
Oblikovalske metamorfoze novega mostu ter Ljubljanske in Partizanske ceste v Novem Mestu

Author(s): Peter GABRIJELČIČ

Source: *Urbani Izziv*, No. 12/13 (junij 1990), pp. 51-54

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180544>

Accessed: 07-09-2018 11:30 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

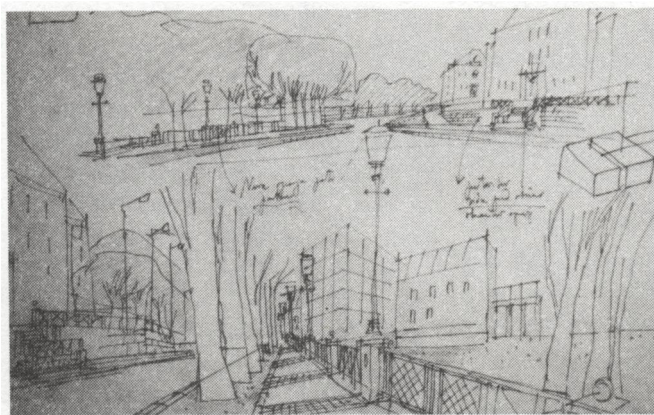
Peter GABRIJELČIČ

Oblikovalske metamorfoze novega mostu ter Ljubljanske in Partizanske ceste v Novem Mestu

V Novem mestu smo priča živahni gradbeni dejavnosti, ki bo s svojimi posegi vnesla v mestni prostor nove razsežnosti in nova prostorska občutja. Ob delni rekonstrukciji regionalnega cestnega omrežja v Novem mestu bodo potrebna obsežnejša gradbena dela v območju Ljubljanske ceste in Ceste herojev, izgradnja novega mostnega objekta ob obstoječem železniškem mostu in trasiranje nove Partizanske ceste skozi Kandijo.

Novi potek in širši prečni profili načrtovane regionalne ceste so spodbudili potrebo po zahtevnejšem oblikovanju cestnega prostora. Izdelanih je bilo več variantnih predlogov, ki iščejo svoja kompozicijska in estetska oporišča v obstoječih ambientih Ljubljanske ceste in Ceste herojev. Z oblikovanjem novega cestnega prostora želimo nadgraditi in medsebojno povezati starejše kvalitetne ureditve pred poslopjem občine in gimnazije ter hkrati izoblikovati tip drevoredne ulice, značilen za srednjeevropska mesta na prelomu stoletja. S tako zastavljenim oblikovnim in programskim

konceptom nove ceste bodo v mestu smiselno povezani elementi arhitekture z začetka 20. stoletja in vzpostavljena nova, programska in oblikovno bogata os v prostoru. Temu merilu je bilo podrejeno oblikovanje cestne opreme in drobnega urbanističnega inventarja. Širitve cestišča so zahtevale načrtovano prestavitev obstoječih kamnitih, lepo oblikovanih opornih zidov in postavitev novih, ki bodo v merilu in materialni izvedbi sledili klasičnim ureditvam. Dvig kvalitete cestnega ambienta v merilo mestnega bulvarja zahteva uporabo večjega števila novih prostorskih elementov, ki so bili v dosedanjem, po občutenju perifernem mestnem ambientu nepotrebni. Oblikovanje cestnega prostora je odprlo nove možnosti tudi za urbano rekonstrukcijo ulične zazidave. Ob Cesti herojev bo potrebno zaradi spremenjenega cestnega režima vzpostaviti novo napajalno cestno omrežje, hkrati pa je to priložnost tudi za oblikovno in programsko preoblikovanje in dograditev obstoječe robne zazidave*.



1. Prostor Ljubljanske ceste bo pridobil novo merilo in s tem nove oblikovne elemente, ki bodo jasno razmejili javne od poljavnih in zasebnih prostorov.

Drugo pomembnejšo nalogo na trasi nove regionalne ceste predstavlja izgradnja novega mostnega objekta čez reko Krko. Že ob iskanju ožje lokacije za novi most so se izoblikovala nasprotujoča si strokovna mnenja. Mnenja so se razhajala tudi ob kasnejšem detajlnejšem umeščanju objekta v cestni prostor oziroma ob izbiri najprimernejše mostne nivelete. Po strokovni presoji in na podlagi tehtanja različnih variant je izbrana lokacija, ki v največjem možnem obsegu ohranja karakteristike in niveletni potek Ljubljanske ceste, manj ugodna pa je za oblikovanje mostnega objekta samega, ki ima močan vzdolžni padec in se zato v pogledih "strižec" s sosednjim železniškim mostom.

Glede na zahtevnost lokacije sta investitorja, mesto in Republiška skupnost za ceste Slovenije, naročila poseben projekt oblikovanja novega mostnega objekta. Izdelava in usklajevanje projektne dokumentacije je potekalo v več fazah. V prvi fazi smo izoblikovali nekaj temeljnih kriterijev, ki so bili vodilo pri pripravi variantnih preizkusov za definiranje osnovnih gabaritov objekta:

- novi most ni samo prehod hitre ceste preko Krke, temveč mora s svojimi konstrukcijskimi, in simbolnimi elementi označiti prisotnost mestnega prostora oziroma opozoriti pešca in voznika, da se nahajata v rečnem ambientu;

- novi objekt se bo izrazil v lastni arhitektonski govorici, vendar bo sočasno oblikovno prilagojen prostorskim determinantam sosednjega železniškega mostu in merilu obrečne mestne arhitekture;

- objekt je potrebno oblikovno prilagoditi silhueti mesta; objekt je viden iz mestne smeri, hkrati pa je v prvem planu pri pogledih proti mestu;

- zaradi vzdolžnega naklona cestišča je prisotno oblikovno neugodno "striženje" železniškega in novega mostnega objekta; oblikovanje novega objekta mora v največji možni meri nevtralizirati to izjemno konfliktno stanje, kar je temeljni cilj oblikovalske naloge;

- z mostnega telesa se odpirajo lepi panoramski pogledi proti staremu mestu, kar moramo izkoristiti in predvsem pešcu omogočiti krajši postanek na predvidenih razglednih točkah.

Ob upoštevanju treh krovnih kriterijev smo pripravili nekaj možnih variant oblikovanja grobih obrisov mostnega telesa, ki so pokazale:

- Da na obravnavani lokaciji niso dopustne rešitve, ki dajejo vtis rutinske uporabe konfekcijske tehnologije tipa "ravnih prednapetih AB nosilcev" in pilotnih podpor.

- Da se s členitvijo mostu v manjše, ločene segmente, s podporami v reki, ne izognemo vtisu rutinsko načrtovanega objekta. Takšen objekt se zdi že na prvi pogled izvajalsko nezahteven in pretirano členjen v pri-merjavi z inženirsko drznim železniškim mostom. Čeprav ima železniški most podporo v reki, se zdi zaradi neprekinjenega paličnega nosilca oblikovno enoten in kot en skok preko reke.

- Oblikovanje objekta ne dovoljuje njegove pretirane členitve nad nivojem cestišča (svetilke, svetilni piloni), ker se s tem ustvarja oblikovna zmeda glede na železniški most v ozadju. Močnejše strukturiranje mosta je zaželeno v njegovi podporni konstrukciji, podobno kot pri objektu železniškega mosta.

Po strokovni oceni oblikovanih variant in po javni razpravi na nivoju mesta je bila izbrana varianta, katere oblikovalski koncept in njegove posamezne elemente lahko strnemo v sledečih točkah:

- Novi most in obstoječi železniški most predstavljata enovito in zaokroženo celoto. To pomeni, da je bilo mogoče omiliti neugodne posledice "striženja" objektov le z oblikovnim poenotenjem objektov v kompozicijsko celoto, v kateri je ostala prostorska diagonala cestišča edina kompozicijska izjema.

- V smislu poenotenja objektov smo členili novi most v tri oblikovne sklope: na dve obrežni stebriščni konstrukciji, ki spominjata na viaduktne del železniškega mostu, to je na del, ki je konstrukcijsko manj

zahteven, ker se opira na kopni del obrežja in na enovit, eleganten mostni lok preko rečnega toka, oprt na masivna obrežna podporna pilona. Takšna rešitev daje mostu videz vitkosti (ob sicer širokem cestišču), stebriščni motiv na obalah pa ga uvršča med tudi tektonsko, to je arhitektonsko čuteče objekte.

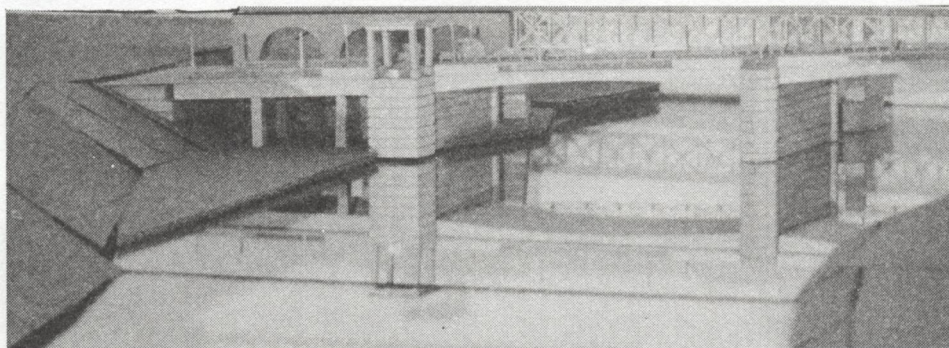
- Mostni lok v izbrani varianti je simetričen glede na horizontalno osnovo reke. To pomeni, da je lok ločnih nosilcev asimetričen glede na vzdolžni naklon cestišča. Z oblikovalskega stališča je to pomemben element uravnoveženja prostorske kompozicije, ki pa mora biti ocenjen tudi s stališča izvedljivosti in ocene stroškov.

-Obrežni piloni imajo prečne razširitve v obliki razglednih balkonov ali počivališč. Na desnem bregu proti mestni strani se balkon razširi v večjo razgledno ploščad, prekrita s paviljonsko streho. Višina paviljona je poravnana z niveleto železniške proge. Objekt paviljona predstavlja v celotni kompoziciji obeh mostov ključni element izravnave ali uravnoveženja kompozicije ter s svojim kontrapunktiranjem omili posledice "striženja" obeh mostnih objektov. Istočasno predstavlja lokacija paviljona izjemno razgledno točko z značilnimi pogledi na mesto.

Na teh osnovah je bil razpisan natečaj za pridobitev najugodnejše konstrukcijske rešitve. Natečajnikom je bil predpisan osnovni gabarit objekta, medtem ko so bile materialne in konstrukcijske rešitve prepuščene

njihovi presoji.

Rešitve natečaja so pokazale, da je predlagana oblikovna varianta cenovno prezahtevna, saj bi bili potrebni preveliki konstrukterski naporji za ustavitve enovite ločne konstrukcije ob le dveh obrežnih pilonih, od koder bi "odkorakal" most v drobnejših korakih. Edina cenovno primerna enovita ločna konstrukcija je bila z oblikovnega stališča nesprijemljiva, saj je pomenila le preprost prenos tehnologije škatlastih težkomontažnih nosilcev, razvitih za gradnjo avtocestnih viaduktov, in bi s svojim merilom in oblikovanjem porušila mestno občutenje prostora. V tem okviru smo izbrali konstrukcijsko rešitev, ki ohranja vse značilnosti oblikovne predloge s tem, da nadomešča enoviti ločni nosilec z dvema lokoma, oprtima na rečno podporo. S tem ko smo izgubili predvideno smelost mostne konstrukcije, izvedene v enem razponu, smo morali poiskati nadomestilo v dodajanju drobnejših elementov, ki dodatno pojasnjujejo novo konstrukcijo. To so predvsem razgledni pomoli tudi nad sredinsko mostno podporo in drugače strukturirana ograja. Zaradi širine mostu in zaradi varnosti pešcev smo med voziščem in kolesarskimi stezami namestili ograjo s svetilkami. Na ta način ustvarimo prostorsko plastovitost in tudi v prečnem profilu mreženje pogledov. Z razglednimi balkoni je peščevo pot razdeljena v več sekvenc, kar krepi pri pešču občutek varnosti in dela pot preko mostu krajšo in zanimivejšo.



2. Mostni objekt se je skozi faze projektiranja postopoma preoblikoval iz konstrukcijsko drzne inženirske zgradbe v manj zahtevno in arhitektonsko drobneje razčlenjeno rešitev

