

Lučka AŽMAN MOMIRSKI

Vpliv omrežij na oblikovanje mestnega središča Domžal

Mednarodna urbanistična delavnica Domžale – oblikovanje centra¹

1. Uvod

Na pobudo Občine Domžale je bila v juniju 1999 izvedena mednarodna urbanistična delavnica v Domžalah na temo, kako, zakaj in kje oblikovati središče Domžal.

Pri obravnavi zastavljenega problema se je izkazalo, da je nujno pred pričetkom podrobnejšega načrtovanja središča opozoriti na obstoječa omrežja v obravnavanem širšem in ožjem prostoru oziroma nekatera omrežja v tem prostoru definirati in vzpostaviti. Oblikovanje mestnega središča Domžal in definiranje omrežij je potrebno uskladiti oziroma ju v določenih primerih podrediti/prikladiti posameznim interesom, kot npr. podrediti zasnovo cestnega omrežja interesu oblikovanja središča.

Prav zato problemi in možnosti pri oblikovanju središča Domžal niso omejeni le na središče mesta, ampak so povezani s položajem Domžal v urbani konurbaciji ljubljanske mestne regije.

2. Analiza širšega in ožjega območja

Geografsko je kamniškobistriška ravnina skrajni vzhodni rob Gorenjske oziroma stik Gorenjske s severnim Ljubljanskim poljem in Kamniškim poljem. Omejujejo jo pokrajinski elementi, kot so gozdna pobočja, in reke Sava, Pšata in Kamniška Bistrica. Delimo jo na severni in južni del. Severni (Kamniško polje) je bolj rodovitno,

južni (severni del Ljubljanskega polja) je preprečen z mlinščicami in meandri Pšate in je bil v preteklosti poplavno območje. Reki Pšata in Kamniška Bistrica, ki sta hudournika, ter mlinščice so pretežno regulirane.

Zahodni in vzhodni robni del območja sta vzporedna prostorska pasova, ki usmerjata linearni razvoj v prostoru. Navedeni prostorski dejavniki so vplivali na gospodarski razvoj (poljedelstvo, živinorejo, industrijo, obrt) in poselitev prostora, s tem pa na podobo prostora/območja obravnave.

Cestno in železniško omrežje kamniškobistriške ravnine sledi glavnim prostorskim omejitvam, razen magistralne ceste Ljubljana-Maribor in železniške povezave Trzin-Domžale na železniški progi Ljubljana-Kamnik, ki sta določeni v širšem prostoru osrednje Slovenije.

Poselitev se zaradi uspešne regulacije postopoma pomika na bregove rek, ravno tako pa tudi na ravnico/rodovitno polje, ki je večinoma še ohranjeno kot osrednje agrarno območje. Južni del je zaradi slabših tal in kljub meliorizaciji močvirij manj zanimiv tako za obdelavo kot poselitev.

Mesto Domžale tvori skupaj z Mengšem in Trzinom prostorsko in funkcionalno trojico. Pomen posameznega središča se je v preteklosti spreminjal. Nekoč je bil najvplivnejši Mengeš, ki je bil leta 1867 imenovan trg. Po zgraditvi železniške proge in zaradi vplivov industrializacije po drugi svetovni vojni so to vlogo prevzele Domža-

Cestno omrežje Delavnica Domžale Mestno središče Železnica

Domžale so mesto brez starega mestnega jedra. Preobrazile so se iz štirih samostojnih vasi: Stoba, Štude, Spodnjih in Zgornjih Domžal. Po združitvi z naselji Depala vas in Šentpavel so postale mesto. Problemi in možnosti pri oblikovanju mestnega središča Domžal niso omejeni le na središče, ampak so povezani s položajem Domžal v urbani konurbaciji ljubljanske mestne regije. Intervencije v domžalskem širšem in ožjem prostoru bi morale načrtovati na osnovi komplementarnosti, ki potencial mesta in njegovo identiteto povečuje, ne pa na osnovi konkurenčnosti. Pri oblikovanju, načrtovanju in izvajanju preureditve središča Domžal je potrebno naprej preveriti vpliv vsaj treh omrežij v prostoru: cestnega omrežja, omrežja javnega prometa in programskega omrežja.

