vizije so

projekti za ljubljano

ilka čerpes
andreja jug

Seznam projektov

Prenove spomenikov:

1. Kolizej, Miloš Bonča
2. Cukrarna, Miloš Florjančič
3. Most skozi kompleks Cukrarne, Jurij Kobe
4. Prenova Plečnikovega stadiona, Špela Kokalj, Jane Koželj

Prenove degradiranega tkiva:

5. Rog - tri akademije, Miloš Bonča
6. Tobačna tovarna, Andrej Černigoj
7. Mladinska knjiga, Miloš Florjančič, Matej Blenkuš
8. Stadion Stožice, Sadar/Vuga arhitekti
9. Rog - tri akademije, Sadar/Vuga arhitekti
10. Tiskarna Mladinska knjiga, Nataša Slokar, Miloš Florjančič

Vzidave:

11. NUK, Meta Žebre, Janez Koželj

Infrastrukturni projekti:

12. Sistem garažnih hiš v središču Ljubljane, Ambient: Edo Ravnikar, Miha Kerin, Majda Kregar
13. Mestna železnica, Ofis arhitekti: Josip Konstantinovič, Rok Oman, Špela Rogel, Špela Videčnik
14. Pas ob Tivolski cesti, Martina Tepina, Vojteh Ravnikar, Maruša Zorec

Intervencije v javni prostor:

15. Most čez Ljubljanico, Peter Gabrijelčič, Blaž Vogelnik, Gregor Čok
16. Fontana Ljubljana, Jurij Kobe
17. Most čez Gradaščico, Jurij Kobe
18. Nadhod pred grajskim predorom, Saša Ostan

Mesto Ljubljana nima izdelane sodobne skupne predstave /vizije/ razvoja v prostoru. Veljavni dolgoročni plan prostorskega razvoja mesta je bil izdelan v osemdesetih letih prejšnjega stoletja, v bistveno drugačnih političnih, družbenih in tehnoloških okoliščinah kot so današnje. Vrednote in cilji iz tega načrta niso verodostojni odraz sodobnih razvojnih hotenj, zato lokalna oblast po definiciji posega v prostor rigidno, parcialno, eksperimentalno, inkrementalno in rešuje le konkretne, kratkoročne probleme, ki so nasprotni dolgoročni in celoviti naravi prostorskega načrtovanja /Moughtin, 1999: 15/.

Po Habermasu /Juergen, nemški filozof, roj. 1929/ deluje Ljubljana izključno kot ekonomski in politični organizem, v katerem je posameznik zveden na sredstvo za doseganje ciljev, ki jih ta organizem sam opredeli za strateške. /Vattimo, 2002: 33/.

Razvojni procesi v prostoru so družbeno neligitimni oziroma nesmiselni /Fein, 1996: 28/. Usmerjeni so k razpadanju fizične strukture in socialni brezbrižnosti, kar se med drugim kaže v pomanjkanju socialnih stanovanj, propadanju in težnji po privatizaciji javnega prostora ter zelenega sistema, propadanju in uničevanju dediščine, prometni zmedi in visoki stopnji onesnaženosti okolja, kot so na primer mestni vodotoki.

Ker je sodobna družba najprej dialoška celota, v kateri se vsak namen legitimira najprej s sporazumevanjem med svobodnimi in enakopravnimi sogovorniki, je skupna razvojna predstava /vizija/ nujno plod širokega demokratičnega dialoga vseh vpletenih. Dialog je po Habermasu tudi odločilni kriterij sodobne politične etike in morale, ker zagotavlja avtentično dojemanje resničnosti /Vattimo, 2002: 97/. Z demokratičnim dialogom oblikovana vizija, predstava, vid videnje /latinski izvor, Slovenski pravopis, 2001/ o dolgoročno željenem stanju stvari je torej nujni pogoj za opredelitev uresničljivih in družbeno smiselnih razvojnih ciljev.

Arhitekturna vizija je posamična vizija, ki kaže možno ciljno stanje v obliki konkretnega arhitekturnega modela. Konkretnost prikaza možnega stanja navdihuje in motivira skupnost, da zbistri skupno vizijo o vrednotah in željenih razvojnih ciljih. Arhitekturna vizija je tudi konkretni model prostorske organizacije, ki na konceptualni ravni omogoča opazovanje učinkov sprememb pri zamišljenih različnih robnih pogojih. Kot taka je veljavna metoda znanstveno raziskovalnega dela na področjih arhitekture in urbanizma, zato je s teorijo podprt argument v razpravah o veljavnosti različnih razvojnih pobud, /Seifert, 2003:131/.

VIZIJE SO je projekt civilne strokovne javnosti v okviru Društva arhitektov Ljubljana, ki na podlagi javne predstavitve konkretnih in uresničljivih arhitekturnih vizij odpira argumentirani dialog o željenem ciljnem stanju v prostoru. Predstavljeni projekti so arhitekturni modeli možne prostorske organizacije aktualno najbolj javno izpostavljenih in razvojno problematičnih lokacij v Ljubljani. Nekateri med njimi so izdelani po naročilu zasebnih ali javnih naložbenikov, nekateri so izključno raziskovalni miselni modeli. Prvi so del širše poslovne strategije in preverjajo konkretno poslovno strategijo in cilje. Drugi verificirajo ključne splošne razvojne cilje in raziskujejo možnosti za njihovo uresničitev. So del urbanizma ali začetki razvoja naložbenih namer.

Predstavljene projekte povezuje dosledno skladanje z družbeno legitimiranimi cilji in strategijami za doseganje trajnostnega razvoja v prostoru /Strategija prostorskega razvoja Slovenije, 2004/: zgoščujejo gradnjo v mestnem središču, vnašajo raznolike programe v monofunkcionalna območja, oživljajo in prenavljajo degradirana območja, razvijajo javni prostor, razvojno varujejo kulturno dediščino, zaokrožajo in dopolnjujejo sistem mestnih zelenih površin, trajnostno urejajo probleme parkiranja in javnega prometa.

Širši strokovni in laični javnosti kažejo, da arhitekturna stroka intenzivno, strokovno argumentirano in permanentno razpravlja o razvojnih možnostih mesta. Določene, še vedno aktualne zamisli o reševanju ključnih razvojnih problemov mesta, so nastale celo že v sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja, a zaradi različnih razlogov še vedno niso uresničene. Tudi zato naj javna predstavitev izbranih projektov prispeva k boljšemu poznavanju in razumevanju splošne javnosti o pomenu, javnem poslanstvu in operativnih sposobnostih urbanistično-arhitekturne stroke v procesu razvijanja in uresničevanja razvojnih vizij, kar krepi splošno zavest o pomenu in vlogi strokovnih študij za razvojno učinkovito usklajevanje nasprotnih interesov v prostoru.

Literatura

Moughtin, C., 1999 /1992/, Urban Design, Street and Square, Architectural Press, Oxford.
Fein, H., 1996, Einige Bedinungen fuer Selbstorganisation in Mikrosocialen Systemen, Universitaetsverlag Rudolf Trauner, Linz.
Vattimo, G., 2002, Kurze Geschichte der Philosophie im 20. Jahrhundert, Herder spektrum, Freiburg
Seifert, J., 2003, Urban Research: Biopsy and Density, Weimar.
Čerpes, I., 2002, Samoorganizacija in urejanje naselij: doktorska disertacija št. 38, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana.
www.google.com/define:vision

1. Kolizej - kongresni center

avtor: prof. dr. Miloš Bonča
sodelavec: Mojca Hlastan
Fakulteta za arhitekturo študijsko leto 2003/04

Naloga

zazidava kareja ob Gosposvetski ulici in ponovna vključitev Kolizeja v javni program mesta Ljubljana.

Kolizej je arhitekturni spomenik

Nekdaj mogočna zgradba je bila prvotno namenjena vojaškim stanovanjem, profitnemu oddajanju in organizaciji kulturno-družabnih dogodkov. Leta 1847 je stavba delno pogorela. S prezidavo v stanovanja in skladišča je Kolizej izgubil prvotno javno funkcijo, nadaljnji razvoj in širitev mesta pa sta ga tudi vizualno in fizično izolirala.

Program

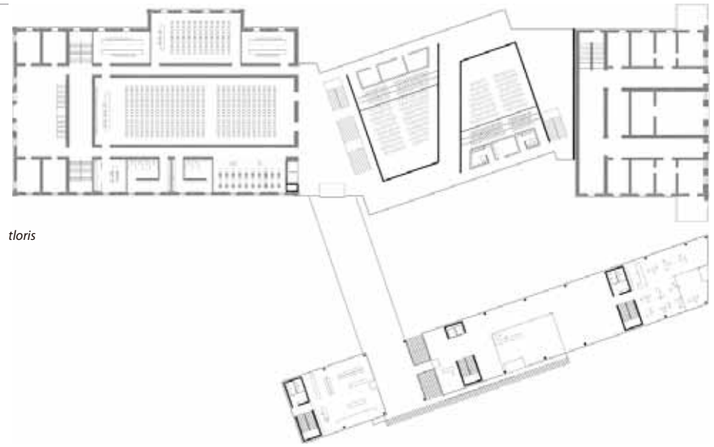
Lokacija v samem mestnem jedru zahteva program z veliko donosnostjo - posebno javno funkcijo, kakršno je imel Kolizej nekoč.

Zasnova

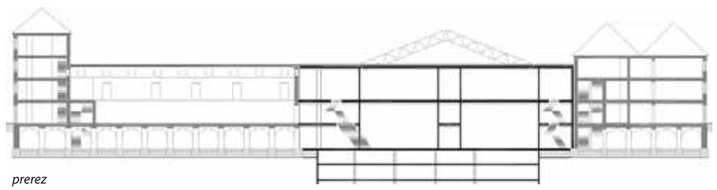
Izhodišče celotne kompozicije je ideja karejske oz. polkarejske zazidave ob Gosposvetski in Župančičevi ulici.

Zasnova na obravnavanem območju se programsko navezuje na sosednji hotel Lev in ga dopolnjuje z razširjenim programom kongresnega centra in informacijske točke mesta Ljubljana.

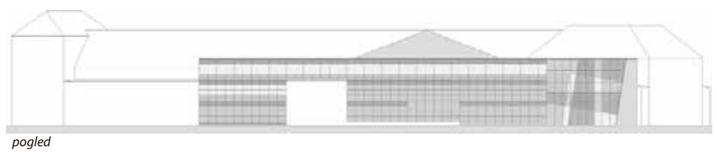
S prenovo objekta po delih ohranjamo del ob Gosposvetski ulici in zahodni del z obstoječo dvorano. Osrednji del, porušen zaradi nestrokovne prezidave, nadomestimo z novo vstavljenim volumnom, ki smer ulice prevede v sam objekt. Paviljon ob Župančičevi ulici pa sprejme program informacijske točke.



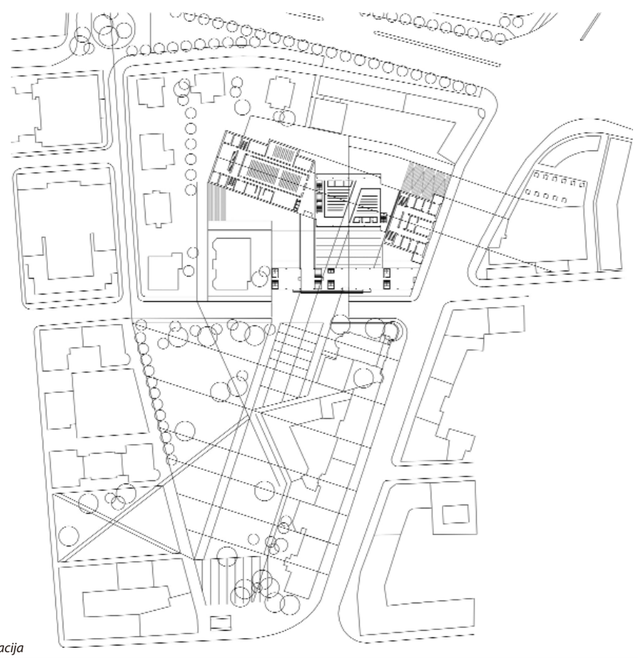
tloris



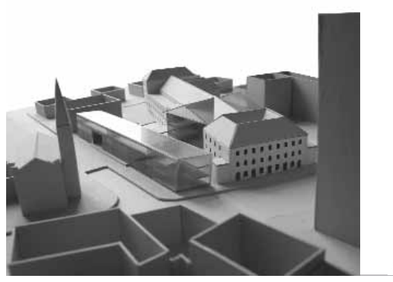
prerez



pogled



situacija



maketa

2. Cukrarna

avtor: Miloš Florjančič
mentor: Miloš Florjančič

Diplomska naloga "Cukrarna – nova zgradba mestne uprave MOL" odgovarja na problematiko mesta Ljubljane na treh ravneh, ki so med sabo soodvisne se dopolnjujejo.

Prva raven je prostorska problematika mestne uprave MOL, ki trenutno deluje na več lokacijah v mestnem središču. Z združivijo v eni zgradbi bi bil ta pomemben organ občine mnogo bolj učinkovit, postopki, ki jih vodi, bi bili veliko hitreje zaključeni in s tem bi bili stroški obratovanja nižji. Šestnajst objektov, ki jih v sedanji strukturi zaseda mestna uprava bi se sprostili za prodajo ali oddajo, kar bi pomenilo precejšen priliv sredstev v mestni proračun.

V nadaljevanju naloge ocenim stanje in pomen kulturnega spomenika iz začetka industrijske dobe – Cukrarne, ki je trenutno po denacionalizacijskem postopku v lasti MOL. Prostorski plani predvidevajo preboj Cukrarne z mestno prometnico, ki bi povezala Njegoševo cesto z Roško cesto in tako zaključila okrožno cesto, ki jo je leta 1895 zasnoval Max Fabiani.

Cukrarna je prostorski problem mesta. Zaradi spomeniškega pomena jo je potrebno ohraniti, vendar zaradi slabega stanja stavbe, ki se vsako leto le še slabša, je sanacija vedno dražja. S tem pada interes potencialnih kupcev ali investitorjev, saj bi težko združili drago sanacijo z pričakovanim profitom investicije.

Tretji vidik posega je urbanega značaja. Z novo prometno povezavo, in umestvijo kvalitetnega javnega programa v Cukrarno, postane do sedaj degradirano območje pomemben mestni prostor. Lokacija se nahaja ob okrožni cesti, ob kateri naj bi po Fabianijevih planih sodil pomemben javen program.

