

BIVALNI PROSTOR V BLIŽINI MESTNEGA SREDIŠČA

LIVING SPACE NEAR THE CITY CENTRE

UDK 711.168
COBISS 1.02
prejeto 2.11.2009

izvleček

V članku obravnavam temo preobrazbe izpraznjenih industrijskih območij blizu zgodovinskih mestnih središč v kakovostno bivalno okolje sodobne družbe. Prvi problem pri preobrazbi industrijskih območij se pojavi ob iskanju načina, kako pristopiti k urejanju in oblikovanju tega prostora, kako vključevati različne akterje v proces načrtovanja ter kdaj, kje in kako vključiti javnost v proces širšega urejanja prostora, ki bo na koncu namenjen ravno njim. Drugič je potrebno ugotoviti, kaj so tiste lastnosti, ki tvorijo kvalitetnejše bivalno okolje in prijetnejše za uporabnika. S primeri dobre prakse treh severnoevropskih mest (Malmö, København in Hamburg) želim pokazati, da z aktivnim vključevanjem javnosti v proces urbanističnega načrtovanja lahko pričakujemo boljše rezultate oziroma bivalni prostor, s katerim bodo zadovoljni tako uporabniki kot tudi investitorji. Poleg tega predpostavljam, da je potrebno upoštevati značilnosti fizičnega prostora, ter le-te kar najbolj izkoristiti in uporabiti v procesu načrtovanja, saj predstavljajo največje potencialne kvalitete bivalnega prostora. Primerjava ponuja izhodišče za razmislek o prilagoditvi obravnavanih pozitivnih izkušenj družbeno-prostorskim razmeram v Sloveniji.

ključne besede

bivalni prostor, mestno središče, industrija, pristanišče, zelene površine

abstract

In the article, I discuss the issue of transforming abandoned industrial areas in the vicinity of historical town centres into quality living environments of contemporary society. The first issue arising from the transformation of industrial areas is the mode of addressing the arrangement and design of such a space, how to integrate various actors into the planning process, and when, where and how to include the public in the process of a wider spatial arrangement that is ultimately intended for them.

Secondly, we need to find out which properties create a quality living environment that is pleasant for the user. By presenting good practice examples of three north European cities (Malmö, Copenhagen and Hamburg), I wish to demonstrate that the active participation of the public in the urban planning process may bring about better results and a better living space respectively, which will satisfy its users as well as investors. Moreover, I suppose that the features of the physical space need to be taken into account and put to best use during the planning process, because they constitute the primary potential for quality living space. The comparison offers a starting point for considering how to adapt the positive experiences under discussion to the social and spatial conditions which obtain in Slovenia.

key words

living space, city centre, industry, haven, harbour, green areas

Mesta so se skozi stoletja spreminjala glede na politične, gospodarske in druge dejavnike. Ljudje so bili tisti, ki so s svojim načinom življenja narekovali njihov razvoj. Mestna središča ponovno pridobivajo na svojem pomenu, zaradi večanja števila prebivalcev se mesta širijo iz zgodovinskega jedra na svoje obrobje. Bližnja pristanišča in druga stara industrijska območja zaradi selitve industrije izgubljajo svoj program in tako ostajajo prazna, posledično na teh območjih nastajajo nova urbana središča. Gre za časovno daljši proces urejanja prostora, ki vključuje različne akterje, od investitorjev do uporabnikov, pomemben je način, kako se lotiti načrtovanja in kako kvalitetno vključiti v sam postopek načrtovanja tudi širšo javnost, uporabnike prostora. Poleg tega je potrebno znati prepoznati kvalitete lokacije, kaj so tiste značilnosti, ki predstavljajo potencial za boljše in kvalitetnejše življenje, ter nato upoštevati in vključiti te kvalitete v proces urbanističnega načrtovanja.

Mesto je dandanes urbani prostor z večjo koncentracijo prebivalcev. Sestavljata ga dva dela, grajeni in vmesni, nepozidani prostor. V mestu igrajo pomembno vlogo javne površine: trgi, sprehajalne poti in zelene površine (zelenice, drevoredi, cvetlični nasadi, parki, hišni vrtovi ipd.), ki so pomemben dejavnik mestnega razvoja in uravnoteženega delovanja mesta ter hkrati nepogrešljivi del mestnih in urbanih prostorov. Stara mestna središča nudijo ogromno kvalitete (bližina upravnih stavb, trgovin, kulturnih ustanov...), ki privabljajo ljudi, obenem pa imajo tudi pomanjkljivosti, zaradi česar se ljudje izseljujejo (predvsem pomanjkanje zasebnosti).

Bivalni prostor je po SSKJ-ju prostor "namenjen za bivanje, prebivanje" - gre za prostor, namenjen človeku, prostor, kjer človek biva ("stanuje, živi, je") [SSKJ, 2005]. Prav zaradi tega mora imeti tiste kvalitete, ki omogočajo človeku prijetnejše bivanje, lepše in enostavnejše življenje. Ravno v času vedno večje globalizacije je vedno bolj pomembna kakovost posameznikovega življenja.

Sodobno življenje je podvrženo hitremu načinu življenja – ljudje preživljajo vedno več časa na delovnem mestu oziroma delo opravljajo na domu, ostaja jim le malo prostega časa. Vsakdo si želi čim manj časa porabiti za pot do delovnega mesta in v popoldanskem/večernem času uživati v prijetnem okolju svojega doma. Idealno stanovanje mora nuditi uporabniku na eni strani neposredno bližino delovnega mesta in javnih programov (izobraževalni in storitveni programi), na drugi strani pa intimno okolje.

Preko primerjave treh severnoevropskih mest (Malmö, København in Hamburg) in značilnosti bivalnih prostorov blizu mestnih središč lahko ugotovimo, kako so se načrtovalci mestnega prostora lotili procesa novega načrtovanja bivalnih prostorov blizu mestnega središča na praznih ali prestrukturiranih območjih in kaj so lahko tiste značilnosti, ki tvorijo kvalitetnejši prostor za bivanje. V teh mestih so namreč v zadnjih desetletjih poskušali združiti na enem mestu različne dejavnosti, tako zasebnega kot javnega značaja, in s tem ustvariti kvaliteten bivalni prostor v neposredni bližini mestnih središč. Človeku prijaznejše okolje so ustvarili z zelenimi in vodnimi površinami,

javnimi in zasebnimi odprtimi prostori, urejanjem javnega transporta do mestnih središč ter povečanjem pomena peš in kolesarskih poti.

Oris problema

Z razvojem znanosti in novih tehnologij, s spreminjanjem družbe in z vlaganjem v druge dejavnosti so marsikatera, včasih zelo uspešna industrijska območja ostala prazna in ponujajo se možnosti za razvoj novih dejavnosti. Poleg tega se je s spreminjanjem načina življenja in družbenih potreb povečala potreba po bivanju blizu mestnega središča oziroma blizu svojega delovnega mesta. Ljudje želijo čim manj časa porabiti za transport in imeti v neposredni bližini svojega bivalnega prostora vse dejavnosti, ki jih potrebujejo za kakovostno življenje.

Prvi problem pri preobrazbi industrijskih območij se pojavi ob iskanju načina, kako pristopiti k urejanju in oblikovanju tega prostora, kako vključevati različne akterje v proces načrtovanja ter kdaj, kje in kako vključiti javnost v proces širšega urejanja prostora, ki bo na koncu namenjen ravno njim. Drugič je potrebno ugotoviti, kaj so tiste lastnosti, ki tvorijo kvalitetnejše bivalno okolje in prijetnejše za uporabnika.

Problem rešujem oziroma komentiram na podlagi preučevanja treh izbranih primerov mest. Kriteriji primerjalne analize so: lega izbranih mest, proces nastajanja novih urbanih središč, programska struktura območij in posebnosti obravnavanih območij. Poleg tega želim ugotoviti, ali je možno celoten proces načrtovanja prilagoditi slovenskemu prostoru.

Bivalni prostor v bližini mestnih središč treh izbranih mest

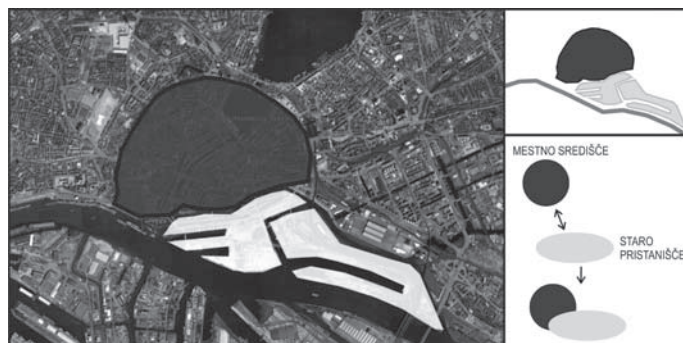
Na podlagi obiska nekaterih severnih evropskih mest v okviru študijske izmenjave v Hannoveru (2007/2008) sem med seboj primerjala tri mesta, kjer so zraven mestnih središč zgradili nova urbana središča in se trudijo prebivalcem nuditi čim več bivalnih kvalitet: nemški Hamburg (Hafencity), danski København (Ørestad) ter švedski Malmö (Västra Hamnen). V primeru mest Hamburg in Malmö gre za spremembo zapuščenega pristanišča, v primeru København pa se pozidava širi na nepozidane površine.

Ugotavljala sem prednosti in slabosti bivalnega okolja blizu mestnega središča in predvsem to, kateri dejavniki vplivajo na kvalitetnejše bivalno okolje in kateri so tisti parametri, ki delajo prostor privlačnejši za uporabnike tega prostora. Eden od pomembnih dejavnikov je lega oziroma oddaljenost bivalne enote (stanovanja) od mestnega središča. Oddaljenost mora biti ali tako majhna, da jo je možno prehoditi peš, ali pa mora biti zelo dobro povezana z mestnim središčem preko javnega transporta (v predelu Ørestad v mestu København so v ta namen podaljšali progo podzemne železnice in zgradili novo postajališče). Nove urbane centre so preko javnega transporta neposredno navezali na mestno središče – tako so v neposredni bližini mestnega središča, hkrati pa imajo intimo v svojem bivalnem okolju. Urbani center mora biti na prvem mestu namenjen pešcu in kolesarju (mreža pešpoti in kolesarskih poti), avtomobilski promet mora biti maksimalno izločen iz območja stanovanj in pomaknjen na obrobje zazidave. Prav tako morajo biti med bivalnim prostorom in mestnim središčem dobro urejene pešpoti in kolesarske poti.

Kvaliteta nekega bivalnega okolja je tudi neposredna bližina delovnega mesta, izobraževalnih ustanov (šole, gimnazije, fakultete, knjižnice), kulturnih centrov (gledališča), rekreacijskih objektov, trgovin ter storitvenih dejavnosti. Multifunkcionalna raba območja omogoča uporabniku, da lahko v čimkrajšem času uporablja čimveč različnih dejavnosti. Pomembne so tudi zunanje rekreacijske površine (trim steze, košarkaška in nogometna igrišča), ki so del zunanje krajinske ureditve in pomembno vplivajo na zunanjo podobo. Prebivalci se med seboj družijo predvsem na trgih, v parkih, na zunanjih javnih površinah. Na zunanjo podobo bivalnega okolja vplivajo zelene površine, tako javne (parki) kot zasebne (vrtovi), ki predstavljajo eno od najvišjih kvalitet tega območja. Posameznika povežejo z naravo, ga umirijo, na eni strani ga povežejo s sosedi (preko javnih parkov), na drugi strani pa ustvarjajo bariero med ljudmi (visoke zasaditve dreves zakrivajo pogled v sosednjo stavbo).

Lega posameznih izbranih mest

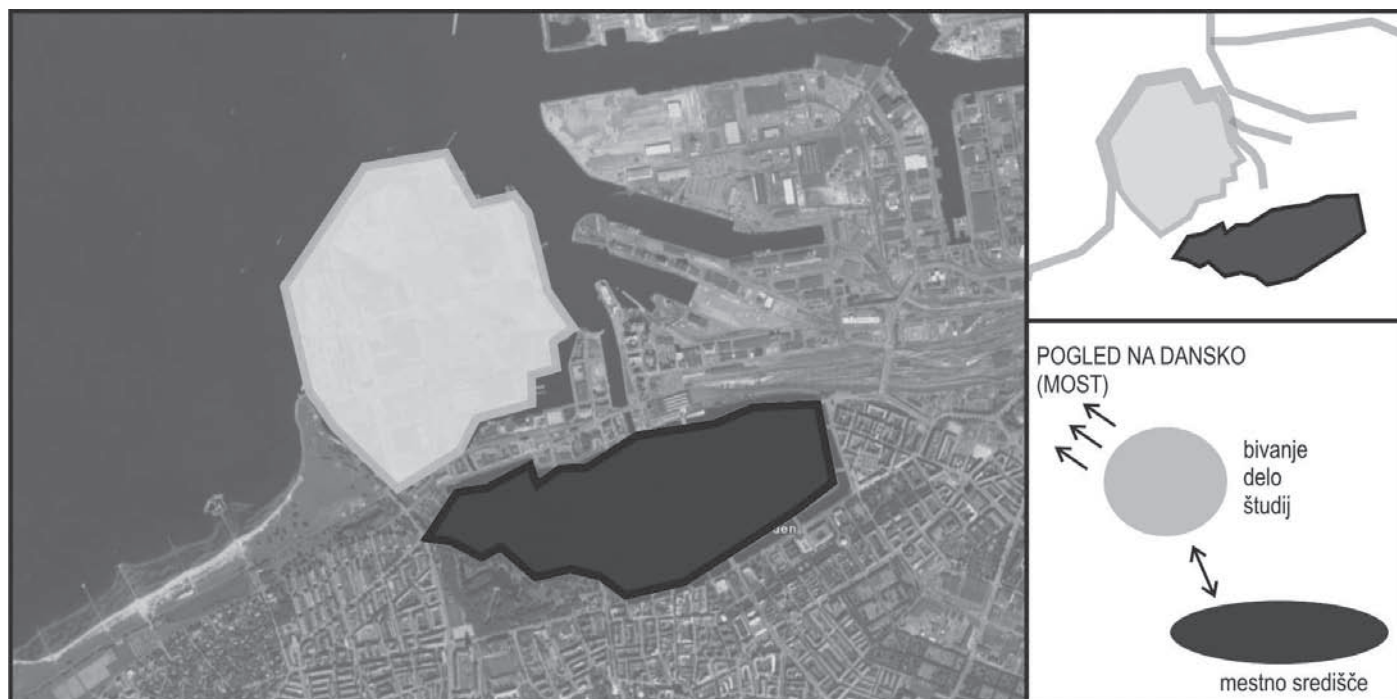
Hamburg je drugo največje nemško mesto, ki leži na sotočju reke Labe z rekama Alster in Bille, središče mesta pa ob umetnih jezerih Binnenalster in Aussenalster, hamburško pristanišče pa je drugo največje v Evropi. "HafenCity Hamburg" je projekt mesta Hamburg, kjer na območju starega hamburškega pristanišča že od leta 2007 nastaja nov center s pisarnami, hoteli, trgovinami, javnimi stavbami in stanovanjskimi objekti. Namesto principa urejanja prostora iz 1980-ih let, ko so se mesta širila na zelene površine, gre tu za spremembo rabe površin – iz industrijske rabe v mešano rabo. Območje je veliko 155 ha in s širjenjem na območje starega pristanišča se bo površina samega mesta povečala za 40%. [Hafencity, 2009]



Slika 1: Hamburg - povezava mestnega središča s starim pristaniščem [zemljevid Google Maps, 2008].

Figure 1: Hamburg – connection of the city centre with old haven [Google Maps, 2008].

Malmö je tretje največje mesto na Švedskem in leži v najbolj južni provinci Scania. Od leta 2000 je z mostom Øresund preko ožine Øresund povezan z danskim Københavnom. Mesto je bilo eno prvih in najbolj industrializiranih skandinavskih mest, vendar se je do začetka novega tisočletja s težavo spopadalo s post-industrializacijo. Takrat je Malmö postalo privlačno za nova biotehnoška in informacijskotehnoška podjetja ter še posebej za študente Univerze Malmö. Mesto se je leta 2001 začelo širiti na pristaniški del območja Västra Hamnen, zapuščeno zahodno pristanišče in industrijsko območje (140 ha). [City of Malmö, 2009]

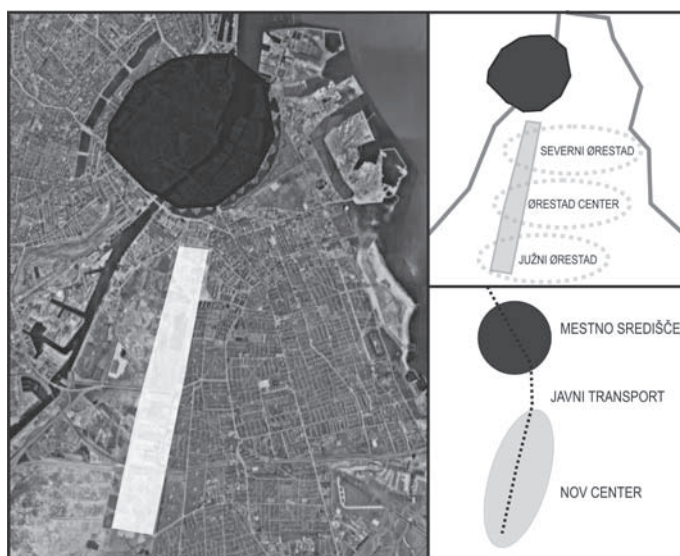


Slika 2: Malmö – povezava mestnega središča z zahodnim pristaniščem [zemljevid Google Maps, 2008].

Figure 2: Malmö – connection of the city centre with the West Harbour [Google Maps, 2008].

København, glavno mesto Danske, leži na vzhodni obali otoka Zelandija in deloma tudi na otoku Amager ter predstavlja gospodarsko, izobraževalno in kulturno središče države. Gre za mesto, kjer naj bi bila kvaliteta življenja najvišja. Mesto je že leta 1947 sprejelo prvi urbanistični plan, katerega namen je bil boj proti nekontrolirani urbani rasti kot posledici industiralizacije. Tako imenovan "Finger plan" [Frey, 1999] je predstavljal urbano strukturo v obliki roke s petimi prsti, ki je temeljila na železniških povezavah – novi urbani prostori naj bi se organizirali vzdolž novih železniških linij. Cilj je bil preprečiti, da bi v center prišle dejavnosti, ki povzročajo onesnaženost in hrup. Leta 1993 so sprejeli nov plan, "The Municipal Plan of the City of Copenhagen" [Kural, 1997], ki je želel izboljšati življenjske pogoje v mestu (zmanjšati onesnaženost, povečati zelene površine, itd.) in koordinirati urbano rast z bolj decentralizirano rabo prostora. Glavni cilji tega plana so bili: ustvariti kompaktno urbano strukturo, ki temelji na javnem prometu; prestrukturiranje delovnih mest glede na postaje javnega prometa; zvišati in transformirati rast mesta v pristanišču; poudariti zeleni aspekt mesta; obnoviti in obdržati historične kvalitete in raznolikost posameznih mestnih četrti. Ørestad je razvijajoči se del Københavna na otoku Amager (5 km oddaljen iz mestnega središča) in predstavlja enega od novih urbanih centrov, ki se je začel razvijati z izgradnjo prve stavbe, poslovne stolpnice Ferring leta 2002 (celotno območje naj bi bilo dokončano leta 2015). Leži blizu hitre ceste in železniške linije in meri skupno 300 ha (5 km x 600m). [Ørestad, 2009] Za razliko od mest Hamburg in Malmö, kjer je šlo za prestrukturiranje starih pristanišč in ustvarjanje novih bivalnih površin ob reki/morju, gre tu za območje, ki je bilo prazno in popolnoma brez funkcije in so mu šele nedavno dali nov pomen ter ga povezali z mestnim središčem København. Območje

povezuje mestno središče z letališčem in obenem tudi s švedskim mestom Malmö (preko ožine Øresund).



Slika 3: København – povezava mestnega središča z novim urbanim centrom [zemljevid Google Maps, 2008].

Figure 3: Copenhagen – connection of the the city centre with the new urban centre [Google Maps, 2008].

Proces nastajanja novih urbanih središč

V proces nastajanja novih urbanih središč je vključeno ogromno ljudi, ki z aktivnim medsebojnim sodelovanjem in usklajevanjem interesov prispevajo k boljšemu urejanju prostora. V primerih Hamburga in Københavna je že od samega začetka načrtovanja v proces vključena širša javnost, ki s svojimi mnenji in interesi vpliva na proces načrtovanja.

Hafencity je eden največjih obnovitvenih projektov v Evropi v 21. stoletju. Načrtovanje območja obsega urbano planiranje, od infrastrukture, javnih urbanih prostorov in velik pomen posveča ljudem, ter njihovi uporabi prostora. Gre za kompleksen koncept, kjer poteka proces od planiranja do realizacije, kjer ima pomembno vlogo v samem procesu uporabnik in kjer načrtovanje poteka kot kombinacija sodelovanja različnih akterjev: od projektantov, nepremičninskih družb, kapitalskih naložbenih družb, industrijskih podjetij, mestne občine, privatnih investitorjev. Projekt je sestavljen iz razvojnega projekta (ustvariti uporabniku prijazno, trajnostno in varčno sosestvo, kjer je pomembna pozornost posvečena predvsem arhitekturnemu oblikovanju), projektnega managementa (optimalno upravljanje projekta, dolgoročno načrtovanje, usklajevanje interesov strank), marketinga (temelji na tržnih in okoljskih analizah, organiziranju dogodkov, ki so namenjeni posameznim skupinam ljudi in preko katerih dobivajo ljudje in načrtovalci koristne informacije za nadaljnje planiranje), financiranja projektov (spremljanje razmer na trgu). Gre za projekt, kjer je pomembno aktivno sodelovanje vseh akterjev načrtovanja in njihovo medsebojno sodelovanje ter usklajevanje interesov. Predstavlja dober primer aktivnega vključevanja javnosti v proces načrtovanja – preko internetnega portala je javnost obveščena o vseh projektih, o trenutnem stanju, tu so objavljena razna obvestila o okroglih mizah, vabila k udeležbi in aktivnemu sodelovanju prebivalcev pri načrtovanju, tu so objavljeni kontakti ljudi, na katere se lahko obrne širša javnost s svojimi mnenji, objavljen je koledar dogodkov in časovni razpored gradnje. Poleg tega lahko na

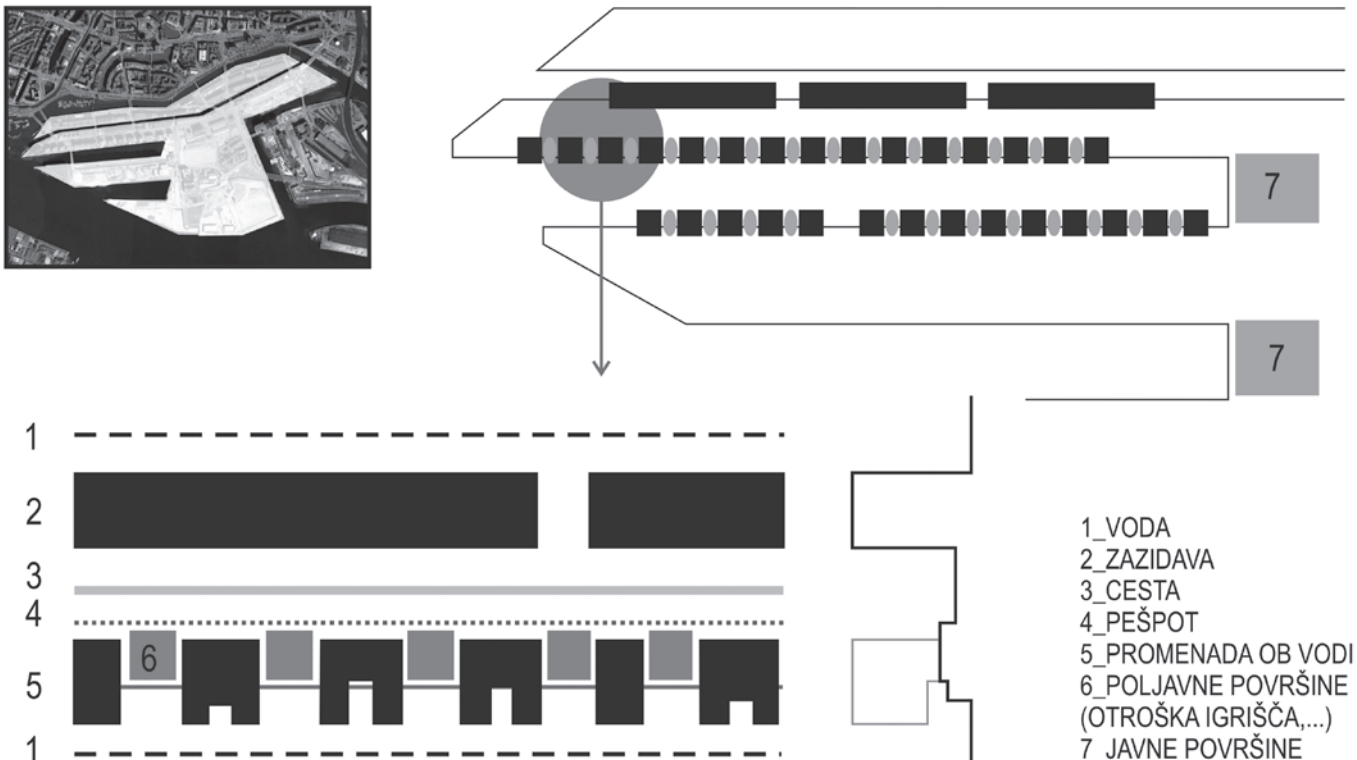
internetnem portalu najdemo tudi podatke o aktivnostih, ki potekajo na že urejenih predelih območja (raznih športnih in kulturnih prireditvah, koncertih, festivalih), gre namreč za dober način informiranja širše javnosti o vseh aktualnih dogodkih. Širša javnost in naročnik sodelujeta na skupnem projektu in urejata okolje, ki bo prijetno za uporabnika in bo zadostilo tudi interesom investitorja. [Hafencity, 2009]

Västra Hamnen, zahodno pristanišče mesta Malmö, je bilo do leta 1980 pomembno pristanišče, nato je bila tu 10 let avtomobilska industrija, leta 2001 pa se je z mednarodnim sejmom Expo začela izgradnja novega urbanega centra. Cilj je bil ustvariti kvalitetno bivalno okolje za ljudi, delo in življenje, vključiti vanj zelenje in dati prostoru novo vrednost. Okolje, ki bi omogočalo boljše življenje, so poskušali doseči na različne načine: k delu so povabili različne arhitekte, uporabljali so materiale in tehnologije, ki takrat še niso bili na tržišču, ter inovativne pristope pri urejanju zunanjih površin. Pri urejanju jim je bilo pomembno ustvariti okolje, ki je atraktivno tako za izobraževanje, raziskavo, različne aktivnosti, stanovanja, kulturo in rekreacijo in ki ohranja kontakt med mestnim središčem, prebivalci in morjem.

Tudi mesto København vključuje javnost v proces načrtovanja območja Ørestad in jo informira o novih projektih preko spletnega portala, kjer je zbran seznam načrtovanih in izvedenih projektov, obvestila o trenutnem dogajanju in okroglih mizah.

Programska struktura območij

V obeh primerih Hamburga in Københavna bodo obravnavana



Slika 4: "Hafen City": Javne in poljavne površine [povzeto po Hafencity, 2009].

Figure 4: "Hafen City": Public and semi-public areas [borrowed from Hafencity, 2009].

območja predstavljala prostor mešanih funkcij in združevala različne programe na enem mestu. Cilj je zmanjšati razdaljo med "delom" in "bivanjem": posameznikova služba je v neposredni bližini njegovega stanovanja, poleg tega se med obema pojavljajo sekundarni javni programi, tako kulturne, trgovske in rekreacijske stavbe kot tudi odprti zunanji prostori, ki omogočajo prostore sprostitve, aktivnosti in druženja. Ker je pri urejanju prostora vedno na prvo mesto postavljen uporabnik, je poskrbljeno tudi za povečanje števila in pomena peš ter kolesarskih poti.

"Hafen city" (pristaniško mesto) postavlja nove evropske standarde in predstavlja popolnoma novo in moderno dopolnilo mestu: na enem mestu so združene različne funkcije (stanovanjske stavbe, poslovne in trgovske stavbe, kot tudi kulturne in športne aktivnosti). Tu je 10km obalnega pasu, namenjenega izključno pešcem in kolesarjem. Območje je v izgradnji in počasi dobiva popolnoma novo podobo in funkcijo. Hamburg tako spreminja svoj obraz in nekdanje pristaniško območje sedaj pridobiva nov pomen. Bivanju na tem območju dajejo kvalitete predvsem večje skupne zelene površine, manjši javni prostori med objekti (otročka, športna igrišča, trgi) ter obvodne promenade. Hafencity postaja novo srce tega mesta, privlačno za domačine in tudi turiste. Ob končni izgradnji celotnega območja bo cestni sistem vezan na obstoječ sistem mesta Hamburg, tu bodo povezani javni prostori (promenade, urbani in obvodni prostori, zelene površine), trgovine, prostori namenjeni kulturi in zabavi ter stanovanjske in poslovne stavbe. Poleg tega bo tu še univerza, ter razne športne dejavnosti.

Västra Hamnen, zahodno pristanišče mesta Malmö, je bilo do leta 1980 pomembno pristanišče, leta 2001 pa se je začela izgradnja novega urbanega centra. Industrijsko območje je bilo transformirano v urbano četrt, kjer se nahajajo nastanitvene, storitvene, izobraževalne in poslovne dejavnosti. Tudi na območju Ørestad v Københavnu počasi raste novo mesto z vsemi funkcijami, ki ga definirajo: od stanovanjskih do poslovnih in trgovskih stavb, izobraževalnih in kulturnih ustanov, tu se nahaja tudi nova postaja podzemne železnice.

Posebnosti posameznih obravnavanih območij

Hamburg

Hafencity leži med vodnimi kanali, posebna značilnost tega območja je predvsem neposreden stik med zemljo in vodo. Voda predstavlja eno glavnih kvalitiet urejanja tega območja, ki se kaže predvsem v urejanju javnih promenad vzdolž vode in urejanju večjih odprtih javnih površin.

Zaradi prvotne vloge pristanišča ima HafenCity posebno obliko – zalivi se ohranijo, obalni pas se izkorišča za obvodne promenade, večje javne površine, poleg tega tu nastajajo javne površine tudi na vodi in služijo kot pristanišče za lokalne ladje. Z izjemo obvodnih promenad je celotno območje dvignjeno za 7.50 do 8.00 m nad vodno gladino, kar bo varovalo območje pred poplavami zaradi plimovanja in valovanja. Ljudje, ki bodo živeli na tem območju, bodo veliko manj odvisni in vezani na avto – pisarne in šole so prebivalcem dostopne peš, povečane so površine namenjene pešcu in kolesarju, posledično je s tem zmanjšana onesnaženost in hrup na območju. Za vsakih 5 km cest tega območja je rezerviranih 9 km cest namenjenih pešcem in kolesarjem.

Projekt se od podobnih urbanističnih projektov v drugih državah poleg velikosti, ki igra najpomembnejšo vlogo, razlikuje predvsem po bližini mestnega središča ter kvalitetni legi stanovanjskih objektov tik ob vodi, ki povečajo kvalitete bivanja na tem območju. Povezovanje stanovanjskih in drugih programov ima različne vplive: poveča se kvaliteta dela, fleksibilen delovni čas in bližina trgovin/restavracij/kulturnih ustanov povečajo splošno produktivnost, bližina javnih prostorov in kulturnih ustanov ter mešanje različnih področij dela in življenja poveča kreativnost in uspešnost posameznikov, poleg tega se poveča socialno omrežje in povezanost ljudi med seboj.

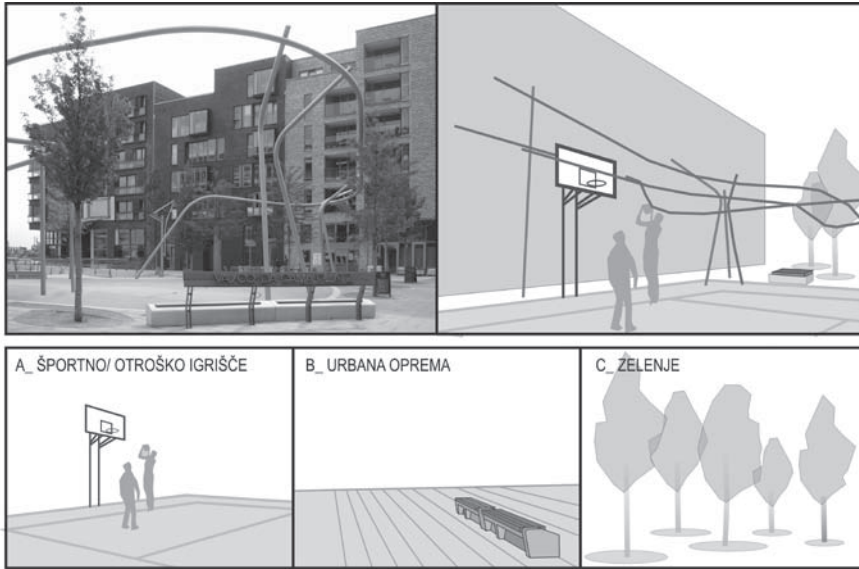
Javne odprte površine v HafenCity-ju so delo španskega arhitekturnega biroja EMBT Arquitectas Associats. Namenjene so vsem ljudem, mladim in starim, zaposlenim in šolarjem, zato morajo s svojim oblikovanjem in s svojo opremo zadostiti potrebam vseh. Otroci potrebujejo otroška in športna igrišča, varovane prostore druženja, starejši ljudje prostor za posedanje in sprehajanje. Prostor je potrebno oblikovati multifunkcionalno, tako da lahko ob različnih prilikah in delih dneva služi različnim potrebam. Pomembno vlogo pri oblikovanju prostora igra tudi zelenje (zelenice, cvetlični nasadi, drevesa), ki ustvarja prijetnejšo naravno klimo in človeku prijetnejše bivalno okolje. S svojo krošnjo drevesa zastirajo poglede iz stanovanj, obenem pa nudijo senco v vročih poletnih dneh.

Stanovanjska soseska Bo01, "Mesto jutrišnjega dne", leži blizu oceana, s prelepimi pogledi na Øresund, ožino med Švedsko in Dansko, ter na most, ki povezuje obe državi, in je peš povezana z mestnim središčem. Območje je oblikovano kot posledica vseh kvalitiet te lokacije (lege ob oceanu, pogledov na Dansko in most Øresund, dolg dan in lep sončni zahod) ter prilagojeno močnim sunkom vetra, ki se na tem območju pogosto pojavljajo - ob obali so tako najprej višje hiše, znotraj območja se nato pojavljajo nižje stanovanjske hiše. Gre za preplet široke mreže bulevarjev, parkov, prostorov druženja in življenja. Soseska je bila planirana kot trajnostna soseska, z uporabo vetrne, sončne in vodne energije ter z velikim poudarkom na zelenih površinah. Obalni prostor je varovan za rekreacijo, pomemben element prostora je tudi voda. [Bo01, 2008]

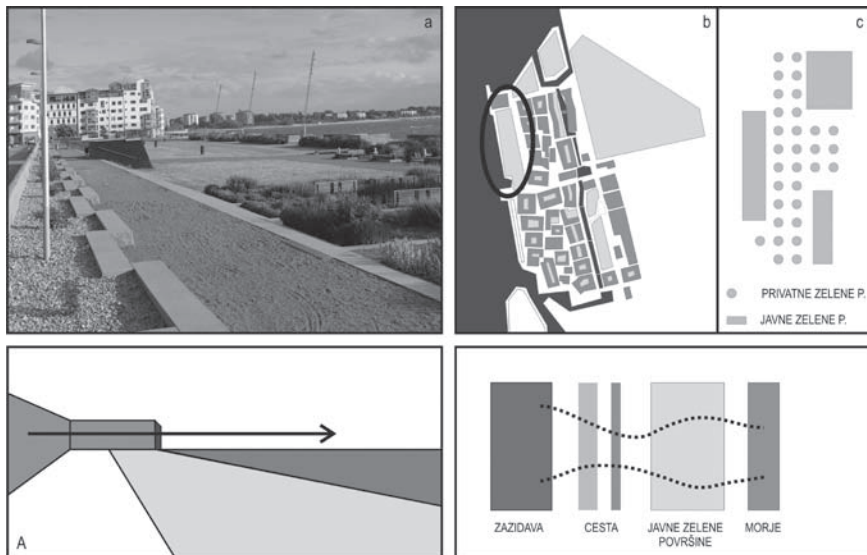
Zelene površine znotraj stanovanjske zazidave se pojavljajo na dva načina: kot javne, večje odprte površine in kot privatne, manjše površine – stanovanjska dvorišča s privatnimi vrtovi in balkoni. Javne zelene površine so namenjene javni, skupni rabi, vplivajo tako na podobo naselja kot tudi na uporabnika. So enakovreden, nenadomestljivi del stanovanjskega tkiva. K javnim zelenim površinam prištevamo javne parke z otroškimi igrišči, parkovne ureditve trgov, javne drevorede, zelenice oziroma zelenje ob javnih prometnih površinah. Urejene parkovne ureditve bogatijo življenje stanovalcev in jim omogočajo kvalitetnejše preživljanje prostega časa.

Javna zelena parkovna ureditev poveže stanovanjsko sosesko z morjem. Pogled iz stanovanj neovirano steče proti morju in mostu, ki povezuje Dansko s Švedsko. Prostor nudi možnost za sprehode, družabna srečanja.

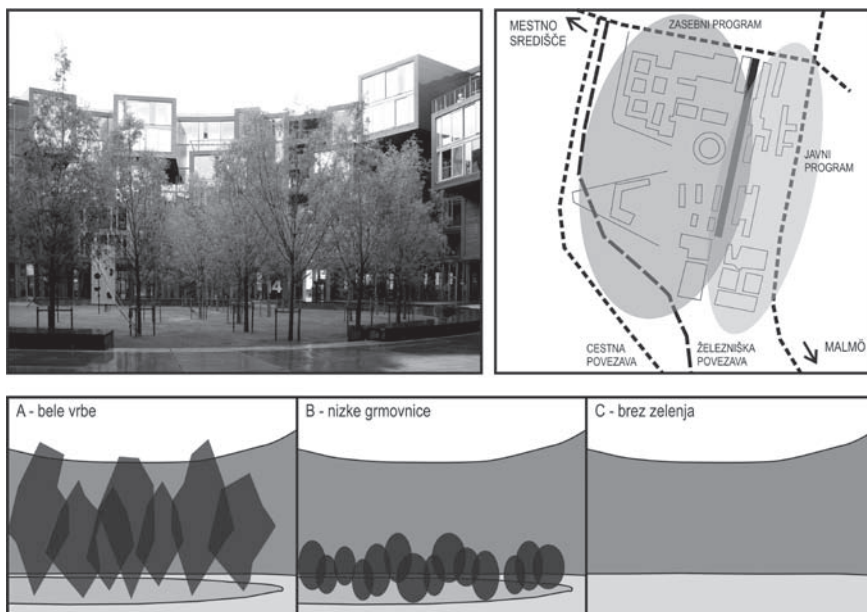
V primeru Malmö je zanimiva predvsem kompleksnost povezav zelenih površin s hišami. Vsaka vrstna hiša ima svoj privatni vrt, ki je neposredno vezan na osrednji javni prostor. Na Švedskem



Slika 5: Kombiniranje različnih elementov na odprtih javnih površinah v stanovanjskih soseskah Malmö.
 Figure 5: A combination of various elements in open public areas in Malmö residential neighbourhoods.



Slika 6: Privatne in javne zelene parkovne ureditve v soseski Västra Hamnen, Malmö [povzeto po Bo01, 2008].
 Figure 6: Private and public green park arrangements in the Västra Hamnen neighbourhood [borrowed from Bo01, 2008].



Slika 7: Kvaliteta zasebnih zelenih površin [povzeto po Ørestad, 2009].
 Figure 7: The quality of private green areas [borrowed from Ørestad, 2009].

je namreč "skupno" pomembnejše od "moje", zato je le-temu tudi posvečeno več pozornosti – tako so marsikdaj celo bolj poudarjene javne površine kot pa zasebni prostori. Osnova urejanja je bil sistem točkovanja različnih zelenih površin, "point sistem" [Beer,2001]. Pri tem sistemu štejeta npr. drevo oziroma vodni element več točk kot m² trave.

Vsako stanovanje je moralo zbrati 10-35 točk, ki predstavljajo naslednje: stene so preprejene s plezalkami, vse strehe so zelene strehe, vsako stanovanje mora imeti ptičjo hišico, fasade morajo biti narejene tako, da omogočajo lastovkam gnezda, na dvorišču mora biti hiša za netopirje, poskrbljeno mora biti za specifične insekte, uporabljenih mora biti najmanj 50 različnih vrst naravnih rastlin, določena količina ribnikov.

	m2	FAKTOR	TOČKE
VRT	951	0.5	476
ZELENICA	129	1.0	127
ZELENA STENA	112	0.7	78
ZELENA STREHA	330	0.8	264
VODNA POVRŠINA	23	1.0	23
PLEZALKE	72	0.2	14

Slika 8: Primer iz Bo01 računanja Faktorja zelenja ("Green Factor") za stanovanjske soseske [Beer, 2001].

Figure 8: Example from Bo01 of calculating the Green Factor for residential courtyards [Beer, 2001].

Rezultat tega prepleta je mozaik, ki vključuje zelene strehe, stene, ribnike in dvoriščne vrtove. Naravni zeleni biotop lahko močno vpliva tudi na socialne dejavnike: poveča kvaliteto življenja prebivalcev, pozitivno vpliva na zdravje, ustvari prostor za rekreacijo, študije so tudi pokazale, da zeleni prostor poveča otrokovo kreativnost igre, obenem naravno zelenje zmanjša stres, spodbuja relaksacijo. Vrednost zemljišča z obcestnim zelenjem, pogledi na naravo z vodnimi površinami se poveča tudi za 6 – 18 %. Zeleno okolje ima tudi številne ekološke vrednosti: drevesa absorbirajo CO₂, zelenje zmanjšuje hrup, omogoča naravno prezračevanje (eno visoko drevo zadostuje za 5 klimatskih naprav in bo poskrbelo za dovolj kisika za 10 ljudi), zelenje lahko izboljša lokalno mikroklimo z naravnim senčenjem poleti, zmanjša lahko negativni vpliv vetra. Zelenje v mestu je torej potreba in ne luksuz. Gre namreč za naravni, socialni in ekonomski doprinos.

København

Območje Ørestad je preprejeno z vodnimi kanali, ki skupaj z odprtimi javnimi površinami in zelenimi površinami ustvarjajo prijetnejše bivalno okolje. Večina prostora je namenjena pešcem, dovoljeno je le omejeno število avtomobilov.

S širitvijo Københavna na polotok Ørestad so poskrbeli tudi za novo prometno povezavo območja z mestnim središčem. Ker je eden glavnih dejavnikov kvalitetnega bivalnega okolja tudi dobra javna prometna povezanost z mestnim središčem, so podaljšali obstoječi javni transport do mestnega središča. Na območju so zgradili novo postajo podzemne železnice.

Celotno območje Ørestad daje velik poudarek skupnim

prostorom, saj je na Danskem zelo pomembna skupnost, ki je simbolno izražena tudi v osrednjem prostoru študentskega doma arhitektov Luridgaard&Tranberg [2008] (slika 07). V notranji atrij se odpirajo skupni javni prostori v pritličju (kolesarnice, računalnica, pralnica, bar,...) ter bivalni prostori posameznih skupin stanovanj.

Atrij je intimen, zaprt proti zunanjemu hrupu in namenjen le študentom. Notranje dvorišče je preprost odprt prostor, ki ima več funkcij: je velik vstopni prostor, od koder dobiš prvi vtis o celotni stavbi in od koder so vhodi v stanovanja; tvori naravno povezavo z okolico; je prostor druženja celotne skupnosti (kosila, koncerti, zabave). Pri zunanji ureditvi takega prostora je potrebno vključiti tudi zelenje (obstoječe stanje A). V primeru le nizkih grmovnic (B) namesto visokih belih vrh v prvem primeru zmanjšamo prehodnost območja, povečamo intimne prostore in odpremo poglede iz stanovanj na drugo stran. Drevesa v prvem primeru so boljša, saj rahlo zastirajo poglede iz enega v drugo stanovanje. Če bi v atriju izločili element zelenja in prostor opremili le z ustreznim tlakom in urbanimi elementi (C), bi prostoru manjkala pomembna kvaliteta. Zelenje je ključnega pomena pri oblikovanju notranjih atrijev, saj uporabnika poveže z naravo in mu poveča občutek oddaljenosti od hrupne okolice.

Primerljivost s slovenskim prostorom

Podobne primere urejanja starih industrijskih območij v okolici mestnega središča lahko najdemo tudi v slovenskem prostoru – npr. bivši Litostroj in stara tobačna tovarna, kjer se trenutno nahajajo stari proizvodnji in skladiščni objekti. Preobrazba tobačne tovarne predstavlja priložnost za državo, regijo in mesto, predstavlja priložnost za razvoj, dopolnitev in razširitev centralnega dela mesta. Tudi tu naj bi se nahajali različni programi, od pisarn, hotelov, poslovnih in upravnih dejavnosti, kulturnih ustanov, stanovanj in apartmajev, parkirišč ter odprtih javnih površin. Največjo kvaliteto tega območja predstavlja bližina mestnega središča, ki je uporabniku dostopno peš ali z urejenim javnim prevozom.

Zaključek

Na podlagi preučevanja mest Hamburg, Malmö in København sem ugotovila, da je pri načrtovanju bivalnega prostora potrebno prepoznati kvalitete lokacije ter jih izkoristiti pri načrtovanju. Glede na to, da je blizu historično mestno središče, ki predstavlja glavno kvaliteto teh območij, nam to omogoča, da ustvarimo intimen prostor v neposredni bližini mestnega vrveža. Pomembno vlogo igra prometna ureditev tega območja – javni transport do novih bivalnih površin (primer København – podaljšanje linije javnega transporta na novo območje in nova postaja podzemne železnice). Prav tako je potrebno izkoristiti kvalitete lokacije (primer Hamburga in bližina vode, urejanje obvodnih površin), ter skrbeti za ustvarjanje kvalitetnih javnih zunanjih površin (zadostna količina zelenja, primer Malmö). Pri načrtovanju je pomembno tudi aktivno sodelovanje splošne javnosti, ki lahko s svojimi mnenji in željami pomaga pri oblikovanju kvalitetnejšega in uporabniku prijetnejšega bivalnega prostora (npr. internetni portal [Hafencity, 2009]).

Celoten proces načrtovanja kot je viden na obravnavanih primerih je težko prilagodili slovenskemu prostoru, saj pri nas ni prakse participatornega urbanističnega načrtovanja.

Viri in literatura

- Beer, A., (2001): Innovative solutions to design, management and maintenance of urban greenspace: Bo01 – City of Tomorrow – Malmö, Sweden, <http://www.map211td.com/scan-green/bo01.htm>, <januar, 2009>
- Bo01 – City of Tomorrow, <http://www.Bo01.com> <januar, 2009>
- City of Malmö, <http://www.malmo.se/servicemeny/malmostadinenglish/westernharbour>, <januar, 2009>
- Frey, H., (1999): Designing the city: Towards a more sustainable urban form. E&FN spon, London.
- Hafen City, <http://www.hafencity.com>, <oktober, 2009>
- Kural, R., (1997): Traces of new cityspaces: Metropolies on the Verge of the 21st Century. The royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, Denmark.
- Lundgaard & Tranberg (2008): Studentenwohnheim in Kopenhagen. Detail, 48. Serie 2008/9: 952-967
- Ørestad, <http://www.cphx.dk>, <januar, 2009>
- Slovar slovenskega knjižnega jezika, <http://bos.zrc-sazu.si/sskj.html>, <januar, 2009>

Mlada raziskovalka Anja Jutraž
 anja.jutraz@gmail.com
 UL Fakulteta za arhitekturo

Iz recenzije

Pregledni članek absolventke arhitekture Anje Jutraž je obetaven primer predstavitve rezultatov študentskih raziskovalnih prizadevanj, ki so plod razmišljanj v času študentskih izmenjav, predvsem pa reflektivnega obdobja po vrnitvi na matično institucijo. Študij v tujini je za študenta arhitekture ne le strokovni izziv, temveč je spodbuda h samostojnemu kritičnemu razmišljanju o družbeno-prostorskem okolju, iz katerega izhaja. Predvsem pa je to okoliščina, ki stimulira odgovornost za obravnavani prostor. Kandidatka išče v svoji popotni izkušnji vzore, za katere

instinktivno čuti, da bi bili lahko uporabni v njenem izhodiščnem kontekstu. V njenem primeru so to modeli zgodnje participacije javnosti v procesu urbanističnega načrtovanja. Ob pisanju članka pa poskuša študentka-raziskovalka svoje instinkte objektivizirati in racionalizirati, da lahko postanejo bogato izhodišče potencialno inovativnega bodočega raziskovalnega razmišljanja o aktualnih temah na področju arhitekturno-urbanističnega načrtovanja – ne le zanjo, temveč za celotno slovensko in evropsko raziskovalno skupnost.

izr. prof. dr. Tadeja Zupančič,
 Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana