
Prulski most

Author(s): Vladimir Braco Mušič

Source: *Urbani Izziv*, No. 10, Ob 30. letnici! (december 1989), pp. 27-29

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44179846>

Accessed: 24-08-2018 12:32 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Vladimir Braco Mušič:

Prulski most

Po naročilu komunalne skupnosti ljubljanskih občin smo v oktobru 1989 dovršili študijo postavitve novega mostu na Prulah v Ljubljani. Študijo sestavlja prometni del, ki ga je izdelal Prometno tehnološki inštitut FAGG, pod vodstvom doc. dr. Tomaža Kastelica in urbanistični del, pripravljen v inštitutu (Vladimir Braco Mušič in Mladen Treppo). Prometna študija je dokazala upravičenoost izgradnje glede na prometne tokove in obremenitev obravnavanih smeri ter nakazala izhodišča za dimenzioniranje. Povzemamo del urbanistične presoje in presoje vplivov, ki jih bo pokazal na novo zgrajeni, širši most.

Urbanistično problematiko Prulskega mostu smo obravnavali na dveh ravneh:

- v kontekstu širšega območja jugovzhodnega dela mesta in
- v smislu mikrolokacijskih pogojev.

Širše vplivno območje tvorijo: južni del srednjeveškega jedra Ljubljane z Žabjekom, Krakovim in Trnovim, Prulami, Mesarico in Livado s celotnim območjem severnega dela Ižanske ceste. Temu območju daje značaj reka Ljubljanica in v njenem sklopu sotočje z Malim grabnom in razcep z Gruberjevim prekopom na "Špici". Urbanistično utemeljitev ponovne vzpostavitve mostu med Prulami in Trnovim je podana s splošnim krigterijem, da naj se v sklenjeno zazidanem mestnem območju mostovi vrste v razdaljah 700-1000 metrov. V našem primeru je oddaljenost Prulskega mostu do Šentjakobskega okrog 670 m in do mosta na Cesti I.slovenske artilerijske brigade 800, merjeno po reki (oz. 950 m, merjeno po povezujočih cestah).

Dodatno k temu argumentu je treba omeniti vlogo mostu kot povezovalca dveh sosesk oz. mestnih mikroobmočij, njegovo nenadomestljivo funkcijo razbremenitve notranjega mestnega prometnega obroča, na potezi Karlovška-Cojzova-Aškerčeva (kjer Prulski most omogoča tudi ustrezen občasni obvoz, ("rezervni potek"), vendar na način, ki normalno ne priteguje tranzitnega prometa. Prulski most igra tudi nadvse pomembno integrativno funkcijo v rek-

reacijskem območju, ki se je razvilo vzdolž bregov Ljubljanice, zlasti intezivno pa med Špico in Livado.

Glede na prioriteto nalogo dolgoročnega plana in urbanistične zasnove Ljubljane, ki terja pospešeno širitev in kultiviranje zelenih površin in zlasti ovrednotenje obrobja vodotokov kot nosilcev sistema mestnih zelenih površin, smo v študijskih skicah nakazali širitev in povezavo zelenih in rekreacijskih površin v širšem vplivnem območju. Le-te obsega: pobočja grajskega hriba in Golovca na severu, bodoči "baročni park" pred Gruberjevo palačo, Botanični vrt, Mesarico in Livado, vsekakor pa tudi potencial pasu med Gruberjevim prekopom, Ljubljanico in Ižansko cesto tja do Malove ulice in Dolgrega brega. Tu se območje stika z mestno zasnovo Poti spominov in tovarištva. Na Grudnovem nabrežju in Prulah, na Krakovskem nasipu in Trnovskem pristanu, na Opekarski cesti in ob nekaterih drugih mestnih ulicah in cestah že obstoje kvalitetni in značilni drevoredi, ki tvorijo vidno krajinsko oblikovalsko ogrodje sistemu zelenih površin.

Posebno pomembna je Plečnikova ureditev Trnovskega pristani, eno najpomembnejših urbanističnih del velikega mojstra in sledovi njegove roke vzdolž Gradaščice med Krakovim in Trnovim, na Špici in še kje.

V sklopu širših vrednotenj smo upoštevali hoteni in že nakazani premik

težišča osrednjega mestnega območja Ljubljane proti jugu, ki se je pričel uresničevati z izgradnjo Trga Revolucije, načrtovanim probojem Kardeljeve ceste kot južnega dela mestne magistrale ("cardo maximus"), z žal manj posrečeno novo sosesko Trnovo, z načrtovanim novim muzejem novejših slovenske zgodovine, širitvijo univerzitetnih in inštitutskih zgradb itd.itd.

