

Andrej ČERNIGOJ

Oblikovanje južnega obrobja Ljubljane: Slovenski park in Administrativni kare

Oblikovanje južnega obrobja Ljubljane je zaradi njegove velikosti in trenutne nedefiniranosti obravnavano skozi prizmo izgradnje celotne Ljubljane, ki lahko v tem trenutku svoji zgodovinski podobi doda razglednico iz obdobja, v katerem je delovala kot prestolnica nove samostojne Slovenije v okviru Evropske skupnosti. Poleg organizirane zapolnitve prostora do avtocestnega obroča in definiranja robu proti krajinskemu parku Barje se kot ena od možnosti preseganja običajne urbane širitve mesta izkazuje ambicioznejša ureditev izteka Barjanske ceste, ki bi morda lahko ustvarila novo razglednico Ljubljane in pomagala utrditi tudi koncept mestne magistrale kot novega reprezentančnega longitudinalnega centra mesta z najpomembnejšimi funkcijami, izdelanim javnim prostorom in zanimivo arhitekturo. Prikazan je dosedanji razvoj razmišljanj o urejanju izteka mestne magistrale v Barje oziroma o urejanju prostora med avtocesto

in Ljubljano: od bolj ali manj pomembnih zazidav, prek popolnoma krajinskih ureditev do sinteze krajinske ureditve s specifičnimi arhitekturami. Predstavljena je ideja spominskega parka, ki bi ustrezala današnjemu zgodovinskemu trenutku in mu dodala novo presežno vrednost. Primerno bi bil rešen vstop v krajinski park Barje in prehod urbanizacije v naravo. Predvsem pa je poudarjeno, da gre na tem mestu za izredno lokacijo z velikim urbanističnim potencialom na ravni mesta in države, ki ji trenutna podoba in načrtovalska pozornost ne izkazujejo ustrezne pozornosti.

Ključne besede: mesta, urbana forma, urbanistično oblikovanje, Ljubljana, Ljubljansko barje

1 Uvod

Južno obrobje Ljubljane je tako velik in še nedefiniran prostor, da je treba nanj pogledati skozi prizmo izgradnje celotne Ljubljane, ki je obravnavana kot novodobna slovenska prestolnica in metropolitansko evropsko mesto. Živimo v času, v katerem lahko mesto v skladu s kontekstom zgodovinskega razvoja prestopi nov prag svoje urbanistične identitete. Oziroma, natančneje, Ljubljana mora svoji podobi prikupnega organsko nastalega srednjeveškega mesteca pod gradom, oplemenitenega z barokom in s Plečnikom, podobi urejenega in načrtovanega Fabianijevega karejskega mesta s pridihom secesije med železniško postajo in Nebotičnikom, podobi glavnega mesta moderne jugoslovanske republike z Ravnikarjevim kompleksom in mestnimi vrati v geografski ožini ter s krakasto razpršenimi stanovanjskimi sateliti ... dodati razglednico iz obdobja nove evropske prestolnice.

Da bo mesto izkoristilo to priložnost, je treba ponovno neobremenjeno pogledati na njegovo strukturo. To seveda ne pomeni nekritičnega podiranja obstoječih vrednot, kot se je to, na srečo v manjšem obsegu, dogajalo v podobnih prelomnih obdobjih, saj bi se hitro znašli v usodi s kapitalom do neprepoznavnosti prezidanih azijskih mest.

V kontekstu obravnavane naloge se – poleg organizirane zapol-

nitve prostora do avtocestnega obroča in definiranja roba proti krajinskemu parku Barje – kot ena od možnosti preseganja običajne urbane širitve mesta izkazuje ambicioznejša ureditev izteka Barjanske ceste, ki bi lahko ustvarila novo razglednico Ljubljane in utrdila koncept mestne magistrale kot novega reprezentančnega longitudinalnega centra mesta z najpomembnejšimi funkcijami, izdelanim javnim prostorom in zanimivo arhitekturo. V vsakem primeru pa gre na tem mestu za lokacijo, ki ji trenutna podoba in načrtovalska pozornost ne izkazujejo ustrezne pomembnosti.

2 Južno obrobje kot del mesta

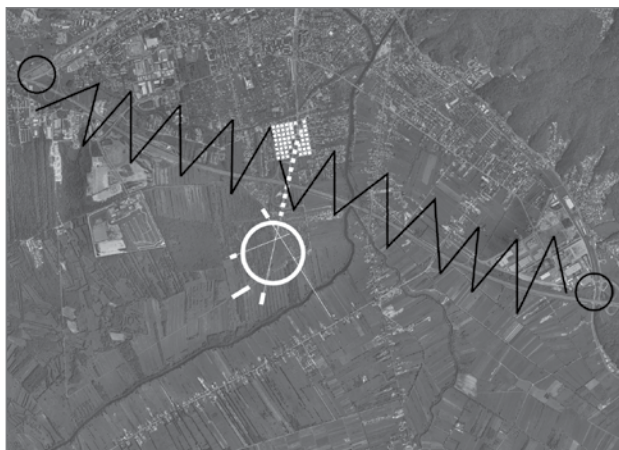
Južno obrobje mesta izrazito definira potek južne avtoceste. Na njeni severni strani je mesto, na južni Barje. Avtocesta je, podobno kot pred leti železnica na severni strani, vnesla v strukturo mesta močno bariero, ki še rigorozneje preprečuje njegovo širitev. Srečna okoliščina je, da je izgradnja avtoceste sovpadla s splošnim spoznanjem o potrebnosti ohranitve Barja kot krajinskega parka in ne kot ekspanzijske površine mesta. To prepričanje vsekakor ne obstaja od nekdaj, kar dokazujejo različni načrti o njegovi urbanizaciji, in najbrž je bila glavna varovalka samo tehnično zahtevnejša gradnja. Lahko bi dejali, da se je južna avtocesta »znašla ob pravem času na pravem

mestu«, v nasprotju z železniško progno na severu.

