

ulice

3.0



uvodnik
razstava
esej
docomomo
recenzija
prevodi

Miklošičeva ulica

Tivolska cesta

Slovenska cesta

Cankarjeva ulica

Nazorjeva ulica

Čopova ulica

Vegova ulica

Ulica na gr

Aškerčeva cesta

Zoisova cesta



Foto: Matevž Paternoster

3.1. Od Čevljarskega mostu do Zoisove ceste

Avtorja: Vesna Vozlič Košir in Matej Vozlič

Leto: 2007

Zadnja faza v nizu ureditev od Prešernovega trga do Zoisove ceste je ureditev obrežnega prostora levega brega Ljubljane od Čevljarskega mostu do Zoisove ceste.

Trg pred Zlato ladjico

sledi novi ureditvi Pločnik na Prešernovem trgu, je njen drugi pol. Strižene krošnje oblikujejo senčno dvorano na nivoju pešca, mesto pa pridobi manjkajoči volumen. Talna površina je tlakovana s kockami, ki skupaj z litoželeznimi rešetkami dajejo dovolj vode novemu drevju, osmim platanam.

Zaključek Novega trga

se izteče ob Ljubljani. Po nekaj podestih in stopnicah se spustimo do spodnje promenade ob Ljubljani. S strani Čevljarskega mostu pelje na isto sprehajalno pot položna rampa. S tem se prvič po regulaciji Ljubljane, ki je odtujila reko od mesta, mestni prostor fizično približa vodni gladini, Novi trg pa dobi iztek v panorami Stare Ljubljane z grajskim gričem. Na tem mestu je predvidena postaja za turistične ladjice v pontonski izvedbi. Na podestih nove breze napovedujejo začetek peš poti v zelenje – proti Špici, klop ob obstoječi fontani pa pomaga preseči občutek zgolj prometne ureditve.

Promenada ob vodi

je reinterpretacija Plečnikove ideje o promenadi ob Ljubljani na tem mestu. Izvedena bo v betonu s prano površino iz rečnega peska, z zaščitno ograjo na strani reke in s klopmi za sprehajalce. Sprehajališče se pod mostom nadaljuje do Špice, ob mostu pa se povzpne po položni rampi na Zoisovo. Brežina ostaja zatravnjena in zasajena z redkim okrasnim grmičevjem.

Pločnik pod kostanji

bo glede na potrebo po varni kolesarski poti širši od obstoječega in opremljen z nizom klopi s spremljajočo urbano opremo. Tlakovan bo s Sečoveljskim peščenjakom kot Hribarjevo nabrežje.

Pločnik ob stavbah na Bregu

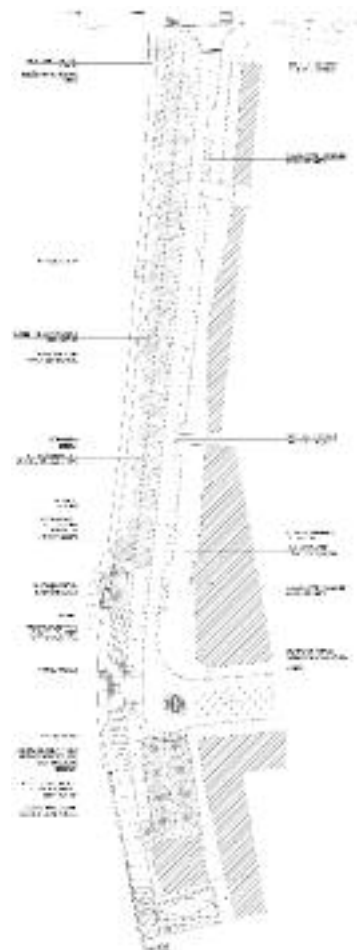
je tlakovan s Sečoveljskim peščenjakom, nivojsko so urejeniuvozi do stavb na lokacijah obstoječih. Ekološka otoka sta obdelana v enakem tlaku kot pločnik. Na pločniku, ki je širši od obstoječega, bo možno postavljati gostinske vrtove, sejme in podobno, skladno z usmeritvami in razpisnimi pogoji oddelka za urbanizem MOL.

Cesta na Bregu

bo po prenovi enosmerna, promet pa poteka z Novega trga proti Zoisovi, kjer je predvideno križišče za prečenje in levo ter desno zavijanje. Kolesarska steza v smeri Prešernovega trga je speljana na označenem delu promenadnega pločnika pod kostanji. Zaključni sloj cestišča je asfalt, nivojsko so urejeni obstoječiuvozi do stavb, v nivoju pločnikov in trga pred Zlato ladjico je tudi krožišče ob fontani.

