
Mesto na reki: Ljubljansko selišče doseže Savo

Author(s): Vladimir MUŠIČ

Source: *Urbani Izziv*, No. 12/13 (junij 1990), pp. 21-28

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180535>

Accessed: 10-09-2018 10:38 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Vladimir MUŠIČ

Mesto na reki

Ljubljansko selišče doseže Savo

Reke so povzročale in pospeševale nastanek in razvoj mest, velike reke velikih mest in z njimi zgodovinskih civilizacij. V takih razsežnostih je Ljubljana skromno mesto, a tudi pri njej je najstarejša, argonavtska, na kraj vezana legenda, povezana z reko. Vendar ljubljansko selišče ni nastajalo na večji, tu prisotni reki, temveč na njenem plovnem pritoku, v varnem zavetju izpostavljenega griča. Ob nastanku ljubljanskega selišča je bila Sava nemiren hudourniški vodotok, ki se je razlival po severnem robu širokega naplavinškega polja, dolbel vedno nove struge in ogrožal naseljence, brodnike in brodečce, ki so se naselili na robovih plodnih tal na ježah nad reko ali se podajali čez njo v pomembni smeri proti severu.

Tako se je zgodilo, da mesto Ljubljana v svojem urbanističnem razvoju ni izoblikovalo velikopoteznih rečnih nabrežij - motiva, ki ga občudujemo v številnih mestih v bližnji in daljni okolici, da ne omenim nabrežij Donave v Budimpešti, Sene v Parizu ali Arna v Firencah. Še bolj lahko obžalujemo zamujeno priložnost preobrazbe Ljubljanice, ki se prične z izgradnjo Gruberjevega prekopa ob koncu 18. stoletja in se nadaljuje v 19. stoletju in posebno dramatično v začetku tega stoletja, ko reko vklenejo v visoko in pusto železobetonsko korito, ki ga komajda in le ponekod preoblikuje in omili arhitekt Plečnik, ta nedosegljivi poet urbanističnega oblikovanja in arhitekture mesta.

Po drugi svetovni vojni, osvoboditvi in revolucionarnih družbenih spremembah se tudi v Ljubljani sproži intenzivni proces urbanizacije; mestna rast, nemalokrat stihijsko spremljajoča glavne mestne vpadnice, se prične razlivali na Ljubljansko polje. V 60. letih mesto dokončno doseže Savo in se z njo sooči z marginami svoje suburbane substance. Reki

obrača hrbet, njene bregove prepušča brezdušni hidrotehnični regulaciji, nabrežja črnograditeljem, mostove pragmatično razpoloženim inženirjem ...

Prvi generalni urbanistični načrt mesta Ljubljane, sprejet leta 1966, je Savo ovrednotil kot "nosilca" obmestnega zelenega rekreacijskega prostora, pa tudi v letih, ki so sledila, v popravkih in dopolnitvah tega načrta Sava ni postala mestotvorna prvina.

Tudi danes, po približno osmih letih od prvega natečaja za severni del Ljubljane, ko smo prvič obravnavali območje Stožic, Male vasi in Vrbovca, lahko z obžalovanjem ugotovimo, da hudo zamujamo s kompleksnim načrtovanjem prostora, v katerem se mesto pravzaprav prvič izraziteje sooči z reko Savo in značilnim ob-savskim svetom. Ponovimo lahko takrat prvič izrečeno, še vedno veljavno ugotovitev, da sta "stihijska predmestna zazidava in v polpretekli urbanistični politiki napačno ovrednoten pomen tega prostora že povzročila obsežno razvrednotenje prostora in v veliki meri onemogočila ustvarjanje locusu primerne urbane forme". S to "urbano formo" smo mislili takrat in mislimo še danes sintezo namenske rabe tal, prometne rešitve in ustreznega oblikovanja v ožjem smislu. Naše takratno prizadevanje je imelo za enega glavnih ciljev prispevek k reviziji generalnega urbanističnega načrta, a so žal prav te sugestije (ki so seveda pomenile odstopanje od takrat veljavne zasnove) povzročile neustrezno ovrednotenje projekta in vztrajanje pri rešitvah, ki so kaj kmalu znova pripeljale urbanizem tega dela mesta v slepo ulico. V novo urbanistično zasnovo mesta, pripravljeno v prvi polovici 80. let, je bila spet vnesena nepotrebna preobrazba kvalitetnih kmetijskih zemljišč in ruralnega ambianta Stožic in Male vasi, hkrati

pa se je zapletlo pri zasnovi cestne mreže. Da bi bila nerodnost še večja, so bile planske cone, opredeljene v obravnavanem območju, načrtane tako, da je bilo ogroženo kompleksno obravnavanje prostora, ki po svojih geomorfoloških, historičnih in urbanistično-lokacijskih značilnostih predstavlja težko deljivo celoto, hkrati pa velik potencial glede na reko.

Značilnosti prostora

Obravnavano območje leži na savskem aluviju Ljubljanskega polja, na treh naplavinjskih terasah z mehko valovitimi ježami, ki se raztezajo od Roj oziroma Ježice do Tomačevega. Na zgornjih ravneh naplavine, varnih pred poplavami hudourniške Save, so že zgodaj nastala značilna vrstna in gručasta vaška naselja, varčno locirana na robovih med njivami in nižje ležečimi travniki ali vrbovjem oziroma prodišči. Še v prvih desetletjih tega stoletja so rokavi ali "panoge" reke Save segale prav pod Malo vas in Stožice in šele regulacije v desetletjih pred drugo svetovno vojno in po njej so uredile nemirni tok oziroma razlivanje reke, ki po znatnem tacenskem in straškem pragu odteka proti jugovzhodu Ljubljanskega polja. V pridobljeni prostor za nasipom so pričeli voziti odpadni material in so postopno (v glavnem) izravnavali teren vzhodno od Male vasi ter severno in severovzhodno od Stožic.

Najizrazitejša ježa se pnc približno od stoženske cerkvice sv. Jurija do Ježice in je zaradi svoje velike višine (pribl. 9 metrov) prisilila traso Titove ceste v odklon proti zahodu oziroma v domala natančno smer sever-jug vse do točke, na kateri se le-ta prične spuščati v vijugast potek proti Črnuškemu mostu. Druga ježa, ki je zlasti izrazita v sosesčini Male vasi, je visoka kake 4 metre, tretja, najnižja, pa se dviga nad nasutim obsavskim prostorom le za kak meter.

Iz smeri mesta se je v starih časih odcepila od carda poljska pot, ki je preko Prešnika (v območju današnje soseske BS-3) tekla proti severo-

vzhodu skozi Stožice in Malo vas(?) na rečne plitvine, imenovane "malovaški brod". Morfološko se je ta smer ohranila v sklopu starejše zazidave na Hudem polju nasproti zgornjega dela Brinja in v arealu vasi Stožice. Njena naravna smer je bila presekana s severno obvoznico in z zazidavo v sosesčini poslovne palače Smelt.

Ves obrečni prostor od Tomačevega proti Rojam (na severu) nosi toponim Vrbovec in se spogleduje preko reke z nizko poraščenim in slabo izravnanim naplavinjskim svetom južno od Črnuč, ki so ga v zadnjih nekaj letih bolj ali manj stihijsko zasedli zasebni vrtičkarji.

V daljnejših vizurah je prostor na severu jasno zamejen s Straškim hribom in zlasti s pomolom, ki se dviga nad Črnuškim mostom ter nosi zgovorno ime Tabor. V pogledih proti jugu zapirajo vizuro stolp stožiške cerkve in značilne stolpnice soseske BS-3; proti vzhodu teče pogled vzdolž reke in se ustavi na obsavskem hribovju, na severu slutimo z nekaterih razgledišč Kamniške planine, sicer pa Črnuško gmajno in gričevje na levem bregu Save.

Mikroambientalno so nadvse pomembni linearni sestoji drevja ob srednji in spodnji ježi ter značilna kmečka krajina s kozolci in pripadajočo sekvenco razločnega kmečkega doma. Poljska razdelitev se kaže v značilnih "Dolgih njivah".

Za vas Stožice in njen ager, delno pa tudi za južni del Male vasi lahko rečemo, da je ohranjen kmečki karakter krajinske podobe in da začeta preobrazba vasi z razsevky predmestnih hiš še ni v celoti pokvarila te posebnosti, danes vkljenjene v izrazito urbaniziran prostor. Ohranjenost in vztrajnost ruralne strukture ter svojevrstna sosesčina mestnih ambientov in meril nas je že leta 1981/82 prepričala v potrebo in možnost "so-bit". V tako naravnosti smo danes ob spremembah načrtovalskih in razvojnih paradigem le še bolj prepričani.

Obstoječi omejitveni faktorji nakazujejo v celotnem (in delno širšem) obravnavanem območju le nekaj

prostorov, ki dopuščajo nov razvoj oziroma zazidavo. Glede na lego, funkcionalne in druge povezave so te prostorske celote med seboj ločene in zelo različne. V ožjem pogledu imamo zazidljiv severovzhodni kvadrant križišča Titove ceste in severne obvoznice, dalje obrobje Titove ceste v smeri proti severu in skrajni severovzhodni del območja, omejen z novimi hišami ob Mali vasi na zahodu, rekreacijskim centrom Štern na severu, Savo na vzhodu in konjeniškim klubom na jugu. V teh območjih ni konfliktov s kmetijsko dejavnostjo, vendar obstajajo določene težave z odrejanjem profila mestne magistrale, z obstoječo zazidavo (čeprav skromno) in (v tretjem delu) s slabo nosilnostjo (nasutih) tal.

Ob koncu tega poglavja želimo ponovno podčrtati, da gre za prostor, v katerem se mesto Ljubljana v svoji organski rasti proti severu prvič sreča z reko Savo kot potencialno imenitnim "mestotvornim" naravnim elementom, in to v predelu, ki dopušča in terja urbani tip zazidave in mimo stanovanjskih še druge mestne funkcije. Predvidena hidroenergetska izraba reke Save po našem mnenju ne bo negativno vplivala na možnosti nadaljnjega razvoja obsevskega prostora, še več, omogočila bo različne vodne športe in ustalitev hidrotehničnega režima.

V funkcionalnem pogledu imamo tu opraviti z določeno koncentracijo specifičnih športnih dejavnosti in naprav in za sosesčino zelo pomembnega cestno prometnega vozlišča, tj. križišča Titove ceste kot mestne magistrale s severno obvoznico oziroma avtocestnim sistemom. To točko izredne prometne dostopnosti je že valoriziral poslovni center Smelt, ki pravkar predlaga nadaljnji razvoj tega območja v smeri formiranja Svetovnega trgovinskega središča ("World Trade Center").

Z vsem opisanim in zlasti z največjimi pobudami (opisanim WTC s spremljajočimi dejavnostmi) je potrjena naša teza o potrebi pravičnega in dolgoročno naravnane vrednotenja urbanističnega pomena celotnega mestnega predela ob reki Savi.

Ne pozabimo, da se je Ljubljana zavedla problema šele takrat, ko je "uradni urbanizem" v tem območju ponovno predlagal lokacijo otroškega vrtca, gasilskega doma, zgradbe krajevne skupnosti in introvertno zasnovane stanovanjske zazidave sredi najlepših njiv okoli Stožic.

Prvine predlagane zasnove

Pri snovanju bodočega razvoja v okviru pridobivanja variantnih urbanističnih rešitev(marec - maj 1990)* smo upoštevali tudi zasnove, ki smo jih pripravili že ob natečaju vzgodnjih 80. letih.

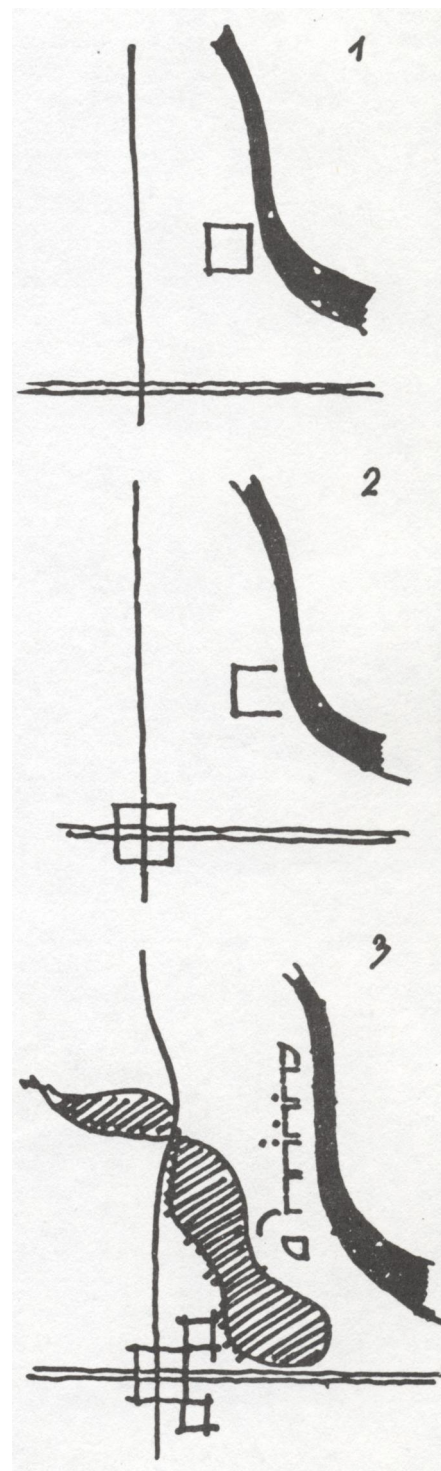
Prvine zasnove lahko strnemo takole:

(1) Med doslej nakazanimi variantami rekonstrukcije Titove ceste se ne zavzemamo več za premo podaljšanje od Ruskega carja proti severu, temveč se ognemo vzhodnemu delu značilne vaške zazidave Ježice in se v velikem loku usmerimo na mostišče pri Gameljnah. (To pa naj ne bi pomenilo, da ne dopuščamo nadaljnjih razprav in določene smotrnosti prvotne toge preme, ki smo jo bili predlagali ob natečaju 1981/82!)

Podaljšek Titove ceste v smeri proti Gameljnam, Skaručni in letališču (priključek na gorenjsko avtocesto!) je slej ko prej utemeljen z novo mestno vpadnico v smeri Črnuče-Žale-Šmartinska cesta, z rastočim pomenom severne razvojne smeri proti letališču in zaradi nastale koncentracije bivališč in dejavnosti na levem bregu Save med Šmarno goro in rašiško-straškim gričevjem.

Ponovno velja poudariti, da bo ta povezava primerno odprla levi, "sončni" breg Save pod Gameljnam, potekajoč po robovih kmetijskoobdelovalnih površin, in je bila kot taka ovrednotena tudi v pravkar zaključeni prvi fazi študije vplivov hidroenergetskih zajezev na reki Savi. Ta povezava bi končno osmislila novi severni, obsevski mestni park.

(2) Zadnji čas je, da vsaj del obrežja reke Save spremenimo v pravo mestno obrežje (quai, river-bank) v obliki enostransko obzidane promena-



de, ki naj Ljubljano ovrednoti tudi kot središče/izhodišče stacionarnega turizma, če že ne kot mesto na dveh rekah. (Pri tem ima Sava tudi simbolni pomen, ker je najdaljša jugoslovanska reka, veže narode in je še vedno lepa reka - pa čeprav ukročena.)

(3) Titovi cesti je treba slej ko prej negovati značaj glavne mestne magistrale, mestnega prostora, ki je arhitekturno diferenciran in artikuliran: ritem menjave zazidalnih in prostih površin, mesta in narave, sporočil in pogledov, dobre in pregledne prometne dostopnosti dejavnosti ob njej.

(4) Severni prostor mesta je treba povezati z novo prečno cesto. Ponuja se povezava Savelj z južnim delom Črnuč in s tem nova premostitev, ki bi po izgradnji omogočila rekonstrukcijo starega savskega mostu na tradicionalnem locusu mostišča pod Stražo- Taborom (toponim!).

(5) Ruralno jedro Stožic in pripadajoči ager trajno zaščitimo in nakazujemo nekatere možnosti njegove preobrazbe oziroma obogatitve z gostinskim, vrtnarskim itd. programom. Intaktnost vasi omogoča tudi nova izpeljava ceste, ki nadaljuje Hošiminhovo in predstavlja del primarnega cestnega ogrodja severnega kraka mesta.

(6) V prvotnem natečaju predlagane preobrazbe zazidalnih otokov severno od vasi Ježice oziroma južno od železniške proge Ljubljana-Kamnik se tokrat nismo lotevali, razen precizkusno v fazi koncipiranja urbanistične rešitve. Nov potek Titove ceste spreminja stanje in možnosti, vendar ne negira opredelitev obstoječe urbanistične zasnove mesta.

(7) Upoštevamo preobrazbo železnice in možnosti, ki jo prinaša primestno-mestna kamniška proga s pogostejšimi postajališči in s povezanostjo s sistemom tramvajskih prog in drugih prvin javnega potniškega prometa.

(8) Upoštevamo in vključujemo številne že znane predloge in modifikacije novejših načrtov, zlasti v območju Titove ceste. Zdravstveni dom in šola iz 3. samoprispevka

selimo v območje soseske "Ruski car", (povečava šole n. h. Kumarjeve in lokacija zdravstvenega doma tik za Ruskim carjem). Sem sodi tudi razširjeni predlog za park ob Stoženski cerkvi in predlogi Smelta-a v zvezi z WTC.

(9) V celotni novi zazidavi izhajamo iz tipično urbanih morfoloških elementov in predlagamo načelno tipologijo objektov. Gabariti so zadržani, saj so arhitekturne dominante že prisotne (BS-3, BS-7). Taka odločitev je utemeljena tudi zaradi obstoja dominantnih naravnih prvin Save in Straškega hriba, s katerima se srečamo v tem prostoru.

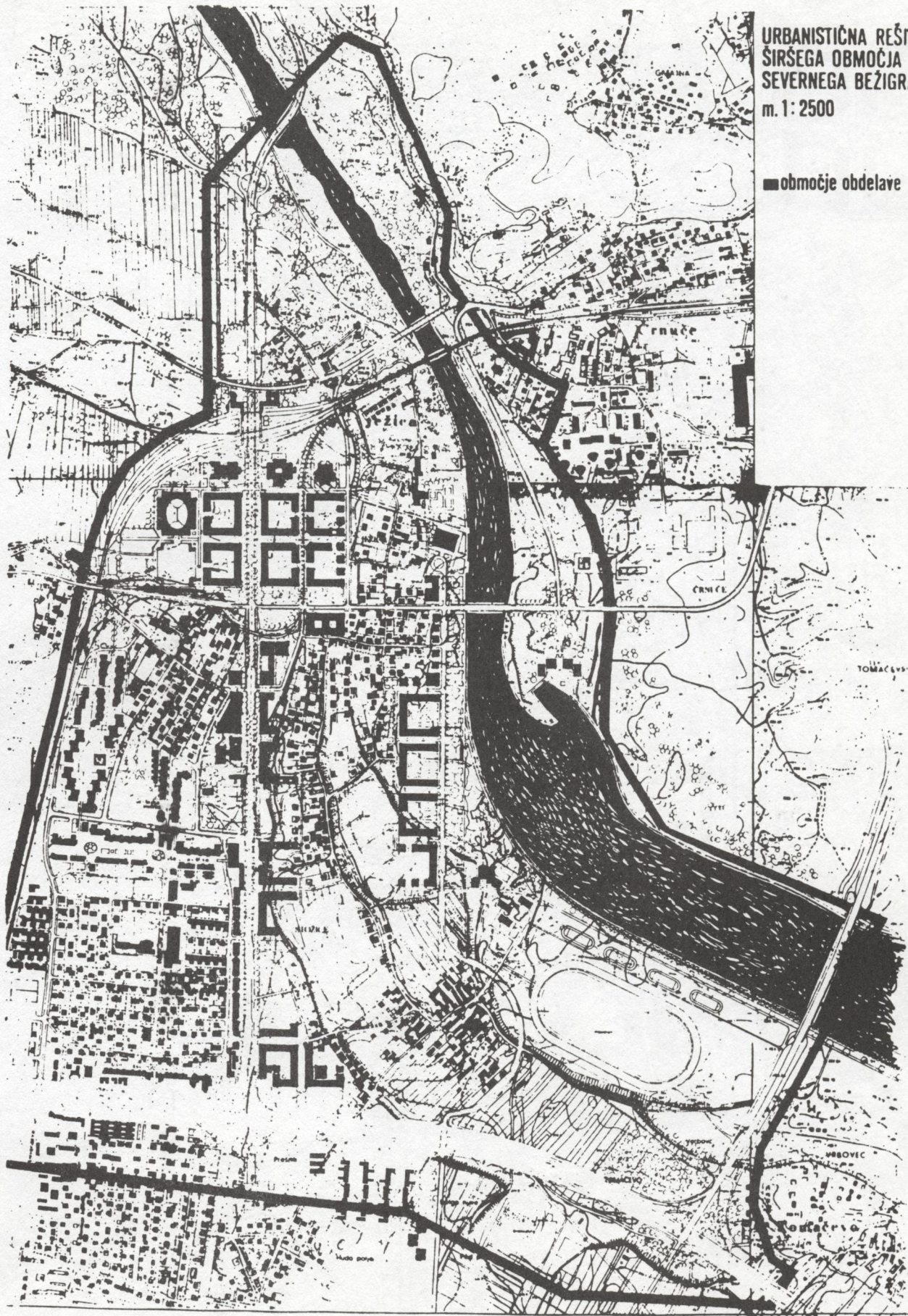
(10) S stanovanjskim programom nakazujemo potrebo po uveljavljanju novih elementov tipologije, razčlenjenega mestnega bloka in "vilebloka", kombinacije stanovanjskega in poslovnega programa z vzdolžno členitvijo lamel ipd. združujoč pozitivno dediščino funkcionalizma in novih tendenc. Stanovanjski tloris v bloku nakazuje nekoliko višji standard glede na pomen lokacije. Pri tem zlasti skrbno obravnavamo člene javnega, poljavnega in zasebnega urbanega prostora in nakazujemo svojevrstne prvine krajinske ureditve.

(11) Koncentracija obstoječih in predvidenih športnih objektov v območju severnega Bežigrada in bližina nekaterih drugih športnih naprav (stadion ob Titovi in bivši stadion Železničarja v Šiški) nas navajata k predlogu, da nakažemo možnost organizacije velikih športnih prireditev olimpijskih razsežnosti v Ljubljani. Zaradi tega smo si prizadevali pokazati možnost in potrebo prostorske povezave "olimpijskih prizorišč" med Potjo spominov in tovarništva ob Hošiminhovi (Vojkovi) cesti in Šternom.

V smislu tega predloga smo proučili tudi (re)lokacijo konjeniške dvorane (maneže) s pripadajočimi prostori.

Utemeljitev zasnove

Prepričani smo, da so že z opisom značilnosti danega prostora in opisom prvin predlagane zasnove,



Natečajni predlog, 1983



Predlog ureditve, 1990

navedene glavne utemeljitve nove urbanistične rešitve. Znova želimo poudariti, da je bistvo pristopa v iskanju sobiti - sožitja naravnega okolja in njegovega nasprotja - antropogenega, grajenega okolja, torej sožitja urbanega in ruralnega, novega in starega, tako v socialnem kakor tudi v fizičnem smislu. Pri takem pristopu je nadvse pomembno, da eno ne razvrednoti drugega, čeprav zaradi komunalne racionalnosti moramo poseči, vsaj delno, v sedanje bivalne kvalitete stihijsko nastalega prednostnega naselja severno od Male vasi. Proučili smo pogoje osončenja in odmikov, ki so skladni s splošnimi urbanističnimi standardi zasnove stanovanjskih območij.

Obseg nove zazidave, ki v segmentu poslovnega centra severno od Smelta nudi pribl. 152.000 m² bruto etažnih površin, v severnem delu Vrbovca pa pribl. 4000 stanovanj, po našem mnenju upravičuje sorazmerno visok standard prostih in zelenih površin in nekatere večje pripravljale posege, npr. prestavitve oziroma kabliranje obeh daljnovodov, utrditev nasutega terena na Vrbovcu ipd. Pri tem ne bi smeli pozabiti turistično-bio-kmetijskega prestrukturiranja vasi Stožice, ki bi morala dobiti nekaj atraktivnih zasebnih gostišč in predlaganega aktiviranja prostora v smislu "olimpijskih" športnih prireditev. Temeljni element zasnove, tj. monumentalno urejeno nabrežje naše atraktivne reke, pa bi gotovo privlačeval sprehajalce iz širšega mesta, vsekakor pa iz neposrednega zaledja v severnem delu mesta.

Značaj zazidave in parternih ureditev omogoča smotrno fazno izgradnjo.

Stanovanjski del na Vrbovcu vzdolž savskega nabrežja je zasnovan kot niz postopno intimiziranih prostorov, konfiguracije objektov, ki spominjajo na urbane bloke in so obogateni z javnim programom v pritičjih izpostavljenih traktov oziroma v bližnjih prostostoječih objektih.

Stanovanja bi v smislu prvotnega predloga morala imeti višji standard, pač zaradi izjemne lokacije, nakaza-

ni pa so tudi vsi elementi ustrezne prometne ureditve in družbenega standarda.

Poslovni del na jugu sledi nakazanim zasnovam širitve WTC in je izoblikovan kot enkratni in svojevrstni arhitekturni ansambel okrog poglobljenega atrija, ploščadi in zasteklenih poljavnih prostorov v spodnjih etažah objektov. Severno od parka pred stoženskim pokopališčem smo locirali hotel Olympia in v podaljšku poslovno-trgovske lokale, ki valorizirajo izjemno lokacijo nad veliko ježo.

Savsko nabrežje in parkovno urejena pešpot, ki spremlja podaljšek Vojkove in Hošimihove ulice proti severu do rekreacijskega centra Štern ter večje Pot spominov in tovarištva in območje novega stadiona (v gramoznici SCT), vas Stožice, hipodrom in zazidalni kompleks Vrbovec, naj predstavlja mestno zasnovo najvišjega ranga. Parterna obdelava te poti, hortikultura in oprema naj bi bila nadvse vidna, poudarjena ter hkrati enotna in raznolika. V abstrakciji urbanistično - tehnične risbe tega ni mogoče v celoti predstaviti, vendar smo nakazali temeljna načela ureditve, ki bi jo oblikovala diferenciacija pešpoti, iskanje skladnosti med naravnim in umetnim krajinskim okoljem in polifunkcionalnost. Tako predvidevamo vzporeden potek različnih pešpoti, jahalne in kolesarske steze in različne možnosti posedenja in dejavnosti na prostem.

Sedanja in bodoča razporeditev zazidanih ali zgolj parterno urejenih in prostih mestnih površin ob Savi ne grozi z vklenjanjem te reke v značilno urbani razvoj. Varstvena območja podtalnice, predvidene hidroenergetske naprave, rekreacija in kmetijske dejavnosti oz. površine, pa tudi naravovarstveni vidiki dovolj trdno opredeljujejo domala ves ob-savski prostor v urbanističnem pomeriju Ljubljane. Zdi se, da je v široki raznolikosti oblik, ki obstajajo ali nastajajo vzdolž Save, mogoče pričakovati urbano arhitekturo nabrežja le v območju Vrbovca med Malo vasjo in Stožicami. Bilo bi koristno, če bi se o tem sporazumeli

meščani Ljubljane in vaščani bližnje
sosesčine.

mag. Vladimir Mušič, dipl. inž. arh.

* Mesto na reki - urbanistična zasnova
območja Stožic, Male vasi in Vrbovca
(variantna rešitev za območje urejanja BS 4/4
- Stožice), avtorji: Vladimir Mušič, Miran
Gajšek, Peter Gulič, Ivan Stanič, Urbanistični
inštitut RS, maj 1990.

