.** Ostali podporni programi |**A4.03** Prostor za zunanje razstave 78.7m² | **A4.04** Prihodnja žičniška postaja 517.6m² | **A4.05** Gostinski program 78.7m² | **A4.06** Zunanja športna igrišča 862.6m² | **A5.03** Prostor za sončne kolektorje 736.0m²*

vzdolžni prerez
merilo 1:250

Integrirana povezava parka s parkirnimi nivoji in streho.

Novi park deluje kot integrativna krajina, ki povezuje različna infrastrukturna območja.

Park služi kot domači življenjski prostor in predprostor infrastrukturi.

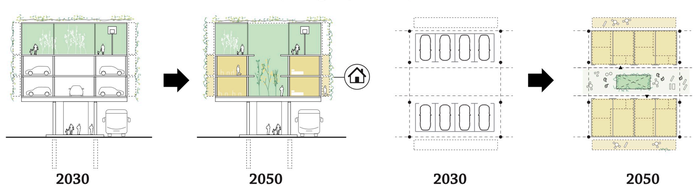
Nova pergola zagotavlja povezavo med železnico in avtobusno postajo, hkrati pa postane tudi element zaklona.

Prepustni tlakovci so zasnovani za pametno in trajnostno upravljanje vode.

Obstoječa železniška postaja je posodobljena z manjšimi intervencijami za izboljšanje funkcionalnosti in uporabniške izkušnje

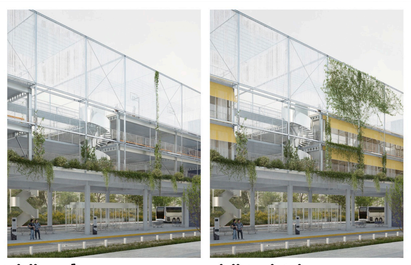
Možnosti jutrišnjega dne

Zelena infrastruktura, zasnovana za prilagodljivost v prihodnosti



Infrastrukturni parkirni okvir za urbane možnosti = sončna terasa Celja

Poleg svoje neposredne funkcije je avtobusna postaja skupaj s parkirno strukturo zasnovana kot platforma za prihodnjo rast in večplastno uporabo, utelešajoč vizijo fleksibilne in trajne infrastrukture. Njena strukturna zasnova v začetku omogoča parkirno hišo in avtobusno postajo, medtem ko je streha zasnovana kot dinamičen javni prostor, ki povezuje uporabnike z dvignjenimi zelenimi površinami ter omogoča različne dejavnosti, vključno s športnimi površinami, večnamenskimi dvoranami in barom, s predvideno možnostjo prihodnje povezave s kabinsko žičnico. S časom se objekt lahko prilagodi za vključitev komercialnih, stanovanjskih ali rekreacijskih funkcij, v skladu s spreminjajočimi se urbanimi potrebami, kar mestu omogoča, da izkoristi nastajajoče priložnosti brez obsežnih rekonstrukcij. Ta strategija zmanjšuje vpliv gradnje, omogoča fazno izvedbo in zagotavlja dolgoročno trajnost preko ponovne uporabe strukture. Z anticipacijo prihodnjih transformacij zasnova podpira odporen urbani razvoj in prikazuje, kako lahko infrastruktura skozi čas služi več funkcijam, zagotavljajoč tako praktično uporabnost kot družbeno vrednost.

