

ново tisočletje

Mednarodni natečaj za območje potniškega centra, 2001

**ambient*, edo ravnikar ml., majda kregar,
miha kerin, martin ravnikar**

Predstavljeni trije projekti so sinergični, v smislu da vsak od njih rešuje cel sklop lahko tudi povsem neodvisnih problemov. Do istih ali podobnih rešitev bi prišel vsak urbanist, ki bi se v ljubljanskih problemov lotil neobremenjen od lobističnih pritiskov. Tak urbanist se tudi ne bi šel igre ko strokovnjaki v raznih "delavnicah" predlagajo "vizije", to je premišljeno utopične projekte ki ne posegajo v vsakoletne proračunske postavke. Naši predlogi so moteči, ker jasno nakazujejo kam bi mesto moralo usmerjati denar. Zato so ti premišljeni in strokovno utemeljeni predlogi - ki so na mizi vsaj že petnajst let - sistematično prezrti v vseh urbanističnih dokumentih. Našejmo sinergične učinke oziroma sklope problemov, ki jih predlogi rešujejo.

Poglobitev železnice:

- poglobitev bo spet združila sedaj ločena južni in severni del mesta in tako omogočila naraven razvoj,
- sprostila bo ogromne gradbene površine v centru mesta, mimogrede bo nastalo več kot dovolj prostora za nekaj mestnih parkov,
- to bo ustavilo ekstenzivno širjenje mestnih površin (med drugim, na primer, tistih, ki jih je treba pozimi plužiti), skrajšalo prometne poti, itd.,
- omogočila bo ureditev moderne železniške postaje na mednarodnem koridorju TGV,
- omogočila bo prestavitev primestne železnice pod zemljo, s tem pa implementacijo razpršene mreže železniških postaj.

Odstranitev Ceste VII. korpusa, s tunelom pod Rožnikom:

- vračanje sedaj odrezanega Tivolija v objem mesta, restavracija parka, Plečnikove promenade, sklopa Jakopičevega paviljona,
- gradnja kvalitetnih novih programov na mestu zgradb, ki so bile porušene, da so naredile prostor za Cesto VII. korpusa (rdeče kocke),
- ustavljanje kriminala, ki ga ta rez sedaj pospešuje,
- konec hrupa, divjanja z vozili in smradu v tem delu mesta,
- dostopnost za vozila in servise za Tivolski grad, ob istočasni izločitvi vsega prometa po Tivoliju,
- ureditev postaje podzemne (primestne) železnice blizu Moderne galerije, ki bo služila vladnim programom, DZ in CD (poslanci in vladni uradniki se bodo lahko v Ljubljano pripeljali z vlakom naravnost pred vrata svojih delovnih mest),
- zagotavljanje zadostnih parkirnih površin za celotno zahodno obrobje mestnega jedra, za potrebe vlade in DZ, ter za kulturne programe,

* eden od dveh elaboratov iz javnega anonimnega enostopenjskega programskega urbanističnega mednarodnega natečaja s povabljenimi udeleženci za območje potniškega centra Ljubljana, ki sta edina predlagala poglobitev železnice, 2002

- optimalna lokacija parkiranja, razpotegnjena vzdolž programov,
- vstop in izstop v garaže naravnost z vpadnic (Tržaška in Celovška), izstopi iz garaž na raznih punktih blizu posameznim ciljem,
- tako projekt odgovori tudi na vprašanje kam naj gre parkiranje, če se Trg Republike uredi kot reprezentančna mestna površina,

Garaže v grajskem hribu na obrobju stare Ljubljane:

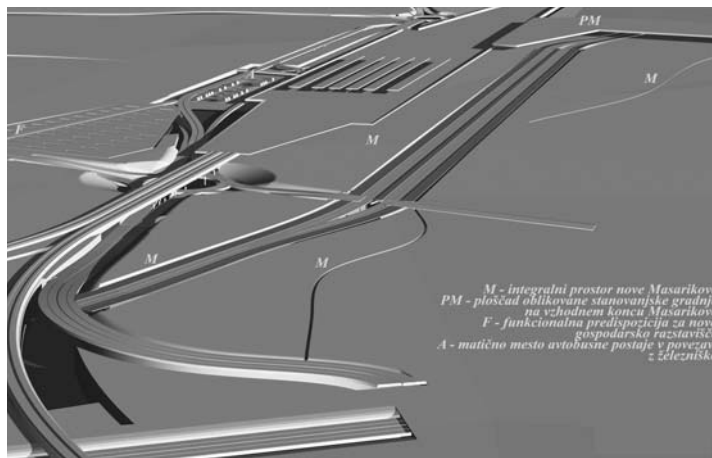
- pokrijejo na enem, optimalno lociranem mestu, potrebe po parkiranju za vso staro Ljubljano in širše,
- garaža ni točkovna ampak kot kača sledi programom vzdolž starega mesta,
- garaža je delno statična sanacija hribine, ki se posepa in plazi,
- omogoča izsušitev sedaj vlažnega stika med hribom in hišami, kar je velik problem,
- omogoča posodobitev dotrajanih ali neobstojećih instalacij v starem mestu
 - kanalizacije, napeljav, energije ... ,
- naredi staro mesto dostopno za servise - dovoz, odvoz smeti, ogrevanje, itd.,
- omogoči gradnjo dodatnih servisnih površin - skladišč, ogrevalnih postaj - ter povezav med programi, kar sprosti historične površine za kvalitetne programe,
- dostop je časovno neomejen (24 ur na dan, ne kot zdaj ko je omejen na dve uri zgodaj zjutraj), kar je za kvaliteten servis nujno,
- vhodi in izstopi v garaže so na obeh koncih tunela pod gradom, to je na prometnici, ki bo vedno odprta, kar pomeni da lahko celo območje osrednjega mestnega jedra spremenimo v peš cono (tega ne moremo, na primer, če je garaža pod Kongresnim trgom) - drugače rečeno, v garažo vstopiš na periferiji strogega centra (Streliška in Karlovška), izstopiš pa neposredno v strogi center. Od kod denar. Na vsakega od teh projektov bo mafija zavpila da ni denarja, da je to lepa utopija, ki pa ni realna. Ker gre za sinergične učinke, za večino katerih že obstajajo postavke v proračunih, so tudi viri deloma zagotovljeni deloma povsem realni.

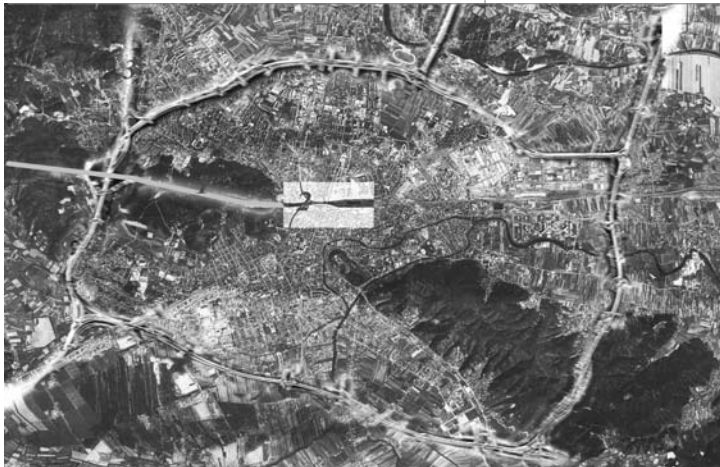
Finančni viri za poglobitev železnice:

- najmanj kar je, vemo da mesto ima 15 milijard rezerviranih za lopovščino s PCL; ta denar zadostuje kot mestni vložek za pripravljala dela za poglobitev,
- denar, ki ga mesto sedaj zmeče DARS-u za podražitve, za nakupe SIB bank in podobno,
- tekoče posodabljanje železnice iz državnega proračuna,
- finančni viri mednarodnega konzorcija, ki bo svoj koridor brez stroškov za mesto potegnil skozi Ljubljano tako, kot bodo predpisovali urbanistični dokumenti - če ti seveda bodo (če mafija tega ne bo še naprej preprečevala)

Finančni viri za restavracijo Tivolija:

- komercialna prodaja novozgrajenih površin (rdeče kocke v načrtu) za stanovanja, ambasade, reprezentančne programe,
- denar, ki ga vlada in DZ namenjata za reševanje dvojih potreb po parkirnih mestih,
- neposredna prodaja polovice parkirnih mest,
- evropska sredstva (evropska sredstva gleda mafija kot svoj vir, zato bo proti)





Finančni viri za garaže pod ljubljanskim gradom:

- prodaja 50% parkirnih mest po tržni ceni,
- mestni program komunalnega opremljanja stare Ljubljane,
- zasebni kapital v sklopu urejanja komercialnih (trgovskih, hotelskih, gostinskih ...) programov v starem mestnem jedru,
- evropska sredstva (come sopra).

Odperti krog*, miro kranjc, janko rožič, tadej glažar, janez omerza, aleksander s. ostan, gašper drašler, ira zorko, mladen lukas, leonid lenarčič, nataša pavlin, sašo jovanovič, saša vračko, tomaž jaklič, blaž rupar

Opis urbanistično arhitektonske rešitve

Vodilna misel zasnove izhaja iz spoznanja, da se na območju železniške postaje nahaja zadnja večja in sklenjena zaloga zazidljivih mestnih zemljišč v strogem centru, in da gre za enkratno, morda zadnjo priložnost, da se s pravo urbanistično potezo in "medias res" prometnega vozlišča in z dopuščanjem arhitekturnih nadgradenj, vzpostavi novo simbolno, funkcionalno in oblikovno središče mesta, ki ne bo zasenčilo ostalih mestnih ambientov, temveč povežalo, nadgradilo in dopolnilo ostale strukture mesta, in skozi prometno omrežje in sistem celoten teritorij države. Ta poteza je mogoča samo skozi poglobitev železnice. Ne gre samo za vzpostavitev tako dolgo pričakovanega, prvega ljubljanskega bulevarja na Masarykovi, temveč za celovito načrtovanje celotnega prostora, ki s povezavo doslej prekinjenih cest in ulic zopet zaživi. Šele s poglobitvijo nekdanji vozni postane sodobno prometno vozlišče, "terminal", ki rešuje, ne pa "terminator", ki uničuje prometne poti.

Potniška postaja

Pred zahodnim pročeljem nove potniške postaje je prostor za kratko ustavljanje nekaterih prog mestnih avtobusov, taksijev, osebnih vozil in letalskih vozil (air terminal). Mestna železnica je predvidena na Masarykovem bulevarju. Predlagamo, da se mestna železnica ne namesti na severni rob ulice, kakor je predvideno v projektu TTK, temveč sredinsko, kajti samo tako je mogoče ohraniti značaj bulevarja.

Novi del potniške postaje se logično naveže na obstoječe poslopje postaje, tako da je eden glavnih vhodov še vedno z južne strani, iz smeri Kolodvorske. Tlorisna oblika postajnega poslopja je izvedena iz ključnih smeri, ki določajo trg, podobno kakor pri stolpnica, prav tako pa so oblikovane tudi strešne lamele, ki se medsebojno prostorsko prežemajo. Iz glavne dvorane postajnega poslopja vodijo tekoče stopnice na perone v kletni etaži. Nad začetnim de-

