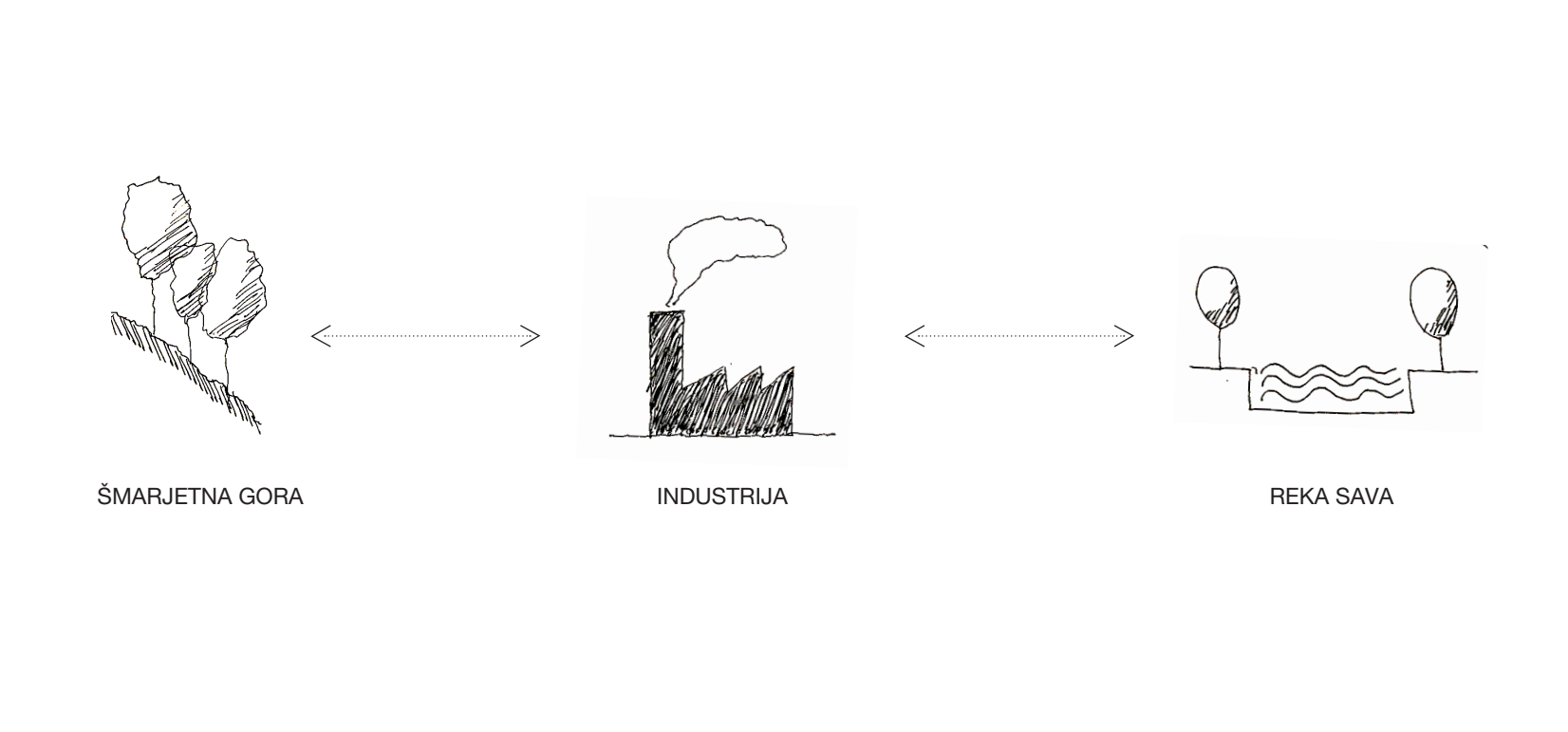




IDEJNA ZASNOVA UREDITVE POTNIŠKEGA CENTRA KRANJ

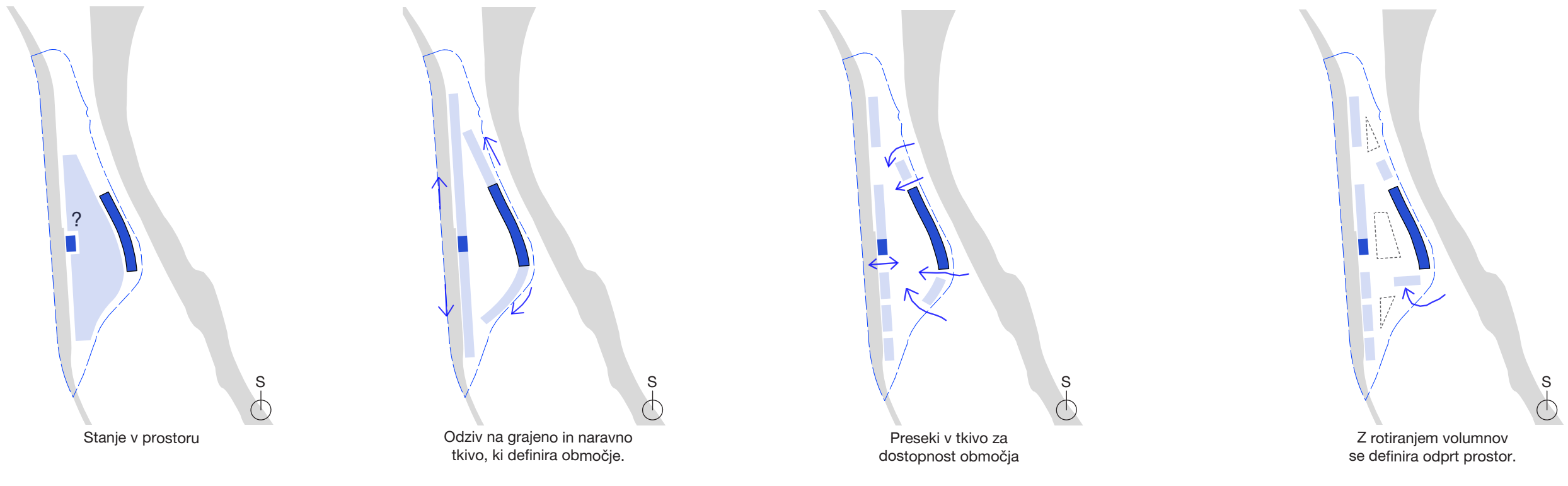
Luka Preradović, mentor: doc. Gašper Medvešek, u.d.i.a., somentorja: prof. dr. Aleš Vodopivec, u.d.i.a., asist. Sinan Mihelić, u.d.i.a., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, EMŠ arhitektura, februar 2025



Nova zasnova predvideva združitve železniškega in avto-busnega postajališča v enoten potniški center. Urbanistična zasnova območja se osredotoča na naravne danosti (reke Save in Šmarjetne gore) ter logistično navezljivost območja z mestom. Posvečamo se predvsem dobri pretočnosti znotraj območja, ki omogoča vsem oblikam mobilnosti (kolo, peš, avto in mestni prevoz) dobro navezljivost s preostalimi predeli mesta.

Potniški center predstavlja objekt javnega značaja s poudarkom na kvalitetni zunanji površini. Oblikovan je kot nadgradnja obstoječih stavbi, ki s svojo strukturo lahko posega v prostor. Odprti prostori so osrednji komunikator med programi, ki se vzpostavijo na območju. Območje potniškega centra tako postane ne le logistični center oblik javnega prevoza, vendar ga s pripadajočimi stavbami nadgradimo v prostor kulturnih, pisarniških in storitvenih dejavnosti.