Zelenje

osem platan na Trgu pred Zlato ladjico, pet brez na terasah v izteku Novega trga in dopolnjen ali povsem nov drevored kostanjev na obstoječi lokaciji, prostorsko in razpoložensko obvladuje potezo. Sajeno bo večje drevje - enako kot na Prešernovem trgu.



Smeti

zbiranje smeti je urejeno skladno z novim režimom zbiranja smeti v Centru Ljubljane. V območju Brega v dveh ekoloških otokih z ločenim zbiranjem odpadkov v podzemnih kesonih.

Osvetlitev

cesta bo osvetljena sredinsko in na višini 5,5m nad tlemi. Predel na krožišču v izteku Novega trga in križišču Zoisove bo razsvetljen z visokimi cestnimi svetilkami na tipskih drogovich. Promenada ob vodi bo razsvetljena le z varnostno lučjo, ki bo osvetljevala tlak.

3.2. Od BTC mesta do BTC meščana

Magistrska naloga

Avtorji: Špela Štern, Roman Cordero, Aurea Martha Bucio, Mariano Arias-Diez

Inštitut: IaaC (Institut d'arquitectura avanzada de Catalunya), Barcelona, Španija

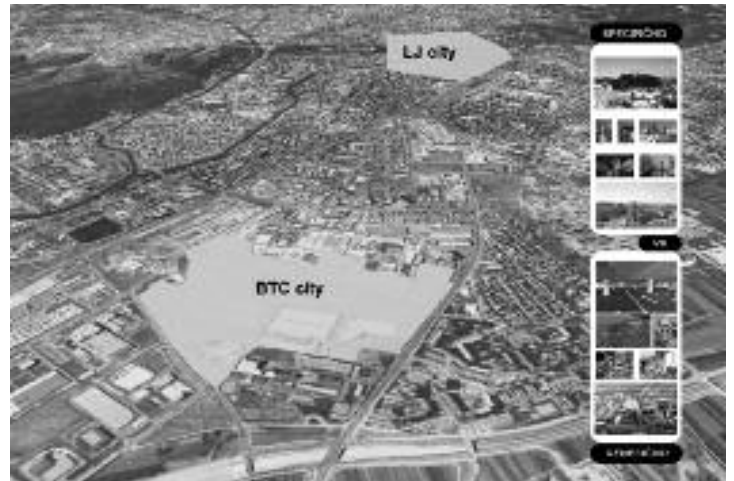
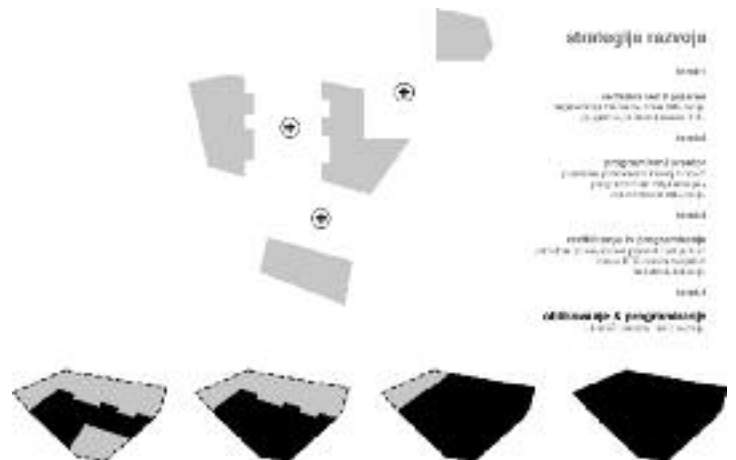
Mentorstvo: Vicente Guallart, Boštjan Vuga, Carolien Lichtenberg

Leto: 2005

Prostor skladišč in logistike v 60ih in 70ih je danes eden večjih evropskih nakupovalno-poslovno-zabavišnih središč z ambicijo postati mesto v vseh pogledih. Center Ljubljane uživa svojo lepoto, ambientalne kvalitete in izrazito identiteto, medtem ko želi mesto BTC to nadoknaditi.