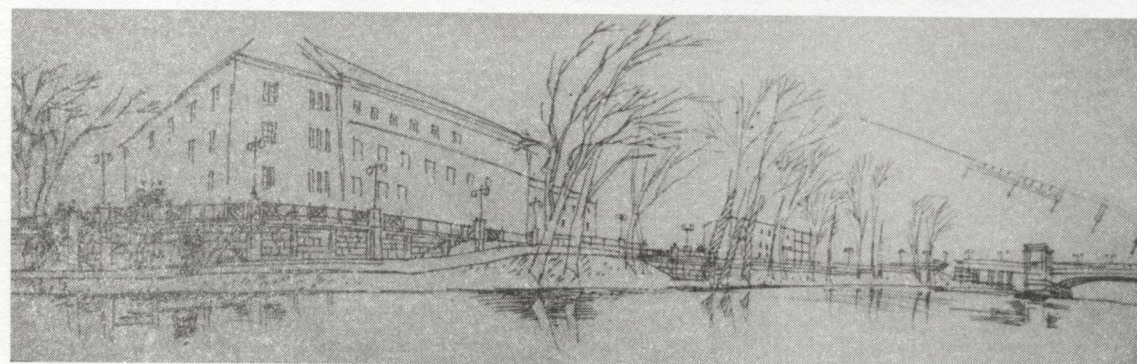
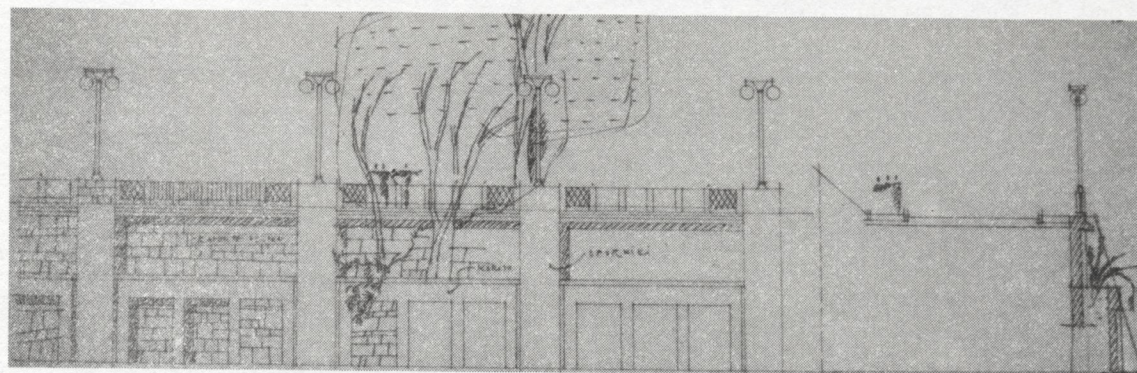
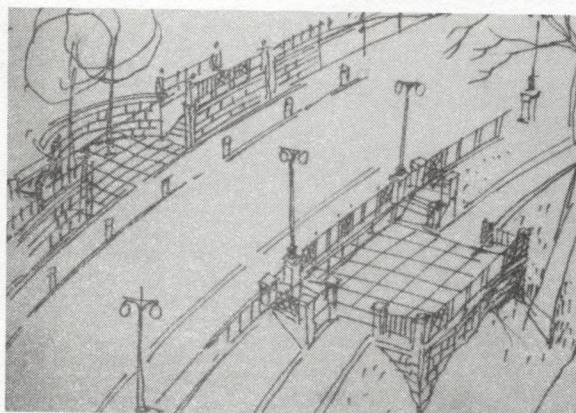
Tretji večji poseg v prostor predstavlja načrtovanje nove Partizanske ceste. V ta namen je izdelanih več variant. Nekatere iščejo rešitev na obstoječi trasi, druge pa predstavljajo traso na breg Krke. Obrežni potek ceste sprošča območje med bolnišničnimi palačami za oblikovanje novih parkovnih površin in za morebitne nove javne parterne funkcije. Kljub posegu v obrežni ekotop omogoča ob skrbnem projektiranju in oblikovanju ohranitev večine drevesnega sestoja in ohranitev osnovnega značaja prostora.

Z iskanjem idealnega poteka ceste

bodo potrebni le minimalni posegi v brežino, bodisi kot minimalni useki ali kot opore na mestih, kjer se cesta "prelije" preko roba brežine. Z novimi arkadnimi elementi in tradicionalno čutečim členjenjem komunalnih elementov bo lahko postala Partizanska cesta nov kvaliteten obrežni mestni prostor, od koder bodo odprti široki panoramski pogledi na staro mesto.

prof. mag. Peter Gabrijelčič, dipl. inž. arh.
Šola za arhitekturo - Fakulteta za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo, Ljubljana.

* Predlog oblikovanja Ceste herojev sta pripravila arh. Lapajne in arh. Blatnik.



3. Nova obrežna trasa Partizanske ceste je bila oblikovana v več variantah: od trde, bolj arhitektonsko čuteče variante s poudarkom na oblikovanju obrežnih zidov, do mehkejše, ki le minimalno posega v drevesne sestoj, in ki je obogatena z elementi arkadijske arhitekture.