Obstoječa zgradiva
Umeščanje novih volumnov v prostor
Reka in železnica



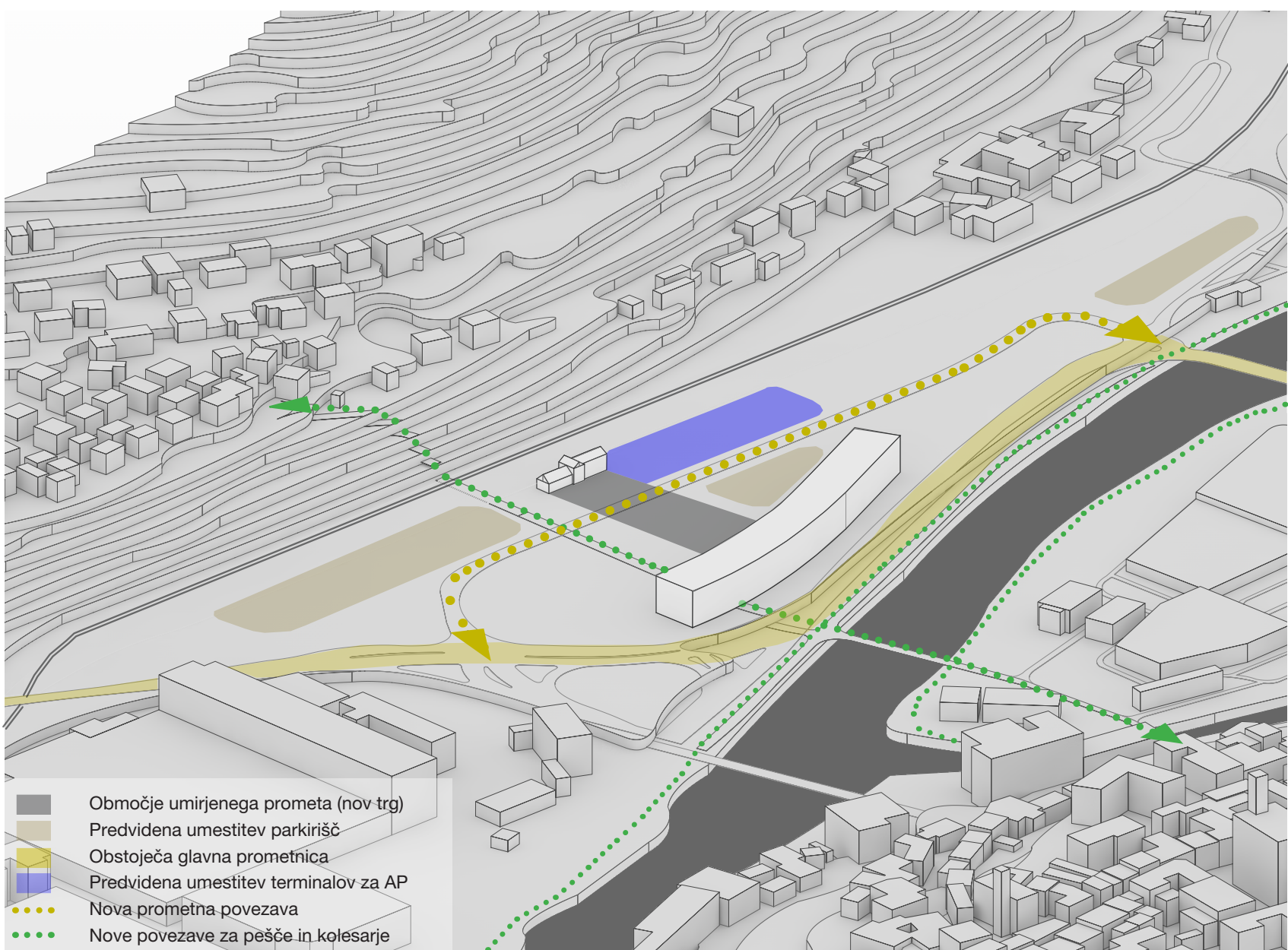
Tretje največje mesto v državi ima glavno avtobusno in železniško postajališče na dveh medsebojno oddaljenih lokacijah v razdalji 1,5km. To je ena izmed posledic neuporabe javnega prevoza v mestu od koder se veliko ljudi vozi tudi v druge občine v državi na delo. Območje železniškega postajališča ima velike degradirane površine. Naloga se osredotoča tudi na prostorsko planiranje v regiji na ravni države in Mestne občine Kranj.

Območje leži na stičišču poti med različnimi programi in naravnimi vrednotami. Z zahodne strani ga obdaja Šmarjetna gora, pod katero leži vas Stražišče. V obeh smereh južno in severno od območja se razprostira industrijska cona. Desno se nahaja reka Sava, ki območje dodobra definira na njegovi vzhodni strani. Od mestnega središča in stanovanjskih sosesk območje loči poleg reke Save tudi Savski otok. Najbolj pomembna arterija, ki povezuje ne samo območje, ampak tudi mesto samo z okoliškimi kraji, je regionalna cestna povezava, zahodna obvoznica.

S strateško umestitvijo avtobusnega postajališča ob železniško rešujemo:

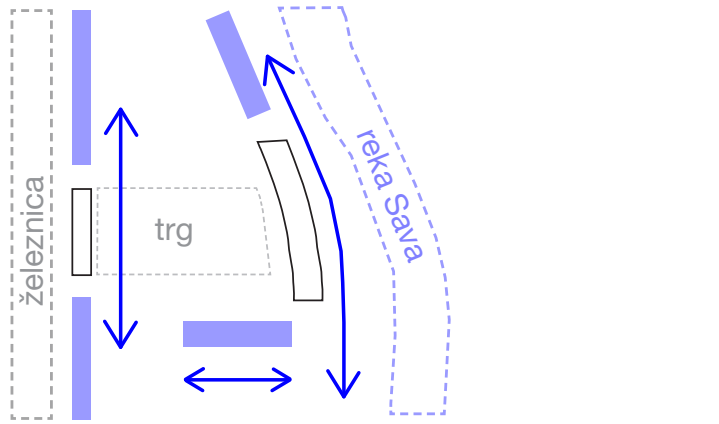
1. Lociranost obeh oblik medkrajnega javnega prevoza na enem mestu.
2. Ovrednotimo primarne obvozne in centralno navezovalne poti skozi mesto, ki se navezujejo na javni promet.