V BTC-ju se danes množično nakupuje, sklepa posle, rekreira, zabava, obeduje, ... Ne samo med tednom, tudi med vikendi, ne samo čez dan, tudi, ko pade noč. Vodni park, zabavišni center, športni objekti ipd. Obiskovalci ostajajo v BTC-ju toliko časa, kot traja njihov opravek rekreacija, nakup, ogled filma ... Stalna rast kapitala je postopoma pripeljala do razvoja celotnega območja v lasti BTC. Kako naprej? Postati mesto, kako in zakaj? Kako pritegniti še širše množice, jih obdržati dlje in izzvati interakcije med njimi? Bo višja stopnja urbanosti BTC mentalni približala centru Ljubljane? Dobiva Ljubljana drugi, novi center? Bosta oba centra tekmeča ali bosta uspela najti sinergijo?

od BTC mesta
do BTC meščana



3.3. Revitalizacija Slovenske ceste

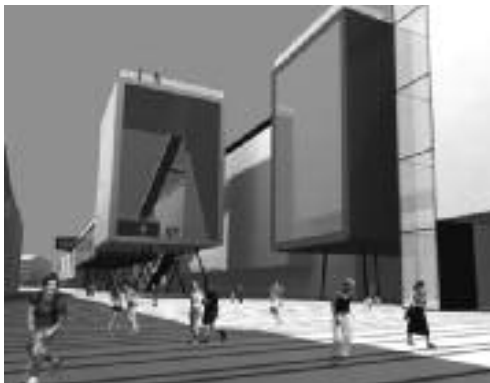
Avtorji: Tomaž Budkovič, Saša Grujič, Jan Hadžič,
Nejc Koradin, Ana Kunstelj, Veronika Ule
Mentorja: Aleš Prinčič, u.d.i.a., Tomaž Jelovšek, u.d.i.a.

Leto projekta: 2005/06

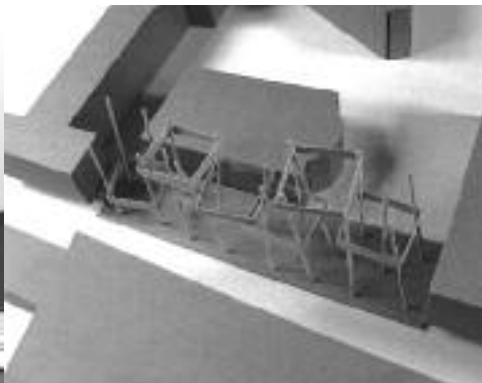
Slovenska cesta v danes nima prave identite. Je preobremenjena z motornim prometom, ob njej se pojavljajo zapuščena in degradirana območja. Nima enotnih gabaritov, prav tako ne kontinuirane stavbne linije. Zaradi tega predlagamo, da Slovenska cesta postane generator javnega dogajanja in ne zgolj prehodna pot. Ugotovili smo, da prehodnost Slovenske ceste za

delovanje ljubljanskih ringov in vpadnic ni potrebna. Zato smo se odločili, da na relaciji Drama-Gospodsvetska cesta ustvarimo peš cono, v katero imajo poleg pešcev in kolesarjev vstop le servisna vozila in tramvaj. Cesto smo dodatno uredili z drevoredi in urbano opremo.

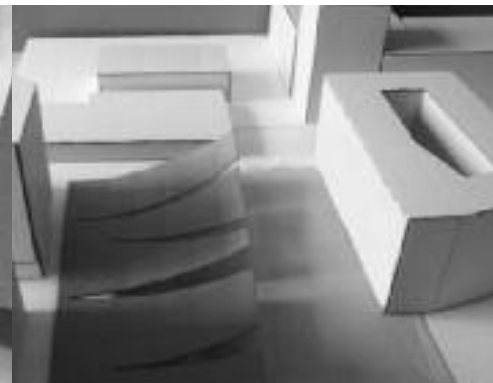
Parkiranje smo organizirali v podzemnih garažah. Na ta način smo zagotovili, da lahko program, ki je že na Slovenski cesti, izbruhne. Slovenska cesta se preoblikuje v longitudinalni trg, od katerega se kot veje izdrevesa odcepljajo manjši trgi. Cesta dobi vlogo stičišča generacij ter postane dinamičen in spremenljiv prostor. Cilj je spraviti ljudi na ulico. To dosežemo tako, da izkoristimo moč arhitekture. Naš predlog obravnava štiri lokacije katerih spremembe vplivajo na delovanje Slovenske ceste.



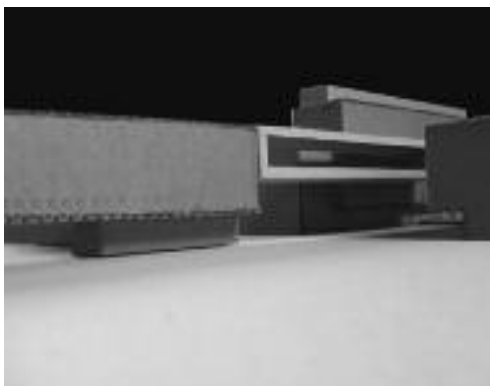
Konzorcij



Drama



Metalka



Konzorcij



Drama



Park Zvezda

3.4. Oblikovanje Slovenske ceste

Diplomsko delo
Avtorica: Katja Žlajpah
Mentor: prof. Janez Koželj
Leto projekta: 1998

Arhitektura versus urbana oprema - oblikovanje odprtega sistema

Dejstvo je, da je ulica prostorska komponenta, ki je v konstantnem spreminjanju, še bolj pa to zaznamujejo danes nepredvidljive ter v naprej nedoločljive situacije. Iz tega stališča, si za izhodišče metodologije oblikovanja Slovenske ceste določimo tako fleksibilen sistem, ki v okviru celote omogoča nemoteno spreminjanje, tako oblikovno kot programsko. Predlagana je načrtna metoda, ki ima izdelano arhitekturno zasnovo, znotraj katere program ostane nedefiniran. Slednji se v okviru arhitekturne ideje lahko spreminja ter dopolnjuje.

Prostorska zgodba je sestavljena iz posameznih elementov, kadrov, zgodb. Za določanje vrednosti posameznega elementa, je nujna konfrontacija in primerjava z elementi iste vrste. Od tu izhaja logična zasnova ideje porazdelitve prostora ob Slovenski cesti na skupine pasov, ki med seboj sodelujejo in tvorijo celoto, hkrati pa delujejo kot razpoznaven element. Skupna lastnost določujočih parametrov je linearnost oziroma linijska usmeritev, ki jo uporabimo kot osnovno idejo ureditve prostora tik ob cesti. Njihova opredelitev je odvisna od različnih vrst prometa v stalnem prepletu z določenim programom, ki potekajo v smeri S-J, torej sledijo in dodatno poudarjajo logiko ceste. Izpostavimo glavne dejavnike, ki opredeljujejo cestni prostor: zasnova vegetacije, javno razsvetljavo, tlakovane površine, ...

Mikroarhitekture - elementi urbane opreme

Značilnost takih elementov je, da jih pojmujejo kot arhitekturo, pa vendar je njihov pristop do oblikovanja bolj soroden industrijskemu oblikovanju, katerih posebnost je tudi v njihovi repetitiji oz. ponovljivosti.

Zunanja javna razsvetljava - zasnova sistema cestnih svetil

Ulična svetilka po eni strani ustrezati in sporočati počasnemu gibajočemu subjektu majhnega merila, to je pešca, po drugi strani pa hitrim prevoznim sredstvom, ki se gibljejo po vozišču. Celoten sistem potemtakem združuje dva osnovna tipa svetilk, ki se razlikujeta po usmerjenosti glede na cesto in višino svetilke. Predlagani sistem je razvit v skladu z različnimi funkcijami javnih površin. Tam, kjer je na eni strani široko cestišče in velik, širok prostor ploščadi na drugi strani, je luč zasnovana tako, da sodeluje in odgovarja dani situaciji. V skladu s takim načinom oblikovanja cestne luči se celotna poteza luči pojavi kot preplet različnih situacij med dvema osnovnima tipoma svetilk, znotraj katerih se tudi ta dva spreminjata, glede na določene prostorske situacije. Ideja je prikazati cesto kot preplet drevesne strukture, iz katere izhaja osnovna ideja luči. Luč je sestavljena iz dveh delov, torej je osnovna konstrukcijska zasnova sestava trupa in veje.

Zunanje javne pohodne površine - cestna urbana preproga

Predvidena intervencija zajema prostorsko sekvenco v osrčju mestnega središča v dolžini cca. 300 metrov. Začasno jo preoblikujemo v doživljajsko definiran prostor, urbano-cestno preprogo, ki naj bo namenjena tudi pešcem in ne le, kot sedaj - primarno le voznikom. Poudarek temelji na oblikovanju prostora, ki je razumljiv raznolikim uporabnikom, ki dojemajo prostorske informacije na različnih nivojih (pešci, kolesarji, vozniki). Za oblikovno zasnovo izhajamo iz splošno znanega vzorca zebre, ki na mentalni ravni predstavlja simbol za prečkanje ceste. Tega uporabimo kot izhodišče za razumevanje prostora, ki ga oblikujemo v prid pešcem.

