

Nekateri projekti za ljubljanske vpadnice

Ilka Čerpes_ STRUKTURNI NAČRT S PRVINAMI REGULACIJE V PROSTORU BARJANSKE CESTE V LJUBLJANI_
Strokovna podlaga dolgoročnega plana Ljubljana 2000

Avtorica_ Ilka Čerpes
Soavtorici_ Nena Gabrovec, Alma Zavodnik
Sodelavka_ Konstanca Soss
Leto_ 1994

Načrt je sinteza dveh predhodnih prvonagrajenih arhitekturno-urbanističnih natečajev, ki sta bila izvedena leta 1992 in 1993¹. Pravno-formalno je načrt strokovna podlaga dolgoročnega plana Ljubljana 2000 in prostorskih izvedbenih aktov za območje Barjanske ceste. Teoretsko se naslanja na strukturno-morfološki pristop k načrtovanju mest, ki šteje načrt strukturne regulacije za najpomembnejši prikaz obveznih izhodišč, priporočil in usmeritev za izgradnjo uličnega prostora (Čerpes, I., 1997, Strukturni pristop k urbanističnemu načrtovanju, magistrska naloga). Značilnost fizičnih oblik in njihov prostorski potencial so reprezentirani z enotno strukturno upodobitvijo, ki omogoča dojemanje fizičnosti prostora kot enovite celote različnih pojavov in dejavnikov. Načrt temelji na predpostavki, da je stvarnost kompleksen pojav, ki se uravnava po svojih notranjih strukturnih zakonitostih. Te so kompleksne in nepredvidljive, zato načrt strukturne regulacije izloča le nekatere najbolj berljive zakonitosti delovanja celote in jih prevaja v arhitekturna ter urbanistična oblikovalska določila. Predvidena sprememba oblike je skladna s spontanimi, strukturni zgradbi prostora lastnimi težnjami. Na načrtu prikazani različni urbanistični instrumenti za izvajanje posegov v prostor so razdeljeni v skupino obveznih izhodišč in skupino usmerjevalno-priporočilnih določil. Med obvezna izhodišča sodijo zazidalna linija tipične etaže in pritličja, razmejitev javnega in zasebnega (parcelna meja), meja stavbišča, višinski gabariti, osi komunikacij, najpomembnejše drevesne ureditve in vhodi v stavbe. Usmerjevalna določila oziroma priporočila so višinski in fasadni poudarki, smeri zidave prevladujočih stavbnih členov in kompozicijska določila. Načrt regulacije Barjanske ceste vsebuje pisna navodila in karte v merilu 1 : 1000.

Opis načrta je povzet po izvorniku in se nanaša na stanje pred izgradnjo mostu čez Gradaščico, ki s širino profila ne sledi določbam regulacijskega načrta. Barjanska cesta je eden izmed mestnih prostorov, ki izpolnjuje pogoje za preobrazbo iz predmestnega v oblikovani urbani ambient. Na severu je cesta neposredno navezana na izjemno kakovostno strukturo mestnega središča ob Slovenski cesti. Proti jugu se izteka na Ljubljansko barje, ki je sicer neurban naravni fenomen, a v svoji edinstvenosti bistveno določa identiteto mesta kot grajenega dejstva v krajini. Stik Barjanske ceste z Barjem je priključek na mestno ob-

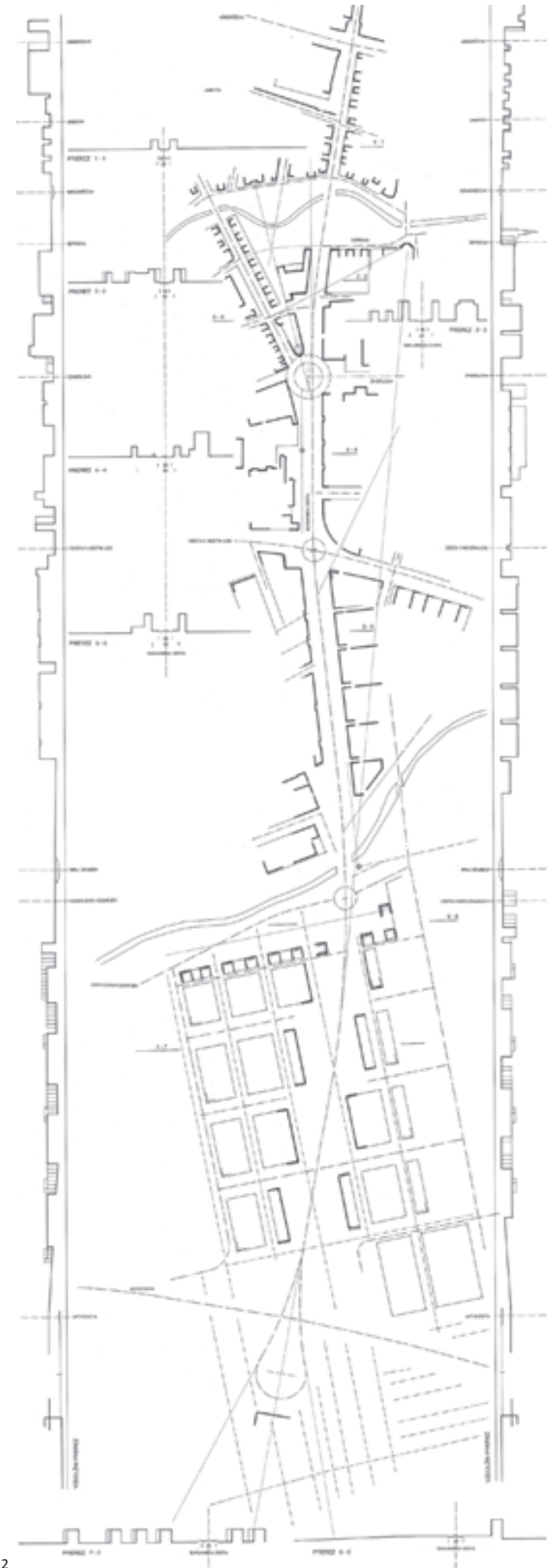
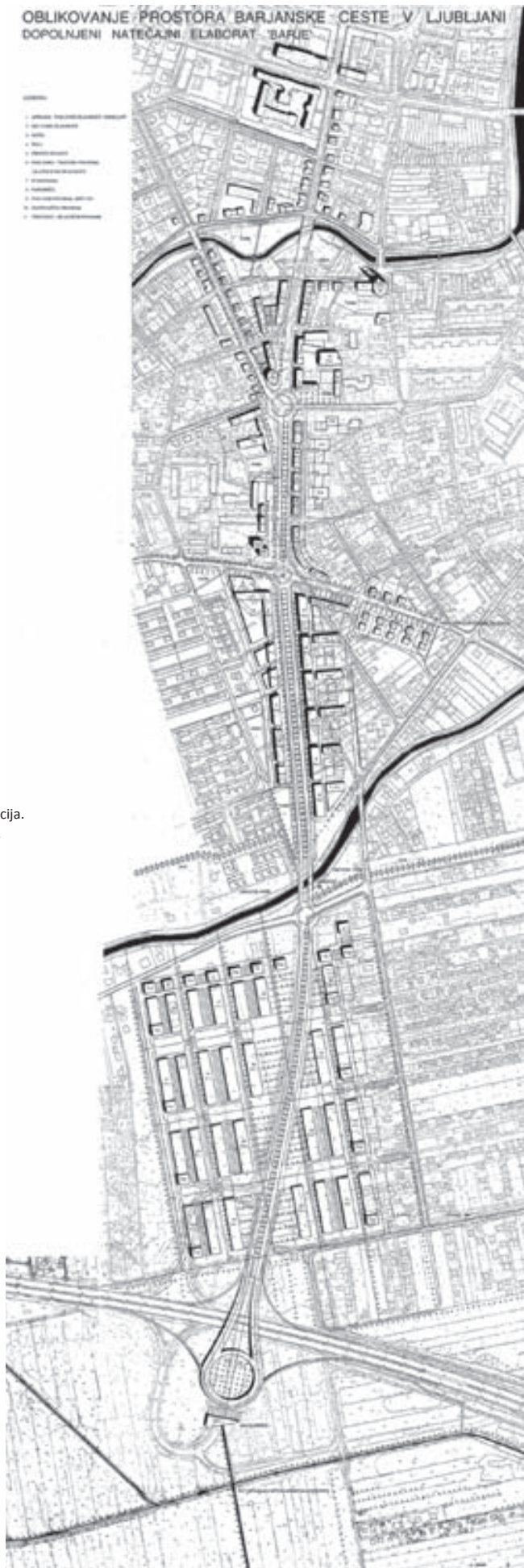
vožno avtocesto. Križišče vpadnice in avtoceste je vozlišče, ki se, v času disperzne urbanizacije in mrežne organizacije prostora, po pomenu približuje mestnemu središču. Barjanska cesta je torej razpeta med dvema urbanima poloma, ki ustvarjata zadostno medsebojno napetost za rast in razvoj urbanih struktur ob osi, ki ju povezuje. Analogno izkušnjam iz preteklosti je potrebno zasnovati strategijo izgradnje obcestnega prostora na metodi dograjevanja kakovostnega v obstoječem.

Strukturno-regulacijski načrt je izdelan na podlagi naslednjih predpostavk in ugotovitev. Oblikovalska in programska določila temeljijo na viziji Barjanske kot bodoče mestne ulice. Tipologija gradnje je prilagojena mikrolokacijskim značilnostim prostora, skozi katerega poteka Barjanska cesta. Severni del, bliže mestnemu središču, je oblikovan v najbolj urbani tip ulice – koridorja s sklenjeno gradbeno linijo. V južnem delu (bliže Barju) ulični prostor razpade v ritmično menjajoče se sekvence grajenih mas in nepozidanih ozelenjenih prostorov, ki povezujejo grajeno strukturo z Barjem. Vozliščnost in generična sposobnost obstoječih struktur sta interpretirani v severnem polu s tipologijo obuličnega prostora, v južnem pa z lokacijo izrazito urbanih programov ob priključku na južno obvožno avtocesto. Glede na razvitost in stabilnost struktur je celotni potek Barjanske ceste med središčem in južno obvožno avtocesto razčlenjen na pet med seboj različnih, a v sebi homogenih območij. Predlagane intervencije upoštevajo meje in strukturne zakonitosti teh območij, zato so razdeljene na pet podstruktur: segment uličnega prostora med Aškerčevo in Finžgarjevo že ima dokončno izoblikovano ulično obrobje, ki je v celoti ohranjeno. Segment med Finžgarjevo in Eipprovo poteka skozi obsežno obstoječo zeleno površino ob Gradaščici, ki je naravna južna meja ožjega mestnega središča, pomembna za kvaliteto bivalnega okolja, zato ostaja nepozidana. Med Eipprovo in Ziharlovo ulico poteka Barjanska cesta skozi predmestno stanovanjsko strukturo, ki v stiku s traso še ni dokončno izoblikovana. Predlagane so dopolnitve, skladne z obstoječim značajem vrtnega mesta in bližino mestnega središča. Med Ziharlovo ulico in Cesto v Mestni log je obrobje ceste obdano z zgradbami in programi, značilnimi za ljubljanska lokalna središča posameznih mestnih predelov ob vpadnicah. Potrebne so manjše korekture uličnega profila in do-

končno izoblikovanje uličnih vogalov v merilu in po zakonitostih obstoječega. Prostor južno od Ceste v Mestni log zasedajo izrazito suburbane strukture, pomešane z obsežnimi zelenimi površinami, ki so delno še v kmetijski rabi. Značaj obstoječega je izrazito neskladen z razvojnim potencialom Barjanske ceste. Predvideno je prestrukturiranje obstoječega, ki bo staro postopoma nadomestilo z novim. Nove grajene strukture so razmeščene in oblikovane tako, da v največji možni meri izrabljajo obstoječe krajinske danosti za bogatitev urbanih ambientov ob cesti. Ureditev uličnega profila med mestnim središčem in južno obvoznico je usklajena s tipom načrtovanega uličnega prostora po segmentih. V severnem, koridorskem segmentu, je ulični profil po širini identičen s Slovensko cesto. V segmentih, ki potekajo skozi predmestje, je profil širši in opremljen s štirerednim drevoredom. V segmentu, ki se navezuje na južni pol - vozlišče (priključek na avtocesto), se profil ceste oblikovno in tipološko zgleduje po avtocesti, na katero se navezuje. Bulevar prekinjajo tri krožna križišča, ki sovpadajo z mejami polj homogene grajene strukture. Barjanska cesta bi prav z ureditvijo krožnih križišč pridobila značaj posebnega in razpoznavnega v primerjavi z drugimi mestnimi vpadnicami, zato so ta križišča ključnega pomena za dosledno uresničitev predlagane zamisli.

