

# Peter Šenk, Uroš Lobnik

## URBANISTIČNO-ARHITEKTURNA DELAVNICA KOT PRILOŽNOST ZA TEORETSKO REFLEKSIJO: primer mednarodne urbanistično-arhitekturne delavnice Maribor-jug

### URBAN-ARCHITECTURAL WORKSHOP AS AN OPPORTUNITY FOR THEORETICAL REFLECTION: Example of the International Urban-Architectural Workshop Maribor-South

UDK:

711.4(082)

1.01 Izvirni znanstveni članek

#### IZVLEČEK

V članku je predstavljena mednarodna urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug (2010–11), kot model »mariborskih« urbanistično-arhitekturnih delavnic, ki jih načrtovalci vrednotijo ter uporabljajo za usmerjanje urbanega razvoja in teoretske razprave. Predstavljeni interdisciplinarni projekt je raziskal možnosti za oblikovanje južnega roba mesta na območju, kjer je predvidena izgradnja južne obvoznice. Ob opisu primera delavnice, ki z definirano projektno osnovo – določenim območjem obdelave ter projektnim vprašanjem – razvije teoretsko polje skozi »praktično-projektni pristop«, je v prispevku izpostavljena tudi priložnost za »teoretski pristop«. Slednji ima za cilj, na podlagi generaliziranega prostorskega vprašanja, odpirati širši pogled v teoretsko polje, povezano z njim. S prvim pristopom izpostavljen načrtovan usmerjanje urbanega razvoja na območjih izgrajevanja prometne infrastrukture, kot ene ključnih prioritet sodobnega urbanističnega načrtovanja ter trajnostnega preoblikovanja mesta, dobi v drugem, z obravnavo tem mobilnosti, prostora, kraja, mnogovrstnosti infrastruktur itd. sodobnega prostora razširjeno referenčno polje, ki pa se neposredno ne veže na projekt. Tako kot pri prvem, ob iskanju projektnih rešitev stremimo k teoretskemu osmišljanju, tako se pri drugem pristopu lahko posvetimo iskanju relacij med teoretskim konceptom in manifestacijami v realnem prostoru, vendar pristopa vselej ostajata ločena. Njuna operativnost je omogočena zgolj na ravni »kombinatornega mišljenja« in ostaja onkraj neposredne instrumentalnosti.

#### KLJUČNE BESEDE

arhitekturno-urbanistična delavnica, Maribor-jug, rob mesta, prometna infrastruktura, obvoznica, teoretska refleksija

#### ABSTRACT

The paper presents the international urban-architectural workshop Maribor-South (2010–11) as a model for "Maribor's" urban-architectural workshops, which urban planners evaluate and use to direct urban development and theoretical discussion. The presented interdisciplinary project explored possibilities for designing the southern edge of the city in the area where the southern bypass construction is planned. In addition describing the example of the workshop, which develops the theoretical field through a "practical and project approach" with the defined project basis, i.e. the defined area of discussion and project issue, the paper also highlights the opportunity for a "theoretical approach". The theoretical approach aims at providing a wider insight into the related theoretical field based on a generalised spatial issue. As one of the key priorities of contemporary urban planning and sustainable urban redevelopment, the planned direction of urban development in the areas of constructing transport infrastructure, which is evident in the first approach, moves into a wider referential field (no longer directly related to the project) with the second approach by examining the issues of mobility, space, place, diversity of infrastructures of contemporary space, etc. While in the first approach developing design concepts strives for theoretical conceptualisation, the second approach facilitates focusing on finding links between the theoretical concept and manifestations in real space, though the approaches are always separated. Their operability is possible only on the level of "combinatorial thinking" and remains beyond direct instrumentality.

