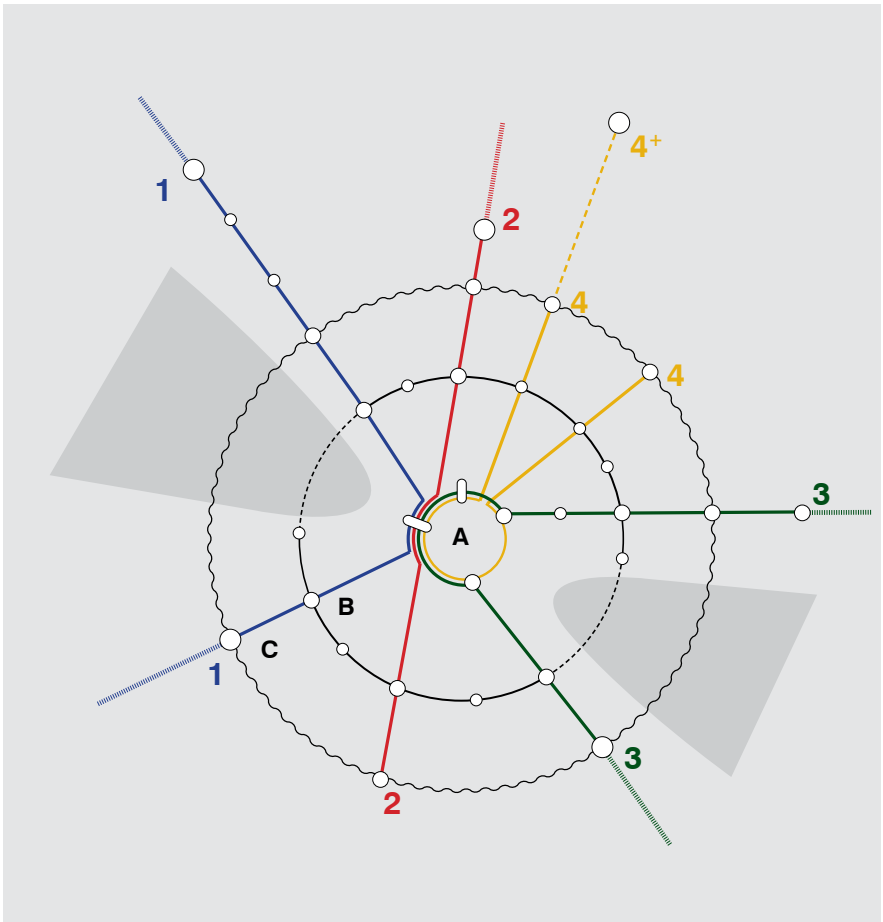


O-KROG

Outsider mini natečaj

Jan Žonta

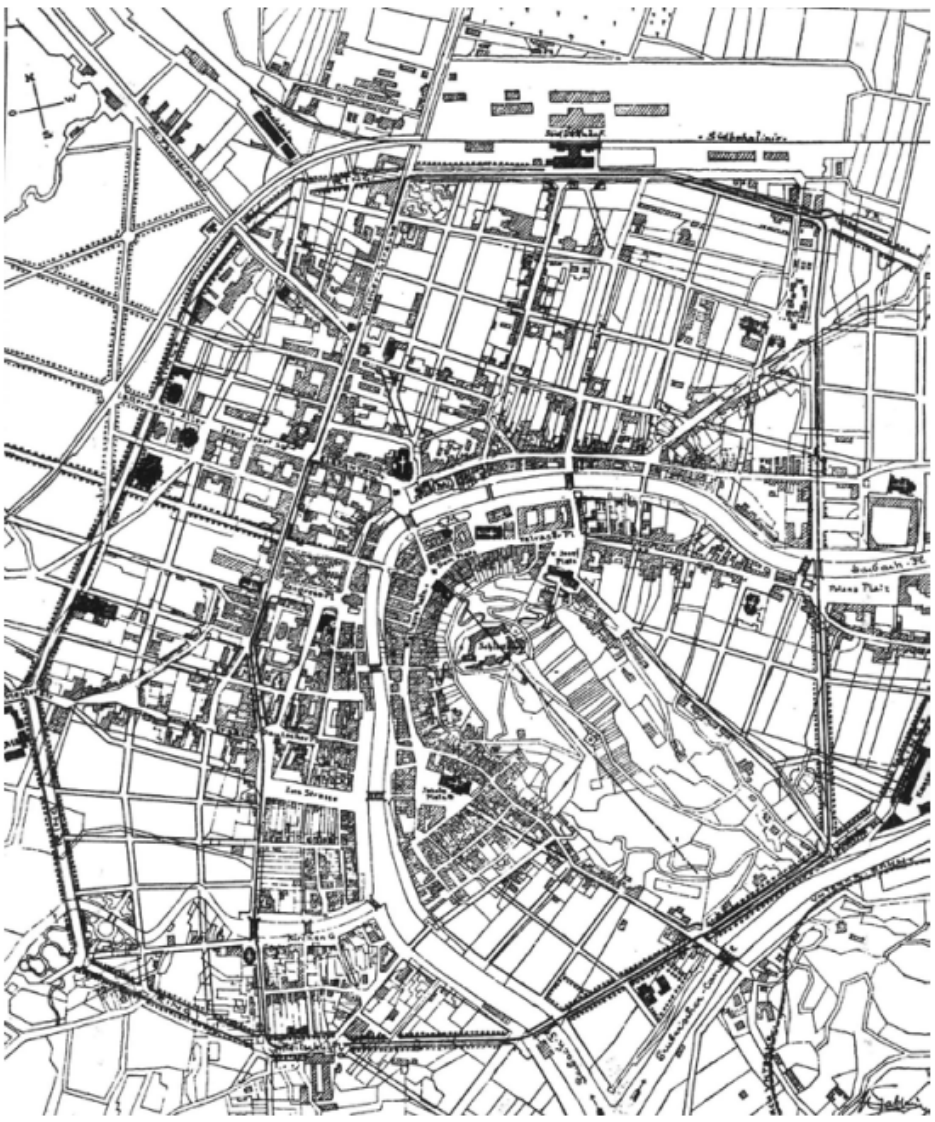
Oktober 2026

O, krog?