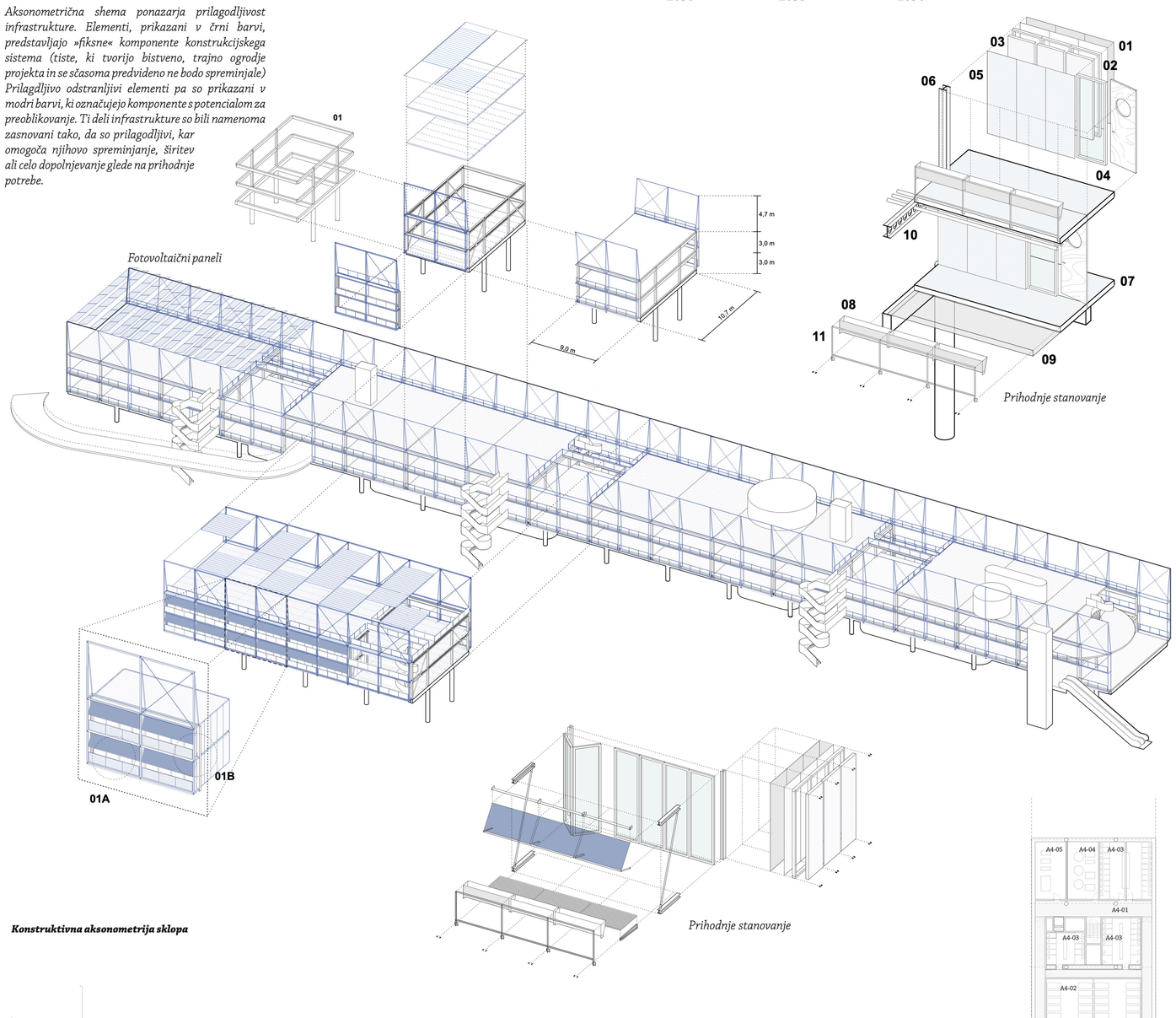


vizija za danes ***vizija za jutri***

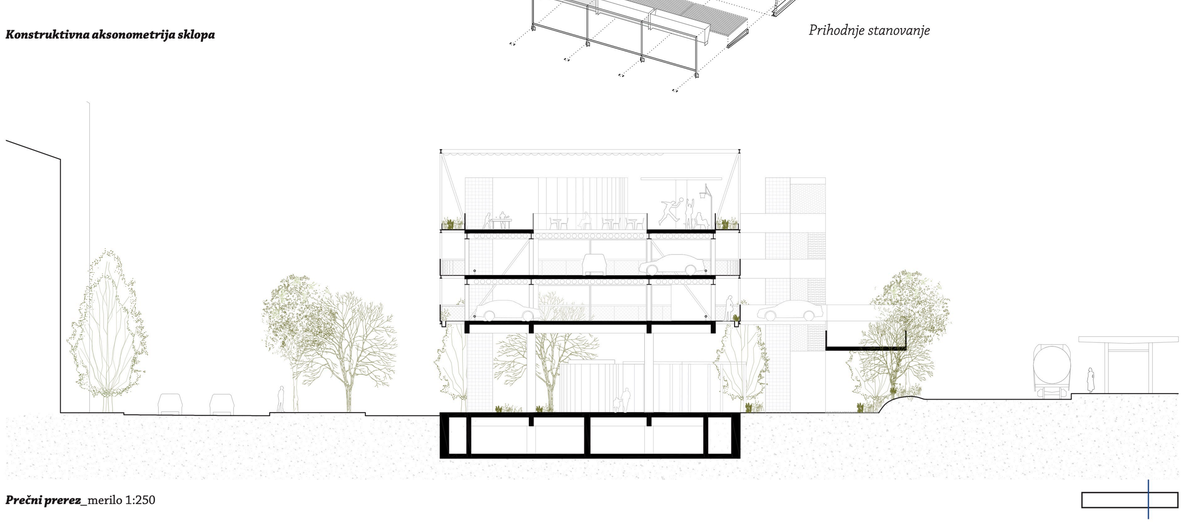
Zelena infrastruktura

Projekt predlaga parkirno strukturo s štirimi različnimi fasadami, vsaka skrbno zasnovana glede na kontekst in funkcijo. Ena od dveh krajših fasad se odpira proti parku ter ustvarja balkon z razgledom na mesto in obratno, medtem ko druga okvirja vhod in vključuje elemente trajnostne energije.
Dve dolgi fasadi sta zasnovani kot živi zeleni strukturi, ki se bosta skozi čas razvijali, ko ju bo postopoma kolonizirala vegetacija. Ta dinamična zelena rast omili videz stavbe in zmanjša njen vizualni vpliv. Poleg tega zelene fasade delujejo kot prehodni zaščitni pas med parkirno strukturo in okoliškim mestnim tkivom, vzpostavljajoč vizualno in okoljsko usklajen vmesnik za prihodnje stanovanjske enote. Z vključitvijo rastlin v ovojnico stavbe fasade postanejo prilagodljiv in živ sloj infrastrukture.

