
Barvarska steza v Ljubljani (Variantna rešitev za območje urejanja CO 7/1,2,3)

Author(s): Ilka ČERPES

Source: *Urbani Izziv*, No. 15, REGIONALNO PLANIRANJE (april 1991 / April 1991), pp. 72-74

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44179824>

Accessed: 03-10-2018 06:55 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/>.



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

Potrebo po iskanju alternativ dosedanjemu načinu pridelave poleg ekoloških razlogov, kot so omejena obremenljivost in regeneracijska sposobnost okolja in skrb za človekovo zdravje narekuje tudi energetska potratnost sedanjega načina kmetijske pridelave, pri katerem je razmerje med vloženo in pridobljeno energijo okrog 1,8 (Grosch, 1985) in močna odvisnost od fosilnih virov energije. Viri fosilnih goriv kot tudi zaloge fosfata in kalija, ki sta poleg dušika glavni sestavini mineralnih gnojil, so omejene; svetovne zaloge kalija naj bi ob nadaljevanju dosedanjega trenda porabe zadostovale približno za 50 in fosforja za 80 let. Globalni zasuk iz kvantitativnega v kvalitativni razvoj, ki bo potreben, če naj naša civilizacija preživi, ne bo niti malo enostaven, predvsem pa z začetkom ne kaže odlazati.

Draginja Nikolić, dipl.inž.kmet.

Literatura:

DIERCKS R., 1983, Alternativen im Landbau: Eine kritische Gesamtbilanz, Stuttgart.

GROSCH P., 1985, Oekonomie im ökologischen Landbau - Zusammenhänge, Fakten, Daten. Oekologischer Landbau, Stuttgart, p.54-68.

KNAUER N., 1982, Zerstörte Umwelt durch die moderne Agrarproduktion?, Konfliktfeld "Moderne Agrarproduktion", Frankfurt, p.45-63.

KRANJEC M., 1989, Ekonomska upravičenost naložb v urejanje kmetijskih zemljišč, SK 22(1989)3, p.134-138.

LEONARDI B., 1990, Analiza razvojnih možnosti kmetijstva v letih 1991-1995, SK 23(1990)4, p.161-173.

LOBNIK F., MAČEK J., PRUS T. idr., 1989, Agronomске raziskave in varstvo okolja, Slovenija 1988, SAZU, Ljubljana, p.220-239.

MAROLT P., MATIČIČ B., KAPUN S., STRITAR A., 1988, Environmental Impacts of Drainage and Land Consolidation Works in Ščavnica Valley, Proceedings of ICID, Vol.5, p.128-132.

MATIČIČ B., 1988, Smernice urejanja kmetijskih zemljišč in integralni pristop, Prostorsko ureditvena problematika melioracij, Ljubljana, p.159-170.

Predstavitve

MAYER B.-Y., 1968, Oekologische Auswirkungen verschiedener Landbaumethoden auf die Landschaft, Mannheim.

OGRIN D., 1988, Krajinsko-prostorski oris in pomen vodnatega sveta, Prostorsko ureditvena problematika melioracij, Ljubljana, p.1-10.

POVŽ M., 1989, Zdravje in življenje naših voda, Slovenija 88, SAZU, Ljubljana, p.243-247.

TAJNŠEK T., 1990, Ekološki, zdravstveni in gospodarski vidiki pridelovanja biohrane, SK 23(1990)11, p.451-453.

UREK G., J. REPE in A. GARTNER, 1990, Onesnaženost kmetijskih pridelkov in tal z ostanki fitofarmaceutskih pripravkov, SK 23(1990)1, p.24-32.

Ilka ČERPES Barvarska steza v Ljubljani

(Variantna rešitev za območje urejanja CO 7/1,2,3)

Območje urejanja obsega prostor med Ljubljano na severu, Poljansko cesto na jugu, Resljevo cesto na zahodu in Ambroževim trgom na vzhodu.

Predel ima pomembno vlogo v hierarhiji mestne slike. Je programska in morfološko nadaljevanje najozžjega mestnega središča.

Južna meja ureditvenega območja, Poljanska cesta, nadaljuje smer osrednje ulice v srednjeveški Ljubljani. Ob njej se od Resljeve ceste, v smeri proti središču mesta nizajo najpomembnejši gradniki mestne slike: nekdanja mestna vrata, tržnica, stolnica in Robbov vodnjak.

Obrobje Poljanjske ceste od križišča z Resljevo proti vzhodu v nasprotju s prej opisanim še ni dokončno strukturirano. Nekdanja predmestna zidava je deloma preraščena s prvini v merilu mestnega središča, ki nakazujejo bodoči značaj tega dela mesta.

Mednje sodijo Plečnikov Peglezen, ki z merilom in poudarjenim oblikovanjem vogala označuje prehod iz središča v nekdanje predmestje, ter Rdeča hiša, ki z oblikovanostjo in obsegom svoje gradbene gmote uvaja v nekdanji predmestni prostor vlemestno tipologijo in merilo. Rdeča hiša je večstanovanjski objekt z osrednjim dvoriščem, zgrajen po zgledu na dunajske hofe, ki v eni potezi obvladuje prostor med Poljansko cesto in Ljubljano. V nasprotju s srednjeveško zidavo ob Poljanski cesti hkrati oblikuje obe prevladujoči fasadi območja: fasado na reko in fasado na Poljansko cesto. Rdeča hiša uvaja v prostor poljanskega predmestja načela modernega urejanja mest, ki morajo biti merilo posegom v ta prostor.

V merilu mestnega središča so tudi objekti, zgrajeni v 60. in 70. letih: tiskarna ob Resljevi cesti in stanovanjske stolpnice od Rdeče hiše, ki po obsegu zavzemajo večji del ureditvenega območja. Žal je njihov odnos do neposredne okolice popolnoma asinhron in ga je z dogradnjami potrebno korigirati. Posebej problematičen je njihov odnos do Ljubljane, ki je zaradi neurejenosti severnih fasad tiskarne in stolpnic izgubila značaj reke v mestu.

Ureditev, ki jo predlagamo, sloni na podmeni o neuravnoteženosti kvalitete obstoječega grajenega tkiva in programa v ureditvenem območju z njegovo pomembno vlogo v hierarhiji mestne slike. Na podlagi tega kriterija, kriterija mestnosti, je mogoče razvrstiti obstoječe v dve skupini:

- v objekte in program, ki ustrezajo značaju območja v neposredni bližini mestnega središča, in
- v objekte in program, ki tej lokaciji ne ustrezajo.

Med prve smo uvrstili "Peglezen", Rdečo hišo in že oblikovane pomembne mestne prostore, ki obdajajo območje vzdolž južnega, severnega, vzhodnega in zahodnega oboda. Proizvodne objekte Tiskarne in Galeba, pomožne objekte na stanovanjskih

Predstavitve

dvoriščih in nesodobne prometnotehnične prvine smo uvrstili v drugo skupino. S pomočjo usmeritev iz posebnih strokovnih podlag in kritične presoje o možnem smo izdelali projekt, ki v eni potezi poveže vse obstoječe nastavke mestnosti med seboj in navzven, hkrati pa izniči ali zakrije objekte in programe, ki predstavljajo motnjo v mestno - stanovanjskem predelu.

Odločilna intervencija je usmerjena v neartikulirani prostor med Tiskarno in Barvarsko stezo. Opredmetena je v veliki hiši na dvorišče, ki jo sestavlja pet različnih stavbnih celot. Njihova različnost je odvisna od problemov, ki jih zastavlja neposredna okolica.

Obstoječe zgradbe so dopolnjene v sorodnem arhitekturnem in programskem nagovoru, nove zgradbe pa vnašajo v prostor novo, mestno tipologijo in nov, mestni program.

Stavbene celote povezuje tlakovana ploščad, ki združuje in ločuje vse prisotne poti, smeri zidave in programske sklope.

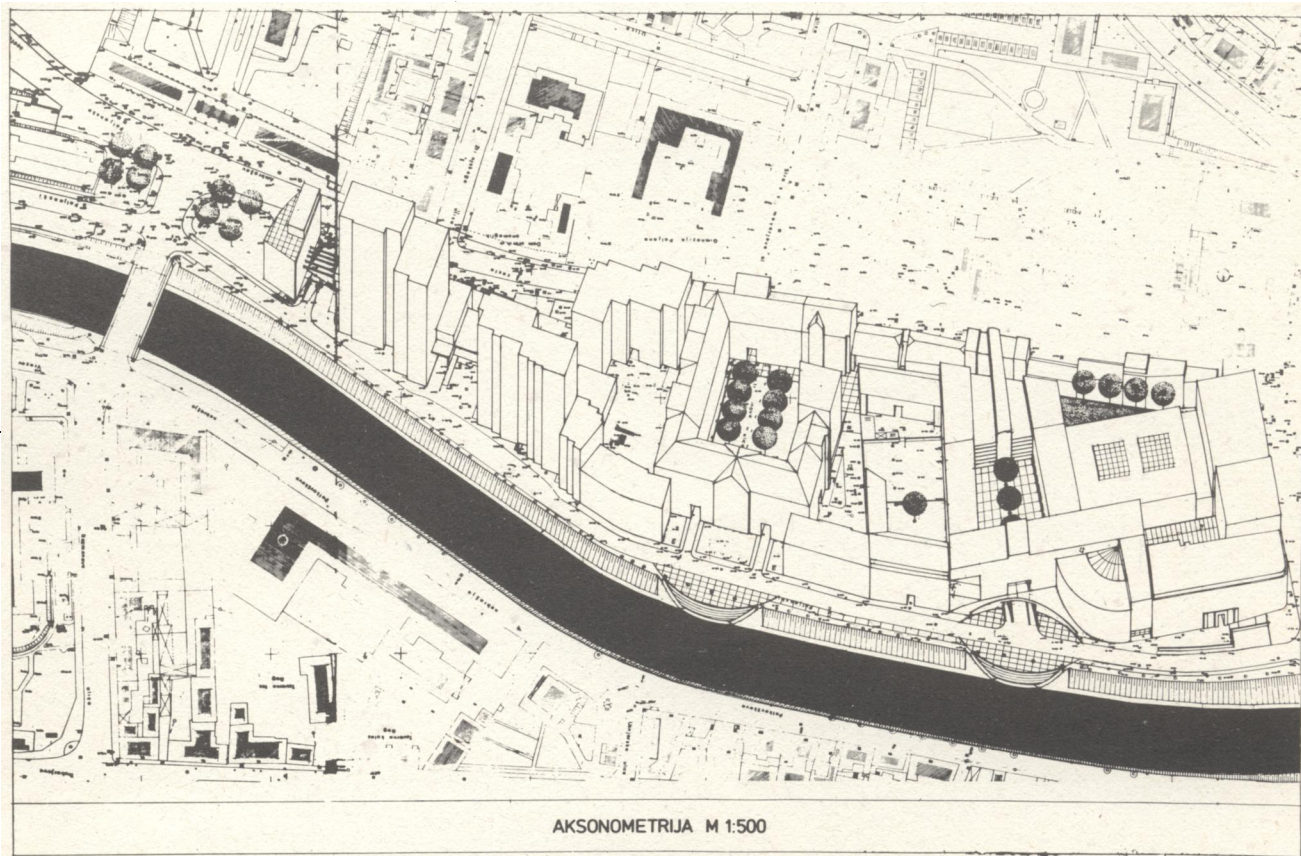
Poudarjeni oblikovani arhitekturni členi zgradb in mestnega parterja označujejo smeri prehajanja: steklena pasaža preko Kapiteljske ulice proti Poljanski cesti, monumentalno stopnišče proti Ljubljani, arkade vzdolž Kapiteljske ulice proti tržnici in Tromostovju.

Raven ploščadi je izenačena z ravnjo Poljanske in Resljeve ceste ter dvignjena za tri metre nad raven Poljanskega nasipa. Izenačitev ravni ploščadi in ravni že artikuliranega mestnega prostora zagotavlja novogradnjam takojšnjo vključitev v najvitalnejše mestno tkivo (Poljansko cesto in Krekov trg) hkrati pa omogoča izgradnjo pokritih parkirišč v dveh etažah (na ravni Poljanskega nasipa in

3 metre pod njim) z izkopom terena v globino ene etaže.

Geometrija ploščadi sledi smeri Barvarske steze, a uvaja v prostor novo tipologijo prehoda, ki v tlorisnem gabaritu sledi dvorišču Rdeče hiše. Javni prostor, ki ga ploščad oblikuje, združuje spomin na neko funkcionalno povezavo, ki jo je mesto prerastlo in hkrati z znanimi prvina iz neposredne okolice rešuje aktualne probleme: prazen prostor nad ploščadjo je zarezal med proizvodnimi objekti, ki so v tem okolju moteči, a objektivno prisotni, in stanovanjsko-mestnim programom, ki je primeren in zaželen. Širina ploščadi je navsezadnje primernejša oblika prehoda kot ulica tudi zato, ker s svojo odprtostjo proti vodi vizualno poveže mesto z reko.

Ureditveni posegi, ki jih predlagamo v projektu, uravnotežajo značaj



grajenega tkiva in programa v območju z njegovo vlogo v strukturi mestne slike. Menimo, da bodo nova spoznanja, ki so se porodila med izdelavo projekta, najmanj zadosten razlog za ponovni razmislek o umesnosti izhodišč, usmeritev in omejitev programskih zasnov in posebnih strokovnih podlag, ki v obliki, posredovani izdelovalcem variantnih rešitev, niso primerna osnova za uspešno načrtovanje

sprememb v sestavi mestne podobe.

Ilka Čerpes, dipl. inž. arh.

Izdelano na Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije maja 1990

Nosilec naloge: Mladen Treppo, dipl. inž. arh. Avtorja: Ilka Čerpes, dipl. inž. arh., Vladimir Krajcar, dipl. inž. arh. Sodelavca: Andrej Vitck, dipl. inž. mat., Jožc Miklič, geometer.

Janez KUŠAR

Vizija urbanistične ureditve jugozahodnega obrobja mesta Maribor

Zapis je strnjen prikaz diplomskega dela z naslovom Urbanistična ureditev jugozahodnega obrobja mesta Maribora, ki je nastalo na ljubljanski šoli za arhitekturo v letošnjem letu.

Diploma se ukvarja s problemom mestne rasti omenjenega območja. Odgovarja na predvideni ekonomski razvoj in dvig družbene ravni - standarda, izobrazbe ... v prihodnjih letih. Obravnava stalno temo stanovanja / bivanja; posebno pozornost posveča iskanju primerne "mesta" domovanja za vedno večje število starejših občanov in za mlade družine izobražencev.

Delo je s pretanjenim občutkom in z obilico strokovnih napolnil usmerjal Vladimir-Braco Mušič.

Maribor je nastal na križišču dveh pomembnih prometnih poti; severno-južne, ki poteka od Srednjega Podonavja k Jadranskemu morju in vzhodno-zahodne, ki poteka vzdolž reke Drave. Z razvojem prometa se je vitalen pomen Drave za mesto počasi izgubljal. Izgraditev Južne in kasneje Koroške železnice pomeni za mesto ob Dravi začetek industrializacije, ki je dala mestu nov obris, značaj in vsebino. Mesto se je širilo od prvotnega jedra, znotraj srednjeveškega obzidja, čez Dravo na jug, proti Pohorju in se razpostrlo proti jugovzhodu, na proste površine Dravskega polja.

V novejšem povojnem času mesto intenzivno raste. Potrebe mesta niso usklajene z danostmi prostora. Nevešče upravljanje s prostorom se kaže v neučinkoviti stanovanjski gradnji, nesmotrni izrabi prostora, napačni