Z idejno zasnovo sanacije Cukrarne in izgradnje novega objekta sem dokazal primernost lokacije za umestitev celotne mestne uprave MOL v Cukrarno. S tem bi mestna občina rešila prostorski problem mestne uprave in hkrati rešila propada pomemben kulturni spomenik – Cukrarno. Pokazala bi odgovoren odnos do lastne preteklost in zazrtost v svetlo prihodnost.

Diplomska naloga "Cukrarna – nova zgradba mestne uprave MOL" odgovarja na problematiko mesta Ljubljane na treh ravneh, ki so med sabo soodvisne se dopolnjujejo.

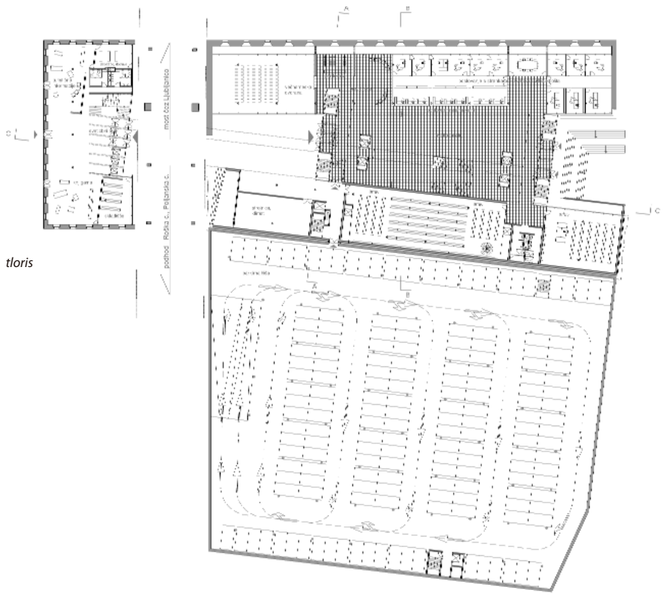
Prva raven je prostorska problematika mestne uprave MOL, ki trenutno deluje na več lokacijah v mestnem središču. Z združivijo v eni zgradbi bi bil ta pomemben organ občine mnogo bolj učinkovit, postopki, ki jih vodi, bi bili veliko hitreje zaključeni in s tem bi bili stroški obratovanja nižji. Šestnajst objektov, ki jih v sedanji strukturi zaseda mestna uprava bi se sprostili za prodajo ali oddajo, kar bi pomenilo precejšen priliv sredstev v mestni proračun.

V nadaljevanju naloge ocenim stanje in pomen kulturnega spomenika iz začetka industrijske dobe – Cukrarne, ki je trenutno po denacionalizacijskem postopku v lasti MOL. Prostorski plani predvidevajo preboj Cukrarne z mestno prometnico, ki bi povezala Njegoševo cesto z Roško cesto in tako zaključila okrožno cesto, ki jo je leta 1895 zasnoval Max Fabiani.

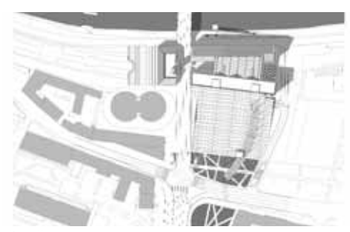
Cukrarna je prostorski problem mesta. Zaradi spomeniškega pomena jo je potrebno ohraniti, vendar zaradi slabega stanja stavbe, ki se vsako leto le še slabša, je sanacija vedno dražja. S tem pada interes potencialnih kupcev ali investitorjev, saj bi težko združili drago sanacijo z pričakovanim profitom investicije.

Tretji vidik posega je urbanega značaja. Z novo prometno povezavo, in umestvijo kvalitetnega javnega programa v Cukrarno, postane do sedaj degradirano območje pomemben mestni prostor. Lokacija se nahaja ob okrožni cesti, ob kateri naj bi po Fabianijevih planih sodil pomemben javen program.

Z idejno zasnovo sanacije Cukrarne in izgradnje novega objekta sem dokazal primernost lokacije za umestitev celotne mestne uprave MOL v Cukrarno. S tem bi mestna občina rešila prostorski problem mestne uprave in hkrati rešila propada pomemben kulturni spomenik – Cukrarno. Pokazala bi odgovoren odnos do lastne preteklost in zazrtost v svetlo prihodnost.

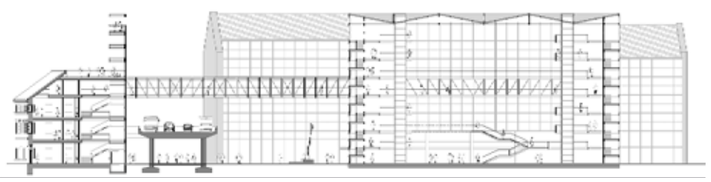


tloris



situacija

maketa



prerez

3. Most skozi kompleks Cukrarne

avtor: prof. Jurij Kobe

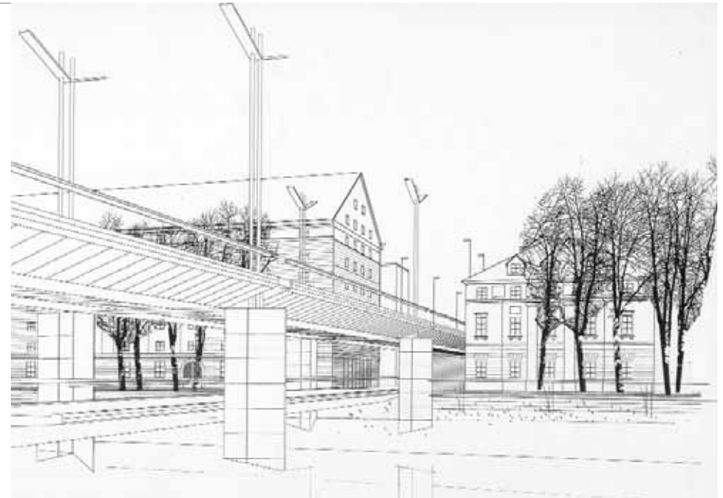
Ne le neposredna bližina in značaj Plečnikove zapornice, temveč tudi pripadnost Ljubljane srednjeevropskemu prostoru in njegovim tradicijam, zahteva po našem mnenju pri oblikovanju novega mostu razmislek, kakršen je vodil podobne komunalne gradnje (zlasti mestnih železnic) v metropolah, predvsem v Wagnerjevem Dunaju: enostavne in racionalne zasnove, ki dovoljujejo multiplikacijo; mostovi zvečine preproste prostoležeče konstrukcije, ki po eni strani omogočajo enostavno vzdrževanje ter po drugi po nepotrebnem ne napolnjujejo že tako prepolne mestne slike z dodatnimi amibicioznimi oblikami. Seveda se tak pogled na (mostno) konstrukcijo skuša približevati tudi Plečnikovemu. Potrdila temu lahko najdemo že v konstrukciji njegovih javnih klopi, brvi, enostavnih, lesenih,. tja do prefinjenih granitnih ograj in seveda same konstrukcije zapornice, čevljarskega mostu itd...

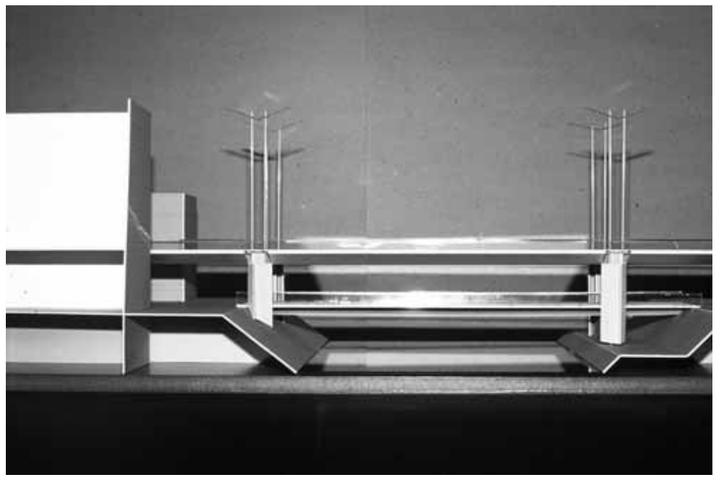
Tudi sicer menimo, da zahtevani razpon premoščanja ne dosega tiste dimanzije, ki bi dopuščala (opravičevala oziroma zahtevala) danes tako priljubljene statične ekshibicije. Lahko bi dejali, da novi most s svojo konstrukcijo predstavlja nekakšno pomensko nadaljevanje (podaljševanje) Plečnikove kompozicije zapornic, kjer so nosilni elementi grajeni v betonu, tehnološki, dinamični pa v jeklu.

Naš dvojni most nosita zgoraj dva, spodaj pa en sam prednapeti nosilec. Mostna konstrukcija je s spodnje strani pri zgornjem mostu delno zaprta z inox ekspandiranimi ploščami, da se skoznje dojema struktura gradnje. Seveda členitev tega pokrivnega elementa omogoča reparacijo instalacij, vzdrževanje mostu itd. Montaža preprostih svetil za takšno mrežo lahko dosega najrazličnejše učinke. Pilona sta sestavljena iz nosilnega betonskega okvira in obložnih plošč (liti aluminij), nameščenih na način, kot so skozi zgodovino pogosto ščitili mostne opornike.

Izrazitejši oblikovalski dogodek najde mesto v konstrukcijskem vozlu, kjer sicer enolično stransko poševnino, ki naj vizualno karseda stanjša mostno konstrukcijo, preseka cezura. Ta je na nivoju tlaka zapolnjena s steklom. Tu je torej tudi z zgornjega nivoja mogoče

opazovati nosilni sistem mostu. Ponoči so skozi ta stekla osvetljena zrcala na dvojnih kandelabrih, ki s svojim obodom v višini Plečnikovih pilonov naznačujejo obod spodnjih pilonov. Na ta način se ponoči nosilni piloni virtualno podaljšajo na omenjeno višino.





4. Prenova Plečnikovega stadiona

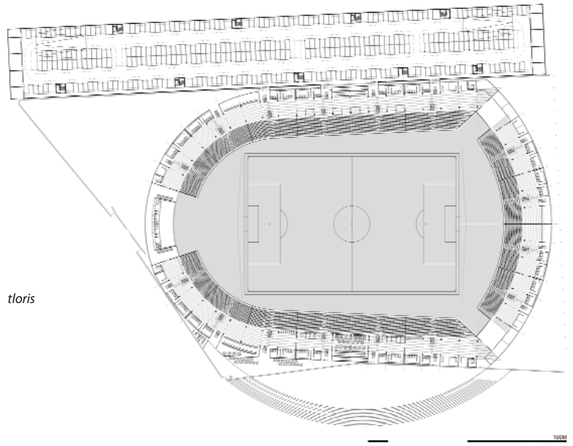
avtor: Špela Kokalj
mentor: prof. Janez Koželj
somentor: prof. dr. Blaž Vogelnik

Zmogljivost: 15.000 pokritih sedežev; 400 VIP, 84 PRESS, 1900 poslovni
Površina zemljišča: 31.800m2
Površina objekta: 10.000m2
Parkirna hiša: 1200 PM, 30 PM bus

Zasnova preureditve stadiona poudarja kompozicijo in prvine Plečnikove arhitekture tako, da se novo jasno razlikuje od ohranjenega. Zaradi varovanja višine in proste okolice stadiona je ves novi program načrtovan pod zemljo. Nogometno igrišče je poglobljeno za dodatne tribune, v katerih so ukopani prostori za obiskovalce in pod njimi prostori za nastopajoče, PRESS in VIP.

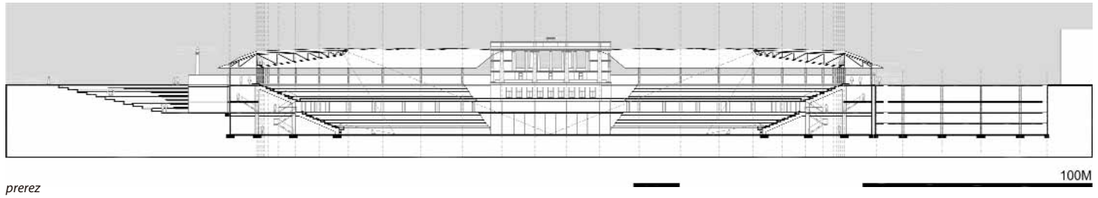
Lahka konstrukcija nadstreška, ki ščiti tribune pred dežjem in soncem, je hkrati svetlobno telo, prikazovalnik in projekcijsko platno.

Okolica je urejena kot odprt predprostor, odkoder so iz vseh strani urejeni vhodi v stadion. Na južni strani je trg v obliki amfiteatra, preko katerega je možen dostop do vmesne etaže tribun, na severni strani je v kleti parkirna hiša, nad katero je ploščad za dostop do stadiona in parkirišče za avtobuse v času tekem. Vmesni pas vzdolž Fondovih blokov je preurejen v stanovanjski park z nasadi zelenja in igrišči. Glorieta, častna tribuna v obliki odprtega paviljona, ostane tudi v novi ureditvi osrednji motiv in poudarek na slavnostni osi stadiona.



tloris

pogled



prerez

pogled

5. Tovarna Rog – tri akademije

avtor: prof. dr. Miloš Bonča
sodelavca: Irena Kete, Jure Benčina
Fakulteta za arhitekturo
študijsko leto 2003/2004

Naloga

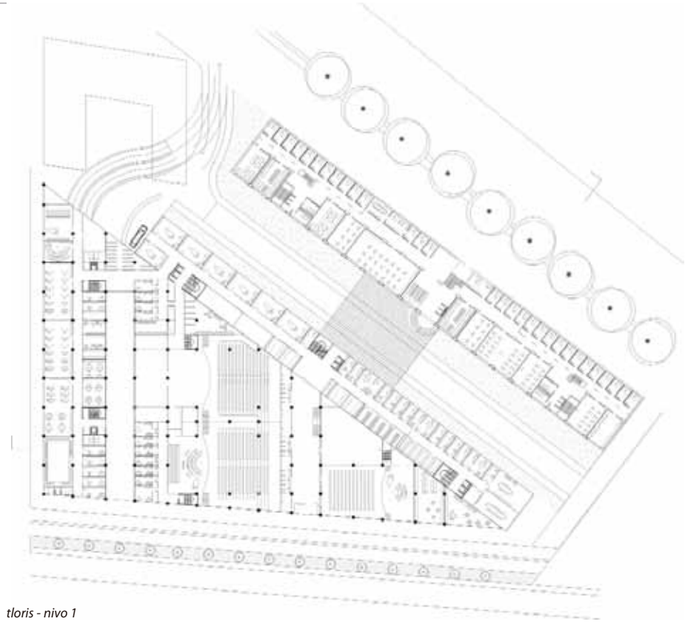
Ureditev področja nekdanje tovarne Rog za potrebe Univerze v Ljubljani.
Dominantni objekt Tovarne Rog ob nabrežju Ljubljanice je kulturni spomenik.
Bivša Pollakova tovarna usnja je doživela nekaj programskih sprememb, do leta ... pa je služila tovarni koles. Danes je to ena od potencialnih lokacij za umestitev Treh akademij.