Aksonometrična shema ponazarja prilagodljivost infrastrukture. Elementi, prikazani v črni barvi, predstavljajo »fiksne« komponente konstrukcijskega sistema (tiste, ki tvorijo bistveno, trajno ogrodje projekta in se sčasoma predvideno ne bodo spreminjale) Prilagljivo odstranljivi elementi pa so prikazani v modri barvi, ki označujejo komponente s potencialom za preoblikovanje. Ti deli infrastrukture so bili namenoma zasnovani tako, da so prilagodljivi, kar omogoča njihovo spreminjanje, širitev ali celo dopolnjevanje glede na prihodnje potrebe.



Konstruktivna aksonometrija sklopa



Prečni prerez_merilo 1:250

Kletna etaža. Zaklonišče
merilo 1:250

C1.Zaklonišče | C1.01 Prostori za gibanje 292.9m² | C1.02 Bivalni prostori 684.5m² | C1.03 Sanitarni prostori 113.3m² | C1.04 Prostori za naprave 50m² | C1.05 Drugi prostori 50m²

Načrt zgornjega dela podpodročja P1
merilo 1:250

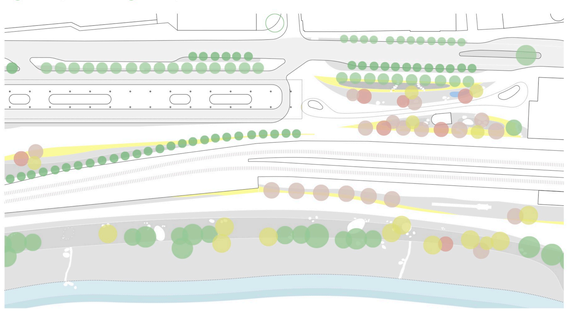
0 2.5 5m

Aksonometrični Prikazi

Krajina je zasnovana kot večslojen sistem, ki brezšivno povezuje gibanje, vegetacijo, biotsko raznovrstnost, upravljanje z vodo, topografijo, program in osvetlitev. Proti Ulici XIV. divizije in železniški postaji se park postopoma integrira z mestno strukturo, podaljšuje Krekov trg in Prešernovo ulico ter usmerja uporabnike v tokove proti mestnemu središču. Na stičišču z obstoječo železniško postajo in novo avtobusno postajo je zasnovan prehod med zelenimi in mineralno tlakovanimi osmi določa prostore za druženje, ustvarjanje, , igro in kontemplacijo ter ustvarja prilagodljivost za infrastrukturne elemente. Proti reki Voglajni prostorske linije postopoma postajajo del krajne, prehajajoč od strukturiranih, mineralnih površin k mehkejšim, ekološkim intervencijam. Ta prehod omogoča, da se park zlije z obstoječimi pokrajinami, kot so travniki, obrežna vegetacija in bivališča Celjskih občanov, s tem krepi biotsko raznovrstnost, ter ustvarja zabrisano mejo med mestnim okoljem in rečnim koridorjem. Na jugu krajina nadaljuje prehod proti reki Savinji, kjer so obstoječi železniški tiri ohranjeni kot živ spomin na preteklost in pomembnost lokacije. Ti tiri so vključeni v novo krajinsko zasnovo, ter delujejo tako kot zgodovinski zapisin tudi kot orientacijski element, ki usmerja ljudi ter povezuje gibanje, spomin in ekološko obnovo.

Raznolikost dreves v parku

Pri oblikovanju drevesne raznolikosti v parku je prednost dana domačim vrstam in obstoječi vegetaciji, pri čemer se ohranjajo stara obstoječa drevesa, ter posadi nekaj novih avtohtonih vrst, kot so evropska bukev (Fagus sylvatica), navadni hrast (Quercus robur) in drobnolistna lipa (Tilia cordata), ter Rumen dren (Cornus mas) s katerimi se povečuje biotska raznovrstnost in pestrost urbanega prostora.

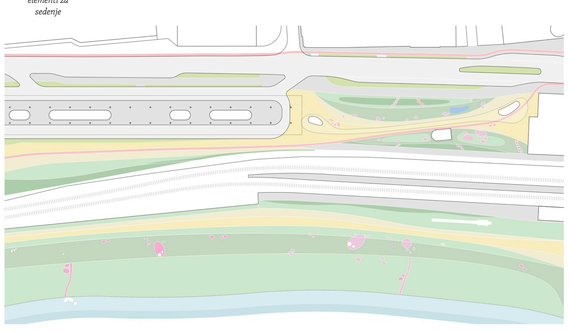


Travniki in zoniranje

Projekt določa postopno zoniranje zelenih površin, skrbno prehajajoč od urejenih travnikov do naravnih travnikov in mokrišč. Vsaka cona ponuja svoj značilen krajinski značaj: travniki podpirajo rekreativno uporabo ter uvajajo bolj neformalne in biotsko raznolike površine, mokrišča pa prispevajo k trajnostnemu upravljanju z vodo.

