

Katja BERDEN
Tatjana CAPUDER VIDMAR

Reurbanizacija treh degradiranih industrijskih območij ob železnici v Mariboru

Prispevek predstavlja idejno urbanistično-krajinsko zasnovo za ureditev lokalnih mestnih središč Studencev, Melja in Tezna ter novega železniškega potniškega terminala Triangel v Mariboru, ki je nastala kot magistrsko delo z naslovom *Reurbanizacija treh degradiranih industrijskih območij ob železnici v Mariboru* v okviru drugostopenjskega magistrskega študija krajinske arhitekture na Biotehniški fakulteti Univerze v Ljubljani pod vodstvom mentorice doc. dr. Tatjane Capuder Vidmar. Magistrsko delo obravnava problematiko degradacije treh industrijskih območij ob železnici v Mariboru in degradacijski vpliv, ki ga imajo na okoliške mestne predele. Ta se kaže pri izgubi bivanjske kakovosti in predstavlja sivo cono v mentalni podobi pre-

bivalcev ter negativno vpliva na mesto. Na podlagi izsledkov analiz je nastala idejna urbanistično-krajinska zasnova, ki temelji na reurbanizaciji in povezovanju treh lokalnih središč s sistemom mestne železnice in nosilke omrežja kolesarskih poti in pešpoti, in zasnova novega potniškega železniškega terminala. Idejna zasnova predstavlja novi ustroj mesta, ki temelji na javnem potniškem prometu, kolesarjenju in pešačenju.

Ključne besede: degradirana območja, reurbanizacija, urbanistično-krajinska zasnova, železnica

1 Uvod

Prispevek predstavlja izhodišča in rezultat reurbanizacije treh degradiranih območij ob železnici v Mariboru. Vsako od treh industrijskih območij – Studenci, Melje in Tezno – je bilo ob izgradnji umeščeno na obrobje mesta, danes pa so se zaradi širjenja mesta znašla znotraj mestnega tkiva. Industrijska območja so generirala gradnjo stanovanjskih sosek okoli tovarn, deloma pa jih je obdalo stanovanjsko tkivo rastočega mesta. Stanovanjskim soesekam manjkajo urbana središča in poveza-ve z zelenim zaledjem, individualna gradnja pa je bila precej stihijska. Med industrijskimi kompleksi in stanovanjskimi površinami so tudi obsežne proste in neizkoriščene površine. So vrzeli v mestnem ustroju ter s tem potencial za razvoj in zgoščevanje mesta znotraj njegovih meja. Vsem območjem je skupna podrejenost prostora cestnemu prometu, infrastruktura, ki je namenjena pešcem in kolesarjem, je slabo povezana, primanjkuje odprtih javnih in osrednjih površin. Mestna železnica je ovira, ki mesto deli, namesto da bi ga povezovala.

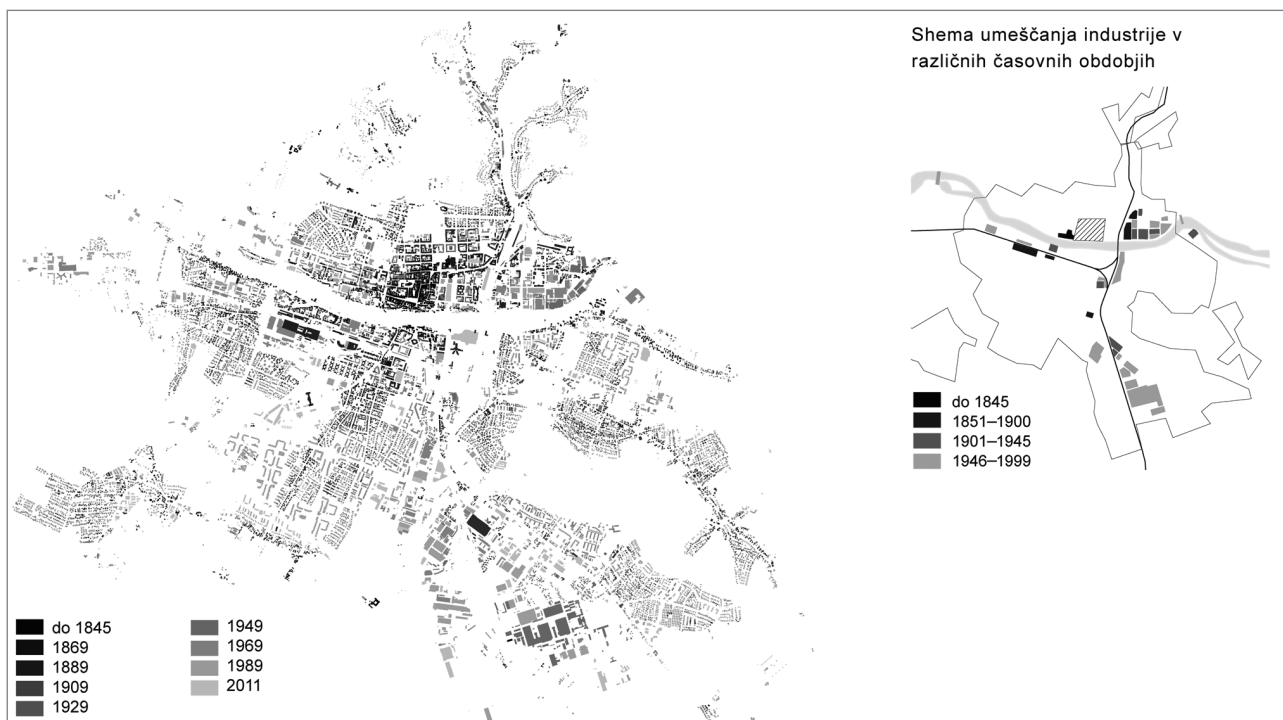
Cilji so izboljšanje trenutnega stanja z reurbanizacijo treh degradiranih industrijskih območij z zasnovo funkcionalnih jeder, njihova prostorska in vsebinska povezava ter povezava s središčem mesta, predlog prestavitve glavne potniške železniške postaje, določitev nove lokacije in njeno oblikovanje,

vzpostavitev železniške povezave med Mariborom in letališčem Edvarda Rusjana Maribor in predlog vzpostavitve mestne železnice.

Metode dela so obsegale analizo urbanističnega, zgodovinskega in krajinsko morfološkega razvoja mesta ter Urbanistične zasnove mesta Maribor, preučevanje degradiranih urbanih območij v Mariboru in obstoječega stanja na terenu ter intervjuvanje uporabnikov prostora za izdelavo zaznavne analize Maribora.

2 Opredelitev degradiranosti

Območja, ki so obravnavana v magistrski nalogi, so kompleksna degradirana območja, sive cone na meji med industrijskimi kompleksi, stanovanjskimi območji in območji osrednjih funkcij ter območja pod vplivom industrijskih degradiranih območij. Obsežni industrijski kompleksi ali njihovi deli so zapuščeni, izpraznjeni ali pa se načrtno (Cona TAM) oziroma manj načrtno prestrukturirajo, vendar so to introvertirani procesi, ki ne vključujejo bližnje okolice.



Slika 1: Morfogenez urbanega tkiva Maribora in umeščanje industrije v različnih časovnih obdobjih (vir: Franciscejski ..., 2012; Središča ..., 2011; Retina, 2011; Curk, 1991)

3 Izhodišča za urejanje obravnavanih območij in prostorske analize

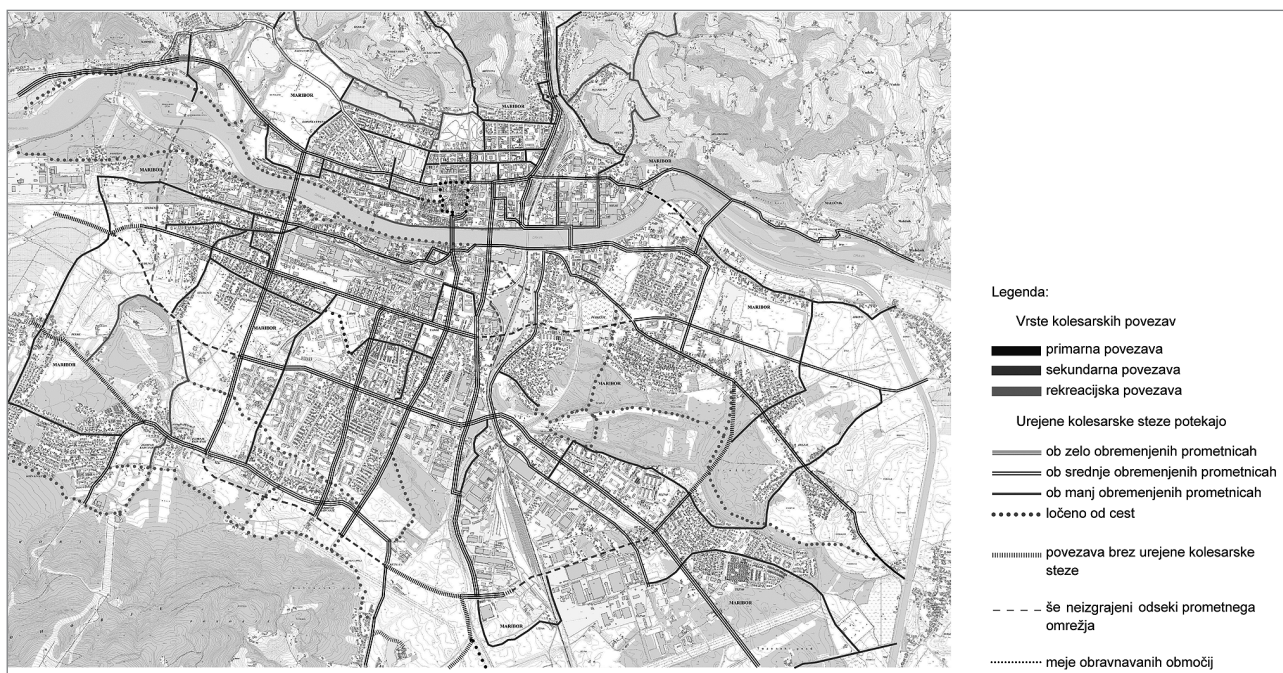
Opredelitev in reševanje problematike degradiranih industrijskih območij ob železnici v Mariboru sta izhajala iz dokumentov, predstavljenih v nadaljevanju. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Ministrstvo za okolje in prostor, 2004) je temeljni prostorski akt za usmerjanje prostorskega razvoja v Sloveniji. Urbanistična zasnova mesta Maribor in Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C – območje med Nasipno ulico in železnico v Mariboru (Urbis, 2008) sta prostorska akta, ki določata urejanje prostorskega razvoja Maribora, torej neposredno usmerjata urejanje obravnavanih območij. Teritorialna agenda Evropske unije 2020, Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih in Strategija prostorskega razvoja Slovenije imajo nekatere skupne cilje oziroma prednostne naloge urejanja urbanih območij, ki so pomembni za reševanje problematike degradiranih urbanih območij v Mariboru. Ti so: celosten, usklajen, uravnotežen in vzdržan razvoj širših mestnih območij; prenova in revitalizacija kot ključni usmeritvi notranjega razvoja mest ter razvijanje železniškega, javnega potniškega in nemotoriziranega prometa za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje in prostorski razvoj. Predstavljene prostorske analize so pomembne za razumevanje oblikovanja idejne urbanističnokrajinske zasnove.

Morfogeneza prikazuje širjenje urbanega tkiva skozi čas. Maribor se je začel graditi na levem bregu Drave, na desnega se je

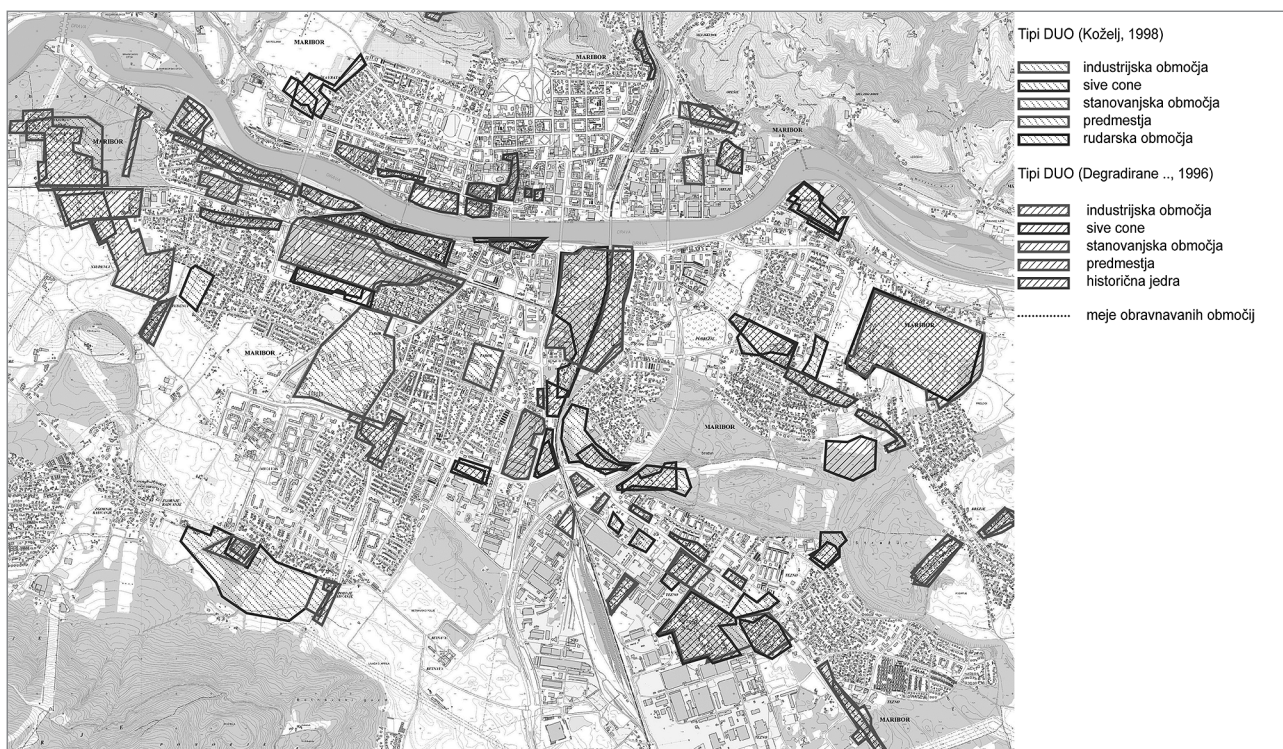
razširil šele v drugi polovici 19. stoletja. Mesto se je gradilo iz središča navzven ob obstoječih povezavah. S širitvijo je postopoma zajelo bližnje vasi in zaselke, predvsem pa se je razširilo na kmetijska zemljišča. Sočasno s širitvijo urbanega tkiva so se industrijski kompleksi umeščali na njegovo tedanje obrobje.

Zasnova kolesarskega omrežja Urbanistične zasnove mesta Maribor temelji na hierarhiji povezav. Te so: primarne, sekundarne in rekreacijske. Primarne so tiste povezave, ki povezujejo posamezne mestne predele z mestnim središčem. Vključujejo se tudi v državno in evropsko kolesarsko omrežje. Sekundarne povezave dopolnjujejo primarno kolesarsko omrežje. Rekreacijske kolesarske poti vodijo do pomembnejših rekreacijskih območij v mestu in okolici (Urbanistična ..., 2004). Primarne povezave so v veliki meri speljane ob prometno zelo obremenjenih državnih in zbirnih mestnih cestah. Urejene kolesarske steze so izgrajene denivelirano ob vozišču prometnih cest. V redkih primerih je med voziščem in kolesarsko stezo pas zelenice. Kolesarskih poti, ki potekajo ločeno od cest, je malo. Ponekod so tako urejeni le odseki rekreacijskih povezav.

Izhodišče za opredelitev osnovnih tipov degradiranih urbanih območij (v nadaljevanju: DUO) v Mariboru sta raziskavi Degradirane površine, proste površine (Zavod ..., 1996) in Degradirana urbana območja (Koželj, 1998). Obe opredeljujeta tipe, velikost, lokacijo in deleže DUO v mestu. Raziskavi se razlikujeta po velikosti obravnavanega območja, saj ena obravnava urbane površine (Koželj, 1998), druga pa vključuje še proste površine (Degradirane ..., 1996) in kategorizaciji tipov



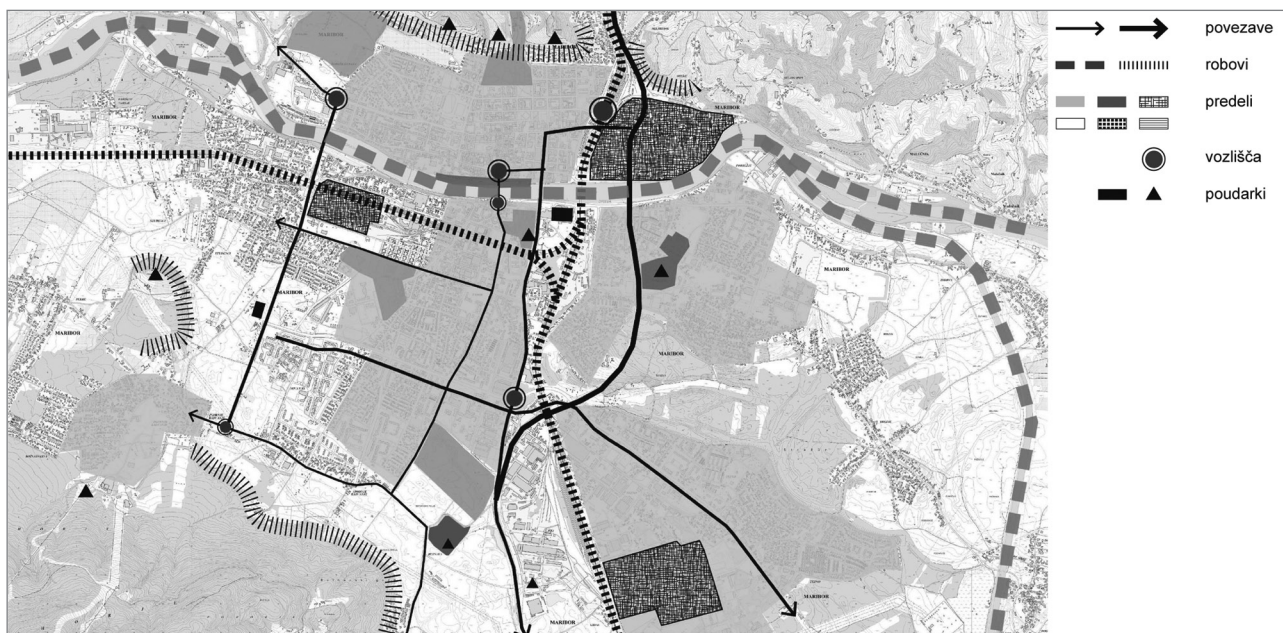
Slika 2: Zasnova kolesarskega omrežja s prikazom poteka in ureditve kolesarskih poti (vir: kart. podl. DTK 5, 2009, Urbanistična ..., 2004)



Slika 3: Primerjava podatkov o degradiranih urbanih površinah v Mariboru (vir: kart. podl. DTK 5, 2009, Degradirane ..., 1996; Koželj, 1998)

degradiranih površin, torej v podrobnosti opredelitve DUO. Vendar za magistrsko delo dovolj dobro opredelita problematiko degradacije v obravnavanih območjih. V Mariboru so prisotni ti tipi DUO: industrijska območja, rudarska območja, sive cone, stanovanjska območja, predmestja in historična jedra. Primerjava podatkov iz obeh raziskav (slika 3) prikazuje preseke in ujemanja v prostorski opredelitvi DUO v Mariboru.

Zaznavna analiza Maribora prepoznava fizične mestne oblike in njene vsebine. Vsebine zaznavne analize se delijo na 5 tipov dejavnikov: na povezave, robove, predele, vozlišča in poudarke. So rezultat intervjuvanja 6 oseb, ki se v teh prostorih zadržujejo vsakodnevno ali najmanj enkrat tedensko. Železniška proga v smeri sever–jug deluje kot ovira. Zaradi tega so povezave



Slika 4: Zaznavna analiza Maribora (vir: kart. podl. DTK 5, 2009, ilustracija: Katja Berden)

med zahodnim in vzhodnim delom mesta manj številne kot povezave med levim in desnim bregom Drave. Naravni rob Kalvarije, Mestnega hriba, Piramide in Meljskega hriba omejuje mesto na severu, Pekrska gorca na zahodu in Pohorje na jugu. Vozlišča so predvsem križišča večjih prometnih poti. Med naravnimi dominantami prevladujejo vzpetine, vidne iz celega mesta, grajene dominante stojijo ob pomembnejših poteh. Kot zaprta območja so zaznamovana območja še delujoče ali opuščene industrijske dejavnosti.

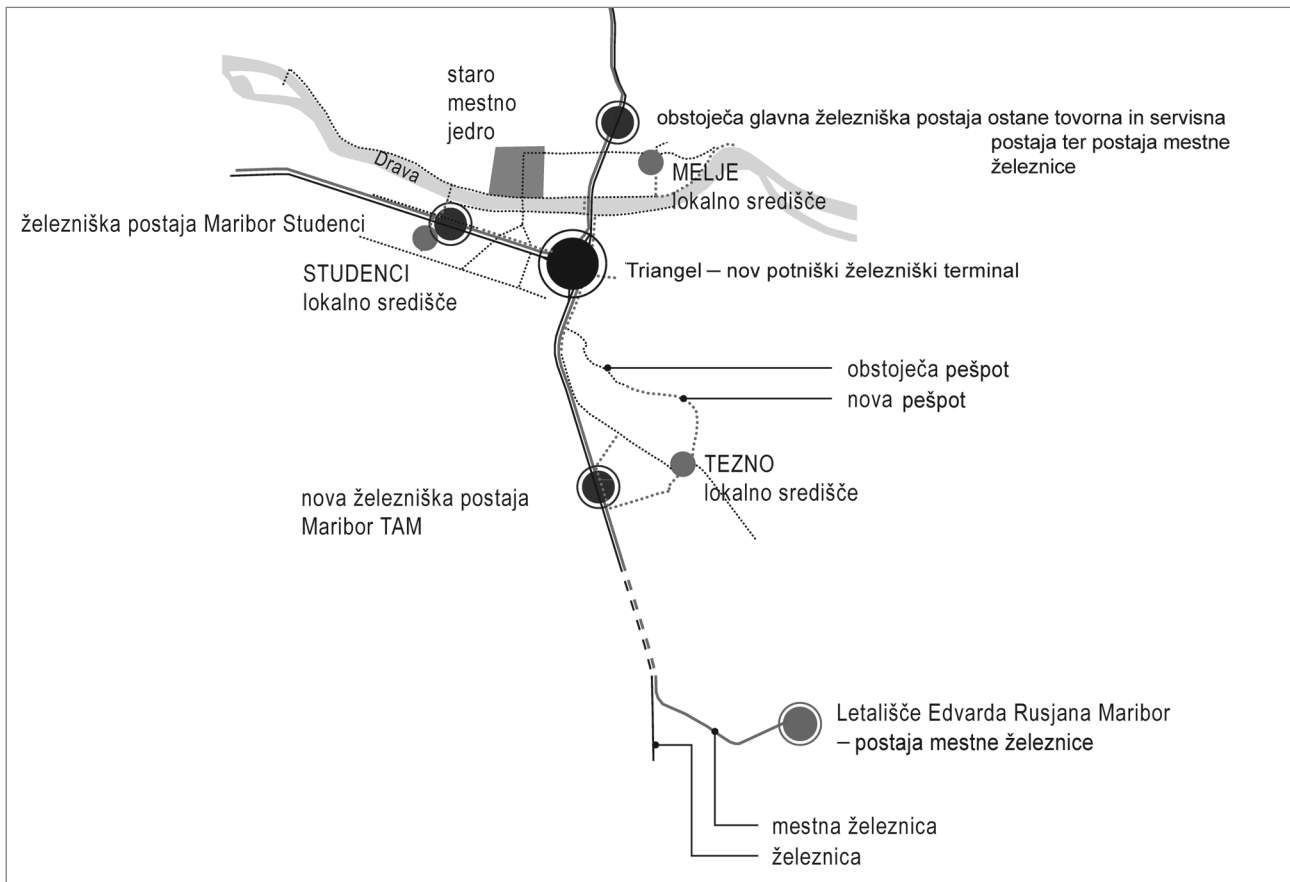
4 Idejna urbanistično-krajinska zasnova za ureditve mestnih lokalnih središč Studencev, Melja in Tezna ter novega železniškega potniškega terminala Triangel

Na podlagi ugotovitev po opravljenih prostorskih in programskih analizah je mogoče sklepati, da je večina osrednjih funkcij mesta in kvalitetnih urbanih prostorov v središču mesta. Preostali mestni predeli postajajo območja, na katerih prevladujeta dve monofunkcionalni rabi, ki na prvi pogled nista združljivi: stanovanjska območja in območja industrije v propadanju, prestrukturiranju ali opuščene industrijske dejavnosti. Ločuje ju mestna vpadnica, tako kot reka Drava ločuje stvarni in mentalni prostor Maribora na levi in desni breg. Na odprtih prostorih zunaj cestnega omrežja prevladuje mirujoč cestni promet. Javni potniški promet temelji na avtobusnem prevozu. Glavno izhodišče Urbanistične zasnove mesta Maribor (Urbanistična ..., 2004) je izgrajevanje mesta navznoter. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Strategija ..., 2004)

pri usmeritvah za razvoj poselitve poudarja notranji razvoj in prenovo naselij pred širjenjem na nova območja, prenovo degradiranih območij, preprečevanje monofunkcionalnosti posameznih delov naselij, oblikovanje enakomerno razporejenih in dostopnih osrednjih območij, širjenje osrednjih površin za pešce in razvoj mestnega kolesarskega omrežja, spodbujanje javnega potniškega prometa (železnica, tramvaj in avtobus) za dostop do delovnih mest, storitvenih in oskrbnih dejavnosti ter zelenega sistema mesta.

Na zgornjih ugotovitvah in usmeritvah temelji koncept reurbanizacije treh degradiranih industrijskih območij ob železnici v Mariboru. Predor železniške proge je infrastrukturna hrbtnica, na katero je pripet sistem pešpota in kolesarskih poti, ki povezujejo mestne predele med seboj, prav tako pa s središčem mesta, reko, zelenim sistemom in javnim potniškim prometom. V vsakem od treh območij je po principu mešane rabe prostora zasnovano lokalno središče z zadostnim deležem zelenih površin in površin, namenjenih pešcem. Središče ureditve je nov glavni železniški potniški terminal, postavljen v železniško križišče in geometrijsko središče mesta. Osnovna zamisel je, da naj bodo mesto ter vsi njegovi predeli dostopni in obvladljivi peš, s kolesom in v kombinaciji z uporabo javnega železniškega potniškega prometa.

Na podlagi izhodišč je izdelana idejna urbanistično-krajinska zasnova. Obsega reurbanizacijo treh mestnih degradiranih industrijskih območij ob železnici in vpeljavo novega prometnega vozlišča z relokacijo železniškega potniškega terminala na križišče glavne in regionalne železniške proge, ki zasnovo poveže v celoto.



Slika 5: Koncept idejne urbanistično-krajinske zasnove (ilustracija: Katja Berden)

Zasnova je programsko razdeljena na 4 korake:

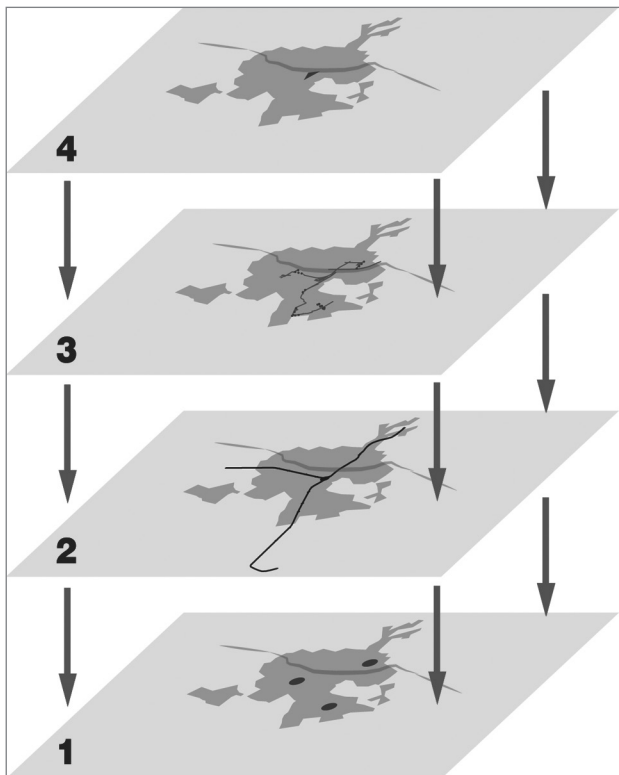
1. idejna zasnova lokalnih mestnih središč v treh industrijskih območjih,
2. idejna zasnova mestne železnice,
3. idejna zasnova nosilke mreže kolesarskih poti in pešpoti,
4. idejna zasnova glavnega železniškega potniškega terminala Triangel.

1. Ureditve lokalnih središč Studencev, Melja in Tezna imajo te skupne značilnosti urejanja:
 - izkoriščajo proste, neurejene ali do zdaj slabo izkoriščene površine;
 - težijo k vzpostavljanju mešane rabe prostora;
 - težijo k sožitju urbane in krajinske rabe;
 - zagotavljajo dobro prometno povezanost – umeščena so ob glavne mestne vpadnice in v bližino železniške proge;
 - prostorska struktura se izboljša z umestitvijo novih stanovanjskih in mešanih objektov ter objektov osrednjih dejavnosti (**razen v Melju**), **odprtih javnih prostorov**, javnih in poljavnih zelenih površin, izgradnjo infrastrukture za pešce in kolesarje in regulacijo mirujočega prometa.
2. Linija mestne železnice je infrastrukturna hrbtenica ureditve. Umeščena je ob koridorja obstoječe glavne in regi-

onalne železniške proge. Za postajališča mestne železnice se uporabijo obstoječe železniške postaje, prikazane s črno barvo. Mednje se umestijo nova postajališča mestne železnice, prikazana z oranžno barvo. Mestna železnica razbremeni cestni promet, omogoča večje potovalne hitrosti kot avtobusni promet, prevoz večjega števila potnikov in ne izključuje kolesarjev.

Pomemben prispevek mestne železnice je tudi povezava mesta in letališča z linijo javnega potniškega prometa. Preureditev mestne železnice omogoča njeno širitev v primestno železnico s podaljšanjem prog. Na severnem kraku bi primestna železnica lahko bila speljana do državne meje s končno postajo Špilje, na zahodnem do Ruš in na južnem do Pragerskega. Progo primestne železnice bi tako dobile še občine Hoče-Slivnica, Pesnica, Rače-Fram, Ruše, Slovenska Bistrica in Šentilj. Podaljšanje prog v primestno železnico bi prispevalo k zmanjšanju obremenjenosti mestnega in primestnega prostora s cestnim prometom, zmanjšanju okoljskih vplivov in hrupa.

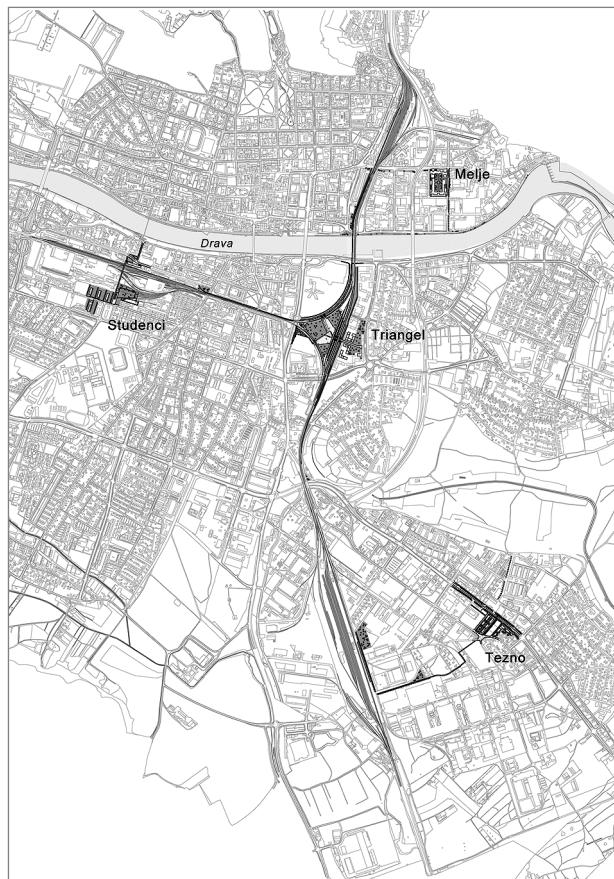
3. Ureditev nosilke mreže pešpoti in kolesarskih poti se navezuje na mestno železnico – infrastrukturno hrbtenico zasnove. Za svoj potek izkorišča dele obstoječe mreže kolesarskih poti in uvaja nove tam, kjer je to potrebno.



Slika 6: Shema delitve zasnove po korakih obravnave: 1. lokalna mestna središča v treh industrijskih območjih, 2. mestna železnica, 3. nosilka mreže kolesarskih poti in pešpoti, 4. glavni železniški potniški terminal Triangel (ilustracija: Katja Berden)

Izhodišče za uvajanje novih poti je, da naj bodo tam, kjer je le mogoče, speljane ločeno od cest, naj čim neposredneje povezujejo cilje in omogočajo doživljanje pestrosti okolja. Zato se njena ureditev nujno navezuje tudi na zeleni sistem mesta in je njena »zeleni hrbtnica«. Ureditev poti podpirajo elementi zelenega sistema mesta: drevoredi, parki, manjše parkovne zasaditve, rekreacijska območja in krajinsko zaledje mesta. Med prometnimi vozlišči zelene površine členijo prostor, zakrivajo neželene poglede, služijo kot prostori počitka, ustvarjajo ugodno vzdušje, usmerjajo gibanje in poglede. Ureditev »zeleni hrbtnice zasnove« je mogoče razširiti v zeleni obroč mesta.

- Idejna zasnova glavnega železniškega potniškega terminala Triangel je osrednji del naloge. Triangel je umeščen v geometrijsko središče mesta in meji na vse mestne predele. Je prometno vozlišče, na katerem se stikajo vsa tri glavna prometna omrežja; omrežje cest, poti za pešce in kolesarje ter železniško omrežje. Povezuje ureditve središč mestnih predelov Studenci, Melje in Tezno. Nova lokacija terminala loči potniški terminal od tovornega in servisnega, ki ostaneta domena železniških postaj v industrijskih območjih. Koncept ureditve temelji na povezovanju vseh štirih mestnih območij z odpiranjem in prehodnostjo območja. Železniški terminal je urejen v



Slika 7: Celotna idejna zasnova (ilustracija: Katja Berden)

dveh nadstropjih, prtiličje je na ravni ceste, parter pa v nadstropju oziroma na ravni železniške proge. Glavni vhod na terminal je s Pobreške ceste, kjer je tudi uvoz v parkirno hišo in kolesarnico. V prtiličju si sledijo blagajne, servisni prostori, sanitarije, gostinski lokal, čakalnica. Vertikalne povezave do postaje v parterju so na peronih in v osrednjem atriju. V parterju je urejen park. Z »obrnjeno« logiko železniške postaje, ki izkorišča prednosti grajenega okolja, mesto pridobi prostor za nov element zelenega sistema.

5 Sklep

Namen naloge je reurbanizacija treh industrijskih mestnih predelov Maribora – Studencev, Melja in Tezna –, ponovna aktivna vključitev železnice v mestni organizem ter utrditev identitete mesta z idejno zasnovo dobro povezanega in dinamičnega mesta.

Prostorske analize so potrdile že opredeljeno problematiko obravnavanih mestnih predelov. Prostor je podrejen cestnemu prometu, infrastruktura, ki je namenjena pešcem in kolesarjem, je slabo povezana, primanjkuje odprtih javnih in osrednjih površin. Mestna železnica je ovira, ki mesto deli, namesto da bi ga povezovala.

Za strukturo naloge oziroma rešitve je ključen pristop k reševanju problematike degradiranih industrijskih območij ob železnici. Prvi korak je bilo iskanje prostorov, primernih za izgradnjo lokalnih mestnih središč. Drugi korak je obsegal umestitev mestne železnice ob koridor obstoječe železniške proge. V tretjem koraku sem iskala primerne poti za povezavo lokalnih središč z mestno železnico. Četrti korak je bil najpomembnejši, saj sem v okviru tega iskala rešitev, ki bi smiselno povezala rešitve iz prvih treh korakov. Za ta namen se je kot najprimernejša izkazala ureditev prostora znotraj železniškega križišča, tako imenovanega Triangla.

Rezultat naloge je idejna urbanistično-krajinska zasnova, ki predlaga reurbanizacijo 20 ha degradiranih površin.

Katja Berden, mag. inž. kraj. arhit.
Ajdova pot 5, 2000 Maribor
E-pošta: berden.katja@gmail.com

Doc. dr. Tatjana Capuder Vidmar
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
Jamnikarjeva 101, 1000 Ljubljana
E-pošta: tatjana.capudervidmar@bf.uni-lj.si

Viri in literatura

Berden, K. (2015): **Reurbanizacija treh degradiranih industrijskih območij ob železnici v Mariboru**. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo.

Curk, J. (1991): Urbana in gradbena zgodovina Maribora. V: Curk, J., Hartman, B., Koropec, J. (ur.), **Maribor skozi stoletja. 1. Razprave**. Maribor, Založba Obzorja, str. 511–563.

Degradirane površine, proste površine. Urbanistična zasnova mesta Maribor (1996). Drozg, V., Kos Grabar, J., Murovec, D., Gugo, J., Lenarčič, S. (ur.). Maribor, Zavod za urbanizem Maribor: 142 str.

Franciscejski kataster za Štajersko, 1824–1914. Ministrstvo za izobraževanje, znanost, kulturo in šport (izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor, 11. december 2012).

Koželj, J. (1998): Degradirana urbana območja. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: 252 str.

Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih (2007): Leipzig: 8 str.

Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C – območje med nasipno ulico in železnico v Mariboru – povzetek za javnost (2008). Maribor (izpis iz baze podatkov podjetja URBIS urbanizem, arhitektura, projektiranje in storitve d. o. o., 17. april 2014).

RETINA – **Revitalizacija starih industrijskih območij**, Cona Tezno = RETInA – Revitalization of traditional industrial areas, BIZ Tezno (2011). Lorber, L. (ur.). Maribor, Filozofska fakulteta: 68 str.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004). Bartol, B., idr. (ur.). Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj: 75 str.

Švab Lenarčič, A. (2011): Središča stavb skozi leta. Maribor, Mestna občina Maribor, Mestna uprava, Urad za komunalo, promet in prostor,

Služba za geografsko informacijski sistem in obdelavo podatkov (izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor, 11. december 2012).

Teritorialna agenda Evropske unije 2020 (2011). Gödöllö: 12 str.

Urbanistična zasnova mesta Maribor (2004). Šmid, A., idr. (ur.). Maribor, Mestna občina: 75 str.