

Prenovljen javni prostor

Glavni cilj projekta je zasnova celostne prenove javnega mestnega prostora v širšem središču Radovljice. Z umikom tranzitnega prometa na regionalno cesto je prometna obremenjenost tega prostora zdaj bistveno manjša, kar omogoča pešcem prijaznejše oblikovanje prostora. Gorenjska cesta predstavlja glavno mestno hrbtenico, na katero so pripete športno rekreativne, poslovne, trgovske ter upravne vsebine. Na trasi med križiščem z Ulico Staneta Žagarja ter Linhartovim trgom pa je vseeno moč prepoznati določene problematične točke, ki z vidika urejanja prostora predstavljajo ovire pri željenem nadaljnjem razvoju širšega mestnega središča. Predstavljeni projekt poskuša poiskati primerne prostorske ureditve, ki bi motorni promet skozi mestno središče umirile, pešcem in kolesarjem pa namenile več prostora, kar bi omogočilo umestitev dodatnih javnih vsebin, ki pritičejo Radovljici kot regionalnemu, upravnemu in kulturnemu središču. Boljši javni prostor prispeva k višji kakovosti življenja. Ureditve, ki bi z upoštevanjem ustvarjenega značaja vrtnega mesta odločilno pripomogle k prostorski, ambientalni ter programsko-funkcionalni nadgradnji obstoječega prostora, se nanašajo na območje avtobusne postaje, grajskega parka, sistem peš in kolesarskih poti ter mestno avenijo.

Prenova avtobusne postaje in trga

Preuredi se avtobusna postaja, tako da se zagotovi udobnejše čakanje ter večjo preglednost in s tem privlačnost javnega avtobusnega prometa. Obstoječa nadstrešnica se odstrani, program postaje se preseli v nov prizidek trgovine. Ta oblikuje tudi novo, urejeno fasado avtobusnega trga. Avtobusi ustavljajo na novih peronih z nadstrešnicami, ki so nežno umeščeni na rahlo nagnjen teren. Uredijo se priložnostne prizidave pod poslovnim objektom, preseli se program trafike, kar odpre neposreden pogled in stik z Donico.

Grajski park in parkirna hiša pod njim

Umeščanje parkirišč v prostor, ki bi moral biti namenjen pešcem in zelenim površinam, oz. kronično pomanjkanje parkirnih površin in predvsem pretekle delne rešitve na področju prometa dandanes predstavljajo težavo v celotnem območju. Grajski park se prenove kot sodobna interpretacija historične zasnove, pod njim se umesti dvoetažna parkirna hiša s 500 parkirnimi mesti. Uvoz v parkirno hišo je po robu Donice v zgornjo podzemno etažo. Nova parkirna hiša služi prebivalcem starega mestnega jedra, obstoječim in načrtovanim okoliškim objektom ter obiskovalcem. Nove parkirne kapacitete zadostijo sedanjim potrebam, hkrati pa omogočajo kakovostno oživiljanje območja z umeščanjem novih dejavnosti in več zelenih površin na račun ukinjenih stihjskih parkirnih prostorov. Ureditev mirujočega prometa s parkirno hišo na strateški centralni lokaciji ustvari pogoje za več sinergičnih razvojnih procesov, tako za nadaljnjo kvalitetno ožvitev starega jedra Radovljice kot za preoblikovanje Gorenjske

Naročnik:



Občina Radovljica
Gorenjska cesta 19
4240 Radovljica
www.radovljica.si

Zasnovo pripravili arhitekturni biroji:

delavnica oblikovne prostora

www.delavnica.eu
prometni del v sodelovanju s City Studio, upodobitve Andrej Blatnik