Domžale Town centre Railroad Road network Workshop

Domžale is a town without a historic core. It transformed by integrating four former independent villages: Stoba, Štude, Upper and Lower Domžale. After joining with the settlements Depala vas and Šentpavel it became a town. The problems and possibilities of designing the town centre of Domžale are not limited to its centre, but are connected to the position of Domžale within the urban conurbation of the Ljubljana metropolitan region. In the case of Domžale intervention in the wider and closer area should be based on complementarity, that increase the potentials of the town and its identity, rather than competitiveness. In the design, planning and execution of redesigning the town centre at least three spatial networks have to be examined beforehand: the road network, the network of public transport and the network of programmes.

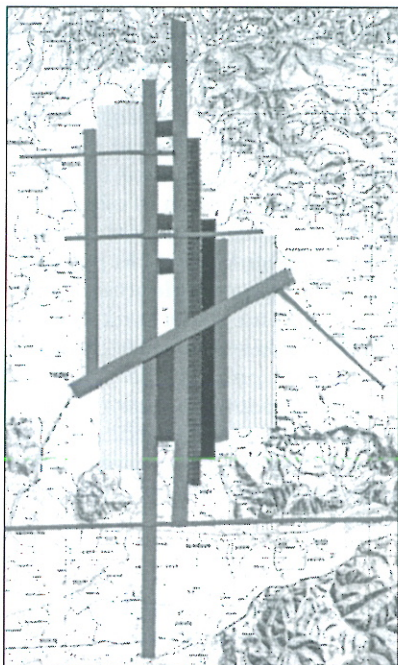
le. Danes postaja funkcionalno čedalje močnejši Trzin, ki se prostorsko intenzivno širi.

Domžale so mesto brez starega mestnega jedra. Preobrazile so se iz štirih samostojnih vasi: Stoba, Štude, Spodnjih in Zgornjih Domžal. Po združitvi z naselji Depala vas in Šentpavel so postale mesto. V agrarnem zaledju Ljubljane, za kar so Domžale z okolico

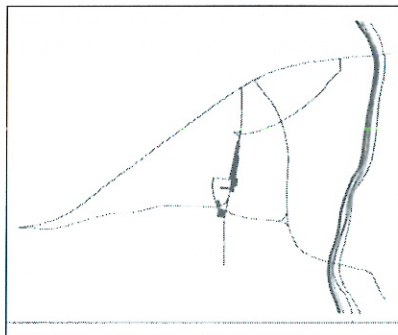
veljale in kjer je bila razvita tudi furmanska in slamninarska obrt, je po drugi svetovni vojni sledila industrializacija. Nova delovna mesta v industriji in nazadovanje kmetijstva sta sprožila deagrarizacijo. Pojavili so se novi načini poselitve v prostoru, predvsem blokovno-kolektivna gradnja kot razširitev obcestnih vasi ali trgov ali samostojna poselitvena območja z večjo gostoto. Novo, večje, mestno merilo je v območje ožjega središča Domžal vnesla izgradnja objekta SPB. Domžale so doživele bliskovit razvoj v sedemdesetih letih, ko so na njihovem območju nastali industrijski obrati. Ti so pogojevali rast mesta. Podoba prostora se je popolnoma spremenila. Domžale so prerasle v močno lokalno središče z vsemi pripadajočimi dejavnostmi.

Ožje območje Domžal je danes prometno zelo obremenjeno; severno od njegovega središča poteka glavna prometna povezava med prestolnico Slovenije in Mariborom, skozi sam center pa regionalna povezava med Ljubljano in Kamnikom. Obstoječa prometna mreža v središču Domžal ni razvidno rangirana in ni razpoznavna po položaju glede na višjo ali nižjo stopnjo prometnih tokov, javnih programov in javnih prostorov.

Javni programi in javni prostori so razviti predvsem ob glavni cestni povezavi v smeri J-S od Ljubljane do Kamnika. Degradirane urbane površine v medprostoru območja Kamniške Bistrice in Ljubljanske ceste imajo velik razvojni potencial za nastanek novega mestnega središča v Domžalah.



Slika 1: Linearni razvoj v prostoru



Slika 2: Obstoječi javni prostor



Slika 3: Potencialni javni prostor

3. Pričakovane spremembe v prostoru

V obravnavanem prostoru načrtujejo in delno že izvajajo izgradnjo širšega cestnega omrežja:

- izgradnjo avtoceste Ljubljana-Maribor,
- izgradnjo medregijske povezave Štajerska-Gorenjska/Zelodnik-Mengeš-Brnik-Kranj.