Posebej pomembno je poudariti, da se bulevar zaključuje v severnem križišču z Groharjevo cesto, kjer se razdeli v dva enakovredna kraka (mestni cesti), in sicer v smeri proti kinu Vič z možnostjo navezave na Tivolsko cesto ter v smeri proti Slovenski cesti. Prometna enakovrednost obeh krakov pogojuje enakovrno obravnavo profilov obrobja obeh cest (ulic). Razdelitev prometnih tokov med Groharjevo in Barjansko cesto omogoča zožitev štiri-pasovnega profila Barjanske ceste med Ziharlovo in Aškerčevo na dvopasovni profil, kar je ugodno z vidika stroškov gradnje in z vidika ohranjanja kakovostne obstoječe mestne grajene substance med Finžgarjevo in Aškerčevo. V omenjenem zoženem profilu Barjanske je zajeta tudi trasa mestne železnice. Tiri potekajo ločeno levo in

1 Avtorji natečajnega dela so slušateljki IPŠPUP Univerze v Ljubljani: Ilka Čerpes, Liljana Mahne, Dragana Nikolič, Vesna Polanec in arhitekta Nena Gabrovec ter Rok Klanjšček.



Sl. 1: Natečajni projekt – situacija.
Sl. 2: Načrt tlorisne regulacije.

desno ob cestišču. Opisani profil dvopasovnega cestišča skupaj s tiri mestne železnice je mogoče speljati do Aškerčeve ceste brez rušitev obstoječih objektov. Profil mosta čez Gradaščico je prilagojen dvopasovnemu cestišču (z izgradnjo mostu preko Gradaščice leta 2007 so v nasprotju z regulacijskim načrtom realizirali štiripasovni cestni profil). Morebitne tire mestne železnice je mogoče izvesti naknadno v obliki stranskih konzol. Stransko potekajoča tira mestne železnice se združita v skupni, sredinski koridor v krožnem križišču med Groharjevo in Barjansko cesto. Sredinski potek mestne železnice je predviden na odseku med omenjenim križiščem in južno obvoznico, kjer je v sklopu krožnega priključka možna ureditev nadkritega obračališča. Sredinski koridor za mestno železnico med Zihelrovo in Malim grabnom je do izgradnje tirov izoblikovan kot zeleni pas z drevoredom. Na odseku med Malim grabnom in južno obvoznico je cesta dvignjena nad nivo terena, zato ozelenitev z drevoredom ni izvedljiva. Kolesarski in peš promet poteka deloma vzporedno s cestiščem, deloma je speljan ločeno od motornega prometa. Ločitev je možna in zaželena na odseku med Aškerčevo in Eipprovo ter na odseku med Malim grabnom in južno obvoznico. Na omenjenih odsekih je peš in kolesarski promet speljan po sekundarnem prometnem omrežju, ki pretežno poteka skozi parkovne in druge mirne javne površine.

Vzdolž obravnavanega odseka Barjanske ceste so predvidena tri večja parkirišča: na odseku med južno obvoznico in Malim grabnom je locirana parkirna hiša, ki jo je mogoče urediti v sistem "park and ride". Ob križišču med Barjansko in Cesto dveh cesarjev je predvidena manjša parkirna hiša za oskrbo objektov z javnim programom. Večja koncentracija parkirnih zmogljivosti je predvidena še ob križišču Barjanske ceste v Mestni log.

REALIZACIJE:

- 2003_ Stanovanjski kompleks Trnovski vrtovi, Linear
- 2005_ Stanovanjsko poslovni objekt Trnovska vrata, Genius Loci
- 2007_ Most čez Gradaščico, Arhe, d. o. o.
- 2008_ Ureditev dvorišča OŠ Trnovo, Čerpes, Kobe, Ivančič
- 2009_ Center starejših Trnovo, Ravnikar-Potokar
- 2015_ Parkirišče Park and Ride Barjanska, MOL

COBISS zapis

ČERPES, Ilka, ZAVODNIK LAMOVŠEK, Alma, GABROVEC, Nena, SOSS, Konstanca. Strukturni načrt z elementi regulacije posegov v prostoru Barjanske ceste. Ljubljana: FAGG, Katedra za prostorsko planiranje, 1994. 26 f., [2] načrta, ilustr. [COBISS.SI-ID 378977]

Sl. 3: Načrt regulacije vzdolžnih profilov.

Sl. 4: Načrt regulacije prečnih profilov.



3



4

Janez Koželj_ ŠTUDIJA REGULACIJE DUNAJSKE CESTE V LJUBLJANI

Avtor_ Janez Koželj
 Sodelavci_ Matija Bevk, Polona Filipič, Jože Jaki
 Leto_ 1996

UVOD

Vsaka struktura, ki zagotavlja celovito urejeno mestno tkivo, temelji na določenem pravilu. Po tem pravilu se struktura lahko razvija iz manj v bolj urejen vzorec oziroma iz bolj enostavne v bolj zapleteno obliko. Struktura predstavlja celoto odnosov in povezav med posameznimi elementi mestnega tkiva, njene lastnosti je mogoče pojasniti s pomočjo geometrije. Lastnost geometrijskega vzorca je težnja po celovitosti, ki se ohranja tudi, ko mestno tkivo raste in se preobraža. Poznavanje pravila nam omogoča odprto in prožno načrtovanje določene strukture skozi čas. Takšno pravilo se da enostavno prenesti v običajna regulacijska določila zazidave oziroma v numerične parametre regulacije.

METODA

V analitičnem delu študije je uporabljen postopek zaporednih branj prostora Dunajske ceste in njenega zaledja. Cilj tega postopka je bil odkriti razvojno zakonitost v prostoru, ki ga tvorijo različne morfološke enote, in jih na razpoznaven način povezati v celoto. To vlogo naj bi opravljala zazidava robov Dunajske ceste.

Prostor ni urejen v preglednem vzorcu takrat, kadar je celota premalo ali preveč razvita. V prvem primeru se celota še ni izoblikovala v strukturo z jasnimi določilnicami ali je na prehodu iz nižje na višjo raven organizacije strukture. V drugem primeru je celota zapleteno urejena in nepregledno sestavljena.

S proučevanjem strukture, morfologije in lastnosti zaznavanja je mogoče odkriti tudi v navidezno neurejenem prostoru prikrito organizacijo in slediti njeni razvojni težnji. S tolmačenjem in vrednotenjem strukture prostora, ki je še v procesu izoblikovanja, se da izpeljati določena pravila urejanja, ki podpirajo enega od možnih videnj celote. Tako zastavljena analitična metoda se neposredno povezuje z načrtovalsko metodo, po kateri se da uurravnati preobrazbo obstoječega prostora iz manj v bolj organizirano strukturo.

Na ta način se strukturna metoda načrtovanja povezuje z načeli kontekstualizma.

Iz analize izhaja, da sestavlja bežigrjski krak Ljubljane sosledje razmeroma homogenih predelov, sosesk in četrti ter zaokroženih, manjših morfoloških enot, ki se nizajo po obeh straneh Dunajske ceste. Povezave med njimi tvorijo najvišje in najbolj goste stavbne strukture, ki se kot posamični poli nizajo vzdolž ceste v menjajočem se ritmu.

Drugo strukturno raven tvori v presledkih nepovezano in nizko stavbno tkivo, ki je deloma utrjeno in deloma v preraščanju.

Tretjo strukturno raven predstavljajo novi posegi in ureditve, ki jih v največji meri narekuje predvidena širitev ceste. Preurejanje ceste spremljajo posamični posegi, ki naj kot vmesna, posredovalna struktura postopoma vzpostavijo interakcije med povezanimi in nepovezanimi prvimi prostora.

Uporabljena načrtovalska metoda sloni na nekaterih ključnih predpostavkah o zakonitostih sodobnega mesta. To so:



1



2

1. Prostor v mestu in v predmestju se spreminja z različno hitrostjo, vsepovsod, nenadno, nepričakovano in stalno. Centra in obroba ni več mogoče jasno razmejiti.
2. V okoliščinah stalnih sprememb se da z večjo gotovostjo usmerjati fizične prvine prostora kot opredeljevati namensko rabo prostora, pri čemer ima merilo skladnosti različnih dejavnosti večjo težo od ugotavljanja njihove optimalne primernosti.
3. Vse manj je možnosti za realizacijo časovno in prostorsko obsežnih projektov v velikih potezah. Novo tkivo nastaja danes večinoma v fragmentih in majhnih korakih. Relativna avtonomija fragmenta nudi več možnosti za prilagajanje na stalno spreminjajoče se robne pogoje.
4. Fragment postaja obvladljiva enota posega, ki mora prevzeti tudi funkcijo uravnovešanja med javnimi in zasebnimi interesi v mestu. Zato velja tudi fragment obravnavati na nov način kot urbanistični projekt, v katerem posamezna ureditev ne deluje samozadostno, ampak zagotavlja celovitost posamičnim posegom v prostor.

Iz teh predpostavk sledi, da naj v prihodnje podaja regulacija samo tista pravila in opredeljuje zgolj tista razmerja med obstoječim in novimi posegi, ki lahko povzročijo pričakovan učinek v prostoru.

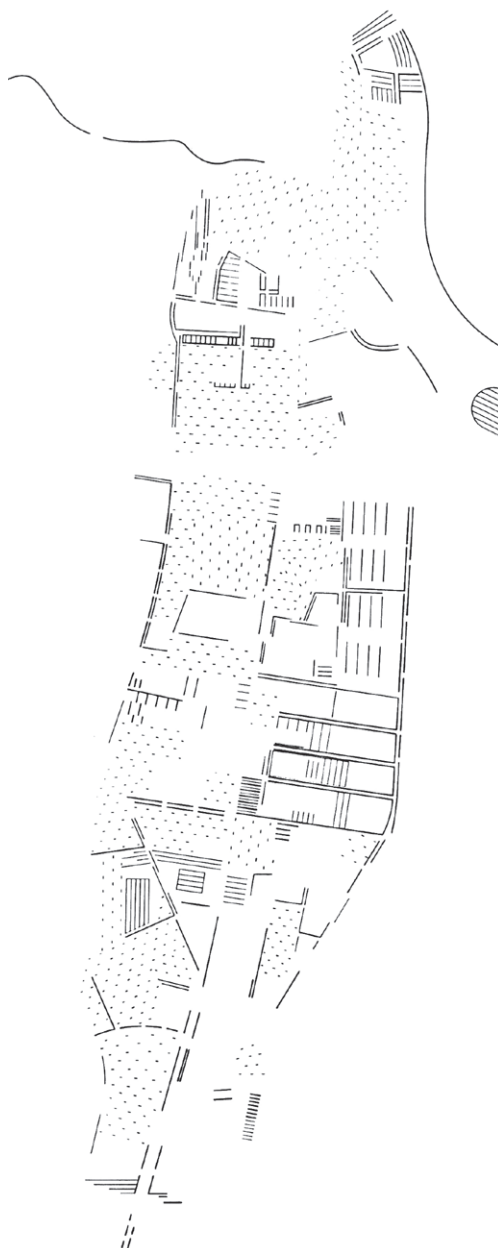
Namen regulacije zazidave območja bežigrskega kraka je torej:

- opredeliti trajne strukture in prevladujoče vzorce strukture oblikovanja zazidave,
- opredeliti načine razporejanja, gostote in kombinacije rab oz. dejavnosti,
- opredeliti stopnjevanje meril v prostoru,
- odmeriti velikost in stopnje sprememb obstoječega tkiva,
- opredeliti temeljne prvine in oporne točke nove organizacije območja,
- opredeliti lokacije strateških točk za uvajanje sprememb, ki lahko sprožijo procese preobrazbe in razvoj območja,
- določiti neopredeljene oziroma neopredeljive vmesne prostore.

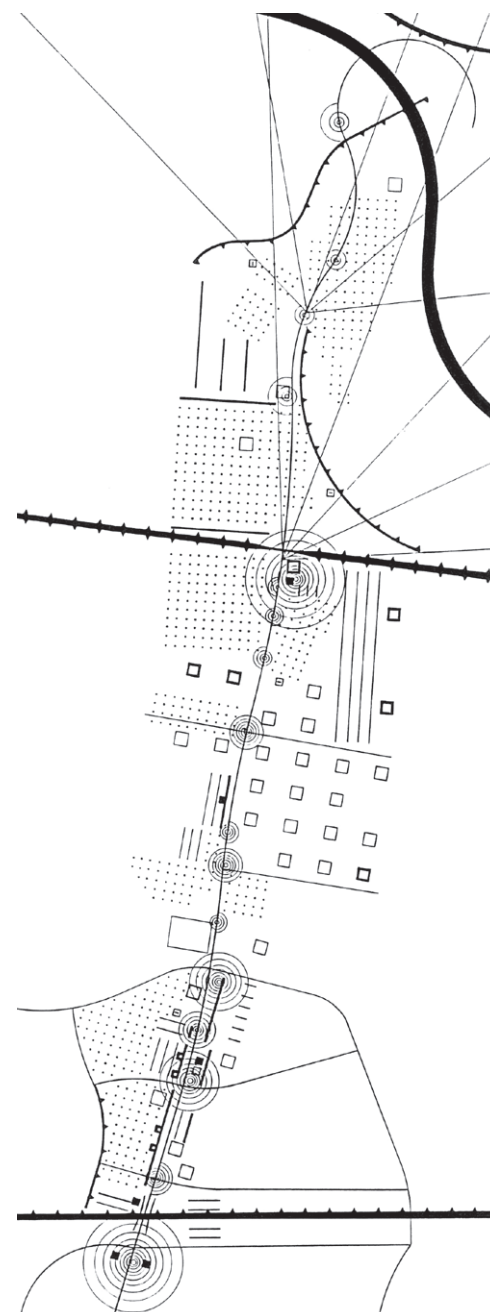
- Sl. 1: Strukturna analiza – obstoječe strukture.
 Sl. 2: Strukturna analiza – strukture izoblikovanja.
 Sl. 3: Strukturna analiza – struktura javnega prostora.
 Sl. 4: Strukturna analiza – struktura mestnega zelenja.
 Sl. 5: Analiza zaznavanja – berljivost prostora in prvine identitete.



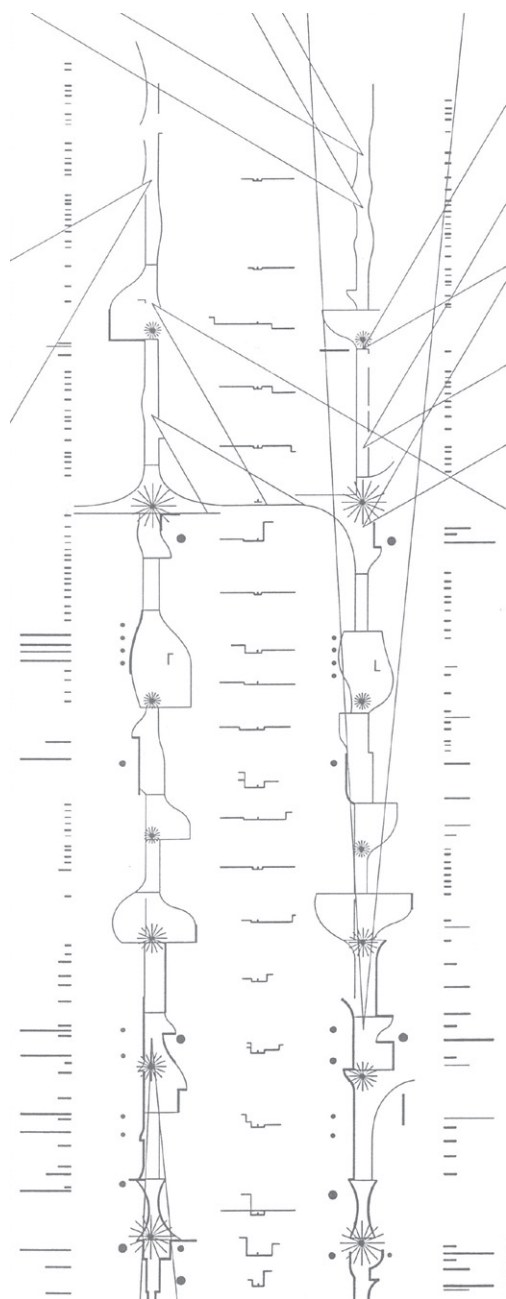
3



4



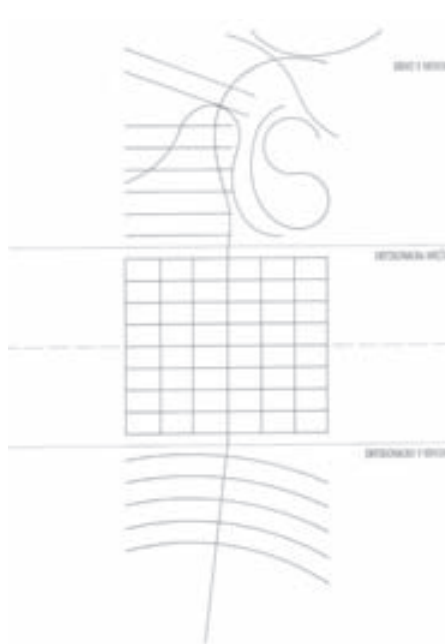
5



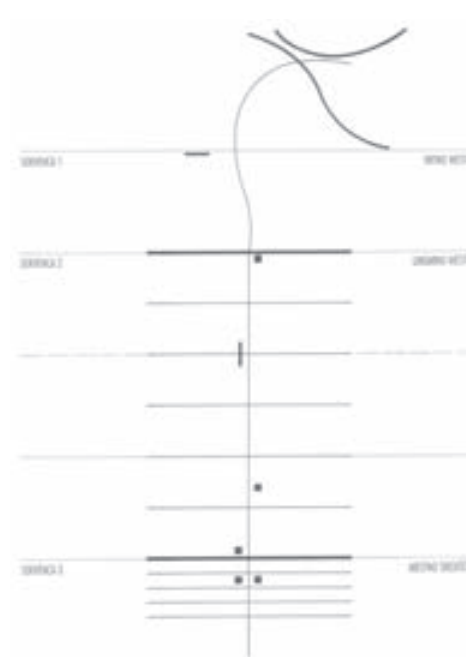
6

PREDLOG REGULACIJE OBMOČJA DUNAJSKE CESTE

Normativni del je sestavljen iz opredelitve trajno obstojnih struktur in struktur oblikovanja ter razmerij med njimi. Ker je tudi normativni del predloga usmerjevalen, ga dopolnjuje vrsta, med seboj soodvisnih zasnov urejanja, ki izvirajo iz vrednostnih opredelitev in iz njih izvedenih tolmačenj analitičnih ugotovitev. Predlagane zasnove ponazarjajo pravila igre in podajajo načela prostorskega reda, po katerih je mogoče normativni del dopolniti v skladu s sprejeto strategijo preurejanja Dunajske ceste. Predlog regulacije je razslojen na posamezne zasnove urejanja, da bi bilo bolj vidno, kakšne razvojne cilje zasledujejo oziroma kakšen je njihov odnos do stvarnosti. Strukturni del regulacije pojasnjuje zasnova fizične regulacije v obliki urbanega projekta, ki ga je mogoče v bolj podrobnejšem merilu prevesti v obliko določil.



