

Vid BOGOVIČ
Tatjana CAPUDER VIDMAR

Reurbanizacija območij ob vzhodnem kraku ljubljanske železniške proge

V članku je predstavljeno magistrsko delo *Reurbanizacija degradiranih industrijskih območij ob vzhodnem kraku ljubljanske železniške proge*, ki je nastalo ob koncu magistrskega študijskega programa druge stopnje Krajinska arhitektura pod mentorstvom doc. dr. Tatjane Capuder Vidmar. Delo se osredinja na manjša robna degradirana območja na stikih in robovih stanovanjskih predelov Zelene jame, Vodmata in Most. Namen je opozoriti na neizkoriščen potencial območij, ki bi ob ustrezni programski in prostorski prenovi lahko tvorila kakovosten prostor v zaledju stanovanjskih predelov. Večji poudarek je namenjen železnici, ki je danes močna mentalna in fizična prostorska ovira, vendar bi ob vsebinski prenovi v mestni železnici območju dala nove

kakovosti in razlog za uspešnejšo reurbanizacijo. Idejna urbanistična zasnova temelji na vzpostavljanju novih povezav, ki izboljšujejo prehodnost, vzpostavljanju novih jeder družbenih dejavnosti, ki vsebinsko prenovijo območje, in vzpostavljanju novega odprtega javnega prostora, ki tvori zeleno linijsko potezo ob koridorju železnice in se navezuje na obstoječi zeleni sistem mesta.

Ključne besede: urbanistična zasnova, reurbanizacija, degradirana območja, zeleni sistem, železnica

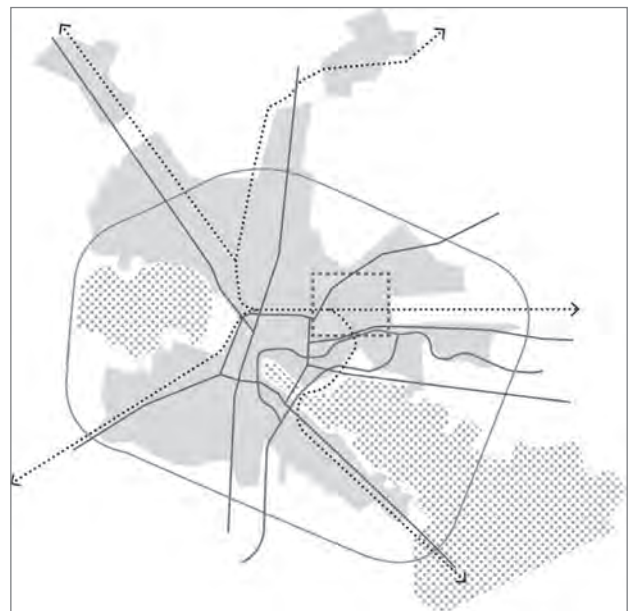
1 Uvod

Predstavljeno sta območje in problematika prostora severovzhodne Ljubljane ob vzhodnem kraku ljubljanske železnice med Šmartinsko, Zaloško in Kajuhovo cesto (slika 1).

Leta 1849 so južno železnico načrtovali tako, da je obšla takratno urbano območje mesta, vendar močno zaznamovala nadaljnji mestni razvoj. V času splošne industrializacije mest je železnica omogočila in določala umestitev tovarniških kompleksov, hkrati pa se je z deagrarizacijo zaledja vse več ljudi preseljevalo v mesta. Nekoč delavski stanovanjski predeli in industrijske cone še danes najbolj zaznamujejo fizično podobo obravnavanega mestnega predela. Kljub ekonomski preobrazbi gospodarskega in družbenega sistema po letu 1990 se prostor nekaterih območij ni veliko spremenil in danes so tam sive cone mesta.

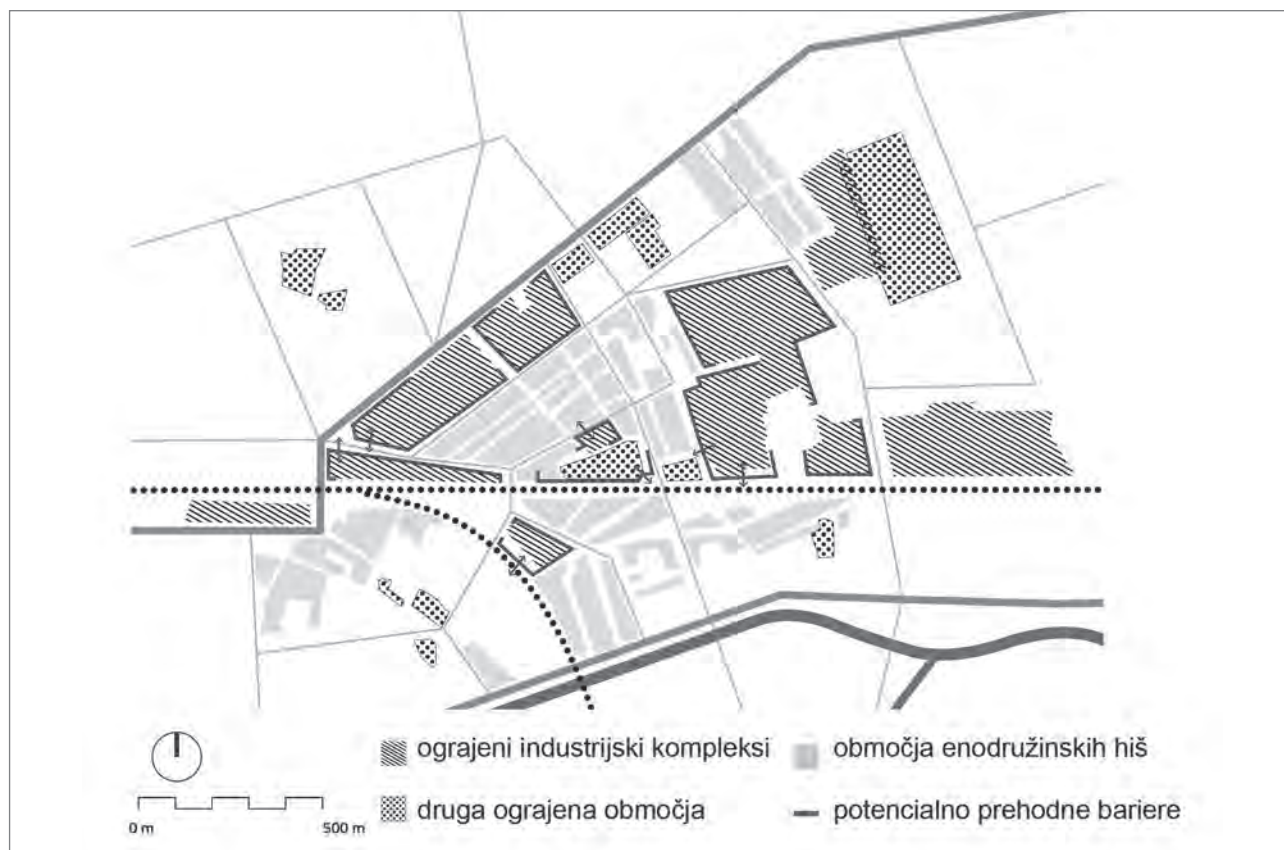
Leta 2008 je bila na mednarodnem natečaju že izbrana celovita urbanistična rešitev partnerstva Šmartinska, ki bi območju dala popolnoma novo identiteto. Kljub interesom za prenovu je bil obsežen urbanističen projekt kot celota ustavljen.

Problematici so percepcijska zaprtost, mentalna oddaljenost in introvertiranost območja. Pri tem se naloga osredinja na štiri manjša robna degradirana območja na stikih, ki danes še



Slika 1: Območje (ilustracija: Vid Bogovič)

nimajo določenega načrta prenovu. Predvidevamo lahko, da bi se ob revitalizaciji manjših zalednih območij vzpostavile boljše povezave, izboljšala bi se prehodnost in mentalna podoba, ki bi vplivala na mestne predele in jih boljše povezala v širši mestni



Slika 2: Ograjena in degradirana območja (ilustracija: Vid Bogovič)

kontekst. Naloga pri tem poudari tudi neizkoriščen potencial železniške proge, ki trenutno pomeni prostorski problem, vendar bi ob ustreznih spremembah lahko postala osrednja prednost mobilnosti in prostorske prenovе.

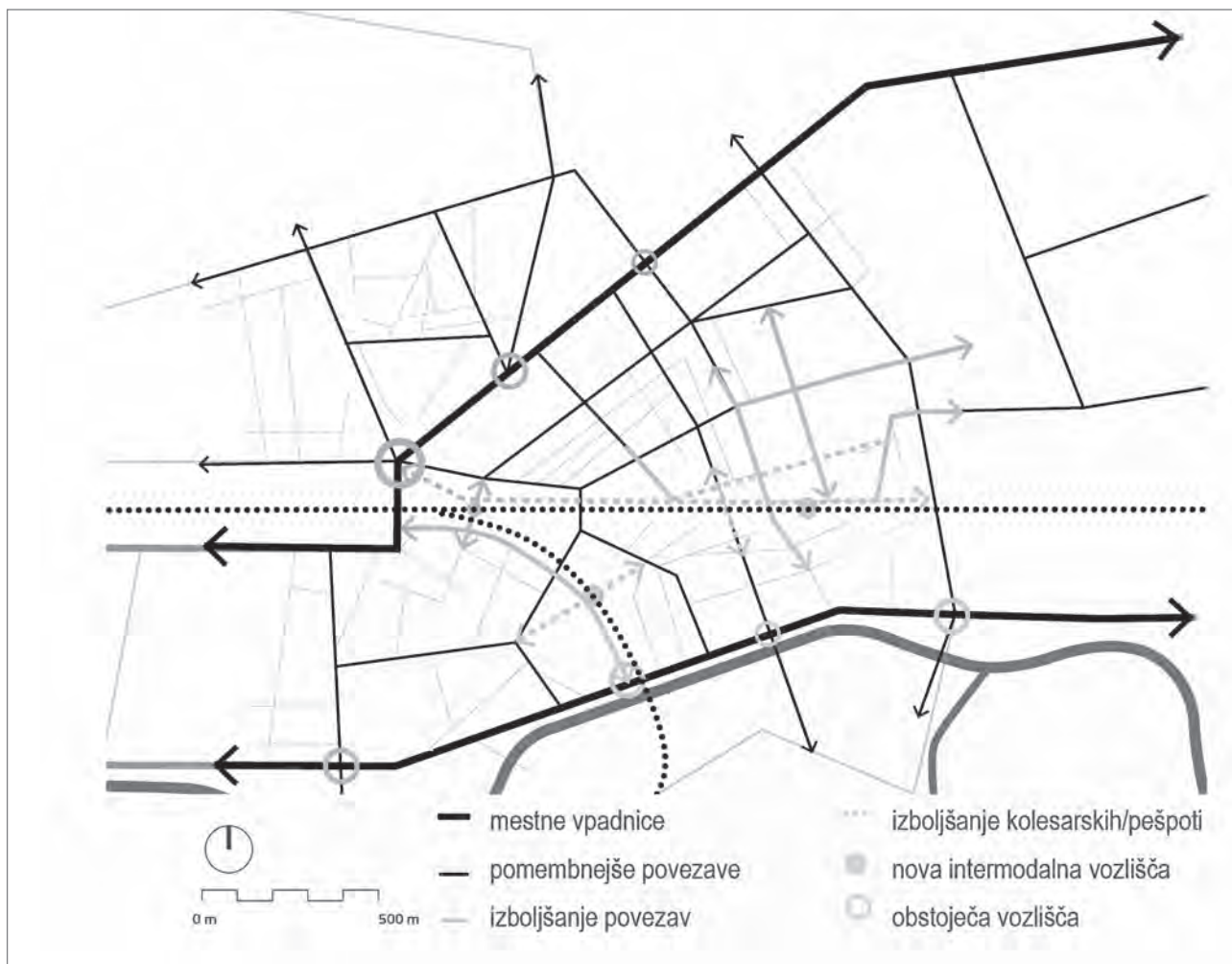
2 Prostor

Časovna razplastitev razvoja severovzhodne Ljubljane jasno kaže značilnosti (ne)načrtovanega urbanega razvoja v Ljubljani. Predvsem je mogoče opaziti neobstoje celostnih, širše zastavljenih razvojnih načrtov, ki bi predvideli optimalen razvoj, novogradnja pa bi jim sledila.

Srednjeveška Ljubljana je svoj prostor strateško našla ob reki pod Grajskim hribom. Iz starega mestnega jedra, ki se je počasi širilo predvsem proti severu in vzhodu, so poti vodile do okoliških vasi Vodmat, Selo in Moste. Stara vaška jedra, ki so nastala že v 14. stoletju, so se linearno nizala pod ježo takrat še okljukaste Ljubljanice (Krajevni ..., 1995). Od tod so poti vodile proti vzhodu in severovzhodu do Savskih vasi (Tomačevo, Jarše, Šmartno, Sneberje). Osnovne prostorske smeri, ki jih je pozneje pretrgala železnica, še danes ostajajo vidne na mestnem tlorisu.

Širše obravnavano območje je nekakšna sestavljanica stanovanjskih predelov in manjših introvertiranih, ponekod popolnoma ograjenih območij. Zaradi pomanjkanja interesa za preobrazbo stavbnega fonda in revitalizacijo okolice, predvsem v obdobju terciarizacije, se fizična podoba teh območij kljub spremembi oz. opuščanju rabe ni veliko spremenila. Nekateri predeli so v neustreznem stanju glede na trenutno rabo, nekatera območja pa so popolnoma opuščena. Površine, ki sicer ležijo v strnjem urbanem mestu z velikim razvojnim potencialom in so obdane s stanovanjskimi ali že revitaliziranimi predeli, ostajajo razvrednotene. Taka območja tudi v širšem prostorskem kontekstu zmanjšujejo prehodnost, berljivost mestnega prostora in slabšajo mentalno podobo.

Obravnavana območja idejnih zasnov zaznamuje prostorska utesnjenost med stanovanjskimi predeli in železnico. Železnica je tudi glavni vzrok za neprimerno rabo, opuščanje rabe oziroma prostorsko neurejenost območij. V sedanji obliki je železnica največja mestna bariera, ki otežuje možnosti za revitalizacijo in potencialno boljšo izrabo območij. Dotrajanost in zastarelost železniške infrastrukture in neustrezno urejen tovorni promet, ki ne spada v sodoben mestni prostor, orišejo obsežnost in večplastnost težav železnic. Drugi vidik železnice je neizkoriščen potencial, saj obstoječi železni-



Slika 3: Izboljšava povezav (ilustracija: Vid Bogovič)

ški koridorji v Ljubljani ponujajo priložnost za preobrazbo železnice v mestno železnico. Ta bi bila pomembno sredstvo javnega potniškega prometa, hkrati pa bi omogočala navezavo na regionalno železniško mrežo, ki bi lahko v povezavi z drugimi sredstvi javnega prometa postala nosilka JPP na območjih goste poselitve. V nalogi načrtovana rešitev kot eno od izhodišč upošteva vzpostavitev mestne železnice s potencialom navedenih vsebinskih rešitev in predvideva večjo konkurenčnost železnice kot sredstva JPP. Prav tako je namen predlagane zasnove reševanje problema širšega prostorskega konteksta za izboljšanje učinkovitosti in izrabe železnice in oblikovanje širšega prostora tako, da spodbuja večjo uporabo železnice za JPP.

