

1 :: ODNOS DO OBSTOJEČEGA IN ZASNOVA REGENERACIJE



Redka je takšna priložnost *kompozitnega nastopa* v prostoru in s tem zgleđa za naša mesta brez inicative in inovacije. Skozi desetletje bo v Celju prisotno *večplastno dogajanje* - proces. *Stari način projektiranja urbanizacije*, ki naj bi se realizirala v enem zamahu, je prav tu dokončno odpadel v zaprašene učbenike. Prav tako je z njim šlo *klasično coniranje* namembnosti, ostane nam le *"imaging" funkcionalne cone* in *trdna gabaritno - gostotna pravila*. Pristopi se *"na margini"* in se z zmogljivo mestno *magistralno cesto sever - jug* zajame in odreže tisto območje, ki ima potencial, da najprej odvrže vse negativne predznake in *potegne razvoj*.

Tako se po vrsti razvijajo in zgoščajo naselja mešanih rab in različnih poudarkov:

- A regio-polis
- B indus-polis
- C tehno-polis

in parki

- P1 povezovalni park trikotnih poti in prečkanje tirov
- P2 odmaknjena reliefna pripoved in prečkanje reke.

Sanacija bo *hkrati nastavek izgradnje* - sanacijski posegi imajo tudi *razvojni učinek*. Po zgleđu tujih sanacij se izvede *varno inkapsuliranje* večine odpadnega materiala *"in situ"*.

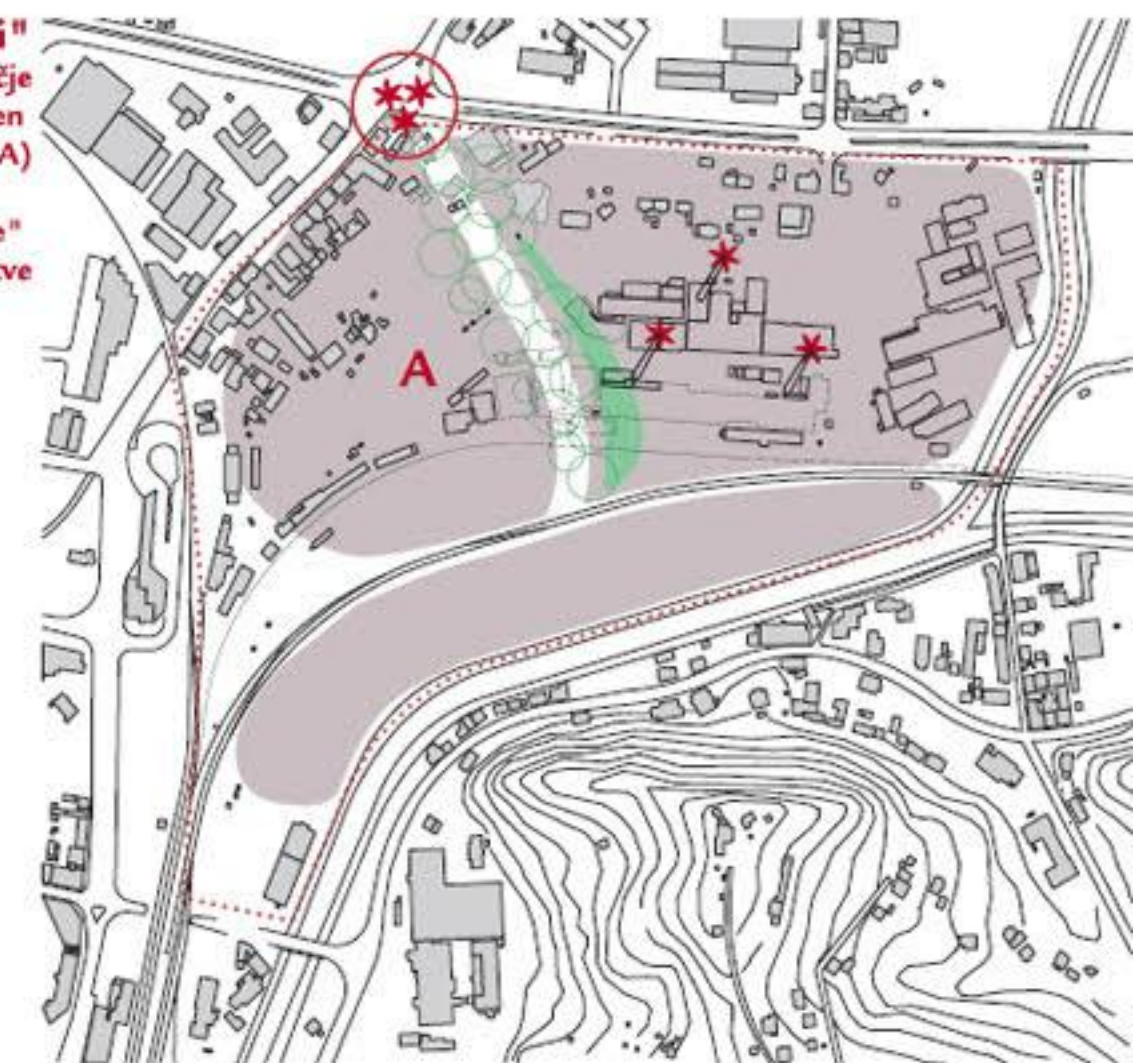
Simbolna dekontaminacija se izvede z ustvarjanjem mentalne slike, *"imagea"*, uvedbo umetniškega projekta in različnih dogodkov. Iz lamentacije o sedanjosti se preide na *poudarjanje Celja v prihodnosti in v zgodovini*, ki je skoraj imperialne narave.

Novi *"polis"* bo privlačno ponujen *investicijski inicativi na mednarodnem trgu*. Tako se lahko tudi *ekonomska uresničljivost* postavi v prava razmerja, ki ne vidijo težišča le v gostoti zazidave, za katero ta trenutek ni povpraševanja, pač pa vsebujejo odnose *časa, rentitov, faznega opremljanja, dvigovanja cene območja in periodičnih davkov*.

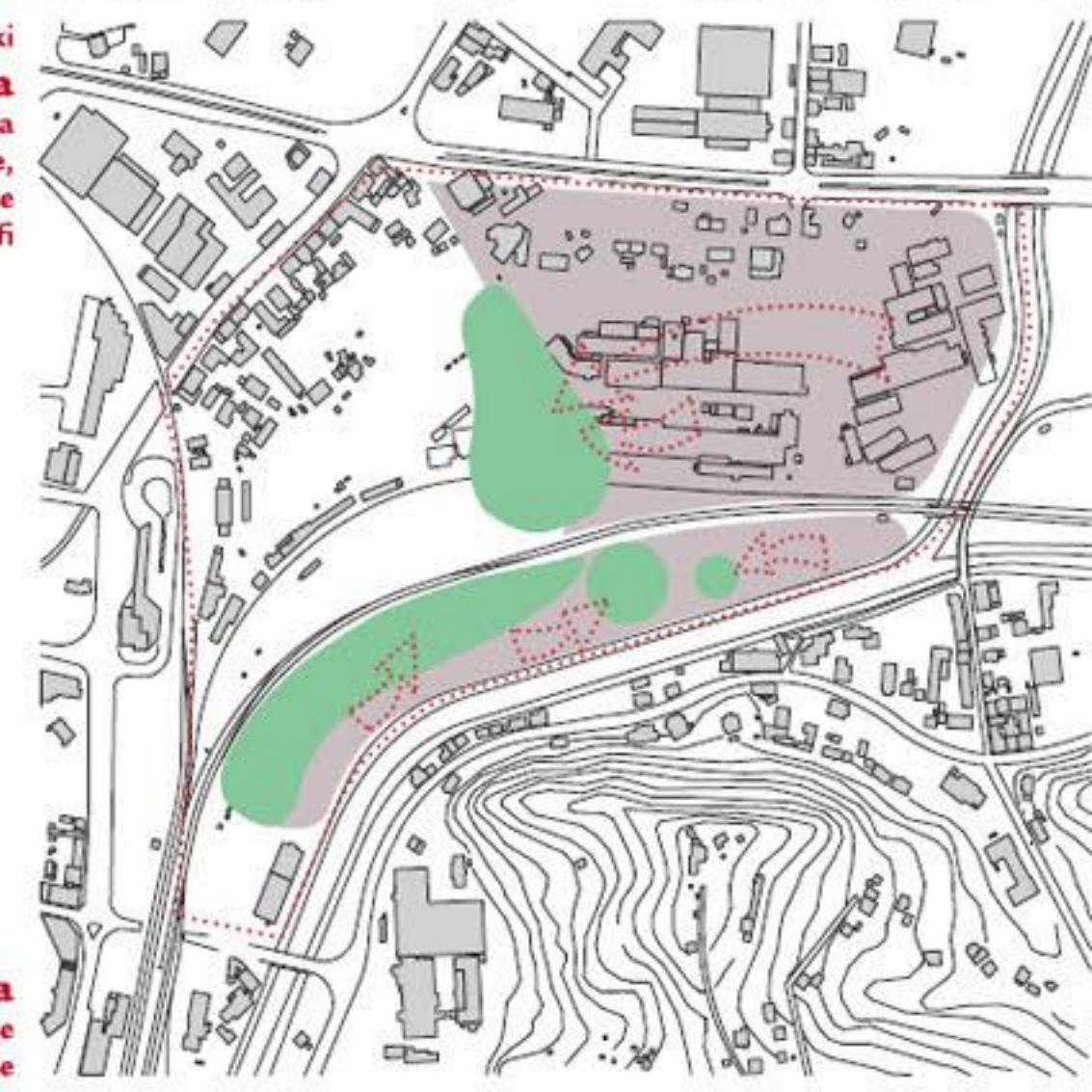
Mesto Celje lahko z akcijo na tem območju premakne tudi predstavo o samem sebi in vzpostavi razvoj, središčnost in identiteto podobno tisti pred stoletji.

- ● ● ● ● povezave zelenega sistema
- elementi zelenega sistema
- vedute
- ➔ distribucija prometnih tokov
- ⋯ peš povezava starega in "novega" centra
- ⋯ glavne peš ulice

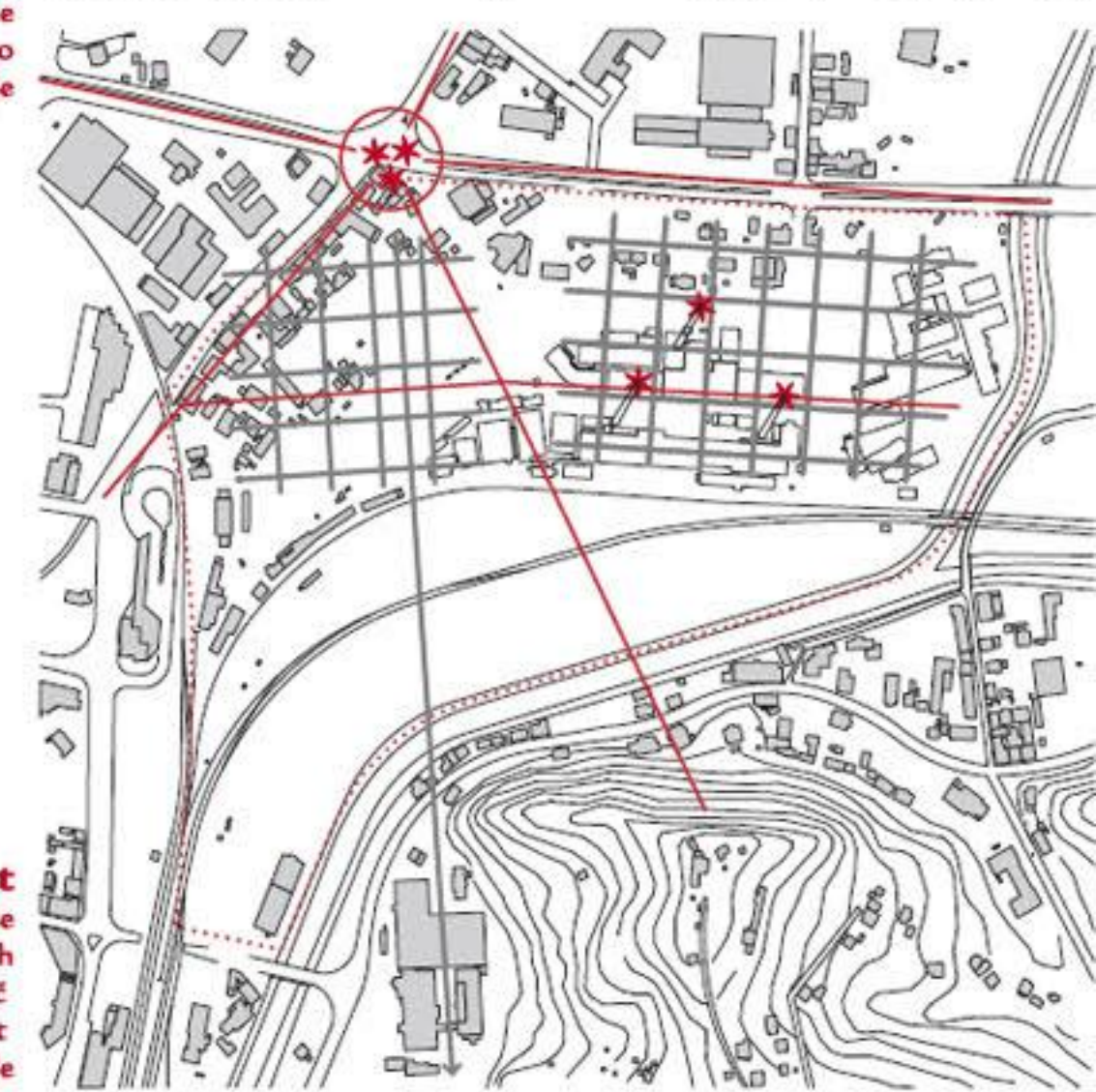
pristop "na margini"
"bariera" (cesta-park) razdeli območje in oddeli manjši segment, ki je sposoben ponudbe in razvoja (območje A)
na drugi strani "bariere" razstave, promocije, začasne ureditve



hkratni posegi in hkratni učinki
fizična dekontaminacija
in oblikovanje, rušenje, analiza, selekcija večji del se vgradi v nasipe-deponije, ki so hkrati nasipi nove ceste in parkovni reliefi