Območje od Prul (Špice) in Botaničnega vrta do Livade in Mesarice moramo videti kot enega od osrednjih novih mestnih parkov (na obrobju ožjega centra), ki ga bo povezoval novi Prulski most in nove pešaške brvi v podaljšku drevoreda Prule in med Veliko Čolnarsko ulico in Livado. Te povezave bodo bolj integrirale v mestno življenje tudi območje Galjevice in Ilovice.

Pri urbanističnih presojah te vrste računamo tudi z dejstvom, da na Vrhniki in v Borovnici sanirajo vire onesnaženja Ljubljane, da bo slej ali prej zgrajena kanalizacija stihijskega naselja na Rakovi Jelši in izvedeni še drugi hidrotehnični in ekološki ukrepi, ki bodo omogočili varno kopanje v reki.

Mikrolokacijsko smo pri novem mostu preučevali predvsem prometno, spomeniškovarstveno in oblikovalsko problematiko in (spet) v študijski skici nakazali možnost vključevanja novega mostu kot "komunalne arhitekture" v zelo občutljivo in atraktivno okolje. Prometna funkcija mostu je dobro razvidna iz zasnove sanirane in konsolidirane prometne mreže, kjer predlagamo več racionalizacij in ukrepov za večjo varnost, preglednost in predvsem "krotenje" motornega prometa. Pri oblikovanju samega mostu je potrebno zagotoviti skladno teamsko delo gradbenikov in arhitektov ter programirati celovito izgradnjo mostu in primostja v pozitivni tradiciji kompleksnih oblikovalskih rešitev J.Plečnika.

Pri projektiranju in izgradnji novega mostu je potrebno upoštevati občutljivost lokacije glede na identificirane ekološke

in kulturne vplive. Spremembe prostora, tako v pogledu mikrolokacije objek-

ta, kakor tudi širših vplivov na priključnih cestah so obvladljive.

Glede na prometni značaj objekta se pojavljajo poglobljeni problemi na področju emisije hrupa, tresljajev, izpušnih plinov, prahu in odplak s ceste. Posebnega pomena so vsa vprašanja prometne varnosti.

Trajni in kratkoročni učinki na okolje so obvladljivi, splošni efekt mostu pa ugoden glede na usmerjanje prometnih tokov, izboljšanje dostopnosti in razbremenjevanje preveč obremenjenih mestnih komunikacij na obrobju obravnavanega območja.

Pri presoji vplivov na okolje, ki jih povzroča infrastrukturni objekt, posebej še, če gre za prometni objekt, ki izboljšuje dostopnost in povezave med funkcionalnimi območji mesta, se odpirata dve kompleksnejši vprašanji:

(1) Kvaliteta bivanja v območjih, ki jih tangira novi prometni objekt in

(2) Vpliv nove infrastrukture na raba, rast in razvoj mestnih dejavnosti v njenem dosegu.

Menimo, da smo glede prvega vprašanja nanizali vse potrebne ugotovitve in opozorila, razen dejstva, da se bo v območju Prul, zlasti na Janežičevo in Prijateljovo ulico ter na Privoz, v manjši meri pa tudi na Opekarsko cesto in Trnovski pristan, vrnil promet, ki so ga stanovalci morali prenašati pred zaprtjem starega mostu. Simulacije prometnih obremenitev tudi kažejo, da se bo intenziteta prometa povečala, saj bo prometno propustnejši most omogočal voznikom, ki so se ga doslej ogibali, varno vožnjo v smeri Prule-Trnovo in obratno. Dolžina poti, servisna raven prvin cestnega omrežja, pogostnost omejitvenih znakov in prometne signalizacije nasploh pa ne govore za pojav tranzitnega prometa. Vsekakor bi morali prepovedati tovorni promet, ki je tu inkompatibilen z značajem stanovanjskih območij, cest in mehkih tal.

Medconski tranzit v južnem delu Ljubljane se bo tudi usmerjal na predvideno hierarhijo omrežja po dokončni ureditvi tkim. "male obvoznice" ali bolj vzporedne vpadnice, ki jo tvori povezava

"Jurčkove poti" in Ceste v Mestni log, ceste torej, ki utegne v daljši bodočnosti prevzeti tudi pomembno linijo tirnega javnega prometa.