Železniško in avtobusno postajališče z lociranjem na enotnem mestu krajšata poti uporabnikom, saj jim ni treba uporabljati dodatne storitve med oblikama prevoza. Avtobusno postajališče se postavi ob železniškem, saj je to na začasni lokaciji že od leta 1972, prostora za izvedbo potniškega centra ob železniški postaji pa je dovolj. Poleg tega bi bil za spremenjeno traso železnice potreben bistveno bolj agresiven poseg v proseg v prostor kot za spremembo navezovalnih poti medkrajnega avtobusa.



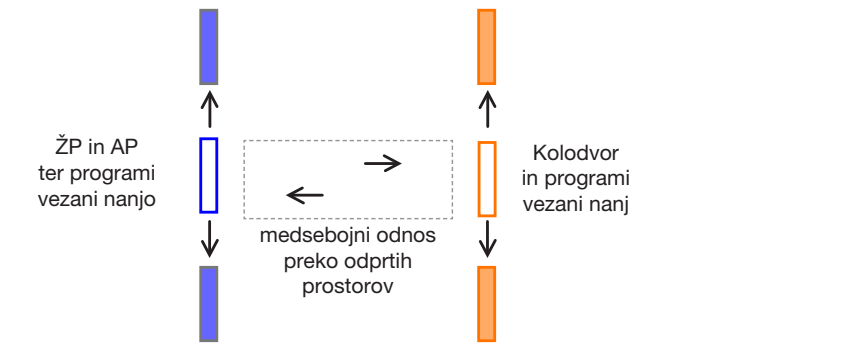
KONCEPT UMEŠČANJA V PROSTOR

Nove strukture umesčamo v prostor po konceptu odnosa do železnice na zahodu in reke Save na vzhodu. Potniški center se linjsko poveže z obstoječim objektom železniške postaje. Objekte servisne hale, parkirne hiše in priveditvenega prostora se umesti urbanistično navezano na potniški center. Z objekti zamejimo odprt prostor pred potniškim centrom in vzpostavimo trg.



