

Delavnica DAL –

4 predlogi za novo Slovensko cesto

Katušić Kocbek arhitekti, dekleva gregorič arhitekti, SADAR+VUGA, Scapelab & Arhitekti Dobrin

1

KATUŠIĆ KOCBEK ARHITEKTI

projektalni tim: Jana Kocbek, udia; Davor Katušić, dia MA BiA;
Krešimir Kolaković, dia; Luka Šarić, štud. arh.; Dora Krušelj, dia
grafična podoba in znamčenje: Armanda Geisler; Juri Armanda, Karl Geisler
svetovalec za promet: Mate Čurić, dig
leto izdelave: 2012

Namen pričujoče študije je prikazati idejno ureditev, arhitekturno in urbanistično, Slovenske in Cankarjeve po spremembi prometnega režima. Slovenska cesta je osrednja prometna os v centru prestolnice in hkrati hrbtenica javnega prometa. Nanjo se vežejo tudi najpomembnejši mestotvorni programi.

Ureditev se nanaša tako na novo prometno ureditev obeh ulic kot na novo prostorsko in programsko ureditev novo nastalega mestnega prostora v samem središču glavnega mesta. Ne obsega zgolj Slovenske in Cankarjeve ulice, pač pa širše prostore, ki se smiselno navezujejo na njun parter.

KONCEPT

Slovenska cesta je danes identifikacijsko hrbtenica urbanega tkiva in (umetnostno) zgodovinsko pestra plast grajenih struktur. Le-te omogočajo branje preteklosti življenja in razvoja tako ceste kot mesta. Prepoznavni pečat, t. i. brand Slovenske ceste tvorijo izpostavljene arhitekture, ki se prek parterja povezujejo v urbane ambiente. Nova (prometna) ureditev postavlja obstoječe v nov kontekst; znotraj obstoječega urbanega tkiva se ustvarjajo nove kvalitete, nove komunikacije. Izhodišče naše študije in zasnove so področja, katerih ureditev definira kvaliteta obstoječih struktur. Izhodiščna analiza izpostavlja dele koridorja, nekatere obstoječe, ki jih je potrebno nadgraditi ali prenoviti, in nekatere, ki predstavljajo sive cone, okvire za nove urbane ambiente – nove gradbene otoke. Prenovljeni in dopolnjeni deli sledijo že obstoječim nastavkom, novi gradbeni otoki pa so popolnoma na novo definirani. Novi gradbeni otok vzdolž koridorja Slovenske ceste:

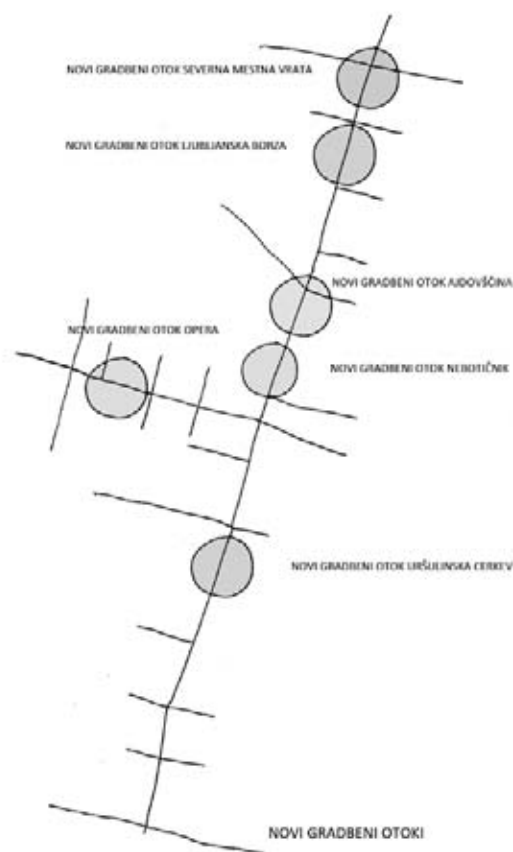
NEBOTIČNIK – URBANI PASPARTU
AJDOVŠČINA – ODKRITO
LJUBLJANSKA BORZA – TRG ŠTIRIH SEZON
SEVERNA MESTNA VRATA – VODNO ZRCALO
OPERA – ZUNANJI FOYER