preprostor

www.preprostor.si

stvar

www.stvar.si

Radovljica, september 2016



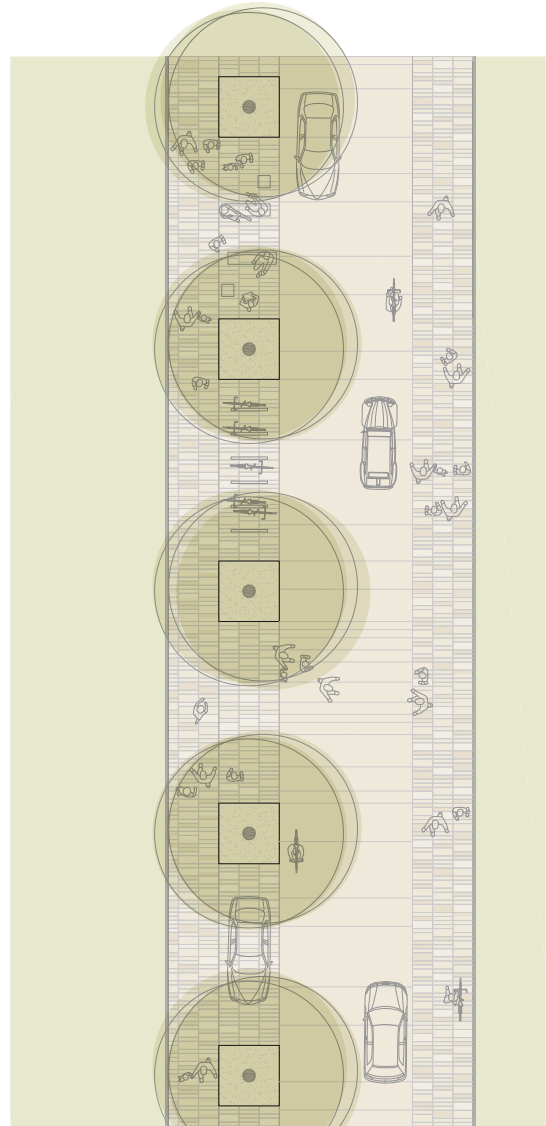
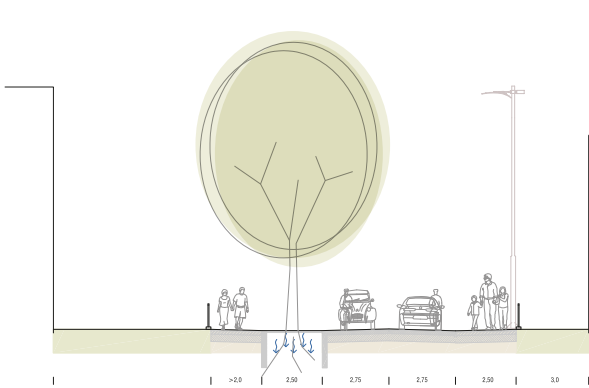
ceste v avenijo in pridobitev več površin za pešce, kolesarje in javne mestne vsebine ter zelene površine. Lokacija med avtobusno in železniško postajo omogoča tudi vzpodbujanje javnega prometa ter sistema parkiraj in se pelji. Smiselna ureditev prometa je podlaga za kakovosten razvoj mestnega prostora.

Nove peš in kolesarske povezave

V osrednjem območju Radovljice se vzpostavijo nove peš povezave, ki navežejo športni park, območje šol ter staro mestno jedro na novo Gorenjsko cesto in prenovljen mestni park. Nova zasnova prometnega režima omogoča prosto prehajanje pešcev na območju današnje avtobusne postaje. Ta osrednji prostor tako predstavlja pomemben člen in spaja (zelene) pešceve poti na trasi Volčji hrib - Obla gorica - staro mestno jedro. Te povezave soustvarjajo center Radovljice, ki je obvladljiv peš in s kolesi. Spodbuja se kolesarjenje, tako da se na nove ureditve naveže tudi kolesarska infrastruktura izven obravnavanega območja. Predvidi se več varnih in pred dežjem zaščitene parkirnih mest za kolesa. Motorni promet se ne ukinja, temveč se ga le upočasni; najbolj prav na območju avtobusne postaje, kjer na kratkem odseku postane podrejen peš prometu.

Avenija Gorenjska cesta

Gorenjsko cesto se oblikuje v glavno mestno avenijo, ki razvoj mesta usmerja v smeri Lesc. Ob njej se nizajo predvsem reprezentativni in javni programi (javna uprava, kulturne dejavnosti, storitvene dejavnosti itd.). Umesti se nov pas z drevoredom (ta je pred sto leti na Gorenjski cesti že bil), s programskimi vsebinami in z vzdolžnim kratkotrajnim parkiranjem, ki napaja programe in hkrati umirja promet. Oblikovanje je enovito, daje prednost pešču in tvori prijazen ter varen ambient za vse uporabnike. Spodbuja se uporabo nemotoriziranih prevoznih sredstev (kolo, skiro, rolerji...). Prenovljena Gorenjska cesta je razdeljena na več pasov; najširši je namenjen umirjenemu motornemu prometu ter hitrejšim kolesarjem, skrajna pasova pa pešcem. Osrednji programski pas z drevoredom ima lahko različne programe po posameznih odsekih. S tem se ta najkvalitetnejši prostor pod drevesnimi krošnjami lahko prilagaja vsakokratnim potrebam. V tem prostoru, ki ga ločujejo in hkrati senčijo drevesa, se lahko kratkotrajno parkiranje za osebne avtomobile izmenjuje s parkiranjem za kolesa, klopni za počivanje ali branje knjig, stalnimi ali občasnimi stojnicami, z urbanimi instalacijami, razstavami in s podobnimi vsebinami. Celoten prostor ceste se od ene do druge ograje tlakuje v enotem materialu, ki je različno strukturiran na vozišču, programskem pasu in območju za pešce. Prostor tako deluje enotno, hkrati pa je strukturiran po posameznih uporabnikih. Odsotnost tipičnih cestnih elementov (robnički, asfalt, bela črta...) nakazuje ureditev, v kateri so avtomobili podrejeni pešcem in kolesarjem.



Tipični prerez in tloris prenovljene Gorenjske ceste - avenije, na odseku IBM - TVD Partizan.



VIZIJA RAZVOJA OSREDNJEGA PROSTORA RADOVLJICE



LEGENDA:

- različne tlakovane površine

površine, namenjene izključno pešcem

površine, namenjene izključno kolesarjem
- površine, namenjene motornemu prometu

različne zelene površine

novi objekti
- motorna vozila (avto, avtobus)

stojala za parkiranje koles

elementi urbane opreme

- 1** Nova prostorska dominantna označi vstop v osrednje območje mesta Radovljica. Poslovni objekt etažnosti P+4 spodbudi tudi prenovi bivšega Merkurijskega inkubatorja, co-working, center socialnega podjetništva ali podobno.

2 Na tem odseku Gorenjske ceste se vozilce motornega prometa zoži na dva pasova širine 2,75 m, doda se obojestranski kolesarski pas na cestišču. Prometni režim 50 km/h.

3 V športnem parku se vzpostavijo nove notranje in hkrati tranzitne peš povezave, ki izboljšajo dostopnost parka. Preuredi se območje teniških igrišč ter igrišč na območju starejšega dela športnega parka.

4 Severno od TVD Partizana se vzpostavi nova kvalitetna peš povezava med športnim parkom in osrednjim mestnim programom Radovljice. Ohranja se rezervat za objekt javnega pomena.

5 Objekt TVD Partizan nadomesti novogradnja z javnim programom v pritličju, ki oživlja trg med gasilskim domom in TVD Partizanom.

6 Kvalitetni vili (stara knjižnica in Kremelj) se očistita prizidkov in prenovita z novim javnim programom.

7 Povezava med TVD Partizanom in križiščem z ljubljansko cesto se nameni pešcem, kolesarjem in jutranji dostavi. Srednja gostinska in turistična šola s tem dobi manjkajoči urejen predprostor. Nova ulica ponudi privlačno, mirno in varno povezavo med grajskim in športnim parkom.

8 Nasproti srednje šole se ohranja večjo zeleno parkovno površino, ki soustvarja predprostor šole ter vzdržuje zelen značaj tega dela mesta.

9 Preoblikuje se gabarit načrtovanega objekta tako, da pozicijsko zaključijo kare in tvori javno pritlično fasado novih ureditev - povezovalne peš poti proti osnovni šoli, nove ulice ter zelene ureditve med srednjo gostinsko in turistično šolo ter Čebelico.

10 V vrzel se umesti nov objekt z javno vsebino, ki je lahko pod nivojem terena povezan s Čebelico in omogoči željeno prostorsko širitev upravne enote.

11 Gorenjska cesta se v osrednjem delu od objekta IBM do TVD Partizana načrtuje enovito in s tem spet postane glavna os širjenja mesta ter glavna povezava starega jedra z novimi deli mesta. Zasadi se drevesi in zasajajo enotno tlakovanje, ki tudi oblikovno jasno izraža podrejenost motornega prometa. Prometni režim 30 km/h.

12 Peš povezava od avtobusne postaje mimo pošte in srednje šole do vrta in osnovne šole se artikulira v kakovostno in pestro prostorsko izkušnjo. Ustvari se osrednja peš os, ki povezuje izobraževalne ustanove s prometnimi vozlišči (avtobus, vlak).

13 Dolgoročno se obstoječa neurejena zazidava nadomesti z večjim javnim objektom (gledališče, muzej...).

14 Prostor sedanega postajnega objekta in trafike se nameni novi ploščadi avtobusne postaje. Program postaje in trafike se preseli v nov prizidek trgovine, ki tudi likovno uredi fasado trga. Z ureditvijo se vzpostavi percepcijski stik z Donico, obzidjem parka in starih mestnih jedrom.

15 Peš in kolesarska ulica z dopuščenim umirjenim motornim prometom ter kratkotrajnim parkiranjem. Režim vožnje je podrejen pešcem in kolesarjem (10 km/h).

16 Prenovi se avtobusna postaja z umestitvijo novih peronov in lahkih nadstreškov. Omogoči se lahko orijentacijo potnikov in udobno vstopanje na avtobuse. Ureditev omogoča tudi uporabo delov trga za občasne dogodke.

17 Predvidena prostorska širitev upravne enote z novim objektom v vrzeli med Čebelico in obrtno zbornico je ustreznjša rešitev kot ta namen predviden prizidek za sodiščem.

18 Odsek ceste pred avtobusno postajo dobi karakter skupnega prometnega prostora s prostim prehajanjem pešcev iz smeri Grajskega parka in starega jedra do avtobusne postaje in naprej. Omogoča varno sobivanje peš, kolesarskega, avtomobilskega in avtobusnega prometa. Režim 10 km/h.

19 Odstranijo se neprimerne prizidave Hotela Grajski dvor, objekt se rekonstruira. Na hrbtini strani se dozida nov sklop z javnim programom.

20 Očisti in odpre se neposreden percepcijski stik Kranjske ceste z Donico. Ukine se parkirišče, delno se nadomesti z uvozno cesto v parkirno hišo, delno pa z utirjenim, parkovno urejenim platojem. Pomembno je, da se Donica in s tem pogled na grajsko obzidje s silhueto starega mesta izpostavi kot prvi stik obiskovalca z mestom.

21 Uvoz v podzemno garažo hišo pod parkom je umeščen na rob Donice in pod grajskim obzidjem vodi neposredno v prvo podzemno etažo parkirne hiše. Uvozna cesta je krajinsko oblikovana in tvori zaključek Donice.

22 Poudari se peš povezava v podaljšku Kranjske ceste do novega razgledišča. V istem sklopu in usklajeno se uredi predprostor hotela z reprezentativnim dostopom ter zaključkom Grajskega parka.

23 Zaradi novega uvoza v garažo se denivelira zadnji del kolovoza ob grajskem obzidju. Kolovoz se preko prostora tržnice naveže na preoblikovan postajni trg. Razširi se izhod s tržnice proti jugo-vzhodu. Trgovine v kletni etaži pridobijo svoj predprostor.

24 Uredi se nov Grajski park. Pod njim je nova dvoetažna garažna hiša za stanovanje starega jedra, obiskovalce, turiste in zaposlene v okolinskih objektih.

25 Sonaravna ureditev razgledišča na robu ježe kot enega izmed javnih ambientov prispeva k pestrosti prostorov ter peš povezav. Z višinsko razliko se vzpostavi občutek umakljenosti od mesta, kar preusmeri pozornost na razgled proti dolini Save, masivi Jelovice in severa proti Julijskim Alpam z najznačilnejšim pogledom na Triglav.

26 Od Lipe samostojnosti do vhoda v staro mestno jedro se cestišče in pločniki preoblikujejo v enotno površino, primarno namenjeno pešcem. Avtomobilski dostop je omogočen za lokalne uporabnike (10 km/h).

27 Nov objekt na mestu nekdanje oranžerije, slaščiarnice, ki se odpira na kakovosten nov ambient prenovljenega parka. Dostava iz podzemne garaže.
- karakteristični prerez
- © Delavnica, Preprostor, Sivar, 2016