

ИНФОРМАЦИЈА ЗА НОВИНАРЕ

јавног, отвореног, идејног, једностепеног, анонимног конкурса за израду урбанистичко-архитектонског решења аутобуске и железничке станице Нови Београд и пословно комерцијалног комплекса у блоку 42 у Новом Београду

Осврт

Конкурс за израду урбанистичко-архитектонског решења аутобуске и железничке станице Нови Београд испунио је очекивања расписивача: 54 стручна тима предало је ауторска решења које је жири вредновао у периоду од неколико недеља. Циљ конкурса је испуњен, да се кроз јавну анкету добију најквалитетнија урбанистичко - архитектонска решења за нови саобраћајни терминал у централној зони Новог Београда. Ова решења ће бити коришћена у плану детаљне регулације како би се створили услови за измештање постојеће аутобуске станице и изградњу нове, затим уређења и изградње железничке станице Нови Београд као и пословно комерцијалних садржаја у блоку.

Одговор на питања тражена у распису конкурса стигао је кроз неколико различитих група радова. Сви конкуренти су успешно одговорили на бар један од два кључна задатка конкурса: радови који су успешно решили саобраћајно-технолошку организацију блока и саобраћајни терминал, нису понудили адекватно урбанистичко - архитектонско решење, и обратно. Колико је конкурсна локација значајна говори и чињеница да су се неки аутори определили да на рачун захтевног и обимног саобраћајно-технолошког конкурсног програма за локацију понуде чист концепт, сведену идеју, некад и метафоричну, а већина аутора је инсистирало на посебности локације, било екстремним висинама или необичним формама.

Укупно је предато 54 рада, који сви формално испуњавају конкурсне услове. На конкурс су учествовали тимови из Србије, Италије, Бугарске, Немачке и Велике Британије.

Вредновање

Жири конкурса оцењивао је радове према критеријумима према важности: квалитет саобраћајног решења, урбанистичко – архитектонски аспект, успешно обликовање у контексту Новог Београда и могућност фазног спровођења.

Због изузетног значаја саобраћајног решења у оцени радова, формирано је 12 под-критеријума.

Жири је био сагласан да је квалитет саобраћајног решења приоритет у одлучивању, али да треба избегавати решења у којима се функцији потпуно подређује градски јавни простор или неоправдано коришћење грађевинског земљишта.

Концепти

Према одабиру локације за **аутобуску станицу** понуђене су три групе карактеристичних решења: 14 решења ангажује простор северно од железничке пруге, у 4 решења се интегришу аутобуска и железничка станица на простору постојеће железничке станице, нивелационим раздвајањем намена, а у 35 решења аутобуска станица пројектована је јужно од железничке пруге и УМП-а. Физичко раздвајање две станице у појединим радовима није била сметња да се повежу њихови садржаји, обезбеде заједнички предпростори у оквиру прихватљивих пешачких дистанци.

Решења су различита према укупном простору који се оперативно користи за функционисање аутобуске станице, зависно од претпоставке колико ће оператера да користи станицу. Такође неки аутори су интегрисали обе, аутобуску и железничку станицу, што је жири ценио као велику предност уколико је омогућена фазна изградња и независно функционисање.

Високо су вреднована и решења код којих су саобраћајни терминали и паркирање предвиђени у подземним етажама, што је рационална одлука имајући у виду велике површине које ови садржаји заузимају, комфорну промену средстава превоза и скупо али и атрактивно градско грађевинско земљиште. Ова функционално висока оцена није била пресудна за награде, имајући у виду комплексне грађевинске поступке у условима Новог Београда и нејасну инвестициону и управљачку политику будућих станица.

Различито су аутори третирали и садржаје аутобуске и железничке станице, понекад правдајући луксузнија и атрактивна архитектонска решења станице пословним и трговинским садржајима који се сматрају пратећим. Жири је ипак предност дао чистим технолошким решењима где изградња станице неће зависити од евентуалне пословне или комерцијалне понуде.

Железница је постојећи систем, инертан и строжији према смелим идејама, због чега је у највећем броју радова перонски простор **железничке станице** задржан на постојећој коти. Аутори су различито дизајнирали зграду станице, заједничке садржаје и приступ, и у зависности од концепта зграда је некад добијала симболичну форму а некад је интегрисана у јединствену структуру мешовитих намена.

Што се **урбанистичких концепата** тиче, уочена је група радова која је инсистирала на интерпретацији новобеоградског отвореног блока, док су други формирали затворене структуре у деловима блока, некад према улицама Јурија Гагарина и Милутина Миланковића а некад централно, интегришући и станице у јединствену структуру.

Образложења жирија за предлоге награда, откупа и обештећења

Прва награда: Шифра 11306, Радна шифра 40

Пројектом се на уравнотежен и доследан начина артикулише комплексан однос између програмских, просторних и естетских елемената задатка. У композиционом смислу пројекат је базиран на суперпонирању и градацији функција у вертикалном и хоризонталном плану и правилном акцентовању појединих партија. Аутобуска и железничка станица су, у типолошком смислу, третиране на традиционалан начин, уз потенцирање и афирмацију линеарног композиционог модела: станични трг-станична зграда-перони. Овакав пројектантски став омогућава да се свака од саобраћајних функција јасно препозна у архитектонској форми али такође, да се објектима саобраћајних терминала додели и значајна улога у формирању симболичне архитектонске слике у ширем урбаном контексту.

Станични трг железничке станице пројектован је у северном делу локације, дуж улице Милутина Миланковића и акцентован вертикалом објекта хотела, наменом и положајем правилно оријентисаног и у корелацији са постојећим хотелом у суседном блоку. На тај начин је станични трг реферантан јавни простор за шири контекст, што је квалитетно пројектантско решење. Доследно је спроведена идеја о фазности реализације комплекса у просторном и у економском смислу. Посебно треба истаћи напор аутора који се студиозно бави заштитом од буке, озелењавањем и сегрегацијом на тој локацији укрштених свих видова саобраћаја, на начин да се увек у први план стављају пешаци.

Аутобуска станица планира се у средишњем јужном делу Блока 42 са везом на улицу 2а-2а, трокраком раскрсницом са пуним програмом веза. У овом идејном решењу испоштоване су технолошко - саобраћајне условљености. Саобраћајни садржаји железничке и аутобуске станице решавају се као раздвојене целине. Прилаз станицама планира се са површина уређених у форми тргова. Ефикасно је решен прилаз станичном простору, као и другим садржајима. Неке од нејасноћа у аутобуској станици су положај и оријентација припремних паркинга и релативно приметно кретање аутобуса кроз станицу са позиција долазни перони – припремни паркинг – полазни перони - излаз из станице. Решење је, у наредним фазама израде планске и техничке документације, могуће унапредити. Такође, постоје резерве за добру организацију простора уколико станицу користе два оператера

Функционална шема и токови кретања у комплексу су доследно и квалитетно решени: промене начина кретања и везе између линија трамваја, таксија и аутобуса омогућене су уз минималан утрошак времена, а дистанце међу различитим терминалима крајње рационализоване. Пратећи садржаји, трговина, угоститељство и услуге прате основне пешачке путање и на тај начин дискретно унапређују квалитет, анимирају простор и повећавају осећај пријатности.

Треба истаћи став аутора да се решење формирано за постепену и дугорочну реализацију. Зрелим а суптилним пројектантским приступом постигнуто је да важан градски саобраћајни терминал не остане само функционално-технолошка целина већ су структурални и модуларни

елементи архитектуре саобраћајних терминала унапређени и уграђени у архитектонску композицију високог домета.

Просторни односи су успостављени тако да се уз саобраћајне објекте логично генеришу и други будући урбани садржаји и да се, на крају, кроз предложене и назначене архитектонске варијације, Нови Београд третира као место савремености, модерности и просперитета, на начин како је то трасирано од времена његовог настанка.

Друга награда, Шифра 95209, Радна шифра 38

Основни квалитет пројекта је у уравнотеженом односу елемената простор-време-новац. Фазност и рационалност концепта су у првом плану, а форма прихватљива у контексту непосредног окружења и адаптабилна за различите намене. Изјашњавање аутора о архитектури и детаљима остало је на нивоу шеме и вероватно са намером без разраде.

У функционалном смислу, аутобуска и железничка станица су добро позициониране и повезане заједничким, линеарно постављеним станичним тргом који се простире дуж улице Антифашистичке борбе. Две станице су додатно повезане наткривеним тремом који је приказан у назнакама и недовољно објашњен у пројекту. На овај начин се рационализује и обједињује функција станичног трга, и повезују различити видова превоза, али умањује архитектонски идентитет сваког од објеката и простор третира превише функционалистички.

Простор за развој аутобуске станице планиран је на јужном делу Блока 42 са улазом са улице 2а-2а и излазом на саобраћајницу Шпанских бораца. Овај рад у потпуности поштује технолошко – саобраћајне условљености свих саобраћајних система. Решење је једноставно и ефикасно у својој организацији функција, прилаз станицама (железничкој, аутобуској) независно од начина доласка, путници у доласку, путници у одласку и др. Сугестија чланова жирија се односи на излаз са станице који је, како је приказано на графичким прилозима, преблизу излазном краку раскрснице улица Шпанских бораца и 2а-2а. Другачија геометрија раскрснице или излаз са станице формиран на улици 2а-2а може унапредити ово решење.

Аутобуска станица је решена квалитетно уз употребу минималних композиционих средстава и уз акцентовану амбицију аутора да се архитектонски израз подреди функционално-технолошкој шеми.

Позиција високих објеката у простору дуж улице Милутина Миланковића је јасно концептуално осмишљена, и са аспекта фазности и изводљивости.

Укупан утисак је да се, и поред успешно постављене функционалне и саобраћајне шеме, аутор није бавио дубљим архитектонско-урбанистичким консеквенцама које се пројектом иницирају, те да је добар део неопходног ауторског изјашњавања препустио машини посматрача. Аутобуска станица, која је, свакако, најуспешнији део пројекта, третирана је без јасније исказаног архитектонско-естетског односа према Новом Београду као „месту“. Такав приступ, вреднован је од стране жирија као рационалан, стратешки и потенцијално просперитетан, уз примедбу да је у пројекту требало отићи корак даље у правцу конкретнијег исказивања архитектонско-ауторских ставова и амбиција. Жири препоручује да функционална организација саобраћаја заслужује да буде разматрана у будућој организацији простора блока у урбанистичком плану.

Трећа награда није додељена

Једнаковредни откуп, Шифра 77855, Радна шифра 06

Највећи број саобраћајних критеријума у потпуности је испоштован те се за овај рад може констатовати да је јасно приказао решење свих саобраћајних система. Траса УМП-а простор дели на две јасно функционално дефинисане целине: на северној страни, у зони ул. Милутина Миланковића су функције саобраћајних терминала, док се у јужном делу блока налазе пословно-комерцијални садржаји. Оваква подела праћена је веома успешним функционално-технолошко-саобраћајним решењем. Обједињена станична зграда за аутобуску и железничку станицу налази се на месту чворишта свих пешачких кретања, и као таква омогућава интегрисање великог броја станичних функција за оба вида превоза.

Мањи недостак огледа се у решењу нове саобраћајнице која повезује улице Пролетерске солидарности и Шпанских бораца преко које се планира улаз – излаз у станицу за аутобусе а

која је поред аутобуса намењена и за кретање путничких возила за повезивање са паркингом. Овакво решење није најприхватљивије због великог броја аутобуса који једновремено улазе – излазе и могућег успоравања саобраћаја. Другачијом организацијом интерне уличне мреже овај недостатак је могуће повољније решити.

Јужни део блока је комерцијалан, уз јасан став о могућој фазности реализацији, уз недовољно артикулисану хоризонталну и вертикалну регулацију и архитектонске форме које нису допринеле бољем пламану рада.

Једнаковредни откуп, Шифра 13710, Радна шифра 15

Пројекат је предложен за откуп због веома храбре и иновативно конципиране технолошко-саобраћајне шеме. Овај рад задовољио је скоро све постављене саобраћајно-технолошке условљености са веома јасним приступом станици и кретањем аутобуса унутар станице. Саобраћајна опслуженост и других планираних садржаја унутар Блока 42 је прихватљива.

Аутобуска станица ангажује у потпуности простор јужног дела блока а пројектована је у форми прстенова који се радијално и концентрично шире и апсорбују неопходне функционалне зоне станице: хол, одлазни перони, саобраћајнице, долазни перони, гаража. Саобраћајне везе остварене су са главног улаза – излаза на улицу 2а-2а и споредног улаза-излаза на улицу Пролетерске солидарности. У овом раду се аутобуска и железничка станица посматрају као две раздвојене целине.

Простор аутобуске станице је денivelисан у односу на терен и постављен на коти 72.70. У центру композиције налази се пословно-комерцијални објекат-кула спратности П+38, која својом формом доминира и чини градски репер. У нижим етажама, изнад аутобуске станице пројектовани су комерцијални садржаји у форми тржног центра са великим бројем пословних јединица мањих квадратура. У северном делу локације, уз ул. Милутина Миланковића, пројектован је пословни центар са подземном гаражом који је функционално и волуметријски коректно постављен.

Приметна је тежња аутора да дају допринос конкурсима кроз испитивање могућности да се на локацији примене потпуно, геометријски и функционално прочишћене, саобраћајне матрице, са идејом да се рационално и креативно одговори на једну од тема конкурса. Са становишта сукцесивне примене решења и фазности будуће градње, овакав концепт не даје превише могућности али је, и поред тога, овакво размишљање корисно за укупан резултат конкурса.

Једнаковредни откуп, Шифра 10109, Радна шифра 29

Пројектом се предлаже да се простор гради сукцесивно на правцу север-југ, са јасно диференцираним функцијама аутобуске станице (у делу према улици Ј. Гагарина), железничке станице (у централном делу блока) и пословно-хотелско-комерцијалног потеза (уз улицу Милутина Миланковића).

Ове три целине повезане су сплетом пешачких комуникација које су у графичким прилозима „овлаш“ приказане и нису до краја у складу са реалним физичким стањем на локацији. Простор станичног трга развија се клинасто у правцу пружања УМП-а и смештен је у зону између два надвожњака. Позиција станичног трга рационално третира просторне ресурсе и оставља могућност за ширење комерцијалних садржаја у преосталим деловима блока, и иако би се могла са становишта архитектонског идентитета и естетске „хигијене“ простора сматрати неприхватљивом, могуће је претпоставити да се ангажовањем овог простора за трг обезбеђује искоришћење, безбедност и атрактивност која би у другачијој организацији простора оправдано могла да се претвори у супротност.

Аутобуска станица је решена коректно уз могућност јасне поделе која је у складу са програмским задатком, у јужном делу Блока 42 и значајно заузеће простора. Веза аутобуске станице остварена је преко две раскрснице са улицом 2а-2а са пуним програмом веза. Карактеристика решења аутобуске станице се огледа у формирању три независне целине намењене путницима у доласку, приградским поласцима и међуградским поласцима у графичким прилозима приказани као терминали. Сваки терминал садржи своју групацију припремних паркинга. Такво решење изискује под одређеним околностима (долазни перони – припремни паркинг – одлазни перони) приметна кретања аутобуса кроз станицу. Оваква

организација станице са више терминала захтева нешто продужена пешачка кретања. За везу са железничком станицом планирају се пешачки продори испод УМП-а.

Посебан квалитет овом пројекту даје смела интерпретација вертикалних волумена, кула близнакиња, које наглашавају симетричну композицију, оживљавају позицију централне осе Новог Београда и потсећају на архитектонски рукопис аутора кула у непосредном окружењу.

Једнаковредан откуп, Шифра 75938, Радна шифра 50

Предложени пројекат представља алтернативу у односу на остале награђене радове. Његова посебност је у теоријски добро утемељеном приступу централне интегрисане основне функције у блоку, транспоноване у архитектонско урбанистички-просторни концепт. Аутор користи конкурсне услове као полигон за стручну „дискусију“ и простор третира кроз преплитање програмски дивергентних садржаја, са идејом о формирању градског центра ширих гравитирајућих потенцијала.

Простори железничке и аутобуске станице обједињени су у један „интермодални“ терминал и заокружени, у просторну целину-надстрешницу кружног облика. Оваква форма, иако позиционирана на размеђу два урбана правца Н. Београда (правац централне осе и правац савских блокова) није прихватљива као коначно решење постављеног просторног проблема, због своје интровертности и ограничених могућности за фазно извођење, аки и редеофинисање функционалне структуре комплекса у будућности.

Аутобуска станица лоцирана је на северној страни блока паралелно са железничком пругом непосредно уз постојећи објект железничке станице са везом на улицу Пролетерске солидарности. Припремни паркинзи планирани су на простору између аутобуске станице и улице Милутина Миланковића. Организација аутобуске станице искује велико заузеће простора, а кретања кроз станицу су доста дугачка.

Присутна је тежња аутора да изађе из типолошких оквира који су дати у програму и да простор интегрално третира као мултифункционални и мултимодални урбани систем. У том контексту, долази до претераног просторног преплитања функција, чиме се нарушава основно начело реализације овако комплексних структура - фазност.

Овај пројекат даје посебан допринос конкурс, користећи доследно софистициран, савремен архитектонски језик, који је занимљив, комуникативан и препознатљив. Саобраћајно-технолошка решења подређена су јединственој, симболичној форми.

Обештећење, Шифра 13975, Радна шифра 23

Рад је предложан за обештећење из два разлога: пројектом се иницира полемика и стручна дискусија о значају и позицији централне осе Новог Београда, која као тема инспирише и мотивише ауторе овог рада. Поред тога, пројекат нуди веома једноставно, рационално и креативно решење програмских задатака, уз примену сведених, минималних архитектонских средстава. Позиционирање високих објеката и њихова просторна корелација која је постигнута у северном делу блока, као и структурална узајамност и наизменичност хоризонталних и вертикалних планова, сведоче о јасном, чврстом ауторском ставу који заслужује издвајање и похвалу.

Читав пројекат одражава недвосмислене ауторске намере и делује непретенциозно у погледу разраде, али трасира један ток промишљања о функционалности и естетици локације који може бити користан у будућим размишљањима о предметној теми.

Саобраћајно решење аутобуске станице је у јужном делу блока са главни прилазом, уливом – изливом, на улицу 2а-2а. Интеграција са железничком станицом планира се кроз јединствен објект који пролази кроз насип УМП-а. Овакво решење се доводи у питање због неопходних значајнијих грађевинских интервенција на управо изграђеној деоници овог потеза. Један од значајнијих недостатака овог решења је излаз из комплекса аутобуске станице који се планира на веома блиском растојању од раскрснице улица Шпанских бораца и 2а-2а као и јужни улаз на позицију долазних перона који је преблизу раскрснице улица 2а-2а и Јурија Гагарина.

Обештећење, Шифра 12221, Радна шифра 12

Пројекат је по свему урађен у духу најбоље традиције београдског урбанистичког пројектовања. Поштовање свих регулационо-урбанистичких услова, економичност,

перспективност концепта, фазност, функционалност и непретенциозна разрада, главни су квалитети овог пројекта. Пројектом је, на рационалан начин предложено квалитетно решење станичних објеката, да би се у наредном кораку акценат ставио на пословно-комерцијалне зоне дуж улица Милутина Миланковића и Јурија Гагарина.

Аутобуска станица је у јужном делу блока, са недовољно чистом шемом кретања аутобуса унутар станице као и других видова саобраћаја. Раскрсница са улицом Пролетерске солидарности са које се улази у аутобуску станицу је нејасна због веома блиска два улаза, наменски раздвојена за улаз аутобуса који се постављају на одлазне пероне и улаз за долазне пероне. Паралелна једносмерна веза којом се крећу возила јавног саобраћаја, таксија и путничких аутомобила може бити проблематична са аспекта безбедности. Нема довољан капацитет припремних паркинга али се у раду каже да је могуће проширење капацитета.

ЗАКЉУЧЦИ И ПРЕПОРУКЕ

Након увида у конкурсни поступак и све пристигле предлоге и пројекте мора се констатовати да је задатак био изузетно комплексан, да су учесници конкурса били приморани да се једновремено баве и технолошко – саобраћајним и урбанистичко – архитектонским решењима, те је закључак да је за овако комплексне теме и локације неопходна претходна саобраћајна анализа.

Значајан број радова садржи одговоре на програм тражен расписом и очигледан је велики уложени напор, креативност, знање и професионално искуство великог броја учесника свих генерација. У том смислу конкурс се показао изузетним и доказао способност и спремност професије да се ангажује на решавању најкомплексних урбаних изазова као и велики креативни капацитет архитектонске и инжењерске професије да функционална решења уклапа у савремене форме.

Жири се определио да награди решења која су технолошки и обликовно квалитетна, контекстуално адекватна, имајући у виду историјску матрицу Новог Београда, одржива са становишта функције, фазне реализације и локалне економије. Сва решења могу бити корисна у припреми плана детаљне регулације и техничке документације

У коначном вредновању за први пласман чланови жирија су се определили да рад који је на озбиљан, професионални начин обрадио све тражене елементе и у контексту свих захтева понудио најбољи урбанистичко – архитектонски аспект. Жири се сагласио се да првонаграђени рад буде основ за израду урбанистичког плана а да се остала награђена решења користе у унапређењу решења.

У Београду, 02.06.2014.

Жири Конкурса