

Anita MARKOVIĆ
Tatjana CAPUDER VIDMAR

Degradirana območja kot prednostna območja za urejanje mestnega prostora

Primer celostne urbanistične zasnove širšega območja ob železniškem muzeju v Ljubljani

Prispevek predstavlja idejno urbanistično zasnovo širšega območja železniškega muzeja v Ljubljani, ki je nastala kot magistrsko delo na drugi stopnji magistrskega študija krajinske arhitekture na Biotehniški fakulteti Univerze v Ljubljani z naslovom *Reurbanizacija degradirane območja na primeru Železniškega muzeja Slovenskih železnic in industrijske cone ob kamniški progi* pod vodstvom mentorice doc. dr. Tatjane Capuder Vidmar. V delu je obravnavana problematika propadanja nekdanjih industrijskih in infrastrukturnih con v Ljubljani. Osrednji del je namenjen širšemu območju ob gorenjski in kamniški progi, ki je trenutno degradirano predvsem na račun opuščenih objektov železniške dejavnosti, zapuščenih industrijskih in drugih pro-

izvodnih objektov ter neurejene prometne infrastrukture, ki vpliva na izoliranost območja in nepovezanost z mestnim središčem (Koželj, 1998). Na podlagi izsledkov analiz je nastala celostna urbanistična zasnova, ki povezuje obstoječo cestno mrežo Bežigrada z obstoječo cestno mrežo Spodnje Šiške. Ureditev zelenih površin daje možnosti za povezavo krajinskega zaledja z mestnim središčem.

Ključne besede: degradirana območja, reurbanizacija, poglobitev železnice, urbanistična zasnova, zelene površine

1 Uvod

Prispevek predstavlja izhodišča in rezultat reurbanizacije enega od degradiranih območij v Ljubljani, ki se nahaja severno od mestnega središča, neposredno ob železniški trasi. Na območju so velike neizkoriščene površine, ki jih zasedajo predvsem opuščeni proizvodni objekti Slovenskih železnic. Te površine so rezervat zemljišč za razvoj mestotvornih dejavnosti po principu zgoščevanja mesta znotraj avtocestnega obroča, obnovo degradiranih območij in preureditev prometne mreže (Strateški ..., 2009).

Cilj je izboljšati trenutno stanje z novo prometno ureditvijo, ki omogoča prehodnost na ravni pešca in kolesarja, obogatitev obstoječega programa z novimi prostorskimi vsebinami za razvoj kulture, rekreacije in bivanja v mestu ter povečanje deleža zelenih površin glede na koncept zelenih klinov, torej povezovanja mestnega središča s krajinskim zaledjem.