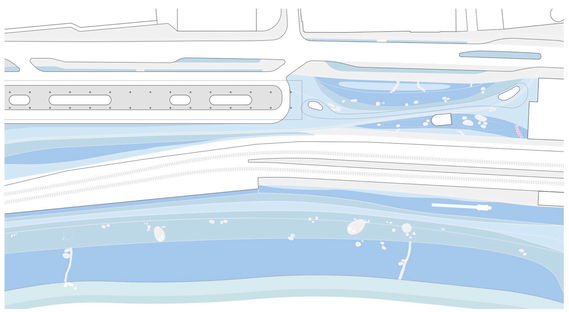
Glavne poti, sekundarne steze in majhni kotički

Projekt določa jasno hierarhijo gibanja. Glavne tlakovane poti zagotavljajo neposredne in učinkovite povezave za pešce in kolesarje, medtem ko sekundarne steze ponujajo počasnejše, vijugaste poti skozi park. Tretji sloj manjših, z okoljem integriranih poti vodi do mirnih kotičkov ter intimnih prostorov za počitek in kontemplacijo od mestnega vrveža.



Upravljanje vode in trajnostni javni prostori

Zasnova vključuje odprte plitve ozelenjene kanale , ki služijo kot zadrževalnike vode in omogočajo prepustnost površine za zajemanje in ponovno uporabo deževnice za namakanje in nego dreves.
Ta sistem podaljšuje življenjsko dobo lokacije, izboljšuje kakovost vode in pospešuje hiter odtok vode ob pojavu pogostih velikih nalivov 100 ali 500 letnih voda. V ta namen prepustni tlaki povečujejo infiltracijo. Skupaj ti ukrepi ustvarjajo trajnostne, na podnebje odzivne javne prostore, ki krepijo lokalni ekosistem.



Prečni prerezi krajine

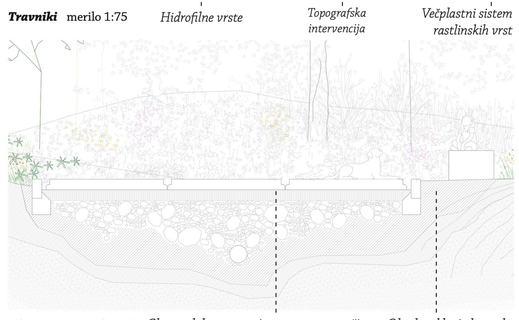
Predlog uvaja celovito strategijo, ki zajema celotno območje in združuje ekološke sisteme, prometne povezave in infrastrukturne zmogljivosti v usklajeno krajinsko zasnovo. Večplastni sistem rastlinskih vrst je skrbno izbran in razporejen po celotnem območju, da poveča biotsko raznovrstnost, uravnava mikroklimatske razmere in stabilizira tla. Pestra paleta zasaditev daje prednost odpornih, dolgotrajnih in nizko vzdrževanih vrstam, kar zmanjšuje potrebo po intenzivnem namakanju, gnojilih in vzdrževanju ter s tem podpira trajnostno dolgoročno upravljanje.

Upravljanje z vodo je zagotovljeno preko nadzorovanega drenažnega in kanalizacijskega omrežja, zasnovanega za učinkovito zbiranje, čiščenje in ponovno uporabo vodnih virov. Ta zaprti sistem zmanjšuje odvisnost od zunanjih virov, omejuje površinski odtok in povečuje odpornost na spreminjajoče se vremenske razmere. Glavne prometne poti so tlakovane s prepustnimi materiali, ki spodbujajo naravno infiltracijo in polnjenje podtalnice, hkrati pa zmanjšujejo učinek mestnega "toplotnega otoka".

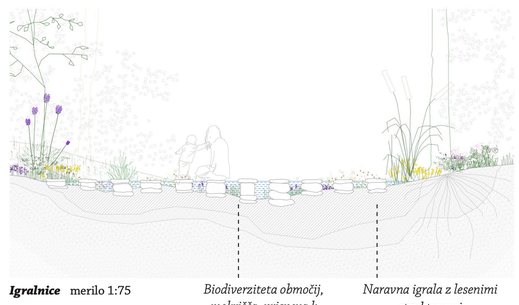
Obsežna travnata območja, posajena z barvitimi in sezonsko dinamičnimi vrstami, ustvarjajo ekološke koridorje, kipodpirajo opraševalce, terhkratiutrjujejo identiteto območja. Območja "mokrišč" delujejo kot biodiverzitete bogata ekološka infrastruktura, ki služi kot naravni biofilter, izboljšuje kakovost vode in prispeva k celotni hidrološki uravnoteženosti.