Program

Lokacija je zaradi bližine najožjega mestnega jedra izrazito primerna za univerzitetni program.

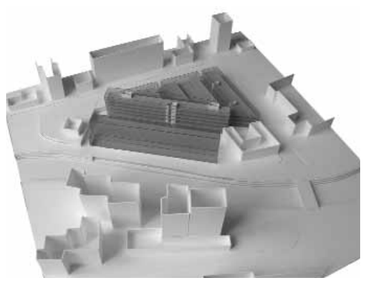
Zasnova

Obstoječemu dominantnemu volumnu Tovarne Rog smo dodali vzporedni volumen podobnih dimenzij, ob njem pa nižji trikotni podstavek, ki sega do Trubarjeve in Rozmanove ulice.
Dodatni vzporedni volumen tvori z obstoječim podvojeno dominantno celoto, trikotni podstavek (členjen z dvema svetlobnikoma) pa nadaljuje zazidavo Trubarjeve in Rozmanove ulice.
V obstoječem objektu so prostori Likovne akademije, v novem vzporednem objektu in trikotnem podstavku pa prostori Akademije za glasbo in AGRFT. Del teh prostorov je odprt tudi za javnost (koncerti, gledališke predstave...).
P.S. Upoštevan je nov profil Trubarjeve ulice in rezervat za tramvaj!

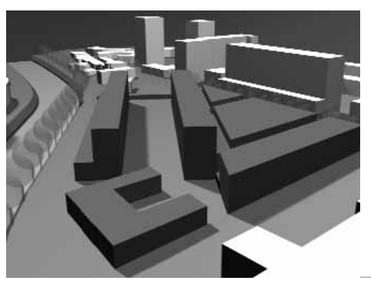


tloris - nivo 1

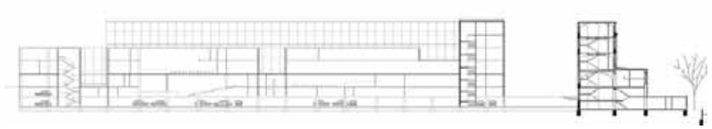
tloris - nivo 2



maketa



pogled



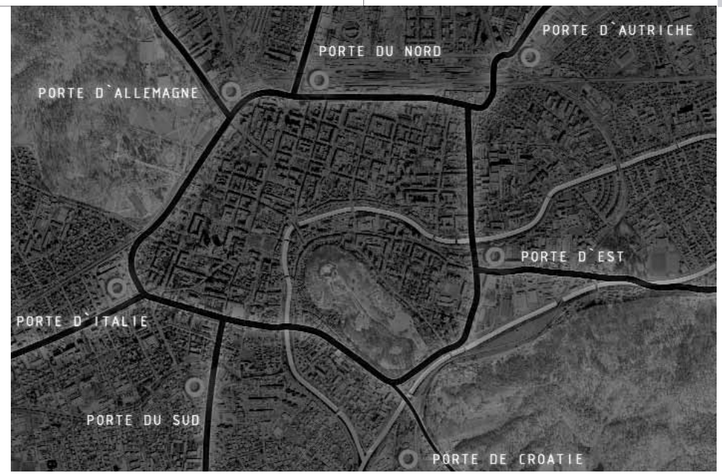
prerez

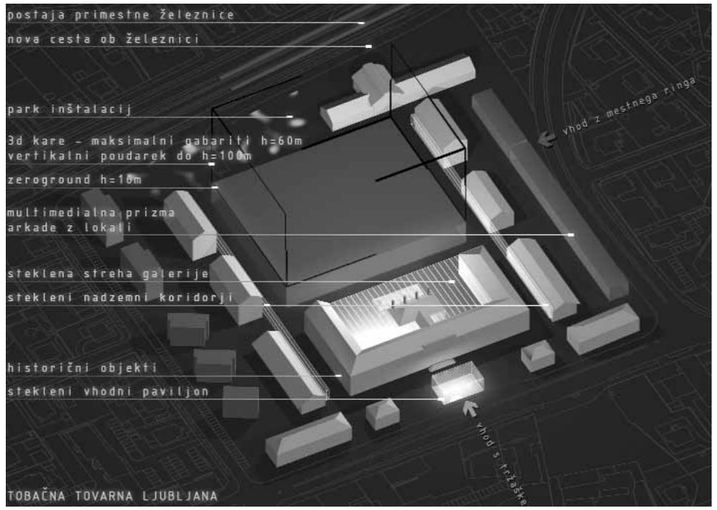
6. Tobačna tovarna

avtor: mag. Andrej Černigoj, univ. dipl. ing. arh.
sodelavka: Katarina Živanovič-Kavčič, abs. arh.
Genius Loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem, november 2005

Redefinicija urbane forme Ljubljane in reurbanizacija Tobačne tovarne

Urbana forma Ljubljane se ob zunanjem robu mestnega ringa na mestih opuščenih tovarn dopolni z ogrlico urbanih centrov, ki definirajo vstope v mesto iz pomembnejših smeri (Tobačna-Tržaška, Union-Celovška, PCL-Dunajska, Kolinska-Šmartinska, Klavnice-Litijska, Hoja-Dolenjska, Gradaščica-Barjanska). Za nove centre oziroma vstopne portale so značilni obsežni in specifično obarvanimi programi, velika gostota pozidave, preplet historičnih in novih objektov ter izraziti vertikalni poudarki (landmark). Delujejo tudi kot ekspanzijski žepi ožjega mestnega središča s katerim so povezani preko udobnih in živahnih urbaniziranih podhodov, ki na strateških točkah prebijajo utesnjujoč oklep prometnega ringa.
Reurbanizacija območja nekdanje Tobačne tovarne ohranja njeno historično značilno karejsko zasnovo in večino objektov. V zadnjem delu območja se na mestu nedokončanega kareja zgradi nov osrednji kare z veliko gostoto in z introvertiranimi velikimi volumni dvoran v spodnjem delu ter drobnejšo strukturo z veliko naravne svetlobe na obodu parternega dela in v višjih nadstropjih. Odpre se proti Tivolski cesti, ob kateri se zgradi nov vstopni objekt s pokrito pasažo in lokali v pritličju. Na stiku z ohranjeno glavno stavbo nekdanje tobačne tovarne se uredi velik osrednji javni trg ali steklena galerija. Območje se s podhodi naveže na rekonstruiran trg MDB in vzhodno stran Tržaške ceste, v sklopu rekonstrukcije postaje primestne železnice pa na Rožno dolino in Tivoli.
Programska identiteta nove urbane zgostitve izhaja iz širšega prostorskega konteksta in se izrazi s pomembnimi vsebinami kot so nove Akademije ali fakultete, dopolnitev Cankarjevega doma s CD2, nova Hala Tivoli oziroma velika prireditvena in športno rekreacijska dvorana, Gugenheim Ljubljana,..., ki so oprte na evropske vire in evropsko merilo.





koncept

pogled

7. Mladinska knjiga

avtor: prof. Miloš Florijančič, dr. Matej Blenkuš

Zazidalni preizkus za del območja urejanja BP 1/3 Mladinska knjiga / Ljubljana - november 2003

Poročilo

"kaj pravzaprav dela naše današnje domove tako drugačne, tako privlačne"
(Richard Hamilton, 1956)

Pri programski preobrazbi Tiskarne Mladinska knjiga, arhitekta Savina Severja gre pravzaprav za klasični postopek, ki je v svetu že relativno dolgo uveljavljen. Le da v tem slučaju ne gre za romantično predstavo kako naselimo lepe opečne strukture delavnic in skladišč z 19. stoletja, ampak je v obravnavi objekt, ki je bil zgrajen v začetku šestdesetih let prejšnjega stoletja.

Zato predstava o bivanju v relativno sodobnem industrijskem objektu ni ne vem kako romantična. Programsko je obstoječa gradbena struktura dejansko bolj primerna za naselitev kakršnih koli drugih programov. Posebej zato, ker zakonodaja v našem prostoru zahteva normativno gradnjo stanovanj. Ti normativi pa zelo obremenijo fleksibilnost zasnove, oziroma zahtevajo relativno sovprežnost konstrukcije in stanovanjskega programa.

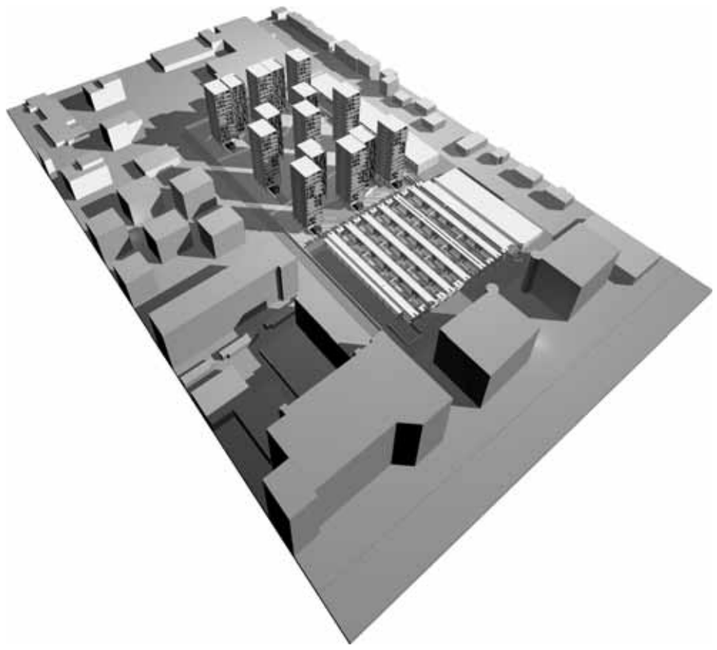
Kljub vsemu se predlog nanaša na zahteve projektne naloge in poizkuša v največji možni meri slediti vsem kriterijem, ki opredeljujejo način izrabe ščitenih obstoječih gradbenih struktur in parcelnih danosti v območju urejanja.

V starem delu tiskarne se oblikujejo duplex stanovanja oziroma "lofti", ki so po velikosti različni in spominjajo na preprogo vrstnih hiš, do katerih je dostop direktno iz parkirne kleti. Vse enote imajo lasten zazelenjen vrt, enostransko južno orientacijo in popolno zasebnost. Severna lamela tiskarne je dobra osnova za nadaljevanje javnega programa, ki hkrati ločuje in povezuje vrsto hiš ob Tolstojevi in parcele tiskarne. Na preostalem delu zemljišča se organizira gradnja visokih stanovanjskih stolpičev do P+13.

Izbrana tipologija stopličev in njihova razmestitev je po naši analizi edina možna stanovanjska tipologija, ki znotraj dane projektne naloge in razmer lokacije v vseh stanovanjskih enotah omogoča optimalne bivanjske standarde. Zagotovili smo idealno orientacijo (V-Z), zadostno naravno osončenje (po kriterijih sanitarnega inšpektorata), ustrezne medsebojne razmike med stanovanjskimi enotami (cca. 25m), ustrezno zasebnost, zaščito pred hrupom ter organizirane zasebne in poljavne zelene površine.

S tako organizirano gradnjo stremimo k ohranjanju širše tlorisne strukture točkovne zazidave tega področja, stolpiči pa v odnosu do strukture tiskarne delujejo kot pokonci obrnjen tloris tiskarne, s čimer dobimo podobno zgodbo postavljeno po vertikali.

Gradnja visokih stolpičev, katerih okolica ni podkletena, ponuja izjemne možnosti organizacije novih programskih prednosti zelenega parterja med stavbami. Prosto zemljišče se organizira v smislu zasebnih, polzasebnih površin v rabi stanovalcev in javnih površin, ki jih je mogoče oddajati v najem. Taka lastniška struktura zunanjega prostora pomeni večjo vitalnost izrabe in boljšo organiziranost pri vzdrževanju ipd.



8. Stadion Stožice

Univerzitetna športna dvorana
Arhitekt: Sadar Vuga arhitekti (Jurij Sadar, Boštjan Vuga, Aljoša Dekleva, John Stanislav Sadar, Romeo Zalokar Miklič, Dean Lah, Milan Tomac, Simona Muc, Tadej Žaucer) + KSS sports and Leisure- London
Statika: Atelier One - London
Krajinski arhitekt: Oscar Faber - London
Zunanja in prometna ureditev: Gašper Blejec
Ljubljana, 1997
Tendenca: stisnjeni kontejner
Vir: mednarodni anonimni natečaj
Naročnik: UŠD Consortium
Lokacija: Ljubljana, Univerzitetni športni park
Pozidana površina: 16760 m2
Skupna površina: 32712 m2
Etažnost: 2 kleti + pritličje + 5 nadstropij
Program: športna igrišča, tribune (št. sedežev: 4200 fiksnih, 5900 nekritih), športni muzej, maloprodajna trgovina, pisarne
Struktura: armiranobetonska konstrukcija, jeklena strešna konstrukcija
Fasada: lahke kovinske plošče, steklo

Univerzitetna športna dvorana je objekt, pri katerem prihaja do velikih nihanj v zasedenosti zmogljivosti. Tako je na primer na dan treningov v dvorani le tri desetine uporabnikov. Je objekt, ki mora biti dimenzioniran na ekstremni pogoj, maksimalno zasedenost. To se ob dobrem vodenju dogaja do največ 10% obratovanja dvorane. Pravila dvoranskih športov zahtevajo določen volumen praznega prostora med streho in športnimi površinami. Ušd je zasnovana kot stisnjeni kontejner, kar pomeni, da ima pri zmanjšanem volumnu več koristnih površin. Več površine znotraj istega volumna pomeni boljšo izrabo volumna, torej več površin na prostorsko enoto. Stisnjenost in kompaktnost objekta je dosežena z razvojem vsebine športne plošče in poslovne hiše po prerezu, kar volumen športne dvorane dovoljuje. Rezultat je manjša pozidanost osnovnega zemljišča.