7



8

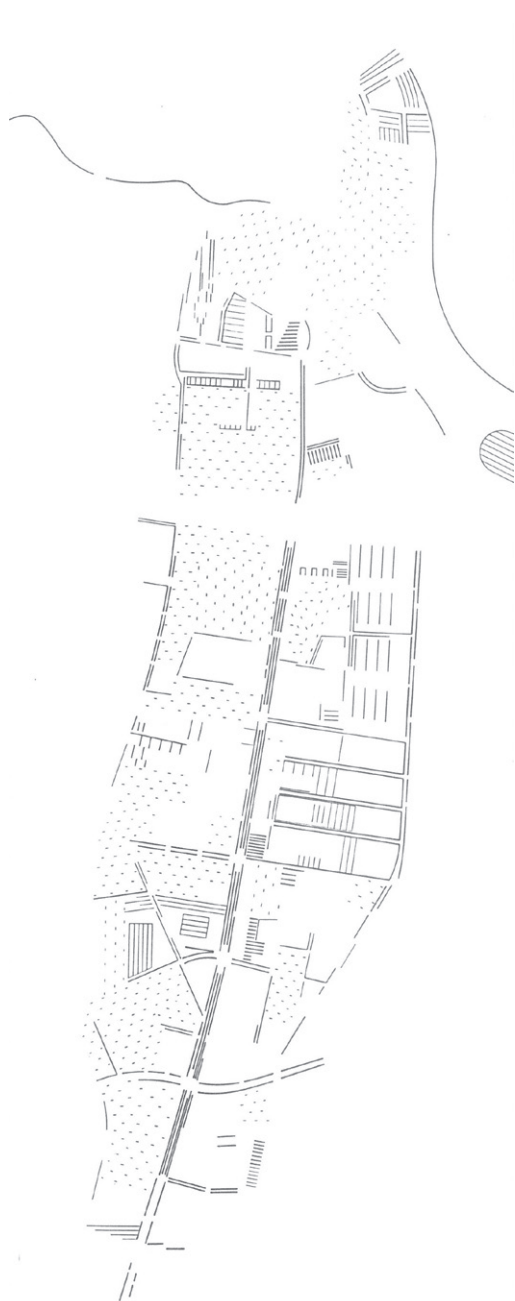
Glavne značilnosti predloga regulacije je mogoče strniti v naslednje opredelitve:

1. Dunajska cesta ni enovita urbanistična poteza: po svojem značaju je razdeljena na značilne sekvence, ki se skladajo z območji skupne identitete in se menjajo pri prečkanju glavnih cestnih obročev Topniška–Drenikova in Severne obvoznice. Med prehajanjem skozi različne sekvence se menja tudi sestav celostnih prvin urejanja ceste. Te prehode zaznamujejo mestni poli, medtem ko v svojem naravnem izteku cesta spremeni smer, sklon in širino.
2. V prostoru Dunajske ceste se odlikujejo različni ustroji desne in leve polovice Severnega mestnega kraka: s tem se smiselno sklada tudi različno izoblikovan obod uličnega prostora, ki je na zahodni strani bolj sklenjen, in na vzhodni meandriran v globino zaledja.
3. Mestni poli, ki učinkujejo v prostoru kot dominante in točke zgostitve, so razporejeni v pojemačem in izmenjujočem se ritmu od južnega do severnega poslovnega središča. To so hibridne stavbne strukture velikomestnega merila, ki naj pritegnejo najbolj vitalne interese in uvajajo največje spremembe v prostoru. Skladno z zasnovo mestnih polov prehaja tudi intenzivnost programa iz linearnega v polarni vzorec.
4. Zasnova mestnega zelenja spremlja Dunajsko cesto v treh vzporednih pasovih: na zahodni strani kot bolj ali manj enovita poteza vrtnega mesta, v prostoru ceste kot aleja vzdolž niza mestnih parkov in vrtov v sklopu mestnih polov, na vzhodni strani kot sklenjena poteza linearnega parka v zaledju ceste, ki se neposredno navezuje na zeleni sistem mesta.

Usmeritve za preurejanje Dunajske ceste predvidevajo naslednje operacije:

1. izoblikovati nov ulični prostor,
2. utrditi ključne točke na omrežju,
3. dodati vmesne člene, zapolniti vrzeli,
4. uravnesiti nasprotja oziroma izravnati motečo neskladnost,
5. zavarovati obstoječe kvalitete,
6. na novo vzpostaviti razvojna jedra,
7. vnesti novo, povezovalno strukturno raven,
8. oddeliti nova strukturna polja z razdelitvami ali z združevanjem obstoječih morfoloških enot.

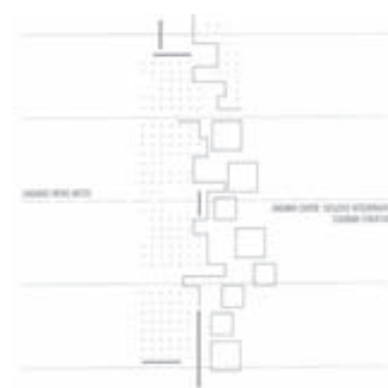
- Sl. 6: Analiza zaznavanja – berljivost prostora med gibanjem.
 Sl. 7: Geometrizacija topoloških struktur in struktur izoblikovanja – zasnova treh strukturnih polj.
 Sl. 8: Zasnova treh območij identitete – sekvence in prehodi.
 Sl. 9: Strukturna zasnova zelenega sistema.
 Sl. 10: Strukturna zasnova Dunajske ceste.
 Sl. 11: Zasnova povezovalnega tkiva med velikomestnim in malomestnim merilom.
 Sl. 12: Zasnova mestnega zelenja.
 Sl. 13: Zasnova izoblikovanja javnega prostora in razporeditve programskih težišč.
 Sl. 14: Zasnova linearnih in polarnih zgostitev.
 Sl. 15: Zasnova uličnega oboda.
 Sl. 16: Zasnova vertikalnih zgostitev.



9



10



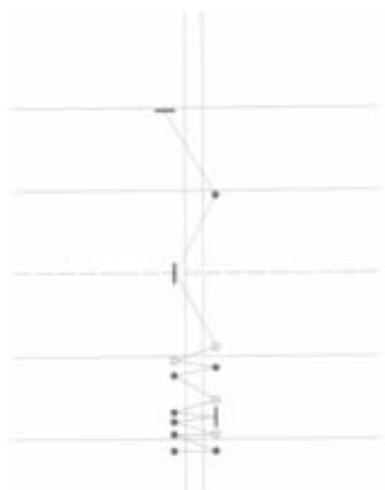
11



12



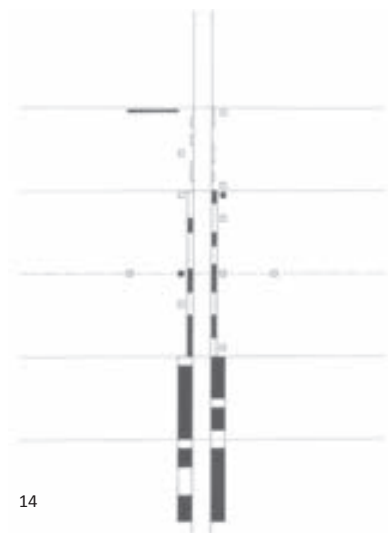
13



16



15



14

Jurij Kobe_ PROSTOR KARLOVŠKE – DOLENJSKE CESTE V LJUBLJANI_ urbanistična delavnica & seminarski projekt

Mentorja_ Jurij Kobe, Rok Žnidaršič

Študentje_ Seminar Kobe, Fakulteta za arhitekturo_ Ajda Kranjc, Boštjan Košir, Kaja Kotnik, Kristina Frelj, Mojca Kranjc, Neža Kravanja, Špela Kranjc, Urša Koželj, Vesna Lapuh, Romana Erklavec, Jana Furman, Jernej Frangež, Aleks Tovornik, Hana Geder, Maja Trampuž, Janez Gačnik, Matic Smolej, Andraž Starčič, Žiga Kerševan, Nejc Lebar, Peter Prinčič, Peter Plantan, Dejan Fortuna, Maša Ogrin, Evgen De Gleria, David Azinović, Klemen Podjed, Domen Radosavljevič, Domen Barovič, Bima Kolenc, Nina Grlica, Mateja Obid, Karin Rožman, Anja Jutraž, Gorana Stipeč, Luka Školaris, Alenka Dolenc, Renata Jakopin, Jure Zule, Nadja Hribar, Ina Radšel, Nataša Blažko, Tomo Stanič, Nika Šturm

Ostali sodelujoči_ mag. Miran Gajšek_ predavanje_ O strategijah razvoja ljubljanskih vpadnic_ Dolenjska cesta

Leto_ 2006/2007

Dolenjska cesta predstavlja eno od petih glavnih mestnih avenij. Poteka po eni najstarejših poti, ki so ta prostor že pred rimskimi časi povezovala z jugovzhodnim delom današnje Evrope in do nedavnega tudi Evropo z južno Azijo.

Kljub njeni pomembnosti lahko rečemo, da prostor te mestne vpadnice še ni bil deležen temeljitejšega strateškega prostorskega in oblikovnega premisleka. Zvečine se je dograjeval najprej naključno, pozneje pa je bil urejevan predvsem na nivojih coningov, ki so opredeljevali v glavnem poslovno proizvodna območja južno ob Dolenjski cesti.

V prvi fazi projekta v zimskem semestru so mešane skupine II., III. IV. in V. letnika obdelovale celotno območje ceste:

Analiza prostora celotnega poteka ceste je obsegala teme: Lega v mestu, navezave na zaledje, Analiza obstoječih prostorskih značilnosti prostora; nove sugestije? (zaznavna analiza), Programska analiza: stanovanjska, poslovna, storitvena in proizvodna dejavnost, Večje zelene površine; visoko rastje, gozd, odprte površine, vodne površine, Mreže zazidav v prostoru, morfologija, Višina obstoječe zazidave, dominante, pogledi, Obstoječa in ev. možna nova mreža pomembnejših komunikacij na območju (strukturna analiza), Analiza generičnega tkiva, Prometna analiza (javni, individualni, peš promet ...)

Območje Karlovške – Dolenjske ceste so skupine obdelovale po segmentih: Prostor Levstikovega trga, Prostor južnega vhoda v Tunel, Prostor križanja z Gruberjevim kanalom, Prostor ob vstopu na Strelišče, Rudnik, Peruzzijeva cesta, London, Semenarna, Vstop v mesto z obvoznice.

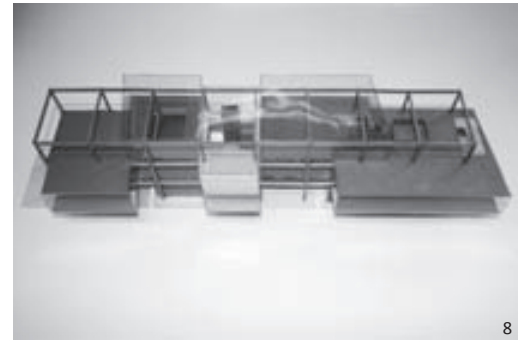
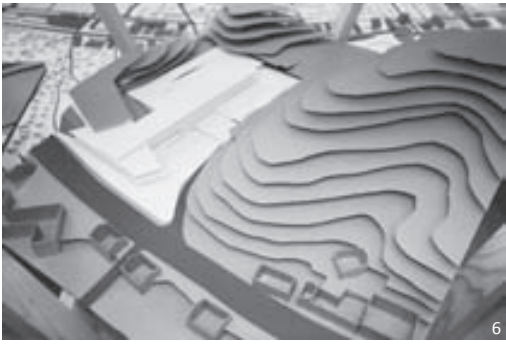
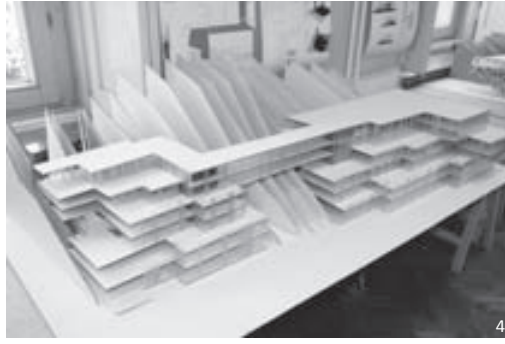
Prostorska in programska analiza sta prikazali številne še neizkoriščene možnosti, ki jih nudi prostor tako v programskem kot v prostorskem pogledu. Programsko–prostorsko obravnavano območje odpira velike vrzeli, ki so lahko namenjene pozidavi. Zanimiv je tako predel od Levstikovega trga do križanja z Gruberjevim kanalom – zlasti v svoji nivojski razgibanosti, nastali zlasti z novim potekom Karlovške ceste, kot tudi nadaljnji potek proti jugovzhodu, kjer smo pričeli danes ne dovolj neizkoriščenemu vzporednemu poteku ceste in železnice.