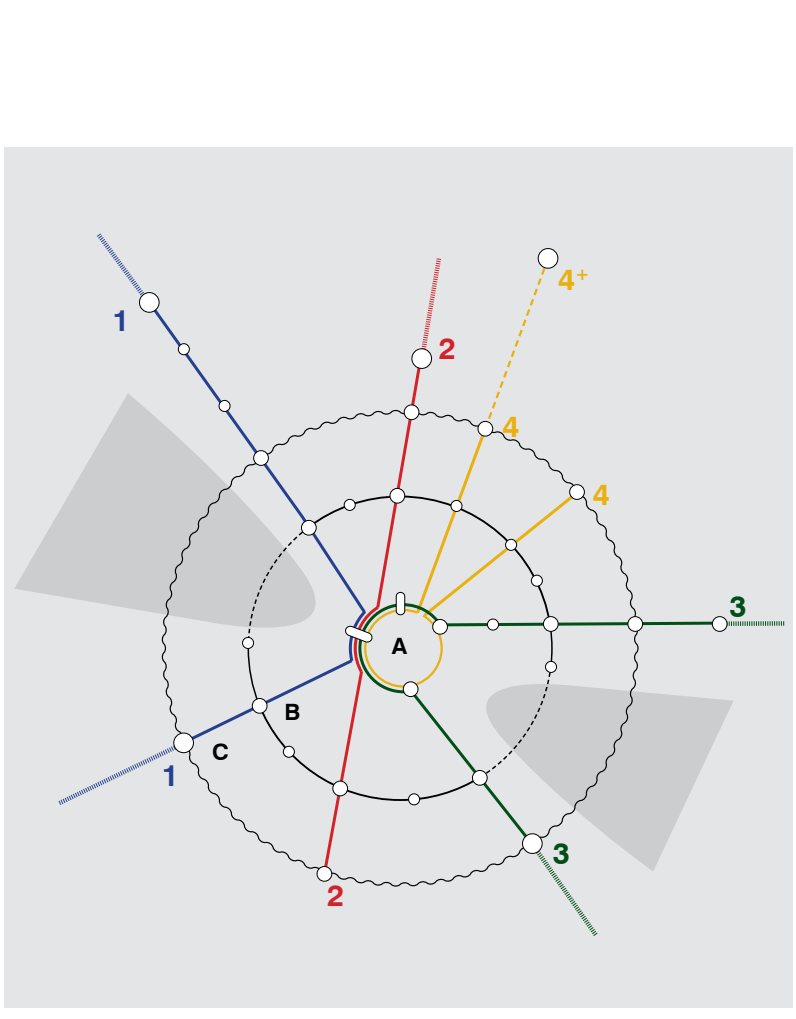
Urbanistični razvoj Ljubljane je zaznamovalo iskanje ravnotežja med radialnim širjenjem mesta in njegovo krožno povezljivostjo. Maks Fabiani je v regulacijskem načrtu iz leta 1895 predvidel notranji cestni obroč, ki bi jasno opredelil mestno središče in organiziral nadaljnji razvoj mesta. Obroč ni bil zamišljen zgolj kot cestna infrastruktura, saj je Fabiani po njem predvidel tudi krožne proge tramvaja oziroma drugega javnega potniškega prometa. Jože Plečnik je v svojih urbanističnih študijah Ljubljano nadalje razvijal kot radialno in koncentrično zasnovano mesto, povezano z obsežnejšim sistemom prometnih in prostorskih povezav.

Predlog izhaja iz teh zgodovinskih urbanističnih izhodišč in jih reinterpretira v kontekstu sodobne mobilnosti. Prvi ljubljanski cestni obroč se iz prometne infrastrukture preoblikuje v supermodalno prestopno vozlišče, ki povezuje radialne linije hitrega avtobusnega prometa, mestni javni promet in širše regionalno železniško omrežje. Krožne povezave omogočajo prečno potovanje med posameznimi mestnimi območji, ne da bi bilo za vsako potovanje treba prečkati mestno središče.

Obroč tako ponovno pridobi vlogo, ki presega razmejevanje mestnega jedra: postane povezovalno ogrodje Ljubljane, ki radialne prometne smeri združuje v enoten sistem in povezuje mesto z njegovo regijo. Predlog ne vzpostavlja nove urbanistične logike, temveč nadgrajuje zgodovinsko zasnovo Ljubljane ter jo prevaja v sodobno mrežo javnega prometa.



Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane, 1895
Maks Fabiani - vzpostavitev notranjega mestnega obroča



predlog novega JPP



Plečnikov načrt Ljubljane,
radialno in koncentrično

01 REFERENČNI OKVIR

Urbanistična struktura kot osnova prometnega sistema

01 — CURITIBA, BRAZILIJA
BRT kot orodje urbanističnega razvoja

Curitiba je eden ključnih referenčnih primerov povezovanja javnega prometa in urbanističnega načrtovanja. Z urbanističnim načrtom iz leta 1966 je mesto usmerilo razvoj vzdolž glavnih prometnih koridorjev, ki jih je pozneje podprl sistem hitrega avtobusnega prevoza BRT. Radialne prometne osi, namenske avtobusne površine in hierarhično organizirano avtobusno omrežje so postali sestavni del širše razvojne strategije mesta. Sistem povezuje glavne prometne koridorje z lokalnimi avtobusnimi linijami in prestopnimi terminali, kar omogoča učinkovitejše potovanje med različnimi deli mesta.

Ključna vrednost primera Curitibe je v razumevanju javnega prometa kot ogrodja urbanističnega razvoja. Prometna infrastruktura ni zgolj odziv na obstoječe potrebe, temveč aktivno usmerja razvoj mesta. Za Ljubljano je pomemben predvsem princip vzpostavitve jasne hierarhije linij, v kateri glavne povezave prevzamejo vlogo mestne prometne hrbtenice, lokalne linije pa zagotavljajo dostopnost širšega območja.