situacija

pogled 1

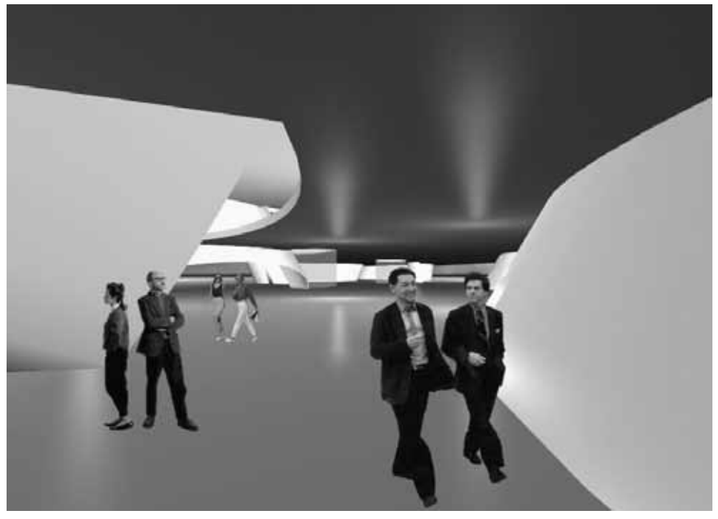
pogled 2

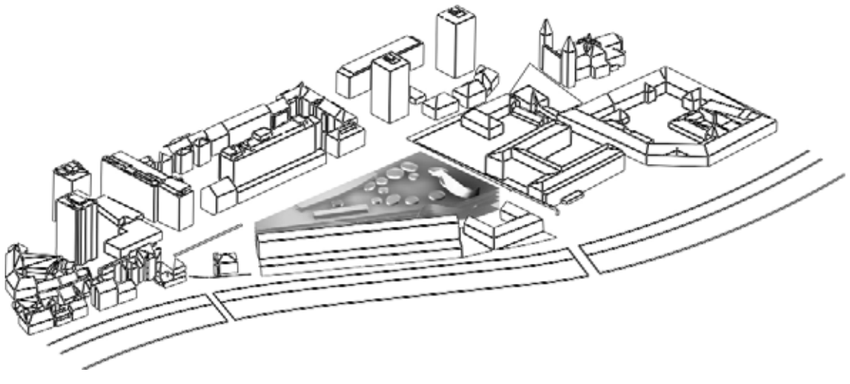
9. Tovarna Rog - tri akademije

Ljubljana, 2000
avtorji: Sadar Vuga arhitekti

Projektantska skupina meni, da je območje C1 5/6 ROG primerno za izgradnjo objekta treh akademij 3A. Kot najbolj centralno, dostopno in zazidljivo območje v mestu Ljubljana, območje Roga ponuja trem akademijam možnost, da v atraktivnem urbanem okolju realizirajo predvideni program. Še več, prav lokacija ob koncu Trubarjeve ulice na prehodu med drobno mestno gradbeno strukturo in velikimi stavbnimi masami stanovanjskega bloka, stolpnic na Hrvatskem trgu, stolpnic na Poljanski ob Ljubljanici in seveda objekta tovarne Rog, generira umestitev novega objekta 3A. Ker je območje centralno in čezenj lahko vodijo različne peš poti, razvijemo pritličje objekta kot javni konkurz. Prostor akademij in javni urbani prostor se tu srečata.

Srečujejo se obiskovalci dramskih predstav, razstav in koncertov, ki takorekoč z javnega lobbyja vstopajo v dvorane in druge prireditvene prostore. Srečujejo se študenti treh akademij z naključnimi pasanti in stanovalci v post-industrijskih metropolitanskih loft stanovanjih v gornjih etažah bivše tovarne. Tri akademije dosežejo z umestitvijo v objekt 3A na območju Roga kritično maso, ki učinkuje tako na njihovo študijsko produkcijo kot na komunikacijo z najširšo javnostjo. Akademije postanejo del urbanega dogajanja mesta, Rog postane novi atraktor. Ali ne bi bilo zanimivo vživeti se v zaključno predstavo študentov v letnem amfiteatru na strehi objekta treh akademij? Ali ni prijetno, da se iz objekta 3A sprehodiš ob reki in si v dobrih petih minutah na Prešernovem trgu? Zaprto območje Roga postane z umestitvijo objekta treh akademij dinamično urbano žarišče na vzhodnem robu mestnega središča.





10. Tiskarna Mladinska knjiga

avtorica: Nataša Slokar
mentor: Miloš Florjančič

Uvod

Tiskarna Mladinska knjiga arhitekta Savina Severja je tako arhitekturni kot tudi tehnični spomenik, saj zaznamuje in prenaša sporočilo zlate dobe slovenske arhitekture, to je 60-ih let prejšnjega stoletja. Je eden od objektov, ki je obdržal arhitekturno vrednost in družbeni pomen, zato si zasluži ohranitev in varovanje.

Danes objekt tiskarne zaradi spremenjenega načina dela in izboljšane tehnologije, ne ustreza več najbolje zahtevam sodobne grafične proizvodnje, v kakršno se je spremenilo podjetje Mladinska knjiga. Svojo dejavnost želi preseliti na novo ustreznejšo lokacijo. S selitvijo ostajajo tu prazni prostori za prodajo na trgu. Posledično se odpirajo na tem mestu možnosti za mestotvorne dejavnosti, ki bodo bolj skladne z okolico.

Ker je objekt načeloma zaščiten, je potrebno prenovo izpeljati čimbolj neboleče, torej tako, da se osnovni elementi in videz stavbe ne spremenita bistveno. V ta namen sem skušala najti vsebino, ki temu postopku ustreza.

Prišla sem do zaključka, da je obstoječa gradbena struktura dejansko najbolj primerna za poslovni program, ki s svojo homogenostjo omogoča najboljše navezovanje na obstoječo strukturo. Sama lokacija objekta (bližina fakultet) pa mi je narekovala bolj specifično vsebino in sicer poslovno – raziskovalni program Ljubljanskega univerzitetnega inkubatorja, ki trenutno nima svojih prostorov.

Ljubljanski univerzitetni inkubator

Podjetniški inkubatorji so del univerzitetne infrastrukture večine sodobnih univerz. Z njimi univerze razširjajo študijske oblike za študente in prispevajo k regionalnemu gospodarskemu razvoju.

Tudi Univerza v Ljubljani je v letu 2003 odprla vrata Ljubljanskega univerzitetnega inkubatorja. Vizija inkubatorja je nadgrajevati raziskovalne rezultate študentov in zaposlenih na Univerzi v uporabne tehnologije za širjenje znanja na področju poslovanja in poslovnega odločanja, predvsem z ustanavljanjem tehnoloških podjetij.

Trenutno deluje pod okriljem Ljubljanskega univerzitetnega inkubatorja dvanajst podjetniških skupin. V naslednjih petih letih pričakujejo, da bo inkubiral okoli 40 visoko tehnoloških podjetij z do 250 zaposlenimi.

Pri zasnovi novih prostorov sem se zgledovala po obstoječih tujih in domačih inkubatorjih ter drugih institucijah za pospeševanje podjetništva. V ospredju je potreba po fleksibilnosti pisarniških prostorov, ki omogoča rast podjetij znotraj inkubatorja, ravno tako je poudarek na skupnih prostorih, kjer se zaposleni srečujejo in izmenjujejo informacije ter uporabljajo storitve, ki so jim na voljo.

Programska razdeljenost

Tiskarna ohrani obstoječo programsko razdeljenost. Poslovne enote inkubatorja v nekdanjem proizvodnem delu se preko vmesnega dela z ohranjeno povezovalno funkcijo navezujejo na severni upravni del. V skladu z novo namembnostjo se spremeni notranja struktura prostorov.

Glavni vhod v pritličju veznega trakta se nadaljuje v notranjo ulico, ki vsebuje recepcijo, vhodno avlo, samopostrežno restavracijo, bar in servisne prostore. Ulica deluje kot komunikacijska hrbtenica, povezuje tako horizontalno kot vertikalno. Vertikalne povezave omogočajo tudi boljšo osvetlitev kletnih prostorov.

V severnem delu tiskarne se nahajajo predavalnice, sejne sobe, učilnice in knjižnica. Vsi prostori razen knjižnice so zasnovani tako, da se lahko predelijo z drsnimi zvočnoizolativnimi stenami glede na število obiskovalcev različnih delavnic, predavanj, oziroma na željo potencialnih najemnikov le-teh.

Konstrukcija

Konstrukcijska zasnova opuščenih industrijskih hal ne ustreza potrebam današnjega načina bivanja in dela. Pa vendar le-ta s svojimi velikimi razponi in izpraznjenim volumnom omogoča enostavno vstavljanje novih neodvisnih volumnov, kar posledično zahteva neodvisno izolacijsko plast in konstrukcijsko zasnovo.

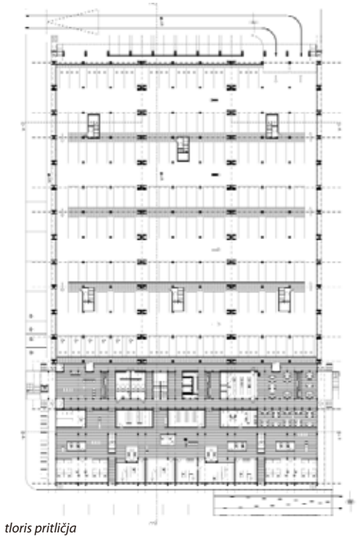
Poslovne enote v dveh nadstropjih so različnih velikosti, da se lahko prilagajajo razvoju in širjenju podjetij. Galerije v nadstropju se nahajajo med dvema nosilcema, tako je možna največja izraba višine hale. Proti hodnikom so enote zaprte, odpirajo pa se proti atriju.

V prvi kleti pod poslovnimi enotami so parkirišča za uslužbence podjetij, od tu je direkten dostop do pisarn in komunikacijske hrbtenice.

Severni del prve kleti je namenjen upravi inkubatorja in predinkubacijskim aktivnostim. Ob osrednjem delu je pas servisnih prostorov, ki ne potrebujejo toliko svetlobe, ob severni fasadi pa se nahajajo pisarniški prostori. Vmesni prostor zapolnjujejo govorilnice.

Druga klet je namenjena za parkiranje usužbencev uprave in servisnim prostorom.

tloris nadstropja



tloris pritličja

situacija

prerez

11. NUK

avtorica: Meta Žebre
mentor: Janez Koželj

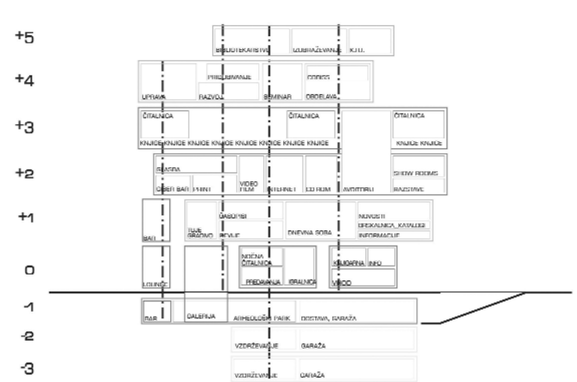
Alternativni Nuk
med tiskano besedo in elektronskim medijem

V knjižnicah se ne izmenjujejo samo informacije, ampak so to stavbe, ki akumulirajo znanje. V današnjem času se je znanje na omrežju elektronskih komunikacij osvobodilo fizičnega objekta, se razpršilo in postalo vsakomur, kjerkoli in kadar koli dostopno. Kljub temu ostaja knjižnica kulturni generator, ki povezuje informacije s komunikacijo. Meje med knjižnico, izobraževalno ustanovo in trgovino so zabrisane, knjižnica je prostor novih medijev in dejavni člen informacijskega mesta. Knjižnic, ki bi le hranile in izposojale knjige, ne potrebujemo, sodobna knjižnica naj bo odprt socialni prostor in intelektualno središče.

Izhodišče zasnove je geometrija rimske Emone. Prostor pritličja je oblikovano kot arheološki trg s trgovino knjig in proizvodov novih medijev. Fleksibilnost stavbe zagotavljajo generično zasnovana nadstropja, ki se lahko znotraj nevtralne skeletne konstrukcije različno organizirajo in preurejajo. Vsaka etaža je oblikovana drugače glede na specifično programsko oziroma funkcionalno enoto knjižnice. Spreminjajoči se ovoj stavbe nagovarja okolico se z njo povezuje kot živi organizem. Sproščena zasnova spreminja knjižnico iz strogo urejenega arhiva informacij v sodobno, ne monumentalno kulturno ikono.

tloris

prerez



shema prereza

12. Sistem garažnih hiš v središču Ljubljane

avtor: Edo Ravnikar, Miha Kerin, Majda Kregar
Rekonstrukcija Tivolija z zahodnim robom mestnega jedra in garaža v grajskem hribu na obrobju stare Ljubljane

Na oznako »Vizije so« je nujno reči, da problem urbanizma ni obstoj ali pomanjkanje vizij, ker gre za priznano vejo inženirstva. V konfrontaciji tehnično korektnih rešitev v javnem interesu in špekulantskih zlorab mestnega prostora je seveda lobijem prikladno zadevo prikazovati kot soočenje vizij, medtem ko gre za vprašanje strokovne terapije bolnega mesta, temelječe na inženirskem poznavanju predmeta. Tu lobist in špekulant nista sogovornika, debata z njima ni del strokovnega diskurza. Tako je prava rešitev železnice – poglobitev, in rešitev parkiranja v mestnem jedru - garaža pod gradom. Tudi ta dva posega sta izvedljiva enostavno. Obstajajo načrti, ki to dokazujejo. Vendar mestotvorni posegi v javnem interesu zožujejo prostor za špekulacije in zmanjšujejo njihovo donosnost. Zato sta koruptivna politika in urbanistični šarlatanizem glasna naravna zaveznika proti urbanizmu kot tehnični disciplini. Zato ga degradirata na raven besede in skice. Zato so jima najljubši arhitekti, ki operirajo z vizijami brez tehnične podlage.

Cesta VII korpusa je bila politično izsiljena rešitev namišljenega prometnega problema iz sedemdesetih let. Potrebno jo je bilo izvesti na horuk, v oportunističen odgovor na spraševanje, kam je izginil denar od desetletnih pritokov iz samoupravnega sporazuma. Posledice so šolski primer pohabe mestnega prostora v to kar danes je - degradirano območje, ki ga preči, avtocesta z vsemi elementi - to pa v srcu mesta pomeni od ceste nekajkrat širše pasovno območje hrupa, nesnage, kriminala, teme in strahu. Če hočeš danes ubiti človeka, ga naročiš na Levstikovo ulico, kjer smo nekoč srečevali sijoče mame z vozički. Enako na tivolski strani. V tem smislu je ta cesta rakava tvorba. Terapija je izrezati jo iz mestnega tkiva in jo nadomestiti s tunelom kot je narisan tu zraven (le tak omogoča odstranitev te ceste) in ne kot je bil s figo v žepu vnešen v mestne urbanistične dokumente (na način da odstranitev te ceste onemogoča).