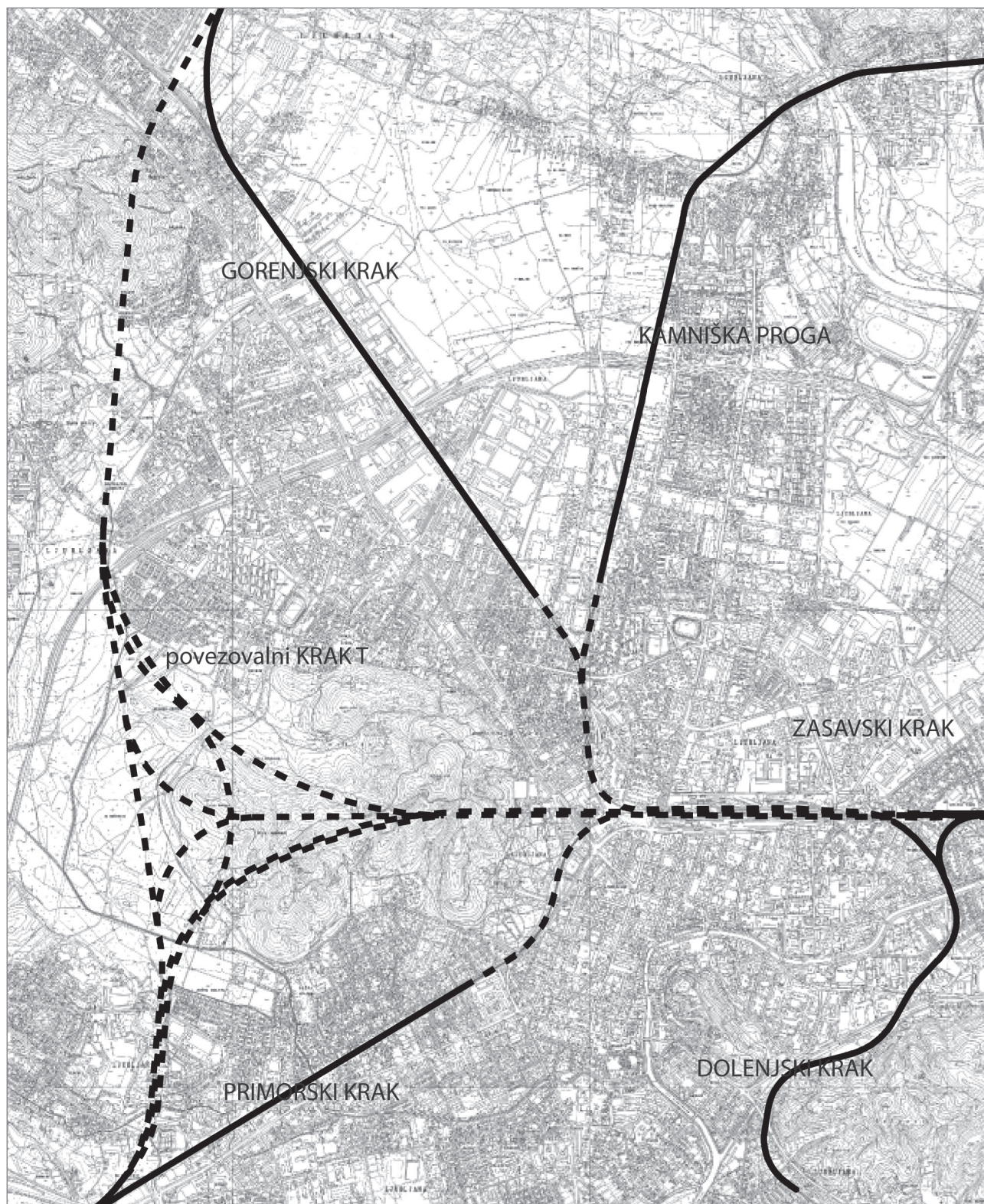
Metode dela so obsegale analizo zgodovinskega razvoja območja, analizo vzrokov degradiranosti, študijo variant ljubljanske-

ga železniškega vozlišča z možnostjo poglobitve železnice v središču mesta ter analizo občinskega in strateškega prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana.

2 Opredelitev degradiranosti

Problem degradiranosti območja med Šiško in Bežigradom izvira predvsem iz slabih povezav, ki so nefunkcionalne in se končajo slepo, med drugim tudi zaradi poteka železnice. Ta omejuje prehodnost območja, ga izolira in razdvaja na predele, ki med seboj slabo funkcionirajo. Mestni predeli so urejeni in lahko delujejo dobro takrat, ko so dostopni in prehodni.

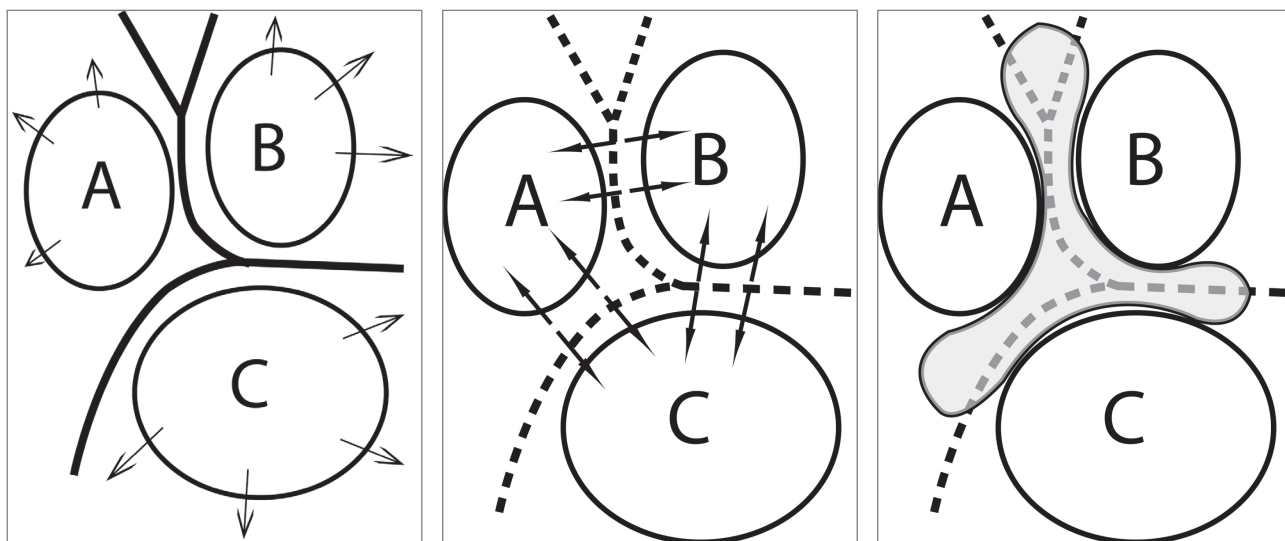
Analizirali smo projekt poglobitve ljubljanskega železniškega omrežja in dileme, ki se pojavljajo v povezavi s tem problemom. V študiji ljubljanskega železniškega vozlišča, ki so jo pripravili na Urbanističnem inštitutu RS, so obravnavane štiri variante. Razlike med variantami se pojavljajo v umestitvi nove tovrne



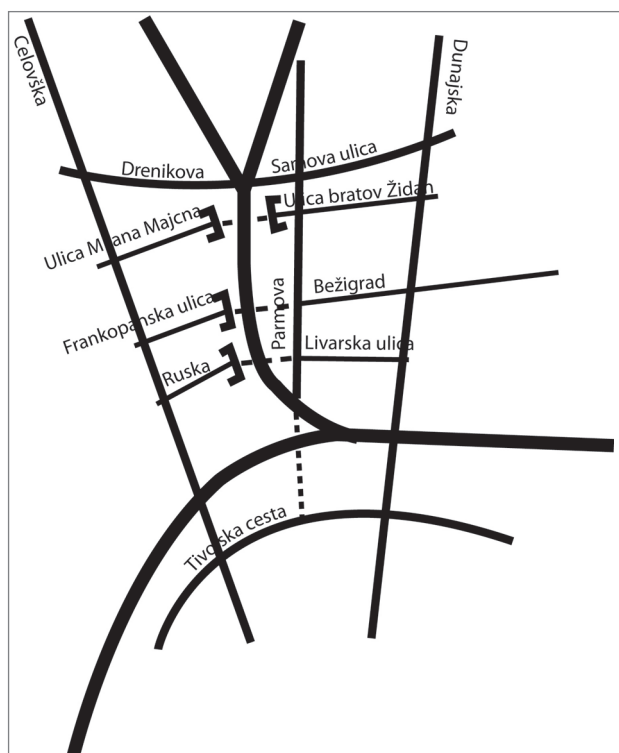
Slika 1: Varianta 1 – poglobitev železnice v središču mesta na raven -1 (-15 m) in raven -2 (-23 m) (vir: kart. pod. TTN5, 1995; Osnutek DPN ..., 2010)

in visokohitrostne potniške proge. Varianta 1 predvideva poglobitev železnice po obstoječi trasi v središču mesta in ureditev novih prog skozi Šišenski hrib. Varianta 2 predvideva ohranitev obstoječih tirov in ureditev novih prog na obrobju mesta.

Varianta 3 predvideva ohranitev obstoječih tirov in ureditev novih prog skozi Šišenski hrib. Varianta 4 predvideva ohranitev obstoječih tirov in poglobitev novih prog v središču mesta (Repič Vogelnik in Nikšič, 2009).



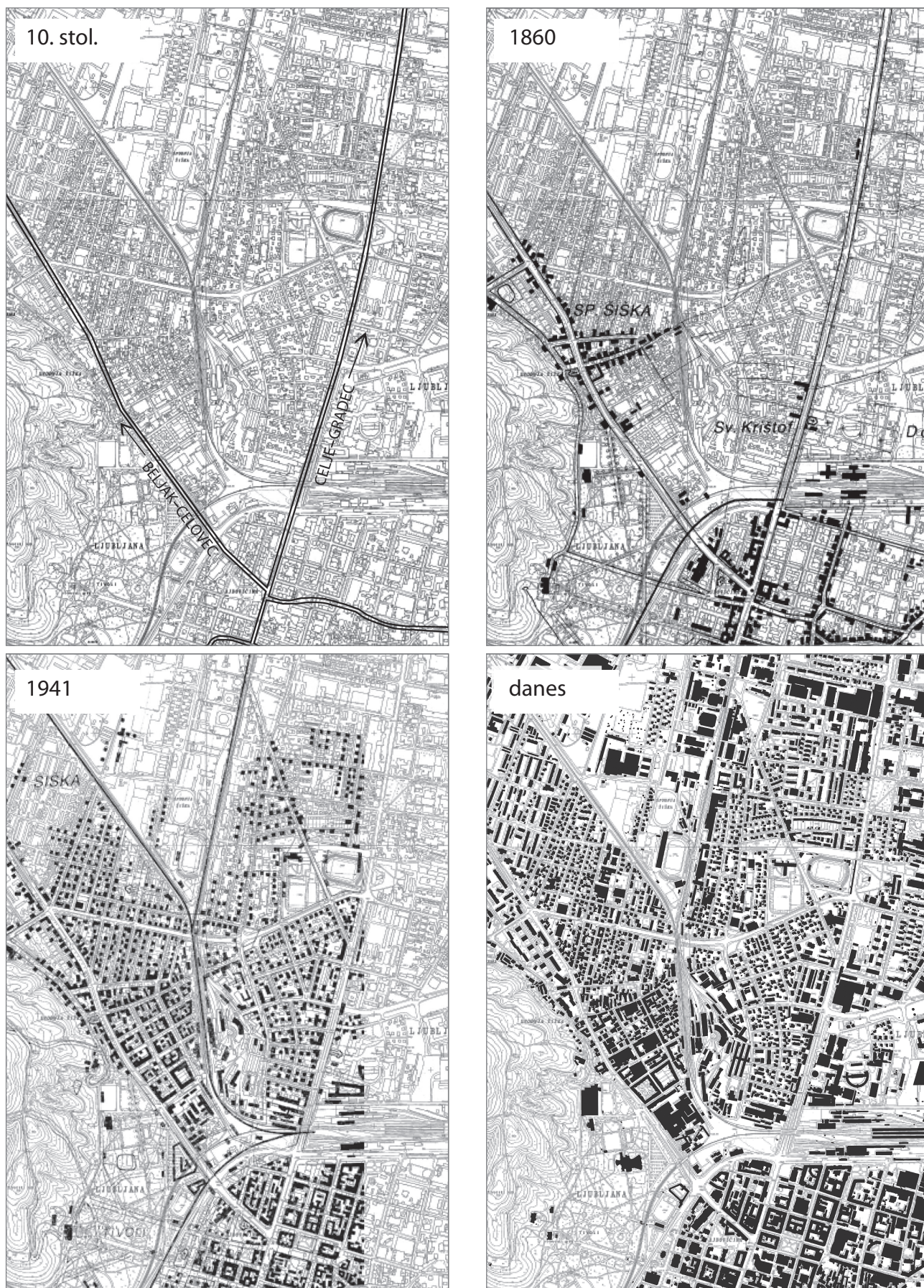
Slika 2: Prikaz razvoja območij ob poglobitvi železnice: skrajno levo je prikazano trenutno stanje, pri čemer železnica deli prostor na območja (A – Spodnja Šiška, B – Bežigrad, C – središče mesta), ki so med seboj slabo povezana. Ob poglobitvi železnice bi se sprostile velike površine zemljišč, ki bi se sčasoma polnile ter bi začele bi povezovati tudi sosednja območja z ureditvijo novih povezav in rabe prostora (ilustracija: Anita Marković).



Slika 3: Prikaz razvoja prometnih poti: ob poglobitvi železnice bi se ulice, ki se na območju Spodnje Šiške in Bežigrada končajo slepo, med seboj povezale (ilustracija: Anita Marković).

Odločili smo se za primerjavo dveh variant, in sicer variant 4 in 1, ki se med seboj najbolj razlikujeta. Z vidika razvoja in širjenja mesta je varianta 1 (slika 1) najprimernejša, saj predvideva poglabitev železnice v središču mesta. V primeru poglabljene železnice bi se sprostile velike površine zemljišč (slika 2) na robu mestnega središča, ki bi jih lahko izrabili za razvoj mesta (Kranjc idr., 2001, nav. po Dešmanu (ur.), 2007). Tako bi se prostor, ki je trenutno degradiran, odprl in povezal s sre-

diščem mesta prek novih prometnih poti (slika 3). S tem bi se sanirala fizična podoba tega območja in odprle bi se nove razvojne možnosti. Z vključevanjem novih programskih vsebin in zelenih površin bi se dvignila kakovost prostora. Preplet obstoječih in novih zelenih površin bi omogočil vzpostavitev zelenega sistema in vključitev tega v urbani prostor. Novo jedro centralnih dejavnosti bi okrepilo programsko, ekonomsko in doživljajsko vrednost ožjega in širšega mestnega prostora.



Slika 4: Razvoj mesta od 10. st. do danes (kart. pod. TTN5, 1995; Korošec, 1991)

Poglobitev železnice ne prinaša samo strukturnih sprememb, ampak tudi možnost posodobitve železniškega prometa, ki trenutno ne dohaja hitro razvijajočih se evropskih železnic. V tem primeru bi Ljubljana pridobila nove železniške tire ter omogočila razvoj učinkovitega javnega potniškega in tovarnega prometa pod tlemi.

3 Prostorske analize

Prostor ob železnici je izjemno vzdolžen in linearno usmerjen vse od mestnega središča na jugu proti krajinskemu zaledju reke Save na severu. Smeri v prostoru severnega dela Ljubljane izhajajo iz prostorskega razvoja v zgodovini (slika 5). Na mestu današnje Dunajske in Celovške ceste je že v prazgodovini potekala pot, ki so jo Rimljani pozneje preoblikovali v cesto, po kateri je vodila pomembna trgovska povezava. To je razvidno iz ostankov grobišč nekdanje rimske civilizacije (Savnik idr., 1971). Na sliki 4 je razviden potek razvoja mesta od 10. st. do danes. Vzdolž poti so se praviloma razvile vasi in značilni vzorci pozidave, ki so se prilagajali obstoječim potem in parcelaciji. Neposredno ob glavnih poteh so se gradili stanovanjski objekti z gospodarskimi objekti in njivami v zaledju.

V začetku 19. st. se je na zahodni strani oblikovalo staro vaško jedro Šiška, zato je danes tam mogoče najti najstarejše

predmestne hiše. Bežigrad je konec 19. st. z izgradnjo južne in poznejše gorenjske železnice dobil industrijsko podobo z umestitvijo žage, livarne in drugih težkih obratov. Po drugi svetovni vojni so zaradi prestrukturiranja cest in železnice industrijske objekte večinoma odstranili. Sledi industrije je mogoče razbrati iz imen ulic (Kurilniška in Livarska ulica). Na šišenski strani je nastala Pivovarna Union, ki stoji še danes in je pomemben proizvodni obrat v Ljubljani. V 60. letih so na območju ob železnici zaradi prostorske izoliranosti umestili deponijo in prodajalno gradbenega materiala, vojni arzenal in druge podobne dejavnosti, ki so podobo tega območja dodatno poslabšale. V tem času je začel obratovati tudi železniški muzej Slovenskih železnic. Proti severu ob kamniški progi sta delovali tovarna izolacije Termika in Imko za izdelavo industrijske opreme. Te dejavnosti so se zaradi prostorske omejenosti, ki ni dopuščala širjenja, počasi začele umikati. Ostal je muzej, ki ima velik potencial za bogatitev kulturnega programa v Ljubljani, ter stari propadajoči leseni objekti, v katerih so danes pisarne upravnih enot in drugih manjših dejavnosti.

Vsa industrija je bila splošno vezana na železnico, zato so v njeni neposredni bližini do danes ostali posamezni objekti in obrati, ki so zaradi dotrajanosti in slabega vzdrževanja primerni za odstranitev. Če bi odstranili dotrajane objekte, bi pridobili površine za umestitev novih prometnic in zasnovi novega stavbnega vzorca glede na glavne smeri razvoja poselitve (slika 6).



Slika 5: Smeri zazidave in potek parcelacije po franciscejskem katastru 1823–1869 (Arhiv RS, 26. 2. 2013)



Slika 6: Obstoječa parcelacija in smeri zazidave (kart. pod. TTN5, 1995)

4 Idejna urbanistična zasnova širšega območja ob ljubljanskem železniškem muzeju

Glede na izhodišča razvoja območja obdelave in prostorskih analiz je bila izdelana celostna urbanistična zasnova širšega območja ob ljubljanskem železniškem muzeju (slika 9). Ureditev vključuje umestitev novega stavbnega fonda, zelenih površin, preureditev obstoječe prometne mreže ter ureditev kolesarskih poti in pešpoti. Prometna mreža je zasnovana tako, da povezuje obstoječo cestno mrežo Bežigrada z obstoječo cestno mrežo Spodnje Šiške. Poleg prečnih povezav so ustvarjene tudi vzdolžne povezave po območju, ki omogočajo povezanost z mestnim središčem. Novi prometni režim je bolj pretočen in omogoča dostopnost do območij. Po trasi poglobljene železnice poteka zelena poteza, na katero se navezujejo kolesarske poti in pešpoti ter različni tematski parki glede na vsebino novih objektov v zaledju. Predlog rešitve je zaradi obsežnosti razdeljen v 6 sklopov:

1. območje ob kamniški progi,
2. območje Lesnine,
3. območje Železniškega muzeja Slovenskih železnic,
4. območje ob Parmovi ulici,



Slika 7: Obstoječa prometna shema (Občinski ..., 2010)

5. območje ob Tivolski cesti,
6. linijski park.

1. Območje ob kamniški progi se nahaja v neposredni bližini parka Šiška, zato je ureditev zasnovana tako, da se odpira proti parku in dopolnjuje njegovo vsebino z umestitvijo manjših športnih površin v parterju za različne uporabnike. Tukaj so nizki stanovanjski objekti, vrtec, urbana garderoba in športni hostel.
2. Na območju Lesnine se ohrani poslovni objekt Lesnina. Ob zeleni potezi, na prostoru nekdanjih tirov, se umesti dom starejših občanov in manjši športni objekt z zunanjimi športnimi površinami, ki zadovoljuje potrebe novih stanovalcev nizkih objektov v zaledju.
3. Železniški muzej Slovenskih železnic je trenutno izoliran in slabo prepoznaven. Muzej je arhitekturno raznolik in bogat, zato je parter v zasnovi oblikovan tako, da postane del javne površine in omogoča dostopnost do muzeja iz različnih smeri. Tako dobi vlogo vozlišča v prostoru in razširi obstoječo ponudbo z umestitvijo prometnega oddelka z letalsko in avtomobilsko zbirko na drugi strani nove povezovalne ceste Bežigrad in Frankopanske ceste. Železniško postajno poslopje v Šiški se ohrani in preoblikuje tako, da je mogoč dostop v podzemni železniški



Slika 8: Prometna shema glede na urbanistično zasnovo (ilustracija: Anita Marković, prirejeno po Občinski ..., 2010)



- 1 vrtec s spremljajočim parkom
- 2 park šolskega bloka
- 3 park šolskega bloka
- 4 urbana eličnica
- 5 rolkarška steza z rampo in spremljajočimi
- 6 športni površinami
- 7 fitness na prostem
- 8 obstoječi športni program
- 9 stena za umetniško izražanje (graffiti)
- 10 legiške in steza za tek na 60m
- 11 odprte površine za različno vsebino
- 12 umestitev otroških igral v zelenju
- 13 dom za ostarele z obdelovalnimi vrtički
- 14 manjši stanovanjski bloki
- 15 Lushina
- 16 razširitev obstoječe specialistične ambulante
- 17 obstoječi Mercator center z ureditvijo trga s tržnico med drevesi
- 18 športna dvorana z ureditvijo zunanjih igrišč
- 19 razstavni prostor prometnega muzeja
- 20 prometni park kot del železniškega muzeja z razstavno vozil in letal
- 21 objekt s kulturno vsebino
- 22 vstopni park železniškega muzeja
- 23 železniški muzej s krožno ozkotirno železnico
- 24 objekt s kulturno vsebino
- 25 rotunda z glavno razstavo lokomotiv
- 26 park muzeja
- 27 povezovalni koridorji
- 28 obnova in preureditev livarne
- 29 preureditev obstoječih objektov v razstavni prostor
- 30 dodatna hala za shranjevanje železniških vozil in naprav
- 31 goša zasaditev
- 32 preureditev kina Mojca
- 33 preureditev posojilnega podjetja Šiška
- 34 stanovanjski objekt z umetniškim programom v pritličju
- 35 stanovanjski objekt z uličnim programom v pritličju
- 36 kolesarnica
- 37 kulturno-poslovna stavba Pivovarne Union, muzej pivovarne
- 38 stanovanjski objekti s prevladujočo rabo centralnih dejavnosti
- 39 kulturni dvojček (stolpica s kulturno vsebino)
- 40 stanovanjski kare
- 41 razširitev dejavnosti Železniškega zdravstvenega doma
- 42 obstoječa beničinska črpalka
- 43 park skulptur
- 44 železniški park

Slika 9: idejna urbanistična zasnova širšega območja ob ljubljanskem železniškem muzeju (ilustracija: Anita Markovič)

sistem. V neposredni bližini se umesti kolesarnica. Na zeleno potezo se umesti tudi novi objekt Pivovarne Union z muzejsko zbirko.

4. Parmova ulica dobi podobo široke avenije s spremljajočim drevoredom in uličnim programom v parterju novih objektov mešane rabe. Območje je razdeljeno na kratke stavbne kareje, ki so prehodni in omogočajo dostopnost iz različne smeri.
5. Na konec Parmove ulice sta umeščena stolpiča z vsebino, namenjena kulturi, ki dobita vlogo dominante v prostoru. Parter je zasnovan tako, da deluje kot vozlišče, ki človeka popelje vzdolž zelene poteze proti severu vse do krajinskega zaledja ali proti zahodu do Tivolija in Šišenskega hriba. Neposredno ob Pivovarni Union so umeščeni zaprti kareji po vzoru Ilirskih blokov na severu. Predlog predvideva ohranitev Železniškega zdravstvenega doma s povečanjem prostorske kapacitete in obsegom storitev.
6. Po trasi poglobljene železnice poteka linijski park,^[1] na katerega se navezujejo različne programske vsebine. Po eni strani ohranja kulturno dediščino železnice, po drugi pa z vpleteno mrežo kolesarskih poti in pešpoti poskuša približati severozahodni zeleni klin v središče mesta. Prečno se navezuje na prometno omrežje novih stavbnih karejev vse do Dunajske in Celovške ceste. Prostor obdelave je zaradi vnosa odprtih površin bolj pregleden in prehodan.

5 Prometna shema: ključne spremembe v dostopnosti in prehodnosti območij

Nova prometna ureditev vpliva na pretočnost in dostopnost območja. Obstoječa prometna shema (slika 7) kaže na nepovezane prometnice. V idejni zasnovi so ustvarjene nove prečne in vzdolžne povezave, ki omogočajo prehodnost območja in tekoč promet (slika 8). Poudarek je na umirjenem prometu z dostopnostjo na ravni pešcev in kolesarjev. Promet poteka pretežno po enosmernem sistemu z bočnim parkiranjem, kar dodatno vpliva na umirjanje prometa.

6 Sklep

Ideja o urejanju območij neposredno ob železnici na severu Ljubljane izhaja iz problematike degradiranih območij, ki postajajo vse aktualnejša in so predmet obravnave prostorskih načrtovalcev. Ta območja zasedajo velike površine, ki so vir dragocenih zemljišč v mestu, zato jih je smiselno obravnavati kot prednostna območja v prostorskem načrtovanju.

Nova urbanistična zasnova upošteva poglobitev železnice v središču mesta. Pri tem se sprostijo velike površine zemljišč, na katerih lahko uresničujemo ideje o zgoščevanju mesta znotraj avtocestnega obroča. Ta zemljišča lahko izrabimo tudi za udejanjenje mestnih zelenih klinov, ki omogočajo povezavo mestnih zelenih površin s krajinskim zaledjem. Zgoščevanje mestnega tkiva na degradiranih območjih je ekonomsko najbolj upravičena poteza. Namesto da izkoriščamo nepozidana in kmetijska zemljišča za novogradnjo, je treba izkoristiti obstoječa, vendar degradirana stavbna zemljišča, ki vsebujejo vso potrebno infrastrukturo in imajo zaradi bližine mestnega središča elitno lokacijo.

Rešitev v predlagani idejni zasnovi lahko služi kot vodilo pri razmišljanju o potencialih prostora in mogočem načinu rabe mestnega prostora. Zato je treba vzeti pod drobnogled neizkoriščena zemljišča znotraj mesta, upoštevati smernice in ideje zgoščevanja mesta ter višati kakovost bivanja s kakovostnimi javnimi površinami in vnosom mešane rabe prostora (Jacobs, 2009).

.....
Anita Markovič, mag. inž. kraj. arhit.
Preglov trg 10, 1000 Ljubljana
E-pošta: markovic.anita@gmail.com

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

Opombe

^[1] Linijski park poteka po trasi nekdanje železnice. Primer takega parka je The High Line v New Yorku. Gre za nekdanjo delujočo nivojsko železnico, ki je zaradi nerentabilnosti prenehala delovati. Nekoč pomembna urbana infrastruktura je bila prepuščena delovanju naravnih procesov in tako postala motnja v prostoru. Ekipa strokovnjakov je ohranila dvignjeno raven železniške trase, vključila v zasnovo ostanke železniških naprav, ki so postali del urbane opreme, in uredila zasaditev (The High Line Park, 2011).

Viri in literatura

Arhiv RS, SI AS 176/L, *Franciscejski kataster za Kranjsko (1823–1869)*, *Ljubljanska kresija*. Ljubljana, Arhiv RS (arhivski podatki, pridobljeno 26. 2. 2013).

Bogič, M., Kapelj, B., in Jarh, O. (2002): *Prometni muzej Slovenije. Interno gradivo železniškega muzeja Slovenskih železnic*. Ljubljana, Železniški muzej Slovenskih železnic: 30 str.

Bogič, M. (1998): *Tiri in čas: Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Ljubljana, Železniški muzej Slovenskih železnic: 36 str.

Dešman, M., ur. (2007): *Vizije 2*. Arhitektov bilten, 37, 173/174: 1–126. Dostopno na: <http://www.ab-magazine.com/173-174.html> (sneto: 25. 11. 2012).

- Jacobs, J. (2009): *Umiranje in življenje velikih ameriških mest*. Ljubljana, Studia humanitatis: 511 str.
- Korošec, B. (1991): *Ljubljana skozi stoletja: mesto na načrtih, projektih in v stvarnosti*. Ljubljana, Mladinska knjiga: 235 str.
- Košir, F. (1987): *Razvoj oblikovanja industrijskih območij in objektov na Slovenskem v 19./20. st.* Ljubljana, RSS: 119 str.
- Koželj, J. (1998): *Degradirana urbana območja*. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: 252 str.
- Markovič, A. (2014): *Reurbanizacija degradiranega območja na primeru Železniškega muzeja Slovenskih železnic in industrijske cone ob kamniški progi*. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo.
- Mihelič, B. (1983): *Urbanistični razvoj Ljubljane*. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, Partizanska knjiga, TOZD Založba: 84 str.
- Mušič, B., in Cotič, B. (2012): *Upravljanje prenove degradiranih območij: Od izobraževanja do prakse*. Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije: 20 str.
- Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana. 2010. Strateški del. Grafični prikazi. Dostopno na: https://urbanizem.ljubljana.si/index3/OPN_MOL_SD.htm (27. 11. 2013).
- Osnutek DPN za ljubljansko železniško vozlišče. 2010. Ljubljanski urbanistični zavod, d. d., Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije: 82 str. Dostopno na: http://arhiv.mm.gov.si/mop/javno/zeleznisko_vozlisce_ljubljana/ (14. 10. 2013).
- Repčič Vogelc, K., in Nikšič, M. (2009): *Študija variant razvoja JŽI in druge železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča*. Vsebinski sklop. Prostorsko in urbanistično načrtovanje: zbrani prispevki Urbanističnega inštituta Republike Slovenije pri pripravi študije variant. Zvezek 5: Podrobno vrednotenje variant z urbanističnega vidika. Ljubljana, Vepro Berlin, Voessing Berlin, DDC Si, UL FGG Prometnotehniški inštitut: 170 str.
- Savnik, R., Planina, F., in Šifrer, Ž. (1971): *Krajevni leksikon Slovenije: Jedro osrednje Slovenije in njen jugovzhodni del*. Ljubljana, DZS: 705 str.
- Strateški prostorski načrt MOL (2009): *Dopolnjeni osnutek*. Ljubljana, Mestna občina Ljubljana, Oddelek za urejanje prostora: 100 str. Dostopno na: https://urbanizem.ljubljana.si/index2/files/SPN_MOL_Odllok.pdf (27. 11. 2013).
- Svet, M. (2002): *Obstoječe gradivo za ureditev območja med Parmovo ulico, kamniško železnico in Samovo ulico*. Številka 3521-28/02. Ljubljana, Mestna občina Ljubljana, Oddelek za urbanizem: 51 str.
- The High Line Park (2011). New York, James Corner Field Operations, Diller Scofidio and Renfro, Piet Oudolf. Dostopno na: <http://www.landezine.com/index.php/2014/01/high-line-section-2-by-james-corner-field-operations/> (28. 8. 2013).