

Ljubljanske vpadnice • Ljubljana's arteries



ab

arhitektov bilten / *Architect's Bulletin*
mednarodna revija za teorijo arhitekture /
International Magazine for Theory of Architecture

UDK 71/72

ISSN 0352-1982

števila / *Volume* 207 • 208

avgust 2016 / *August* 2016

letnik / *Anno* XLVI

glavni in odgovorni urednik / *Editor in Chief* Miha Dešman
pomočnica urednika / *Assistant* Kristina Dešman
grafično oblikovanje in AD / *Graphic design and AD* Nena Gabrovec
slovenski jezikovni pregled / *Slovene proof reading* Marjeta Vozlič
prevod / *Translation* Sašo Podobnik

uredniški odbor / *Editorial Board* Andrej Hrausky,

Jurij Kobe, Janez Koželj, Uroš Lobnik

prelom / *Typesetting* Nena Gabrovec

tisk / *Print* MatFormat, Ljubljana

naklada / *Copies* 500

cena / *Price* 20 EUR

letna naročnina / *Annual subscription* 30 EUR

naslov redakcije / *Editorial office*

AB, Židovska steza 4, 1000 Ljubljana, SI

tel: +386 1 2516 010, fax: +386 1 4217 975

e-mail: info@ab-magazine.com

www.ab-magazine.com

Izid publikacije je finančno podprla Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije iz naslova razpisa za sofinanciranje domačih znanstvenih periodičnih publikacij.

Izid publikacije je finančno podprla Mestna občina Ljubljana.

Stališča, izražena v člankih posameznih avtorjev, ne izražajo nujno stališč uredništva.

klasifikacija / *classification* mag. Doris Dekleva-Smrekar CTK UL

revija je indeksirana: Cobiss, ICONDA

Vsebina / *Content*



JAVNA AGENCIJA ZA RAZISKAVALNO DEJAVNOST
REPUBLIKE SLOVENIJE



Mestna občina
Ljubljana



- 04** *Miha Dešman, Jurij Kobe*
 Uvodnik: Ljubljana in njenih šest krakov /
 Leader: Ljubljana and its six radials

ANALIZA

- 08** *Uroš Lobnik*
 Vpadnica = izpadnica razpršenega mesta
 O urbanotvornem potencialu vpadnic od A do Ž

STANJE

- 18** *Andrej Panker*
 Preteklost in prihodnost ljubljanskih vpadnic
- 22** *Mima Suhadolc*
 Parkiraj in se pelji trajnostno!
- 31** *Blaž Lokar*
 Ljubljana, kjer je manj lahko več
- 33** *David Bole, Matej Gabrovec, Simon Koblar*
 Dnevna mobilnost na ljubljanskih vpadnicah:
 primer Celovške ceste
- 37** *Andrej Černigoj*
 Dunajska cesta kot del ljubljanske magistrale

FOTOPROJEKT

- 44** *Kristina Dešman*
 Sprehod po ljubljanskih vpadnicah

MARIBOR

- 66** *Tomaž Krištof*
 Drive-in Maribor

PERSPEKTIVE

- 69** Nekateri projekti za ljubljanske vpadnice
- 85** *Klemen Kušar*
 Ljubljanske vpadnice – Vpogled v izbrana diplomska
 in magistrska dela skozi primerjavo
- 92** *Markus Schaefer*
 Ponovno odkritje časa / *The Rediscovery of Time*
 Prevod: Kristina Dešman

VIZIJE SO 10

- 96** *Andraž Keršič*
 Odsotna Ruševina
- 99** Razstavišče, ki ga ni
 Interpretacija Jakopičevega paviljona

Ljubljana in njenih šest krakov/ *Ljubljana and its six radials*

Uvodnik / Leader

Miha Dešman, Jurij Kobe¹

Miha Dešman: Načrtovanje projektov v mestu izhaja iz prepoznanja urbane oblike in dejstva, da se urbane oblike skozi čas spreminjajo. Ko je enkrat to jasno, postane projekt kos sestavljanke, del širše kompozicije oz. pripovedi. Eno od ključnih izhodišč projekta postane povezovanje s sosednjimi deli (zgodbe) mesta v smiselne povezave. To je klasični pristop, ki sta ga v Ljubljani razvijala tako Plečnik kot Ravnikar in predstavlja miselni okvir, v katerem novi projekti odgovarjajo na probleme, ki so v prejšnjih razvojnih fazah ostali nerešeni in s tem odprti za nove intervencije. Ljubljanske vpadnice so takšne nedokončane zgodbe.

Jurij Kobe: Zgodbe vpadnic segajo daleč v zgodovino ...

Peta avenija je začela deliti New York na polovici vzhodno in zahodno od nje, ko se je ob njo leta 1862 naselila Caroline Schermerhorn Astor in se je 30 let za tem dvignil hotel Astoria in v tridesetih letih 20. stoletja tik ob njem Empire State Building. Skoraj istega leta 19. stoletja, leta 1864, je začel v svojem tedaj že desetletnem urbanističnem preoblikovanju Pariza baron Georges-Eugène Haussmann uresničevati Avenue de l'Opera. In še malo nazaj: Via Salaria s severa ali Via Appia proti jugu sta bili v rimski prostorski sliki vedno posebnega pomena.

Grške ceste, ki so vodile v mesta, so spremljale herme. Hermes, po katerem so te spremljevalke in s posebnim pomenom označevalke teh cest dobile ime, je sicer olimpijski bog, zavetnik popotnikov, trgovcev, pa tudi roparjev in tatov, saj se njihova polja delovanja nekako prekrivajo ... In če gremo še nazaj: Egipčanska avenija sfing v Luksorju (Karnaku) je pravzaprav že arhitekturna interpretacija nastajanja (grajenja) pomena te tipologije prostora.

Vedno je avenija (venire, lat.: prihajati), cesta prihoda, pomenila in predstavljala poseben ambient v urbanem tkivu. V njih se je napovedoval značaj prostora, ki se mu približujemo: njegova sedanost, preteklost, in hierarhijo med drugimi prostori, pa tudi značaj kraja, od koder prihajajo. Slovenci imamo, čudno, za njeno poimenovanje nekako agresiven izraz 'vpadnica'. Lahko bi ga primerjali s francoskim 'boulevard' (boulverser: preobrniti, v velik nered, na glavo spraviti, premetati, podreti, Fr.-sl. slovar A. Grad, 1990), ki je zelo verjetno dobil ime ob Haussmannovih smelih urejanjih starega Pariza.

Tako avenije – vpadnice imajo tudi za urbano tkivo Ljubljane posebno vlogo: z ene strani jih je oblikovala geografska konfiguracija, ki je usmerjala krakasto zasnovano mesta, z druge središčna lega v regiji s prostorsko tako rekoč enakomerno razporejenimi dostopi iz smeri pomembnejših centrov v regiji in širše. Posamezne vpadnice ne pomenijo le enega od prihodov v mesto. S svojimi različnimi značaji so izoblikovale vsakokratno življenjsko os območja mesta, kjer so se znašle.

Poseben čar in značilnost ljubljanskih vpadnic, avenij, ki pa so tudi izhodnice(?), je dejstvo, da so razmeroma ravne in usmerjene ne le skoraj direktno (naravnost) proti svojemu cilju, kamor vodijo, temveč nudijo odhajajočim vsaka svojo značilno prostorsko sliko. Človek resnično vidi smer in oddaljen kraj, prostor, kamor želi. Silhuete različnih ne posebno oddaljenih hribov ali planin mu omogočajo povsem elementarno naravno orientacijo v širšem prostoru. Odhajajoči se resnično počuti suverena v prostoru ne le mesta, ki ga zapušča, temveč bi lahko rekli skoraj – kar planeta! Čeprav so stari zemljevidi bistveno večjo pozornost posvečali rekam kot cestam – reke so bile pač pomembnejši transportni prostor, pa tudi potem večje ovire – se zelo zgodaj pojavijo tri ceste, ki vodijo v Ljubljano oziroma skoznjo: **Tržaška cesta, Dunajska cesta in Dolenjska cesta** so seveda že krepko pred Rimljani, predstavljale osi in vzroke tukajšnje naselitve.

Miha Dešman: The planning of projects in a city is based on the recognition of the urban form and the fact that urban forms change through time. Once that's understood, a project becomes a piece to a puzzle, a part of a wider composition or narrative. Linking the project to neighbouring parts of the (story of the) city so as to form meaningful connections becomes one of its key starting points. This is the classical approach, developed in Ljubljana both by Jože Plečnik and Edvard Ravnikar, and it represents a frame of mind where new projects are responses to problems which have remained unsolved from the previous development phases and as such remain open to new interventions. Ljubljana's arterial roads are such unfinished stories.

Jurij Kobe: Arterial road stories go back a long time in history ... Fifth Avenue began to divide New York into the eastern and western halves after Caroline Schermerhorn Astor set up a residence there in 1862. Thirty years later, The Waldorf Astoria was erected there, and then in the 1930s, the Empire State Building right next to it. Almost the same year of the 19th century, in 1864, Baron Georges-Eugène Haussmann began to realise the Avenue de l'Opera after having been at work urbanistically redesigning Paris already for ten years. And a little further back in history, Via Salaria from the north and Via Appia toward the south always had a special significance in the spatial circumstance of Rome.

Greek roads leading into towns featured herms. Hermes, whom these companions - and markers with special significance - were named after, is an Olympian god, the patron of travellers, traders, and also of robbers and thieves, since their areas of operation overlap to an extent. And going further back still, the Egyptian Avenue of Sphinxes in Luxor (Karnak) is in a way already an architectural interpretation of the generation (construction) of meaning of this spatial typology.

The avenue (from Latin, venire, to arrive), the road of arrival, meant and represented a special ambient in the urban fabric. They were an anticipation of the character of the space one is approaching: its present, its past, and its hierarchy among the other spaces, as well as the character of the place the avenue leads from. The Slovene expression for artery road, "vpadnica", is somewhat aggressive, suggesting an incursion into the city. One could compare it to the French "boulevard" (boulverser: to turn upside down, shake up, create a disarray, ransack), which most likely came into use with Haussmann's ambitious redevelopments of old Paris.

Avenues - arterial roads thus play a special role in Ljubljana's urban fabric, too: from one end they were shaped by the geographical configuration, which informed the radial layout of the city, and from the other by the central location in the region with accesses from the directions of various important centres in the region and beyond in an almost perfectly evenly spaced arrangement. Each avenue represents more than just an access into the city: with their different characters, they have each shaped the life axis of the city's area that they have found themselves in.

A special attraction and a characteristic of Ljubljana's avenues - which lead to as well as away from - is the fact that they are relatively straight. As a result, they do not only point almost towards their destination but each of them offers to those departing its own characteristic spatial image. One can really see their direction and the faraway place, space where one wishes to go. The silhouettes of hills and low mountains relatively close by allow for perfectly elementary natural orientation in the wider space. Departing, one feels confident not only in the space of the city one is leaving, but - you could almost say - the planet at large!

1 Uvodnik je rezultat dopisovanja po elektronski pošti

1 The leader is a result of an e-mail correspondence

Tržaška cesta je z izravnavo smeri, podaljšanja od viške cerkve naprej proti jugozahodu, kar sicer ni bil njen originalni potek, dobila prekrasen skoraj povsem raven prostor s parabolično konfiguracijo, ki z vsakega mesta omogoča dojemanje njenega prostora. Vendar je oblikovanje tega prostora ostalo nekako naključno vse do druge polovice 19. stoletja. Kot izrazit mestotvoren prostor glavnega mesta je začela to načrtneje oblikovati postavitve mogočnega kompleksa Tobačne tovarne. Na spodnjem koncu Tržaške so v začetku 20. stoletja njen prostor zastavili s postavitvijo nove cerkve sv. Antona Padovanskega. Ob izravnavi njenega poteka, ki je prej vodil mimo najstarejše ohranjene ljubljanske cerkve na viškem pokopališču, je bilo potrebno nadomestilo.

V poznih dvajsetih je pomen Tržaške poudarila zazidava malih vil za srednji razred *Stan in dom*, ki je Tržaško nagovorila z zelo skromnim poudarkom. Lahko bi rekli, da od tedaj naprej prostor Tržaške ni bil dojet kot neverjeten urbani potencial. V šestdesetih letih je ljubljanski LUZ, po tedanji Ravnikarjevi smernici postavitve stanovanjskih zazidav v heliotermično geometrijo, zasedal večjo stanovanjsko zazidavo ob srednjem delu njenega poteka, ki jo je spremljala zasnova skromnega trgovskega centra. Poznejše pomembnejše zazidave so se, iz neverjetnih razlogov, zadrževale v njenem ozadju. V osemdesetih so se Tržaške spomnili na Fakulteti za arhitekturo.

Večjo srečo s pozornostjo je imela **Dunajska – Tyrševa – Titova – Dunajska** (imena kažejo na obdobja večje ali manjše nacionalne samozavesti). Je edina od vpadnic, kjer so se vidno uresničila neka oblikovalska vodila – v najbolj srečnem času ljubljanskega urbanističnega urejanja po obdobju popotresnega načrtovanja, in v času 'Generalnega urbanističnega plana' (LUZ). GUP iz leta 1966 je vsaj tako pomembno kot edini prej Fabianijev 'Generalni regulacijski načrt', začrtal urbanistični prostor Ljubljane. Oba sta bila po pravici 'Generalna!' Višinski poudarki ob malih razširitvah njenega prostora so se urbanistično prijeli tudi v daljšem časovnem obdobju. Pomembnost GUP-a je kaj kmalu poudarjal in hkrati že tudi obžaloval njegovo slabo izvajanje Edvard Ravnikar v svojem članku v *Kroniki slovenskih mest*. Vendarle je imel prostor te ceste seveda tudi srečo svoje pozicije 'Carda' in ene glavnih razvojnih smeri mesta (zahvaljujoč se tudi svojemu tedanjemu imenu?). Ab-jevci smo v 80. letih le po tej cesti vozili tuje predavatelje z Brnika v Ljubljano, da bi jim mesto pokazali kolikor mogoče mestno. Pomembnost teh dveh ulic sta ob ljubljanskem kongresu 1820 poudarjala efemerna slavoloka, ki sta pozdravljala prihajajoče vladarje!



Verjetno enako stara kot gornji dve je smer **Dolenjske ceste**, ki se je nekdanj (v celoti) imenovala **Karlovska**. Je, tako kot poveljna dolenjska regija, malo ostala žrtev svojega velikega deleža kolaboracionizma (ob, absurd!, največjem jedru odpora proti okupatorju). V njenem prostoru se predmestne gradnje povsem zunaj merila še danes na novo vrinjajo v nekako vendarle začeto vizijo oblikovanja nekega urbane prostora, ki se je začel nazakovati ob Strelišču, v rakovniškem centru.

Tudi **Gospovetska – Celovška cesta** sodi med najstarejše smeri, ki mesto navezujejo na širšo regijo. V svojem delu skozi starejši del mesta čaka na to, kar Dunajska dobiva že petdeset let. Žal v njenem poteku skozi stari del mesta (skozi bivšo vas Šiška) zahtevnejše urbanistične zasnove zvečine niso bile deležne posebne arhitekturne skrbnosti. Bistveno večji uspeh oblikovanja njenega prostora je bil dosežen v območju 'Zgornje Šiške', v njenem nekdanjem občinskem, današnjem kulturnem centru. Se pa v njenem zgornjem delu vendarle kaže neka misel, čeprav je bil to čas vere v koncentracijo. Bo projekt *Partnerstvo Celovška* kdaj rodil sadove?

Trubarjeva cesta, nekdanj sv. Petra oziroma Šempetrska cesta, ima v zgodovini mesta Ljubljane posebno mesto in vlogo. Že najstarejše karte mesta vključujejo zunaj mestnega obzidja cesto proti šempetrski, najstarejši fari na območju Ljubljane, skupaj z odcepoma – enim do nekdanje Blatne vasi (današnja Mala ulica, ki se nadaljuje v Kolodvorsko ulico) in cesto v Kravjo dolino in nato v oddaljeno vas Vodmat (današnja Vidovdanska cesta). V svoji svojskosti je Trubarjeva cesta na poseben

Sl. 1: Slavolok ob začetku ceste proti Trstu_Grafični kabinet Narodnega muzeja v Ljubljani.

Sl. 2: Slavolok ob začetku ceste proti Dunaju_Grafični kabinet Narodnega muzeja v Ljubljani.

Even though old maps paid much more attention to rivers than roads - rivers being a more important space of transport, as well as a bigger obstacle -, there were three roads leading into and through Ljubljana that featured on maps from quite early on: **Tržaška Road, Dunajska Road, and Dolenjska Road**. All three of them represented the axes and the causes of settlement at this site long before the age of the Romans.

After **Tržaška Road** ("Trieste Road") was straightened and extended from the Vič church onwards to the southwest - not its original route -, it received a beautiful, almost completely straight space with a parabolic configuration allowing the perception of its space from every spot. The designing of this space had remained quite haphazard, however, until the 2nd half of the 19th century. The erection of the imposing tobacco factory complex was a more deliberate city-forming step towards designing of a capital-city space. At the lower end of Tržaška, its space was defined by the building of the new church of St Anthony of Padua in the early 1900s: after its route, which had previously led past the oldest preserved church in Ljubljana at the Vič cemetery, was straightened, a replacement was needed.

In the late 1920s, the significance of Tržaška was emphasised by the construction of small individual middle-class homes through Stan in dom housing co-operative, which invoked a faint accentuation of the road. Ever since then, however, the space's incredible urban potential has not seen much recognition. In the 1960s, Ljubljana Urbanistic Institute (LUZ), informed by Edvard Ravnikar's guidelines on the heliothermic geometrical arrangement of residential developments, engendered a sizeable residential development along the middle section of Tržaška's route, accompanied by a modest retail centre. For one perplexing reason or another, all important later developments kept themselves in the road's background. In the 1980s, the interest in Tržaška was revived at the Faculty of Architecture.



Dunajska – Tyrševa – Titova – Dunajska ("Vienna/Miroslav Tyrš/Josip Broz Tito/Vienna Road" - the names reflect periods of greater or lesser national self-confidence) has been luckier in terms of receiving attention. It's the only artery road where at least some design principles can really be seen to have been implemented - namely principles from the happiest times of Ljubljana's urbanistic regulation, after the 1895 earthquake and in the period of the General Urbanistic Plan (GUP) drafted by LUZ. The GUP from 1966 was at least as important as Maks Fabiani's General Regulation

Plan of 1895 in its laying out the urbanistic space of Ljubljana - both plans were rightfully General. The principle of combining elevation accents with small expansions of Ljubljana's space has become a long-term urbanistic mainstay.

The importance of the GUP was stressed - and its poor implementation already lamented - by Edvard Ravnikar in his article in the pre-war magazine *Kronika slovenskih mest* (Chronicle of Slovene Towns and Cities). Still, the space of this road was fortunate to have the position of the *Cardo* and one of the city's main developmental axes (possibly due also to its high-profile naming after Marshal Tito?), and whenever foreign lecturers flew into Brnik Airport, us domestic architects always made sure that we took this road as we drove them into town because it made Ljubljana look the most like an actual city.

On the occasion of the Congress of Laibach in 1820, the importance of these two streets was emphasised by two ephemeral triumph arches welcoming the arriving rulers. The southeastern direction of **Dolenjska Road** ("Lower Carniola Road"), formerly **Karlovska** after Karlovac, Croatia, is most likely as old as the other two. Just like the entire region of Lower Carniola, it duly fell victim to the fact that a large percentage of its inhabitants were Nazi collaborators during WW2 (though, absurdly, the region also boasted the largest Resistance core of all). In its space, out-of-scale peri-urban buildings keep disrupting the fledgling vision of some sort of urban space design, which began to take shape around the shooting range in Rakovnik community centre.

Gospovetska – Celovška cesta ("Our Most Holy Lady Road"/"Klagenfurt Road") also counts among the oldest directions which link Ljubljana to the wider region. The section leading through the older part of the city (the former village of Šiška)



Sl. 3, 4 in 5: Problematičen nagovor vpadnic (Štepanjsko naselje, Nove Fužine in Moste)



način vztrajala tudi s svojo vsebino: tipična predmestna cesta na vzhodnem obrobju, kamor so se vedno odrivale mestu manj primerne dejavnosti in vsebine – zato tu predel usnjarjev, pa tudi beznic. Tu so se odlagale male zgodbe vseh vrst prihajajočih, ki so skupaj s starejšimi prebivalci mesta – ljubitelji tega prostora – izoblikovali njeno današnjo v mestu enkratno atmosfero.

Novejši aveniji, prihodnici v merilu mestne zgodovine sta **Zaloška** in **Šmartinska cesta**. Že njuni imeni govorita o njunem bolj lokalnem značaju. Obe označuje njuna vzhodna lega, kjer se je, podobno, kot v zgodnji dobi mesta na Trubarjevi (tedaj Šempetrski) cesti, naslojilo tisto manj prijetno dišeče – seveda v drugih dimenzijah. Je pa prav ta vsebina že v industrijskem, še bolj pa v postindustrijskem času postala magnet različnim programom. Če so se v sedemdesetih in osemdesetih tu začele razvijati nove sosese – sprva izrazitih prišlekov, so veliki industrijski volumni v dobi prestrukturiranja gospodarstva začeli spreminjati svoj program in postali atraktivni za vse mesto.

Zanimivo je, da so se, obratno, kot pogosto na zahodu, sosese sprva 'prišlekov' – Štepanjsko naselje, Nove Fužine, v novejšem času Nove Poljane, v tem obdobju tudi sociološko neverjetno prijele in prostorsko vrasle v mesto, je njihov nagovor urbanemu prostoru cest, ki jih napajajo (vpadnic), nekako nesrečno zaostal.

Priložnosti kolikor želimo! Kje torej tičijo zavore?

MD: Urbanistična teorija od Lynch² naprej postavi dva temeljna koncepta mesta: klasično mesto – mesto kot kraj, lokus, sedimentirano mesto na eni strani in mesto tokov, globalno mesto, razpršeno mesto na drugi strani. S prehodom iz prvega proti drugemu se oblikuje značaj mestnih prostorov, zlasti vpadnic, ki vodijo od centra do roba³.

JK: Zanimivo: tako generično, (beri naključno), kakor nekoč, se prostor vpadnic najpogosteje oblikuje tudi danes: nalaganje efemernosti vodi v suburbanizacijo. Vpadnice so direktne povezave suburbij med sabo in s centrom. Na neki način so, čeprav po njih poteka javni promet, nasprotje javnega in prostor prevlade neformalnega.

MD: V šestdesetih so se ljubljanske vpadnice iz zaporedja urbanih prostorov, povezanih z lokalnim prebivalstvom, spremenile v cestne koridorje (prometne arterije) in izgubile urbani značaj. Formalno koherenco je zamenjala dostopnost. Dostopnost je spodbudila krizo starega mestnega središča in eksploziven razvoj na periferiji, kot sta v Ljubljani BTC in Rudnik, predvsem pa povzročila razseljevanje in rast suburbij okoli mesta ter tudi suburbanizacijo podeželja. Vpadnice so postale del regionalne mreže, v kateri so glavno vlogo prevzele avtoceste in obvoznice, z njimi pa avtomobil pred pešcem in kolesarjem.

JK: Še ena značilnost ljubljanskih vpadnic, ki se vse preveč počasi, a vendarle začneja izkoriščati v razvoju mestnega prostora in njegove funkcije: urbanistično unikatna vzporednost vpadnic in železniških prog, ki predstavlja neverjeten potencial razvoju mestne krakaste zasnove.

MD: Danes postaja vse bolj jasno, da mesta niso prvenstveno namenjena avtom. Tudi avti že postajajo manjši, lažji, bolj prilagodljivi in varnejši. Čeprav še ne znajo voziti in parkirati avtonomno, pa se iz sfere zasebnega promet v mestu širi v domeno skupnega. Poleg klasičnega javnega transporta nastajajo nove oblike mobilnosti, kot je *car sharing*, iskanje prevozov po družabnih omrežjih, kot npr. spletni portal *prevozi.org*, razvijajo se ideje o mestnih avtomobilčkih na posojlo po modelu mestnih koles itd. Lastništvo avta ni več samoumevno v mnogih naprednih mestih, tudi v Ljubljani. S tem se tudi vloga vpadnic spreminja. Potrebni so novi odgovori, novi koncepti za njihovo smiselno urbano in prometno preobrazbo.

is continues to wait for what Dunajska has been receiving for the last fifty years; unfortunately, the more demanding urbanistic designs were not carried out with sufficient architectural care. The design of the upper Šiška area, around the former municipal and present-day cultural centre was much more successful, however. This section of Celovška's course does exhibit a degree of architectural thinking despite fact that it was done in the period with great faith in concentration. Will the Šiška Partnership project ever bear fruit?

Trubarjeva cesta ("Primož Trubar Road"), formerly named after St Peter, plays a special role and holds a special place in the history of the city of Ljubljana. Already the oldest town maps feature a road outside the city walls leading towards the parish of St Peter, the oldest parish in the Ljubljana area. The road has a fork: one branch leads to the erstwhile Blatna vas (present day Mala Street leading into Kolodvorska Street) while the other goes to Kravja dolina, and beyond to the remote village of Vodmat (present-day Vidovdanska Street). In its idiosyncrasy, Trubarjeva Road has continued to stand apart with its content, too: as a typical city-limits road on the eastern fringe, it ended up hosting the less desirable activities and content - tanneries, as well as seedy dives. Trubarjeva served as a backdrop to countless little stories of all those arriving; together with the old townspeople who loved the space for what it was, they shaped the road's atmosphere which remains unique within the present-day city.

The two newer avenues in the scale of city history are **Zaloška** and **Šmartinska cesta** ("Zalog Road"/"St Martin Road"). Their names already hint at their stay-at-home character. Both are eastbound, and similarly to the way Trubarjeva did in the earlier history of the city, they attracted many layers of the malodorous - just of another dimension. However, it was this content which acted like a magnet for different programmes, already in the industrial period and even more so in the post-industrial one. While in the 1970s and 80s saw the development of new neighbourhoods - initially very much geared towards newcomers -, the later economic restructuring changed the programmes of the large industrial volumes, which made them attractive for the whole city.

It's interesting that, contrary to the typical Western experience, the neighbourhoods initially built for newcomers - Štepanjsko naselje, Nove Fužine, more recently also Nove Poljane - have enjoyed phenomenal success also sociologically, becoming spatially completely fused into the city. It is only in their correspondence with the urban space of the roads which serve and supply that they have been left behind. Opportunities, therefore, abound. What is holding them back then?

MD: From Lynch² onwards, urbanistic theory first lays down two fundamental concepts: the classical city, city as a place, a locus, the sedimentary city on the one hand, and a city of currents, a global city, the dispersed city on the other. The transition from the first to the second shapes the character of the city spaces, and especially the arterial roads which lead from the centre toward the fringe³.

JK: It's interesting - the generic and random manner in which the space belonging to arterial roads had been designed in the past mostly still applies nowadays, too: the depositing of ephemerality leads to suburbanisation. Arterial roads are direct connections between suburbias themselves and the centre. In a way - despite public transport that takes place on them -, they are the antithesis of the public and a space of triumph of the informal.

MD: In the 1960s, Ljubljana's arterial roads were transformed from a sequence of urban spaces connected with the local population into road corridors, traffic arteries, and lost their urban character. The formal coherence was replaced by accessibility. Accessibility spurred the crisis of the old city centre and an explosive development on the periphery - exemplified by BTC and Rudnik shopping malls on the



Eden od odgovorov je (še bolj intenzivna) internacionalizacija Ljubljane, v ekonomskem in demografskem smislu, turizmu, gospodarstvu in arhitekturi. Drugi odgovor je navidezno v nasprotju s prvimi: gre za nasprotovanje in zmanjševanje posledic rastoče globalne družbe (se pravi, osvobodjene lokacije), ki jo usmerjajo mediji in ki temelji na potrošništvu. Specifičnost lokacije je ponovno prepoznan kot vir izkušnje in pomena, ki je avtentičen in ima potencial.

Tretji (in v tem tekstu zadnji) odgovor je upoštevanje tehnološke in socialne revolucije, ki jo živimo in vzpostavitev pozitivne vizije družbe in prostora. Pri pogledu v to prihodnost se lahko naslonimo na Jeremy-a Rifkina, na njegovo tudi v slovenščino prevedeno uspešnico *Družba ničelnih mejnih stroškov* (Založba Modrijan, 2015). Gre za popis prihodnjega razvoja (zlasti zahodnega, industrijsko razvitega) sveta, v katerem s postopoma prihajajočim internetom stvari prihaja doba skoraj brezplačnih dobrin in storitev, ki jo bo zaznamoval globalen vzpon kulture deljenja in souporabe – ter neizogiben zaton kapitalizma kot samoumevne družbene ureditve. Prostor pa bo obstal tudi potem, ko bo kapitalizem presežen. Pomembno bo, kako in kje bomo živeli. Večina nas živi in bo živelo v mestih. Mesta so in bodo kulturna infrastruktura, ki generira spremembe in ki je osnova za današnjo postindustrijsko, digitalizirano, povezano družbo znanja. V primeru vpadnic gre za sistematično vračanje urbanega značaja prostorom vpadnic, z urbanim oblikovanjem in arhitekturo, programi, ureditvami za pešce, pa seveda integriranimi novimi tehnologijami in koncepti.

Vpadnice torej po eni strani potrebujejo operacije, ki bodo sledile Plečnikovim in Ravnikarjevim konceptom, prilagojenim za sodobni čas. To pomeni, da dobijo več arhitekture, zagotoviti jim je potrebno urbani prostor, ritem, globino, pestrost, vsebino. Po drugi strani pa je pozitivne spremembe mogoče doseči z obračanjem negativnih trendov, preseganjem sedanje odvisnosti od prometa, suburbanizacije, kar ni mogoče brez novih informacijskih tehnologij, niti brez nove družbene akcije.

Vpadnica kot urbanistični koncept je primer urbanistične naloge, ko je prostor sam "naročnik" naloge, ko predlagane rešitve izhajajo iz samega prostora, potreb in vizij in ne iz interesa posamičnega investitorja. Zato je potreben urbanizem, ki je javen in ne zaseben.

Zato mora ljubljanska mestna uprava, skupaj z arhitekti in urbanisti, zbrati dovolj poguma in energije, da njihovo današnjo podobo nadgradimo z drzno vizijo in ambicijo po urbani povezanosti, svežini, celo na prvi pogled prevratnih idejah. Oblikovanje vpadnic kot javnih prostorov je del puzzla, del širše kompozicije mesta. Relevantne ideje so tiste, ki bodo prepoznale mesto kot izhodišče za nove urbane oblike. Smisel ukvarjanja s problemom vpadnic je torej v spraševanju, razmišljanju in iskanju odgovorov na vprašanja, ki so ostala nerešena v prejšnjih obdobjih ter v načrtovanju inovativnih rešitev. Ko bomo imeli odgovor, kakšna naj bo prihodnost vpadnic, bomo hkrati s tem začrtali tudi prihodnost mesta.

2 Lynch, K. (1960). *Podoba mesta*. Goga: Novo mesto, 2010.

3 Današnja mesta so locirana na nekakšnem hiperterritoriju, kjer imajo povezave preko IKT enako težo kakor grajena omrežja (prometna in komunalna infrastruktura) ter krajina. Čeprav infrastruktura IKT v urbanih krajih vse bolj sestoji iz posamezniku nevidnih elementov (podzemni kabli, brezžična omrežja), je postala enako pomembna kot transportna, vodovodna ali električna.

2 Kevin A. Lynch, *The Image of the City*.

3 *The cities of today are located in a kind of hyperterritory where the IT connections hold the same weight as built networks (traffic and utility infrastructure) and the landscape. Even though telecommunications infrastructure in urban places increasingly consists of elements invisible to the individual (underground cables, wireless networks), it has become as important as transport, water supply, or electric infrastructure.*

outskirts of Ljubljana -, and, chiefly, caused the flight from the city and the growth of the suburbia around the city, as well as the suburbanisation of the countryside. Arterial roads have become a part of the regional network where motorways and ring roads have assumed the main role. Likewise, the car has been given preference over the pedestrian and the cyclist.

JK: Another characteristic of Ljubljana's arterial roads, which has only very slowly begun to be exploited in the development of the city space and its function, is the fact that the arterial roads and railway tracks run parallel to each other, which is urbanistically unique and represents an immense potential for the development of the radial city design.

MD: Nowadays, it is becoming increasingly clear that cities are not primarily intended for cars. Even cars themselves are becoming smaller, lighter, more adaptable, and safer. Though they are currently not (yet) able to drive and park autonomously, the traffic in the city is spreading from the private into the common domain. In addition to the classic public transport, new forms of mobility are springing up, such as car sharing, arranging transportation via social networking, we are seeing ideas about small city cars available for hire like city bicycles, etc. Car ownership is no longer self-understood in many progressive cities, including Ljubljana. This is affecting the role of the arterial roads, as well. New answers are needed, new concepts for their transformation in terms of sensible urban purpose and traffic use.

One such answer is (an even more intensive) internationalisation of Ljubljana as regards economy and demographics, tourism, business, and architecture. Another answer is seemingly in contradiction to the first one: going against and mitigating the consequences of the growing global society (i. e. the liberated location), which is dictated by the media and founded on consumerism. The specificity of the location is again recognised as a source of experience and meaning which is authentic and carries potential.

The third - and final, as far as this text is concerned - answer takes into account the technological and social revolution which we are all living, and establishes a positive vision of society and space. As we look into this particular future, Jeremy Rifkin and his bestselling *The Zero Marginal Cost Society* can provide us a bit of guidance with his vision of the future development of the world (primarily Western, developed world) where the internet of things will usher in an age of almost free goods and services, giving rise to a global culture of sharing and joint use, and causing capitalism to be eventually eclipsed as the inevitable social order.

Space will carry on after capitalism has been superseded. How and where we'll live will be important. Most of us live and will continue to live in cities. Cities are and will continue to be the cultural infrastructure which generates change and is the basis for present-day post-industrial, digitised, connected society of knowledge. In the case of arterial roads, it's all about the systematic re-instatement of the urban character to the spaces occupied by arterial roads through urban design and architecture, programmes, pedestrian regulations, and, naturally, integrated new technologies and concepts.

On the one hand, then, arterial roads need operations which will follow Plečnik's and Ravnikar's concepts adapted for our modern times. This means that they will receive more architecture, they must be given urban space, rhythm, depth, diversity, and content. On the other hand, positive change may be achieved by turning around negative trends, overcoming the current dependence on traffic, suburbanisation. This, however, is not possible without both new information technologies and new social action.

The arterial road as an urbanistic concept is an example of an urbanistic task when the space itself is the "client", when the suggested solutions derive from the space itself, its needs and visions, and not from the interests of an individual investor. This is why public, not private urbanism is required. This is why Ljubljana's city administration, together with architects and urbanists, must find enough courage and energy to upgrade the six roads' present-day image with a bold vision and ambition of urban connectedness, freshness, of ideas that at first glance seem no less than revolutionary.

The design of arterial roads as public spaces is a piece of the puzzle, a part of the wider composition of a city. Relevant ideas are those which will recognise the city as the starting point for new urban forms. The purpose of tackling the problem of arterial roads is in asking the questions, thinking about them and finding answers to questions which were left unsolved from previous periods, and in designing innovative solutions. When we have found the answer to what the future of arterial roads should be, we will at the same time also outline the future of the city.

Vpadnica = izpadnica razpršenega mesta

O urbanotvornem potencialu vpadnic od A do Ž

Uroš Lobnik

A kot AVERZIJA DO AVTONOMIJE AVTOMOBILA, **B** kot BIVANJSKA VPADNICA, **C** kot CONIRANJE VPADNICE RAZPRŠENEGA MESTA, **Č** kot ČASOVNI TRAK MESTA, **D** kot DIVERZITETA VPADNIC JE DNK MESTA, **E** kot EKONOMIČNA IN EKO-LOGIKA VPADNICE, **F** kot FILOZOFIJA PARTICIPACIJE – POOSEBLJENI PARTER, **G** kot GLOKALNA IMPOTENCA VPADNICE, **H** kot HOMOGENI KAOS HETEROGENE STRUKTURE MESTA, **I** kot IKONE OB VPADNICI IN IKONIČNE VPADNICE, **J** kot JAVNI POTNIŠKI PROMET, **K** kot KRAJINA OBVOZNIČNE IN CESTNEGA OBROČA, **L** kot LIBIDO LINEARNEGA MESTA, **M** kot MEGATEKTURA IN MEGASTRUKTURA, **N** kot NAČRTOVANA KOMERCIALIZACIJA (NEGACIJA) JAVNEGA PARTERJA, **O** kot OBSESIJA GLOBALIZIRANE PREPOZNAVNOSTI, **P** kot PRIMANJKLJAJ PROSTORSKEGA SPOMINA GRADI VIRTUALNO MESTO, **R** kot REALNOST SUBURBIJE – VPADNICA JE IZPADNICA, **S** kot SAMOORGANIZIRANA FUNKCIONALNA IN OBLIKOVNA SPECIALIZACIJA VPADNICE, **Š** kot ŠOLA PROSTORSKEGA (NE)REDA KOMERCIALNIH VPADNIC – ŠEHEREZADA URBANOSTI ali ŠOLA PROSTORSKEGA (NE) REDA KOMERCIALNIH VPADNIC, **T** kot TOPOGRAFIJA VPADNICE, **U** kot UPROSTORJANJE VPADNICE RAZPRŠENEGA MESTA, **V** kot VEDUTE VPADNICE, **Z** kot ZELENA POTEZA, **Ž** kot ŽIVLJENJSKA DOBA VPADNICE

Povzetek

Vpadnica 20. stol. je bila načrtovana kot infrastrukturni koridor motoriziranih prevoznih sredstev, s podrejeno vlogo pešca ali brez njega. Vpadnica 20. stol. je odraz zahtev in potreb po čim večji avtonomiji avtomobila, ki ne povezuje le grajenega roba s sredico mesta, temveč predvsem mestne centralne pole z difuznimi prostori suburbije. V realnosti mest vpadnica, čeprav je vselej imela izjemen vpliv na urbani razvoj, večinoma ni element urbanističnega načrtovanja in šele po izgradnji vzpostavlja prostore, s katerimi se postopoma spreminja v pomembno urbanistično dediščino. Zaradi izredno hitre gradnje vpadnic se je površina mest v dvajsetem stoletju večkratno razpršila in prostor, ki je potreboval vpadnice, je večino vpadnic prepustili samopreživetju. Na nemestotvorne podobe vpadnic in sveta vzdolž njih se lepijo najrazličnejši pojmi negativnih posledic hitre urbanizacije; propadnica, pripadnica, prepadnica, prestopnica, prešuštnica, prevodnica, preklonpnica itn. Marsikatero mesto (tudi slovensko) ima pomenski in oblikovni odnos do vpadnice kot prometnice, ki ne vodi v središče mesta, temveč je ravno nasprotno usmerjena iz urbane sredice v suburbijo, ki se spreminja v mesto, razpršeno mesto s takšnimi vpadnicami pa v regionalno mesto. Toda ob razumevanju, da vpadnica deluje v več smeri je potrebno uvideti, da se vpadnica ne spreminja samo kot prostorsko oblikovna urbana poteza, temveč tudi kot urbana struktura, ki generira nove oblike in načine strnjevanja razpršenega mesta. Vpadnica se iz prometno infrastrukturne poteze spreminja v hrbtenico "Smart" mesta, v kompleksno urbano umerjeno strukturo, sestavljeno iz realnega in virtualnega prostora, ki se ciljno vklaplja z naravnim in grajenim prostorom in postaja pomemben gradnik ekološke infrastrukture mesta.

Sodobno mesto je v izjemno kompleksnem ter vseobsežnem procesu urbane transformacije, v katerem vpadnica ni pomembna samo kot infrastrukturni koridor, temveč kot kompleksna urbana struktura, ki potrebuje in povezuje urbaniste, krajinske arhitekta, prometne načrtovalce, okoljevarstvenike, turistične managerje, strojnike, elektroinženirje, informatike, najbolj pa arhitekta generalista. Pri prestrukturiranju vloge in pomena vpadnice, tudi zaradi specializacije strok, si bodo morali arhitekti znova pridobiti ustrezno načrtovalsko vlogo, ne le zaradi potreb po vzpostavitvi identifikacijskih potez razpršenega mesta, temveč zato, ker vpadnica znova postaja najbolj kompleksna in mestotvorna struktura sodobnega mesta.

A kot AVERZIJA DO AVTONOMIJE AVTOMOBILA

Vpadnica 20. stol. je načrtovana kot infrastrukturni koridor motoriziranih prevoznih sredstev, v podrejeni vlogi ali celo brez pešca, kot funkcionalni in simbolni svet 'modernega in mobilnega divjaka'. V začetku 20. stol., ko avtomobilska industrija in potrošniki ustoličijo 'demokratsko' pravico do svobode gibanja, prevzamejo specializirani strokovnjaki za načrtovanje infrastruktur, prvenstveno cestnih omrežij in primar-

nih cestno-prostorskih potez (prometni načrtovalci), večji del kompetenc pri načrtovanju urbanega razvoja. Vpadnice postanejo "avtomobilske vpadnice" in se gradijo skoraj tako hitro, kot se proizvajajo avtomobili, 'serijsko' ter po 'tekočem traku'.

Avtomobil ima v 20. stol. v mestu popolno prostorsko avtonomijo. Prostorska avtonomija avtomobila legalizira 'vdor' avtomobila v kompaktne urbane struktu-

re, nemudoma ustavi razvoj strnjenega mesta, sproži disperzijo mestnega roba, 'razosebi' mestno sredico (pojem "donat" se v Ameriki uporablja za izpraznjeno središče) in podpre nagel, ponekod z državno podporo, razvoj sodobnega razpršenega mesta. Vpadnica postane izpadnica!

Dolgoletni negativni vplivi motoriziranega prometa na bivanjsko in naravno okolje zvišujejo odpor do avtonomije avtomobila v mestih. Motoriziran promet vpliva na uporabo in strukturiranje urbanega parterja, degradira prostore historične sredice, ki jo zatrpajo parkirišča prebivalcev suburbije ali stanovalcev z roba strnjenega mesta v zgoščenih urbanih območjih, posredno vpliva na depopulacijo strnjenih mestnih območij. Averzija do avtonomije avtomobila ukine "avtomobilsko" vpadnico.

Razvoj mobilne družbe, disfunkcionalnost parterja, nizka kakovost bivanja, dezorientacija in številni drugi dejavniki, vodijo v prestrukturiranje funkcionalnega profila 'avtomobilske vpadnice'. Vpadnice na območjih kompaktne urbane strukture, ponekod integrirane vanjo, ponekod popolnoma izločene iz nje, po avtonomiji avtomobila po pol stoletja znova stavijo na avtonomijo pešca, kolesarja in drugih okolju vzdržnih uporabnikov, ter nikoli več ne bodo samo specializirane motorizirane prometnice! Čas je, da vsaj nekatere med njimi postanejo kompleksne urbanotvorne vpadnice.

B kot BIVANJSKA VPADNICA

Vpadnice monarhičnih mest so bile poleg trgov in parkov načrtovane in grajene kot najbolj reprezentativne bivanjske površine mesta. Z avtonomijo avtomobila tudi monarhične vpadnice postanejo najmanj želeni bivanjski prostori! 'Avtomobilske vpadnice' zunaj mest generirajo izgradnjo izpadnic, nadomestnih naselij ob vpadnicah – stanovanjskih satelitov (predvsem v Evropi) in megatekturo prostostojčih enodružinskih hiš.

S tehnološkim razvojem digitalne družbe ter z razumevanjem in zvečano možnostjo odprave negativnih vplivov osebne motoriziranega prometa na urbano strukturo, se ponujajo številne nove možnosti, da mestne vpadnice znova postanejo kompleksne mestotvorne strukture in si povrnejo status kakovostnega bivanjskega prostora. Skandinavci, ki so sredi 20. stol. načrtovali in realizirali pionirske ter najbolj kakovostne zasnove bivanjskih vpadnic s stanovanjskimi soseskami na vpadnicah (Stockholm) in v 60. letih prejšnjega stoletja vplivali na gradnjo sosesk na vpadnicah številnih evropskih mestih (tudi slovenskih¹), ob

1 Npr. Gosposvetska cesta v Mariboru.



vstopu v 21. stol. ponovno dokazujejo, da prostor bivanjske vpadnicah zahteva specifično, bivanju prilagojeno strukturiran profil (Köbenhavn).

Trajnostno mesto potrebuje in generira specializirane bivanjske vpadnice! Bivanjska vpadnica je vezana na javni potniški promet. Vzpostavljanje in načrtovanje bivanjske vpadnice, nove ali prestrukturirane in dopolnjevanje obstoječih vpadnic, temelji na rehabi(lit)aciji mesta v kontekstu povezovanja urbane forme s topografijo in naravo prostora, v katerem se mesto nahaja ter razvija. Vpadnica se lahko z inovativnimi arhitekturnimi tipologijami, s polifunkcionalnim, bivanju prilagojenim parterjem, s specifično urbano opremo, "pametnim" strukturiranjem urbanega profila, znova vzpostavi kot reprezentančni bivanjski prostor. Vpadnica ima potenciale, da znova postane (tako kot v 18. stol.) prestižen, morda celo najbolj kakovosten bivalni prostor mesta.

C kot CONIRANJE VPADNICE DISPERZNEGA MESTA

Enosmerna vpadnica monarhičnega mesta, ki je bila načrtovana brez avtomobila, je po njegovi stoletni avtonomiji še vedno vitalna urbana struktura. Vitalnost ji zagotavlja njena urbana kompleksnost. Strukturiranje mestnih vpadnic je med 17. in 19. stol. sledilo konceptu ciljno hierarhično usmerjene urbane poteze, ki je z vsem, kar jo je vzpostavilo, hierarhično pomensko osmišljala njeno lego in vlogo v strnjem mestu.

Razvlečene 'avtomobilske' vpadnice razpršenega mesta so urbani antipod ciljno usmerjenim vpadnicam kompaktnega mesta: so prometni koridorji, ki so se zarili v strnjeno urbano formo ali pa so iz nje izleteli. Vpadnica razpršenega mesta ni prostorsko določljiva, ni funkcionalno enovita, ni profilirana za grajeni prostor, skozi katerega poteka, ne vzpostavlja oblikovno poenotenih in nadzorovanih stavbnih nizov, temveč le povezuje, zamejuje ali seka funkcionalno raznolika introvertirana stavbna območja – cone.

Vpadnica razpršenega mesta zaroblja, seka ali povezuje – urbane cone – območja specializirane urbane rabe. Cone vzpostavljajo urbano rabo, ki je odmaknjena od vpadnic, zato prostor vzdolž vpadnic ni urbanotvorno strukturiran. Vpadnica kot določevalka coniranja ni gradnik kompleksne urbane strukture, ima pa izjemne potenciale, da postane urbanotvorna. Oblikovanje prostora vpadnice ni odvisno od razvojnih procesov znotraj specializiranih con. Vloga in pomen vpadnice se zvišuje s heterogeno rabo pro-

storov. Urbanotvorna vpadnica s faznim, nelinearnim vzpostavljanjem uporabniško specializiranih con vzpostavlja novo načrtovalsko komponento, ki podpira razvoj linijske, heterogene, segmentno raznolike urbanotvorne strukture trajnostnega mesta in ponovno postavlja pod vprašaj stališče C. Alexandra "City is (not) a tree". Conirana vpadnica v mrežno strukturo mest vrača "drevesno infrastrukturo", ki podpira razvoj novih urbanih struktur (in arhitekturnih tipologij), uspešno povezuje raznolike mestne predele, združuje urbanotvorne poteze v pomensko strukturo, ki določa identiteto mesta. Urbanotvorna vpadnica s heterogeno urbano strukturo presega monotono specializacijo coniranih mest. Conirana vpadnica je hierarhično – funkcionalni gradnik morfološke strukture sodobnega urbanega tkiva! Urbanotvorno conirana vpadnica je pospeševalec trajnostno nadgradnje in strnjevanja razpršenega mesta.

Č kot ČASOVNI TRAK MESTA

Vpadnice monarhičnih mest s palačami, trgi, parki, spomeniki, z usklajenim načrtovanjem parterja in hierarhičnim segmentiranjem osne urbane poteze, vzpostavljajo morfološko najbolj prepričljiva urbana območja. Monarhična vpadnica je urbani artefakt (po A. Rossi-ju)², eden najbolj prepoznavnih in specifičnih gradnikov urbane forme. Vpadnica kot "morfološka" cezura razkriva ustroj in raznolikost urbanih struktur ter tekstur razpršenega mesta, je prostorski rez, usek, ki z grajenima robovoma vzpostavlja najbolj zapomnljiv element prostorske identifikacije – časovni trak mesta! Stavbne nize ali zaporedja prostostojećih stavb vzdolž vpadnic je mogoče subjektivizirati v spominske poteze, hodnike urbane topografije, koridorje urbanistične arhitekturne dediščine mesta!

Vpadnica razpršenega mesta je nosilka urbanega, arhitekturnega in osebnega spomina. V času, ko "sodobna tehnika z brutalno močjo in brezbriznostjo vsenaokrog razkopava spomine"³, je zaznavanje urbanega časovnega traka pomemben identifikacijski element.

Sl. 1: Los Angeles, Willshire boulevard (1920).

Sl. 2: Los Angeles, Willshire boulevard (2010).

Sl. 3: Sea of Hull (2016). Več kot 3000 ljudi z modro prebarvanimi telesi je poziralo fotografu Spencerju Tunicku v okviru projekta Telesa in človečnost poplavljajo ceste, za potrebe promocije evropske prestolnice kulture 2017. Projekt napoveduje 'poosebljanje' prostorov, v katerih je skoraj sto let prevladovala 'avtonomija' avtomobila.



2 Rossi, A. (1982) *The Architecture of the City*. New York: The MIT Press.

3 Povzeto iz stavka: "...obvoznica, stavbe, industrijska zemljišča, ograde, ceste, železniška proga, vse to se tod naokoli prepleta, točno tako, kot se stari *songline* prekine z brutalno močjo in brezbriznostjo, s katero sodobna tehnika vsenaokrog razkopava spomine," Hetmans, S. (2015). *Vojna in terpentini*. Ljubljana: Beletrina. Str. 183.



4



5

Sl. 4: Morfološko analitična umetniška upodobitev Pariza razkriva stavne otoke kot DNK zapis mesta.

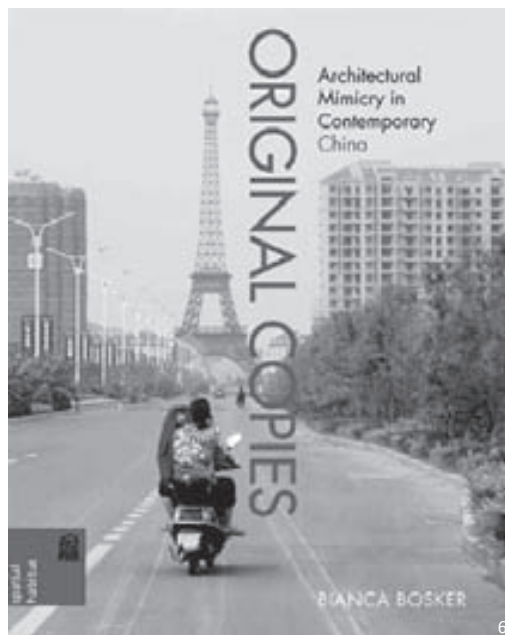
Sl. 5: Tianducheng (2010). Kitajsko mesto s prepoznavnimi globalnimi arhitekturnimi ikonami, v katerem trenutno živi le 2000 ljudi, čeprav ponuja stanovanja za 200 000 prebivalcev.

Sl. 6: Naslovnica knjige *Originalne kopije*, ki razkriva arhitekturno mimikrijo sodobne Kitajske.

Sl. 7: Avinguda Diagonal, Barcelona. Ikonična vpadnica s petdesetimi metri širine in 11 kilometri dolžine, ob kateri so zbrane številne arhitekturne ikone in arhitekturni prostori mesta.

Sl. 8: Frank Ghery, Muzej Guggenheim v Bilbao (1997). Muzej, ki je sprožil svetovni trend gradnje ikonične arhitekture, je postavljen ob vpadnico in se nanjo navezuje funkcionalno in oblikovno.

Sl. 9: Herzog & de Meuron, Prada, Tokio (2003). Komercialna ikona ob komercialni vpadnici.



6

Postavlja se vprašanje, kako na potezah dinamičnih vpadnic oziroma njenih segmentih, ki so izrazito podvržena kapitalskim interesom, ali na potezah deficitarnih vpadnic, ki vzpostavljajo monotona urbano degradirana območja, vzpostavljati in ohranjati zopmljive prostore, ki strukturirajo urbani spomin? Kaj je urbani spomin danes in kakšen bo jutri?

Vpadnica v disperznem, trajno spremenljivem prostoru mesta ne vzpostavlja linearne časovne strukture urbane forme. Razpršena urbana forma podpira nelinearno časovno strukturiranje vpadnic z ohranjanjem in preurejanjem historičnih območij, z vzpostavljanjem novodobnih grajenih in naravnih območij, z zviševanjem pričevalno specifičnih območij, z oblikovanjem in gradnjo karakternih ambientov mono- ali polifunkcionalnih urbanih tekstur – ne glede na kakovost uprostorjanja vpadnice.

D kot DIVERZITETA VPADNIC JE DNK MESTA

S preusmeritvijo urbanega razvoja v difuzno suburbijo so vpadnice v sodobnem razpršenem mestu kljub oblikovnemu nadzoru, navkljub funkcionalni specializaciji in pestrosti arhitekturnega oblikovanja, v zaznavnem smislu bolj ali manj enake! Unificirana vpadnica naredi prostor vpadnice za neatraktiven, neprepoznaven in brezčasen, pači zaznavanje mestnega prostora in ima preko popačenega zaznavanja dolgoročen vpliv na razvoj urbane strukture.

Mesta potrebujejo uporabniško diverzitetno in heterogenost vpadnic. Le diverzificirana vpadnica je uspešen gradnik morfologije mest (na kar se prevečkrat pozablja). Mesta potrebujejo vpadnice s specializiranimi segmenti, ki so trajno ali začasno namenjeni samo specifičnim načinom rabe kot tudi specializirane "alternativne" vpadnice. Segmentirana specializacija vpadnic in "alternativne vpadnice" so 'DNK' zapis mesta.

V večjedrni urbani strukturi 'DNK zapis' ni odvisen od prostorsko oblikovne hierarhije, temveč od deležev pomensko-funkcionalnih ter oblikovno-ambientalno raznolikih odsekov vpadnic (npr. najava vstopa v mestno sredico,...). Uporabniška in prostorsko identifi-

kacijska segmentacija vpadnic je pod vplivom urbanistične politike in večšine načrtovanja. Segmentno strukturirana diverzitetna vpadnic se vzpostavlja večnivojsko, s kompleksnim načrtovalskim pristopom, ki izhaja iz razumevanja obstoječih urbanih struktur ter razvojnih možnosti in potreb novih območij.

E kot EKONOMIČNA EKO-LOGIKA VPADNICE

Uprostorjanje vpadnice znova postaja ključna tema urbanega preurejanja mest. Prostor vpadnice razpršenega mesta ima potencial, da postane najbolj kompleksen gradnik trajnostne urbane strukture z upoštevanjem raznovrstnih potreb razvoja urbane strukture. Vpadnica je ekološka infrastruktura sodobnega, trajnostnega mesta. Sodobna vpadnica je ekološka prebujalka mesta – ni prometna žila, ki zastrepja mesto, temveč mestu distribuira živila, hrano in zrak.

Načrtovanje vpadnice je bilo desetletja domena prometnih inženirjev, ki so snovali vpadnice kot globalizirano prometno krajino (vpadnice so govorile esperanto, in ne jezike držav, v katerih so bile grajene). Okoljevarstveni vidiki načrtovanja vpadnic generirajo eko-profile, njihovo načrtovanje zahteva vključevanje novih specialistov (arhitekti, krajinski arhitekti, okoljevarstveniki ...), ki nekoč le motorizirane vpadnice preoblikujejo v pomemben segment ekološke urbane infrastrukture.

Eko-logika vpadnice pogojuje trajnostne profile. Olmsteadova vpadnica je kot nosilka zelene parkovne poteze v urbani prostor nedvomno predhodnica ekoprestrukturiranja prostora vpadnic. Ekološki profil vpadnice se bo z razvojem novih znanj in tehnologij še nadalje spreminjal in nadgrajeval – sprva v smislu dopolnjevanja in oblikovanja specifičnih profilov (ki so omejevali neposredne negativne vplive motoriziranega prometa na urbani prostor), nato pa vse pogosteje v gradnike urbane eko-infrastrukture mesta.

F kot FILOZOFIJA PARTICIPACIJE – POOSEBLJENI PARTER VPADNICE

Arhitektura, ki vzpostavlja parter tako z zasebnim kot z javnim programom, je pri monarhični vpadnici strukturirala tudi površine za pešce. Vpadnica postane boulevard ali avenija le takrat, ko se grajeni prostor vzpostavlja iz arhitekture. Hiša, razumljena in načrtovana kot 'stroj za bivanje', ni vplivala le na korenito spremembo arhitekturnega jezika, temveč predvsem na odmik od načinov tradicionalnega bivanja družbe tistega časa. Vpadnice so s hišo-strojem dobile 'mašinsko' logiko, osmislile so prostor urbanega nomada. Urbani nomadi so bili sprva vezani na avtomobil – v dobrem stoletju pa se je profil urbanega nomada, tako kot profil vpadnic, močno razširil. Delež potreb po specifičnih prostorih za specifičnega uporabnika vpadnic se je zelo povečal, premo sorazmerno s porastom neprostorov v parterju sodobnega mesta.

Ob 'avtomobilskih' vpadnicah je delež neizkoriščenih urbanih površin visok, kar ponuja izjemne potenciale za urbano regeneracijo. Preveč izpraznjenih, človeku neprijaznih, nepriljubljenih (s humanega merila degradiranih) prostorov, ki uporabnika odvrtačajo, da bi se gibal skozi, in ga silijo, da se jim, če je mogoče izogiba, je po nekaj desetletjih pripeljalo do tega, da so se meščani pričeli samoorganizirati in zavzemati za izgubljene, pešcem neprilagojene, nedostopne, nevarne, nepriljubljene, pozabljene površine ali prostore mest. Parti-

cipacija javnosti – meščanov pri prepoznavanju potencialov ter potreb po uporabi prostorov na potezah vpadnic izjemno narašča, kar dokazuje potrebo po posebljanju prostora. S participacijo uporabnikov so nekatere opuščene infrastrukturne poteze dobile novo rabo in se mestom ponudile kot alternativne vpadnice! (High Line v New Yorku – prostor opuščene segmenta mestne železnice). Alternativne vpadnice generirajo urbanotvorno infrastrukturo, ki potrebuje arhitekta, krajinske arhitekta, urbane sociologe, ekološke. Novodobni profili in koridorji za specializiranega pešca so še marsikje 'skriti', tudi ob vpadnicah. Poosebljeni parter dobiva poosebljene uporabnike – tudi neprostore mesta spreminja v prostore. Z razvojem »smart« mest se bo urbana oprema izrazito prestrukturirala, ob vdiranju virtualne resničnosti v realne prostore mesta se širi razvoj novih 'alternativnih vpadnic', ki širijo načine rabe in seznam tipologij odprtega prostora.

G kot GLOBALNA in GLOKALNA IMPOTENCA

Ob ali za vpadnicami razpršenega mesta se gradi izjemna količina brezoblično nekvadratnih stavb in le malo kakovostne arhitekture, med njimi skoraj ni izoblikovanih javnih odprtih površin. Nenadzorovano razraščanje urbanega maščevja (sala), s (pre)obsežnimi površinami za mirujoči promet, dela prostore, po katerih potekajo vpadnice za brezosebne. V suburbiji je gradnik prostora parcela in ne stavba na parceli. 'Avtomobilska vpadnica' napaja ogromna introvertirana, suburbana območja, brez javnih odprtih površin in generira aseptičen, vase zaprt, impotenten urbani prostor. Brez raznolikih uporabnikov in programske heterogenosti, ki osmišlja načrtovanje parterja, je vpadnica urbano impotentna.

S prometno-tehnično globalizacijo prometnic je prostor vpadnic podrejen urejanju prometnih površin (dve tretjini površin za promet v mestih pokrivajo površine za mirujoči promet). Mesta imajo in dobivajo urbano impotentne prostore že zaradi standardiziranega načrtovanja prometnega koridorja (telesa). Prometno glokalizirana mestna vpadnica razkriva kreativno in kulturno impotenco mesta, nima empatije do urbanega bivanja. Cerda, ki je formaliziral 'urbaniistično teorijo', preden je izdelal inovativni načrt za urbano širitev Barcelone⁴, je v svojih dveh priročnikih večkrat poudaril, da je heterogena uporaba prostora neizogibna priložnost in nuja sodobnega mesta. Še pred motorizacijo družbe je uvidel, da načrtovanje infrastrukture združuje več dejavnikov in da je mesto najbolj kompleksna kreacija človeštva!

Posnemanje nekaterih urbano prepoznavnih vpadnic (globalne arhitekture in njenih lokalnih izpeljank), s prepričanjem, da bodo mesta z izgradnjo uveljavljenih globalnih-simbolno prepoznavnih form pridobila na sodobnosti, ali gradnja franšiznih arhitektur ter prostorov vzdolž vpadnic, prinaša mestom globaliziran in glokaliziran identifikacijski prostor, ki je v kontekstu urbane prepoznavnosti povsem impotenten. Globalizirano in glokalizirano impotenco vpadnic heterogene urbane strukture je treba preseči, ne le v kontekstu osmišljanja berljivosti mestnega telesa. Duhamorni predeli vpadnic, ki uporabnika, čeprav imajo oblikovane površine, odvrčajo, da bi se po njih gibal, najbolj 'odkriti' razkrivajo impotentnost urbanih struktur, hkrati pa ponujajo največje poten-

cialne za urbanotvorni razvoj mest. Vpadnice imajo največ potencialov za prostorsko, simbolno in identifikacijsko odpravo urbane impotence.

H kot HOMOGENI KAOS HETEROGENE STRUKTURE MESTA

V 'megateksturi komercialnega pejzaža', kot so prostor razpršenega mesta poimenovali R. Venturi, D. S. Brown in S. Izenour, "arhitektura preprosto ni dovolj, ker prostorske odnose odredijo simboli. Arhitekturna oblika v takšni krajini je prej simbol kot prostorska forma. Arhitektura ne odreja skoraj ničesar: velik napis in majhna zgradba je pravilo Route 66."⁵ Arhitektura in arhitekturna tipologija v prostoru vpadnic razpršenega mesta ni edini določevalec prostora, ker ni potrebe oziroma zahtev po hierarhičnem odnosu s tradicionalnim strnjnim mestom. "Neskončna" vpadnica razpršenega mesta oziroma urbani prostor ob njej, je nosilka 'globalnih' in 'glokalnih' simbolov, s katerimi se meščani in obiskovalci mesta identificirajo.

Z 'avtomobilskimi' vpadnicami so mesta dobila neskončno, nehierarhično množico raznolikih, večinoma časovno omejenih simbolov, ki med seboj tekmujejo za prepoznavnost. Simboli, ki se zbirajo ob vpadnicah, jo predoločajo kot "arhetip komercialne poteze". Ne glede na lego ali velikost, arhitektura simbolov dvajsetega stoletja ne usmerja, temveč le določa prostore heterogene urbane strukture. Zato je arhitektura ob vpadnici morala postati ikonična!

Vpadnice z urbanotvornim karakterjem homogenizirajo oblikovni kaos heterogene urbane strukture. Vpadnica v razpršenih urbanih formah je povezovalno-urbanotvorni ali ločevalno-infrastrukturni segment urbane strukture. 'Avtomobilska vpadnica' je infrastrukturno specializirana razločevalka prostora, ločena od prostora mesta (in narave) zaradi negativnih vplivov prometa tako na grajeno kot naravno okolje. 'Urbanotvorna vpadnica' je določevalka in generator urbanega utripa, integrirana v urbani prostor, ki ga osmišlja.

Urbanotvorne vpadnice omogočajo zaznavanje in berljivost urbanega prostora, vzpostavljajo horizontalnost, vertikalnost ali celo večdimenzionalnost (vertikalno mesto), statičnemu prostoru dodajajo dinamično virtualno realnost. Vpadnice s specializiranimi ali multifunkcionalnimi tipologijami odprtega prostora in 'ikonično' arhitekturo ustvarjajo prepoznavne prostorske poteze, prostorske sestavljanke, krpanke raznolikih, kratkokrajnih simbolnih območij, ki določajo merilo mesta in homogenizirajo kaos heterogene urbane strukture.

I kot IKONE OB VPADNICI IN IKONIČNE VPADNICE

Guggenheimov muzej v Bilbao je sprožil trend gradnje ikonične arhitekture. Ikonična arhitektura je produkt avtorske arhitekture "star(t)" arhitektov in "franšiznih" naročnikov. Mesta zaznajo ikonično arhitekturo kot odrešiteljico, ki z izstopajočo in neizmerno privlačno arhitekturno formo, ne glede na funkcijo, virtualno ali realno ponuja upanje na ekonomski vzpon mest. Mesta so začutila potrebo, da



4 Busquets, J. (2009). *Cerda and the Barcelona of the Future*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

5 Venturi, R. (1988). *Pouke Las Vegasa*. Beograd: Iro "Građevinska knjiga". Str. 13.



10



11



12



13

Sl. 10: Načrt Obus za Alžir (1933), v katerem Le Corbusier združi infrastrukturni in bivanjski objekt v linijsko potezo, ki naj bi zamejevala razpršeno gradnjo okrog mesta.

Sl. 11: Koncept linearnega mesta, ki ga je Soria y Mata zasnoval leta 1882, sloni na potezi "neskončne vpadnice", ki je zasnovana kot funkcionalna in simbolna hrbtenica mesta.

Sl. 12: Ameriška suburbija iz 70. let 20. stoletja. Na območju "suburbanega maščevja" ni ničesar, kar bi mestu zagotavljalo prostorsko orientacijo.

Sl. 13: Llewelyn Park (1853) je eno od prvih načrtovanih suburbanih območij v ZDA, še preden je na razvoj suburbije vplivala 'avtomobilska' vpadnica.

arhitektura znova vzpostavlja in reanimira urbani prostor, tudi ob vpadnicah.

Arhitekturne ikone v devetdesetih letih 20. stol. nadomestijo punktiranje vpadnic z urbani poli (strnjnimi gručami vertikalnih stavb ob križiščih). Primarni cilj danes vseprisotnih arhitekturnih ikon je biti s svojo formo in fasadnim ovojem viden, zaznaven, privlačen, opozoriti nase, promovirati lastnika in uporabnika/potrošnika, ne pa usmerjati po prostoru. 'Arhitekturne ikone lahko stojijo kjerkoli ob vpadnici, ker so prostorsko hierarhično in kontekstualno odcepljene od prostora, v katerem se nahajajo'⁶. Ob mestnih vpadnicah ni pravil, ki bi določala prostorsko vlogo in pomen ikon kot urbanih markerjev (hierarhične odnose), edino pravilo je, da brez arhitekturnih ikon vpadnice niso urbanotvorne poteze! Ikoničnim stavbam v nekaterih mestih sledi tudi ikonični odprti prostor.

Opazovati in biti opazovan je potreba vsega, kar je ob vpadnicah. Ikonične mestne vpadnice so najbolj voajeristični mestni prostori – so predstavnice arhitekturne mode v mestu, zato se vpadnice spreminjajo (vsaj nekatere) v modne piste. Simptomatično je, da so največ arhitekturnih ikon prispevale prav modne konfekcijske hiše. Ko je na vpadnici veliko arhitekturnih ikon, lahko vpadnica postane ikonična vpadnica – ikonična urbana poteza, specializirana oz. prepoznavna po arhitekturnih ikonah, ikoničnih izdelkih, ikoničnih uporabnikih ter po ikoničnih dogodkih. Ikonični urbani prostor je npr. beneški Canal Grande – vodna vpadnica s palačami in mostovi (arhitekturne ikone), z gondolami in vaporeti (ikoničnimi izdelki), beneškim karnevalom in zvezdniskimi porokami (ikonični dogodki). Ikonična arhitektura vzpostavlja reperje dinamičnega razvoja urbanega prostora – naša statično strukturo, ki vzpostavlja novodobno topografijo in veduto urbane krajine. Ob vpadnicah so se zmeraj postavljale arhitekturne ikone – toda nekatere med njimi so razumljive kot "site-specific".

J kot JAVNI POTNIŠKI PROMET

"Forma mesta je oziroma mora izhajati iz potreb javnega potniškega prometa"⁷, je v svojih tekstih pisal A. Soria y Mata, ko je leta 1882 zasnoval koncept linearnega mesta (La ciudad lineal). Vpadnica z javnim potniškim prometom je primarna prostorska hrbtenica mesta – in je pravzaprav edina usmerjeno oblikovana urbanotvorna struktura. Vpadnica kot nosilka javnega potniškega prometa vzpostavlja osi urbanega razvoja, saj javni potniški promet potrebuje uporabnike. Vpadnice z javnim potniškim prometom so najbolj urbanotvorne poteze mesta.

Ob infrastrukturne koridorje, ki se 'morajo' preurejati v kompleksne urbane prostore, sodi heterogena gradnja, slednjo pa neizogibno generira tudi večstanovanjska gradnja, ki pa v njihovo bližino noče ali ne more priti, še posebej, kadar načrtovanje prometne infrastrukture poteka ločeno od načrtovanja in realizacije razvoja urbanih območij in naselij. Načrtovanje urbane strukture in vpadnic z javnim potniškim prometom je neizogibno povezano. Metodologija TOD (Transport Oriented Development) ponuja osnovno izhodišče za načrtovanje urbanotvorne vpadnice. Sinergija urbanističnega načrtovanja s planiranjem razvoja javnega potniškega prometa je nuja. Vprašanje je, kako jo vzpostavljati v manjših mestih. Nedvomno obstajajo možnosti za rešitve, ki so prilagojene manjšim mestom, njihov seznam pa bo uvedba avtomobilov brez voznika samo razširila. Kmalu bodo tudi manjša urbana naselja generala urbani razvoj z vpadnico po metodi, ki podpira urbani razvoj na podlagi javnega prevoza.

K kot KRAJINA OBVOZNICE IN CESTNEGA OBROČA

Z urbanističnega vidika obvoznica in cestni obroči ne smejo biti načrtovani le kot infrastrukturni koridorji. Obvoznica ni zamejevalec, ampak gradnik urbane strukture. Obvoznica, ki jo urbana struktura z grajenim tkivom naglo preide ter vsrka vase, postane 'mestni' obroč. Ko se cestni obroč znajde znotraj urbane strukture, ni več samo del prometnega infrastrukturnega omrežja, kot tudi ni le funkcionalno povezovalni prostor za izmenjave med vpadnicami, temveč je (ne) aktivna urbano-načrtovalska struktura. Cestni obroč, ki ga urbana struktura preseže, ni le funkcionalno heterogen večpomenski prostor, ki mobilnega uporabnika usmerja po urbani strukturi, ni le nosilec najbolj pomembnih arhitekturnih simbolov razpršenega mesta 20. stoletja, temveč najbolj kompleksno oblikovana programska vpadnica. Cestni obroč je najpomembnejša vpadnica mesta – os mesta z nakopičenimi novodobnimi javnimi funkcijami ter prostori. Obvoznice oziroma zunanji obroči, ki so načrtovani kot fizično ločene entitete, nikoli niso povsem ločeni od mesta – največkrat vzpostavljajo tamponsko ali razvojno cono mesta. Tako kot so nasadi dreves, ki

6 Sudjic, D. (2008). *The Language of Things*. London: Penguin Books. Str. 15.

7 Choay, F. (1996). *The Modern City: Planning in the 19th Century*. New York: George Braziller. Str. 100.

so pomagali varovanju srednjeveških obzidij, generirali idejo za zeleni obroči mesta (ring), ob katerih so se postavile stavbe nove buržoazije, prostor napredka in kultiviranja mesta (galerije, muzeji, knjižnice, opere, gledališča, akvariji, luna parki, parki), tudi obvoznice vzpostavljajo območja, ki jih je mogoče aktivirati v prid razvoja mest: v prepoznavno trajnostno krajino, ki povezuje grajeno strukturo z naravnim prostorom.

Tako obvoznica kot cestni obroči lahko ohranjajo ali regenerirajo naravni prostor. Urbano 'pasivna' infrastruktura obročasta območja je mogoče spreminjati v urbano aktivna območja: v območja 'pasivne urbane rabe' (krajinski parki), v območje 'energetske infrastrukture' mesta', v "ekološke koridorje", v urbanotvorne prostore, ki označujejo vstop na vpadnice. Obvoznica in cestni obroči so generatorji urbane krajine mest!

L kot LIBIDO LINEARNEGA MESTA

Linearno mesto, ki ga A. Soria y Mata koncipira leta 1882, vzpostavlja široka in neskončna mestna vpadnica, "ena sama cesta v širini 500 metrov in v dolžini, ki je pač potrebna". Koncept linearne mesta s polifunkcionalnim infrastrukturnim telesom po sredini, ki je "širok pas za vlake in tramvaje, cevi za vodovod, plin, električne kable, rezervoarje, vrtove, in v intervalih za javne stavbe"⁸, učinkovito odgovarja naraščanju potreb in deleža prebivalstva v mestih. Špančevo idealizirano linearno mesto s široko vpadnico je "mesto prihodnosti, ki se lahko razteza od Cadiza do St. Peterburga ali od Pekinga do Bruslja"⁹!

Idejo širitve mesta s ciljem preprečevanja disperzne urbanizacije podeželja, v prvi polovici 20. stol. nadgradijo progresivni arhitekti – v formi trakastega mesta najbolj prepričljivo in vplivno Miljutin, v formi večetažne linearne multistrukture z vpadnico na njeni strehi pa Le Corbusier v Alžiru (bivanje v objektu z avtocesto na ravni strehi). Ideja linearne mesta kot kompaktiranega traku se izkaže za heroično-utopično vizijo arhitektov 20. stol. Urbano kompaktirana infrastruktura poteza, ki iz središča mesta steče skozi naraven prostor do bližnjega naselja ali sosednjega mesta in pri tem obvaruje naravno krajino ter podeželje pred razpršeno poselitvijo (pred razpršenim mestom), je razvojno tako močno omejena s časovno in ekonomsko komponento, da ne zmore generirati strnjene razvoja sodobnega mesta.

Realnost mesta, ki raste ob vpadnicah, je razpršena suburbija. V suburbiji, kjer se pozidujejo parcele ob vpadnicah, libido linearne mesta ne ugasne – libido linearne mesta je integriran v razpršeno urbano strukturo in podpira njeno zgoščevanje!

M kot MEGATEKTURA IN MEGAŠTRUKTURA

Vpadnice, ki omogočajo gibanje po prostrani teksturi razpršenega mesta brez vidnega konca (roba), določajo megatekture in megastrukture. Nastanek in razvoj urbanih megatektur je v večini primerov odvisen od vpadnic, ki jih sekajo ali obrobajo. Ker je grajeni razvoj z vpadnicami usmerjen navzven, se urbani rob ne kompaktira, se ne more izoblikovati in je celo nezaznaven – v večini primerov vstop v mesto na vpadnici ni več definiran drugače kot s prometnim znakom, ali pa še to ne več, nekatera mesta nimajo več tabel, ki bi označevale vstop vanje (kot npr.

Tel Aviv). Vpadnica generira disperzni rob kot megaurbano-teksturo in v tem oziru nima smisla vztrajati na predpostavki, da lahko arhitektura ob vpadnicah zaustavi proces širitve mesta ter hkrati generira grajeni rob mesta. Grajeni rob razpršenega mesta se vzpostavlja kot razpoznavna megatektura, ki jo 'ustavlja' druga megatektura (npr. gozdna ali kmetijska površina).

Razvoj megastruktur in megatektur je vezan na izgradnjo vpadnic – posredno na javni potniški promet, območja z najvišjimi gostotami uporabnikov (nakupovalna središča, športni centri s stadioni). Vpadnica razpršenega mesta je povezovalka megastruktur in megatektur. Urbane megastrukture in megatekture se povezujejo po principu zadrge – vpadnica je prostorska zadruga, ki povezuje ali razvezuje večdimenzionalni urbani pejzaž, opredeljuje raznovrstnost prepletanja megatekture in megastrukture!

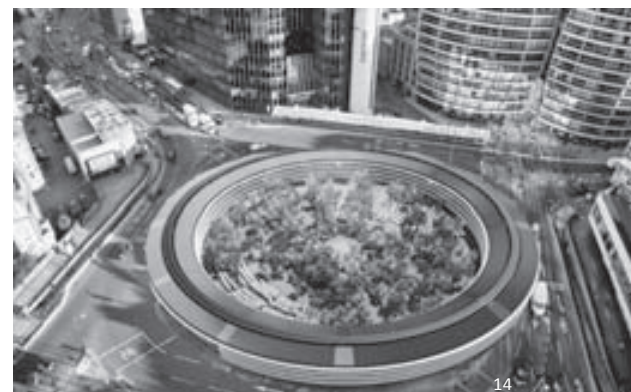
N kot NAČRTOVANA KOMERCIALIZACIJA (NEGACIJA) JAVNEGA PARTERJA

Odperte površine med parcelami vzdolž in v zaledju vpadnic se v 20. stol. ne strukturirajo kot javna večnamenska odprta površina pešca. Odprti prostor 'avtomobilske' vpadnice je podrejen načrtovalskemu normativizmu motoriziranih prometnih površin s skrbjo za varnost in distribucijo uporabnikov, ne pa njihovi socializaciji. Izraba lastniških parcel ob vpadnicah temelji na maksimiziranju finančnih in prostorskih izkoristkov, zato so možnosti za vzpostavljanje javnih odprtih površin zatrte v kali. Vzdolž vpadnic so funkcije javnih odprtih površin, ne pa vselej vlogo in pomen, prevzele komercialne "javne" površine, ki znotraj objektov in na zasebnih zemljiščih zadovoljujejo potrebe prebivalcev. Ob vpadnicah je prostor socializacije podrejen prostoru komercializacije.

Komercialna javna odprta površina (Shopping Mall, tematski park) je v funkciji potrošniške dobrine, ki se je sposobna izjemno hitro prilagajati potrebam in kulturnim navadam uporabnikov, zato se trajen, prepoznaven, dolgotrajno spominsko zapomnljiv javni odprti prostor vzdolž vpadnic skoraj nikoli ne vzpostavlja (tudi tam ne, kjer bi se moral ali bi lahko bil). V večini primerov je peš parter oblikovan na potezah komercialnih vpadnic, kjer se raba objektov in odprtega prostora hitro spreminja. Odprti prostor se vzpostavlja kot univerzalna komercialna površina, ki se je sposobna odzivati na potrebe komercialnih programov v objektih in se skoraj ne odziva na specifične potrebe mimoidočega posameznika ali interesne skupine posameznikov. Odprti prostor se s komercializacijo tematizira - kliče tematskega uporabnika.

O kot OBSESIVA GLOBALIZIRANE PREPOZNAVNOSTI

Komercialna vpadnica deluje kot nakupovalno središče, nakupovalno središče pa kot majhna komercialna vpadnica. Gibanje po vpadnici razpršenega mesta je zelo podobno pomikanju med bogato naloženimi nakupovalnimi policami veleblagovnic. Objekti vzdolž



14



15



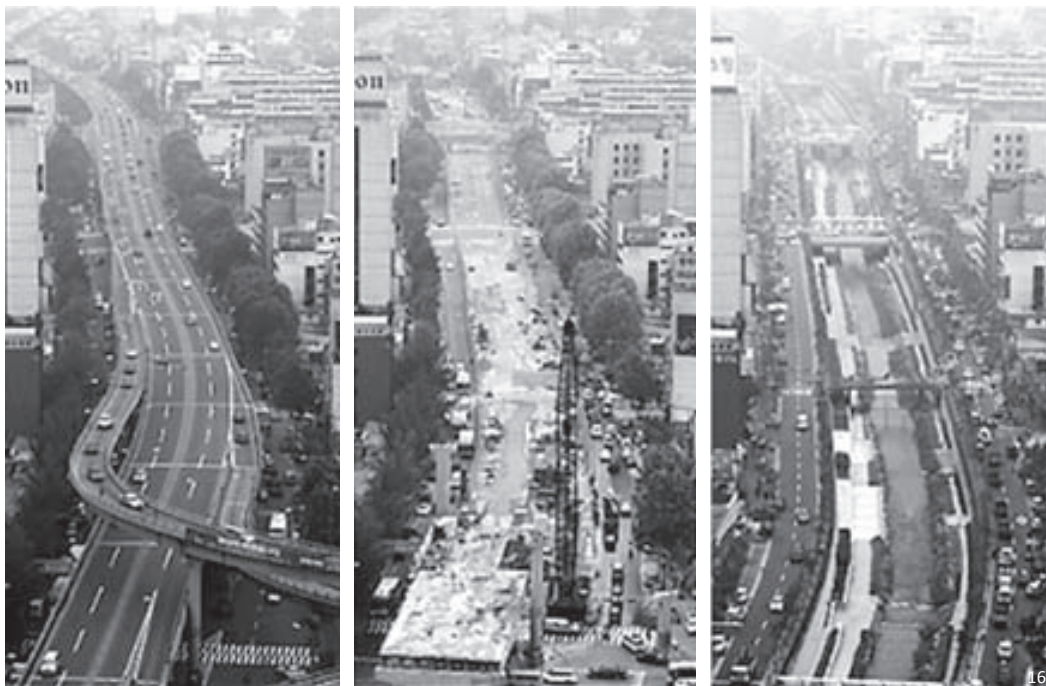
15

Sl. 14: London, projekt za Silicon roundabout 2014, sloni na konceptu trajnostnega upravljanja vpadnice v strnjeni urbani strukturi.

Sl. 15 in 16: Prestrukturiranje območja Seoulske vpadnice, ki je prekrivala reko Cheonggyecheon, v bivanjsko vpadnico z linijskim parkom vzdolž renaturaliziranega območja (2008).

8 Collins, G. L. in Flores, C. (1986). Arturo Soria y la Ciudad Lineal. *Revista de Occidente*, Madrid.

9 A. Soria y Mata predstavi idejo linearne mesta (La ciudad Lineal) s serijo člankov v časopisu *El Progreso* med letoma 1882 in 1883.



Sl. 15 in 16: Prestrukturiranje območja Seoulske vpadnice, ki je prekrivala reko Cheonggyecheon, v bivanjsko vpadnico z linijskim parkom vzdolž renaturaliziranega območja (2008).

komercialne vpadnice so nanizani kot produkti na napovalnih policah, čakanje na zeleno luč pred semaforjem pa spominja na čakanje v vrsti pred blagajno. Prostor ob komercialni vpadnici je podvržen tržni logiki trgovine, ki vzpostavlja funkcionalno nadzorovan prostor, kjer prevladuje obsesija prepoznavnosti.

Ob komercialnih vpadnicah disperznega mesta ni nič bolj pomembno kot vzpostavljanje globalizirane prepoznavnosti prodajalca oziroma objekta prodaje – zaznava fizičnega prostora skoraj ni pomembna in je omejena na 'gps' ter tablice z napisi (znake) – uporabnik sicer ve, kje se nahaja, pozabi pa, kako je do tja prišel. V sodobnem razpršenem mestu tako v statičnih kot v dinamičnih, urbano razvitih, podrazvitih ali degradiranih urbanih strukturah, ni nič bolj važno, kot dosegati potrošniško prepoznavnost. Obsesija globalizirano poosebljene potrošniške prepoznavnosti vodi v primanjkljaj prostorskega spomina.

Na vpadnicah disperznega mesta prevladuje obsesija komercializirane prepoznavnosti, ne lokacije, temveč uporabnika in kolektivno poosebljene identifikacije potrošnika. Potrošniška kultura z 'avtomobilsko vpadnico' ukinja tradicionalni, fizično stabiliziran prostorski spomin, ki izhaja iz povezovanja prostora ter objekta in podpira razvoj dinamične merkantilne urbane krajine, ki potrebe po neprestani spremenljivosti zadovoljuje z vnosom arhitekturnih ikon (princip ikoničnosti) in vse pogosteje tudi urbane interaktivnosti (razosebljena identifikacija potrošnika).

P kot PRIMANJKLJAJ PROSTORSKEGA SPOMINA GRADI RAZŠIRJENO RESNIČNOST

Obsesija globalizirane prepoznavnosti okupira prostore ob vpadnicah – gradi in bo gradila prostore nadnacionalnega "potrošniškega" spomina oz. prostore s primanjkljajem lokalnega prostorskega spomina.

Merkantilna urbana krajina, ki se je na potrebe po atraktivnosti prostora odzvala z arhitekturnimi ikonami, potrošniški svet vse bolj prilagaja uporabnikom v kontekstu poosebljene socializacije in ob tem na široko odpira vrata virtualni resničnosti. Potrošniška kul-

tura ukinja tradicionalni, fizično stabiliziran prostorski spomin, ki izhaja iz povezovanja prostora ter objekta in ga zamenjuje s kratkotrajnim, dinamično spremenljivim prostorom virtualne resničnosti. V statični prostorski spomin se vriva virtualni prostorski spomin, in s prepletom fizičnega ter virtualnega sveta razširja resničnost. 'Razširjena resničnost' prilagaja zaznavanje prostora specifikam in potrebam posamičnega uporabnika in ne fizičnim prostorskih značilnostim.

Ob najbolj merkantilnih vpadnicah nastajajo obrisi digitaliziranih urbanih krajin - virtualiziranega mesta. Vpadnice postajajo nosilke "vzporednih" digitaliziranih mestnih krajin, ki so že ali še bodo položene preko realnega prostora (AG – augmented reality – praksa prelaganja virtualne slike v realni svet), zato da bi poosebljale uporabo fizičnega prostora, oziroma prilagajale prostorske informacije aktivnostim posameznega uporabnika, obenem pa vzpostavlja nove oblike socializacije. Digitalizirana krajina bo omogočila poosebljeno vodenje uporabnika javnega potniškega prometa, pešca, kolesarja ali voznika.

Vpadnica je prostorska poteza, na kateri je najlažje razbrati, da sodobno mesto postaja večdimenzionalni urbani pejzaž, ki ga opredeljuje tudi svet vzporednih, virtualnih urbanih krajin, ki nadomeščajo primanjkljaje prostorskega spomina. Razvoj virtualnih krajin preoblikuje prostor komercialnih vpadnic v prostore nadnacionalnega "potrošniškega" spomina. Virtualno mesto je obenem komponenta "smart" mesta. Smart mesta bodo ponudila visoko stopnjo poosebljanja javnih odprtih površin in nedvomno so vpadnice tisti urbani prostori, ki bodo to tudi najbolje uresničili in dokazali. Z razvojem smart mest se bo prestrukturirala urbana oprema. Klasična prometna signalizacija najbrž ne bo več potrebna, zvišala se bo količina poosebljenih in (ne)potrebnih informacij. Gibanje po komercialni vpadnici je podobno igranju računalniške igrice, uporabniki se sami odločajo za hitrost gibanja po prostoru in skozi objekte ob vpadnici, pokukajo v zaledje ter sprejemajo odločitve, kako daleč bodo prodrli. Gibanje uporabnikov preha-

ja iz ene v drugo stopnjo (nizanje raznolikih svetov – parterjev izjemno raznolikih terenov), toda prihod na cilj pomeni le uspešno izogibanje vsem komercializiranim oviram v smeri gibanja.

R kot REALNOST SUBURBIJE – VPADNICA JE IZPADNICA

'Avtomobilska' vpadnica dvajsetega stoletja prenese potrebo po povezovanju mestnega roba z mestno sredico na potrebo po povezovanju mestnega središča z urbanih poli in suburbijo. Vpadnica postane izpadnica, sproži proces dekoncentracije mest in prične povezovati mestna središča s suburbijo. Prebivalstvo večine strnjenih mestnih središč se redči, suburbana populacija pa strmo narašča. Novodobni prostori in programi se kopičijo pretežno v smeri iz strnjenega mestnega območja proti suburbiji, zato se vpadnica skoraj v vseh pogledih strukturira tudi kot nosilka prostora suburbije – kot izpadnica! Na izpadnici so: nakupovalna središča, športno-rekreativski centri, obrtne cone, specializirane klinike, živinozdravniki, P+R območja, pokopališča, tematski parki (tehnološki, zabavišni, zoološki, krajinski), letališča. Vpadnic razpršenega mesta ne osmišlja in ne določa urbija, temveč suburbija!

Za izpadnice – prostorske poteze iz urbane v suburbano krajino, ki podpirajo samoregulirane procese urbanizacije velja, da so gradniki razpršene urbane strukture, ki jih ne oblikovno ne urbano ni mogoče kvalitetno nadzorovati. V ZDA so sredi 19. stol. načrtovali suburbijo kot nov model mesta (Los Angeles), ki bo urbano strukturo znova povezal z naravnim prostorom (oziroma širitve mest v "prerijo"). Prvo načrtovano suburbano območje je bil Llewellyn Park, ki so ga pričeli graditi leta 1853 na površini štirikotnih akrov v New Jerseyju. Do leta 1868 se vzpostavila še suburbija Bostona in New Yorka. Suburbija, ki se je sprva načrtovala in gradila kot sestavni del metropolitanskega življenja¹⁰, z avtomobilom postane prostor brez oblikovnega omejevanja.

Izpadnice podpirajo razvoj razpršenega modela mesta. Izpadnica je prostorska hrbtenica razpršenega mesta, ob njej se zgoščuje razpršeno mesto oziroma njegovi deli. Z izpadnicami se širi površina strnjenega mesta; na določenih segmentih vpadnic se vzpostavljajo najvišje gostote uporabnikov, nekatere vpadnice se programsko specializirajo, kot npr. vpadnica, ki je usmerjena proti določeni urbani megastrukturi (kot je npr. letališče, turistično in športno rekreativno območje), nekatere izpadnice so ciljno usmerjene in se strukturirajo v 'linearno mesto'. Vpadnica je gradnik strnjenega mesta, izpadnica pa ima potencial, da postane vpadnica, če izpelje procese strnjevanja razpršenega mesta. Vse izpadnice imajo izjemen potencial zgoščevanja ter kompaktiranja urbanih struktur. Izpadnice se s procesi strnjevanja urbane strukture (pomembno je arhitektovo delo in interdisciplinarno povezovanje) preoblikujejo v vpadnice regionalnega ali metropolitanskega mesta!

S kot SAMOORGANIZIRANA SPECIALIZACIJA VPADNICE

Suburbija (tudi slovenska) je prostor novodobnega mesta – odraz lahkotnosti zahodnega udobja, posebljenega zadovoljevanja potreb in pričakovanih novodobnih meščanov. Neustavljivo dinamična subur-

bija prevzema statični urbani strukturi s historičnim urbanim jedrom prebivalce in večino javnih funkcij (v Evropi že več kot pol stoletja). Za pretežno samoorganiziran, funkcionalno in oblikovno specializiran razvoj na posamičnih parcelah, potrebuje suburbani prostor 'neskončno' izpadnico. 'Neskončna' izpadnica ne vzpostavlja oblikovno diferencirane urbanotvorne poteze, temveč prostore, ki so se sposobni neprestano programsko samo-specializirati, samo-organizirati ter samo-regulirati.

Samoorganizirana raba prostora ob vpadnicah in izpadnicah ni motnja v razvoju urbane strukture, temveč logičen in evolutiven proces, ki izhaja iz ekonomskih sposobnosti mest. Nenačrtovana samo-specializacija prilagaja spremembo rabe prostora vzdolž vpadnic ekonomskemu povpraševanju in noče biti generator kvalitetnega urbanega razvoja. "Samoregulirana specializacija" vpadnic nima večjega vpliva na razvoj širšega urbanega prostora, kar dokazujejo izkušnje in praksa japonskih mest, v katerih so vpadnice programsko in oblikovno povsem samostojni, specializirani urbanotvorni koridorji¹¹, ki se ne prilagajajo urbanih strukturam v zaledju oziroma se zaledje ne prilagaja njim. Najbolj značilni primeri "samoorganiziranih vpadnic" so vpadnice z avtosalonimi ali vpadnice z nakupovalnimi središči. Procese samo-specializacije večine vpadnic in izpadnic generira lega vpadnic in morfologija urbane strukture. Programsko samospecializacija se izvaja predvsem ob vpadnicah, ki vodijo do megastruktur v suburbiji (npr. letališče, sejmišče, zoološki vrt), vpadnice z avtosalonimi po navadi nastajajo ob vpadnicah, ki tečejo skozi degradirano urbano območje do avtoceste.

"Samoregulirana specializacija" vpadnic vzpostavlja oblikovno dihotomijo in funkcionalno prepoznavne mestne predele (nekateri pridobijo negativno, nekateri pa pozitivno stigmo). Bojazen, da programska specializacija vodi v preprogramiranost, ki bo negativno vplivala na razvoj urbane strukture, je odveč! Trajno mesto potrebuje vpadnice, ki se specializirajo glede na uporabnike kot tudi glede na lego v urbanem prostoru. Prevzemajo nove programe in pridobivajo nove uporabnike – v specializirane vpadnice se preurejajo degradirani naravni in opuščeni infrastrukturni koridorji obstoječe in bodoče urbane strukture: opuščene železniške proge, renaturalizirani rečni rokavi (kolesarske poti) ali regijski parki. S specializacijo lahko vpadnice vzpostavljajo nova identifikacijska mestna območja in zvišajo heterogenost namenske rabe površine mestu. Ne obstajajo več samo prometne vpadnice, ki povezujejo razpršene robove mesta s sredico. Porajajo se nove, specializirane vpadnice za kolesarje, pešce, plovila, javni potniški promet.

Š kot ŠOLA PROSTORSKEGA (NE)REDA

Tako izpadnica, ki je vpadnica regionalnega mesta in vpadnica strnjenega mesta, ki je večinoma komercialna poteza, vzpostavlja oblikovno nadzorovani kaos. Ob vpadnicah razpršenega mesta oblikovni red ni in

10 Rybczynski, W. (1999). *A Clearing in the Distance*. New York: Touchstone.

11 Kitayama, K. (2010). *Tokyo Metabolizing*. Tokyo: Nobuyuki Endo.

ne more biti navzoč (kaotičen oblikovni red je že v merilu urbane opreme)! Red programsko samoregulirane komercialne vpadnice ni podrejen formam objektov, temveč dejavnostim, ki se (samo)organizirajo v objektih in prostorih vzdolž vpadnice. Na potezi programsko samoregulirane vpadnice dominira red propadanja, ki ni odvisen od starosti objektov, temveč od dejavnosti bližnjih konkurentov (glede na potrebe mesta in njenih uporabnikov). Življenjska doba komercialne vpadnice ni odvisna od grajene strukture ob njej, temveč od neposredne bližine sorodnih dejavnosti in povpraševanja potrošnikov.

Na potezi vpadnice je oblikovni red podrejen informiranju in prepričevanju specializiranega profila uporabnika. Na potezi izpadnice je red v prostoru podrejen prostorskemu usmerjanju uporabnika in strukturiranja rabe prostorov ob njej. Na metode oziroma red oblikovanja vpadnice razpršenega mesta ne vpliva več njeno oblikovno strukturiranje, temveč segmentno strukturiranje (preko participacije, ekološka), ki vzpostavlja funkcionalno prestrukturiranje vpadnice v zaključenih območjih. Poenotena urbana oprema je 'passe'. Edina realnost novodobnega mesta je "Smart" urbana oprema z vključevanjem novih profilov strokovnjakov (programerji, komunikologi).

T kot TOPOGRAFIJA VPADNICE

Morfološka prepoznavnost razpršenega mesta od suburbije (zaradi prenažiranja s prebivalci) do strnjene mestnih območij (zaradi depopulacije), ni več odvisna od nekoč elementarne potrebe po zaznavanju konteksta umeščanja objektov v prostor in prepoznavanja arhitekturnih tipologij, temveč od načrtovanega in naključnega vzpostavljanja kompleksnih urbanih struktur. Vpadnica 21. stol. je kompleksna urbana struktura, ki združuje infrastrukturne, okoljevarstvene in pomenske oblikovne prvine. Oblikovna prepoznavnost kompleksnih vpadnic razpršenega mesta je odvisna od principov združevanja raznolikih prvin načrtovanja, od interdisciplinarnega načrtovalskega pristopa in principov strukturiranja raznolikih urbanih profilov. Prepoznavnost in uporabnost kompleksne vpadnice razpršene urbane strukture vzpostavlja njena topografska strukturiranost.

Vpadnice funkcionalno in zaznavno pomensko opredeljujejo območja, skozi katera potekajo ali jih zamejujejo. Topografsko prepoznavnost vpadnice kot urbane koridorja v megatekturi razpršenega mesta vzpostavljajo funkcijsko in morfološko diferencirana območja megatektur. Topografska prepoznavnost na najvišjem, kompleksnem nivoju, zahteva strukturiranje raznolikih sektorskih urbanih profilov, ki omogočajo zaznavanje gradbenih obdobj, območij prepoznavnih arhitekturnih stilov, specifičnega javnega prostora, kot tudi varovanje in nadgradnjo reliefnih oziroma ključnih topografskih značilnosti narave krajine, v katero je umeščena urbana forma. Topografska prepoznavnost vpadnice v merilu razpršenega mesta deluje le, če načrtovano strukturiranje urbanega profila vpadnice ohranja ali nadgrajuje zaznavanje tekture in strukture funkcijsko divergentnih območij.

Za kompleksno oblikovane vpadnice je ključnega pomena tudi odpiranje pogledov na urbano formo, tako z roba mesta kot znotraj urbane strukture in je odvisno od načinov uprostorjanja vpadnice razpršenega mesta. Topografska prepoznavnost večsmernih vpa-

dnic se vzpostavlja na nivoju zaznavanja specifik raznolikih urbanih struktur in ne več le na ikonografiji stavb volumna, stavbni masi ter ornamentu oziroma krasilnem ovoju stavb. Kompleksno načrtovane vpadnice policentrične mestne strukture niso več samo prometne usmerjevalke, temveč so karakterne prostorske povezovalke, ki s svojo topografijo omogočajo berljivost morfološke strukture razpršenega mesta in vzpostavljajo identiteto urbane forme. Topografija vpadnic zagotavlja identiteto razpršenega mesta.

U kot UPROSTORJANJE VPADNICE RAZPRŠENEGA MESTA

Pomikanje po novodobnih vpadnicah velikih mest je duhamorno, obremenjujoče – spomniti se je potrebno na severnoitalijanska mesta – urbano maščevje (urbani salo) se nabira ob vpadnicah ali za vpadnicami, "prekriva" nekdanje naravne predele ter briše zaznavo umestitve tradicionalnega mesta v naravni prostor. V širitvi sodobnega urbanega maščevja, ki ga podpira birokratsko urbanistično načrtovanje, ni ničesar, kar bi razpršenemu mestu zagotavljalo prostorsko orientacijo (oziroma sploh nikoli ni bilo ekvivalentne rešitve) in specifično identiteto (princip umeščanja grajene strukture v naravni prostor). Dokler ne naletimo na nekaj stavb iz prve polovice dvajsetega stoletja, sploh ne vemo, kje se nahajamo. Videti je, kot da za uprostorjanje vpadnice v razpršeni urbani strukturi ni potrebe!

V 20. stol. so urbani poli vpadnic – strnjena območja novodobne centralnosti, ključna prvina uprostorjanja mesta. Lego urbanih polov so določale pozicije križišč, uprostorjanje mesta je bilo pretežno odvisno od načrtovanja in izgrajevanja cestnoprometnega omrežja. Uprostorjanje vpadnic z urbani poli se je izkazalo za prezahtevno in neuspešno. Razvoj in izgradnja urbanih polov na vpadnicah je v večini primerov ustavljena, funkcionalna raba in njihov grajeni razvoj pa nista več odvisna od strukturiranja grajenega zaledja vpadnic. Mnogi urbani poli so doživeli večji odklon od načrtovanega in so namesto živahnih urbanih središč postali 'Potemkinove vasi'.

Funkcijo uprostorjanja vpadnic konec devetdesetih let 20. stol. prevzmeta arhitekturna ikona in urbana tekstura. Prednost uprostorjanja z arhitekturno ikono je v tem, da umeščanje in oblikovanje arhitekturnih ikon ob vpadnicah ni predoločeno. Arhitekturna ikona je lahko prostostoječa, lahko pa generira zgoščevanje grajene strukture – stavbni otok, stavbno polje, megatekturo. Arhitekturna ikona se lahko specializira, samopozicionira, samoregulira in glede na vpadnico dislocira, oziroma je lahko nekoliko odmaknjena od nje, še posebej če vzpostavlja heterogeno polifunkcionalno prostorsko rabo (Sewa s štiriindvajseturnim športno-rekreacijskim centrom ob južni vpadnici v Bolzano). Uprostorjanje z arhitekturnimi ikonami na vpadnicah in ob njih generira omrežje javnih funkcij policentričnega mesta. Uprostorjanje policentričnega mesta z razprševanjem arhitekturnih ikon podpira strnjevanje mesta, ikonični stavbni nizi in otoki pa zvišujejo prepoznavanje izrazito monotonega urbanega tkiva, ki raste med njimi in podpirajo urbanotvorno načrtovalsko komponento – veduto mesta.

V kot VEDUTE VPADNIC

Evropska mesta so v sedemdesetih letih 20. stol. ohranila pričevalnost srednjeveških mestnih vedut z odločno zavrnitvijo trenda gradnje nebotičnikov. Le četrto stoletja pozneje so se evropska mesta ob ekspanziji urbanega razvoja in v tekmi v gradnji najvišjih nebotičnikov v Aziji (ponovno tudi v Ameriki), odrekla doslednemu preprečevanju gradnje v višino ter liberalizirala urbanistično določilo maksimalnega višinskega gabarita. Tako ekonomsko uspešna kot neuspešna mesta vzpostavljajo novodobne vedute, ki jih določajo vertikale – vertikalni gozdi, gruča vertikal, osamelci ...

Modifikacijo vedute mesta omogočajo le izjemno visoki finančni vložki, zviševanje vedute je namreč izkaz ekonomske moči ter urbanega prestiža. Forma razpršenega mesta s prevladujočo nizko grajeno strukturo se spreminja z dinamiziranjem volumna urbane strukture, pogosto in večinoma ob vpadnicah. Načrtovanje vedute vpadnic je lahko oblikovno harmonizirano orodje načrtovanja urbane forme (npr. vertikalni pol, postavljen ob vstopno-izstopno točko vpadnice v stiku z mestnim obročem).

Na konceptualnem nivoju združujejo vertikalne stavbe tako urbanizem kot arhitekturo. Vertikalne stavbe gradijo večnivojsko mesto, ki programsko koeksistira na več nivojih. Ker lahko ima najvišji nebotičnik le eno samo mesto, praviloma le nek krajši čas, arhitekti in naročniki stavijo na zapomnljivo, specifično formo vertikale (od vrteče, vzpenjajoče, preložene, založene, suličaste, zobate, ali pa na specifične, kompleksne strukture, kot so linearne, členjene). Veduta novodobnih mest stavi na heterogenost!

Z kot ZELENA POTEZA

V modernistično funkcionalističnem mestu 20. stol. je vpadnica specializirana prometna infrastrukturna poteza s funkcijsko ter nivojsko diferenciacijo uporabnikov (pešec, kolesar, javni potniški promet in avtomobil) v 'zelenem' parkovnem parterju. Ekstenzivni parkovni parter funkcionalističnega mesta ni zmožal prestrukturirati in generirati novodobnega mestnega prostora, ker ni bil ekonomsko vzdržen (vzdrževanje parka), sploh pa ne konkurenčen ekonomskemu potencialu pozidave prostora vzdolž vpadnic.

V 19. stol. je Olmstead razumel, da preseljevanje premožnejših slojev iz industrijskega mesta zaradi prenaseljenosti in vse slabših bivalnih pogojev v suburbijo (razvoj ameriške suburbije je posledica bega iz industrijskega mesta v 19. stol.) pomeni nevarnost popolne izolacije suburbije od mesta, zato v času, ko še ni bilo avtomobilov, vzpostavi 'park s cesto v njem' kot povezovalni element dveh raznolikih konceptov urbanizacije. Olmsteadovo 'metropolitansko mesto' je skoraj stoletje pred 'funkcionalističnim mestom' generiralo nov koncept urbanega razvoja, ki je povezoval "parkovno mesto" individualnih (in ne kolektivnih) stavb s strnjeno strukturo degradiranih industrijskih mest. "Peš, kolesarska in kočijaška vpadnica" so nedvomno predhodnice krajinske, parkovne strukture vpadnice trajnostnega mesta.

'Avtomobilske' vpadnice, ki so zaradi negativnih vplivov motoriziranega prometa na strukturiranje urbane forme ter bivanjske razmere, odmaknjene in izolirane od naselij, ponujajo izjemne potenciale za "renaturalizacijo" oziroma vzpostavljanje zelenih

koridorjev razpršenih mest (kar bo še bolj očitno s prevlado električnega avtomobila, car-sharing). Obenem se s specializacijo profilov vpadnic kot tudi z mešanjem profilov uporabnikov odpirajo številne nove možnosti za strukturiranje 'zelenih vpadnic' trajnostnega mesta (najbližje je načrtovanje prometne infrastrukture na Finskem z modelom 'gozdnega mesta'). Tudi ekološki profili vpadnic bodo vse bolj prispevali k zviševanju deleža zelenih površin ob vpadnicah in bodo številne vpadnice prestrukturirali v 'zelene poteze' mesta.

Ž kot ŽIVLJENJSKA DOBA VPADNICE

Življenjska doba vpadnic, podrejenih motoriziranemu prometu od razpršenega roba do središča ali enega od središč mesta, se je z 21. stol. iztekla. Sodobna vpadnica se prilagaja morfologiji urbane strukture in novim mestnim potrebam, vzpostavlja in omogoča reintegracijo obstoječih ter razvoj novih, bolj kompleksnih urbanih tkiv ob zavedanju, da so "ulice in ceste oder mesta, njihova scenografija pa je preveč pomembna, da bi služila le eni funkciji, zato morajo omogočati večnamensko rabo skozi ves čas."¹²

Večina vpadnic, tudi tistih, ki so bile "historično" načrtovane kot enovite linijske prometne poteze, se preoblikuje glede na potrebe po zviševanju deleža bivanjsko kvalitetnega okolja, po 'rekonstrukciji' tradicionalnih konceptov vpadnic (avenija, bulevar) in uvajanju novih načinov rabe vpadnic kot gradnikov urbanega prostora. Raba prostorov vzdolž vpadnic se s specializacijo tako parterja kot objektov ob njem pospešeno prilagaja potrebam različnih skupin uporabnikov in se prostorsko segmentira na posamične funkcijske sklope – cone. Če je v monarhičnem mestu oblikovna hierarhija stavbnega tkiva urbani parter podrejela kolektivni uporabi (tudi možnosti nadzora nad večjimi masami ljudi), se v trajnostnem razpršenem mestu oblikovno funkcionalna struktura parterja ter stavbnega tkiva prilagaja potrebam uporabnikov. Vpadnica z zaporedjem specializiranih nizov uporabe deluje po principu sita: v intenzivno zgoščeno pozidanih predelih mesta se vpadnica preoblikuje v površino za pešce in kolesarje (v promenado) v najbolj dinamične prostore mesta, ki programsko niso vezani samo na historično sredico, temveč pretežno na prostore zunaj mestnega disperznega urbanega roba (na katerega imajo naselja ali mesta svoj vpliv).

Življenjska doba vpadnic je odvisna od sposobnosti profiliranja vpadnic v vitalna urbana območja, ki (re)animirajo potrebe uporabnikov, širijo nove programe in načine uporabe odprtega prostora, privabljajo nove uporabnike, ohranjajo urbani spomin, ponujajo interaktivne prostore, prostore osebne kontemplacije. Življenje mest je odvisno od življenjskega utripa vpadnic in življenje vpadnic od utripa mesta – vpadnice so najbolj vitalen bivanjski prostor mest!



Sl. 17: Burgos&Garrido, Rio Madrid Project (2008-10). Prestrukturiranje območja madridske vpadnice M 30 v trajnostno urbano potezo z umeritvijo vpadnice pod zemljo, ureditvijo linijskega parka kot ključne zelene poteze mesta in obnovo infrastrukture.

12 Lerner, J. (2014). *Urban Acupuncture*, Washington: Island Press. Str. 64.

Preteklost in prihodnost ljubljanskih vpadnic

Andrej Panker

Povzetek

Razvoj mestnih vpadnic je v Ljubljani, podobno kot v številnih mestih po svetu, zaradi podrejanja potrebam avtomobila pripeljal do nevzdržnega stanja. Nemogoče je pričakovati, da bi trenutno stihijsko krpanje najbolj problematičnih mest prineslo konkretne rezultate. Potrebno je izdelati celovito strategijo ureditve prometa in jo nato odločno implementirati, tudi če se ji bo javnost na začetku upirala. Le tako lahko dosežemo, da se začnejo stvari obračati na bolje.

Ključne besede

Razvoj vpadnic; Ljubljana; kolesarske steze; razvoj po merilu avtomobila; javni potniški promet; P+R; usklajen vozni red; intermodalno vozlišče



Razvoj vpadnic

Lahko bi rekli, da je zgodovina vpadnic dolga toliko kot zgodovina stalne naselitve ljudi. Takoj ko so se oblikovala naselja, so ljudje ugotovili, katere so najbolj ugodne poti in iz naselij. Izbirali so jih glede na geografijo, najkrajše povezave do vodnih virov, drugih naselij in tudi glede na njihovo varnost. Z nastankom obzidij so se na vpadnicah pojavila mestna vrata, ki so sprva imela le obrambno vlogo, kmalu pa so prevzela tudi simbolno. Kot prvi stik popotnika z mestom so postajala vedno bolj monumentalna in dekorirana z namenom oznanjanja moči in bogastva mesta in zbujanja strahospoštovanja v obiskovalcu. Ta simbolna konotacija je tako ukoreninjena v naši zgodovinski podzavesti, da še danes radi ob vstopih v mesto postavljamo spomenike, stolpnice ali nakupovalna središča (sodobni templji) in jih poimenujemo ta ali ona Vrata (Sliki 1 in 2).

Zaradi velike gostote mimoidočih in dobre dostopnosti so se ob prometnicah vzpostavile najrazličnejše gospodarske, predvsem pa trgovske dejavnosti, kar velja še danes. V srednjem veku se vloga vpadnic ni bistveno spreminjala, saj se je kot na vseh področjih tudi tu razvoj upočasnjal in obseg dejavnosti močno zmanjšal. Z gospodarskim in družbenim napredkom v novem veku so tudi vpadnice spet postale bolj živahne in dinamične. V mešanici kočij, vozov, pešcev in podobnega so se začeli znova pojavljati zastoji, ki so jih poznali že v antičnem Rimu. Prva večja sprememba se je pojavila z razvojem železnic, ki so vpadnicam za kratek čas odvzele transportni primat in s tem tudi bistveno zmanjšale količino uporabnikov, kakor tudi njihov gospodarski in trgovski pomen.

Z razvojem avtomobila so si vpadnice znova zagotovile vlogo glavnih prometnih žil mesta. Zato ne preseneča, da so se prav ob njih začela pojavljati velika nakupovalna središča, ki so bolj kot od gostote prebivalstva odvisna od dobre dostopnosti z osebnim avtomobilom. Rast mest in njihovega prebivalstva je začela močno povečevati obremenitev vpadnic. Nenehne širitve in povečave kapacitet so v večini primerov v gosto pozidanem okolju zgodovinskih mest in posledičnem pomanjkanju prostora zahtevale številne rušitve. Z izgovorom boljše pretočnosti so padle mnoge zgodovinsko pomembne zgradbe (Slika 3) in včasih celotni nizi obulične pozidave.

Toda z izboljšanjem prometne infrastrukture so se ljudje še pogosteje odločali za osebni prevoz, kar je zahtevalo spet nove izboljšave. Problem se še dodatno povečuje, saj se ljudje zaradi občutka, da imajo na voljo dobre povezave, vse pogosteje odločajo za selitev v predmestja in s tem še dodatno obremenjujejo prometno infrastrukturo. Ta začarani krog bi bilo potrebno presekati, če ne želimo, da bi se naša mesta povsem zadušila v osebnem prometu.

Razvoj ljubljanskih vpadnic

Današnje ljubljanske vpadnice večinoma potekajo po trasah, ki so se izoblikovale že v srednjem veku, ali pa celo v času antičnega Rima. Zaradi boljše varnosti se je mesto dolga stoletja skrivalo za obzidjem. Obulični prostor ob vpadnicah je bil zato nerazvit. Z izboljšanjem varnostne situacije v novem veku pa so podobno kot drugod po Evropi ob vpadnicah začeli rasti objekti z najrazličnejšimi gospodarskimi dejavnostmi. Začelo se je bolj skromno z manjšimi objekti, kot so krčme Pod lipo, Figovec in Šestica, pozneje pa so zrastle celo prave industrije, kot na primer Pivovarna Union, Tobačna in Kolinska. Prav slednje so bile umeščene med vpadnico in železnico, da so imele kar se da ugodne logistične možnosti.

Najbolj pa se je karakter vpadnic spremenil v 20. in 21. stoletju. Prvi povojni urbanistični načrti v petdesetih in šestdesetih letih dvajsetega stoletja so za glavne žile mesta izbrali prav vpadnice in ob njih nizali pester preplet najrazličnejših dejavnosti. Z zgoščevanjem zazidave ob vpadnicah se je povečal tudi pritisk prometa, ki je zahteval vedno večje površine, križišča in vedno več pasov. Nesorazmerno vlaganje v cestno infrastrukturo in posledično zanemarjanje drugih oblik prometa je, podobno kot drugod po svetu, pripeljalo do prevelikega deleža uporabe avtomobila v primerjavi z drugimi oblikami prometa.

Trenutno stanje

Ljubljanske vpadnice so danes večinoma štiripasovne ceste, ki radialno povezujejo cestni obroč okoli notranjega mestnega središča z okoliškimi večjimi naselji. Njihove trase se niso kaj dosti spremenile že od rimskih časov, le malo bolj naravnost so speljane. Na žalost so bile v veliki meri projektirane glede na potrebe avtomobilov.

Sl. 1: Trnovska vrata biroja Genius Loci (Vir: www.genius-loci.si).

Sl. 2: Palača Zahodna ljubljanska vrata biroja Studio Kalamar (Vir: www.kalamar.si).

Sl. 3: Rušenje palače ob Kongresnem trgu zaradi širjenja Slovenske ceste (Fototeka Zgodovinskega arhiva Ljubljana; avtor: Viljem Zupanc, Ljubljana).



Na prvi pogled se sicer zdi, da so tudi pešci in kolesarji z zelenico ločenimi širokimi kolesarskimi stezami in pločniki obravnavani enakovredno, vendar pa se takoj, ko nastopi prostorska stiska, brez izjeme zožita prav pločnik in kolesarska steza (Sliki 4 in 5). V nekaterih primerih kolesarska steza celo izgine (Sliki 6 in 7). Pogosto v križiščih manjka navezava na kolesarske steze stranskih ulic, kar kolesarja prisili, da se drenja med avtomobili ali pa vozi kar po pločniku. Križanja z drugimi cestami so v veliki večini urejena s semaforiziranimi križišči. Semaforji so le redko med seboj usklajeni, kar je na starejših cestah še nekako razumljivo, vendar pa se pojavlja tudi na povsem na novo zgrajenih odsekih, na primer na najnovejšem delu Barjanske ceste. Tudi centralizirani sistem prilagajanja intervalov semaforjev na podlagi merjenja števila vozil v realnem času je za zdaj le utopična želja.

Vpeljevanje krožišč in "turbo" krožišč je bistveno počasnejše kot v mnogih drugih slovenskih mestih, čeprav se je izkazalo, da povečujejo pretočnost in hkrati izboljšujejo varnost, saj voznika prisilijo, da upočasnijo vožnjo, ter zmanjšujejo število kolizijskih točk. V Ljubljani pa dobimo občutek, kot da bi se krožišč bali, saj tudi na novih projektih, kjer je bilo predvideno krožišče, še vseeno na koncu zgradijo semaforizirano križišče, kar se je zgodilo na Polju. Včasih navajajo razlog, da ljudje krožišč niso vajeni, kar pa mesti, kot sta Koper in Maribor, dokazujeta, da ni res. Z mentaliteto podrejanja strahovom volivcev se ne bi dalo nikoli ničesar spremeniti na bolje.

Pregled trenutnih projektov

Seveda se dogajajo tudi številni premiki na bolje. Sistem P+R (Park and ride – parkiraj in se pelji) počasi, a vztrajno zmanjšuje število avtomobilov na vpadnicah in povečuje delež potnikov v javnem prevozu. Mnogi so ugotovili, da je veliko bolj prijetno in seveda ceneje, če pustiš avtomobil na robu mesta in se v središče odpelješ z avtobusom. Na prvi pogled to deluje počasneje, a ko upoštevaš še ves čas, ki ga preživiš v zastoju in ob iskanju prostega parkirnega mesta, se prednost avtomobila izniči. K temu pripomore tudi dobro zastavljena politika občine, da je parkiranje v centru bistveno dražje kot parkiranje na parkiriščih P+R.

Tudi uvedba rumenih pasov, kljub velikemu nasprotovanju javnosti na nekaterih vpadnicah, počasi prinaša

rezultate. Zamude avtobusov so se v prometnih konicah zmanjšale, vozni red pa je postal bolj zanesljiv. Vendar pa je uvedba rumenih pasov preveč sporadična in nepovezana, da bi imela resnejše učinke na pretočnost javnega potniškega prometa. Poleg majhnega obsega (le del Celovške in Dunajske) se rumeni pasovi pri vsakem križišču prekinejo, kar pomeni, da se avtobusi še vseeno ujamejo v prometne zamaške (Slika 8).

K razbremenitvi vpadnic dodatno pripomorejo ob njih nanizana postajališča sistema Bicike(lj), ki omogočajo skoraj zastoj kolesarsko alternativo javnemu prometu in avtomobilu. V prometnih konicah je ta opcija včasih lahko celo hitrejša. Z uvedbo mestne železniške vozovnice in s povečanjem števila železniških postajališč znotraj Ljubljane se poskuša del potnikov preusmeriti na železnice, ki v večini primerov tečejo vzporedno z glavnimi vpadnicami.

Koncept ureditve javnega potniškega prometa

V Ljubljani je še vedno premajhen delež voženj z javnim prometom. Velika večina se kljub zmanjševanju prometnih površin in ukinjanju možnosti zastoj parkiranja v mestnem središču odloči za prevoz z avtomobilom, saj je v očeh javnosti javni promet neučinkovit in neudoben. Ta negativna javna podoba ostaja zakoreninjena v podzavesti javnosti, čeprav se je vozni park v zadnjih letih bistveno povečal in prenovil, avtobusi so postali udobnejši, klimatizirani in tišji, uvedena je bila kopica novih linij v mestu in predmestjih in narejen je bil tudi velik preskok na področju informacijskih tehnologij. Kje potem tiči problem?

Prva in tudi največja težava je v tem, da so kljub vsemu temu napredku avtobusi še vedno nezanesljivi. Nezanesljivi so predvsem zato, ker so še vedno del vsega drugega prometa, namesto da bi mu bili nadrejeni. Na krajših odsekih Celovške in Dunajske so bili sicer urejeni rumeni pasovi, kjer lahko avtobusi švignejo mimo kolone osebnih vozil, a kaj ko se potem na vsakem križišču spet ujamejo v zastoj.

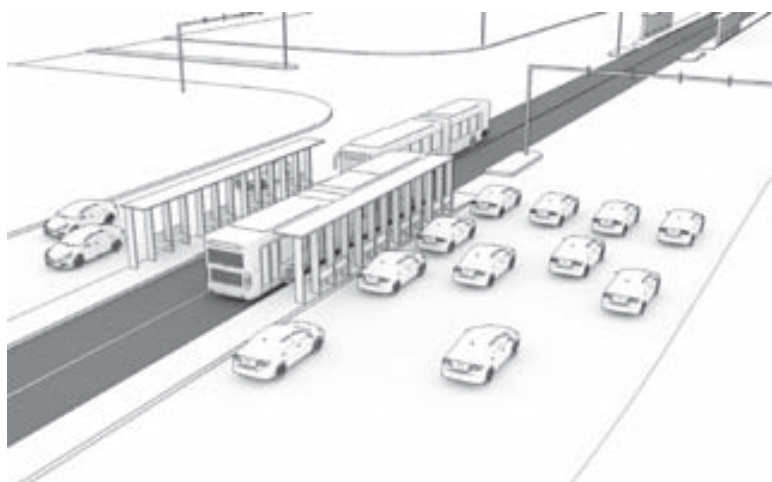
Za res občutne spremembe bi bilo potrebno javni potniški promet povsem ločiti od drugega prometa. Uvesti bi bilo potrebno koridorje, ki bi potekali vzporedno z glavnimi vpadnicami in bi pri križanju z navezovalnimi cestami imeli absolutno prednost. Ta križanja bi bila urejena s semaforji in bi na neki način



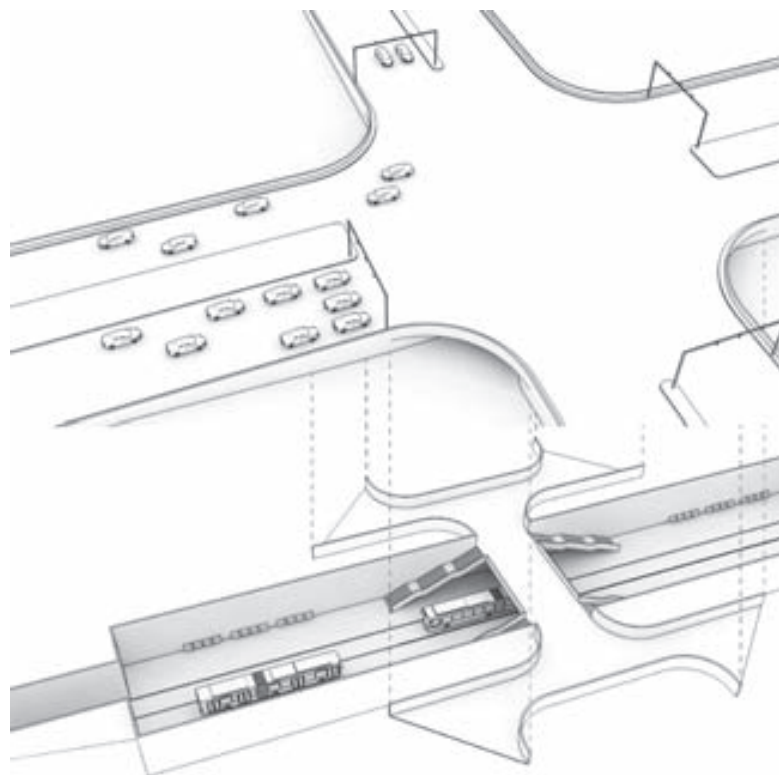
Sl. 4, 5: Zožitve pločnika na Celovski cesti v Spodnji Šiški (Foto: Andrej Panker).

Sl. 6, 7: Prekinitev kolesarske steze na Tržaški cesti pri avtobusni postaji Glince (Foto: Andrej Panker).

Sl. 8: Konec rumenega pasu na Celovski cesti pred križiščem z Drenikovo (Foto: Andrej Panker).



9



10

spominjala na prehode čez železniške tire (Slika 9). V idealnem scenariju pa bi se križanja večjih cest uredila kar izvennivojsko, kjer bi se javni potniški promet (JPP) povzpel nad križišče ali pa se umaknil pod njega. V večjih križiščih, na primer med Celovško in Drenikovo, bi bilo po vzoru postaj podzemne železnice urejeno tudi postajališče, ki bi hkrati služilo kot podhod/nadhod za pešce (Slika 10). Na tak način je urejena postaja tramvaja na železniški postaji v Gradcu (Slika 11), postaja Santo Ovidio v Portu (Slika 12) ali pa v Jeruzalemu, kjer Calatravin Strunasti most ponese tramvaj čez enega najprometnejših križišč v mestu (Slika 13).

Mnoga mesta se odločajo za podobne rešitve, saj na tak način dosežejo pretočnost in zanesljivost podzemne železnice z bistveno manjšo investicijo. Nalašč pa nisem definiral, ali gre za mestno železnico, avtobus ali trolejbus, saj se ta koncept lahko aplicira na katerokoli obliko javnega potniškega prometa. Do neke mere je bila taka izolacija javnega potniškega prometa dosežena na osrednjem delu Slovenske ceste. MOL pa je na žalost ta sistem opustil že na južnem delu Slovenske, kjer je nastala zmešnjava vozniških pasov, avtobusnih koridorjev in semaforjev, ki ne bodo prav nič pripomogli k izboljšanju učinkovitosti JPP, prej nasprotno.

Drugi poglobilni problem JPP pa je zelo slaba integriranost avtobusnih linij med seboj in z drugimi oblikami JPP. V številnih mestih po svetu so ugotovili, da je bolje, če kak avtobus pelje na določenem odseku minuto dlje, če zaradi tega počaka drugega in s tem omogoči večje možnosti za prestopanje. Pogosto urnike oblikujejo prav na podlagi možnosti prestopanja. Še večja težava, kot zamujanje avtobusov, pa je prehi-

tevanje avtobusov. Pogosto se zgodi, da se zunaj prometne konice avtobusi na nekaterih postajah sploh ne ustavijo, zaradi česar si na ravnih vpadnicah nabe-rejo kar lepo časovno prednost in lahko v mestno središče pridejo tudi po deset minut prezgodaj. Zamujajoči avtobus lahko počakamo, na avtobus, ki prehiteva, pa se je nemogoče zanesti. Za zanesljiv JPP je potrebna točnost brez zamujanja ali prehitevanja, zaradi česar bi vsake toliko moral kak avtobus na postaji tudi počakati minuto ali dve. V Ljubljani je takšna izjema le nočno obdobje, ko se vse linije končajo na de-facto vozlišču Bavarski dvor in tam stojijo toliko časa, da lahko vsi potniki prestopijo.

Poleg uskladitve urnikov pa bi bilo potrebno proge speljati tako, da bi nastala manjša vozlišča tudi zunaj centra mesta. Najbolj smiselne lokacije bi bile ob križiščih vpadnic z mestnimi obroči in pri stičiščih z drugimi oblikami prometa, na primer pri železniških postajališčih ali parkiriščih P+R (Slika 14). Sedaj je večina parkirišč P+R povezanih s centrom le z eno ali dvema linijama JPP, zaradi česar se je potnik prisiljen peljati v center, in potem nazaj do zelene destinacije, če le-ta ni prav ob teh linijah (Slika 15). Tako početje je zelo zamudno in se potniki zanj le redko odločajo. Predvsem bi bilo ključno urediti glavno vozlišče velike večine linij JPP v povezavi z glavno železniško, regionalno in mednarodno avtobusno postajo in navezavo na letališče. Tako centralno vozlišče bi uporabnikom omogočilo, da bi med vsemi različnimi oblikami JPP lahko kar se da enostavno izbirali najugodnejšo kombinacijo. S tem bi se zmanjšal čas, ki ga posameznik potrebuje za vsakodnevne migracije, kar bi uporabo JPP naredilo bolj privlačno in posledično razbremenilo mestne vpadnice.

Sl. 9: Križišče s prednostnimi pasovi za avtobuse

(Grafika: Andrej Panker).

Sl. 10: Izvennivojsko križišče s podzemno postajo JPP in podhodom

(Grafika: Andrej Panker).

Sl. 11: Postaja tramvaja na železniški postaji v Gradcu

(Vir: www.styria-mobile.at).

Sl. 12: Postaja Santo Ovidio v Portu (Vir: <http://lt-studios.com/>).

Sl. 13: Strunasti most v Jeruzalemu

(Vir: s-media-cache-ak0.pinimg.com/).

Sl. 14: Izboljšana povezanost parkirišč P+R z linijami JPP

(Grafika: Andrej Panker).

Sl. 15: Trenutna povezanost parkirišč P+R z linijami JPP

(Grafika: Andrej Panker).



11



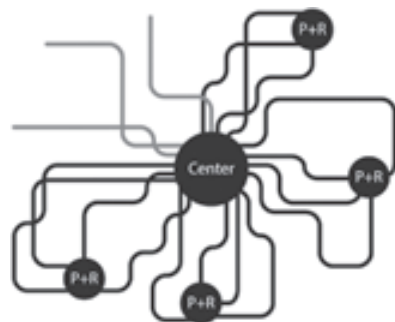
12



13

Zaključek

Snovalci prostorske politike MOL so že mnogokrat dokazali, da se dobro zavedajo najbolj perečih problemov, ki pestijo Ljubljano. Na žalost pa jim potrebnih rešitev nikakor ne uspe vpeljati do take mere, da bi prišlo do res korenitih sprememb na bolje. Potrebne so bolj radikalne poteze, ki bodo na začetku občasno pozele tudi neodobravanje z avtomobilom razvajene javnosti. Le celovita integracija vseh oblik javnega potniškega prometa skupaj z uvedbo enotnih vozovnic in uskladitvijo urnikov bi lahko spremenila vedenjske navade ljudi in s tem razbremenila vpadnice, ki bi tako lažje zadihale in postale bolj prijazne za vse uporabnike.



14



15

Parkiraj in se pelji trajnostno!

Študija in zasnova za izgradnjo 23 načrtovanih vozlišč P+R v Ljubljanski urbani regiji

Mima Suhadolc

Avtorji projekta: Tadej Žaucer, Mima Suhadolc, Jernej Prijon, Urban Jeriha, Marko Peterlin

Povzetek

Izgradnja sistema vozlišč P+R¹ sodi med pomembnejša področja razvoja prometnega sistema v regiji. Povečano omejevanje prometa osebnih avtomobilov v mestih bo spodbudilo povpraševanje po parkirnih mestih v sistemu P+R. Vozlišča bodo umeščena ob glavnih vpadnicah in ob postajališčih regionalnega javnega potniškega prometa. Zagotavljala bodo intermodalno prevozno verigo – prestopne iz osebnih vozil v avtobuse oziroma na sredstva tirnega in nemotoriziranega prometa.

Inštitut za politike prostora (IPoP) s skupino Maja Farol je pripravil zgodovinski pregled, raziskavo uspešnih tujih primerov, v nadaljevanju pa tipske modele vozlišč in usmeritve za projektiranje prestopnih točk Parkiraj in se pelji (P+R) ter nazadnje shemo celotnega sistema P+R. Študija je bila izdelana v okviru naloge *Mreža P+R zbirnih središč v Ljubljanski urbani regiji*, katere naročnik je bila Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), partnerji v projektu pa so bili podjetja Omega consult, SL consult in Ljubljanski urbanistični zavod (LUZ). Namen naloge je bil, da se skladno s *Študijo razvoja javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji* pripravi projektno in gradbeno dokumentacijo za gradnjo predvidenih 23 lokacij P+R vozlišč v Ljubljanski urbani regiji.

Vpadnice povezujejo regijska središča z njihovim zaledjem in so območja največje zgoščitve dnevnih migracijskih tokov v posamezni regiji. Od začetka množične uporabe avtomobilov in posledične suburbanizacije so mestne vpadnice postale najbolj prometno obremenjene ceste v regiji, zato je ukvarjanje z zastojo, predvsem v mestih, prevladujoča tema raziskav transporta na splošno.

Prvi odziv na pojav zastojev je gradnja novih cest. Z dodajanjem cest zastoji ne izginejo, promet pa le še hitreje narašča. Ob tej ugotovitvi, ob naraščajočih stroških gradnje in vzdrževanja cest ter vedno širšem zavedanju o negativnih vplivih avtomobilskega prometa, države in mesta po svetu vse pogosteje uporabljajo različne sodobnejše pristope k upravljanju prometa. Poleg gradnje in izboljšav infrastrukture postaja vse bolj pomembno tudi nižanje rabe osebnih avtomobilov in spodbujanje rabe javnega prevoza. Med ukrepe, ki k temu pripomorejo, sodi tudi uvajanje sistema P+R. Sistem P+R je tako v prvi vrsti upravljavski mehanizem za manjšanje pritiska prometa na mestna središča.

Začetki ideje in prakse od 20. do 60. let 20. stoletja

Koncept je bil prvič opisan leta 1927, ko je Austin MacDonald z Univerze v Pennsylvaniji predlagal: »Voznik naj se pripelje z osebnim avtomobilom do obrobja prometne zgoščitve, parkira na primernem mestu in uporabi drug prevoz za dokončanje poti. Posledice tega so minimalna količina porabljenega časa, največje udobje za voznika in manj prometnih zastojev.«

Nastanek prvih vozlišč P+R sega v šestdeseta in sedemdeseta leta prejšnjega stoletja. Takrat so prva vozlišča zgradili v Združenih državah Amerike in v Veliki Britaniji. Prvi lokalno koordinirani P+R v Evropi je bil uveden v Oxfordu leta 1964, vendar je bil dejaven le deset mesecev, ker je zanj obveljalo mnenje, da je neuspešen. Prvi trajni P+R deluje od leta 1966

v Leicesteru. Odločitev za zgodnje sisteme ni bila utemeljena z raziskavami – bili so le lokalni poskusi, ki so temeljili na stanju prometa in zastojev.

Razširjenost koncepta v prometnih politikah od 60. let 20. stoletja do 21. stoletja

Čeprav so sistemi P+R prihajali v ospredje od šestdesetih let naprej, se večinoma niso širše uporabljali do devetdesetih in zato tudi niso bili prisotni v kontekstu nacionalnih politik. Razlog za to je lahko prevladujoča prometna politika, saj je v pretežnem delu 20. stoletja prevladovala logika, da se zastoji lahko preprečijo z večanjem zmogljivosti cest. Njihova pretočnost je bila glavni cilj. Pristop »napovej in naredi« je v Veliki Britaniji dosegel svoj vrh leta 1989, ko so zaznali veliko rast prometa ter posledično napovedali potrebo po bistveno širših glavnih cestah in avtocestah za preprečevanje zastojev.

Po poročilu Brundtlandove komisije (Brundtland-Commission, 1987), beli knjigi Naša skupna dediščina (1990) in Konferenci v Riu (1992) se je politična klima na nacionalni in mednarodni ravni začela spreminjati. Pojavilo se je vključevanje premislekov o trajnostnem pristopu k urejanju prometa. Novi cilji prometnih politik so tako obsegali tudi nove pristope in spremenjena orodja. Sistemi P+R so postali ena od manj skrajnih možnosti in njihova gradnja je začela povsod po svetu naraščati. Vzporedno so se kopičila tudi spoznanja o zahtevah za dobro delovanje sistemov P+R in vanje vključenih parkirišč. Dozorelo je tudi spoznanje, da so uspešna vozlišča P+R več kot le parkirišča ob postaji JPP-ja, zato je pri uvajanju sistemov P+R potrebno veliko pozornosti nameniti izboru lokacij ter opremljanju in oblikovanju vozlišč.

Vozlišča P+R so se v Evropi začela bolj množično pojavljati približno hkrati z razmahom javnega potniškega prometa (JPP) in prvimi novimi sistemi tramvaja v osemdesetih. Pri nas je prvi P+R na Dolgem mostu pričel obratovati šele leta 2001.

Sistem vozlišč P+R v regiji

P+R vozlišča tvorijo s sistemom JPP-ja v regiji zapleten in soodvisen sistem. Različna mesta in pripadajoče regije imajo različno zasnovane sisteme, ki so lahko zasnovani na več načinov. Nottingham uporablja sistem manjšega števila velikih vozlišč na robu mesta, Gradec z zaledjem pa poleg nekaj večjih vozlišč ob samem mestu gradi tudi sistem večjega števila manjših vozlišč, ki so postavljena čim bliže izvoru. Tako umeščena vozlišča po možnosti služijo tudi lokalnemu okolju.

Priročnik z naslovom Guide for Park-and-Ride Facilities (AASHTO, 2004) navaja, da je najmanjša oddaljenost vozlišča od cilja potovanja 6 do 8 km, zaželeno pa je, da ta znaša vsaj 16 km. Za »car pooling«² naj bi bila optimalna oddaljenost od 16 do 40 km.

Za Ljubljano predlagani sistem je hibriden. Podoben je graškemu, njegovo največje vozlišče (Barje) je od središča mesta oddaljeno le tri kilometre, najbolj oddaljeno (Litija) pa skoraj 40 km. Vozlišča so predvidena tako ob glavnih prometnih koridorjih kakor v nekaterih lokalnih središčih. Dimenzionirana so glede na prometni model (Omega consult et al., 2013) in glede na zmogljivosti predvidenih lokacij. Sistem ima možnost nadgradnje predvsem z manjšimi lokalnimi, dobro vpetimi vozlišči po regiji, ter z boljšo integracijo železnic in mestnega potniškega prometa. Dodatna prednost razvoja sistema je posledično boljša izkoriščenost železniških postajališč v regiji. Za delovanje celotnega sistema sta poleg izvedbe pomembna predvsem njegovo upravljanje in dodatna oprema zunaj samih vozlišč. Vanjo sodijo prikazovalniki na avtocestah in vpadnicah, usmerjevalne table, mobilne aplikacije in podobno. (Slika 1)

Lokacija vozlišč P+R

Izbor lokacije je ključni dejavnik uspešnosti vozlišča P+R že zaradi osnovne – prometne – funkcije vozlišča. Upoštevati pa je potrebno, da je izbor lokacije bistven



Sl. 1: Shema sistema P+R v Ljubljanski urbani regiji. Prikazani so kapaciteta vozlišč ter čas in interval vožnje do mestnega središča.

tudi zaradi bolj mehkih dejavnikov, ki vplivajo na to, kako pogosto bodo uporabniki sistem uporabljali, ter kolikšen in kakšen bo vpliv vozlišča P+R na prometni sistem (npr. zasedenost JPP-ja) in na lokalno okolje. Gradnja parkirišč, to zlasti velja za velika, povzroči degradacijo prostora. Po drugi strani lahko spretno umeščeno, opremljeno in oblikovano vozlišče pomaga graditi identiteto predmestnih skupnosti ter spodbuja bolj trajnostne oblike prostorskega razvoja v njegovi okolici. Več avtorjev (AASHTO, 2004 in Gehl Architects, 2007) v svojih delih izrecno poudarja, kako pomembno je upoštevati, da pri vseh elementih infrastrukture, namenjene JPP-ju, pri vozliščih P+R pa še posebej, ne gre le za promet ali parkirišča, temveč so to predvsem prostori za ljudi. Avto bomo prej pustili tam, kjer nas ni strah, da bi se mu kaj zgodilo, in kjer se tudi sami počutimo dobro in varno.

Vozlišča P+R optimizirajo prometne tokove regij. Predvsem dnevnim migrantom ponujajo možnost poenostavitve in pocenitve vsakodnevnih poti, lokalnim skupnostim pa lahko s smiselno prostorsko umeštvijo ter skrbnim izborom spremljevalnih in dodatnih vsebin pomenijo še precej več. Uspešne prestopne točke oziroma vozlišča P+R so tista, ki uporabniku ponujajo več kot le samo parkirno mesto in avtobusno postajališče. Starejši primeri so pogosto zgolj parkirišča, prilagojena le s številom parkirnih mest, novejša evropska vozlišča P+R pa stremijo h kakovostnemu oblikovanju prostora in bolj pestri ponudbi programa ter boljši vpetosti v okolico. Tudi ameriška literatura (AASHTO, 2004; VTPI, 2010; Reynolds, Smith and Hills, 2009) poudarja pomen dodatnega programa ob parkiriščih, ki se odpira proti parkirišču in s tem predvsem zagotavlja večjo varnost. Hkrati poudarja pomen vpetosti vozlišča v lokalno okolje in izvajanja podporne funkcije programa v neposredni okolici.

- 1 P+R je mednarodna oznaka za parkirišča oziroma sistem prestopanja z osebnega vozila na javni potniški promet. Je okrajšava za angleško frazo »Park and Ride«, ki jo v slovenščino prevajamo kot »Parkiraj in prestopi«. Parkiraj in prestopi je sistem vozlišč, ki prostorsko, organizacijsko in pogosto tudi cenovno združujejo parkirišča s postajališči oziroma sistemom JPP-ja. Namenjena so parkiranju osebnih avtomobilov na robu mesta ali čim bližje izvoru in prestopanju na sredstva JPP-ja (avtobus oziroma vlak), ki potnike odpeljejo v mesto oziroma do mestnega vozlišča.
- 2 »Car pooling« ali sopotništvo je praksa združevanja vožnje z namenom optimizacije uporabe osebnega vozila in posledično parkirnih mest. Potniki, ki potujejo v isto smer ob približno istem času, se na podlagi osebnega poznanstva ali z uporabo informacijskih tehnologij dogovorijo, da bodo potovali z enim avtomobilom. Sopotništvo pogosto vključuje parkiranje drugih avtomobilov na zbirnem mestu v predmestju in nadaljevanje vožnje v mestno središče z enim samim avtomobilom.

AASHTO (2004) navaja več faktorjev in napotkov za izbor lokacije in oblikovanje vozlišča P+R.

- Lokacija uspešnega vozlišča P+R bi morala biti v neposredni bližini vira prometnih tokov (npr. večja gostota primestnih ali predmestnih stanovanj) in v smeri proti središču oziroma cilju prometnih tokov.
- Pot iz avtomobila do vozlišča P+R naj bo čim krajša in kar se da preprosta. Uporabnika ne sme voditi v smer, nasprotno od cilja, potovanje z javnim prometom pa naj predstavlja vsaj polovico skupnega časa vožnje.
- Lokacija naj bo na primerni oddaljenosti od cilja. To pomeni razdaljo vsaj 6–8 km, optimalna oddaljenost pa je okrog 16 km. Največja razdalja naj ne presega 50 km.
- Vozlišče P+R naj bo umeščeno pred začetkom prometnih zastojev.
- Lokacija vozlišča naj pokrije kar se da veliko populacijo.
- Lokacija vozlišča P+R naj bo ob pomembnem koridorju JPP-ja.
- Zagotoviti je treba pogosto in hitro povezavo s sredstvi JPP-ja. Uvedba prednostnega vodenja JPP-ja dodatno prispeva k uspešnemu delovanju sistema.
- Lokacija naj bo ob avtocesti ali pomembni mestni vpadnici.
- Oblikovanje vozlišča P+R naj zagotavlja varno in zanesljivo okolje.
- Povezave naj bodo multimodalne in intermodalne, na razpolago naj bo več prometnih načinov. Omogočeni naj bodo prestopi med njimi.
- Vozlišče naj bo dobro vidno in pregledno.
- Omogočena naj bo varna uporaba vozlišča ter dostop za pešce v radiju 800 m in za kolesarje v radiju 5 km. Omogočena naj bo varna hramba koles.
- Lokacija naj bo v območju z rabo prostora, ki se dopolnjuje z vozliščem. Po možnosti naj omogoča tudi souporabo parkirišča ob različnih delih dneva ali tedna.
- P+R naj ima čim manjši vpliv na okolje.
- Vplivi na okoliške prometne vzorce in varnost naj bodo čim manjši.
- Na voljo naj bo primeren prostor, ki bo zadostil potrebam po parkirnih mestih, pri čemer najdaljša dolžina poti od parkirnega mesta do postajališča tipično znaša od 120 m do 150 m, nikakor pa ne sme presegati 300 m. Optimalna zasedenost parkirišča je 85-odstotna, saj se pri večji zasedenosti pojavijo težave pri iskanju parkirnega prostora.
- Zagotoviti je treba sklenjeno omrežje kolesarskih stez in pešpoti.

Da bi vozlišča imela te lastnosti, morajo biti tesno povezana z neposredno okolico. Med povezave sodijo tudi dodatne dejavnosti, ki jih vozlišče P+R lahko zagotavlja svoji okolici. Dodatne dejavnosti niso del vozlišč P+R v investicijskem ali lastniškem smislu, so pa del razmisleka o njihovem načrtovanju. Dodatne dejavnosti na vozliščih P+R lahko lokalni skupnosti prinašajo več prednosti.

Nova delovna mesta: pametno umeščeno in zasnovano vozlišče P+R ustvarja razmere za razvoj lokalnega gospodarstva, s čimer lahko tovrstno vozlišče občinam koristi. Te z njihovo pomočjo dobijo več centralnih dejavnosti in se tako ne preoblikujejo v spalna naselja. Ljudje, ki avtomobile pustijo v svojem kraju, so bolj vezani na lokalne storitve, saj se ne vozijo v velika nakupovalna središča. Primeri komercialnih dejavnosti ob vozlišču P+R v lokalnih okoljih so lahko: bencinska črpalka, trgovina, kavarna, sejmišče, lunapark ali cirkus, sončne elektrarne, fitness center, druge storitvene dejavnosti, ki jih uporabniki obiščejo spotoma med potjo domov.

Več vsebine: P+R bogati naselje z vsebinami za občane in s tem prispeva k večji pestrosti dogodkov v kraju. Nekatere od možnih vsebin, ki dopolnjujejo rabo vozlišča P+R, so lahko rekreativni športi, turizem, kultura.

Velikost vozlišč P+R

Glede učinkovitosti so po nekaterih virih najuspešnejša srednje velika do velika vozlišča P+R. Ta naj bi pritegnila največje število dnevnih migrantov brez preobremenitev drugih prometnih podsistemov (Reynolds, Smith and Hills, 2009). Drugi viri (VTPI, 2010) pa navajajo, da so manjša lokalna vozlišča z vidika lokalnih skupnosti pogosto primernejša, ker omogočajo resno zmanjšanje obsega uporabe osebnih avtomobilov in povečajo možnosti dostopa pešcem in kolesarjem. Na ta način se razširi krog potencialnih uporabnikov vozlišč, hkrati pa manjša vozlišča omogočajo ohranitev storitvenih dejavnosti v lokalnem okolju. S stališča novih delovnih mest to lahko pomeni, da se ta ustvarjajo prav tam, kjer so najbolj zaželeni.

Izrazito velika vozlišča P+R so problematična zaradi več razlogov. Priključki vozlišč močno obremenijo ceste ob dnevnih konicah, s čimer lahko nastajajo zastoji, velike površine parkirišč pa ustvarjajo neprijetno okolje in tako degradirajo prostor. Prekomerno se tudi podaljšajo poti pešcev od parkiranih avtomobilov do postajališča JPP-ja. V takih primerih je pogosto smiselno eno samo vozlišče nadomestiti z več manjšimi v bližini, ki bi bila vezana na obstoječa postajališča JPP-ja.

Dimenzioniranje vozlišč P+R s stališča dodatnega in spremljevalnega programa zato ne more biti preprosto linearno odvisno od njihove prometne zmogljivosti, temveč predstavlja precej bolj zapleteno vprašanje. Tipologija vozlišč P+R je odvisna od več dejavnikov, pri čemer je velikost oziroma število parkirnih mest le eden izmed kriterijev njihovega dimenzioniranja.

Opremljenost vozlišč P+R

Za določanje opremljenosti vozlišč P+R je pomembnih več dejavnikov, ki jih lahko razvrstimo v štiri skupine: **zmogljivost, vpetost v prometni sistem, vpetost v naselje in dodatne možnosti izrabe.** Posamezne lokacije vozlišč so namreč lahko po osnovnih značilnostih različne. Lokacija je lahko na primer odlično vpeta v

prometni sistem, to pa morda ne velja za njeno vpetost v naselje. Taka lokacija bo sicer lahko uspešno delovala z večjim številom parkirnih mest, dodatni program na njej pa ne bo uspešen. Po drugi strani je lahko lokacija dobro vpeta v naselje. Lahko nudi pestre dodatne možnosti rabe, a je hkrati le lokalno dostopna in slabo povezana z javnim potniškim prometom. Na taki lokaciji bo do določene mere lahko uspešno deloval dodatni program, ta pa najverjetneje ne bo polno zaseden, saj je za to nujno zadostno število uporabnikov vozlišča. **Dodatne možnosti izrabe** predstavljajo možnosti, ki jih posamezna lokacija ponuja za dvojno rabo parkirnih površin ob večerih, ob koncu tedna ali v poletnih mesecih, ko zasedenost parkirišč z dnevnimi migranti upade.

Za vozlišča P+R so opredeljene tri ravni opremljanja: **minimalna oprema**, ki predstavlja osnovno raven opremljenosti, **osnovna oprema**, ki je del investicije v sistem P+R, ter **spremljevalne dejavnosti**, ki pomembno vplivajo na uspešnost posameznega vozlišča in so financirane iz drugih virov. Dimenzioniranje opreme je odvisno od tipa in velikosti vozlišča, vpetosti v prometni sistem in naselje in od načina upravljanja celotnega sistema.

Oblikovanje vozlišč

Jan Gehl v raziskavi za sistem P+R v Göteborgu (Gehl Architects, 2007) opredeljuje pet pomembnih lastnosti dobrega vozlišča P+R.

VARNO vozlišče P+R

- Obljudenost. Na območju vozlišča P+R naj bo vedno prisotno vsaj minimalno število uporabnikov, ponudnikov storitev ter naključnih mimoidočih, ki imajo pregled nad vozliščem in drugimi prisotnimi.
- Varo okolje. To pomeni oblikovanje prostora z elementi pasivne varnosti, kar med drugim vključuje je primerno osvetljenje, omejenost, preglednost ...
- Prometna varnost predvsem za pešce. To dosegamo z omejevanjem hitrosti vozil, členjenostjo in oblikovanjem prostora za vse.

ŽIVO vozlišče P+R

- Označujeta ga mešana raba prostora in služenje dodatnim namenom tudi ob upoštevanju dejstva, da je osnovna raba vozlišča P+R izrazito omejena na delovne dni, in še to le ob določenih obdobjih dneva.
- Vozlišče ponuja možnosti za raznovrstne dejavnosti in počitek.
- Vozlišče omogoča več vrst dnevnih dejavnosti prek celotnega leta.

ZGOŠČENO vozlišče P+R

- Prostor naj bo jasno zamejen, njegov rob pa naj bo jasno določen – najbolje z naravnim robom ali stavbami. P+R naj ne bo izključno infrastrukturni objekt, temveč urban prostor, prepleten z vsakodnevnimi potmi.
- Poti naj se križajo, območje naj ne bo slepa ulica, (predvsem pešcem) dostopna le skozi en vhod.
- Kjer je to mogoče in smiselno, naj bo prostor oblikovan kot skupna prometna površina ali »shared space«, na katerem so pešci varni in vidni, avtomobili pa jim dajejo prednost.

DOSTOPNO vozlišče P+R

- Učinkovit JPP je osnovni pogoj za to, da je uporaba vozlišča P+R za uporabnika v primerjavi z osebnim avtomobilom sploh privlačna. Za dostopnost vozlišča so pomembni oddaljenost od središča, gostota poselitve in primeren interval JPP-ja, ki bo omogočal dovolj hitro in udobno potovanje.
- Bližina in dobra povezanost različnih prevoznih sredstev. Za vozlišče P+R je najbolje, da je hkrati tudi prestopna točka med različnimi prometnimi načini (primestni avtobus, železnica, mestni avtobus, kolo ...).
- Oblikovanje za vse. Vozlišče mora biti lahko dostopno vsakomur. Posebej skrbno morajo biti obravnavani gibalno ovirani, starejši, otroci, mlade družine in podobne skupine.

Vozlišče P+R kot KRAJ SREČEVANJ

- Vozlišče P+R naj bo oblikovano kot stičišče. Naj bo točka, na kateri se lahko dobimo s prijatelji, znanci ali neznanci.
- Omogočene naj bodo različne stopnje osebnega stika – od bližnjega stika s prijatelji, sproščenega klepetanja, do vidnega stika med neznanci na udobni razdalji.
- Okolje vozlišča P+R naj spodbuja srečevanje, interakcijo in skupne aktivnosti v okolju. To naj bo varno pred prometom in ne pretirano hrupno.

Splošna oblikovalska načela

Primerna **gostota** pri izbiri prostora sodi med ključne postulate trajnostnega urejanja prostora. Glede na to, da gre pri parkiriščih na vozliščih P+R za izrazito nizko gostoto in posledično slabo izrabo prostora, je treba težiti k njegovi racionalni izbiri in k omilitvenim ukrepom, da se površinski delež parkirišča z nizko izrabo uravna sosednjimi, bolj izkoriščenimi območji. V najboljšem primeru parkirišče na vozlišču P+R tako ni pretirano veliko, če pa je, naj ima dodatni program. Dodatni komercialni program naj po možnosti členi površino ali vsaj ločuje parkirišče od perona za javni promet.

Uspešno vozlišče P+R je urbana površina, integrirana v naselje. Je javen prostor, ki je hkrati tudi **kraj srečevanja**, druženja in ustvarjanja medsebojnih vezi v lokalni skupnosti.

Prometne površine

Ključna funkcija vozlišča P+R je kljub navedenim ugotovitvam prestopanje z osebnega prevoza na javni potniški promet. Druge funkcije morajo biti podrejene osnovnemu namenu. Prestop mora biti hiter, pregleden in udoben. Pri tem je seveda treba upoštevati, da je vsak posameznik v času prestopanja nekaj minut in nekaj deset do sto metrov pešec. Za uspeh vozlišča P+R je zato izredno pomembno, kako udobna in učinkovita je sicer razmeroma kratka pot od avta do postajališča JPP-ja. Poti med različnimi prometnimi načini morajo biti zato vedno kar se da kratke. Še posebej kratka in pregledna mora biti pot od parkiranega avtomobila do postaje v smeri proti mestu. Po možnosti naj se s parkirišča vidi avtobus na postaji. Postajališči na obeh straneh ceste, to ne velja za primer končne postaje, morata biti blizu skupaj.

Prometna ureditev parkirišča mora biti predvsem prilagojena pešcu. V ta namen je treba v odvisnosti od konfiguracije parkirišča predvideti ločene poti za pešce, skupno uporabo prometnih površin s prioriteto pešca (»shared space«) in elemente za umirjanje prometa, kot so šikane in dvignjeni prehodi za pešce. Površine morajo biti pregledne in dobro osvetljene, kar spodbuja občutek varnosti. Za občutek varnosti je pomembna tudi obljudenost – zato je vsako dodatno mešanje rabe prostora in križanje poti dobrodošlo. Površine in poti morajo biti prijetne in udobne v vseh vremenskih razmerah.

Pri vodenju avtomobilov po parkirišču je pomembna preglednost, logičnost in jasnost poti. Parkiranje naj bo omogočeno čim bližje uvozu na parkirišče.

Kolesarji naj imajo varno in jasno pot mimo vozlišča P+R, hkrati pa naj jim bo omogočeno preprosto in varno parkiranje koles v neposredni bližini javnoprometnega postajališča – po možnosti na samem peronu JPP-ja. Ker je vodenje kolesarske poti mimo ali prek perona za potnike nezaželeno, daljši obvozi pa so nedopustni, je smiselna rešitev dovolj širok peron za potnike, ki omogoča vodenje kolesarjev po peronu v režimu skupne površine. Tako nastane t. i. »shared space« za pešce in kolesarje. Postavitev kolesarskih stojal in nadstrešnic naj usmerja prometne tokove koles in pešcev na način, da so križanja predvidljiva in da jih ni preveč.

Potniški peron in vse druge površine P+R morajo biti oblikovane tako, da so dostopne uporabnikom iz vseh družbenih skupin, ne glede na njihovo starost

ali zmožnosti. Posebej je treba oblikovati prostor z mislijo na gibalno ovirane, starejše in mlade družine z otroškimi vozički ali majhnimi otroki.

Površine vozlišča P+R naj se obravnava in načrtuje kot javni prostor, ki je odprt, prehodan in dobro povezan z vso svojo okolico. Omejevanje prehoda v kateri koli smeri ni zaželeno, saj vsaka ograja ali pregrada pomenita možno nevarno točko. Območje naj se načrtuje v človeškem merilu – prostor naj bo členjen in ne prevelik. Za členitev prostora se lahko uporabi na primer zelenje, zalomljeno geometrijo parkirišča ali dodatne dejavnosti. Vozlišče P+R naj pomaga ustvarjati značaj ulice ob vходу v naselje in naj ne poudarja velikih monotonih parkirnih površin, ki dajejo prostoru neprijeten suburban videz. Vozlišča P+R in oprema na njih naj bodo kakovostno oblikovani in prepoznavni. S pomočjo uporabe tipskih elementov urbane opreme se različne lokacije P+R oblikovno povezujejo in sistem kot celota dobiva svojo skupno identiteto. Vozlišča naj jo izkazujejo, hkrati pa naj močno poudarjajo tudi lastne identitetne lastnosti, ki so značilne za posamezne lokacije.

Vozlišča P+R morajo biti načrtovana po načelih trajnostnega razvoja. Uporabljeni morajo biti najvišji standardi varovanja okolja, posegi pa morajo biti reverzibilni. Kjer je to le mogoče, naj se prednostno ohranja obstoječa vegetacija, predvsem visoka drevesa. Odvodnjavanje naj se po možnosti izvaja v ponikovalnice, za vozne površine naj se skladno s predpisi predvidijo lovilci olj. (Slika 2)

Zazelenitev

Naslednje sheme prikazujejo tri različne načine vključevanja zelenja, ta veljajo tudi za visoko drevnino, ki je potrebna za senčenje in uravnavanje mikroklimi na parkiriščih. V Mestni občini Ljubljana je zasaditev smiselno normirana z enim drevesom na štiri parkirna mesta. Vse tri sheme zadostijo tej zahtevi, čeprav so razmere za rast ter s tem zdrave dreves v tretjem (V3) najbolj, v prvem (V1) pa najmanj primerne. (Slike 3-8)

Na zazelenjenih površinah se predvidijo travnate površine s potmi, urejenimi s perforiranimi tlakovci ali peskom. Ob izvedbah, kjer bi želeli višji vizualni standard ureditve, se zelene površine zazelenijo s pokrovnimi trajnicami.

Tlakovanje

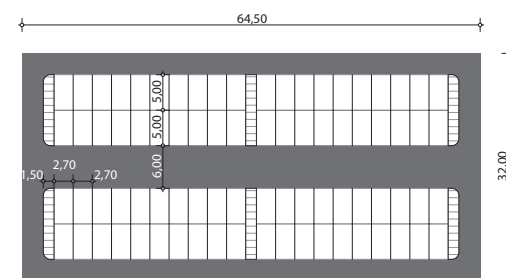
Na vodovarstvenih območjih so vozni pasovi asfaltirani, površine parkirnih prostorov pa izvedene v metličnem betonu. Ta se na soncu manj pregreva, s čimer prispeva k boljši mikroklimi na parkirišču v poletnem času, vizualno pa različen tlak vozniških površin in parkirišč bistveno zmanjša monotonijo parkiriščnega prostora, členi površino in optično zoži vozlišče. To prispeva k umirjanju prometa.

Za lokacije, ki niso na vodovarstvenem območju, se predlaga ureditev parkirišča z izvedbo peščenih površin, travnih plošč ali tlakovcev. Ta rešitev predstavlja višji standard s stališča varovanja okolja. Sama ureditev je cenejša in omogoča bistveno boljše ponikanje meteornih vod na celotni površini parkirišča. Peščene površine se poleg tega manj segrevajo na sončni svetlobi, s čimer je bistveno izboljšana mikroklima na parkirišču v poletnih mesecih.



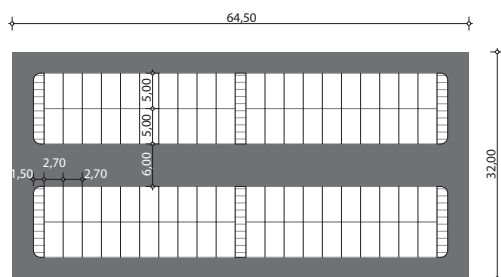
Sl. 2: Ambient vozlišča P+R.

V0



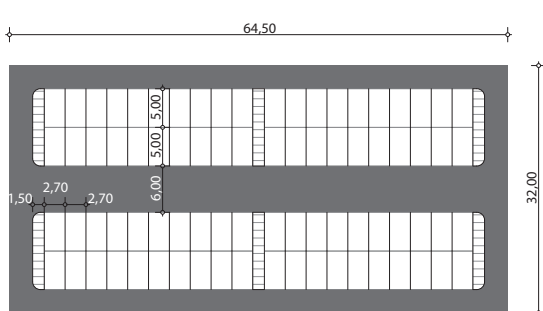
Sl. 3: Parkirišče brez zelenja (V0), kakršnega prostorski načrt v MOL ne dopušča.

V1



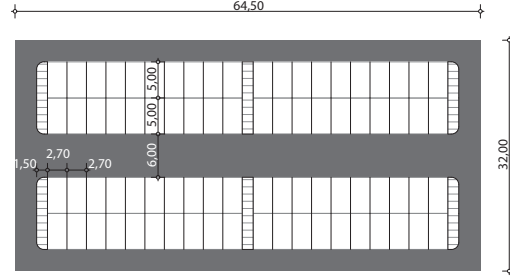
Sl. 4: Osnovna različica zelenih površin V1 zadošča minimalnemu odstotku zelenih površin, zahtevanih z odlokom o OPN-ju Mestne občine Ljubljana, ki je skladen z nekaterimi primeri dobrih praks. Pomanjkljivost te zasnove je, da ozka linija drevesom ne zagotavlja ugodnih razmer za rast, linearnost pa ne pripomore k členitvi parkirišča.

V2



Sl. 5: V različici V2 so drevesa razporejena tako, da omogočijo čim večjo razpršenost posamičnih dreves po površini parkirišča in s tem primerno osenčenje. Za rast dreves in njihovo varovanje pred škodljivimi vplivi je tudi tak sistem manj primeren. Tlakovanih površin je tu nekaj več, zelenih pa celo manj kakor v različici V1 (glej spodnjo preglednico).

V3

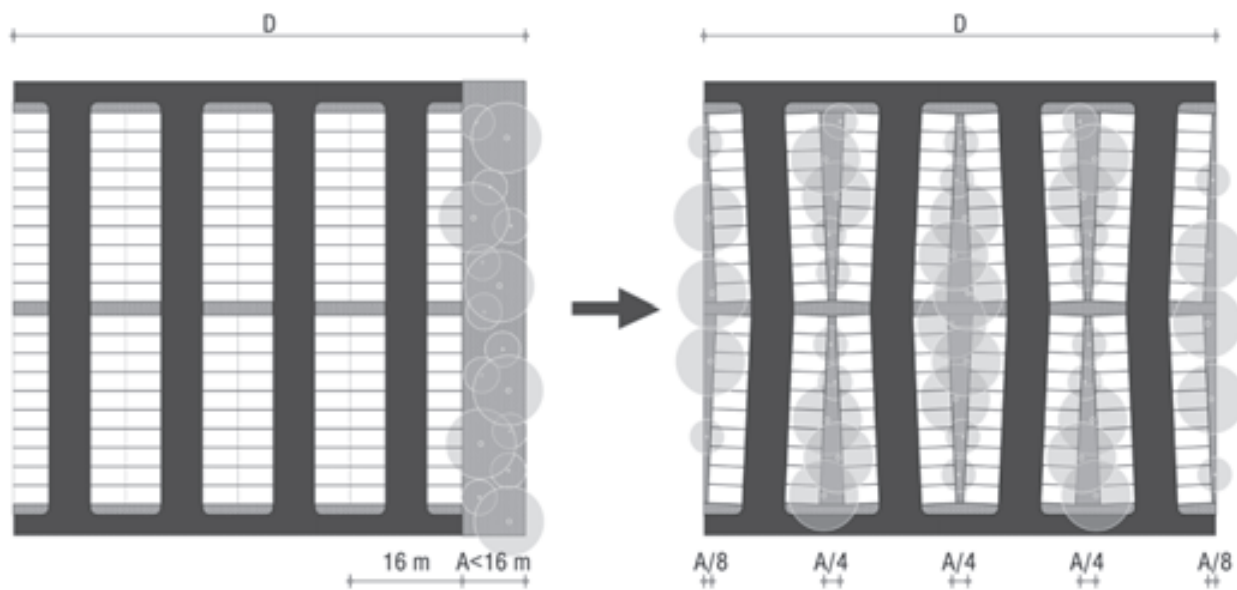


Sl. 6: Višji standard zelenitve lahko dosežemo s predlaganim vzorcem zalomljenih voznih poti in klinastih zelenih površin. Pri zalomu voznih poti za 5° dosega vzorec V3 10 % zelenja glede na celotno površino parkirišča. Zazelenitev obsega drevesa ob nizih parkirišč in več večjih dreves ob razširitvah. Na ta način se za razliko od za parkirišča značilnih zazelenitev s posamičnimi drevesi na širših delih pojavijo skupine večjih dreves. Velike zazelenjene površine nudijo več sence, boljše mikroklimo na parkirišču in več ponikovalnih površin.

Preglednica porabe površin pri različnih vzorcih umeščanja zelenja na parkirišče

	V0	Odstotek površine	Sprememba glede na V1	V1	Odstotek površine	Sprememba glede na V1	V2	Odstotek površine	Sprememba glede na V1	V3	Odstotek površine	Sprememba glede na V1
Število parkirnih mest	80			80			80			80		
Število dreves	0			20			20			20		
Pohodne površine	88 m ²	4,3%	103,5%	100 m ²	4,5%	100,0%	85 m ²	3,7%	85,0%	100 m ²	4,2%	100,0%
Zazelenjene površine	0 m ²	0,0%	0,0%	146 m ²	6,5%	100,0%	135 m ²	5,9%	92,5%	243 m ²	10,3%	166,4%
Parkirne površine	1.080 m ²	52,3%	100,0%	1.080 m ²	48,3%	100,0%	1.080 m ²	47,5%	100,0%	1.080 m ²	45,7%	100,0%
Vozišče	896 m ²	43,4%	91,9%	912 m ²	40,8%	100,0%	975 m ²	42,9%	106,9%	942 m ²	39,8%	103,3%
Skupaj	2.064 m ²	100,0%	90,7%	2.238 m ²	100,0%	100,0%	2.275 m ²	100,0%	101,7%	2.365 m ²	100,0%	105,7%

Sl. 7: Primerjava z osnovnim parkiriščem brez zelenja (V0) pokaže, da sta izguba prostora in podražitev zaradi visoke drevnine na parkirišču v primerjavi s koristmi, ki jih dreve zagotavlja, nesorazmerno majhni.



Sl. 8: Princip oblikovanja zelenih površin med parkirnimi žepi. Zelenje naj bo oblikovano na način, ki omogoča kar se da dobre rastne pogoje za veliko drevnino. To naj prostor znotraj parkirišča porabi v zadostni meri. Prostor, ki ostaja po razporeditvi parkirnih in voznih pasov na določenem zemljišču, naj se porazdeli po površini parkirišča, namesto da ostaja po njegovem obodu. Tako se vzpostavi kakovostno okolje in mikroklimo po vsem območju parkirišča.

Načini razmestitve elementov »P«, »R« in »K« v posameznem vozlišču

V posameznem vozlišču skušamo elemente, vezane na parkiranje (P – »park«) vožnjo z JPP-jem (R – »ride«) ter dodatne vsebine (K – komercialne vsebine) združevati v logične sklope, ki so smiselni s stališča uporabnika in vodenja vseh vrst prometa, zlasti pešcev in avtobusov skozi vozlišče.

Pri vozliščih P+R so ključna vprašanja, ali gre za končno postajo JPP-ja ali za njegovo vmesno postajališče, ali gre za vlak ali avtobus, ali je omogočeno tudi prestopanje, ali je vozlišče v bližini avtocestnega priključka, ali ima dodatni program, in ali je vozlišče v naseljenem območju. Prikazana so načela njihovega razmeščanja v najbolj tipičnih primerih, ki pokrijejo večino naštetih načrtovalskih vprašanj. Zaželena lega parkirišča, ki pa je ni vedno mogoče zagotoviti, je na desni strani vpadnice v mesto. Tu je ob prihodu parkiranje in prestop na JPP najpreprostejše tudi ob izrazitih prometnih konicah. (Slike 9–14).

Dodatne možnosti rabe parkirišč

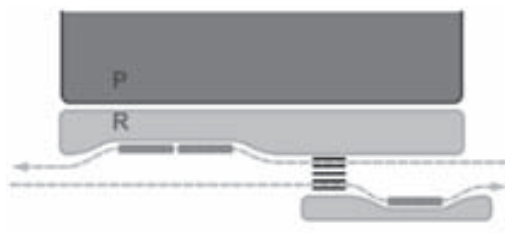
Pri načrtovanju parkirišč na vozliščih P+R je smiselno razmišljati o dodatnih možnostih rabe, ki pomembno vplivajo na upravičenost dodatne ponudbe. Z minimalnimi prilagoditvami je mogoče parkirišče načrtovati tako, da se lahko v določenem časovnem obdobju uporablja za parkiranje avtomobov, turističnih avtobusov, kot »car sharing«³ točka, kot zbirno mesto oziroma »car pooling« točka za izlete ob koncu tedna, kot prireditveni prostor športnih in drugih srečanj. Na ta način se poveča stopnja uporabnosti vozlišča in zmanjša skupna potreba po številu parkirnih mest v kraju.

Načela podrobnejšega oblikovanja

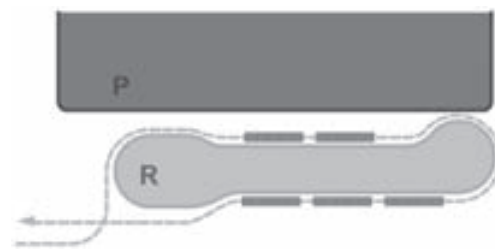
Peron je ločilni element med parkiriščem in javnim potniškim prometom, ki načeloma poteka po vpadnici. Je površina za pešce, ki omogoča udobno čakanje na avtobus (ali vlak) v senci in na suhem. Ponuja vse potrebne informacije o sistemu in prometni ponudbi, omogoča nakup vozovnic, na večjih vozliščih pa lahko ponuja tudi dodatni program drugih ponudnikov. V sklopu perona je urejeno parkiranje koles, prostor pa je primerno dimenzioniran, da deluje tudi kot prometni prostor v souporabi pešcev in kolesarjev (»shared space«). Na notranji vzdolžni cesti ob peronu je urejen »drop-off point«.⁴

Parkirišče je osnovna površina za parkiranje. Oblikovano je iz več nizov vozišč s parkirnimi prostori, razporejenimi v lomljenih odsekih, ki zagotavljajo počasnejšo vožnjo in členijo prostor. Vozišča se slepo končujejo, kar prav tako umirja hitrost in povečuje varnost. V slepih parkirnih žepih so parkirna mesta za družine ter gibalno ovirane. Lomljeni odseki parkirnih nizov tvorijo mestoma razširjene zazelenjene površine, ki omogočajo rast večjih dreves, kar ustvarja ugodno mikroklimo, hkrati pa nudi prostor za dodatni program, ki zagotavlja pasivno varnost.

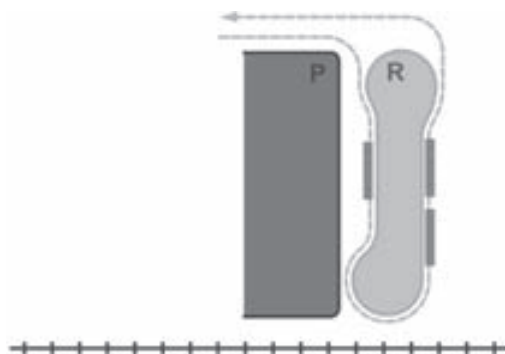
Glede na različno tipološko opredelitev vozlišča P+R je izhodišče za njegovo oblikovanje ustrezna modelna rešitev oziroma prototip. Prototipi so pripravljeni za najbolj tipične oziroma generične primere. Na terenu se prilagodijo stanju ob upoštevanju splošnih oblikovalskih navodil in ustreznega dimenzioniranja opremljenosti. (Slike 15–28)



Sl. 9: Najosnovnejša postavitev vozlišča P+R ob mestni vpadnici. Območje perona je umeščeno med parkirišče in vpadnico. Peron z vso opremo je, gledano v smeri mestnega središča, umeščen ob desni strani vpadnice, saj je namenjen predvsem čakajočim ob jutranjih konicah. Na nasprotni strani je preprostejše postajališče.



Sl. 10: Postavitev vozlišča P+R s končno avtobusno postajo ob mestni vpadnici. Peron je primerno večji, saj avtobusi praviloma obračajo okrog njega. Pot avtobusov je lahko ločena od poti za avtomobile. To omogoča izvedbo manjših radijev in oblikovanje za nižje hitrosti znotraj parkirišča, kar je do pešcev prijaznejše. Pomembno je, da avtobusi potnike pobirajo ob vpadnici, v smeri mestnega središča, saj to naredi vozlišče bistveno bolj pregledno in z vidika uporabnika orientacijsko logično.



Sl. 11: Postavitev vozlišča P+R s končno avtobusno postajo in železniškim postajališčem. Peron naj bo postavljen tako, da povezuje oba prometna načina in da omogoča čim lažje prestopanje. Tako vozlišče je od primera do primera specifično, saj je zmožnost prilagajanja na strani železniškega postajališča minimalna. Kljub temu je praviloma mogoče upoštevati osnovna načela in z vidika čakajočih pešcev udobno povezati obe postajališči in parkirišče.



Sl. 12: Najbolj smiselna umestitev preprostega dodatnega programa je v sklopu perona na vstopni strani – v smeri proti mestnemu središču. Gre za komercialne programe, ki so lahko tudi sezonske ali začasne narave in jim je zato smiselno zagotoviti prostor na samem peronu. To prispeva k večjemu udobju potnikov in živahnosti ter s tem večji privlačnosti vozlišča.

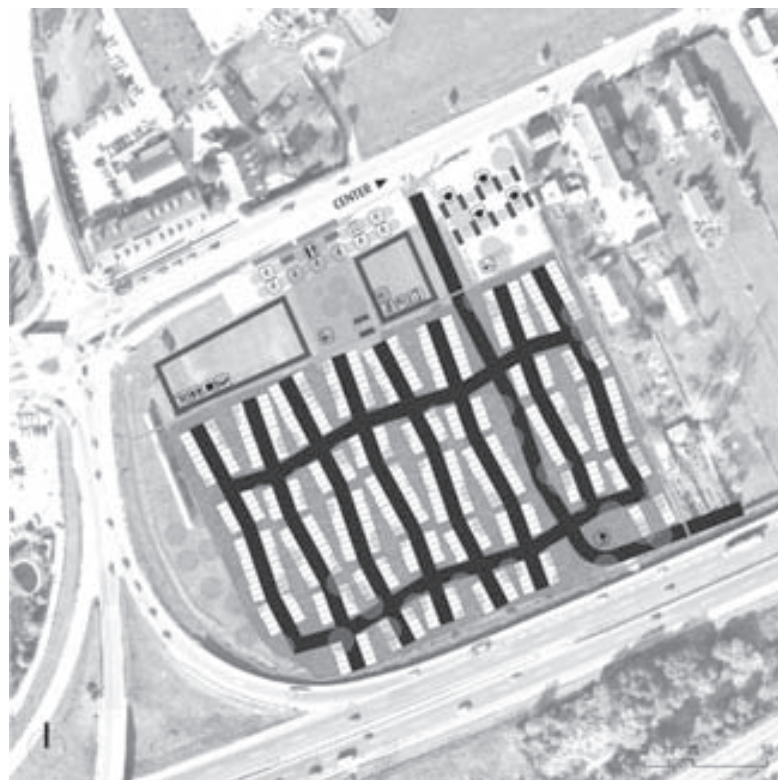


Sl. 13: V primeru, ko je obseg dodatnega programa večji in je ta vezan na stalne grajene stavbe, je zaželena integracija programa v vozlišče P+R. Postavitev programa med parkirišče in peron na vpadnici ustvarja vtis ulice in omogoča močno prepletenost programov. Vozlišče P+R tako postane mestotvoren dejavnik določenega območja in je tako sposobno privlačiti tudi uporabnike, ki niso vedno vezani le na uporabo P+R-ja. Parkirišče v taki postavitvi lahko služi hkrati kot P+R in kot parkirišče za dodatni program, s čimer omogoča večjo zasedenost prek celega dneva.

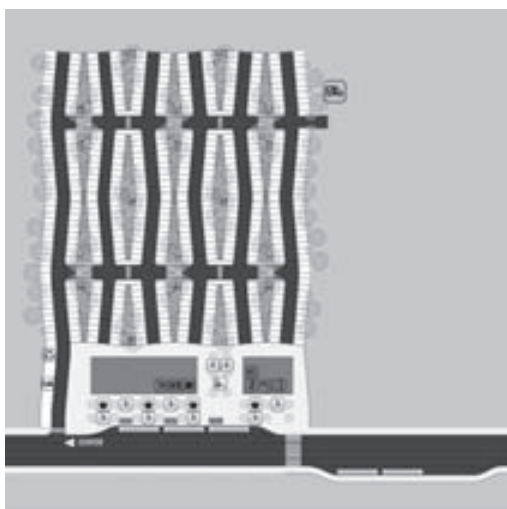


Sl. 14: Ob končni postaji je zaradi večje globine perona dodatni program tipično umeščen ob peron in ne za njim. Smiselna je tudi delitev programa na več enot, ki jih peron povezuje ter tako postaja javni prostor naselja oziroma ulice in ne le samega vozlišča. Na tak način se tudi v tem primeru omogoča določena mera pozitivnih učinkov postavitve programa med parkirišče in prometnico.

- »Car sharing« ali deljena uporaba avtomobilov je praksa redne kratkoročne izposoje ali zadržnega lastništva osebnih avtomobilov. Temelji na članstvu v zadrugi ali klubu, ki omogoča redno izposajo skupnih avtomobilov na določenih lokacijah. Je metoda nižanja stroškov, ki jih ima zasebnik z avtom, hkrati pa lahko bistveno zniža število avtomobilov in posledično potrebo po parkirnih mestih. Deljena uporaba pozitivno vpliva na število poti, opravljenih z osebnim avtomobilom.
- »Kiss and ride« (K+R) ali »drop-off point« je prostor, rezerviran ali prednostno namenjen ustavljanju osebnih vozil z namenom, da ta odložijo potnike na postajališču JPP-ja, ti pa nadaljujejo vožnjo z javnimi prevoznimi sredstvi.



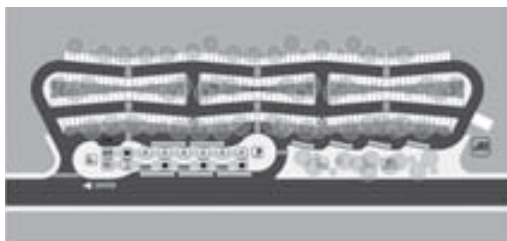
Vzorčni primer XL



Sl. 15: Prototip XL. Pri načrtovanju največjega vozlišča je smiselna umestitev perona ob dodatni program, saj je gostota potnikov tu največja. Ob največjih parkiriščih navadno ni prostora za dodatne parkirne kapacitete, kot so npr. turistični avtobusi, saj gre v teh primerih praviloma za lokacije, za katere velja večje povpraševanje po parkiranju, kot jih dovoljujejo prostorske možnosti.

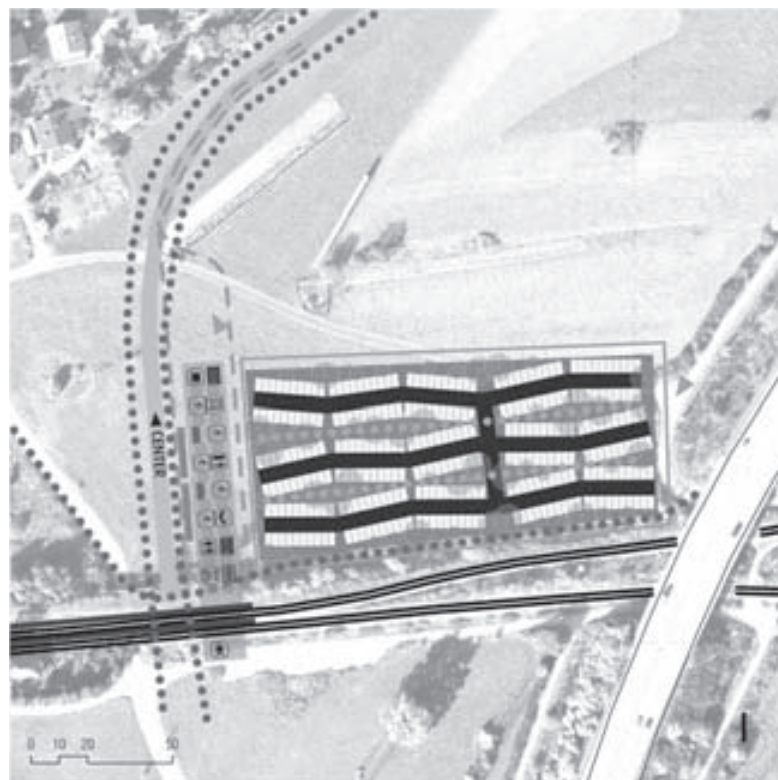
Sl. 16, 17: Primer prilagoditve prototipa XL – P+R Pri Gorjancu. Umestitev načrtovanega dodatnega programa ob Tržaški cesti omogoča ustvarjanje živega javnega prostora z mestnim značajem. Med objektoma trgovine in dodatnih dejavnosti je urejen manjši vmesni trg, prek katerega se peron postaje povezuje z območjem parkirišča. Na ta način se lokacija proti Tržaški cesti odziva urbano in dviguje kakovost občestnega prostora Tržaške ceste, ki je v tem delu sicer izrazito suburbana. Veliko število uporabnikov, ki jih bo pritegnilo parkirišče, omogoča razvoj dodatnih dejavnosti in urbanega središča območja.

Vzorčni primer L

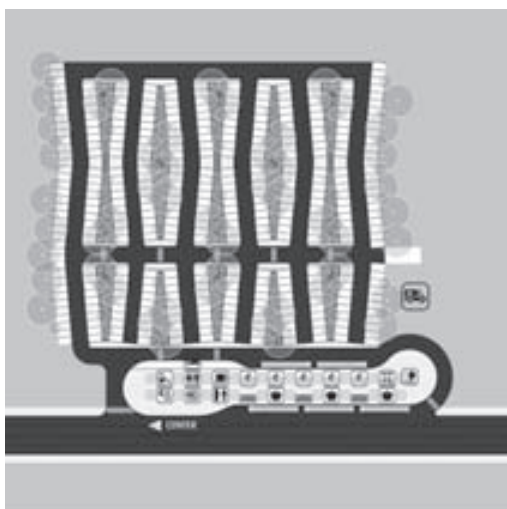


Sl. 18: Prototip L. Pri različnih velikostih vozlišč (manjša, srednja in večja) gre pogosto za izrazito podolgovata zemljišča vzdolž vpadnic. V skrajnih primerih je razdalja lahko celo tako velika in globina parkirišča tako majhna, da nanje ni mogoče umeščati nobenega programa in da parkirišče ne more več zagotavljati primerne udobja pri uporabi z enim samim postajališčem. Tak primer še zdaleč ni optimalen. Predlagan primer vzdolžnega parkirišča ob vpadnici ima zato dovolj globine za kakovostno izvedbo vsega potrebnega programa – ta vključuje tudi obračališče končne avtobusne postaje in parkiranje za turistične avtobuse v podaljšku, zaradi česar je ta prototip posebej primeren za lokacije, ki so hkrati smiselne točke za prestop potnikov na turistične avtobuse.

Sl. 19, 20: Primer prilagoditve prototipa L – P+R Rudnik. Peron z obsežnejšim dodatnim programom je umeščen ob Dolenjsko cesto, kjer sooblikuje javni občestni prostor. Parkirišče je umaknjeno v ozadje za peron. Avtomobili vozijo predvsem v vzdolžni smeri, pešci pa se gibljejo v prečni. Cestišče med parkiriščem in peronom je kot del obračališča končne postaje namenjeno predvsem vožnji avtobusa. Pot avtobusa je ločena od zaprtega dela parkirišča. Postajališče za bivalnike se nahaja na najbolj oddaljeni točki parkirišča. Umestitev bivalnikov v ločen zaliv omogoča ločeno obračunavanje uporabnine, odmaknjenost pa hkrati dvigne kakovost uporabe parkirišča za potnike z bivalniki.



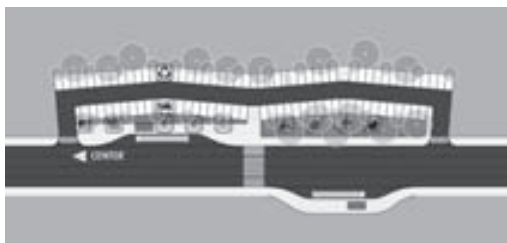
Vzorčni primer M kvadrat



Sl. 21: Prototip M. Vozlišče uporablja primerno rešitev z možnostjo preprostega priključevanja drugih dodatnih programov ob končno ali kombinirano avtobusno postajo.

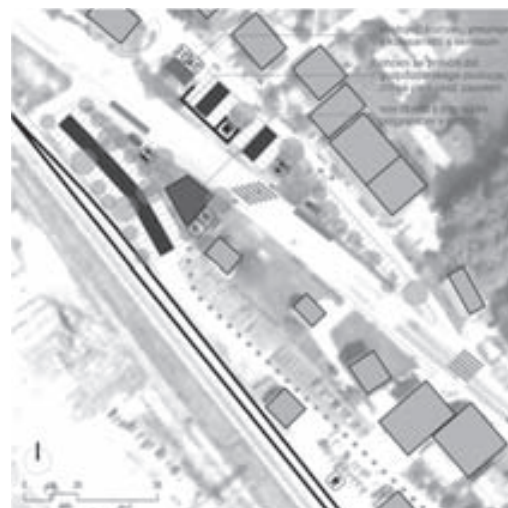
Sl. 22, 23: Primer prilagoditve prototipa M – P+R Črnuče. Peron avtobusne in predvidene železniške postaje je urejen na zahodnem robu vozlišča. Na ta način ob cesti Pot k sejmišču tvori pas javnega prostora, ki se nadaljuje naprej proti severu in ustvarja ob cesti kakovosten ulični prostor. Kolesarska steza je speljana v zelenem pasu med vozliščem in železniško progo, tako da kolesarji ne vozijo prek parkirišča.

Vzorčni primer S



Sl. 24: Prototip S. Pri najmanjših vozliščih gre najpogosteje za linearno postavitev, ki ju narekujejo lega in oblika zemljišča. Peron s predvideno opremo in morebitnim dodatnim programom mora biti v neposrednem stiku z avtobusnim postajališčem, mikrolokacija, oblika in rasporeditev pa se praviloma prilagajajo obliki in konfiguraciji zemljišča.

Sl. 25, 26: Primer prilagoditve prototipa S – P+R Vrhniko. Oblika zemljišča narekuje ureditev linearne parkirišča z obračališčem na koncih. Uvoz je urejen na sredini območja. Del ob avtobusni postaji je namenjen sistemu P+R, bolj odmaknjen del (JZ del območja) pa predvsem uporabnikom sopotništva (»car pooling«). Umestitev kolesarnic in morebitnega dodatnega programa je predvidena za SV del območja, na katerem ni več premikov avtomobilov. Del pokritih kolesarnic je predviden tudi za območje v neposredni bližini avtobusne postaje.



Zaključek

Sistem vozlišč P+R je eden izmed kamenčkov v mozaiku sodobnega regionalnega prometnega sistema. Ne najpomembnejši, a zagotovo sodi med tiste, brez katerih sistem ne more biti popoln. Ne glede na to, kako si prizadevamo, da bi čim več dnevnih migrantov v mesto prihajalo peš, s kolesom ali javnim prevozom, ostaja osebni avtomobil kljub višanju cen goriva in parkirin še vedno privlačen. Poleg tega je v razpršeni regiji mnogo delov, kamor javni potniški promet preprosto ne seže in v klasični obliki verjetno nikoli ne bo. Če nam uspe del avtomobilov ustaviti pred mestom ali celo čim dlje v regiji in prepeljemo ljudi v mesto z javnim prevozom, se zmanjšajo potniški kilometri v osebnih avtomobilih, posledično onesnaženje, predvsem pa število parkiranih avtomobilov v mestu. V celotni sliki dnevnih migracij predstavlja delež uporabnikov sistema P+R le nekaj odstotkov. Če pa vzamemo za primer le tisoč avtomobilov, ki zaradi ponudbe sistema P+R ne pripotujejo v mesto dnevno, to prihrani 25.000 m² javnih površin. Če pomislimo, za kaj vse se da v mestnem središču uporabiti ta prostor, navsezadnje niti tisoč avtomobilov ni tako malo. Študija lokacij P+R je v letu 2015 prejela nagrado Zlati svinčnik na področju prostorskega načrtovanja.

Viri in literatura

- AASHTO. (2004). *Guide for Park-and-Ride Facilities*. AASHTO. Dostopno na <http://www.amazon.com/Guide-Park-ride-Facilities-AASHTO/dp/1560512946>
- Brundtland Commission. (1987). *Our common future*. Oxford: Oxford University Press.
- Caltrans. (2010). *Park and Ride Program Resource Guide*. Sacramento: Caltrans. Dostopno na http://www.dot.ca.gov/hq/traffops/systemops/hov/Park_and_Ride/Park_and_Ride_Program_Resource_Guide.pdf
- Gabrovec, M. (2011). *Intermodalne točke: Prestopne točke in P & R parkirišča*. Ljubljana. Dostopno na http://www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/LUR_WS2_Gabrovec.pdf
- Gehl Architects. (2007). *Public transportation interchange guidelines*. Copenhagen: Gehl Architects. Dostopno na http://www.gehlarchitects.dk/files/projects/100115_Gothenburg_EW_ENG.pdf
- Inštitut za politike prostora (januar, 2014). *P+R: lokacija, oblikovanje, oprema* (interno gradivo).
- Nared, J., & Razpotnik Viskovic, N. (Eds.). (2012). *Moving people: Towards sustainable mobility in European metropolitan regions*. Potsdam: Joint Spatial Planning Department Berlin-Brandenburg. Dostopno na http://www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/Catch-MR_Guide_Towards-Sustainable-Mobility-in-MRs.pdf
- Omega consult, SL consult, LUZ, & IPoP. (2013). *Mreža P+R zbirnih središč LUR Ključna aktivnost št. 1: Določitev skupin središč JPP Končno poročilo*. Ljubljana.
- P+R Anlagen – Planen, Bauen und Betreiben. (2009). München: Arbeitskreis Park & Ride regional. Dostopno na http://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media/Dateien/4_Service/dokumente/downloadbereich/pr_leitfaden.pdf
- Pelko, N. (Ed.). (2010). *Javni promet v Ljubljanski urbani regiji*. Ljubljana: Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). Dostopno na http://www.rralur.si/fileadmin/user_upload/projekti/Promet/PozivBrosura/JPP_brosura.pdf
- Reynolds, Smith and Hills Inc. (2009). *Park-and-Ride Study, Jacksonville*. Dostopno na <http://assets.jtafla.com/Documents/General/park-and-ride-final-draft-with-cover/1115/park-and-ride-final-draft-with-cover.pdf>
- Roads Service. (2005). *Bus Stop Design Guide*. Belfast: Roads Service and Translink. Dostopno na <http://www.drdrni.gov.uk/index/publications/publications-details.htm?docid=2340>
- RR Donnelley. (2009). *Buses for Scotland: Park and ride for Buses - A National Framework*. Edinburgh. Dostopno na <http://www.scotland.gov.uk/Publications/2009/06/29101836/0>
- TACTRAN. (2008). *Park & Ride strategy - Best practice review*. Dostopno na <http://www.tactran.gov.uk/documents/3BestPracticeReviewFinal3004.pdf>
- VTPI. (2010). Park & Ride. *Online TDM Encyclopedia*. Dostopno na <http://www.vtpi.org/tdm/tdm27.htm>
- VTPI. (2013). Victoria Transport Institute - Online TDM Encyclopedia. *Online TDM Encyclopedia*. Dostopno na <http://www.vtpi.org/tdm/>

Sl. 27, 28: Primer prilagoditve prototipa S – P+R Škofljica.

P+R Škofljica zavzema več zemljišč v osrednjem delu naselja in predstavlja povsem specifičen primer, za katerega ni mogoče uporabiti prototipnih rešitev. Prostor med železniško postajo in trgovino severovzhodno od ceste predstavlja središče naselja, ki dobiva zaradi gostega prometa in nekaterih posegov izrazito predmestno značaj. Cilj predlaganih posegov je izboljšati poti pešcev in kolesarjev ter hkrati vizualno popraviti občutek »brisanega prostora«, namenjenega parkiranju avtomobilov. Avtobusna postaja v smeri proti mestu se prestavi v sredino obravnavanega območja. Prehod za pešce se prestavi na novo os, ki vodi od samopostrežne trgovine in knjižnice mimo obeh avtobusnih postajališč do železniške postaje. Na južni strani glavne ceste je v okviru območja predviden nov objekt, v katerem je zahtevan javni program v pritličju. Deloma se ohranijo gabariti domačije v severnem delu območja. Ohrani se zunanji zid proti glavni cesti in oba stranska zidova pritličja do primerne višine, ki delujeta kot zaslon proti cesti. Notranjost ostanka objekta se delno uporabi za parkiranje, delno pa kot manjši lokal z atrijem, obrnjenim stran od prometnice. Leseno gospodarsko poslopje (kozolec) se ohrani in uporabi kot kolesarska ter morebitni servis koles. V smeri proti trgovini se v nadaljevanju domačije doda nov objekt, za javna stranišča in morebiten dodatni program.

Ljubljana, kjer je manj lahko več

Blaž Lokar

Že od nekdaj sem zaljubljen v mesta. Mesta so izjemno navdušujoč prostor, saj se na majhni površini nahaja velika koncentracija ljudi. Razvijajo se raznolike dejavnosti, mešajo se ideje in kulture, lahko si anonimni ali socialni, obstaja prostor za kreativnost in tudi za konflikt. Mesta ti ponujajo možnost biti svoj, biti drugačen, biti spontan. Mesta so prostor znanja, mreženja idej in kapitala, prostor za nove koncepte in produkte. Mesta so kot stroji, ki ti ponujajo storitve, ki bi jih sicer moral opraviti sam – mestne službe čistijo ulice in splužijo sneg, mesta ponujajo restavracije, čistilnice in izobraževalne tečaje. Tako imaš v mestih možnost, da se v večji meri posvetiš stvarjem, ki jih z veseljem delaš in po katerih hrepeniš. In moje hrepenenje je, da bi izboljšal kakovost bivanja v mestih. Želim si sooblikovati mesta, kjer bodo ljudje radi živeli, kjer bodo imeli možnost izbire, kjer bodo prebivalci imeli varen dostop do parkov in trgovin. Želim si mesta kratkih poti, kjer lahko dnevne opravke opravim peš v bližini doma, in mesta, kjer bodo tudi starejši in invalidi lahko brez ovir opravili dnevne opravke. Želim si prav tako mesto, kjer bodo imeli otroci, ne glede na njihovo socialno okolje, možnost spoznati in razviti svoj talent, mesta, kjer bomo med seboj obzirni in strpni tudi do posebnih in drugačnih. Taka mesta želim sooblikovati in soustvarjati. Ljubljana si je postavila cilj, da postaneta vse to, kar sem opisal zgoraj – z uresničevanjem vizije zelenega, zdravega, strpnega in ekonomsko uspešnega mesta. Mesto si torej prizadeva izboljšati kakovost bivanja svojih prebivalcev.

Osnovna struktura mesta so njene ulice, saj jih vsak prebivalec uporablja dnevno. Ali je moja pot v službo ali šolo varna? Lahko otroci samozavestno prečkajo križišče? Se moram po opravkih odpraviti z avtom in izgubljeni čas v gneči? Imam blizu postajo javnega prevoza in hitre in pogoste povezave do cilja? Doživljam ulico kot neprijeten dnevni stres? Me moti hrup?

Kako so ulice – bodisi vpadnice ali pa ceste v soseskah – urejene v mestu, ima torej izjemen vpliv na kakovost bivanja slehernega prebivalca. Ulica je včasih vsebovala tri vloge – transportno vlogo za prevoz ljudi in blaga, socialno vlogo za srečevanje ljudi ter trgovsko za prodajo blaga. V zadnjih petdesetih letih sta se trgovska in socialna vloga ulice zelo zmanjšali. Osební avto je postal množičen način prevoza ljudi in glavna skrb mesta je postala, kako umestiti naraščajoče število avtomobilov v ta obstoječi prostor. Prometna politika mest je uvažala ukrepe, ki so v prednost postavljali avtomobilski promet, saj je njihov glavni cilj bil, kako v najkrajšem času spraviti čim več avtomobilov od točke A do točke B, ne glede na negativne posledice takih ukrepov na prebivalce ali druge udeležence v prometu. Rad bi poudaril, da zgoraj opisan razvoj ni naravna danost, temveč je stvar prometne in urbanistične politike mesta. Mesta po svetu so po eni strani zaradi visoke cene nafte, onesnaženosti zaradi izpušnih plinov, poslabšanja zdravja meščanov in prostorske in finančne omejenosti začela iskati nove, racionalnejše načine premikanja ljudi po mestu in po drugi strani spodbujati urbanistično politiko zgoščevanja mest navznoter, ki potrebo po motorni mobilnosti zmanjšuje s tem, da naseljuje dejavnosti v neposredni bližini.

Ljubljana upravičeno stavi na trajnostno mobilnost, se pravi na več hoje, več kolesarjenja, več uporabe javnega prevoza in manj avtomobilskega prometa. Trajnostna mobilnost je torej nadomeščanje poti opravljenih z avtom s hojo, s kolesom in z javnim prevozom. To se sliši kot omejevanje in odrekanje, pa je tudi res tako? Manj je v tem primeru lahko več – manj avtov v mestu pomeni manj hrupa in čistejši zrak, manj avtov pomeni več razpoložljivega proračunskega denarja za investicije v šolstvo, parke in otroška igrišča, manj avtov pomeni več prostora za obulične drevorede, manj avtov pomeni tudi oživitve pritličij stavb in naselitev novih dejavnosti, namenjenih prebivalcem mesta. Reakcija ljudi v Ljubljani na spremembe na ulici so zelo podobne tistim iz drugih mest – ko je cesta postala prijaznejša do ljudi, so jo ljudje tudi v večjem številu obiskovali in se na njej zadrževali dalj časa, na ulici vidijo več otrok in starejših ljudi, avtomobilski hrup nadomesti govorjenje ljudi na vrtovih gostiln ter na javnih klopeh. Ljudje podobno reagiramo na spremembe v prostoru po vsem svetu. Ljudje smo vendarle "social animals" in radi opazujemo druge ljudi.



Sl. 1-6: Predlogi manjših ureditev ob Celovski cesti (vir: Blaž Lokar).



Sl. 1-6: Predlogi manjših ureditev ob Celovski cesti (vir: Blaž Lokar).

Preureditev ulic po meri človeka ima v Ljubljani zelo prominenten in neskončno predebatiran primer – Slovenska cesta, ki predstavlja glavno tranzitno cesto v smeri sever–jug in kjer je še pred tremi leti na dan prevozilo 21.000 avtomobilov. Gre za prenovo ulice na način, ki daje večje udobje in varnost tistim, ki hodijo, se vozijo s kolesom in uporabljajo javni prevoz. Poleg tega je mesto podoba ulice približalo konceptu skupnega prometnega prostora, ki zakriva meje in ločevanje med prostorom namenjenim motornim in nemotornim oblikam mobilnosti in se raje zanaša na očesni kontakt in medsebojno obzirnost. Toda več za pešce in kolesarje pomeni manj za avtomobile, saj je širina ulice omejena, in to je sprožilo močne debate med prebivalci, politiki in prostorskimi strokovnjaki. Upravičeno, saj sprememba vedno pomeni konflikt, ker sprememba nekemu odvzema pravice in jih nekemu daje na novo. Če bi danes, potem ko smo vsi lahko izkusili v praksi novo ureditev ulic, izvedli referendum o tem, ali prebivalci podpirajo spremembo, sem prepričan, da bi bila sprememba potrjena z veliko večino. Ljudje moramo torej spremembo doživeti in ko izkusimo prenovljeno ulico, kjer se naši otroci brez večjih skrbi premikajo po ulici, kjer lahko na ulici v miru popijemo kavo in dobro slišimo soseda, kjer je kar naenkrat zanimivo samo sedeti in opazovati okolico, smo v veliki večini ZA. Potrdilo, da je manj lahko več. (Slike 1-6)

Kaj nas čaka v prihodnosti? Opažam dva zanimiva trenda, ki me navdušujeta z upanjem, da bo prihodnost mest vedno bolj po meri ljudi. Prvi trend so tehnološke inovacije, ki po eni strani zmanjšujejo število avtomobilov v mestih in povečujejo utilizacijo in zasedenost avtomobilov – primer car sharing ali car pooling – in po drugi strani uvajajo tehnologije, ki zmanjšujejo nevarnost človeških napak, ki so za nemotorizirane udeležence usodne. S temi inovacijami postaja prevoz v mestih storitev, ki ni več vezana na lastništvo avtomobila, ampak je mix med različnimi oblikami mobilnosti. Osebna vozila tako izgubljajo mobilnostni primat, pritiski na širitev cest ali parkirišč bodo s tem postali zgodovina. Drugi trend je profesionalizacija mestnih uprav, ki uporabljajo principe vodenja s postavitvijo merljivega cilja, načrtovanja in izvajanja ukrepov, ki vodijo do uresničevanja cilja, predvsem v časovno določenih terminih s preverjanjem, ali dosegamo cilje in če jih ne, kaj je potrebno storiti, da kljub odmikom pridemo do zelenega cilja. Tako postajata trajnostna mobilnost in zgoščevanje mest ne zgolj črki na papirju, ampak tudi udejanjeni dejstvi. Sprotno preverjanje, ali s predvidenimi ukrepi dosegamo zelene cilje, je odločilnega pomena za učinkovit in sistemski način doseganja posameznih ciljev. Posledica neupoštevanja zgornjega principa pomeni, da pri posameznih ureditvah ne upoštevamo zastavljenih dolgoročnih ciljev, ampak ima glavno vlogo pri ureditvi pogled posameznega odločevalca oz. avtorja ureditve. Kako preseči slabe prakse in sistemsko usmeriti stvari tako, da bodo po meri uporabnikov – prebivalcev – in v smislu dobrobiti večine, je primer, kako se je dunajska mestna uprava lotila urejati javni prevoz. Wiener Linien kot upravitelj javnega prevoza na Dunaju dobiva ogromne finančne subvencije iz dunajskega proračuna, vendar je pri črpanju teh sredstev zavezan k uresničevanju cilja Dunaja po povečanju deleža poti opravljenih z javnim prevozom. Mestna uprava je torej postavila upravitelju jasen in letno merljiv cilj – 1 milijarda prepeljanih potnikov na leto. Da bo Wiener Linien tudi dosegel cilj, bo moral izvajati ukrepe, ki bodo pripeljali do cilja in predvsem tudi pravočasno preverjati, ali so na pravi poti in po potrebi hitro prilagoditi ukrepe. Tak sistemski pristop bo pospešil izvajanje ukrepov, ki bodo za uporabnike naredili še lažje dostopen in bolj primeren javni prevoz, ki bo tako postal še konkurenčnejši in bolj množično uporabljen.

S prenovo ulic v smeri večje uravnoveženosti med pešci, kolesarji in motoriziranim prometom se lahko nadajamo, da bo ulica s svojimi dejavnostmi ter raznolikostjo postala glavni družabni prostor in generator mestotvornosti. Vrnitev javnega življenja na ulice pomeni izboljšanje bivanjske kakovosti prebivalcev, krepitev lokalne oskrbe in večje zadovoljstvo meščanov. Prometna politika tako v mnogih mestih sledi cilju – ureditev živih ulic kot prostora predvsem za ljudi.

Dnevna mobilnost na ljubljanskih vpadnicah: primer Celovške ceste

David Bole, Matej Gabrovec, Simon Koblar

Povzetek

Pritiski na Ljubljano kot zaposlitveno središče v Sloveniji so vse večji, posledično tudi na ljubljanske vpadnice. Analiza dnevne mobilnosti hkrati kaže, da je ta izrazito netrajnostna zaradi nizkega deleža uporabe javnega potniškega prometa in nekaterih drugih spremenljivk. Na primeru Celovške ceste smo želeli pojasniti značilnosti in razloge spreminjanja dnevne mobilnosti na ljubljanskih vpadnicah. Ugotovili smo, da v zadnjih letih osebni promet pada, manj izrazito na začetku vpadnice, bolj izrazito bližje mestnemu središču. Hkrati smo analizirali javni potniški promet in ugotovili, da se njegova ponudba z leti ob prometnih konicah slabša, kljub določenim izboljšavam. Ugotavljamo, da sta oba procesa (padanje števila vozil na Celovški cesti in manjše število voženj avtobusa) lahko pokazatelj, da mestno središče morda izgublja svojo privlačnost za dnevne vozače ali pa prihaja do večje uporabe koles ter pešačenja. V sklepu podajamo mnenje, da je trajnostno načrtovanje prometa pot, ki lahko omogoči dobro dostopnost mestnega središča obiskovalcem ter kakovostno bivalno okolje prebivalcem ob vpadnicah.

Ključne besede

Geografija prometa, Ljubljana, vpadnice, javni potniški promet, štetje prometa, dnevna mobilnost, Celovška cesta

1. Uvod

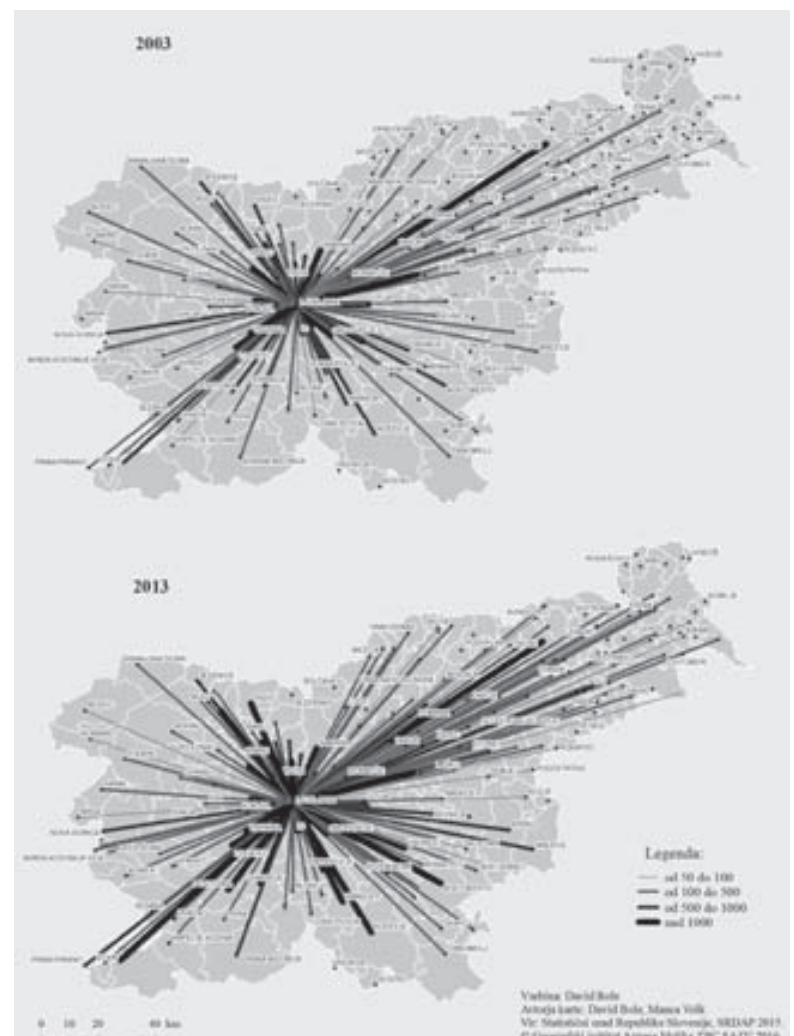
Ljubljana je zaposlitveno, družbeno in ekonomsko središče Slovenije in posledično glavni cilj številnim dnevnim vozačem iz bližnje ter daljne okolice. Mestne vpadnice so tako glavne prometne žile, po katerih se prevažajo potniki iz obroba na delovno mesto, v šolo, po nakupih, preživljanju prostega časa, kulturnih, turističnih in številnih drugih doživetjih. Ravno zato mestne vpadnice že od nekdaj predstavljajo tudi hrbtenico javnega potniškega prometa, ki ima zato značilno radialno zgradbo (Bole, 2004). Tako so linije starega tramvaja potekale v istih smereh kot poglavitne linije današnjega mestnega avtobusa, večinoma v smereh ljubljanskih krakov (Šiške, Bežigrada, Most, Rudnika in Viča) proti mestnemu središču. Vendar se s spremembo prostorske razmestitve dejavnosti, zlasti suburbanizacije ljudi in delovnih mest, s spremembami potovalnih navad vozačev, prometno-urbanističnimi ukrepi ter spremembami v upravljanju javnega prometa spreminja tudi vloga mestnih vpadnic in javnega potniškega prometa na njih.

Namen tega prispevka je, da predstavimo značilnosti dnevne mobilnosti v Ljubljani in skušamo nekatere značilnosti prikazati tudi na primeru ene izmed ljubljanskih mestnih vpadnic, to je Celovške ceste. Karakteristike dnevne mobilnosti vozačev so pomembne, saj vplivajo na razvoj prometnic, med katerimi so vpadnice med najpomembnejšimi. Tako bomo preverili gibanje števila dnevnih vozačev v Ljubljano in smer njihovega prihoda. Pomemben podatek so tudi potovalne navade potnikov, zlasti uporaba različnih prevoznih sredstev, na primer razmerja med osebnim in javnim prometom ter pešačenjem in kolesarjenjem. V drugem delu prispevka se bomo osredotočili na Celovško cesto, ki je vpadnica z največjim zabeleženim prometom v Ljubljani (Pelc, 1998). Zlasti bi radi preverili spreminjanje osebne prometa in javnega prometa na omenjeni vpadnici in te spremembe povezali tako z dnevno mobilnostjo kot drugimi prostorskimi procesi, ki se odvijajo v Ljubljani. Želimo prepoznati tiste procese, ki imajo največji vpliv na razvoj vpadnic in ki nam lahko pomagajo pri prostorskem in urbanističnem načrtovanju tudi v prihodnje.

2. Značilnosti dnevne mobilnosti vozačev v Ljubljano

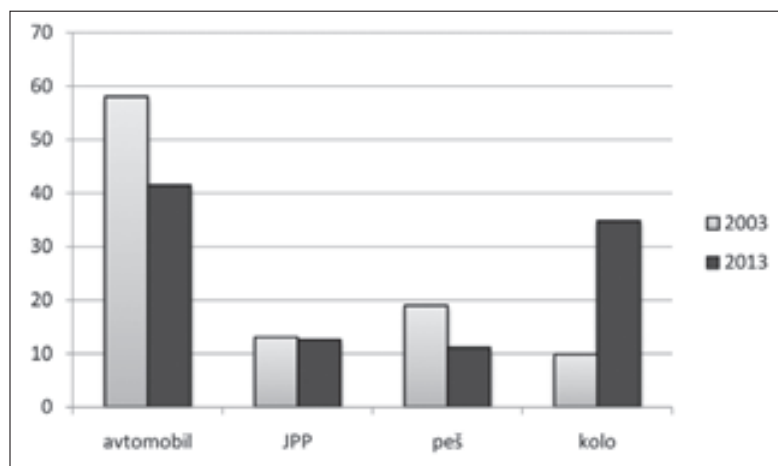
V zadnjih desetletjih se Slovenci na poti na delo in v šolo vse več vozimo ter dnevno prepotujemo vse daljše razdalje, hkrati smo skoraj popolnoma spremenili potovalne navade – delež dnevnih vozačev na delo in šolo, ki se vozijo z avtomobilom, je s 25 % leta 1981 narasel na 85 % leta 2002 (Gabrovec in Bole, 2009). Spadamo med evropske države z najvišjimi stopnjami motorizacije in najnižjo uporabo javnega potniškega prometa (Bole in Gabrovec, 2014). Obenem se Ljubljana krepi kot politično, zaposlitveno, kulturno, izobraževalno in finančno središče Slovenije in je posledično cilj vse večjega števila dnevnih vozačev. Leta 2003 na primer je bilo iz drugih občin v Ljubljani zaposlenih 76.454 delavcev. Deset let pozneje (2013) je ta številka narasla za skoraj 30 %, na 108.805 delavcev (Statistični urad ..., 2016). Čeprav je ta številka morda manjša zaradi napak pri zbiranju podatkov, moramo prišteti še dnevne vozače šolarje, ki jih je okoli 45.000 (Bole in Gabrovec, 2009) – od njih je treba odšteti tedenske vozače – ter številne dnevne

obiskovalce in turiste. Centralizaciji oziroma celo 'metropolitanizaciji' Ljubljane je sledil razvoj cestne infrastrukture, zlasti dokončna izgradnja avtocestnega križa, ki je še dodatno spodbudila dnevno mobilnost v Ljubljano (Bole, 2011; Nared in ostali, 2012). Na Sliki 1 lahko opazimo, da se je dnevna mobilnost zaposlenih v Ljubljano najbolj povečala iz občin, ki ležijo ob dokončanih oseh avtocest, zlasti v smeri Maribora in Kopra. (Slika 1)



Sl. 1: Privlačnost Ljubljane kot zaposlitvenega središča leta 2003 in 2013.

Za načrtovanje prometnic in mestnih vpadnic je pomembna značilnost način potovanja oziroma *modal split* potnikov, predvsem razmerje med osebnimi in javnimi prometnimi sredstvi. Prometne politike v evropskih mestih načeloma stremijo k čim bolj trajnostnim oblikam potovanj, ki temeljijo na javnem prometu ali kolesarjenju ter pešačenju. Slovenija je ena izmed držav, kjer je delež javnega prometa med manjšimi in tudi v Ljubljani je tako. Anketni rezultati gospodinjstev v urbani regiji kažejo, da se z javnim prometom opravi le 12,6 % vseh potovanj, dobra tretjina peš in dobra desetina s kolesom (Potovalne navade ..., 2014). Delež javnega potniškega prometa se je očitno ustalil pri 13 %, saj tudi meritve deset let prej (2003) kažejo podoben delež (Slika 2). Po podatkih sodeč se je povečalo kolesarjenje na račun potovanja z avtomobili, a zaradi metodoloških razlik med obema anketama tega ne moremo zagotovo potrditi. Tudi v evropskem merilu se Ljubljana uvršča med tista po velikosti primerljiva mesta, ki imajo pod povprečen delež potovanja z javnim prometom (EPOMM, 2016). (Slika 2)

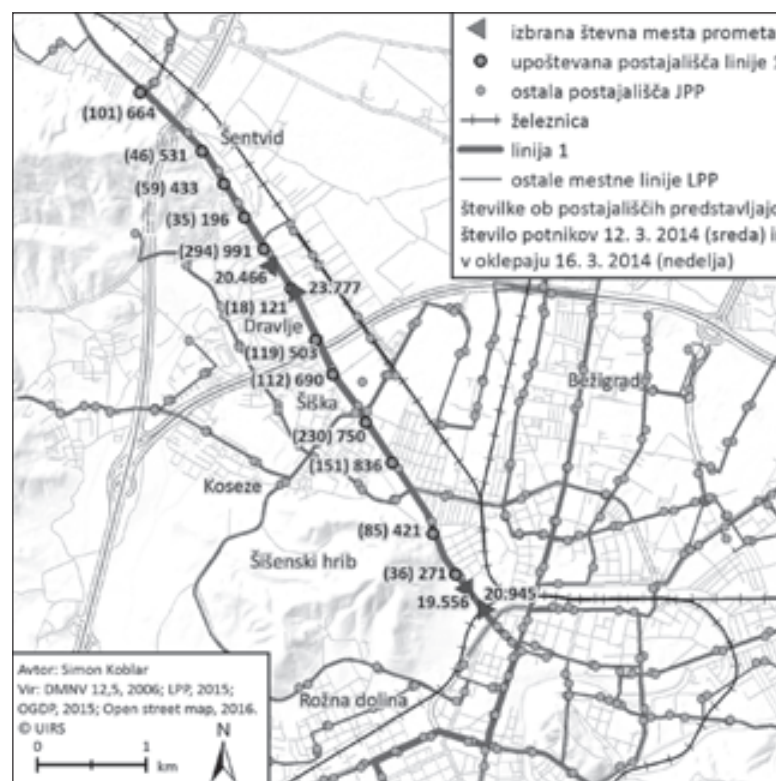


Sl. 2: Modal split v Mestni občini Ljubljana leta 2003 in 2013 (vir: Potovalne navade ..., 2014).

Zanimiv podatek je *modal split* po namenu potovanja, saj tisti, ki potujejo zaradi izobraževanja, najbolj uporabljajo javni promet (29 %), za pot na delo 15 %, medtem ko ga poslovneži (0 %) in nakupovalci (5 %) uporabljajo najmanj. Na podlagi starejših popisnih podatkov lahko ugotovimo način potovanja tudi po smereh (Bole in Gabrovec, 2009). Na tistih relacijah, kjer je javni potniški promet časovno konkurenčen osebnemu prevozu, je delež potnikov na avtobusu ali železnici celo višji od deleža potnikov v avtomobilu. To so na primer redke relacije, kjer je železniška povezava z Ljubljano dovolj konkurenčna: Borovnica, Zasavje in Škofja Loka/Medvode. Najslabši *modal split* imajo suburbanizirane občine s slabim javnim prometom, predvsem avtobusnim, kot so Dobrova–Polhov Gradec, Horjul in Moravče. Še posebej izstopa nizka uporaba javnega prometa v občinah, ki nimajo železniške povezave, hkrati pa imajo priključek na avtocesto. Taki primeri so Vodice, Komenda in Lukovica. V takih primerih je javni promet zaradi bistveno daljšega potovalnega časa časovno nekonkurenčen osebnemu, večjega deleža potnikov ne more pritegniti niti z ugodno ceno vozovnic niti z večjo frekvenco prevozov. Presenetljive so tudi nekatere družbenoekonomske značilnosti potnikov v Ljubljani. Študentje/učenci namreč pešačijo manj kot delavci ali upokojniki. Zelo velike so tudi spolne razlike, saj je med pešci kar dve tretjini žensk in le tretjina moških. Ti se tudi izrazito neradi vozijo z javnim prometom, saj je le 36,5 % uporabnikov JPP moških. Povprečna zasedenost avtomobila ostaja nizka (1,24 potnika na avtomobil), in se celo zmanjšuje (1,34 leta 2003), kar je zaskrbljujoč trend. Na podlagi vseh omenjenih podatkov lahko sklepamo, da ima Ljubljana dokaj netrajnostne vzorce dnevne mobilnosti, kljub dejstvu da so bili v zadnjih letih izvedeni številni ukrepi za omejevanje osebnega in spodbujanje trajnostnih oblik prometa, kot so zapiranje mestnega središča, spreminjanje linij JPP, sistem Bikelj in podobno.

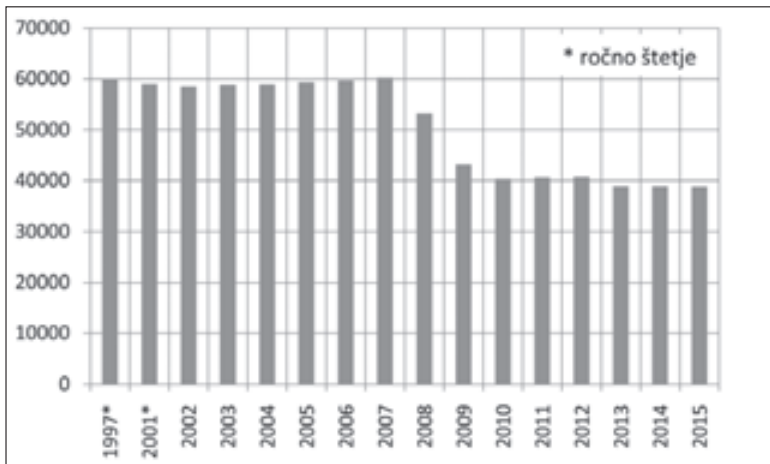
3. Spreminjanje značilnosti mobilnosti na Celovski cesti

Navedeni splošni podatki dnevne mobilnosti so po eni strani lahko zaskrbljujoči, saj Ljubljana krepi svojo vlogo zaposlitvenega središča in privlači vsako leto več potnikov, zlasti zaposlenih. Zato nas zanima, kako se te spremembe dnevne mobilnosti odražajo v konkretnem prostoru, v našem primeru na Celovski cesti v Ljubljani. Zanima nas, kako se giblje število vozil, kakšna je kakovost javnega potniškega prometa in druge značilnosti mobilnosti. Celovška cesta je štiripasovna cesta in mestna os, ob kateri živi mnogo prebivalcev Ljubljane in kjer se nahajajo številne pomembne gospodarske funkcije. Hkrati podatki iz sredine 90. let kažejo, da gre za najprometnejšo vpadnico v Ljubljani (Pelc, 1998). Na žalost ne moremo spremljati prometne obremenitve preko daljšega časovnega obdobja, saj na vpadnici obstajata le dve številni mesti, prvo imenovano Ljubljana–Dravljje pri Mercator centru deluje od leta 1997 naprej, drugo pri podvozu Tivoli pa šele zadnjih nekaj let. V zadnjih letih je Mestna občina Ljubljana izvedla določene ukrepe za bolj trajnostno mobilnost, ki vključujejo rumeni avtobusni pas od križišča s Šišensko cesto proti centru, spremembe linij javnega potniškega prometa in sistema izposoje kolesa Bikelj. (Slika 3)

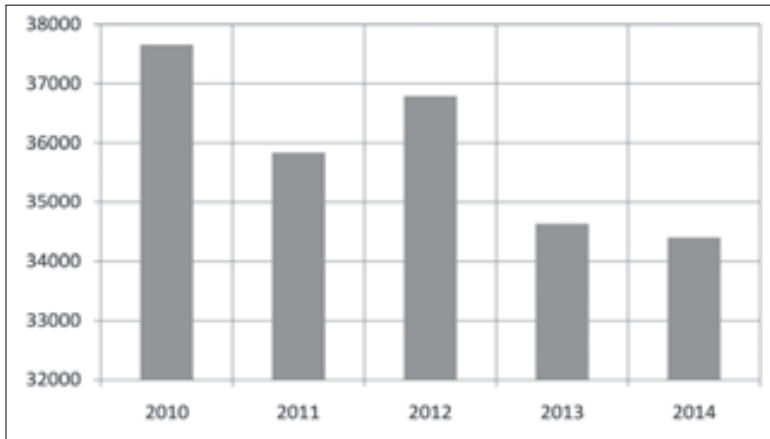


Sl. 3: Situacija javnega in osebnega prometa na Celovski cesti v Ljubljani, skupaj s številnimi mesti.

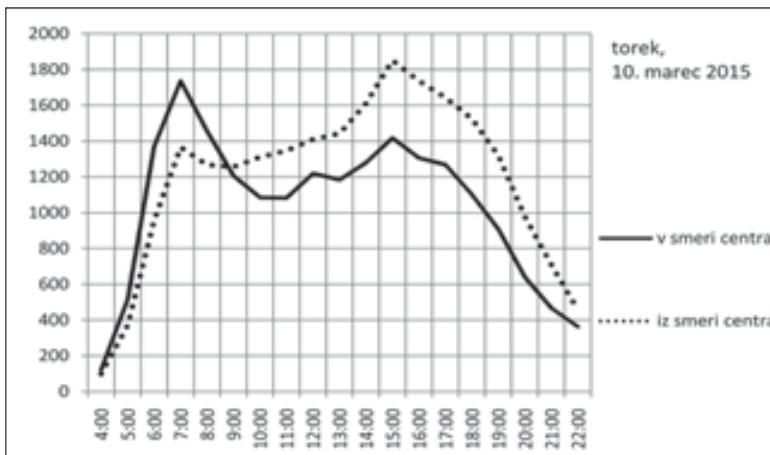
Števno mesto Ljubljana–Dravljje je postavljeno med severno obvoznico in izhodom Celovške ceste proti Gorenjski (Slika 3). Zato je na Sliki 4 viden upad prometa v letu 2008 za okoli 20.000 vozil, ko je bil odprt predor Šentvid. Teh 20.000 vozil je torej predstavljalo 'tranzit' proti avtocesti, preostalih 40.000 vozil pa promet namenjen proti Ljubljani ali iz nje. Kljub ukrepom za doseganje bolj trajnostne mobilnosti je upad prometa na začetku vpadnice majhen – od leta 2010 le za okoli 1500 vozil oziroma dobre 3 %. Nekoliko večji upad izkazujejo podatki za števno mesto ob izteku Celovške ceste (podvoz pri Pivovarni), saj je v štirih letih med letoma 2010–2014 število vozil upadlo za 8 % (Slika 4). To morda nakazuje, da so bili ukrepi za trajnostno mobilnost uspešnejši bližje mestnemu središču, medtem ko zunaj njega niso imeli pomembnih učinkov. Da je pomemben delež potnikov na tej vpadnici dnevni vozačev, lahko sklepamo s Slike 6, ki prikazuje urno razporeditev prometa na značilen marčevski dan. Vidna je jutranja konica proti centru ob 7. uri zjutraj in v obratni smeri ob 15. uri. Ob predpostavkah o povprečni zasedenosti avtomobilov in drugih parametrih dnevne mobilnosti (*modal split*) tako ob največjih konicah lahko predvidevamo, da po Celovski cesti potuje na uro okoli 3.500 vozačev. (Slike 4–6)



Sl. 4: Povprečni letni dnevni promet na števnem mestu Ljubljana–Dravljane na Celovski cesti (vir: Direkcija za ceste ..., 2016).



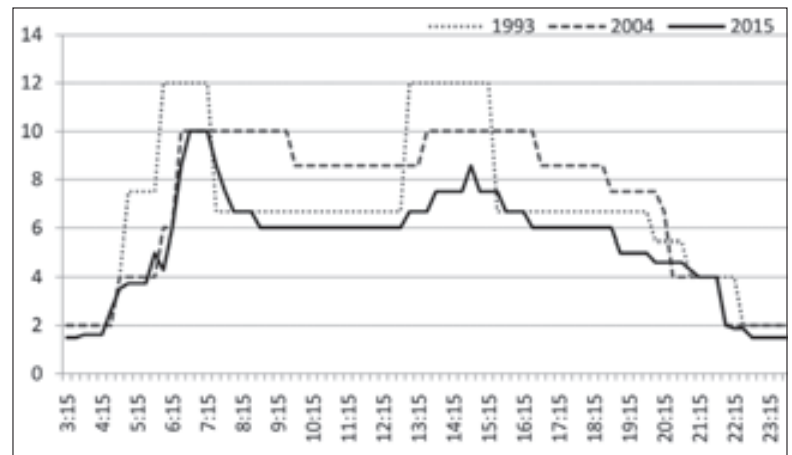
Sl. 5: Povprečni letni dnevni promet na števnem mestu Celovška cesta – podvoz (vir: OGDP, 2016).



Sl. 6: Razporeditev prometa na števnem mestu Ljubljana–Dravljane ob značilnem dnevu (vir: Direkcija za ceste ..., 2016).

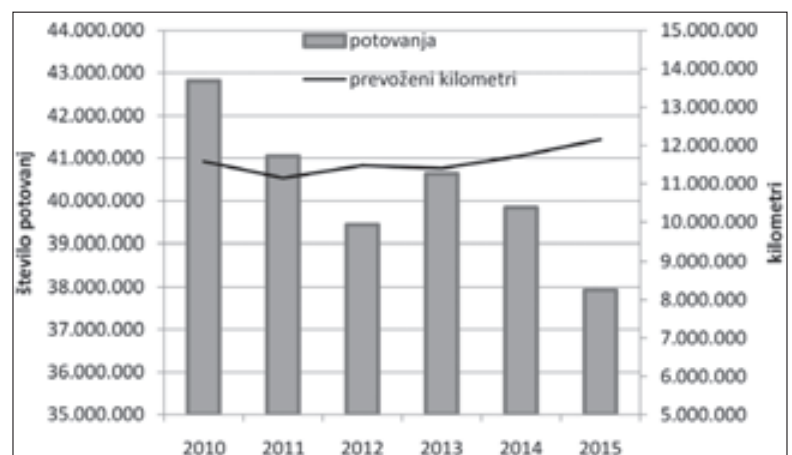
Zanimiva je primerjava med razvojem javnega in osebne prometa na vpadnicah. Po celotni dolžini Celovške ceste med Šentvidom in Tivolijem vozita le mestni avtobusni liniji 1 in 25, ti dve liniji edini vozita tudi mimo zgoraj obravnavanega števnega mesta Ljubljana–Dravljane. V nadaljevanju obravnavamo le progno 1, saj progna 25, ki ima začetno postajo zunaj mesta v Medvodah, ni značilna mestna linija in ima zato tudi bistveno slabšo frekvenco. Na Ljubljanskem potniškem prometu smo pridobili vozne rede od leta 2002 dalje, za primerjavo pa smo dodali še podatke za leti 1993 in 1999, za kateri pa smo imeli na voljo le preglednico z objavljenimi časovnimi razmiki po posameznih dnevih obdobjih. Zanimivo je, da se je ponudba med letoma 1993 in 2002 postopoma izboljševala. Razmik v konicah je bil 5 minut, medtem ko se je zunaj konic, dopoldne in popoldne, izboljšal z 9 na 7 minut, poleg tega pa se je podaljšalo konično obdobje. Po letu 2002 pa je bil

proces nasproten, ponudba se je poslabšala tako v konicah kot zunaj njih. Slika 7 prikazuje pogostost avtobusa številka 1 (Mestni Log–Vižmarje) po 11-letnih razdobjih, kjer se vidi upad frekvence in slabša konična ponudba. (Slika 7)



Sl. 7: Število urnih voženj avtobusa številka 1 (vir: Vozni redi LPP ..., 2016).

V omenjenem razdobju se je sicer ljubljanski mestni promet v marsičem izboljšal, vozni park je bistveno bolj kakovosten, uvedene so bile nove linije, posamezne mestne linije so bile podaljšane v sosednje občine. Z izboljšanjem omrežja linij se je povečal delež prebivalcev, ki imajo postajališče v največ polkilometrski oddaljenosti. Vendarle pa je treba poudariti, da je javni promet lahko konkurenčen osebnemu le na območjih visoke gostote prebivalstva, ta pa je v Ljubljani največja ob glavnih vpadnicah, kar še posebej velja za Celovško cesto. Prav tu so največje možnosti za pridobitev novih potnikov, vendar pa le z odlično ponudbo. Ta se je z uvedbo rumenih pasov sicer izboljšala, vendar pa se je hkrati z zmanjšano frekvenco poslabšala, v konicah pa zaradi pogoste prenatrpanosti avtobusov ni privlačna. Menimo, da je to tudi razlog upadanja oziroma stagniranja števila potnikov (Slika 8) kljub številnim izboljšavam v zadnjih letih. Priložnost za povečanje števila potnikov in hkrati zmanjšanje osebne prometa vidimo predvsem v podaljšanju rumenih pasov in povečanju števila voženj na raven iz leta 2002 po glavnih mestnih vpadnicah. Frekventen in hiter javni promet po vpadnicah pa bo tudi povečal privlačnost sedanjih in načrtovanih P&R točk na robu mesta ob vpadnicah. Nerešeno ostaja le še vprašanje, kam so se preusmerili tisti potniki, ki so nekoč potovali z avtomobilom po Celovski proti središču mesta. Podatki kažejo upad števila avtomobilov za 3 % pred severno obvoznico in 8 % tik pred njenim koncem. Ker se število potnikov na avtobusu v tem obdobju ni povečalo, prav tako se je poslabšala ponudba javnega prometa, lahko sklepamo dvojje. Optimistično sklepanje je, da so se potniki, ki živijo bližje mestnemu središču preusmerili na kolo ali pešačijo, kar nakazujejo deloma tudi podatki potovalnih navad (Potovalne navade ..., 2013). Bolj pesimistično sklepanje pa je, da so se zmanjšale potrebe po dnevni vožnji v središču mesta, morda zaradi preusmeritve lokacij delovnih mest in drugih storitev na obrobje Ljubljane zaradi slabše prometne dostopnosti z osebnimi vozili. (Slika 8)



Sl. 8: Število potovanj in prevoženih kilometrov v mestnem linijskem prevozu potnikov med leti 2010 in 2015 (vir: Letna poročila ..., 2016).

4. Diskusija in sklep

Značilnosti dnevne mobilnosti imajo povsem neposreden učinek na prostor. Naše potovalne navade oblikujejo tudi mestne vpadnice, vplivajo na število vozil, prometno in prostorsko ureditev ter tudi na kakovost bivanja prebivalcev ob njih – netrajnostne potovalne navade, zlasti uporaba osebnega avtomobila za vožnjo na delo ali šolo, dokazano vplivajo na škodljivo stopnjo onesnaženosti zraka z dušikovimi spojinami ob glavnih mestnih vpadnicah (Ogrin, 2008; Ogrin in ostali, 2014). Hkrati prometni zastoji, neurejen ali nekonkurenčen javni potniški promet na vpadnici slabšajo dostopnost mestnega središča, kar lahko vodi v njegovo demografsko in gospodarsko nazadovanje. Zato moramo na mestne vpadnice gledati kot na pomembne žile, ki prinašajo življenje v mestno središče ter so hkrati kraj bivanja, dela, šolanja in opravljanja funkcij številnim prebivalcem. Trajnostno načrtovanje prometa je pot, ki lahko omogoči oboje; dobro dostopnost mestnega središča obiskovalcem ter kakovostno bivalno okolje prebivalcem ob vpadnicah. Dostopnost mora postati tudi urbanistični koncept, vendar ne v smislu zagotavljanja čim večje pretočnosti avtomobilov, temveč z 'javnim prevozom uravnane razvoja mest' (*transit oriented development*) (Čerpes, 2013). Mestne oblasti so z restriktivno politiko za osebne avtomobile v mestnem središču, uvajanjem rumenih pasov in drugimi ukrepi pozitivno začrtale trajnostno mobilnost. A hkrati morajo zagotoviti dobro in kakovostno alternativo osebnemu prometu. Na žalost naša raziskava kaže, da se je frekvenca avtobusov na Celovški cesti v zadnjih letih zmanjšala, kar zagotovo ni korak v pravo smer, ampak lahko vodi v zmanjšanje dostopnosti mestnega središča in delovnih mest na vpadnici, kar ima lahko zelo negativne posledice za njegov prihodnji razvoj.

Viri in literatura

- Bole, D. 2004. Geografija javnega potniškega prometa na primeru Ljubljane. *Geografski vestnik* 76-2: 21–32.
- Bole, D. 2011. Changes in employee commuting: a comparative analysis of employee commuting to major Slovenian employment centers from 2000 to 2009. *Acta Geographica Slovenica* 51-1: 89–108.
- Bole, D., Gabrovec, M. 2014. Geography of Daily Mobilities in Post-Socialist European Countries: Evidence from Slovenia. *Mobilities in Socialist and Post-Socialist States: Societies on the Move*. Burrell, K., Hörschelmann, K. (Eds.). Palgrave Macmillan: str. 217–239.
- Čerpes, I. 2013. Z javnim prevozom uravnan razvoj mest. *Arhitektov bilten* 43-197/198: 56–60.
- Direkcija za ceste RS 2016. Podatki štetja prometa na državnih cestah. Elektronski vir.
- EPOMM 2016. European Platform on Mobility Management. The Modal Split Tool. Spletni vir: <http://www.epomm.eu/tems/index.phtml> (maj 2016).
- Gabrovec, M., Bole, D. 2009. Dnevna mobilnost v Sloveniji. *Georitem* 11.
- Letna poročila LPP 2016. Ljubljanski potniški promet – letna poročila. Spletni vir: www.lpp.si (maj 2016).
- Nared, J., Bole, D., Gabrovec, M., Geršič, M., Goluža, M., Razpotnik Visković, N., Rus, P. 2012. Celostno načrtovanje javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji. *Georitem* 20. Založba ZRC.
- Ogrin, M. 2008. Prometno onesnaževanje ozračja v Ljubljani s dušikovim dioksidom. *GeograFF* 1. Znanstvena založba FF in Oddelek za geografijo.
- Ogrin, M., Vintar, Mally K., Planinšek, A., Močnik, G., Drinovec, L., Gregorič, A., Iskra, I., 2014. Onesnaženost zraka v Ljubljani: koncentracije dušikovih oksidov, ozona, benzena in črnega ogljika v letih 2013 in 2014. *GeograFF* 14. Znanstvena založba FF in Oddelek za geografijo.
- OGDP (Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet Mestne občine Ljubljana) 2015. Elektronski vir.
- Pelc, S. 1998. Obremenitev cest. *Atlas geografije Slovenije*, DZS: 232–233.
- Potovalne navade prebivalcev v MOL in LUR, 2014. Mestna občina Ljubljana.
- Statistični urad Republike Slovenije 2016. Statistični register delovno aktivnega prebivalstva (SRDAP). Spletni vir: www.stat.si (maj 2016).
- Vozni redi LPP 2016. Ljubljanski potniški promet 1993, 1999, 2002, 2004, 2008, 2013, 2015. Elektronski vir in deloma interni vir (1993, 1999).

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.

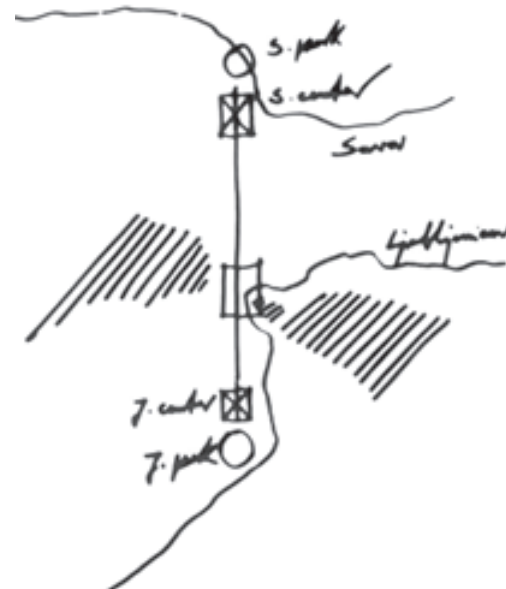
Bolj intenziven razvoj mestne magistrale je prišel z gospodarskim razmahom v obdobju industrijske revolucije. Ob trasi nekdanje rimske glavne ceste so se koncentrirale najpomembnejše in najvišje stavbe v mestu, pri gradnji katerih so bili udeleženi znani arhitekti. Manjše stavbe so se nadomeščale z vedno večjimi, med katerimi izstopa ljubljanska ikona, Nebojšnik. 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 zametek 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 Bežigradski 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 *Kardeljeva*, 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 začinjena urbane 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 prenovne 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 nadaljnega 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 učinkovitih 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

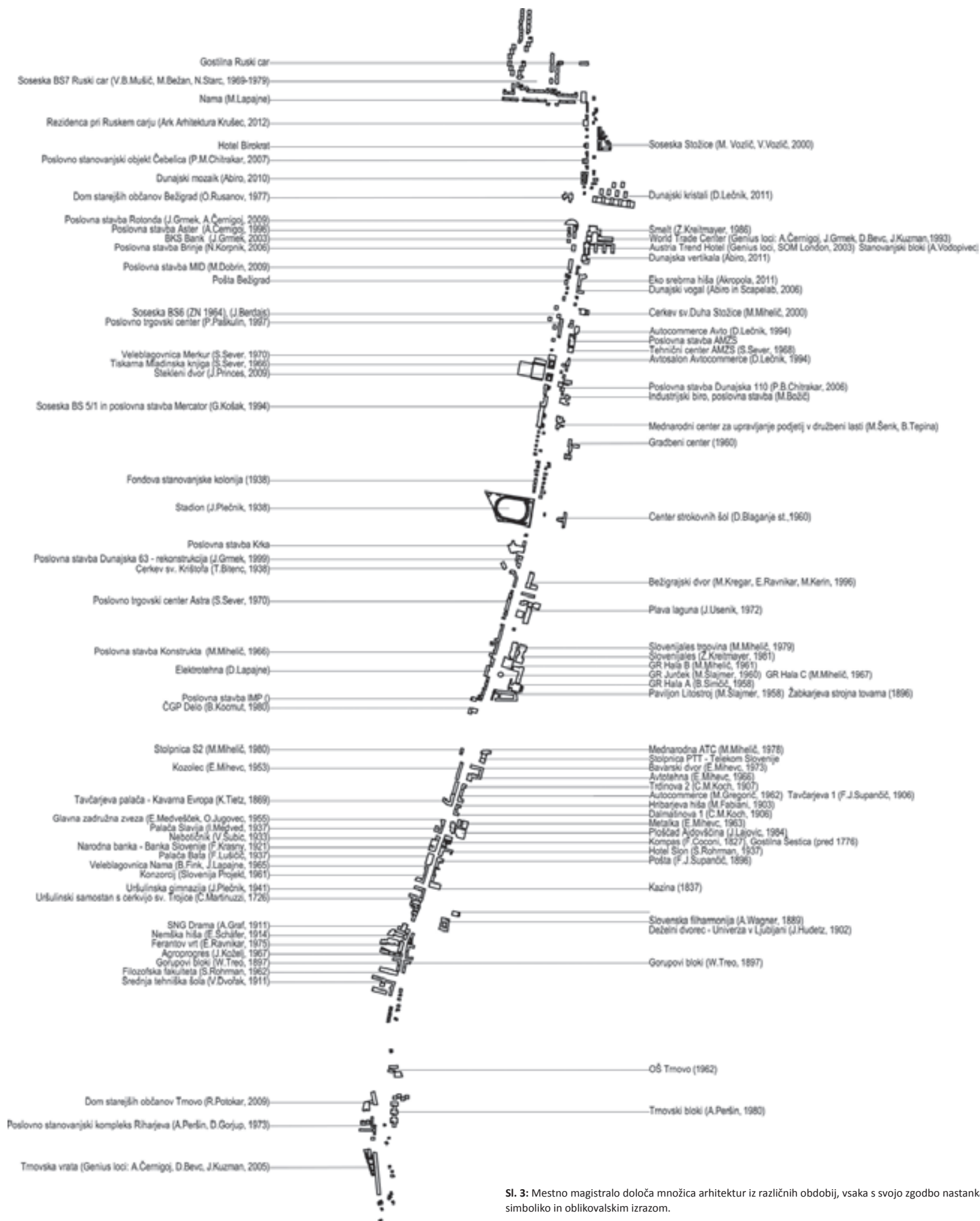
gre za električno obliko), temveč spodbuja meščane, da spremenijo svoje bivalne in prometne navade. Prehajamo na zdrava, prijetna, varna, ekološko zavedna in ne nazadnje cenejša pešačenje in kolesarjenje ter na uporabo številnih sodobnih inovativnih oblik javnega transporta. To ne prinaša v mesta samo nove porazdelitve prometnih površin v prid širših in lepo urejenih površin za pešce in kolesarje ter izboljšane 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 parkirnišča 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 popolne prevlade avtomobila, njegova popolna opustitev, saj je to prometno sredstvo v nekaterih primerih nenadomestljivo.

V skladu z omenjenimi, v svetu vedno bolj popularnimi sodobnimi trendi, je v Ljubljani novo vodstvo ob splošnem odobranju 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 prenovno javnih prostorov ter skrb za prepoznavnost mesta v svetu in stalno pestro dogajanje se vrača v obliki zadovoljstva prebivalcev in vedno bolj množičnega obiskovanja 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 obdobj, vsaka s svojo zgodbo nastanka, simboliko in oblikovalskim 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 sprostitiv.

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 nepotrebem zavezane najnižjim cenam, ki jih usmerjajo v zakonite opuščene industrijske cone. Lokacijski pogoj na obveznih javnih razpisih bi se moral iz diktacije "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 poživitve, 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 športnorekreativni namembnosti ne moremo mimo Plečnikovega stadiona, ki sameva in žalostno propada, namesto da bi kot kulturna in turistična znamenitost ostal prostor za športnorekreativne, 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 izvzamemo 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 pešču prijaznimi prečnimi potezami povezati z glavno cesto. Potniki so pripravljani pešačiti 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 pešačili 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 hibridnih 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.

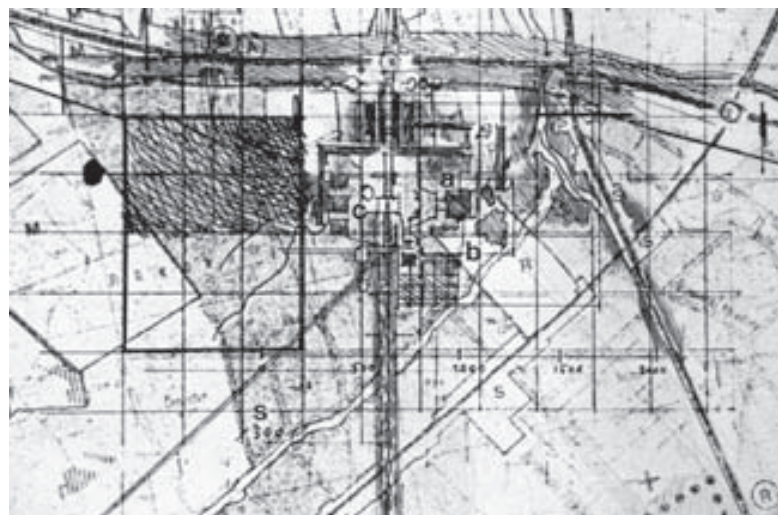
Longitudinalni center sledi osi mesta, na severu in jugu je povezana z obema prometnima obročema in zagotavlja dovolj širok in kontinuiran komunikacijski koridor. Na severni strani je središče že dokaj izoblikovano, na južnem delu pa so odprti še precejšnji potenciali. Ob njem so v obliki naravnih,

urbanističnih in arhitekturnih elementov nanizani pomembnejši kulturno-zgodovinski dogodki Ljubljane. Sava in Ljubljanica pa s svojo dragoceno krajinsko okolico in kuliso Kamniških Alp oziroma Krima 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 Ljubljanice 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 ledni 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 vabljene 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 podaljškem nakupovalne galerije ob žilvahni 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, Ljubljanici 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 zajezitvi. 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?).

obročja 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 resnično 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 Ljubljana, 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 Ljubljani 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 Ljubljani 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 karereju«, 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 vrtičkarstva. 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 Ljubljani. Ta bi služil kot vstop v krajinski park Barje in prostor s potencialom za zgoraj opisane športno-rekreativne in reprezentativno spominske namembnosti.

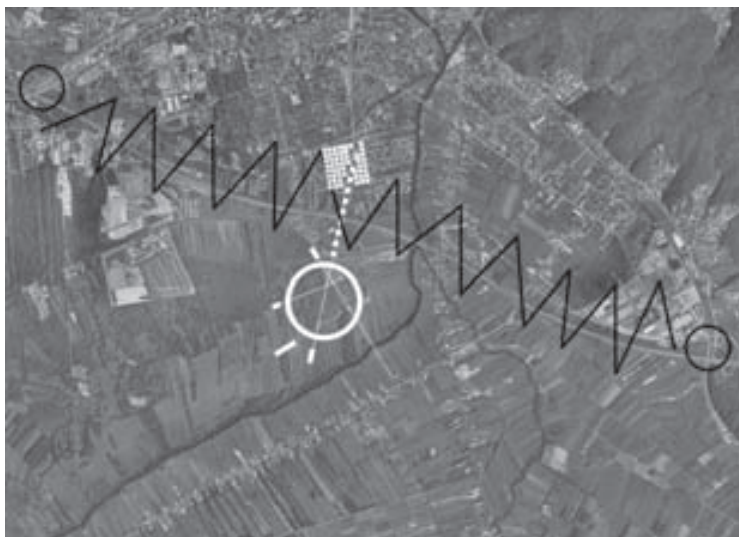
Severni in južni krak mestne magistrale

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 Aste 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).



SI. 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 Steklena 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 avtobusne postaje, zdaj blokirane 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 hrbtnica, 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 privabljali 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.

Positivni 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, Urbaniistični 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.

Sprehod po ljubljanskih vpadnicah

Kristina Dešman

Povzetek

Vpadnice so ceste, ki zagotavljajo hiter transport v mestna središča in iz njih, ob tem pa je pomembno, da je prostor ob njih kakovosten tudi za druge uporabnike. V Ljubljani vpadnice povezujejo zunanji obroč obvoznice in avtoceste z notranjim cestnim obročem. Fotografijo uporabljam kot način dokumentacije in opazovanje kot način zbiranja podatkov. Ljubljanske vpadnice so danes v prvi vrsti namenjene prometu. Avtobusni javni prevoz je urejen dobro, javni prevoz z vlaki pa zaostaja. Deli vpadnic so sicer živahni, vendar pa so daljši odseki še vedno brez zanimivih točk in nestimulativni za pešce, zato tam ni mestnega življenja. Za oživitve vpadnic je potrebno izboljšati javne zelene prostore, urediti gradbene jame in oživiti njihov program.

Ključne besede

vpadnica, hodljivost, kolesarjenje, javni prostor, javni promet

1. Uvod

Vpadnica je po SSKJ (Fran) »cesta, ki povezuje središče mesta z zunanjimi četrtmi«. Za ljubljanske ceste, železnice in javni promet je značilna radialna usmerjenost proti mestnemu središču. Vpadnice so ceste, ki povezujejo zunanji obroč obvoznice oziroma avtoceste z notranjim cestnim obročem, ki obkroža središče (sestavljajo ga Masarykova, Tivolska, Bleiweissova, Aškerčeva, Zoisova, Karlovška, Roška in Njegoševa). Ljubljanske vpadnice so Dunajska, Celovška, Tržaška, Barjanska, Dolenjska, Litijska, Zaloška in Šmartinska. V članku se bomo osredotočili na prvih pet.

Namen vpadnic je hiter transport ljudi in blaga proti mestnemu središču. Pri načrtovanju vpadnic je prednost na strani hitrosti potovanja z osebnim avtomobilom. Po drugi strani pa je smiselno, da je javni prostor ob vpadnicah zanimiv in hodljiv. Na razumljiv in intuitiven način to napetost opišeta pojma povezava (*link*) in kraj (*place*). Ulica kot povezava je namenjena čim hitrejšemu prenosu od ene točke do druge, ulica kot kraj pa deluje ravno obratno: ulica je cilj, kjer naj bi se ljudje zadržali čim dlje, konkretne ulice pa so kompromisno razmerje med njima (Jones in Boujenko, 2009). Tradicionalno se poudarja pomen javnega prostora v mestnih središčih in v središčih posameznih sosesk ali četrti, vse bolj narašča zanimanje za izboljševanje javnega prostora ob prometnih cestah s t. i. koridorji dejavnosti (*activity corridor*) (Curtis in Tiwari, 2008). Eden izmed razlogov za to je sorazmerno velika površina, ki jo v mestih predstavljajo ulice in njihov gospodarski potencial, drugi pa je želja po decentralizaciji mest.

Kakovost mestnega javnega prostora je bistvena za prebivalce mesta in za njegov razvoj. Poleg tega pa urejen javni prostor privablja investitorje, ustvarja mesta za njihovo zadovoljevanje potreb in storitev. Je tudi način, s katerim mestna oblast svoje delo prikaže v pozitivni luči zavzemanja za urbano regeneracijo. Ena od motivacij za izboljšanje javnega prostora je tudi razvoj turizma (Madanipour, 1999). Konkretno se v Ljubljani jasno kaže, kako boljši javni prostor pripomore k privlačnosti za turiste, morda pa se je iz istega razloga – torej neprivačnost za turiste, izboljševanje ustavilo na notranjem ringu.

Promet, ki poteka peš ali s kolesom, ima številne prednosti: manj onesnaževanja, manj prometnih zastojev, pozitiven vpliv na javno zdravje, cena, manj hrupa. Zaradi želje po zmanjšanju motoriziranega prometa se vse bolj uveljavlja razvojni koncept TOD (*Transit oriented development*), pri katerem se gosta središča z mešano stanovanjsko in poslovno rabo razvijajo v bližini vozlišč javnega prometa. Razvoj je najgostejši v radiju 400–800 m, kar naj bi bila razdalja, dosegljiva peš. Kaj je sprejemljiva razdalja za hojo, ni povsem jasno: uveljavljena ocena je 400 m, v praksi pa se izkaže, da ljudje hodijo dosti dlje. Kanadska študija kaže, da ljudje hodijo nekje med 650–800 m, kolesarske poti pa so v povprečju 4-krat daljše (Larsen et. al., 2010), vendar pa se sprejemljive razdalje hoje po svetu zelo razlikujejo (v Bangaloreju je ta razdalja celo do 1350 m) (Rahul in Verma, 2014).

Pri odločitvi ljudi za obliko transporta (motoriziran ali ne) je poleg razdalje pomembna tudi kakovost grajenega okolja. J. Jacobs (1961) ugotavlja, da je pločnik sam zase abstrakten prostor, ki postane celota šele skupaj z grajenim okoljem, ki ga obdaja. Grajeno okolje naj bo prilagojeno višini oči in hitrosti zaznavanja uporabnikov, predvsem pa mora biti stimulativno (Gehl, 2010). Kaj je stimulativno okolje za hojo? Dovolj prostora, da se ne zaletavamo v druge, brez ovir (luči in table sredi pločnika), brez prekinitev, kratki čakalni časi na semaforju, direktne povezave, pot, ki jo je psihološko mogoče razdeliti v krajše odseke, zanimivosti na višini oči, zanimivo grajeno okolje (male enote, veliko detajlov), brez stopnic (in podhodov in nadhodov). Na kakovost kolesarjenja pa vplivajo povezanost kolesarskih poti, možnost uporabe javnega prevoza s kolesom, varnost kolesarskih poti in kritična masa kolesarjev (Gehl, 2010). Gehl in Svarre (2013) zato izpostavita 12 kriterijev za ocenjevanje kakovosti urbanega prostora: varnost (v prometu in pred kriminalom), zaščita pred neugodnimi vplivi (smog, smrad ...), možnosti za hojo, ustavljanje, sedenje, pogovor, igro in razgled, male storitve, ter oblikovanje, ki omogoča uživanje v vremenu in pozitivnih čutnih izkustvih.

2. Namen in metoda

Namen raziskave je dokumentirati, kakšne so vpadnice v trenutnem stanju. Opazovala sem vpadnice, dogajanje ob njih in grajeno okolje vzdolž cest. Pri tem me je zanimalo, kakšna je tipologija grajenega okolja vzdolž vpadnic, kakšen je njihov javni prostor, kako so urejene površine za pešce in kolesarje, kako je urejen javni promet in kakšen je splošni vtis vpadnice (neurejeno, urejeno, zanimivo, nezanimivo). Vse vpadnice obravnavam od začetka mesta proti mestnemu središču.

Uporabila sem metodologijo opazovanja, s katero sem zabeležila svojo izkušnjo vpadnice ob vožnji po njej s kolesom. Kot udeležena opazovalka sem zavzela vlogo kolesarke, zato gre za opazovanje iz perspektive vožnje s kolesom (ne pa z avtobusom, kot pešec, z avtomobilom, z motorjem, na invalidskem vozičku ...). Kot instrument sem uporabila vnaprej pripravljene tabele, kamor sem vpisovala različne elemente grajenega okolja, opažanja pa sem opisala tudi z vsakdanjim jezikom.

Prednost raziskave je, da temelji na opazovanju. Z opazovanjem mestnega prostora spoznamo dejstva, brez predsodkov in predpostavk (Gehl in Svarre, 2013), kar je tudi močno orodje, ki govori o trenutni dinamiki izbrane področja, njegovih spremembah v preteklosti in prihodnosti ter o njegovih morebitnih problemih (Jacobs, 1985). Omejitev moje raziskave je, da ne zajame časovne komponente, niti v smislu razvoja skozi zgodovino niti v smislu iskanja vzorcev skozi daljše obdobje opazovanja. Prav tako se je med raziskavo izkazalo, da dajejo vpadnice preprosto preveč podatkov, da bi se jih dalo zajeti naenkrat. Raziskava in članek naj bosta zato enkratni pogled na ljubljanske vpadnice v aprilu in maju 2016.

Raziskavo dopolnjuje serija fotografij, posnetih ob vpadnicah s kolesa.¹ Fotografije so posnete na vsakih 100 m in zajamejo približno enak okvir.

3. Izbrane ljubljanske vpadnice

Skupna dolžina obravnavanih vpadnic, Barjanske, Dolenjske, Tržaške, Celovške in Dunajske, je 18,5 km. Druge ljubljanske vpadnice, ki jih nisem obravnavala, so Litjska, Zaloška, Šmartinska in Štajerska.

Na podlagi opazovanja je mogoče izluščiti značaj posameznih vpadnic. Dunajska in Celovška sta najbolj natančno planirani. Dunajska je zamišljena kot pretežno poslovna ulica, ob kateri je največja koncentracija stolpnih ob obeh skrajnih točkah. Ob njej je tudi velik del ljubljanske študentske infrastrukture. Celovška je zamišljena kot bivalna vpadnica, nanjo se pripenjajo številne soseske, ki se proti ulici odpirajo z javnim programom. Ob Celovski je največ družabnih središč, prav tako je veliko javnega programa (trgovine, kulturno središče, šport). Ugodno načrtovanje se kaže tudi s tem, da meščani ulico uporabljajo za prostočasne dejavnosti (sprehodi, tek, sprehajanje psov in podobno). Izteka obeh, Dunajske in Celovške, pri katerih gre za 500-metrski odseki, kjer sta podhoda pod železniško progo, sta za pešce povsem brez zanimivosti.

Tržaška je zamišljena kot pretežno upravna, izobraževalna in poslovna ulica. Javna uprava in fakultete so koncentrirane v predelu bližje mestu. Del ulice bližje avtoceste pa je bolj poslovne narave. Gre za nižje poslovne objekte, pogosto tudi takšne, ki zasedajo veliko prostora (avtosaloni, skladišča). Družabnih središč skoraj ni. Iztek Tržaške proti mestu zaznamuje nekdanja Tobačna tovarna, ki je bila zamišljena na strateški lokaciji na robu mesta ob železnici. Deloma so njene objekte zasedle Upravna enota in poslovne dejavnosti, velik del zemljišča pa je velika zapuščena gradbena jama.

Barjanska kot najnovejša vpadnica je nastala leta 2007 z odprtjem Barjanskega mostu. Predel bližje avtocesti ostaja večinoma še nerazvit. Sledi pas stanovanjskih blokov, med katerimi so javni prostori in programi dobro razviti in umeščeni. Zadnji del proti mestu je pretežno bivalne narave, na koncu pa se izteče v področje šol in fakultet. Ob Barjanski je največ parkov in zelenih površin. Dolenjska cesta je primer vpadnice, ki je urbanistično in konceptualno najslabše načrtovana, temu primerno je tudi grajeno okolje. Njena narava je razpotegnjena, brez fokalnih točk ali zanimivosti. Prav tako je najslabša s stališča pešcev in kolesarjev.

4. Diskusija

V diskusiji ugotavljam skupne značilnosti vpadnic z različnih vidikov. Na podlagi značilnosti sklepam o njihovi kakovosti s stališča javnega prostora.

Opažam, da so vpadnice najbolj orientirane na potrebe avtomobilov. Že razmerje med prostorom, namenjenim avtomobilskemu prometu in drugim oblikam prometa, je obrnjeno v prid avtomobila. Prav tako je opazno koncentriranje avtomobilskega prometa na vpadnicah. To je posledica radialne zasnove mesta in slabih prečnih povezav med posameznimi vpadnicami. Za avtomobiliste skrbijo številni servisi: štiri- ali večpasovnice, bencinske črpalke (teh je skupaj 15 oziroma ena na vsakih 1200²m) in parkirišč (teh je kar 89³, kar pomeni eno na vsakih 200 m).

Javni prevoz z avtobusi je na vseh vpadnicah dokaj razvit. Po vsaki⁴ od obravnavanih vpadnic vodi vsaj ena avtobusna proga. Skupaj je ob njih 63 avtobusnih postaj, kar je 3,5/km oziroma ena na vsakih 300 m. Vendar pa imajo le krajši odseki ločene pasove za avtobuse: 2,3 km na Celovski in 1,2 dolg odsek na Dunajski. Skupaj sta rumena pasova dolga 3,5 km oziroma slabe 20 % celotne dolžine ljubljanskih vpadnic. Vpeljava oziroma zarisavanje (Preureditev Slovenske ceste, 2013) rumenih pasov sta potovanja z avtobusi pohitrila za 3–5 minut v primerjavi z osebnim avtomobilom, s čimer je število potnikov naraslo za 18,5 % v obdobju med 2010–2014 (Prebil, 2015). Velik korak je tudi izgradnja parkirišč P+R (glej Suhadolc, 2016 v tej številki AB).

Slabo pa je kot sredstvo javnega prevoza izkoriščena železnica. Ta poteka vzporedno s Celovško, Dunajsko, Tržaško in Dolenjsko cesto. Štiri postaje so vzdolž Celovške, dve postaji vzdolž Dunajske ter po ena postaja vzdolž Tržaške in Dolenjske. Železniške proge, poleg mestnega prometa, služijo tudi primestnemu prometu, kjer po hitrosti prevoza prednjačijo pred drugimi oblikami javnega prevoza, kljub temu pa imajo mnogo manj potnikov (Alič, 2015). Slovenske železnice so že leta 2008 obljubljale nove železniške postaje (Krajčinovič, 2008), vendar

- 1 Ker so fotografije posnete s kolesa, sem se morala držati omejitev kolesarskih stez (kjer je kolesarska steza le na eni strani, sem uporabila to).
- 2 Povsod, kjer so navedene gostote posameznih tipov stavb, gre za povprečne vrednosti.
- 3 Podatek o številu parkirišč ni najbolj informativen, saj ničesar ne pove o njihovi velikosti oziroma številu parkirnih mest. Pove pa dovolj o tem, kaj bomo na vpadnicah kot potniki najpogosteje opazili.
- 4 Po Barjanski vozi avtobus št. 9, ki naredi ovinek z Barjanske proti vzhodu, vendar pa povezuje oba skrajna konca ulice.

pa mediji še leta 2012 ugotavljajo, da jih je premalo (Žibert, 2012). Stanje se do l. 2016 še ni spremenilo. Poleg gostote postajališč je problem tudi njihova vzdrževanost, saj so ta večinoma zelo slabo opremljena (klopi, nadstrešnice, avtomati za vstopnice) in zanemarjena (Alič, 2016a). Glavno vprašanje urejanja železniških povezav v Ljubljani pa za zdaj ostaja Potniški center Ljubljana ter poglobitev železnice (Černigoj, 2015).

Pločniki potekajo vzdolž večine obravnavanih vpadnic (izjema sta izteka Dolenjske in Barjanske, kjer je pločnik le na eni strani ceste). Kakovost (širina, nezasedenost) pločnikov ni enakomerna: ponekod so dovolj široki, spet drugje so izjemno ozki. Posebej pogoste so ovire na pločniku: od parkiranih avtomobilov, dejavnih ali mirujočih gradbišč do zbiralnikov odpadkov. Večje skupine košev na pločniku smo opazili v 52 primerih (oziroma na vsakih 350 m), kljub vsaj od leta 2012 veljavnemu Odloku, ki zapoveduje postavitve košev za odpadke na zasebne površine (Odlok, 2012). Za pešce so problematični nivoji hrupa ob cesti, saj ti onemogočajo pogovore med ljudmi. Nivo hrupa, ki omogoča pogovore med ljudmi, je bistvena sestavina kakovostnega javnega prostora (Gehl, 2010). Za problem hrupa ni enostavne rešitve, zagotovo pa bi pomagalo zmanjšanje količine in hitrosti avtomobilskega prometa. Presenetljivo maloštevilne so postaje mestnega kolesa Bicikelj, saj jih je skupaj le 9 (oziroma na vsakih 2000 m), nekatere od vpadnic pa so povsem brez njih. Kolesarske proge so speljane vzdolž večine vpadnic (razen Dolenjske, kjer se začnejo šele 1 km do mesta), njihova kakovost pa ni enakomerna. Ponekod so preozke, nevarno speljane in polne ovir. Na nekaterih bolj frekventnih odsekih je presežena njihova kapaciteta.

Problem vpadnic so zapuščene stavbe in zemljišča, predvsem pa zapuščena gradbišča. Zapuščenih stavb je ob vseh vpadnicah 40 (ali ena na vsakih 460 m), zemljišč pa je zapuščenih 41 (eno na vsakih 450 m). O zapuščenih gradbenih jamah se v zadnjem času veliko piše (Koželj, 2015; Marn, 2015; Teržan, 2015; Zabukovec, 2015). Te so za mestno grajeno okolje še posebej škodljive, saj kvarijo njegov videz in kakovost, pogosto pa kot ovira za nedoločen čas zasedejo javne površine, namenjene pešcem. Povezane pa so tudi z drugo pomembno ugotovitvijo raziskave, namreč da se ob vpadnicah (skoraj nič) ne gradi, dejavnih gradbišč je namreč le 7 (in eno večje delo na cesti – izgradnja Fajfarjeve ulice).

Koliko vpadnice izkoristijo svoj potencial javnega prostora in ustvarijo mestnega utripa? Jan Gehl v članku iz *Guardiana* živahna mesta definira kot »živahna mesta so [...] tista, v katerih vsaka sosenska nudi dostop do vse potrebne družbene infrastrukture: zdravstvo, izobraževanje, delovna mesta. Mesta morajo biti kompaktna in kompleksna«. Poudarja tudi svobodo izbire na področju mobilnosti (Bramley, 2014). Po zgornji definiciji le deloma, namreč vpadnice so programsko dokaj okrnjene. Prav tako ne zagotavljajo dovolj stimulativnega okolja za pešce – namesto živahnih aktivnih fasad pešce dolgočasijo dolgi odseki povsem brez dogajanja. Na ulicah z aktivnimi fasadami (veliko vrat, izložb in majhne enote) poteka veliko več dejavnosti kot pred neaktivnimi (ne le nakupovanja in ogledovanja izložb, temveč tudi pogovorov, srečevanja in naključnih postankov) (Gehl in Svarre, 2013).

Koncept vpadnice, kot ceste namenjene hitremu prometu, izhaja iz modernističnega urbanizma. Spomnimo se lahko Le Corbusierjevega (1929) razumevanja vpadnic kot cest, ki potekajo nad zemljo in omogočajo hiter promet skozi mesto, ob tem pa so stanovanja v visokih blokih, orientiranih stran od ceste). V urbanistični teoriji je skepticizem do modernističnega načrtovanja mest prisoten že vsaj 30 let (Jacobs in Appelyard, 1987). Presežnost urbanega, kot ga definira Ash (2006), nastane v javnih prostorih, ki so odprti, polni ljudi, raznoliki, nedokončani, improvizirani, neurejeni in le ohlapno regulirani, so torej prostori, v katerih potekajo dogodki, ki niso načrtovani in ki stalno spreminjajo značaj prostora. Vseeno pa se na primeru ljubljanskih vpadnic izkaže, da je planiranje do neke mere nujno, da se zagotovijo vsaj javni prostori, ki imajo dovolj prilagodljivo oblikovanje.

Največ javnega programa ima Celovška s 13 družbenimi središči⁵ (oziroma enim na vsakih dobrih 400 m), poleg tega so gostinski lokali ob ulici na vsakih 230 m. Javni program je raznolik: od kulturnih ustanov, prek cerkva, športnih površin, pošt in bank do vrtca in tržnice. Večje trgovine s hrano so ob cesti na vsakih slabih 1400 m. Najmanj javnega programa je ob Dolenjski: le eno družabno središče in 10 gostinskih lokalov (1 vsakih 400 m). Javni program je tudi najmanj raznolik. Skupaj je na vseh vpadnicah 23 družabnih središč oziroma na vsakih 800 m, gostinskih lokalov pa je skupaj 80 (eden na vsakih 230 m). Večjih trgovin s hrano je 9, ena na vsakih 2000 m.

Ograje, ki so vzdolž vpadnic pogoste (114 sem jih našela ali eno na vsakih 160 m), kažejo, da je vpadnica nezaželeno soseda za življenje. Njene nevšečnosti (hrup, onesnaženje, nevarnost avtomobilov) še vedno pretehtajo njene prednosti (živahnost, pretok ljudi, družabne aktivnosti, dobra povezanost). Celovška in Barjanska sta edini vpadnici, na katerih je javni program sistematično orientiran proti cesti. Dunajska svoje programe bolj ali manj umika stran od ceste. Območja koncentracije so Plava Laguna, območje fakultet (ki so sicer locirane v zaledju vpadnice), okolica Smelta, in pri vseh primerih je javni program umaknjen v zaledje ali podzemlje. Prav tako je edino družabno središče ob Dolenjski, Rakovnik, umaknjeno od ceste. Celo pri prodaji stanovanj je kot prednost pogosto navedena »orientacija stran od vpadnice« (nepremičnine.net). Očitno je, da je potreben razmislek, kako poudariti pozitivne dejavnike in zmanjšati negativne.

Mestna vizija 2025 v obliki iz l. 2007 (Ljubljana 2025 in Vizija Ljubljane 2025) obljublja dve novi vpadnici – Barjansko in Litjsko cesto (Barjanska je bila odprta l. 2007, prva faza obnove Litjske pa se je zaključila v začetku 2016). Ob Barjanski je predvideno novo upravno središče. Vse mestne vpadnice naj bi razširili v šestpasovnice, jih preoblikovali v avenije z novo urbano opremo in zarisali ločene pasove po celotni dolžini. Novejši dokument iz l. 2015 (Trajnostna urbana strategija Mestne občine Ljubljana 2014–2020, 2015) pa predvideva ohranjanje in nadaljevanje razvoja Ljubljane v policentrično mesto in poudarjen razvoj ob mestnih vpadnicah. Vendar pa so predstavljene samo planirane izboljšave območij za pešce znotraj mestnega središča. Čez poletje 2016 so v Ljubljani napovedane številne obnove vpadnic: razširitev in povečanje števila pasov na Dolenjski brez ureditve površin za pešce (sicer zunaj območja ljubljanskega avtocestnega obroča, torej v pristojnosti države in ne mesta) in zamenjava asfalta na Dunajski (Alič, 2016b; Alič, 2016c; Alič, 2016d).

5 Kot družbeno središče razumem združbo več gostinskih lokalov, storitvenih dejavnosti in trgovin, okoli katere se zbirajo ljudje.

Glede na kratkost vpadnic (najdaljša meri 5,5 km) ni videti smiselno razširjanje vpadnic za promet z dodatnimi pasovi, bolje se je osredotočiti na izboljšanje prostora ob njih. Za oživitve vpadnic je potrebno izboljšati javne zelene prostore, urediti gradbene jame in oživiti njihov program. K oživljanju programa pripomorejo kulturne ustanove ob vpadnicah, dobra primera v Ljubljani sta Center urbane kulture Šiška in skupina Poligon v nekdanji Tobačni tovarni. Polega tega pa pešce privabljajo urejeni zunanji prostori (klopi in parki), gostinski lokali in storitvene dejavnosti. Zagotovo bi k izboljšanju hodljivosti pozitivno prispevala omejitev avtomobilskega prometa in preusmeritev na avtobuse in vlake. Le tako bodo vpadnice postale integralen del zunanjega javnega prostora in v sorazmerju z veliko površino, ki jo zasedajo, pripomogle k živahnosti mesta. Za tovrsten razvoj pa je potrebno usklajeno načrtovanje med mestnimi in državnimi institucijami, različnimi strokami in zasebnimi investitorji, ki pušča dovolj prostora in svobode za različne načine rabe.

5. Zaključek

Kratkotrajno enkratno opazovanje ljubljanskih vpadnic je razkrilo številne njihove prednosti in pomanjkljivosti. Prednost je razvejana mreža javnega avtobusnega prometa in gosta razporeditev postaj, razmeroma dobra pokritost s pločniki, kolesarskimi stezami in dobra ozelenjenost z drevesi. Pomanjkljivosti pa so slaba pokritost z vlaki, usmerjenost na avtomobilski promet s številnimi parkirišči in visokimi omejitvami hitrosti ter dolgi odseki ceste, ki nimajo za pešce zanimivega in privlačnega programa. Izkazalo se je, da so pešci tam, kjer se zanje kaj zanimivega dogaja (kjer so gostinski lokali, trgovine, storitvene dejavnosti, parki, klopi in kulturne ustanove). Ob vpadnicah pa je zelo malo postaj javnih koles Bicikelj. Vpadnica kot cesta še vedno odvrča kupce stanovanj, pa tudi obstoječa stanovanjska gradnja se od ceste ograjuje. Velika težava so zapuščene stavbe in prazna zemljišča ter dolgoročno neaktivna gradbišča. Opazili smo zaskrbljujoče malo aktivnih gradbišč. Z usklajenim delovanjem oblasti in stroke bi se dalo izboljšati prostor ob vpadnicah in s tem privabiti investitorje ter izboljšati življenjske razmere. Z vlaganjem v promocijo in izboljševanje pešačenja in kolesarjenja po vpadnicah pa bi lahko veliko pripomogli k razvoju trajnostne mobilnosti.

Reference

- Alič, V. (2015). Železnica do Škofljice je najhitrejša, a popolnoma neizkoriščena. *Dnevnik*, 13. november. Dostopno na: www.dnevnik.si/1042724690/lokalno/ljubljana/zeleznica-do-skofljice-je-najhitrejsa-a-popolnoma-neizkoriscena [27. 6. 2016].
- Alič, V. (2016a). Janez Koželj o ljubljanskih železniških postajališčih: Nadstrešnice imajo celo v Zimbabveju. *Dnevnik*, 23. december. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042727137/lokalno/ljubljana/janez-kozelj-o-ljubljanskih-zelezniskih-postajaliscih-nadstresnice-imajo-celo-v-zimbabveju> [27. 6. 2016].
- Alič, V. (2016b). Ob severni obvoznici bo kmalu na udaru še severna vpadnica. *Dnevnik*, 27. junij. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042741615/lokalno/ljubljana/ob-severni-obvoznici-bo-kmalu-na-udaru-se-severna-vpadnica> [5. 7. 2016].
- Alič, V. (2016c). Na Dolenjski cesti avtomobili po ožjih pasovih, pešci in kolesarji pa po vzporedni poti. *Dnevnik*, 2. julij. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042741884/lokalno/ljubljana/na-dolenjski-cesti-avtomobili-po-ozjih-pasovih-pesci-in-kolesarji-pa-po-vzporedni-poti> [5. 7. 2016].
- Alič, V. (2016d). Mar ministrstvo sploh razume koncept trajnostne mobilnosti? *Dnevnik*, 4. julij. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042741919/lokalno/ljubljana/mar-ministrstvo-sploh-razume-koncept-trajnostne-mobilnosti> [5. 7. 2016].
- Ash, A. (2008). Collective Culture and Urban Public Space. *City*, 12(1), (pp. 5–24).
- Bramley, E. V. (2014). Is Jan Gehl winning his battle to make our cities liveable? *The Guardian*. Dostopno na: <https://www.theguardian.com/cities/2014/dec/08/jan-gehl-make-cities-liveable-urban-rethinker> [17. 5. 2016].
- Curtis, C. in Tiwari, R. (2008). Transitioning urban arterial roads to activity corridors. *Urban Design International*, 13(2), pp 105–120.
- Černigoj, N. (2015). Potniški center Ljubljana. Med bleščečimi načrti in bedo realnosti. *Mladina*. Dostopno na: <http://www.mladina.si/166034/potniski-center-ljubljana/> [27. 6. 2016].
- FRAN. Slovarji Inštituta za slovenski jezik Frana Ramovša ZRC SAZU. Dostopno na: <http://www.fran.si/> [20. 5. 2016].
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island press: Washington, Covelo, London.
- Gehl, J. in Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Island Press: Washington, Covelo, London.
- Jacobs, J. (1961). *Umiranje in življenje velikih ameriških mest*. Studia humanitatis: Ljubljana, 2009.
- Jacobs, A. (1985) *Looking at Cities*. Harvard University Press: Cambridge in London.
- Jacobs, A. in Appelyard, D. (1987) Towards an Urban Design Manifest. V *The City Reader*. R. T. Legates in F. Stout. (2011). Routledge: New York in London. (pp. 518–529).
- Jones, P. in Boujenko, N. (2009). 'Link' and 'Place': a new Approach to Street Planning and Design. Dosegljivo na http://atrf.info/papers/2009/2009_Jones_Boujenko.pdf. [28. 6. 2016]
- Koželj, J. (2015). Ljubljanske škrbine. Odgovor na članek. *Mladina*. Dostopno na http://ppmol.org/urbanizem5/kliping/2015-03-06_gradbene-jame-replika.pdf [28. 6. 2016].
- Krajčinovič, N. (2008). Nova železniška postajališča na progah v Ljubljani. *Delo*. Dostopno na: <http://www.delo.si/novice/slovenija/nova-zelezniska-postajaliska-na-progah-v-ljubljani.html> [27. 6. 2016].
- Larsen, J., El-Geneidy, A., Yasmin, F. (2010). Beyond the Quarter Mile: Re-examining Travel Distances by Active Transportation. *Canadian Journal of Urban Research*, suppl. Canadian Planning and Policy 19 (1). Pp. 70–88.
- Le Corbusier. (1929). *A Contemporary City*. V *The City Reader*. R. T. Legates in F. Stout (ur.) (2011). Routledge: New York in London. (Pp. 336–344).
- Ljubljana 2025. Urbanistični dokument Ljubljana 2025, predlog prostorske vizije dolgoročnega razvoja mesta. (2007). *Ljubljana. Vol 12* (8-9). Pp. 8–23.
- Marn, U. (2015). Ljubljanske škrbine. Prestolnica je polna gradbenih jam. Res ni mogoče ukrepati? Poglejte Dunaj! *Mladina*. Dostopno na <http://www.mladina.si/164539/ljubljanske-skrbine/> [28. 6. 2016].
- Nepremicnine.net. največji slovenski nepremičninski portal. (b. d.) Dostopno na <https://www.nepremicnine.net/> [27. 6. 2016]
- Odlok o zbiranju in prevozu komunalnih odpadkov. (2012). *Uradni list RS*, št. 34/2012. Dostopno na <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20121510> [27. 6. 2016].
- Prebil, G. (2015). Kako točni so ljubljanski avtobusi?. *Žurnal24.si*. Dostopno na: <http://www.zurnal24.si/lpp-avtobus-ljubljana-clanek-246070> [27. 6. 2016].
- Pasti za kolesarje v Ljubljani. Ljubljanska kolesarska mreža. Dostopno na http://www.geopedia.si/#T105_L5714_x462236_y99876_s14_b4 [19. 6. 2016].
- Preureditev Slovenske ceste. (2013). MOL. Dostopno na: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/84265/detail.html> [27. 6. 2016].
- Rahul, T. M. in Verma, A. (2014). A study of acceptable trip distances using walking and cycling in Bangalore. *Journal of Transport Geography* 38. Pp 106–113.
- Teržan, V. (2015). Marko Peterlin, urbanist, raziskovalec. Izzivi urbanizma in vodenja mest. *Pogledi*. Dostopno na: <http://www.pogledi.si/ljudje/izzivi-urbanizma-vodenja-mest> [27. 6. 2016].
- Vizija Ljubljane 2025 (b. d.) Dostopno na: <http://www.ljubljana.si/si/ljubljana/vizija-ljubljane/> [1. 7. 2016].
- Zabukovec, M. (2015). Pozor! Javni prostor. *Delo*. Dostopno na: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/pozor-javni-prostor.html> [28. 6. 2016].
- Žibert, A. (2012). V Ljubljani je premalo lokalnih železniških postaj. *Delo*. Dostopno na: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/v-ljubljani-je-premalo-lokalnih-zelezniskih-postaj.html> [27. 6. 2016].

Celovška

Čas opazovanja: 20. 5. 2016, od 13.50 do 15.50, vreme toplo in spremenljivo.

Dolžina 5,5 km od priključka na avtocesto do križišča s Tivolsko, Gosposvetsko in Bleiweisovo.

Celovška kot vpadnica daje živahen vtis. Grajeno okolje je conirano, zaznamo skrbno planiranje. Značaj ulice je večinoma stanovanjski, dopolnjujejo pa ga servisi, potrebni za življenje. Cesta se začne z avtocestnim parkom Šentvid. V začetku ceste sta gimnazija in cerkev. Sledi dober km dolg odsek ceste z večinoma individualnimi hišami, ki so od ceste ograjene z ograjo oziroma zelenjem. Ta del ceste ima vaški značaj, ob cesti opazimo njive, kozolce in kmetije. Po križišču s Pečnikovo ulico in Ulico Jožeta Jame sledi 1,8 km dolg odsek, ko si na severovzhodni strani ulice sledijo nakupovalna središča in poslovne zgradbe, na jugozahodni pa se izmenjujejo stanovanjske soseske. Te se bodisi odpirajo proti cesti z družabno usmerjeno »podrastjo«, v kateri so gostinski lokali in storitvene dejavnosti, te pa od ceste ločuje še parkirišče, bodisi so orientirane stran od ceste proti notranji ploščadi (npr. Brilejeva in Kunaverjeva ulica). Med višjimi bloki zaznamo posamezne enodružinske hiše, ki so ostale še od prej. Naslednji dober km dolg odsek se do Stare cerkve nadaljuje zgoraj opisan način stanovanjske zazidave (povojni stanovanjski bloki, ki se s »podrastjo« orientirajo na cesto), vmes opazimo posamezne starejše večstanovanjske objekte. Naslednji odsek Celovške do Hale Tivoli je na eni strani stisnjen pod Šišenski hrib in zato nezanimiv za gradnjo (na tej strani so starejše in slabše vzdrževane eno- ali večstanovanjske hiše), na severni strani pa je bil predel pozidan konec 19. in v začetku 20. stoletja z večstanovanjskimi stavbami. Sledi Pivovarna Union na eni in Hala Tivoli ter parkirišče in park Tivoli na drugi strani. Vpadnica se skozi podvoz pod železnico izteče mimo Železničarskega zdravstvenega doma in Kopališča Ilirija v mestno središče.

Ob Celovški so nanizane številne zanimive točke za prebivalce mesta Ljubljane. Od Hale Tivoli, Pivovarniškega muzeja, Centra urbane kulture Kino Šiška do športnih površin Športnega društva Šentvid. Gostinskih lokalov je veliko – 26 jih opazimo (eden na vsakih 210 m)⁶, številni pa so tudi kioski s hitro prehrano. Ob cesti so tržnica in 4 večji supermarketi. Ob vpadnici sta dva parka in 3 otroška igrišča in 4 zunanje ureditve s klopmi. Prav tako je z manjšim parkom in spomenikom urejen dostop na POT. Javni prostor ob vpadnici je ozelenjen, številna so tudi večja drevesa.

6 Pri izračunih gostote posameznih tipov stavb na km smo upoštevali le eno dolžino.



avtocesta → center



5500 m

5400 m

5300 m

5200 m

Pešce na cesti opazimo vse do 4 km iz mestnega središča. Opazimo številne ljudi, ki široke pločnike uporabljajo tudi za rekreacijo (sprehajanje psov, sprehod), ne le za opravke in transport. Kolesarje opazimo po celotni dolžini vpadnice. Števec za kolesarje nasproti Pivovarne Union našteje 1516 kolesarjev tistega dne do 15. ure. Pločniki so široki, kolesarske steze prav tako. Večinoma so speljane varno, Ljubljanska kolesarska mreža navaja kolesarske pasti večinoma v odseku med Staro cerkvijo in križiščem z Drenikovo (glej Pasti za kolesarje v Ljubljani). Promet po cesti je gost, preglasen za normalen pogovor. Avtomobilistom je namenjenih kar 34 parkirišč (eno na vsakih 160 m), ki so v glavnem srednjega formata in pogosto sledijo zgoraj opisani vzdolžni tipologiji (stavba z javnim ali stanovanjskim programom – parkirišče – drevesa – pločnik). Večina vpadnice je 4- ali več pasovne, ob njej so 3 bencinske črpalke.

Ob Celovski so tri postaje Bicikelj in 15 avtobusnih postajališč (eno na vsakih 370 m). Avtobusi imajo ločen vozni pas zadnje 2,1 km do centra. Razvoj vpadnice sramežljivo nakazuje 2 delujoči gradbišči in ena obnova fasade. Prav tako 2 gradbišči pa sta (že dlje časa zapuščen) grad-bena jama ob Celovških dvorih). Ob vpadnici je 11 zapuščenih stavb (ena na vsakih 500 m) in 20 zapuščenih oziroma zaraščenih zemljišč (eno na vsakih 280 m). Večji odseki prostora so za pešce nestimulativni zaradi ograj, kar 28 smo jih opazili (oziroma na vsakih 200 m).

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska



5100 m



5000 m



4900 m

Dolenjska

*Čas opazovanja: 20. april 2016, od 13.50 do 15.40, vreme razmeroma toplo in sončno.
Dolžina 4 km od priključka na avtocesto do križišča s Privozom, Roško in Karlovško.*

Dolenjska daje zanemarljiv vtis oziroma prej vtis vaške ceste kot mestne vpadnice. Prevladujoča raba je stanovanjska: eno- ali večstanovanjske hiše z morebitno storitveno dejavnostjo v pritličju. Začetni del ceste je povsem vaško urejen, sledi pas večjih trgovsko-poslovnih stavb. Razen neposredno v bližini mestnega središča, so hiše nizke, dvo- ali trietažne, v spodnji etaži je pogosto poslovni prostor, trgovina ... zgoraj pa stanovanje. Večina stanovanjskih hiš je od ceste ograjena z ograjo, pa tudi nekaj javnih stavb (npr. OŠ Oskarja Kovačiča). Ograj je skupaj 21 (ali na vsakih 190 m).

Ulica nima urejenih javnih prostorov, ni točk privlačnosti, kjer bi se ljudje zbirali. Ob celotni dolžini ceste smo našli le 10 gostinskih lokalov (na vsakih 400 m eden). Edino načrtovano družbeno središče je Rakovnik, ki pa je od ceste odmaknjeno in s cesto ne komunicira direktno. Tudi novejša stavba nimajo jasne urbanistične zasnove – ne držijo se gradbene linije niti nimajo jasne tipologije. Ob Dolenjski ni nobenega parka, deloma je s ceste dostopen Botanični vrt, dostop je tudi do Golovca. POT preči Dolenjsko cesto. Ob njej sta dva spomenika, ni pa ureditev (klopi) ali otroških igrišč. Dreves ni veliko.

Celotna dolžina ceste je dvopasovna. Promet na ulici je gost in njegova glasnost preprečuje normalen pogovor. Pešcev skoraj ni opaziti. Ljudje se pripeljejo z avtobusom, potem pa ob prvi priložnosti zavijejo s ceste. Pločniki ob Dolenjski so neurejeni, luknjasti, ozki, pogosto so zasedeni s kontejnerji za smeti. Kolesarska steza je zanemarljiva, preozka, predvsem pa je speljana ob manj kot polovici vpadnice – le 3 km kolesarske steze (od 8 km ceste v obe smeri). Dolenjska pa je edina vpadnica, ki ima označen dostop do železniške postaje. Parkiranje za male lokale je neurejeno, avtomobili pogosto stojijo na pločniku in ovirajo pešce. Parkirišč je ob cesti le 5. Štiripasovna sta le odseka za razvrščanje na obeh skrajnih križiščih, bencinske črpalke pa so tri.

Ob Dolenjski ne nastaja kaj dosti novega, opazila sem le eno gradbišče in dve obnovi fasad v delu. Zato pa je ob cesti več zapuščenih stavb (9 oziroma ena na vsakih 230 m) ter več zapuščenih oziroma zanemarljivih zemljišč (12 oziroma ena na vsakih 330 m).

Celovška



4800 m



4700 m



4600 m

Tržaška

*Čas opazovanja: 16. maj 2016, od 12.05 do 13.30, vreme sončno, ne prevroče.
Dolžina 3,2 km od priključka na avtocesto⁷ do križišča z Bleiweissovo in Aškerčevo.*

Tržaška daje vtis nedoločene planiranja. Začetni kilometer Tržaške je predvsem poslovne narave, na obeh straneh si sedijo manjše in večje poslovne stavbe ter večja obrtniška središča, avtosaloni itd. Okrog križišča s Tbilisijsko je nekaj stanovanjskih blokov, ki pa so orientirani stran od ulice. Šele novejši bloki ob Viški so vsaj deloma orientirani proti ulici in se nanjo odpirajo z lokali. Srednji del ceste je dokaj predmesten: eno- ali dvonadstropne stanovanjske stavbe (deloma z lokali spodaj) so postavljene zelo blizu ceste, kar pomeni, da ni dovolj prostora za pločnik in kolesarsko pot. Bliže centra je ob njej več upravnih stavb: Upravna enota Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za pravosodje in javno upravo, Območna enota ZVKD in AJPEŠ. Ob Tržaški je Fakulteta za elektrotehniko, Gimnazija Vič in osnovna šola. Najpomembnejše družabno središče je nastalo okoli knjižnice Prežihovega Voranca.

Ob Tržaški je 16 opaznih gostinskih lokalov oziroma en lokal na vsakih 200 m. Večji deli ceste so za pešce nezanimivi, saj so hiše ograjene, malo je tudi izložb. Zasajena drevesa večinoma ločujejo pločnik in kolesarsko stezo od cestišča. Ob ulici je le en park in nobene ureditve za pešce (klopi ali podobno). Križa se s POT, ob ulici so trije spomeniki. Pešce na cesti opazimo do 1,8 km iz centra. Na več mestih so pločniki preozki, kolesarske poti so speljane nerodno in nevarno (glej Pasti za kolesarje v Ljubljani). Promet je preglasen za običajen pogovor. Ob Tržaški smo opazili le eno dejavno gradbišče (izgradnja Fajfarjeve ceste) in dve fasadi v času prenove. Ob cesti je več praznih zemljišč (10 oziroma eno na vsakih 320 m) in številne zapuščene stavbe (15 oziroma ena na vsakih 210 m).

⁷ Tržaška cesta se ne konča s križiščem z obvoznico in železnico, ampak se mesto nadaljuje še več kilometrov do table za konec mesta. Po priključku na avtocesto je Tržaška klasificirana kot regionalna cesta, spremeni se značaj ceste: postane dvopasovna, njen značaj je bolj vaški, zato smo jo obravnavali le do priključka.



4500 m



4400 m



4300 m

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska

Barjanska

Čas opazovanja: 18. april, od 10. do 11.30, vreme sončno in milo.

Dolžina 2,6 km od priključka na avtocesto do križišča med Aškerčevo, Zoisovo in Slovensko.

Barjanska je najnovejša od vpadnic, pa tudi najkrajša med njimi, dolga je le dobra 2 km. Zaznamuje jo stopnjevanje grajenega okolja od avtoceste proti mestu. Začne se z nastajajočim mestnim parkom Rakova jelša, ki mu sledi pas dokaj naravnega okolja – travniki itd. Nadaljuje se z manjšo razpršeno in neurejeno gradnjo, ki jo spremlja tu pa tam (divje) odlagališče smeti. Ob cesti skoraj ni stavb, pogosto so ograjene z visokim rastjem. Tu nekje se vpadnica križa s POT-jo in se dotakne stanovanjskega naselja Murgle. To je orientirano stran od vpadnice in z njo ni prometno povezano. Prva mestna stavba so Trnovska vrata, ki je pravzaprav edina stavba s sodobno mešano rabo (stanovanja, lokali, poslovni prostori, gostinski lokali in javni odprti prostor) ob kateri koli od vpadnic. Od križišča s Cesto v Mestni log in Hladnikovo dalje je ob cesti veliko pešcev in kolesarjev. Bližje mesta je ob cesti klasična zasnova: vzdolžno parkirišče, trgovska oz. gostinska podrast naprej pa višji ali nižji stanovanjski bloki ter novejši Center starejših Trnovo z javnim programom. Ta tip urbanizma ustvarja socialna središča, kjer se zbirajo ljudje. Ob novem Barjanskem mostu je nastal park. Ob odseku, najbližje mestu, so eno- ali večstanovanjske vile in večja šola.

Enostanovanjske hiše so večinoma orientirane stran od ceste in ograjene z visokimi ograjami, prav tako tudi vile z začetka stoletja v bližini centra. Ob Barjanski so 4 opazni gostinski lokali oziroma eden na vsakih 670 m². Ob ulici so šola, srednja šola, vrtec, pošta, 2 banki, dom starejših in več družbenih središč. Ob cesti je več parkov oziroma ureditev s klopmi in drevesi, največ na vseh vpadnicah. Večina ceste ima drevesa vsaj na eni strani. Pešce na cesti opazimo do 1km iz mesta. Kolesarska steza je prvi kilometer speljana dvosmerno na eni strani ceste, prav tako tudi pločnik. Srednji del je opremljen z razmeroma široko kolesarsko stezo, ki pa v zadnjem odseku pred mestom izgine. Po Barjanski vozi 1 proga avtobusa, ki ima 6 postaj (ena na vsakih 440 m). Zaključni se s P+R parkiriščem. Ob cesti sta opazni 2 postaji Bicikelj. Za avtomobiliste skrbita 2 bencinski črpalki (1 na vsakih 1000 m) in 4 parkirišča (eno na vsakih 670 m). Promet je umirjen, glasnost ne ovira običajnega pogovora. Veliko je prostora za nadaljnji razvoj, kljub temu pa ni dejavnih gradbišč. Gradi se edino mestni park v izteku ulice. Okolica ceste je v nekaterih primerih degradirana (1 zapuščen stavba, 2 zapuščeni gradbišči, 3 odlagališča smeti, neurejeno zelenje itd.). Ob daljših odsekih ceste je okolica ograjena z visokimi ograjami in ne omogoča spodbudnega okolja za hojo.

avtocesta → center



Celovška

4200 m

4100 m

4000 m

Dunajska

Čas opazovanja: 25. 5. 2016, od 13.10 do 15.50, vreme sončno in vroče.

Dolžina 3,8 km od gostilne Ruski car⁸ do križišča s Tivolsko, Masarykovo in Slovensko.

Dunajska je najbolj velemestna od ljubljanskih vpadnic, je tudi edina (od obravnavanih), ob kateri so zgrajene stolpnice. Jasno se vidijo časovne plasti razvoja grajenega okolja ob cesti. Prvi odsek od gostilne Ruski car do križišča z obvoznico je dolg slab kilometer. Na zahodni strani je najprej soseska Ruski car z družbenim središčem. Na obeh straneh se izmenjujejo novejšje, višje stavbe (Dunajski mozaik itd.) s starejšo nizko gradnjo. Okoli križišča z obvoznico je nastalo in še nastaja poslovno središče z višjimi stavbami (Smelt, Austria hotel, Rotonda itd.). Naslednji odsek, dolg 1,2 km, je pretežno poslovne narave. Stavbe (so razen nekaj starejših) odmaknjene od ceste, pogosta so vzdolžna parkirišča. Tu je na Dunajsko navezan tudi največji ljubljanski kampus. Naslednji polkilometrski odsek do križišča s Topniško in Samovo sestavljajo pretežno predvojne stanovanjske vile, zgrajene okoli (zdaj) propadajočega Plečnikovega stadiona. Odsek do križišča z Linhartovo zaznamuje na eni strani poslovna stavba Astra, na drugi pa Bežigranski dvor. Plava laguna s tržnico in podzemljem za pešce ter stolpnico Petrola. Odsek do železniškega podhoda je zopet poslovno-bivanjske narave. Predvojne večstanovanjske stavbe na zahodni strani držijo eno gradbeno linijo, višje povojne poslovne so od ceste umaknjene. Na vzhodni strani je kompleks Slovenijales (trenutno v prenovi) in Gospodarsko razstavišče. Kot tudi na Celovski cesti je zadnji odsek, ki vodi pod železniško progo, izjemno nezanimiv in nestimulativen za pešce.

8 Za začetek vpadnice sem izbrala gostilno Ruski car, saj se tam cesta razširi v štiripasovnico in prevzame mestni značaj. V smeri ven iz mesta začne Dunajska vijugati in se strmo spuščati proti reki Savi, ob cesti pa so večinoma enodružinske hiše in kmetije. Kolesarske steze ni, pločnik pa je izjemno ozek in zaraščen. Zanimivosti za pešce ni.



3900 m

3800 m

3700 m

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska

Ob Dunajski stojijo številne raznolike poslovne stavbe, ki privlačijo določeno število ljudi. Točke, ki privlačijo pešce, so tržnica Plava laguna, Gospodarsko razstavišče (v času dogodkov), Mesto oblikovanja v nekdanji tiskarni Mladinska knjiga, kampus in posamezne poslovne stavbe. Gostinskih lokalov je veliko – 27 (oziroma eden na vsakih 140 m). Ob Dunajski so knjižnica, 3 pošte, 6 bank, 2 hotela, več cerkva in pokopališče. Zeleni prostori ob Dunajski obsegajo tri parke, poleg tega pa je ob cesti 5 ureditev s klopmi (te so večinoma del javnega prostora pred novogradnjami (Dunajski vogal, Dunajski mozaik itd.). Križanje s POT je urejeno in obeleženo s spominskim jamborom. Pešcev je veliko prav do konca vpadnice, še več pa je kolesarjev. Pločniki so mestoma zelo udobni, na nekaterih mestih pa se zelo zožijo (Bežigranski dvor, pred Smeltom itd.). Podobno je s kolesarskimi stezami, ki so zaradi števila kolesarjev preobremenjene. Tudi nevarnih odsekov je precej (glej Pasti za kolesarje v Ljubljani), kolesarska steza je enkrat povsem prekinjena, predvsem pa izgine pri Ruskem carju. Prometa je precej in je preglasen za običajen pogovor. Avtomobilom je namenjenih nekaj parkirišč (15 oziroma eno na vsakih 260 m). Cesta je po celotni obravnavani dolžini štiri- ali večpasovna. Ob Dunajski so tri bencinske črpalke. Avtobusnih postaj je 14 (eno na vsakih 270 m), postajališča za Bicikelj pa so 3. Ob Dunajski smo opazili dve aktivni gradbišči in 1 obnovo. Številna pa so zapuščena gradbišča, kar 5 jih je, med njimi nekatera že zelo dolgo (Plečnikov stadion, Bežigranski dvor, Emonika). Manj je zapuščenih stavb (5 oziroma ena na vsakih 770 m), je pa precej zapuščenih zemljišč (11). Cesto od njene okolice ograje ločujejo na 15 mestih.

Dolenjska



Celovška



3600 m

3500 m

3400 m

avtocesta → center



3300 m

3200 m

3100 m

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska

3000 m

2900 m

2800 m

Tržaška



Dolenjska



Celovška



2700 m

2600 m

2500 m

avtocesta → center



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

avtocesta → center

2400 m

2300 m

2200 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



2100 m

2000 m

1900 m



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

1800 m

1700 m

1600 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



1500 m

1400 m

1300 m



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

1200 m

1100 m

1000 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



900 m

800 m

700 m



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

600 m

500 m

400 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



300 m

200 m

100 m

0 m

center



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

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: Trinovojsko 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 zavidanja 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 zaljubljeno 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 iz za 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: Infrastrukturalni 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 inženirskih 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).

Nekateri projekti za ljubljanske vpadnice

Ilka Čerpes_ STRUKTURNI NAČRT S PRVINAMI REGULACIJE V PROSTORU BARJANSKE CESTE V LJUBLJANI_
Strokovna podlaga dolgoročnega plana Ljubljana 2000

Avtorica_ Ilka Čerpes
Soavtorici_ Nena Gabrovec, Alma Zavodnik
Sodelavka_ Konstanca Soss
Leto_ 1994

Načrt je sinteza dveh predhodnih prvonagrajenih arhitekturno-urbanističnih natečajev, ki sta bila izvedena leta 1992 in 1993¹. Pravno-formalno je načrt strokovna podlaga dolgoročnega plana Ljubljana 2000 in prostorskih izvedbenih aktov za območje Barjanske ceste. Teoretsko se naslanja na strukturno-morfološki pristop k načrtovanju mest, ki šteje načrt strukturne regulacije za najpomembnejši prikaz obveznih izhodišč, priporočil in usmeritev za izgradnjo uličnega prostora (Čerpes, I., 1997, Strukturni pristop k urbanističnemu načrtovanju, magistrska naloga). Značilnost fizičnih oblik in njihov prostorski potencial so reprezentirani z enotno strukturno upodobitvijo, ki omogoča dojetje fizičnosti prostora kot enovite celote različnih pojavov in dejavnikov. Načrt temelji na predpostavki, da je stvarnost kompleksen pojav, ki se uravnava po svojih notranjih strukturnih zakonitostih. Te so kompleksne in nepredvidljive, zato načrt strukturne regulacije izloča le nekatere najbolj berljive zakonitosti delovanja celote in jih prevaja v arhitekturna ter urbanistična oblikovalska določila. Predvidena sprememba oblike je skladna s spontanimi, strukturni zgradbi prostora lastnimi težnjami. Na načrtu prikazani različni urbanistični instrumenti za izvajanje posegov v prostor so razdeljeni v skupino obveznih izhodišč in skupino usmerjevalno-priporočilnih določil. Med obvezna izhodišča sodijo zazidalna linija tipične etaže in pritličja, razmejitve javnega in zasebnega (parcelna meja), meja stavbišča, višinski gabariti, osi komunikacij, najpomembnejše drevesne ureditve in vhodi v stavbe. Usmerjevalna določila oziroma priporočila so višinski in fasadni poudarki, smeri zidave prevladujočih stavbnih členov in kompozicijska določila. Načrt regulacije Barjanske ceste vsebuje pisna navodila in karte v merilu 1 : 1000.

Opis načrta je povzet po izvorniku in se nanaša na stanje pred izgradnjo mostu čez Gradaščico, ki s širino profila ne sledi določbam regulacijskega načrta. Barjanska cesta je eden izmed mestnih prostorov, ki izpolnjuje pogoje za preobrazbo iz predmestnega v oblikovani urbani ambient. Na severu je cesta neposredno navezana na izjemno kakovostno strukturo mestnega središča ob Slovenski cesti. Proti jugu se izteka na Ljubljansko barje, ki je sicer neurban naravni fenomen, a v svoji edinstvenosti bistveno določa identiteto mesta kot grajenega dejstva v krajini. Stik Barjanske ceste z Barjem je priključek na mestno ob-

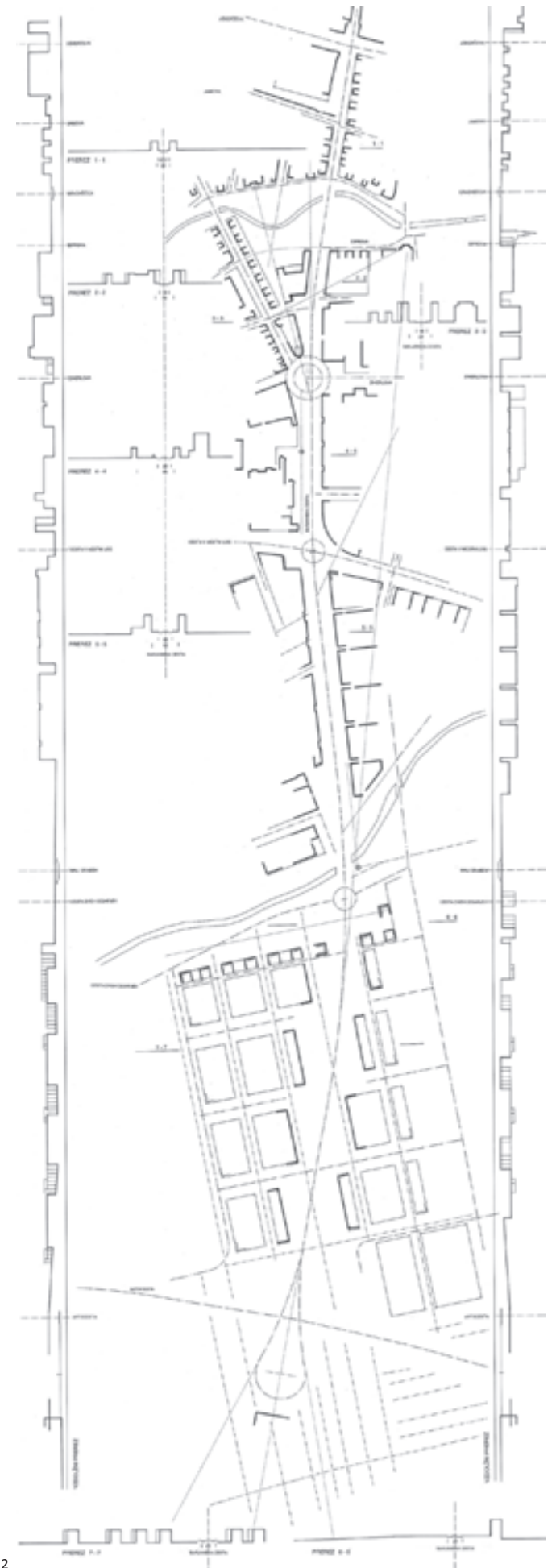
vožno avtocesto. Križišče vpadnice in avtoceste je vozlišče, ki se, v času disperzne urbanizacije in mrežne organizacije prostora, po pomenu približuje mestnemu središču. Barjanska cesta je torej razpeta med dvema urbanima poloma, ki ustvarjata zadostno medsebojno napetost za rast in razvoj urbanih struktur ob osi, ki ju povezuje. Analogno izkušnjam iz preteklosti je potrebno zasnovati strategijo izgradnje obcestnega prostora na metodi dograjevanja kakovostnega v obstoječem.

Strukturno-regulacijski načrt je izdelan na podlagi naslednjih predpostavk in ugotovitev. Oblikovalska in programska določila temeljijo na viziji Barjanske kot bodoče mestne ulice. Tipologija gradnje je prilagojena mikrolokacijskim značilnostim prostora, skozi katerega poteka Barjanska cesta. Severni del, bliže mestnemu središču, je oblikovan v najbolj urbani tip ulice – koridorja s sklenjeno gradbeno linijo. V južnem delu (bliže Barju) ulični prostor razpade v ritmično menjajoče se sekvence grajenih mas in nepozidanih ozelenjenih prostorov, ki povezujejo grajeno strukturo z Barjem. Vozliščnost in generična sposobnost obstoječih struktur sta interpretirani v severnem polu s tipologijo obuličnega prostora, v južnem pa z lokacijo izrazito urbanih programov ob priključku na južno obvožno avtocesto. Glede na razvitost in stabilnost struktur je celotni potek Barjanske ceste med središčem in južno obvožno avtocesto razčlenjen na pet med seboj različnih, a v sebi homogenih območij. Predlagane intervencije upoštevajo meje in strukturne zakonitosti teh območij, zato so razdeljene na pet podstruktur: segment uličnega prostora med Aškerčevo in Finžgarjevo že ima dokončno izoblikovano ulično obrobje, ki je v celoti ohranjeno. Segment med Finžgarjevo in Eipprovo poteka skozi obsežno obstoječo zeleno površino ob Gradaščici, ki je naravna južna meja ožjega mestnega središča, pomembna za kvaliteto bivalnega okolja, zato ostaja nepozidana. Med Eipprovo in Ziharlovo ulico poteka Barjanska cesta skozi predmestno stanovanjsko strukturo, ki v stiku s traso še ni dokončno izoblikovana. Predlagane so dopolnitve, skladne z obstoječim značajem vrtnega mesta in bližino mestnega središča. Med Ziharlovo ulico in Cesto v Mestni log je obrobje ceste obdano z zgradbami in programi, značilnimi za ljubljanska lokalna središča posameznih mestnih predelov ob vpadnicah. Potrebne so manjše korekture uličnega profila in do-

končno izoblikovanje uličnih vogalov v merilu in po zakonitostih obstoječega. Prostor južno od Ceste v Mestni log zasedajo izrazito suburbane strukture, pomešane z obsežnimi zelenimi površinami, ki so delno še v kmetijski rabi. Značaj obstoječega je izrazito neskladen z razvojnim potencialom Barjanske ceste. Predvideno je prestrukturiranje obstoječega, ki bo staro postopoma nadomestilo z novim. Nove grajene strukture so razmeščene in oblikovane tako, da v največji možni meri izrabljajo obstoječe krajinske danosti za bogatitev urbanih ambientov ob cesti. Ureditev uličnega profila med mestnim središčem in južno obvoznico je usklajena s tipom načrtovanega uličnega prostora po segmentih. V severnem, koridorskem segmentu, je ulični profil po širini identičen s Slovensko cesto. V segmentih, ki potekajo skozi predmestje, je profil širši in opremljen s štirerednim drevoredom. V segmentu, ki se navezuje na južni pol - vozlišče (priključek na avtocesto), se profil ceste oblikovno in tipološko zgleduje po avtocesti, na katero se navezuje. Bulevar prekinjajo tri krožna križišča, ki sovpadajo z mejami polj homogene grajene strukture. Barjanska cesta bi prav z ureditvijo krožnih križišč pridobila značaj posebnega in razpoznavnega v primerjavi z drugimi mestnimi vpadnicami, zato so ta križišča ključnega pomena za dosledno uresničitev predlagane zamisli.

Posebej pomembno je poudariti, da se bulevar zaključuje v severnem križišču z Groharjevo cesto, kjer se razdeli v dva enakovredna kraka (mestni cesti), in sicer v smeri proti kinu Vič z možnostjo navezave na Tivolsko cesto ter v smeri proti Slovenski cesti. Prometna enakovrednost obeh krakov pogojuje enakovrno obravnavo profilov obrobja obeh cest (ulic). Razdelitev prometnih tokov med Groharjevo in Barjansko cesto omogoča zožitev štiri-pasovnega profila Barjanske ceste med Ziharlovo in Aškerčevo na dvopasovni profil, kar je ugodno z vidika stroškov gradnje in z vidika ohranjanja kakovostne obstoječe mestne grajene substance med Finžgarjevo in Aškerčevo. V omenjenem zoženem profilu Barjanske je zajeta tudi trasa mestne železnice. Tiri potekajo ločeno levo in

1 Avtorji natečajnega dela so slušateljki IPŠPUP Univerze v Ljubljani: Ilka Čerpes, Liljana Mahne, Dragana Nikolič, Vesna Polanec in arhitekta Nena Gabrovec ter Rok Klanjšček.



Sl. 1: Natečajni projekt – situacija.
Sl. 2: Načrt tlorisne regulacije.

desno ob cestišču. Opisani profil dvopasovnega cestišča skupaj s tiri mestne železnice je mogoče speljati do Aškerčeve ceste brez rušitev obstoječih objektov. Profil mosta čez Gradaščico je prilagojen dvopasovnemu cestišču (z izgradnjo mostu preko Gradaščice leta 2007 so v nasprotju z regulacijskim načrtom realizirali štiripasovni cestni profil). Morebitne tire mestne železnice je mogoče izvesti naknadno v obliki stranskih konzol. Stransko potekajoča tira mestne železnice se združita v skupni, sredinski koridor v krožnem križišču med Groharjevo in Barjansko cesto. Sredinski potek mestne železnice je predviden na odseku med omenjenim križiščem in južno obvoznico, kjer je v sklopu krožnega priključka možna ureditev nadkritega obračališča. Sredinski koridor za mestno železnico med Zihelrovo in Malim grabnom je do izgradnje tirov izoblikovan kot zeleni pas z drevoredom. Na odseku med Malim grabnom in južno obvoznico je cesta dvignjena nad nivo terena, zato ozelenitev z drevoredom ni izvedljiva. Kolesarski in peš promet poteka deloma vzporedno s cestiščem, deloma je speljan ločeno od motornega prometa. Ločitev je možna in zaželena na odseku med Aškerčevo in Eipprovo ter na odseku med Malim grabnom in južno obvoznico. Na omenjenih odsekih je peš in kolesarski promet speljan po sekundarnem prometnem omrežju, ki pretežno poteka skozi parkovne in druge mirne javne površine.

Vzdolž obravnavanega odseka Barjanske ceste so predvidena tri večja parkirišča: na odseku med južno obvoznico in Malim grabnom je locirana parkirna hiša, ki jo je mogoče urediti v sistem "park and ride". Ob križišču med Barjansko in Cesto dveh cesarjev je predvidena manjša parkirna hiša za oskrbo objektov z javnim programom. Večja koncentracija parkirnih zmogljivosti je predvidena še ob križišču Barjanske ceste v Mestni log.

REALIZACIJE:

- 2003_ Stanovanjski kompleks Trnovski vrtovi, Linear
- 2005_ Stanovanjsko poslovni objekt Trnovska vrata, Genius Loci
- 2007_ Most čez Gradaščico, Arhe, d. o. o.
- 2008_ Ureditev dvorišča OŠ Trnovo, Čerpes, Kobe, Ivančič
- 2009_ Center starejših Trnovo, Ravnikar-Potokar
- 2015_ Parkirišče Park and Ride Barjanska, MOL

COBISS zapis

ČERPES, Ilka, ZAVODNIK LAMOVŠEK, Alma, GABROVEC, Nena, SOSS, Konstanca. Strukturni načrt z elementi regulacije posegov v prostoru Barjanske ceste. Ljubljana: FAGG, Katedra za prostorsko planiranje, 1994. 26 f., [2] načrta, ilustr. [COBISS.SI-ID 378977]

Sl. 3: Načrt regulacije vzdolžnih profilov.

Sl. 4: Načrt regulacije prečnih profilov.



3



4

Janez Koželj_ ŠTUDIJA REGULACIJE DUNAJSKE CESTE V LJUBLJANI

Avtor_ Janez Koželj
 Sodelavci_ Matija Bevk, Polona Filipič, Jože Jaki
 Leto_ 1996

UVOD

Vsaka struktura, ki zagotavlja celovito urejeno mestno tkivo, temelji na določenem pravilu. Po tem pravilu se struktura lahko razvija iz manj v bolj urejen vzorec oziroma iz bolj enostavne v bolj zapleteno obliko. Struktura predstavlja celoto odnosov in povezav med posameznimi elementi mestnega tkiva, njene lastnosti je mogoče pojasniti s pomočjo geometrije. Lastnost geometrijskega vzorca je težnja po celovitosti, ki se ohranja tudi, ko mestno tkivo raste in se preobraža. Poznavanje pravila nam omogoča odprto in prožno načrtovanje določene strukture skozi čas. Takšno pravilo se da enostavno prenesti v običajna regulacijska določila zazidave oziroma v numerične parametre regulacije.

METODA

V analitičnem delu študije je uporabljen postopek zaporednih branj prostora Dunajske ceste in njenega zaledja. Cilj tega postopka je bil odkriti razvojno zakonitost v prostoru, ki ga tvorijo različne morfološke enote, in jih na razpoznaven način povezati v celoto. To vlogo naj bi opravljala zazidava robov Dunajske ceste.

Prostor ni urejen v preglednem vzorcu takrat, kadar je celota premalo ali preveč razvita. V prvem primeru se celota še ni izoblikovala v strukturo z jasnimi določilnicami ali je na prehodu iz nižje na višjo raven organizacije strukture. V drugem primeru je celota zapleteno urejena in nepregledno sestavljena.

S proučevanjem strukture, morfologije in lastnosti zaznavanja je mogoče odkriti tudi v navidezno neurejenem prostoru prikrito organizacijo in slediti njeni razvojni težnji. S tolmačenjem in vrednotenjem strukture prostora, ki je še v procesu izoblikovanja, se da izpeljati določena pravila urejanja, ki podpirajo enega od možnih videnj celote. Tako zastavljena analitična metoda se neposredno povezuje z načrtovalsko metodo, po kateri se da uurravnati preobrazbo obstoječega prostora iz manj v bolj organizirano strukturo.

Na ta način se strukturna metoda načrtovanja povezuje z načeli kontekstualizma.

Iz analize izhaja, da sestavlja bežigrjski krak Ljubljane sosledje razmeroma homogenih predelov, sosesk in četrti ter zaokroženih, manjših morfoloških enot, ki se nizajo po obeh straneh Dunajske ceste. Povezave med njimi tvorijo najvišje in najbolj goste stavbne strukture, ki se kot posamični poli nizajo vzdolž ceste v menjajočem se ritmu.

Drugo strukturno raven tvori v presledkih nepovezano in nizko stavbno tkivo, ki je deloma utrjeno in deloma v preraščanju.

Tretjo strukturno raven predstavljajo novi posegi in ureditve, ki jih v največji meri narekuje predvidena širitev ceste. Preurejanje ceste spremljajo posamični posegi, ki naj kot vmesna, posredovalna struktura postopoma vzpostavijo interakcije med povezanimi in nepovezanimi prvimi prostora.

Uporabljena načrtovalska metoda sloni na nekaterih ključnih predpostavkah o zakonitostih sodobnega mesta. To so:



1



2

1. Prostor v mestu in v predmestju se spreminja z različno hitrostjo, vsepovsod, nenadno, nepričakovano in stalno. Centra in obroba ni več mogoče jasno razmejiti.
2. V okoliščinah stalnih sprememb se da z večjo gotovostjo usmerjati fizične prvine prostora kot opredeljevati namensko rabo prostora, pri čemer ima merilo skladnosti različnih dejavnosti večjo težo od ugotavljanja njihove optimalne primernosti.
3. Vse manj je možnosti za realizacijo časovno in prostorsko obsežnih projektov v velikih potezah. Novo tkivo nastaja danes večinoma v fragmentih in majhnih korakih. Relativna avtonomija fragmenta nudi več možnosti za prilagajanje na stalno spreminjajoče se robne pogoje.
4. Fragment postaja obvladljiva enota posega, ki mora prevzeti tudi funkcijo uravnovešanja med javnimi in zasebnimi interesi v mestu. Zato velja tudi fragment obravnavati na nov način kot urbanistični projekt, v katerem posamezna ureditev ne deluje samozadostno, ampak zagotavlja celovitost posamičnim posegom v prostor.

Iz teh predpostavk sledi, da naj v prihodnje podaja regulacija samo tista pravila in opredeljuje zgolj tista razmerja med obstoječim in novimi posegi, ki lahko povzročijo pričakovan učinek v prostoru.

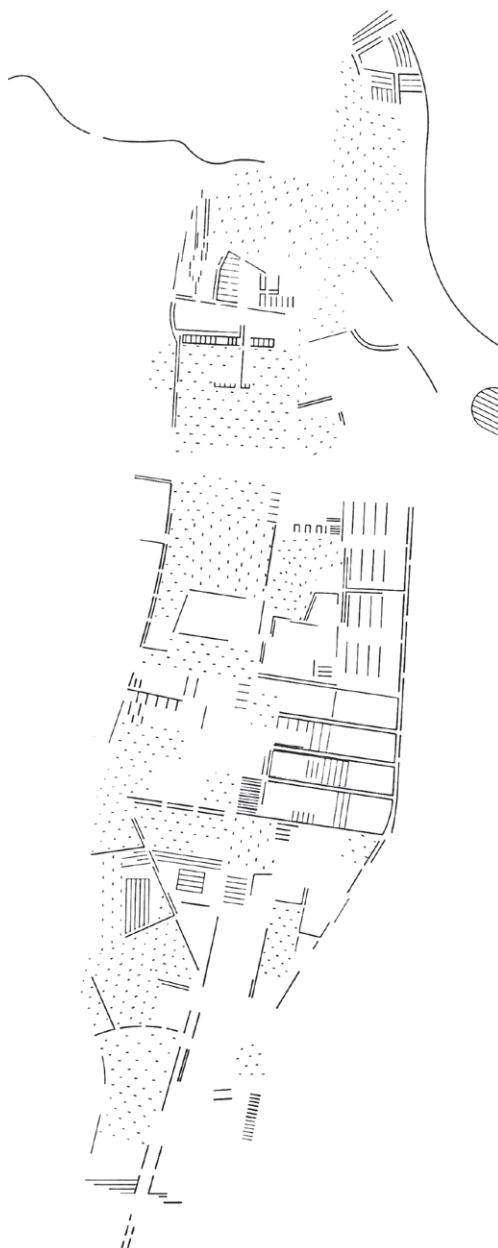
Namen regulacije zazidave območja bežigrskega kraka je torej:

- opredeliti trajne strukture in prevladujoče vzorce strukture oblikovanja zazidave,
- opredeliti načine razporejanja, gostote in kombinacije rab oz. dejavnosti,
- opredeliti stopnjevanje meril v prostoru,
- odmeriti velikost in stopnje sprememb obstoječega tkiva,
- opredeliti temeljne prvine in oporne točke nove organizacije območja,
- opredeliti lokacije strateških točk za uvajanje sprememb, ki lahko sprožijo procese preobrazbe in razvoj območja,
- določiti neopredeljene oziroma neopredeljive vmesne prostore.

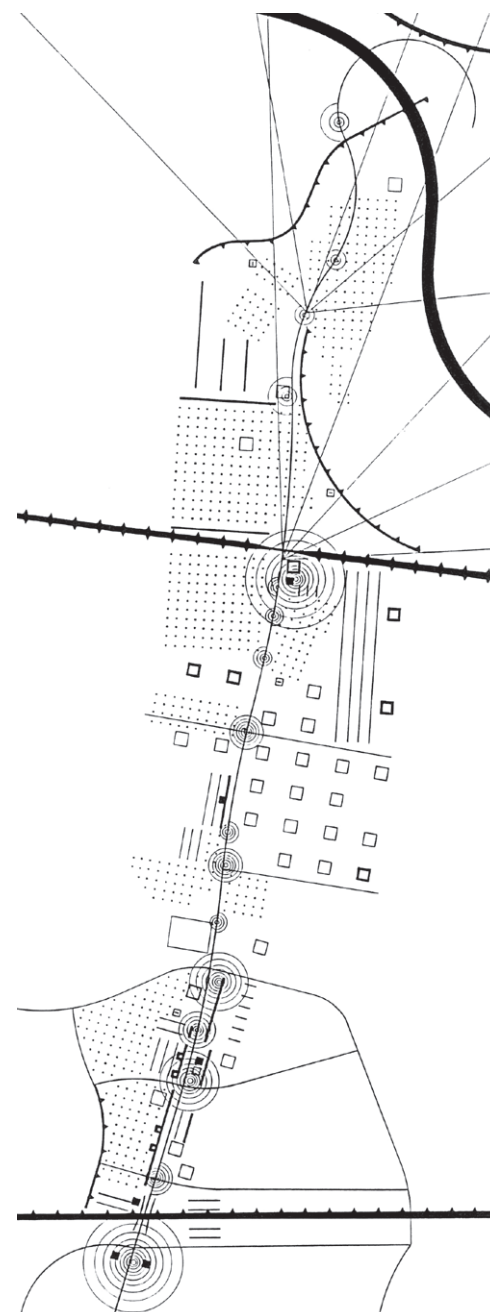
- Sl. 1: Strukturna analiza – obstoječe strukture.
 Sl. 2: Strukturna analiza – strukture izoblikovanja.
 Sl. 3: Strukturna analiza – struktura javnega prostora.
 Sl. 4: Strukturna analiza – struktura mestnega zelenja.
 Sl. 5: Analiza zaznavanja – berljivost prostora in prvine identitete.



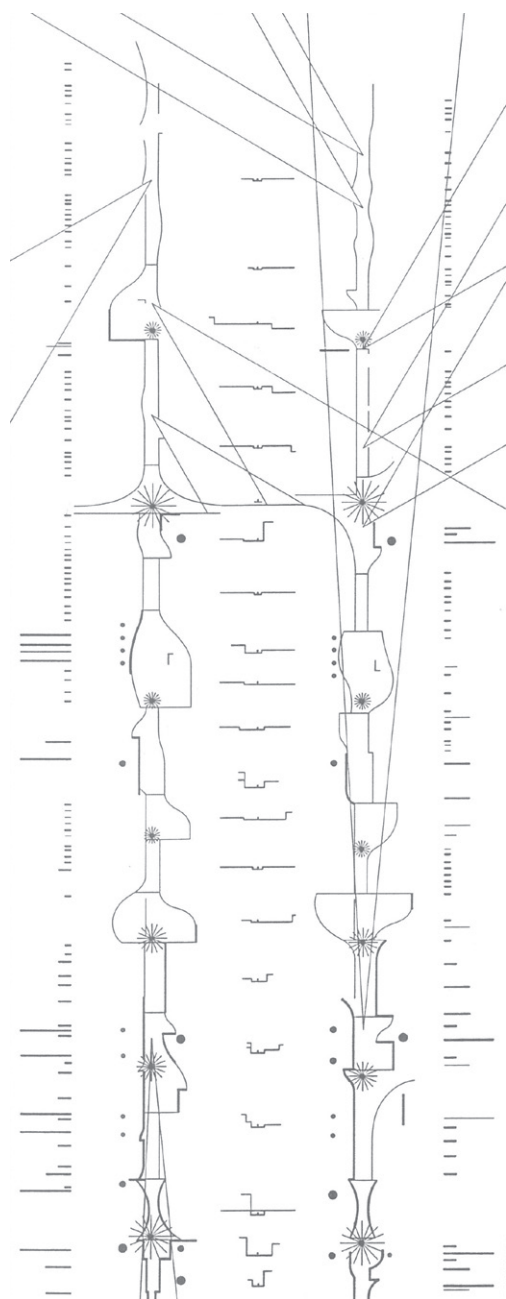
3



4



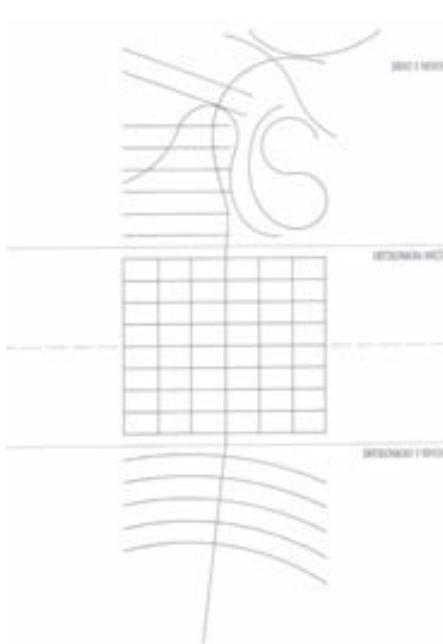
5



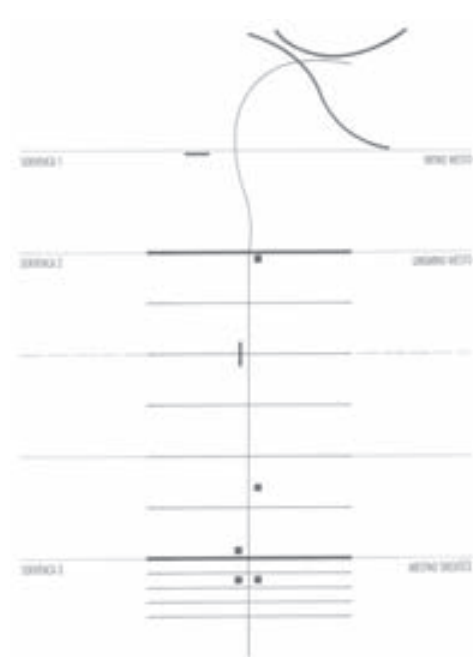
6

PREDLOG REGULACIJE OBMOČJA DUNAJSKE CESTE

Normativni del je sestavljen iz opredelitve trajno obstojnih struktur in struktur oblikovanja ter razmerij med njimi. Ker je tudi normativni del predloga usmerjevalen, ga dopolnjuje vrsta, med seboj soodvisnih zasnov urejanja, ki izvirajo iz vrednostnih opredelitev in iz njih izvedenih tolmačenj analitičnih ugotovitev. Predlagane zasnove ponazarjajo pravila igre in podajajo načela prostorskega reda, po katerih je mogoče normativni del dopolniti v skladu s sprejeto strategijo preurejanja Dunajske ceste. Predlog regulacije je razslojen na posamezne zasnove urejanja, da bi bilo bolj vidno, kakšne razvojne cilje zasledujejo oziroma kakšen je njihov odnos do stvarnosti. Strukturni del regulacije pojasnjuje zasnova fizične regulacije v obliki urbanega projekta, ki ga je mogoče v bolj podrobnejšem merilu prevesti v obliko določil.



7



8

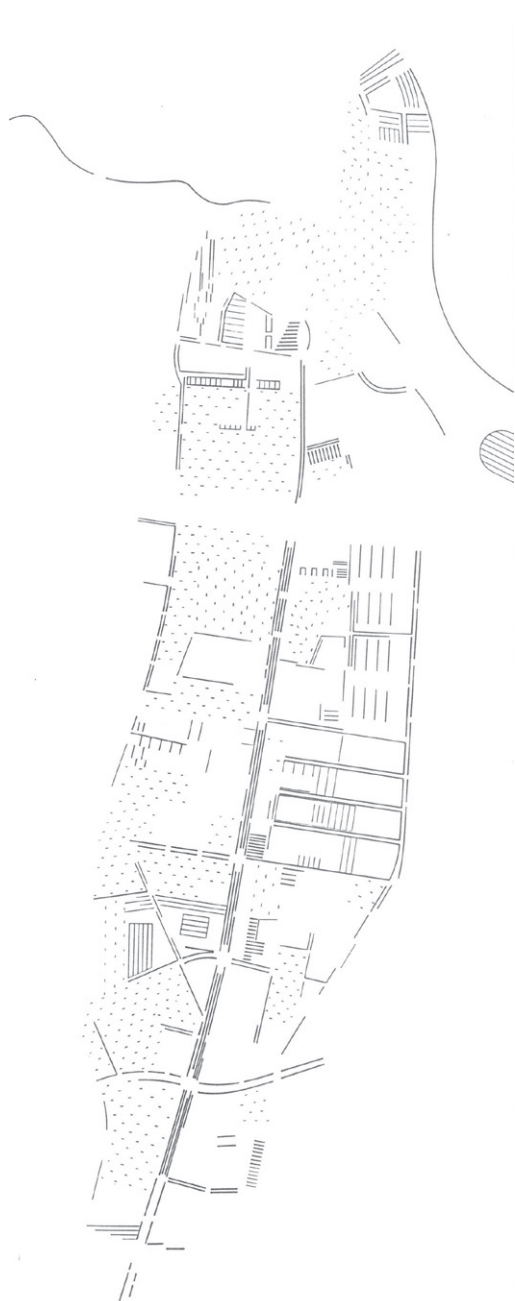
Glavne značilnosti predloga regulacije je mogoče strniti v naslednje opredelitve:

1. Dunajska cesta ni enovita urbanistična poteza: po svojem značaju je razdeljena na značilne sekvence, ki se skladajo z območji skupne identitete in se menjaajo pri prečkanju glavnih cestnih obročev Topniška–Drenikova in Severne obvoznice. Med prehajanjem skozi različne sekvence se menja tudi sestav celostnih prvin urejanja ceste. Te prehode zaznamujejo mestni poli, medtem ko v svojem naravnem izteku cesta spremeni smer, sklon in širino.
2. V prostoru Dunajske ceste se odlikavajo različni ustroji desne in leve polovice Severnega mestnega kraka: s tem se smiselno sklada tudi različno izoblikovan obod uličnega prostora, ki je na zahodni strani bolj sklenjen, in na vzhodni meandriran v globino zaledja.
3. Mestni poli, ki učinkujejo v prostoru kot dominante in točke zgostitve, so razporejeni v pojemaajočem in izmenjujočem se ritmu od južnega do severnega poslovnega središča. To so hibridne stavbne strukture velikomestnega merila, ki naj pritegnejo najbolj vitalne interese in uvajajo največje spremembe v prostoru. Skladno z zasnovo mestnih polov prehaja tudi intenzivnost programa iz linearnega v polarni vzorec.
4. Zasnova mestnega zelenja spremlja Dunajsko cesto v treh vzporednih pasovih: na zahodni strani kot bolj ali manj enovita poteza vrtnega mesta, v prostoru ceste kot aleja vzdolž niza mestnih parkov in vrtov v sklopu mestnih polov, na vzhodni strani kot sklenjena poteza linearnega parka v zaledju ceste, ki se neposredno navezuje na zeleni sistem mesta.

Usmeritve za preurejanje Dunajske ceste predvidevajo naslednje operacije:

1. izoblikovati nov ulični prostor,
2. utrditi ključne točke na omrežju,
3. dodati vmesne člene, zapolniti vrzeli,
4. uravnesiti nasprotja oziroma izravnati motečo neskladnost,
5. zavarovati obstoječe kvalitete,
6. na novo vzpostaviti razvojna jedra,
7. vnesti novo, povezovalno strukturno raven,
8. oddeliti nova strukturna polja z razdelitvami ali z združevanjem obstoječih morfoloških enot.

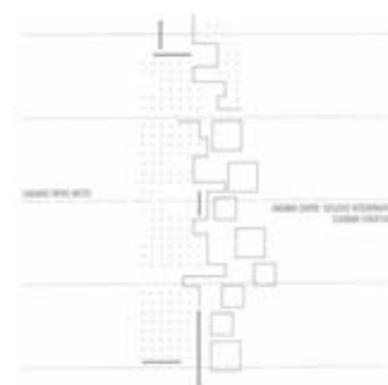
- Sl. 6: Analiza zaznavanja – berljivost prostora med gibanjem.
- Sl. 7: Geometrizacija topoloških struktur in struktur izoblikovanja – zasnova treh strukturnih polj.
- Sl. 8: Zasnova treh območij identitete – sekvence in prehodi.
- Sl. 9: Strukturna zasnova zelenega sistema.
- Sl. 10: Strukturna zasnova Dunajske ceste.
- Sl. 11: Zasnova povezovalnega tkiva med velikomestnim in malomestnim merilom.
- Sl. 12: Zasnova mestnega zelenja.
- Sl. 13: Zasnova izoblikovanja javnega prostora in razporeditve programskih težišč.
- Sl. 14: Zasnova linearnih in polarnih zgostitev.
- Sl. 15: Zasnova uličnega oboda.
- Sl. 16: Zasnova vertikalnih zgostitev.



9



10



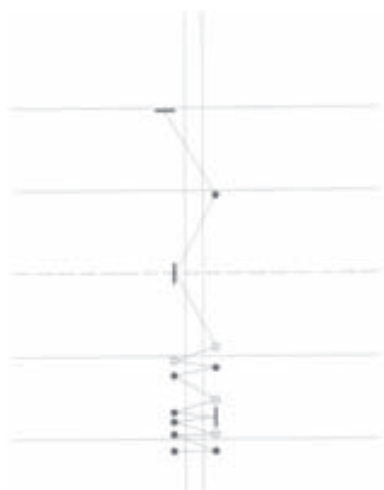
11



12



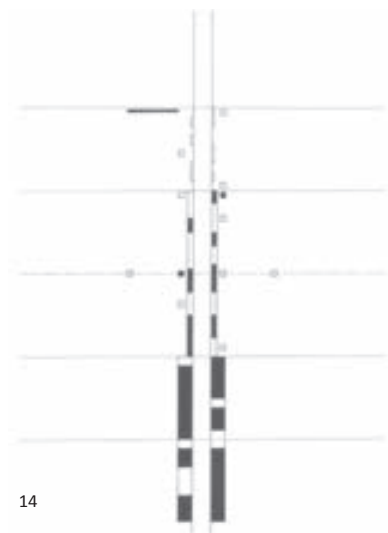
13



16



15



14

Jurij Kobe_ PROSTOR KARLOVŠKE – DOLENJSKE CESTE V LJUBLJANI_ urbanistična delavnica & seminarski projekt

Mentorja_ Jurij Kobe, Rok Žnidaršič

Študentje_ Seminar Kobe, Fakulteta za arhitekturo_ Ajda Kranjc, Boštjan Košir, Kaja Kotnik, Kristina Frelj, Mojca Kranjc, Neža Kravanja, Špela Kranjc, Urša Koželj, Vesna Lapuh, Romana Erklavec, Jana Furman, Jernej Frangež, Aleks Tovornik, Hana Geder, Maja Trampuž, Janez Gačnik, Matic Smolej, Andraž Starčič, Žiga Kerševan, Nejc Lebar, Peter Prinčič, Peter Plantan, Dejan Fortuna, Maša Ogrin, Evgen De Gleria, David Azinović, Klemen Podjed, Domen Radosavljevič, Domen Barovič, Bima Kolenc, Nina Grlica, Mateja Obid, Karin Rožman, Anja Jutraž, Gorana Stipeč, Luka Školaris, Alenka Dolenc, Renata Jakopin, Jure Zule, Nadja Hribar, Ina Radšel, Nataša Blažko, Tomo Stanič, Nika Šturm

Ostali sodelujoči_ mag. Miran Gajšek_ predavanje_ O strategijah razvoja ljubljanskih vpadnic_ Dolenjska cesta

Leto_ 2006/2007

Dolenjska cesta predstavlja eno od petih glavnih mestnih avenij. Poteka po eni najstarejših poti, ki so ta prostor že pred rimskimi časi povezovala z jugovzhodnim delom današnje Evrope in do nedavnega tudi Evropo z južno Azijo.

Kljub njeni pomembnosti lahko rečemo, da prostor te mestne vpadnice še ni bil deležen temeljitejšega strateškega prostorskega in oblikovnega premisleka. Zvečine se je dograjeval najprej naključno, pozneje pa je bil urejevan predvsem na nivojih coningov, ki so opredeljevali v glavnem poslovno proizvodna območja južno ob Dolenjski cesti.

V prvi fazi projekta v zimskem semestru so mešane skupine II., III. IV. in V. letnika obdelovale celotno območje ceste:

Analiza prostora celotnega poteka ceste je obsegala teme: Lega v mestu, navezave na zaledje, Analiza obstoječih prostorskih značilnosti prostora; nove sugestije? (zaznavna analiza), Programska analiza: stanovanjska, poslovna, storitvena in proizvodna dejavnost, Večje zelene površine; visoko rastje, gozd, odprte površine, vodne površine, Mreže zazidav v prostoru, morfologija, Višina obstoječe zazidave, dominante, pogledi, Obstoječa in ev. možna nova mreža pomembnejših komunikacij na območju (strukturna analiza), Analiza generičnega tkiva, Prometna analiza (javni, individualni, peš promet ...)

Območje Karlovške – Dolenjske ceste so skupine obdelovale po segmentih: Prostor Levstikovega trga, Prostor južnega vhoda v Tunel, Prostor križanja z Gruberjevim kanalom, Prostor ob vstopu na Strelišče, Rudnik, Peruzzijeva cesta, London, Semenarna, Vstop v mesto z obvoznice.

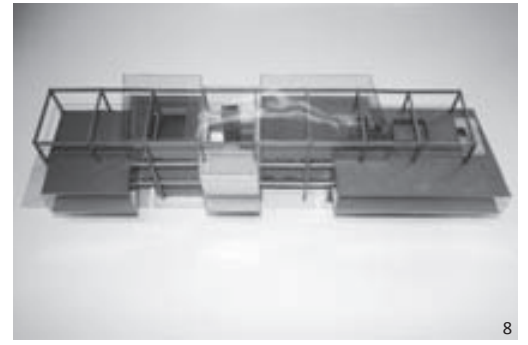
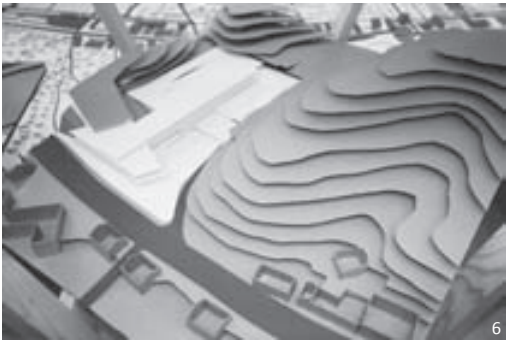
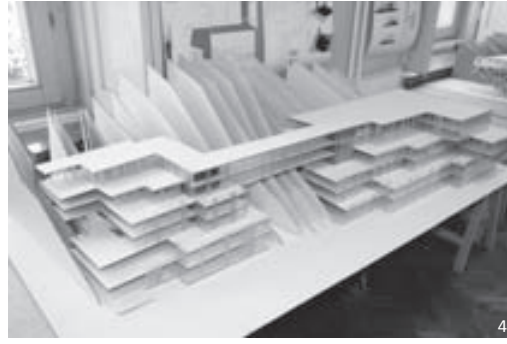
Prostorska in programska analiza sta prikazali številne še neizkoriščene možnosti, ki jih nudi prostor tako v programskem kot v prostorskem pogledu. Programsko–prostorsko obravnavano območje odpira velike vrzeli, ki so lahko namenjene pozidavi. Zanimiv je tako predel od Levstikovega trga do križanja z Gruberjevim kanalom – zlasti v svoji nivojski razgibanosti, nastali zlasti z novim potekom Karlovške ceste, kot tudi nadaljnji potek proti jugovzhodu, kjer smo pričeli danes ne dovolj neizkoriščenemu vzporednemu poteku ceste in železnice.

Druga faza projekta je predstavljala individualno delo na posamezni nalogi z območja, ki ga je v skupini posameznik obdeloval:

- II. letnik_ mladinski hotel (parkiranje v suterenu), Varianta: muzej z vstopom v Botanični vrt,
- III. letnik_ sodobna poslovna zgradba s spremljajočim programom, javno pritličje, parkiranje v suterenu,
- IV. letnik_ mali hibrid: a.) mediateka, javno pritličje in parkiranje v suterenu, b.) kulturni center, javno pritličje in parkiranje v suterenu,
- V. letnik_ veliki hibrid: na pomembnejših vozliščnih mestih: hotel višje kategorije s kulturno-kongresnim centrom, javno pritličje, navezava na železniško proggo. Objekti na območju sestopa z avtocestnega obroča naj vključujejo tudi ureditev javnega P+R, se je seminarskemu delu priključil šele v poletnem semestru. Nalogi:
 - a.) izkoristek jeklenega skeleta obstoječe zgradbe, predvidene za rušenje v območju novo oblikovanega mestnega parka 'Špica'.
 - b.) peš in kolesarska brv med Gornjim trgom in staro Karlovško.



Sl. 1, 2: Predstavitev prve faze, december 2006.
Sl. 3 - 8: Zaključna razstava Fakulteta 2007.
Sl. 9 - 11: Razstava Piranski dnevi arhitekture 2007.
Sl. 12, 13: Razstava ljubljanski Magistat 2007.



Projekt je bil predstavljen

Zaključna razstava Fakulteta za arhitekturo, 2007.

Razstava Piranski dnevi arhitekture, 2007.

Razstava v Zgodovinskem atriju ljubljanskega Magistrata, 2007.

Jurij Kobe_ PALAČA CELOVŠKA, LJUBLJANA_ idejni projekt

Avtor_ Jurij Kobe
 Sodelavci_ Tina Marn, Domen Bergoč, Ina Radšel
 Kvadratura_ 54.788,00 m²
 Leto_ 2008

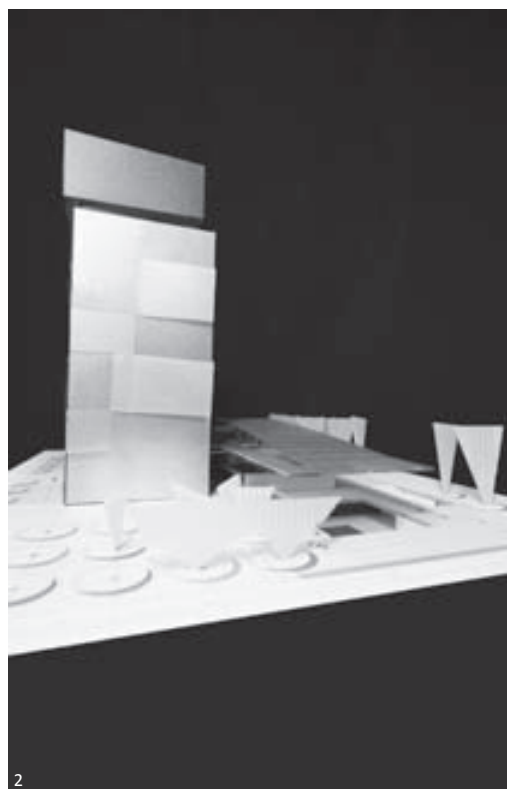
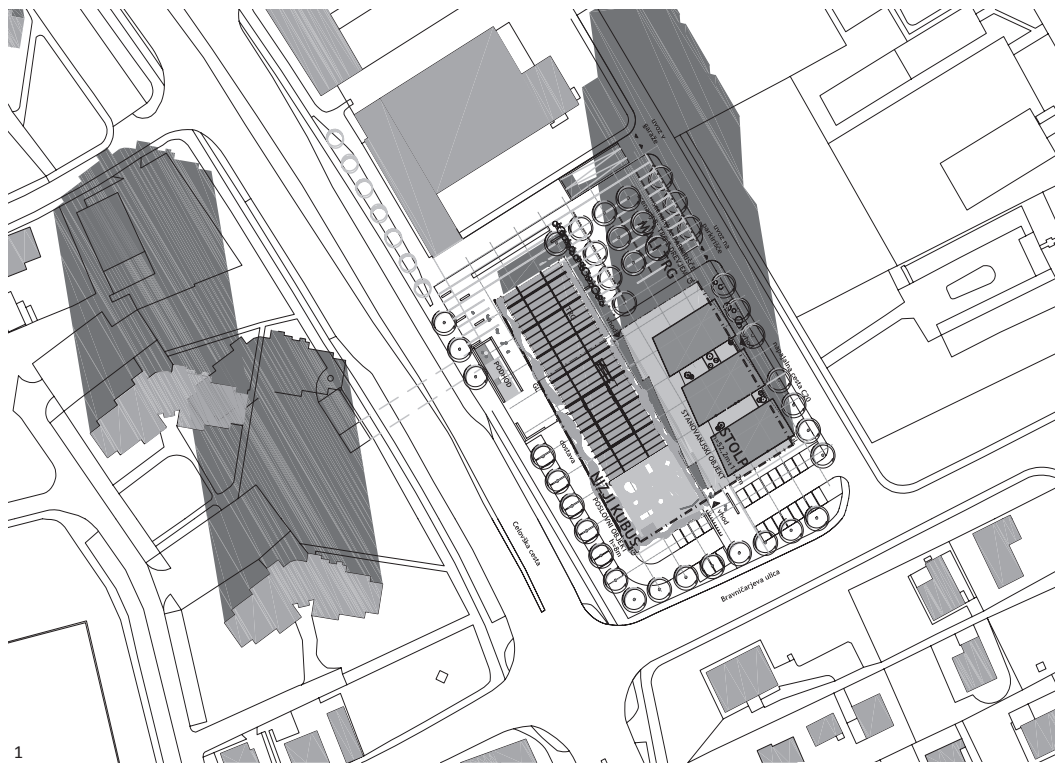
Poslovno-stanovanjski kompleks naj bi v soigri z nasproti stoječimi stanovanjskimi stolpi arhitekta Ilije Arnautovića tvoril enega od višinskih poudarkov prostora Celovške ceste. Njegovo kompozicijo sestavljajo: od ene glavnih mestnih avenij nekoliko odmaknjen stolp, ob njem je umeščen nižji kubus, ki ga na severu zaključuje Mali trg.

Nadzemni del Stolpa oblikujejo trije segmenti: Parter z mezaninom in etažo je namenjen predvsem poslovnim programom. Srednji del Stolpa je namenjen nastanitvenim enotam.

Telo tega dela zgradbe je z zamiki oblikovano tako, da imajo posamezna stanovanja iz svojega osrednjega bivalnega prostora omogočen pogled vzdolž jugovzhodne smeri Celovške ceste, proti središču mesta z Gradom in Golovcem kot *point de vue*.

Poudarjeno drugače je oblikovan vrhnji del zgradbe, ki ga okrona penthouse s stanovanji *a' la carte*, vsako s pripadajočo teraso, ki omogoča popolno zasebnost. Nižji kubus, telo z dvema etažama nad terenom, je namenjeno poslovni in gostinski dejavnosti in se proti mestnemu parterju odpira tako po svojem obodu, proti prostoru Celovške, kot na intimnejšo Notranjo ulico.

Mali trg je razširjen, odprt, a nadkrit prostor ob Celovški, katerega osrednji del je izoblikovan v poglobljen atrij, ki atraktivno urbano življenje razširja v suterenski nivo in s tem tudi osmišlja že obstoječ, danes nekoliko zapostavljen podhod pod Celovško cesto.



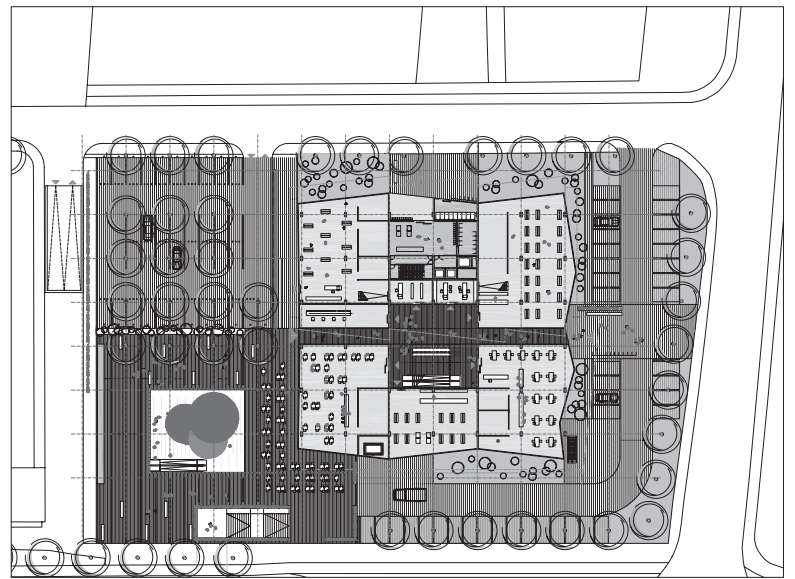
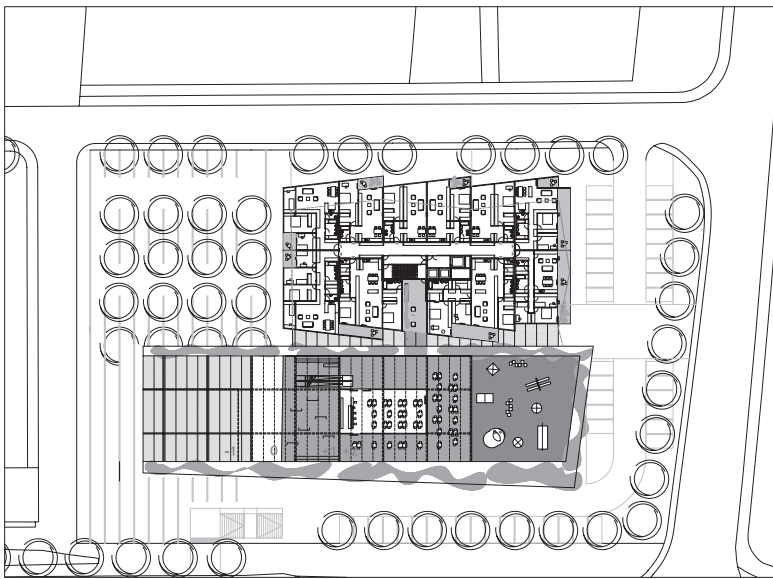
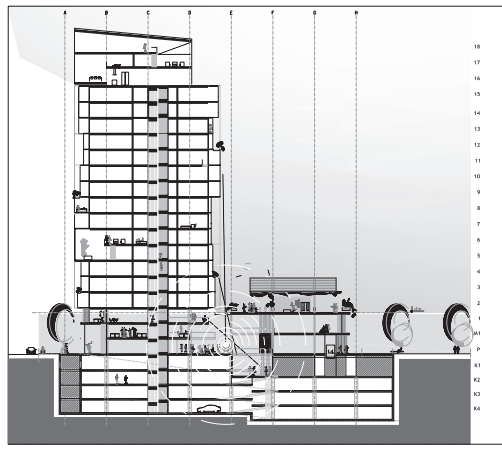
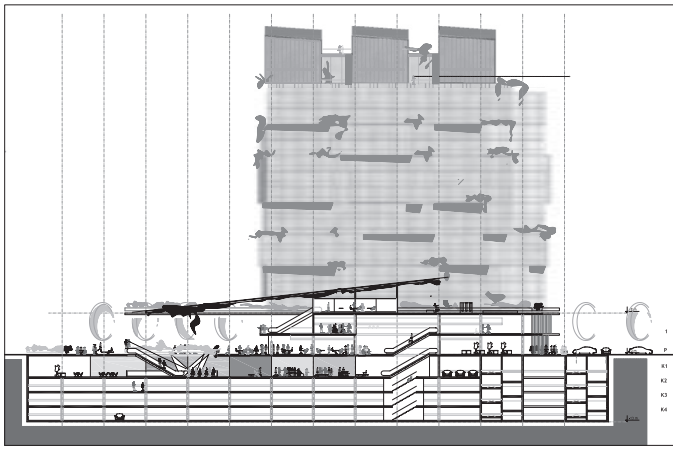
Projekt je bil predstavljen

Jurij Kobe & Al.: Deli mesta, Ljubljana; DESSA, 2010.

COBISS zapis

CIP 711.4(497.451.1)(082)
 ISBN 978-961-90426-9-4
 253165312

- Sl. 1: Situacija.
- Sl. 2: Fotografija makete 1.
- Sl. 3: Fotografija makete 2.
- Sl. 4: Fotografija makete 3.
- Sl. 5: Vzdolžni prerez.
- Sl. 6: Prečni prerez.
- Sl. 7: Tloris urbane terase.
- Sl. 8: Tloris parterja.
- Sl. 9: Pogled s Celovške ceste proti Gorenjski.
- Sl. 10: Pogled s križišča proti centru.
- Sl. 11: Pogled iz atrija.



Maja Kovačič_ SREDIŠČE MOST OD KLINIČNEGA CENTRA DO KAJUHOVE CESTE V LJUBLJANI_ diplomska naloga

Študentka_ Maja Kovačič
Mentorja_ Jurij Kobe, Rok Žnidaršič
Leto_ 2010

Diplomska naloga Maje Kovačič v obsežnejšem delu obravnava širše območje Zaloške ceste od Kliničnega centra do Kajuhove ceste, ki je danes glede na druga mestna središča prostorsko in oblikovno razmeroma zastopavljeno. Delo, poleg funkcionalne organizacije tega prostora z vidika sodobne mestotvorne rabe, posveča poseben poudarek navezavi že grajenega tkiva tega dela mesta na reko Ljubljanico. To vsekakor sodi v sklop širših tovrstnih prizadevanj v celostnem oblikovanju našega mesta in po mojem mnenju pomeni dobrodošlo in tvorno osnovo za razmišljanje o novi podobi središča Most in širše. Območje je zaradi velikosti, različne programske razporeditve ter lažje prezentacije deljeno v štiri sklope.

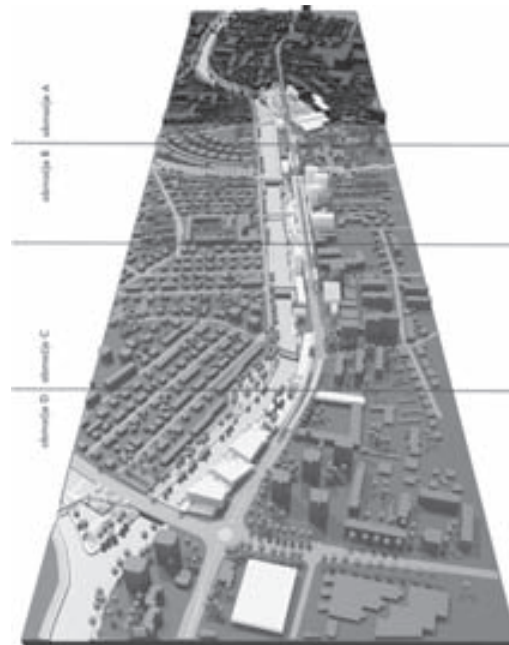
A – OBMOČJE BOLNIŠNIC

Zahodni segment deluje kot tampon vpadnici, ki je močno pozidan z bolnišničnim in delno stanovanjskim programom. Tu predlaga rušitev degradiranih stanovanjskih hiš in oblikuje »bolnišnični« park. Da bi se najbolj približal reki Ljubljanici, park spusti za nivo nižje od ceste, da se umakne od hrupa in pločevine cest. Cesto nad parkom oblikuje v loku, kot poudarek dogajanju pod njo.

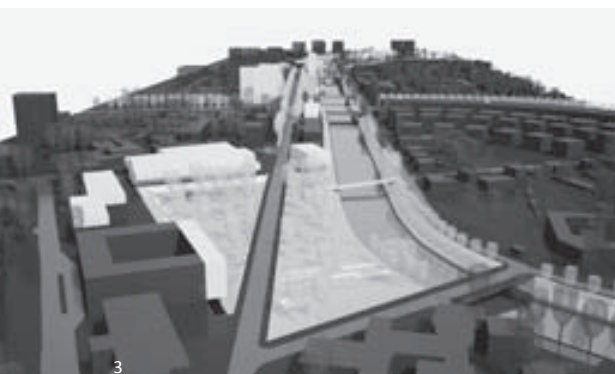
Površina parka se po celi južni strani prilagaja reki Ljubljanici, preostale tri strani sledijo poteku nekdanje struge Ljubljanice, regulirane leta 1835. Na SZ novi bolnišnični park omejuje porodnišnica, ki se danes

oblikovno ne navezuje na mestno vpadnico, saj je njen vhodni prostor spuščen v kletni nivo. S spuščnim parkom pridobi na pomenu vhod obstoječe zgradbe. Temu sledijo dograjeni in nadomeščeni objekti, ki obrobajo park. Zelene površine so z brvjo, ki se spušča iz osi Koblarjeve ulice, povezane s sosednjim bregom. Oblikovanje parka sledi geometriji ob njem stoječih kubusov, zato so v smeri sever-jug oblikovane linijske poti in vodni elementi.

Pod nivojem ceste je nanizan utilitarni program: razstavni prostori z depoji, varstvo otrok, sanitarije, kavarna, prehrana.



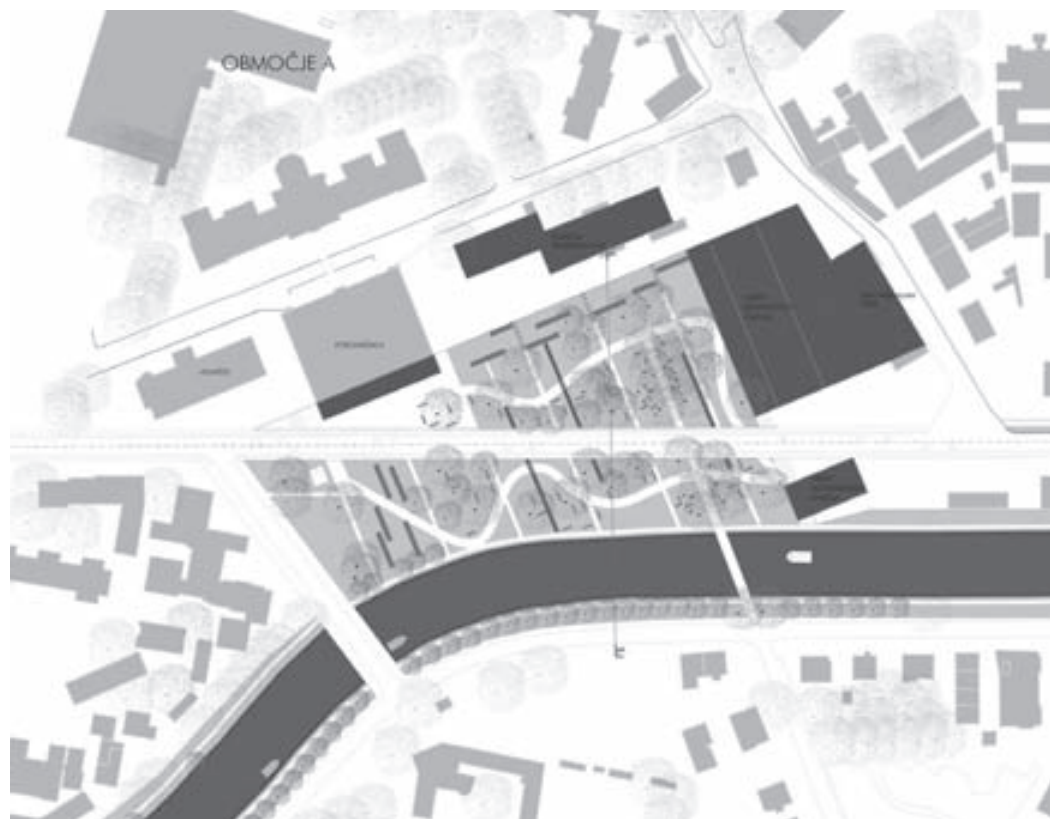
1



3



4



2

Sl. 1: Pogled na celotno območje.

Sl. 2: Situacija območja bolnic; situacija nivo ceste_m:1000.

Sl. 3: Območje bolnišnic, v bližino vodne gladine spuščen nivo parka upraviči spuščeni nivo vhoda v novo porodnišnico in zbližuje urbani prostor ambientu reke.

Sl. 4: Območje bolnišnic, spuščeni prostor parka pod nivo Zaloške ceste se približa gladini Ljubljanice, poleg izhodov obstoječih zgradb nudi možnost organizacije funkcionalnih prostorov parka: razstavni prostor in depoji, lokali, sanitarije, itd. pod traso obstoječe in razširjene Zaloške.

B – OBMOČJE STANOVANJ IN PARKA MOSTE

Območje B na zahodni strani zamejuje križišče Zaloške in Grablovičeve ceste, na vzhodni pa se zaključuje s križanjem Zaloške in Proletarske.

Vstop v območje bolnišnic ponazarja na novo zasnovan lebdeč objekt z bolnišničnim programom na jugovzhodnem delu križišča. Stanovanjski program, rušene degradirane hiše na obeh straneh ceste nadomesti v stolpičih na severni strani Zaloške ceste, ki se nadaljujejo od stoječe stanovanjske stolpnice proti zahodu. Garažni prostori so urejeni v suterenskem nivoju. Stolpnice ob križišču s svojo vertikalo poudarjajo vozlišče. Južno stran oblikuje s parkovnimi površinami, ki se navezujejo na Ljubljano in predstavljajo prostor nasproti stoječim stolpnicam. Park je tu oblikovan vzdolž Ljubljane. Kaskadno se spušča in se postopoma naveže na vodo.

Obravnavano območje se na južni, obrečni strani Zaloške zaključuje z objektom v osi Proletarske ulice, kjer oblikovno nadaljuje dialog z obstoječo zazidavo. V objekt so umeščeni prostori Četrtna skupnosti Moste in poslovni program. Povezavo s programi na Kodeljevem predstavlja brv v osi Ulice Jana Husa.

C – OBMOČJE ČETRTE SKUPNOSTI MOSTE

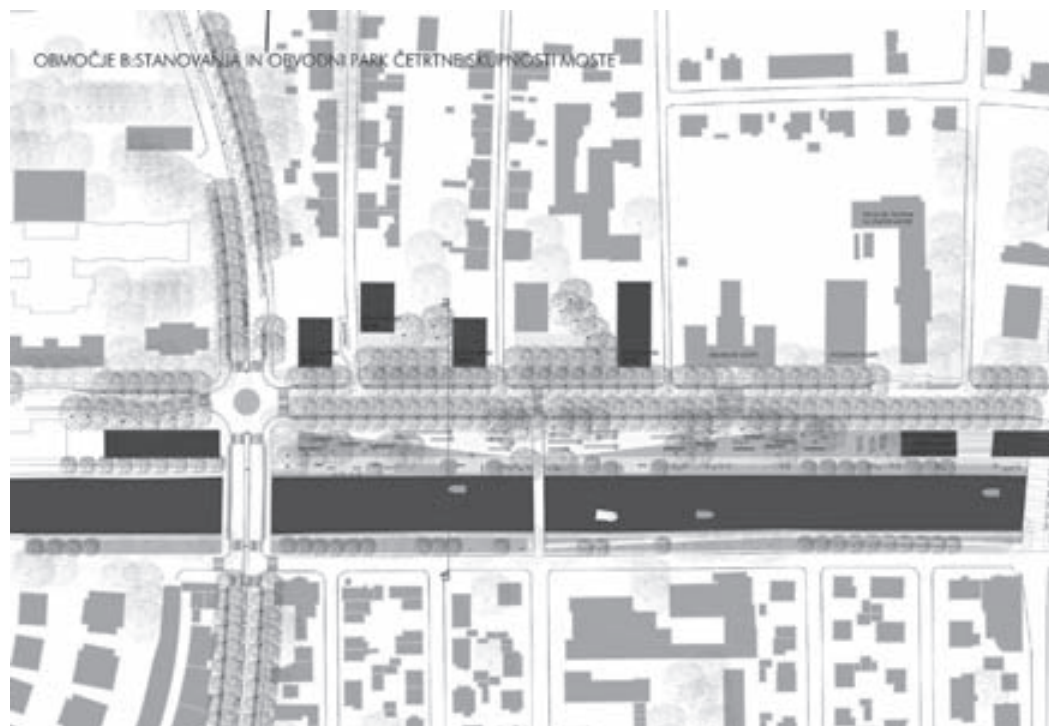
Središče četrtna skupnosti zaznamujejo trgovski, kulturni in poslovni program. Z ukinitvijo mirujočega prometa na nivoju ceste in rušitvijo degradiranih hiš na južnem obrečnem delu Zaloške bi prostor, ki kliče po močnejši programski navezavi in dopolnitvi mestotvornih funkcij, dobil nov urban značaj. Postane naj razširjeno območje trgovskih, kulturnih in poslovnih dejavnosti.

Mirujoč promet umesti v suteran. Tako se izoblikujejo površine mestnega trga, ki jih nadaljuje čez cesto, proti jugu. Na vzhodni in zahodni strani, na mestu odstranjenih degradiranih hiš in bivše tovarne Teol oblikuje longitudinalna lebdeča kubusa vzdolžno ob Ljubljani, ki objemata tržne površine. Osrednji prostor postane prostor za druženje in posedanje in predprostor vhoda v Španske borce. Reminiscenco na nekdanjo tovarno predstavlja obstoječ dimnik, ki je vkomponiran v nov odprt prostor.

Poslovni program zapolni že omenjeni volumen na skrajnem zahodnem delu območja C. Knjižnični program, v navezavi na Španske borce pa umesti v vzhodno lamelo. Trgovski, navezujoč na tržnico, pa v zahodno. Obe lameli tvorita proti središču pokrite zunanje površine: vzhodna služi za površine knjižnega sejma, zahodna pa za pokrit zunanji prostor svetličnega trga. Kubusa sta z mostom povezana na sosednji breg – Kodeljevo in na suteranski nivo ob Ljubljani, kjer so kioski mešanega značaja, orientirani proti Ljubljani. Zahodni most, namenjen tudi dodatnim površinam za tržnico se nadaljuje v osi Pugljeve ulice, medtem ko vzhodni nadaljuje cesto Na peči in se krožno zaključuje v osi Pokopališke ulice.

D – OBMOČJE PROTI KAJUHOVI

Območje D na zahodu zaznamuje Dvorec Selo, na vzhodu pa se zaključuje s križiščem Zaloške in Kajuhove ceste. Sedaj prostor posamičnih nizkih stanovanjskih hiš in bencinske črpalke na južni strani ceste, postane prelep obrečni prostor, ki se z novim kulturnim programom Hiše plesa navezuje na Dom španskih borcev in trgovskim programom v skrajnem SV delu območja.



5

Oblikovanje volumnov narekuje okolica. Tako križišče, ki je na SZ in JV artikurirano s stolpnicami stanovanjskega značaja, ponuja možnost longitudinalnega oblikovanja Hiše plesa. Le-ta bogati kulturno središče in pod isto streho združuje večnamenski teater, šola plesa in hotel. Gledano širše – regionalno – pa je objekt s takšno vsebino mišljen za širšo Ljubljano, ki je trenutno brez omejenega središča. Dvorec Selo, zaradi njegove arhitekturne vloge v prostoru, v predelu zahodnega kraka povišam, da sledi arhitekturni zasnovi ostalega objekta. Nasproti nadvišanega kraka stoji prizidek nekdanjega Karmeličanskega samostana, ki je sicer prazen, vendar ima zgodovinsko in arhitekturno vlogo. Tu je vodila misel o spoštovanju do dobrega v prostoru ter iskanje načina, kako se to lahko ponovno uporabi.

Projekt je bil predstavljen

Diplomska razstava na Fakulteti za arhitekturo, december 2010.
Središče Most, Od Kliničnega centra do Kajuhove ceste v Ljubljani, Desni atrij Mestne hiše v Ljubljani, april 2011.

Razstava diplomskega dela v okviru »ZAMETKI« in »TEDx«, Pod krovom naslovom Dan idej v Španskih borbah, november 2011.

Predavanje na Urbanističnem inštitutu RS z naslovom »PROSTORSKA ZASNOVA SREDIŠČA MOST, Reurbanizacija ljubljanskega predmestja ob Zaloški cesti; oktober 2011, predavateljica: Maja Kovačič.

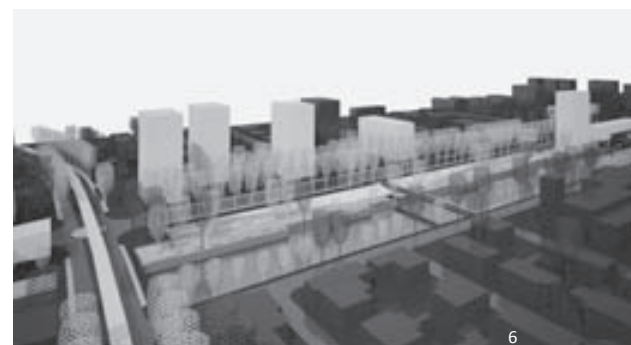
Nominacija za Študentsko Plečnikovo priznanje za nalogo Oblikovanje središča Most v Ljubljani z idejno zasnovano Hiše plesa, 2011.

Sl. 5: Območje stanovanj in parka, situacija nivo ceste_m:1000.

Sl. 6: Območje stanovanj in parka, območje med Grablovičevo cesto in Proletarsko ulico: Dodani stolpiči nadomeščajo sedanji niz stanovanjske zazidave tik ob Ljubljani.

Sl. 7: Območje stanovanj in parka, ureditev obrežja: park se kaskadno spušča na nižji nivo in postopoma prelevi v zeleno površino, s čimer park hote nosi pečat navezave na vodo in oddaljitev od prometnega hrupa. Namenjen je posedanju, ležanju, druženju, prireditvam, gledališču na vodi, itd.

Sl. 8: Območje Četrtna skupnosti Moste, pogled na rečno postajališče ob suteranski etaži, kjer so nameščeni kioski mešanega tipa.



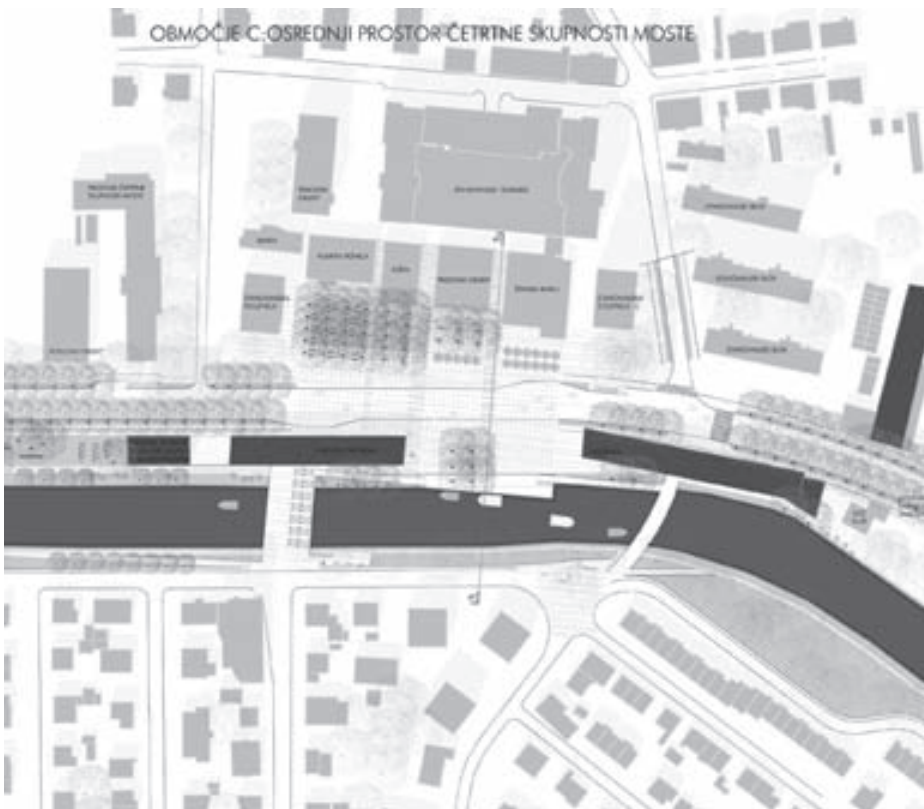
6



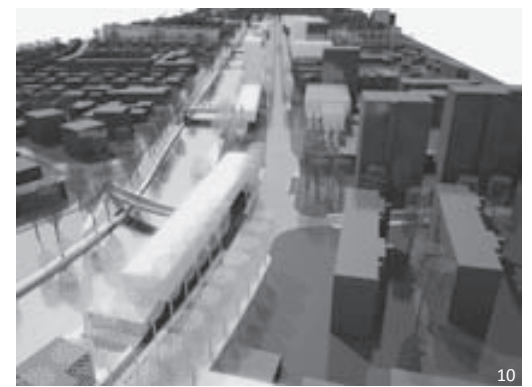
7



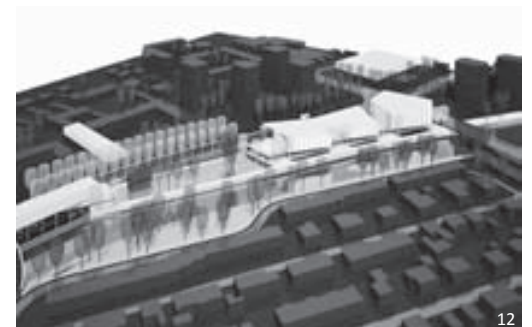
8



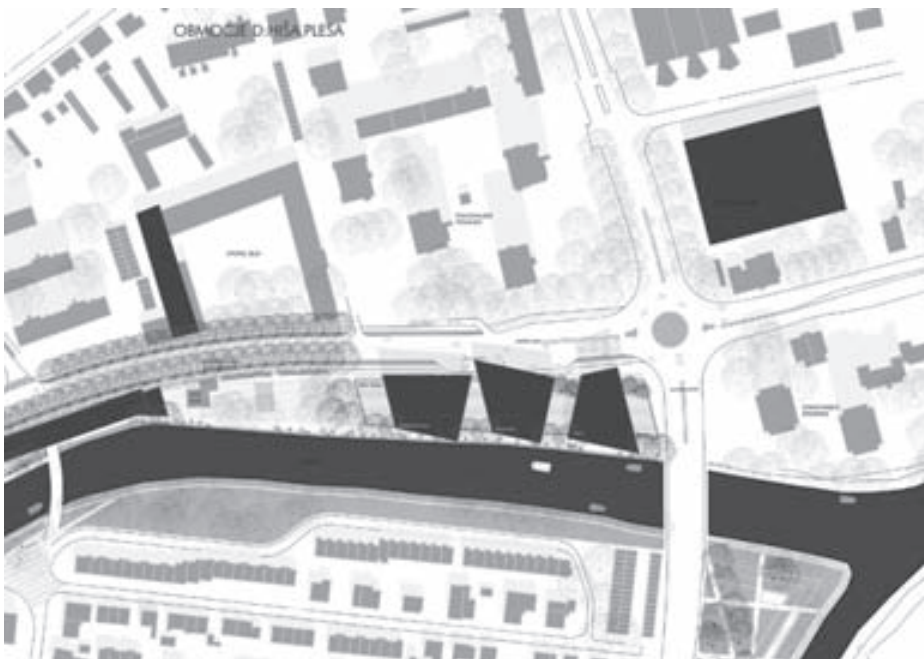
9



10



12



11



13



14

- SI. 9: Območje Četrtna skupnosti Moste, situacija nivo ceste_m:1000.
- SI. 10: Območje Četrtna skupnosti Moste, pogled na celoto z vzhoda vzdolž Zaloške ceste.
- SI. 11: Območje proti Kajuhovi, situacija_nivo ceste_m:1000.
- SI. 12: Območje proti Kajuhovi, pogled na celoto z juga, kjer predprostor Dvorca Selo postane prelep obrečni prostor namenjen raznim prireditvam.
- SI. 13: Območje proti Kajuhovi, pogled na celoto z vzhoda na ulično stran Hiše plesa vzdolž Zaloške ceste.
- SI. 14: Območje proti Kajuhovi, pogled na obrečni prostor.
- SI. 15: Območje proti Kajuhovi, pogled na obrečni prostor: povezujoč javni program v pritličju komunicira z reko.
- SI. 16: Območje proti Kajuhovi, ena od možnosti dopolnitve programa centralnih dejavnosti - Hiša plesa.



16



15

Jurij Kobe_ PROSTOR TRŽAŠKE CESTE V LJUBLJANI_ urbanistična delavnica & seminarski projekt

Mentorji_ Jurij Kobe, Rok Žnidaršič, Paul Robinson, Karin Rožman

Študentje_ Neža Furlan, Muhamed Gaši, Matevž Gazvoda, Petra Glavič, Jernej Golob, Gorazd Govekar, Nuša Gruden, Sara Hočevar, Monika Homar, Mihael Lunežnik, Jani Petrovič, Monika Rus, Andrej Filipovič, Denis Drazuameric, Damjana Kenda, Tjaša Jerič, Ana Klofutar Hegeršič, Marko Fišič, Jasmina Medanović, Mihaela Vlachova, Tjaša Varšek, Jan Martinek, Bea Avguštin, Mojca Jandrek, Dino Mujić, Jone de Pablo, Sergio Sanches, Špela Žvonkelj, Lucija Penko, Andraž Keršič, Ana Brusič, Katra Jezeršek, Aljoša Kotnjek, Uroš Kogoj, Alja Ceglar, Urška Kopriva, Alja Košir, Aljoša Lipolt

Leto_ 2011/2012

Tržaška cesta poteka po eni najstarejših poti, ki so ta prostor že pred rimskimi časi povezovala z jugozahodnim delom današnje Evrope. Ena od petih glavnih mestnih avenij se, lahko bi rekli, ponaša z eno najbolj zanimivih umestitev v mestni prostor. Njen ravni potek zaznamuje naravna parabola, ki na vsakem njenem mestu omogoča občutenje celovitosti njenega prostora.

Premalo se tudi zavedamo pomembnosti njenega ravnega podaljšanja od viške cerkve naprej proti jugozahodu, kar ni njen originalni potek!

Kljub njeni pomembnosti lahko rečemo, da prostor te mestne vpadnice že dalj časa ni bil deležen temeljitejšega strateškega prostorskega in oblikovnega premisleka. Kot izrazit mestotvoren prostor glavnega mesta je začela to načrtneje oblikovati postavitev mogočnega kompleksa Tobačne tovarne. Na spodnjem koncu Tržaške so v začetku 20. stoletja njen prostor zastavili s postavitvijo nove cerkve sv. Antona Padovanskega. Ob izravnavi njenega poteka, ki je prej vodil mimo najstarejše ohranjene ljubljanske cerkve na viškem pokopališču, je bilo potrebno nadomestilo. V poznih dvajsetih je pomen Tržaške poudarila zazidava malih vil za srednji razred Stanindom, ki je Tržaško nagovorila z zelo skromnim poudarkom. Lahko bi rekli, da od tedaj naprej prostor Tržaške ni bil dojet kot močan urbani potencial. V šestdesetih letih je ljubljanski LUZ – po tedanji Ravnikarjevi smernici postavitev stanovanjskih zazidav v heliometrično geometrijo – zasejal večjo stanovanjsko zazidavo ob srednjem delu njenega poteka, ki jo je spremljala zasnova skromnega trgovskega centra. Poznejše pomembnejše zazidave so se zadrževale v njenem ozadju.

V prvi fazi projekta v zimskem semestru so mešane skupine II., III. IV. in V. letnika z analizo širšega in ožjega vplivnega območja obdelovale celotno območje ceste:

1. strukturna analiza: ožje območje, širši prostor/navezava obravnavanega prostora na kontaktna območja, analiza območja v širši mestni mreži,
2. tipologija, morfologija: tlorisi, prerezi,
3. analiza zgodovinskega razvoja območja, arhivski podatki, arhivski posnetki,
4. foto in video dokumentacija (in interpretacija) območja; teme: grajena strukture, prebivalstvo, gibanje ljudi (pasantov). Pomembne točke, fokusi,
5. programska analiza, promet,
6. topografija, odprti prostori, zelenje, sence.

Analize so prikazale raznolik značaj in mnoge še neizkoriščene možnosti, ki jih nudi prostor tako v programske kot v prostorske pogledu. Programsko – prostorsko obravnavano območje odpira vrzeli različnih obsegov, ki so lahko namenjene pozidavi, odpira pa tudi vprašanje sodobnejših zahtev in načinov bivanja. Od vprašanja posodobitve stanovanj v pogledu prestrukturiranja samih tlorisov, dostopnosti starejšim in oviranim, energetske sanacije zgradb, zadostnih prostorov za otroško igro in druženje tja do potreb po parkirnih oziroma garažnih mestih. Ob tem smo iskali razvojne možnosti danes ne dovolj neizkoriščenemu vzporednemu poteku ceste in železnice.

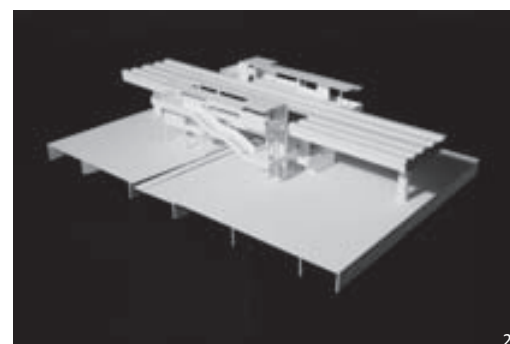
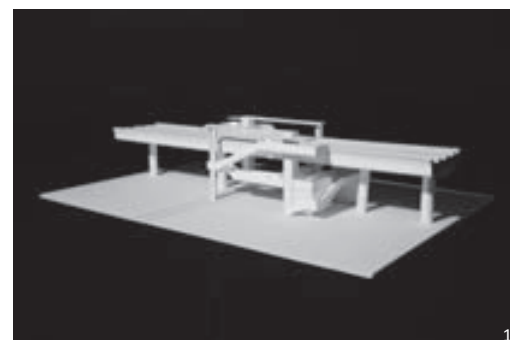
Druga faza projekta v II. semestru je naloga predstavljala individualno delo na posamezni nalogi iz območja, ki ga je v skupini posameznik obdeloval.

Naloge po letnikih:

- I. letnik_ železniško postajališče z izkoristkom prostora pod železnico (javne sanitarije, skate park, kiosk ...),
- II. letnik_ stanovanjska vzidava (interpolacija) južno od Tobačne, javno pritličje, stanovanjski program v nadstropjih,
- III. letnik_ adaptacija&interpolacija zazidave v območjih okoli stare bencinske črpalke – na obeh straneh Tržaške, zagotoviti povezavo z železnico,
- IV. letnik_ hibrid: Mediateka, stanovanja, mala garaža, javni program v pritličju (območje razcepa stare in sedanje trase Tržaške ceste),
- V. letnik_ terminal – garaža, železniška in avtobusna postaja, javni program v pritličju, v navezavi na hotel s kongresnim centrom ali bolnišnico v območju priključka na avtocestni obroč.

Projekt je bil predstavljen

Zaključna razstava Fakulteta za arhitekturo, 2012.



Sl. 1, 2: Železniško postajališče, I. letnik.



Sl. 3, 4: Stanovanjska vzidava (interpolacija) južno od Tobačne, javno pritličje, stanovanjski program v nadstropjih.

Sl. 5: Sanacija stanovanjske zgradave ob stari bencinski črpalki.

Sl. 6: Hibrid: stanovanja, mala garaža, javni program v pritličju (območje razcepa stare in sedanje trase Tržaške ceste).

Ljubljanske vpadnice – Vpogled v izbrana diplomska in magistrska dela skozi primerjavo

Klemen Kušar

UVOD

Na delo v mesto se vozimo z avtomobilom, kolesarimo, hodimo, uporabljamo avtobus. Uporabljamo mestne vpadnice. To so vsakdanje zgodbe 112.000 medobčinskih dnevnih migrantov, ki se vozijo v Ljubljano, zgodbe dobrih 400 kolesarjev, ki – ne glede na vreme – že do 8.00 ure zjutraj prevozimo kontrolno točko proti mestu na Celovški cesti, in so zgodbe do 200.000 vsakodnevnih uporabnikov Ljubljanskega potniškega prometa. Mimo vseh potnikov po neskončno dolgem prostoru mestnih vpadnic vsak delavnik bežijo ambientalne slike. Kot potniki čakajoč na pravo ambientalno sliko/signal za izstop se pripravljamo, da dospemo na svoj cilj. Naše slike so zložbe poti, vozlišč, robov, prostorskih poudarkov in anonimnega tkiva, ki nam skozi raznovrstne kombinacije rišejo karakter vpadnice. Slike so na eni strani rezultat skozi zgodovino načrtovanega prostorskega okvirja in na drugi strani porajajočih se in skorajda naključnih trenutnih aktivnosti. Te kakor slikarsko platno zapolnijo okvir in mu vdahnejo vsebino.

Skozi besedilo poskušam primerjati štiri magistrska oz. diplomska dela, ki so v času zadnjega četrta stoletja poskusila orisati okvir, svojo vizijo razvoja posamezne mestne vpadnice.

ANALIZE

Različnost problemov in načinov, do katerih naloge pristopajo, se kaže že v izbiri analitičnih orodij. V Tabeli 1 so v vrsticah našteje skupine analiz, ki obravnavajo podobno temo in so v nalogah (v stolpcih) velikokrat različno poimenovane s strani avtorjev. Posamezne analize opazujejo določeno skupino lastnosti, ki ima glede na poimenovanje in pristop lahko različen obseg opazovanih lastnosti prostora. Ena analiza pri projektu A lahko pokrije več analiz projekta B. Zaznani vzroki za različnost uporabljenih orodij in poimenovanj so glede na obravnavana dela naslednji:

a.) Različni pristopi k razlaganju delovanja prostora

Analitična orodja v magistrski nalogi Okolje in zaznava okolja med gibanjem (Bonča, 1990) preko matričnega modela sistemsko opiše ambientalne zložbe mesta (slika 1). Odstopa od izbora analitičnih orodij uporabljenih v diplomski nalogi Dunajska cesta v Ljubljani (Štefanec, 1993), kjer delo analizira prostor predvsem skozi prostorske in simbolne poudarke, ne išče pa sistemskih razlag (sliki 2 in 3).

b.) Različna časovna obdobja nastanka del in izbira projektov

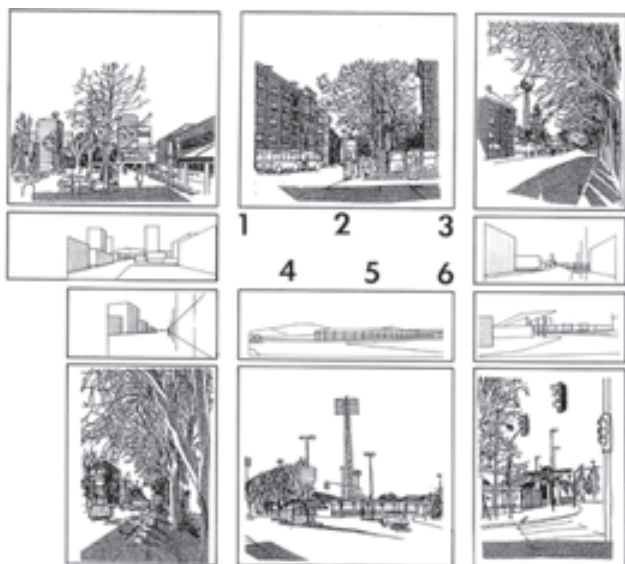
Če se zgoraj omenjeni deli osredotočata bolj na primernost novih posegov v prostor, se drugi dve deli v analizah posvečata predvsem iskanju kompatibilnosti možnih posegov glede na obstoječe stanje. To se kaže predvsem, če primerjamo delo Dunajska cesta (Fabian, 2008) in Dunajska cesta v Ljubljani (Štefanec, 1993). Slednje se ukvarja s simboliko posameznih sekvenc in objektov, z iskanjem novih navezav v prostoru, torej predvsem z elementi, ki vplivajo na mentalno podobo prostora (slika 4). V nasprotju z njo gre delo Fabianove v povsem v drugo smer. Ukvarja se z anonimnim tkivom (slika 5), ki v Štefančevem delu ni omenjeno. Fabianovo zanimajo prostorski akti, lastništvo in način izvedbe. Za pravilno pri umeščanju novih objektov v prostor vzame že upoštevanje prostorskih aktov in se osredotoči bolj na kompatibilnost s sosednjimi objekti. Štefanec razmišlja o pravilnosti postavitve jasnega roba med mestom in obrobjem. Z analizami zazna pravilnost postavitve monumentalnega objekta na mejo med takratnim mestom in obrobjem. Kompatibilnost posega z okolico je pri njem v drugem planu. Upraviči jo predvsem s simbolnim pomenom objekta v prostoru.

Tabela 1: Primerjava poimenovanja analiz glede na posamezno obravnavano delo

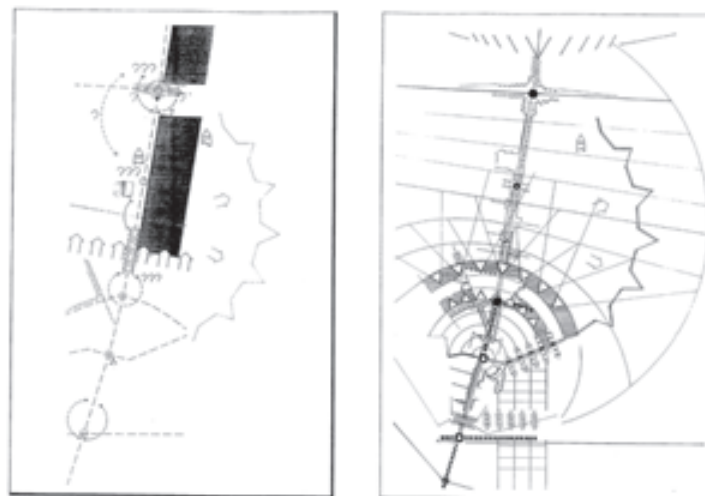
	Bonča, 1990	Štefanec, 1993	Hočevar, 2000	Fabian, 2008
Matrika analiz	Skupni red	Zgodovina	Zgodovina	Zgodovina
	Okolje-gibanje	Vidna podoba	Geomorfološke danosti	-
	Ambientalne zložbe	Vidna podoba	Ambientalne zložbe	Cesta-percepcija, Odprti javni prostor
	Smiselnost, Okolje-gibanje, Ambientalne zložbe	Vidna podoba, Mentalna podoba	Strukturno percepcijska	Segmentiranost, Dejavnosti, Višinske prostorske dominante
	Dostopnost, Ambientalne zložbe, Povezanost, Okolje-gibanje	Vidna podoba, Mentalna podoba, Komunikacije	Promet, Parkirne površine	Prečne ulice, Dostopi-parkiranje-garaže
	Skupni red, Oblikovna členjenost, Dostopnost, Ambientalne zložbe	Morfologija	Zrnatost	Stavbni agregat
	Okolje-gibanje	Morfologija	Zelene površine	Prečne zelene povezave, Odprti javni prostori
	Primernost, Povezanost	Mentalna podoba, Komercialna shema, Kultura, Izrabljenost stavbnega fonda	Raba	Namembnost, Mešana raba, Javno pritličje
	Identiteta, Dostopnost, Elementi okolja zgradbe	Morfologija	Morfologija	Stavbni agregat, Zahodna vs. vzhodna stranica, Prostorski ureditveni pogoji na območju obravnave
	Ambientalne zložbe	Mentalna podoba, Izrabljenost stavbnega fonda	Višine objektov	Višinske prostorske dominante
Vitalnost	-	-	-	



1



3



PROBLEMSKA KARTA

KOMPOZITNA MENTALNA KARTA

4



SEKVENČNA SLIKA PROSTORA

1993 februar

2

Sl. 1: Matrika ambientalnih zložb glede na ustroj prometa (Bonča, 1990).

Sl. 2: Zemljevid sekvenčnih slik prostora Dunajske ceste (Štefanec, 1993).

Sl. 3: Sekvenčne slike prostora Dunajske ceste (Štefanec, 1993).

Sl. 4: Problemska in kompozitna mentalna karta (Štefanec, 1993).

Sl. 5: Segmentiranost Dunajske ceste glede na trenutno izoblikovanost magistrale (Fabian, 2008).



c.) Različna stopnja izgrajenosti izbranih vpadnic

Diplomska naloga z naslovom Arhitektura ljubljanske južne vpadnice (Hočevar, 2000) v nasprotju z drugimi tremi deli, ki analizirajo bolj ali manj izgrajeno vpadnico, raziskuje prostor še neobstoječe južne vpadnice. Cilj naloge je oblikovanje novega grajenega prostora ob vpadnici v takrat še relativno slabo poseljenem območju. Posledično so analize nastavljene bolj široko in ne zaidejo v razlago detajlov (slike 6–9), to je simbolne vrednosti posameznih obstoječih objektov (Štefanec 1993) (sliki 10 in 11). Ti namreč še ne obstajajo.

d.) Različnost dojemanja vloge prepoznavnosti vpadnice

Med deli obstajajo razlike v dojemaju vpliva posegov na prepoznavnost mestne vpadnice. Tu skorajda vsako delo postavi svoje stališče. Prikaže se paleta analiz in strategij, ki:

- ciljajo na iskanje celostne podobe vpadnice in njenega razlikovanja od drugih vpadnic v mestu z uvedbo rondojev (Hočevar, 2000),
- utrjujejo prepoznavnost vpadnice preko posameznih projektov vzdolž nje (Štefanec, 1993),
- iščejo sistemske rešitve 'zarobljanja' prostora vpadnic z anonimnim tkivom in posledično poenotenja izgleda vpadnic (Fabian, 2008).

MODELI

Na podlagi analiz dela oblikujejo modele, ki jih preverijo na več lokacijah. V nadaljevanju modeli služijo kot orodja, preko katerih avtorji zasnujejo projekt. Zasnova južne ljubljanske vpadnice (Hočevar, 2000) v modelu združi rezultate več analiz: programsko-morfološke, pomensko-kvalitativne, analize višin in parkirnih površin. V analizah avtor išče prostorske vzorce v že obstoječih izgrajenih vpadnicah. Ugotovljene lastnosti oz. vzorce nato aplicira na novo tkivo južne vpadnice. Ti vzorci nato služijo kot podlaga za oblikovanje fizične podobe projekta (slika 12-13). Podobno tudi Bonča skozi aplikacijo analitičnih orodij na prostor Dunajske oziroma takratne Titove ceste pridobi vzorec urejanja prostora, ki ga nato smiselno na novo uredi na primeru nove mestne vpadnice. Ta bi povezala Litijsko, Zaloško in Šmartinsko cesto (slika 14). Skupaj z matrikami zložb je model hkrati tudi že projekt magistrskega dela, saj ponudi orodje za analizo prostora. To orodje nato uspešno uporabita tako Hočevar kot Štepanec v svojih diplomskih nalogah.

Model diplomske naloge Dunajska cesta (Fabian, 2008) govori o zgoščevanju tkiva ob robu mestnih vpadnic. V svojem modelu avtorica izhaja iz omejitev in kritične presoje prostorskih aktov, ki veljajo za ta prostor. Glede na prostorske akte, parcelacijo in lastniško strukturo zasnuje model, ki sistematično rešuje problem propadajoče in prostorsko potratne zazidave vzdolž mestne vpadnice (slika 15). V nasprotju s Fabianovo Štefanečeve analize ne oblikuje splošno aplikativnega modela. Iz analize celotnega prostora Dunajske ceste oblikuje prostorske omejitve, iz katerih razvije volumen nasproti Bežigradskega stadiona.



6



7



8



9

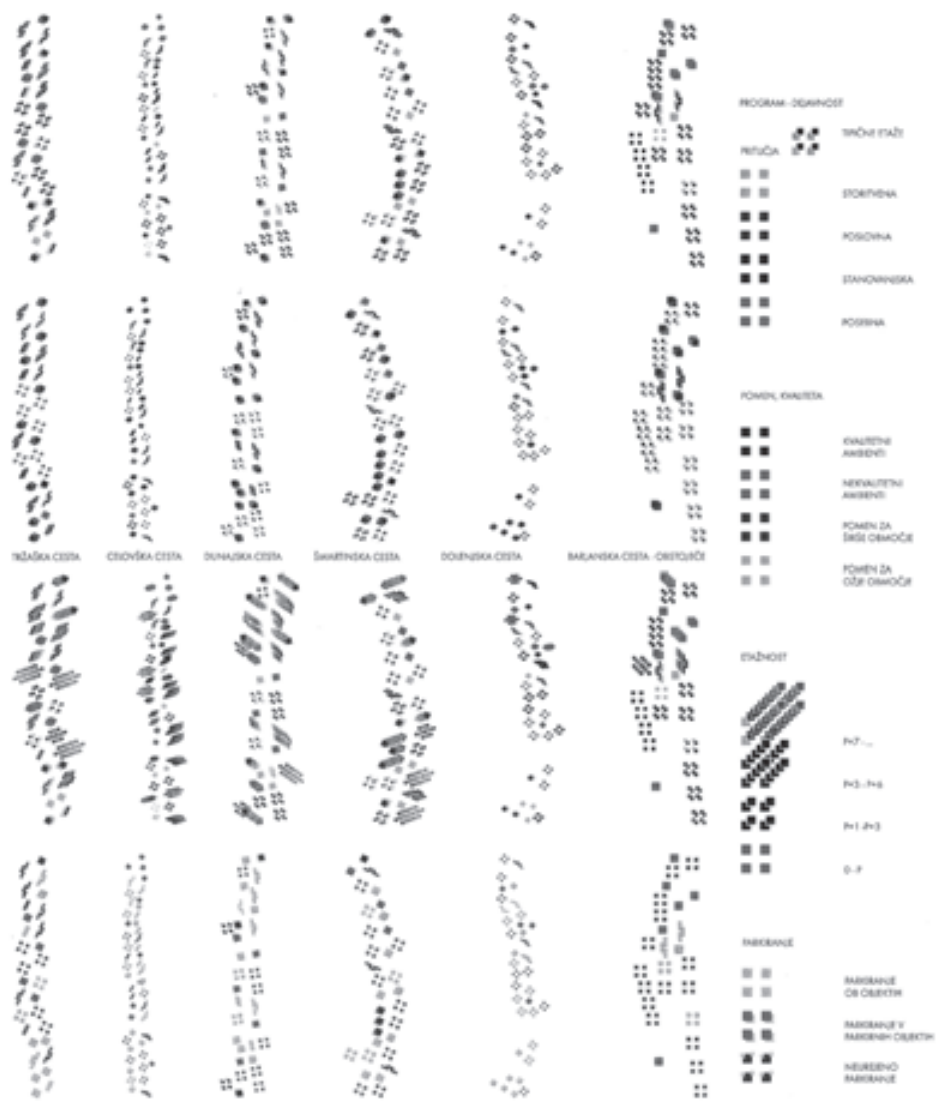
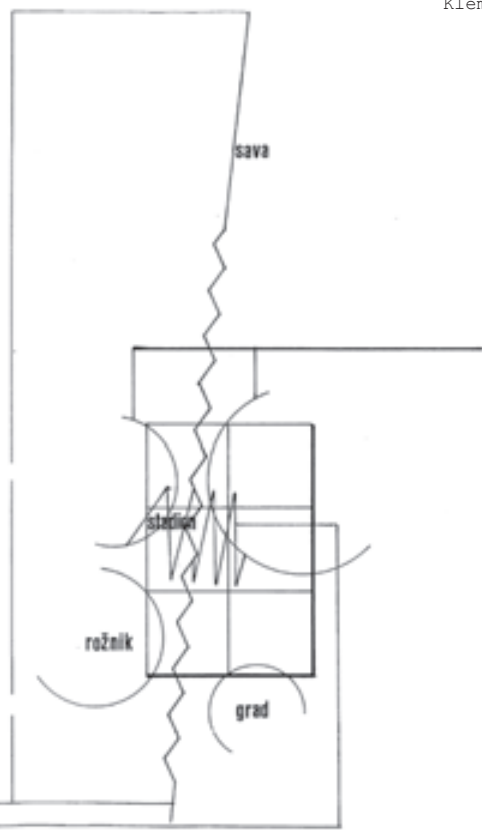
- Sl. 6: Analiza kvalitete obstoječega tkiva (Hočevar, 2000).
- Sl. 7: Strukturno percepcijska analiza (Hočevar, 2000).
- Sl. 8: Analiza zrnatosti (Hočevar, 2000).
- Sl. 9: Analiza zelenih površin (Hočevar, 2000).
- Sl. 10: Karta kulturnih, izobraževalnih ustanov in objektov pod spomeniškim varstvom (Štefanec, 1993).
- Sl. 11: Zeleni prospekt (Štefanec, 1993).
- Sl. 12: Analiza lastnosti ljubljanskih vpadnic skozi programsko-morfološko in pomensko-kvalitativno analizo ter analizo višin in parkirnih površin (Hočevar, 2000).
- Sl. 13: Aplikacija lastnosti ljubljanskih vpadnic na novo tkivo južne vpadnice (Hočevar, 2000).



10



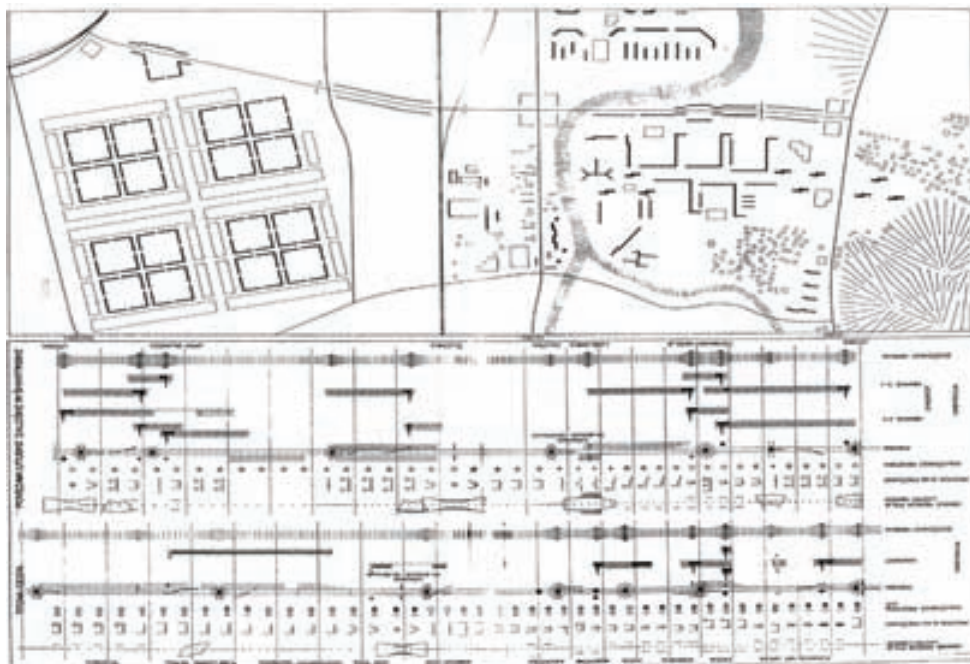
11



12



13



PROJEKTI

Cilj nalog je predlagati okvir razvoj prostora ene ali več mestnih vpadnic. Obravnavana dela tako oblikujejo predloge na več nivojih:

- a.) Nivo analitičnega orodja za prepoznavanje značilnosti prostora (Bonča, 1990),
- b.) Nivo zasnove (dveh) poslovnih objektov ob Dunajski cesti nasproti Bežigrajskega stadiona (Štefanec 1993),
- c.) Nivo zgoščevanje propadajoče in prostorsko potratne zazidave znotraj karejev ob Dunajski cesti (Fabian, 2008),
- d.) Nivo celostnega oblikovanja južne mestne vpadnice (Hočevnar, 2000).

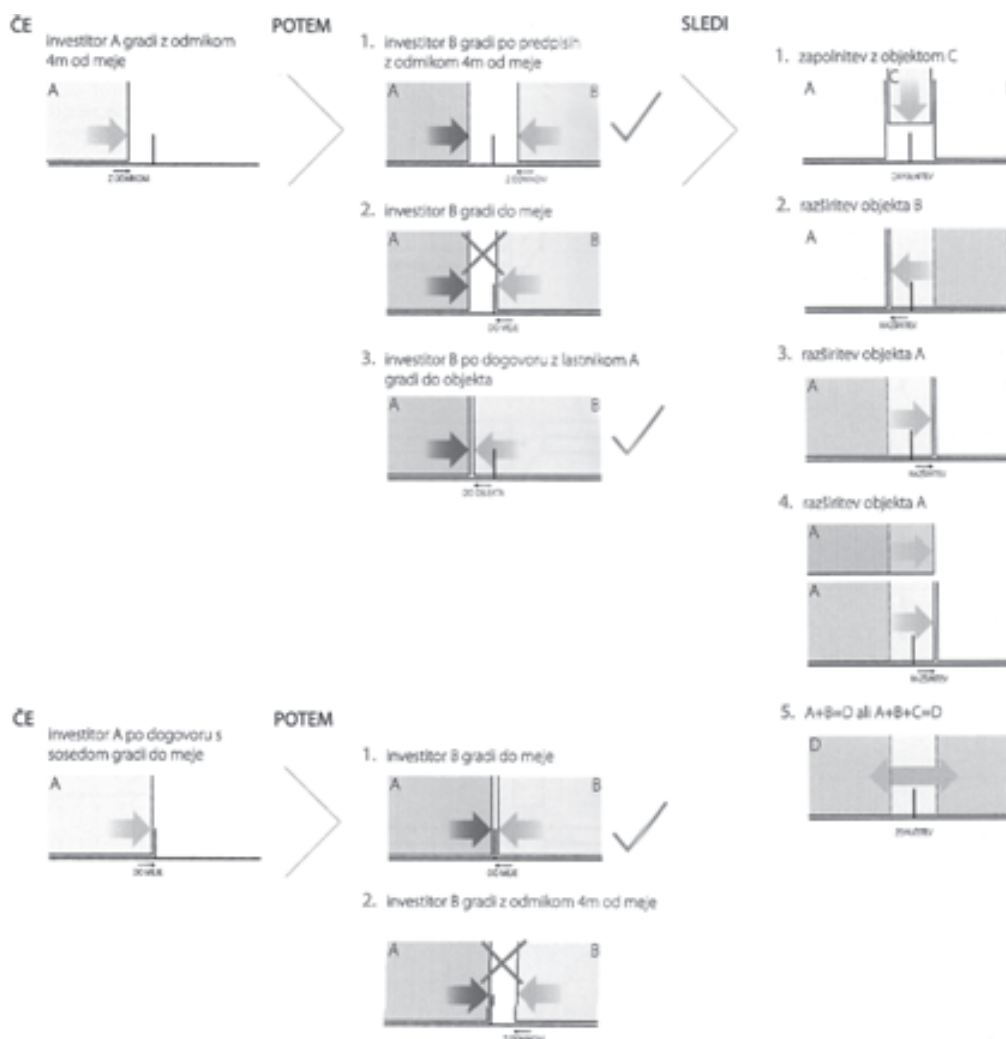
14

ZAKLJUČEK

Raznolikost slik ob posameznikovem potovanju skozi ambientalne slike mestne vpadnice da slutiti raznolikost projektov, ki so povezani s tem prostorom. Vpadnice niso zgolj območje prometa za prehod iz točke A v točko B. So oder nenehnih interakcij različnih igralcev, ki nastopajo v tem prostoru. Naj bo stanovalec, gost, zaposleni, voznik, kolesar, potnik ali pešec – med temi skupinami in znotraj njih stalno poteka paleta interakcij, ki so bistvo urbanega. Neskončne možnosti odpirajo mnoge poglede na isti prostor, kar oblikuje bogastvo vizij. Te skrbijo za nadaljnji razvoj tako prostorskega okvirja kot njegove vsebine.

Viri

Bonča, J. (1990). *Okolje in zaznava okolja med gibanjem*, magistrsko delo. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
 Fabian, T. (2008). *Dunajska cesta, Vprašljivost delovanja obstoječih prostorskih ureditvenih pogojev na območjih individualne zazidave pri ustvarjanju kontinuiranega stavbnega tkiva ob mestni vpadnici*, diplomsko delo. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
 Hočevnar, P. (2000). *Arhitektura ljubljanske južne vpadnice*, diplomsko delo. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
 Štefanec, D. (1993). *Dunajska cesta v Ljubljani*, diplomsko delo. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.



15

Sl. 14: Analiza gibanja na obstoječi Titovi cesti (Dunajska cesta) in simulacija gibanja na podoči cesti – povezavi Litijske, Zaloške in Šmartinske (Bonča, 1990).

Sl. 15: Izpeljava pravil za doseganje strnjene zazidave (Fabian, 2008).



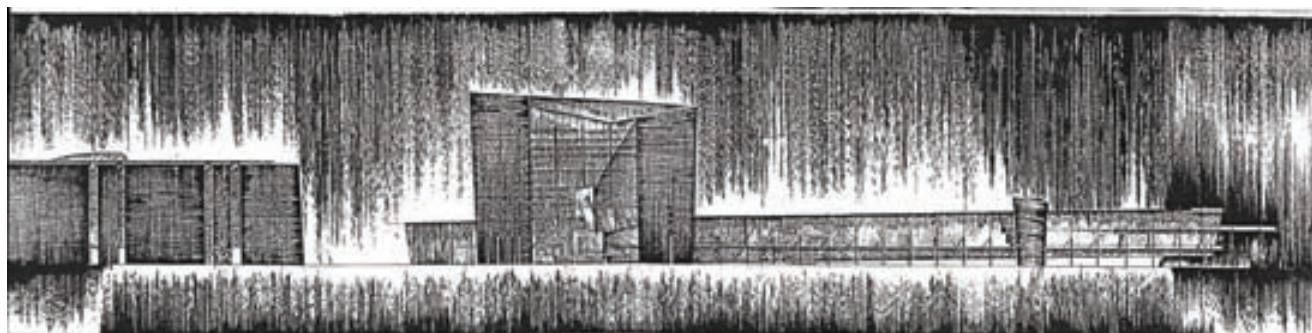
16



18



17



19

Sl. 16: Naključen postopek postopne pozidave območja s strnjeno zavidavo (Fabian, 2008).

Sl. 17: Prostorska predstavitev možne zavidave, ki je izpeljana iz pravila za doseganje strnjene zavidave (Fabian, 2008).

Sl. 18: Zasnova arhitekture južne vpadnice (Hočevar, 2000).

Sl. 19: Ulična fasada poslovnega objekta (Štefanec, 1993).

Ponovno odkritje časa¹

The Rediscovery of Time¹

Markus Schaefer / prevod Kristina Dešman

Napovedano je bilo, da bo Edward Soja, veliki nedavno preminuli politični geograf, obiskal 14. beneški bienale »Fundamentals« in sodeloval pri Salon Suisse. Na žalost pa takrat ni več mogel potovati, pešala mu je gibljivost, potrebna za navigacijo po beneških mostovih, stopniščih in ladjah. Zame po tem velikanu, prav zares učenjaški Šeherezadi, ostaja spomin na najin pogovor na sončnem trgu v Münchnu in nekaj večernih klicev preko Skypa, ko sva razpravljala o njegovem projektu knjige o neolitskih mestih.

S terminom "prostorski obrat" Edward Soja v poznih devetdesetih opiše spremembo perspektive v humanizmu. Ugotavlja, da se je raziskovanje predolgo osredotočalo na časovno komponento, ali še slabše, na zgodovino kot naštevaje dogodkov brez upoštevanja njihovega prostorskega konteksta. Z njegovim »obratom« prostor postane univerzalna kategorija mišljenja.

O prostorskem obratu priča zanimanje za kartiranje, ki v arhitekturni stroki raste že zadnjih 20 let. Zemljevidi so poskus ustvarjanja otokov pomena v svetu hitrega spreminjanja, v katerem ni več velikih modernističnih pripovedi napredka. Kartiranje se je uveljavilo z novimi orodji za opisovanje teritorijev, od sistema GIS do Google zemljevidov, in ob na novo odkritem aktivizmu v planerski stroki.

K upoštevanju geografije kliče še dodatna spodbuda. Zgodovinarja Jo Guldi in David Armitage v svojih esejih in knjigi *The History Manifesto*, opisujeta, kako so v šestdesetih v javni administraciji zgodovinarje nadomestili ekonomisti. S tem temeljni pojmi, ki so jih uporabljali pri strateškem svetovanju vladi, ne izhajajo več iz dolgoročnega konteksta zgodovine, temveč iz kratkoročnih detajlov tržno vodene politike. Braudelovo *longue durée* je nadomestila kratka preteklost. O današnjem dnevu vemo vse, o jutrišnjem pa prav ničesar.

Temu v posmeh se nedavni projekti planerske stroke ob tisočletju mest ne ogradijo od zgodovinske kratkovidnosti. Urbanizacijo razumejo kot konec zgodovine, ne dosti drugače od Francisa Fukuyame, ki je zahodno demokracijo razumel kot kulminacijo hegeljanskega napredka k racionalni družbi. Ideja urbane dobe predpostavlja, da imamo opravka s prostorskimi, družbenimi in ekonomskimi učinki sicer neizogibnega, a v večji meri neškodljivega procesa urbanizacije, ki se bo še v času naših življenj zaključil. Smoter njihovega delovanja tako postane izboljševanje urbanega okolja s pristopi, kot so *Smart cities* in *urban tech*. Prepričani so, da se je vseh problemov mogoče lotiti z usklajenim oblikovanjem sedanosti. Pri tem nam še zdaj manjka holistično razumevanje našega obstoja v prostoru in času našega planeta. Še vedno nimamo delovne hipoteze antropocena.

Edward Soja, the late great political geographer, was scheduled to visit the 14th Architecture Biennale „Fundamentals“ to participate in the Salon Suisse. Unfortunately, he was not able to travel anymore at that time and his nimbleness, required to navigate Venice with its bridges, stairs and boats, was waning. The memory of our conversation on a sun-baked square in Munich and of a few late-night skype calls discussing his book project on Neolithic cities are what remains for me of this erudite Scheherazade turned man-giant.

With his term the „Spatial Turn“ Edward Soja described, since the late 90's, a change of perspective in the Humanities. For too long he argued, research had focused exclusively on time, or worse on history as an enumeration of events oblivious to their spatial context. Now space was to become a universal category of thinking.

The interest in mapping that concurrently developed in the architectural profession over the last 20 years is a testimony to this spatial turn. In the absence of grand modernist narratives of progress these maps attempt to create islands of meaning in a world of rapid transformation. With new tools for describing territories, from GIS to Google maps, and a newly found activism in the planning disciplines, mapping is by now well established.

*But there is an additional opportunity in the focus on geography. The historians Jo Guldi and David Armitage describe in various essays and in their book „The History Manifesto“ how in the public administrations of the 1960's historians had been replaced by economists. Thus, the core concepts applied when advising governments on policy were no longer drawn from the long-term context of history but rather from the short-term details of market driven politics. Braudel's *Longue Durée* got replaced by the *Short Past*. We know everything about now and nothing about tomorrow. Ironically, recent projects in the planning disciplines focusing on the millennium of cities continue this historic myopia. Urbanization is seen as an end to history much like Francis Fukuyama took Western Democracy as the culmination of Hegel's progress towards a rational society. The idea of an Urban Age presupposes that we are dealing with the spatial, social and economic effects of an inevitable, yet ultimately benign urbanization process that is coming to a conclusion in our lifetime. The aim therefore is to improve on the urban with approaches such as *Smart Cities* or *Urban Tech*. All problems are to be tackled by a concerted engineering of the present. But we are still lacking a holistic understanding of our existence on the planet in space and time. We are lacking a working hypothesis for the Anthropocene.*



Sl. 1-4: Baltski paviljon na Beneškem bienalu 2016.

<http://balticpavilion.eu/> (foto 1 in 2: Anis Starks; foto 3 in 4: David Grandorge).

Figs. 1-4: Baltic Pavillion at the Venice Biennale 2016. <http://balticpavilion.eu/> (photos 1 and 2: Anis Starks; photos 3 and 4: David Grandorge).

Urbano je aglomeracija ljudi, v kateri se kot v fuzijskem reaktorju oblikujejo družbeno raznolikovanje, delitev dela, kulture in trgi, ki nam zagotavljajo raznoliko, kompleksno ter relativno stabilno in varno življenje. Urbano izhaja iz človeške zmožnosti sporočanja in združevanja ciljev ter sodelovanja pri njihovem doseganju. Mesta so infrastruktura pred nedavnim nastale civilizacije (gledano s časovnim merilom biološke evolucije), ki se je bliskovito razširila po vsem svetu, njen rezultat pa je današnja urbanizacija planeta. Informacijska tehnologija (od glinenih tablic do interneta), infrastruktura (od mezopotamskih kanalov do hitrih vlakov) in skupne pripovedi (od religije do denarja in iskanja individualne sreče) sestavljajo kompleksni urbani sistem, v katerega je zaobjet naš svet.

Sistemska ekologija in teorija kompleksnih sistemov nam povesta, da se v zelo odprtih in dobro omreženih sistemih neenakosti povečujejo, odpornost pa zmanjšuje, če ni dejavnega delovanja v smeri redistribucije oziroma upočasnjevanja motenj. Urbanemu notranji gon po univerzalizaciji, globalizaciji ter vse večjih trgov in omrežjih zgoščuje čas in nas vodi bližje horizonta dogodkov, točke v času, po kateri smo slepi, in onkraj katere nimamo skupnih pripovedi. Naša perspektiva prihodnosti je tista, s katero plačujemo za bogastvo izkušenj v sedanosti.

Krajina in teritorij sta temu dobrodošel protistrup. Medtem ko sta urbano in ekonomija kratkoročna, pa krajina sledi daljšim ciklom in nas povezuje z dolgoročnim pogledom. V mislih nimam idilične pokrajine romantizma, na katero nas veže preteklost, temveč počasi preoblikujoč se teritorij, ki ga opazujemo skozi leče ekologije, geologije in celo infrastrukture. Ta nas povezuje s prihodnostjo – krajino antropocena. Kako graditi na podlagi stvarnega fizičnega obstoja? Kako na podlagi zgodovinskih dejstev in bodoče fikcije zgraditi pripovedno krajino z več referenčnimi okviri tako, da bo zasidrana v plasti geologije, naravne ritme, infrastrukturne projekte in v zgrajene simbole, da bo vključujoča in odprta v čas, ter da bo določila teritorij oziroma polje vektorjev, ki kažejo v skupno prihodnost, skratka tretji prostor; s Sojajevimi besedami, prostor priložnosti.

Termin pripovedna krajina najboljše ponazorita dva nedavna projekta našega biroja, ki se ukvarjata s podobno temo kot Baltski paviljon.

The urban is based on agglomerations of people generating, almost like a fusion reactor, the social differentiation and division of work, the cultures and markets which allow us to live diverse, complex and relatively safe and stable lives. It is based on our human capability of communicating and sharing goals and cooperating to achieve them. Cities are an infrastructure for civilization invented not so long ago (seen on the timescale of biological evolution) that took the globe in storm and resulted in the planetary urbanism of today. With a series of innovations we accelerated and increased the spread and stability of the urban. Information technologies (from clay tablets to the internet), infrastructures (from Mesopotamian canals to high-speed trains) and shared narratives (from religion to money and the pursuit of individual happiness) undergird the complex urban system enveloping the planet.

On the other hand, we know from systems ecology and complex systems theory that very open or networked systems increase inequality and reduce resilience when active efforts for redistribution or decreasing the propagation speed of disturbances are not undertaken. The drive to ever larger markets and networks, to universalization and globalization, which is inherent in the urban, compresses time and thereby pulls the event horizon, the point in time after which we are blind, for which we do not have shared narratives, ever closer. We pay for our experience-rich present with our perspective on the future. Landscape and territory are hereby a welcome antidote. While urbanity and economy are reinforcing the short term, landscape follows longer cycles and connects us with the long-term. I do not mean the idyllic landscape of Romanticism connecting us to the past, but rather the slowly transforming territory, seen through the lens of ecology, geology, even infrastructure connecting us to the future - the landscape of the Anthropocene.

How then to construct from the realia of physical existence, from historic facts and prospective fiction, a narrative landscape with multiple frames of reference, anchored in the layers of geology and in the rhythms of nature, in infrastructural projects and built symbols, inclusive and open in time, defining a territory, a field of vectors that point to a collective future - a Third Space in Soja's words, a space of opportunity. Two recent projects of our office share many of the fascinations of the Baltic Pavilion and explain what we mean by the term narrative landscape:

1 Besedilo je prispevek avtorja v knjigi *The Baltic Atlas*, ki je izšla kot del predstavitve baltskega paviljona na beneškem arhitekturnem bienalu 2016.

1 The essay "The Rediscovery of Time" is part of the publication on the occasion of the Baltic Pavilion at the 2016 Biennale in Venice.



5



6



7



8

Sl. 5-7: Salon Suisse. Hosoya Schaefer Architects, Zürich za Swiss Arts Council (foto: Alain Berset).

Sl. 8-11: EXPO 27. Hosoya Schaefer Architects, Zürich; Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich in Plinio Bachmann, Zürich. Figs. 5-7: Salon Suisse. Hosoya Schaefer Architects, Zürich for the Swiss Arts Council (photo: Alain Berset).

Figs. 8-11: EXPO 27. Hosoya Schaefer Architects, Zürich; Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich and Plinio Bachmann, Zürich.

Salon Suisse: Prihodnjih 100 let – scenariji za alpsko mestno državo

Salon Suisse je stalen vzoredni dogodek Beneškega bienala, katerega pobudnik je Pro Helvetia, Švicarski svet umetnosti. Na 14. beneškem bienalu leta 2014 sva ga zasnovala skupaj s Hiromi Hosoya.

Takratni Salon vzame Švico kot prototipni teritorij planetarnega urbanizma. Da bi preprečila ekstrapolacijo trendov in lažje identificirali temeljne principe, pripovedi in politično voljo, sva se odločila za časovni okvir 100 let. Predpostavila sva, da je nacionalna država zgodovinska konvencija, če ne bi se morala soočiti z mnogimi vprašanji, ki so bodisi premajhna bodisi prevelika za najin referenčni okvir.

V vse bolj urbanem in eksplozivnem svetu sva skušala predvideti prihodnjih 100 let. Kako v tem kontekstu razumeti Švico? Kakšni principi bi vodili državo, kakšne bi bile institucije in kakšna bi bila družbena pogodba, če bi jo ustanovili danes? Dogodek je kot miselni poskus zasnovan po modelu švicarske Zvezne skupščine (parlament). Poudarek arhitekturnega bienala leta 2014 je bil na zadnjem stoletju, mi pa smo ga skušali projicirati v prihodnost, upoštevajoč ozadje Benetk kot mestne države s svojim zgodovinskim lokom.

Naravo mest so skušali opredeliti urbani raziskovalci, znanstveniki kompleksnih sistemov in pisci znanstvene fantastike. O realnosti mest so razpravljali politiki, planerji in razvojniki. In končno, kulturo mest so skicirali aktivisti, različne kooperative in zgodovinarji. Na zadnjem srečanju so pisatelji, novinarji in dramaturgi skušali dognanja prevesti v pripovedi. Izkaže se, da pripovedi ne določajo nedosegljivi absoluti, utopije in tehnokratski pragmatizem scenarijev, ampak transformativnost Sojajevga tretjega prostora.

Nadaljevanje projekta Salon Suisse in njegova posledica je bilo sodelovanje biroja Hosoya Schaefer pri konceptnem natečaju za novo Švicarsko nacionalno razstavo leta 2027. Na natečaju smo zmagali kot team, skupaj s Pliniom Bachmannom in Studiomi Vulkan.

Ekspedicija 27 – Zmagovalni koncept za naslednjo Švicarsko nacionalno razstavo v vzhodni Švici

Švica svoje nacionalne predstavitve na svetovnih razstavah Expo razume kot platformo za obnavljanje svoje nacionalne pripovedi, saj kot konfederacija bolj temelji na zdravem razumu kot na skupni zgodovini. Prejšnje predstavitve Švice na Expo so obravnavale identiteto in nacionalno obrambo (1939), napredek in inovacije (1964) oziroma kreativnost in umetnost (2002). Poudarek Expo 27 bodo naša življenja in življenjsko okolje (*Lebensraum*): Expo bo obravnaval krajino, prostor in naravne vire, njegov glavni izziv pa bo razvijanje idej, institucij in infrastrukture za njihovo dolgoročno skupno uporabo.

Za naše raziskovalno potovanje, Ekspedicijo 27, je krajina oder in scenografija, tema in teritorij. Namesto da bi teme svetovne razstave razporedili po različnih predelih sejma, smo jih izpeljali iz lokacije same. Idilična pokrajina vzhodne Švice ima poleg naravnih tudi zgodovinska, tehnološka in pripovedna bogastva. Kot mikrokozmos obstoja človeštva, ki je vezan na zemljo, govori o preteklosti in prihodnosti, o arhaičnem (*wüescht*) in civiliziranem (*schön*). Expo 27 odpira nove perspektive in ustvarja pomenljive povezave. Kot izreden dogodek lahko kolektivni

Salon Suisse: The Next 100 Years – Scenarios for an Alpine City State

The Salon Suisse is a recurring collateral event at the Venice Biennale initiated by Pro Helvetia, the Swiss Arts Council. At the 14th Biennale in 2014, Hiromi Hosoya and myself curated it.

This iteration of the Salon looked at Switzerland as a prototypical territory in an age of planetary urbanism and in a timeframe of 100 years in order to forestall the extrapolation of trends, searching instead for base principles, narratives, and even political will. It took for granted that the nation state is a historic convention; for many questions we currently face may be both too small and too large a frame of reference.

The events were modeled after a Constitutional Assembly and served as a thought experiment. Projecting the Biennale's preoccupation with the last century into the future and using the historic arc of the Venetian city-state as a backdrop, it tried to envision the next 100 years in an increasingly urban and volatile world. What would a contemporary conception for Switzerland be in this context? If it had to be founded today, what would be its guiding principles, its institutions and its social contract?

Urban researchers, complex system scientist and science fiction writers worked on understanding the nature of cities. Politicians, planners and developers discussed the reality of cities. And finally activists, cooperatives and historians sketched a culture of cities. In a final assembly, authors, journalists and game experts worked on turning the findings into narratives. Narratives are defined neither by the unattainable absolutes of utopias, nor the technocratic pragmatism of scenarios, but maybe again by the transformational qualities of Soja's Third Space.

A consequence and continuation of the Salon was Hosoya Schaefer's participation in the concept competition for the new Swiss National Exposition in 2027. We won the competition in a team with Plinio Bachmann and Studio Vulkan.

Expedition 27 – The Winning Concept for the Next Swiss National Exhibition in Eastern Switzerland

As a confederation based on common sense more than on common history, Switzerland uses its national exhibitions, „Expos“, as platforms to regularly refresh its national narrative. Earlier Expos revolved around identity and national defense (1939), progress and innovation (1964) or creativity and the arts (2002). Expo27 is meant to focus on our lives and living environment („Lebensraum“): It will look at landscape, space and resources, and the challenge to develop ideas, institutions and infrastructures necessary for their long-term, collective use.

The landscape is stage and scenery, topic and territory for a research journey, the Expedition27. Instead of locating themes on designated fair grounds this expo looks for themes on location. The idyllic landscape of Eastern Switzerland is as full of history, technology and stories as it is of nature. As a microcosm of our earth-bound human existence it talks of the past and the future, of the archaic („wüescht“) and the civilized („schön“). The Expo27 offers new perspectives and establishes meaningful connections. As an extraordinary event it allows for mobi-



9

razvoj pokrajine mobilizira onkraj običajnih pravil, regulacij in ovirter jo napolni z novimi zgodbami.

Teritorij Expa je razdeljen na tri glavna področja, ki jih predstavljajo gorska pokrajina s širokimi pogledi in zelenimi griči Appenzella, urbana krajina z aglomeracijo St. Gallena, kmetijska pokrajina Thurgaua in doline Rena ter jezerska pokrajina z odprtostjo in mednarodnostjo obal jezera Konstanz. Skladno z geografijo, Expo oblikuje tri glavna vprašanja: Od kod prihajamo? Kje smo zdaj? Kam gremo?

Logistična hrbtnica Expa in glavni način transporta so trije železniški obroči: obalna, gorska in urbana linija. Tri proge se križajo v osrednjem križišču v Winkelnu. Vozni red je zasnovan tako, da uporabi neizrabljene kapacitete obstoječih vozniških redov in začetnih postaj, prevoze pa opravljajo odpisane vlakovne kompozicije. Prav vse, tudi majhne in zelo majhne, lokacije Expa so dostopne z vlaki in drugimi oblikami javnega transporta.

Zasnovo Expa zaokroži pripoved: pripovedna mreža starih mitov, sodobnih pravljic in scenarijev za prihodnost. Zgodbe vodijo obiskovalce na njihovih dogodivščinah v pokrajini Expa, uokvirjajo nove perspektive in vsakodnevno pa obogatijo z drugo plastjo pripovedi – kontemplacijo, naracijo in nadaljevanjem. Omrežje je povezano z infrastrukturo. Gostoto in kolektivne izkušnje zamenja dostopnost. Znotraj tematskega parka osebna izkušnja in srečna naključja stvarnosti ostajajo nujno fizični, kljub vse močnejši virtualizaciji in vseprisotnosti toka informacij v prostoru.

Obiskovalci izkusijo različne toke pripovedi Expa bodisi sami bodisi v okviru organiziranih skupin. Individualne in kolektivne dogodivščine pripeljejo pokrajino k življenju in jo naredijo resnično. Expo27 je Ekspedicija 27 – tri pokrajine, dva svetova, ena dogodivščina!

Pripovedne pokrajine kot projekt

Lefebvrov pojem prostora kot družbene produkcije je vgrajen v nemški izraz *Landschaft*; pomeni deželo, ki jo produciramo kolektivno. V današnjem svetu velik delež produkcije prostora poteka v urbanem, kar skoraj vselej poteka pod vplivom ljudi. Urbano nas pelje v generičnost, ki vodi v standardizacijo, univerzalizacijo in globalizacijo, saj te večajo trge. Pokrajina je tista, ki odpre premislek lokalnega brez nevarnosti, da pademo v past zastarelega in zaostale podobe urbane. Teritorij kot transformativen pojem nam pomaga, da se izognemo nostalgичnim mitom in distopijam znanstvene fantastike ter ustvarimo lokalno produktivne pripovedi.

lization beyond the ordinary rules, regulations and roadblocks to collectively develop this landscape further and fill it with new stories.

The expo territory is divided into three large zones.

The mountain landscape with its vast views and green hills of the Appenzell, the urban landscape with the agglomeration of St. Gallen, the agricultural land of the Thurgau and the Rhine valley and the lake landscape with the openness and internationality of the shores of lake Konstanz. The expo structures the three main questions "Where do we come from?", "Where are we now?" and "Where are we going?" in resonance with this geography.

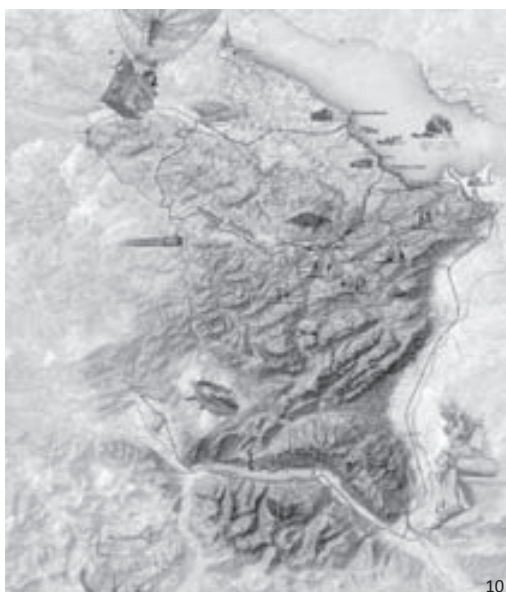
Three railway rings form the logistical backbone of the expo and act as its main means of transport: The coastal-line, the mountain-line and the urban-line. The three lines cross paths at the central intersection in Winkel. A specially designed train schedule and routing plan makes use of excess capacity in existing schedules, services temporary stations and works with decommissioned train compositions. Together with additional elements of public transport it serves also small and very small expo locations.

All of this is connected in an overarching story that consists of a narrative web of old myths, contemporary tales and future scenarios. These stories guide visitors on their adventures through the expo landscape, frame new perspectives and enrich the day-to-day reality with a second layer of narration – contemplating it, interpreting it and spinning it further. Infrastructure ties this web together. Accessibility replaces density and collective experience the theme park, as in a time of ever increasing virtualization and ubiquity of information movement in space, personal experience and the serendipity of the real remain necessarily physical.

The visitors experience the varying narrative strands of the expo either alone or in carefully curated fellowships. Individual and collective adventures bring the landscape to life and make it real. The Expo27, therefore, will be the Expedition27 – three landscapes, two worlds, one adventure!

Narrative Landscape as Project

In the German word „Landschaft“ Henri Lefebvre's concept of space as a social production is already built in. It means land that is "produced" collectively. In today's world much of this production is urban and almost all of it is under human influence. While the urban will always pull us towards the generic, as it is geared towards the standardization, universalization and globalization that maximize its market, landscape might allow us to rethink the local without falling into the trap of outdated an outdated urban imaginary. A transformative concept of territory might help us to avoid nostalgic myths and dystopian science fiction and produce locally productive narratives.



10



11

Odsotna ruševina

Andraž Keršič

Neskrben dedič pušča počasi propadati vse, kar je zgradil njegov oče, tako da mora naslednji dedič vnovič postaviti dom z velikimi izdatki, medtem ko bi ga lahko njegov prednik vzdrževal z majhnimi. (More, 1516)

Deseta v ciklu razstav Vizije SO je kot temo obravnavala Razstavišče, ki ga ni. Kako oživiti izginulo arhitekturo? Kakšne so sodobne možnosti rekonstrukcije? Je popolna rekonstrukcija danes še aktualna? Izreden pomen Jakopičevega paviljona za slovensko umetnost ni preprečil njegove popolne odstranitve. V zadnjem desetletju smo priča izbrisu več edinstvenih arhitektur, ki se navkljub nasprotovanju stroke spreminjajo in rušijo. Vprašanje odnosa do stavb, ki so izredne po pomenu ali po oblikovanju, niso pa zavarovane kot spomeniki, je žal vedno bolj aktualno. Tako primer Jakopičevega paviljona in poskus začasne postavitve maketne interpretacije odsotne arhitekture pomeni eno od možnih vizij, opomnik, ki bi si ga zaslužila še marsikatera ruševina, ki je ni več.



V letih 1908 in 1909 je slikar Rihard Jakopič po večletnih prizadevanjih v ljubljanskem parku Tivoli na začetku Lattermanovega drevoreda postavil paviljon – prvo Umetniško razstavišče, namenjeno stalni in občasnim razstavam del slovenskih likovnih umetnikov. Vanj sta bila umeščena tudi njegov atelje ter slikarska in risarska šola. Paviljon je zasnoval arhitekt Maks Fabiani. Po več neuspešnih poskusih je Mestni občinski svet na seji 21. julija 1908 ugodno razrešil Jakopičevo vlogo za gradnjo. Dovolil je najem občinskega zemljišča v parku Tivoli za dobo najmanj deset let ter na njem postavitev “provizoričnega umetniškega paviljona”. Načrte in gradbeni nadzor za paviljon je Maks Fabiani Jakopiču napravil zastoj, gradnjo paviljona pa je Rihard Jakopič financiral sam. 12. junija 1909 je bil paviljon slavnostno odprt s 3. slovensko umetniško razstavo. Dokončno pa je bilo uporabno dovoljenje pridobljeno šele leta 1910. Zasnova je bila osno simetrična, z dvorano velikega ateljeja v sredini in z manjšimi dvoranami na krilih (na levi: mali atelje, razstavna dvorana; na desni: slikarska šola, servisni prostori) ter poudarjeno vhodno stebriščno lopo. Razstavni prostori so skupaj merili 224 m². Posamezni volumni dvoran so bili zaradi različnih višin in izstopajočega oblikovanja strešin v sestavu jasno razpoznavni (t. i. nemška streha dvoran ter zvončasta streha na vhodni lopi in stolpastih pomolih na krilih). Dva visoka jambora za zastave levo in desno od vhoda sta poudarila osno zasnovano. Paviljon je bil izveden v preprosti leseni skeletni konstrukciji s polnili iz opeke. Vsi volumni, razen vhodne lope, so bili enotno odeti v preprosto ometano fasado, brez okrasja. Ostrešja so imela leseno konstrukcijo. Osnovne strešine so bile krite z betonskimi ploščami, zvončaste strešine vhodne lope in stolpastih pomolov pa so bile krite s pločevino. Betonski temelji so hkrati predstavljali cokol paviljona. Ta je bil zaradi močvirnih tal dvignjen en meter nad nivo zemljišča. Notranjost je bila oblikovana moderno funkcionalno, z gladkimi površinami tal in sten brez okrasja (Zorc, 2015).

Umetnost je zaklad, ki se sveti iz zgodovine in ožarja spomin narodov, ko je narod sam že zdavno izginil in z njim njegova materielna bogastva. Na polju duševne prosvete ima slovenstvo prostor za svoboden, neomejen razvoj. Tu ustvari lahko naš narod brez dvojbe to, kar vsak drugi, če ne po kvantiteti, pa gotovo po kvaliteti. Slovenska umetnost, ki se je po II. slovenski umetniški razstavi napotila v svet, ker ji je bilo v domovini postlano s trnjem, je prišla nazaj. Kredit si je pridobila tekom sedmih let pred strožjimi in bolj večičimi sodniki, kot pa so pri nas, dvignil pa se je tudi krov, ki jo je sprejel pod streho. 12. junija tega leta (1909) je bil tisti zgodovinski dan za slovensko upodabljajočo umetnost, ko je bil otvorjen naš prvi umetniški dom, umetniški paviljon slikarja Jakopiča. Paviljon v Lattermanovem drevoredu je zgrajen po načrtih arhitekta prof. dr. M. Fabianija. Obsega eno veliko srednjo dvorano, dve stranski in eno sobano, ki je namenjena sicer za atelje. Tloris je jako lep, višina prostorov velikosti lokalov odgovarjajoča, luč je še dosti dobra, seveda pa bi bila lahko boljša, če bi bil paviljon postavljen še bolj severno, ker prihaja ob gotovih dnevnikih časih solnce v prostore. Vendar se da opomoči temu s primernimi zavesami (“Dämpfer”), s katerimi se da svetloba regulirati. Vsa stavba je zamišljena v zmyslu paviljona, zato ima tudi vhod obliko odprte verande s kupolo; praktičneje bi seveda bilo, če bi imel vhod zaprt vestibul, kar se bo menda tudi napravilo, a vtis laskote mora ostati, ker bi sicer trpela misel, ki je položena v stavbo. (Regalli, 1909)



Jakopičev paviljon je bil vse do leta 1948, ko je bila dokončno zgrajena in javnosti odprta Moderna galerija v Ljubljani, edino namensko umetniško razstavišče v Sloveniji, desetletje do ustanovitve Narodne galerije pa tudi edina ustanova, namenjena likovni umetnosti. Jakopičev paviljon je pod okriljem različnih institucij ostal pomembno umetniško razstavišče do leta 1962, ko so ga zaradi prestavitve trase železniške proge porušili (Zorc, 2015).

Ta-le megla je lepota naše Ljubljane. To-le migotanje, ta pestrost vsepovsod razmetane luči – in skozi meglo vstajajo komaj zaznavne skupine tega ali onega bloka – tu podčrtanega, tam zabrisanega. – Veste, jaz ljubim slike, ki so kakor sanje. To je sploh moj najljubši način. Pri meni se najprej porodi ideja in potem se dvigne nekje v duši podoba, kakor vizija. Slika meni ne sme nuditi otipljivega predmeta. Kakor je bila rojena, v tako obliko se mora preliti na platno. To so sanje, tam nekje v dnu duše ali človeka vroče zasanjane, iz neznanosti priklicane v življenje. Vseokrog se prelija za zibel določeni svet in nekje na sliki strmi iz njega predmet, ki ni otipljiv, pač pa izražen živ. Vizija je zgrajena v širino in globino, sanje zaživé (R. Jakopič v Podbevšek, 1983).

Leto 2015, ko obeležujemo 150. obletnico rojstva arhitekta, urbanista, izumitelja Maksa Fabianija (1865) in 120. obletnico njegovega (prvega) Regulacijskega načrta za Ljubljano (1895), je priložnost, da se oživi ideja o ponovni postavitvi Jakopičevega paviljona. V njem bi se vzpostavilo razstavišče in projektni prostor namenjen arhitekturni, krajinski arhitekturni in urbanistični dejavnosti ter Univerzi v Ljubljani. Z razstaviščem bi se dopolnila os kulturnih institucij in razstavišč vzdolž mestne promenade ter aktiviralo manj obiskano območje parka Tivoli. Na osnovi analize dostopnega gradiva je bilo ugotovljeno, da trasa železnice (tiri z varovalnim pasom širine 6 m) preči izvorno lokacijo paviljona. Zasnova novega razstavnega paviljona je interpretacija Jakopičevega paviljona po principu dekonstruiranega originalnega stanja. Zasnova predvideva oblikovanje posamičnih volumnov šestih dvoran, ki so sestavljale celoto izvornega paviljona. Med seboj oddvojene dvorane se umesti v neposredno bližino izvorne lokacije, pri čemer se ohranja originalna orientacija dvoran, geometrija v odnosu do drugih prostorskih prvin v parku (zasuk glede na potek sprehajališča in Lattermanovega drevoreda) ter dejanske in navidezne povezave med njimi (Zorc, 2015).

Maketna simulacija volumnov nekdanjega paviljona v prvotni velikosti je kot začasna preveritev in provokacija in situ mimoidoče pol leta nagovarjala kot odsotna ruševina. Spokoj razglašene trikotnika med železniško progo, Bleiweissovo in iztekem Puharjeve je v spomin na porušeni paviljon ob sto petdesetletnici Fabijanevega rojstva zmotila akcija. Številne pobude za rekonstrukcijo, ki so predlagale prestavitev originalne hiše, rekonstrukcijo ob tivolskem ribniku in postavitev spomenika Jakopiču, so bile bolj odmev pomenske vrednosti hiše – simbola. Od vseh je najbolj izstopala instalacija Mete Hočevar, klop, ki očrta tloris Jakopičevega paviljona leta 2008 ob pregledni razstavi impresionistov v Narodni galeriji. Predlogi so večinoma obtičali na papirju, Rihardu Jakopiču spotoma odzdravijo tisti pešci, ki po bližnjici hitijo iz šišenske smeri čez Tivoli in štirinožci s sprehajalci.





Razgrajena hiša, ki očrta velikost nekdanjega volumna znotraj parka na križišču ustaljenih poti, je interpretacija – provokacija. Kakšen je vpliv izgubljene hiše na vsem znane vedute, kako bi delovalo in kako bi bilo razstavišče, ki ga ni, v Tivoliju videti danes? Razstavljene volumne nekdanjega paviljona poenostavlja gozd lesenih vertikal, ki ustvarjajo privid hiše.

Paviljon je sestavljen iz 263 lesenih vertikal različnih profilov in višin na tlorisni mreži šestdeset centimetrov. Prvi niz lesenih letov prereza 3/6 cm vertikalne povezuje pri tleh, drugi na višini petinsedemdesetih centimetrov (prvotna višina betonskega temelja, ki je v fasadi pomenil cokel). Smrekovi morali, tramiči in lege, ki predstavljajo vertikalne paviljona, so glede na višino različnih dimenzij prereza; od najnižjih, štirimetrskih vertikal prereza 6/6 cm, do najvišjih enajstmetrskih prereza 14/14 cm. Med posameznimi prečnimi povezavami se pojavljajo praznine, ki ustvarjajo pot med vertikalami. Vse lesene dele je kot predpripravljene elemente po predloženem načrtu na lokacijo dostavil tesar. Ekipa trinajstih entuziastov, sicer študentov Fakultete za arhitekturo, je v naslednjih treh dneh pod budnim očesom in ob pomoči dveh tesarjev pokonci ročno dvigovala lesene tramove in jih sestavila v pet abstrahiranih volumnov nekdanjega paviljona. Vsi stiki paviljona so bili vijačeni z jeklenimi vijaki. Maketa paviljona je bila na lokacijo zgolj postavljena, eden od pogojev za začasno postavitev interpretacije je bil, da teren in vegetacija ostaneta nedotaknjena; konstrukcija je bila zavarovana le s kovinskimi ujevci iz armaturnih palic, ki so bili v tla zabiti tako, da so objeli prečne letve pri tleh.

Vertikale razgrajenega paviljona so očrtale obris mase nekdanjega razstavišča v zelenju parka. Do sedemnajstega aprila so interpretacijo opazili prav vsi mimoidoči; opaziti jo je bilo mogoče s Cankarjeve ceste, Jakopičevega sprehajališča, paradoksalno pa jo je največ ljudi opazilo mimogrede, ko so se peljali po cesti, ki je povzročila premik trase železniške proge in s tem rušitev originalnega paviljona. Instalacijo smo na elemente razstavili v dveh dneh konec aprila, ves les, uporabljen za postavitev maketne simulacije, je že oziroma še bo znova uporabljen.

Reference

- More, T. (1916). Utopija, Studia Humanitatis, Ljubljana, 2014.
 Podbevšek, A. (1983). Rihard Jakopič, Cankarjeva založba, Ljubljana.
 Regali, J. (1909). Dom in svet, 22 / 7, Ljubljana.
 Zorc, M. (2015). Razstavišče, ki ga ni _ Interpretacija Jakopičevega paviljona, vizije SO 10, Ljubljana.

Razstavišče, ki ga ni

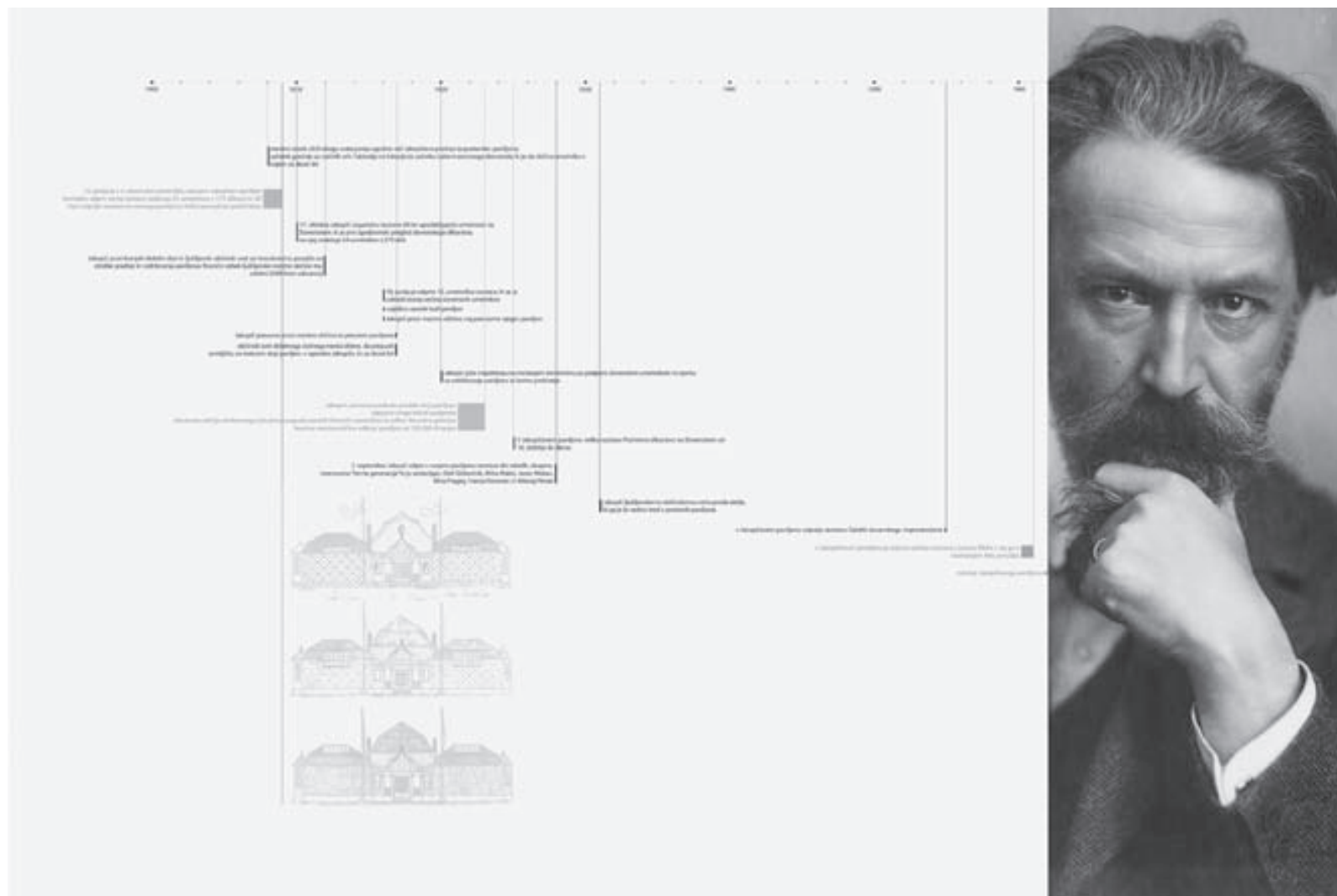
Interpretacija Jakopičevega paviljona

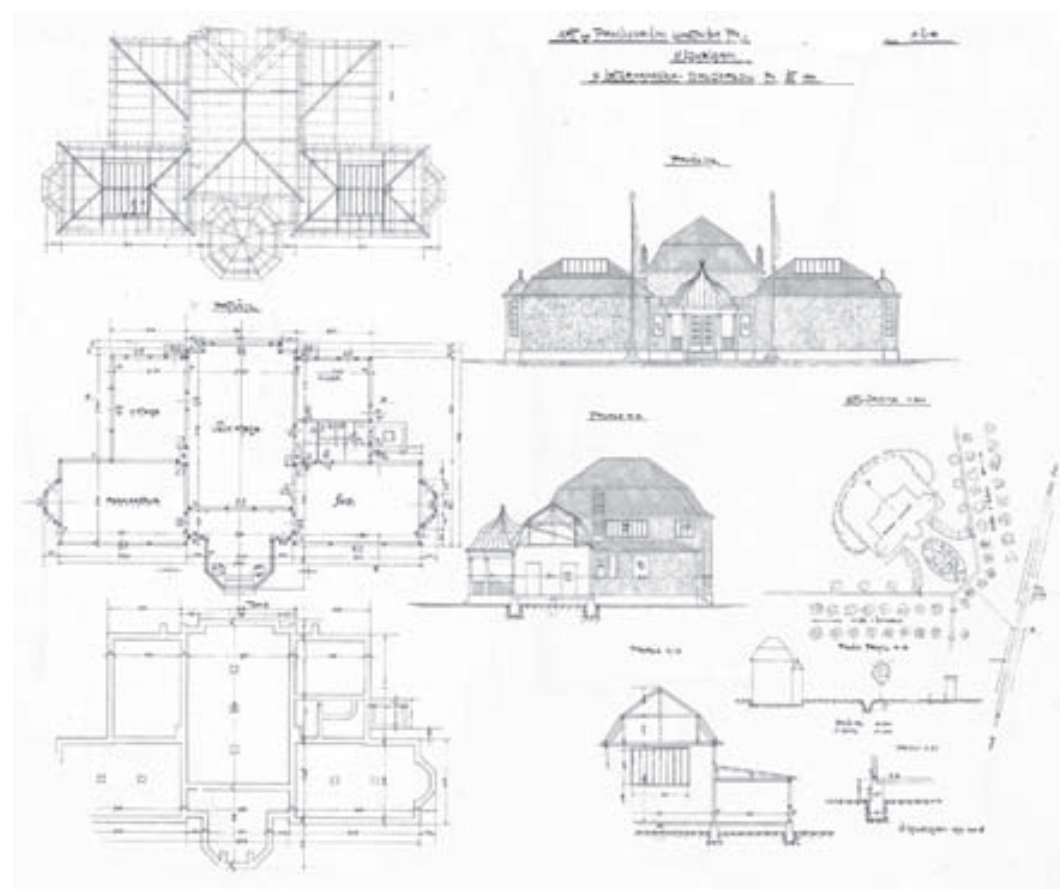
VIZIJE SO 10

AVTORJA/MENTORJA_ doc. Mitja Zorc, doc. Rok Žnidaršič
 AVTORJI/ŠTUDENTJE_ Katja Ivič, Andraž Keršič, David Klobčar, Nina Klasinc,
 Amadej Mravlak UNIVERZA V LJUBLJANI, FAKULTETA ZA ARHITEKTURO
 PREDSTAVNIKI IO DAL_ Maja Ivanič, Rok Žnidaršič,
 Marinka Škrilec Lukač, Mitja Zorc
 FOTOGRAFIJE_ Ana Skobe, Katja Ivič, Andrej Keršič

Izvedba

CIMERMANSTVO IRNER Janez Marija Irner, s.p., Jasmin Mehmedović
 UNIVERZA V LJUBLJANI, FAKULTETA ZA ARHITEKTURO_
 Marko Fišič, Katja Ivič, Žiga Jagličič, Andraž Keršič, Nina Klasinc,
 David Klobčar, Rok Lovšin, Amadej Mravlak, Sebastijan Sunajko,
 Urška Škrap, Mark Jožef Škoflek, Bernarda Vidmajer, Gregor Zupan
 Pomoč pri izvedbi in podiranju_ Petra Hribar, Emil Žnidaršič





Original hrani ZAL.