Poseg bo imel močno pozitivne učinke pri problemih, ki so medtem nastali v tem delu mesta in jih vsi poznajo, a se njihovo bodoče reševanje usmerja v običajno entropično nalaganje konfliktnih posegov. Zato je naš predlog zrcalo, ki ga nastavljamo ne konkurenčnim vizijam, ampak ignoranci odločujočih z upravnimi pooblastili. Območje odstranjene Tivolske ceste (za odstranitev te more je potrebna politična vizija, potem ko je strokovno v celoti utemeljena) predstavlja pas najbolj kvalitetne mestne površine, z enim posegom na razpolago za izvedbo vrste sinergičnih projektov, ki so vsi možni, ker so vsi tehnično nezahtevni. Vsi so izvedljivi v dnevnem kopu (tako kot kletni prostori večjega stanovanjskega bloka) ravno zato, ker je prostor zanje pridobljen z odstranitvijo ceste, nad katero ni nič.

Čisto spodaj je prostor za traso podzemne železnice, kamor se v določenem delu prenese (in tako še približa mestu) sedanja železnica, ki poteka skozi Tivoli, da se tudi ta končno umakne iz mestnega parterja. Ob njej se uredijo postaje, kjer se neposredno izstopa do posameznih programov (vlada, DZ, Cankarjev dom...), potem ko se je vstopilo na vseh punktih v Sloveniji, ki so dosegljivi z železnico. Nad tem je mesto za podzemne parkirne površine v več etažah, ki pokrijejo (kot kača—vsakemu njegov najbližji odsek) vse potrebe upravnih in kulturnih programov v tem delu mesta in v katere se vstopa neposredno z vpadnice. Nad terenom je prostor najprej za restavrirani Tivoli v nekdanji obliki plus kvalitetno zazidavo v nekoč pozidanih karejih, vendar z večjo gostoto in bolj reprezentativno. Potrebno zemljišče za vse te posege je zvezno, neobremenjeno in v javni lasti. Tunel omogoča dovoz do programov na obrobju Rožnika ter s tem dokončno odstranitev vsega prometa iz Tivolija, ki je po vseh teh posegih spet del enotnega prostora zahodnega roba mestnega jedra.

Ob tem primeru gre mimogrede opozoriti, kako potrebna je sprememba določene mentalitete. Do sedaj je veljalo, da se lahko rušijo stavbe, tudi industrijski kompleksi, medtem ko so prometne površine nedotakljive. V bodoče je potrebno vsakič preizkusiti ali ni določen urbanistični problem rešljiv najprej z odstranitvijo (rušenjem) ceste. Cestarska stihija v Ljubljani je paradigma tistega, ki ima v petah, kar nima v glavi. Je tudi spomenik zlorabi mesta za prelivanje denarja cestarskemu lobiju. Predstavljajmo si, kako bodo današnje piste za dirkače, ki prečijo mesto nekoč zožene in zasajene z drevoredi ter deloma pozidane. Postopna odstranitev današnjih prometnic in nadomeščanje z novimi bo nujno potrebna pri urejanju turističnih centrov, itd.

Centralni del mesta je na zahodnem robu v bivšem stiku s Tivolijem popolnoma degradiran pri čemer iz izrazito agresivnega tranzitnega koridorja - Tivolske vodi v center en sam priključek.

Potrebna je preusmeritev obstoječega tranzita skozi center med Rožnikom in Grajskim gričem, kar dosežemo s sledečimi ukrepi :

- Tunel Tivoli Ukinitev Tivolske in izgradnja tivolskega tunela ter povezave do Dunajske.
- Sistem počasne vožnje

Omejitev hitosti na 40km/h znotraj celotnega novega - razširjenega notranjega ringa. Na ta način bi se v območje znotraj ringa usmeril prvenstveno ciljni osebni promet. Sedanji tranzit pa bi se preusmeril na sklenjeni obroč obvoznice in na novi notranji ring ter na vmesne koaksialne povezave med obema, ki bi s postopno izgradnjo manj zahtevne mreže tvorile vmesni mestni ring.

- Napajanje garažnih sistemov

Uvozi v garažne sisteme na lokaciji odstranjene Tivolske in v grajskem griču morajo biti napajani neposredno iz notranjega ringa ali pa iz čim krajših krakov radialno usmerjenih cest (tunel pod gradom, Streliška, Celovška do Prešernove, Tržaška do Trga MDB).

Prednosti predstavitve tranzitnega prometa po Tivolski v novi zahodni del notranjega ringa - Tivolski tunel in ukinitve Tivolske:

- Tivoli bo restavriran kot integralni del mestnega prostora.
- Sedaj prekinjena povezanost mestnega jedra in njegovega parkovnega zaledja - "zeleni pas", ki se je nekoč neovirano raztezal od Rožnika do Golovca, bo ponovno vzpostavljen.
- Na mestu odstranjene Tivolske pridobimo odlično lokacijo za nujno potrebno garažo, ki zvezno pokriva potrebe zahodnega dela ožjega centra med Tivolijem in Slovensko ter Gosposvetsko in Aškerčevo.
- Historična ulična mreža, ki jo je implementacija Tivolske in njenih priključkov razvrednotila, se revitalizira v svoji tradicionalni obliki.
- Površine ki bodo osvobojene že v prvi fazi odstranitve ceste, dodatno pa po prenosu železnice pod zemljo, so idealna gradbena zemljišča, ki jih je treba izkoristiti za skrbno urbanistično in arhitektonsko oblikovanje zahodnega perimetra mestnega jedra, na vseh stikih s parkom.
- Namembnost teh gradenj naj bo v skladu z lokacijo, ta je reprezentančna, upravna in kulturna.
- Tunel, v katerega umaknemo tranzitni promet, ustvarja potencialno možnost ureditve dostopnosti (in parkiranja) za objekte in programe na robu Tivolija (območje tivolskega gradu).

Obe predlagani garaži sta prometno navezani na notranji ring in sta v končni fazi prevozni sklenjeno.

Garaža Tivoli

Severni uvoz iz Prešernove, ki bi jo v območju od Puharjeve do Gosposvetske ponovno vzpostavili na prvotni trasi. Če se kot dopolnitev izvede še del garaže pod letnim telovadiščem, se lahko iz smeri Šiška garaža napaja tudi preko uvoza iz obstoječega parkirišča zahodno od železnice.

Južni uvoz iz Vrtače oz. Tobačne. Ta del garaže je lahko pod Tobačno ulico povezan s potencialno garažo Tobačna, v končni ureditvi po ukinitvi podvoza na Erjavčevi pa tudi z srednjim delom garaže Tivoli.

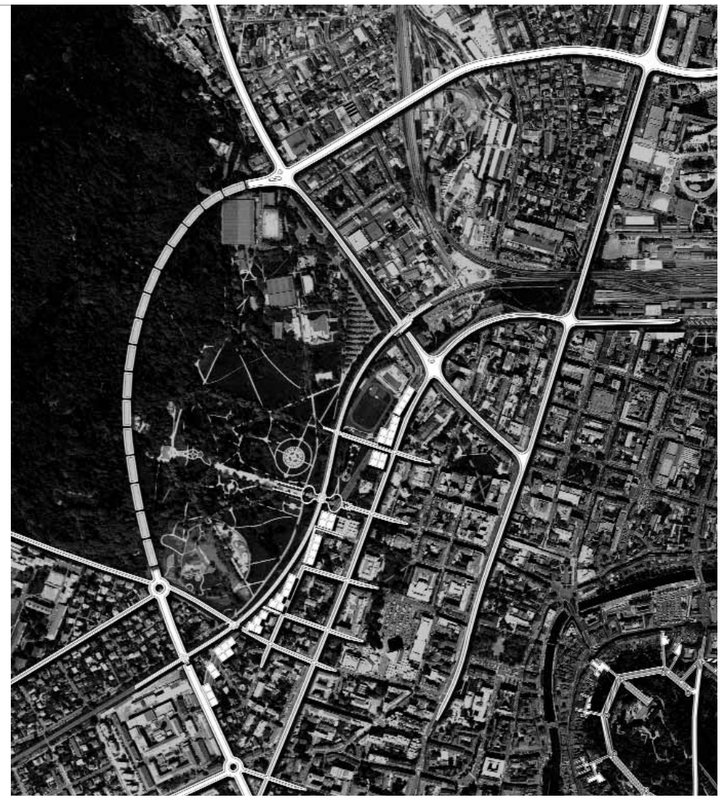
Uvoz iz Erjavčeve lahko napaja južni in srednji del garaže.

V srednjem delu garaže sta predvidena še uvoza oz. izvoza na Šubičevi in Veselovi.

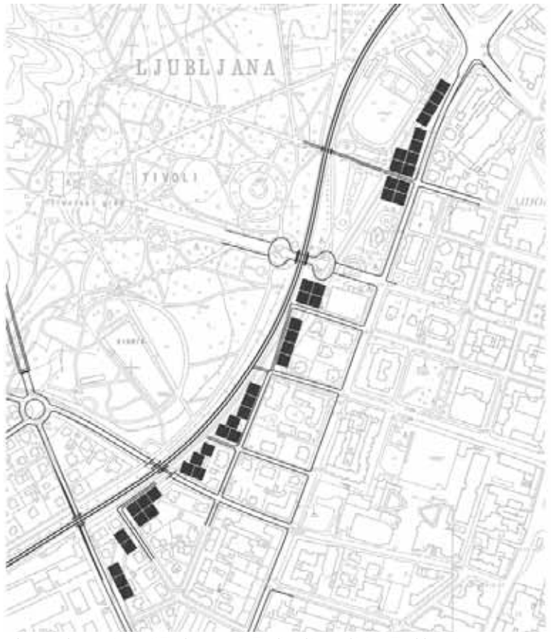
Garaža Tivoli s kapaciteto do 2800 PM v dveh podzemnih nivojih zvezno pokriva zahodno

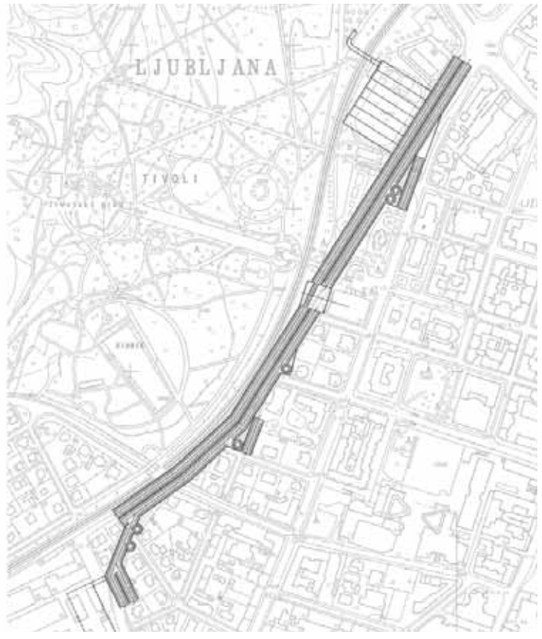
območje do Slovenske ceste in nadomešča planirani garaži Ilirija (1300 PM) in Tobačna (800 PM), pri čemer so parkirne kapacitete bistveno bliže ciljem in poti krajše.
Garaža je lahko razdeljena na več sekcij, ki se izgrajujejo postopoma, v končni obliki pa so lahko vsi deli združeni tako, da bi bil možen prevoz po garaži od Delavskega doma do Tobačne.
Kapacitete v posameznih območjih so v dveh nivojih sledeče :
- severni del med Gosposvetsko in Cankarjevo:
  600 x 2 = 1200 PM
- srednji del med Cankarjevo in Erjavčevo:
  500 x 2 = 1000 PM
- južni del med Erjavčevo in Tobačno:
  300 x 2 = 600 PM

Garaža Tivoli hkrati neposredno napaja nov, zahodni grajen rob Centra v stiku s Tivolijem na trasi sedanje Tivolske.



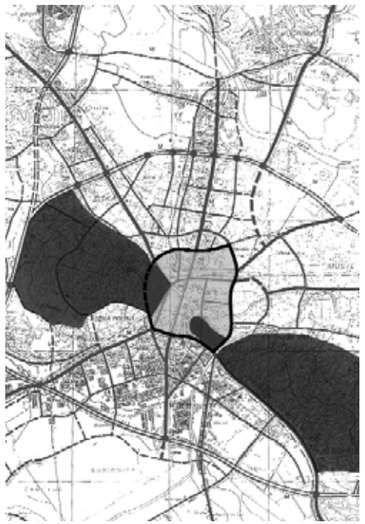
- povezava Dunajske in Celovške po ulici Bežigrad čez železnico in po Frankopanski.
- tunel pod Rožnikom, povezava Celovške, Večne poti in trga MDB
- odstranitev Tivolske med Delavskim domom in Tobačno ter kvalitetna pozidava stičišča centra s Tivolijem





robna zazidava centra proti Tivoliju z garažo Tivoli pod traso ukinjene Tivolske ceste

Opomba:
konceptualna izhodišča in predloge za opisane ureditvene posege v ožjem mestnem središču so Ambient oziroma avtorji predlagali že v letih 1969/70 (garaža Krekov trg), 1975, 1987 (različica garaže grad) 1992/93, 2001 (rekonstrukcija Tivolija in zahodnega roba mestnega jedra, garaža grad), 2004 (varianta garaže Krekov trg s krožiščem pred tunelom).