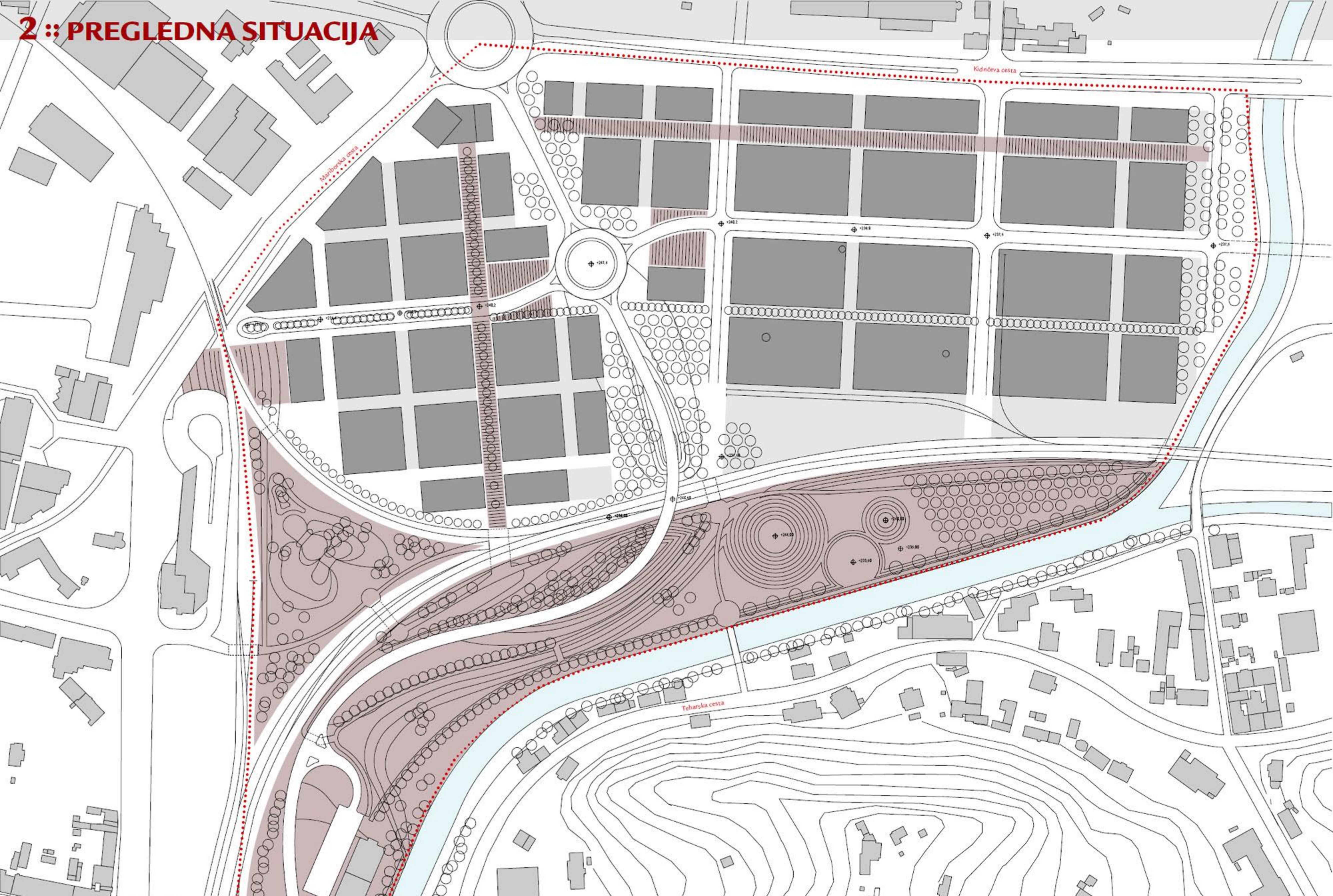


simbolna dekontaminacija
novi image
novo poimenovanje
razkrije identitete
umetnost vstopi v praznino
in strukturira območje

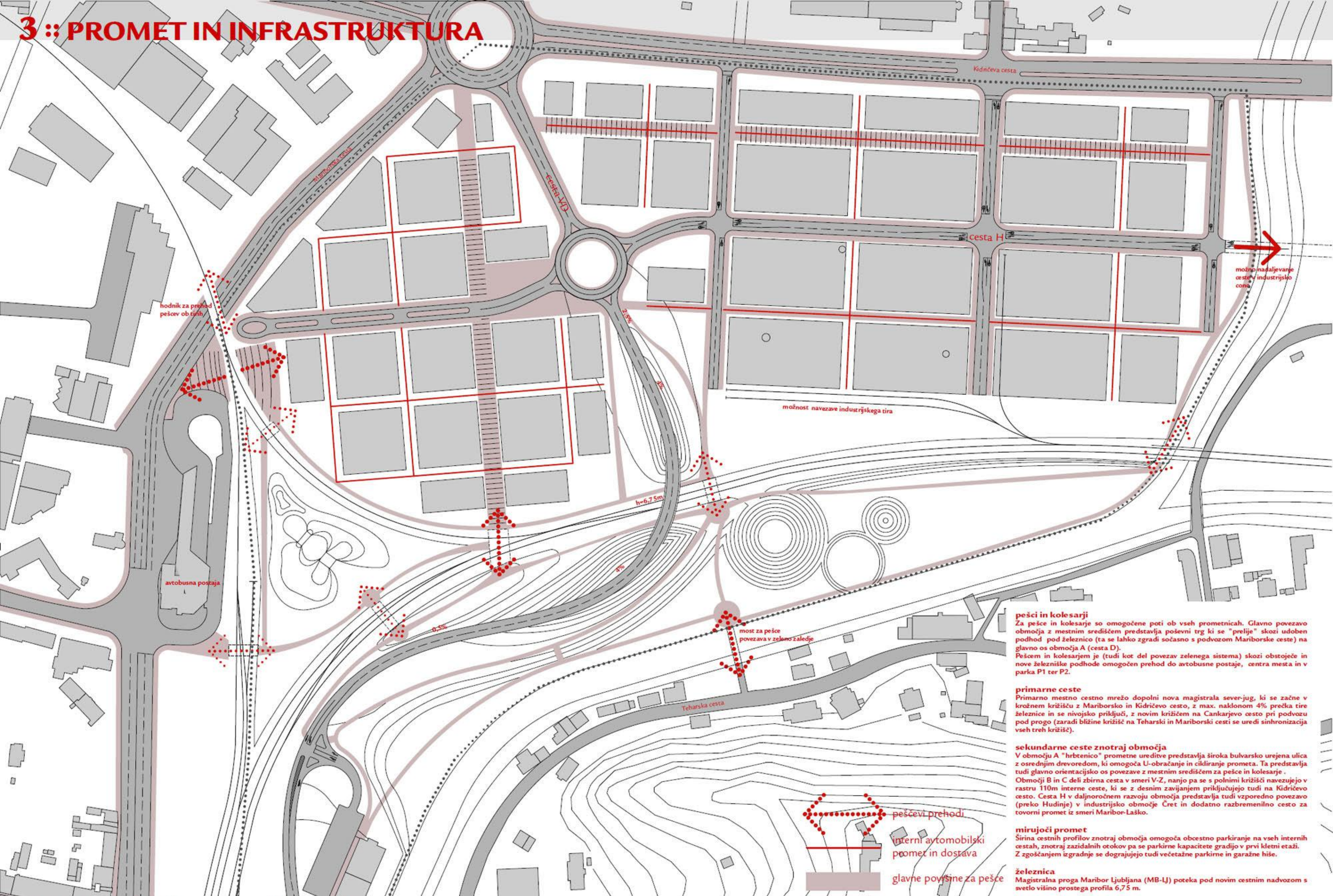


nov prostorski format
uvajanje sodobne mestne mreže ob upoštevanju zgodovinskih prostorskih izhodišč
veliko krožišče predstavlja nov element mesta kot regionalne metropole

2 :: PREGLEDNA SITUACIJA



3 :: PROMET IN INFRASTRUKTURA



hodnik za prehod pešcev ob tihih

avtobusna postaja

možnost navezave industrijskega tira

možno nadaljevanje ceste v industrijsko cono

most za pešce povezava v zeleno zaledje

peševi prehodi

interni avtomobilski promet in dostava

glavne površine za pešce

pešci in kolesarji
Za pešce in kolesarje so omogočene poti ob vseh prometnicah. Glavno povezavo območja z mestnim središčem predstavlja poševni trg ki se "prelije" skozi udoben podhod pod železnico (ta se lahko zgradi sočasno s podvozom Mariborske ceste) na glavno os območja A (cesta D). Pešcem in kolesarjem je (tudi kot del povezav zelenega sistema) skozi obstoječe in nove železniške podhode omogočen prehod do avtobusne postaje, centra mesta in v parka P1 ter P2.

primarne ceste
Primarno mestno cestno mrežo dopolni nova magistrala sever-jug, ki se začne v krožnem križiču z Mariborsko in Kidričevo cesto, z max. naklonom 4% prečka tire železnice in se nivojsko priključi, z novim križičem na Cankarjevo cesto pri podvozu pod progo (zaradi bližine križišč na Teharski in Mariborski cesti se uredi sinhronizacija vseh treh križišč).

sekundarne ceste znotraj območja
V območju A "hrbtenico" prometne ureditve predstavlja široka bulvarsko urejena ulica z osrednjim drevoredom, ki omogoča U-obračanje in cikliziranje prometa. Ta predstavlja tudi glavno orientacijsko os povezave z mestnim središčem za pešce in kolesarje. Območji B in C deli zbirna cesta v smeri V-Z, nanjo pa se s polnimi križišči navezujejo v rastru 110m interne ceste, ki se z desnim zavijanjem priključujejo tudi na Kidričevo cesto. Cesta H v daljnoročnem razvoju območja predstavlja tudi vzporedno povezavo (preko Hudinje) v industrijsko območje Čret in dodatno razbremenilno cesto za tovorni promet iz smeri Maribor-Laško.

mirujoči promet
Širina cestnih profilov znotraj območja omogoča obcestno parkiranje na vseh internih cestah, znotraj zazidalnih otokov pa se parkirne kapacitete gradijo v prvi kletni etaži. Z zgoščanjem izgradnje se dograjujejo tudi večetažne parkirne in garažne hiše.

železnica
Magistralna proga Maribor Ljubljana (MB-LJ) poteka pod novim cestnim nadvozom s svetlo višino prostega profila 6,75 m.

4 :: GRAJENI PROSTOR



morfološka struktura in gabariti

Mreža stavbnih otokov sledi smerem, ki jih določajo obstoječe prostorske osi in dominante.

Območje A je razdeljeno v kareje (stavbne otoke) s cestno mrežo na 47 m x 47 m, višine gabaritov do 22 m, razen stolpnice P+16 na severu.

Območje B je razdeljeno v kareje (stavbne otoke) s cestno mrežo na 50 m x 85 m, višine gabaritov do 22 m.

Območje C je razdeljeno v kareje (stavbne otoke) s cestno mrežo na 50 m x 85 m, višine gabaritov do 22 m (razen višjega stolpiča pri rondoju P+10).

gostote in kapacitete

Območje A
 površina (med cestami in progami) 68.500 m²
 površina pritičij 32.486 m²
 BEP nad zemljo (brutoetažne površine) 189.901 m²
 faktor izrabe (FSI) 2,77
 faktor pozidanosti 0,47

Območje B
 površina (med cestami in progami) 62.200 m²
 površina pritičij 30.812 m²
 BEP nad zemljo (brutoetažne površine) 98.598 m²
 faktor izrabe (FSI) 1,59
 faktor pozidanosti 0,50

Območje C
 površina zemljišča (med cestami in progami) 60.000 m²
 površina pritičij 30.217 m²
 BEP nad zemljo (brutoetažne površine) 138.615 m²
 faktor izrabe (FSI) 2,31
 faktor pozidanosti 0,50

