

sedemdeseta leta

Dokumentacija natečajev*

Splošni jugoslovanski javni natečaj za urbanistično arhitektonsko rešitev območja in objektov centralne avtobusne in železniške postaje v Ljubljani, 1. faza, 1978*

Splošni jugoslovanski javni natečaj za urbanistično arhitektonsko rešitev območja in objektov centralne avtobusne in železniške postaje v Ljubljani

I. faza - anketni natečaj za širše in ožje območje mestnega in prometnega središča

Razpisovalec: Skupščina mesta Ljubljana v sodelovanju z Društvom arhitektov Ljubljana in Urbanističnim društvom Slovenije (ki združuje interese Avtobusne postaje Ljubljana in Železniškega gospodarstva Ljubljana)

Investitor: Skupščina mesta Ljubljana

Datum razpisa: 10. 8. 1978

Rok za oddajo del: 31. 1. 1979 do 12. ure

Ocenjevalna komisija: Hugo Keržan, dipl. ing. gr. / investitor, predsednik

Anton Pibernik, dipl. ing. arh. / DAL, podpredsednik

Marjan Cerar, dipl. ing. arh. / DAL

Peter Gabrijelčič, dipl. ing. arh. / DAL

Marjan Ječnik / investitor

Fedja Klavora, dipl. ing. arh. / DAL

Bojana Klemenčič, dipl. ing. arh. / DUL

Drago Lipič, dipl. ing. gr. / investitor

Janez Rigler / investitor

Miroslav Samardžija / investitor

Stanko Savič / investitor

Jože Slokar, dipl. ing. gr. / investitor

Fedor Žigon, dipl. ing. / DUL

Branislav Jovin, dipl. ing. arh. / ZSAJ

prof. dr. Radovan Nikšič, dipl. ing. arh. / ZSAJ

stalni namestniki: Pavle Gantar, dipl. soc. / DUL

Andrej Halas, dipl. ing. arh. / DAL

Janko Lestan, dipl. ing. gr. / investitor

Slavko Pšeničnik, dipl. ing. gr. / investitor

Janez Urbanija, dipl. ing. gr. / investitor

poročevalec za urbanizem: Jože Erjavec, dipl. ing. arh. / DUL

poročevalec za promet: Ivan Logar / investitor

poročevalec za arhitekturo in funkcionalni del postajališč: Dušan Blaganje ml., dipl. ing. arh. / DAL

Predvideno je konzultantsko vključevanje strokovnih služb in posameznih strokovnjakov po potrebi.

* Sinteza, št. 53, 54, 1981, priredila Maja Kržišnik

Gradivo za natečaj: pripravil LUZ, zajeta je temeljna, urbanistična problematika, temeljna prometna problematika, urbanistično-arhitektonski program in programske osnove objektov.

Sklepno poročilo ocenjevalne komisije:

Odziv: 16 elaboratov, razen dveh vsi ustrezajo pogojem razpisa. Temeljne ugotovitve: ob pregledu prispelih elaboratov je bila dokazana utemeljenost dvofaznosti natečaja. Kriteriji za ocenjevanje so bili izoblikovani na podlagi razpisnega gradiva.

Izid presoje:

Nagrajeni elaborati, ki imajo pravico udeležbe v II. fazi:

Jure Lenard, dipl. ing. arh., sodelavca Jaka Kastelic, gr. tehnik, in Zalka Marinko, vsi iz Ljubljane, šifra LINIJE;

Peter Bassin, Borut Šajn, oba dipl. ing. arh., Ljubljana, s sodelavcema Andrejem Grumom, ter Markom Zuccatom, oba gr. tehnika, Ljubljana, šifra CONTINUUM;

Marjan Vrhovec, Barbara Furlan, Dejan Bevc, vsi dipl. ing. arh., Ljubljana, in sodelavci: Mija Ljubič, Ivan Tovornik, Angelo Oman PNZ Slovenija ceste - konzultant za promet, šifra OMBDO;

Žarko Atanasković, Goran Crnogorčević oba dipl. ing. gr., Marjan Čehovin, Branislav Djunisijević, Srboljub Rogan, Branko Rogan, Mihajlo Timotijević vsi dipl. ing. arh. s sodelavci, šifra: 064326;

Edo Ravnikar, Boris Briški, šifra 58678;

Marko Mušič s sodelavci: Breda Bonač, Rudolf Oven, Sonja Kolar, vsi dipl. ing. arh., Ljubljana, šifra SREČANJE

Odkupa: Andrej Mlakar, Ljubljana, Tomaž Mihelčič, Mengeš, oba dipl. ing. arh., šifra 67876;

Marjan Bežan, Nives Starc, oba dipl. ing. arh., Ljubljana, s sodelavci, šifra BLIŽJE

Ocene nagrajenih in odkupljenih del:

Linije

Elaborat kot osrednje urbanistično vprašanje obravnava učinkovitost prehoda mestnega središča proti severu. Njegov osnovni poseg v ta namen je predlog novega Trga OF, ki na današnjem nivoju zbira tokove peš prometa z Miklošičeve ceste in Ulice Maša Pijadeja, ki ju namenja izključno pešcem. Masarykova je poglobljena pod Trgom OF, ki se v osi Ulice Moša Pijadeja blago dvigne na nivo + 5,00 m in v smeri S-J prečka tirne naprave.

Glavne smeri zazidave sicer potekajo v smeri V-Z ob Masarykovi in Vilharjevi, vendar je zahodno od omenjenega glavnega nadhoda PG predvideno. Poudarjeno prehajanje centralnih programov proti severu v večetažnih kasetah s poslovnimi programi, ki se med štirimi nadhodi v smeri S-J dvigajo nad koto + 7,50 m nad železniškimi napravami, ki so tako med Titovo in glavnim nadhodom v celoti prekrte z novo zazidavo.

Elaborat upošteva natečajni program in ga v obravnavi Miklošičeve ceste in Ulice Moša Pijadeja smiselno dopolnjuje. Gabaritno sicer bistveno ne presega večinske okolne zazidave, vendar kljub temu razen z glavne, nastopne ploščadi v PG izključuje vedute proti severu.