Shema novega notranjega ringa
na vzhodu : - Roška, Njegoševa,Topniška
na severu : - Topniška in Drenikova do Celovške
- Topniška, Linhartova (Bežigrad) podaljšana preko železnice in po Frankopanski do Celovške
na zahodu : - od Celovške skozi tunel pod Rožnikom do križišča z Večno potjo ter po Rutarjevi in Tobačni do križišča na trgu MDB
na jugu : - po Aškerčevi, Karlovški in Cesti za gradom do Roške

Garaža Grad
Severni uvoz in izvoz preko novega krožišča pred tunelom z napajanjem iz notranjega ringa skozi tunel ali po Streliški oziroma Resljevi.
Južni uvoz iz tunela (uvoz iz severa, izvoz na jug)
Možno je, da se ob enosmernem prometu skozi tunel brez velikih posegov izvede oba vhoda neposredno iz tunela.
"Študija prometne navezave predvidene garažne hiše pod gradom na primarno cestno omrežje" nosilca dr. Tomaža Maherja u.d.i.g. iz septembra 1998 zaključuje, da je izvedba predlagane garaže s prometnega vidika mogoča pri poljubnem prometnem režimu.
Garaža Grad z osnovno kapaciteto 2000 PM oz. 2500 PM pokriva vzhodno območje do Slovenske ceste in nadomešča predvidene garaže Gruberjeva palača (200 PM) Streliška (578 PM) in Kongresni trg (1000 PM), pri čemer so parkirne kapacitete bliže ciljem in enakomerneje razporejene, sama garaža pa kot multifunkcionalen objekt prevzema še nekatere druge funkcije.
Prednosti predlagane garaže v grajskem griču za staro jedro in ožje mestno središče v primerjavi z netunelskimi garažami:
- lokacija ni obremenjena z arheološkimi ostalinami, zemljiško lastnino, komunalno in energetsko infrastrukturo ter obstoječimi drevesi,
- dober izkoristek,
- kratke poti pešcev in številni izhodi,
- možnost izvedbe brez vidnih uvozov (ramp) v občutljivem mestnem prostoru,
- koncept več med seboj sklenjeno povezanih garaž z dvema skupnima uvozoma (ali enim in enim pomožnim) brez odvečnih povezovalnih tunelov,
- možnost fazne izgradnje (tudi iz dveh strani) ter dodatnih garažnih lamel na najbolj obremenjenih mestih,
- organizacija gradbišča v obstoječem tunelu z začasno izrabo Streliške za obvoz (kot v primerih vzdrževalnih del v tunelu pod gradom), na ta način postane gradbišče nevidno in nemoteče,
- garaže so enakomerno razporejene za uporabnike v starem mestnem jedru, zaradi bližine pa lahko garaža servisira tudi programe preko Ljubljanice vse do Slovenske, ki je na robu 5 minutnega območja (območje, ki ga pešec doseže od izstopa iz garaže v petih minutah) - izhodi so usmerjeni na mostove preko Ljubljanice,
- garaža omogoča trajno ureditev prometa v starem mestnem jedru, izločitev prometa, omogoča oskrbovanje trgovin v Stari Ljubljani, lahko služi tudi kot komunikacija za nekatere interventne službe,
- garaža leži v geološko najugodnejšem predelu grajskega griča po doslej znanih podatkih,
- garaža je večnamenski objekt :
- domicilno parkiranje za stanovalce in poslovno dejavnost
- parkiranje za dnevno migracijo
- parkiranje za goste manjših prenočitvenih kapacitet, ki jih je mogoče organizirati v starem jedru le ob urejenem parkiranju
- parkiranje za obiskovalce Ljubljanskega gradu in grajskega griča neposredno ob panoramskem dvigalu
- potencialna možnost za izgradnjo dodatnega vertikalnega dvigala na grad neposredno iz garažnega tunela kakor tudi za Osoje (v kolikor bi tam razvili program s takimi zahtevami),
- oskrba za trgovsko dejavnost in lokale,
- možnost izgradnje dodatnih neposrednih povezav z malimi tuneli, ki so namenjeni neposrednemu dostopu v objekte ter istočasno servisni oz. oskrbovalno-skladiščni dejavnosti (event. tudi za tržnico), s čimer je historična struktura razbremenjena in namenjena javnim programom - omogočen bi bil razvoj tudi servisno zahtevnejših programov,
- možnost oskrbe starega jedra s komunalno in energetsko infrastrukturo - kolektor v sklopu garažnega tunela,
- možnost zbiranja in odvoza smeti,
- zaklonišče za širše območje.

Racionalnost poti
Pešci
Ne glede na to, da je garaža tunelska, so zaradi lege, ki sledi obodu hriba, poti pešcev kratke.
Povprečna horizontalna pot pešcev od parkirnega mesta do izstopa v atrije ali na trg je dolga 71 m.
Povprečna najdaljša evakuacijska pot pešca je dolga 90 m, maksimalna pa 105 m pri čemer je povprečna najdaljša evakuacijska pot znotraj garaže do požarno zaščitenega jedra dolga 55 m, maksimalna pa 60 m.

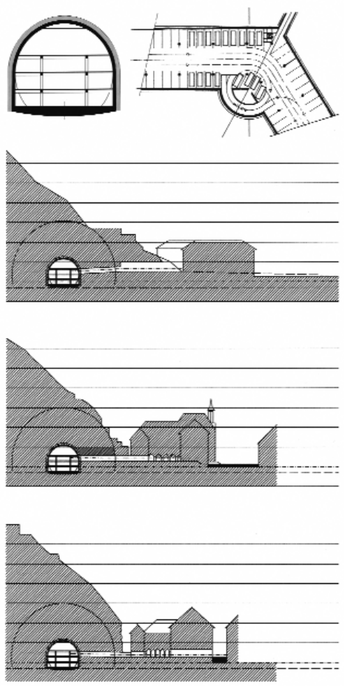
Avtomobili
Promet v garaži je enosmeren, smer vožnje pa se po etažah obrača. V ogljiščih ob peš izhodih so položaste rampe za avtomobile, ki omogočajo vračanje po najkrajši poti.
Povprečna prevožena pot avtomobila v garaži pri kapaciteti do 2520 avtomobilov za uvoz in izvoz vključno z rampami je zaradi dveh vhodov dolga cca 460 m. Maksimalna pot je dolga 920 m .
Pri načinu izrabe garaže - poljubni uvoz - poljubno parkirno mesto - bližnji izvoz oziroma tranzit (oskrba več točk, komunalna dejavnost in podobno) je povprečna pot na zgornjem nivoju 700 m, povprečna pot za vse nivoje 810 m in maksimalna pot 920 m .
Dolžine povprečnih poti in maksimalnih poti avtomobilov so enakovredno primerljive dolžinam v s tega vidika najracionalnejših kompaktnih garažah s polži in ugodnejša v primerjavi z rampastimi garažami.

Kapacitete in izkoristek
Dolžina osnovnega garažnega tunela brez dodatnih lamel je 670 m.
Pri tunelu širine 16,5 m in velikosti parkirnega mesta 2.5 x 5,0 m je pri:
- štirih nivojih (skupna višina 13,1 m) kapaciteta garaže 2016 p.m.,
- petih nivojih (skupna višina 15,8 m) kapaciteta garaže 2520 p.m.

Kapaciteto se lahko povečuje z dodatnimi lamelami, ki se priključujejo na lomih osnovne garaže.
Poraba površin na eno parkirno mesto oz. izkoristek znaša ob upoštevanju garažnega tunela, ramp v vozliščih, uvoznih tunelov in izhodnih tunelov širine 3 m v Staro Ljubljano za pešce, 24,03 oz. 23,9 m2 / p.m.
Pri tunelu podobnega profila kot sta zgrajena tripasovna tunela skozi Golovec na vzhodni avtocesti je kapaciteta garaže (osnovna garaža v treh nivojih) 950 p.m..

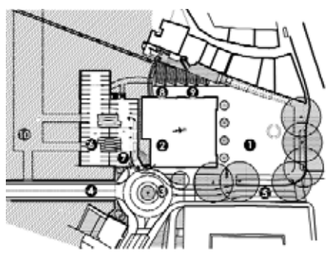
Garaža za Mestnim domom na Krekovem trgu
V "senci" Mestnega doma bi lahko v brežini za njim zgradili v večini vkopano garažo s kapaciteto od 350 do 450 p.m. Garaža bi segala do Stolbe oziroma do višine Mestnega doma, streha bi bila

ozelenjena (tudi z drevesi), manjši del odprte ozelenjene fasade, pa bi bil viden v podaljšku vzhodne in zahodne fasade Mestnega doma.
Uvoz v garažo (in preko nje potencialno tudi v tunelsko garažo pod grajskim gričem) bi bil v nivoju parterja iz novega krožišča pred tunelom. Tak koncept uvoza omogoča, da se uvoz in garaža zgradi na cestišču in zemljišču, ki je v celoti v lasti mesta, hkrati pa je omogočen uvoz in izvoz iz garaže posredno skozi tunel iz ringa - Karlovške, kakor tudi iz Kopitarjeve - Resljeve ter Streliške - Roške.
S krožiščema na obeh straneh tunela pod gradom bi bistveno izboljšali pretočnost v tunelu (zadrževanje s semaforji) in omogočili enosmerni uvoz in izvoz na obeh vhodih v garažo iz tunela.



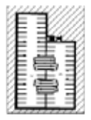
prerez tunelske garaže 16.5 x 13.0 m z ojačitvenimi rebri
tloris vozlišča – v stiku dveh garažnih lamel je polžasta rampa za menjavo nivoja in smeri vožnje, stopnišče z dvigalom in mali tunel za izhod v staro jedro in oskrbo
prerez: izhod Krekov trg - Zmajski most
prerez: izhod Magistrat - Mestni trg - Tromostovje + brv
prerez: izhod Mestni trg -Tranča - Čevljarski most

tloris tunelske garaže grad z uvozi iz tunela in izstopi v mestno jedro (varianta z rampo ob Streliški)

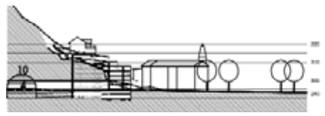


nivo trga z uvozom

1	*Krekov trg*
2	*Mestni dom*
3	*novo krožišče*
4	*tunel pod gradom*
5	*Kopitarjeva*
6	*garaža Krekov trg*
7	*uvoz v garažo v nivoju ceste*
8	*izhod iz garaže skozi obstoječe zaklonišče*
9	*spodnja postaja vzpenjače*
10	*tunelska garaža*



tipična etaža



prerez

Območje najožjega mestnega središča med Tivolijem, grajskim gričem, Aškerčevo ter Gosposvetsko in Dalmatinovo z največ petminutno "peš" oddaljenostjo pokrivata predlagani garaži Tivoli in Grad.

13. Mestna železnica

avtorji: Ofis arhitekti, Rok oman, Špela Videčnik, Josip Konstantinovič, Špela Rogel

1. Železnica kot reka

Železnica v večini mest predstavlja element s skrajno negativnim prizvokom; sociološko jo istovetimo s hrupom, onesnaženostjo, nevarnostjo , urbanistično pa prereže mesto na dva ali več delov, otežuje povezanost cestnega in peš prometa. Zaradi svoje linearnosti ter neprekinjenosti je sistem železniških prog podoben reki. Tudi ona na podoben način preseka mesto in ,kadar ni pravilno regulirana, zmoti povezave in tokokrog mesta (nevarna obrežja, onesnaženost, neprehodnost...) Reko pa lahko tretiramo kot kvaliteto v prostoru. Z urejenimi obrežji lahko bistveno prispeva h podobi in delovanju mesta – ustvarja ambiente za zelene rekreacijske cone ali ploščadi za razvoj javnih programov.
Zakaj ne bi podobno obravnavali železnice? Podhod ali prehod čez progo, lokalna ali glavna postaja lahko ravno tako postane neke vrste žarišče, magnet za razvoj različnih javnih dejavnosti. Vzdolž proge pa so neizrabljene površine , ki jih lahko s pravilnim pristopom oživimo in koristno uporabimo.

2. Mestna in medmestna železnica

V preteklosti je bilo v zvezi z železnico opravljenih vrsto študij. Od preveritve tovornega prometa, pozicioniranja nove centralne potniške postaje pa do načrtovanja mestne železnice. Pričujoči elaborat teh študij ne želi ponavljati temveč se skuša ,deloma kritično, opredeliti do predlaganih variant ureditev ter jih nadgraditi z novimi kvalitetnimi predlogi in možnostmi. Predstavljamo predlog preureditve t.i. sivih con ob železniški trasi, v prostore kvalitetnih mestnih ambientov, ki bi kot akupunkturne točke ,vzpodbudile proces cirkulacije in revitalizacije širših mestnih predelov.

3. Sistem novih postajališč

Od že opravljenih študij preureditve Ljubljanskega železniškega prometa, pričujoči elaborat povzema predvsem dve:
Ukinitev tovornega prometa skozi mestno središče ter preusmeritev oz. obvoz le-tega na tovorno postajo Zalog.
Kombiniranje klasične železnice z mestno železnico po vzoru modela iz mesta Karlsruhe.
Iz omenjenih predpostavk smo izpeljali :
Različne značaje železniških postajališč ;
Tovorne, potniške ali mešane postaje, ter možne spremljajoče programe in infrastrukture, ki se na te značaje lahko navezujejo.
V conah 1 in 2 (glej diagram 1, 2), znotraj obroča avtomobilske obvoznice, tovornega prometa ni. Sistem postajališč bi imel tu potniški značaj.
Ferkventno postavitev malih potniških postajališč v centru mesta . (glej diagram 1, 2)
Te postaje bi omogočale potnikom primestnega prometa iz vlaka izstopiti na lokacijah, blizu njihovemu cilju. V kombinaciji z novim obročem trase mestne železnice bi sistem lahko deloval kot mestni potniški promet. O potencialih tega sistema nam priča model iz mesta Karlsruhe, kjer isti vlak lahko uporablja visokonapetostne klasične tire ter tire mestne železnice z nižjimi napetostmi.

4. Žarišča – zelene enklave

4.a. Kaj nova prometna ureditev doprinese mestu ?
Ne glede na to, kje se bo po natančnejših prometnih analizah pokazalo smotrno pozicionirati nova postajališča, v elaboratu preučujemo možnosti oblikovanja postajališč na način, ki bi mestu doprinesel nove prostorske atribute.
Če se zopet vrnemo k primerjavi železnice z reko, lahko postajališče (ali podhod pod progo) primerjamo z mostom čez reko. Tak prehod, torej točka, ki poveže dva dela mesta, postane križišče pretoka pešcev, avtomobilskega prometa, kolesarjev, železniškega prometa ipd. To je v ekonomskem pogledu potencial za razvoj različnih javnih programov (npr. parkirišč, trgovin, kioskov, gostinskih obratov ipd.). Zato predlagamo vzpostavitev čimvečjega števila takšnih žarišč, v obliki postajališč, podhodov ali prehodov.

4.b. Prototip: nasip - kanal

Z enostavnim posegom izpodrinjanja zemljine oblikujemo topografsko strukturo – nasip s kanalom – potencialnim prostorom za razvoj različnih vrst programov. V osnovi je to klasičen protihrupni nasip, vendar obogaten z možnostjo, da tako na nasipu, v kanalu , v zavarovani enklavi ter pred njo razvijamo različne programe.

4.c. Umestitev novih programov

Programiranje zelenih enklav zavisi od razporožljive parcele ter njene lokacije. Tako bi lahko imele enklave v Coni1 (strogi center mesta) urbani značaj v obliki javnih programov (kiosk, bistro, parkirišče, prostor za taxi ipd.), v coni 3 pa primestni značaj (npr. vrtičkarstvo, otroško igrišče, lokalna parkovna ureditev ipd.). Enklave na križiščih železnice z avtomobilsko obvoznico so kompleksnejše. Tu so idealni pogoji za razvoj nakupovalnih centrov ter P+R parkirišč.

5. Povežimo žarišča

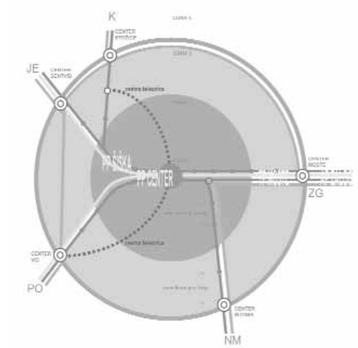
Posamezne enklave lahko med seboj povežemo s sprehajalnimi potmi, kolesarskimi potmi, stezami za rolkarje ter kotalkanje. Povežujemo lahko le nekaj programsko sovisnih in podobnih enklav lahko pa tudi večja območja. Na mestu današnjih sivih con bi zrasle nove zelene rekreacijske površine.

6. Ekonomičnost

Enostavni protihrupni nasipi so na nekaterih območjih celo nujno potrebni. Programiranje prototipov postajališč, bo predvsem v centru mesta pritegnilo interes soinvestitorjev (lastniki kioskov, bistrojev, parkirnih površin ipd.),ki bodo parcelo deloma odkupili ali najeli za daljši čas. V predmestju bodo različne dejavnosti (vrtičkarstvo, mini golf, balinanje…) in programi financirani s pomočjo lokalnih skupnosti ter skupin stanovalcev.
Mesto bi moralo prevzeti iniciativo ter informirati in vzpodbujati krajane k takšnim oblikam sodelovanja. Prevzelo bi tudi nalogo infrastrukturnega povezovanja enklav..

7. Faznost

Projekt bi se seveda moral izvajati v fazah. Razvoj postajališč je odvisen od razvoja mestne železnice, ostale enklave pa od interesa stanovalcev ali mestnih soinvestitorjev. Enklave se lahko revitalizirajo povsem individualno in lokalno skozi daljše obdobje.



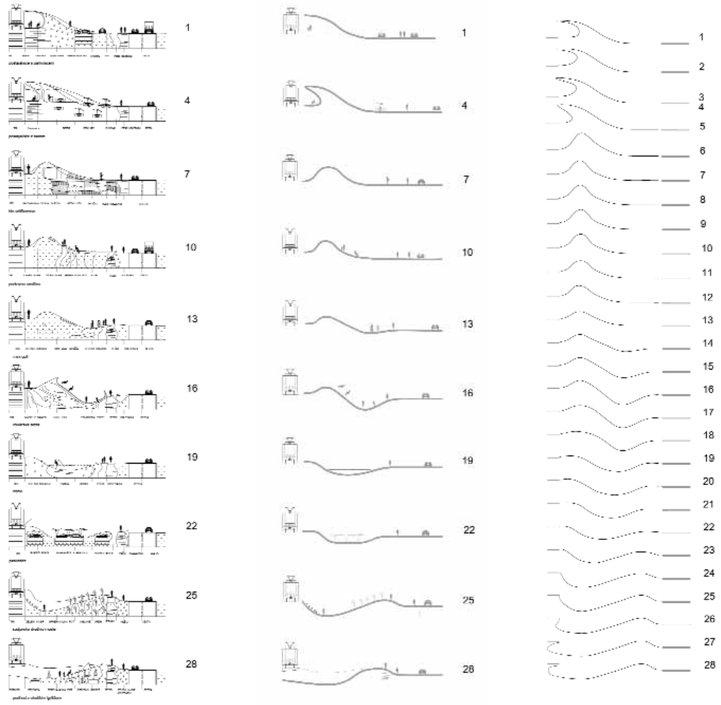
1

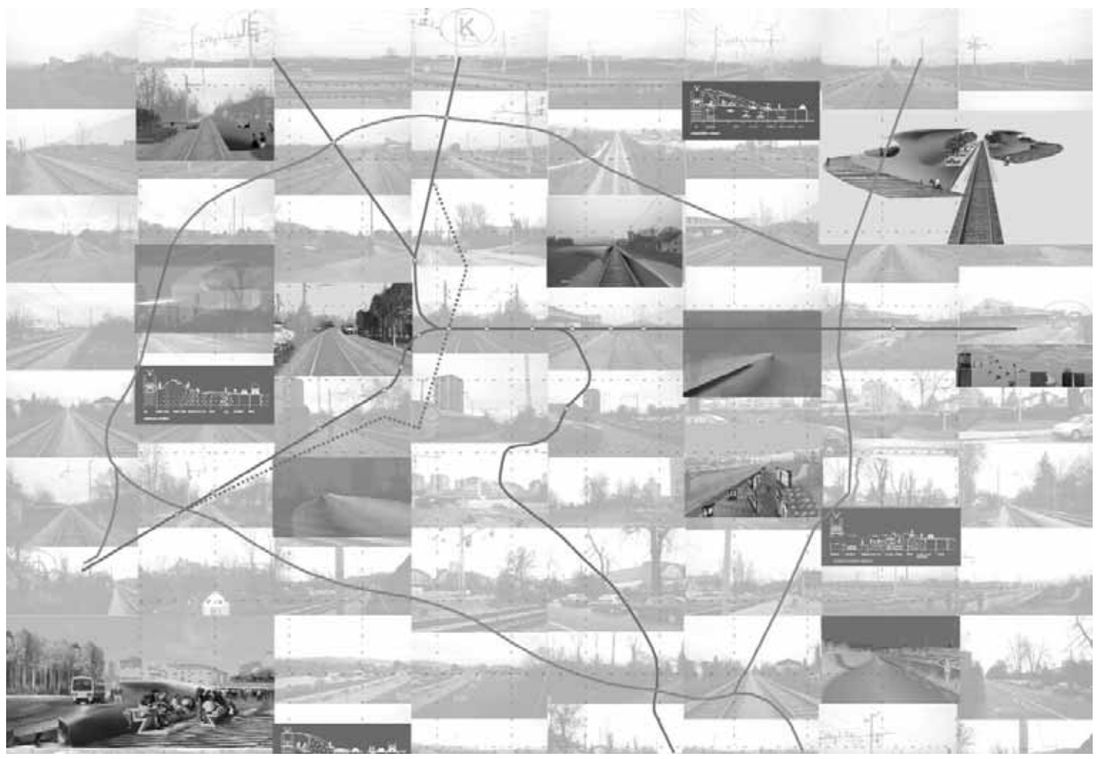
4

7

22

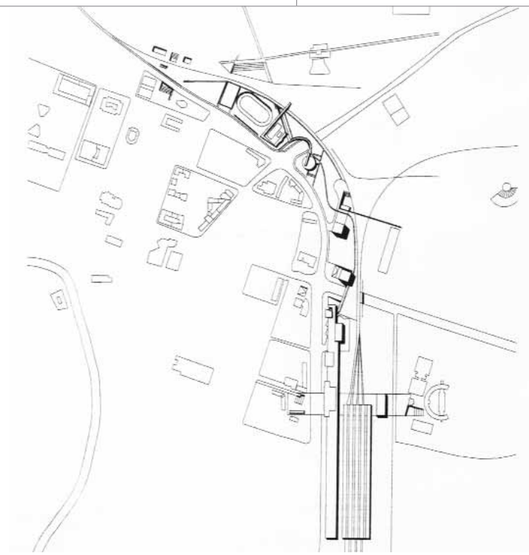
28

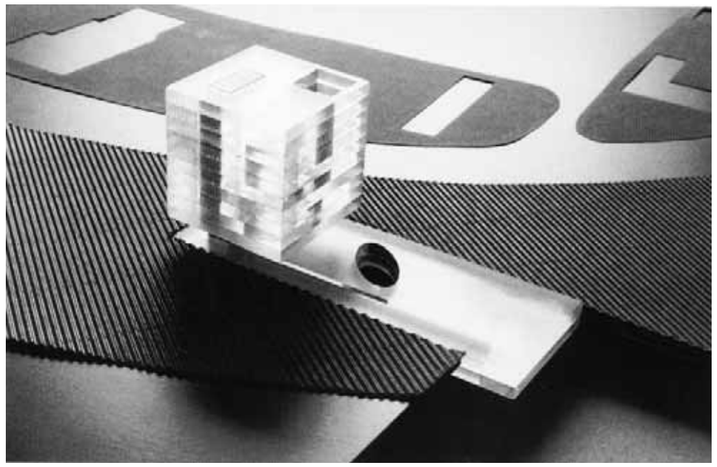


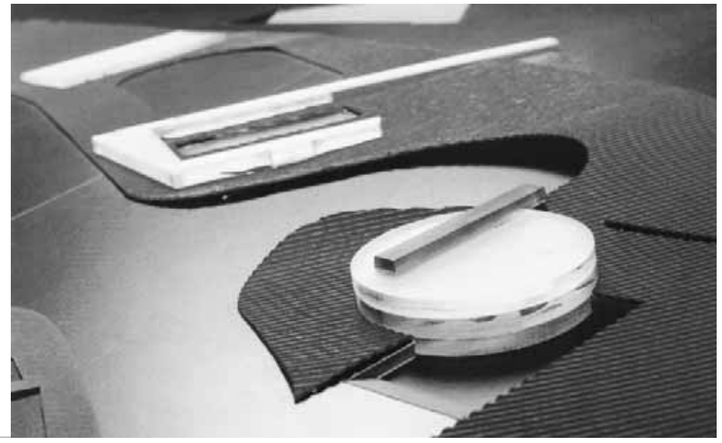


14. Pas ob Tivolski cesti

avtorica: Martina Tepina
mentorja: Vojteh Ravnikar, Maruša Zorec







15. Most čez ljubljanico

avtorji: Peter Gabrijelčič, Blaž Vogelnik, Gregor Čok

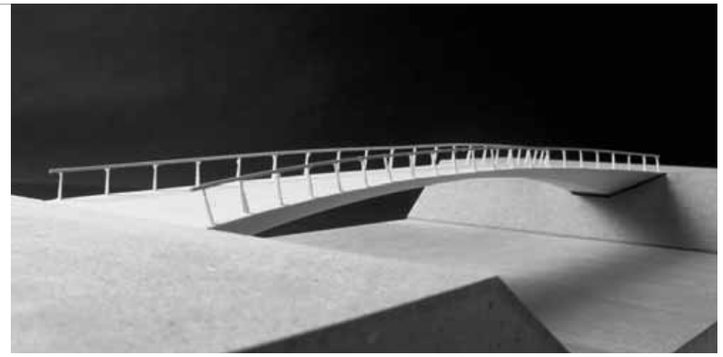
Projekt novega mostu za pešce čez Ljubljanico vzpostavlja peš povezavo v smeri Krakovo- Žabjak in na ta način prispeva k razvoj obeh rečnih bregov. Raziskali smo dve alternativni lokaciji, ki zahtevata tudi posebno konstrukcijsko in oblikovno rešitev mostu.

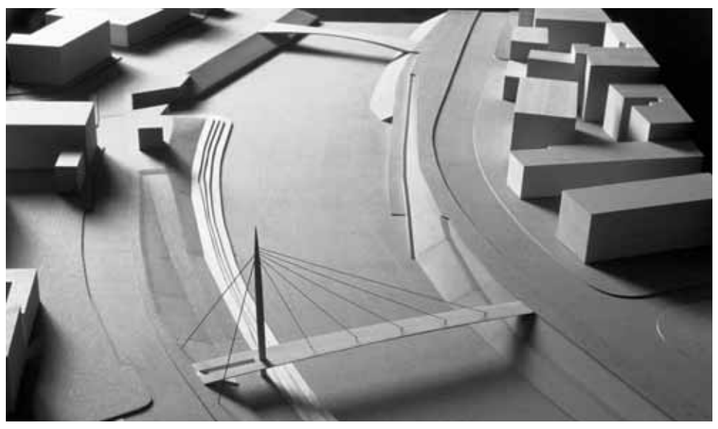
A. ločna jeklena brv

Objekt v obliki ločne jeklene brvi je postavljen v osi Hrenove ulice severno od osi Eipprove ulice. Občutljivi ambient narekuje izbor transparentne, subtilne konstrukcije. Odločili smo se za inovativno jekleno rešitev, ki omogoča izredne, skoraj neverjetno tanke profile mostu, kar daje objektu ob inženirsko vznemirljivi tudi poetično dimenzijo.
Mostni objekt ima v tlorisu obliko peščene ure, na temenu rahlo napete konstrukcije, ki zgošča tok pešcev ter tako ustvari podobno interaktivno stanje, kot smo ga vajeni doživeti na atraktivnih promenadah. Vrh mostu je mesto srečanj in naključnih stikov, je torej vznemirljiv kraj, kjer se prepustimo svojim občutkom in novim znanstvom, je torej pomemben katalizator novih socialnih stikov.

B. jeklena brv s poševnimi zategami

Druga lokacija mostnega objekta je predlagana na lokaciji južno od osi Eipprove ulice. Os mostnu leži v smeri Zvonarske ulice od koder pričakujemo glavnino pešcev. Na levem bregu se pripenja na Trnovski pristan v območju »Merkatorja« v območju še ohranjenega starega »trnovskega« ambienta z manjšim obrečnim trgom in gostinskim lokalom. Najpomembnejši vzrok za razmeroma velik odmik od osi Eipprove je želja po ohranitvi pohodnosti obrečne promenade na eni in po dostopu na most iz cestnega nivoja (Trnovski pristan) na drugi strani. Po tej varianti leži objekt v idealni osi med Prulskim in Grubarjevim mostom in lahko služi tudi funkcionalnim povezavam med dvema mestnima predeloma. Most je opazno prisoten v rečni sliki in vnaša novo merilo v občutljiv ambient Plečnikove obrečne ureditve.