zgoščanje stavbnih otokov

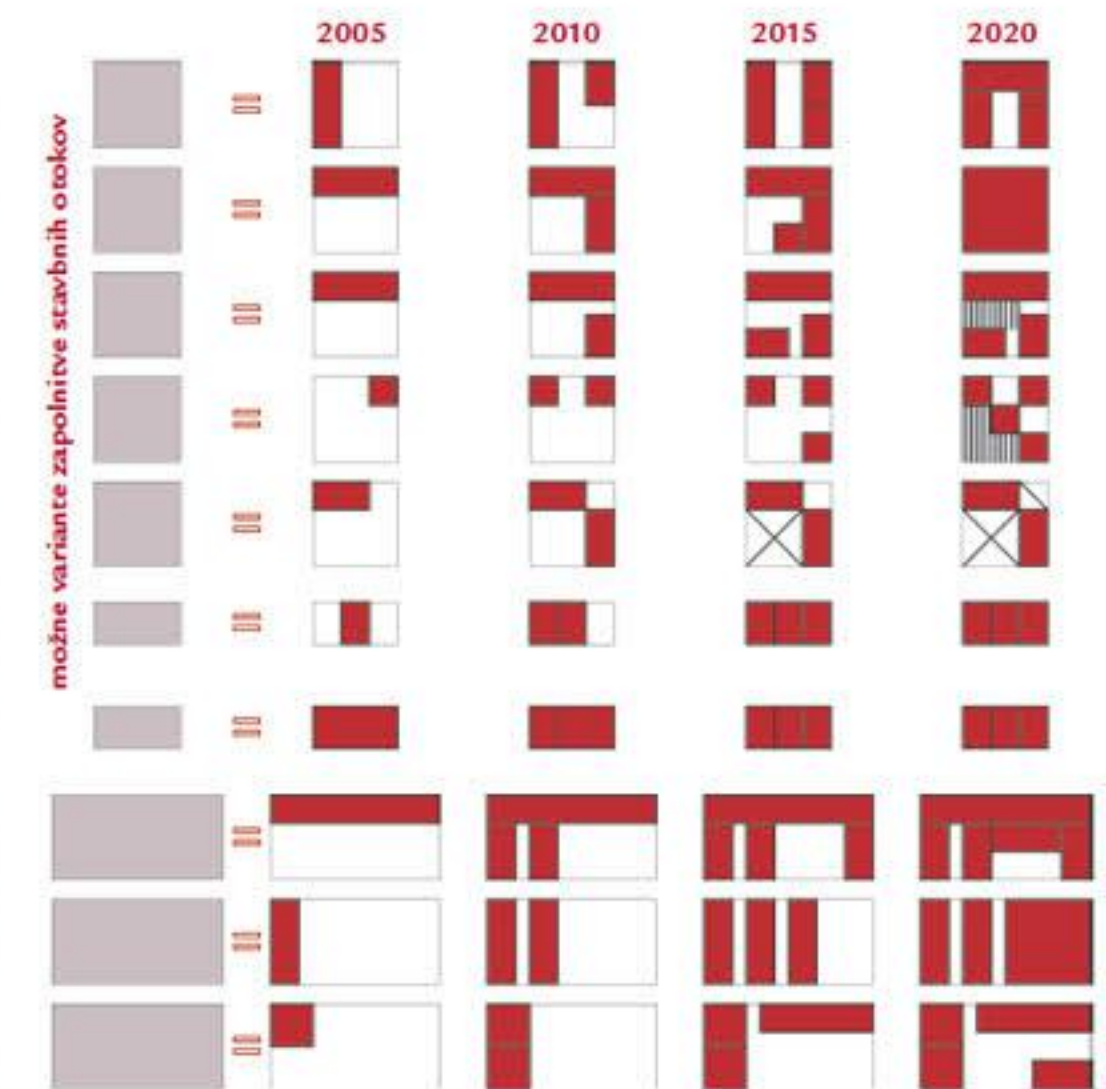
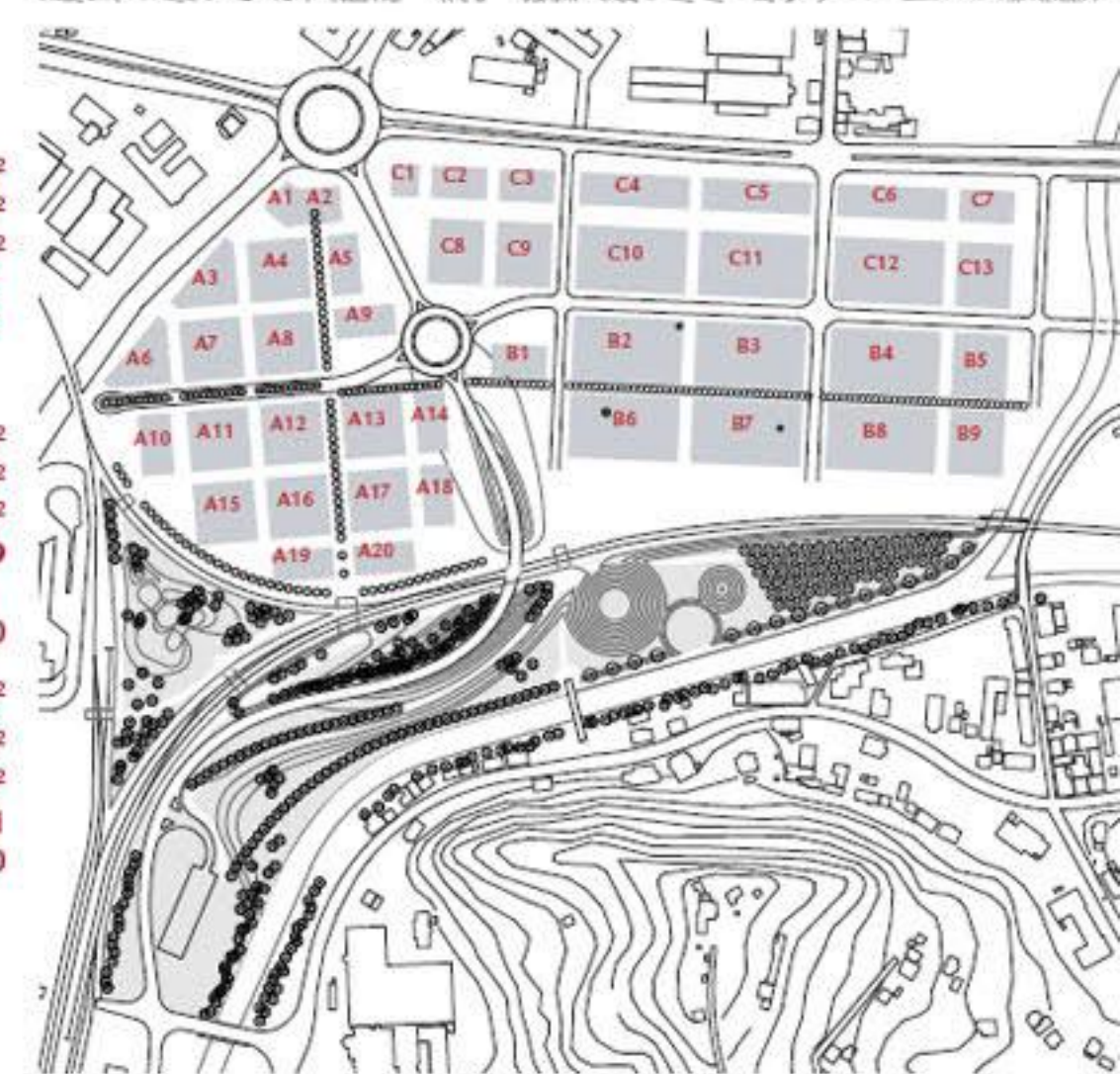
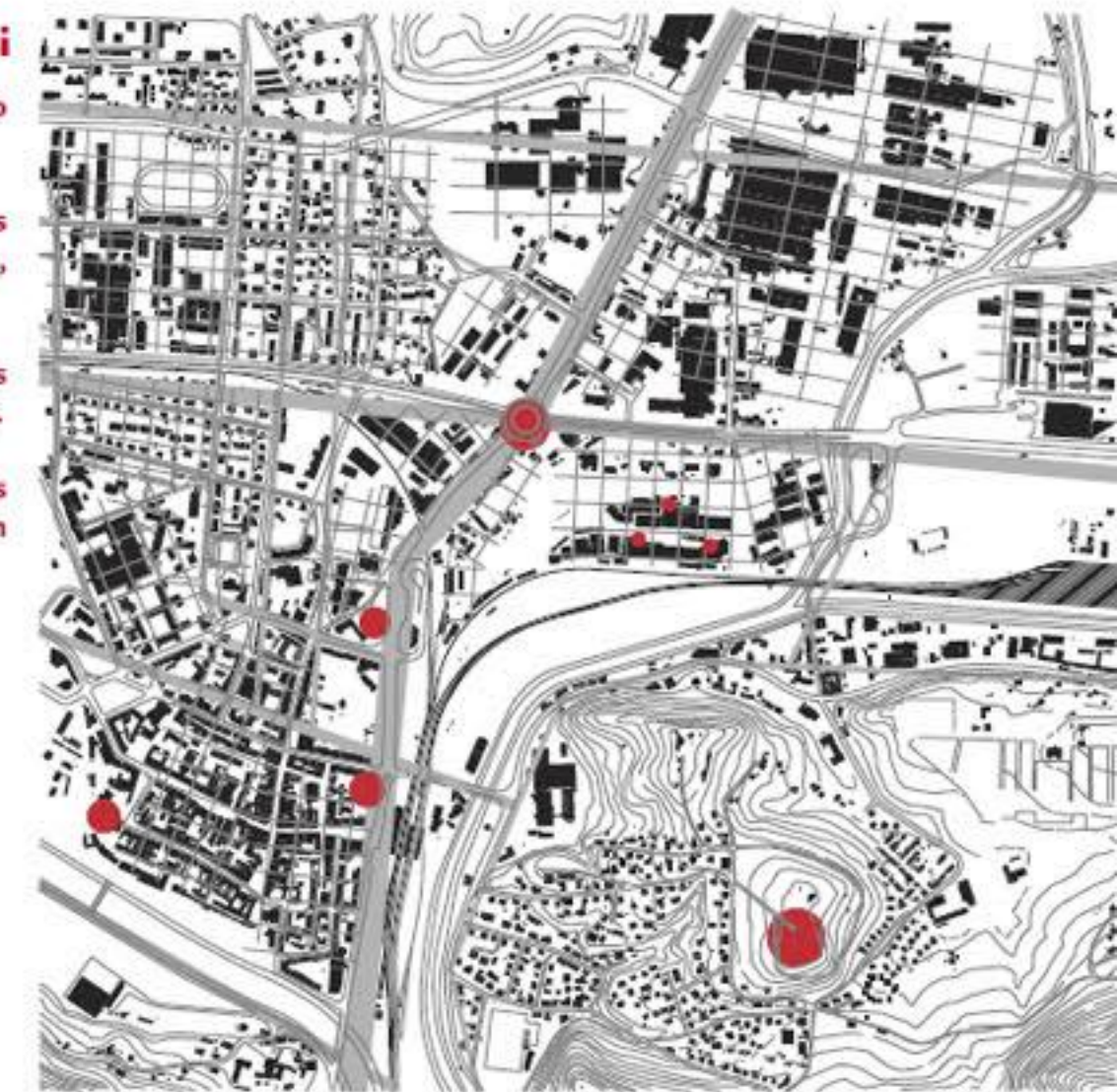
stavbni otoki - ponudba gabaritov
 V konceptu so prikazani volumni urbanih blokov, ki pa se ne smejo pozidati v celoti. Stavbni otoki (torliso in višinsko) predstavljajo le skrajne gabaritne meje. Bodoči lokacijski načrt mora določiti nekaj pravil, ki jih upošteva nadaljnje projektiranje.

urbanistična pravila
 Projektant lahko z grajenim volumnom zapolni največ 80% razpoložljivega gabaritnega volumna. Nastopile bodo različne oblike, vsaka hiša bo drugače iskala izpolnitev normativa.

Investitor lahko gradi le tako, da omogoča nadaljnjo fazno gostitev kareja. Projekt mora dokazovati, da je nadaljnja gostitev možna.

Investitor mora dokazati, da je možno ohranjati ustrezna razmerja zlasti glede parkirnih mest (neto etažna površina ustrezne namembnosti: parkirna mesta). V kleti 1 (P-1) so predvidena parkirna mesta, ostala parkirnišča se zagotavljajo na skupnih park-mestih in v skupnih park-hišah).

Upravitelj cone lahko predvidi drugačna razmerja in režime kot dolgoročno politiko do polne izgradnje območja.



primer zazidave stavbnih otokov

5 :: PROGRAM IN FAZNOST

območje A regio - polis

- regionalno mesto
- regionalna uprava,
- občinska uprava,
- državne službe

- intelektualna proizvodnja
- R&D technopole
- tehnološki park

- stanovanja za posebne zahteve oziroma nezahteve
- "for hink-s" (high income-no kids), yuppies
- lofti in penthousi z razgledom na stari grad, na staro mesto

območje B indus-polis

programski razvoj v dveh fazah (verjetno dalj časa ne bo povpraševanja)

- faza B1
- dogodki na odprtem prostoru
 - začasne strukture
 - ponujanje površine možnim investitorjem zunaj regije in države

- faza B2
- izgradnja končnih struktur od zahoda proti vzhodu
 - raziskovanje in razvoj,
 - proizvodnja ("industry" - produkcija)
 - šport
 - izobraževanje
 - ipd.

območje C techno-polis

- raziskovanje in razvoj
- izobraževanje
- poslovni programi
- posebna stanovanja (za posebne skupine)

območje P park

park P1
trikotnik peš povezav "spazio Piranesi"

- park P2
- tri pojavne oblike:
 - osnovni park
 - park z dogodki, instalacijami, paviljoni
 - poplavljen park (inundacija)

faza 4

- 4/1 dokončna izgradnja območij B in C (reurbanizacija od zahoda proti vzhodu)
- 4/2 intenzifikacija izgradnje in transformacija namembnosti (specializacija, gentrifikacija, citizacija, globalizacija ...)