Potemtakem lahko sodimo, da kvaliteta bivanja v območju vzhodnega dela Prul in južnega dela Trnovega ne bo bistveno slabša od sedanje, oz. tiste pred zaprtjem obstoječega Prulskega mostu. Delno poslabšanje zaradi porasta motornega prometa in eventualno podaljšanje linije avtobusnega mestnega prometa pa bo kompenzirano z izboljšano dostopnostjo v vse smeri in z razvojnimi posegi, ki jih bo novi most omogočil. (Pri izdelavi tega dela elaborata smo se posluževali relevantnega strokovnega gradiva ZN-ECE, OECD, ES, HUD, DOT in še posebej knjige Hinzen et.al; Umweltqualitaet und Wohnstandorte, Bauverlag Wiesbaden, Berlin 1983).

V dosedanjih presojah smo manj določno obravnavali vpliv novega prometno infrastrukturnega objekta na nadaljni razvoj in spremembe v namenski rabi tal in v strukturi mestnih dejavnosti. Strokovna literatura, (gl.npr. The Growth Shapers - The Land use Impacts of Infrastructure Investment, U.S. Council on Environmental Quality, Washington 1976), opozarja, da take naložbe vplivajo na lokalno rast tako, da vplivajo na lociranje in stroške nove gradnje in imajo močne učinke na gostoto, časovno opredelitev in obseg novega razvoja. Omejevanje kvantitativne rasti Ljubljane navzven, (zlasti na kvalitetne kmetijske površine na Ljubljanskem polju in na krajinsko zaščiteno Barje), mora pomeniti večjo intenzivnost notranjega urbanega prestrukturiranja. Taka je tudi naravnost Ljubljanskega dolgoročnega plana in urbanistične zasnove mesta, sprejetih leta 1985 in pravkar dopolnjenih. Le-tacelo predvidevajo relativno hitrejši razvoj doslej zaposlavljenega južnega dela mesta.

Pri presoji vplivov cest na tak razvoj je potrebno najprej določiti vplivno območje posameznega objekta ali nove naložbe. V območju, o katerem govorimo, se bodo verjetno odrazile tudi nove naložbe in urbanistične ureditve

vzdolž podaljška Kardeljeve ceste, ob "mali obvoznici", na Illovi in Rudniku ter v južnem delu mestnega središča. Zaradi insuficience parkirnih zmogljivosti v Stari Ljubljani moramo, na območju Prul in Trnovega, računati z lokacijo določenega števila garažno-parkirnih hiš. Doslej so že bile registrirane možnosti podzemne garaže pred Gruberjevo palačo, na mestu sedanje "Tribune" s priključkom na semaforizirano križišče pred vhodom v tunel, (večetažna garaža) in opulentna parkirišča vzdolž nove Kardeljeve ceste ter ob Cesti I.slovenske artilerijske brigade oz. ob

Ižanski cesti - za potrebe rekreacijskega območja Špica-Livada-Mesarica. Novi Prulski most pomeni v ožjem smislu povečano atraktivnost za razvoj in prestrukturiranje mestnih dejavnosti na Prulah in v Trnovem. Glede na izgrajenost in sedanji značaj bo šlo verjetno predvsem za kvalitetnejša stanovanja in prostorsko nezahtevni razvoj kvartarnih in "kvintenarnih" dejavnosti ter rekreacije. Slednja je, kot smo že povedali v poglavju o splošni urbanistični presoji, na tem mestu pogojena s potencialom Ljubljani in zelenih površin ob njej.

Nadzor nad učinki inducirane razvoja je širša urbanistična naloga, ki jo bodo morale skrbno in trajno upoštevati pristojne urbanistične službe občine in mesta.

Potem, ko smo omenili vplivno območje, skromno preostalo ponudbo zazidljivih zemljišč in možno smer povpraševanja za razvoj, moramo opozoriti še na potrebo vsakokratne presoje in napovedi sekundarnih učinkov in posledičnih ekoloških vplivov in potrebo načrtovanja zaščitnih ukrepov. Temeljna zahteva je preprečiti stihijsko širjenje dejavnosti (in mestnih površin) ter kompleksno prostorsko-ureditveno obvladovanje vseh razvojnih pobud. Z drugo besedo, ob vsaki novi gradnji ali prezidavi je treba poskrbeti za ustrezno rešitev dinamičnega in statičnega prometa ter za vse ukrepe, ki varujejo ali celo izboljšujejo obstoječe kvalitete območja.