PROGRAMSKA UMESTITEV V OBJEKTE

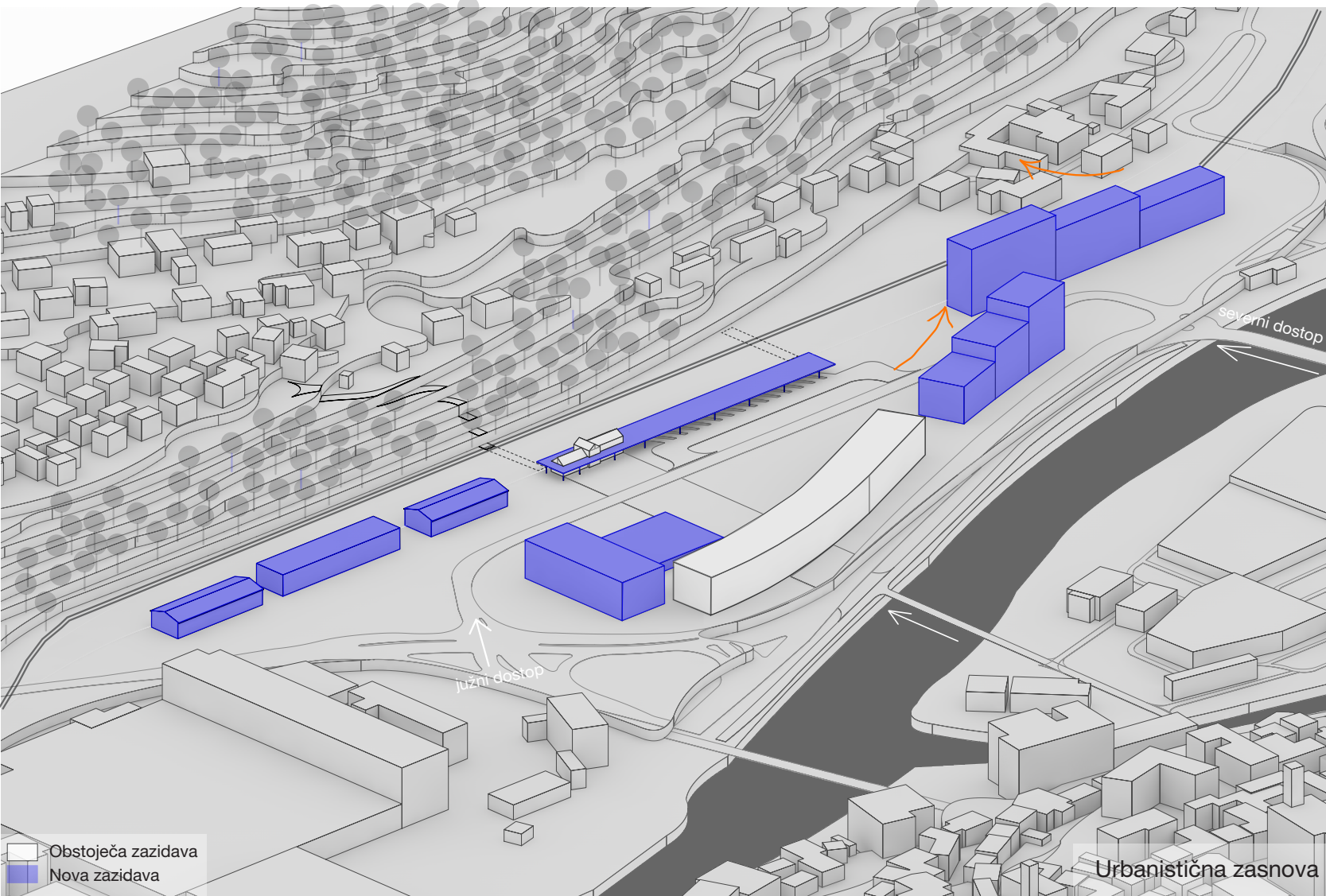
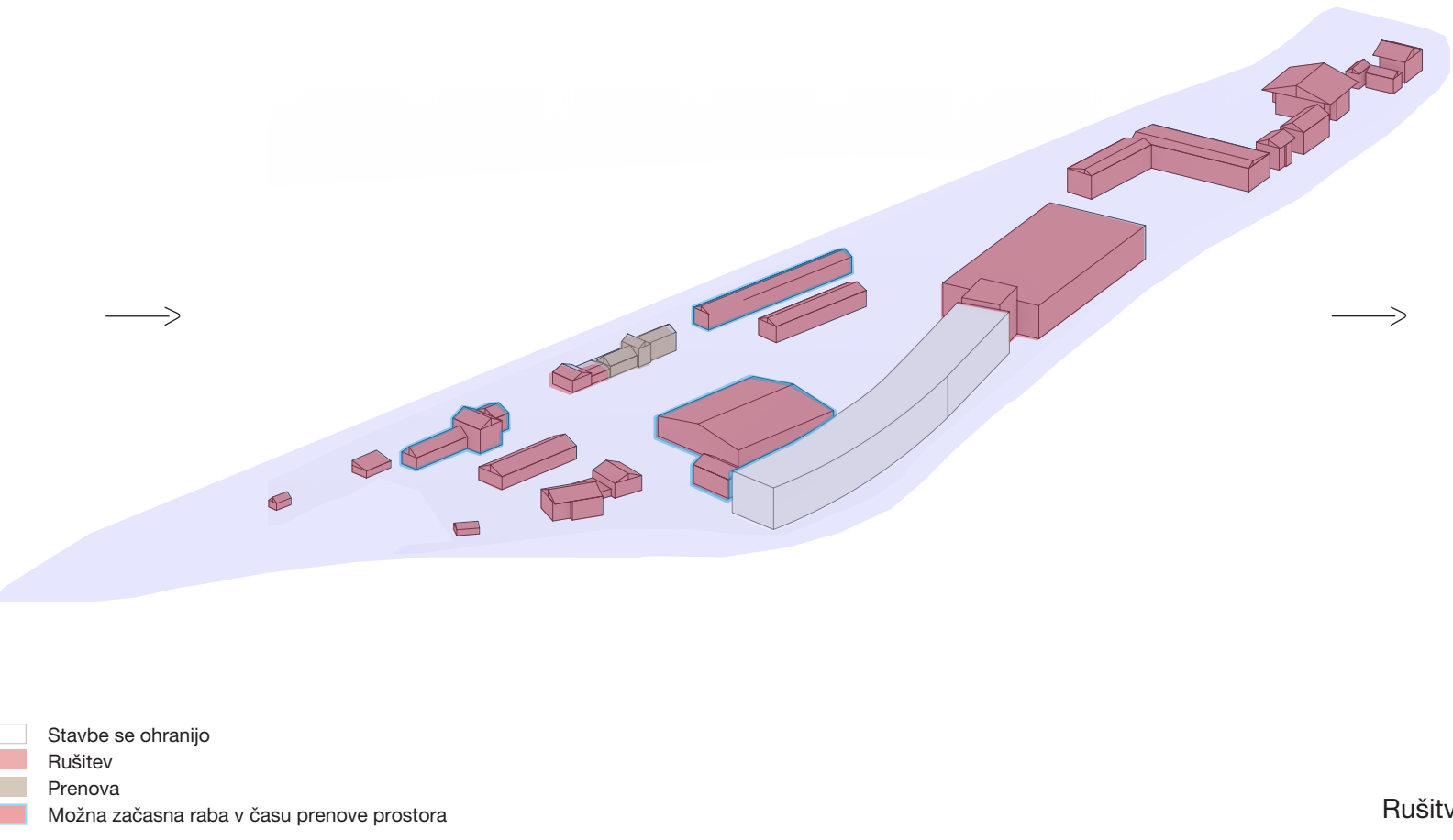
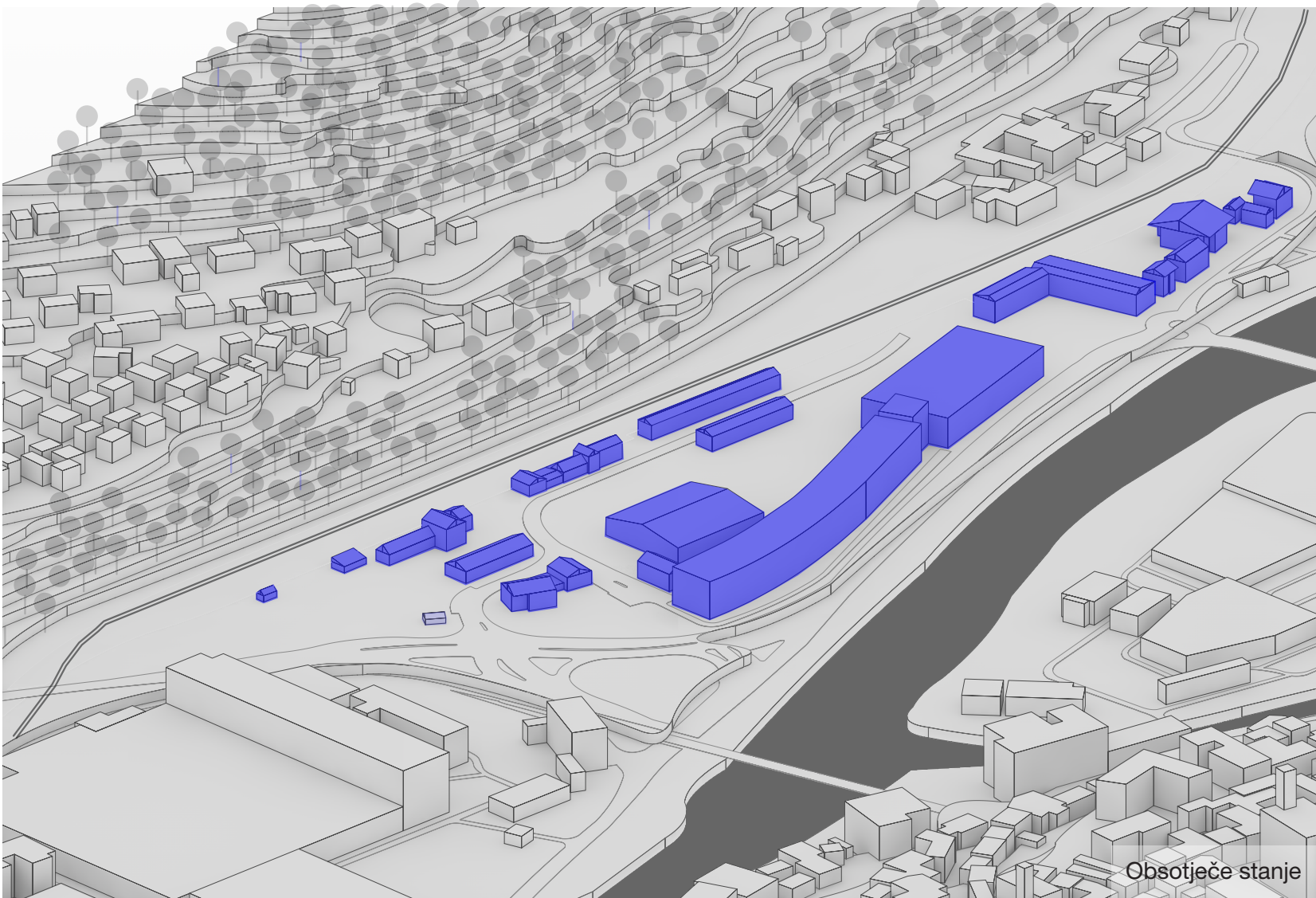
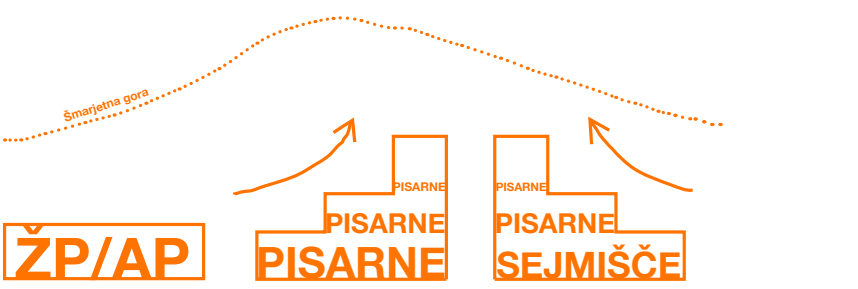
Izhajamo iz obstoječega programa potniškega centra in poslovnega centra Kolodvor. Storitvene in poslovne programe navezujeemo na obstoječi objekt Kolodvora. Na jugu vzpostavimo hotel z restavracijo in trgovino, severno od obstoječega objekta pa nov poslovni center. Programe, vezane na potniški center, navezujeemo na obstoječi objekt. Avtobusna postaja se umesti tik ob objektu železniške postaje. Južno od nje se doda priveditveni prostor, parkirna hiša in servisna hala, severno pa se jmišče.

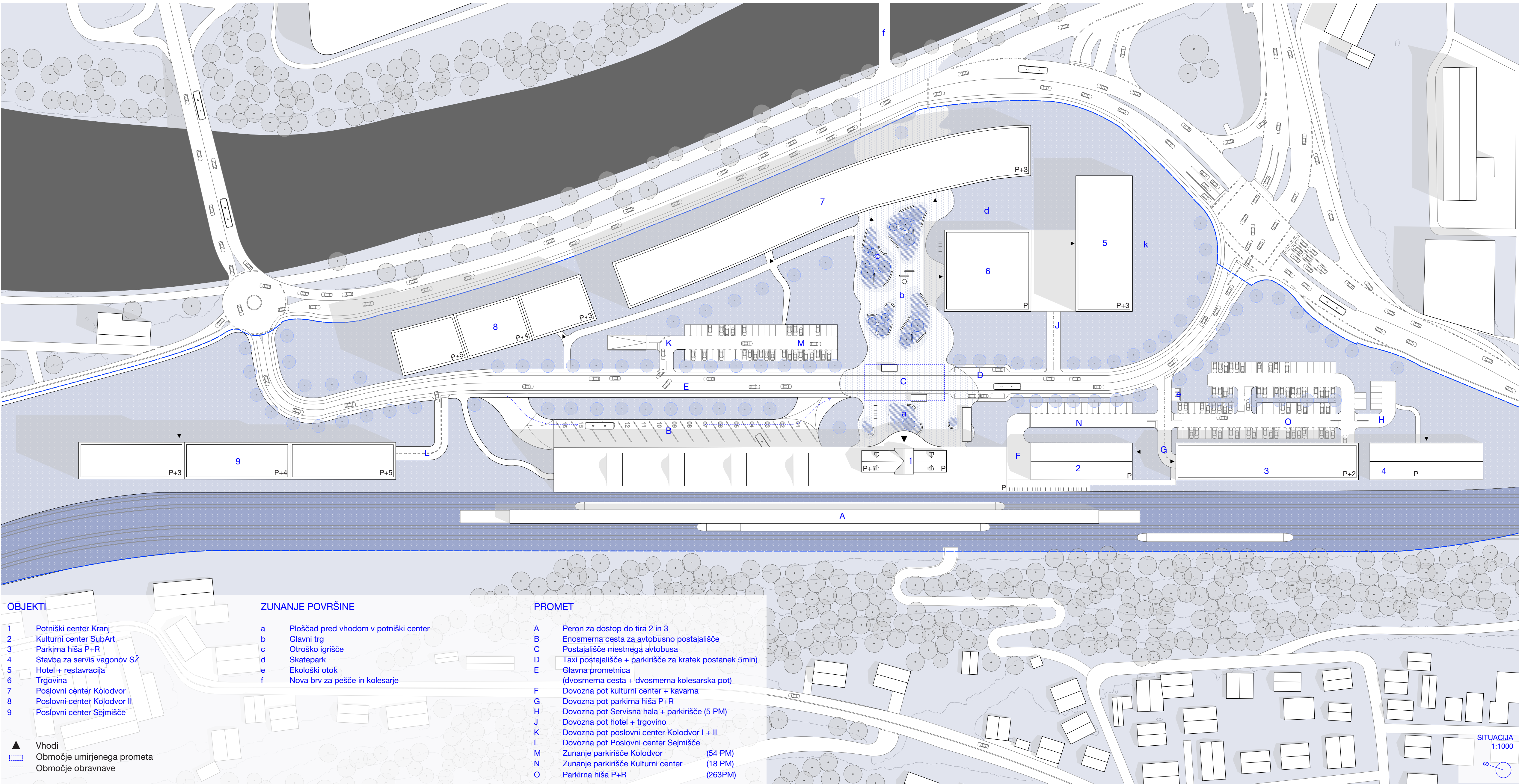


VIŠINE OBJEKTOV

Objekti se višinsko dvigajo na severni strani, kjer je sejmšče in novi poslovni centri, saj s tem vzpostavljajo referenco na Šmarjetno goro v ozadju ter urbanistično vizualno prepoznavno višinsko dominantno v prostoru mesta.

Hotel na južni strani se višinsko prilagodi obstoječi stavbi Kolodvora, vsi ostali objekti ob železnici ne presegajo višine objekta potniškega centra.





POVEZAVE

Območje ima dostop z enega križišča na jugovzhodni strani. Nova ureditev predvideva dvosmerno pot za promet preko območja, saj bi tako dobili krožno pot, kar bi izboljšalo pretočnost za vse oblike prevoza znotraj območja.

Novo cestno, kolesarsko in peš pot se tako vzpostavi v smeri sever-jug in poveže obstoječe križišče na jugu s krožiščem na severni strani Ljubljanske ceste. To nam omogoča hitro prehajanje oblik javnega prevoza in se osredotoča na njegovo pretočnost. S tem omogočimo tudi linijam mestnega javnega prevoza, da se lažje križajo znotraj območja.

Druge pomembno povezavo poti pa se vzpostavi v smeri vzhod-zahod za pešce in kolesarje. Z novo povezavo rešujemo dve stvari. Prvič rešujemo višinsko razliko med naseljem Stražišče in Savskim otokom ter posledično stari delom mesta. Nova pot naj vodi direktno iz severne strani naselja Stražišče preko tirov ob potniškem centru ter naprej z vzpostavitvijo nove brvi do Savskega otoka. Iz Savskega otoka se tako navežemo na obstoječo brv ob Majdičevem mlinu, od tam pa vodi direktna pot do centra mesta. Druga stvar, ki jo z novo potjo rešujemo, pa je prehodnost območja v smeri vzhod-zahod, ki trenutno ne obstaja.

Za avtomobile se uredijo parkirišča na treh predelih, in sicer ob stavbi Kolodvora, pred sejmščem ter južno od železniške postaje. Tu se vzpostavijo največje površine za parkiranje, ki se namenijo izgradnji garažne hiše za P+R sistem. Medkrajevni avtobus dostopa po ločenem enosmernem dovozu na severni strani potniškega centra do terminalov. Mestni avtobus pa ima terminale zagotovljene na glavnem trgu za hitro prehodnost v obe smeri.

TRG

Glavni trg vzpostavimo pred obstoječim objektom železniške postaje, saj se s tem odmaknemo od zaščitenega spomenika. Prostor se lahko nadkrije ali pusti odkrit, pomembno je, da so na njem vzpostavljeni arhitekturni elementi, ki uporabniku dajejo občutek prijetnosti, topline in varnosti (klopi, zelenje ...)

ZELENE POVRŠINE

Območje je obdano s precej zelenimi površinami, kot so gozd na brežini Šmarjetne gore na zahodni strani ter nabrežja reke Save na vzhodni strani. Z vzpostavitvijo nove poti ta dva dela povežemo. S prekinjanjem poti preko Ljubljanske ceste lahko ob nabrežjih reke vzpostavimo nove peš in kolesarske poti.

ENOTNOST ZASNOVE

Objekt avtobusne postaje se umesti v prostor kot zunanji pokrit prostor. Struktura deluje tudi kot nadstrešnica za nadkrito perona 1 na železniški postaji.

Zaradi tlorisno večje površine se struktura strehe razbigo odziva na strešine obstoječe stavbe. S tem perone in poti ob objektu osvetlimo z dnevno svetlobo. To je pomembno z vidika uporabnika, saj s tem vzpostavimo pozitiven atmosferski vidik za gibanje po prostoru.

PREHODI NA PERONE

Tu se navežemo na odprte prostore, ki so vzpostavljeni po rušitvah. Prehode je potrebno umestiti v prostor čim bolj smiselno.

Trenutno se na peron prehaja po nadzemni začasni platformi, ki potniku ne omogoča varnega prehajanja. Nov podhod formiramo na mestu sedanjega nadhoda na južni strani stavbe železniške postaje. Tu ima uporabnik najkrajšo pot od postajališča za mestni avtobus, parkirišča za kolesa ter glavne stavbe potniškega centra.

Zaradi dolge strukture objekta in umestitve avtobusnega postajališča severno ob objektu, dodamo dodatni podhod na severni točki avtobusne postaje. Uporabnik tako do peronov prehaja varno.

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

Območje železniške postaje