#### KEY-WORDS

urban-architectural workshop, Maribor-South, city edge, transport infrastructure, bypass, theoretical reflection

UVODNIK  
EDITORIAL  
ČLANEK  
ARTICLE

RAZPRAVA  
DISCUSSION  
RECENZIJA  
REVIEW  
PROJEKT  
PROJECT  
DELAVNICA  
WORKSHOP  
NATEČAJ  
COMPETITION  
PREDSTAVITEV  
PRESENTATION

## 1. UVOD

Ob predstavitvi koncepta mariborskih urbanističnih delavnic v dvojni številki Arhitektovega biltena – Maribor je arhitekt Andrej Šmid v bran izbora instrumenta delavnice, kot morda najtežje, a najplodnejše poti za preverjanje dokumenta v izdelavi – z domišljenim konceptom delavnic, ki so izhajale iz urbanistične zasnove in njenih izhodišč, zapisal: »Aktivnosti, ki oživljajo papir načrtovalca prostora, so navadno stlačene pod oznako »promocija« ... In ker preskušanje urbanističnih izhodišč iz osnutka zasnove v praksi izdelovanja prostorskih aktov ni samo pravno neveljavno, ampak tudi predrago, je bilo treba za preskus najti drugo možnost ... Ključna kakovost, ki so jo vzpostavile delavnice, je prisotnost stika načrtovalcev z okoljem. Podrobnost informacij, vključenost lokalnih oblasti in stroke, mešani izvir skupin (vedno vsaj dve lokalni skupini urbanistov) ter vseobsegajoča eleganca urbanističnega snovanja so porok za najvišjo oceno mestnega urbanističnega dogajanja« (Šmid, 1999, str. 43–44). Urbanistične in arhitekturne delavnice so v slovenskem prostoru danes prepoznane kot legitimna praksa, ki je tako na občinski ravni tudi v organizaciji Mestne občine Maribor v letih 2000–2004 rezultirala v neposredni uporabi materiala za definiranje vsebin mestnega načrta (Čerpes, 2012, str. 80).

V proces prostorskih in/ali arhitekturnih rešitev pa se institucija delavnice lahko vključuje v različnih fazah:

- v fazi formiranja vprašanj razvoja brez vzpostavljenih predpostavk in usmeritev,
- v fazi preverjanja variantnih možnosti razvoja ob vzpostavljenih predpostavkah in usmeritvah,
- v fazi po že izdelanih načrtih kot odziv na predvideno izvedbo.

Delavnica, organizirana v prvi navedeni fazi, je usmerjena v prepoznavanje kvalitet in vzpostavlanje predpostavk in usmeritev, ki jih lahko ilustrira z oblikovanjem in predstavitvijo scenarijev prostorskega razvoja. V drugi navedeni fazi je delavnica usmerjena k reševanju specifičnega prostorskega problema, kar pa seveda ne pomeni, da ostaja nekritična do podanih predpostavk in usmeritev. V to skupino, ki ima namen variantno preveriti razvojne ideje, spada glavina delavnic pri nas in so praviloma vezane na pripravo občinskih prostorskih načrtov (Ifko, 2012). V tretji navedeni fazi pa delavnica postane mobilizacijski instrument stroke, civilne družbe ali interesnih skupin, ki se z že izdelanim predlogom razvoja ali načrtom ne strinjajo in ponujajo alternativne rešitve.

Pri strukturiranju urbanističnih in arhitekturnih delavnic je navadno izpostavljena metoda od pobude z zastavitvijo problema do izvedbe z variantnimi rešitvami ter zaključkom, ki te rešitve ovrednoti (Filipič, Hočevnar, 2012; Juvanec et al. 2009). Delavnice mnogi strokovnjaki z bogatimi izkušnjami z njihovim organiziranjem in vodenjem umeščajo v polje med teorijo in prakso z različnimi težišči in stopnjami povezanosti (Gabrijelčič, Fikfak, 2012), saj so prepoznane predvsem v kontekstu študijskega procesa kot orodje srečevanja teorije in prakse, predvsem preverjanja teoretskih predpostavk na terenu in njihovem vrednotenju.

V pričujočem prispevku pa je posebej izpostavljen aspekt, ki ga delavnica lahko inicira v obliki razširjene teoretske platforme o definiranem prostorskem problemu. V strukturi delavnice bi ga v primeru, da je prostorski problem povsem jasno definiran, lahko umestili v uvodni del, ki naj s primeri dobrih praks, primeri poznanih različnih pristopov k obravnavani temi ali splošnih teoretskih razmišljanj udeležencem razširi pogled na vprašanja in reševanje specifičnega prostorskega problema. Po drugi strani pa specifična znanja in strokovne usmeritve posameznih, na delavnici sodelujočih, skupin predpostavljajo njim lastne teoretske podlage, ki obljublajo raznolikost rešitev in odpiranje ter obravnavo v pripravljalni fazi delavnice še ne(do)mišljenih tem. Zato je tako za vrednotenje same delavnice, kot tudi za zajem resnične širine polja obravnave specifičnega prostorskega problema še bolj relevantna teoretska refleksija, ki temelji na izsledkih in v procesu delavnice izoblikovanih izhodiščih, temah in vprašanjih – ter jih osmišlja, ali pa odpira nova področja in povezave mišljenja o prostoru, ki pred ali med delavnico (še) niso bili (za)mišljeni.

Ta aspekt je predstavljen s primerom izvedene delavnice Maribor-jug (2010–11), ki je v fazi po izvedbi same delavnice s podrobno analizo prostorskega problema, variantnimi rešitvami posameznih skupin, dobil tudi teoretsko refleksijo v publikaciji z naslovom Mesto: rob, Mednarodna urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug (v pripravi).

## 2. PRIMER MEDNARODNE URBANISTIČNO-ARHITEKTURNE DELAVNICE MARIBOR-JUG (2010–11)

Dokument Urbanistične zasnove mesta Maribor (1995–2002) (Šmid et al., 2004), ki je zamejil prostorsko ekspanzijo mesta, je nastajal s pomočjo štirih urbanistično-arhitekturnih delavnic, ki so se izvajale med leti 1996 in 2000. S pomočjo delavnic so izdelovalci urbanistične zasnove preverjali prostorske usmeritve, ki so jih na javnih razpravah usklajevali s strokovno ter laično javnostjo. Delavnice so s podrobno razdelanimi rešitvami pomagale začrtati vizijo procesnega zgoščevanja urbane strukture, predvsem z metodologijami in strategijami zviševanja števila in gostote polifunkcionalnih urbanih območij na urbano ekstenzivnih, degradiranih površinah mesta.

Interdisciplinarno zasnovana mednarodna urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug (2010–11) predstavlja nadaljevanje ter nadgradnjo vzpostavljenega modela »mariborskih« urbanistično-arhitekturnih delavnic. Njihove rešitve urbanistični načrtovalci vrednotijo ter uporabljajo kot legitimne strokovne podlage. Mednarodna urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug je bila zaradi svoje vsebine izredno kompleksno zasnovana in je sledila kontekstu mariborskih urbanističnih delavnic. Zasnovana kot interdisciplinaren projekt je raziskovala možnosti za oblikovanje južnega roba mesta na območju, kjer je načrtovana izgradnja južne obvoznice. Z rezultati delavnice se je potrdila teza, da je potrebno cestna telesa načrtovati v sodelovanju s prostorskimi planerji, prometniki, urbanisti, krajinskimi arhitekti in arhitekti, ter da je potrebno intenzivno povezovanje med strokami, izdelovanje interdisciplinarnih študij, organiziranje strokovnih delavnic in natečajev, ker se na le tak način lahko zagotavlja vnaprejšnje celostne rešitve, ki vzpostavljajo sinergijo med prometnimi, urbani ter krajinskimi sistemi (Gabrijelčič, Gruev, 2001).

Slika 1: Prikaz variant tras podaljška južne obvoznice od Ljubljanske do Tržaške ceste. Mesto z državnim lokacijskim načrtom trase južne obvoznice ne bi dobilo primernih površin za kvaliteten urbani razvoj.