Elaborat predlaga ločitev primestnega in medkrajevnega avtobusnega po-



Linije

ve ceste. Funkcije so jasno členjene, kar je posledica osnovnih urbanističnih izhodišč, vendar pa bo treba o njih bolj poglobljeno razmisliti, vsaj kar zadeva predlagano stopnjo ločenosti CAP in GŽP.

Halla obeh postaj sta med seboj po najkrajši poti oddaljena za 300 m. CAP: organizacija potniških programov je logična in pregledna. Predlagano je strogo ločevanje potnikov v prihodu in odhodu, ker je dosledno rešeno na nivoju peronov, v etaži potniških programov pa ne. Ta konceptna nedoslednost pa je koristna, saj bi segregacija odhajajočih in prihajajočih potnikov v okvirih predloga hkrati pomenila tudi diskriminacijo v možnostih za izkoriščanje spremljajočih programov. Predlagana organizacija avtobusnih peronov je v prvi fazi "klasična" tista, ki je predvidena za pozneje, pa je strokovni javnosti znana iz prvonagrajnega elaborata za zagrebško avtobusno postajo, ki ga avtorji poleg realizirane avtobusne postaje v Lyonu izčrpano citirajo. Promet je medsebojno ločen in logično razpeln. Poti so kratke. GŽP: organizacija potniških programov je logična in pregledna. Ločevanje potnikov ob prihodu in odhodu je dosledno, kar odpira vprašanja gibanja potnikov v tranzitu s prestopanjem, česar elaborat ne rešuje. Ločitev posameznih vrst prometa je dobra.

Etapnost izgradnje lin fleksibilnost zasnov sta možni. Razporeditev volumnov na obodu območja je nehomogena, vedute niso upoštevane, enotnost skusa vzpostavljati s poševninami fasad. Merila objektov so pogojena tehnološko, namen razvijanja doslednih oblikovalskih konceptov ni razviden. Vilharjeva predstavlja razbremenilko Masarykove le za promet, ki je neposredno vezan na CAP. Avtobusni peroni v pritličju omogočajo naravno prezračevanje. Posebni dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.

064326

Elaborat omogoča rast mestnega središča na dveh območjih. Najprej ob Titovi, ki je v ta namen najugodnejša, saj so tirne naprave na tem mestu najožje. Z rekonstrukcijo kareja med Resljevo in Metelkovo tudi na ta del mesta prodrejo centralni programi, ki se čez PG navezujejo na severno območje. Povezava je omogočena s pešpotmi po nadhodih (paralelah) in podhodih (skoz potniške programe PG). Del severnega predela, ki je bliže GR, je dopolnjen z intenzivnimi javnimi programi, preostali del pa predstavlja popolno stanovanjsko soosko z dobro lociranim družbenim centrom.

Vsebinska izoblikovanost obravnavanega območja je pretehtana; dejavnosti so navezane na utemeljene prometne poti, prelivanje programov je brez nasilnih prekinitev. Podane so dobre osnove za vključevanje GR v celotno zasnovo, Elaborat podaja vizijo raščene centralnega mestnega prostora na utemeljenih programskih predlogih, ne da bi se za to moral posluževati kompaktnega prekrivanja tirnih naprav. Funkcije v centralnem območju so jasno členjene in ne razdrobljene. CAP in GŽP sta v okviru izbranega koncepta logično obdelani.

Dovozi in izvozi avtobusne in železniške postaje so dobro obdelani, prav tako povezava med različnimi prometnimi vrstami. Pomanjkljivost v smislu slabe peš povezave obeh postaj brez realizacije podhodov in nadhodov rešuje s predlogom mestnega javnega prometa, kar je aktualno za 1. fazo.

Potniški programi so pod terenom in s tem pod peroni GŽP. Na istem nivoju so peroni CAP, vendar le deloma kriti. Z veliko natančnostjo so obdelani vsi programi v sklopu PG. Organizacija vseh funkcij je jasna, premišljena in rati-

onalne. Njihova dostopnost je vsestransko dobra. Prometni tokovi so speljani pregledno, poti so kratke, vrste prometa se med seboj ne križajo, vendar pa ni upoštevana avtobusna paketna služba. Organizacija peronov je kompaktna, vendar zato avtobusi nimajo dovolj prostora za vstopanje in izstopanje in še zlasti ne za polnjenje in praznjenje prtljažnih prostorov.

Predlagane štiri etape izgradnje so izvedljive in so avtonomne funkcionalne celote. Poleg organizacijske je mogoča tudi rastna fleksibilnost v okviru izbranih urbanističnih determinant.

Oblikovanje natečajnega območja je konceptno dosledno in sestavlja organsko mestno sliko. Tradicionalne vedute so zanemarjene, vendar se odpirajo nove s trga ob Titovi in s pasarel. Delo spoštuje kvalitete v obstoječem prostoru, a ga to ne ovira pri postavljanju novih funkcionalnih in pomenskih podarkov vanj. Predlagane nivojske razlike so lahko premagljive in neagresivne. Gabariti so zmerni in (kar je za človeškost merili lahko odločilno) programi ob vseh poteh so javni.

Vilharjeva cesta razbremenjuje Masarykovo. Avtobusni peroni terjajo mehanskega prezračevanja. Posebni dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.