Puntkualne topografske intervencije so strateško umeščene ob železniških tirih in reki, da rešijo višinske razlike, izboljšajo dostopnost in povežejo različne dele območja v celovito zasnovo. Te intervencije so oblikovane kot varovalni pasovi, ki zmanjšujejo tako vizualni vtis kot akustični vpliv železnice ter ustvarjajo bolj udobno in zaščiteno okolje za uporabnike.

Travniki merilo 1:75 *Hidrofilne vrste* *Topografska intervencija* *Večplastni sistem rastlinskih vrst*

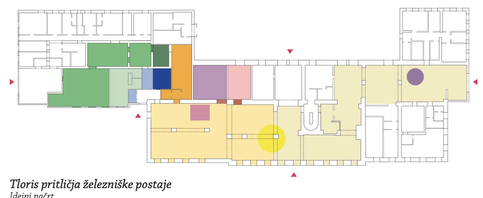


Glavne poti merilo 1:75 *Glavne tlakovane poti s prepustno površino za omogočanje naravne infiltracije* *Obrobne klopi ob poteh*



Igralnice merilo 1:75 *Biodiverziteta območij, mokrišča, prispeva k trajnostnemu upravljanju vode* *Naravna igrala z lesenimi strukturami*

Železniška postaja *Pri obravnavi železniške postaje smo preuredili program, hkrati pa ohranili bistvo obstoječe stavbe. Zasnova optimizira prostorske postavitve, ustvarja bolj odprte in fleksibilne prostore, izboljšuje udobje obiskovalcev ter povečuje transportni pretok.*
Zamislimo si lahko, da se linije parka figurativno raztezajo v stavbo, kar zabrišе meje med notranjimi in zunanjimi prostori, izboljša orientacijo in okrepi povezavo postaje z okolico. ***V tem duhu predlagamo odpiranje trenutno zaprti površin za vzpostavitev neposrednih povezav z novim parkom, kar omogoča nemoten prehod med obema prostoroma in odpiranje fasade proti parku. Če zahteve naročnika preprečujejo te prostorske odprtine, kot na primer pri garaži, projekt ohranja popolno operativno integriteto, ohranja obstoječo funkcionalnost ter hkrati izboljšuje notranjo učinkovitost in celotno izkušnjo potnikov.***

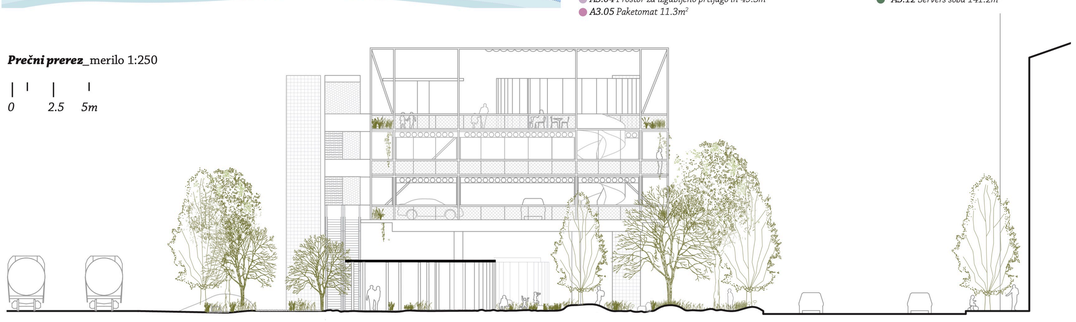


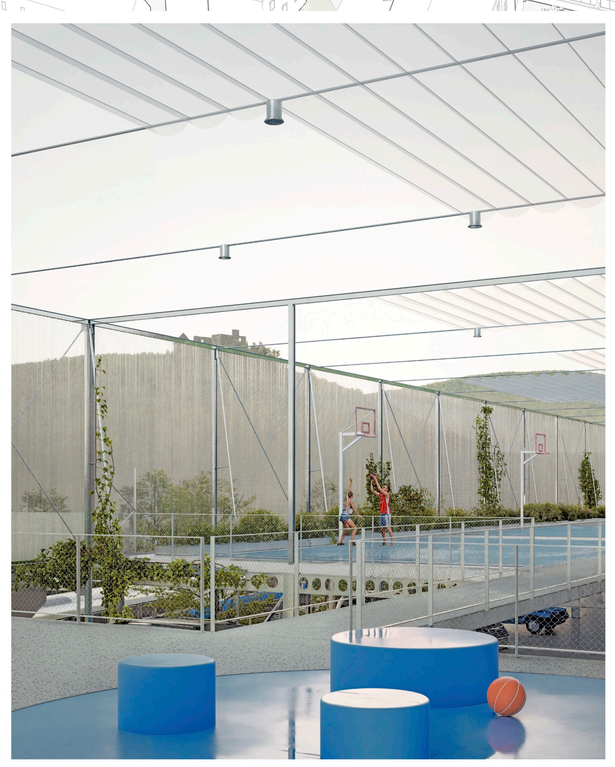
Tloris pritličja železniške postaje
Idejni načrt

- *A3.00 Vhodni avla*
- *A3.01 Čakalnica 231.9m²*
- *A3.02 Blagajna/informacijski center 30.2m²*
- *A3.03 Javne sanitarije 50.9m²*
- *A3.04 Prostor za shranjevanje prtljage 33.3m²*
- *A3.04 Prostor za izgubljeno prtljago in 49.3m²*
- *A3.05 Paketomat 11.3m²*
- *A3.06 Postaja za mikromobilnost 22.7m²*
- *A3.08 Garderoba zaposleni s sanitarijami 16.4m²*
- *A3.09 Prostor za čiščenje 9.1m²*
- *A3.10 Gostinski program 41.6m²*
- *A3.11 Skladišče za tovorni promet 141.2m²*
- *A3.12 Servers soba 141.2m²*

Prečni prerez_merilo 1:250

0 *2.5* *5m*





Preobrazba infrastrukture v zeleno živahno krajino: *nov javni prostor, kjer se promet, narava in javno življenje združujejo v ustvarjanje prožne in človeku prijazne prihodnosti Celja.*

INFRASTRUKTURNI ZELENI HUB

Projekt je zasnovan kot integrirano vozlišče mobilnosti, ki povezuje železniško postajo, novo avtobusno postajo, parkirne površine in okoliška zelena območja v enoten in razumljiv sistem. Njegova postavitev daje prednost brezhibni intermodalnosti, z neposrednimi, vremensko zaščitenimi pešpotmi, ki skrajšajo čas prestopov in izboljšajo dostopnost za vse uporabnike.

Poleg neposredne funkcionalnosti zasnova vzpostavlja prilagodljiv okvir, sposoben evolucije z bodočimi potrebami mobilnosti v Celju. Prometne infrastrukture, javni prostori in krajinski koridorji so razporejeni kot razvijajoča se platna, ki omogočajo postopno vključevanje novih storitev, tehnologij in programov. Javni prostori in paviljoni — obravnavani kot urbane fantazije, kot je Šubičev paviljon — delujejo, kot trg, ki jehkrati sidrišče in stičišče za Občane in druge obiskovalce. S prilagodljivimi platformami za razne dogodke, sejme, razstave,sezonske aktivnosti, ter kot podlaljšek trga Celjskega doma.

S kombinacijo infrastrukture, krajine in javnega življenja projekt postane prijazna urbana vstopna točka, odpornana prihodnost pripravljena platforma, ki bo rasla skupaj z mestom. Pomemben cilj je, da s kombinacijo programov prostor postane urbani integrator in ne degradirano, utilitarno, ter neprivlačno območje.

Fleksibilnost

Avtobusna postaja in parkirne površine so zasnovane kot fleksibilna modularna infrastruktura v skladu s principi krožnega gospodarstva. Komponente so zasnovane za ponovno uporabo, re-konfiguracijo in morebitno reciklažo, kar zmanjšuje okoljski vpliv in podaljšuje življenjsko dobo strukture. Strukturni sistemi so dimenzionirani tako, da omogočajo prihodnjo vgradnjo stanovanj, pisarn ali mešanih programov brez obsežnega rušenja.

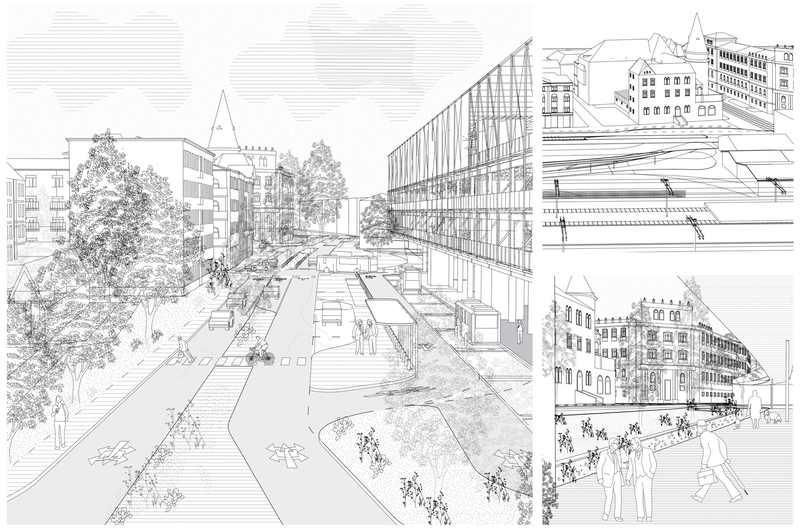
Vzporedno stavba vključuje tudi infrastrukturo zelene fasade, pripravljeno, da jo naravno kolonizira vegetacija. Ta ekološka integracija izboljšuje mikroklimatsko regulacijo, biotsko raznovrstnost in udobje uporabnikov v prihodnosti, hkrati pa v projekt vgrajuje odpornost, zračnost in dolgoročno prilagodljivost.

Trajnostne vidike

V našem predlogu je trajnost temeljno načelo oblikovanja. Od obsežne urbane organizacije do najmanjših materialnih odločitev projekt daje prednost dolgoročni odpornosti, okoljski odgovornosti in krožnem gospodarstvu.

Infrastrukturna avtobusna postaja je odličen primer tega pristopa: en sam arhitekturni ukrep, ki naslavlja takojšnje potrebe — zavetje, dostop in parkiranje — hkrati pa je strukturno pripravljen za prihodnje transformacije. V začetni zasnovi je realizirana le glavna struktura, ki zagotavlja jasen, trajnosten in robusten okvir, ki ga je mogoče postopoma dokončati in prilagoditi. Arhitektura je zasnovana za fleksibilnost in nizko vplivno gradnjo, s poudarkom na strukturni jasnosti, modularnih sistemih in materialih, ki jih je mogoče ponovno uporabiti, preoblikovati ali razstaviti. Trajnostni energetski sistemi, kot so fotovoltaični paneli, integrirani v fasade in strehe, zagotavljajo obnovljivo energijo na kraju samem, ter povečujejo samostojnost in energetsko učinkovitost.
Fazna izvedba omogoča postopno evolucijo lokacije, preprečuje prekomerno gradnjo, zmanjšuje odpadke in podpira dinamično, prilagodljivo urbano okolje.

Medtem vmesni krajinski park deluje kot živa infrastruktura, ki absorbira, usmerja in shranjuje padavinsko vodo preko prepustnih površin, mehkih topografij in rastlinskih skupnosti, prilagojenih lokalni hidrologiji. Kjer je mogoče, se materiali po rušenju ohranijo in ponovno uporabijo za nove tlake, obstoječe površine pa se ohranijo, da se tako zmanjša okoljski vpliv.



Aktivna streha od zgodnjih faz

Zasnovana kot aktiven javni prostor, jestreha predstavljena kot večplastna urbana platforma, kizdružuje rekreacijo, kulturo in infrastrukturo. Ponuja športne površine, kot so večnamenska igrišča, tekaške steze, fitnes območja in senčena sedišča. Ob tem so integrirani večnamenski prostori, sposobni gostiti razstave, delavnice in skupnostne dogodke, z odpiralnimi fasadami za zagotavljanje naravnega prezračevanja in neposrednega dostopa na streho. Panoramski bar in razgledna ploščad sta umeščena ob javnem robu, delujeta kot socialni vozlišči in nudita neoviran razgled na Celje in okolico. Tehnične storitve in infrastruktura so skrite v tehničnem plenumu, ki poteka vzdolžno, integrira odvodnjavanje, namakanje, osvetlitev in energetske napeljave.

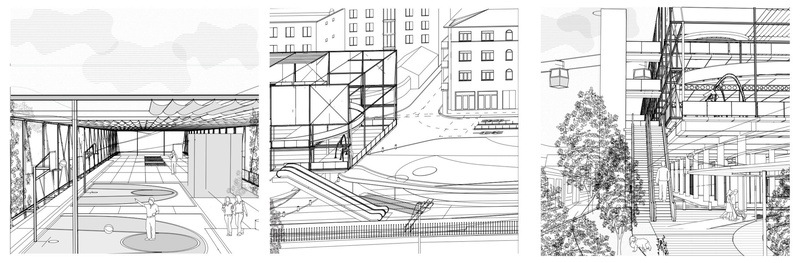
Ključno je, da je streha zasnovana z rezervno nosilnostjo in kapacitetami za prihodnjo postajo žičnice, vključno z vgrajenimi točkami za sidranje, servisnimi jedri in vertikalnimi komunikacijami. Ta napredna rešitev omogoča nemoteno integracijo vertikalne mobilnosti brez večjih predelav, hkrati pa utrjuje vlogo strehe kot transportnega vozlišča in mestne ikone.

Stroškovno učinkovite gradnje

Projekt daje prednost bistvenim elementom tako v parku, kot v novi avtobusni postaji, pri čemer uporablja jasno in racionalno zasnovo, ki maksimizira uporabnost in hkrati zmanjšuje nepotrebno kompleksnost. Fazna izvedba še dodatno povečuje stroškovno učinkovitost, saj omogoča postopno evolucijo lokacije glede na razpoložljive vire, povpraševanje in urbane razmere.

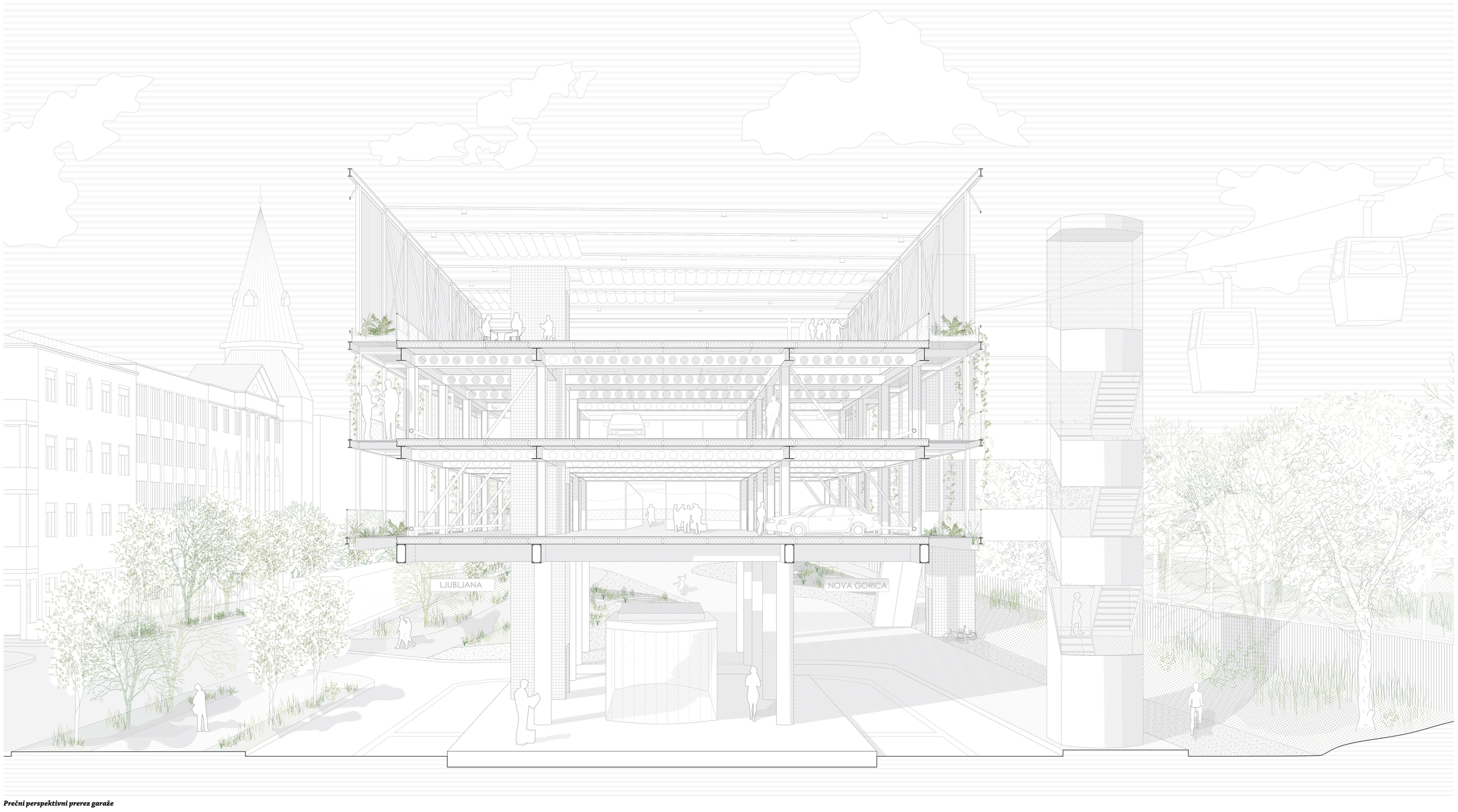
Zasnova temelji na modularnih in predhodno izdelanih gradbenih sistemih, kar poenostavi izdelavo, montažo in prihodnje prilagoditve ter hkrati zmanjša čas in stroške gradnje. Stavbe so zasnovane kot transformabilni okviri, ki so sposobni sprejeti nove fasade ali pa se preoblikovati za različne namene z minimalnimi dodatki strukturnih ali arhitekturnih elementov.

S kombinacijo skrbno izbranih ključnih elementov, faznega razvoja, modularne gradnje in prilagodljivosti, obravnavani predlog ponuja fleksibilno, kakovostno in stroškovno učinkovito rešitev. Poleg tega vključuje reciklirane materiale z gradbišča v Celju, ki se ponovno uporabijo za tlake in pohištvo, zasnova pa je odprta tudi za vključitev dodatnih elementov z drugih gradbišč ali rušitev, s čimer se krepita tako trajnost kot ekonomičnost.



Ilustrativne predstavitve celote

*Arhitektura za prilagodljivost in prihodnost: **Infrastruktura je zasnovana kot živ sistem**, ki raste, se razvija in prilagaja! Zelene fasade spodbujajo biotsko raznovrstnost, prostori pa so pred-pripravljeni na nove rabe in vključevanje trajnostnih tehnologij.*



Prečni perspektivni prerez garaže