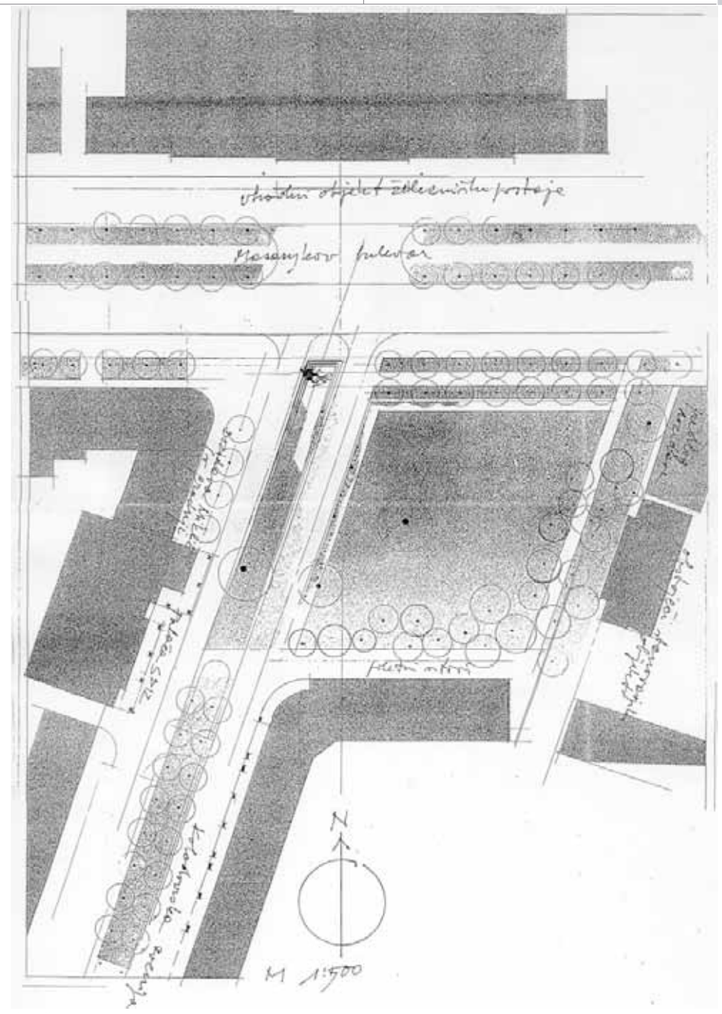
16. Fontana Ljubljana

avtor: Jurij Kobe

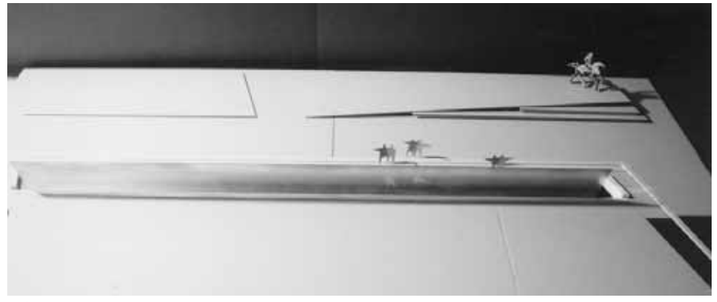
LUZ, Ljubljanski urbanistični zavod, je ob jubileju svojega delovanja namenil v Ljubljani postaviti obeležje, ki bo po eni strani mestotvorno, po drugi pa bo govorilo o tem pomembnem dosežku njihovega kolektiva. Podobno, kot je ob svoji 30 letnici Luz na Prešernovem trgu postavil bronasti model jedra Ljubljane v merilu 1:500, želi za obeležje 40. leta svojega dela mestu darovati veliko fontano.
Glede na dejstvo, da je ureditev širšega območja Kolodvorskega parka ob novo izoblikovanem okolju spomenika generalu Rudolfu Maistru v fazi projektiranja in predvidena za realizacijo, je bila dana in po prostorskih preverbah tudi sprejeta pobuda, da se fontana umesti v prav v ta, širše pomembnejši del mesta.

Zasnova

Fontana je koncipirana kot izrazito longitudinalna ozka vodna površina, ki spremlja zahodno stranico Kolodvorskega parka ter tako razmejuje izrazito zeleno površino od bolj urbanega izteka Kolodvorske ulice.
Sestavljajo jo vzdolžni plitev bazen, ki ga s strani Kolodvorske ceste spremlja proti vodnemu bazenu nagnjena, nekoliko dvignjena robna ploščad fontane, na vzhodni, parkovni strani pa vodo obroblja le ozka, prav tako proti vodi nagnjena obroba.
Robni ploščadi sta obdelani v rezanem granitu, sami robovi so iz masivnega kamna.
Bazen, monolitna armiranobetonska konstrukcija, ima strojno zaglajeno površino dna (varianta: obloga z granitom).
Neposredno ob robu večje, zahodne obrobe, ki služi tudi kot nekakšen lovilec vodnega prša, je po celi dolžini bazena nameščena strnjena vrsta vertikalno postavljenih brizgalnih šob, ki s svojimi curki ustvarjajo nekakšno vodno steno. Ta naj bi, ob njihovem maksimalnem delovanju, dosegla višino 4,00 m.
Brizgalne šobe so centralno upravljane in njihovo delovanje je mogoče uravnavati po različnih programih. Tako dobimo steno različne višine, valovanje, sledenje različnim ritmom itd.
Vzdolž šob so nameščene tudi podvodne svetilke. S tem lahko, sledeč gibanju vode, ustrezno različnim programom, ustvarjeno vodno steno tudi različno kromiramo.



situacija



maketa

17. Parkovna ureditev obvodnega prostora ob Gradaščici in most na Barjanski cesti

avtor: Jurij Kobe

Parkovna ureditev zelenih površin se naslanja na realizirane in nerealizirane Plečnikove predloge, ki že upoštevajo tako Sittejev kot Fabianijev predlog za urbanizacijo popotresne Ljubljane s konca prejšnjega stoletja, ki jo je kasneje GUP iz leta 1966 in 1972 povzel v zeleno površino. Podobno je to površino že obravnavala prostorska in tehnična dokumentacija iz osemdesetih let.

Osnovno vodilo oblikovanja je ostalo: urejen obvodni prostor, namenjen sprehajanju, ki ga plemenitijo drobne intimne ureditve, ki naj v tem prostoru z odmevi odslikujejo urbano mrežo mesta.

Severni skok nivelete od Finžgarjeve in Gradaške ulice do parkovne ureditve ob vodi je reševan s Plečnikovimi razmeroma strmimi brežinami, ki jih poudarjajo vzdolž struge potekajoče sestopne rampe. Ta način reševanja bi deloma uveljavili tudi na južnem obrobju zelene ureditve.

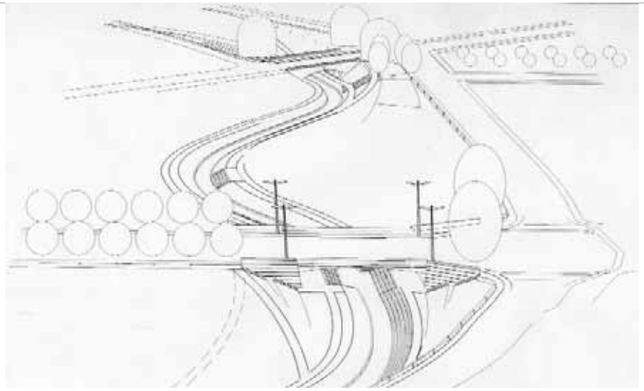
Obrežji med mostom na Barjanski in Trnovskim mostom

Sama struga vodotoka je na severnem, bolj urbanem, pa tudi bolj osončenem bregu, od mostu pa do obstoječe kamnite brežine, ko se prestavljena struga priključi stari, urejena kaskadno: prefabricirani betonski elementi med katerimi je vsajeno rastlinje, tako da je posedanje ob samem potoku, vodi, vedno mogoče.

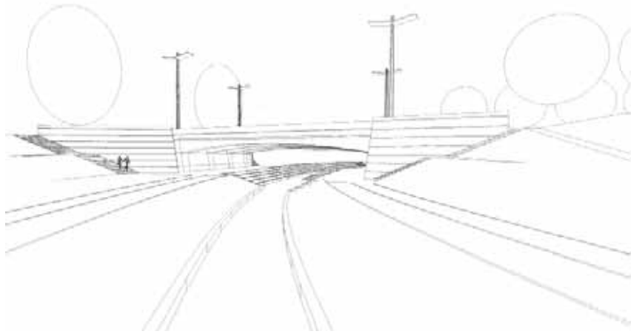
Ureditev zahodno od Barjanskega mostu zaradi predvidene gradnje v trikotniku z Riharjevo obravnava le prostor neposredno ob vodi. Intimno zeleno ureditev obrežja s potjo tu prekine le sestop na spodnji nivo struge v osi Bogišičeve ulice.

Ureditev ob mostu v osi Riharjeve le nadaljuje osnovno zasnovo parkovne ureditve na vzhodu: obrežna pot ter vzdolžne sestopne rampe.

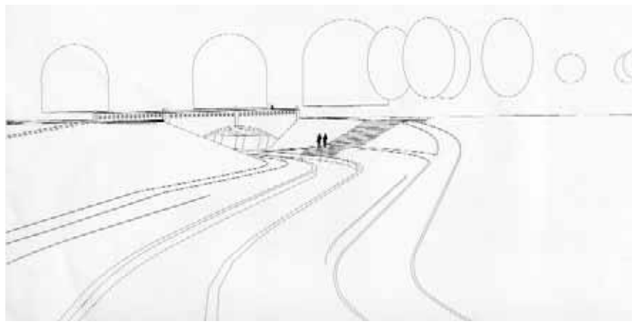
V osi Murnikove ulice je izoblikovana manjša polščad, primerna za postavitev intimnejše spomeniške kompozicije, s stopniščnim sestopom k obvodni poti.



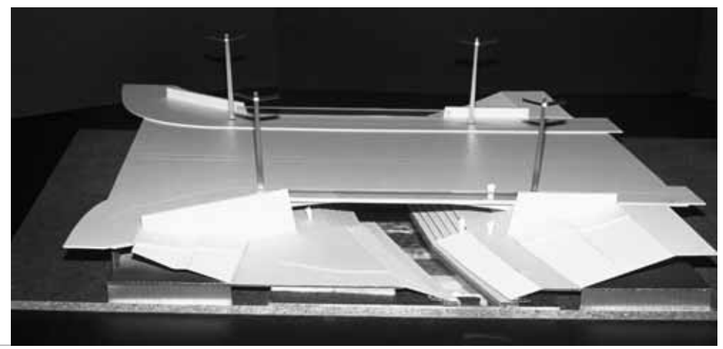
1 pogled



2 pogled



3 pogled



maketa

18. Nadhod pred grajskim predorom

avtorica: Saša Ostan

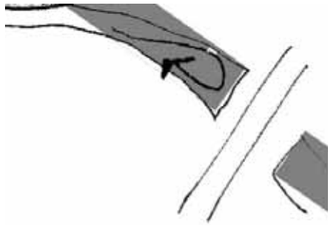
Od zapiranja k odpiranju (Gornji trg in pisana vrata)

Slikoviti ljubljanski Gornji trg predstavlja najstarejšo še ohranjeno urbano potezo naše prestolnice. Starožitna ulica, ki veselo zavijuga, ko se dviga od Mestnega trga, je nekoč pomenila glavno prometno žilo proti jugovzhodu. Na njenem koncu so bila t.i. Pisana ali tudi Karlovška vrata, mestna vrata, ki so svoje ime dobila po živobarvnih grbih. Sredi 18. stol.so jih z obzidjem vred podrli, sredi 20. stol. pa so po nekdanjem grabnu prečno na ulično os speljali prometno cesto s tunelom skozi grajski grič. Slednja je drastično presekala staro mestno os, njeno prometno vlogo pa je že prej prevzela sosednja Karlovška cesta. Po »amputaciji« je pričel iztek Gornjega trga počasi odmirati, tako da danes predstavlja le še »slepo črevo« mestnega urbanizma, kamor za razliko od osrednjega mestnega jedra le po naključju še zaide kak sprehajalec.

Izhajajoč iz kritičnega stanja stvari je ključna ideja predloga ta, da se pretrgana historična os ponovno vzpostavi ter da se povezave odprejo tudi v obe prečni smeri, kjer je nekoč potekalo grajsko obzidje: po zelenem hribu navkreber proti Šancam in navzdol proti Ljubljanici. Šele ko bo Gornji trg postal ponovno v vse smeri pretočen prostor, bo skozenj ponovno stekel tok življenja.

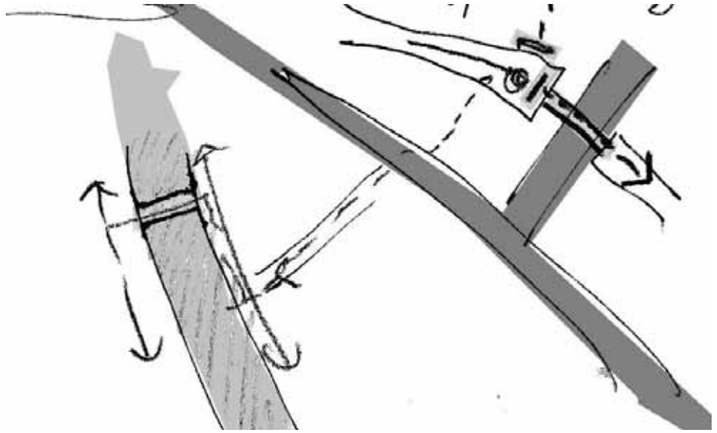
Prekinjena ulica naj se v obliki pešaške in kolesarske brvi vzpne nad nižje ležečo prometno cesto in jo premosti. V razširjeni iztek Gornjega trga se prečno postavi lažja, transparentna paviljonska struktura, dvignjena na noge. Stala bi na mestu, kjer so nekoč stala Pisana vrata, trg pa bi pred hrupno cesto deloma zamejila, vendar bi v osi še vedno odpirala pogled na ulični podaljšek onkraj ceste ter omogočila dostop na predlagano brv. Odprti bi puščala tudi obe obstoječi robni peš povezavi, ki iz primestne smeri odpirata tako značilni veduti na glavni dominanti Gornjega trga: po vzponu na plato trga se iz južnega vogala odpre pogled na zvonik cerkvice Sv. Florijana, iz severnega na zvonik cerkve Sv. Jakoba. Paviljon bi lahko kot sodobna informacijske »stražarnica« na izviren in interaktiven način pripovedoval zgodbo tega dela mesta, pod sabo pa odprl še arheološke globine nekdanjega obzidja.

Na svojem severnem klancu, preko katerega bi se proti grajskemu griču strmo vzpela nova pešpot, še danes stoji betonski vhod v nekdanje veliko mestno zaklonišče, čudna relikvija iz časa hladne vojne. Odprli in prenovili bi njegova vrata in vanj z zanimivim programom, ki bi predstavil različne plasti podzemnega sveta Ljubljane, povabili radovedne obiskovalce. Trgec bi osrediščila manjša fontana, ki bi v prostor vnesla še sproščujoči in vitalni element vode.



problem

koncept



umestitev

predlog