Druga faza projekta je predstavljala individualno delo na posamezni nalogi z območja, ki ga je v skupini posameznik obdeloval:

- II. letnik_ mladinski hotel (parkiranje v suterenu), Varianta: muzej z vstopom v Botanični vrt,
- III. letnik_ sodobna poslovna zgradba s spremljajočim programom, javno pritličje, parkiranje v suterenu,
- IV. letnik_ mali hibrid: a.) mediateka, javno pritličje in parkiranje v suterenu, b.) kulturni center, javno pritličje in parkiranje v suterenu,
- V. letnik_ veliki hibrid: na pomembnejših vozliščnih mestih: hotel višje kategorije s kulturno-kongresnim centrom, javno pritličje, navezava na železniško proggo. Objekti na območju sestopa z avtocestnega obroča naj vključujejo tudi ureditev javnega P+R, se je seminarskemu delu priključil šele v poletnem semestru. Nalogi:
 - a.) izkoristek jeklenega skeleta obstoječe zgradbe, predvidene za rušenje v območju novo oblikovanega mestnega parka 'Špica'.
 - b.) peš in kolesarska brv med Gornjim trgom in staro Karlovško.



Sl. 1, 2: Predstavitev prve faze, december 2006.
Sl. 3 - 8: Zaključna razstava Fakulteta 2007.
Sl. 9 - 11: Razstava Piranski dnevi arhitekture 2007.
Sl. 12, 13: Razstava ljubljanski Magistat 2007.



Projekt je bil predstavljen

Zaključna razstava Fakulteta za arhitekturo, 2007.

Razstava Piranski dnevi arhitekture, 2007.

Razstava v Zgodovinskem atriju Ljubljanskega Magistrata, 2007.

Jurij Kobe_ PALAČA CELOVŠKA, LJUBLJANA_ idejni projekt

Avtor_ Jurij Kobe
 Sodelavci_ Tina Marn, Domen Bergoč, Ina Radšel
 Kvadratura_ 54.788,00 m²
 Leto_ 2008

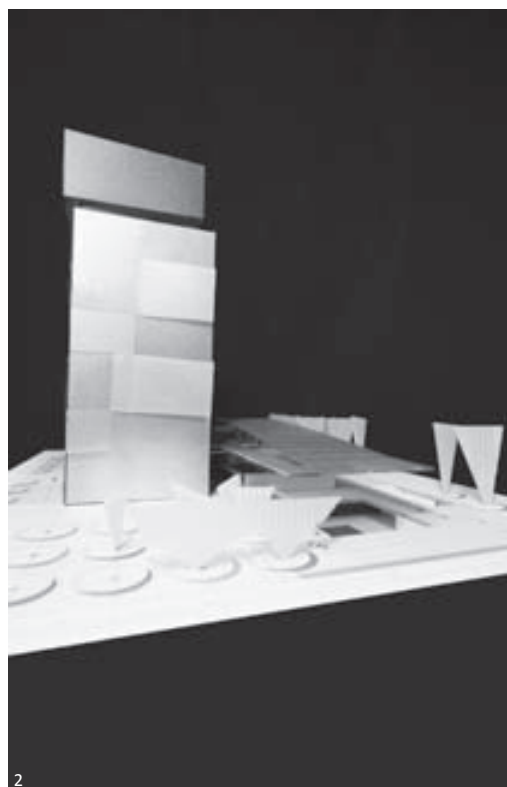
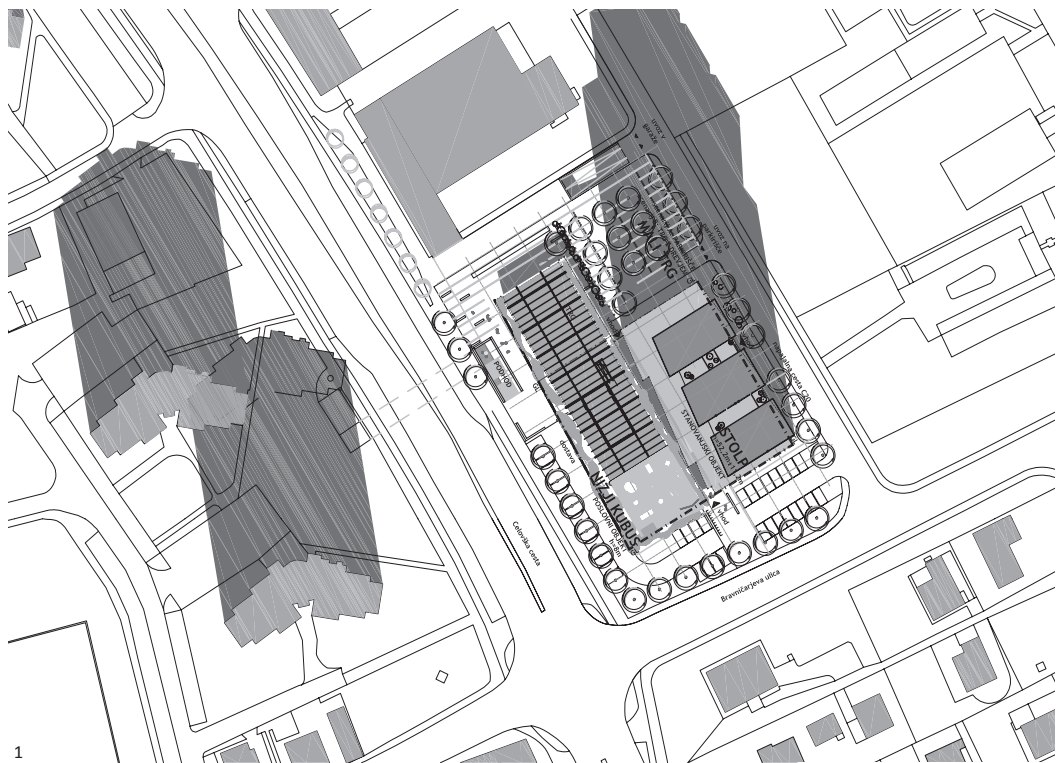
Poslovno-stanovanjski kompleks naj bi v soigri z nasproti stoječimi stanovanjskimi stolpi arhitekta Ilije Arnautovića tvoril enega od višinskih poudarkov prostora Celovške ceste. Njegovo kompozicijo sestavljajo: od ene glavnih mestnih avenij nekoliko odmaknjen stolp, ob njem je umeščen nižji kubus, ki ga na severu zaključuje Mali trg.

Nadzemni del Stolpa oblikujejo trije segmenti: Parter z mezaninom in etažo je namenjen predvsem poslovnim programom. Srednji del Stolpa je namenjen nastanitvenim enotam.

Telo tega dela zgradbe je z zamiki oblikovano tako, da imajo posamezna stanovanja iz svojega osrednjega bivalnega prostora omogočen pogled vzdolž jugovzhodne smeri Celovške ceste, proti središču mesta z Gradom in Golovcem kot *point de vue*.

Poudarjeno drugače je oblikovan vrhnji del zgradbe, ki ga okrona penthouse s stanovanji *a' la carte*, vsako s pripadajočo teraso, ki omogoča popolno zasebnost. Nižji kubus, telo z dvema etažama nad terenom, je namenjeno poslovni in gostinski dejavnosti in se proti mestnemu parterju odpira tako po svojem obodu, proti prostoru Celovške, kot na intimnejšo Notranjo ulico.

Mali trg je razširjen, odprt, a nadkrit prostor ob Celovški, katerega osrednji del je izoblikovan v poglobljen atrij, ki atraktivno urbano življenje razširja v suterenski nivo in s tem tudi osmišlja že obstoječ, danes nekoliko zapostavljen podhod pod Celovško cesto.



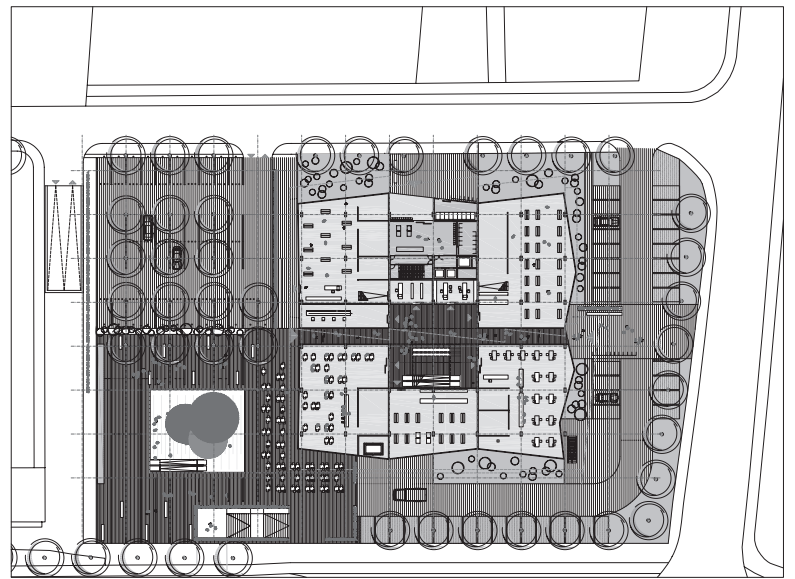
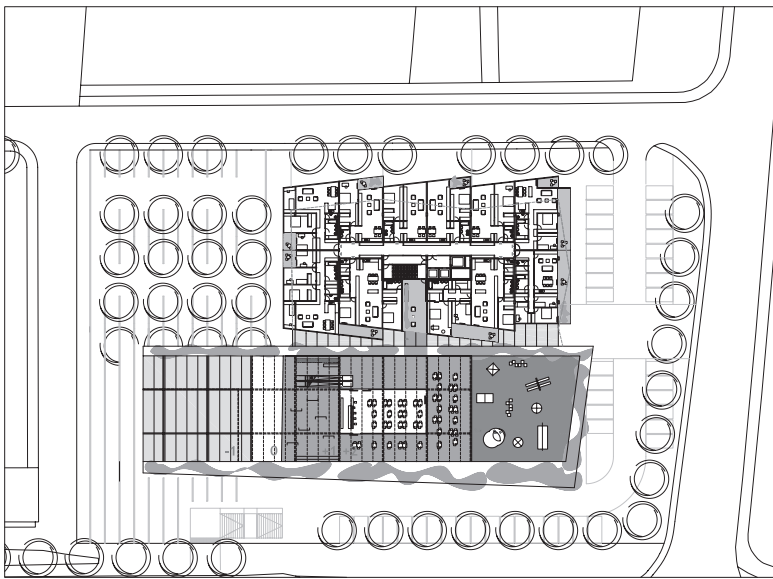
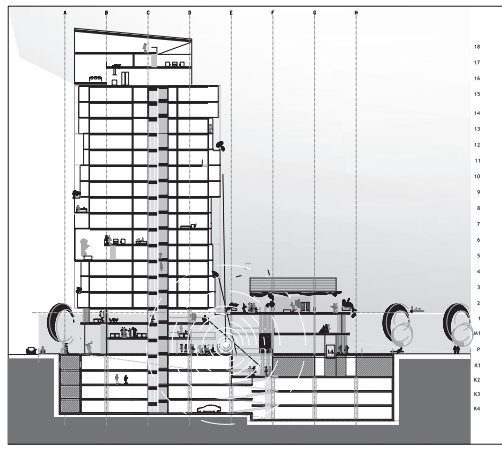
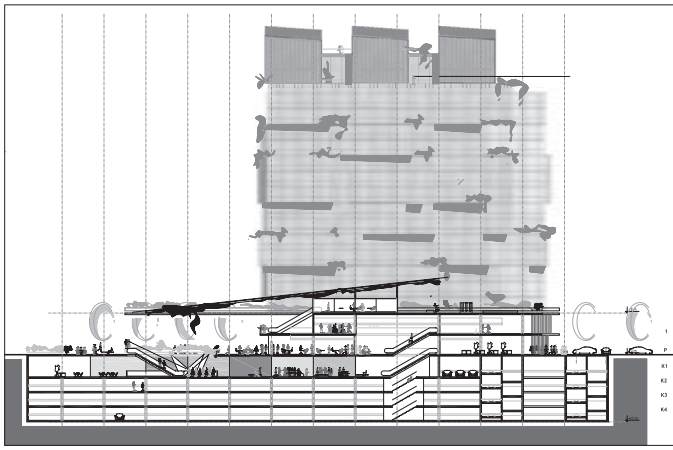
Projekt je bil predstavljen

Jurij Kobe & Al.: Deli mesta, Ljubljana; DESSA, 2010.

COBISS zapis

CIP 711.4(497.451.1)(082)
 ISBN 978-961-90426-9-4
 253165312

- Sl. 1: Situacija.
- Sl. 2: Fotografija makete 1.
- Sl. 3: Fotografija makete 2.
- Sl. 4: Fotografija makete 3.
- Sl. 5: Vzdolžni prerez.
- Sl. 6: Prečni prerez.
- Sl. 7: Tloris urbane terase.
- Sl. 8: Tloris parterja.
- Sl. 9: Pogled s Celovške ceste proti Gorenjski.
- Sl. 10: Pogled s križišča proti centru.
- Sl. 11: Pogled iz atrija.



Maja Kovačič_ SREDIŠČE MOST OD KLINIČNEGA CENTRA DO KAJUHOVE CESTE V LJUBLJANI_ diplomska naloga

Študentka_ Maja Kovačič
Mentorja_ Jurij Kobe, Rok Žnidaršič
Leto_ 2010

Diplomska naloga Maje Kovačič v obsežnejšem delu obravnava širše območje Zaloške ceste od Kliničnega centra do Kajuhove ceste, ki je danes glede na druga mestna središča prostorsko in oblikovno razmeroma zastopljivo. Delo, poleg funkcionalne organizacije tega prostora z vidika sodobne mestotvorne rabe, posveča poseben poudarek navezavi že grajenega tkiva tega dela mesta na reko Ljubljanico. To vsekakor sodi v sklop širših tovrstnih prizadevanj v celostnem oblikovanju našega mesta in po mojem mnenju pomeni dobrodošlo in tvorno osnovo za razmišljanje o novi podobi središča Most in širše. Območje je zaradi velikosti, različne programske razporeditve ter lažje prezentacije deljeno v štiri sklope.

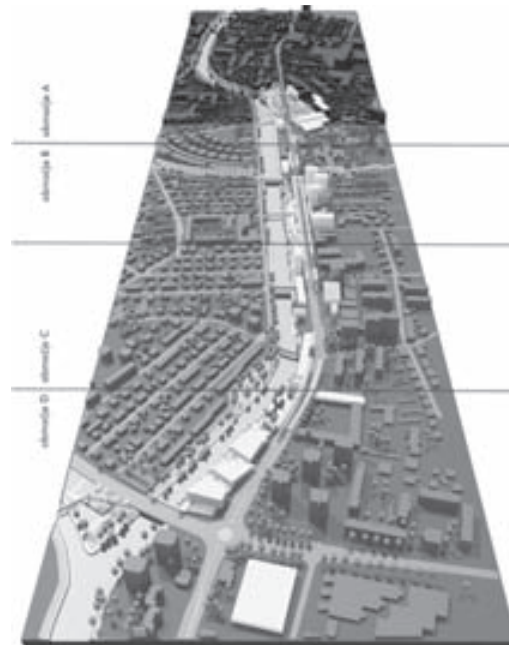
A – OBMOČJE BOLNIŠNIC

Zahodni segment deluje kot tampon vpadnici, ki je močno pozidan z bolnišničnim in delno stanovanjskim programom. Tu predlaga rušitev degradiranih stanovanjskih hiš in oblikuje »bolnišnični« park. Da bi se najbolj približal reki Ljubljanici, park spusti za nivo nižje od ceste, da se umakne od hrupa in pločevine cest. Cesto nad parkom oblikuje v loku, kot poudarek dogajanju pod njo.

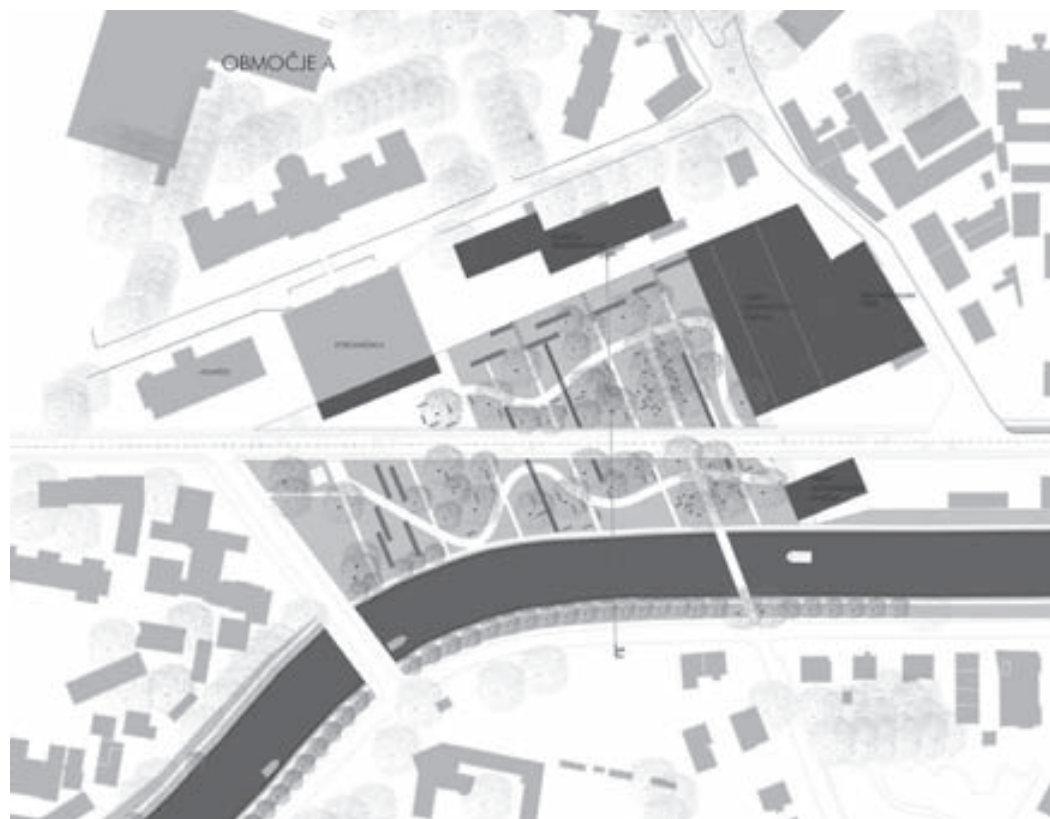
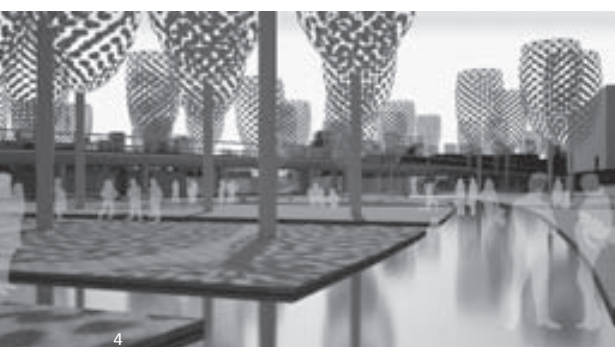
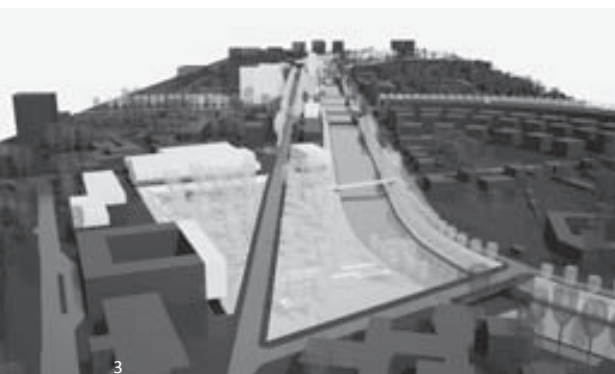
Površina parka se po celi južni strani prilagaja reki Ljubljanici, preostale tri strani sledijo poteku nekdanje struge Ljubljanice, regulirane leta 1835. Na SZ novi bolnišnični park omejuje porodnišnica, ki se danes

oblikovno ne navezuje na mestno vpadnico, saj je njen vhodni prostor spuščen v kletni nivo. S spuščnim parkom pridobi na pomenu vhod obstoječe zgradbe. Temu sledijo dograjeni in nadomeščeni objekti, ki obrobajo park. Zelene površine so z brvjo, ki se spušča iz osi Koblarjeve ulice, povezane s sosednjim bregom. Oblikovanje parka sledi geometriji ob njem stoječih kubusov, zato so v smeri sever-jug oblikovane linijske poti in vodni elementi.

Pod nivojem ceste je nanizan utilitarni program: razstavni prostori z depoji, varstvo otrok, sanitarije, kavarna, prehrana.



1



2

Sl. 1: Pogled na celotno območje.

Sl. 2: Situacija območja bolnic; situacija nivo ceste_m:1000.

Sl. 3: Območje bolnišnic, v bližino vodne gladine spuščen nivo parka upraviči spuščeni nivo vhoda v novo porodnišnico in zbližuje urbani prostor ambientu reke.

Sl. 4: Območje bolnišnic, spuščeni prostor parka pod nivo Zaloške ceste se približa gladini Ljubljanice, poleg izhodov obstoječih zgradb nudi možnost organizacije funkcionalnih prostorov parka: razstavni prostor in depoji, lokali, sanitarije, itd. pod traso obstoječe in razširjene Zaloške.

B – OBMOČJE STANOVANJ IN PARKA MOSTE

Območje B na zahodni strani zamejuje križišče Zaloške in Grablovičeve ceste, na vhodni pa se zaključijo s križanjem Zaloške in Proletarske.

Vstop v območje bolnišnic ponazarja na novo zasnovan lebdeč objekt z bolnišničnim programom na jugovzhodnem delu križišča. Stanovanjski program, rušene degradirane hiše na obeh straneh ceste nadomesti v stolpičih na severni strani Zaloške ceste, ki se nadaljujejo od stoječe stanovanjske stolpnice proti zahodu. Garažni prostori so urejeni v suterenskem nivoju. Stolpnice ob križišču s svojo vertikalo poudarjajo vozlišče. Južno stran oblikuje s parkovnimi površinami, ki se navezujejo na Ljubljano in predstavljajo prostor nasproti stoječim stolpnicam. Park je tu oblikovan vzdolž Ljubljane. Kaskadno se spušča in se postopoma naveže na vodo.

Obravnavano območje se na južni, obrečni strani Zaloške zaključijo z objektom v osi Proletarske ulice, kjer oblikovno nadaljuje dialog z obstoječo zazidavo. V objekt so umeščeni prostori Četrtna skupnosti Moste in poslovni program. Povezavo s programi na Kodeljevem predstavlja brv v osi Ulice Jana Husa.

C – OBMOČJE ČETRTE SKUPNOSTI MOSTE

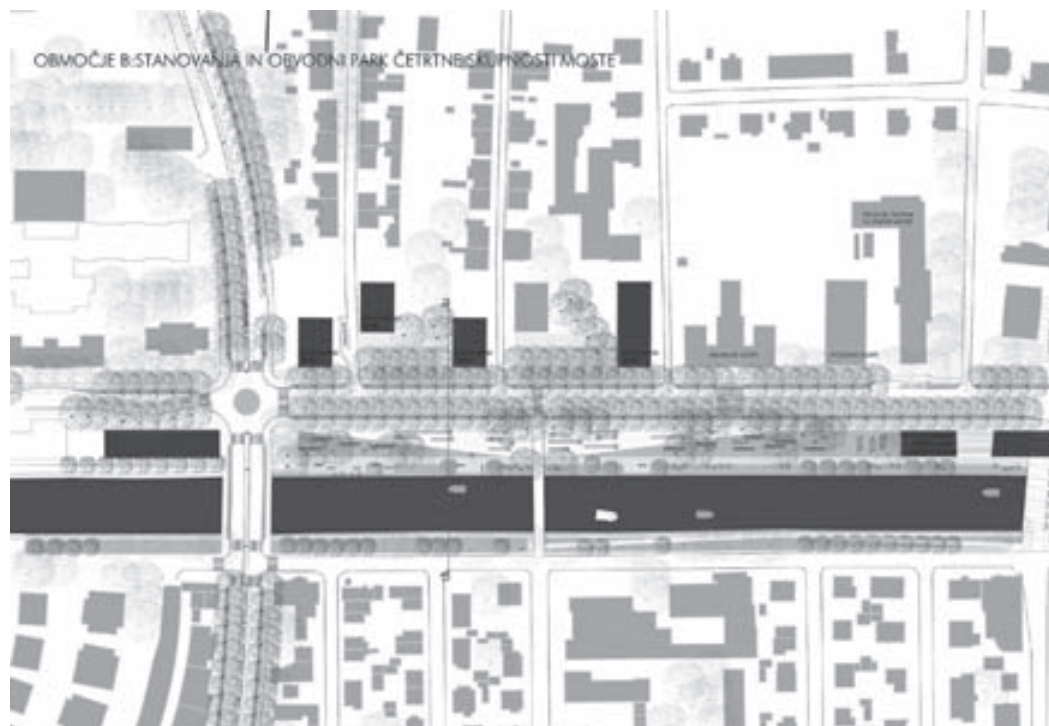
Središče četrtna skupnosti zaznamujejo trgovski, kulturni in poslovni program. Z ukinitvijo mirujočega prometa na nivoju ceste in rušitvijo degradiranih hiš na južnem obrečnem delu Zaloške bi prostor, ki kliče po močnejši programski navezavi in dopolnitvi mestotvornih funkcij, dobil nov urban značaj. Postane naj razširjeno območje trgovskih, kulturnih in poslovnih dejavnosti.

Mirujoč promet umesti v suteran. Tako se izoblikujejo površine mestnega trga, ki jih nadaljuje čez cesto, proti jugu. Na vzhodni in zahodni strani, na mestu odstranjenih degradiranih hiš in bivše tovarne Teol oblikuje longitudinalna lebdeča kubusa vzdolžno ob Ljubljani, ki objemata tržne površine. Osrednji prostor postane prostor za druženje in posedanje in predprostor vhoda v Španske borce. Reminiscenco na nekdanjo tovarno predstavlja obstoječ dimnik, ki je vkomponiran v nov odprt prostor.

Poslovni program zapolni že omenjeni volumen na skrajnem zahodnem delu območja C. Knjižnični program, v navezavi na Španske borce pa umesti v vzhodno lamelo. Trgovski, navezujoč na tržnico, pa v zahodno. Obe lameli tvorita proti središču pokrite zunanje površine: vzhodna služi za površine knjižnega sejma, zahodna pa za pokrit zunanji prostor svetilnega trga. Kubusa sta z mostom povezana na sosednji breg – Kodeljevo in na suteranski nivo ob Ljubljani, kjer so kioski mešanega značaja, orientirani proti Ljubljani. Zahodni most, namenjen tudi dodatnim površinam za tržnico se nadaljuje v osi Pugljeve ulice, medtem ko vzhodni nadaljuje cesto Na peči in se krožno zaključijo v osi Pokopališke ulice.

D – OBMOČJE PROTI KAJUHOVI

Območje D na zahodu zaznamuje Dvorec Selo, na vzhodu pa se zaključijo s križiščem Zaloške in Kajuhove ceste. Sedaj prostor posamičnih nizkih stanovanjskih hiš in bencinske črpalke na južni strani ceste, postane prelep obrečni prostor, ki se z novim kulturnim programom Hiše plesa navezuje na Dom španskih borcev in trgovskim programom v skrajnem SV delu območja.



5

Oblikovanje volumnov narekuje okolica. Tako križišče, ki je na SZ in JV artikularno s stolpnicami stanovanjskega značaja, ponuja možnost longitudinalnega oblikovanja Hiše plesa. Le-ta bogati kulturno središče in pod isto streho združuje večnamenski teater, šola plesa in hotel. Gledano širše – regionalno – pa je objekt s takšno vsebino mišljen za širšo Ljubljano, ki je trenutno brez omejenega središča. Dvorec Selo, zaradi njegove arhitekturne vloge v prostoru, v predelu zahodnega kraka povišam, da sledi arhitekturni zasnovi ostalega objekta. Nasproti nadvišanega kraka stoji prizidek nekdanjega Karmeličanskega samostana, ki je sicer prazen, vendar ima zgodovinsko in arhitekturno vlogo. Tu je vodila misel o spoštovanju do dobrega v prostoru ter iskanje načina, kako se to lahko ponovno uporabi.

Projekt je bil predstavljen

Diplomska razstava na Fakulteti za arhitekturo, december 2010.
Središče Most, Od Kliničnega centra do Kajuhove ceste v Ljubljani, Desni atrij Mestne hiše v Ljubljani, april 2011.

Razstava diplomskega dela v okviru »ZAMETKI« in »TEDx«, Pod krovom naslovom Dan idej v Španskih borcih, november 2011.

Predavanje na Urbanističnem inštitutu RS z naslovom »PROSTORSKA ZASNOVA SREDIŠČA MOST, Reurbanizacija ljubljanskega predmestja ob Zaloški cesti; oktober 2011, predavateljica: Maja Kovačič.

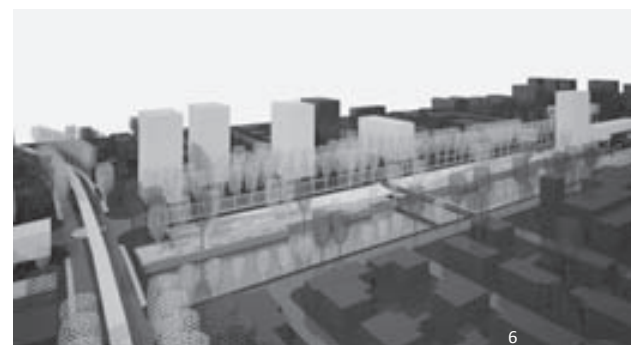
Nominacija za Študentsko Plečnikovo priznanje za nalogo Oblikovanje središča Most v Ljubljani z idejno zasnovo Hiše plesa, 2011.

Sl. 5: Območje stanovanj in parka, situacija nivo ceste_m:1000.

Sl. 6: Območje stanovanj in parka, območje med Grablovičevo cesto in Proletarsko ulico: Dodani stolpiči nadomeščajo sedanji niz stanovanjske zazidave tik ob Ljubljani.

Sl. 7: Območje stanovanj in parka, ureditev obrežja: park se kaskadno spušča na nižji nivo in postopoma prelevi v zeleno površino, s čimer park hote nosi pečat navezave na vodo in oddaljitev od prometnega hrupa. Namenjen je posedanju, ležanju, druženju, prireditvam, gledališču na vodi, itd.

Sl. 8: Območje Četrtna skupnosti Moste, pogled na rečno postajališče ob suteranski etaži, kjer so nameščeni kioski mešanega tipa.



