

RELATIVNO BLIZU

idejni projekt revitalizacije železniške proge Ljubljana - Kamnik

magistrsko delo | Fakulteta za arhitekturo | Univerza v Ljubljani | 2023

Vita Osterman
Mentor: prof. dr. Matej Blenkus
Konzultant: za statiko: doc. dr. Simon Petrovič

Izobilikovanje poselitvenih vzorcev in njim primernega načina bivanja je kompleksen proces, ki v dobri meri temelji na že obstoječi mreži prometnih povezav. Dobra prometna povezava je atribut kraja, ki privabi nove prebivalce. Vzemimo primer izgradnje avtocestnega križa v Sloveniji. V številnih krajih, skozi katere poteka avtocesta, se je število prebivalstva v nekaj letih po izgradnji priključkov tudi več kot podvojilo.

Količina cestnega prometa iz dneva v dan narašča in bo kmalu presegla kapacitete cestnega sistema, zato predvidevamo, da se bo del cestnega potniškega prometa presmeril na železnice. Železniški promet se namreč izogne prometnim konicam in bi z določenimi izboljšavami lahko konkuriral cestnemu prometu. Ob izboljšanju sistema železniškega potniškega prometa bodo kraji ob železniških postajah postali bolj dostopni in tako kot kraji ob avtocestnih priključkih privabili številne nove prebivalce.

Prostor v bližini okolici posta je omejen, zato je pomembno, da se ga izkoristi premisljeno. Na takih lokacijah bi lahko prebivalci živeli bolj trajnostno, to je brez osebnega avtomobila, kot primarno prevozno sredstvo pa uporabljali vlak. Smiselno je, da se nova naselja, ki nastajajo na takih lokacijah, gosta. Tako bo železnica pridobila večje število novih uporabnikov.

Podrobneje sem preučila železniško progno Ljubljana - Kamnik in v bližini njenih postajališč poskušala primerne lokacije za stanovanjsko gradnjo. Med devetnajstih lokacij sem izbrala dve in na njih zasnova dve različni stanovanjski naselji. Železa sem pokazati različne principe načrtovanja in umeščanja gostih naselij v suburban prostor.

NASELJA V BLIŽINI ŽELEZNIŠKIH POSTAJ

Na primerljivih lokacijah predlagam gradnjo naselij z nekaterimi skupnimi značilnostmi. Skupna točka naselijem je, da upoštevajo več vidikov trajnostne gradnje in razvoja prostora:

1. Naselja se nahajajo v bližini železniških postajališč.

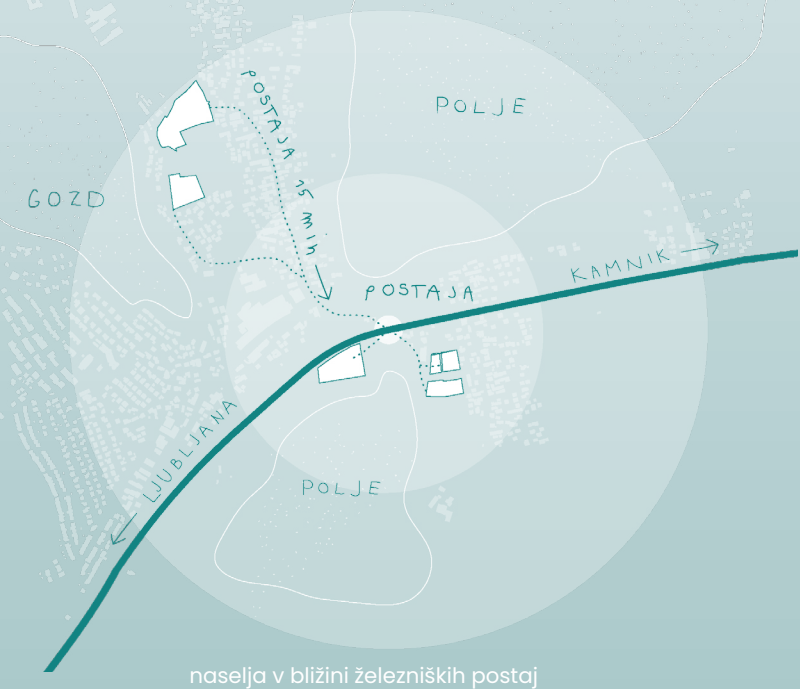
Prebivalci lahko železnico uporabljajo kot primarno prevozno sredstvo. Lahko si privoščijo življenje v suburbanih regijah, brez da bi si lastili osebni avtomobil. Vaskodnevno mobilnost jim omogoča vlak in kolo ter druga prevozna sredstva kot npr. skiro. Za ostale poti so jim na voljo skupni avtomobili, katerih lastništvo si stanovalci delijo.

2. Naselja imajo večjo gostoto prebivalstva, kot je za lokacije trenutno predvidena.

Samostojne enodružinske hiše, ki so trenutno predvidene na večini izbranih lokacijah bistveno bolj obremenijo okolje kot gostejše oblike stanovanjske gradnje. Za nastanitev enakega števila ljudi enodružinske hiše zahtevajo veliko večje zemljišče, bistveno več materialnih virov in porabijo več energije za vzdrževanje (gretje in hlajenje). Gostejša naselja so poleg tega bolj primerna za organizacijo učinkovitejšega javnega prevoza, saj nastanijo večje število uporabnikov javnega prometa.

3. Naselja spodbujajo nastanek skupnosti.

Naselja stanovalcem ponujajo zadostno zasebnost, hkrati pa omogočajo spontane interakcije, ki krepijo občutek skupnosti. Stanovalci vedo, kdo so njihovi sosede.



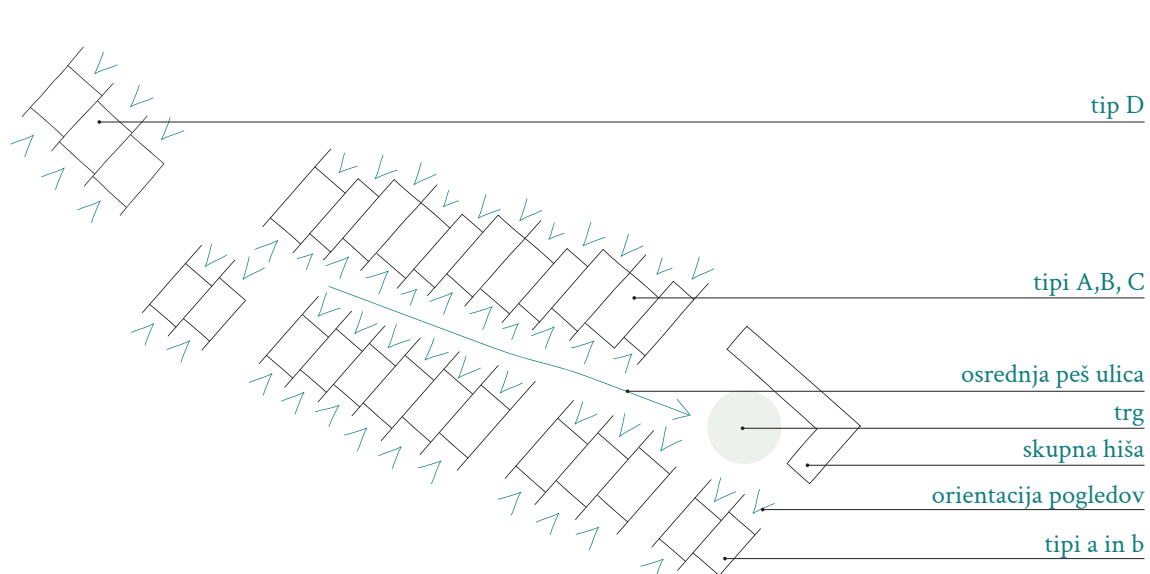
Poleg skupnih avtomobilov so v naseljih načrtovane tudi skupne zunanje in notranje površine. Stanovalci se družijo ob okopavanju vrtičkov, skupnih večerjah v prostoru za praznovanje, otroških igriščih, na pespetih med hišami.

4. Naselja so grajena iz trajnostnih materialov.

Za gradnjo naselij se uporabljajo trajnostni materiali, ki jih pridobivamo lokalno. Kjer je le to možno, je konstrukcija bivalnih enot lesena. Les ima namreč manjši vpliv na okolje kot materiali iz neobnovljivih virov (beton, jeklo...)

Predvidena naselja omogočajo urbani način življenja na suburbanih območjih. Stanovalci uporabljajo javni promet, hkrati pa živijo na lokacijah izven mestnih središč, ki so obdane z naravo.

lokacija 02 MEKINJE



URBANISTIČNA ZASNOVA

S projektom želim pokazati možen način, kako lokacijo izkoristiti veliko bolj smotrno kot je to trenutno predvideno v v veljavnih prostorskih aktih, ki na omenjeni lokaciji trenutno predvidevajo le enostanovanjsko in dvostanovanjsko gradnjo. Območje bi lahko bilo gostejše poseljeno in bi hkrati ohranilo bistvene kvalitete bivanja v podeželskem okolju.

Kako na lokaciji zagotoviti goste poselitve?

Kot tipologijo posameznih stanovanjskih enot sem predvidela vrstne hiše, ki predstavljajo gostejšo obliko zazidave kot enodružinske hiše, hkrati pa med njimi ne delujejo kot tujek v prostoru. Lokacijo namreč obkrožajo samostojne hiše iz 70. let, prisotne pa so tudi posamezne kmetije in kmetijski travniki.

Vrstne hiše so razporejene v dve vrsti. Vrsta hiš ob ulici Antona Kotarja Martina stojijo na terenu, ki se rahlo spušča proti južni vrsti hiš. Le te so postavljene na strmi teren rečne terase. Med obema vrstama hiš nastane peš ulica, ki vodi do trga pred pavilijonom skupnosti. Paviljon stanovalcem ponuja prostore za druženje, delavnice in nadstrešek za avtomobile, ki jih prebivalci uporabljajo občasno.

Prebivalci naselja nimajo lastnega avtomobila, kot primarno prevozno sredstvo pa uporabljajo vlak, kolo, skiro... Posamezne hiše zato nimajo predvidenega parkirnega prostora za avtomobil, ampak hitro dostopen prostor za kolesa, ki so shranjena pod nadstreškom pred vhodom v vsako hišo.



Vizualizacija vzhodne fasade objektov A, B in C



Vizualizacija naselja

lokacija 17 TRZIN



URBANISTIČNA ZASNOVA

S projektom želim pokazati možno rešitev gradnje stanovanjskega naselja na lokaciji v bližini železniške postaje. Veljavni prostorski akti trenutno predvidijo izdelavo OPPN-ja oziroma gradnjo eno in dvostanovanjskih stavb ter športnega igrišča. Kot na ostalih lokacijah v vplivnem območju železniške postaje predlagam stanovanjsko gradnjo, ki omogoča gostejšo obliko poselitve, hkrati pa v svoji okolici ne izstopa.

Lokacija se nahaja na ravninskem območju med starim Trzinom in trzinskim hribom. Stanovanjske hiše, ki so oblikovane linjsko, imajo vlogo krajinskih elementov. Postenjajo kmečke kozolce, ki predstavljajo značilni linjski elementi v slovenski krajini. S svojo postavitvijo ustvarijo novo geometrijo, ki sledi vzponu hriba, usmerja pogled vzdolž ravnine in poveže stari in novi del Trzina.

Pomembno vodilo pri snovanju območja je tudi dejstvo, da se lokacija nahaja v poplavnem območju. Reka Piata se v primeru poplavl na območje izlize s severnega dela lokacije in odteka iz južnega. Izrazito longitudinalni stanovanjski objekti so orientirani v smeri sever - jug, da ne ovirajo odtekanja vode v primeru poplavl.

Kako na lokaciji zagotoviti goste poselitve?

Tipologija večstanovanjskih lamelnih blokov enačnosti P + 2 zagotavlja gostoto 94 prebivalcev / ha, kar je več kot gostota poselitve v eno in dvostanovanjskih hišah.

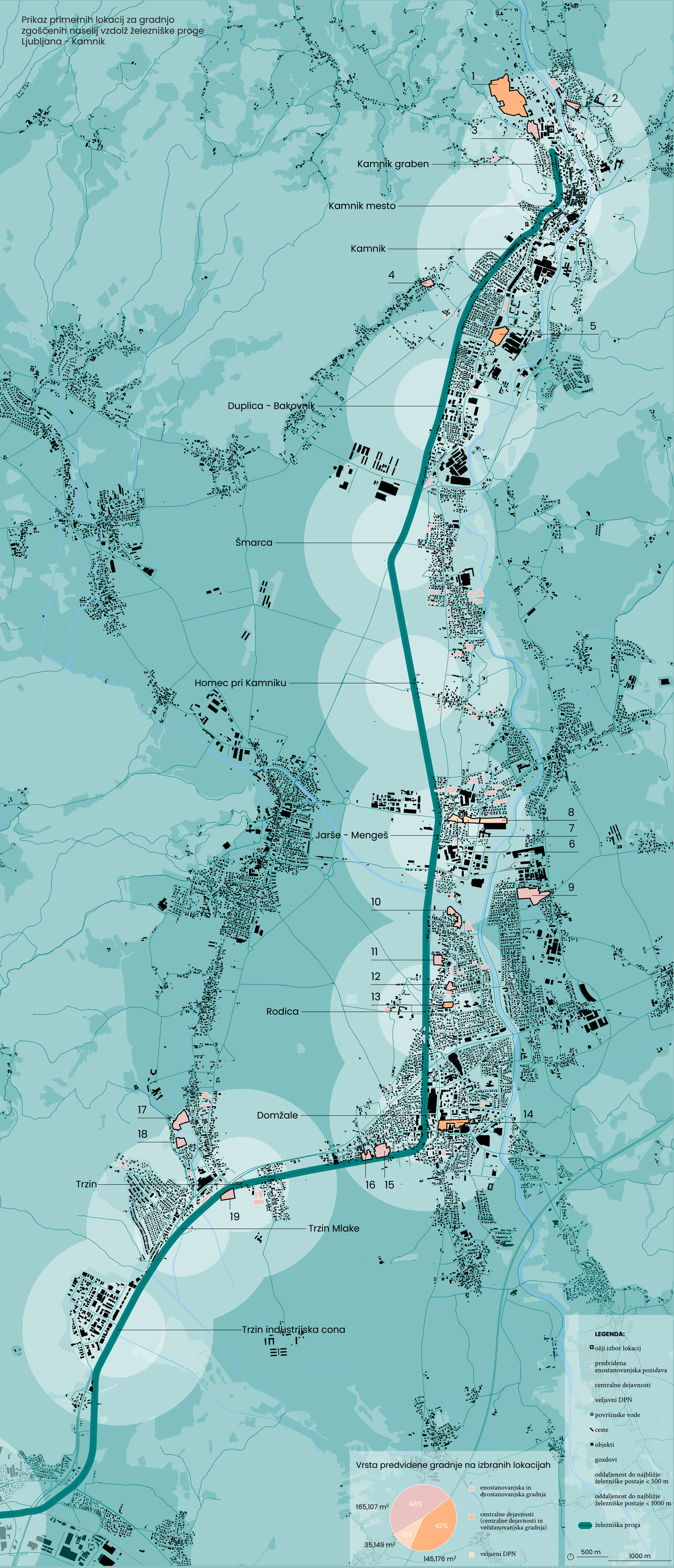
Dostop v naselje je urejen po novi cesti, ki poteka iz ulice Za hribom, prečka lokacijo ter reko Piatu in vodi do starega Trzina. V središču naselja je urejeno otroško in športno igrišče, namenjeno vsem okoliškim prebivalcem. V bližini se nahaja tudi parkirišče, namenjeno avtomobilom prebivalcev iz naselja. Na jugu lokacije so predvideni vrtički in shramba za orodja znotraj enega od stanovanjskih blokov.

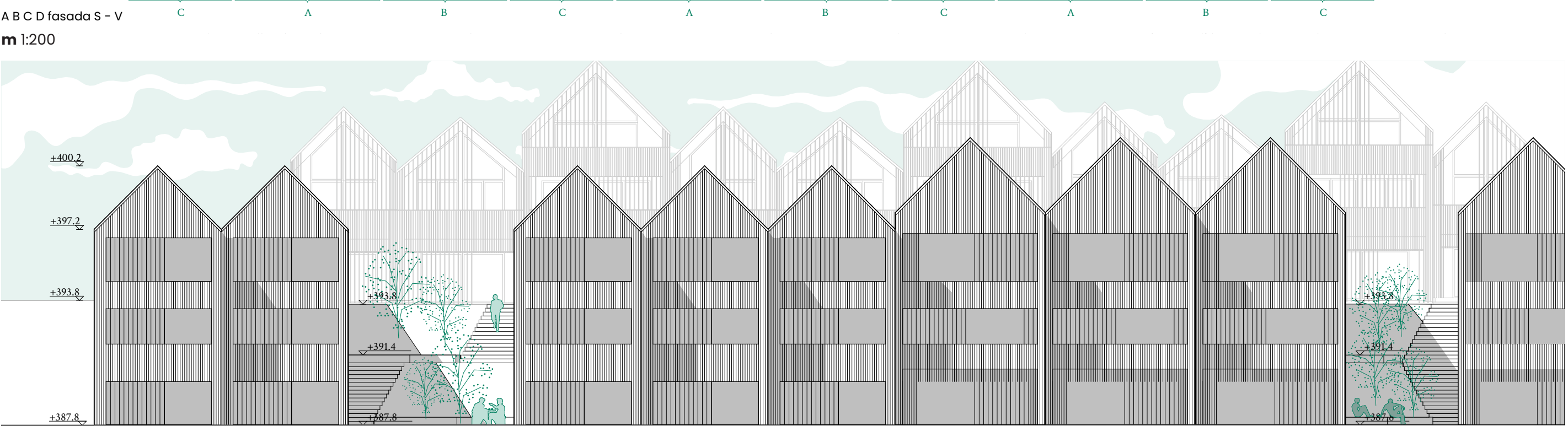


Vizualizacija vzhodne fasade objekta 34

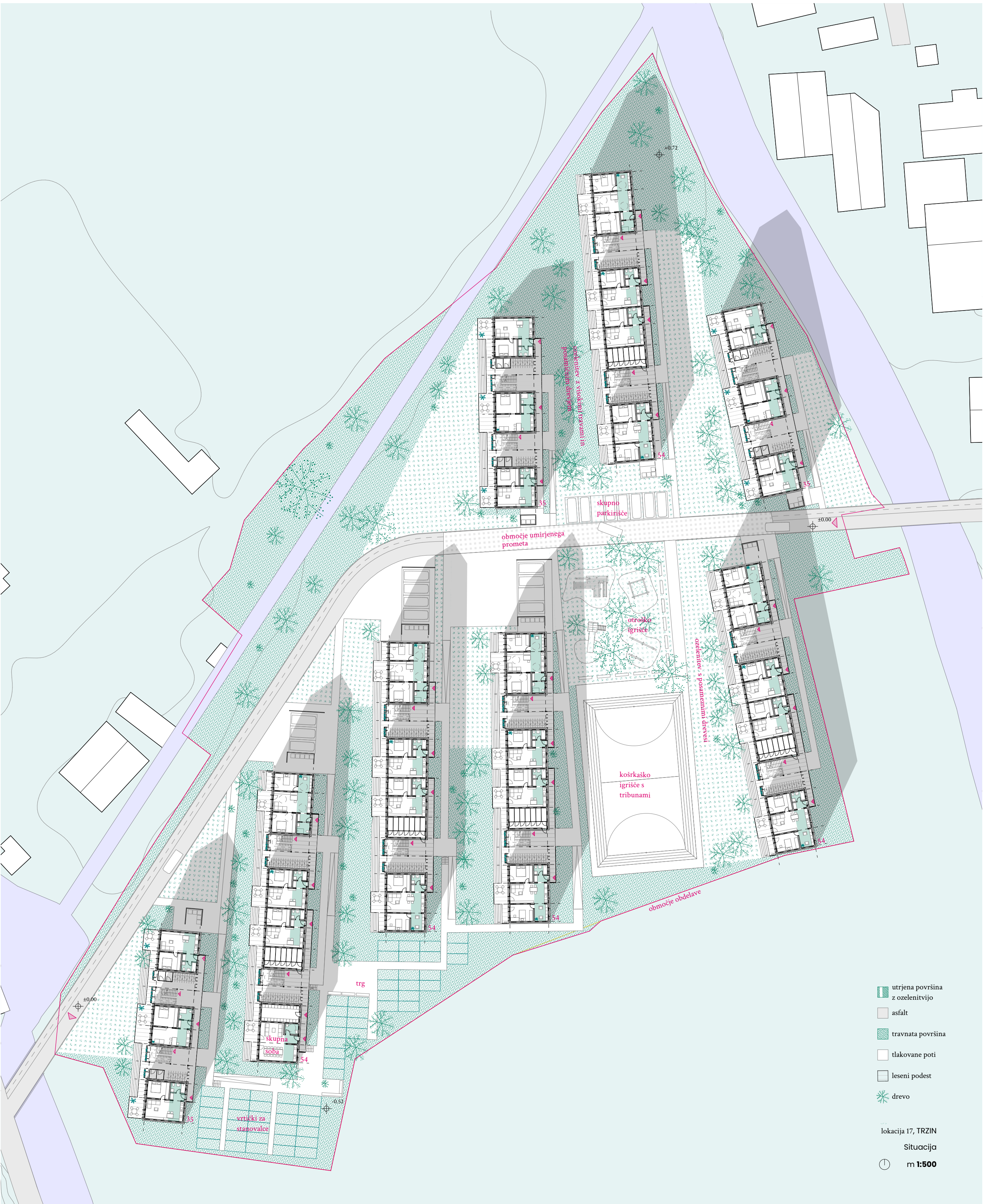


Vizualizacija naselja



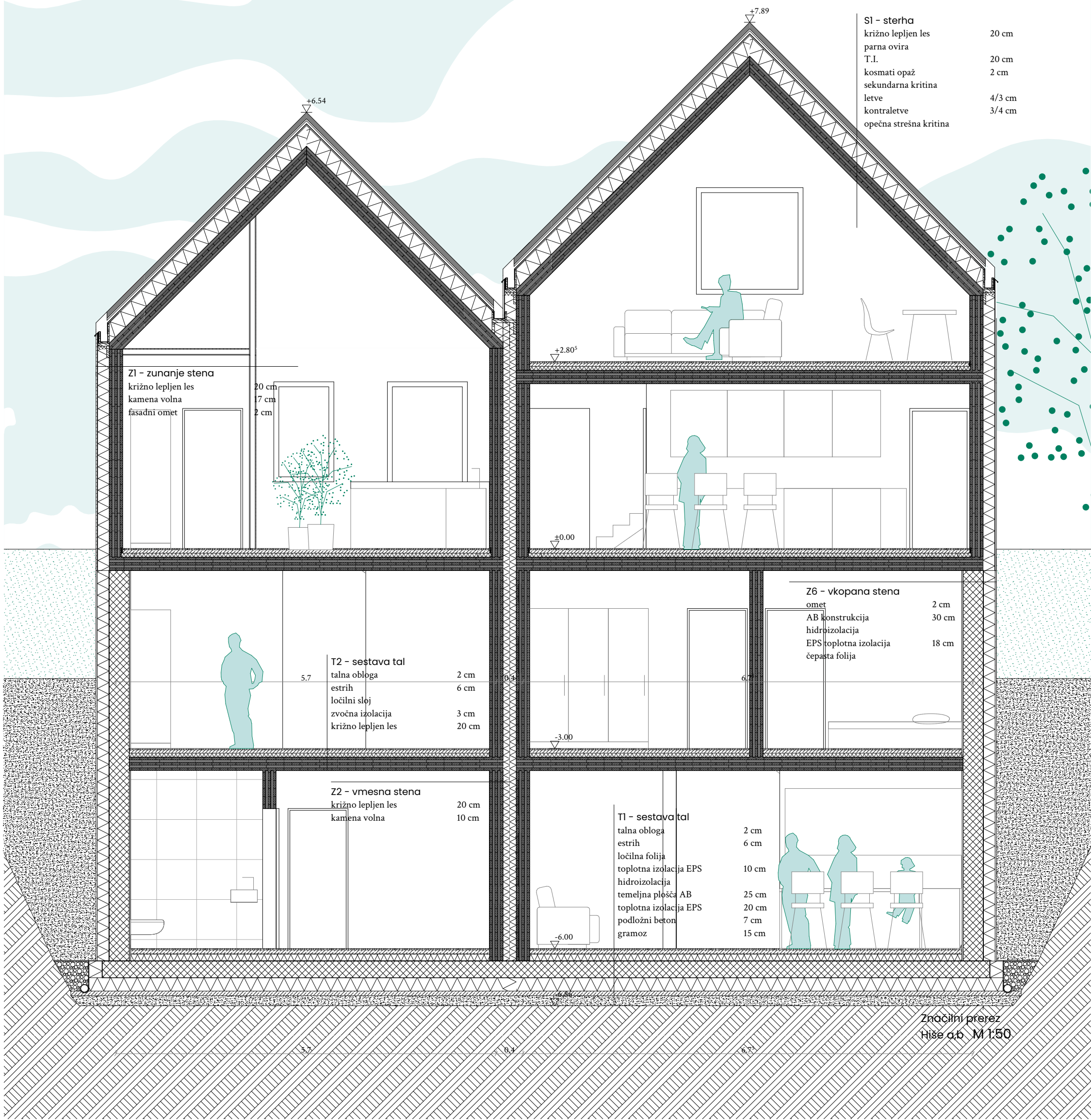
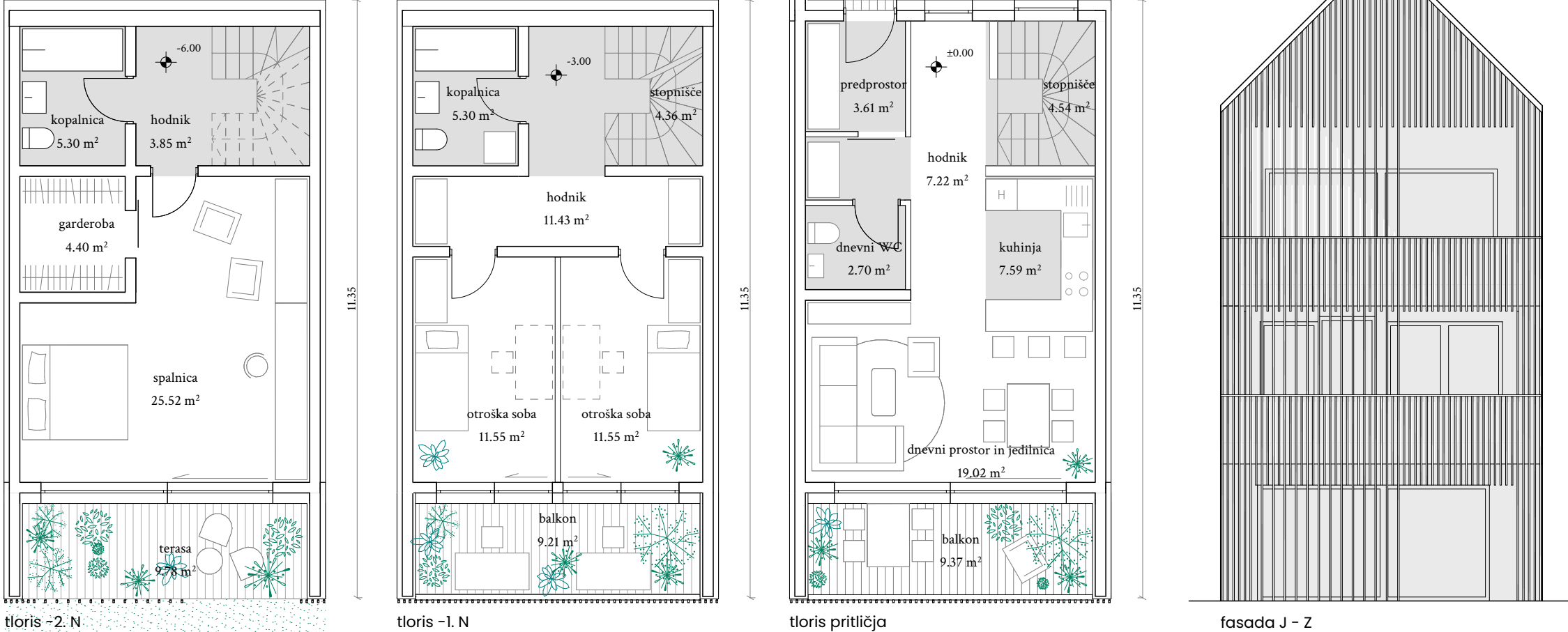


a b fasada J - Z
m 1:200

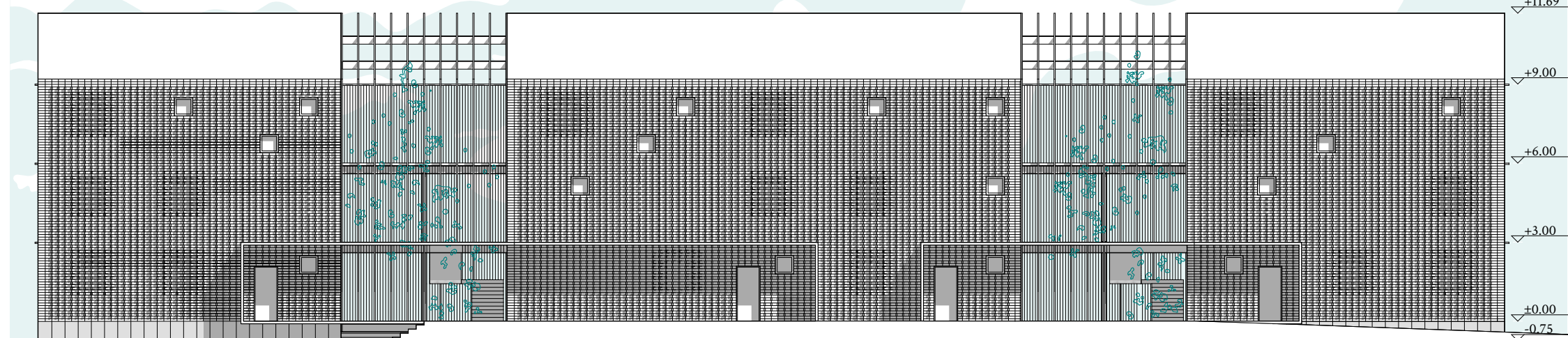


hiša a

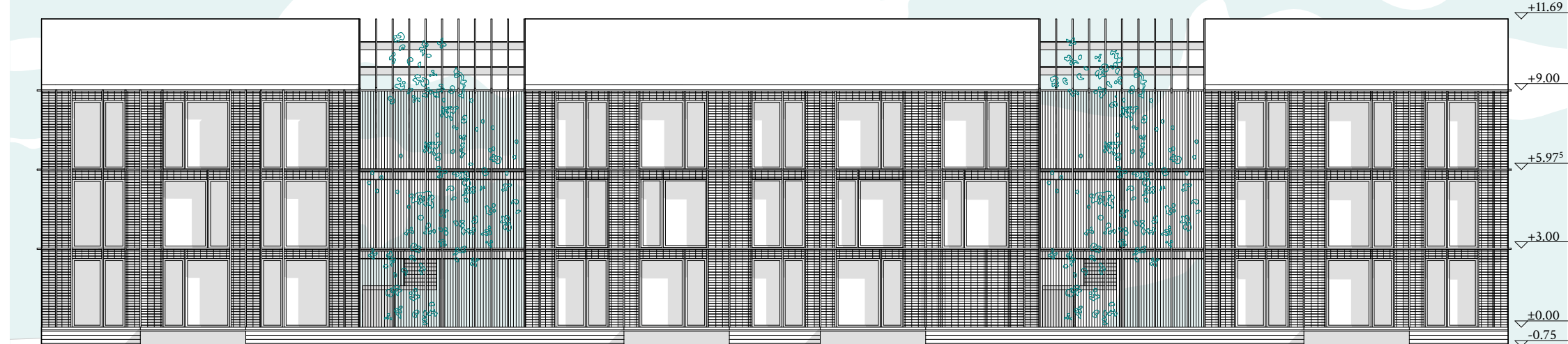
M 1:100



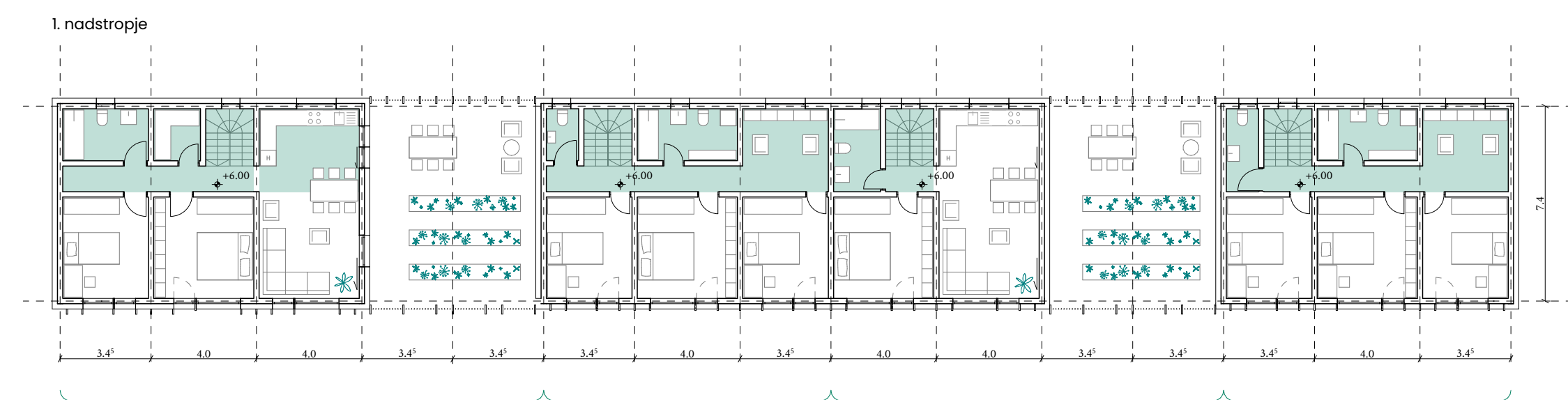
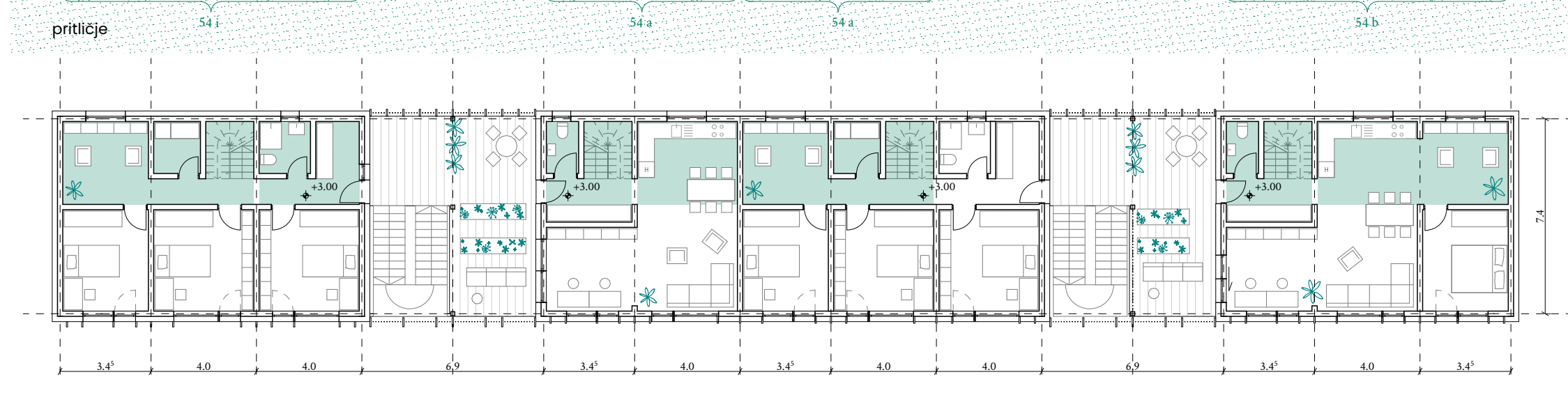
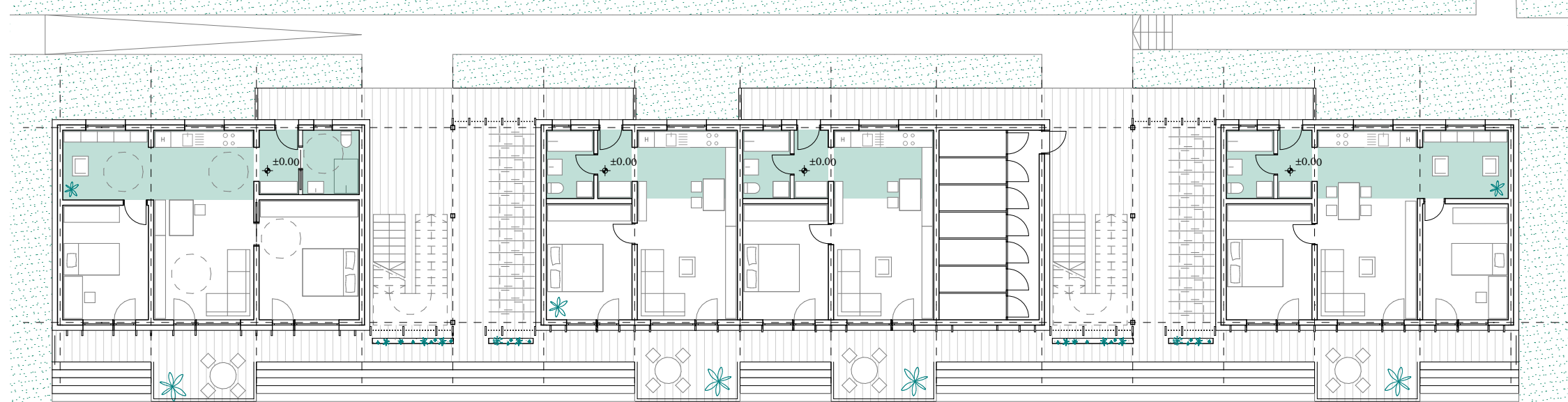
hiša tipa 54



vzhodna fasada objekta 54
m 1:200



zahodna fasada objekta 54
m 1:200



2. nadstropje
m 1:200