

**GRADIVO ZA MEDIJE**

**Arhitekturna zasnova prenove in nadgradnje potniškega terminala Letališča Jožeta Pučnika**



Maj 2021

­

**Idejno arhitekturna zasnova in zgodba prenove**

Arhitekti slovenskega arhitekturnega biroja Plan B, ki so zasnovali prenovo in nadgradnjo potniškega terminala letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, so pri svoji idejni zasnovi **izhajali iz paradigme**, da je za potnike **letališče prvi in zadnji stik z državo**, v katero prihajajo ali iz nje odhajajo.

Izhajali so torej iz letališča kot prostora, kjer se potniki hkrati tudi prvič/zadnjič **srečajo z identiteto in kulturo dežele**. Tako so ob nalogi zasnove novega potniškega terminala, ki jim je bila zaupana, dodali tudi »razmislek« o **nacionalni identiteti**, čeprav zahteva za to v projektni nalogi ni bila posebej navedena.

Sprva je bila želja, da to izrazijo z arhitekturo samo, vendar kot pri drugih projektih, so bile tudi pri tem **finančne omejitve**. Zato so ubrali drugačen pristop. Na prostor letališča so gledali kot na **dogodkovni prostor, skozi katerega se potniki gibajo in ob tem srečujejo slovensko kulturo, slovensko umetnost, slovensko oblikovanje**. To jim je bila tudi neke vrste navezava na umetniške zbirke, ki jih je Letališče Ljubljana gradilo skozi čas. **Nov terminal so tako snovali kot demokratičen prostor, skozi katerega lahko potuje vsakdo in tako predstavlja novo platformo manifestacije slovenske kulture**.

Ker hkrati lokacija letališča na Brniku predstavlja edinstveno izkušnjo s prihodom v zeleno gozdnato območje izven mesta ob samem vznožju Alp, so lokacijo želeli ujeti kot sliko, ki nas pozdravi ob odhodu in sprejme ob prihodu. V navezavi na zeleno okolje so zgodbo nadaljevali tudi v zunanjosti, in sicer s potezo novega trga oziroma peš cone, ki povezuje prometne, parkirne površine in medprostor starega in novega terminala ter predstavlja reminiscenco gozdu, ki obkroža samo letališče. **Tako naj bi potniku v spominu ostal pogled na alpski pejsaž, v katerega je postavljen terminal.**

To enostavno zasnovo so uporabili tudi kot platformo za **umetnost in dom slovenske identitete.** Ta se izraža skozi razna umetniška dela in slovenske izdelke, ki potnika spremljajo skozi terminal. Umetnost tako dobi nov prostor, ki pozdravlja obiskovalce ob prvem in zadnjem stiku z našo deželo in omogoča vpogled v našo kulturo.

**Umetniške instalacije in sodelovanje z umetniki**

Pri platformah manifestacije slovenske kulturne identitete so arhitekti Plan B k sodelovanju povabili Aleksandro Vajd. Skupaj z Lauro Amann sta k nalogi pristopili kot nekakšni kustosinji, ki sta najprej pripravili nabor predlogov, ki bi se lahko skozi čas dodajali in spreminjali v samem terminalu. Manjši del predlogov je danes že uresničen v novem potniškem terminalu izpod rok umetnic in arhitekturne skupine, za preostale pa bo terminal ostal odprta platforma za bodoče umetniške kreacije.

**Primeri intervencij**

* Ena glavnih intervencij je v glavni dvovišinski avli, ki z otokom iz teraca dobi osrednjo točko srečevanja.
* V sanitarijah je iz keramike poustvarjen motiv nageljna s starih slovenskih vezenin.
* V poslovnem salonu je oprema kot razstava slovenskega oblikovanja s postavitvijo stolov oblikovalca Nika Kralja in z novo zasnovanim foteljem in taborejem posebej za nov potniški terminal s strani arhitekturnega biroja, PlanB arhitekti.

**Od projektiranja do realizacije ob številnih izzivih**

Razpis ~~oziroma natečaj~~ za prenovo in nadgradnjo terminala je potekal poleti 2017 in s projektiranjem so v arhitekturnem biroju Plan B pričeli septembra 2017. Na projektu so od takrat dalje kontinuirano delali s ciljem, ki je bil vse od začetka zastavljen tako, da projekt zaključijo v sredini leta 2021 in to jim je tudi uspelo.

Projektiranje je intenzivno potekalo od septembra 2017 do spomladi 2019. Sodelovanje z investitorjem v fazi projektiranja je bilo zelo aktivno. Naročnik je imel jasna pričakovanja in je razpolagal s širokim znanjem o obstoječem stanju in tehnologiji delovanja vseh letaliških procesov. Ob pričetku projektiranja so skupaj z investitorjem, podjetjem Fraport Slovenija, obiskali tudi nekaj referenčnih letališč, ki so bila v zadnjih letih prenovljena ali zgrajena na novo. Izbrana so bila letališča, ki so predstavljala primere dobre prakse tudi za našo prenovo in nadgradnjo letališkega terminala letališča Jožeta Pučnika.

Pri snovanju novega potniškega terminala je bila vseskozi zelo **jasna omejitev finančni okvir**, s katerim je naročnik razpolagal. Iz tega vidika so bile številne možnosti o izvedbi pretirano ambiciozne rešitve novega terminala omejene. Zato so pri snovanju to ''omejitev'' uporabili za izhodišče kreativnega procesa in **z enostavnostjo zasnove želeli doseči potrebno funkcionalnost ter hkrati zaradi jasnega arhitekturnega izraza želeli izpostaviti okolje, v katerega se nov terminal umešča**. Zasnova novega potniškega terminala je ponujala tudi številne druge izzive. Med njimi je bila sama tehnologija procesov letališča, ki so bili osnova za določanje gabaritov. Terminal mora najprej služiti udobju potnika ter njegovi orientaciji v prostoru. Drugi izziv so bile obstoječe letališke strukture, ki so se oblikovale skozi veliko faz v preteklosti. Tkivo letališča se je ves čas dograjevalo glede na rast števila potnikov.

Novi del potniškega terminala ima 16.000 m2, od tega jih 2.000 m2 posega v obstoječi terminal. Obstoječi objekt terminala ima 14.000 m2.

**Posvetovanja in sodelovanje s prejšnjimi arhitekti**

Z novo zasnovo terminala so se tako arhitekti studia Plan B srečali s situacijo, v kateri dominirata obstoječa podoba terminala arhitekta Cirila Oblaka in novejši del objekta arhitekta Vladimirja Koželja iz leta 2007. Z novo zasnovo so iskali način, kako ustvariti čim bolj skladno končno podobo. Tako so na letališki strani pri podaljšanju čakalnic povzeli Koželjevo zasnovo, na drugi strani pa so z novo strukturo objekta iskali dialog z Oblakovimi arhitekturnimi plastmi, ki so tudi spomeniško zaščitene.

Pri idejni zasnovi so se tako posvetovali tudi z arhitektoma Cirilom Oblakom in Vladimirjem Koželjem. Z novo zasnovo so pristopali spoštljivo do okolice in obstoječega grajenega tkiva, tako iz spoštovanja do avtorjev kot zato, ker so želeli, da kljub temu da se letališče gradi skozi več časovnih obdobij, vendarle deluje kot povezana celota. Z zasnovo so želeli preseči tipično ''prizidkarstvo''.

Z novimi posegi pa je bilo prav tako potrebno upoštevati tudi širši prostor, okolje, v katerega so terminal umeščali. Arhitekt Oblak je z zasnovo podobe terminala s horizontalnimi lamelami poustvarjal padla debla, saj je terminal nastal na gozdnatem območju. Ker je lokacija kot ta - zelena, gozdnata, blizu gora - edinstvena, je bilo za nov terminal to pomembno izhodišče. **Naravo so želeli potniku čimbolj približati, zato so proti severu postavili steklene površine, ki potniku v terminalu kot velike uokvirjene slike narišejo okoliško naravo, v zunanjosti pa se v stekleni opni reflektirajo gozd in gorski vrhovi. Z mirnim pogledom v naravo se potnik sreča še v čakalnicah pred odhodom na letalo**. Z 'zaslonom' poslovnega salona se proti gozdnatem pogledu usmeri tudi obiskovalec poslovnega salona, ki v tem primeru ni le vase zazrt otok v terminalu. Navezava na okolico se nadaljuje v zunanjosti, kjer so zasnovali vstopni trg, ki so si ga zamislili kot park, kjer se predvideva ponovna zasaditev dreves. Torej vzpostavitev navezave na širšo naravno okolico. Park bo v navezavi s predvidenim širjenjem okolice letališča predstavljal osrednjo os z zeleno peš cono, na katero se navežejo vse parkirne površine in stik novega ter obstoječega terminala.

**Uporaba materialov**

Novo podobo terminala definira jasna struktura in prisotnost elementov, s katerimi so objekt gradili – konstrukcija z vidnim betonom, jeklo z vidni jeklenimi elementi, prisotne so tudi instalacije, ki vsako hišo naredijo živo. **Gradiva so omejena na beton, tlak iz brušenega betona, kovino, les, ki je prisoten v obliki notranjih akustičnih oblog in steklo, ki poseže z edinstveno okolico.** Pri oblikovanju prostora so arhitekti sledili jasni distinkciji med posameznimi elementi, ki so jim ''dovolili'' biti iskreni – vidni. Niso jih skrivali, ampak so raje delali na usklajevanju teh elementov v njihovi izvirni obliki, kar se je manifestiralo v doživljanju prostora. Za njih so objekti živi organizmi, ki jih na zunaj pokriva ''koža'' z vstopom v njihovo notranjost, pa posameznik lahko na lastne oči doživi delovanje tega organizma. V arhitekturnem biroju Plan B namreč verjamejo, da je uporaba materialov v njihovi primarni obliki in funkciji najbolj povedna oblika. Zato so morda njihove arhitekturne stvaritve kdaj na prvi pogled nekoliko grobe, vendar s tem dobijo hkrati posebno nadčasovno dimenzijo. Pred očmi pa imajo vedno tudi posameznika, ki bo objekt uporabljal, zato skrbno izbirajo materiale s katerimi je v neposrednem stiku. Ti materiali morajo biti topli, prijetni na otip, posamezniku morajo nuditi zavetje in udobje v katerega se lahko zateče. S tem principom ohranjajo razmerje med posameznikom in celoto.

**Tesni časovni okviri in ekonomika projekta**

Arhitektom Plan B je uspelo pripraviti projekt v časovno omejenih okvirjih z izpeljavo vseh postopkov in procesov, ki jih tovrstni projekti terjajo. Na projektu je sodelovalo veliko število sodelavcev, s katerimi so uspešno sodelovali in skupaj dosegli končni rezultat projekta – funkcionalen potniški terminal. Vsak med njimi se je srečeval s posebnimi izzivi. Konstrukcijsko je bilo potrebno zagotoviti čim večje razpone in čim bolj odprto in prilagodljivo strukturo. Instalacijsko se je bilo potrebno prilagoditi obstoječim sistemom in zagotavljati nemoteno delovanje obstoječega dela letališča. Krajinsko je bilo potrebno oblikovanje približati naravi. Zunanje in prometne ureditve so se morale navezati na obstoječe stanje. Grafično oblikovanje je z jasnim usmerjanjem moralo postaviti smernice za nadaljnjo grafično podobo obstoječega letališča. Vse skupaj pa je bilo potrebno ves čas tehtati in meriti znotraj zastavljenega finančnega okvirja, ki so ga skozi projekt in tudi samo izvedbo, ob sodelovanju z izvajalci in naročnikom, tudi dosegli.

Gradnja novega terminala je potekala pod posebni pogoji zaradi istočasnega delovanja obstoječega terminala. Zato se je morala gradnja v odnosu do nemotenega delovanja in zagotavljanja varnosti ves čas prilagajati. Delno je situacija z epidemijo zmanjšala število potnikov in s tem olajšala ta del, istočasno pa zapletla samo delo izvajalcev zaradi dela pod strogimi epidemiološkimi pogoji.

Dosega vrednosti investitorja je bil poseben izziv in velik dosežek, da so kljub skromnim sredstvom za tovrsten objekt postavili nov sodoben funkcionalen potniški terminal. Prenova in dograditev je skupaj z opremo stala dobrih 21 milijonov evrov.

**Reference in drugi arhitekturni presežki ter nagrade arhitektov Plana B**

Arhitekti Plan B so v preteklosti že sodelovali pri snovanju letališča, in sicer pri rešitvi letališkega mesta in širitev mariborskega letališča, ki zaradi umika preteklih lastnikov ni doživela napredovanja. Prav tako so sodelovali pri prenovi letališča in letališke steze v Portorožu.

Izpolnjevanje funkcionalnih zahtev, finančnih mej, zahtevnosti lokacij, skušajo razumeti kot izhodišča, ki jih obrnemo v prednost. Pri objektih želijo delovati vključevalno, tako da z vključevanjem raznih znanj različnih projektantov, zunanjih sodelavcev, umetnikov, pridejo do kakovostnega rezultata, v katerem vsakdo izmed sodelujočih lahko prepozna tisti del, ki ga je prispeval v celoto.

Tako so na primer pri Centru za ravnanje z odpadki v Ljubljani skozi proces vključevali različne skupine in tako prišli do kompleksnega rezultata, za katerega so kot celoten tim prejeli nagrado Zlati svinčnik s strani Zbornice za arhitekturo in prostor Slovenije. Za Šolski center Slovenj Gradec so z raznoliko projektno skupino in v sodelovanju s profesorjem dr. Alešem Vodopivcem najprej zmagali na arhitekturnem natečaju in se sedaj približujejo zaključku gradnje. Prav tako so s profesorjem Vodopivcem in docentom Medveškom zasnovali Telovadnico Stražišče, za katero so prejeli arhitekturno nagrado Zlati svinčnik. Pri projektu Medicinske fakulteta Univerze v Mariboru so uspešno sodelovali z arhitektom prof. Borisom Podrecca. Izkušnje pri prestopanju meja so jim pomagale odkriti sodelovanje v drugem kulturnem, časovnem in zakonodajnem okolju, kar so spoznali na projektu Muzej sodobne umetnosti v Črni gori.

**Avtorji**

**PlanB arhitekti:**

Uroš Razpet u.d.i.a.

Petar Vidanoski u.d.i.a.

Karin Rožman u.d.i.a.

Gašper Medvešek u.d.i.a.

Danaja Vastič m.i.a.

Jernej Markič

Jure Kolenc u.d.i.a.

Mojca Zavasnik u.d.i.a.

Mojca Gabrič u.d.i.a.

Tina Silič m.i.a.

Maja Pečar u.d.i.a.

**Sodelovali so tudi:**

Umetniške intervencije: Aleksandra Vajdin Laura Amann, Matija Bozja

Vizualne komunikacije: Studiobotas, Primož Fijavž

**Sodelavci projektanti:**

Krajinska arhitektura: Bruto, Matej Kučina u.d.i.ka.

Gradbene konstrukcije: GB Mele, Janko Mele u.d.i.g.

Jeklenih konstrukcij: Line, dr. Niko Kristanič u.d.i.g.

Zunanje komunalne ureditve: BPI, Metka Planinšec u.d.i.g.

Strojnih instalacij: Klimada Maks, Damir Jurak u.d.i.s.

Električnih instalacij: Enerko biro, Ivan Stepišnik inž.el.

Požarne varnosti: Fojkarfire, Andrej Fojkar u.d.i.kem.i.