

Dunajska cesta kot del ljubljanske magistrale

Andrej Černigoj

Povzetek

Dunajska cesta ni mestna vpadnica. Je drugačna in bolj pomembna. Za Ljubljano ima bistveno več urbanega potenciala kot druge mestne vpadnice. Skupaj s Slovensko in Barjansko cesto predstavlja del glavne ljubljanske ulice, ki si je v zadnjem času, vsaj v strokovnih krogih, pridobila nekoliko pomembnejše ime »mestna magistrala«. Za razliko od mestnih vpadnic se ne ustavi na robu mestnega središča, temveč ga preči po sredini, na drugi strani pa ne vodi v sosednje regije, temveč se na severu in jugu konča. Poleg tega je daleč najbolj artikulirana mestna arterija, ob kateri je nanizana večina pomembnejših arhitektur in programov.

Dunajsko cesto moramo z urbanističnega vidika obravnavati kot integralni del mestne magistrale, ki je zaradi središčne lege in razvoja urbane obrobja postala longitudinalno središče Ljubljane. Obravnava mestne magistrale zahteva kratek pogled na njen zgodovinski razvoj in na razvoj prometne kulture v mestu, ki jo še posebej zaznamuje današnji radikalni zasuk v odnosu do osebnega avtomobila.

Zgodovinski razvoj

Osnovo današnji mestni magistrali je dala rimska Emona, ki je bila v skladu s tedanjimi načeli pogumno postavljena v sredino ožine današnjih ljubljanskih vrat. Njena glavna ulica *Cardo Maximus* je določila pozicijo in smer današnje mestne magistrale, njen ortogonalni sistem zazidalnih otokov – insul, zasukan v heliotermični osi od severa rahlo proti vzhodu, pa tudi smer zazidave celotnega modernega mestnega središča in zazidave ob mestni magistrali proti severu.

Po propadu rimskega imperija in Emone se je v srednjem veku izoblikovala nova naselbina, varno stisnjena med grajski grič in Ljubljano, z novo glavno ulico, ki je sledila ukrivljenemu toku reke. Ko je razvoj zahteval nove površine, je naselbina znova najprej plašno, prestopila Ljubljano. Po prenehanju nevarnosti in opuščanju utesnjevalnih mestnih zidov se je gradnja mesta zopet nadaljevala na prostrani ravnici severno od nekdanje Emone in pri tem ohranila smer ortogonalne urbanistične mreže.

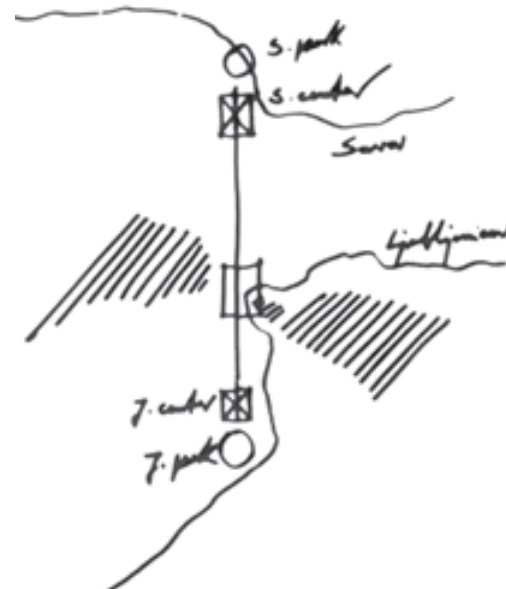
Bolj intenziven razvoj mestne magistrale je prišel z gospodarskim razmahom v obdobju industrijske revolucije. Ob trasi nekdanje rimske glavne ceste so se koncentrirale najpomembnejše in najvišje stavbe v mestu, pri gradnji katerih so bili udeleženi znani arhitekti. Manjše stavbe so se nadomeščale z vedno večjimi, med katerimi izstopa ljubljanska ikona, Nebotičnik. V prometnem smislu je bila ulica poudarjena s tedaj pomembno noviteto tramvajem.

V času poveljnega socializma in modernega, v prihodnost zazrtega človeka, se je razvoj mestne magistrale intenzivno nadaljeval. Posebno pozornost je pri tem kot simbol napredka in svobode dobival osebni avtomobil. Skupaj z željo po reprezentančnih in odprtih zračnih ulicah je avto vplival na občutno razširitev cestnih gabaritov, včasih tudi na škodo kakovostnih stavb, kot je bil n. pr. Kozlerjev dvorec. A kakor je ljubljanski potres posredno povzročil nastanek danes tako priljubljenega Vodnikovega trga oziroma ljubljanske tržnice in ve-

lutno bogate Stritarjeve ulice, je obdobje socializma med številnimi odločnimi in dobro organiziranimi gradnjami v velikem merilu mestu prineslo opazno urbano potezo, moderno glavno ulico. Ob njej so bile zgrajene številne nove reprezentančne stavbe. V srednjem delu magistrale so to Bavarski dvor s stavbami SCT in PTT, ob njem zaključena urbana kompozicija s Kozolcem ter stavbama Elektra in Avtotehne, nekoliko naprej Ajdovščina s stavbama Metalke, SKB ... Tudi osrednji prostor poveljne Slovenije, Trg republike s parlamentom, se neposredno navezuje na mestno magistralo.

Medtem ko je podaljšek magistrale od Aškerčeve ceste proti jugu še čakal na izgradnjo avtoceste, se je, še posebej po izgradnji podvoza pod železnico, razvoj sproščeno usmeril proti severu na gradbeniško privlačne in obširne kmetijske površine. Najpomembnejša je izgradnja Gospodarskega razstavišča, ki so ga pregnali z Gosposvetske ulice, sedaj pa ga je mesto znova precej utesnilo. Na zahodni strani je bil zgrajen kompleks Dela in niz poslovnih stolpnice. V skladu s tedanjo upravno razdelitvijo Ljubljane na pet močnih občin se je pri odcepu Linhartove ceste oblikovalo občinsko središče občine Bežigrad s Plavo laguno in Astro. Med simbolno pomembnimi stavbami je bil naprej proti severu ob velikem Parku neuvrščenih zgrajen Mednarodni center za sodelovanje z deželami v razvoju. Bolj opazne gradnje so še kompleks Mercator ter Mladinska knjiga in AMZS. Na križanju Dunajske ceste z načrtovano obvoznico je bila daljnovidno postavljena mogočna stavba Smelt, kot zameetek severnega poslovnega centra. Tik pred osamosvojitvijo se ji je v organizaciji iste ga podjetja pridružil World Trade Center.

Po osamosvojitvi Slovenije se je nekaj časa še nadaljevala intenzivna gradnja, tokrat tudi na južnem kraku, v zadnjem času pa je popolnoma zastala. Na srednjem delu magistrale se Bavarski dvor dopolnjuje s Hotelom Intercontinental, še vedno pa čakamo na dokončanje stolpnice ob Pošti ter na izgradnjo območja Šumi in Južnega trga, da ne omenjamo najboljše Emonike.



Sl. 1: Mestna magistrala kot longitudinalni center Ljubljane s poslovnim centrom in krajinskim zaključkom na severu ob Savi in na jugu ob Ljubljani



Sl. 2: Severni zaključek mestne magistrale kot Mesto ob reki (natečajni predlog, V. Mušič s sodelavci, 1983).

Na severnem kraku je bilo bistveno več realizacij. Potem ko smo se odpovedali JLA, je bila Topniška vojašnica, sicer v zgodovini prva večja gradnja v tem prostoru, prezidana v moderen mestni predel Bežigrasjski dvori; na svojo stavbo čaka samo še gradbena jama ob križišču s Topniško ulico. Mladinska knjiga, ki je medtem sicer propadla, je dobila markantno poslovno stavbo z motivom odprte knjige, poimenovano Stekleni dvor. V sklopu severnega poslovnega centra je bilo zgrajenih še nekaj kakovostnih poslovnih stavb. V osi WTC je najbolj opazna Rotonda s svojo karakteristično krožno obliko. Na severni strani obvoznice je bil zgrajen velik kompleks Dunajski kristali z reprezentančno stavbo Domus medica, v kateri je sedež Zdravniške zbornice, ki pa ga je državna institucija namesto uspešnega zaključka spravila v stečaj.

Na južnem delu magistrale je večji razvoj omogočila izgradnja mostu preko Gradaščice, glede na potenciala tega predela pa se ni veliko zgradilo. Realiziran je bil "pilotni" projekt Trnovska vrata s horizontalno položeno belo stekleno prizmo kot pendant črni prizmi stolpa WTC na severnem koncu. K ustvarjanju novega uličnega roba in programske raznolikosti je prispeval še Dom starejših Trnovo.

Poimenovanje mestne magistrale na svoj način ilustrira simbolni pomen, ki ga je imela za meščane v posameznem obdobju zgodovine. Od reprezentančnega imena Cardo Maximus v rimskih časih in poznejših programsko obarvanih imen Nunska in Poštna ulica, preko še danes slišane Šelenburgove, poimenovane po uspešnem trgovcu (namesto v davčne oaze je zaslužek kot mecenarje vlagal nazaj v slovensko gospodarstvo in vzpodbujal nove investicije ter s tem tudi svojo dejavnost). Po drugi vojni se je ulica najprej imenovala Kardeljova, a že kmalu zatem Titova (ali je bil to odraz prenosa dela slovenske suverenosti na Beograd?) do osamosvojitvene členitve na tri imena Dunajska-Slovenska-Barjanska (morda odraz slovenskega drobnjakarstva). Današnje poimenovanje, sestavljeno iz dveh vpadnic in cone za pešce, se vsekakor ne bi smelo prenesti na njeno urbanistično podobo.

Novi urbanistični trendi

Po pretiranem razmahu avtomobilskega prometa, ki je spremenil podobo mest bolj kot iznajdba dvigala, so se ob spoznanju njegovih številnih negativnih in samouničujočih posledic pojavili poskusi ponovne humanizacije mest. Ene od takih oblik so bile nakupovalne peš cone v mestnih jedrih. V Ljubljani je bila kot taka prva urejena Čopova ulica, ki pa je bila v vplivnem delu strokovne javnosti kritizirana kot osiromašenje in komercializacija javnega življenja brez pravega "italijanskega", z motornim prometom začinenega urbanege utripa. Širjenje con za pešce se je ustavilo, tako da je Ljubljano takrat na tem področju prehitelo marsikatero slovensko mesto. Pomembno kulturno vzpodbudo za nadaljnje urejanje con za pešce je v okviru novih urbanističnih trendov prispevalo Društvo za oživljanje kulturne podobe stare Ljubljane in mestni program celovite prenovе stare

Ljubljane. Spremembe so se dogajale počasi, tako je npr. pri prenovi javnih površin del strokovne javnosti skupaj s spomeniškim varstvom iz estetskih razlogov še dolgo vztrajal pri ohranjanju deniveliranih pločnikov (na Cankarjevem nabrežju so bili celo na novo urejeni), mestno vodstvo pa se ni upalo zapreti motornega prometa preko Tromostovja.

Druga oblika ponovne humanizacije mestnega prostora zunaj mestnega središča je bilo umirjanje motornega prometa s krožišči in cestnimi ovirami, vendar so se tudi tukaj navade le počasi spreminjale. V poslovno-stanovanjski četrti Zupančičeva jama, kjer je bil ob več kot zadostnem podzemnem parkiranju za dostop obiskovalcev načrtovan umirjen promet z ovirami po nizozemskem vzoru, se je na primer najprej pojavil problem novih prometnih znakov, čez čas pa so ulice spremenili v enosmerne, zaradi "boljše pretočnosti in več parkirnih mest". Že od vsega začetka predvidena časovna omejitev in plačilo parkiranja ob ulicah je bila uvedena šele pred kratkim.

Na potrebo po drugačnem načinu urejanja mest je že dolgo pred tem opozorila Jane Jacobs v svoji "bibliji urbanizma s človeškim obrazom" *The Death and Life of Great American Cities*. Danes ta načela po vsem svetu uspešno spravlja v življenje danski arhitekt Jan Gehl s številnimi somišljeniki. Med njimi je potrebno omeniti nizozemskega "antiprometnika", izumitelja dveh novih/starih urbanih form "naked street" (ulica brez prometnih oznak) in "shared space" (skupni prometni prostor) Hansa Mondermana, ter ameriškega prostorskega planerja Jeffa Specka, ki je v duhoviti in s podatki podprti knjigi *Walkable City* opredelil dva osnovna pojma "walkable" in "drivable cities" (po slovensko morda "hodljiva" in "vozljiva mesta"?).

Zelo podobnih oblik prometa v nerazvitem svetu pravzaprav sploh še niso utegnili opustiti, ko se v razvitem svetu k njim spet vračamo. Znova spoznavamo tudi prednosti osnovnih elementov klasičnega urbanizma, kot so trgi in ulice. S to razliko, da jih sedaj spremlja močna ekološka zavest o omejitvah nadaljnjega razvoja, ki zaradi omejenih naravnih virov in onesnaženja vodi v lastno destrukcijo. Rešitev se kaže v trajnostnem obnašanju, vendar ne samo v obliki trošenja bolj ekoloških proizvodov, temveč že na veliko bolj pomembnem področju, kot je urbanizem. Ta pogled nazorno opisuje David Owen v knjigi *Green Metropolis*. Mike Jencks in Nicola Dempsey v obsežni in s konkretnimi primeri ilustrirani knjigi *Future Forms and Design for Sustainable Cities* kot najpomembnejše postulate trajnostnega urbanizma navajata regeneracijo mest s primerno gostoto in mešano rabo ter urbane strukture, ki omogočajo uporabo javnega transporta. Obenem pa poleg energetske učinkovitosti stavb izpostavljata tudi potrebo po ozelenitvi, drobnih urbanih strukturah in lastni identiteti, opredeljeni skozi participacijo prebivalcev.

Kritičen pogled na avtomobil v mestih je danes vsesplošno sprejet. Močno je podprt z vseobsežnim ekološkim in trajnostnim gibanjem, ki ne teži samo k omejevanju uporabe avtomobila (tudi če

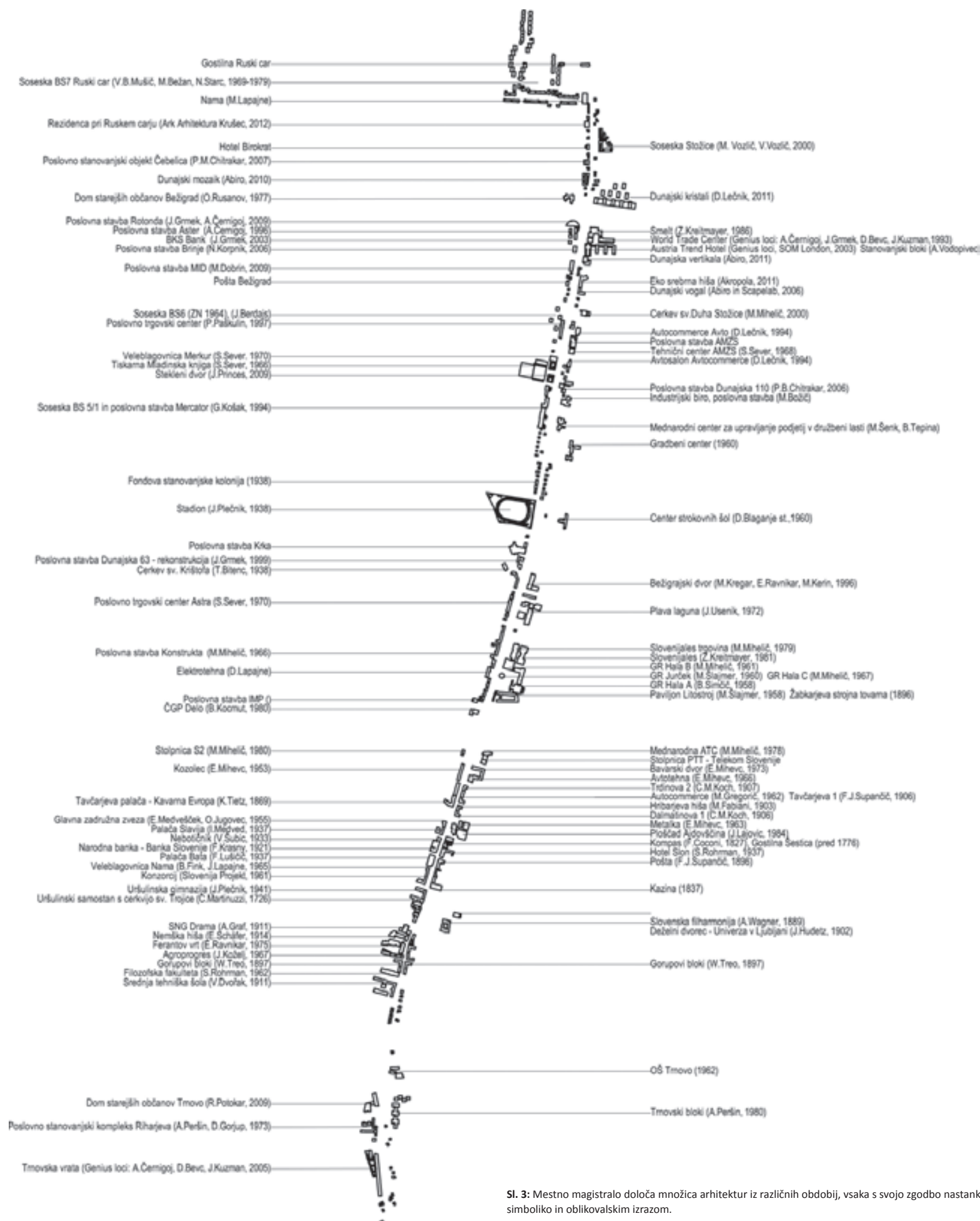
gre za električno obliko), temveč spodbuja meščane, da spremenijo svoje bivalne in prometne navade. Prehajamo na zdrava, prijetna, varna, ekološko zavedna in ne nazadnje cenejša pešačenja in kolesarjenje ter na uporabo številnih sodobnih inovativnih oblik javnega transporta. To ne prinaša v mesta samo nove porazdelitve prometnih površin v prid širših in lepo urejenih površin za pešce in kolesarje ter izboljšanega javnega transporta, ampak tudi korenito prestrukturiranje urbanega tkiva. Pri tem gre prvenstveno za zgoščevanje in mešanje namembnosti, ki že v osnovi zmanjšujeta potrebo po mobilnosti. Zgoščevanje obenem ustvarja osnovne pogoje za učinkovit javni prevoz, mešanje dejavnosti pa zmanjšuje neugodne enosmerne prometne konice.

Vedno bolj pomembna je celovita in kakovostna ureditev javnega prostora, ki s privlačnim urbanim utripom, številnimi priložnostmi za neformalne stike, občutkom varnosti in zanimivim ambientom privablja pešce in kolesarje. V ta namen je treba aktivirati pritličja z lokali, servisi, trgovinami, galerijami, knjigarnami ... (ali vsaj izložbami), ustvariti priložnosti za neformalne stike in zasaditi drevesa, ne nazadnje pa tudi zanimivo prostorsko in arhitekturno artikulirati javne prostore (trge in ulice) brez prevelikih cezur, kot so odprta parkirišča ali večji parki.

Podobno moramo obravnavati javni transport. Postajališča in vozila moramo razumeti kot pomemben javni prostor, kjer prebijemo precej časa, zato zahtevajo temu ustrezno obravnavo (urejenost, funkcionalnost in privlačnost, dostopnost informacij, kar pri vozilih pomeni sodobna vozila z udobnim vstopom, privlačno razporeditvijo sedežev, razgledom, informativni displeji ...). In po drugi strani urejen javni transport je tudi urejena pešpot do in od postajališča, oziroma še boljše, njegova neposredna navezava na območja pešcev (tako imenovani prvi/zadnji kilometer).

Ukrepi za promocijo pešačenja in kolesarjenja sami po sebi niso dovolj. Povezani morajo biti s hkratnim omejevanjem motornega prometa, čeprav ob tem tudi največji zagovorniki nove kulture opozarjajo, da je edina napaka, ki je večja od polne prevlade avtomobila, njegova popolna opustitev, saj je to prometno sredstvo v nekaterih primerih nenadomestljivo.

V skladu s omenjenimi, v svetu vedno bolj popularnimi sodobnimi trendi, je v Ljubljani novo vodstvo ob splošnem odobravanju meščanov in obiskovalcev sistematično preobrazilo vse pomembnejše javne prostore, s poudarkom na starem mestnem jedru, in ustvarilo ambiente, ki s kuliso arhitekturnih in krajinskih biserov podpirajo županov slogan »Ljubljana je najlepše mesto na svetu«. Nemajhen vložek večletnega dela in sredstev za prenovu javnih prostorov ter skrb za prepoznavnost mesta v svetu in stalno pestro dogajanje se vrača v obliki zadovoljstva prebivalcev in vedno bolj množičnega obiska turistov. Opazno je tudi bolj dolgoročno obiskovanje in priseljevanje zanimivih ljudi z najrazličnejših področij, ki ne prinašajo samo ekonomskih koristi, temveč tudi vedno večji družbeni pomen Ljubljane v svetu in višjo kakovost bivanja. Preobrazba je tudi zasebni



Sl. 3: Mestno magistralo določa množica arhitektur iz različnih obdobij, vsaka s svojo zgodbo nastanka, simboliko in oblikovskim izrazom.

sektor spodbudila k prenavljanju stavb v središču mesta, pri čemer je potrebno le paziti, da se ohrani dovolj velika populacija domačinov, ki bodo zagotavljali zdravo mešanico običajnega dela in bivanja ter turističnih sprostitvev.

Mestna magistrala kot moderni longitudinalni center Ljubljane

Razumevanje nove urbane kulture je bistveno za razmišljanja o nadaljnjem razvoju pomembnejših mestnih cest, kot so npr. vpadnice. Še toliko bolj bistven je razmislek o možnih (pre)ureditvah mestne magistrale, ki z radikalnimi prometnimi posegi v ožjem mestnem središču danes postaja moderno središče Ljubljane. Pri tem se je treba zavedati, da mestna cesta ni samo prometno-tehnično telo, temveč tudi urbano tkivo, grajen in odprt prostor ob njej. Prometna ureditev ulice pomembno vpliva na razvoj dejavnosti ob njej in obratno, tipologija obrobnega tkiva zahteva določeno prometno ureditev. Za prijeten ambient je torej potrebno uskladiti obe komponenti, čeprav sta ti običajno povezani z različnimi strokovnimi doktrinami, civilno političnimi iniciativami, pa tudi z najrazličnejšimi lastniškimi in drugimi interesi.

Poleg prometnih preureditev je za nadaljnji razvoj mestne magistrale torej pomembna preobrazba in artikulacija njenega urbanega obrobja, tako v programskem kot v oblikovnem smislu. Ta naloga je seveda bistveno zahtevnejša in bolj dolgotrajna, saj je za razliko od upravljanja javnih površin ta v današnji družbeni ureditvi odvisna predvsem od zasebne iniciative. Veliko več bi na tem področju lahko naredila država oziroma državne institucije, ki sodijo na reprezentančne lokacije ob mestni magistrali. Njihove investicije so po nepotrebnem zavezane najnižjim cenam, ki jih usmerjajo v zakonite opuščene industrijske cone. Lokacijski pogoj na obveznih javnih razpisih bi se moral iz dikcije "znotraj avtocestnega obroča" spremeniti v "ob mestni magistrali".

Kot za vsa mestna središča tudi za longitudinalni center Ljubljane obstaja nevarnost, da prevladajo poslovna dejavnost in z monofunkcionalnostjo povezane težave. Zato so dragocene stanovanjske počitnice, ki jih na srečo že danes ne manjka na nobenem delu, precej jih je tudi v neposrednem zaledju. Močan urbani utrip generirajo univerzitetne dejavnosti, prisotne tako na severnem kot na južnem delu, čeprav se, delno iz okoljskih razlogov, ne nahajajo v prvi ulični liniji. Ravno tako je ob cesti ostalo dovolj drobne strukture, ki zagotavlja prostor ekonomsko šibkejšim dejavnostim. Spodbudno je, da se spontano razvija tudi kulturna dejavnost, npr. živahno *Mesto oblikovanja* v nekdanji tiskarni Mladinske knjige in umetniški galeriji Bežigrad in AS Galerija. Pri športnorekreativski namembnosti ne moremo mimo Plečnikovega stadiona, ki sameva in žalostno propada, namesto da bi kot kulturna in turistična znamenitost ostal prostor za športnorekreativske, kulturne in najrazličnejše druge dogodke. Vtis je, da je investitor s pretiranim programom stopil v prevelike čevlje oziroma, da je to storil prepozno. Na drugi strani močna Krka z rekonstrukcijo svojega poslovnega centra previdno čaka na nov gospodarski

zagon ali pa se morda boji pravila, da podjetje po izgradnji marmornate palače propade.

Ko govorimo o urbanističnem razvoju mestne magistrale, ne smemo prezreti urejanja pomembnih prečnih povezav in točk priključevanja, ki kot veje pri drevesu širijo njen obseg. Prečne povezave niso pomembne le za dostop do železnice v severnem delu, ampak predvsem za dostop iz zaledja do bogate ponudbe longitudinalnega centra. Razumljivo so prečne povezave najbolj razvite v srednjem delu magistrale, medtem ko so na južnem delu to bolj predmestne ceste, če izvajamo sprehajališče ob Gradaščici. Na severnem delu je najbolj markantna Linhartova cesta. Nanjo gravitira dobršen del Bežigrada, čeprav je zaradi svojega izteka na Žale bolj parkovno urejena; ravno na stiku z magistralo pa še precej nedorečena. Premalo poudarjen je prečni prehod pomembne mestne poteze, Poti spominov. Uspešen primer prečne ulice je Palmejeva, ki pritegne prebivalce celo iz še kar oddaljene soseske BS3 in Športnega parka Stožice. S povsem urbanim značajem je postala stranski urbani žep mestne magistrale, nekakšna "stara Ljubljana" tega predela. Podobno živahna je še Kržičeva ulica. Pomen prečne povezave poudarja tudi urbanistična zasnova kompleksa Mercator.

Kaj pa prometna ureditev cestnega koridorja? Radikalne spremembe prometnega režima v središču mesta napeljujejo na ponoven razmislek o možnih korenitejših posodobitvah sistema javnega potniškega prometa. Ta je koncentriran v novem modernem središču mesta in slabo povezan z regionalno usmerjenim železniškim sistemom in načrtovano potniško postajo. Sistem avtobusnih linij postaja z organsko širitvijo vedno bolj zapleten in neprepoznaven, oznake prog orientacijo v prostoru še otežujejo. Pri širitvi javnega transporta v regijo mora večjo vlogo prevzeti primestna železnica. Dosedanja razmišljanja o tramvaju niso reševala pravega vprašanja – primestnega prometa. Poznejša kombinacija s tehnično zahtevnim prehodom tramvaja na železnico na robu mesta je bila le nepotrebna komplikacija. V vseh mestnih krakih, tudi ob severnem delu mestne magistrale, poteka železnica na peš razdalji od glavne ceste z največjo koncentracijo programa.

Dodatna spodbuda za razvoj železnice je transformacija industrijskih območij, ob katerih je bil prvotno načrtovan tovorni promet, v delovno intenzivne poslovne cone, ki seveda tudi potrebujejo javni potniški promet. Na obstoječih železniških trasah je potrebno urediti sistem sodobne primestne železnice z več postajami v mestu. Okoli njih se mora razviti urbana struktura in jih s pešcu prijaznimi prečnimi potezami povezati z glavno cesto. Potniki so pripravljeni peščiti bistveno dalj, če se ognejo prestopanju, v primeru atraktivnih povezav, pa to velja še toliko bolj. Morda bo nov impulz prinesla dolgo pričakovana uvedba enotne vozovnice.

Alternativne oblike trajnostne mobilnosti na mestni magistrali

Če mestno magistralo razumemo kot longitudinalni center mesta, mora biti v celotni dolžini

primerna za pešačenje (»walkable« oziroma »hodljiva«), kot je opisano zgoraj. V tem naj se razlikuje od mestnih vpadnic, ki imajo lahko tako urejena samo posamezna vozlišča, sicer pa morajo prevzemati tudi tranzitni promet. To seveda ne pomeni, da bi ljudje peščili po njeni celotni dolžini, saj je znotraj avtocestnega obroča dolga 6 km ali dobro uro hoje, vseeno pa bi morala biti pešcem enako prijazno urejena na vsakem posameznem odseku. Nekoliko drugače je s kolesarji, ki že lahko obvladajo celotno traso od severa do juga. Vedno večja populacija kolesarjev se končno lahko pelje tudi po osrednjem delu mestne magistrale, Slovenski cesti, čeprav so trenutno kljub zožitvi cestnega profila ostali nekakšni podnajemniki na peščevih in avtobusnih površinah. Bolj umirjeni bodo verjetno izbrali pločnik, bolj športno razpoloženi pa cestišče avtobusa. Zunaj mestnega središča bo ta, najtežje rešljiva populacija, sčasoma zahtevala širše steze v širini 2–2,5 m, ki omogočajo varno prehitevanje.

Naslednja tema so taksisti, ki so zagotovo ena od pomembnih oblik javnega potniškega prometa, posebno v času nizkih avtobusnih frekvenc zunaj delovnega časa in v specifičnih ali nujnih primerih. Trenutno v središčni del magistrale ne morejo, na severnem in južnem delu pa se tihotapijo po avtobusnih postajah in ovirajo avtobusni promet. Razmisliti moramo še o drugih hibridih med javnim in osebnim prevozom. Marsikje taksiste dopolnjuje sistem Uber ali poenostavljene oblike rentacar-a, poimenovane car-sharing, ki bi se v Ljubljani, v skladu s sistemom izposoje koles, najbrž imenoval AvtomobilJ. In ne nazadnje, ali si ne bi longitudinalni center mesta v smislu načela TOD (Traffic Oriented Development), ko z načrtovanjem prometnih sistemov usmerjamo urbani razvoj in ne obratno, zaslužil posebnega javnega transporta med njegovim severnim in južnim koncem (npr. manjši električni avtobus z imenom Zmaj ...), ki bi s svojo prisotnostjo in uporabnostjo še bolj opogumil razvoj dejavnosti ob celotnem poteku in dodatno okrepil identiteto te urbane poteze, sploh zdaj, ko sta na obeh straneh poteze parkirišči P+R (Barje in Ježica)?

Zaključek mestne magistrale na severu

Pomembna dolgoročna strategija za razvoj Ljubljane je skrb za preobrazbo mestne magistrale v longitudinalni center mesta na njenem celotnem poteku. Mesto se ne konča več pri rimskih vratih ali ob železnici 19. stoletja, ta meja se je sedaj pomaknila do roba ljubljanske kotline na severu in do roba Barja na jugu. Geografsko gledano se mestna magistrala na severu in jugu konča. Na severu zaustavlja njeno nadaljevanje pričetek gričevja s Savo, na jugu pa vedno bolj zaščiten krajinski park Barje in Ljubljaničica. Taka situacija ne omogoča nadaljnega podaljševanja mestne magistrale v regijo.

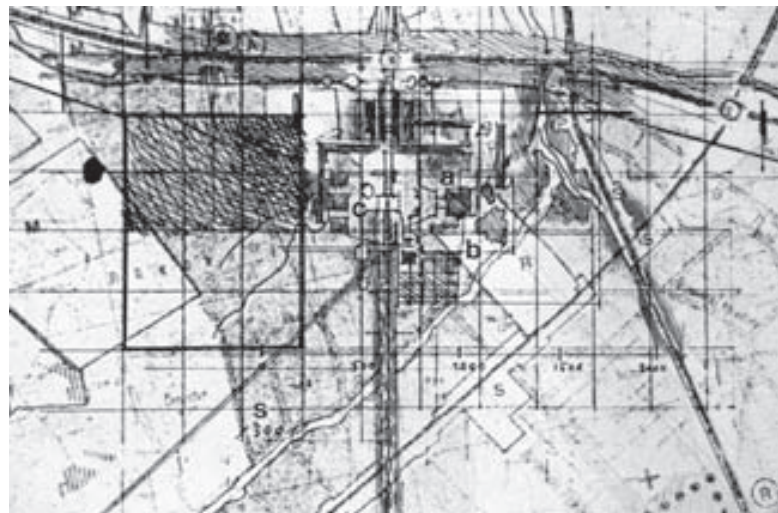
Longitudinalni center sledi osi mesta, na severu in jugu je povezana z obema prometnima obročema in zagotavlja dovolj širok in kontinuiran komunikacijski koridor. Na severni strani je središče že dokaj izoblikovano, na južnem delu pa so odprti še precejšnji potenciali. Ob njem so v obliki naravnih,

urbanističnih in arhitekturnih elementov nanizani pomembnejši kulturno-zgodovinski dogodki Ljubljane. Sava in Ljubljana pa s svojo dragoceno krajinsko okolico in kuliso Kamniških Alp oziroma Krma ponujata idealne možnosti za edinstven in privlačen urbani zaključek in iztek v naravo. Za velikost Ljubljane je dolžina 6 km znotraj avtocestnega obroča dovolj dolg in še obvladljiv longitudinalni center mesta, oba izteka ter parkovna ureditev do Save in Ljubljane pa sta dolga še po 2 km, tako da je med obema rekama dejansko 10 km. Ali povedano drugače, iz centra mesta je do ene ali druge reke dobro uro hoje ali 20 minut s kolesom.

Na severnem koncu mestne magistrale je vodstvo mednarodno usmerjenega investicijskega podjetja Smelt pravočasno ali bolje rečeno predčasno spoznalo prednosti in pomen lokacije na križanju mestne magistrale z avtocestnim obročem, kljub njeni oddaljenosti od centra mesta. S svojo reprezentančno poslovno stavbo so tako rekoč na ledi postavili temelje sedaj že precej obsežnega severnega poslovnega centra. V njihovi organizaciji je sledila še izgradnja World Trade Centra, ki je tedaj na področju trgovine omogočil delovanje in povezovanje manjšim podjetjem, podobno kot danes tehnološki parki na področju tehnološkega razvoja. WTC Ljubljana je bil izveden z investitorsko-arhitekturnim natečajem in je bil odprt s slavnostnim protokolom v času slovenskega osamosvajanja. Kot nesrečno porušena "mati vseh WTC-jev" v New Yorku obsega dve prizmi, od katerih je bila tista z javnim programom položena horizontalno. Čeprav investitorji vedno želijo čim višjo stavbo, sosednje pa čim nižje, je ponudnik GPG Grosuplje v tem primeru pri idejni zasnovi zmanjšal višino s predlaganih 100 na 72 metrov, Smelt pa je kot sosed pristal na to, da bo nova stavba višja od njegove (steklena fasada je namreč popolnoma dematerializirala njen volumen, tako da je ostal viden le odsev Smelta). Idejo je v Ljubljano prinesel nemški arhitekt Werner Honke in je bila sprva mišljena v obliki dolge zazidave ob Vilharjevi cesti, Smelt pa je kot izbrani svetovalec idejo posvojil in jo preusmeril na zemljišče ob svoji poslovni stavbi.

Druge stavbe severnega poslovnega centra so spremljali še bolj zanimivi nastanki. Hotel, ki je bil prvotno povezan s stolpom WTC, je med iskanjem investitorjev in upravljavcev doživel številne variacije. Zadnja, ko je bila višina povečana za tri etaže, je bila izdelana v sodelovanju z birojem SOM iz Londona za hotel Hilton. Po ponovnih večletnih prodajanjih projekta je stavbo končno izvedel avstrijski poslovnež Kues (Alpine Bau) kot Grand Media Hotel, v katerem so bili gostom že na voljo predhodniki današnjih iPADOV. Glede na veliko nevarnost, da se program spremeni v običajno mešanico najrazličnejših uporabnikov, je bila realizacija hotela pravzaprav velika sreča.

Poslovna stavba Rotonda na drugi strani ceste je bila zasnovana v sklopu vabljenega natečaja. Namesto obrabljene motiva mestnih vrat z dvema stolpoma smo oblikovali »ustje« oziroma krožno stavbo. Z značilno obliko je nadomestila višinsko prisotnost v prostoru in se lepše umestila



v merilo tega predela mesta. V fazi podajanja projekta med različnimi investitorji je avstrijski biro Neuman&Partners posegel v arhitekturno zasnovo in dinamično kompozicijo notranje ortogonalne zasnove, odrezane s krožnico fasade, spremenil v klasično radialno zasnovo. Končna izvedba je zopet prišla v roke prvotnih avtorjev, tako da je J. Grmek z izvedbenim načrtom osnovno zamisel postavila še na višji nivo. Danes je Rotonda ena najbolj metropolitanskih stavb v Ljubljani, z aktivnim pritličjem, nadkritim javnim prostorom ter občestno ureditvijo pa tudi model za urbanistično urejanje zahodne strani Dunajske ceste.

Zazidalni načrt predvideva, da se kompleks WTC pod cesto v podaljšku nakupovalne galerije ob živahni Palmejevi poveže z Rotondo in ostalimi programi na drugi strani ceste. V navezavi na obojestransko postajo mestnega avtobusa se tako ustvari celovit urbani kompleks. Samo zaradi osebnih prizadevanj arhitektov sta v sklopu objektov na obeh straneh že izvedena dostopa do podhoda; manjka samo še izvedba 40 m dolgega dela pod cestnim telesom, za kar se sedaj zavzema lokalna iniciativa.

Že pred leti oblikovana ideja o mestu na Savi oziroma mestu na dveh rekah, Ljubljani in Savi, je ena od možnosti ureditve dostojnega zaključka mesta na severu Ljubljane. Izdelan je bil projekt ravnega podaljška mestne magistrale preko ježe pri Ruskem carju v »spodnje mesto« in park, ki bi ju uredili ob Savi oziroma ob njeni morebitni zajetvi. Zaradi zahtevnega podaljška preko savske ježe in križanja z železnico pa ta ideja do sedaj še ni bila realizirana. Na svoj način jo nadomeščata severni poslovni center na križišču magistrale z obvoznico in obsežno športno rekreacijsko območje ob Savi s hipodromom in ŠRC Stožice. Obstajajo tudi razmišljanja, da se magistrala konča (vsaj začasno) že na vrhu ježe ob Ruskem carju z arhitekturno poudarjeno zazidavo.

Zaključek mestne magistrale na jugu

In kakšen naj bi bil dostojen zaključek na jugu? Ko je bila mestna magistrala z Barjansko cesto podaljšana in urezana skozi še neprilagojeno urbano tkivo proti jugu, se je ob načrtovanju avtocestnega

Sl. 4: Zazidava na južnem zaključku mestne magistrale, verjetno univerzitetni kampus (idejna skica, delovno gradivo za LJ 2000, E. Ravnikar, 1989?).

obroč s priključki izoblikovala ideja, da bi tudi za južni konec mestne magistrale ob njenem stiku z avtocesto našli ustrezen program. Podobno kot na severu naj bi izkoristil naravni in urbanistični potencial lokacije ter dal mestu novo kvaliteto. Koncept Ljubljane kot mesta na dveh rekah se je na ta način uravnoteženo razširil tudi proti jugu in re-snično povezal obe reki.

Južno od avtocestnega priključka je bil v tem kontekstu predlagan južni poslovni center polkrožne oblike z velikim osrednjim parkom. Osnovno zamisel so nadalje razdelali v več variacijah kot PC Barje, kot novo ljubljansko razstavišče ... V delovni obliki se je pojavila tudi ortogonalna varianta zaključka z univerzitetnim programom. Iskala se je tudi stranska povezava na lžansko cesto, ki danes obvladuje Barje. Glavni problem teh razmišljanj je nevarnost, da se kljub formalnemu zaključku mestne magistrale zazidava lahko nekontrolirano razširi v Barje.

Zavedanje o vrednostih krajinskega parka Barje ter formalni ukrepi za njegovo ohranitev so ob konkretnih posegih pripomogli, da Barje ni več prostor za odlaganje stvari ali dejavnosti, ki jih nikjer v mestu ne želimo imeti v bližini. Avtocesta se je znašla ob pravem času na pravem mestu in praktično omejila organsko širitev mesta v Barje. Zanimiva je preureditev dela sanitarne deponije v krajinsko urejeno igrišče za golf. Južni rob mesta zato danes ni poligon za organizirano širitev grajenega mestnega tkiva, kakršno se razvija ob drugih avtocestnih priključkih. Barje je zopet postalo jezero s prostranimi zelenimi ravninami.

V nadaljnjih opredelitvah ideje in v okviru javnega natečaja je bila zato opuščena poslovna zazidava, ohranjen pa je bil velik formalno oblikovan park, kot prehod mesta v krajinsko zaščiteni park Barje. V taki ureditvi je seveda pomembno vlogo dobila tudi Ljubljanka, ki se šele tukaj zares dotakne mestne magistrale. Koncept mesta na dveh rekah je z zaključkoma mestne magistrale na severu ob Savi in na jugu ob Ljubljanci dobil še bolj oprijemljivo podobo.

V sklopu raziskovalne naloge *Posebne strokovne podlage za južno obrobje mesta in barjanskega dela MOL* smo predstavili razmišljanja o bolj ambiciozni ureditvi južnega zaključka mestne magistrale. Park na južni strani avtocestnega priključka je bil zasnovan okoli velikega osrednjega večnamenskega travnika, ki bi obiskovalcu posredoval prvi vtis Barja z veliko zeleno ravnino in kuliso Krima v ozadju. Zamišljen je bil kot vsestransko uporaben travnik za rekreacijo (spuščanje zmajev, balonarstvo ...) in najrazličnejše dogodke (proslave, koncerti ...). Ob njem je bil načrtovan informacijski center in vstop v krajinski park Barje, pristanišče ob Ljubljanci in brv proti Plečnikovi cerkvi sv. Mihaela. Park je bil zamišljen kot novi Tivoli, saj je tega mesto že zdavnaj preraslo in v njem zmanjkuje prostora za vse dejavnosti, ki zahtevajo mestni parkovni ambient. V novem parku so bile te dejavnosti razvrščene na obrobju osrednjega travnika: obsegale so vse od barjanskega skansena, s prikazom mostiščarske naselbine in jezerci, do novega botaničnega vrta. Izpostavljena je bila možnost umestitve spominskega

in reprezentančnega programa, kot so muzej, predsedniška rezidenca ... Park smo poimenovali Slovenski park, s čimer smo iskali identiteto na višji ravni in skušali obogatiti historični spomin mesta na osamosvojitve in vrnitev v Evropo, dogodka, ki za razliko od številnih drugih nista opazno zabeležena v mestnem tkivu.

Poslovna zazidava, ki je bila prej načrtovana okoli krožnega parka na zaključku magistrale je bila v teh razmišljanjih predstavljena na severno stran avtoceste. Novi južni poslovni center naj bi predstavljal ekonomsko podlago krajinskih ureditev. Ob ustrezni organizaciji bi lahko v taki zazidavi, nekakšnem univerzalnem »administrativnem ka-reju«, na enem mestu pokrili prostorske potrebe večine republiških ustanov, ki so danes raztresene po celem mestu. S tem bi racionalizirali uporabo skupnih funkcij, bistveno olajšali medsebojno komuniciranje, poenostavili postopno izgradnjo posameznih stavb pa tudi njihovo poznejše upravljanje in prilagajanje prostorskih potreb organizacijskim spremembam.

Trenutno se je mesto odločilo, da južno od avtoceste uredi kompleks prijaznih in raznolikih zelenih ambientov za javno uporabo, kar bo vsekakor preprečilo nadaljnjo uzurpacijo prostora v obliki nekontroliranega vrčičkarstva. Severno od avtoceste je po zgledu mestnih vpadnic zgrajeno parkirišče za sistem »parkiraj in se pelji«. Glede na zahtevnost investicije in potencialno vrednost lokacije pa se postavlja vprašanje morebitnih bolj urbanih rešitev. Parkirišče bi se verjetno lahko izvedlo tudi na južni strani avtoceste, odpira pa se še vprašanje možnosti za istočasno ureditev bolj prijaznega dostopa do parka ob Ljubljanci. Ta bi služil kot vstop v krajinski park Barje in prostor s potencialom za zgoraj opisane športno-rekreativne in reprezentativno spominske namembnosti.

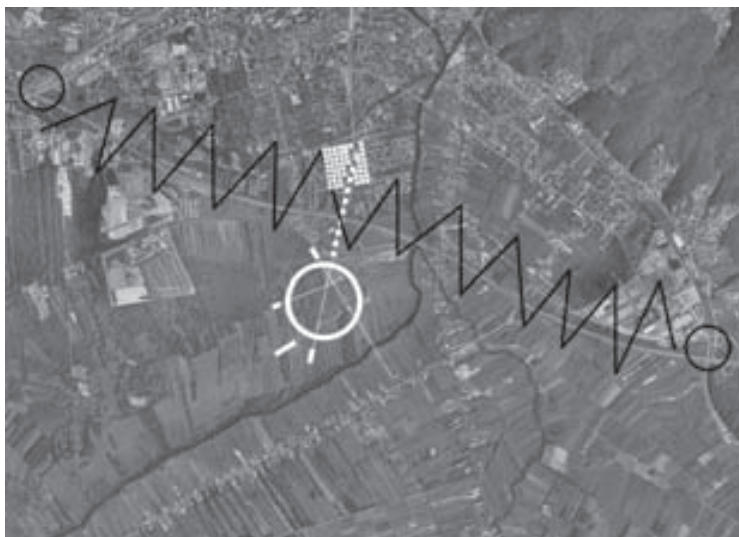
Severni in južni krak mestne magistrale

Toliko o spodobnih zaključkih longitudinalnega centra Ljubljane. Kako pa se bosta razvijala severni in južni del mestne magistrale? Na severnem delu je že dolgo sprejeta odločitev, da se zahodni rob ohranja, razširitve pa se izvajajo na vzhodnem robu. Kot najbolj uspešen profil ceste se je izkazal odsek pri Gospodarskem razstavišču in Plavi laguni oziroma Astri. Na zahodni strani je strnjeno urbano tkivo z aktivnimi pritličji, ki so jih novi uporabniki Astore sicer vizualno precej izmaličili, manjši stranski trgi pa dodajajo dinamiko. Na vzhodni strani so objekti bolj prosto postavljeni med večjimi trgi in parki. Cestni profil ima na zahodni strani širok pločnik z drevoredom, ločeno kolesarsko stezo, zelenico in vzdolžno parkiranje, kar dobro podpira urbani utrip ob tej strani ceste. Na vzhodni strani je precej zmede povzročilo odstopanje od vzdolžnega parkiranja in na silo vstavljena ozka parkirišča, ki bi jih bilo treba opustiti. Podoben problem se pojavlja še pri sicer dobro zasnovani stavbi Mercator na zahodni strani ceste, kjer je bila zaradi tega ulična linija pomaknjena preveč od ceste, čeprav je bil v okviru javnega natečaja ravno ta del mišljen kot model za celotno traso.

Problem severnega dela magistrale je nedorečenost cestnega telesa. Manjka idejni načrt ceste, ki



Sl. 5: Barjanska cesta (natečajni predlog, deljena prva nagrada, skupina slušateljev IPŠPUP UL, 1992).



Sl. 6: Južni zaključek mestne magistrale z Administrativnim karejem in Slovenskim parkom (po natečajnem predlogu 1992, A. Černigoj, 2007).

ne bi prepuščal odločitve o ureditvi cestnega profila vsakokratnim gradbenim posegom. Dogaja se, da zunanja ureditev ob cesti niti višinsko ni usklajena sosednjimi parcelami (na primer med Dunajsko vertikalo in Hotelom), drevoredi se ne nadaljujejo v isti liniji in z istimi vrstami dreves ... (nemške kostanje so nadomestile slovenske lipe, vmes so še platane, sedaj je v srednjem delu magistrale mali jesen). Na zahodni strani je to precej preprosto urediti z določitvijo obvezne, že dobro definirane gradbene linije (ki je določena v OPN) in z zahtevo po aktivnem pritličju (ki na primer manjka pri sicer kakovostnem Steklenem dvoru). Na vzhodni strani je ob nedorečeni širitvi ceste situacija bolj zapletena. Nove stavbe so pomaknjene nazaj, pred njimi pa ostaja neurejen pas začasnih parkirišč ali zelenic, ki čaka na sprostitev celotne trase. Najbolj nerazumljiv primer pa je že dolga leta izkopana gradbena jama v Bežigraskih dvorih, ki ob cesti pušča samo neverjetno ozek pločnik. Na delu do obvoznice je premik gradbene linije že skoraj dokončan. Tik ob cesti ostajata še dve stavbi severno od Srebrne hiše, tri stavbe nasproti Steklenega dvora in morda najbolj problematičnih sedem stavb v sklopu večjega kareja vil ob Mariborski ulici nasproti Fondovih blokov. V vseh primerih pa bo rušitve težko realizirati, če ne bodo del rekonstrukcij večjih kompleksov v ozadju. Upamo lahko, da razširjeni prometni koridor ne bo porabljen le za širitev ceste, temveč predvsem za širše pločnike, kolesarske steze, drevo-red, vzdolžno kratkotrajno parkiranje ...

Danes je urejanje prometnega koridorja mestne magistrale veliko lažje, ker avto kot največji porabnik prostora, ni več glavni igralec (čeprav ga glede na razdalje v širšem mestnem prostoru ne gre popolnoma odmisлити). Najbolj smiselno bi bilo, da se zmanjša tranzitni promet, ki naj se omeji na vpadnice. Ciljni promet se lahko zadovolji z enim samim pasom. Nujno je treba urediti kratkoročno vzdolžno parkiranje, ki bo sprostilo avtomobusne postaje, zdaj blokiranje s taksisti in avtomobili, ki odlagajo ali sprejemajo in čakajo potnike. Vzdolžno parkiranje bo že samo po sebi zmanjšalo hitrosti in ustvarilo naravno pregrado proti motornemu prometu, obenem pa bodo

programi ob cesti veliko bolj dostopni, proste lokacije ob cesti pa še bolj privlačne za investitorje.

Podobno velja za južni del mestne magistrale, le da je obrobje tega dela še precej bolj neizoblikovano in mu manjka občestna zazidava z aktivnim pritličjem; cesta je bila namreč šele pred kratkim usekana v obstoječe urbano tkivo. Južni del Ljubljane je sicer pojmovan kot prehod v Barje z redko nizko pozidavo, kar pa je bolj posledica slabe nosilnosti tal kot konceptualne odločitve. Izkušnje pri gradnji Trnovskih vrat so pokazale, da je z današnjo tehniko pilotiranja tal tudi na tem terenu možno graditi večje stavbe. Ko je tako pilotiranje enkrat izvedeno, se cena zemljišča izenači s tisto na severnem delu Ljubljane, kar sugerira večjo izrabo. Ob južnem delu mestne magistrale je ob premišljenem načrtovanju možno graditi enako ekonomično kot ob severnem. Ker bližina središča mesta in na drugi strani Ljubljana s krajinskimi parkom Barje še dodatno dvigata vrednost teh zemljišč, jih je treba pametno izkoristiti. V kontekstu mestne magistrale kot longitudinalnega centra Ljubljane je to močnejše urbanizirana hrbtenica, ki se kot pomol raztegne do roba »zelenega jezera« z zgoraj že omenjenim privlačnim zaključkom. Strateško je treba paziti, da trenutno nizke cene zemljišč in slaba mentalna podoba ljudi o južnem delu Ljubljane ne bodo privlačili drugorazrednih programov, kot so npr. parkirišča za tovornjake in gradbeno mehanizacijo, in še bolj pokvarili vtisa o vrednosti tega dela mestne magistrale. Južni krak zaradi stereotipov in kratkovidnosti ne sme ostati obsojen na odlagališče neprimernih programov, neambiciozno arhitekturo in predmestno gostoto zazidave.

Pozitivni so prispevki, npr. kompleks Trnovska vrata in Dom starejših Trnovo. Dobrodošli pa bi bili tudi načrtovani kot npr. Muzej slovenske zgodovine, Nunciatura ali Hiša eksperimentov, čeprav bi ob cesti nekoliko bolj posegli v morda celo nekoliko preširoko cezuro zelenega območja Gradaščice. Ti za zdaj žal ostajajo neizvedeni. Večjo skrb je treba posvetiti vzhodni strani Barjanske: tako na delu, kjer se je neugledna predmestna zazidava nenadoma znašla ob glavni mestni cesti kot na delu, kjer je novejša zazidava preveč odmaknjena

(Trnovski bloki) ali pa se njena postavitev iz drugih razlogov ne sklada več z novim značajem prostora (OŠ Trnovo).

Zaključek

Dunajska cesta je integralni del mestne magistrale. Če so vpadnice nekakšne predsobe mesta, je mestna magistrala, njegova dnevna soba, potrebna še večje pozornosti. Poleg tega, da zaseda strateški položaj, je ob njej zbranih največ pomembnih programov ter zanimive in kakovostne arhitekture, ki predstavlja pester historični spomin na skoraj vsa obdobja mesta. Vse naštetu ji zagotavlja glavno pozicijo v hierarhiji mestnega prostora. Zato jo moramo postaviti na prvo mesto med mestnimi arterijami, ki bodo deležne sodobne prenove cestnega prostora in večje skrbi za razvoj njenega obrobja, če se bo, upajmo, trend angažiranega urejanja mesta iz ožjega mestnega središča razširil tudi na preostali del Ljubljane.

Viri in literatura

- Javni mestni potniški promet za Ljubljano 2000. Raziskovalna naloga MRS. (1982). Ljubljana: ZIL-LUZ.
- Hitra (pri)mestna železnica. Raziskovalna naloga MRS. (1983). Ljubljana: ZIL-LUZ.
- Postajališča hitre (pri)mestne železnice. Raziskovalna naloga MRS. (I. faza 1984, II. faza 1985). Ljubljana: ZIL-LUZ.
- Lokacijski načrt za Titovo cesto /odsek Bežigrad/. Posebne strokovne podlage s strokovnimi variantnimi rešitvami. (1987) Ljubljana: ZIL-LUZ.
- Mušič, V. (1990). Mesto na reki. *Urbani izziv*, št. 12–13, Urbanistični inštitut RS.
- Strokovne podlage za del območja urejanja BS 4/1 Ruski car. (2006). Ljubljanski urbanistični zavod.
- Posebne strokovne podlage za južno obrobje mesta in barjanskega dela Mestne občine Ljubljana: raziskovalna naloga. /2007/. Ljubljana: MOL, Genius loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem.
- Černigoj, A. (2011). Oblikovanje južnega obrobja Ljubljane: Slovenski park in Administrativni kare. *Urbani izziv*, posebna izdaja.
- Mihelič, B. (1983). *Urbanistični razvoj Ljubljane*. Ljubljana: Partizanska knjiga, Znanstveni tisk.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings*. Washington D.C.: Island Press.
- Speck, J. (2012). *Walkable City*. New York: North Point Press.
- Owen, D. (2009). *Green Metropolis*. New York: Riverhead Books.
- Jencks, M. in Dempsey, N. (2005). *Future Forms and Design for Sustainable Cities*. Oxford; Burlington: Architectural Press.