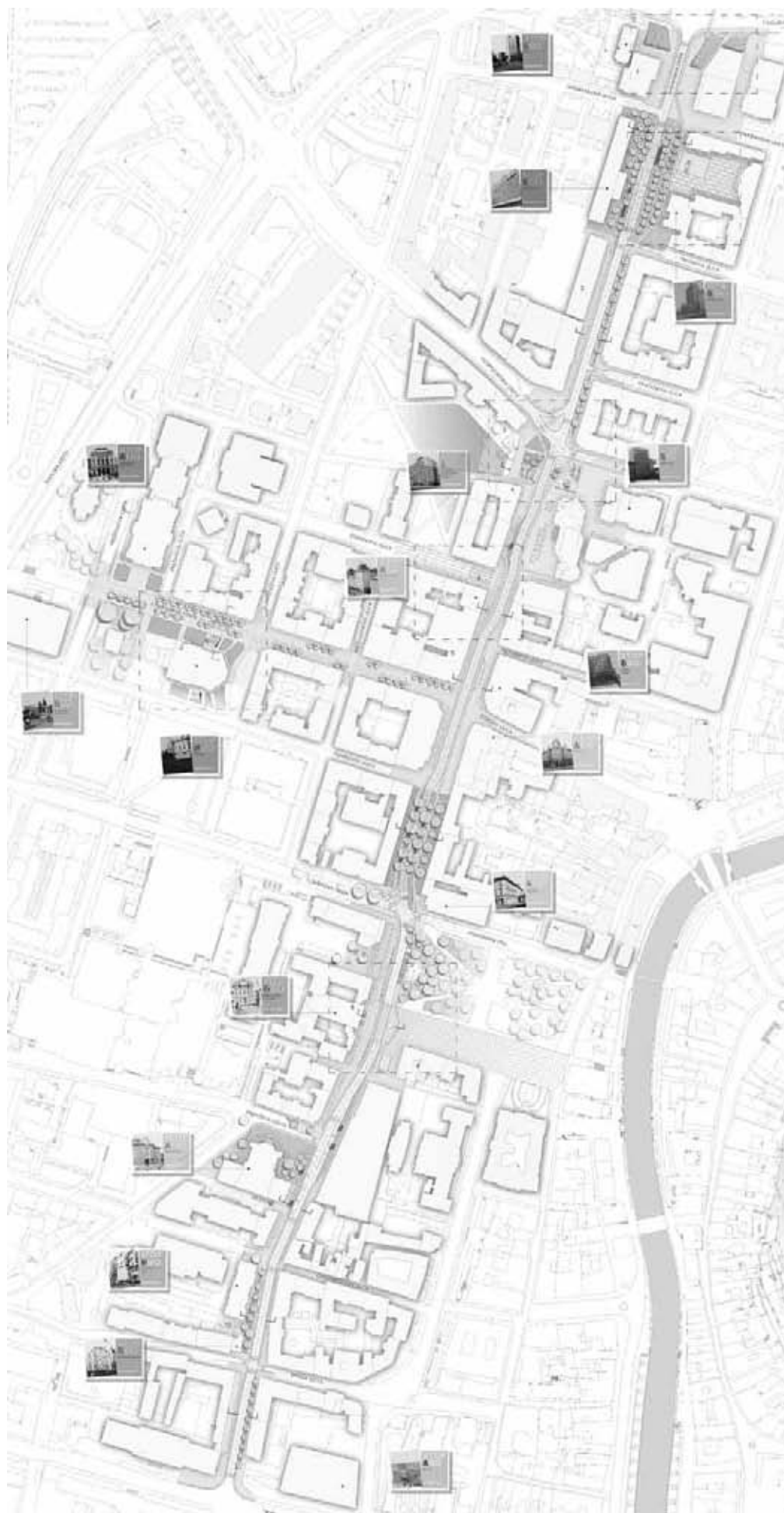
NOVA PROMETNA UREDITEV

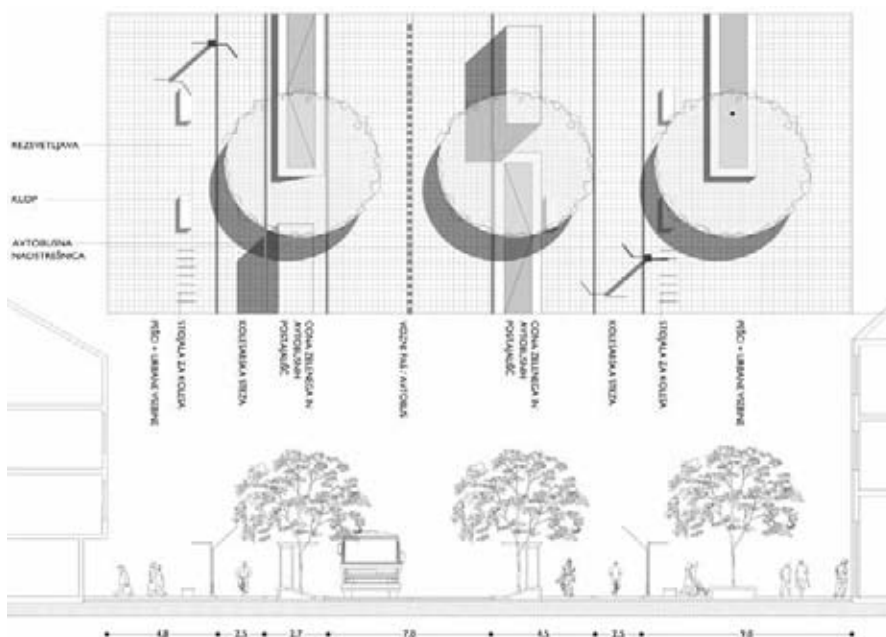
Izhodišče za novo prometno ureditev sta posodobitev mestnega prometa in neovirano, varno gibanje pešcev, tudi starejših, invalidov in sploh funkcionalno oviranih ljudi, ter kolesarjev skozi mesto. Poudarek je na novem cestnem koridorju. Le-ta ne poteka več premočrtno, pač pa razgibano med novimi gradbenimi otoki. Ker je ostali promet preusmerjen v stranske ulice in ceste ter na notranji mestni obroč, so dani vsi pogoji za dvig pretočnosti in splošno kakovost javnega potniškega prometa. Hkrati s prometom se v mestnem centru zmanjšata tudi onesnaževanje zraka in hrup. Posledično se lahko reducira osvetlitev, tj. prilagodi jakost javne razsvetljave merilu pešcev in kolesarjev (manjša poraba energije in svetlobnega onesnaževanja).

Novi cestni profil sestavljajo: fiksno široko cestišče iz dveh voznih pasov (za javni potniški in ostali promet) ter zelo široki kolesarski stezi (vsaka z ene strani cestišča); ozelenjeni otoki s klopmi in pločniki se prilagajajo prostoru oz. širini celotnega koridorja (od 16 m na jugu do 40 m na severu).

Nova prometna ureditev je razdeljena na tri odseke: severni in južni del ceste se za ostali promet zapre v eni smeri, osrednji del pa popolnoma. Prednost ima javni prevoz. Hitrost vzdolž cele Slovenske ceste se omeji na 30 km/h. Višje hitrosti onemogočajo tudi razgiban potek cestnega koridorja in nekaj fizičnih omejitev: dvig cestišča nekaj metrov pred zebro, profilirana zebra, zvočne vibracijske površine pred zebro ... Nova ureditev predvideva nespremenjeno višino tlakov za pešce (na prehodih za pešce se dvigne vozni pas).





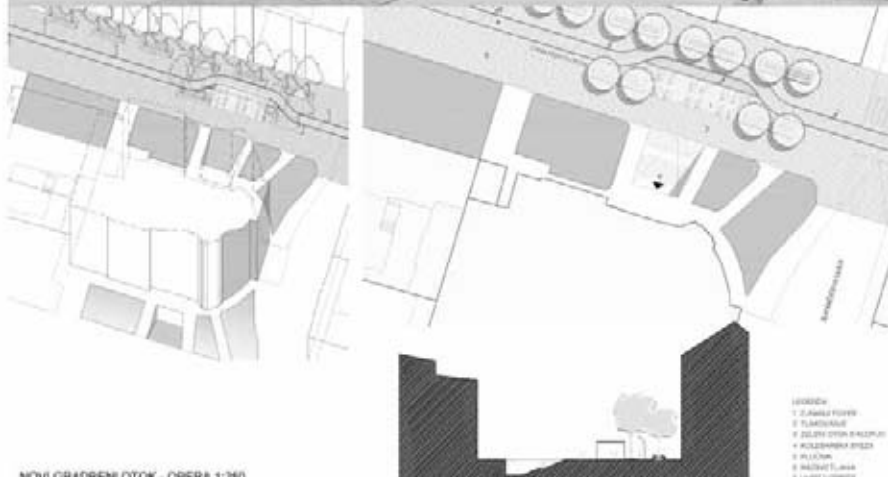


NOVI GRADBENI OTOK OPERA

Pred vhodom v Opero se na novo oblikuje prostor za srečevanje, druženje in obisk večjega števila ljudi. Napravi se zunanji foyer, novi urbani ambient, ki je namenjen tako obiskovalcem Opere, kot tudi obiskovalcem nove promenade. Postane mesto srečevanja, prepletanja, namenjeno vsem. Opremi se s kamnitimi barskimi mizicami, in pokrije z lahko nadstrešnico, ki bo zaščita pred soncem in padavinami. Zunanji foyer se ozeleni z zelenjem, z gledališčno in soforo.



PRIMER: NADSTREŠNICA V TURNHOUTU, INNOVATION HUB



NOVI GRADBENI OTOK - OPERA 1:250

NOVI GRADBENI OTOK NEBOTIČNIK

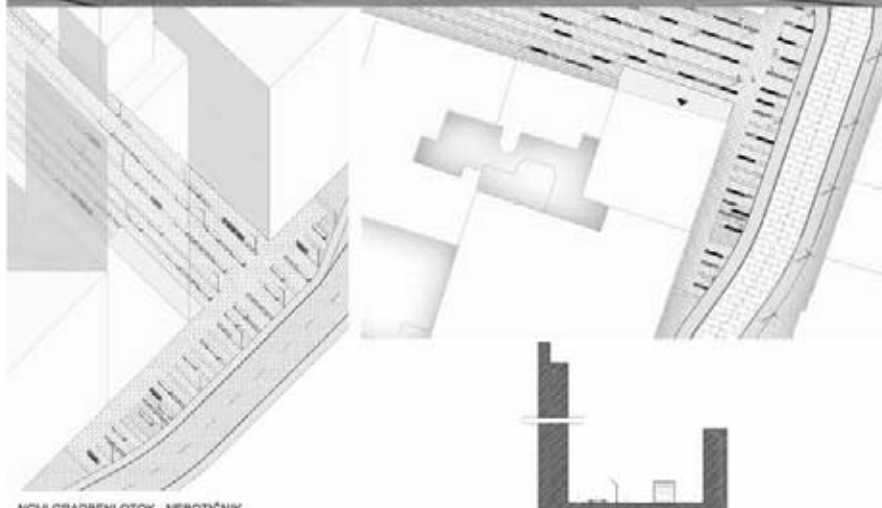
Ljubljanski nebotičnik potrebuje svoj podest. Gradbeni otok je preproga, sestavljena iz prepleta trakov tlakovanja, urbane opreme in cvetličnih gredic. Ob ozelenitvi prostora Slovenske ceste, je ta del obravnavan ločeno, ker je v posebnem vzorcu ozelenjen na poseben način, s pisanim cvetjem.



PRIMER: DETAIL TLAKOVANJA, TEMPELHOF BERLIN



PRIMER: DETAIL TLAKOVANJA, SCHOUWBURGPLEIN V ROTTERDAMU



NOVI GRADBENI OTOK - NEBOTIČNIK

14

NOVI GRADBENI OTOK AJDOVŠČINA

Danes brez zelenja, a s kvalitetnim zaledjem in grajeno strukturo. Nekol žvahan, danes »pozabljene« podhod, ki potrebuje prebuditev. Precej kvadratov samevajalnih trgovskih lokalov se polzkušo odvilni, s povečanjem odprtih, s prebadanjem trga in spuščanjem zelenja v klet, ki bo vnesla nove kvalitete in svežino v temni podhod. Velike odprtine postanejo stičišče med spodaj in zgoraj, med -1 in 0, med mestom in podzemjem.

Razširjeni amfiteatrni stopnišči nudita odlično prostor za kino na prostem ali koncerte, ki posredno oživijo podhod in trg nad njim, ali paž samo razširita prostor vhoda. Stavbeni otok se opremlja z urbano opremo, ki je del celega koridorja Slovenske ceste.



NOVI GRADBENI OTOK - AJDOVŠČINA

LEGENDA
1. glavni vhodni prostor
2. trgovski lokal
3. trgovski lokal
4. trgovski lokal
5. trgovski lokal
6. trgovski lokal
7. trgovski lokal
8. trgovski lokal
9. trgovski lokal
10. trgovski lokal