58678

Temeljni urbanistični prispevek elaborata je v predlogu za poglobljeno Vilharjevo, navezano s semaforiziranimi križišči na Šmartinsko in Titovo ter podaljšano do Parmove, ki se v minimalni deviaciji nadaljuje na Prešernovi cesti. Četudi je dokončna trasa navedenega predloga potrebna še temeljite presoje, predvsem glede na potrebne odmike od tirnih naprav, pa se da predvidevati vsaj nekatere prednosti takega predloga: sedanjo vlogo Masarykove kot tranzitne ceste prevzema Vilharjeva. Njena trasa je ugodnejša tudi zaradi neposrednega izteka v križišče Šmartinska-Topniška. Parmovia, ki je danes kljub obetavnim možnostim mrtev rokav z neustreznimi programi, bi postala logična alternativa in razbremenilka danes močno prometni Titovi ter hkrati primarna cesta perspektivnega mestnega območja med Titovo in gorenjsko železnico. Povečana je vloga nove "Ceste ob železnici" (Prešernova). Razbremenjena Masarykova bi postala mestna aleja z ležernim prometom. Tak predlog tudi delno rešuje problem prehoda mestnega središča proti severu. V prometnem smislu bi bile te naprave sestavni del središča, severni rob Masarykove pa odprt za javne programe. Predlagano je tudi nadaljevanje Resljeve v podvozu pod tirnimi napravami, vendar je ta povezava žal obravnavana le kot internejša in služi le za dostop do glavne PG, ne nadaljuje pa se naprej proti severu. Elaborat ne rešuje vprašanja kontinuitete programov ob Titovi, pač pa zbira in usmerja proti Trgu VII. kongresa ZKJ tokove pešcev iz Cigaretovne ulice. Ker mejo centra vsaj v cestnoprometnem smislu pomika proti severu, bi bile toliko bolj zaželeno konkretnije sugestije o širšem območju severno od PG, ki pa ga elaborat ne nazčlenjuje v celoti. Zato je vprašljiva tudi zadostnost števila pešaških prehodov čez tirne naprave. Kljub nesporni kvaliteti, ki bi jo predstavljale parkovne ureditve vzhodno od Titove ceste med Masarykovo in Trgom VII. kongresa ZKJ, je njihovo programsko ustreznost treba podvreči poglobljeni analizi s posebnim poudarkom na pomembnosti preboja mestnih funkcij proti severu ob Titovi, tj. na najožjem delu tirnih naprav.



064326



58678

Vsebinska izoblikovanost obravnavanega območja ustreza natečajnim zahtevam. Elaborat predvideva izdatno širjenje programov Gospodarskega razstavišča. Spoštuje prostorske kvalitete širšega natečajnega območja in jih smiselno dopolnjuje. Miklošičeva cesta ohranja svoje (nekdanje) kvalitetne vedute. Funkcije so v celotnem območju jasno razmejene. Njihove lokacije pričajo o poglobljenem razmišljanju o mestni sliki. Zasnova CAP in GŽP je logična. Notranja povezava med različnimi vrstami prometa je učinkovita. Sprememba smeri glavne krožne rampe pa bi omogočila zmanjšanje križanj v priključku na Vilharjevo.

Sedanja ŽP je ohranjena kot "južna železniška postaja" in hkrati kot dostop pešcev v PG z juga. Z glavnim hallom PG (CAP in "severna železniška postaja") je povezana z nadhodom in s podhodom, iz katerega so dostopni peroni železniške postaje in ki vsebuje del potniških programov. Nivo podhoda je hkrati nivo terena in potniških hallov na severni strani tirnih naprav, kar pa je nad nivojem avtobusnih peronov. S tako nivojsko delitvijo je doseženo ugodno ločevanje in hkrati dobra dostopnost celotnega prometa v okviru PG. Potniški promet CAP je ločen glede na odhode in prihode, vendar ne tako, da bi bili potniki prikrajšani pri uporabi spremljajočih programov. Skladišča in dostavni promet zanje so rešeni korektno. Ločeni so tudi peroni za dolge proge in air terminal in opremljeni z dostopi višjega standarda. V okviru GŽP je pozorno rešen protokolarni peron. Prometne poti so vodene pregledno, deloma z večnamensko izrabo. Potniški in spremljajoči programi so razvrščeni logično in organizirani pregledno.

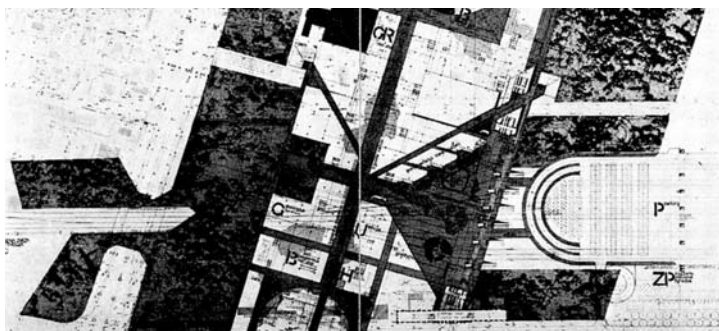
Predlog upošteva tako organizacijsko kot tudi rastno fleksibilnost, smiselno etapo pa bi predstavljala šele hkratna izgradnja CAP in severne železniške postaje skupaj, hkrati s poglobitvijo Vilharjeve in izvedbo prehoda čez tirne naprave.

Celotno območje je oblikovano s samoniklimi, izvirnimi pristopi, ki še zlasti poudarjajo vrednost prostih zelenih površin. Smiselno različna obravnava zahtev na različnih lokacijah ustvarja nove dominante in poteze v mestnem tkivu, hkrati pa spoštuje kvalitete v obstoječem prostoru. Arhitektura je neagresivna, organsko povezana s širokimi parkovnimi potezami.

Poleg očitno ekoloških prednosti predlaganega sistema prometnic elaborat predvideva stalen nagib peronov za 1%, kar zmanjšuje potrebne delo motorjev in s tem, emisije pri odhodih. Peroni so prezračevani naravno, prav tako tudi krožna rampa in podhod pod tirnimi napravami (atriji). Posebni dostopi za funkcionalno prizadete so v GŽP rešeni z dvigali, v CAP niso razvidni.

Srečanje

Zvezo med mestnim središčem in severnim delom vzpostavlja v linearni organizaciji ter se pri tem poslužuje grajenega in naravnega okolja. Ob Titovi cesti predlaga parkovno ureditev, Miklošičevo pa preko nastopnega trga podaljša proti severu kot s steklom prekrito trgovsko promenado, s katero so dostopni vsi programi PG. Natečajni programi so v celoti upoštevani in dopolnjeni s predlogom kongresnega centra površine 32.700 m², katerega utemeljenost pa je ob upoštevanju gradnje Kulturnega doma Ivan Cankar skrajno dvomljiva. Elaborat povezuje kvalitetni del mestnega središča - Fabianijevo Ljubljano s severnim delom mesta. Obširne površine prepušča parkovni izrabi, ki pa ni izoblikovana podrobneje. Titova in Masarykova ostajata brez javnih programov. Kontaktne cone so obravnavane le shematično.