faza 1

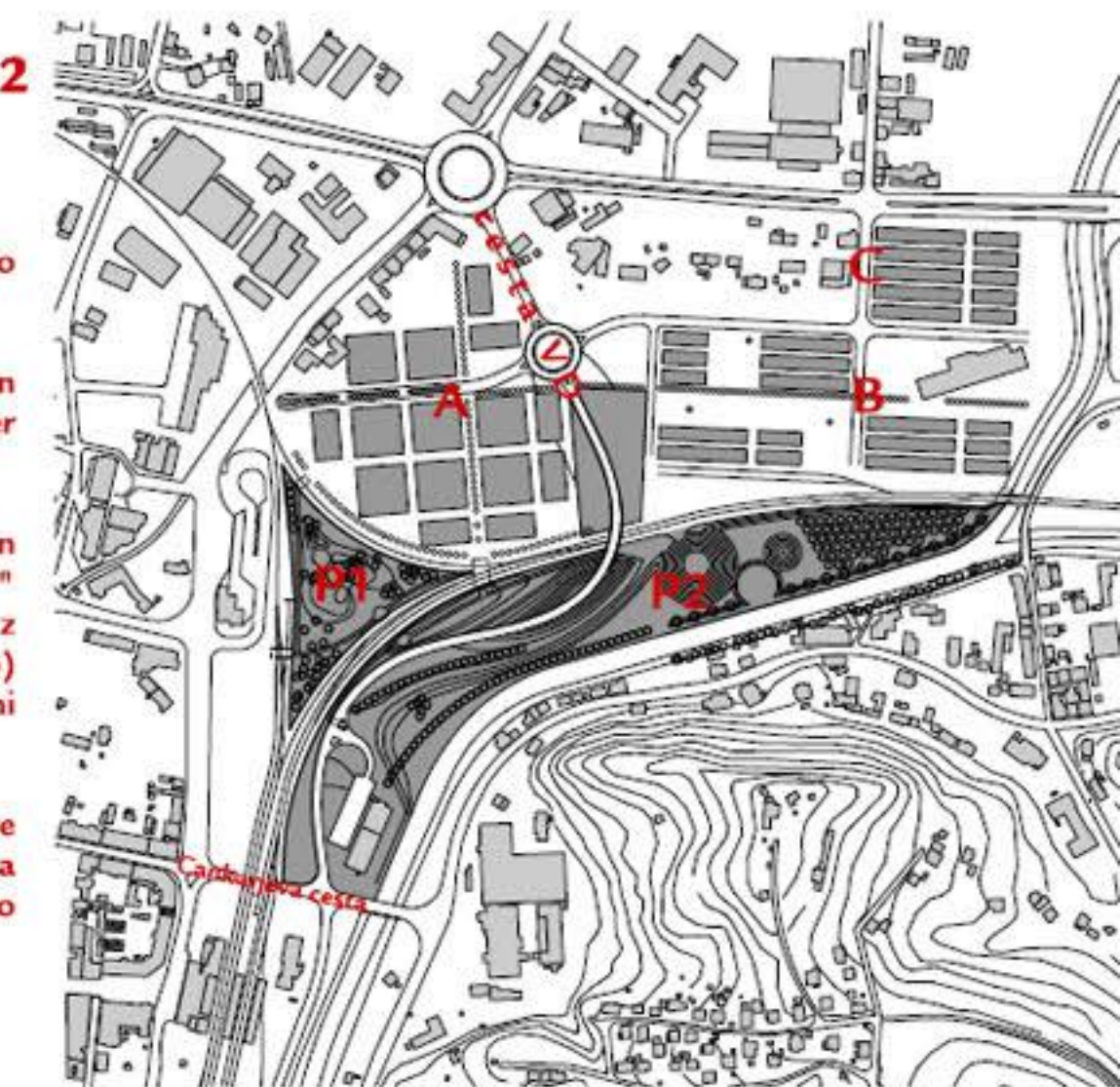
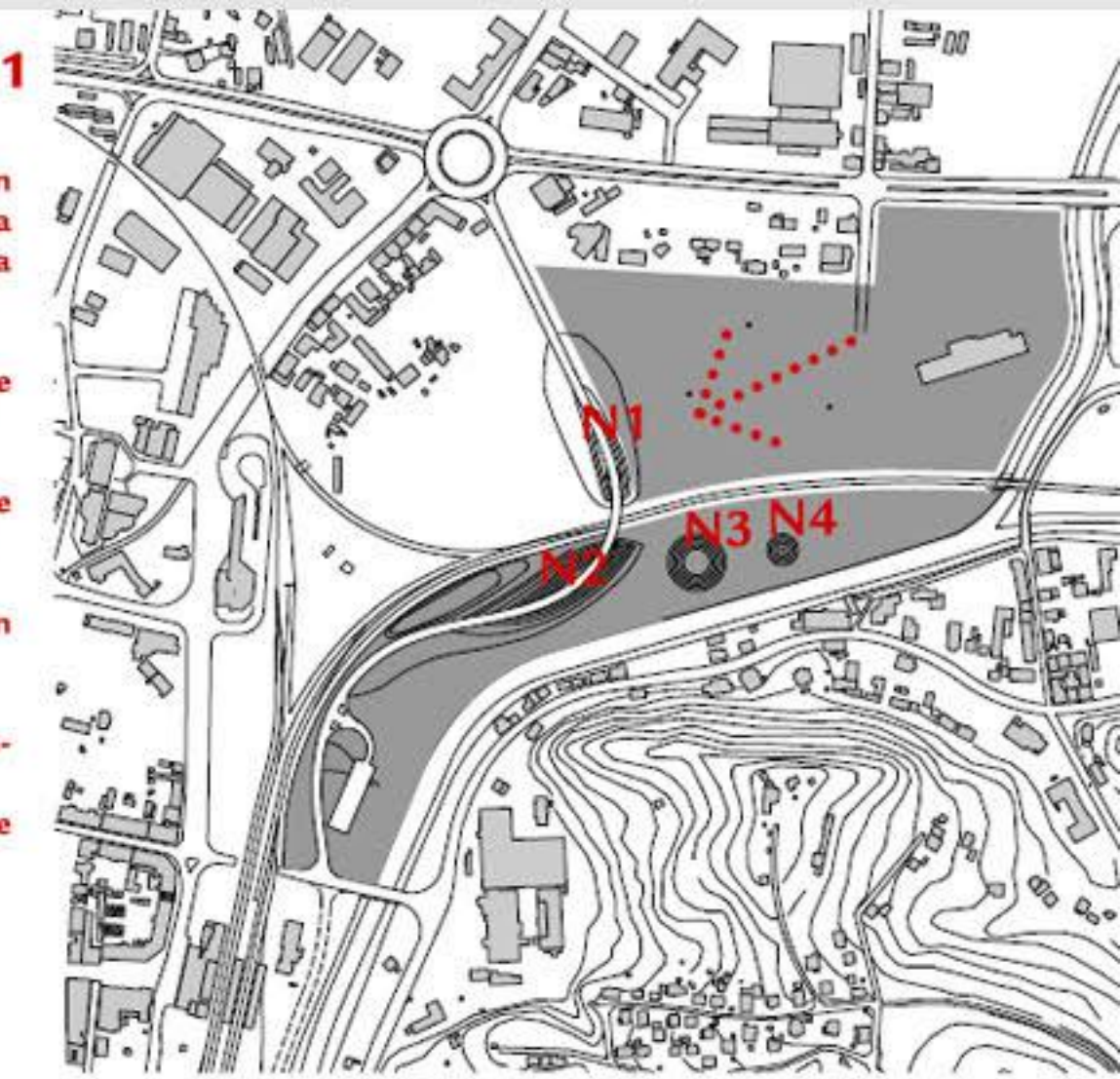
- 1/1 rušenje tovarniških hal (razen dimnikov in zaščitene hale), analiza in selekcija (označevanje) ruševin glede na kontaminiranost in nosilnost
- 1/2 mletje nosilnih ruševin nizke in srednje kontaminiranosti
- 1/3 vgradnja ruševin v nasipa N1 in N2, oblaganje nasipa končna obdelava
- 1/4 izgradnja sanacijskih nasipov-deponij N3 in N4
- 1/5 ukinitve stare proge (starega dela trase MB-LJ)
- izgradnja progovne ("triangel") prevezave MB-Velenje
- 1/6 izgradnja krožišča (rondoja) izgradnja ceste in nadvoza

faza 2

- 2/1 izgradnja infrastrukture za območje A
- 2/2 zaporedna izgradnja območja A (z notranjo faznostjo)
- 2/3 parkovna ureditev P1 ("triangel") in dokončna sanacija območja P2 ("halda") ter parkovna ureditev
- 2/4 začasna zelena ureditev območij B in C in uporaba območja B in C za "pionirske" namembnosti (občasni dogodki v prostoru z vzpostavljen osnovno bodočo strukturo) primer: razstave, sejmi, množični občasni dogodki, steklenjaki za rezano cvetje ...
- 2/5 podaljšanje ceste VD južno od Cankarjeve (mimo železniške uprave in rekreacijskega območja preko Voglajne na dosedanjo Cesto na Grad)

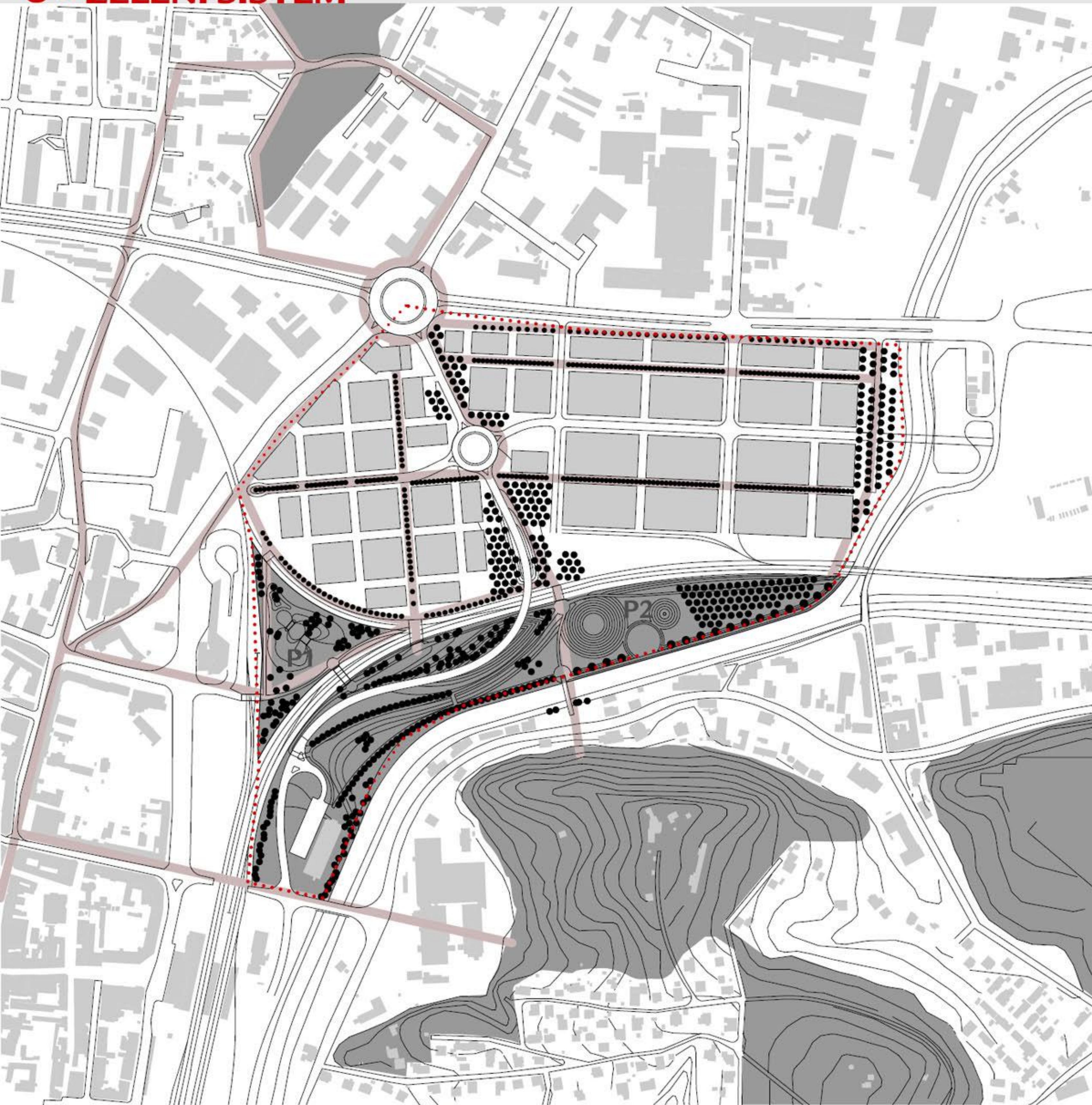
faza 3

- 3/1 izgradnja ceste H in komunalne infrastrukture ob njej
- 3/2 organizacija dodatnih dogodkov ("events"), ki promovirajo ta prostor
- 3/3 postopna izgradnja območij B in C (reurbanizacija od zahoda proti vzhodu)



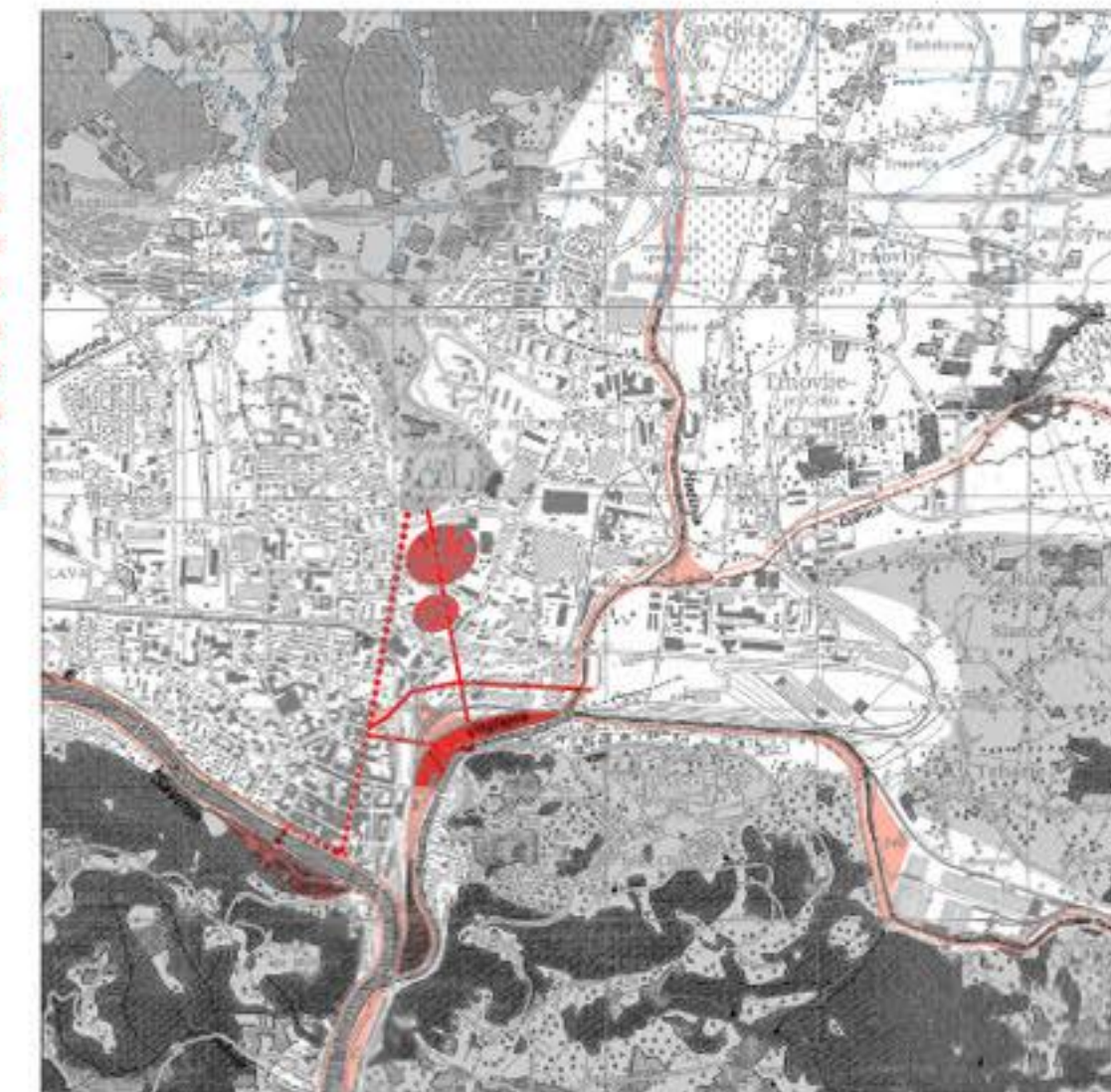
50m 100m 200m 300m

6 :: ZELENI SISTEM



elementi zelenega sistema

Sanirano zemljišče halde in območje znotraj bodočega železniškega trianga se uredi v mestne parkovne površine. Z neposredno dostopnostjo iz mesta in novih četrti A, B in C predstavljajo povezavo zelenega sistema od obrežij Voglajne in Hudinje, z Aljaževim hribom v zaledju do Golovca na severu. Povezavo s parkoma ustvarjajo zazelenjene površine ob cesti VD, preko krožišča in zelenih površin ob območju Celjskega sejma. (območje sedanje vojašnice bo v prihodnosti prav tako predmet urbane prenove).