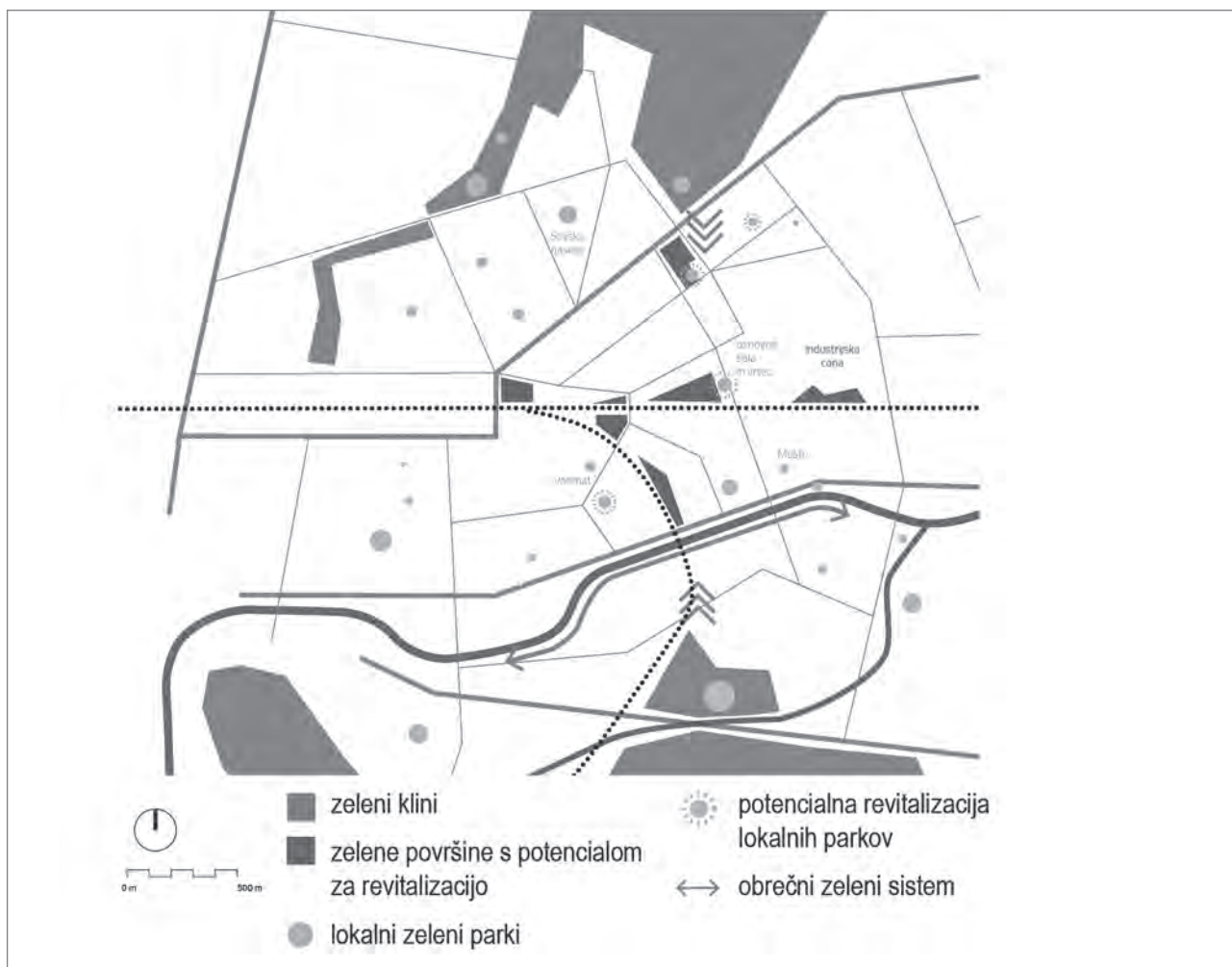
3 Analiza širšega prostora in koncept rešitve

Idejna zasnova izraža razmislek o predhodnem razvoju, trenutnem stanju, neuresničenih in prihodnjih načrtih, prepoznavanju problematike in potencialov območja na večjem in manj-

šem merilu ter o nekaterih teoretičnih izhodiščih načrtovanja danes in primerih dobrih praks drugje. Osnovno izhodišče pri načrtovanju idejne zasnove tvorijo predvsem štiri ravni analiz in ugotovitev, ki povzemajo in ovrednotijo ugotovljene probleme in potencialne glede na posamezne prostorske kakovosti.

1. Močni robovi in ograde industrijskih in gospodarskih con onemogočajo prehodnost in berljivost. So fizična in funkcionalna ovira tudi za sosednja stanovanjska območja in slabo vplivajo na razvoj širšega mestnega predela. Zaradi opuščene rabe so nekatera primerna za popolno prenovo (opuščeno odlagališče ob Vodmatu), na nekaterih pa se program lahko delno ohrani, vendar se območje prostorsko prenovi oziroma bolje poveže v širši prostor (npr. industrijska cona v Zeleni jami). Pretekla raba, prostorske značilnosti in obstoječi elementi se lahko pri tem uporabijo pri prenovi in vzpostavitvi novih programov (slika 2).

2. Iz analiz je ugotovljena šibkost povezav predvsem zaradi železniškega koridorja. Smiselna je izboljšava povezav skozi sive



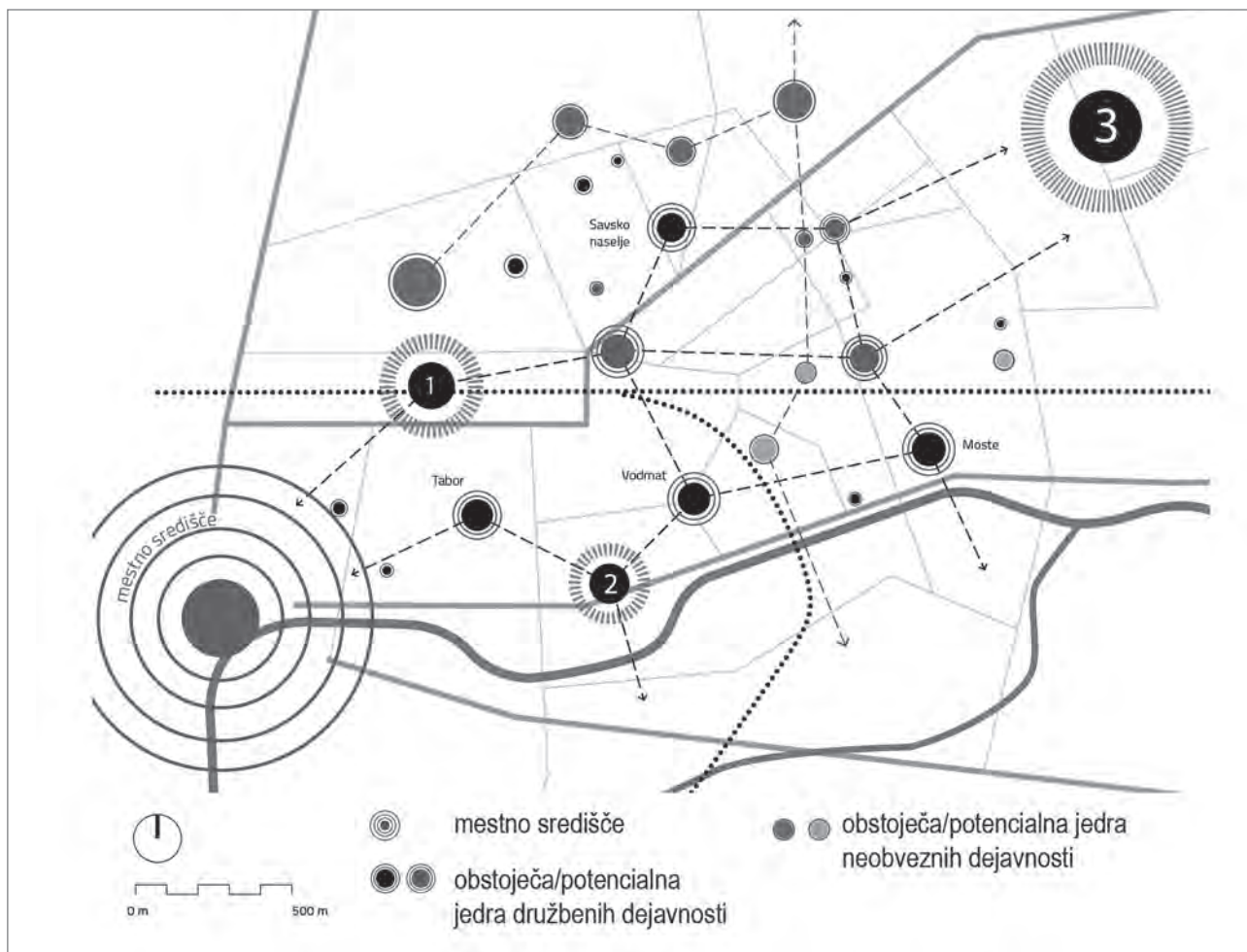
Slika 4: Dopolnitev zelenega sistema (ilustracija: Vid Bogovič)

cone – nove povezave, ki bi povezale zaradi železnice ločene predele in nova oziroma prenovljena železniška postajališča, ki bi omogočala nove mestne in regijske povezave in ustvarila nova vozlišča JPP (slika 3).

3. Eno pomembnejših izhodišč idejne zasnove sta tudi vzpostavitev in dopolnitev zelenega mestnega sistema (slika 4). Sistemsko obravnavo mestne krajine in pomembna teoretična izhodišča pri snovanju zelenega sistema je razvil Dušan Ogrin s sodelavci v nalogi Zasnova zelenega sistema Ljubljane (Ogrin in sod., 1999). Ob vzpostavitvi glavnih programskih jeder, radialnih in krožnih povezav je v kontekstu moje naloge treba omeniti predvsem smiselnost zasnove linearne poteze ob železniških progah, ki sledi žarkasti shemi mesta in bi delovala sanacijsko ter omogočala ekološki koridor in parkovno-rekreativne površine prebivalcem predelov v zaledju. Prav tako je kot ena od povezav sever-jug omenjena povezava med Golovcem in parkom Kodeljevo ob železniški progi, čez Zeleno jamo do Žal in proti Savski krajini.

4. V navezavi na nova vozlišča se izoblikujejo nova jedra družbenih dejavnosti ob predelu Kolinske in v Zeleni jami. S tem se okrepi mreža manjših lokalnih jeder mestnih predelov (slika 5). Nove povezave, raba prostora in program omogočajo vozlišča družbenih interakcij in nova jedra neobveznih dejavnosti v navezavi predvsem na odprte zelene površine (parkovna ureditev ob šoli in vrtcu, park urbanih športov).

Iz glavnih izhodišč je bila oblikovana idejna zamisel širšega prostora (slika 6), ki za revitalizacijo opredeli štiri manjša degradirana območja in jih umesti v širši kontekst. Tem območjem je skupna utesnjenost med stanovanjskimi predeli in železnico, kar pomeni možnost navezave in enotnega načrtovalskega načela urejanja železniškega koridorja. Prav tako so območjem skupni trenutna degradiranost, programska nedorečenost, velik potencial za revitalizacijo zaradi stika s stanovanjskimi predeli in dejstvo, da zanje trenutno ni predvidenih podrobnih prostorskih rešitev.



Slika 5: Jedra dejavnosti (ilustracija: Vid Bogovič)

Z revitalizacijo štirih območji, ki so podrobneje obravnavana v nadaljevanju, stanovanjski predeli pridobijo kakovostnejši prostor na robnih in stičnih območjih, vzpostavi se nov program in izboljšajo povezave. Predviden je razvoj mestne železnice na obstoječih tirih z regijskimi povezavami. Hkrati idejna zamisel širšega prostora upošteva ureditve novih stanovanjskih predelov Kolinske in Zelene jame ob Šmartinski cesti in predvideva nadaljnjo mestno prenavo na drugih območjih.

4 Idejna urbanistična zasnova

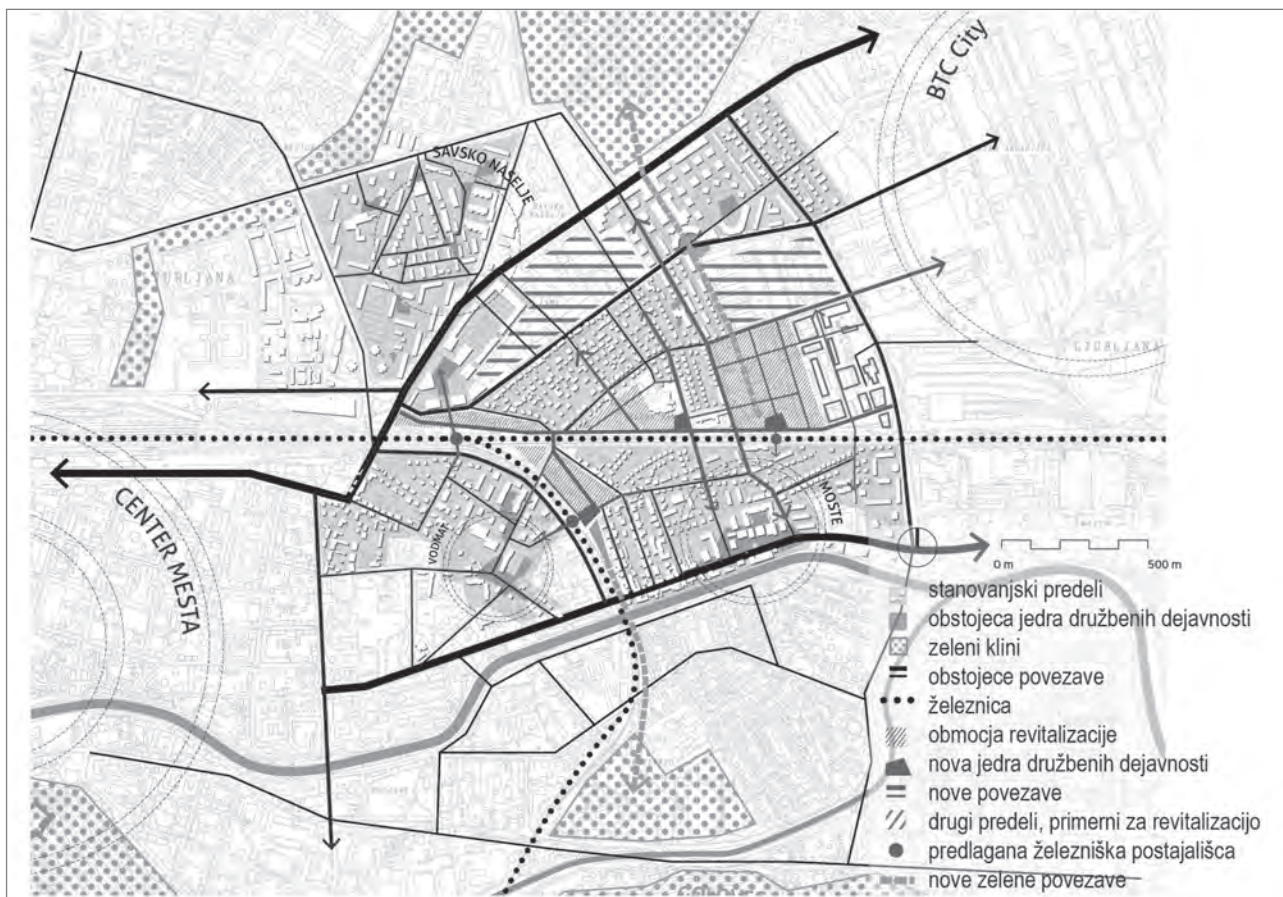
Načrtovano idejno urbanistično zasnovo (slika 7) je mogoče razdeliti na štiri manjša območja, ki jih je kljub raznolikosti prostorskega konteksta in raznovrstnemu novemu programu mogoče obravnavati kot celoto.

Idejna zasnova poskuša vzpostaviti strukturno in programsko navezavo na stanovanjske predele in zmanjšati negativen vpliv železnice. Naloga sicer ne načrtuje tehničnih sprememb poteka železniške proge, zato ta še vedno ostaja prostorska bariera.

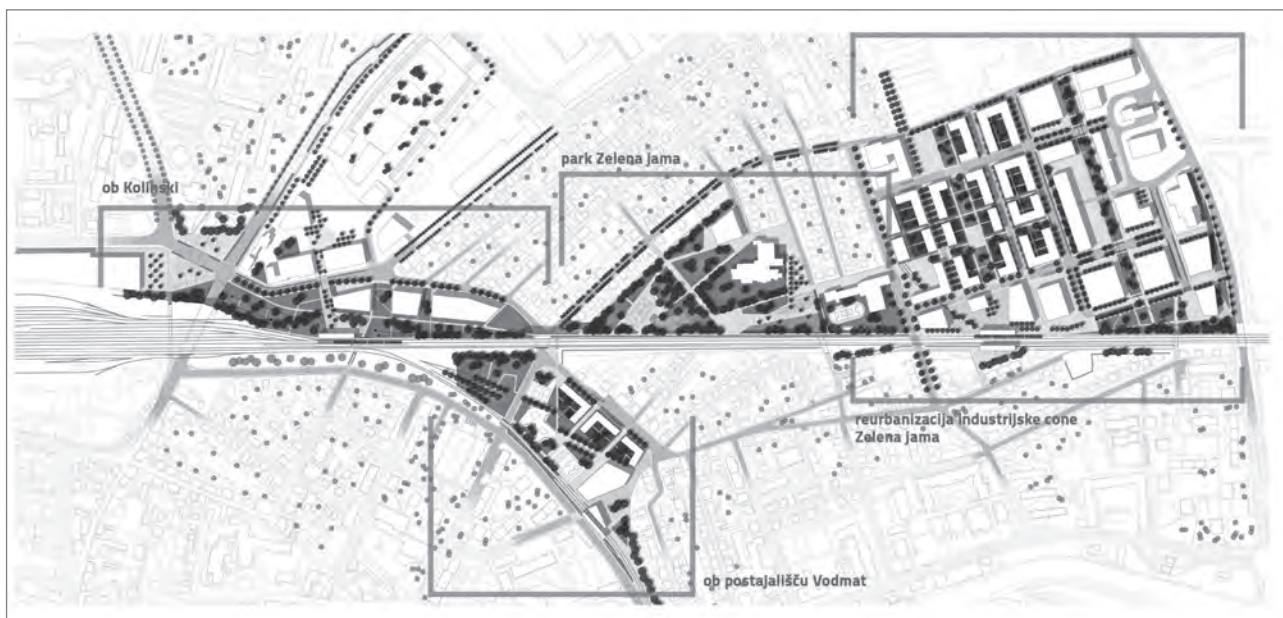
Vendar pa je v nalogi predvidena vsebinska prenova železnice v mestno železnico, kar spodbudi nove rabe, hkrati pa idejna zasnova vzpostavi nove povezave preko železniške proge in podnjo, s čimer se prav tako zmanjšuje negativen vpliv.

Zasnova predvideva prenavo postajališča Vodmat ter novi postajališči Kolinska in Zelena jama/Moste. Postajališče v Mostah je sicer nekoliko vzhodneje že predvideno v prostorskih načrtih občine, postajališče Kolinska pa je smiselno zaradi načrtovanja novih stanovanjskih predelov (OPPN Kolinska: Ljubljanski ..., 2015) in ob izhodišču, da mestna železnica postane ključen člen JPP.

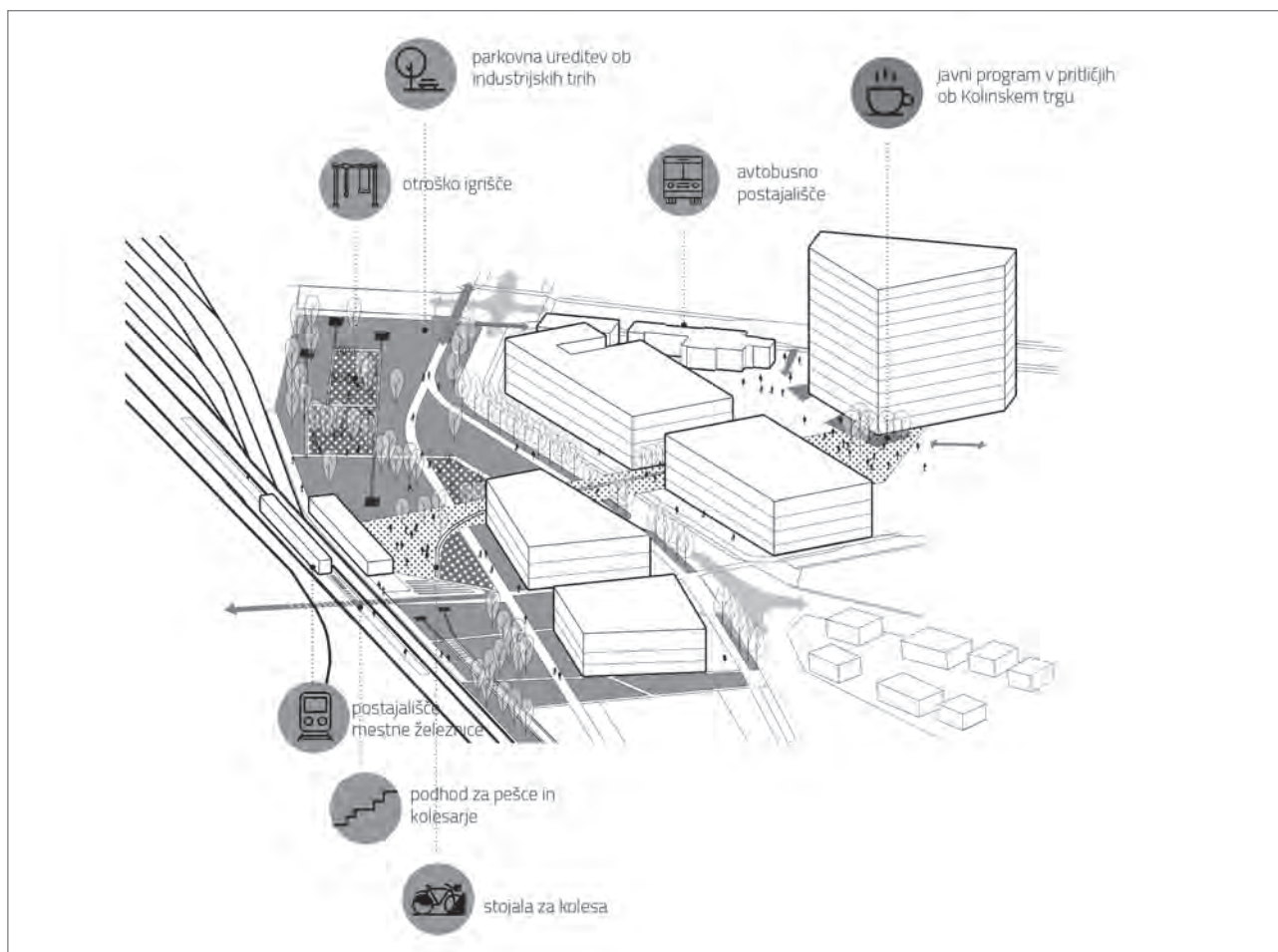
Širša idejna zasnova (slika 7) pri vseh območjih sledi enotnemu načelu vzpostavitve manjših urbanih jeter mešane rabe ob postajališčih mestne železnice, ki se programsko navezujejo na rabo pripadajočih predelov. Prav tako železniški koridor vpliva tudi na enotno načelo razmestitve novih rab. Neposredno ob koridorju železnice so načrtovane zelene površine, ki tako rahlo blažijo bližino železnice in ne potrebujejo neposrednega



Slika 6: Shema idejne zamisli širšega prostora (ilustracija: Vid Bogovič)



Slika 7: Idejna urbanistična zasnova (ilustracija: Vid Bogovič)



Slika 8: Programska shema predela ob postajališču Kolinska – aksonometrični prikaz (ilustracija: Vid Bogovič)

dostopa s cestnih povezav. Zelene površine tako členijo prostor in ustvarjajo preglednejšo mentalno podobo, linearno povezujejo območje in omogočajo rekreacijo, oddih, otroško igro ...

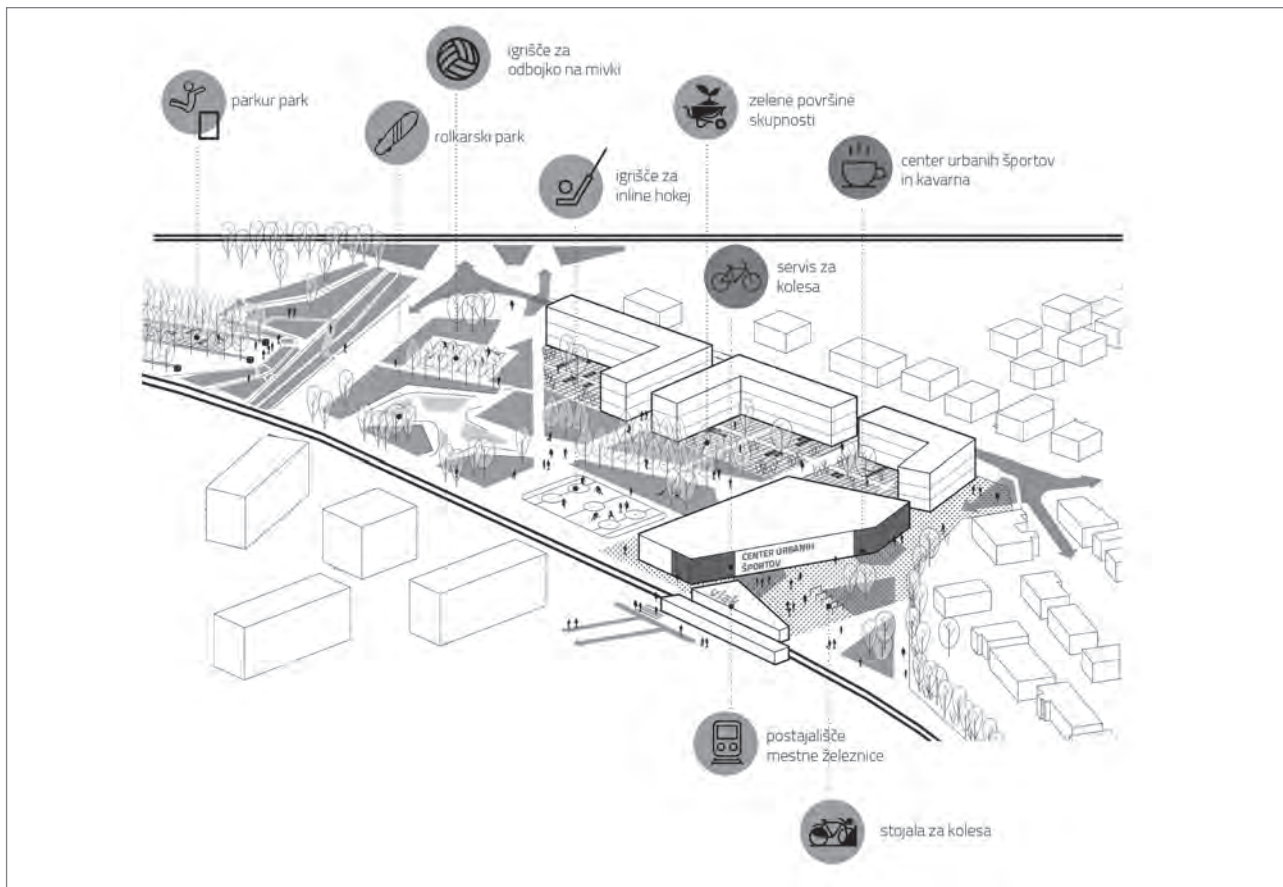
Pasovi zelenih površin ob železnici so zaledje grajenih stavbnih volumnov in drugih javnih odprtih prostorov med njimi. V idejni zasnovi načrtovani stavbni volumni strukturno in vsebinsko podpirajo nova jedra in vzpostavljajo novo rabo v navezavi na obstoječe predele ter so umeščeni ob cestne povezave. Izhodišče pri umeščanju in tipologiji novih zgradb je med drugim tudi namenska raba v prostorskem načrtu mesta (Odllok o občinskem ..., 2010).

4.1 Podrobnejši opis zasnove po območjih

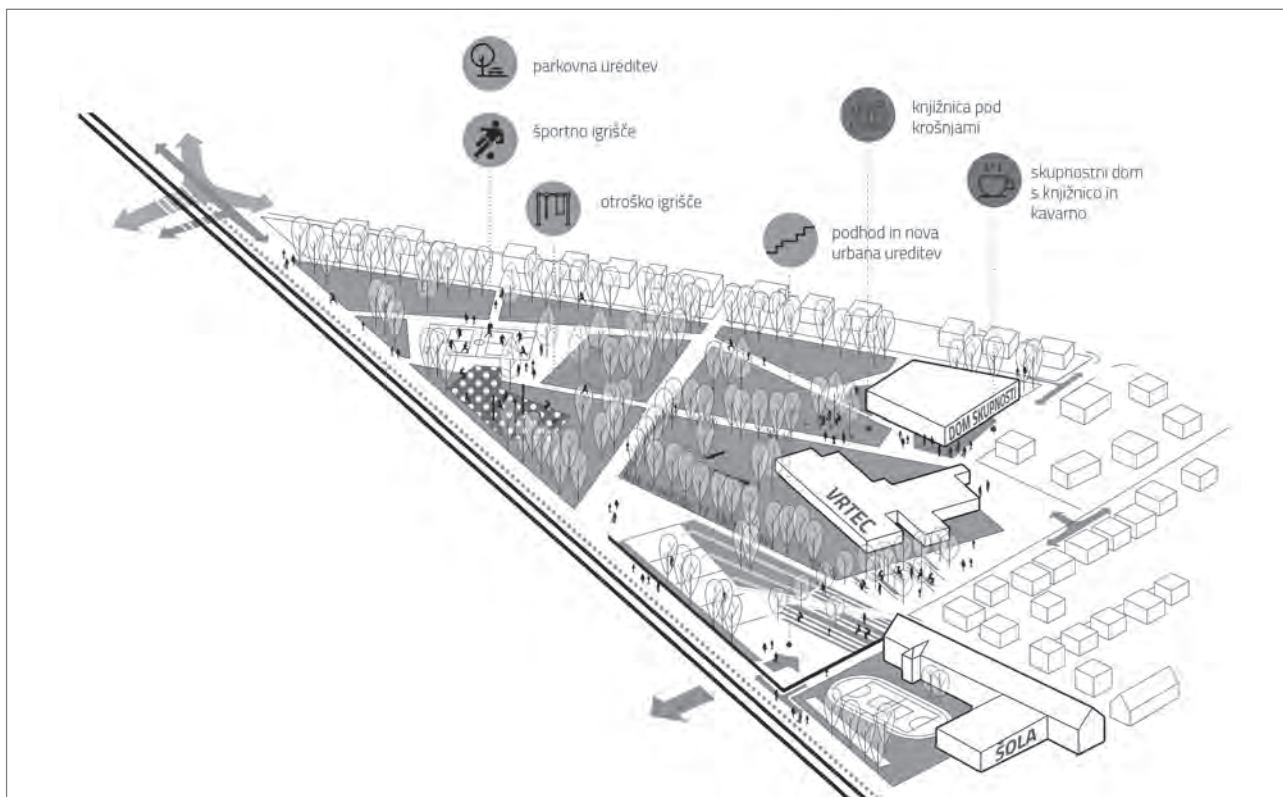
Ob tovarni Kolinska je v rešitvi upoštevana zazidalna situacija OPPN Šmartinska–Kolinska (Ljubljanski ..., 2015). Naloga se z revitalizacijo območja med železniško progo in ulico Ob zeleni jami ter rekonstrukcijo križišča in podvoza navezuje na predlagano zazidalno situacijo OPPN. Novo železniško postajališče je načrtovano v osi novega trga Kolinske in se tako

direktno navezuje na novi predel, hkrati pa je vzpostavljena nova povezava s podhodom proti Vodmatu. Ob postajališču se v smeri vzhod–zahod razteza park, ob obstoječih industrijskih tirih, med železniško progo in novimi stavbami poslovnih dejavnosti. Med parkovno ureditvijo in novimi stavbami poteka povezovalna pot, namenjena kolesarjem in pešcem. Ohranjenе tirne naprave se uporabijo pri načrtovanju novih ureditev (slika 8).

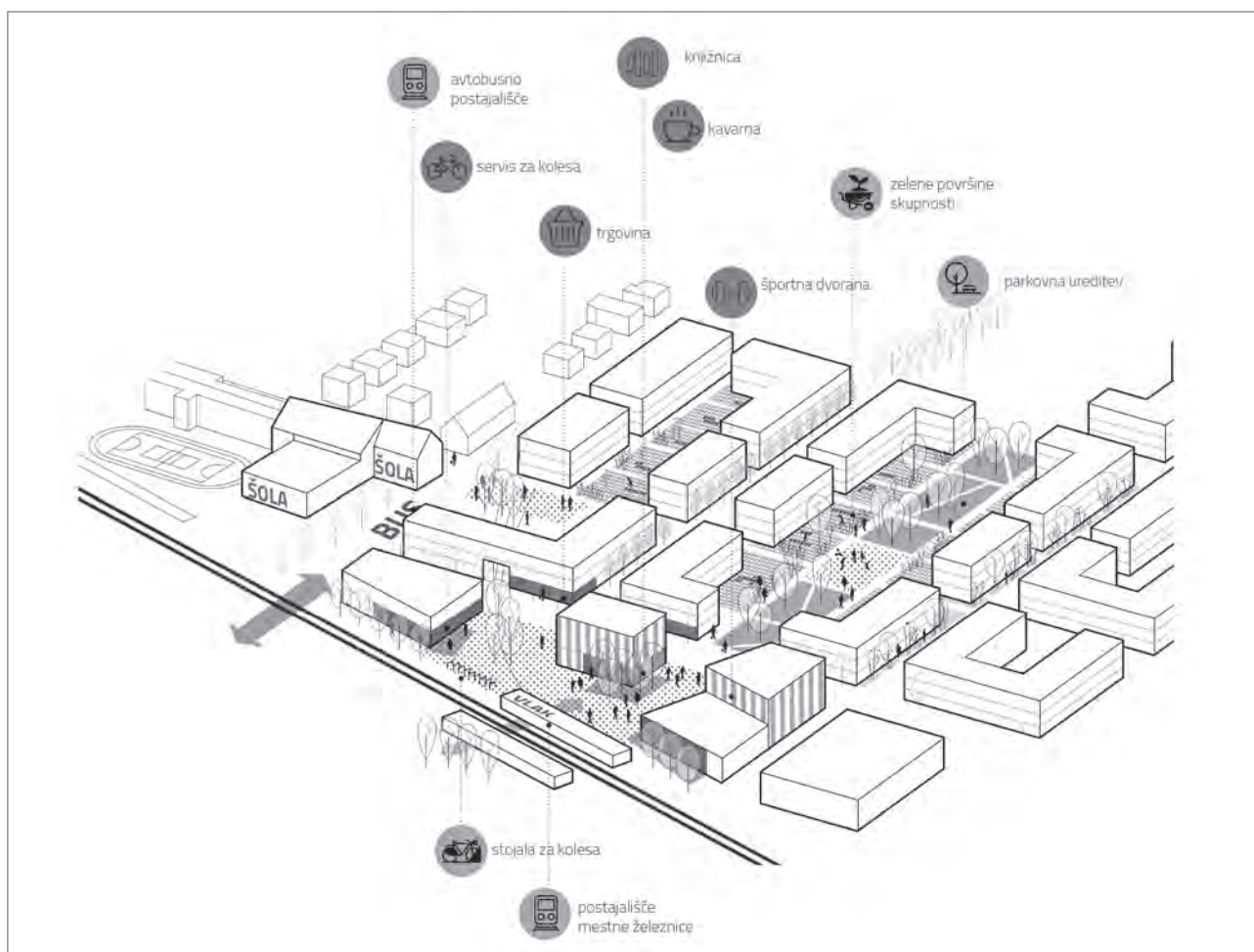
Območje med Vodmatom in Mostami se skoraj popolnoma prenove v navezavi na že obstoječo železniško postajališče Vodmat. Postajališče se bolje poveže s stanovanjskimi predeli, načrtovane in izboljšane so povezave za pešce in kolesarje s podhodom in povezava ob železnici proti Zaloški cesti. Ob železniški progi je načrtovan park urbanih športov, ki ga Ljubljana še nima, hkrati pa z umestitvijo ob postajališču JPP omogoča preprost dostop uporabnikom z vsega mesta in tudi iz regije. Objekt urbanih športov se vsebinsko navezuje na zunanja igrišča in se konča s parkovno ureditvijo na drugi strani Potrčeve ulice. Vzhodno so načrtovani trije nizki večstanovanjski bloki z dostopom z Ulice pod ježami. Na drugi strani so načrtovane poljavne zelene površine, namenjene skupnosti prebivalcev,



Slika 9: Programska shema predela ob postajališču Vodmat – aksonometrični prikaz (ilustracija: Vid Bogovič)



Slika 10: Programska shema parka ob Zeleni jami – aksonometrični prikaz (ilustracija: Vid Bogovič)



Slika 11: Programska shema predela pri postajališču Zelena jama – aksonometrični prikaz (ilustracija: Vid Bogovič)

hkrati pa so vzpostavljene povezave proti Zelene jami, parkovni ureditvi, Mostam in postajališču (slika 9).

Območje v zaledju Zelene jame ob Osnovni šoli Vide Pregarc in Vrtcu Zelena jama se smiselno prenove v zaokroženo krajinsko-arhitekturno ureditev. Trenutno zeleno, vendar ograjeno in vsebinsko nedorečeno območje se bolje vpne v stanovanjski predel enodružinskih hiš in vsebinsko naveže na obstoječ izobraževalni program. Podhod pod železnico ima velik pomen za šolski okoliš Most in Zelene jame in smiselno povezuje oba predela. Predlagana je nova ureditev, ki se bolje naveže na okolico ter hkrati ustvarja kakovostnejši zunanji odprt prostor šole in vrtca. Strukturno park opredeljujejo podaljški ulic in poti iz Zelene jame in os proti novemu stanovanjskemu predelu vzhodno, ki se iztečejo v park z manjšim športnim in otroškim igriščem. V severnem delu je načrtovan nov objekt skupnostnega doma predela Zelena jama z zunanjo ureditvijo in navezavo na park (slika 10).

Območje industrijske cone Zelena jama se delno popolnoma preobrazi v stanovanjski predel, deloma pa se ohranijo obsto-

ječe dejavnosti. Novo postajališče mestne železnice omogoči hitre in pogoste povezave z vsem mestom, ustvarita se manjše intermodalno vozlišče in lokalno jedro mešanih dejavnosti. Načrtovan je nov železniški prehod, ki poveže do zdaj ločena dela Pokopališke ulice in podhod v sklopu postajališča, kar omogoča nove cestne povezave sever–jug in boljši dostop do postajališča prebivalcem Most. Ob postajališču manjši trg mešane rabe formirajo stavbe, ki vključujejo dejavnosti trgovine, gostinskega lokala, kolesarski servis in poslovne prostore manjših podjetij. Ob tem sta načrtovani tudi manjša športna dvorana in knjižnica, ki sta na tem območju predvideni tudi po prostorskem načrtu. Ulica vzhodno ob policijski postaji tudi z drevoredom poudarja potencialno povezavo novega urbanega jedra in novonastajajočega stanovanjskega predela ob Šmartinski cesti. Ulično mrežo formirajo tri- ali štirinadstropni stanovanjski bloki. Introvertiran poljavni zeleni prostor v notranjosti blokov je namenjen skupnostnim vrtovom oziroma drugim dejavnostim prebivalcev, medtem ko javni odprti zeleni prostor ponazarjata dve parkovni potezi – sever–jug, ki povezuje jedro ob železnici s širšim območjem severno, in vzhod–zahod, ki stanovanjski predel navezuje na park Zelena

jama preko trga ob avtobusnem postajališču ter mimo osnovne šole in vrtca.

Zahodni del ob Kajuhovi cesti ostaja gospodarska cona. Ta del območja se je že preobrazil, industrijske dejavnosti v preteklosti so zamenjale večinoma servisne ter tudi osrednje in izobraževalne dejavnosti, prav tako območje že danes večinoma ni ograjeno. Predvidena je popolna sanacija nekaterih objektov oziroma izgradnja novih, načrtovane so nove povezave skozi območje in revitalizacija odprtega prostora (slika 11).

5 Sklep

Z naraščanjem urbanizacije in nenadzorovanim širjenjem mest ter urbanizacijo podeželja se prostorsko načrtovanje spopada z novimi izzivi. V prostorskem načrtu mesta (Odlok o občinskem ..., 2010) se za načrtovanje poselitve kot ključen omenja razvoj mesta v okviru obstoječih urbanih površin. Revitalizacija zapostavljenih predelov v mestih velja za trajnostni način urbanizacije ter je učinkovita rešitev za umeščanje programov in bivalnih okolij, ki jih družba trenutno potrebuje. Naloga se v izhodišču ukvarja s prepoznavanjem zapostavljenih mestnih prostorov, na katerih trenutna raba ne izkorišča mogočega potenciala.

Zaradi pomanjkanja oziroma neupoštevanja celovitih urbanističnih načrtov se je gradnja stihijsko ozirala na preteklo parcelacijo, s čimer so nekatera manjša območja ostala obrobna in manj uporabna. To je že eden od razlogov slabše prostorske kakovosti nekaterih obravnavanih območij. Prihod industrije in gradnja novih stanovanjskih predelov sta prostor pozidala po tedanjih družbenih potrebah. Po selitvi, opuščanju industrije in terciarizaciji se je razvoj območij različno odzval na spremembe. Nekatera območja so uspešno revitalizirali, druga fizično niso spremenila in tam so danes sive cone mesta, ki so postale fizična in funkcionalna ovira tudi za okoliške predele. To je drugi razlog za slabo prostorsko kakovost obravnavanih območij.

Naloga predstavi problematiko zastarelih industrijskih območij in vlogo železnice v mestu, s čimer obravnava dva v današnjem času zelo aktualna problema pri reurbanizaciji sodobnih mest. V mestih, kot je Ljubljana, se kažeta želja in nuja po reševanju omenjene problematike. Iz idejnih zasnov je mogoče ugotoviti, da je v mestu še veliko območij, ki bi jih lahko ob revitalizaciji veliko bolje izkoristili, s tem pa močno dvignili bivanjsko kakovost. Čeprav so nekateri mestni predeli percipcijsko oddaljeni, slabo dostopni, prostorsko na videz utesnjeni in majhni, pomenijo za mesto, kot je Ljubljana, velik neizkoriščen potencial.

.....
Vid Bogovič, mag. inž. kraj. arh.
Gornji Lenart 13, 8250 Brežice, Slovenija
E-pošta: vidbogovic1992@gmail.com

Doc. dr. Tatjana Capuder Vidmar
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
Jamnikarjeva 101, 1000 Ljubljana, Slovenija
E-pošta: tatjana.capudervidmar@bf.uni-lj.si

Viri in literatura

Bogovič, V. (2018): Reurbanizacija degradiranih industrijskih območij ob vzhodnem kraku ljubljanske železniške proge. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo.

Krajevni leksikon Slovenije (1995): Orožen Adamič, M., Perko, D., Klادنik, D. Ljubljana, DZS: 638 str.

Ljubljanski urbanistični zavod (2015): OPPN Kolinska. LUZ d. d. <http://www.luz.si/projekti/oppn-kolinska> (10. 6. 2017).

Ogrin, D., Marušič, J., Kučan, A., Simoneti, M., Kopač, M., Doležal, M. (1994): Zeleni sistem Ljubljane: zasnova. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za agronomijo: 97 str.

Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana. Strašeski del (2010): Ur. l. RS, št. 78/10.