V prihodnosti lahko predvidimo čedalje intenzivnejši proces suburbanizacije območja kot npr. širjenje Ljubljane proti Kamniškobistriški ravnini. Tak primer je širjenje in spreminjanje naselja Trzin.

3.1 Izhodišča pri obravnavi problema

Med posameznimi elementi v prostoru kamniškobistriške ravnine je potrebno izboljšati interakcije (sodelovanje med upravnimi enotami, poslovnimi subjekti, organizacijami, posamezniki) z namenom izboljšanja potenciala širšega in ožjega prostora in tako tudi boljše urbanistične kakovosti v njem. Interakcije med elementi so lahko:

- povezava med elementi s transportnimi sredstvi (vzpostavitev

- infrastrukturnih omrežij – fizičnih povezav v prostoru),
- delovanje elementov na isti ravni (ekonomska povezava in medsebojno vplivanje med elementi),
- vzpostavljane istih ciljev za različne interese (socialna povezava med elementi).

Posege v širšem in ožjem prostoru mesta Domžale bi morali načrtovati na osnovi komplementarnosti/dopolnjevanja, ne pa konkurenčnosti/tekmovalnosti. Konkurenca² potencialne mest uničuje. Nasprotno pa lahko širše (regionalno, nacionalno) sodelovanje med mesti zmogljivost posameznega mesta poveča. Pri tem velja predpogoj, da mora vsaka od točk/mest, vozlišč, programov v omrežju ponuditi nekaj, kar druge točke nimajo.

Z ozirom na navedeno izhodišče komplementarnosti lahko kot osrednje probleme na območju Domžal definiramo predvsem kot probleme različnih omrežij. V času delavnice smo se osredotočili na vsaj tri taka omrežja:

1. cestno omrežje na širšem in ožjem območju Domžal – na njegovo zasovo;
2. omrežje mestnega in primestnega javnega prometa – na njegovo izboljšanje;
3. programsko omrežje območja Kamniške Bistrice – na njegovo vzpostavitev.

3.2 Zasnova celotnega cestnega omrežja na širšem in ožjem območju Domžal

Z izgradnjo avtoceste Ljubljana-Maribor bo prometna ureditev na ožjem in širšem območju Domžal bistveno spremenjena. Tranzitni promet, ki danes poteka po glavni magistralni cesti tesno ob Domžalah, se bo preusmeril na novo avtocesto. Današnja magistrala bo tako postala cesta nižjega ranga.

Glavni avtocestni izvoz za Domžale je predviden pri Zaborštu.

Pred razmišljanjem o zasnovi cestnega omrežja smo hipotetično preizkusili in določili pričakovane obremenitve cestnega omrežja v različnih smereh:

- **v smeri in iz smeri Trzina;** tok prometa predvidevamo vsaj v treh smereh:

- proti Ljubljani (promet bo prevzela današnja štiripasovnica proti jugu do severne ljubljanske obvoznice),
- proti Štajerski (promet bo prevzela današnja magistralna cesta, bodoči mestni bulevar in domžalski priključek pri Zaborštu),
- proti Gorenjski prek Mengša in Komende (promet bo prevzela nova vzporedna cesta proti Mengšu in nova regionalna cesta od Želodnika proti Gorenjski);

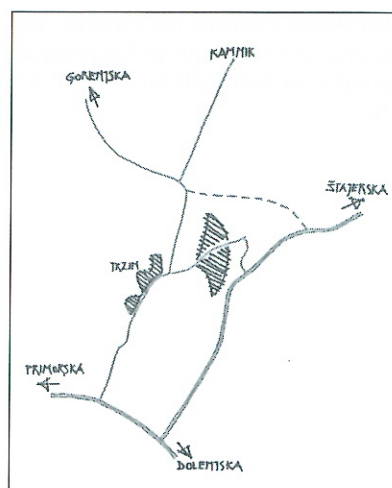
- **v smeri in iz smeri Mengša;** tok prometa predvidevamo v štirih smereh:

- proti Ljubljani (promet bo prevzela povezava mimo Trzina do severne ljubljanske obvoznice),
- proti Štajerski (promet bo prevzela nova regionalna cesta prek Želodnika, pa tudi priključek na avtocesto pri Zaborštu),
- proti Gorenjski (promet bo prevzela regionalna povezava mimo Komende proti Brniku),
- proti Kamniku (promet bo prevzela regionalna cesta proti Kamniku);

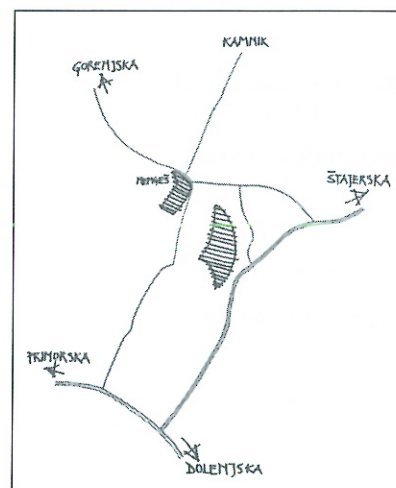
- **v smeri in iz smeri Kamnika;** tok prometa predvidevamo:

- proti Ljubljani (promet bo potekal do priključka pri Zaborštu na avtocesto, delno tudi mimo Mengša in Trzina do severne ljubljanske obvoznice),
- proti Štajerski (promet bo potekal čez Želodnik)
- proti Gorenjski (promet bo potekal mimo Mengša, Komende proti Brniku),
- lokalni promet proti Mengšu in Trzinu.

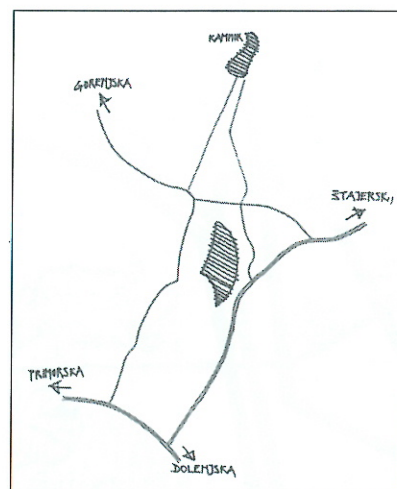
Na osnovi teh hipotez je bilo možno oblikovati zasnovo takega cestnega omrežja, ki hkrati upošteva varovanje linearnega pro-



Slika 4: Obremenitev cestnega omrežja v smeri in iz smeri Trzina



Slika 5: Obremenitev cestnega omrežja v smeri in iz smeri Mengša



Slika 6: Obremenitev cestnega omrežja v smeri in iz smeri Kamnika

storskega razvoja na širšem območju in varovanje pokrajinskih značilnosti kamniškobistriške ravnine.

Rangiranje cest glede na različne stopnje prometnih tokov, njihovo pomembnost ter glede na izhodišča je lahko naslednje:

avtocesta:

Ljubljana-Maribor,

glavna cesta 1 (G1):

Želodnik-Kranj, izvoz iz avtoceste pri Zaborštu do G1 pri Radomljah (to bo hkrati tudi glavna povezava preko Vira in Radomelj med Ljubljano in Kamnikom, ki naj bi prevzela večino prometa, ki danes v smeri Ljubljana-Kamnik obremenjuje središče Domžal,

glavna cesta 2 (G2):

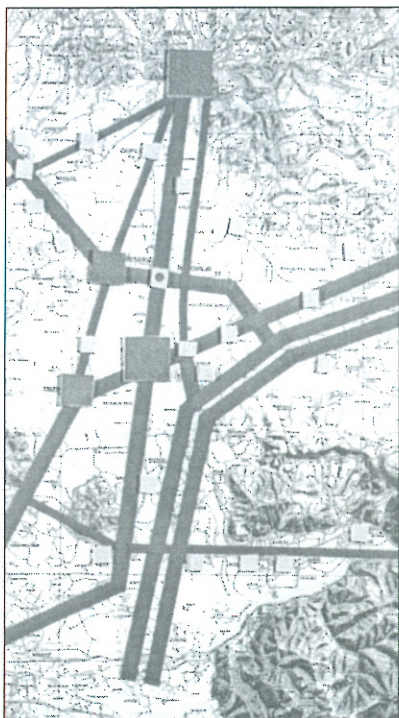
Ljubljana-Trzin-Mengeš,

regionalna cesta 1:

Depala vas, Domžale, Vir, Želodnik, Radomlje-Kamnik, Mengeš-Kamnik

regionalna cesta 2:

Ljubljana-Kamnik, Trzin-Mengeš (vzporednica G1).



Slika 7: Zasnova cestnega omrežja na območju Domžal

Sčasoma bo potrebno načrtovati tudi prečno povezavo med Trzinom in avtocestnim izvozom na jugu mestnega središča Domžal.

Opisana zasnova cestnega omrežja pogojuje določitev glavnih vhodov v mestno središče Domžal in regulacijo prometnih tokov v ožjem središču Domžal. Obstoječa prometna študija predvideva glavni cestni vhod v

mestno središče Domžal neposredno s priključka na avtocesto pri Zaborštu.

Zaradi bojazni, da bi neposredni vhod z avtoceste v mestno središče Domžal ponovno vzpodbudil zgostitev prometa na križiščih središča, torej tam, kjer želimo njegovo gostoto reducirati, smo predlagali glavne cestne vhode v mesto z njegove severne stani.



Slika 8: Glavni vhodi v mestno središče Domžal

Dodatni argumenti proti načrtovanemu vходу v mesto so neprimernost programov ob vpadnici (športno-rekreacijsko območje, dom starejših občanov, stanovanjska območja itd.), slabše možnosti za enakomerno prometno reguliranje/napajanje vseh delov mesta in prevzemanje tranzitnega prometa, predvsem iz Trzina, prek načrtovane vpadnice.

Preoblikovana magistralna cesta pa bi nasprotno lahko bila hrbtenica celotnega naselja, s katere se predvidi vhode v mestno središče, kot tudi vhode proti pretežno stanovanjskemu območju Domžal. Vhode smo poimenovali:

- vhod ob železnici (ob križišču tega vhoda in današnje magistralne ceste smo predvideli tako železniško kot avtobusno postajo),
- administrativni vhod,
- rekreacijski vhod.

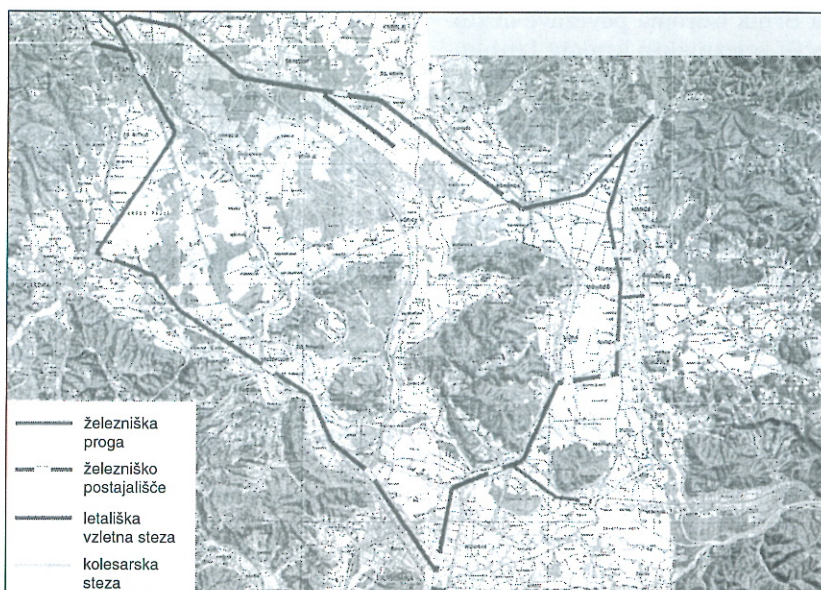
Lokalni promet iz ljubljanske oziroma šentjakebske strani bi potekal enosmerno v smeri J-S po današnji Ljubljanski ulici.

Zasnovano prometa na ožjem območju Domžal se lahko predvidi v obliki koncentričnih polkrogov ali linearnih pasov. Z izgradnjo okroglih križišč na pomembnih sečiščih prometnih smeri bi dosegli umiritve prometa v ožjem središču Domžal.

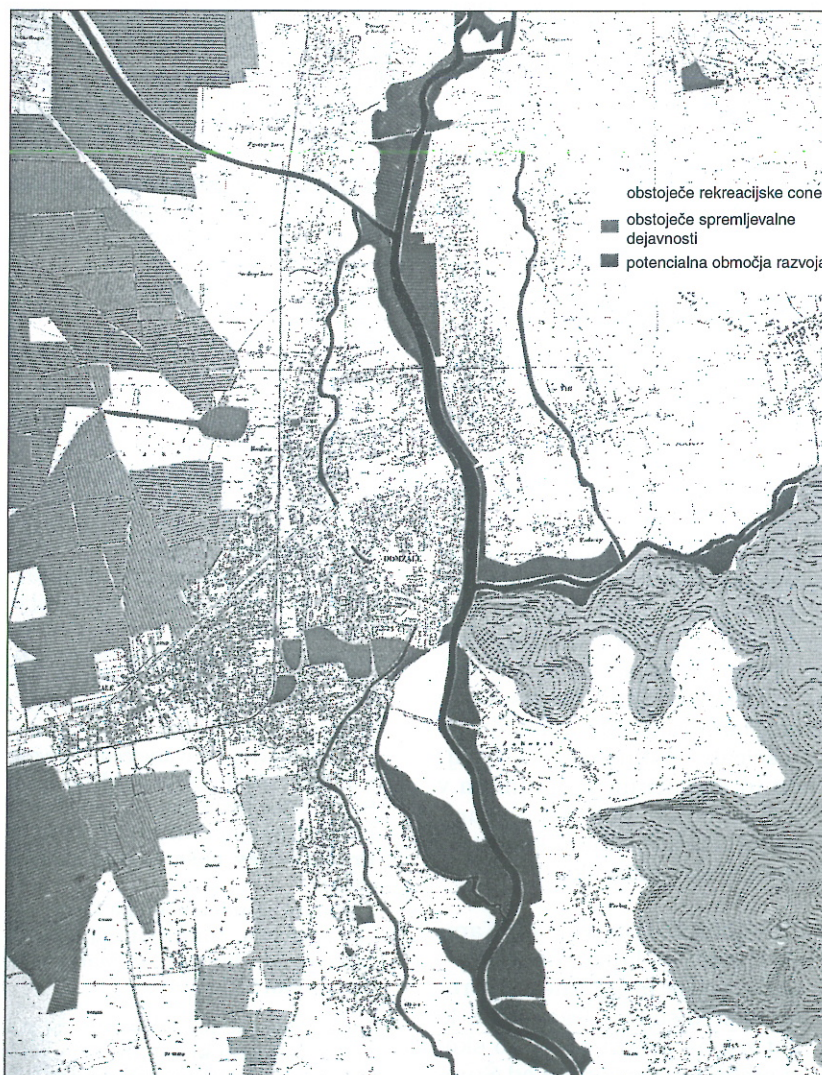
3.3 Izboljšanje omrežja mestnega in primestnega javnega prometa

Dobra dostopnost je kot stimulator razvoja urbanega prostora v Domžalah imela pomembno vlogo že v času po dograditvi železniške proge. Potencial prostora, ki ga omogoča dobra dostopnost, ki ga omogoča dobra dostopnost, je na območju Domžal še neizkoriščen. Z izboljšanjem omrežja mestnega in primestnega prometa bi se povečala tržna vrednost zemljišč in privlačnost območja za investitorje.

Z vzpostavitvijo nove železniške povezave med Kamnikom in Kranjem prek mednarodnega letališča



Slika 9: Nova železniška povezava med Kamnikom in Kranjem prek mednarodnega letališča Brnik



Slika 10: Programska shema območja Kamniške Bistrice

ča Brnik oziroma povezave obstoječih železniških krakov Ljubljana-Kamniki in Ljubljana-Kranj bi lahko postala dostopnost in privlačnost Domžal še bistveno večja. Na to bi vplivala bližina letališča, prijetno okolje, nižje cene hotelov kot v Ljubljani, obvladljivost središča Domžal, dobra in bogata ponudba storitev.

Vzporedno z železniško progo in njenimi postajališči poteka kolesarska steza vse od železniškega kraka ob Šentjakobu do Kamnika. Povezava učinkovitega mestnega in primestnega javnega prometa s postajališči na dovolj oddaljenih/neoddaljenih postajah s kolesarsko potjo omogoča fleksibilnost in individualnost uporabe prostora.

Vzpostavljen javni primestni promet je nujen za razvoj rekreacijskega območja ob Kamniški Bistrici.

3.4 Programsko omrežje območja Kamniške Bistrice

Ureditev levega in desnega brega ob Kamniški Bistrici je intervencija v prostoru, ki jo je potrebno načrtovati na osnovi komplementarnih programov vzdolž reke na območju Domžal, Kamnika, Volčje potoka, Šentjakoba.

Regulirane bregove Kamniške Bistrice je možno razviti kot rekreacijsko območje, ki poteka vse od severnega dela Ljubljane do Kamnika. Programsko je območje lahko izredno razgibano in raznovrstno, s tem pa privlačno in povezano z nakupovalnim središčem v Domžalah, prijetnimi ambientmi ob mlinščicah (gostinstvo), rekreacijskim in kulturnim programom v Volčjem Potoku (golf, arboretum, galerije), raznovrstnimi kulturnimi programi v Kamniku.

Na programsko omrežje ob Kamniški Bistrici se lahko naveže:

- oblikovanje programov in prostora središčnega trga/trgov, ki kot zelena poteza potekajo skozi središče Domžal vse od Šumberka proti Ljubljanski cesti,

- nove javne programe ob novo oblikovanem mestnem bulevarju (današnji magistralni cesti Ljubljana-Maribor), kamor se prestavi glavno postajo železniškega in avtobusnega prometa.

4. Zaključek

Princip komplementarnosti in sodelovanja med različnimi mesti in deli v mestu povečuje njihov potencial. Istočasno izboljšuje tudi njihovo identiteto.

Zato je potrebno pri oblikovanju, načrtovanju in izvajanju preureditve središča Domžal najprej preveriti vsaj vpliv opisanih omrežij; seveda le, če je cilj oblikovanja mestnega središča Domžal vzpostavljanje njegove dejanske identitete in prostorske preobrazbe mesta. Le tako bi se lahko Rob (Domžale) preoblikoval v mesto/središče in bi spremenil podobo priveska Centra (Ljubljane).

Asist. mag. Lučka Ažman Momirski, univ. dipl. inž. arh., Fakulteta za arhitekturo, Univerza v Ljubljani;
e-mail: lucija.azman@arh.uni-lj.si

Opombi

¹ Delavnica je bila organizirana s finančno podporo Občine Domžale.

Strokovna priprava delavnice:

Lučka Ažman Momirski, Fakulteta za arhitekturo, Univerza v Ljubljani
Projektantske skupine:

Evgen Čargo, Ferdo Jordan s sodelavci: Majo Kragelj, Ireno Ostojčič, Tjaša Šemrov

Lučka Ažman Momirski, Marco Venturi s sodelavci: Barbaro Černe, Katarino Konda, Robertom Robasom
Tatjana Capuder, Borut Ulčar s sodelavci: Matevžem Juvančičem, Gregorjem Košorokom, Luko Mladenovičem
Sanja Filep, Ivan Stanič s sodelavci: Barbaro Mušič, Jano Puž

Predstavitev posameznih problemov:

Tatjana Capuder, Kaliopa Dimitrovska Andrews, Tomaž Guzelj, Otto E. Steinmann, Borut Ulčar, Marco Venturi, Zoran Vitorovič

² Konkurenca je prizadevanje, da je z večjo kvaliteto blaga ali nižjo ceno izdelkov, z boljšimi storitvami kdo boljši kot nasprotnik – SSKJ

Mojca ŠAŠEK-DIVJAK

Omrežje informacij na avtocestah

»Atom je preteklost. Simbol znanosti naslednjega stoletja je dinamična mreža. Mreža je arhetip, ki prikazuje vsa vezja, vso pamet, vso svobodo, vse ekonomske, socialne in ekološke stvari, vso komunikacijo, vso demokracijo, vse skupine, vse velike sisteme.«

Kevin Kelly, *Out of Control*
(Kelly 1995)

Avtocesta Informacije Počivališča Promocija Slovenija

V prispevku so predstavljeni izsledki raziskovalno-razvojnega študija o vsebinski zasnovi, organizaciji in izgradnji informacijsko – promocijskih centrov avtocestnega sistema v Sloveniji. Namen študije je bil podati ustrezno zasnovo in vsebino informacijsko-promocijskega omrežja na avtocestah. Prikazani so primeri iz tujine in predlogi za oblikovanje informacijsko – promocijskih točk ob avtocestah tudi zaradi promocije Slovenije in njene gospodarske in turistične ponudbe

Highway Information Promotion Resting places Slovenia

The article presents findings from a research concerning the contents framework, organisation and development of information – promotion centres along the highways in Slovenia. The goal of the research was to present an adequate framework and content for a information – promotion network on the highways. Examples from abroad are shown, as well as proposals for designing information – promotion points on the highways, also for economic and touristic purposes.