park P1

Park P1 je umeščen v trikotnik ("triangel") med tiri in predstavlja hkrati trikotnik peš poti (postaja : območje A : park P2 : Teharska cesta). V njem so parkovno obdelani odsluženi železniški podhodi (prepusti), iz njega je pogled na nekatere nove tehnostrukture nad tiri, zlasti na novi oblikovno artikulirani nadvoz "ceste VD" nad železnico - skratka nekakšen parkovni "spazio Piranesi".



park P2

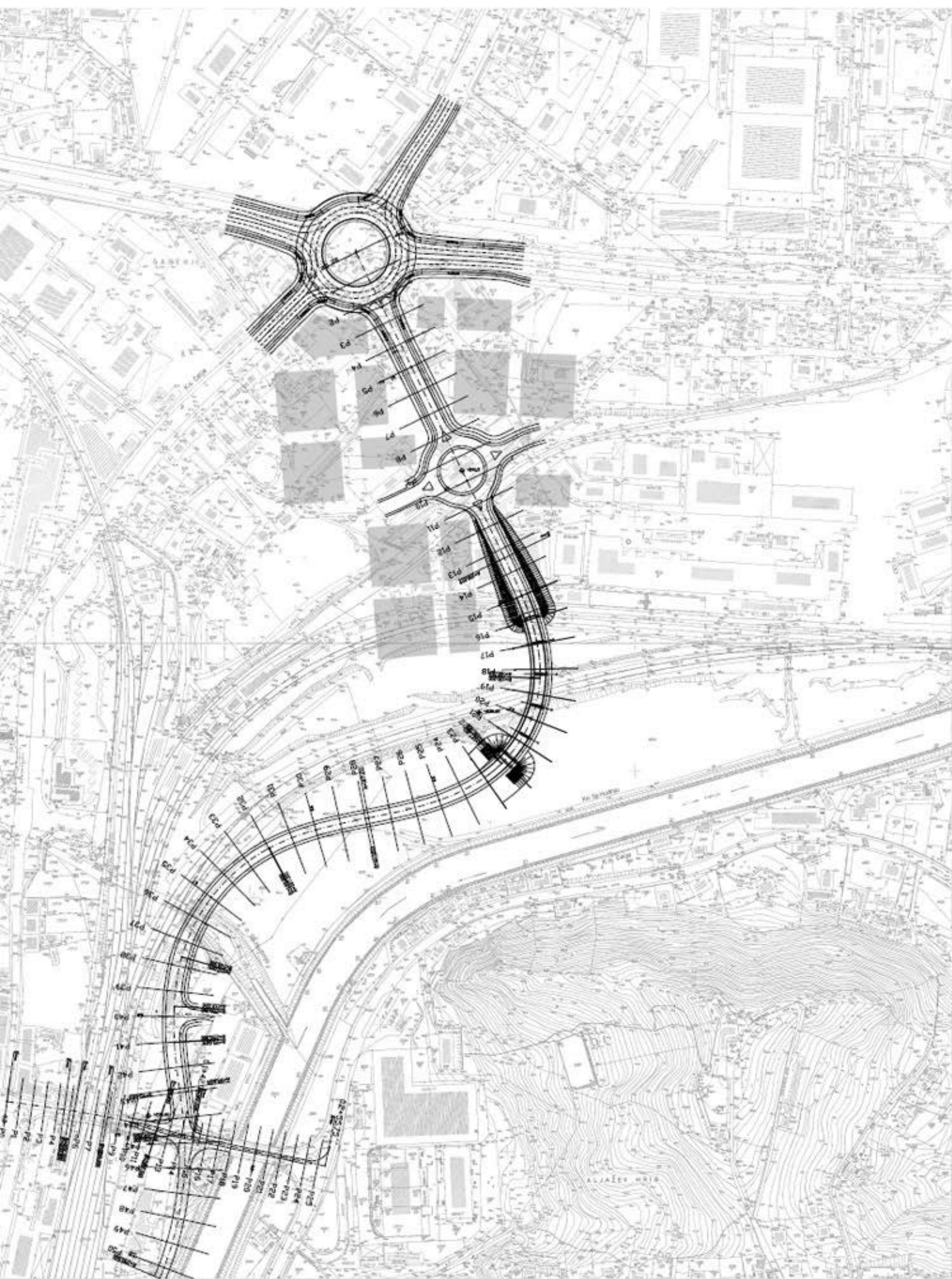
Park P2 je sanirana in parkovno obdelana halda (dosedanja deponija). Park je reliefno razgiban z artikuliranimi vzpetinami in poglobitvami, ki vsebujejo inkapsulirani odpadni material halde in so ustrezno tehnološko obdelane, da omogočajo človeku neškodljivo uporabo prostora. Sedanji nivo se s prerivanjem materiala zniža in tako poveča inundacijsko sposobnost površine, ki trenutno ne more opravljati svoje funkcije.

Park P2 je večnamenski park, in omogoča uporabo skozi vse leto in na različne načine:

- osnovni park - zelena mestna površina
- park z dogodki, instalacijami, paviljoni
- športni park - BMX steza, skate poligoni, minigolf, odprto drsališče
- poplavljen park (inundacija) - v primeru poplave park dobi popolnoma drugačno podobo a je še vedno dostopen



7 :: IDEJNA REŠITEV MAGISTRALE SEVER-JUG



pozicija in vloga ceste sever-jug (ceste VD)
 Nova cesta sever-jug je postavljena čim bližje centru. S tem je dosežena čim večja razbremenitev prometnice Mariborska - Aškerčeva - XIV. divizije. Zato se cesta začne v novem krožišču petih cest in se vzpenja preko železnice, saj je potrebno zagotoviti vsaj eno cesto, ki ne bo imela problemov s poplavi in podtalnico. Viškov materiala za nasip in prostora za dvig je načeloma dovolj.

Nova cesta (cesta VD) bo s tako pozicijo tudi servisirala in generirala razvoj v razumnih korakih. Že v začetni fazi razvoja bo oddelila (zagradila) "nekontaminirani del" (območje A) ter mu omogočila čimprejšnji fazni začetek izgradnje.

Vlogo ceste VD lahko označimo kot "mestna cesta" oziroma celo kot "mestna magistrala".

Dolgoročno bo treba razmišljati še o dodatnih povzrah Celja v smeri sever-jug.

primerjava variant

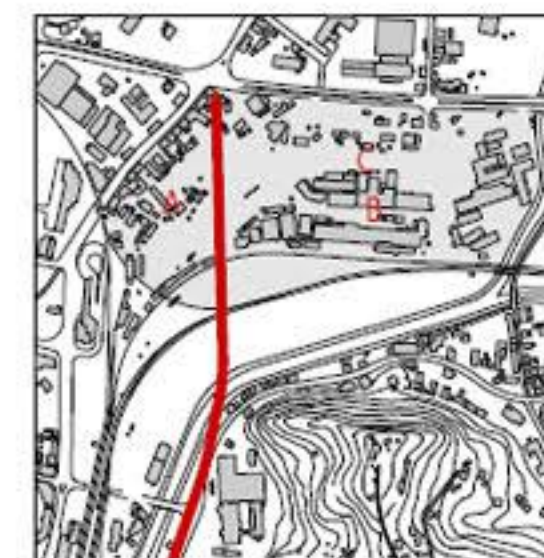
Ob upoštevanju načela "čim bližje centru" so se kljub temu odprle variante poteka. Preučili smo variante VD1, VD2 in VD3.

V vsakem primeru mora vsaka varianta enkrat prečkati Voglajno. Cenovni vidik bi usmeril cesto na čimprejšnji pristanek na levi breg Voglajne priključevanje na Teharsko - taki sta varianti VD2 ali VD3. Vendar bi bil naklon (spust z nadvoza preko železnice do nivelete Teharske) v tem primeru prevelik. Prizadeli bi tudi interes prebivalcev, ki si tu želijo zmanjšanje prometa, predvsem pa nemoteno zavijanje iz njihovih stanovanjskih cest. Poleg tega bi bil potreben most čez Voglajno že v začetni fazi, kar pomeni fazno finančno preobremenitev.

Razvojno najugodnejša se izkaže cestna varianta VD1 s 1. fazo samo do Cankarjeve ulice s kasnejšo dograditvijo cestnega sistema celotnega mesta. Podvoz pod železniško progo na Cankarjevi ulici je potrebno čimprej rekonstruirati ter zagotoviti zadostno širino, ki bo omogočala ustrezno funkcioniranje novega križišča. Križišče bo potrebno semaforizirati ter uvesti prometno odvisno krmiljenje z bližnjima križiščema.



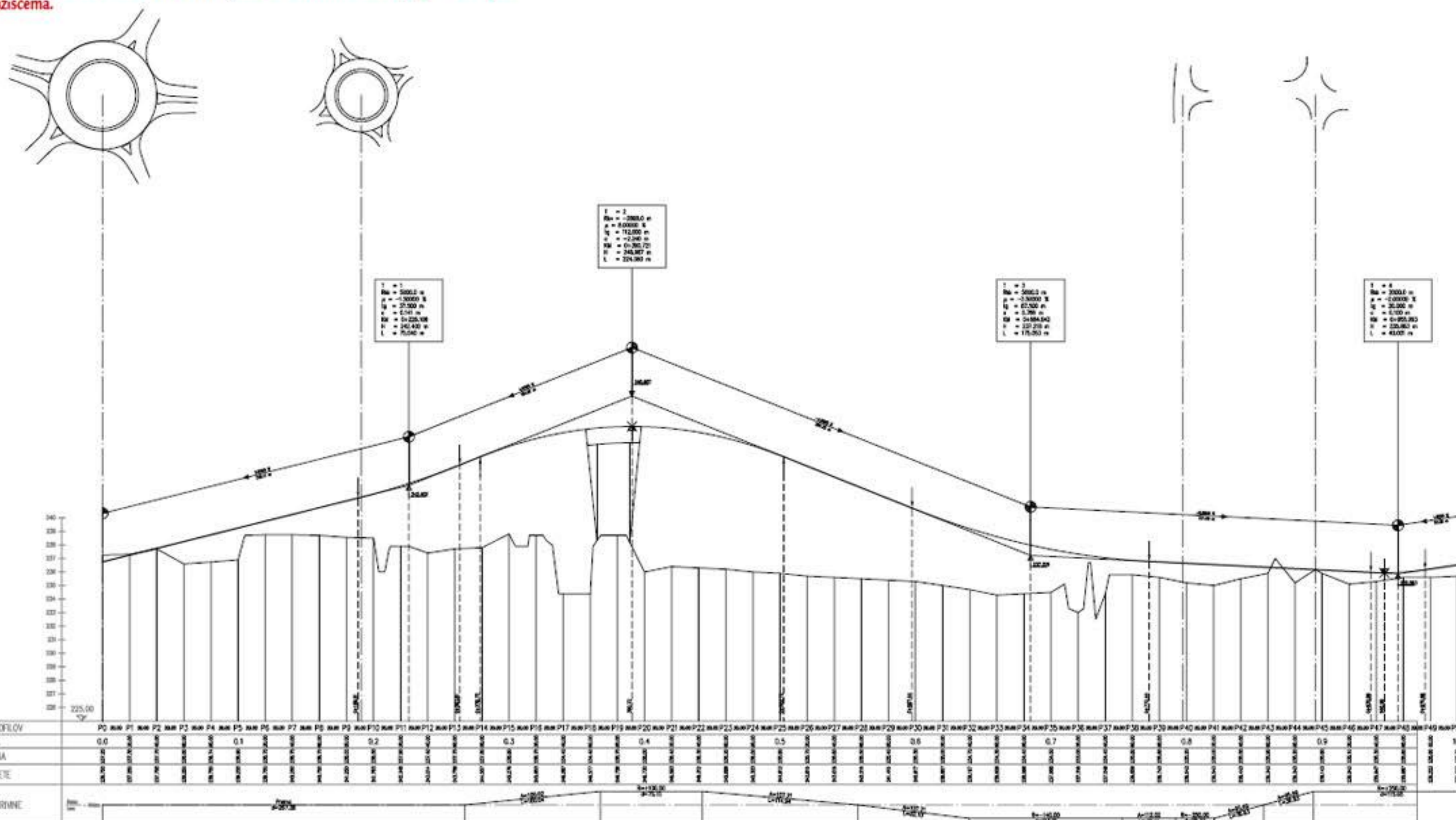
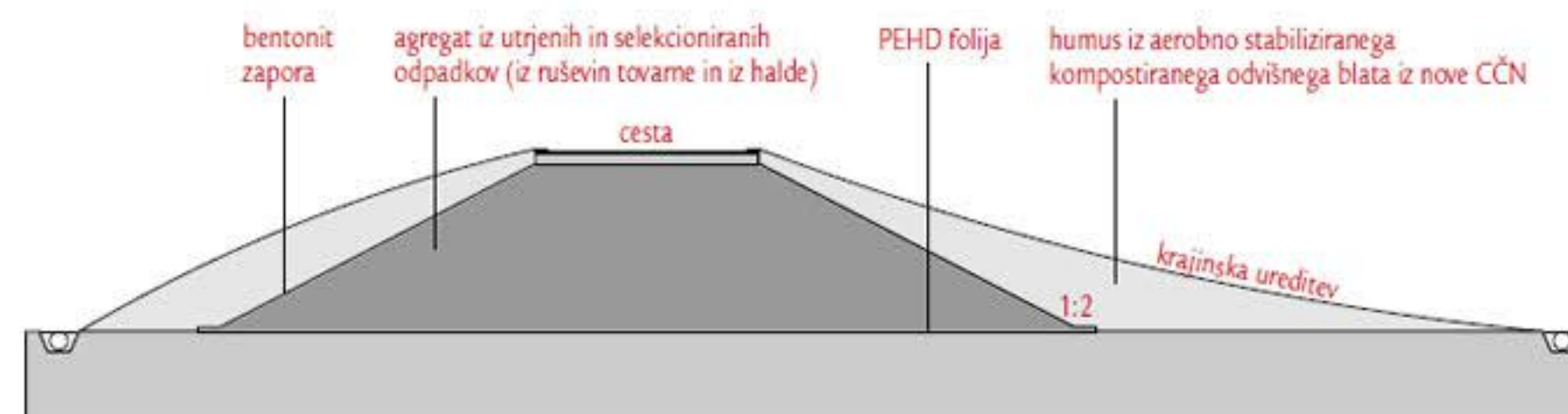
VD1