Srečanje

Vsi javni programi so zgoščeni. Funkcije so jasno razmejene in javni programi dosledno navezani na javne površine. Postajni hall, ki je skupen tako za CAP kot za GŽP, je rešen kvalitetno. Vsebuje le funkcionalne potniške programe, spremljajoči programi so javnega značaja, smiselno navezani tako na hall kot tudi na promenado. Organizacija potniških programov je pregledna in kompaktna.

Medtem ko predlog ne obravnava povezave med vsemi vrstami prometa, jo dobro rešuje na območju avtobusne in železniške postaje. Vilharjeva cesta ni dovolj prometno tehnično definirana. Dovoz avtobusov na CAP z Vilharjeve ceste se križa s tokovi osebnih avtomobilov, ki po istem dovozu uporabljajo parkirno hišo. Vodenje potniškega prometa je pregledno. Za izvedbo železniških peronov v predlagani obliki bi bila potrebna deviacija tirov 5. in 6. perona z zmanjšanjem radijev krivin, kar pa je zelo sporno. Poti avtobusov na peronih so razmeroma dolge. Različne vrste prometa se ne križajo, dostavni promet spremljajočih programov je rešen korektno. Izvirna je sugestija parkirišča med tirnimi napravami, vendar z ekonomskega stališča zelo vprašljiva. Zasnova je organizacijsko fleksibilna, rastno pa dokončno definirana. Predlagana etapnost izgradnje je sicer izvedljiva in zagotavlja funkcionalno samostojne objekte, nikakor pa predlagane etape ne predstavljajo oblikovno celovitih rešitev. Hkrati je predlagana etapnost tehnološko in ekonomsko zahtevnejša.

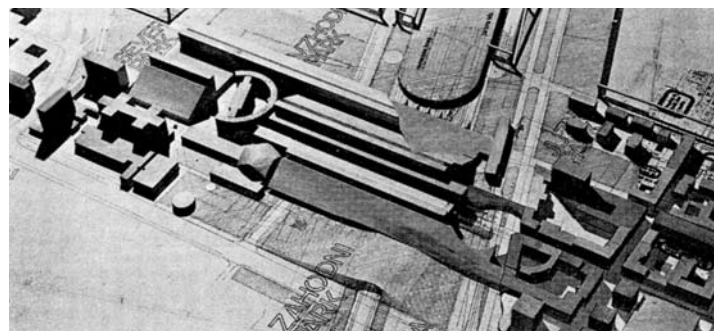
Oblikovanje območja je enovito v okvirih makrostrukturnih dimenzij. Spoštuje obstoječe vedute in odpira nove s promenade, parkirnih in parkovnih površin. V gabaritih se naslanja na tiste v mestnem središču, oblikuje nov ambient okroglega postajnega trga, vendar pa ostajajo vprašljivi odnosi do Titove ceste. Razen izdatnih parkovnih površin posebna prizadevanja v ekološki smeri niso razvidna. Posebni dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.

57876

V urbanističnem pogledu elaborat izpostavlja vprašanja povezovanja centralnih programov mestnega središča po prometni glavi (PG) s centralnimi programi severno od tirnih naprav ŽP Ljubljana. Povezave temeljijo na prioriteti peš prometa, vodenega po diagonalnih poteh, ki prečkajo notranje prostore zazidalnih karejev, v katere vnaša intenzivne javne programe. Tako voden promet pešcev skuša opravičiti lokacijo glavne premostitve tirnih naprav daleč na vzhodu - med Resljevo in podaljšano osjo Kotnikove - v osi obstoječega peronskega podhoda ŽP Ljubljana.

Glavna napajalna ulica večine programov je Masarykova, katere severni rob je zazidan z visoko zazidavo, ki omejuje severni rob mestnega središča. Programi te zazidave pa so javni: le v središčnem delu - od doma JLA do podaljšane osi Kotnikove. Iz projekta je sicer, razvidna programska kontinuiteta rasti mestnega središča proti severu, vendar pa edino fizično povezavo predelov južno in severno od tirnih naprav predstavlja postajni hall na koti + 10,00 m, ki je po programih, dimenzioniranosti in dostopnosti izrazit interni del PG. Navezave programov na Titovo so šibke.

V okviru PG je na koti + 5,00 m zazidave ob Masarykovi glavni nivo pešcev, dostopen po rampah iz atrija Doma JLA, z Ulice Moše Pijadeja ter s postaje mestnega javnega prometa ob Masarykovi. Ta nivo, po katerem se pešci gibljejo proti osi, ki povezuje obe postaji in predstavlja hkrati koncentracijo potniških programov, je preprečen s spremljajočimi programi, ki se med seboj



67876

prelivajo. S tega nivoja pa se morajo pešci povzpeti še na nivo razširjenih programov (+ 10,00 m), da bi se odtod lahko ponovno vračali na nivoje peronov. Avtobusna postaja je razpotegnjena ob Vilharjevi cesti. Peronski del obsega 6 krožnih peronov. Ob njih ni zadovoljivo rešeno srečevanje avtobusov, pešpoti so dolge, Dostopi pešcev z zahoda niso obravnavani. Zaradi enosmernosti Vilharjeve ulice njeni pričakovani prometni učinki ne bi mogli biti sorazmerni s potrebnimi vlaganji. Kapaciteta parkirišča zahodno ob Vilharjevi ni zadostna. Projekt ne presega obstoječih ovir za zvezno rast mestnega središča proti severu, saj je le-ta pogojena z javnimi komunikacijami velike propustnosti in lahke obvladljivosti. Za širjenje Gospodarskega razstavišča predvideva znatne površine, vendar so objekti glede na namen gabaritno neprimerni. Napajanje severnega predela z robnih cest ni zadovoljivo obdelano, način navezovanja na Linhartovo cesto pa ne spreminja njenega današnjega značaja v mestni sliki. Prikaz kontaktne cone južno od Masarykove je le shematičen. Pretiran je prometni poudarek Metelkove ulice. Ločevanje vrste prometa je v notranji organizaciji PG učinkovito, vendar za ceno velikih nivojskih razlik. Predlagana etapnost gradnje je izvedljiva.

Oblikovanje kompleksa je enovito, z jasnimi členitvami in pomenskimi ločevanji programov. Smeri zazidave in gabariti ustvarjajo nekakšen mestni zid ob severnem robu centra in vizualno poudarjajo njegovo zaključenost ter negirajo severne vedute iz njega. Prevladuje težnja po ločevanju središča od tirnih naprav. Ekološki vidiki so poudarjeni z obsežnimi površinami za pešce (vprašljive izvedljivosti). Hkrati pa ostajajo nerešena vprašanja napajalnega prometa za celotno severno središče. Za skupine prizadetih uporabnikov so vertikalne komunikacije rešene z dvigali, vendar ne tudi s postajališča mestnega prometa in taxija.

Bližje

V izgradnji mestnih hitrih cest vidi avtor možnosti za disperzijo centralnih programov in za razbremenitev mestnega središča. Predlaga prometno glavo zaključene velikosti, ki naj ne bi rasla, temveč bi jo s časom razbremenjevali sekundarni terminali na trasah hitrih cest. To je v skladu s prizadevanjem, da bi bilo mestno središče namenjeno peščem in s tem, da primarni tokovi pešcev v smeri S - J potekajo po Titovi cesti, tako da se nanjo navezuje čez postajni trg. Sekundarni vhod v PG je skozi sedanje poslopje ŽP Ljubljana.

Rast mestnega središča proti severu je obravnavana le v okvirih možnosti, ki jih nudi pešpot v osi postajnega objekta. Prostor med podvozom na Titovi in Vilharjevo elaborat namenja postajnemu trgu. Kvalitete, ki bi jih lahko prinašala predlagana lokacija, PG pa niso prisotne v obravnavi celotnega natečajnega območja. Vilharjeva ne predstavlja razbremenilnice Masarykovi, saj ne povezuje obeh predlaganih križišč - na Titovi in Šmartinski. Prvo je namenjeno izključno dovozu

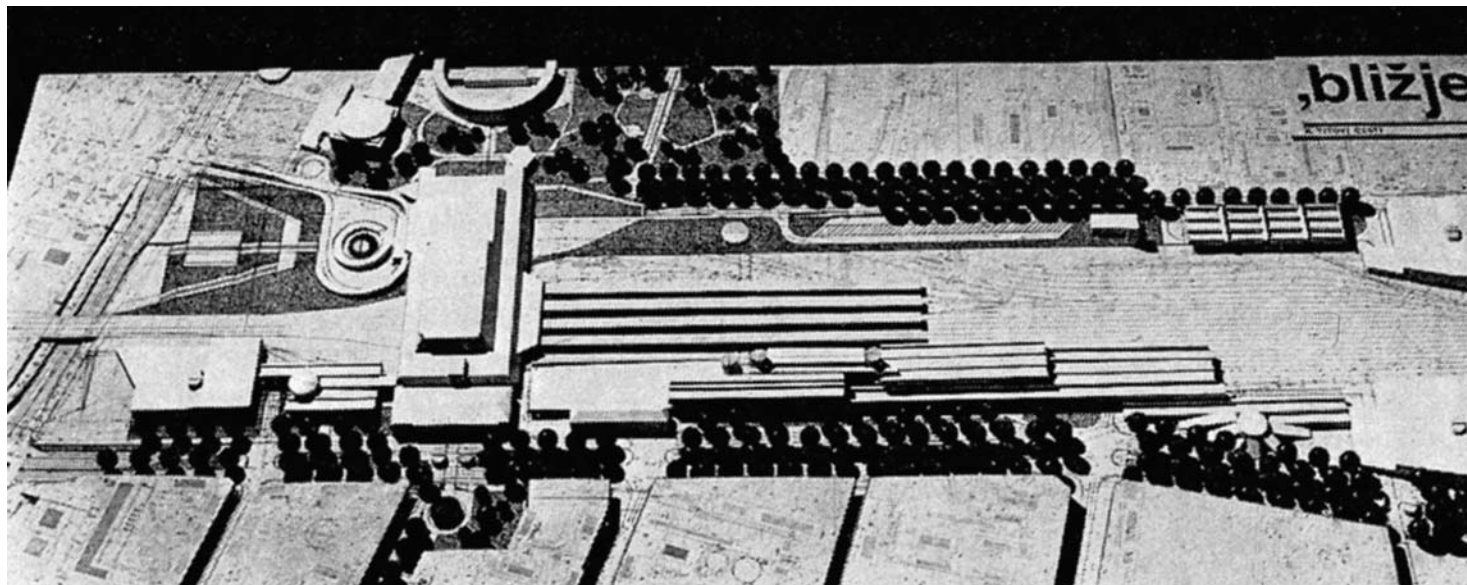
vozil javnega mestnega prometa (vklj. s taxiji) do PG, četudi je dimenzionirano v okvirih, običajnih za semaforizirana križišča štiripasovnic. Vsi avtobusi prihajajo iz smeri Šmartinske.

S tem ko elaborat posega v širši prometni prostor Ljubljane in predlaga rekonstrukcijo odseka Topniške od Titove do Linhartove ter izgradnjo novega cestnega odseka med Njogoševo in Poljansko, rešuje dosedanjo prometno slabo zmogljivo vzhodno povezavo severnega dela Ljubljane z jugovzhodnim. Z izgradnjo omenjenih cest bi se vzpostavila tudi dobra povezava za avtobuse medkrajevnega prometa v Gorenjsko, Dolenjsko in Štajersko smer. Proti Primorski pa se vozne poti avtobusom znatno podaljšajo.

Elaborat le deloma spoštuje natečajni program. Nasprotuje lociranju hotela in poslovnih objektov v otoku PG 3, ob vprašljivem argumentu hrupnosti in onesnaženosti okolja. Na oba omenjena omejitvena dejavnika pa lahko v znatni meri vpliva ustrezna nova vloga Vilharjeve, ki pa ji je elaborat "BLIŽJE"ne namenja.

Elaborat razen z omenjeno pešpotjo v sklopu PG ne premošča bariere tirnih naprav in v tem ne presega sedanjega stanja. Centralno območje kljub programskim dopolnitvam ostaja izoliran tampon. Novo kvaliteto dobiva zdaj zanemarjen prostor med podvozom na Titovi in Vilharjevo cesto, vendar hkrati niso podane možnosti širjenja Gospodarskega razstavišča. Severnega dela mestnega središča ne obravnava - natečajem (v svojem poročilu) odreka možnost programskih urbanističnih sugestij.

Organizacija notranjega prometa v PG je podrejena usmeritvi na zahodni postajni trg, s katerega pa peščem vzpon do halla otežuje krivina rampe z nastopnim mestom, ki je obrnjeno le k postajališču avtobusov mestnega prometa. Elaborat predlaga "kanalske perone", ki temeljijo na limitiranem času postankov avtobusov. S tem dosega visoko koncentracijo, vendar hkrati zahteva že spočetka višji nivo upravljanja prometa. Posebnega "klasičnega"perona, kakršen bi predstavljal zavarovanje v vseh primerih, ki rušijo poenoten sistem, ne predvideva. Peroni avtobusov primestnega prometa so nameščeni v kletni etaži, četudi so po sedanjih izkušnjah bolj frekventirani. Tehnična etaža s skladišči spremljajočih programov ni dostopna motornim vozilom, dostavni promet ni zajet. Različne vrste prometa med seboj niso zadovoljivo ločene, kar pušča odprtih več spornih točk na samih peronih kakor tudi na povezavi med hallom in postajnim trgom. Etapnost gradnje v okvirih podanega predloga je vprašljiva, saj PG predstavlja funkcionalno enoten in zaključen objekt. Prizadevanja v smeri ekoloških izboljšav niso opazna (nerazbremenjena Masarykova, podzemski peroni, ki zahtevajo visoko zmogljivo mehansko prezračevanje, avtobusno obračališče na postajnem trgu in postajanje taxijev na dovoznih rampah emisije!) Olajšani dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.



Bližje

Splošni jugoslovanski javni natečaj za urbanistično arhitektonsko rešitev območja in objektov centralne avtobusne in železniške postaje v Ljubljani, 2. faza, 1979*

turnem področju.

20000

Projekt ohranja osnovno idejo iz prve stopnje natečaja, ki se izraža v tem, da locira AP in severno ŽP ob Vilharjevi cesti, poglobljeni tako, da se izteče pri nadvozu železnice na Titovi cesti v nivojsko križišče in se nato nadaljuje do Parmove ceste.

Navedena osnovna zamisel je v drugi stopnji korigirana s premikom, ki omogoča boljšo dostopnost s Titove ceste, predvsem pa peš dostop čez obstoječo ŽP, ki ostaja po programu »južna ŽP«.

Masarykovi cesti daje značaj mestne avenije z diferenciranim prometom. Avtorji so v drugi stopnji natečaja izpopolnili, spremenili in dopolnili nekaj elementov prvotnega koncepta, ki konkretno utemeljujejo izbrano lokacijo. Severni in južni del PG sta povezana po najkrajši poti, funkcionalno in z minimalnim premagovanjem višinskih razlik. Očitno je, da je taka zasnova s stališča notranjega potniškega prometa pešcev najboljša, vendar je celotna rešitev močno podrejena potrebam železniškega in avtobusnega prometa, manj pa potrebam razvoja oz. povezave severnega in južnega dela mesta. Osrednja javna peš povezava sever-jug ostaja podhod v podaljšku Miklošičeve ceste, s čimer pa možnosti kvalitetne pešpoti niso izkoriščene v celoti. Hkrati pa je mestni program severnega in južnega dela med seboj zbljšan na 100 m razdalje in tako vzpostavlja kontinuiteto rasti proti severu. Elaborat predvideva dobro izrabo površin ob Masarykovi in Vilharjevi cesti, kakor tudi ob Gospodarskem razstavišču (GR), ki mu omogoča nadaljnji razvoj. Manj ugodna je izraba najkvalitetnejših površin za lokacijo avtobusnih peronov, četudi je to spričo predvidenega začetka gradnje leta 1980 sprejemljiva rešitev.

Elaborat vnaša v prostor nove urbanistične kvalitete tudi s premišljeno izrabo konfiguracije terena, s prilagajanjem gabaritom obstoječih stavbnih mas, z ustvarjanjem kvalitetnih novih ambientov v območju nevsiljivih objektov in trgov, ki jih med seboj zliva v dobro oblikovano in funkcionalno urbano celoto.

Elaborat nakazuje več variant prometnih rešitev vključitve PG v ožji in širši prostor mesta. Čeprav dopušča možnost priključka Vilharjeve na Titovo tudi čez semaforizirano križišče v osi Livarske, je še posebej zanimiva navezava poglobljene Vilharjeve ceste na Parmovo, ki se z rekonstrukcijo in podvozom pod železnico priključi na Prešernovo cesto. Ker pa je ta priključek rešen v elaboratu le načelno, ostaja njena prometna izvedba vprašljiva. Še bolj je vprašljiva izvedba krožnega trga na sedanjem križišču Bavarski dvor, ki dopušča premer otoka 40 m, kar pa pri podani konfiguraciji križišča ne zadošča.

Prikazana prometna rešitev pred vstopom na AP s tremi semaforiziranimi križišči ne rešuje v zadostni meri odvijanja prometnih tokov, saj jih je na tako kratki razdalji med seboj težko koordinirati, skoraj nemogoče pa je pravilno in učinkovito postaviti kažipotno označbo.

Rešitve v elaboratu spoštujejo podane tirne osnove, razen na območju severno-zahodnega dela železniške harfe, kjer je s pešpotjo kršen rezervat železnice. S tega stališča je nesprejemljivo tudi vodenje Vilharjeve ceste pod tiri, namenjenimi za kamniško progo.

Elaborat v celoti ne predvideva gradnje nad tiri in s tem prispeva k varnejšemu načinu izgradnje prometno obremenjenega terminala, ki je ob upoštevanju sodobne tehnologije tudi gospodarnejša.

Funkcije v okviru PG so jasno členjene, pregledno razmeščene in logično hierarhizirane. Avtobusni peroni so čelni z vzvratno vožnjo avtobusa pri odhodu, kar zahteva uporabo sprednjih vrat vozila z ustrezno dimenzionirane vstopno-izstopne peronske površine. Poti avtobusov na peronskem delu so razmeroma kratke. Predvidena je tudi kompaktna organizacija peronov po zagrebškem modelu, kar ob tehnološko izpopolnjeni organizaciji predstavlja 40% večje kapacitete na enaki peronski površini. Poti potnikov na peronih so v klasični organizaciji kratke, zlasti pri tehnološko izpopolnjeni organizaciji. Potniki v prihodu in odhodu so ločeni, vendar enakovredno navezani na potniške programe. Vodenje potniškega peš prometa je pregledno in logično, dostavni promet je rešen korektno. Zasnova je fleksibilna, energetska smotrna.

V organizacijskem smislu obvladuje celoto koncept jasnega funkcionalno-komunikacijskega razmeščanja programov. Organsko oblikovanje lupin in ambientov v njihovi diskretni zračenosti z zemljiščem, ki dobi vse kvalitete urejenega pejzaža, izpričuje zrelo arhitekturo, ki temelji na najboljšem izročilu slovenske moderne.

OMBDO

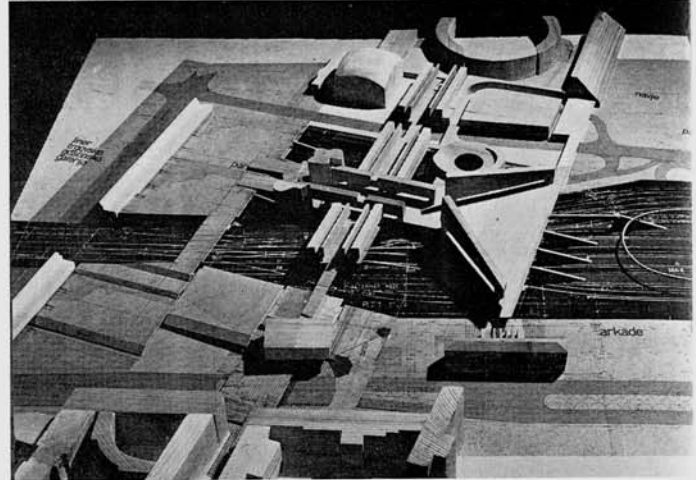
Elaborat je glede na prvo stopnjo natečaja občutno dopolnjen in spremenjen, s tem da locira osrednje objekte AP in ŽP proti Titovi cesti, v trikotnik med Titovo, Vilharjevo in tiri, s čimer dobro izrablja danes premalo upoštevanе površine.

Zasnova postajnega trga, ob katerem je na zahodu park, je glede na formiranje osrednjega vhoda v AP in severno ŽP iz smeri Titove ceste dobra. Logična je tudi namestitve lokalov spremljajočega mestnega programa ob zahodnem delu trga, kar je utemeljeno še posebej za pešce, ki prehajajo v smeri GR — Bavarski dvor.

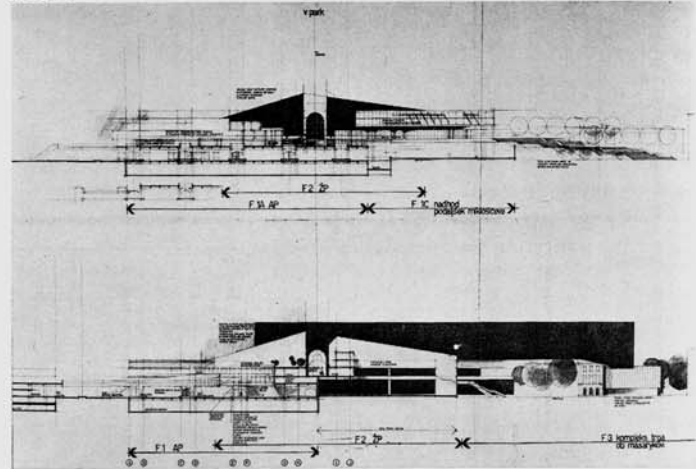
Denivelacija Masarykove ceste s tranzitnim prometom pod predvidenim trgov OF je dobra rešitev.

Zasnova ohranja kvalitetne površine severno od Vilharjeve ceste za razvoj

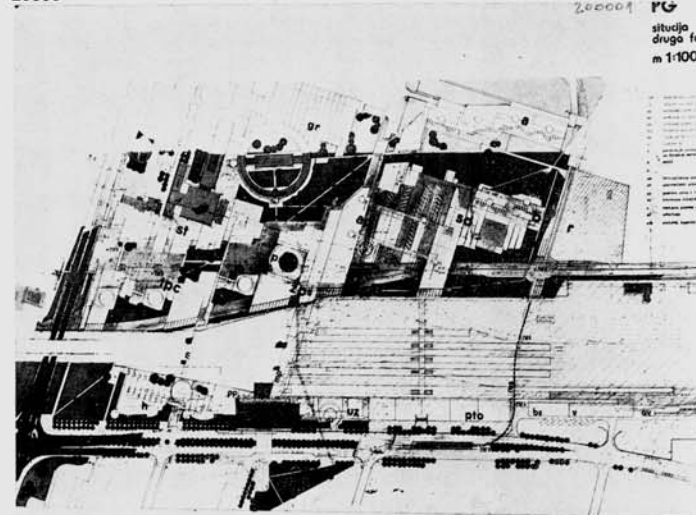
MESTO



MESTO



20000



velja za jasno in funkcionalno cestnoprometno omrežje in ostaja v zasnovi in obdelavi dovolj jasen.

V tekstualnem delu ustrezno obravnava vredno zemljišče, gradi svojo zasnovo na prenovi specifičnega mestnega območja in ohranja večino obstoječih objektov. Ustrezno obravnava faznost gradnje in ostale zahteve.

Celotna rešitev je podrejena ortogonalni zasnovi in ne kaže večjih naporov v smeri oblikovanja zanimivih mestnih ambientov. Hkrati z gosto zazidavo v smeri vzhod-zahod poudarja ločevanje severnega in južnega dela mesta in njunih programov. Z lociranjem parkinga je razvrsteno območje ob Titovi cesti, namesto da bi ta prostor izkoristil za ustrežnejšo izrabo, hkrati pa ne daje zadovoljive rešitve za nadaljevanje Miklošičeve ceste proti severu in tudi na območju od Bavarskega dvora do GR nima pričakovane večje kontinuitete mestnih programov.

Obdelava vseh načrtovanih objektov upošteva podlogo tirnih naprav. V zvezi z izgradnjo nadhoda je varnost prometa na tirih v času gradnje mnogo bolj ogrožena kot pri tunnelski gradnji.

Peroni primestnega prometa z zglobnimi avtobusi so ločeni od ostalih in imajo možnost bližjega odhoda pešcev v smeri proti Titovi cesti. Peroni dvoosnih avtobusov so skupni za primestni in medkrajevni promet. Peroni zglobnih vozil so linijski z zaporednimi prihodi in odhodi, peroni ostalih avtobusov so čelni z vzvratno vožnjo pri odhodu. To pomeni uporabo sprednjih vrat avtobusa s perona širine 1,6 m ob vozilu. Poti avtobusov so zelo dolge, servisni del je urejen ob vходу in ni dovolj ločen od peronskih površin, parkiranje pa je ekstenzivno urejeno ob Vilharjevi cesti.

Dostavni promet je korektno rešen, pomanjkljivo pa sta obdelana sprejem in oddaja nespemljane prtljage. Najdaljša pot potnika na avtobusnem peronu znaša 120 m in je razmeroma dolga.

Vodenje potniškega prometa je korektno in pregledno, zasnova je organizacijsko fleksibilna, energetska ugodna.

V organizacijskem smislu je arhitektura pretežnega dela PG pregledna in jasna v konceptu. V oblikovanju lupin izhaja iz kvalitetnejšega funkcionalizma in se uvršča med solidnejše povprečje oblikovanja družbenih objektov.

064326

Elaborat opušča predlog iz prve stopnje natečaja, kjer je predlagal javne programe ob Titovi cesti, ki jih zdaj opušča, a jih s predvidenim trgovskim centrom ob Vilharjevi cesti ne nadomešča ustrezno. Povezava južnega dela mesta s severnim ni dosežena v zaželenem obsegu in ne daje kontinuitete rasti mestnega središča proti severu — same poti brez utemeljenega spremljajočega programa so za to premalo.

Miklošičeva in Pijadejeva ulica sta v predlagani zasnovi v povsem podrejenem položaju in nimata funkcije nosilk glavnega peš prometa in ustreznega mestnega programa dejavnosti. Pasarele in poglobljeni podhodi v tem pogledu ne pomenijo ustreznega nadomestila še zlasti zato, ker so dislocirane od glavnih smeri peš prometa.

Položaj tirov je v elaboratu upoštevan dosledno. Koncept prometnih poti pešcev je usmerjen v podhodne sisteme, ki so tehnološko predimenzionirani, obstoječi podhod pa ni zadovoljivo vključen vanje.

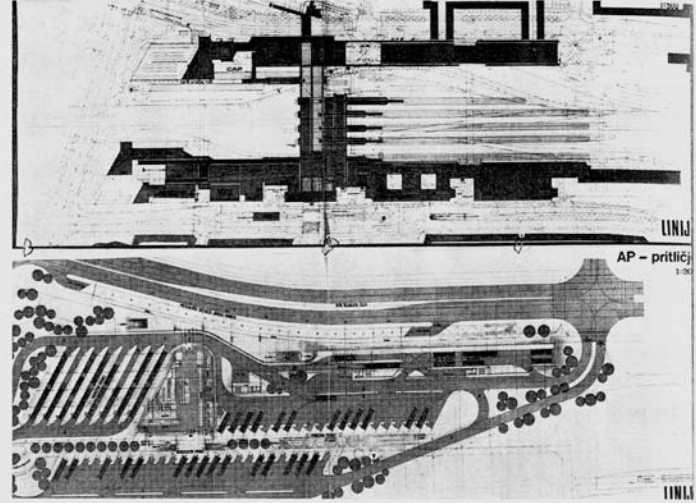
Neugoden je prihod avtobusov na AP, ki je mogoč samo z desnim zavijanjem z Vilharjeve ceste. Pot avtobusa na peronu je dolga. Peroni za medkrajevni promet so čelni z vzvratno vožnjo v odhodu, peroni za primestni promet linearni s profilom, ki omogoča najlažje možno manevriranje.

Vodenje potniških prometov na nivoju osnovnih potniških programov je pregledno. Potniški programi so razmeščeni ekstenzivno in nekompaktno v veliki širini pravokotno na glavno smer potniških tokov. Spremljajoči programi so razdeljeni med AP in ZP, nekateri med njimi podvojeni. Pot potnikov na peronih je zelo dolga.

Dostavni promet spremljajočih programov in paketna špedicija sta neobdelana. Zasnova je organizacijsko fleksibilna, etapnost izgradnje je možna, vendar prva faza nima zadostne povezave z mestnim središčem. Energetska je zasnova manj ugodna z izjemo obdelave avtobusnih peronov.

V arhitekturi z organizacijskega stališča niso razvidne jasne konceptne osnove, ki bi kompleksno in kompaktno obvladovale območje PG kot celoto, kar povzroča manjšo preglednost zasnove in disperzijo komunikacij. Oblikovanje se naslanja na uveljavljen arhitekturni izraz funkcionalistične konvencije in predstavlja povprečje arhitekture družbenih objektov.

LINIJE



064326