13



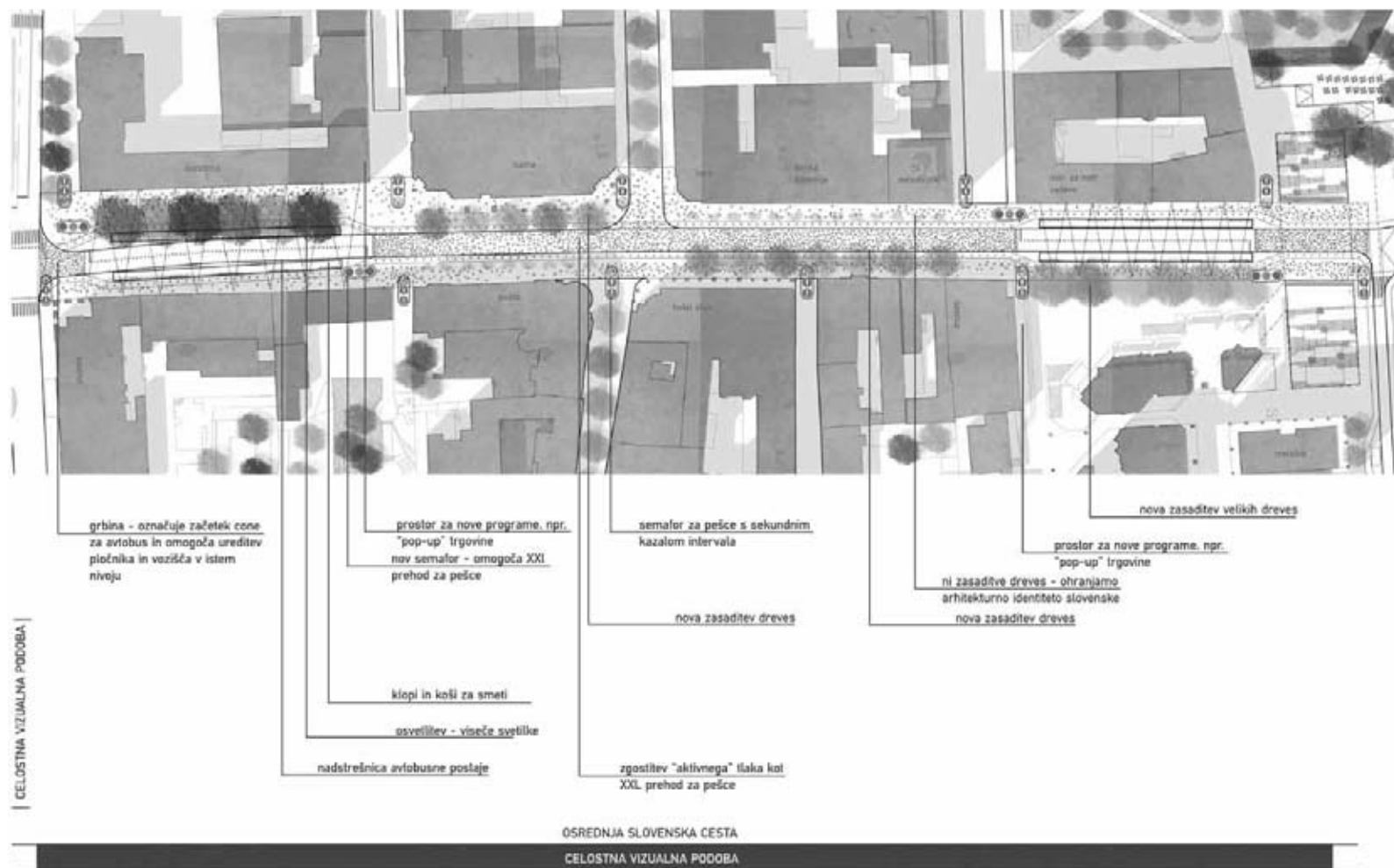
PRIMER: OZELJENI NADKRIJI PROSTOR, SWISSRE V MUENCHENJU

2

Mali posegi = velike spremembe

DEKLEVA GREGORIČ ARHITEKTI

projektna skupina: Aljoša Dekleva, udia, M. Arch (AA Dist), Tina Gregorič, udia, M. Arch (AA Dist), Primož Boršič, mia, Vid Zabel, štud. arh, Naia Sinde, arq.



KAJ JE SLOVENSKA?

Slovenska cesta je ključni sestavni del sodobne Ljubljane. Zgodovinsko je trdno zasidrana v mentalni podobi Slovencev kot pomembna prometnica glavnega mesta. Prav zato je predvidena sprememba v njenem osnovnem prometnem karakterju pomembna preobrazba, ki bo vplivala na mestno središče tudi širše – zunaj grajenih gabaritov.

JAVNI ODPRTI PROSTOR

Ob začetnem premisleku k zastavljeni nalogi smo zavzeli »samooomejitveno« stališče, da se ne bomo opredeljevali do potencialov za nove grajene strukture, ki jih določeni deli ob Slovenski nedvomno ponujajo, ampak bomo sprejeli dane grajene gabarite take, kot so, in se poglobili v razmišljanje o možnostih, ki jih ponuja odprti javni prostor z vsemi svojimi fizičnimi, družbenimi in kulturnimi vsebinami ter robnimi pogoji.

OSREDNJA SLOVENSKA CESTA

Zastavljeno prometno ureditev, kot jo predvideva OPPN, smo povzeli v celotnem segmentu Slovenske. S tem ugotavljamo, da odseka Slovenske v »spodnjem« in »zgornjem« delu z enosmernim motornim prometom še vedno v veliki meri obdržita obstoječi karakter prometnice, medtem ko osrednji del z ukinitvijo splošnega prometa predstavlja ključni potencial za vzpostavljanje novega karakterja mesta. Tako smo večino konkretnih predlogov, študij in preveritev osredotočili na gabarite osrednjega dela Slovenske – od križišča s Šubičevo do križišča z Gospodsvetsko in Dalmatinovo, vključno z Ajdovščino.

CELOSTNA VIZUALNA PODOBA

Osrednjemu delu Slovenske zagotovimo lastno podobo in specifično identiteto: Predloge nizamo na več nivojih in merilih, od konkretnjših posegov, kot so »korekcije« podhoda Ajdovščina ali avtobusnih postajališč, do predlogov serije malih posegov, ki za-

gotavljajo velike spremembe. Prav *ad hoc* akcije, ki so izvedljive hitro, z minimalnimi sredstvi, lahko bistveno in učinkovito prispevajo k celostni preobrazbi ambienta Slovenske. To so na primer regulacija (odstranitev) reklamnih tabel in strateške zasaditve. Osrednja Slovenska mora pridobiti svoj lastni »ureditveni« status, ki določa vse parametre celostne vizualne podobe tega območja: vsi elementi urbane opreme na tem področju postanejo specifični in poenoteni (materialnost in oblika urbane opreme ...).

ZELENO

Ne nazadnje ugotavljamo, da je Ljubljana eno bolj ozelenjenih mest, kar predstavlja ambientalno kvaliteto, ki jo je mogoče vedno dopolniti in nadgraditi. Skladno s tem predlagamo konkretne dodatne zasaditve dreves po parkih in ulicah v okviru širše obravnavanega območja, ki tako pridobi patino mehkobe in postane prijetno bivalno okolje v javnem odprtem prostoru.



zgornja Slovenska cesta
- tropasovna cesta: samo en pas namenjen osebnim avtomobilom (v smeri iz centra), dva pasova za avtobuse,
- razširitev pločnikov z drevoredom

Cankarjeva ulica
Ureditev drevoreda in zaprtje ulice za promet v segmentu od Slovenske ulice do Prežihove ulice.

park Ajdovščina in Argentinski park
Dodalna zasaditev dreves - formiranje parka za sončenje - plaže in mestnih pluč - gozda

Dalmatinova ulica
Spremenjena prometna ureditev, od Slovenske ceste do Milošičeve zaprta za osebni promet, razširitev peš poti in zasaditev novega drevoreda

podhod = trg in park
revitalizacija obstoječega podhoda

osrednja Slovenska cesta
območje intenzivnih sprememb in jasne celostne vizualne podobe

- Odsek se zapre za osebni promet.
Uredi se dva prometna pasova za avtobuse.
Spremeni se signalizacijo, delno tudi lokacijo avtobusnih postaj in vzpostavi XXL prehode, ki so trgi za 3min za prehajanje v več smereh.
- intenzivna ozelenitev z drevoredi in varnimi kolesarskimi potmi in širokimi pločniki
- celostna vizualna podoba (specifična, a enotno oblikovana celotna urbana oprema lastna le temu delu Slovenske ceste):
XXL avtobusne postaje, klopi, koši za smeti, reklamni izveski, ulični količki, aktivni tlak, luči

Čopova ulica
Nov drevored v osi ulice

spodnja Slovenska cesta
- tropasovna cesta: samo en pas namenjen osebnim avtomobilom (v smeri iz centra), dva pasova za avtobuse,
- razširitev pločnikov in kolesarskih poti

SLOVENSKA CESTA

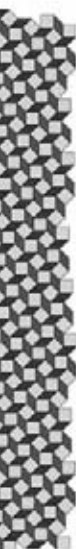
ZGORNJA SLOVENSKA CESTA

OSREDNJA SLOVENSKA CESTA

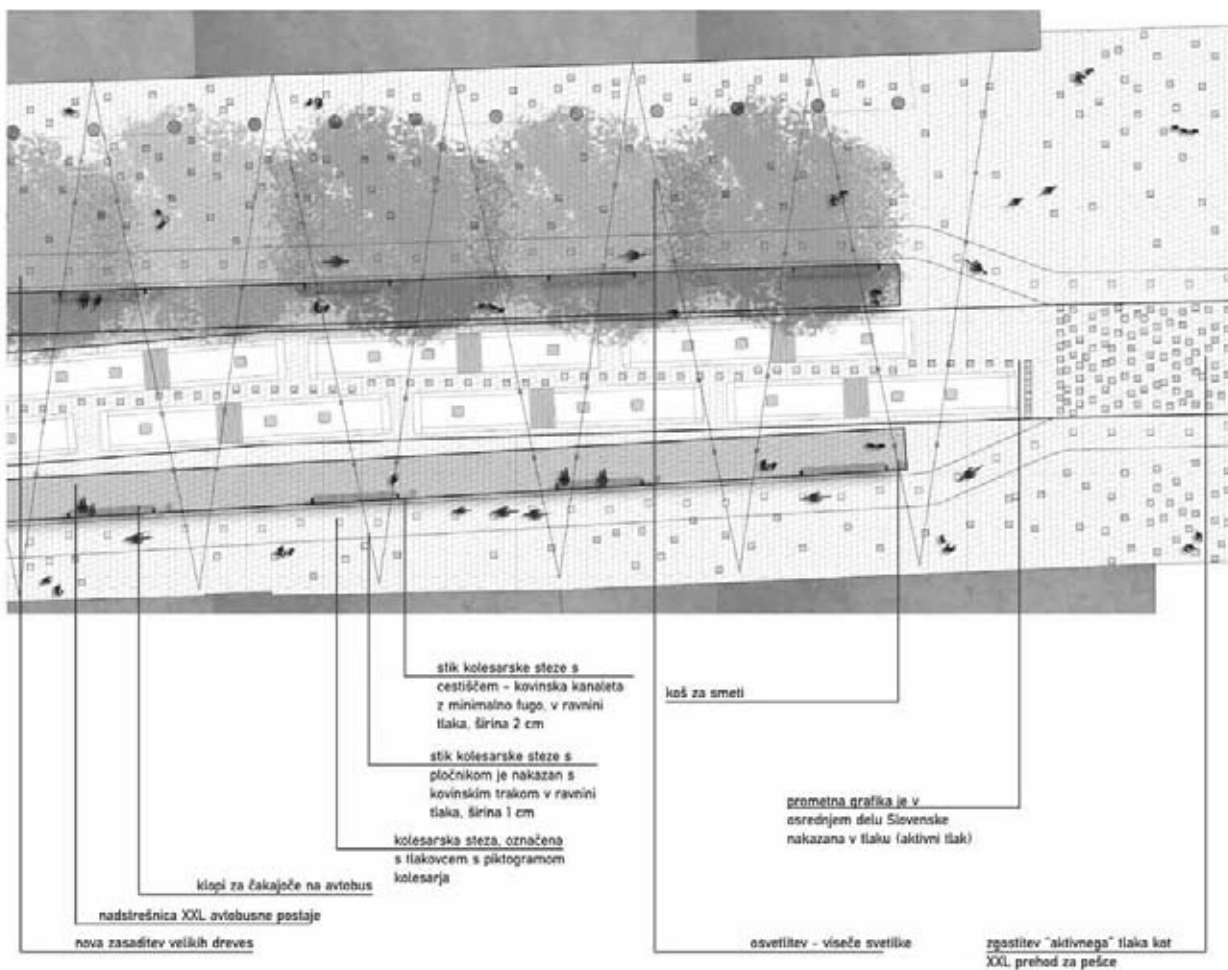
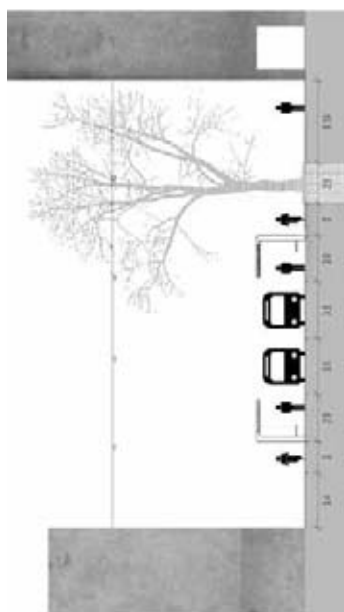
CELOSTNA VIZUALNA PODOBA

SPODNJA SLOVENSKA CESTA

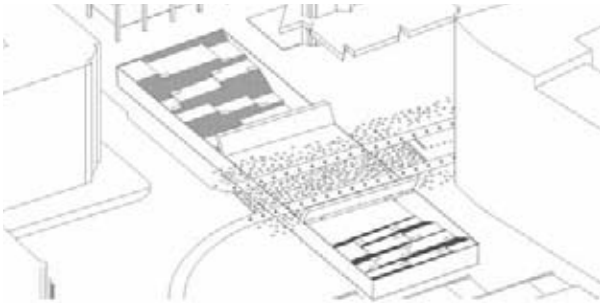
drevo = življenje
ad hoc akcije
mali posegi = velike spremembe
prometna ureditev
celostna vizualna podoba
XXL prehod za pešče



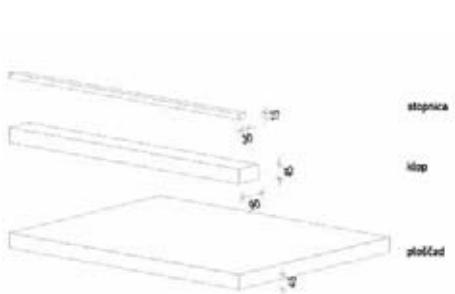
Konzorcij: novo XXL avtobusno postajališče



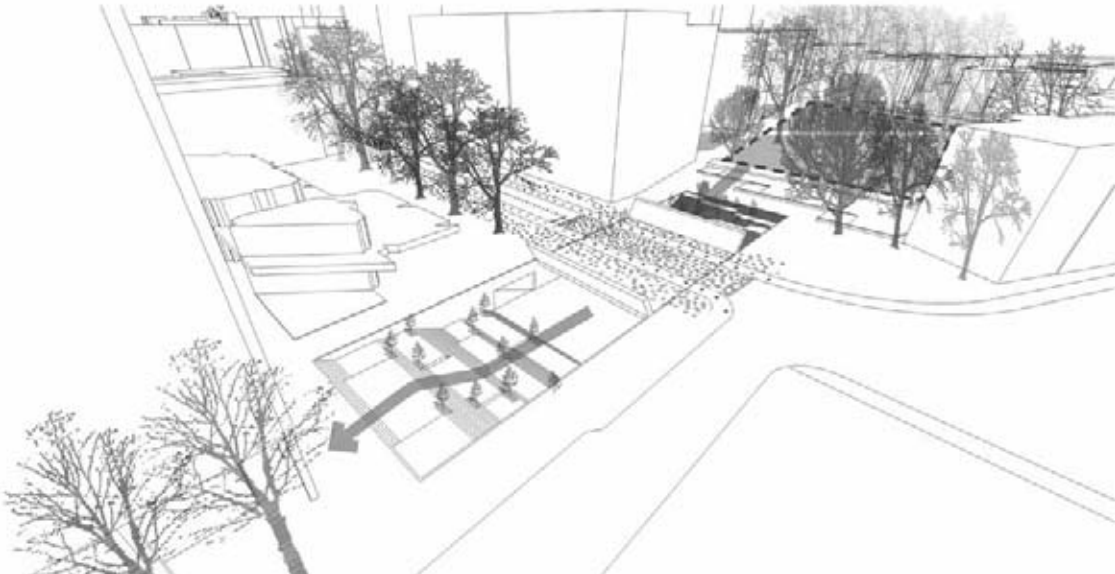
Pošta: XXL prehod za pešce



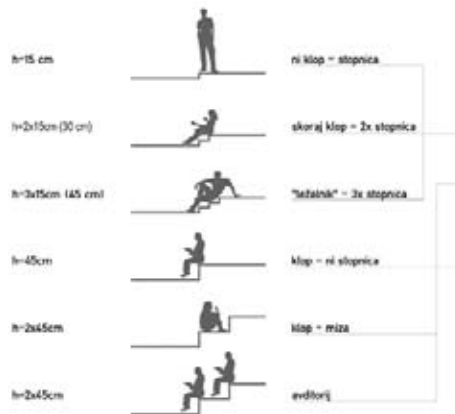
Aksonometrija podhoda



Osnovni uporabljeni elementi



Koncept prehajanja zelenja skozi podhod



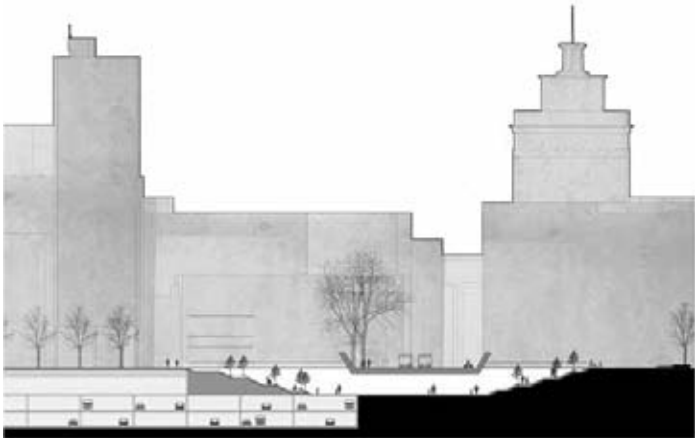
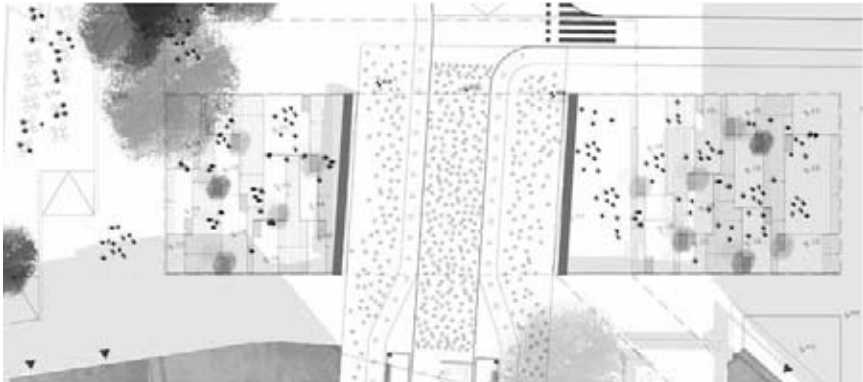
Uporabnik definira prerez



Revitalizacija podhoda, ki postane trg in park

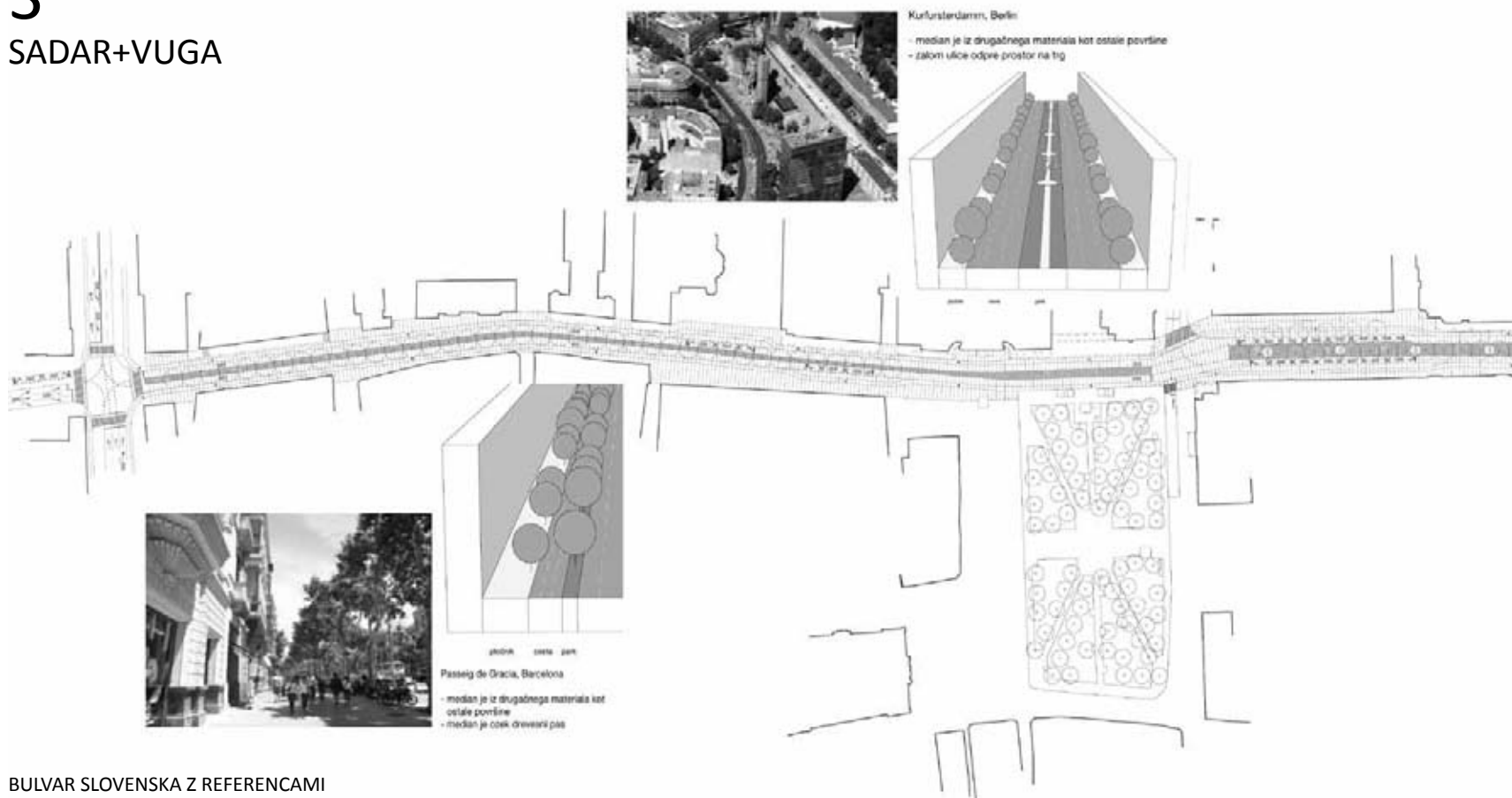


Vstop na osrednjo Slovensko cesto



Prerez A-A

3 SADAR+VUGA



BULVAR SLOVENSKA Z REFERENCAMI

Glavna cesta glavnega mesta Slovenije postane BULVAR SLOVENSKA. Njena parterna ureditev je primerljiva s parterji bulvarjev glavnih evropskih mest, kot je Avenida de Libertade v Lizboni, Passeig de Gracia v Barceloni, Champs Elysees v Parizu, Ku'Damm v Berlinu ... To so bulvarji s sinergijo prometnih površin in javnega, zelenega, dogajalnega in trgovskega prostora.

BULVAR SLOVENSKA označuje osrednji pas – MEDIAN, ki poteka po celotni dolžini bulvarja, od Aškerčeve ulice do Tivolske ceste. Širina mediana se spreminja: najožji je 2,5 m in najširši 11,5 m. Median je javni mestni prostor, ki nastane s preureditvijo in z zmanjšanjem prometa na sedanji Slovenski cesti.

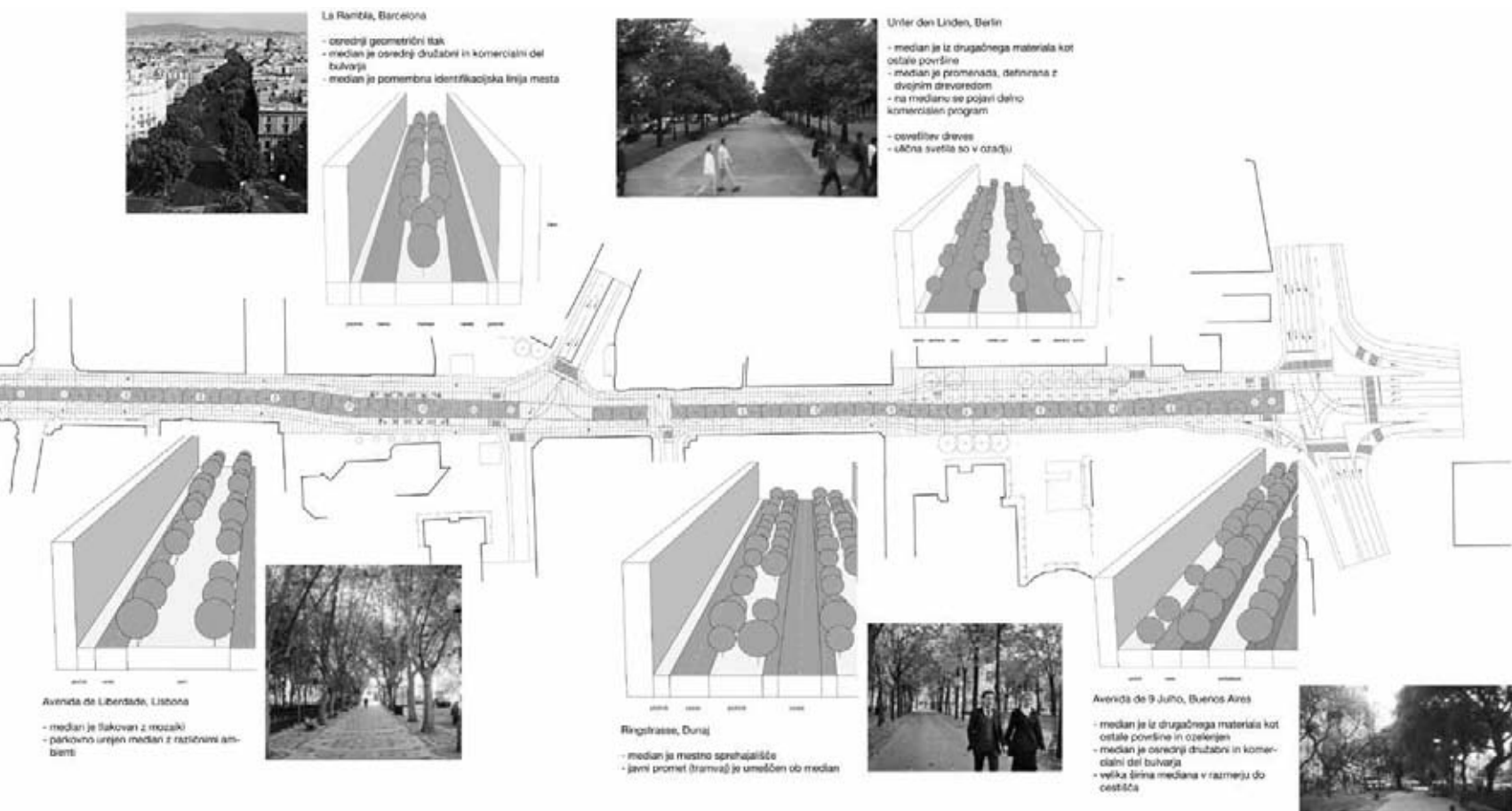
Zakaj median? Sedanja obcestna pozidava Slovenske je neenotna, tako po stavbnih volumnih kot po historični vrednosti. Lahko pričakujemo in si želimo, da se bo v prihodnosti obzidava spreminjala tako, da bo ustrezala profilu in značaju bulvarja: nekatere nizke, bolj predmestne stavbe se bodo nadomestile z novimi, druge se bodo nadvišale ... Najnižji višinski gabarit bulvarja bo določala stavba Narodne banke in Slavije. Osrednji pas – median pa je neodvisen od višinskega gabarita in od značaja obcestne pozidave. Vzpostavitev mediana spremeni cesto v bulvar že brez posega v pozidavo.

Median je enotno tlakovana površina. Vzdolž celotne dolžine so posejana drevesa vrste ginkgo biloba, višine 15 m in širine 10 m. Poseben vzorec rdečega tlakovanja iz stisnjenega peska in značilna zlato rumena barva drevoreda ustvarita zapomnljivo podobo Bulvarja Slovenska.

Median je nov javni mestni prostor. Predstavlja dodano vrednost v urbanem prostoru bulvarja. Je površina, po kateri se sprehaja, relaksira, flanira, srečuje, zabava, praznuje, razgibava. Mesto pridobi nove oddajne tržne površine. Tudi povsem prazen median deluje kot sodobna monumentalna poteza v prestolnici.

Glavni element nove urbane opreme na medianu so prirezani stožci, ki so hkrati programski (kiosk, bar, kavarna, prodajalna, zaklon) in okoljsko-energetski. Stožci delujejo kot mikroklimatski regulatorji, ki vzdolž mediana s senčenjem, ogrevanjem in vlaženjem povečujejo občutek ugodja. Pokriti so s fotovoltaičnimi celicami, ki generirajo obnovljivo energijo.

Bulvar Slovenska je primer okoljsko in energetsko prijazne urbane zasnove. Omejitev prometa, drevored, uporaba velikih betonskih plošč za vozne in kolesarske površine ter stisnjenega peska na medianu, energetski stožci ustvarijo okolje, ki postane nov identifikacijski prostor glavnega mesta.



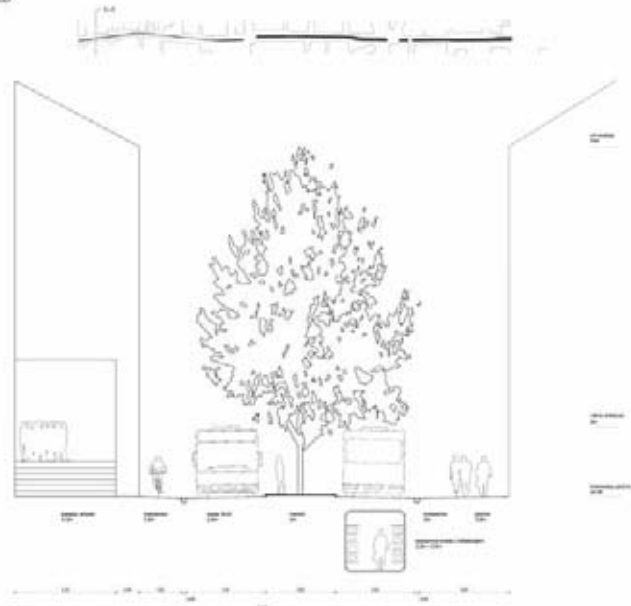
BULVAR SLOVENSKA - DNEV JAVNI

15. JUŽNA VRATA



BULVAR SLOVENSKA - PREKAZ

1-1 JUŽNA VRATA



BULVAR SLOVENSKA - DNEV JAVNI

15. JUŽNA VRATA



BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

22 CHAKA
median: 2.5m



BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

12 LINDOLSKA CESTEY
median: 4m



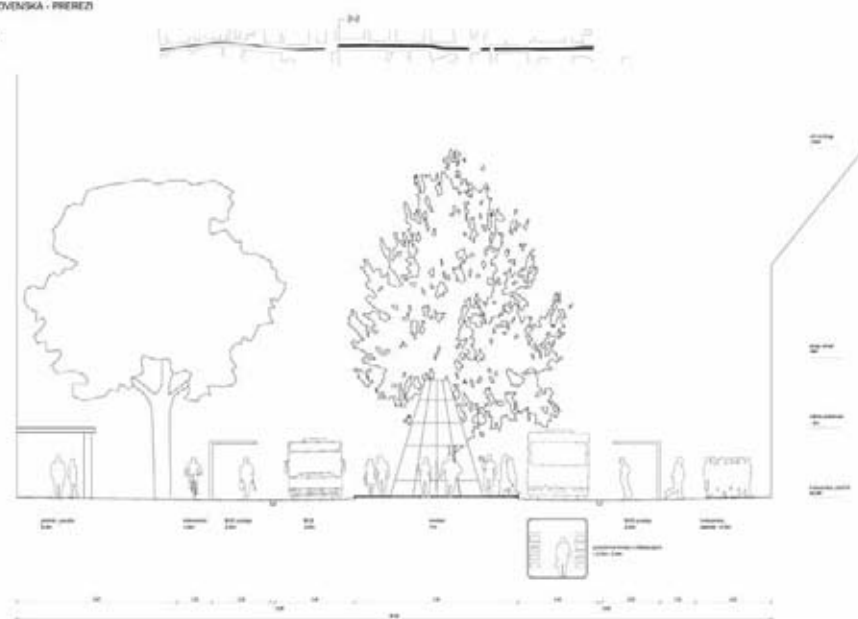
BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

55 KONZORCIJ
median: 7m



BULVAR SLOVENSKA - PREREZ

2-2 NAMA



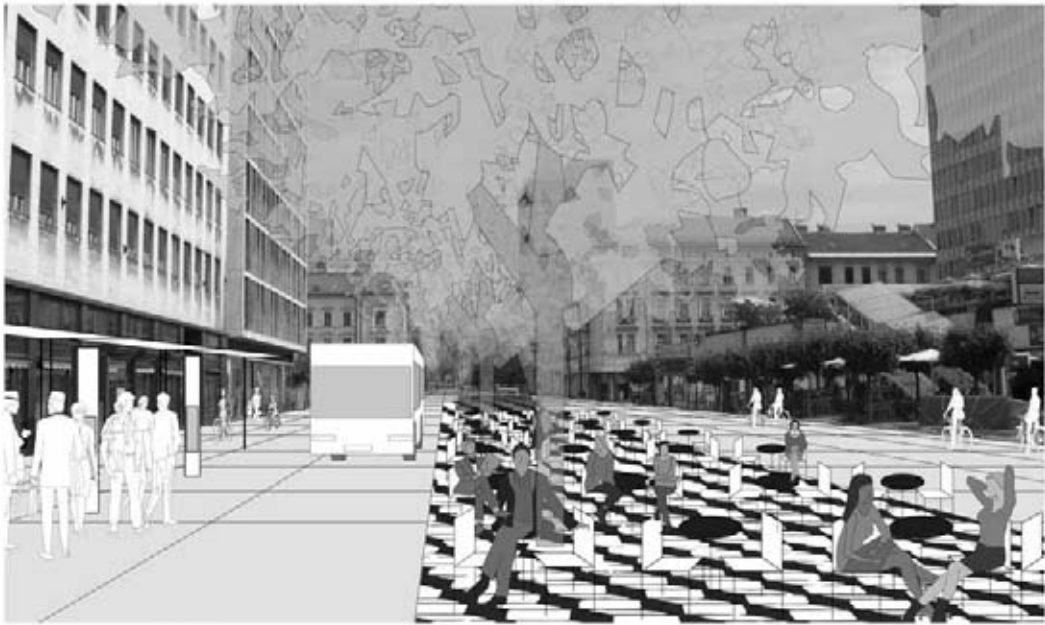
BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

22 NAMA
median: 2m



BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

75 SLAVIJA
median: 9m



BULVAR SLOVENSKA - PREREZ

3-3 SLAVIJA



BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

80 EVROPSKA
median: 5.5m



BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

80 TUKOČAROVA ULICA
median: 5.5m



BULVAR SLOVENSKA - SMER JUG-SEVER

100 BUKOVINSKI TRG
median: 7.5 m



4

SCAPELAB & ARHITEKTI DOBRIN

