
Mestna sprejemnica

Author(s): Evgen ČARGO and Andrej KALAMAR

Source: *Urbani Izziv*, No. 19, URBANISTIČNO OBLIKOVANJE (april 1992 / April 1992), pp. 26-31

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180149>

Accessed: 20-02-2025 16:28 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 Creative Commons Attribution 4.0 International License (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*

Evgen ČARGO
Andrej KALAMAR

Mestna sprejemnica

Evropska mesta, ki so svoj razvoj doživljala skozi stoletja različnih stilov, danes predstavljajo kompleksne organizme, ki se glede na rezultat vseh zgodovinskih potez različno odzivajo na eksplozijo dinamike dvajsetega stoletja. Človek v tem stoletju prehiteva samega sebe, toda za sabo ne pušča samo praznega časa, ampak tudi prazen prostor. V arhitekturi in urbanizmu se to kaže morda najbolj izrazito, in sicer v prostorskem in miselnem svetu. Ob množici nepozidanih predelov med "novim" in "starim" ter "novim" in "novim" tiči še problem pozabljenih celih področij snovanja, ki so se morala umakniti buldožerjem.

Jasno je, da večno tako ne gre. Problemi postajajo že akutni. Zaradi razpršenega razvoja se fizične komunikacije daljšajo, in ker informacijska revolucija še zmeraj ni opravila svojega poslanstva (človekova aktivnost se še zmeraj meri v prevoženih kilometrih in ne v obsegu telefonskega računa), postaja človek zelo potraten porabnik prostora. Kakšen je epilog tega razvoja, je verjetno jasno, urbanizacija vesolja pa najbrž ni rešitev.

Obdobje recesije v ekonomiji, ki danes drži družbeno življenje v nekakšnem stautsu quo, daje priložnost, da se ozremo tudi nazaj. Potrebno je izdelati načela, sisteme in metodologije delovanja, tako da prihajajoča (upajmo) konjunktura ne bo zasačila stroke na tankem ledu. Kajti ko bo šlo spet "zares", bo potrebno promptno in strokovno odgovarjati na zahteve tržišča.

Ni potrebna posebna jasnovidnost, da uvidimo, kakšne bodo zahteve tržišča v bližnji prihodnosti. Skozi razcvet poslovne dejavnosti se bo tudi ta družba vse bolj profilirala kot potrošniška. Kot taki ji bo treba ustreči. Treba bo najti prostor, kjer se bo novi denar ustvarjal in trošil. Kapital bo ob svojem prihodu v

mesto postavljajl pogoje glede makro in mikro lokacije, infrastrukture ... Če se je včasih postavljalo spomenike napredka od Izvršnega sveta do Tacna, mesto danes ne sme podleči novemu maliku. Urbanistična stroka lahko pri tem odigra ključno vlogo. S pripravljenimi metodologijami lahko usmerja razvoj v smeri, ki se naslanja na prostorske in vsebinske zakonitosti, ki dajejo pozitivno podobo določenemu mestu in so mu skozi stoletja izgradila značaj.

Toda kje pa dejansko obstajajo prostori, ki jih mesto lahko ponudi tržišču? Idealno bi bilo, če bi lahko z novimi programi zapolnili vrzeli, ki so nastale v času od industrijske revolucije naprej.

Kakšne so zakonitosti nastanka teh vrzeli, njihove značilnosti, vloga v mestnem prostoru in potencialna uporabnost, so vprašanja, katerih odgovori bodo rešili maksikatero dilemo v zvezi z navedenimi problemi.

Nova doba je na področje prostorskega planiranja prinesla bistveno večje merilo, kot je bilo prej - razen v izjemnih primerih - prisotno v razvoju mest. Skozi čas so se velike aglomeracije industrijskih kompleksov in satelitskih naselij "lepile" ob drobno in v detajle izdelano strukturo mestnih jedër. Ker so zaradi različnih struktur in geometrij prostora poskusili spoja enega in drugega povzročali konflikte, je nastala logična posledica - cezura. Ta ista cezura nato spremlja moderno arhitekturo skozi dvajseto stoletje in je "deus ex machina" vseh dotikov starega in novega. Proces širitve mest je za sabo puščal množico teh cezur, ki so se sčasoma zapolnjevale z različnimi programi - zelene površine, vrtičkarstvo, individualna stanovanjska gradnja ...

Za današnjo obdelavo so vsekakor najpomembnejše vrzeli, ki so nastale na samem zunanem robu mestnih središč. Preskok merila z drobnega

na veliko je tukaj najbolj očiten in ta področja prav ključno po kvalitetni obdelavi.

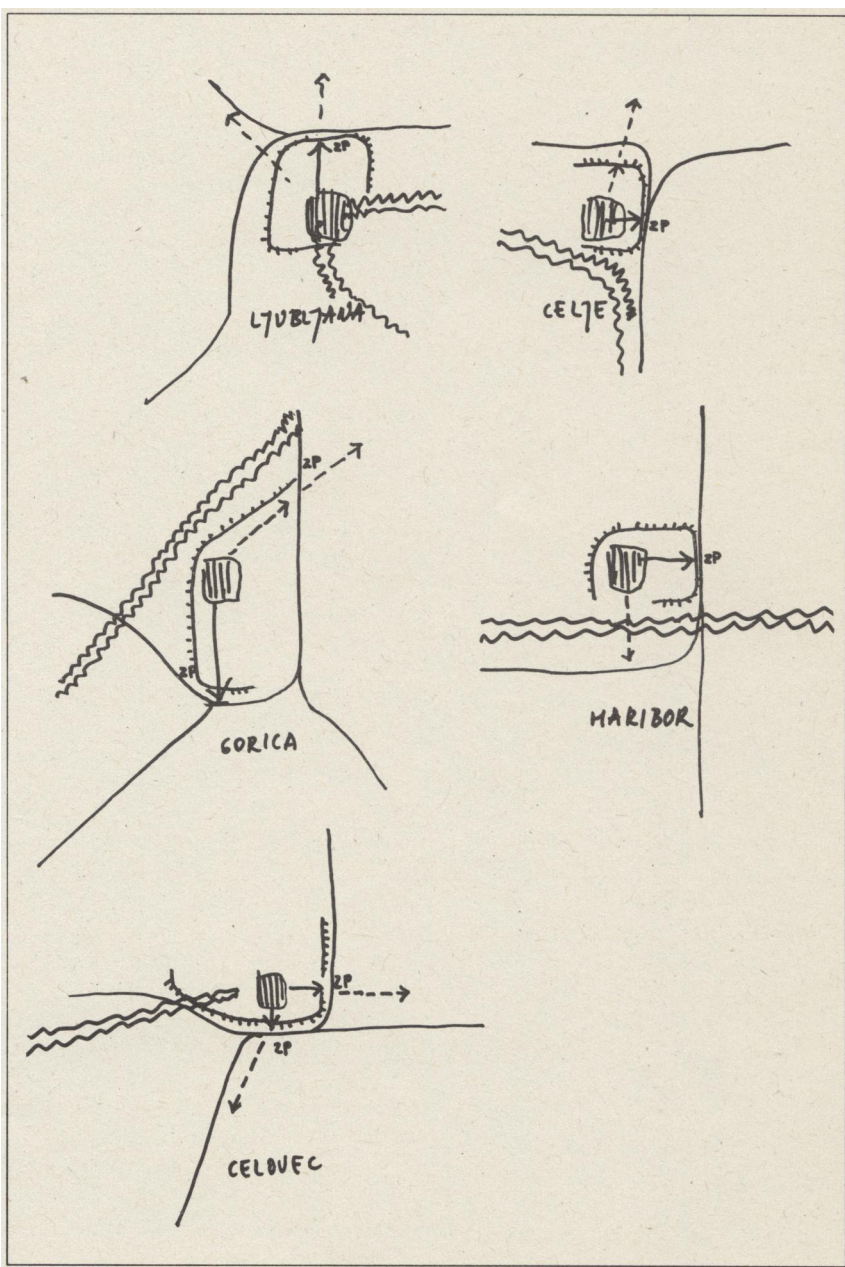
Po dodobra prevetreni in od Napoleonovih vojn izčrpani Evropi so, zaradi nove vojaške strategije, nankrat padla nepotrebna, utesnjajoča in draga mestna obzidja. Mesta, ki so se že prej širila izven obrambnega sistema jarkov, nasipov in bastionov, so svobodneje zadihala, dobila nov prostorski zalet in istočasno v zelo kratkem obdobju zapolnila vrzeli med središčem in nekdanjim primestjem s parki, bulvarji in močnimi palačami. Nov mestni prostor je nemalokrat pomenil torišče novega družabnega in poslovnega življenja.

Z izgubo fizičnega obstoja je obzidje še zmeraj ohranjalo svojo defenzivno vlogo pred vplivi zunanosti, vendar kot negativ, torej ulica. Ker so se spremenili vplivi, se je s tem spremenila tudi forma. Jasna in vidna poteza je postala meja med drobno in bolj grobimi strukturami.

Industrijska revolucija pomeni za mesta nedvomno najmočnejši impulz v njihovem do takrat kontinuiranem razvoju. Izum, za katerega pozabljamo, da je morda največji preobrat v zgodovini razmišljanja o prostorskih in časovnih komponentah razvoja - železnica - je v zelo kratkem času prepredel celo Evropo in Ameriko.

Donavska monarhija je pri tem izumu ulovila korak s časom. Tudi za naše kraje, je to pomenilo gospodarski razcvet in temu primerno hitrejše širjenje mestnih aglomeracij. Železnica, ki je na vseh prihodnih postajah običajno v širokem loku zaobjela večja naselja, je v naslednjem trenutku postala pravi magnet za širitev mesta. Med starim jedrom in železniško postajo so se začele umeščati storitvene, trgovske in poslovne dejavnosti, ob sami železnici pa so zrasli proizvodni obrati (Gorica, Celovec, Ljubljana, Maribor, Celje ...). V začetku stihijska gradnja se je do konca 19. stoletja spremenila v načrtovano in organizirano mestno mrežo (prvi regulacijski načrti) s še zmeraj klasičnimi prijemi.

V nadaljnjem razvoju mesta so se pojavili prvi konflikti z železnico in nakopičeno industrijo ob njej. Tako kot so stoletje pred tem mesto utesnjevala obzidja, je po desetletju pospešene rasti železnica postala zaviralni moment prostorskega razvoja. Močna prepreka je botrovala mnogim nepravilnostim: nekontroliranemu širjenju, prebojem čez železnico le ob vpadnicah v naselje, zgoščevanje urbane strukture znotraj železniškega obroča in kasneje celo rasti mesta v višino. Tudi povojna citizacija mestnega središča in nastajanje samostojnih satelitov,



Slika 1: Prostorski razvoj mest ob novi pridobitvi - železnici

nepovezanih s središčem mesta, so mnogokrat vzroki nezmožnosti kontinuiranega širjenja mesta preko železnice. Starim industrijskim območjem med mestnim središčem in železniško progo je utesen prostor vzel možnost nadaljnjega razvoja. Posledica je bila selitev na ugodnejše lokacije in odmiranje starih centrov tehnične produkcije. Opuščeni industrijski predeli so postali mestna nadloga in žarišče razvojnih problemov. Zgodovina se je ponovila. Nekdanja mestna obzidja je zamenjal pas tirnih naprav ter neurejenih ali celo opustelih predelov nekdanj cvečičih obrtnih in industrijskih con.

Danes je problem zahtevnejši in kompleksnejši kot pred slabimi dvesto leti. Vzorci pompozniških pariških bulvarjev, ki jih je Dunaj predelal v veličasten ring in so se prenašali v vse kotičke monarhije (npr. Celovski ring), so se ohranjali in doživljali metamorfoze še tja v sredino tega stoletja. Ljubljana je potrebovala več kot sto let, da je oblikovno izdelala nekdanje obzidne jarke: Kongresni trg, Vegovo ulico in Cojzovo cesto na primer. Zato je težko napovedovati rešitve ali predpisovati vzorce zanje na občutljivem območju mestnega oboda.

Osredotočili bi se le na problem najbolj obremenjenih točk tega oboda, kjer se že dalj časa problemi izpostavljajo najintenzivneje in ki so v vseh mestih snovane programske

obsežno in nekritično ter oblikovno nedorečeno. Pojavljajo se ob železniških in avtobusnih postajah ter ob zaključkih vseh večjih mestnih vpadnic. Problemi rekonstrukcije teh območij postajajo že akutni. Praktično vsi se zavedajo vrednosti, ki jih imajo te lokacije, zato tako urbanistična stroka kot kapital zmeraj in na vso silo iščejo možnosti, kako jih čim bolj izkoristiti. Napačna, prenapihnjena natečajna izhodišča, predragi izvedbeni projekti, precenjena zmogljivost območja, neupoštevanje zgodovinskega zaledja ... botrujejo nepotrebnim in rigoroznim rušenjem, poseganjem v mestno središče in nedokončanim gradnjam, ki ostajajo v posmehu mestu in njihovim snovalcem (Bavarski dvor, Tivolska cesta in območje prometne glave v Ljubljani, Aškerčeva cesta in zaključek mariborske vpadnice v Celju, ...).

Ker varovalni pas oboda ne deluje in ker nadzor agresivnega kapitala ne funkcionira najbolje, smo priča zelo grobim posegom v zgodovinska jedra. Kapital išče za svoje dejavnosti najboljše lokacije ob podaljških osi mestnih vpadnic in z največkrat uniformirano arhitekturo spreminja prvobiten in svojstven videz starega središča. Mesto mora zato z jasno prostorsko politiko postaviti ločnico med svoj tradicionalen in intimen prostor ter prostori, ki prenesajo bolj grobe posege od požiralcev zemljišč do poligonov za izživiljanje. Defenzivna vloga oboda je zato nujna in zopet primerljiva z nekdanjimi mestnimi obzidji.

Najbolj obremenjene točke oboda, tam, kjer stečejo glavne prometne arterije v mestno središče, sprememo v selektivni filter, ki manj agresivne programe in drobnejše strukture spusti v središče, ostale pa zadrži na obodu. Mestni center se ne sme izolirati. Svoje najboljše prazne parcele in programske preživete objekte mora prepustiti izbranim dejavnostim, ki jih zahteva tržišče. Točke, skozi katere spuščamo preverjen program, so lahko projekcija nekdanjih srednjeveških vrat v sedanost. Poleg oblikovnih komponent so tu še bolj važni programski elementi. Nekdanje območje vstopa v mesto z mitnicami, prenočišči in



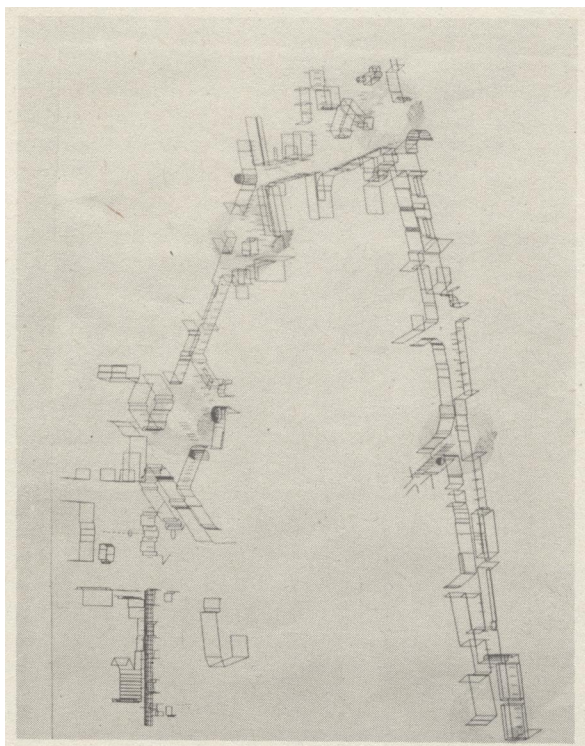
Slika 2: Pogled na mesto Celje s Starega gradu

skladišči blaga se spremeni v sodoben sprejemni prostor za obiskovalca. Prvo srečanje obiskovalca z mestom je tudi prva kompleksna slika, ki jo dobi na stičišču različnih geometrij in prehoda v ožje središče. Točka prehoda zahteva zaradi vsega tega prefinjene arhitekturne rešitve ter široko paleto uslug: hotele, parkirne hiše, dobro dostopnost z motornimi vozili, dobro organiziran javni potniški promet, čimkvalitetnejšo mrežo informacijskih služb ... Pomembno komunikacijsko vozlišče, velika gospodarska vrednost prostora, občutljivost stika s starim mestom ... so med sabo nasprotujoči se elementi za podajanje kriterijev programa. Zato moramo skrbno analizirati vsak tak prostor v mestu posebej in mu dati samo tolikšen program, kot ga lahko še prenese. Predprostor železniške ali avtobusne postaje zato ne bo zapolnjen z enakimi dejavnostmi kot zaključek vpadnice, ki je npr. nosilka poslovnega razvoja ali vpadnice, ki je programsko šibka. Verjetno se ob železniško in avtobusno postajo pomensko vežejo telekomunikacijski centri.

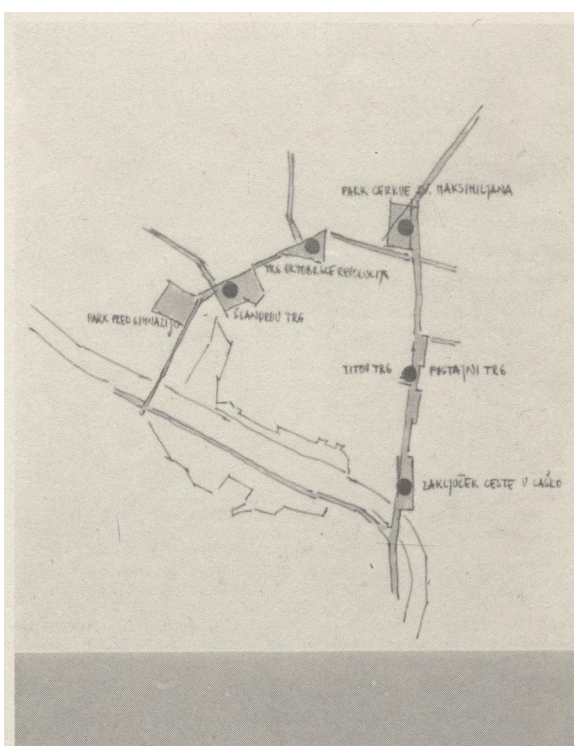
Marsikaj je že zamujenega, marsikaj lahko popravimo, imamo pa obilico možnosti, da iz teh občutljivih in pomembnih prostorov naredimo nekaj našim mestom vrednega, funkcionalno in gospodarsko uspešnega in seveda lepega.

Na primeru idealiziranega projekta "nova mestna točka" ¹ bova prikazala konkretne programske in oblikovne rešitve kot vzorec pri rekonstrukciji omenjenih kritičnih mestnih lokacij.

Celje ima tipično lego naselja na pomolu ob sotočju Savinje in Voglajne. Zelo utesnjen prostor je pripeljal železnico ob samo obrobje mestnega središča, pravzaprav tik ob nekdanji obzidni jarek, zato se Celje v tej smeri praktično ni širilo. Vzpostavil se je dokaj bogat prostor s cesto, ki je potekala mimo kolodvora in s trgom pred njim. Mesto se je svobodneje širilo ob prometnicah, ki so peljale proti severu. Vendar je kasneje zgrajena proga proti Velenju vklesčila mesto v obroč še na severni strani. Kot v večini mest, se je tudi v Celju



Slika 3: Aksonometrična risba projektiranega celjskega ringa



Slika 4: Mestne sprejemnice - Štandrov trg, Trg oktobrske revolucije, Park cerkve sv. Maksimilijana, Postajni trg, novi trg na zaključku ceste iz Laškega

ob železniški progi skoncentriral del industije, ki je še dodatno onemogočil naraven razvoj poselitve proti severu. Kompaktna zazidava je očitna le ob vpadnicah, ki se pri vstopu v mestno središče soočajo s fizično prepreko - železnico. Dodatna težava Celja je cestna povezava sever-jug. Zelo obremenjena Mariborska cesta se prebija v sotesko proti Laškemu skozi samo zgodovinsko jedro, kar zahteva čimprejšnjo izgradnjo tranzitne obvoznice ob Voglajni².

Lokacije mestnih sprejemnic v Celju smo definirali na kritičnih točkah vstopa vpadnic v zgodovinsko jedro ter na trgu pred kolodvorom. Osnovno izhodišče je bilo minimaliziranje motornega prometa znotraj središča, ker je zahtevalo umestitev zadosti zmogljivih parkirnih hiš ob zaključku treh glavnih avenij in povezavo le-teh v sklenjen krog. Po vzoru dunajskega ringa bi se ob tako zasnovani bulvarski potezi organiziral obroč nosilnih mestnih funkcij, javnih prostorov in zelenih navezav z mestnim zaledjem in naravo.

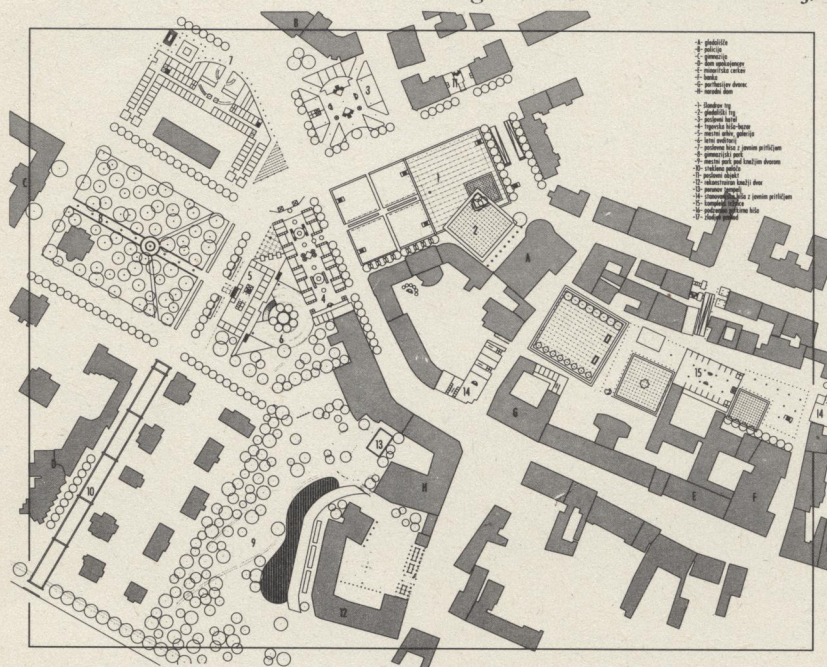
Projektno preizkušen prostor zaključka ljubljanske vpadnice smo definirali kot kulturni in poslovni center mesta. Žariščna točka je Šlandrov trg, ki smo mu poleg obstoječih objektov (gledališča, Delavskaga doma, banke in stanovanj)

dodali še splošen program mestne sprejemnice - hotel in podzemno parkirno hišo ter galerijo, arhiv in bazar, širši krog je proti središču zapolnjen s spomeniki (npr. Perunov tempelj), pozidavo škrbin, dograjevanjem in adaptacijo kulturno-zgodovinskih spomenikov za nove namembnosti (spodnja graščina je v projektu predlagana za sedež svetovnega slovenskega kongresa)³.

Predlagali smo nove talne ureditve trga pred občinsko skupščino ter nov mestni park pred knežjim dvorcem. Izven mestnega središča se krog zapolnjuje z velikimi objekti, ki programsko definirajo avenijo (npr. nov poslovni objekt, obstoječe šole in bolnišnični kompleks). Trg se z novim parkom navezuje na obstoječ Mestni park in preko njega na Miklavžev hrib, z zelenim predprostorom in zaledjem gimnazije ter drevoredom ob Ljubljanski cesti pa preko Glazije na projektirani veliki park nad Dolgim poljem.

Program Šlandrovega trga je drugačnega značaja kot Aškerčeva cesta. Prenaša manjše obremenitve in je zato po zahtevnosti programov rangiran nižje, a še zmeraj sprejema zanimive in za mesto nujne dejavnosti.

Zaključka Mariborske ceste pri avtobusni postaji in ceste v Laško pred Razvojnim centrom ter predprostor železniške postaje so si tako blizu, da se že stapljajo v programsko in oblikovno jasno potezo. Geometrija tega prostora je bistveno enostavnejša kot na območju Šlandrovega trga. Večji problem predstavlja utesnjenost parcel neurejenega zahodnega roba Aškerčeve ceste in nekdanjega Grabna. Ozek pas med tema cestama in tirnimi napravami dopušča linijsko zazidavo, ki mora biti uglašena z nasprotno stranico novega mestnega prostora. Programsko smo se orientirali na obe potniški postaji. Severni in južni parkirni hiši smo prilepili poslovno dejavnost, ob novem križišču s podaljškom Levstikove ulice preko Voglajne je dobila prostor palača radia in televizije, južno od železniške postaje pa je nastal nov poštini center in terminali z navezavo na tirne naprave v zaledju. Vstop v mesto iz južne strani je



Slika 5: Toris pritičja Šlandrovega trga s širšo okolico

dobil trg kot protiutež trgu in parku ob cerkvi sv. Maksimiljana na severni strani. S poslovnim programom, hotelom in storitvnimi dejavnostmi je prostor globalno programsko zakrožen. Osnovne oblikovne značilnosti so drevoredno ozelenjena ulica, ki deluje kot koridor s prekinitvami na glavnih vozliščih ter monumentalne fasade z arkadami v pritličju. Prečno na ulico so postavljene povezave za pešce, ki vodijo iz središča proti zaledju na drugi strani tirnih naprav in Voglajne. Računamo, da bo mesto prej ali slej prisiljeno predrti blokado proti naravnemu zaledju. Prečno na bulvar je postavljena tudi piazzetta na križišču s Cankarjevo cesto in na kolodvor osno postavljena Prešernova ulica. Piazzetta na Cankarjevi poudarja spremembo smeri Aškerčeve ceste. Osvežitev prostora pomenijo večvrstni drevoredi pred paviljonskimi prizidki železniške postaje.

Opombe

- ¹ Projekt Nova mestna točka je bil prvič objavljen v celjskem mestnem časopisu Argument (št. 4, maja 1990, avtorji: Evgen Čargo, Andrej Kalamar, Boštjan Brenčič). Dopolnjen in razširjen je bil na razstavah v Likovnem salonu v Celju (4.-16. 10. 1990) in na rastavišču Gospodarske zbornice Slovenije IDCO v Ljubljani (14.-22. 11. 1990, avtorji: Evgen Čargo, Andrej Kalamar, Boštjan Brenčič, Mateja Doležal). Dodatno je dopolnjen za pripravo animacije v sklopu filma o celjskem urbanizmu.
- ² Predlog tranzitne obvoznice v variantah je kot idejo z utemeljitvami poslala skupina Čargo, Kalamar, Brenčič na Republiški zavod za prostorsko planiranje (24. januarja 1991).
- ³ Članek v časopisu Tribuna (29. 10. 1990, št. 16): Arhitektumi projekt nova mesta točka

Evgen Čargo, dipl. inž. arh., Nova Gorica,
Andrej Kalamar, dipl. inž. arh., Murska Sobota