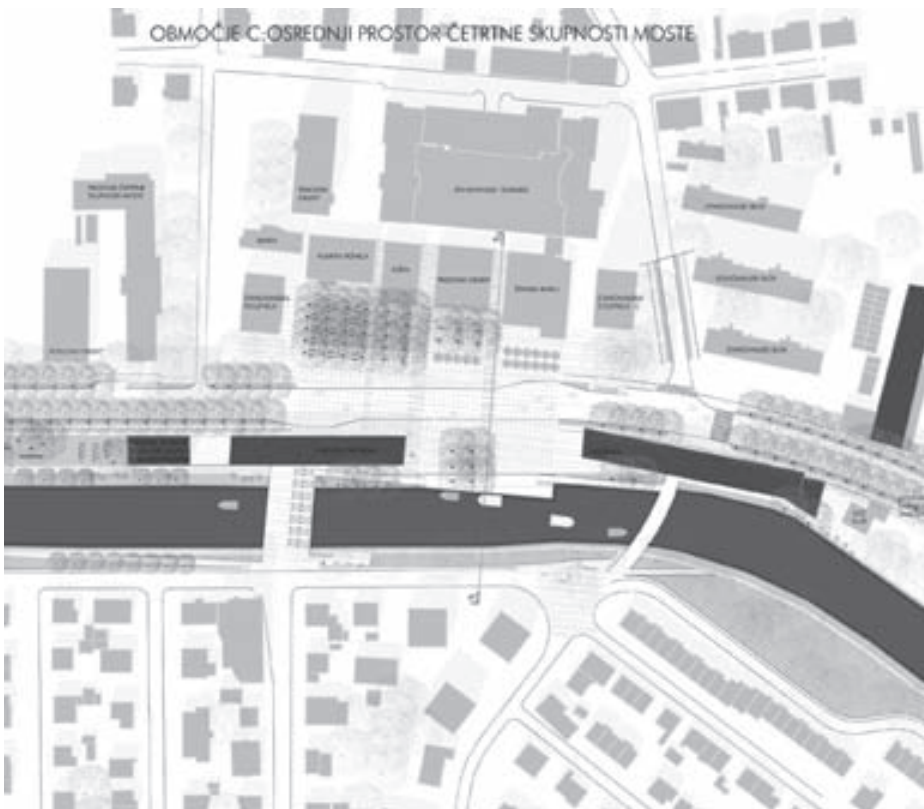
6



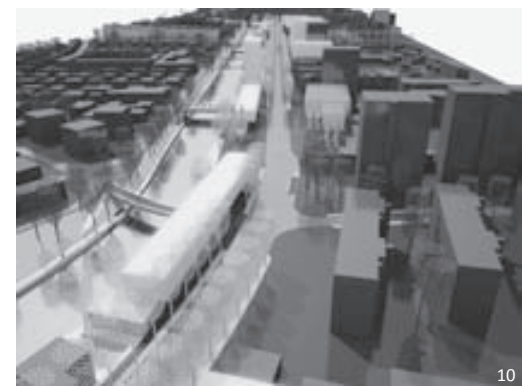
7



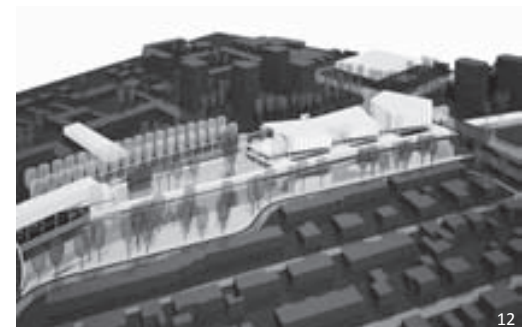
8



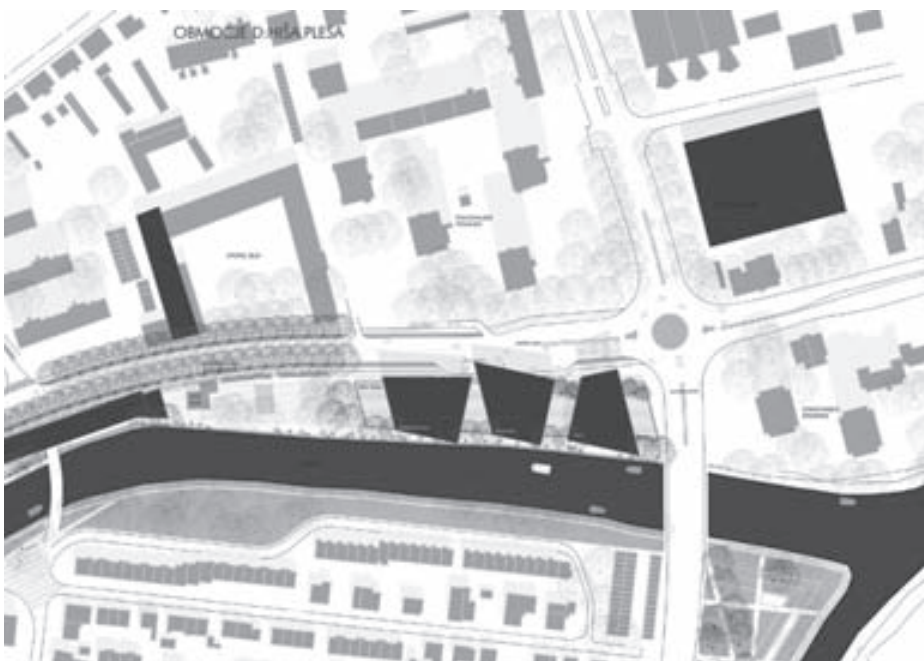
9



10



12



11



13



14

- SI. 9: Območje Četrtna skupnosti Moste, situacija nivo ceste_m:1000.
- SI. 10: Območje Četrtna skupnosti Moste, pogled na celoto z vzhoda vzdolž Zaloške ceste.
- SI. 11: Območje proti Kajuhovi, situacija_nivo ceste_m:1000.
- SI. 12: Območje proti Kajuhovi, pogled na celoto z juga, kjer predprostor Dvorca Selo postane prelep obrečni prostor namenjen raznim prireditvam.
- SI. 13: Območje proti Kajuhovi, pogled na celoto z vzhoda na ulično stran Hiše plesa vzdolž Zaloške ceste.
- SI. 14: Območje proti Kajuhovi, pogled na obrečni prostor.
- SI. 15: Območje proti Kajuhovi, pogled na obrečni prostor: povezujoč javni program v pritličju komunicira z reko.
- SI. 16: Območje proti Kajuhovi, ena od možnosti dopolnitve programa centralnih dejavnosti - Hiša plesa.



16



15

Jurij Kobe_ PROSTOR TRŽAŠKE CESTE V LJUBLJANI_ urbanistična delavnica & seminarski projekt

Mentorji_ Jurij Kobe, Rok Žnidaršič, Paul Robinson, Karin Rožman

Študentje_ Neža Furlan, Muhamed Gaši, Matevž Gazvoda, Petra Glavič, Jernej Golob, Gorazd Govekar, Nuša Gruden, Sara Hočevar, Monika Homar, Mihael Lunežnik, Jani Petrovič, Monika Rus, Andrej Filipovič, Denis Drazuameric, Damjana Kenda, Tjaša Jerič, Ana Klofutar Hegeršič, Marko Fišič, Jasmina Medanović, Mihaela Vlachova, Tjaša Varšek, Jan Martinek, Bea Avguštin, Mojca Jandrek, Dino Mujić, Jone de Pablo, Sergio Sanches, Špela Žvonkelj, Lucija Penko, Andraž Keršič, Ana Brusič, Katra Jezeršek, Aljoša Kotnjek, Uroš Kogoj, Alja Ceglar, Urška Kopriva, Alja Košir, Aljoša Lipolt

Leto_ 2011/2012

Tržaška cesta poteka po eni najstarejših poti, ki so ta prostor že pred rimskimi časi povezovala z jugozahodnim delom današnje Evrope. Ena od petih glavnih mestnih avenij se, lahko bi rekli, ponaša z eno najbolj zanimivih umestitev v mestni prostor. Njen ravni potek zaznamuje naravna parabola, ki na vsakem njenem mestu omogoča občutenje celovitosti njenega prostora.

Premalo se tudi zavedamo pomembnosti njenega ravnega podaljšanja od viške cerkve naprej proti jugozahodu, kar ni njen originalni potek!

Kljub njeni pomembnosti lahko rečemo, da prostor te mestne vpadnice že dalj časa ni bil deležen temeljitejšega strateškega prostorskega in oblikovnega premisla. Kot izrazit mestotvoren prostor glavnega mesta je začela to načrtneje oblikovati postavitev mogočnega kompleksa Tobačne tovarne. Na spodnjem koncu Tržaške so v začetku 20. stoletja njen prostor zastavili s postavitvijo nove cerkve sv. Antona Padovanskega. Ob izravnavi njenega poteka, ki je prej vodil mimo najstarejše ohranjene ljubljanske cerkve na viškem pokopališču, je bilo potrebno nadomestilo. V poznih dvajsetih je pomen Tržaške poudarila zazidava malih vil za srednji razred Stanindom, ki je Tržaško nagovorila z zelo skromnim poudarkom. Lahko bi rekli, da od tedaj naprej prostor Tržaške ni bil dojet kot močan urbani potencial. V šestdesetih letih je ljubljanski LUZ – po tedanji Ravnikarjevi smernici postavitve stanovanjskih zazidav v heliometrično geometrijo – zasejal večjo stanovanjsko zazidavo ob srednjem delu njenega poteka, ki jo je spremljala zasnova skromnega trgovskega centra. Poznejše pomembnejše zazidave so se zadrževale v njenem ozadju.

V prvi fazi projekta v zimskem semestru so mešane skupine II., III. IV. in V. letnika z analizo širšega in ožjega vplivnega območja obdelovale celotno območje ceste:

1. strukturna analiza: ožje območje, širši prostor/navezava obravnavanega prostora na kontaktna območja, analiza območja v širši mestni mreži,
2. tipologija, morfologija: tlorisi, prerezi,
3. analiza zgodovinskega razvoja območja, arhivski podatki, arhivski posnetki,
4. foto in video dokumentacija (in interpretacija) območja; teme: grajena strukture, prebivalstvo, gibanje ljudi (pasantov). Pomembne točke, fokus,
5. programska analiza, promet,
6. topografija, odprti prostori, zelenje, sence.

Analize so prikazale raznolik značaj in mnoge še neizkoriščene možnosti, ki jih nudi prostor tako v programske kot v prostorske pogledu. Programsko – prostorsko obravnavano območje odpira vrzeli različnih obsegov, ki so lahko namenjene pozidavi, odpira pa tudi vprašanje sodobnejših zahtev in načinov bivanja. Od vprašanja posodobitve stanovanj v pogledu prestrukturiranja samih tlorisov, dostopnosti starejšim in oviranim, energetske sanacije zgradb, zadostnih prostorov za otroško igro in druženje tja do potreb po parkirnih oziroma garažnih mestih. Ob tem smo iskali razvojne možnosti danes ne dovolj neizkoriščenemu vzporednemu poteku ceste in železnice.

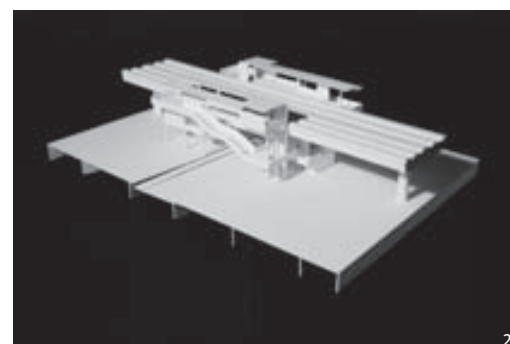
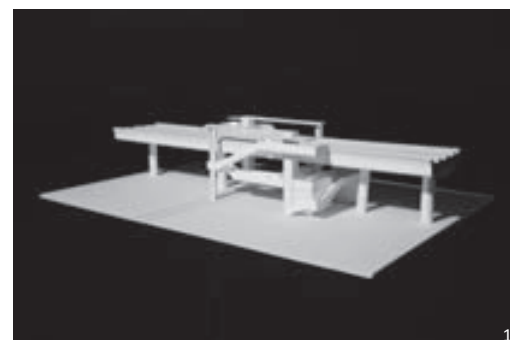
Druga faza projekta v II. semestru je naloga predstavljala individualno delo na posamezni nalogi iz območja, ki ga je v skupini posameznik obdeloval.

Naloge po letnikih:

- I. letnik_ železniško postajališče z izkoristkom prostora pod železnico (javne sanitarije, skate park, kiosk ...),
- II. letnik_ stanovanjska vzidava (interpolacija) južno od Tobačne, javno pritličje, stanovanjski program v nadstropjih,
- III. letnik_ adaptacija&interpolacija zazidave v območjih okoli stare bencinske črpalke – na obeh straneh Tržaške, zagotoviti povezavo z železnico,
- IV. letnik_ hibrid: Mediateka, stanovanja, mala garaža, javni program v pritličju (območje razcepa stare in sedanje trase Tržaške ceste),
- V. letnik_ terminal – garaža, železniška in avtobusna postaja, javni program v pritličju, v navezavi na hotel s kongresnim centrom ali bolnišnico v območju priključka na avtocestni obroč.

Projekt je bil predstavljen

Zaključna razstava Fakulteta za arhitekturo, 2012.



Sl. 1, 2: Železniško postajališče, I. letnik.



Sl. 3, 4: Stanovanjska zgradava (interpolacija) južno od Tobačne, javno pritličje, stanovanjski program v nadstropjih.

Sl. 5: Sanacija stanovanjske zgradave ob stari bencinski črpalki.

Sl. 6: Hibrid: stanovanja, mala garaža, javni program v pritličju (območje razcepa stare in sedanje trase Tržaške ceste).