Kljub temu južna avtocesta stika z Barjem ni rešila v celoti. Po eni strani so se vanj na južni strani že zažrli sanitarna deponija in črnodgraditelji (ali natančneje »grdograditelji«), po drugi strani pa je treba spoznati, da je Ljubljana brez urejenega izhodišča na Barje »kot obmorsko mesto brez pomola«. Na južni strani avtoceste potrebuje ureditve, ki bodo sanirale sanitarno deponijo in onemogočale delovanje »grdograditeljev« ter omogočale udoben vstop v krajinski park.

Toliko, če gledamo s stališča krajinskega parka Barje oziroma s stališča krajinskega arhitekta. Vendar bi še vedno veljalo pogledati tudi s stališča Ljubljane in tudi s stališča prestolnice nove države, kar bi po logiki stvari moralo biti isto. Obremenjeni z vsakdanjimi problemi delovanja in širitve mesta smo doslej gledali na obravnavani prostor zelo pragmatično kot na katero koli drugo periferijo, v katero spadajo prostorsko potratnejše in vsebinsko manj ugledne dejavnosti, med katerimi zaradi svojega obsega najbolj izstopa sanitarna deponija. K takemu gledanju so pripomogli še slaba nosilnost tal, problem talne vode in poplavnost.

V zadnjem času se je odnos mesta do tega prostora z utrjevanjem vloge Barja kot krajinskega parka nekoliko spremenil. Razmišlja se o čim bolj rekreativno obarvanih dejavnostih, vendar še vedno na ravni katere koli druge periferije. Pri tem je spregledan enkrat in specifičen urbanistični potencial, ki ga v obravnavanem prostoru pomeni iztek mestne magistrale na avtocestni obroč ter njen stik z robom krajinskega parka in Ljubljano. Zaključek mestne magistrale na jugu, gledano v obratni smeri pa glavni južni vstop v središče mesta, je v obravnavanem prostoru gotovo najpomembnejša urbanistična tema, ki ponuja idealno možnost za ureditev prehoda v Barje in izoblikovanje njegove pozitivne identitete na ravni mesta ali celo države.



Slika 1: Južno obrobje Ljubljane z iztekom mestne magistrale

3 Širše oblikovalske vizije

Kljub vsej pozitivni energiji, ki je trenutno usmerjena v modernizacijo Ljubljane, se moramo zavedati, da pri tem ne gre za novogradnjo kot pri arhitekturi, temveč za bolj ali manj radikalno adaptacijo in širitev zgodovinsko nastalega mesta, v katerem je najpomembnejši posluh za obstoječe, čeprav ne-napisane urbane nastavke, ki se spletajo skozi več generacij.

Po zgledu arhitekta in urbanista Fabianija je treba poleg sicer koristnih sektorskih analiz izluščiti tudi morfološke značilnosti obravnavanih prostorskih delov, ki bi bile uporabne za sooblikovanje mesta kot celote, in se po drugi strani zgledovati po uspešnih ureditvah večjih mest. Gre za urbano formo kot organizacijsko vodilo in mentalno sliko mesta. Zanimiva je njegova skica koncepta mesta na loku med Gradom in Ljubljano ter tudi ideja o koncentrično položenih ulicah z vedutami proti Gradu na novem delu Ljubljane severno od železnice. In drugič, Fabiani je poskušal posnemati uspešne urbanistične zasnove iz velikih mest. Tako je najbolj znan in v precejšnji meri uresničen njegov načrt za mestni ring v Ljubljani z notranjim ringom za tramvaj, ki je nastal pod vplivom dunajskega ringa.

Pomanjkanje strukturnih okostij za kompleksnejšo mentalno sliko mesta je v zadnjem času privedlo do več razstav z vizijami o oblikovanju posameznih delov mesta (čeprav še vedno primanjkuje vizije o fizični podobi celote). Vizija Ljubljane 2025 arhitekta Janeza Koželja, ki je bila v tistem času tudi glavni del novega in svežega političnega programa župana, je bila usmerjena v pospeševanje izgradnje mesta, pri čemer ima pomembno vlogo tudi arhitektura, v iskanje novih prostorskih konceptov mesta in tudi v urejanje dolgo časa nedotaknjenih oziroma namenoma prezrtih območij črne gradnje in njihovo vključevanje v mestni organizem. Zanimivost Vizije Ljubljane 2025 je spoznanje mestne magistrale kot osrednje hrbtenice urbanega razvoja Ljubljane, kar dokazuje že njena maketa, ki je bila na razstavi osrednja atrakcija.

Vizije Ljubljane, izdelane pri inštitutu Berlage (Light capital, Urban Scripts for Ljubljana, Berlage Institute, Rotterdam, 2006), so zanimiv prispevek iz neobremenjenega okolja in podajajo številne strokovne izzive. Žal je odmaknjenost od ljubljanskih nepisanih urbanističnih doktrin najbrž tudi razlog, da pomembna lokacija na izteku mestne magistrale ni dobila nobene pozornosti pri obravnavi.

Novi občinski prostorski načrt Ljubljane prvič spoznava, da mestna magistrala Dunajska-Slovenska-Barjanska ni mestna vpadnica, saj ne vodi nikamor naprej v regijo, temveč je nekakšen vzdolžni center Ljubljane, ki ne narekuje samo gostejše in bolj reprezentativne zazidave, ampak tudi zahteva, da magistrala pridobi na simbolnem pomenu.

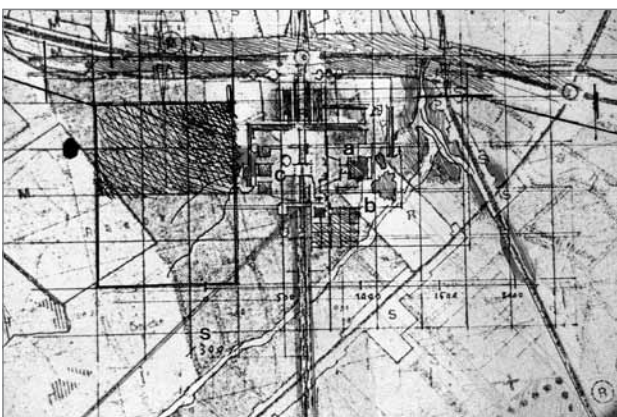
Ker je Ljubljana glavno mesto Slovenije, bi bilo najbrž smiselno prav ob njeni magistrali označiti slovensko osamosvojitve in povratek v Evropo, podobno kot nas na ključne dogodke spominjajo obstoječe stavbe in prostori ob njej. V tem smislu se ponuja ideja, da se park ob Ljubljanici nameni najpomembnejšim političnim in reprezentančnim stavbam slovenske države (parlament, vladna palača, rezidenca ...). Po vzorih večjih držav bi tako dobili park, ki bi združeval simbolno zgodovinsko in državno reprezentančno funkcijo z rekreativno (Washington Mall, Tiergarten ...).

4 Razvoj ideje o oblikovanju izteka Barjanske ceste

Skupna značilnost idej o oblikovanju izteka Barjanske ceste je, da gre za pomembno točko v formi mesta. To je poudarjeno s pomembnostjo predvidenega programa, z oblikovno zasnovo ali pa s kombinacijo obeh. Velika razlika je v talni matrici, pri kateri odprta ortogonalna mreža (E. Ravnikar) nakazuje nadaljnji prodor urbanizacije v Barje, zaključena krožna forma (V. Vavken) pa tendenco, da se tu grajeno mesto konča. V vseh idejah je predvidena precejšnja ozelenitev. V zadnjih predlogih gre vse manj za zidano strukturo in vse bolj za zelene parkovne ureditve.

4.1 Edvard Ravnikar – spoznanje pomembnosti lokacije ob misli na nadaljnji prodor v Barje

Iz študijske skice arhitekta Edvarda Ravnikarja lahko ugotovimo, da je spoznal pomembnost lokacije na izteku Barjanske ceste in na tem mestu predlagal izgradnjo univerzitetnega središča v skladu z njegovim prepričanjem, da je južni del Ljubljane bolj kulturno in visokošolsko orientiran, severni del pa naj bi bil bolj namenjen poslovnemu življenju. Območje je razčlenil s prometno mrežo v pravilnem rastru 300 x 300 m. Odprt mrežni sistem cest nakazuje, da je pričakoval še nadaljnjo širitev mesta v notranjost Barja.



Slika 2: Študija urbanizacije na izteku mestne magistrale (E. Ravnikar)

4.2 Mesto na Savi (Urbanistični inštitut RS, Vladimir Braco Mušič) – utrjevanje koncepta Ljubljane kot mesta na dveh rekah: Ljubljanici in Savi

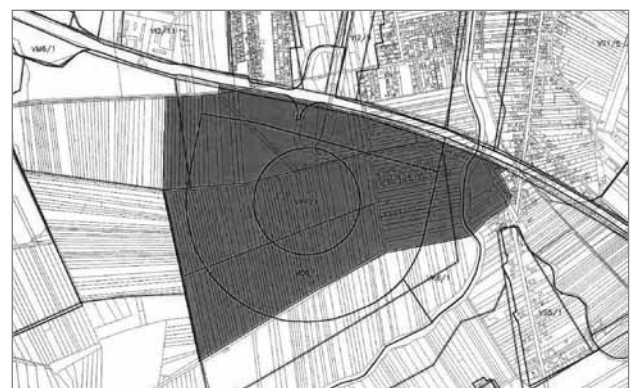
Urbanistični inštitut RS je izdelal več preizkusov severnega zaključka mestne magistrale na Savi in s tem utrjeval idejo Ljubljane kot mesta na dveh rekah, Ljubljanici in Savi.

Zaključek mimo mestnega središča podaljšane magistrale (Barjanske ceste) na jugu, ob precej višje ležečem stiku z Ljubljaničo, je izpeljanka te ideje. Po tej ideji naj bi bil severni zaključek mestne magistrale v parku ob Savi, njen južni zaključek pa v parku ob Ljubljanici. Pred obema parkovnima zaključkoma bi se postavil še močnejši center.

4.3 Ljubljana 2000 – (LUZ, Vido Vavken) – spoznanje prometne dostopnosti in prehoda v krajinski park

V dolgoročnem prostorskem planu Ljubljana 2000, ki ga je izdelal LUZ, inštitucija s tedaj strokovno najbolj kompetentno strokovno zasedbo, se je na izteku Barjanske ceste pojavila oblikovno izstopajoča krožna forma zaključnega mestnega parka, ki ima premer 500 m in okoli katerega je bil ovit 300 m širok pas osrednjih dejavnosti. Novi urbani center z velikim parkom je nakazoval odločitev o zaključevanju širjenja urbanizacije naprej proti jugu v notranjost Barja in je sledil načelu ustvarjanja novih centrov na priključkih obroča AC okoli Ljubljane, izhajajočem iz njihove ugodne prometne dostopnosti.

Program centra ni bil natančneje definiran, tako da je čakal na kakršne koli zunanje pobude. Med več možnostmi se je preizkušala varianta tedaj aktualne preselitve gospodarskega razstavišča ter možnost izgradnje večjega in sodobnega mednarodnega poslovnega središča.



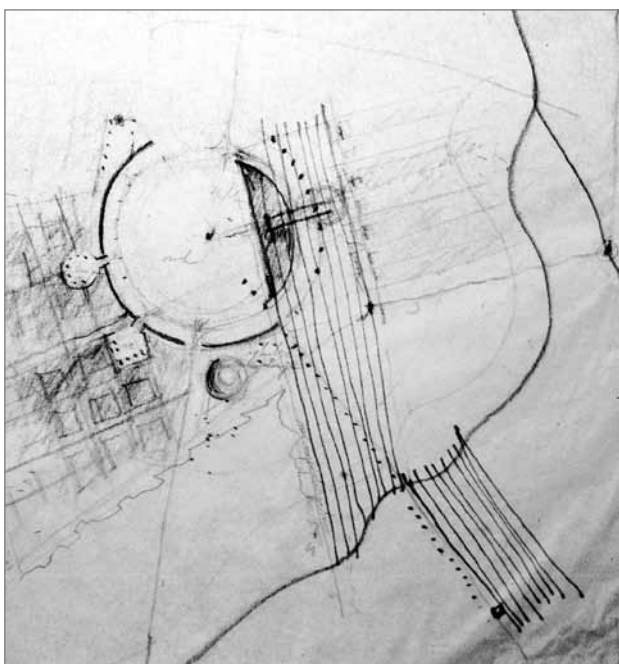
Slika 3: Krožni park s pasom osrednjih dejavnosti (LJ 2000); sivo območje parka po parcelnih mejah (OPN MOL)

Kljub oblikovno introvertirani krožni zasnovi centra pa najbrž obstaja vprašanje, kako bi lahko preprečevali njegovo širitev naprej proti Ljubljani. Poleg tega se je še vedno ohranjala ideja o podaljškju Barjanske ceste v Barje, ali proti Igu ali pa v katero od drugih smeri.

4.4 Zazidalni preizkusi (LUZ, Andrej Černigoj, 1989) – zrahljana zazidava in vstop v krajinski prostor Barja

Na podlagi generalnih urbanističnih opredelitev Ljubljane 2000 je bilo izdelanih nekaj variant detajlnejše urbanistične izvedbe izteka Barjanske ceste južno od avtoceste. Najprej je bila obravnavana možnost nove lokacije gospodarskega razstavišča, kar je bila tedaj aktualna tema, nato pa možnost izgradnje mednarodnega poslovnega središča Ljubljana, za katero je mesto celo izdalo informacijsko zgibanko za trženje.

V teh zazidalnih preizkusih je bila bolj izražena morfologija obstoječega prostora z značilno strukturo ravnih izsuševalnih jarkov in progasto parcelacijo, ki je nekoliko razbila strogo »baročno« kompozicijo. Kompaktni poslovni obroč okoli parka je bil zmešan v več zaključenih območjih, pripetih na krožno cesto okoli parka, med njimi pa so bile zelene cezure. Poleg tega se je na tem mestu poudarila možnost za lokacijo vstopa v krajinski park Barje. Vstopni objekt v novem centru je bil z brvjo povezan s Plečnikovo cerkvico sv. Mihaela na desnem bregu Ljubljanice ob Cesti v Črno vas, ob mostu pa urejen pristan.



Slika 4: Konceptualna skica razdelave osrednjih površin po coningu LJ 2000

4.5 Natečaj Barjanska cesta (1992) – prepričanje o potrebnosti prodora zelenja preko avtoceste proti mestu, prve (neopažene) ideje o državnih funkcijah

Natečaj je z rezultati opredelil novonastalo Barjansko cesto kot zeleno avenijo z nizko (P+2) in redko zazidavo. Deloma je tak pogled izhajal iz prepričanja o gradbeni neustreznosti terena, deloma pa iz sledenja načelu postopnega padanja višinskih gabaritov od centra in severnega dela Ljubljane proti ravnini Barja. V talni matriki predlogov nove zazidave se je praviloma reflektirala ortogonalna, vendar na Barjansko cesto zasukana parcelacija, ki je ob cesti izoblikovala zaporedje dinamičnih trikotnih javnih prostorov.

Tudi na južni strani avtoceste, ki sicer ni bila glavna tema natečaja, so prevladovali različne parkovne ureditve, urbanizirane površine za osrednje dejavnosti pa so bile v glavnem opuščene. Pojavile so se ideje o lokaciji pomembnih slovenskih državnih in spominskih objektov, ki so vključevale tudi možnost postavitve variacije Plečnikovega parlamenta (F. Košir približno v okviru coninga Ljubljana 2000, A. Černigoj v okviru podobne krožne parkovne ureditve, vendar brez dodatnih površin za osrednje dejavnosti). To je razumljivo glede na zgodovinski čas osamosvojitve, v katerem je potekal natečaj, vendar so ostale v glavnem neopažene. Predstavljen je bil tudi krožni park nekoliko manjših dimenzij, vendar brez kakršnih koli zidanih struktur (V. Ravnikar).

4.6 Idejna zasnova ureditve športno-rekreacijskega centra Barje (LUZ, Maja Simoneti, 2002)

Osrednji del novega športno-rekreacijskega centra je velik večnamenski osrednji objekt v osi Barjanske ceste nad nivojem terena v podaljškju mostu preko avtoceste, ki pokriva te funkcije:

- vstop v novi športno-rekreacijski center (servisni prostori, parkirišča ...),
- vstop v krajinski park Barje (informacijski center, razgledni stolp, parkirišča ...) in
- vstop v mesto (zadnja postaja tramvaja s parkirišči za park&ride ...).

V osrednjem objektu se ustavi ves motorni promet in s tega stališča deluje kot prometni terminal. Glede na obsežnost programa je zato predvidena možnost večetažne garažne hiše. Od tu se pot za pešce po dolgi odprti klančini spusti na nivo terena, na katerem je igrišče za golf, urbani park, adrenalinski park, območje vrtičkov in naravni park ob Ljubljani. Predvidena je pešpovezava do 500 m oddaljenega novega pristana ob Ljubljani.

4.7 Slovenski park – razstavni pano na razstavi DAL Arhitektura-Inventura, (Andrej Černigoj, 2007) – predlog oblikovanja parka z zgodovinsko in državotvorno komponento v kombinaciji z Administrativnim karejem

Predstavljen je bil koncept Slovenskega parka, ki bi utrdil idejo zaključka mestne magistrale v parkih ob Savi in Ljubljani.

Park je oblikovan kot velik travnik krožne oblike s premerom 500 m, ki je obdan s krožno interno dostopno cesto in z obročem višje vegetacije. Ob robu parka se postavijo vsi najpomembnejši objekti in simboli slovenske državnosti: knežji kamen, parlament po vzoru Plečnikove Katedrale svobode, rezidenca in urad predsednika in predsednika vlade, rezidenca za goste ... ter pomembna slovenska spominska obeležja. Tu je prostor za protokolarne sprejeme in postavitve častnih vodov ter prostor za manifestacije in proslave.

Lokacija najpomembnejših državnih stavb na robu mesta izraža večjo regijsko naravnost, ne da bi jih bilo zato treba preseliti v Maribor ali Novo mesto. Park je v Ljubljani, vendar toliko stran od središča mesta, da ni samo ljubljanski, ampak vseslovenski, dobro dostopen iz vseh regij oziroma neposredno z avtoceste na točki južnega vstopa v mesto.

Obenem je park tudi turistična točka pri vstopu v krajinski park Barje z informacijskim centrom in rekreacijska travnata površina za sprehode, sončenje ali drsanje, spuščanje zmajev ali balonov, prireditve na prostem, nekakšen novi Tivoli. Rob parka je oplemeniten s formo vivo. Nova brv ga povezuje z znamenito Plečnikovo cerkvico sv. Mihaela na drugi strani Ljubljani, pristan ob brvi pa je izhodišče za turistično plovbo po reki. Park je posrednik med grajenim mestom in naravno krajino ter zaustavlja stihijsko širitev urbanizacije v Barje.

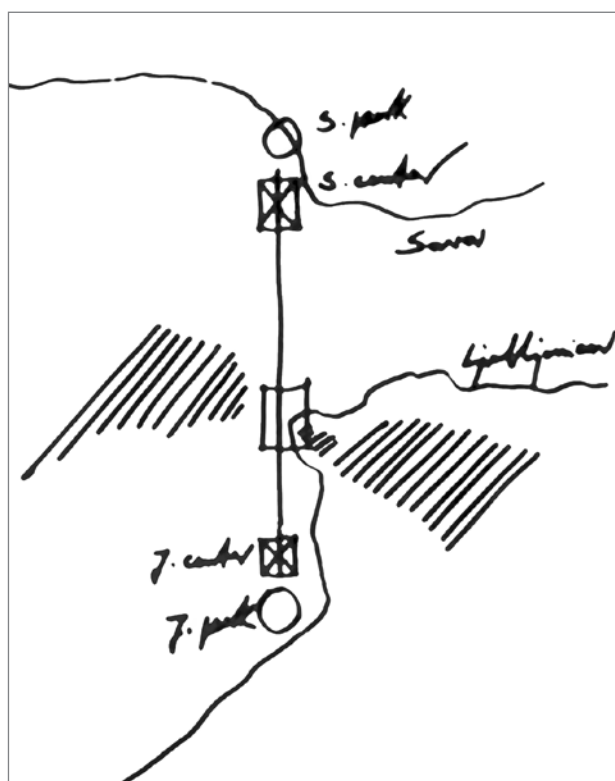
Na severni strani avtoceste je bila ob Barjanski cesti na nepozidanih površinah predlagana izgradnja novega državnega upravnega centra, v katerega bi se postopoma preselili uradi, ki so danes raztreseni po vsem mestu.

5 Slovenski park in Administrativni kare

Že precej izkristalizirana in tudi že širše podprta ideja o zaključku glavne mestne magistrale v novem mestnem parku ob Ljubljani, kot južnem polu podobne urbane ureditve na njenem severnem koncu ob Savi, je bila v vključena v posebne strokovne podlage o mogočem urejanju južnega roba Ljubljane za potrebe novega OPN MOL, v okviru katerih je bil

predlog še podrobneje razdelan. Pomemben člen pri tem je bila intenzivneje zazidana četrt na mestni strani avtoceste, ki je kompenzirala na krajinski strani »izgubljene« potencialne zazidane površine.

Slovenski park in Administrativni kare postaneta na južnem zaključku mestne magistrale mesta glavna arhitekturna ansambla, ki utrjujeta novo podobo Ljubljane kot novodobne slovenske prestolnice in metropolitanskega evropskega mesta.



Slika 5: Ljubljana kot mesto med Ljubljani in Savo z južnim in s severnim parkom

5.1 Slovenski park

Slovenski park je v nekem smislu novi Tivoli. Mesto se širi, medtem pa nismo opazili, da potrebujemo tudi nov Tivoli. V obstoječem zmanjkuje »prostora za mir« (nizko gostoto obiskovalcev), zmanjkuje lokacij za postavitve obeležij, občasnih instalacij ...

Prav tako se vse bolj urbanizira prostor ob Ljubljani, zato potrebujemo novo Špico ali morda bolje že novo Livado. Parkovno urejeno obrežje, dostopno obiskovalcem, je treba razširiti vedno višje ob Ljubljani.

Osrednji del parka je zasnovan kot velik travnik krožne oblike s premerom okoli 600 m in površino 28 ha. Obkroža ga dvo-smerna parkovna ulica z radijem 317 m in dolžino 1991 m.

Ob ulici so na obeh straneh vzdolžna parkirna mesta in dvojni drevored, v katerem sta pešpot in kolesarska steza.

Park je izveden na tamponu nasutja, ki zagotavlja, da bo travnik uporaben. V veliki meri je bilo to nasutje že izvedeno za postavitev sedanjega vrtičkarskega naselja.

Krog predstavlja zaprto fokusirano in geometrijsko pravilno formo, ki v sicer nekoliko manjši izvedbi že obstaja tudi v drugih ljubljanskih parkih. Najdemo jo tako v Tivoliju kot v projektu novega mestnega parka za Bežigradom in tudi na Hrvatskem trgu. V Slovenskem parku nastopa kot kontrast značilni ortogonalni mreži izsuševalnih jarkov in parcelacije Barja in jasno označuje pomembno točko. Deluje kot pomol oziroma otok v barjanskem »morju«, oziroma kot strogo kultiviran mestni park v krajinsko bolj sproščenem krajinskem parku. Želi biti preprost in učinkovit kot uspešno izvedena Pot okoli Ljubljane.

Travnik je zamišljen kot večnamenska površina, na kateri hkrati ali v zaporedju potekajo najrazličnejše rekreacijske dejavnosti ali dogodki, ki smo jim priča v velikih mestnih parkih (v katerih je hoja po travi dovoljena), in tudi specifične barjanske dejavnosti, kot sta na primer balonarstvo in spuščanje zmajev. V zimskem času je mogoče (tudi na umeten način) izvajati najrazličnejše igre in dogodke na snegu ali ledu.

Osrednjemu delu parka so na obodu dodane tri najpomembnejše stavbe slovenske državnosti: parlament ter vladna in predsedniška stavba. Ker gre za pomembne javne objekte, bi bil seveda zahtevan javni arhitekturni natečaj. Razmisliti bi morali tudi o znamenitem, vendar žal neizvedenem, Plečnikovem parlamentu, ki ga je Plečnik predvidel v Tivoliju v osi Šubičeve ceste in je kot pomembna slovenska arhitektura ovekovčen na slovenskih bankovcih. Morda kot sodobna, interpretacija njegove ideje monumentalnega stožca in prepirajočih se stebrov.

Stavbe oziroma državne palače so vzdolžni volumni, ustrezne dolžine, dvignjeni nad teren, ki se od vhodnega dela ob krožnem parku iztegujejo v krajino. Pred vsako palačo je manjši reprezentančni predprostor za potrebe protokola, od koder vodi monumentalno stopnišče v dvignjeno pritličje z najpo-

membnejšimi prostori. V nadstropjih so pisarniški prostori. V zadnjem delu vladne in predsedniške palače so rezidenca in prostori za goste, ki so obrnjeni v krajinski park. Pod stavbami, ki podprte s stebri lebdiyo nad terenom, so odprta parkirišča.

Poleg glavnih državnih stavb je ob obodu prostor za razna spominska obeležja, vezana na nastanek državnosti. Na najvidnejšem mestu je postavljen knežji kamen kot najstarejša slovenska državniška relikvija, v njegovi osi pa tudi Muzej slovenske zgodovine.

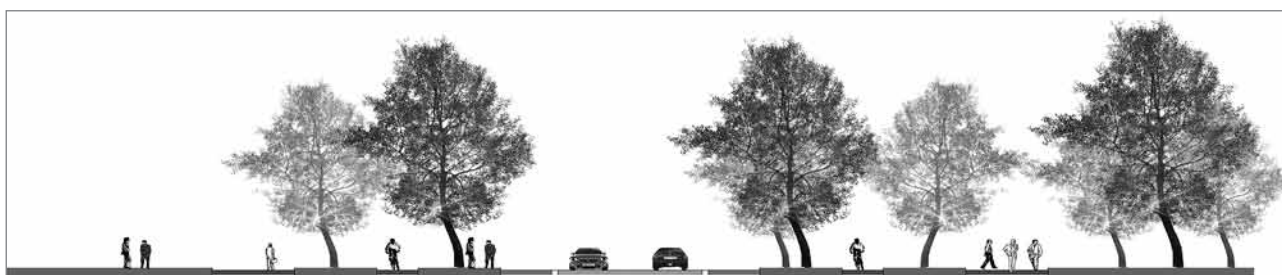
Park z navedenimi stavbami in obeležji simbolično označi prostor in pomemben trenutek slovenske zgodovine. Obenem ustvari kultiviran prehod v krajinski park Barje in, ne nazadnje, prepreči nadaljnjo divjo urbanizacijo oziroma uničevanje krajinskega parka.

Vstop v krajinski park Barje je opremljen še z informacijskim centrom z manjšim muzejem Barja s predavalnico oziroma sobo za delavnice, z restavracijo, s trgovinico in podobno. Lociran je ob pešpoti proti cerkvi sv. Mihaela, ob novi brvi za pešce preko Ljubljanice z rečnim pristanom.

Predlagani park je najbrž realen le, če se ga izvede fazno. V prvi fazi se z drevoredom in s peščeno potjo omeji in uredi travnik, v drugi fazi se doda ulica z vsemi obrobniimi pasovi in drevoredi, v poznejših fazah pa se dodajajo še posamezni objekti.

Pri tem v ekonomskem smislu ne gre za novo državno investicijo, temveč samo za zamenjavo dražjih, vendar razpršenih objektov v središču mesta za nove objekte na skupni in reprezentančni lokaciji na obrobju, ki bi bila za njihovo funkcioniranje veliko primernejša. Je v neposredni bližini središča glavnega mesta, pa vendar nekoliko bolj samostojna, odmaknjena in umirjena ter tako simbolično »v lasti« celotnega slovenskega teritorija in ne samo Ljubljane, s katerim ga avtocestni križ enakovredno povezuje v vseh smereh.

Okoli ožjega območja parka je kot tampon proti avtocesti predviden obsežen park z drevesi, ki obenem delno zastira reprezentančne državne objekte ob krožnem travniku. Park z avtohtonimi in tudi drugimi ustreznimi vrstami dreves pre-



Slika 6: Prečni profil krožne ceste okoli parka

kinjajo manjše ali večje jase, ki jih je mogoče v poznejši fazi oplemenititi s skulpturami (forma viva), z instalacijami ali naravnimi posebnostmi. Območje, ki je jasno omejeno z večjimi izsuševalnimi jarki (Curnovec, Kansov graben), se lahko postopoma razvije v novi ljubljanski arboretum, v katerega se z utesnjene lokacije ob Ižanski cesti prestavi tudi Botanični vrt.

Na južni strani se proti Ljubljani odpirajo ohranjeni progasti travniki, členjeni z linijami manjših izsuševalnih jarkov, vzdolž katerih je mogoč lahek dostop do reke. V tej smeri se odpirajo lepi pogledi proti ravnici Barja z dominantnim Krimom v ozadju. Od predvidene brvi gorvodno se na levem bregu uredi stopničasto brežino z drevoredom po zgledu Plečnikove ureditve v Trnovem in manjši pontonski pristan.

Okoli informacijskega centra Barja se uredi naravno oblikovan zatravljivi prostor z depresijami, v katerih se občasno ustvarijo bajeji različnih velikosti in oblikujejo zanimiv ambient za sprehode, pozimi uporaben tudi za drsanje, lahko pa se postavi tudi rekonstrukcije kolišč.

Velik problem obravnavanega prostora je gradnja na Rakovi jelši, saj se je njen, sicer manjši del, znašel južno od avtoceste na občutljivem sotočju Ljubljane in Ižice. Ker rušitev tega območja najbrž ni realna, je kot socialna in oblikovna sanacija na tem mestu predlagana izgradnja diplomatske četrti, kot dopolnitev programa državnih objektov okoli novega parka. Predvidenih je 100 arhitekturno sodobno oblikovanih dvoetažnih stanovanjskih hiš na večjih parcelah 25 x 40 m (1000 m²), s prostim odprtim pritličjem in z dvema nadstropjema v gabaritu 10 x 20 m s 400 m². Celotna četrt bi torej obsegala približno 40.000 m² BEP na 100.000 m² gradbenega zemljišča s pozidavnostjo 0,2 in FSI=0,4. Garancija za ohranjanje arhitekturnega videza četrti bi morala biti najemna organizacija uporabe hiš.

Prometna zasnova predvideva umirjen ciljni promet v notranjost parka. Parkirišča so namenoma razpršena, kar po eni strani omogoča obiskovalcem (velikokrat obremenjenimi z določenimi rekviziti) krajše in preprostejše poti do izbranih destinacij v parku in zunaj njega, po drugi strani pa razprši prometno dogajanje, ki bi sicer zahtevalo veliko neprijazno osrednje parkirišče ali pa celo še bolj neprijazno parkirno hišo.

Zaključek linij mestnega javnega potniškega prometa s parkiriščem za P+R je predviden južno od mostu čez avtocesto. Zaključek mestnega tramvaja je ob ustreznih izbiri tehnologije izveden brez zanke, v osi Barjanske ceste, kar pomeni, da se ustavi pred krožno cesto v neposredni bližini muzeja in tako bistveno skrajša dostopne poti do različnih ciljev v parku. Parkovno urejeno parkirišče za P+R je predvideno med avtocesto in končno postajo tramvaja.

5.2 Administrativni kare

Pomemben sestavni del predloga urbanistične ureditve izteka Barjanske ceste je tudi intenzivneje zazidana poslovna četrt na mestni strani avtoceste. Prvotna ideja, iz katere izvira tudi ime, je bila, da se na tem mestu skoncentrirajo poslovne stavbe državnih inštitucij, ki so sedaj razpršene po mestu, kar predstavlja določene logistične ovire za njihovo delo. Tudi v tem primeru ne gre za nove investicije, temveč le za postopno zamenjavo m² na sedanjih lokacijah za m² na novi skupni lokaciji. Čeprav najbrž ne bi šlo za vse državne inštitucije, bi imel novi kompleks poleg praktičnih prednosti tudi veliko simbolno vlogo.

Ilustrativni predlog zazidave je oblikovan na pravilni mreži 8 x 8 parcel, velikosti 48 x 48 m, kar pomeni, da celotna četrt meri približno 400 x 400 m (384 x 384 m). Četrt je postavljena preko Barjanske ceste, v smeri obstoječe parcelacije, tako da je glede na cesto nekoliko zasukana. Izpuščeni kareji na trasi ceste ustvarijo zaporedje dveh manjših vstopnih trgov in enega večjega osrednjega trga. Skupno je predvidenih 48 gradbenih karejev, od katerih se lahko izpusti še kakšnega za oblikovanje dodatnega notranjega trga.

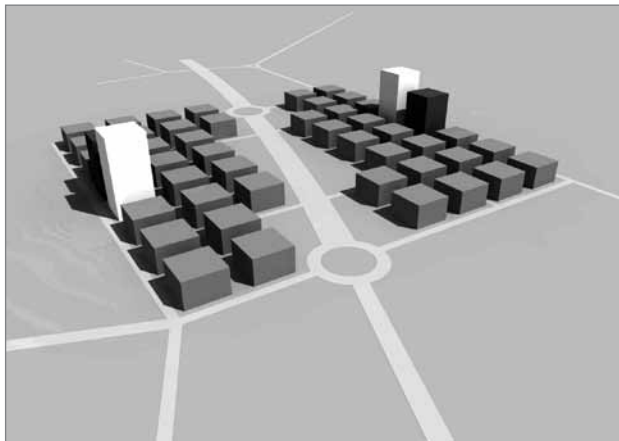
V karejih so predvidene poslovne stavbe, velikosti 32 x 32 m in višine P+M+6, torej okoli 28 m. Višina stavb je omejena tako, da ne zapira lepih vedut na Grad, ki se pri vstopu v Ljubljano odprejo z dvignjenega mostu preko avtoceste. Zunaj tega zornega kota sta na obeh straneh predlagana po dva višinska poudarka, stavbi visoki okoli 60 m.

Skupno bi Administrativni kare lahko obsegal 42 objektov P+M+6 z 8.200 m² BEP ter štiri višje objekte P+M+15 s 17.500 m² BEP, skupno nekaj čez 400.000 m², kar bi pri gradbeni parceli 110.000 m² pomenilo FSI=3,6. Če bi bili nižji objekti visoki samo P+M+4, bi obsegali 6.000 m² BEP, ves kare pa nekaj čez 300.000 m² BEP z FSI=2,7. Če želimo pri vstopu v mesto ohraniti lepo veduto z mostu preko avtoceste proti Gradu in Kamniškim Alpam v ozadju, bi morali na vzhodni strani kareja omejiti višino nižjih stavb na največ P+M+4 (višina okoli 20 m), medtem ko sta oba stolpa zunaj vizure in ne zakrivata pogleda.

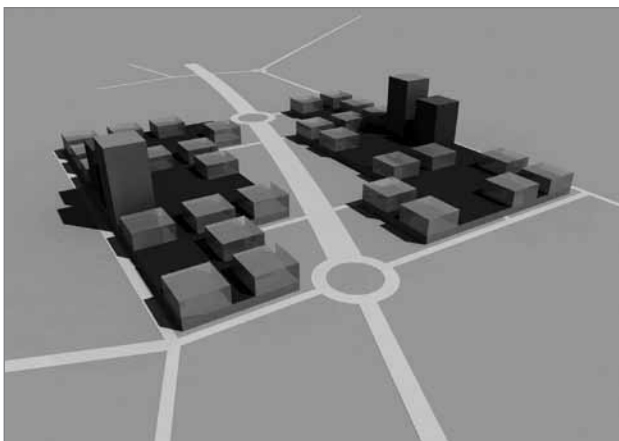
Znotraj gradbene parcele so predvidene interne ulice s širino 16 m. Ulice so lahko nad medetažo pokrite, tako da ustvarijo mrežo povezovalnih pasaž, kar bi bilo posebno uporabno za funkcionalno povezane državne inštitucije.

V kleti, za katero je smiselno, da je zaradi talne vode omejena na eno etažo, je prostora za okoli 4.000 PM. To pomeni nekoliko nižjo pokritost s parkirnimi mesti, ki pa je primerna za državne inštitucije in z javnim transportom dobro pokrito lokacijo.

Stopnjo likovne pestrosti ambienta se glede na predvidenega uporabnika doseže z ustrezno arhitekturno izvedbo posameznih stavb.



Slika 7: Administrativni kare – stavbni kareji z ulicami



Slika 8: Administrativni kare – parterni del s pokritimi ulicami in strešnim parkom



Slika 9: Južni vstop v Ljubljano z mostu preko avtoceste, v ospredju Administrativni kare v ozadju Grad in Kamniške Alpe

6 Sklep

Obravnava južnega roba Ljubljane je pokazala, da je poleg strategij za ustavititev prodora urbanizacije v krajinski park Barje in izoblikovanja primerne prehode najboljčutljivejše območje izteka mestne magistrale oziroma južnega vstopa v mesto. Minimalna zahteva te lokacije je velik urejen park z vstopom v krajinski park Barje, glede na svojo posebno lego pa bi si zaslužila tudi kaj več. V nobenem primeru ne bi smela postati odlagališče dejavnosti, za katere sicer ne vemo, kam bi z njimi, ali pa ostati prepuščena stihijski črni gradnji oziroma postati predmet čim boljše »developerskega izplena«. Če dejansko želimo zaustaviti prodiranje urbanizacije v Barje, tudi tranzitnih cest na tem območju ne smemo iskati. Dostopne ceste do programskih točk na južni strani avtoceste se morajo kot pomoli končati na svojem cilju, kar velja tudi za razmišljanja o podaljšku mestne magistrale v Ižansko cesto, za katerega obstajajo boljše alternative.

.....

Andrej Černigoj

Genius loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem, Dunajska 158, 1000 Ljubljana, Slovenija

E-pošta: andrej.cernigoj@genius-loci.si

Telefon: +386 41 718888

Zahvala

Članek je povzetek študije Posebne strokovne podlage za južno obrobje mesta in barjanski del Mestne občine Ljubljana (Genius loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem, Ljubljana, december 2007), ki jo je v okviru izdelave posebnih strokovnih podlag za svoj novi Občinski prostorski načrt financirala Mestna občina Ljubljana.

Viri in literatura

Južno obrobje mesta in barjanski del Mestne občine Ljubljana – posebne strokovne podlage za OPN MOL, Andrej Černigoj, Genius loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem, Ljubljana 2007.

Območje Barjanske ceste v Ljubljani, Javni, anonimni, anketni, urbanistično arhitektonski natečaj, List (glasilo DAL) št. 12, 1992.

Light capital, Urban Scripts for Ljubljana, Berlage Institute research report No.07, 2005/2006, Berlage Institute, Rotterdam, 2006.

Idejna zasnova ureditve Športno-rekreacijskega centra Barje, Maja Simoneti s sodelavci, LUZ, Ljubljana, 2002.

Strateški prostorski načrt MOL – dopolnjeni osnutek, Mojca Šašek Divjak – vodja projekta, UIRS, Ljubljana, 2007.

Vizija Ljubljane, razstava vizije prostorskega razvoja Ljubljane, Janez Koželj, 2007.