02 — KOPENHAGEN, DANSKA
Radialni razvoj in prečna povezanost

Urbanistični razvoj Kopenhagna temelji na načelu petprstnega načrta (Finger Plan), predstavljenega leta 1947. Razvoj širšega mestnega območja je usmerjen vzdolž petih radialnih koridorjev javnega prometa, med katerimi se ohranjajo zeleni klini. Železniške povezave tako tvorijo ogrodje regionalnega razvoja, medtem ko je dostopnost novih urbanih območij tesno povezana z bližino postaj javnega prometa.

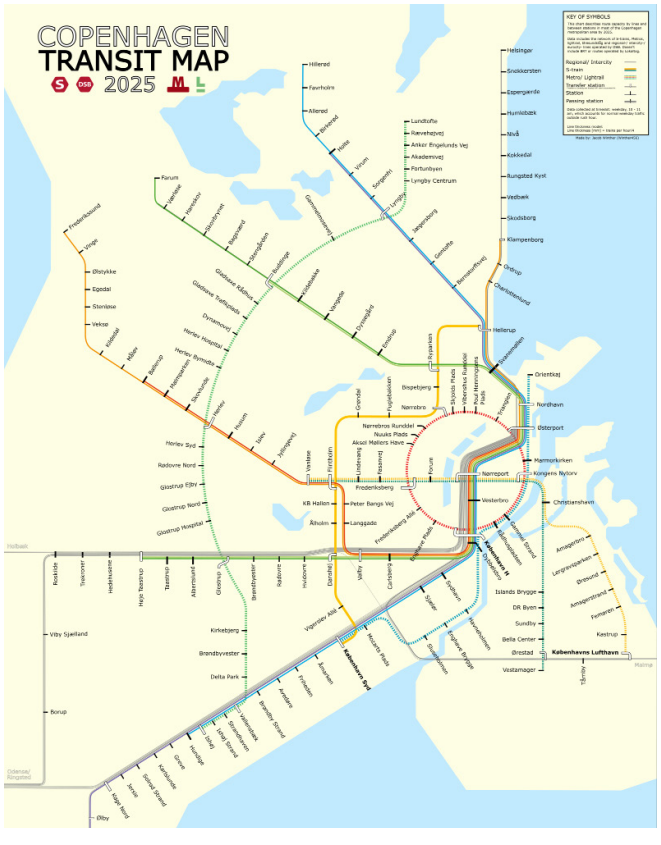
Radialno strukturo dopolnjuje sistem mestnega metroja, med drugim krožna linija M3 Cityringen, odprta leta 2019. Ta povezuje različne mestne četrti in se na več postajah navezuje na druge linije metroja ter železniško omrežje. Krožna povezava omogoča učinkovitejše prečno gibanje po mestu in zmanjšuje odvisnost od potovanj skozi osrednje prometno vozlišče.

Za Ljubljano je pomembna predvsem nadgradnja radialne urbanistične strukture s prečnimi povezavami. Te ne nadomeščajo glavnih prometnih osi, temveč jih povezujejo v celovitejši sistem, ki omogoča neposrednejša potovanja med mestnimi četrtmi.



Curitiba, BRT





Kopenhagen, sistem JPP

02 KONCEPT

Ljubljanski avtobusni sistem danes temelji predvsem na povezavah, ki potnike usmerjajo skozi mestno središče. Pomanjkanje jasne hierarhije med glavnimi in lokalnimi linijami ter nezadostne prečne povezave otežujejo potovanja med mestnimi četrtmi in dodatno obremenjujejo center mesta.

Mesto tako nima celovitega sistema, ki bi omogočal učinkovito gibanje med različnimi deli Ljubljane brez nepotrebnega prehajanja skozi njeno najožje središče.

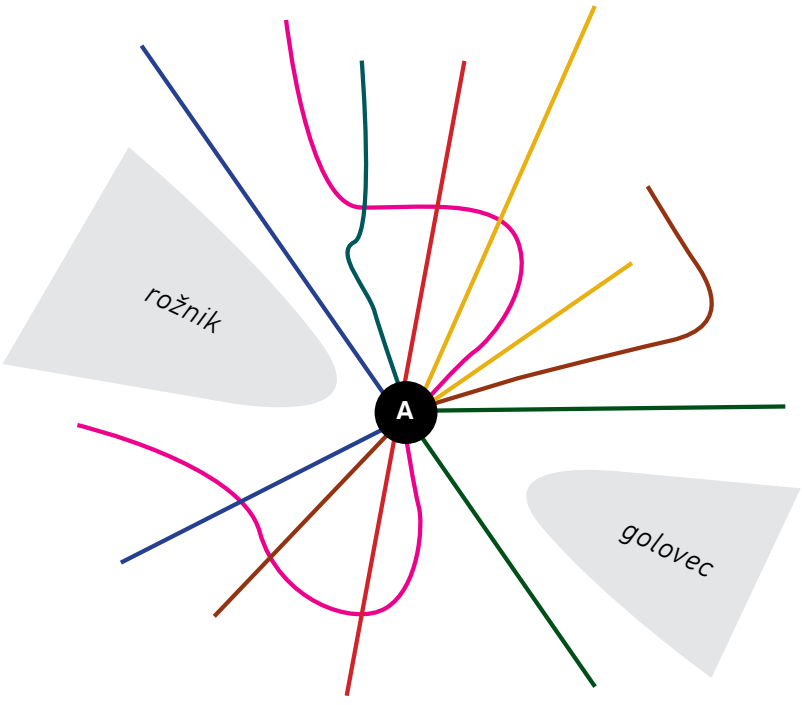
Predlog novega ljubljanskega metroja izhaja iz ideje, da prihodnost mestne mobilnosti ni v enem samem prometnem sredstvu, temveč v premišljeni povezavi različnih načinov prevoza. Zasnova vzpostavlja integriran sistem štirih linij hitrega avtobusnega prevoza (BRT), ki povezujejo glavne dele mesta in jih vključujejo v enotno, hierarhično organizirano prometno omrežje.