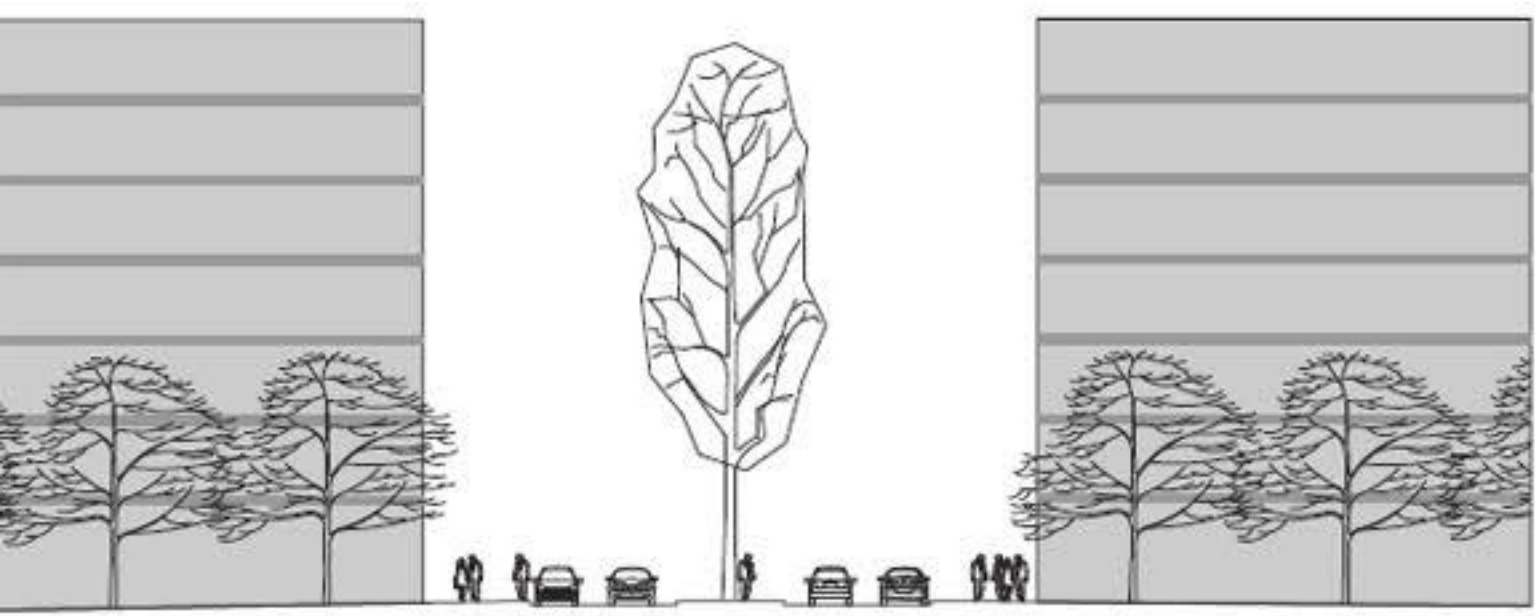
VD2



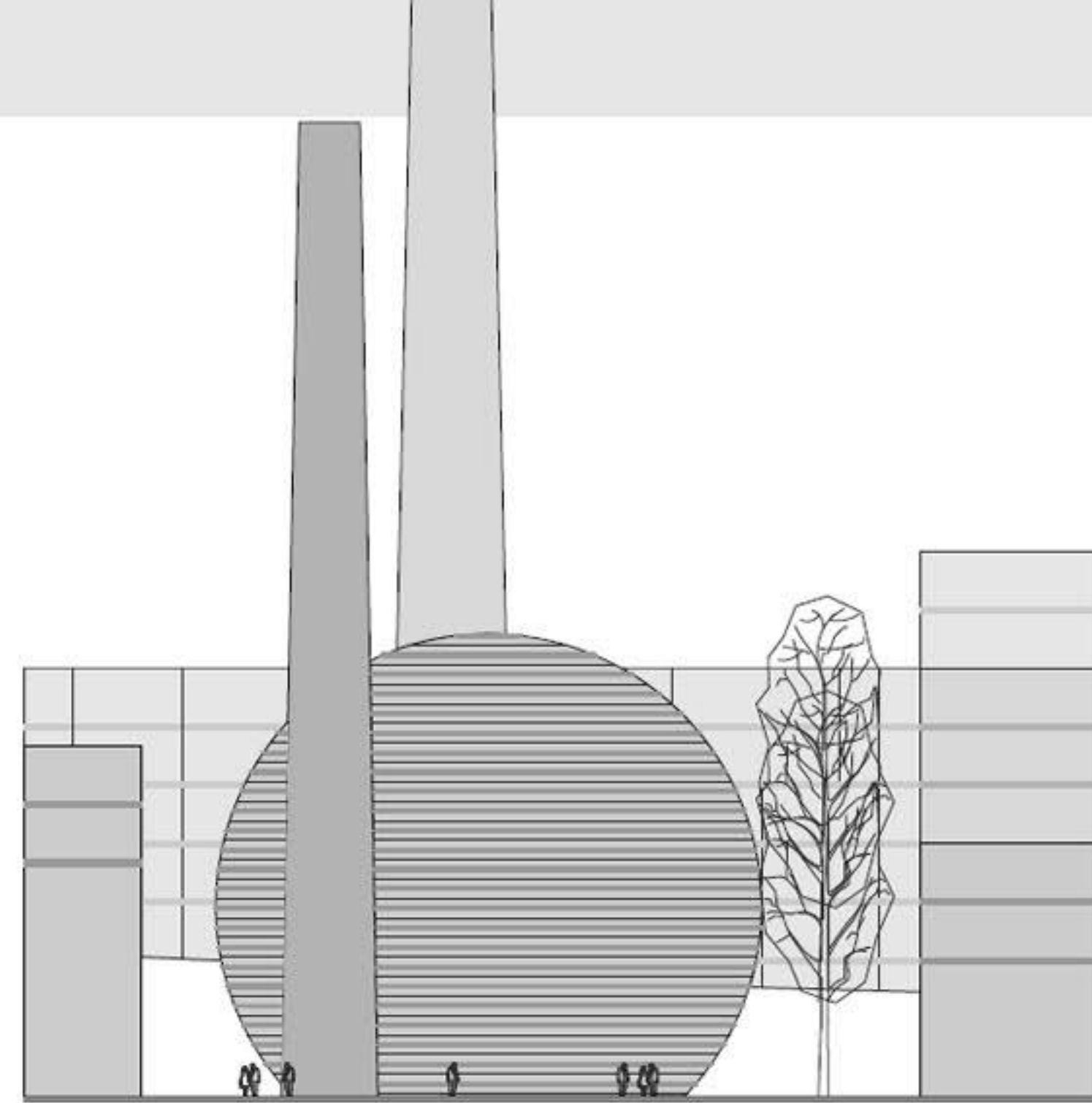
VD3



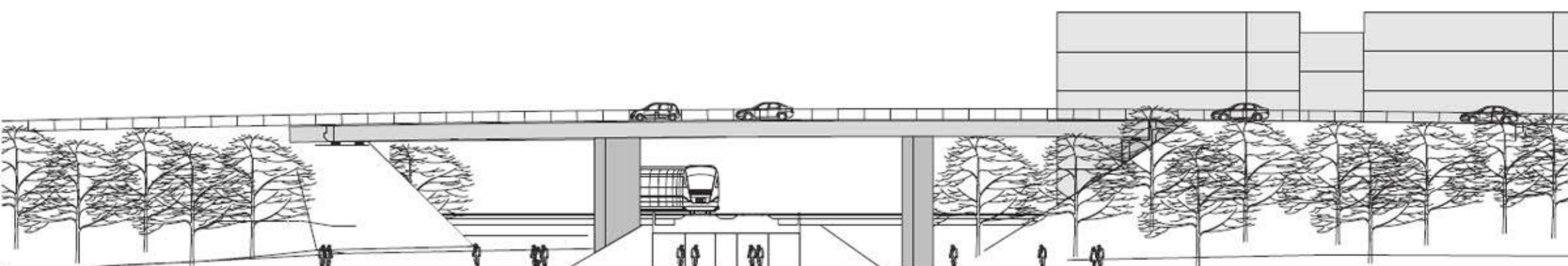
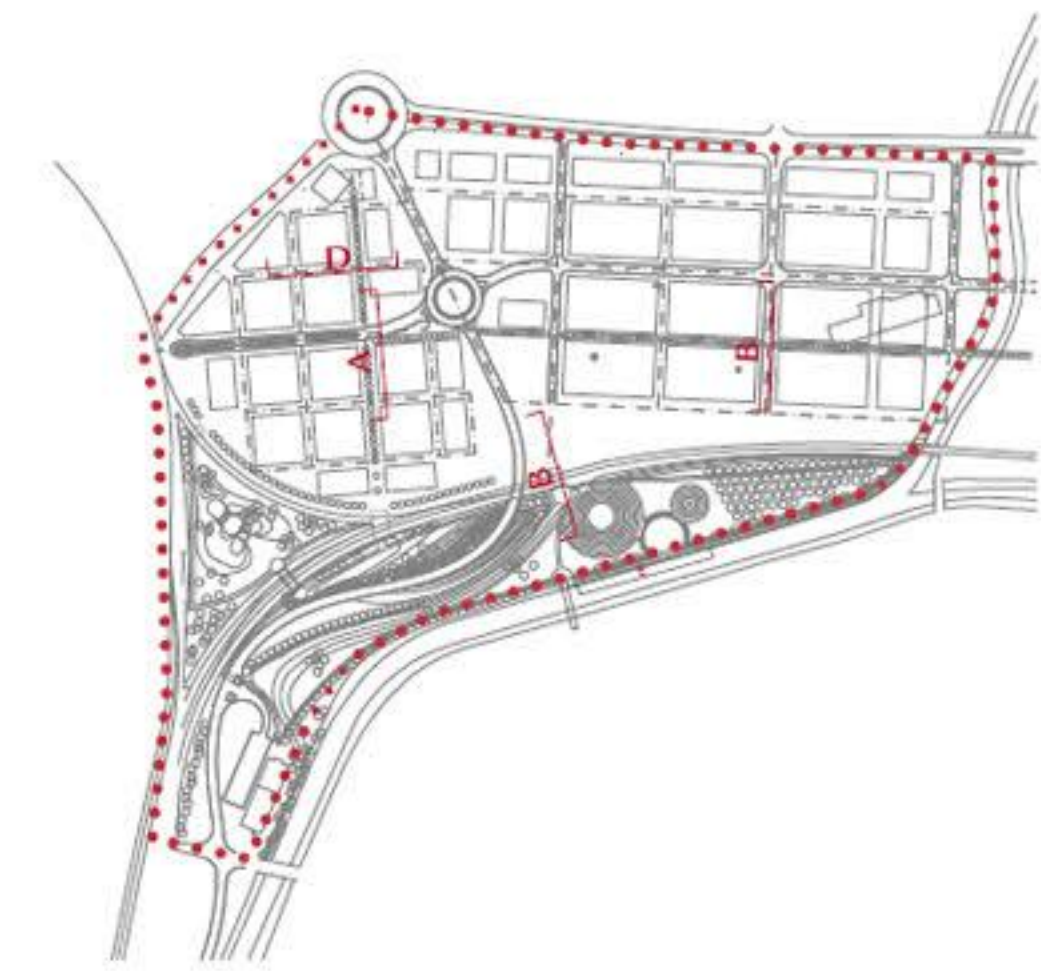
8 :: PREREZI UREDITEV



A



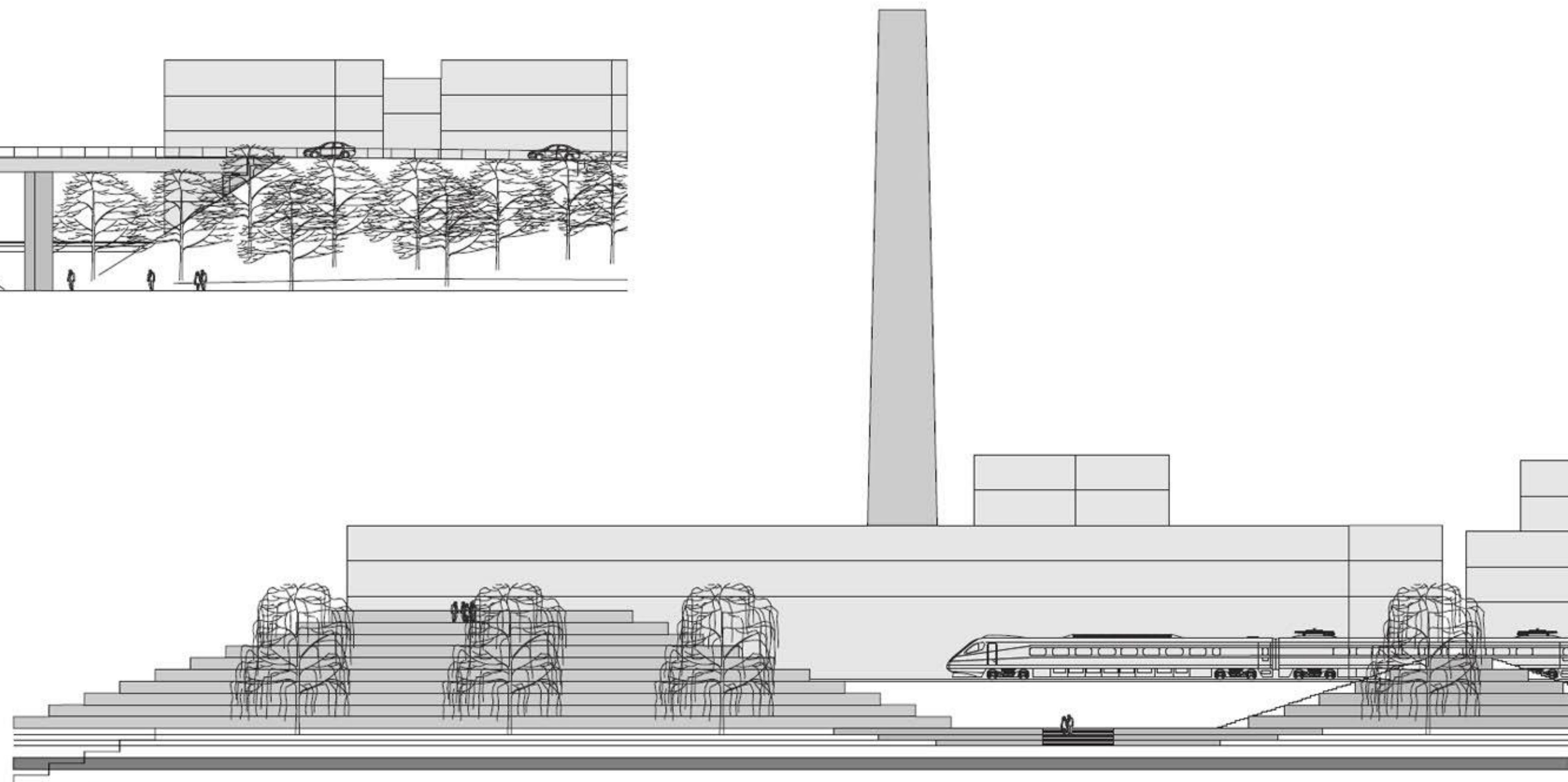
B



C

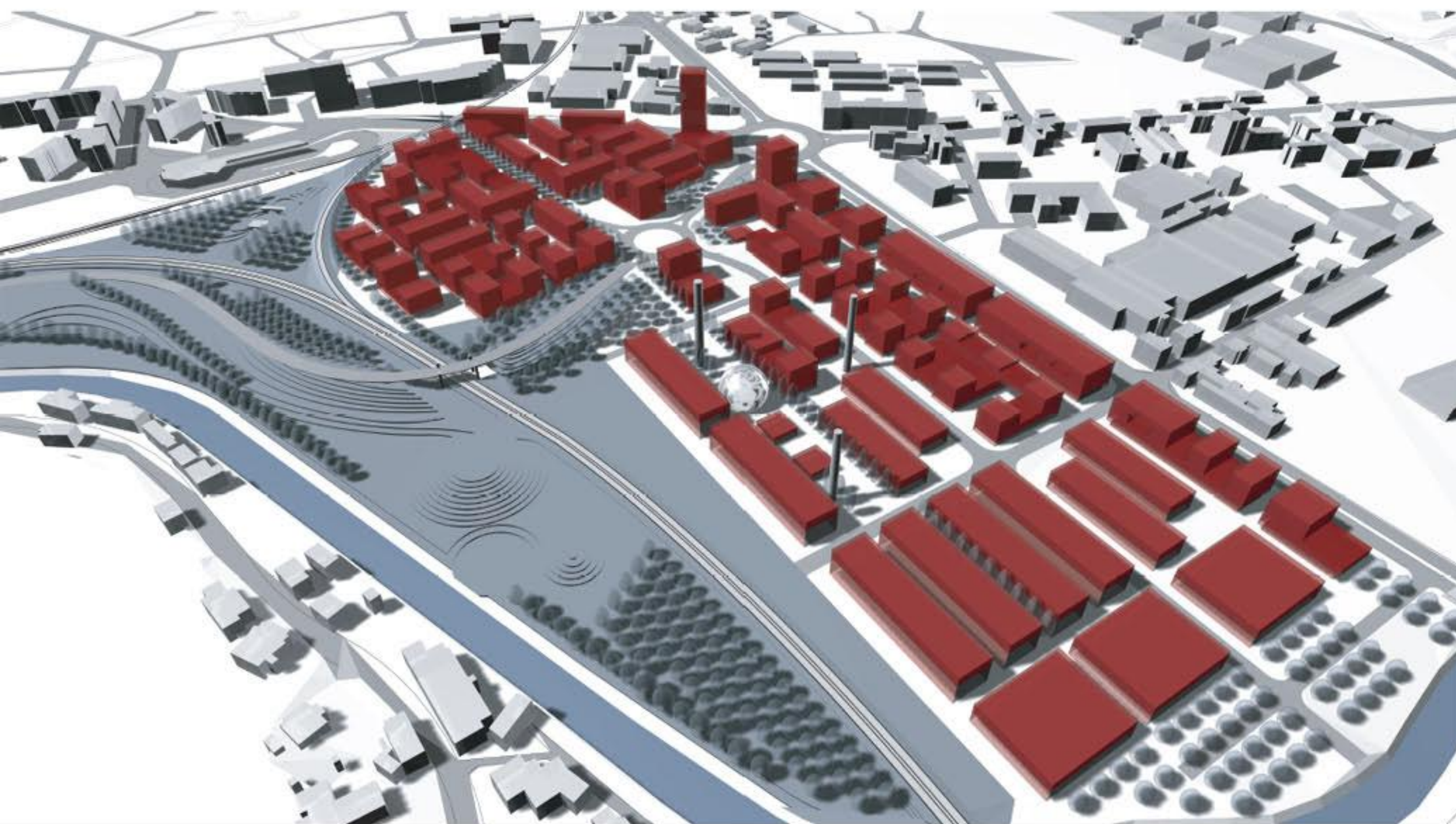
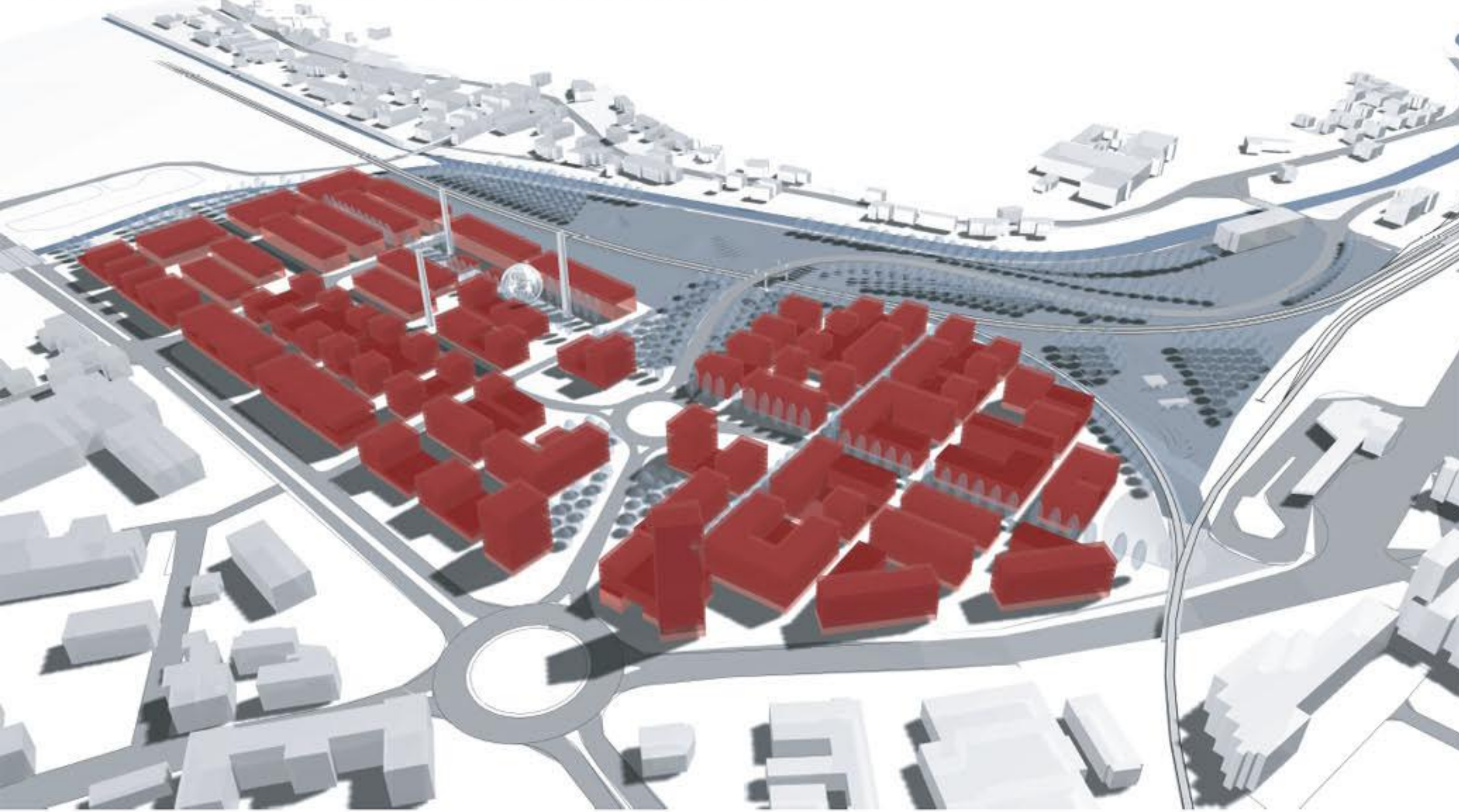


D

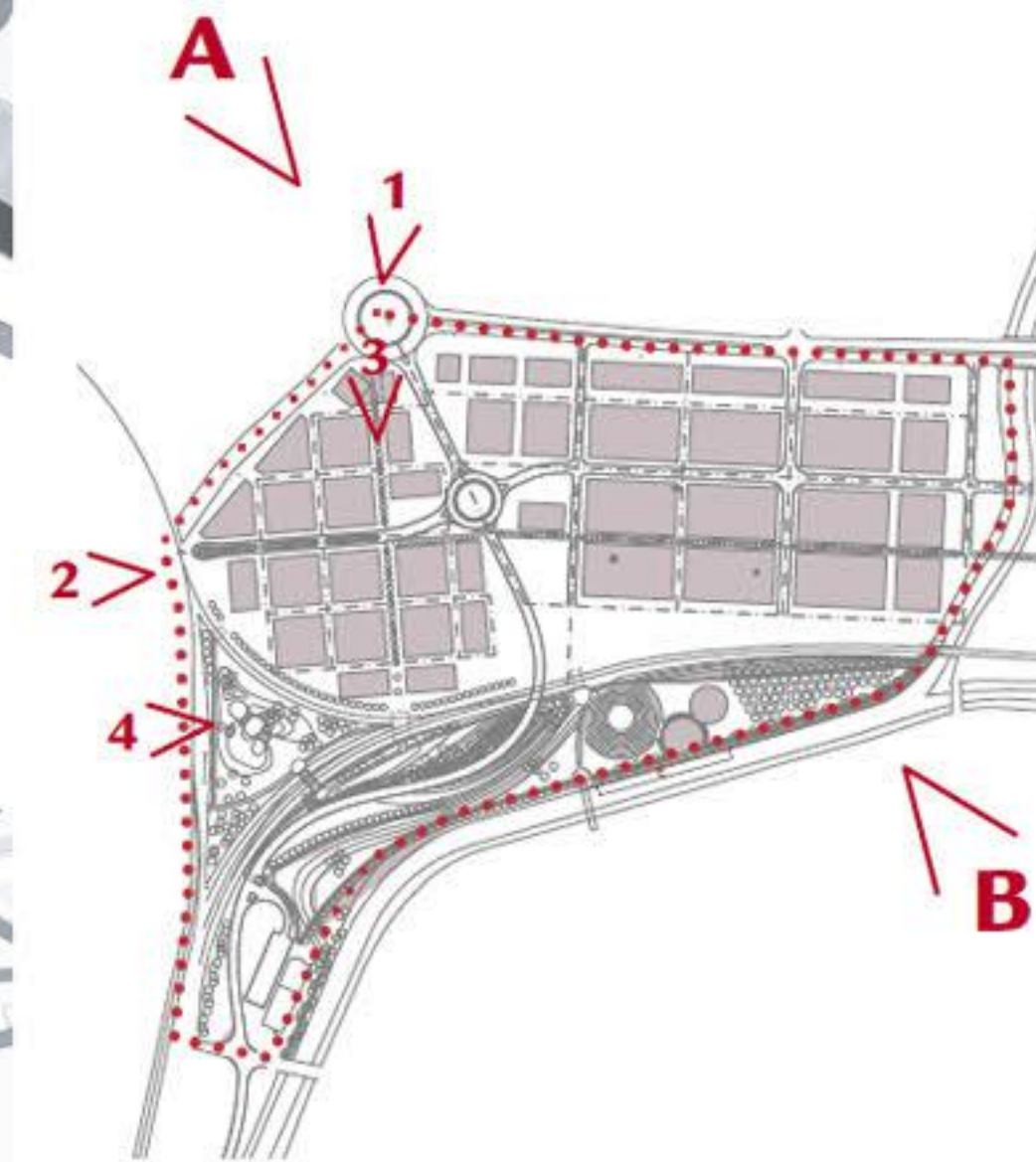


E

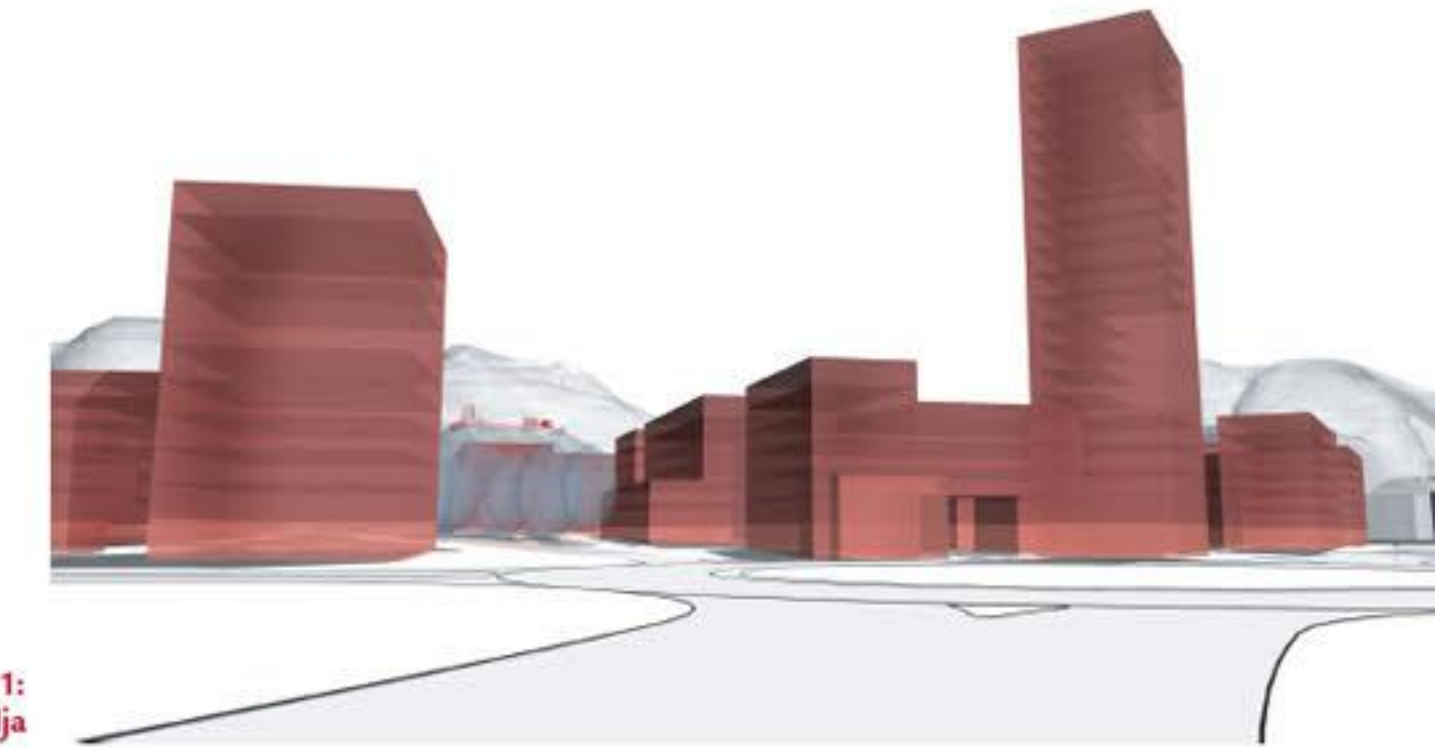
9 :: PROSTORSKI PRIKAZI



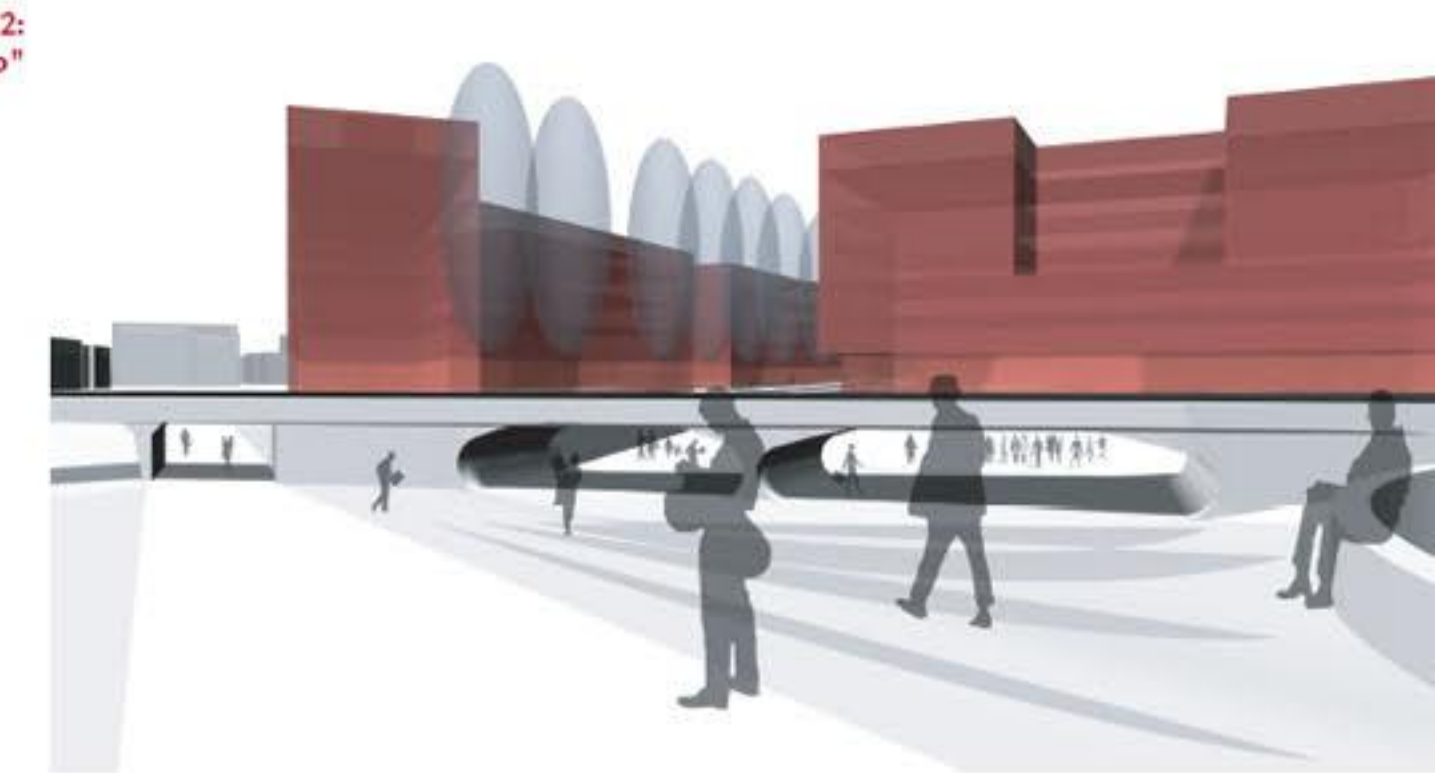
A:
pogled proti jugovzhodu



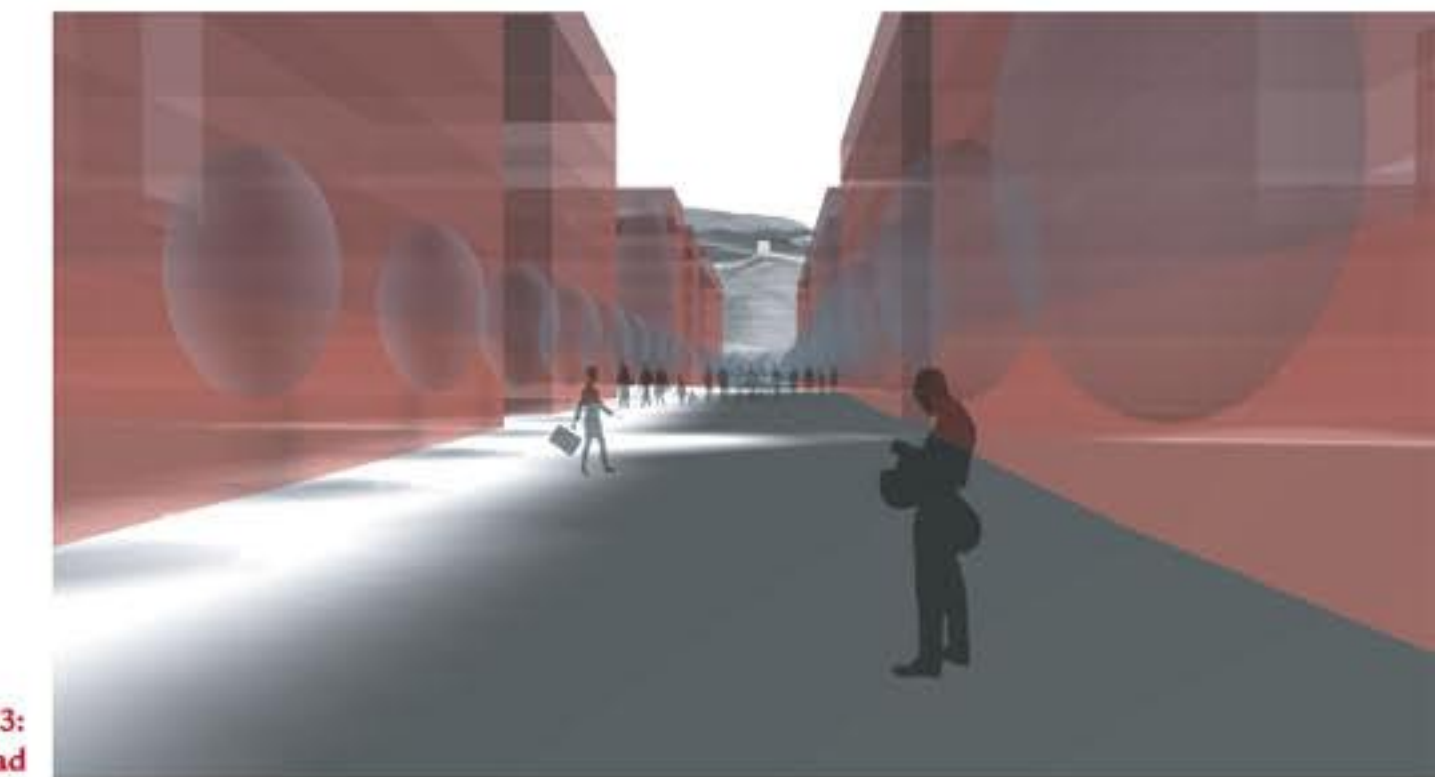
B:
pogled proti severozahodu



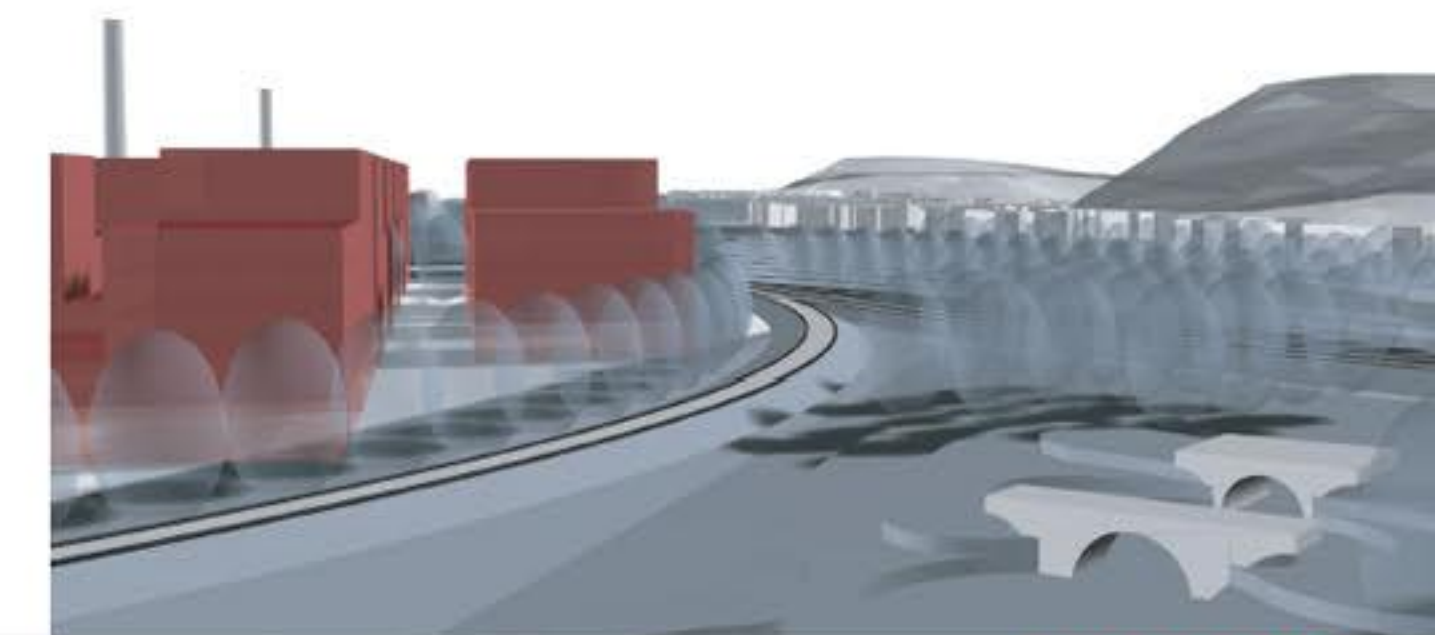
1:
krožišče in "regiopolis", nova razvojna os Celja



2:
trg - prehod iz starega v "novo mesto"



3:
glavna peš ulica z veduto na Stari grad



4:
park P1 v železniškem trikotju