## 2.1 Povod

Ob sprejemanju dokumenta nove urbanistične zasnove je mestni svet mestne občine Maribor v letu 2000 sprejel odločitev, da je potrebno na južni rob mesta pod Pohorjem umestiti obvoznico, ki naj bi neposredno povezala Dravograjsko cesto (zahodno obvoznico) z novo traso avtoceste na južnem delu mesta. Razlogi za takšno odločitev so izhajali iz ugotovitev, da ključni segmenti »mariborske hipodamske mreže« na desnem bregu reke Drave niso bili v celoti izvedeni in da nastalo neskladje med načrtovanim in izgrajenim prometnim omrežjem, ob porastu motoriziranega prometa, zavira nadaljnji urbani razvoj.

Vnos novega načrtovalskega elementa je bil izveden tako na hitro, da urbanistični načrtovalci niso imeli dovolj časa, da bi ustrezno začrtali prostorski razvoj mesta na vplivnem območju predlagane obvoznice. Šele s Prostorskim scenarijem Evropske prestolnice kulture 2012 (2009) so bile oblikovane smernice, v okviru katerih naj bi južna obvoznica postala generator razvoja trajnostnega roba mesta. Scenarij je podal programske smernice za zasnovo trajnostnega roba mesta z vzpostavitvijo segmenta zelenega obroča, ki dopolnjuje in nadgrajuje delež javnih odprtih površin ter javnih funkcij za večstanovanjska območja z najvišjo bivanjsko gostoto v mestu.

## 2.2 Namen in cilj

Poglavitni cilj delavnice je bil nadgraditi izhodišča Scenarija prostorskega razvoja evropske prestolnice kulture 2012 ter poiskati predlog poteka trase južne obvoznice (od križišča z Ljubljansko cesto do avtoceste), tako da se bodo zvišale regenerativne sposobnosti grajenih območij v ožjem in širšem

vplivnem pasu nove mestne obvoznice. Delavnica naj bi prinesla variante rešitve, na podlagi katerih bi bilo mogoče izdelati smernice za vzpostavitev trajnostne urbane cone na robu mesta. Njen namen je bil preveriti vplive variant trase in tehničnih rešitev obvoznice na urbani razvoj mesta ter ugotoviti, kakšne rešitve v obcestnem prostoru bi bilo smiselno zahtevati od države s ciljem, da se z izgradnjo južne obvoznice izboljšajo danosti za prostorski razvoj mesta proti jugu in varovanje naravnih površin. Mesto z izgradnjo južne obvoznice ne bi smelo izgubiti izjemne kvalitete naravnega ambienta, kot tudi ne izjemnih potencialov za oblikovanje grajenega roba, hkrati pa izvedena južna obvoznica ne bi smela »sprožiti« upada bivanjskih kvalitet na tistih urbanih površinah, ki bodo nanjo mejile ali pa bodo po izgradnji pod njenim neposrednim vplivom.

## 2.3 Izhodišča

Pred skoraj dvajsetimi leti so izdelovalci Urbanistične zasnove mesta Maribor (Šmid et al., 2004) v obsežnem analitičnem delu prvič analitično ovrednotili rob mesta in prišli do spoznanj, da je delež kvalitetno oblikovanih grajenih robov zelo nizek, čeprav ima mesto zaradi specifične lege v »naravni« posodi ter svoje urbane forme (bližina historičnega ter upravnega središča mesta) v vseh ozirih izjemne potenciale za kvalitetno oblikovanje grajenih robov. Izdelovalci zasnove so v strategijo urbanega razvoja med prioritete umestili zviševanje deleža oblikovanih robov mesta, z večinskim deležem stanovanjskih površin, ki se neposredno navezujejo na kvalitetne naravne površine. Strateška usmeritev je pomembna tudi s stališča, da je zaznavanje urbano tvorne vloge naravne posode mesta ter njeno »varovanje« z aktivnim navezovanjem na urbani prostor izjemno pomembno za ohranjanje identitete mesta (topografija, morfologija ...).

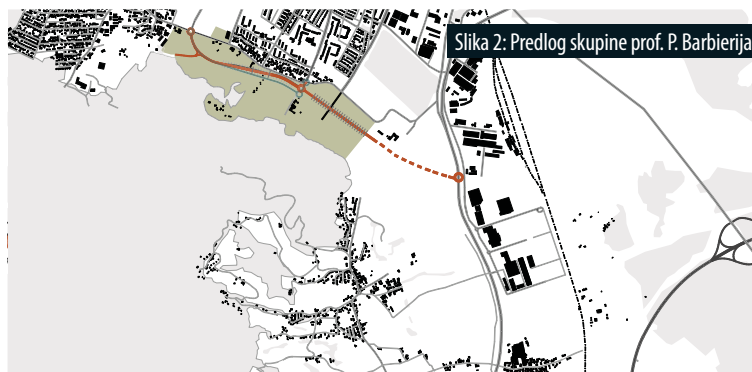
Mednarodna urbanistična delavnica Maribor-jug se je pričela izvajati oktobra 2010 v obliki enodnevnega srečanja udeležencev z različnimi strokovnimi službami na občinskem in državnem nivoju (upravljalci na območju delavnice, interesenti, pogojedajalci oz. soglasodajalci, arhitekti, urbanisti, prometni inženirji, krajinski arhitekti ...) ter s strokovnim ogledom lokacije. Že prvi rezultati delavnice so pokazali, da mesto z državnim lokacijskim načrtom trase južne obvoznice, ki predvideva minimalno odmikanje od grajenega roba mesta (izven območja, ki je v domeni urbanističnih načrtovalec), ne bo dobilo primernih površin za kvaliteten urbani razvoj. Prav vse sodelujoče skupine so zagovarjale rešitve, ki z nekaj manjšimi spremembami trase ali z uvedbo drugačnih konceptualno-tehnoloških zasnov (ki bi zmanjševale negativne vplive prometnega koridorja), izboljšujejo izhodišča in zvišujejo delež prostorsko razvojnih potencialov. Že idejne zasnove so pokazale, da ima južni rob mesta možnosti za vnos številnih aktivnosti, ki lahko omogočijo oziroma celo pospešijo prestrukturiranje degradiranih območij znotraj mesta ter da se bo brez korekcije predlaganega državnega prostorskega načrta zahodnega dela trase južne obvoznice delež degradiranih površin najbrž celo zviševal.

Javna predstavitev idejnih zasnov je hkrati prinesla spoznanje, da o pomenu urbanega razvoja mestnega roba urbanistična stroka veliko ni razmišljala in da bi bilo zelo pomembno razvijati javno debato o možnostih razvoja mesta pod Pohorjem. Hkrati se je izkazalo, kako pomembna je odločitev o priključevanju južne obvoznice na mestno prometno mrežo z vidika načrtovanja prestrukturiranja mestnega prometa, saj izbor variante trase močno vpliva na možnosti posodabljanja koncepta prometnega omrežja v mestu, z minimalnimi korekcijami trase pa se lahko odprejo povsem nove možnosti za posodabljanje mestne prometne mreže. Ključno spoznanje sodelujočih je bilo, da sprejeti lokacijski načrt obvoznice ter ostali občinski dokumenti, ki so »pod vplivom« državnih infrastrukture, niso ustrezno medsebojno usklajeni.

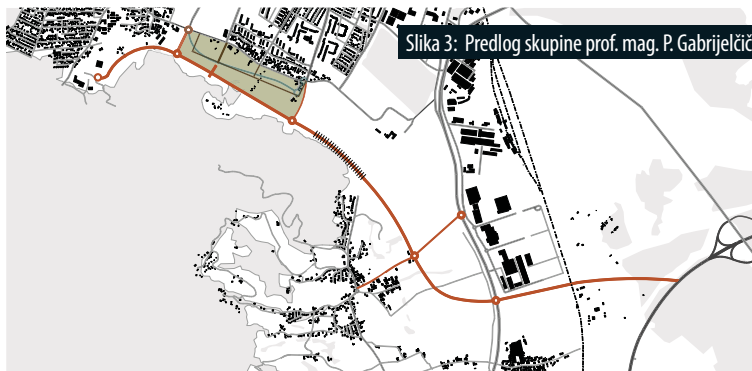
## 2.4 Rezultati

Cilj delavnice je torej bil preseči prakso in pokazati, da državne ceste niso nujno oblikovane kot fizične ločnice prostora ter pokazati možnosti, ki jih na urbanem robu ponuja infrastruktura, v kolikor je načrtovana kot urbano-tvorni element in ni oblikovana le kot samostojna entiteta (Slika 1).

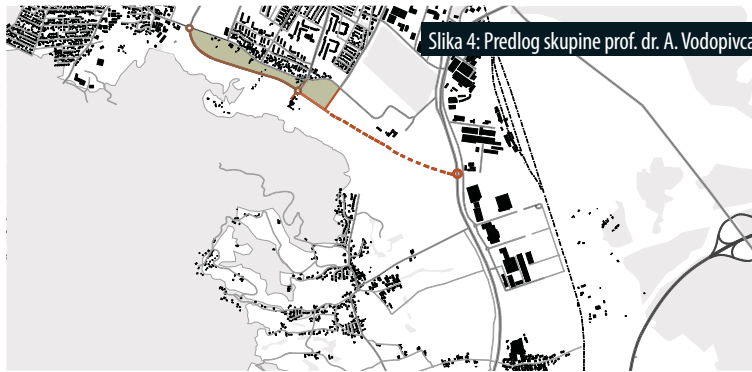
Ko je na mestnem svetu leta 2001 (po več razpravah) bila sprejeta odločitev, da naj širitev mesta proti jugu ustavi južna obvoznica, s traso na območju zelenih površin izven grajenega roba mesta, je bila »prometna stroka« (ob minimalnem sodelovanju urbanistov) tista, ki je preverila več variant – pri vseh pa je iskala minimalen vpliv na urbani prostor. Pri tem se je izogibala vprašanju, kaj se zgodi, če prometno telo prevzame vlogo integracijskega, tj. urbano-tvornega elementa, oziroma na kakšne načine in v kolikšnem deležu lahko funkcijo povezovalnega prostorskega elementa prevzame kar sam infrastrukturni objekt? Ob predstavitvi šestih možnih rešitev je na takšne možnosti najbolj neposredno opozorila italijanska skupina prof. P. Barbierija (Slika 2), ki je pokazala, da bi bilo mogoče samo s preoblikovanjem profila južne obvoznice ter s posegi v obcestni prostor infrastrukturnega koridorja (denivelacije) traso bolj prilagojeno umestiti



Slika 2: Predlog skupine prof. P. Barbierija.



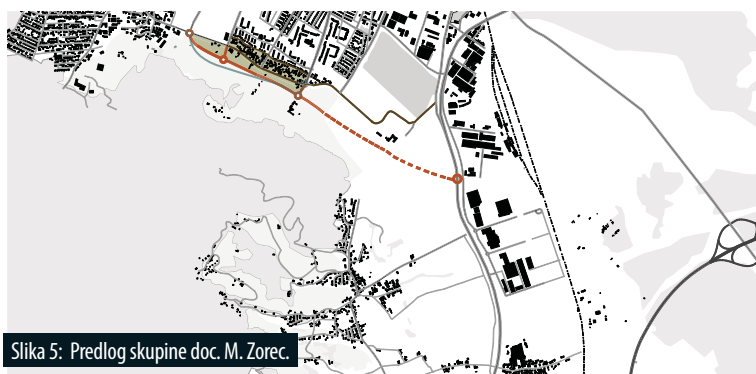
Slika 3: Predlog skupine prof. mag. P. Gabrijelčiča.



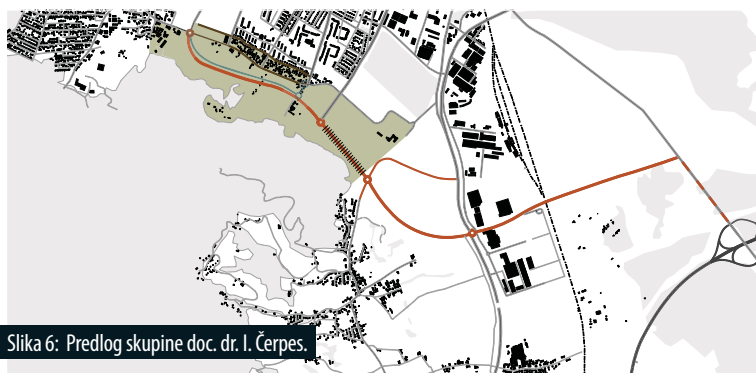
Slika 4: Predlog skupine prof. dr. A. Vodopivca.

v prostor. Razlika med državnim lokacijskim načrtom južne obvoznice in predlogom oblikovanja obcestnega prostora italijanske skupine je več kot očitna ter dokazuje, kako je mogoče precej bolj trajnostno načrtovati obcestni prostor.

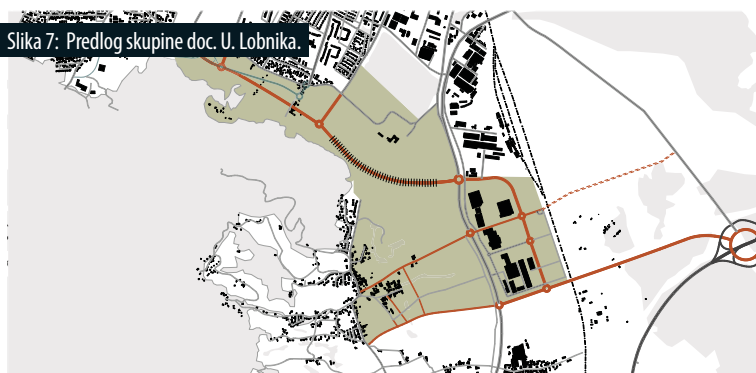
Vse skupine so opozorile, da načrtovanje južne obvoznice v podaljškem Dravograjske ceste, s predvideno izvedbo trase na nasipu in oblikovanjem obcestnega prostora, trajno prekinja možnosti neposrednega povezovanja urbanega ter naravnega prostora ter s tem močno krči možnosti za kvaliteten urbani razvoj v trenutku, ko proces celostnega urbanističnega oblikovanja južnega roba mesta sploh še ni vzpostavljen. Skupina prof. mag. P. Gabrijelčiča (Slika 3) je urbani rob mesta »porinila« čez predvideno traso



Slika 5: Predlog skupine doc. M. Zorec.



Slika 6: Predlog skupine doc. dr. I. Čerpes.



Slika 7: Predlog skupine doc. U. Lobnika.

južne obvoznice s stališčem, da je smiselno mestni rob pod Pohorjem čim bolj kvalitetno oblikovati, hkrati pa ne po nepotrebnem izgubljati stavbnih zemljišč. Kaj bi pomenilo upoštevati načrtovano traso, je pokazala skupina prof. dr. A. Vodopivca (Slika 4), ki je z variantnimi zasnovami zazidave v ozkem pasu med Streliško cesto in južno obvoznico dokazala, kako zelo bo mesto razvojno omejeno in kako zelo težko bo racionalno ter kvalitetno »zapolnjevalo« prostor med obstoječim grajenim robom ter južno obvoznico. Njihove rešitve so nedvomno pokazale, da trasa južne obvoznice zaradi svojega vpliva na prostor pogojuje celostno prestrukturiranje območja med obstoječim robom mesta in obvoznico, zaradi tega obstaja veliko več možnosti, da se bo ozek pas zazidljivih parcel vzdolž obvoznice postopoma zapolnjeval s servisnimi dejavnostmi in se dolgoročno prestrukturiral

v servisno, infrastrukturno območje, ob neusmerjenem urbanem razvoju pa z veliko verjetnosti tudi v urbano degradirano površino ob obvoznici (skladišča, obrtne delavnice, nakupovalna središča, bencinski servisi ...), kar bi še zmanjšalo možnosti za kvalitetno povezovanje zelenega zaledja z večstanovanjskimi soseskami.