Sistem sledi obstoječi urbanistični strukturi Ljubljane, ki jo zaznamuje zvezdasta zasnova mesta ob glavnih vpadnicah. To strukturo nadgradi z novimi prečnimi povezavami, ki povezujejo mestne četrti in omogočajo učinkovitejše potovanje med njimi. Namesto koncentracije vseh povezav v strogem mestnem središču sistem sledi principu razpršene dostopnosti. Glavne linije se približajo centru, vendar se izognejo njegovemu najožjemu delu. Njihove trase se povežejo v sistem prestopnih točk vzdolž prvega ljubljanskega mestnega obroča, ki postane nova hrbtenica mestne mobilnosti.

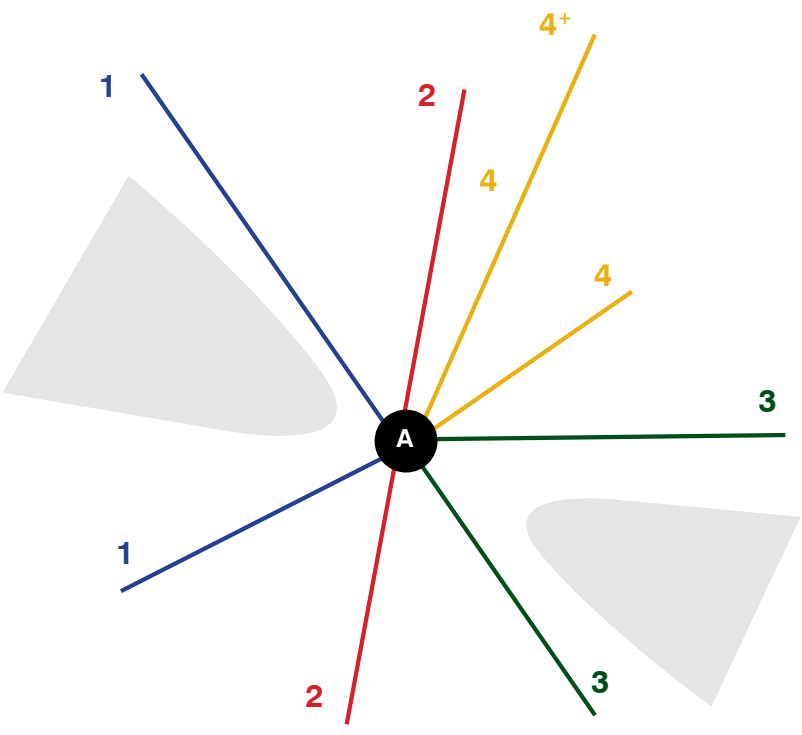
Prvi mestni obroč se tako iz prometne meje med središčem in preostalim mestom preoblikuje v osrednje supermodalno prestopno vozlišče.

Ob njem se povežejo glavne BRT-linije, lokalni avtobusni promet in dostop do mestnega jedra. Obroč omogoča prestopanje med različnimi smermi potovanja ter ustvarja povezavo med prometnimi osmi, ne da bi bilo treba vse poti voditi skozi center. V kombinaciji z dodatnimi prečnimi povezavami in zunanjim obročem sistem vzpostavlja jasno prometno hierarhijo, ki povezuje mestno jedro, mestne četrti in širše zaledje Ljubljane ter širše regije.

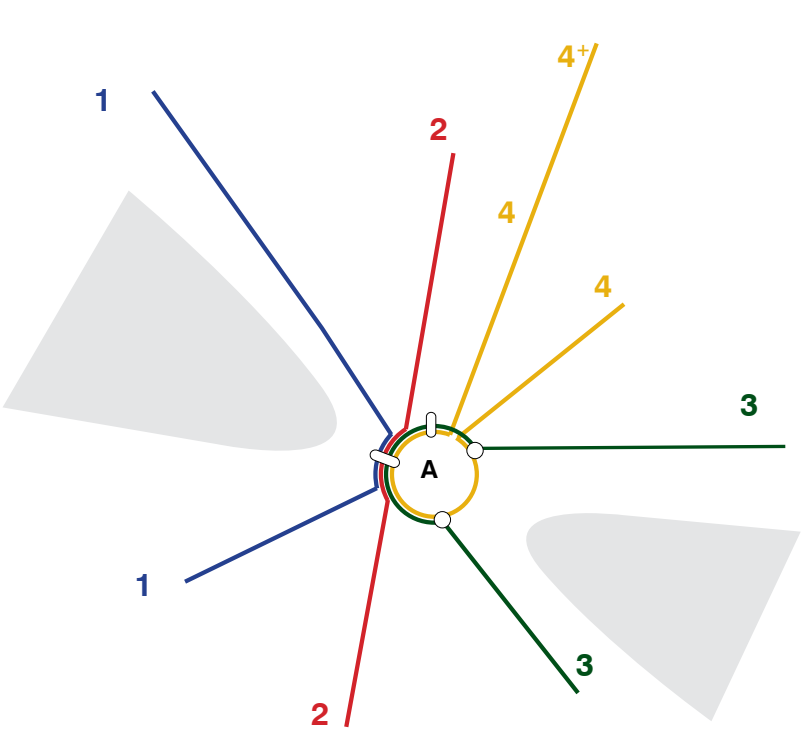
Središče tako ne deluje več kot prometno vozlišče, skozi katero morajo potovati vse povezave, temveč kot območje, dostopno z več strani. Posledica je razbremenitev najbolj občutljivih mestnih prostorov, boljša povezanost mestnih četrti in učinkovitejši pretok potnikov. Zasnova ne predstavlja zgolj nadgradnje obstoječega avtobusnega omrežja, temveč novo organizacijsko strukturo mestne mobilnosti, ki obstoječo urbanistično zasnovo dopolnjuje v povezano, dostopno in trajnostno celoto.



Trenuten sistem JPP nima nikakršne hierarije in je izrazito radialen



Vzpostavi se 4 glavne linije



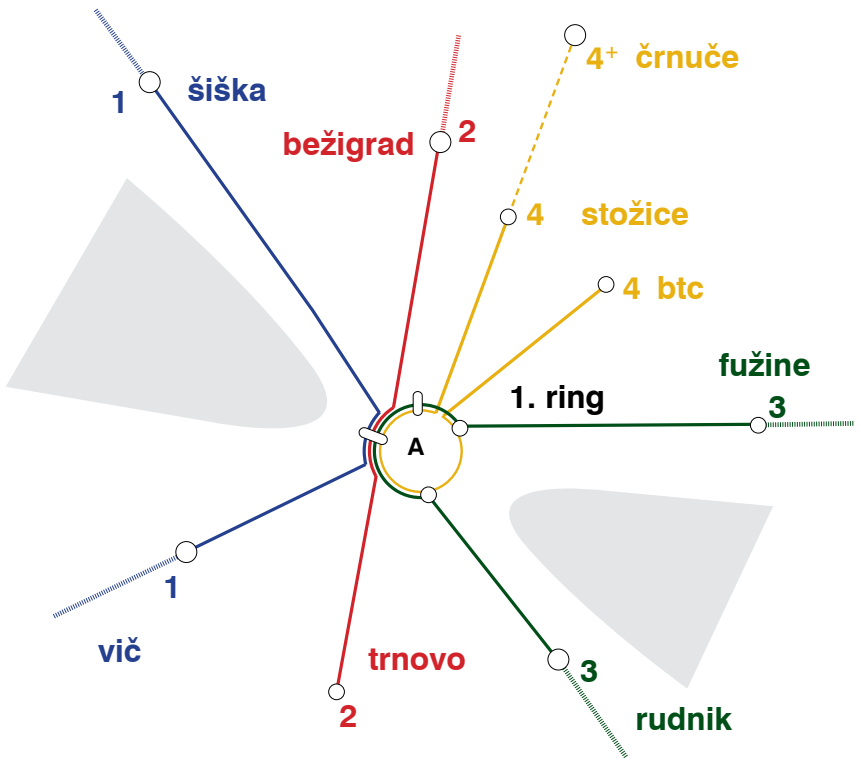
1. mestni obroč se preoblikuje v osrednje supermodalno vozlišče

03 VZOPOSTAVITEV PROMETNEGA OMREŽJA

Štiri glavne linije

Sistem sestavljajo štiri linije hitrega avtobusnega prevoza (BRT), ki povezujejo glavne mestne osi in zaledje Ljubljane. Linije se izognejo najožjemu delu mestnega središča ter se približajo skupnemu prestopnemu območju, kjer se povežejo z mestnim prometnim omrežjem.

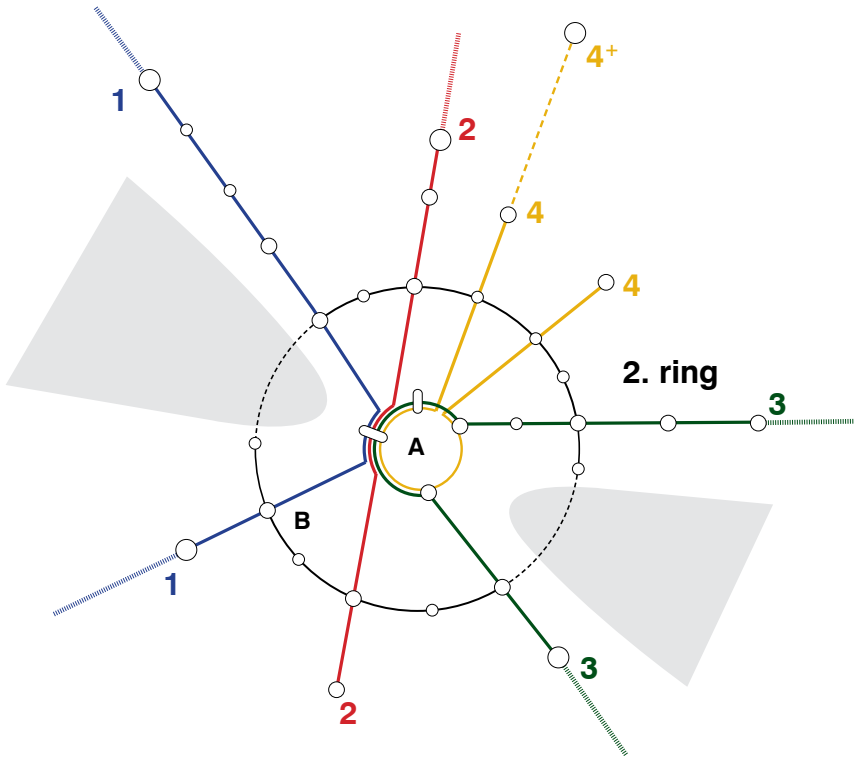




4 glavne linije

A - Prvi mestni obroč

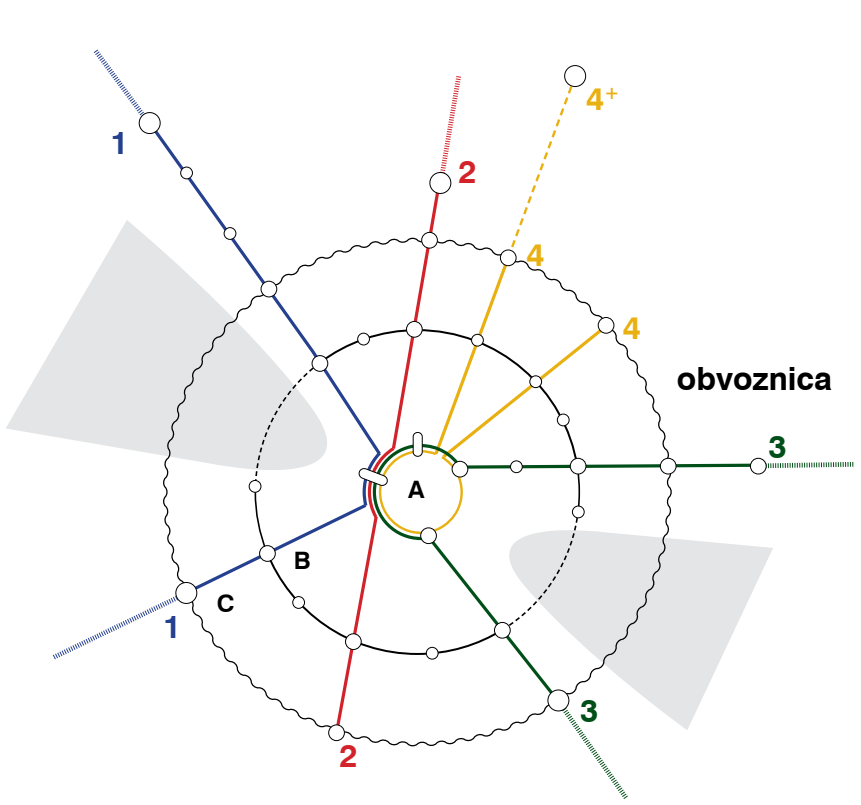
Prvi mestni obroč postane osrednje prestopno vozlišče sistema. Ob njem se vzpostavijo ključne prestopne točke med štirimi glavnimi BRT-linijami ter lokalnim mestnim prometom. Potnikom omogoča menjavo smeri in povezovanje med mestnimi četrtmi brez vožnje skozi najožje središče. Obroč tako prevzame vlogo povezovalnega vmesnika med mestnim jedrom in širšim prometnim omrežjem.



sistemu se doda prečne povezave v obliki obročev

B - Drugi mestni obroč

Z uvedbo drugega obroča se radialne povezave dopolnijo s prečno povezavo med mestnimi četrtmi. Obroč omogoča prestopanje med glavnimi linijami brez nujnega potovanja skozi središče ter povečuje dostopnost posameznih delov mesta.



za povezave se izkoristi obstoječo infrastrukturo (obvoznica, železnica)

C - Mestna obvoznica

Zunanji obroč razširi sistem na širše mestno območje in vzpostavi povezavo z regionalnimi prometnimi tokovi. Skupaj z notranjima obročema tvori hierarhično mrežo, ki povezuje mestno jedro, mestne četrti in vstopne točke v Ljubljano.

***** mestni oborči so zaradi berljivosti predstavljeni poenostavljeno in ne sledijo dejanskim cestam in ulicam

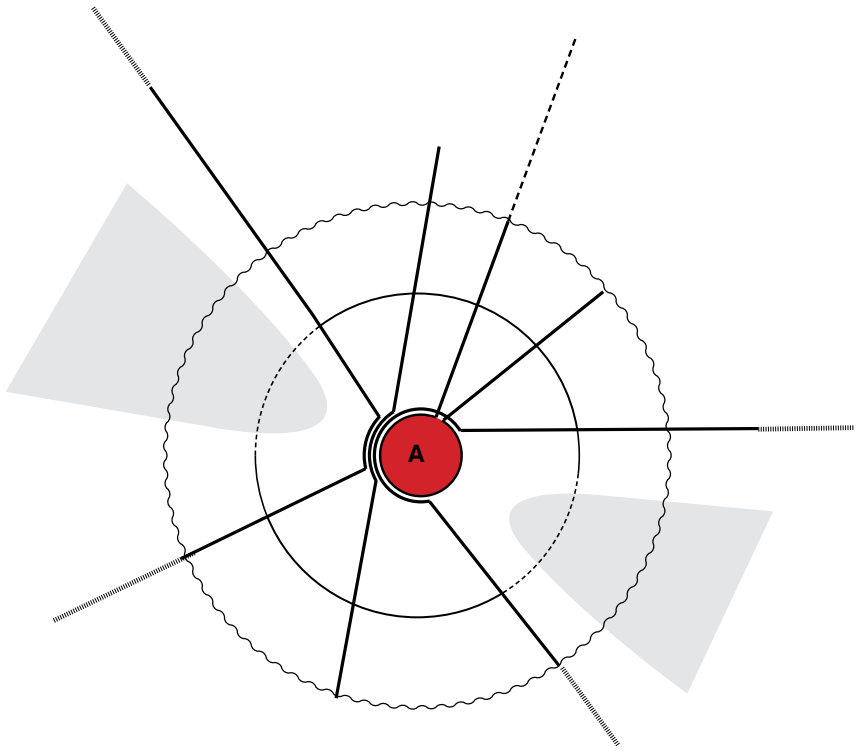
04 VZPOSTAVITEV MOBILNOSTNE HIERARHIJE

CONA A

Mestno jedro

Cona A obsega najožje območje mesta znotraj prvega mestnega obroča. Obstoječi sistem Kavalirjev se dopolni z manjšimi električnimi avtobusi, ki omogočajo dostop do posameznih delov središča in povezovanje z glavnimi prestopnimi točkami. Mobilnost se prilagaja merilu pešca in značaju javnega prostora.





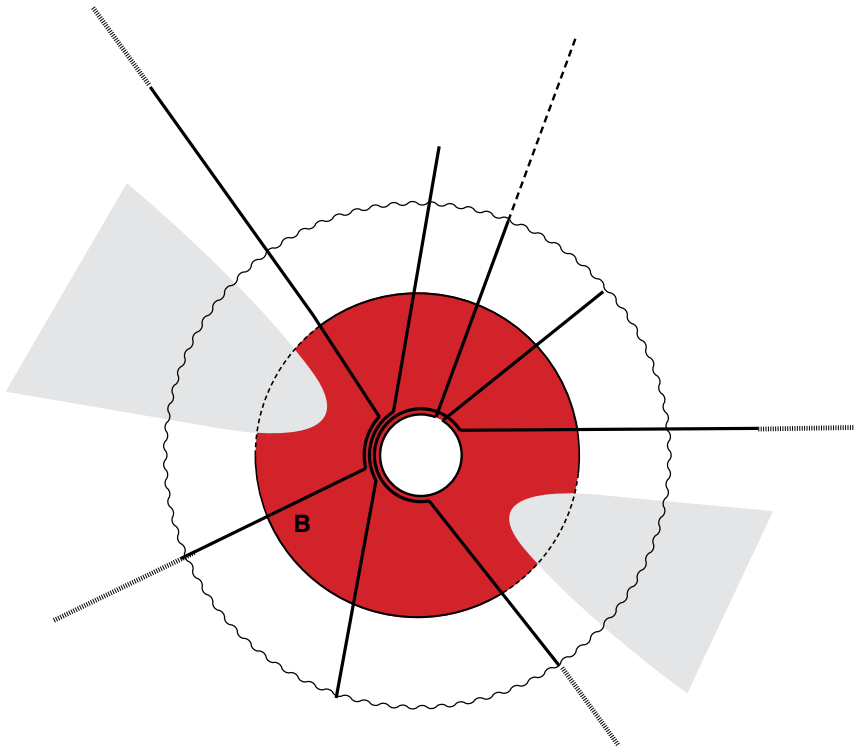
cona A

CONA B

Mestno avtobusno omrežje

Cona B je namenjena predvsem mestnemu avtobusnemu prometu, ki povezuje mestne četrti in zagotavlja dostop do štirih glavnih BRT-linij. Obstoječe avtobusne povezave se nadgradijo z rumenimi pasovi tam, kjer prostorske možnosti to dopuščajo. Cona deluje kot vmesna raven med lokalnim prometom v središču in hitrimi povezavami širšega mesta





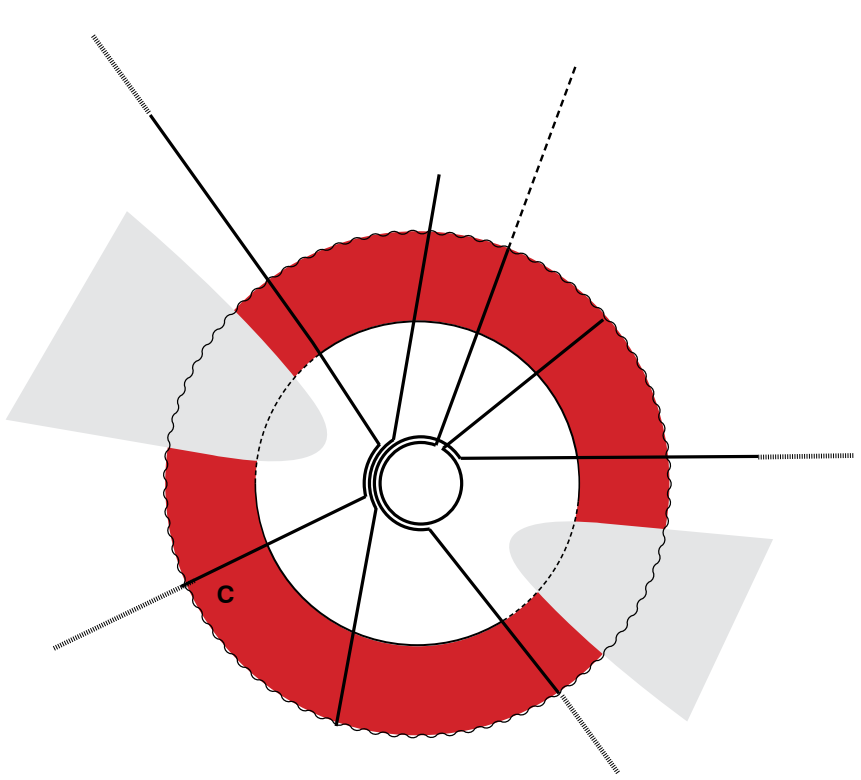
cona B

CONA C

Regionalna mobilnost

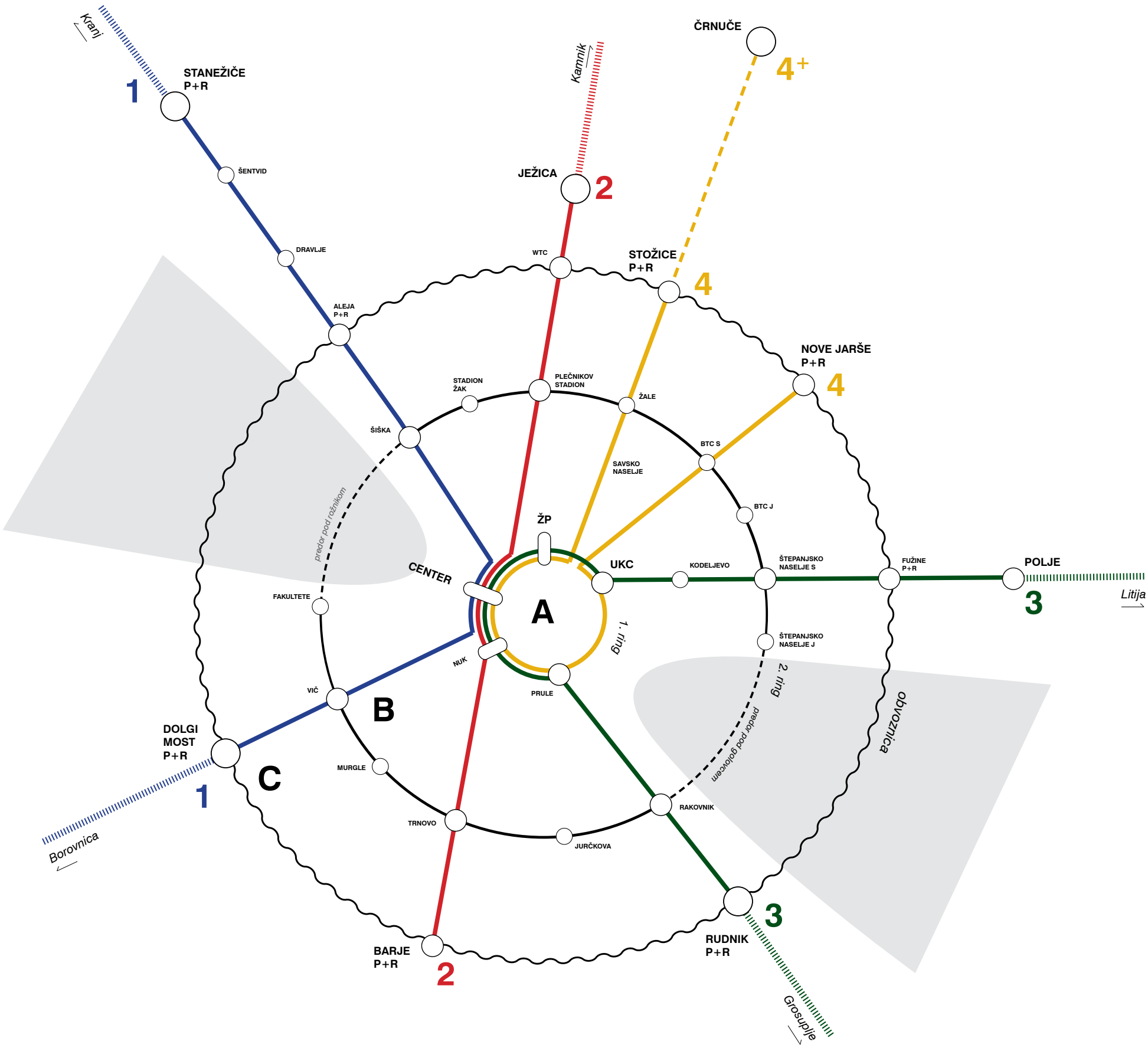
Cona C predstavlja stik mestnega in primestnega prometa. Poleg železniških povezav vključuje parkirišča P+R ob obvoznici, ki omogočajo prestop na javni promet pred vstopom v gostejše mestno območje. V prihodnosti se vozlišča lahko dopolnijo s terminali za samovozeča vozila, ki delujejo kot povezovalni člen med razpršeno poselitvijo in hrbtenico javnega potniškega prometa.





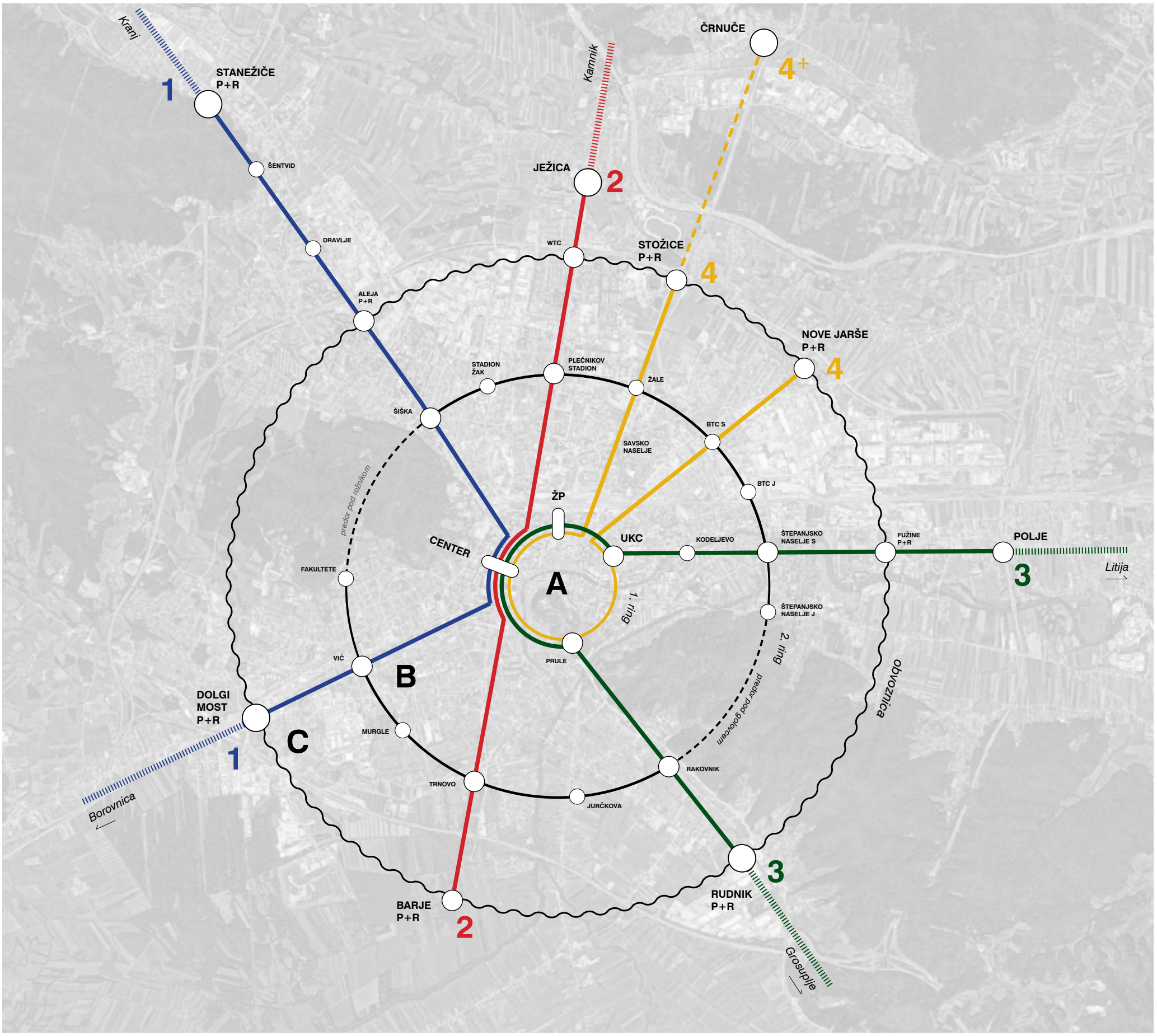
cona C

***** mestni oborči so zaradi berljivosti predstavljeni poenostavljeno in ne sledijo dejanskim cestam in ulicam, izpostavljene so le posamezne pomembnejše postaje



SHEMA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

***** mestni oborči so zaradi berljivosti predstavljeni poenostavljeno in ne sledijo dejanskim cestam in ulicam, izpostavljene so le posamezne pomembnejše postaje



SHEMA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA