

Drive-in Maribor

Infrastrukturni objekti Maribora

Tomaž Krištof

V petdesetih letih prejšnjega stoletja je Jaroslav Černigoj, mariborski arhitekt, o svojem mestu zapisal: *»Maribor je torej grdo mesto. Pustimo ob strani enkratno lego ob robu pogozdenih gričev v vinogradi na sončnih pobočjih, legendarno zeleno Pohorje, pa Dravo, ki tiho drsi skozi mesto. Maribor je grdo mesto, ker mu je vroča merkantilistična podjetnost v dobi od železnic do druge svetovne vojne vzela skoraj vsako sled lepe naravne vegetativnosti, ki je oblikovala prvotno naselje, mesto je izgubilo svoj značaj, ki mu ga je svoj čas vtisnila izrazita in mnogo obetajoča topografska lega, in je na ta način postalo povsem neoblikovano. Le na nekaj mestih je občutka za prostor ... raztrgani pogledi na cele sisteme požarnih zidov, neurejenih gradbišč in gradbenih škrbin ali pa na zlagane renesančne in baročne fasade izza konca prejšnjega in početka našega stoletja, ki so se jim kasneje pridružile secesionistične in take z daljnimi provincialnimi odmevi tehničnih modernitet.«¹*



Sl. 1: Vstop v mesto po hitri cesti. Kanonada stebrov spominja na ljubljansko Plečnikovo tržnico: tukaj je uporabljena za podporo vpadne Tržaške ceste.

Sl. 2: Trinivojsko križanje štirih smeri ob železniškem postajališču MB–Tezno (spodaj hitra cesta, vmes prehodi med peroni, zgoraj železnica in Zagrebška ulica), verjetno edino te vrste v Sloveniji.

Sl. 3: Predor pod blokovskim naseljem.

Tudi če se danes morda z uvodno avtorjevo ugotovitvijo ne strinjamo povsem, bi težko trdili, da je bila druga polovica dvajsetega stoletja do mesta kaj prizanesljivejša od obdobja, ki ga za izgubo značaja krivi Černigoj. A kljub temu v 20. stoletju mesto ni zgolj izgubljalo. Poleg posameznih kakovostnih del modernizma (Kocmut, Pečenko, Pipan itd.) in celo postmodernizma (centralna avtobusna postaja), se je mesto okitilo tudi z zavdanja vredno prometno infrastrukturo, ki ni zgolj racionalno tehnokratsko zasnovana in izvedena, temveč se zdi, da se je v njej sprostita vsa kreativna energija, ki je morda umanjala ob snovanju klasičnih mestnih arhitekturnih programov – trgov, ulic in stavb.

Danes za najlepši in najbolj ikoničen objekt mariborske arhitekture velja Stari most, zgrajen na začetku 20. stoletja. Verjetno je tudi najpogostejši motiv mestnih razglednic, s Pohorjem ali Lentom v ozadju. Tone Partljič ga zaradi njegove konstrukcije imenuje kar vodoravni Eifflov stolp². Morda ni naključje, da so mariborski arhitekti in gradbeni inženirji v zadnjih letih podpisani tudi pod nekatere največje premostitvene objekte v regiji, kot je na primer sloviti most v Beogradu, nova ikona tega mesta, ki sta ga zasnovala arhitekt Peter Gabrieličič, dekan ljubljanske fakultete za arhitekturo (rojen Mariborčan) in konstruktor Viktor Markelj iz mariborskega podjetja Ponting.

V eni bolj znanih scen filma *Društvo mrtvih pesnikov* režiserja Petra Weirja karizmatični učitelj John Keating svoje učence povabi, da drug za drugim stopijo na njegovo mizo in se od tam razgledajo po učilnici. Pogled od zgoraj daje učencem drugačno perspektivo sveta, drug pogled na stvari, kar je, tako John Keating, predpogoj za kritičen ali pa vsaj objektivnejši pogled na svet. Sam si mesta najraje ogledujem srebajoč kavico v kakšni kavarni ob robu glavnih prostorov ali poti, v Mariboru bi to bil eden izmed mestnih trgov (Glavni trg, Grajski trg, Trg svobode in Trg Leona Štuklja), Gosposka ulica ali Lent. A za polno sodbo o kateremkoli mestu ga je potrebno pogledati tudi iz kakšne

nepričakovane perspektive, takšne, kot je perspektiva z mize profesorja Keatinga. V mestu, kot je Maribor, je to pogled iz avtomobila.

Že na prvi pogled je očitno, da je mesto zaljubljenost v prometno infrastrukturo. Kot da bi bila prisotna stalna zavest, da dolguje svoj bliskovit razvoj v drugi polovici 19. stoletja predvsem železnici, ki jo je tukaj postavila avstrijska monarhija. Mesto kaže svojo urbanost s cestami in mostovi; ponaša se s pravim dvoetažnim mostom čez Dravo, pa Titovim mostom, ki širino Drave premaga z enim samim betonskim lokom, skozi mesto teče hitra cesta s predorom pod stanovanjskim blokom, ob njenem izteku na severu mesta pa prava avtomobilska 'bob steza'.

Glavna mestna vpadnica je Tržaška cesta, ki vodi preko Titovega mostu. Tik pred mostom se vozniku odpre pogled, ki lepo govori o razmerju med arhitekturo in infrastrukturo v mestu. Most je širok, gladek, karizmatičen. Na breg se ne nasloni takoj, ko je to možno, temveč si vzame svoj prostor – kljub veliki širini reke je več kot pol dolžine mostu nad obema bregoma. Na severnem bregu so tik ob most postavljeni stavbe, ki pa se v svoji prostorski situaciji ne znajdejo najbolje, prej dajejo občutek nekakšne zbežanosti, kot da bi si želele skriti se v kakšno bolj anonimno okolje. Na koncu osi mostu je hrib Piramida, *nomen est omen*. Na vrhu hriba bi pričakovali grad ali kakšno podobno poslopje večjega merila in pomena, a razočara nas uborna kapelica. Infrastruktura in narava na tem mestu torej ustvarjata čudovit dialog enakopravnih in spoštljivih sogovornikov, v katerem pa skoraj povsem umanjka arhitektura. Njeno čast šele v drugem planu, nekoliko dalje ob reki, rešuje kompleks kinodvoran Kolosej, eden redkih novejših objektov ob reki, ki daje vedeti, da se zaveda njene širine.

V primerjavi z arhitekturami izpred desetih ali dvajsetih let se zdi, da so infrastrukturni objekti

1 Černigoj, J. (1954). K mariborski gradbeni situaciji. Arhitekt št. 15.
2 Partljič, T. (2013). Most na Dravi (stari): Vodoravni Eifflov stolp. Delo, Sobotna priloga, 5. 10. 2013.

tega obdobja, ob svojem nastanku neobremenjeni z modnimi trendi, obdani z nekakšno avro brezčasnosti. Še danes jih lahko občudujemo, še danes nosijo nekakšno svojstveno estetiko, kljub patini grafitov in izpušnih plinov, ki so se usedli na beton. Oglejmo si nekatere izmed njih.

Železniška postaja MB-Tezno

Prej omenjeni dvoetažni most čez reko Dravo ni edini takšen v mestu. Še eden, zgrajen konec prejšnjega stoletja, rešuje kar trinivojsko križanje štirih poti ob železniški postaji Maribor-Tezno: na zgornjem nivoju Zagrebška cesta in železniška proga MB-LJ, na sredinskem nivoju prehod za pešce z enega na drugi peron postajališča in najnižje, namesto reke, poglobljena hitra cesta.

Posebno veljavo daje objektu seveda srednji nivo, s katerim je izkoriščena poglobitev hitre ceste za skoraj 11 metrov v tem delu. Za same potrebe prehoda med peroni bi bil dovolj zgolj preprost mostovž, kljub temu pa je vmesni nivo podaljšan čez celotno širino vkopa, po dolžini pa toliko, da zaobjame tudi premostitev Zagrebške ceste nad njim. V nastalo ploščad se tako stekajo stopnišča in rampe iz obeh peronov železniške postaje, iz vseh štirih stikov z robovi Zagrebške ceste in iz stanovanjskega kareja vzhodno od postaje. Površina ploščadi je za tak objekt skrajno subtilno oblikovana, z menjavo nivojev preko blagih nagibov in nizkih teras, zaradi podaljšanja preko prečkanja Zagrebške ceste odpira nenavadne poglede vzdolž hitre ceste in danes je že zdavnaj postala zbirališče raznih urbanih subkultur.

Garaža Europark

Veliki renesančni arhitekt Andrea Palladio je v veliko svojih delih, najbolje pa pri vili Rotonda v Veroni, razvil redko presežen način stika arhitekture z naravo. Vile so osno simetrične, postavljene tako, da se os notranjosti hiše nadaljuje v pokrajino za njo. Tako so takratni pomembneži kazali svojo oblast nad okolico, svoj nadzor nad polji, ki so jih imeli v lasti. Na zadnji strani hiše je v iztek njene osi vedno postavljen pokrit stebni prostor, loža, iz katere opazujemo okolico. Streha in stranske stene lože uokvirjajo naravo in jo s tem naredijo racionalno, kontrolirano, torej (po renesančno) človeško. Pot, ki se prične pri loži in nadaljuje skoraj v neskončnost, ter vse poti, ki se odcepljajo od nje, govorijo namesto gospodarja: vse to je moje! Stebri, ki se gledalcu zarišejo preko ozadja iz pokrajine, pa dajejo naravi neverjetno žlahnost. Ta izgine takoj, ko se pomaknemo izza stebrov naprej in uzremo pred seboj zgolj še običajno, neuokvirjeno pokrajino.

Podoben uvid spreleti obiskovalca nakupovalnega središča Europark, če mu uspe parkirati v prvi kleti nekje dovolj blizu pogledu na Dravo. Nizek strop

uokvirja naš pogled na reko in poudari njeno linearnost. Barvni stebri se zarišejo preko prizora pred nami, kot bi bili del konstrukcije zunanjega sveta in ne trgovine nad nami. Kontrast med zunanjo dnevno svetlobo in temnimi notranjimi površinami doda ščepec dramatičnosti. Hiše na nasprotnem bregu reke postanejo oddaljena meglena podoba mesta iz sanj. Lepota, ki jo žal le redki obiskovalci opazijo – nadstropje višje se pač skrivajo veliko bolj vabeči zakladi potrošniškega templja.

Garaža Europarka nam zelo nazorno razkriva še en preobrat, ki se je zgodil s pojavom novih nakupovalnih središč. Če smo dolgo bili vajeni, da avtomobile skrijemo nekje globoko pod zemljo, v neugledne prostore kletnih garaž, je sedaj ta logika obrnjena na glavo. Pogledi na mesto in reko so nam na voljo samo še med parkiranjem. Medtem ko nakupujemo v umetni atmosferi in svetlobi neonskih luči, brez kakršnegakoli pogleda navzven, naši jekleni konjički uživajo v svežem zraku in elitnem razgledu v mestu.

Mercator in Baumax

Da smelo oblikovanje parkirnih prostorov Europarka ni naključje, temveč gre kar za nekakšno stalnico v mestu, dokazujejo tudi nekateri drugi trgovski centri. Prvi tak je nekdanji Mercatorjev Hipermarket. Pred precej neugledno stavbo trgovine so lastniki prizidali dodatno etažo parkirišč in s skupno streho pokrili ves prostor pred trgovino. Kar je zanimivo že samo po sebi: lastniki so se pročelje trgovine odločili zakriti z dvoetažno parkirno hišo – ali bi kaj takšnega bilo možno pred dvajsetimi leti? Pravi biser pa se skriva v prostoru med parkirišči in trgovskim centrom. Ustvarjen je intenziven piranesijevski volumen, po katerem se preko sistema ramp, stopnišč in dvigal pomikamo praktično poljubno v katerokoli smer, tudi navzgor, tridimenzionalen trg pa se zaradi klančine navzdol nadaljuje tudi pod nami. Škoda, da se je lastnik odločil trgovino preseliti – ta čudovit prostor sedaj sameva in čaka na novo vsebino.

Samo nekaj metrov dalje stoji nekdanji Baumax, ena bolj občudovanih mariborskih stavb s prejšnjega desetletja in skoraj edina med njimi arhitekturno še danes aktualna. Že sama zasnova izhaja iz razmisleka o razmerju med stavbo in parkirišči. Običajno so trgovski centri postavljeni kot samostojni (paviljonski) objekti na sredini parcele, večino preostalega prostora pa zasedajo parkirišča, ki do stavbe nimajo nikakršne prostorske korelacije. Trgovski center Baumaxa pa se z več kraki razleže do robov parcele, tako da proti sredini pušča proste površine za večje parkirne žepe. Stavbna masa je torej oblikovana hkrati z volumnom parkirišč, kot njegov negativ. Fasada okrog parkirišč je steklena; kjer se fasada dotika parcelne meje, pa je polna in prekrita z rdečimi in belimi



Sl. 4: Dvoetažni most čez Dravo, spodnji nivo.

Sl. 5: Slavna 'bob steza' ob izteku hitre ceste; v ozadju industrijska poslopja Melja.

Sl. 6: Glavni trg, 'olepšan' s krožiščem v izteku Starega mostu.

Sl. 7: Infrastruktura za začetka 20. stoletja: Stari most, osrednja ikona mesta. Tone Partljič ga je poimenoval Vodoravni Eifflov stolp.

Sl. 8: Infrastrukturni objekti srednjega veka in zgodnje renesanse: Vodni stolp in ostanek mestnega obzidja z Židovskim stolpom.



reflektivnimi elementi, ki smo jih navajeni na avtocestnih ograjah. Na straneh te revije so reflektivni elementi že bili primerjani s fasado Plečnikove cerkve sv. Srca Jezusovega v Pragi.

Ker do nakupovalnih središč ne dostopamo več peš, temveč z avtomobilom, njihovi pravi vhodni portali niso več tam, kjer kot obiskovalci vstopimo v trgovino, ampak tam, kjer kot vozniki zapeljemo na parkirišče ali v kletno garažo. Tako je tudi tukaj – vhod v stavbo ni posebej označen, uvoz na klančino v kletno parkirišče pa s svojo osvetlitvijo daje (oziroma je dajal, saj trgovina trenutno ne obratuje) skoraj futurističen občutek vstopa v kakšno vesoljsko ladjo. Čakali so samo še na nas; ko bomo parkirali, se bodo vrata zaprla in ladja bo odletela novim ozvezdjem naproti.

Rutar Maribor

Notranjost trgovin ne sodi med infrastrukturne objekte, vendar pa se ob opisovanju le-teh ne morem izogniti omembi Rutarjevega centra v Mariboru. Stoji v industrijski coni ob južni vpadnici v mesto. Izpred predimenzioniranega portala vstopi obiskovalec v vhodno avlo, visoko za vseh pet etaž, ki so odprte vanjo. Ogromen volumen, sredi katerega kraljuje – krožna klančina! Prava klančina, takšna, kot jo imajo garažne hiše, le da tukaj ni namenjena avtomobilom, ampak obiskovalcem trgovine.

Hoja po njej je nenavadno doživetje. Preseneti nas že to, s kakšno lahkoto je moč premagovati višino. Potem pa še bolj, kako smo pravzaprav navajeni hoditi v krogu. Radi bi šli po sredini, pa nas vleče rahlo navzven, želimo se popraviti in že se približamo ograji ob notranjem krogu, pa se spet odpravimo navzven, nekoliko preveč. In ob tem se lahko le nasmehnemo ob misli, kako enostavno to gre z avtomobilom, ki smo ga parkirali zunaj.

Ne vem, ali gre pri postavitvi krožne klančine v to trgovsko središče za naključje, ali pa za zelo senzibilno branje lokalnega okolja pri načrtovanju te stavbe. Ljubljanski Rutar, ki je skoraj v vsem drugem enak mariborskemu, te krožne klančine nima. Namesto nje so tam zgolj običajne dolgotrajne tekoče stopnice.

Zaključek

Vsa prometna infrastruktura v mestu seveda ni tako občudovanja vredna. Le komu je na primer prišlo na misel sredi Glavnega trga postaviti krožišče? Meščani za čuda to krožišče celo hvalijo, saj se je povečala pretočnost glede na prejšnje klasično križišče. Da sedaj najpomembnejši trg v mestu kazni cestnoprometni zmazek, ki s siceršnjo geometrijo prostora nima prav ničesar skupnega, je tukaj očitno drugotnega pomena. Večina podobnih srednjeevropskih mest je v zadnjem času navdušence nad avtomobilskim prometom uspela ustaviti še pred mejo starega mestnega jedra, Maribor pač ne. Podobno velja tudi za parkirna mesta ob cesti na Lentu ob Dravi, ki so prav na mestu z največ lokali urejena celo na obeh straneh ceste. Namesto reke morajo sedaj gostje lokalov ob njej občudovati najnovejši voznik park someščanov. Iz njihovega očiča Maribor pravzaprav ni mesto ob Dravi, ampak mesto ob parkirišču ob Dravi.

Teh nekaj primerov pa vendarle ne more skaziti prevladujočega vtisa: infrastruktura mesta Maribor ima že nastavke resnega urbanega središča. Ne le v dimenzijah, temveč tudi v smelosti oblikovanja in inženjskih rešitev. In da ne pozabimo – Maribor je tudi edino večje mesto v Sloveniji, ki je v tolikšni meri ohranilo svoje srednjeveško obzidje skupaj z obrambnimi stolpi, prizidanimi v poznejših stoletjih. V 13. stoletju, ko se je obzidje začelo graditi, ni šlo zgolj za obrambne, temveč predvsem za statusne razloge. Z obzidjem se je mesto vzpostavilo kot mesto in se tudi ločilo od fevdalno urejenega podeželja³. Identiteta mesta že od vsega začetka njegovega nastanka, v vsaj enaki meri kot na njegovem urbanem tkivu in arhitekturnih poudarkih, temelji tudi na njegovi infrastrukturi in danes predvsem s slednjo tudi upravičuje svoj laskavi naziv, štajerska metropola.

3 Sapač Igor, 2013: Mariborski srednjeveški obrambni sistem. Mestna občina Maribor (internetni vir: <http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=20281>, dostop 5. 6. 2016).

Sl. 9: Sodobni infrastrukturni objekti ob boku srednjeveškim: Sodni stolp, ob njem uvoz v garažo pod mestno tržnico (avtorji Rok Benda, Primož Hočevar, Mitja Zorc).

Sl. 10: Titov most: arhitektura v osi mostu (kapelica na hribu Piramida) in na obeh straneh ceste ob vstopu v mestno središče ne izkorišča priložnosti, ki jo ponuja infrastruktura.

Sl. 11: Titov most, betonska konstrukcija.

Sl. 12: Arhitekturni hommage avtomobilizmu: nekdanji Baumax, sedaj Obi (avtorji Nirič+Njirič arhitekti).

Sl. 13: Nakupovalno središče Europark ob Dravi: avtomobilom pritičje!

Sl. 14: Nekdanje nakupovalno središče Mercatorja: garažna hiša kot glavna fasada objekta.

(Vse slike - vir: Google Street View).