

Andrej ŠMID

Priključki na prometna omrežja na robu urbane strukture

Prispevek se primerjalno ukvarja s štirimi okoliščinami priključevanja različnih, praviloma novih prometnih omrežij v naseljih iz regije in Srednje Evrope. Prvi primer je priključevanje novega železniškega omrežja v drugi polovici devetnajstega stoletja, ki praviloma omrežje pripne na rob takrat zaključenega mesta. Drugi primer je priključevanje avtocestnega omrežja na rob mesta v dvajsetem stoletju. Večinoma gre za tri načine: mimobežnico mimo mesta, obroč okrog mestnega tkiva in sekanto, avtocesto, ki mesto preseka oziroma prebija. Tretji primer je umestitev letališča na rob obmestja. Četrti

primer proučuje odločitve v zvezi z umestitvijo pristanišča na rob urbanega tkiva obmorskih mest v drugi polovici dvajsetega stoletja. Preverjena je teza o ustreznosti umestitve priključkov na primarna omrežja na robove: rob mestnega jedra, rob strnjenegega mestnega tkiva in rob obmestja.

Ključne besede: urbana struktura, rob mesta, priključek, srednjeevropsko mesto

1 Uvod

V uvodu ne moremo prezreti dejstva, da je tradicija integriranega prometnega in prostorskega načrtovanja časovno popolnoma enaka tradiciji mestogradnje. Vsaka mestna struktura je nastala na temeljih prometne infrastrukture in obratno. Vse prometnice so vodile do mest in skoznje. Osnovna pravila snovanja mest, med najracionalnejšimi na primer pisana pravila za oblikovanje renesančnih mest (primer Dubrovnik), med štirimi lastnostmi kakovostnega mesta navajajo tudi prometno dostopnost (poleg dobre prevetrenosti, kakovostnih vodnih virov in topografije varovanega zaledja).

Integracija prometnih omrežij v mestna tkiva postane zanimivejša v drugi polovici 19. stoletja, ko se mesta začnejo pripenjati na takrat novo železniško omrežje. V drugi polovici 20. stoletja sta prav tako zanimiva koraka priključevanje na avtocestno omrežje in načrtovanje mestnih letališč, ki se je začelo na podlagi odzivov na povečanje letalskega prometa.

Moderno mesto hkrati s pojavom novih prometnih omrežij raste somerno s priključevanjem nanje. Očitno so veliki koraki strukturne rasti mest v zadnjih skoraj dveh stoletjih neločljivo povezani s pripenjanjem na nova prometna omrežja.

V tej razpravi se omejujem na majhna mesta, ki imajo do 100.000 prebivalcev, saj so ta v slovenskem prostoru tipična (če izvezemo glavno mesto). Lastnosti urejanja prometne

infrastrukture srednje velikih in velikih mest se namreč precej razlikujejo od tistih v majhnih mestih. V grobem so majhna mesta v zadnjih dveh stoletjih na nova omrežja pripeta v smislu mimobežnosti, srednje velika in večja mesta pa v smislu generiranja internih strukturnih elementov, kot so notranji obroči cestnega prometa, sistem mestnih avenij, več končnih železniških postaj, več letališč na različnih koncih mesta in podobno.

2 Priključevanje na mimobežna prometna omrežja

Kje in kdaj se začne mestna modernizacija? Katere infrastrukturne spremembe so glavni vzrok zanjo?

Ob pregledu pojavljanja novih infrastrukturnih omrežij od leta 1850 naprej se izkaže, da je vzorec pripenjanja omrežij na mesto pravzaprav postavljen s prvim omrežjem – železnico. Sledljivo obravnavo urbane strukture ob umeščanju infrastrukture lahko opazujemo na štirih omrežjih:

- železniško omrežje od leta 1850 naprej,
- gradnja hitrih cest v drugi polovici 20. stoletja,
- avtocestno omrežje v drugi polovici 20. stoletja in začetku 21. stoletja,
- omrežje zračnega prometa v 20. stoletju.

Za razumevanje pripenjanja mesta na omrežje lahko opazujemo model prihoda železniškega omrežja v srednjeevropska mesta, do katerega je prišlo bolj ali manj sočasno v drugi polovici 19. stoletja. Pojav je dvojen, saj hkrati povzroči veliko rekonstrukcijo obrambnega sistema in vpeljavo novega transportnega: obdobje je v nemški literaturi enovito poimenovano kot »odstranitev obrambnega obzidja in priključek mesta na železniško omrežje«^[1] (nem. *Entfestigung und Eisenbahnanchluss*). Za večino evropskih mest se s tema posegoma začne doba resnične modernizacije, ki se konča konec 20. stoletja s priključkom na avtocestno omrežje in izgradnjo letališč.

Omenjena posega sta veliki javni strukturni spremembi, vendar je težavnejši prvi. Carsten navaja, da je v nekaterih nemških mestih očitno obstajala močna želja po ohranitvi obzidja, zato je zaradi poteka železniškega priključka obrambni zid celo ohranjen in preluknjan (slika 3). Očitno je bila bojazen pred opustitvijo obrambnih mehanizmov mesta večja od razumevanja širšega razvoja mestne strukture.

Pregled večjih mestnih struktur v širši regiji kaže, da gre v osnovi za dve načeli pripenjanja mest na prometna omrežja, za dve tradiciji:

1. Izvorni vstop in prehod regionalnih cest skozi središče srednjeveškega mesta, kjer te pozneje postanejo mestne ceste.
2. Pripenjanje železniškega omrežja in mlajših na robove – na rob mestnega središča, rob mesta ali rob obmestja.

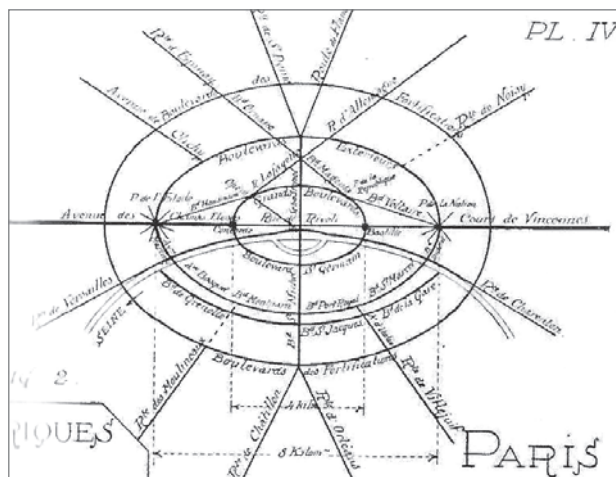
Z oddaljevanjem od mestnega središča dobijo nove prometnice vlogo mimobežnic, obvoznic. Hkrati je iz razvoja mestne strukture razvidno, da dobijo mimobežnice večinoma značaj omejevalk razvoja^[2]. Kot predpostavko poudarimo lastnosti prostorskih ločnic, ki jih izostrijo nove prometnice:

- historična cesta ali križišče cest kot prehod skozi jedro;
- luka (pristanišče vodnega prometa) kot tradicionalno stičišče večjih omrežij (cestnega, železniškega in omrežja vodnega prometa);
- železnica kot ločnica, ki po vzpostavitvi začenja ločevati širše mestno središče od primestij (suburbije);
- hitra cesta kot ločnica med mestnimi četrtmi ali med primestjem in obmestjem;
- avtocesta kot ločnica med mestom in obmestjem;
- letališče kot oznaka roba obmestja.

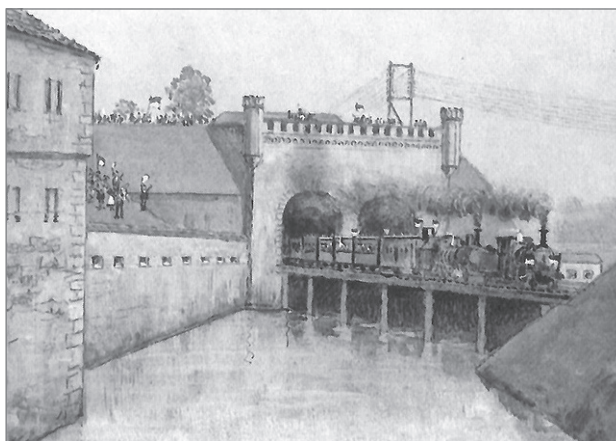
Že ob uvodnem razumevanju povezave razvoja urbane strukture in razvoja prometne infrastrukture je očitno, da sta usodno povezana in neločljiva. Če v urbani strukturi glede na značilnosti historičnega razvoja, poselitvenega vzorca, ravni pozidave in lastnosti mestnega tkiva ločujemo v grobem štiri območja mestne poselitve – jedro, mestne četrti širšega središča, primestje (suburbijo) in obmestje –, lahko opazimo



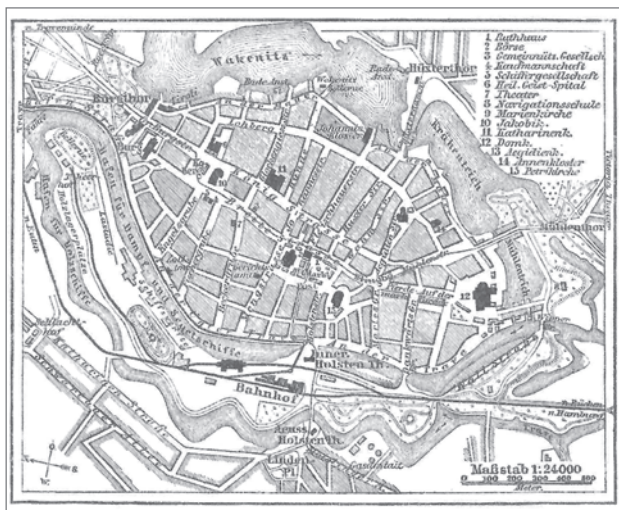
Slika 1: Köln – redok primer pripenjanja železniškega omrežja v središče mesta, ob samo katedralo (vir: Carsten, 2006).



Slika 2: Shematski prikaz prometne ureditve v Parizu (vir: Kostof, 1991, povzeto po Henard, Etudes sur les transformations de Paris, 1903–9)



Slika 3: Priključevanje železniškega omrežja s prebijanjem mestnega obzidja v Erfurtu (vir: Carsten, 2006)

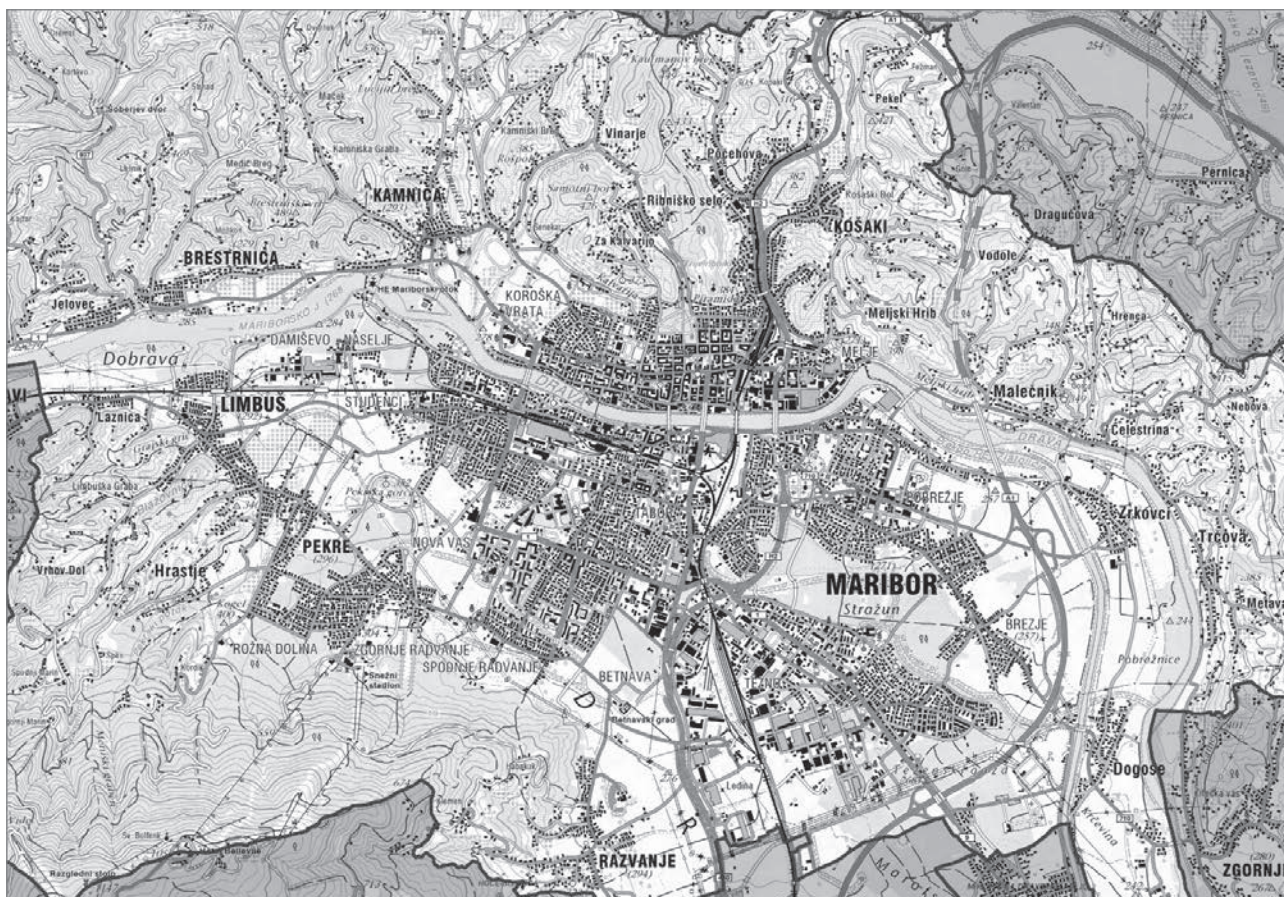


Slika 4: Lübeck – tipično priključevanje železniškega omrežja na način mimobežnice ob strukturno zaključenem mestnem tkivu (vir: Carsten, 2006)

ponavljajoč se vzorec pripenjanja teh mestnih delov na prometno infrastrukturo. Razvoj, ki se je začel po vpeljavi železniškega omrežja v mesta (urbani razvoj sodobnih mestnih tvorb), je nova prometna omrežja postopoma pripenjal vedno dalj od mestnih središč oz. navadno na rob strukturno in vsebinsko zaključenih mestnih delov. Navedena predpostavka je boljše dokazljiva v primerih celinskih mest, izjema v določanju mestnih razvojnih območij so obmorska, še posebej pristaniška mesta, kakor tudi mesta, ki ne morejo zagotavljati topografsko neomejenih možnosti razvoja.

Način pripenjanja železniškega omrežja na mesta je torej pomemben zaradi dveh dejavnikov:

1. Umestitev železnice na rob izgrajenega mesta sledi umiku od strukture srednjeveškega mesta, zaključene z obzidjem.
2. Umestitev železnice kot prometnega sistema, ki povzroča v mestu prej neznan ravni emisij hrupa in izpuhov, je namenoma oddaljena od mirnejših mestnih stanovanjskih delov.



Slika 5: Pregledna karta Maribora – priključki na železnico, hitro cesto in avtocesto na vzhodni strani na robovih urbane strukture, preboji preko mesta na zahod pa so pomanjkljivi (vir: Geodetska uprava Republike Slovenije, 2022).

Vsa poznejša priključevanja mest na nove infrastrukture so v grobem sledila obema prej navedenima načeloma:

1. načelo umeščanja novega priključka na rob zaključene (ali načrtovano zaključene) urbane strukture,
2. načelo oddaljevanja novih prometnih sistemov od naselja zaradi emisij.

Za obravnavo vseh naštetih primerov je v Sloveniji izbrano mesto Maribor, ki priključke na prometna omrežja tradicionalno načrtuje na vzhodni strani mestne strukture, od nekdanj pa ima večje težave s priključevanjem omrežij na zahodni strani.

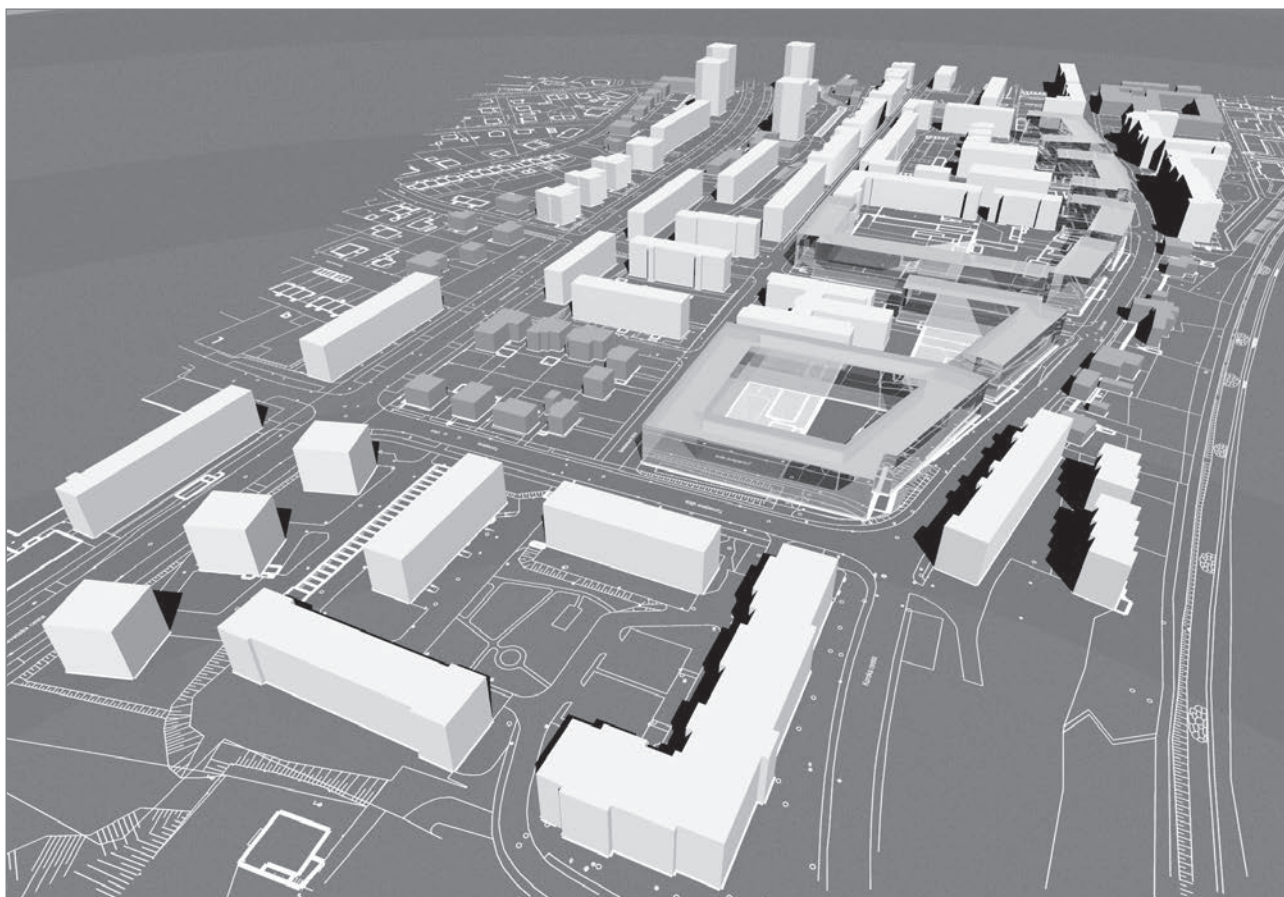
3 Pojavi v urbani strukturi, ki jih povzročijo umeščanje priključkov na prometna omrežja

Ob obravnavi povezave med umestitvijo elementov prometnega omrežja v prostor se zaradi vzajemne povezanosti izoblikuje tudi urbana struktura, ponekod tudi tako, da se vzpostavijo prej neznanе kakovosti urbanih ambientov. Ob znanem re-



Slika 6: Budimpešta, nekdanji Marxov trg – preplet nove in stare strukture ob robni mestni zbirni cesti ustvarja nov mestni ambient (vir: Kostof, 1991).

ševanju težavnih mestnih vstopov in oblikovanju strukturnih poudarkov ob njih je eden od zanimivejših primerov oblikovanje mestnih struktur na robovih obvoznih mestnih hitrih in avtocest. Primeroma lahko mestne zbirne ceste povzročijo kakovostne rešitve (slika 6), saj postavijo nove izzive^[3] pred snovalce prometnic in urbanih ambientov.



Slika 7: Maribor – vpadnica z zahodne strani, študija, desno Koroška cesta, v sredini Smetanova ulica, levo poteza Gosposvetske ceste (vir: Šmid, 2004).



Slika 8: Osijek – oblikovanje južne mestne obvoznice in prilagajanje južnega roba strukturi, pretežno vzdolžna mestna struktura ima samo dva preboja na sever (vir: internet 1).



Slika 9: Ortofoto Maribora – v strukturi jasno berljiva geneza priključevanja na železnico in hitro cesto, vidna je povezanost strukturnega razvoja (vir: Geodetska uprava Republike Slovenije, 2022).

Prav tako je posebna tema, povezana s preoblikovanjem mestne strukture, oblikovanje mestne vpadnice. Zasnova nove vpadnice je sploh tema mestnega razvoja celotnega 20. stoletja. Za primer navajam trojni prenos mestne vpadnice na severozahodni strani mesta Maribor – od tradicionalne Koroške ceste na vrhu Dravskega brega je bila konec 19. stoletja zasnovana in izgrajena nova vpadnica na potezi podaljška Smetanove ulice, ki je bila po letu 1950 vnovič prestavljena na potezo današnje Gosposvetske ceste. S tem je zahodna vpadnica v mesto vklju-

čena v tri koncepte mestnega razvoja: v vstop v srednjeveško mesto, vstop v klasično mesto in vstop v sodobno mesto. Slika 7 prikazuje simulacijo zaključevanja strukture med Koroško in Gosposvetsko cesto.

Tretji strukturni pojav je mestni rob. Ta je izoblikovan glede na hitro cesto, ki končuje mesto, posebej pomembna je mestna odločitev, kateremu konceptu oblikovanja mestnega roba sledi urbanistična uprava. Tako lahko brez dvoma ugotovimo, da

ni mogoče ločevati pojava obvozne hitre ceste od oblikovanja mestnega roba. Umestitev hitre ceste je posledica odločitev o mejah mestnega razvoja, odločitve za končno traso ceste pa povzročijo razmisleke o oblikovanju, postavitvi in načinu zaključevanja mestne strukture.

4 Sklep

Prometno in prostorsko načrtovanje je skozi celotno zgodovino mestogradnje pripomoglo k razvoju mestnih kakovosti. Zaradi njune povezanosti težko govorimo o sektorskem načrtovanju prometne in urbane strukture, saj sta ti povezani. Še posebej se sovprežnost odločitev kaže pri odločanju o umestitvi obvoznic, ki vplivajo na oblikovanje strukture mestnega roba, in pri odločanju o umeščanju mestnih vpadnic, ki tradicionalno povzročijo pomembne odločitve o oblikovanju reprezentančne podobe mesta.

.....
 Dr. Andrej Šmid, univ. dipl. inž. arh. (izobrazba, pridobljena v Republiki Avstriji)
 Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo
 E-pošta: andrej.smid@gmail.com

Opombe

^[1] Primer Carsten – obravnava modernega mesta se s tem poglavjem v resnici sploh začne.

^[2] Trditev velja za širitev mest na delih brez topografskih omejitev, ki bi vplivale na omejevanje strukturnega razvoja.

^[3] Izogibanje takim izzivom povzroča nekakovostno oblikovanje samo urbane strukture.

Viri in literatura

Carsten, J. (2006): *Die Stadt und ihr Grundriss*. Berlin, Ernst Wasmuth Verlag, Tübingen.

Geodetska uprava republike Slovenije (2022): *Javno dostopni podatki – medmrežni portal e-prostor*. Dostopno na: www.e-prostor.gov.si (sneto 24. 11. 2022).

Internet 1: *Google Maps*. Dostopno na: <https://maps.google.com> (sneto 24. 11. 2020).

Kostof, S. (1991): *The city shaped*. London, Thames and Hudson.

Siebel, W. (ur.) (2004): *Die europäische Stadt*. Frankfurt ob Majni, Suhrkamp Verlag.

Schröteler-von Brandt, H. (2008): *Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte*. Stuttgart, W. Kohlhammer Verlag.

Šmid, A. (2004): *Strokovna podlaga – predlog oblikovanja celostne podobe Koroške ceste med Turnerjevo in Prežihovo ulico v Mariboru, št. 3066/04*. Maribor, Komunaprojekt d. d.