

Z Á P I S N I C A

z hodnotiaceho zasadnutia poroty verejnej anonymnej súťaže návrhov

Názov súťaže:
„Autobusová stanica Martin“

Postup súťaže návrhov, ktorý nie je osobitne upravený súťažnými podmienkami, sa riadi príslušnými ustanoveniami § 119-125 zák. č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v zn. n. p., Vyhlášky Úradu pre verejné obstarávanie č. 157/2016 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o druhoch súťaží návrhov v oblasti architektúry, územného plánovania a stavebného inžinierstva, o obsahu súťažných podmienok a o činnosti poroty v zn. n. p. a Súťažného poriadku Slovenskej komory architektov.

Identifikácia vyhlasovateľa

Verejný obstarávateľ:	Martinská parkovacia spoločnosť, a.s.
sídlo:	podľa § 7 ods. 1 písm. d) zákona o verejnom obstarávaní
krajina:	Nám. S.H. Vajanského 1, 036 01 Martin
IČO:	Slovenská republika
DIČ:	36387959
IČ DPH:	2020120531
(ďalej aj ako „vyhlasovateľ“)	SK2020120531

Sekretár	Viera Sotníková
Overovateľ súťaž.návrhov:	Mgr. Ľuboš Ranto

Osoba zodpovedná vo veciach VO: Viera Sotníková

Porota:

Riadni členovia poroty

Nezávislí od vyhlasovateľa:

Ing. arch. Štefan Onofrej – autorizovaný architekt SKA
Ing. arch. Martin Hraško – autorizovaný architekt SKA
Ing. arch. Branislav Števko – autorizovaný architekt SKA

Závislí od vyhlasovateľa:

Ing. Peter Gavorník – štatutárny zástupca vyhlasovateľa
Mgr. art Roman Gatíal – autorizovaný architekt SKA – predseda poroty

Náhradníci poroty

Nezávislí od vyhlasovateľa:

Ing. Andrej Marcík – autorizovaný stavebný inžinier

Závislí od vyhlasovateľa:

Ing. arch. Jana Tartaľová – autorizovaný architekt SKA

Expert

Ján Slamka – manažment Dopravného podniku Mesta Martin

František Zicho – manažment Dopravného podniku Mesta Martin

Predloženie návrhov:

V lehote na predkladanie súťažných návrhov do 11.11.2025 do 15:00 hod. bolo doručených 19 návrhov, ktoré overovateľ označil písmenami A-T.

Hodnotiace zasadnutie poroty:

Dňa: 02.12.2025 od 10:00 hod. do 17:00 hod.

Prítomní členovia poroty:

Riadni členovia poroty

Nezávislí od vyhlasovateľa:

Ing. arch. Štefan Onofrej – autorizovaný architekt SKA

Ing. arch. Martin Hraško – autorizovaný architekt SKA

Ing. arch. Branislav Števkó – autorizovaný architekt SKA

Závislí od vyhlasovateľa:

Ing. Peter Gavorník – štatutárny zástupca vyhlasovateľa

Mgr. art Roman Gatál – autorizovaný architekt SKA – predseda poroty

Experti

Ján Slamka – manažment Dopravného podniku Mesta Martin

František Zicho – manažment Dopravného podniku Mesta Martin

Sekretár súťaže po dohode s predsedom poroty do 21 dní odo dňa, kedy uplynula lehota na podávanie návrhov, zvolal hodnotiace zasadnutie poroty. Do tejto lehoty boli všetky návrhy overené overovateľom.

Do hodnotenia boli zaradené len tie návrhy, ktoré overovateľ uviedol v zozname podaných návrhov a ktorých úplnosť po formálnej stránke overil. Overovateľ overil zároveň dodržanie anonymity a oprávnenia na výkon odbornej činnosti podľa súťažných podkladov. Všetky predložené návrhy splnili formálne požiadavky podľa súťažných podmienok, ani jeden návrh nebol vylúčený. Konflikt záujmov overovateľ neidentifikoval.

Porota vyhodnocovala návrhy výlučne podľa kritérií uvedených v súťažných podmienkach.

Súťažné návrhy, ktoré neboli vylúčené zo súťaže, boli hodnotené podľa kritéria:

- Kvalita architektonického riešenia vo vzťahu k zadaniu.

V prvý deň zasadnutia poroty, kedy sa porota oboznámila s výsledkami vyhodnotenia súťažných návrhov prezentovaných overovateľom porota pristúpila k hodnoteniu jednotlivých návrhov formou individuálneho posúdenia členmi poroty a následnej spoločnej rozpravy.

Hodnotenia návrhov bolo v tejto fáze hodnotenia zameraná najmä na posúdenie základnej koncepcie riešenia, urbanistických, architektonických a prevádzkových kvalít, ako aj miery splnenia zadania súťaže.

Porota v priebehu prvého dňa identifikovala hlavné princípy, silné a slabé stránky jednotlivých návrhov a stanovila rámec hodnotiacich kritérií pre ďalšie posudzovanie. V prvý deň zasadnutia porota nedospela k finálnemu posúdeniu ani k určeniu poradia návrhov. Hodnotiaci proces pokračoval v nasledujúcom rokovaní poroty.

Hodnotiace zasadnutie poroty:

Dňa: 03.02.2026 od 8:00 hod. 12:00 hod.

Prítomní členovia poroty:

Riadni členovia poroty

Nezávislí od vyhlasovateľa:

Ing. arch. Štefan Onofrej – autorizovaný architekt SKA

Ing. arch. Martin Hraško – autorizovaný architekt SKA

Ing. arch. Branislav Števko – autorizovaný architekt SKA

Závislí od vyhlasovateľa:

Ing. Peter Gavorník – štatutárny zástupca vyhlasovateľa

Mgr. art Roman Gatíal – autorizovaný architekt SKA – predseda poroty

Experti

Ján Slamka – manažment Dopravného podniku Mesta Martin

František Zicho – manažment Dopravného podniku Mesta Martin

Dňa 3. 2. 2026 komisia pristúpila k hodnoteniu súťažných návrhov. Hodnotenie prebiehalo v súlade so súťažnými podmienkami a stanovenými hodnotiacimi kritériami.

Porota posudzovala návrhy formou individuálneho hodnotenia jednotlivými členmi komisie, na ktoré nadviazala spoločná diskusia. Porota pristúpila k určeniu poradia návrhov v súlade so súťažnými podmienkami a hodnotiacimi kritériami.

Vzhľadom na charakter a účel súťaže, získať komplexné riešenie návrhu Autobusovej stanice na mieste existujúcej, funkčne a technicky nezodpovedajúcej potrebám mesta a okresu, ktorá je situovaná priamo oproti železničnej stanici, sa k návrhom vyjadrili experti v oblasti dopravy.

Experti posudzovali návrhy najmä z hľadiska dopravno-prevádzkového riešenia, funkčnosti navrhovaných dopravných vzťahov, organizácie dopravy, kapacitných možností, bezpečnosti a plynulosti dopravnej prevádzky, ako aj z hľadiska väzieb na širšie dopravné prostredie a zadanie súťaže.

Stanoviská expertov slúžili porote ako odborný podklad pre hodnotenie návrhov. Porota sa s týmito stanoviskami oboznámila a zohľadnila ich v rámci hodnotiaceho procesu.

Spôsob hodnotenia návrhov:

Spôsob uplatnenia kritéria: Porota väčšinovým hlasovaním na základe diskusie pridelí každému návrhu poradie podľa hodnotenia návrhu vo vzťahu ku kritériu uvedenému v bode 1. Vyššie poradie patrí vždy návrhu, ktorý vo väčšej miere spĺňa požiadavky kritéria na hodnotenie návrhov. Víťazným návrhom súťaže návrhov sa stane návrh, ktorý sa umiestni na prvom (najvyššom) mieste v poradí hodnotenia návrhov.

Porota stanovila poradie súťažných návrhov na základe bodového hodnotiaceho systému. Každý člen poroty pridelil jednotlivým návrhom poradie, pričom jednotlivým umiestneniam bola priradená bodová hodnota nasledovne:

1. miesto – 1 bod
2. miesto – 2 body

3. miesto – 3 body
4. miesto – 5 bodov
5. miesto – 7 bodov
6. miesto – 9 bodov
7. miesto a nižšie – 12 bodov

Odborná porota posudzovala predložené architektonické návrhy komplexne, na základe súťažného zadania a súťažných podmienok. Hodnotenie prebiehalo v prvej fáze porovnávacou metódou, prostredníctvom odbornej diskusie poroty a následného konsenzu., pričom o celkovom poradí následne rozhodlo hlasovanie s vopred stanoveným bodovým systémom.

Výsledný počet bodov pri jednotlivých návrhoch predstavuje súčet bodov pridelených všetkými členmi poroty. Výsledné poradie návrhov bolo určené na základe celkového počtu bodov, pričom návrh s najnižším počtom bodov sa umiestnil na najvyššom mieste.

Na základe uvedeného hodnotenia porota stanovila nasledovné poradie návrhov:

1. miesto – návrh **M** (10 bodov)
2. miesto – návrh **I** (15 bodov)
3. miesto – návrh **J** (17 bodov)
4. miesto – návrh **A** (23 bodov)
5. miesto – návrh **D** (32 bodov)
6. miesto – návrh **T** (50 bodov)
7. miesto – návrh **O** (51 bodov)
8. miesto – návrh **C** (57 bodov)
9. 19. miesto – návrhy **B, E, F, G, H, K, L, N, P, R, S** (60 bodov)

Porota konštatuje, že výsledné poradie je výsledkom kolektívneho hodnotenia v súlade so stanoveným bodovacím systémom.

Odporúčania poroty vyhlasovateľovi:

Porota na základe vykonaného hodnotenia súťažných návrhov odporúča vyhlasovateľovi pokračovať v ďalších krokoch v súlade so súťažnými podmienkami a výsledkami súťaže.

Ceny:

V súťaži návrhov po nadobudnutí právoplatnosti výsledku v lehote podľa súťažných podmienok a Súťažného poriadku SKA vyplatí vyhlasovateľ oceneným účastníkom ceny:

1. cena: 12 500,00 €
2. cena: 10 000,00 €
3. cena: . 7 500,00 €

Znenie zápisnice bolo odsúhlasené per rollam.

Ing. arch. Štefan Onofrej – autorizovaný architekt SKA

Ing. arch. Martin Hraško – autorizovaný architekt SKA

Ing. arch. Branislav Števkó – autorizovaný architekt SKA
Ing. Peter Gavorník – štatutárny zástupca vyhlasovateľa
Mgr. art Roman Gatál – autorizovaný architekt SKA – predseda poroty
Ján Slamka – manažment Dopravného podniku Mesta Martin, expert
František Zicho – manažment Dopravného podniku Mesta Martin, expert

Prílohy zápisnice:

1. Zoznam účastníkov a výsledné pradie doručených návrhov
2. Zdôvodnenie výberu a určenia poradia

Príloha č. 1 zápisnice: Zoznam účastníkov a výsledné poradie doručených súťažných návrhov

Poradové číslo predloženého súťažného návrhu	Označenie návrhu	Dátum a čas doručenia návrhu		Účastník a autori	Výsledné poradie
1.	A	21.10.2025	15:05:39	BETWEEN s.r.o Ing. arch. Katarína Fejo a Ing. arch. Tomáš Hanáček	4.miesto
2.	B	06.11.2025	14:57:36	PROrealStav s.r.o. Ing. Róbert Bráz	9.-19.miesto
3.	C	07.11.2025	12:00:07	SOARCH s.r.o. Ing. arch. Jozef Sobľák a Ing. arch. Michal Kubanda	8.miesto
4.	D	10.11.2025	16:36:52	Ing. arch. Michal Kontšek Ing. arch. Michal Kontšek a Arch. Zuzana Kontšek Koval'ová	5.miesto
5.	E	10.11.2025	22:29:50	FOUR-LEAF s.r.o. Ing. Milan Beňuš a Ing. Jakub Noga	9.-19.miesto
6.	F	10.11.2025	22:32:10	Onswerk architecten s.r.o. Česká republika Ing. arch. Matouš Pluhař,	9.-19.miesto

				Ing. arch. Ondřej Pecháček, Dipl. Ing. Anja Blechen a Dipl. Ing. Petr Kropp, BEEF, s.r.o.	
7.	G	11.11.2025	11:19:11	Ing. arch. Peter František Baroš, Ing. arch. Daniela Baroš, Ing. arch. Radoslav Buzinkay a Ing. arch. Andrej Ferenčík	9.-19.miesto
8.	H	11.11.2025	11:43:04	Studio Konstella Kft. Maďarsko Ing. arch. András Márk Bartha, DLA, Ing. arch. Zsófia Kronavetter, DLA a Ing. arch. Katalin Alkér, DLA	9.-19.miesto
9.	I	11.11.2025	12:56:51	zerozero, s.r.o. Ing.arch. Irakli Eristavi, Ing. arch. Pavol Šilla, Ing. arch. Juraj Červený, Ing. arch. Oxana Lema, Ing. Květoslav Syrův, Ing. Michal Marcinov, Ing. Barbora Hrmová, MgA Zuzana Včeláková, v spolupráci Sofia Jakubová, Ing. Vlad Kuchin a Ing. Andrej Morávek	2.miesto
10.	J	11.11.2025	13:11:38	fine arch s.r.o.	3.miesto

				Ing. Tibor Furdek a Ing. arch. Peter Tóth	
11.	K	11.11.2025	13:35:40	VONKA s.r.o. Ing. arch. Pavol Dobšinský a Mgr. arch. Šimon Voštinár	9.-19.miesto
12.	L	11.11.2025	13:51:07	DOXA s. r. o. Ing. arch. Maroš Mitro, Ing. arch. Tomáš Boroš, ArtD., Ing. arch. Pavel Bakajsa a Ing. arch. Katarína Vysoká	9.-19.miesto
13.	M	11.11.2025	14:18:15	ZEIT studios, s. r. o. Ing. arch. Tomáš Jopek, Ing. arch. Juraj Šesták, Ing. arch. Vladislav Tvarožek, Ing. arch. Tomáš Novák, Ing. arch. Michaela Sisková a Ing. arch. Jakub Budaj	1.miesto
14.	N	11.11.2025	14:24:30	studený architekti s. r. o. Mgr. akad. arch. Dis Radka Kurčíkov, PhD. a Mgr. akad. arch. Miroslav Kurčík	9.-19.miesto
15.	O	11.11.2025	14:36:52	young.s architekti s.r.o. Ing. arch. Jozef Bátor, PhD.	7.miesto
16.	P	11.11.2025	14:37:36	RAN studio s. r. o.	9.-19.miesto

				Ing. arch. Zoran Trpčevski a Ing. arch. Msc Prokop Matěj	
17.	R	11.11.2025	14:40:11	Arka-architektonická kancelária, spoločnosť s ručením obmedzeným, Košice Ing. arch. Jakub Marek, Ing. arch. Mgr. Veronika Vávrová, Ing. arch. Mgr. Patrik M. Berinšter a Ing. arch. Eva Prcinová	9.-19.miesto
18.	S	11.11.2025	14:49:56	Sobota, s.r.o. Ing. arch. Tomáš Sobota, Ing. arch. Rastislav Udžan a Ing. arch. Matej Ďurind'ák	9.-19.miesto
19.	T	11.11.2025	14:54:41	Ing. arch. Roman Haviar – ZIG-ZAG PROGRESS Ing. arch. Roman Haviar a Mgr. art. Peter Beňo	6.miesto

Príloha č. 2 zápisnice: Zdôvodnenie výberu a určenia poradia

1. Východiská hodnotenia a zdôvodnenie výberu základného dopravného usporiadania

Porota v úvodnej fáze hodnotenia identifikovala, že predložené súťažné návrhy sa z hľadiska základného dopravno-prevádzkového konceptu rozdelili do dvoch hlavných skupín. Prvá skupina návrhov situovala nástupištia autobusovej stanice na západnú stranu riešeného územia, v kontakte s ulicou Novákova a v bezprostrednej väzbe na železničnú stanicu. Druhá skupina návrhov uvažovala s umiestnením nástupíšť na východnej strane územia, bližšie k existujúcej obytnej zástavbe bytových domov.

Po dôkladnom porovnaní oboch koncepčných prístupov porota uprednostnila riešenia s umiestnením nástupíšť pri ulici Novákova. Tento koncept porota považuje za jednoznačne výhodnejší z hľadiska logiky prestupov, lepšej integrácie spojov MHD, bezpečnosti pohybu cestujúcich, urbanistických väzieb a minimalizácie negatívnych vplyvov na obytné prostredie. Priame prepojenie autobusovej a železničnej dopravy v krátkych a čitateľných peších vzdialenostiach bolo vyhodnotené ako zásadná kvalita, ktorá podporuje komfort cestujúcich a funkciu územia ako integrovaného dopravného uzla.

Umiestnenie nástupíšť na západnej strane zároveň umožňuje prirodzené oddelenie dopravnej prevádzky autobusovej stanice od obytných funkcií na východnej strane územia, čím sa znižuje hluková záťaž, svetelné rušenie a celkový dopad prevádzky na kvalitu bývania. Z urbanistického hľadiska porota pozitívne hodnotila aj schopnosť týchto návrhov kultivovať priestor ulice Novákova a vytvoriť čitateľný verejný nástupný priestor stanice v priamom kontakte s hlavným mestským dopravným ťahom.

Porota sa zároveň zhodla, že riešenia pracujúce s pozdĺžnym státím autobusov pozdĺž nástupnej hrany neboli z dopravno-prevádzkového hľadiska vyhodnotené ako optimálne. Takéto usporiadanie znižuje komfort vodičov pri manévrovaní, zvyšuje riziko kolíznych situácií a kladie vyššie nároky na presnosť parkovania autobusov. Z hľadiska bezpečnosti a plynulosti prevádzky porota uprednostnila riešenia so šikmým alebo zubovitým radením nástupíšť, ktoré umožňujú prehľadnejší pohyb vozidiel, bezpečnejší nástup a výstup cestujúcich a vyššiu prevádzkovú spoľahlivosť autobusovej stanice.

Na tomto základe porota v ďalšom hodnotení kladla dôraz na návrhy, ktoré uvedené princípy najpresvedčivejšie naplnili. Víťazný návrh tieto východiská reflektuje v najvyššej miere a dokáže ich pretaviť do čitateľného, urbanisticky aj prevádzkovo vyváženého riešenia.

2. Metodika hodnotenia

Odborná porota posudzovala predložené architektonické návrhy komplexne, na základe súťažného zadania a súťažných podmienok. Hodnotenie prebiehalo v prvej fáze porovnávacou metódou, prostredníctvom odbornej diskusie poroty a následného konsenzu., pričom o celkovom poradí následne rozhodlo hlasovanie s vopred stanoveným bodovým systémom.

3. 1. miesto – Víťazný návrh, 1.cena: 12 500,00 €

Kvalitný návrh s doriešenými urbanistickými väzbami na železničnú stanicu, s reprezentatívne pôsobiacou dvojpodlažnou prevádzkovou budovou, ktorá slúži ako akcent - jasný orientačný bod v priestore autobusovej stanice. Silnou stránkou návrhu je precízne spracovaná dopravná koncepcia, ktorá reorganizuje pohyb autobusov v území a vytvára plynulý a bezpečný prevádzkový systém. Predstavuje najkomplexnejšiu odpoveď na požiadavky súťažného zadania, pričom exceluje v urbanistickom scelení územia. Architektonický výraz budovy je moderný, sebavedomý, no zároveň rešpektuje mierku okolia a historický kontext železničnej

stanice. Výrazné zastrešenie chráni cestujúcich a plynulo nadväzuje na prevádzkovú budovu, ktorá je funkčne a prehľadne riešená na dvoch podlažiach. Autorom sa podarilo vytvoriť plnohodnotný mestský terminál, ktorý integruje železničnú, diaľkovú, prímestskú a mestskú dopravu do jedného prehľadného celku. Interiér haly je presvetlený, prehľadný a ponúka vysoký štandard komfortu, ktorý Martin doteraz postrádal. Oceňujem použitie pergoly ako prepájacieho prvku, ktorý vizuálne aj funkčne sceluje budovu stanice s nástupišťami do jedného harmonického celku. Implementácia zeleného mikroparku a vodozádržných opatrení dokazuje, že autori uvažovali o stanici ako o udržiavateľnom mestskom prvku. Systém navigácie je v návrhu integrovaný priamo do architektúry, čo zaručuje intuitívny pohyb aj pre návštevníkov, ktorí mesto nepoznajú.

Expert: Návrh z dopravného hľadiska je spracovaný na požadovanej technickej úrovni s dobrým riešením odstavovania vozidiel aj v prípade potreby cúvania. Vjazd aj výjazd na stanicu je prispôsobený potrebám prevádzkovateľov a užívateľov autobusovej stanice. Zároveň tento návrh rieši z pohľadu dopravy najvhodnejším spôsobom vystupovanie cestujúcich na troch krytých zástavkách.

Zhrnutie:

- Architektúra najsilnejšie formuje identitu územia
- Jednoznačný „gestický“ prestrešujúci prvok dáva stanici rozpoznateľný charakter
- Dopravná logika je veľmi dobre zvládnutá
- Verejný priestor má jasný rámec a logiku

3. 2. miesto, 2.cena: 10 000,00€

Návrh sa vyznačuje výrazne horizontálnym architektonickým výrazom, ktorý citlivo reaguje na mierku a charakter okolitej zástavby. V urbanistickom kontexte nepôsobí dominantne, ale prirodzene dopĺňa existujúcu štruktúru územia, čím podporuje jeho čitateľnosť a priestorovú kontinuitu. Prináša premyslenú dopravnú koncepciu s plynulou a bezpečnou prevádzkou pričom urbanisticky sprehľadňuje územie. Autobusová stanica je riešená ako centrálny ostrov s nástupišťami a pavilónmi, ktoré umožňujú dobrú orientáciu cestujúcich. V rámci dispozičného riešenia sú všetky hlavné funkcie – prevádzkové priestory pre vodičov diaľkových liniek, obchodný priestor - kaviareň aj čakáreň - situované v samostatných pozdĺžnych "pavilónoch", organizovaných pod jednou strechou na úrovni prízemí, pričom zostáva zachovaná možnosť priečneho aj pozdĺžneho pohybu peších. Na druhej strane obslužné priestory pre čakáreň a kaviareň sú príliš atomizované (rozptýlené), pričom ich proporcie komplikujú praktické využitie v reálnej prevádzke. Táto atomizácia má priamy negatívny dopad na stavebné náklady. Hoci lineárna kompozícia nástupíšť pôsobí esteticky, prevádzková réžia takto rozdrobeného zázemia je pre správcu menej efektívna. Figúra stanice s lightboxami a nápisom „MARTIN“ je kvalitná, no nepreváži funkčné limity úzkych vnútorných priestorov.

Výrazná strecha chráni cestujúcich a dáva stavbe jasnú identitu. Jedná sa o silný koncept, tretie miesto získava najmä kvôli radikálnosti, ktorá však môže byť realizačne náročnejšia.

Architektonický výraz – dominantná horizontála zastrešenia chráni cestujúcich a dáva stavbe jasnú identitu; pavilóny sú rozmiestnené v rytme, ktorý zlepšuje prehľadnosť a pohyb. Návrh je architektonicky aj funkčne kvalitný, no s menšou možnosťou budúcich úprav.

4. 3. miesto, 3.cena: 7 500,00€

Ide o výtvare výrazný, moderný, funkčný a vizuálne čistý návrh, ktorý spĺňa požiadavky na komfort cestujúcich aj prevádzkovú efektívnosť. V hmotovom stvárnení sa dá vnímať odkaz na dopravné stavby z obdobia moderny.

Nová autobusová stanica je umiestnená do stredu riešeného územia, kde tvorí jeho prirodzené centrum. Pohyb autobusov a cestujúcich je jasne oddelený, čo zvyšuje komfort aj bezpečnosť. Pod jednou strechou sa tu stretáva mestská, prímestská aj diaľková doprava. Budova má výrazne sochársky tvar so zvlnenou betónovou strechou, ktorá pôsobí ľahko a zároveň odkazuje na industriálnu minulosť mesta. Prevádzkové priestory sú riešené ako presklené moduly pozdĺž nástupíšť, ktoré sú praktické a dajú sa v budúcnosti upravovať. Zelená strecha zlepšuje klímu a hluk zo stanice je tlmený pomocou popínavých rastlín a stromov pozdĺž línie garáží. Návrh je funkčný, estetický a udržateľný. Použitý pohľadový betón pôsobí moderne, robustne a odolne voči poveternostným vplyvom.

Návrh do súťaže priniesol vysokú mieru architektonickej invencie a odvahy. Jeho dominantným prvkom je zvlnený betónový strešný plášť s vegetáciou, ktorý premieňa stanicu na súčasť mestskej krajiny. Na druhej strane zložitá geometria strechy výrazne zvyšuje nielen realizačné náklady, ale aj nároky na budúcu údržbu a statické riešenie. Hoci je vizuálny dojem z „zelenej vlny“ silný, funkčná schéma stanice zostáva v tieni jej formy. Z hľadiska komfortu cestujúcich ponúka návrh atraktívne prostredie, interiér stanice je plynulý, bezbariérový a pôsobí veľmi upokojujúco. Dopravné riešenie je funkčné, integrované pod jeden prístrešok, čo zabezpečuje ochranu cestujúcich pred počasím pri prestupe medzi MHD a diaľkovými linkami. Celkovo však ide o dielo, ktoré posúva hranice vnímania dopravných stavieb a vytvára v Martine kvalitný kus novej mestskej krajiny.

5. 4. miesto

Predstavuje racionálnu a koncepcne konzistentnú reakciu na existujúcu priestorovú štruktúru územia. Zachovanie základnej prevádzkovej logiky súčasnej stanice prináša minimalizáciu zásahov do zaužívaných dopravných vzťahov. Architektonický výraz je postavený na princípoch racionálnej, funkčne čitateľnej architektúry. Zachovanie základnej prevádzkovej logiky súčasnej stanice prináša minimalizáciu zásahov do zaužívaných dopravných vzťahov. Líniové riešenie stavby vizuálne zjednocuje rôznorodé prevádzky a vytvára jasný, orientačne prehľadný priestorový celok. Tento prístup podporuje logiku pohybu cestujúcich a znižuje vizuálny chaos. Návrh sa drží osvedčenej, ale konzervatívnej logiky lineárneho zastrešenia v tvare dvojitého „TT“. Dopravný koncept vychádza zo súčasného stavu, ktorý bol upravený podľa nových požiadaviek. Stanica zostáva v pôvodnej osi a je riešená ako líniová stavba s výrazným prestrešením, ktoré spája všetky funkcie do jedného celku. Návrh sa javí ako funkčne veľmi čistý s jasne oddelenými zónami pre cestujúcich a technické zázemie, pričom presklená fasáda čakárne zabezpečuje výborný vizuálny kontakt s nástupíšťami. Zaujímavým aspektom návrhu je uvažovanie o etapizácii realizácie, konkrétne v podobe postupného zasklievania skôr realizovaného prestrešenia. Tento prístup umožňuje, aby základná nosná a priestorová štruktúra fungovala už v počiatkovej fáze ako otvorené prestrešenie nástupíšť, pričom návrh v budúcnosti počíta s jeho budúcou transformáciou na plnohodnotný interiérový priestor. Postupné dopĺňanie obvodového zasklenia prirodzene rozvíja pôvodnú architektonickú logiku stavby bez potreby zásadných konštrukčných alebo výrazových zásahov.

Avšak otvorená dopravná plocha orientovaná smerom k železničnej stanici, ponechaná v súčasnom rozsahu, pôsobí monotónne a priestorovo nevyužito. Absentuje tu výraznejšia urbanistická artikulácia – či už formou zelene, drobnej architektúry, tienenia. Prepojenie s budovou SIRS je riešené skôr mechanicky, bez hlbšej architektonickej synergie. Komfort cestujúcich je na dobrej úrovni, no navigácia a čitateľnosť uzla nie sú také intuitívne ako u víťaza. Z architektonického hľadiska ide o technicky čisté a racionálne riešenie, ktoré však pôsobí technokraticky.

6. 5. miesto

Autobusová stanica s architektonicky disciplinovanou koncepciou. Koncept „dlhého ostrova“ levitujúceho na veľkých stĺpoch vytvára suchú a bezpečnú cestu pre peších. Autorom sa podarilo pod spoločnú strechu integrovať 15 nástupíšť, výstupiská aj zastávku MHD. Prevádzkový objekt je sústredený do jednoduchej hmoty kvádra, čo zaručuje efektívnu prevádzku. Prízemie slúži cestujúcim ako čakáreň a kaviareň, zatiaľ čo poschodie poskytuje zázemie pre šoférov. Efektívne organizuje dopravné toky a zároveň zlepšuje verejný priestor. Pred stanicou vzniká malé zelené námestie, ktoré slúži ako exteriérová čakáreň, pobytový priestor a miesto pre kaviareň. Tým sa výrazne oživuje prostredie, ktorému inak dominuje doprava. Dopravné riešenie formou slučky zabezpečuje plynulý pohyb bez kolízií. Masívne kruhové stĺpy veľmi dobre integrujú lavičky pre cestujúcich a vytvárajú tak komfortný priestor stanice, pričom priestor nástupíšť je navyše veľmi dobre krytý pred nepriazňou počasia. Odvodnenie strechy do vnútra stĺpov slúži ako zásobník pre polievanie, čo je progresívne vodozádržné opatrenie. Podhľad zo zeleného kompozitného pororoštu s integrovaným osvetlením dodáva priestoru moderný technický výraz. Návrh spĺňa všetky kapacitné požiadavky zadania pri zachovaní vysokej miery verejného priestoru (piazzetta).

Architektúra stanice, s inak racionálnou a funkčnou prevádzkovou schémou, pôsobí v danom priestore masívne. Hoci poskytuje na úrovni parteru presvetlený, vzdušný priestor, pokrýva ho výrazne objemnou strešnou konštrukciou. Použitie subtilnejších pohľadových prvkov v čele strechy mohlo vizuálne pôsobenie celého diela výrazne odľahčiť.

7. 6. miesto

Porota zaradila tento návrh na celkové 6. miesto ako riešenie, ktoré prináša jasný a kultivovaný architektonický koncept a súčasne ponúka korektne zvládnutú dopravno-prevádzkovú schému, avšak v porovnaní s návrhmi umiestnenými vyššie nepresvedčilo v miere komplexnosti a dlhodobej flexibilitate. Pozitívne porota hodnotila snahu o priame urbanistické zjednotenie dopravného uzla a vytvorenie čitateľnej pešej „chrbtice“ medzi železničnou a autobusovou stanicou, vrátane uvoľnenia priestoru pred železničnou stanicou a presunu parkovania do severnej časti územia.

Na druhej strane návrh nevytvára nové pobytové plochy, len zefektívňuje tie existujúce. Za slabšiu stránku však porota považovala vyššiu mieru stavebnej a technickej robustnosti navrhovaného riešenia (liaty betón, vegetačná strecha, svetlíky, perforované plášte), ktorá môže zvyšovať investičnú aj prevádzkovú náročnosť a znižovať flexibilitu budúcich úprav. Zároveň prílišne redukuje zázemie na úkor formálneho architektonického výrazu.

Hoci je architektonický výraz presvedčivý, v porovnaní s najlepšimi návrhmi porota vnímala menšiu jemnosť práce s mierkou a s gradáciou priestoru v nástupnej sekvencii – veľkorysá línia prestrešenia pôsobí miestami ako dominanta, ktorá určuje celý areál jednotným gestom. Dopravná schéma je funkčná, ale nepripúšťa žiadnu variabilitu. Chýba tu výraznejšie vytvorenie „cieľového“ priestoru (námestia), stanica v tomto návrhu funguje skôr ako „tranzitný koridor“.

8. 7. miesto

Architektonický návrh, založený na striktnom koncepčnom module. V návrhu boli identifikované predovšetkým prevádzkové a funkčné nedostatky/riziká, ktoré by znižovali komfort cestujúcich. Hoci autori priniesli racionálny konštrukčný systém uľahčujúci prefabrikáciu, jeho praktické uplatnenie v prostredí autobusovej stanice Martin naráža na limity. Pozitívne hodnotíme prehľadné dispozičné členenie a logické oddelenie čistých zón pre verejnosť od zázemia pre zamestnancov. Zásadným negatívom, ktoré návrh odsunulo na nižšiu priečku, je však príliš úzke a nedostatočné prestrešenie nástupíšť. V klimatických podmienkach Martina takéto riešenie neposkytuje adekvátnu ochranu pred zrážkami, najmä pri veternom počasí. Kritickým bodom je umiestnenie lavičiek a čakajúcich priestorov mimo hlavnej zóny prístrešku, čo zásadne znižuje užívateľský štandard. Použitie jemného bieleho plechu na pohľadových plochách pôsobí v návrhoch esteticky, no vyvoláva vážne obavy o náročnosť dlhodobej údržby. Zahnutie fotovoltických panelov a vegetačnej strechy je v súlade s environmentálnymi požiadavkami, no v rámci súťaže ide o štandardné riešenie. Porota dospela k záveru, že investícia do takejto konštrukcie by nepriniesla potrebnú pridanú hodnotu v kľúčovom parametri „Komfort cestujúcich“.

9. 8. miesto

Tento návrh je charakteristický využitím prírodných materiálov a ekologickým prístupom. Pozitívne bola hodnotená línia stanice v strede územia a snaha vytvoriť čitateľnú „figúru“ s jasnou orientáciou a priebežným prestrešením, rovnako aj práca so zeleňou (extenzívna strecha, vertikálna zeleň a zelená clona pri garážach) a pavilónový charakter prevádzkovej budovy smerom k parku.

Negatívnejšie bolo hodnotené:

- pozicionovanie budovy a umiestnenie čakárne, kde sa strácal kontakt cestujúceho s dianím na stanici,
- riešenie kombinovaného vjazdu na stanicu pre autobusy a osobné autá
- koncepcia pochôdznej strechy, jej otázne praktické využitie a prevádzková náročnosť.

Návrh pracuje so šikmým radením nástupíšť, čo porota vníma ako prevádzkovo priaznivé riešenie. Architektonický výraz je kultivovaný, no skôr uniformný a repetitívny, s menšou mierou priestorovej gradácie a identifikovateľných „uzlov“ pre orientáciu cestujúceho.

Porota návrh vyhodnotila ako kvalitný, s jasne čitateľnou konštrukčno-prevádzkovou schémou, ale s nižším mestotvorným účinkom a menšou presvedčivosťou dopravného-urbanistického konceptu. Návrh je vizuálne veľmi príťažlivý, no v konečnom zúčtovaní prevážili obavy z nákladnej správy a menej efektívnej logistiky celého areálu.

10. Zdieľané 9.-19. miesto

Návrhy umiestnené na zdieľaných pozíciách 9. – 19. miesto porota hodnotila ako riešenia, ktoré síce spĺňajú základné technické a prevádzkové požiadavky, avšak z hľadiska architektonickej kvality, urbanistickej koncepcie a celkového prínosu pre mesto Martin sú najmenej presvedčivé. Návrhom chýba silnejší koncept, jasná identita a ambícia vytvoriť reprezentatívny verejný dopravný uzol.

Porota na druhej strane vyzdvihuje inovatívnu prácu s environmentálnymi prvkami, ako bol systém **retenčných zvodových stĺpov**, či odvážnu vizuálnu identitu postavenú na dynamickej geometrii prestrešenia. Iné projekty správne zdôraznili dôležitosť krajinnej integrácie a vnímali stanicu ako „prah“ medzi parkom a mestom, čo vnieslo do riešenia žiadanú humánnu mierku. Týmto návrhom však chýba silnejší koncept, jasná identita, prípadne ponúkali horšie dopravné-prevádzkové riešenie.

Vítazné návrhy v horných priečkach prevýšili túto skupinu v presvedčivejšej synergii niekoľkých kľúčových funkčných oblastí:

- **Dopravná schéma a bezpečnosť**
- **Urbanistická synergia**
- **Komfort cestujúcich a praktickosť**
- **Ekonomika prevádzky**

8. Záver

Porota konštatuje, že súťaž priniesla široké spektrum architektonických riešení. Vítazný návrh jednoznačne najlepšie naplnil všetky hodnotiace kritériá a predstavuje kvalitný základ pre ďalší projektový rozvoj Autobusovej stanice Martin.