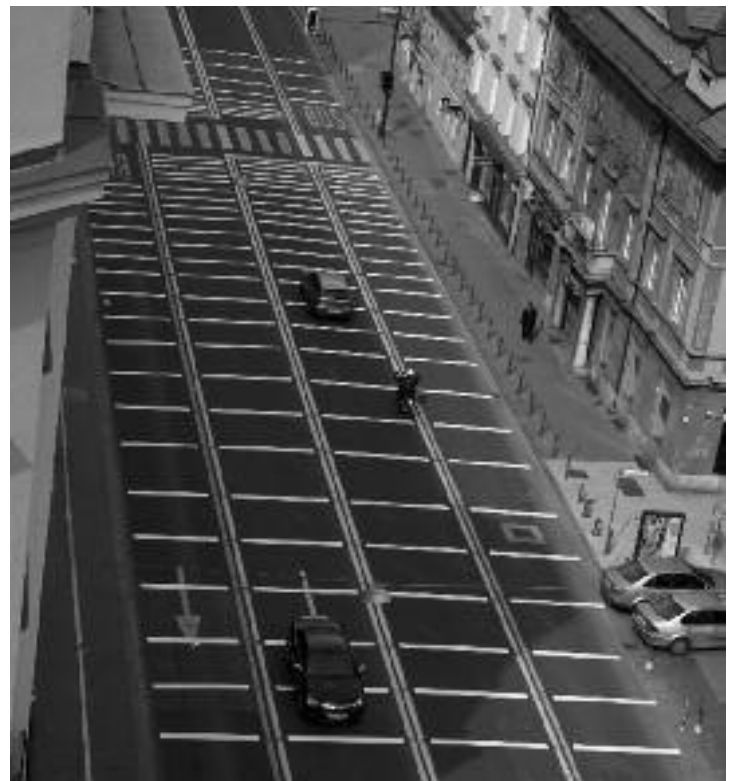
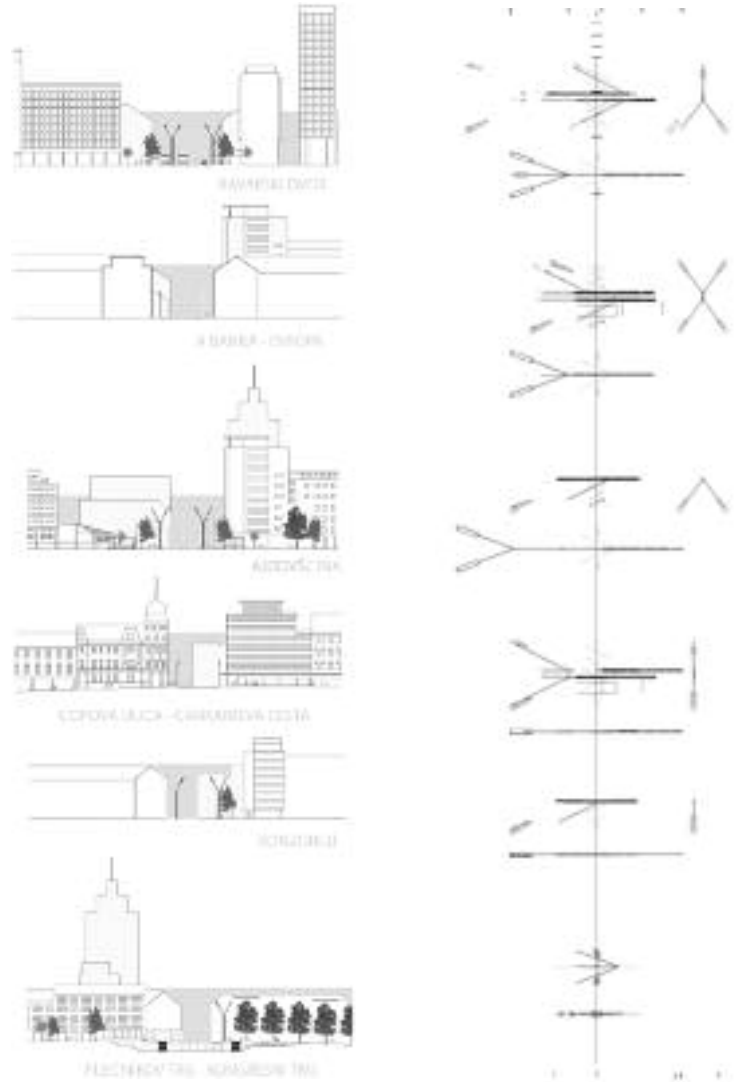


Foto: Mojca Janželj-Tomažič