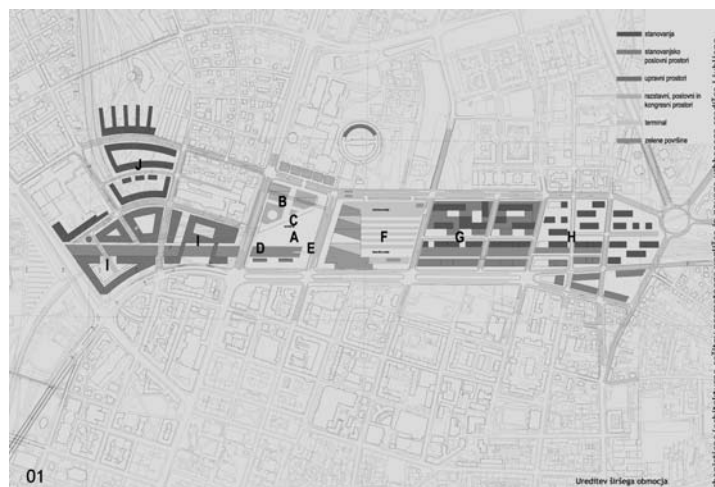
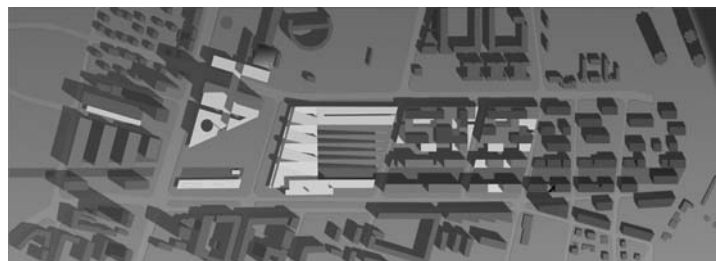
* eden od dveh elaboratov iz javnega anonimnega enostopenjskega programskega urbanističnega mednarodnega natečaja s povabljenimi udeleženci za območje potniškega centra Ljubljana, ki sta edina predlagala poglobitev železnice

lom peronov je zaradi osvetlitve in zračnosti širok odprt prostor, posamezni peroni pa so pokriti z nadstreški. Na severnem delu, proti kateremu se stavba zožuje se nahaja avtobusna postaja s svojim programom. Proti avtobusom, ki so razporejeni v dve vzporedni vrsti pod streho na odprtem, se izstopa na pločnike v isti smeri in podobno kot na perone pri vlakih.

Pozidava na sproščenih zemljiščih

Vzhodno od potniške postaje se območje karejev med novimi cestami, ki povezujejo Masarykovo in Vilharjevo, pozida s poslovnimi prostori in stanovanji. Ob Masarykovi ulici so v pritličju poslovni programi v drugi vrsti pa samo stanovanja. Med obema nizoma stavb je zeleni pas, ki se navezuje na zelenico na zahodu in spominja na nekdanjo odprtost železniškega prostora med Rožnikom in Jančami. Kareji na severu so gostejši, s poudarjenim poslovnim programom, z bolj razgibano arhitekturo. Gostota zazidave pada z oddaljevanjem od potniške postaje. Proti vzhodu se poslovni prostori sorazmerno z gostoto pozidave umikajo stanovanjem. Vzorec poselitve je podoben kakor na južnem robu Masarykove, kjer strnjeni mestni kareji preidejo v pozidavo predmestnih vil. Predel je tako velik, da je treba sprejeti enoten in celovit urbanistični koncept (partitura), z okvirnim naborom osnovnih principov in prijemov ter materialov. V arhitekturno realizacijo (orkestracija) pa bi bilo dobro povabiti več avtorjev, da se znotraj enotnih izhodišč doseže čim večja raznolikost osebnih poetik (podoben pristop: Stanovanjski kare na Kotnikovi v Ljubljani, Amsterdam jug na Nizozemskem...)

Nad poglobljenimi tiri zahodno od postaje se sprostijo izjemno pomembne in slabo izkoriščene površine ob Celovski in Tivolski ter v smeri gorenjske železnice. Ta prostor je primeren za program državne administracije in stanovanj. Parmova, ki se podaljša in priključi na Tivolsko, je preko Vošnjakove naravnana proti centru, Trgu republike, Državnemu zboru, Vladni in Predsedniški palači, Ministrstvom, ambasadam... Kvalitetno arhitekturo bencinske črpalke Edvarda Ravnikarja, bi bilo znotraj tega območja na primernejši lokaciji dobro ponoviti. Ob Moderni galeriji se poglobita cesta in železnica Tivoli pa spet poveže z mestom. Ko se je ameriški arhitekturni kritik Kenneth Frampton, oče kritičnega regionalizma sprehodil od Tromostovja mimo üukicevih blokov do Moderne galerije po začetnem navdušenju ni mogel skriti razočaranja, ko je zagledal železnico in cesto med Tivolijem in mestom. Vzkliknil je: "Le kako ste mogli nekaj takega sploh dopustiti?"

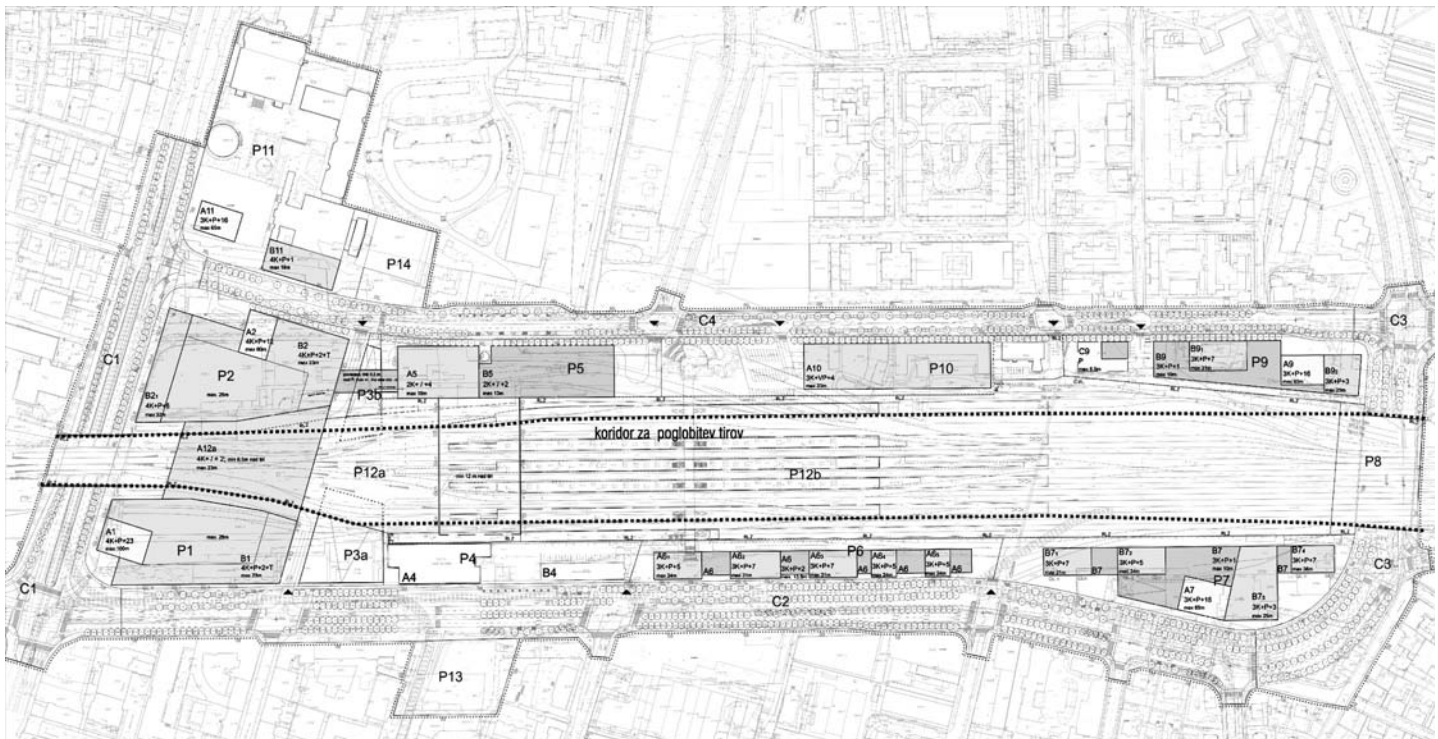


zazidalni načrt potniški center Ljubljana, 2002-2006*

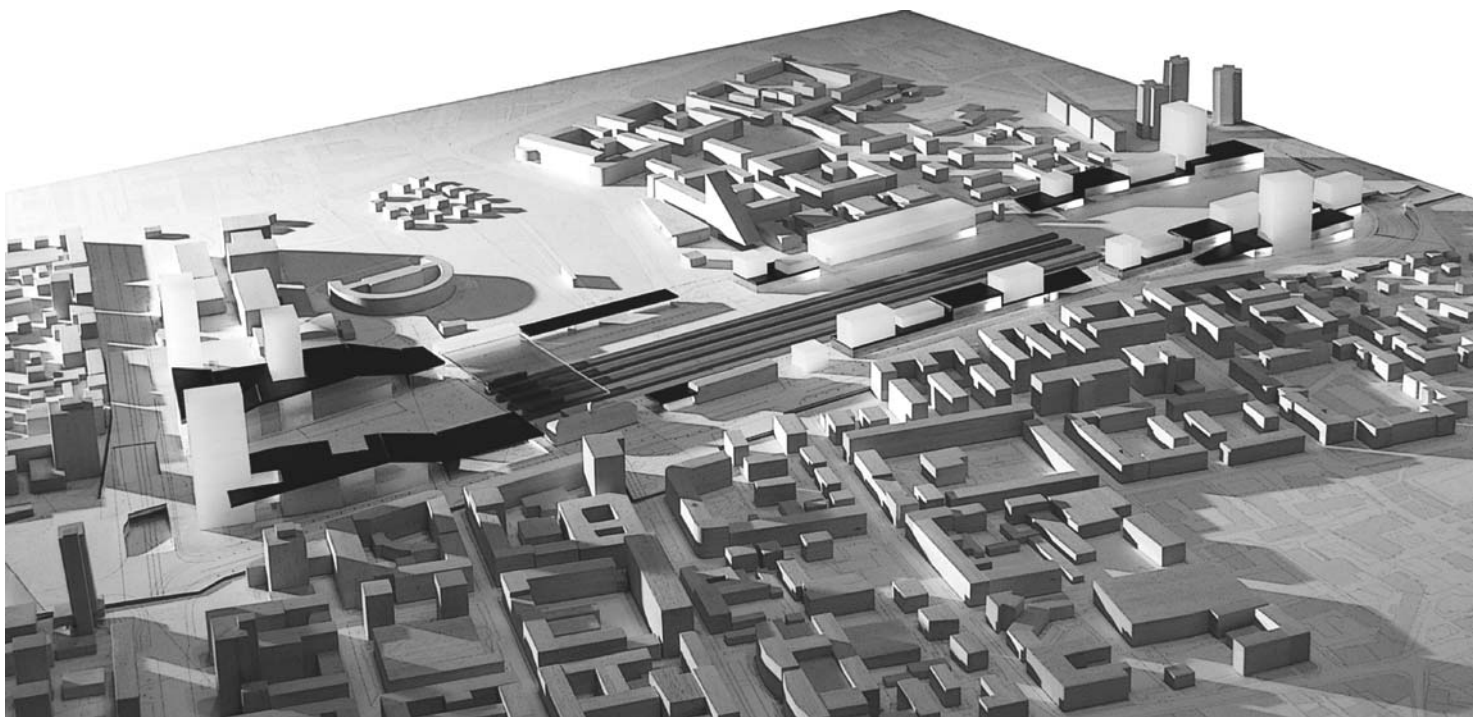
Zazidalni načrt:

pripravljalec prostorskega akta - MOL - ODDELEK ZA URBANIZEM,
Poljanska 28, 1000 Ljubljana
avtor - REAL Engineering d.o.o., Šmartinska 152, 1000 Ljubljana
izdelovalec - REAL Engineering d.o.o., LUZ d.d., PROJEKT GT d.o.o.,
LANDSCAPE d.o.o., E-NET OKOLJE d.o.o.
odgovorni vodja projekta - Rok Klanjšček, u.d.i.a.

Natečajna rešitev:
Rok Klanjšček, u.d.i.a.
Aleš Vrhovec, u.d.i.a.
Klemen Pavlin, u.d.i.a.
Aljaž Lavrič, u.d.i.a.
vsi za: REAL Engineering d.o.o., Ljubljana



Zazidalni načrt za območje potniškega centra Ljubljana, tloris streh, merilo 1:1750



Maketa osnutka zazidalnega načrta