V izogib takšnemu scenariju so skupine doc. M. Zorec, doc. dr. I. Čerpes in doc. U. Lobnika podale rešitve, ki pogojujejo urbano preurejanje južnega roba mesta z vnosom urbanih enklav. Skupina doc. M. Zorec (Slika 5) je predstavila rešitev, v okviru katere južna obvoznica pogojuje preurejanje obstoječih urbanih površin z zviševanjem deleža zelenih in odprtih površin, na katere se navezujejo nove centralne funkcije lokalnega in regionalnega značaja. Skupina doc. dr. I. Čerpes (Slika 6) je zahodni del vplivnega območja trase zapolnila z raznolikimi stavbnimi tipologijami manjših urbanih enklav, ki se kot grajeni otoki zajedajo v površine zelenega sistema, idejo južne obvoznice pa je naslonila na idejo vzpostavljanja drugega cestnega obroča, po usmeritvah novelirane Urbanistične zasnove mesta Maribor leta 2002. Skupina doc. U. Lobnika (Slika 7) je pri načrtovanju in izboru podaljška trase južne obvoznice vrednotila širši prostor (tudi obmestje), zato je predlagala sočasno usmerjeno načrtovanje zaključenih prostorsko planskih enot v mestu in obmestju.

Prav vse skupine so v svojih rešitvah pokazale, da bi bilo ob predvideni izvedbi južne obvoznice smiselno preoblikovati cestna telesa, ki potekajo po obstoječem grajenem robu mesta, v nadaljevanju trase obvoznice (kar je bila pglavitna tema delavnice) pa so ocenile, da je v vzhodnem delu smiselno čim bolj nevtralizirati vplive južne obvoznice na prostor, predvsem zaradi izjemnega naravnega ambienta ter varovanja historičnih struktur.

Urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug je s šestimi različicami konceptov urbanističnega oblikovanja južnega mestnega roba nedvomno dokazala potrebo po dodatnem razmisleku o posodobitvi izhodišč urbane ga razvoja na južnem mestnem robu. Njeni rezultati so vplivali na preoblikovanje izhodišč za oblikovanje in izbor podaljška trase južne obvoznice od priključka z Ljubljansko cesto do priključka na Tržaško cesto (v obdobju 2011–12). Poleg tega so rezultati delavnice prinesli dolgoročneje vplive na novelacijo občinskega prostorskega načrta. Da bi rešitve čim bolj predstavili tudi širši strokovni in laični javnosti, se je organizator delavnice v sodelovanju z mestno občino Maribor po treh javnih predstavitev (razstave v Betnavskem gradu, v razstavišču Urban in v Hiši arhitekture Maribor) lotil izdelave monografije Mesto: rob – mednarodna urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug, v kateri bodo predstavljeni idejni predlogi delavnice s teoretskimi izhodišči in refleksijami za oblikovanje grajenega roba mesta na območjih s prometno infrastrukturo.

### 3. OD PROSTORSKEGA PROBLEMA K TEORETSKI REFLEKSIJI

Poleg praktično-načrtovalskih rezultatov delavnice v obliki predlogov in preigravanja možnosti urbanega razvoja, ki ga generira prometna infrastruktura, pa se je ob povzemanju izsledkov in sklepov kot rezultat delavnice izpostavila tudi ključna tema, s katero so se sodelujoče skupine ukvarjale: vprašanje roba sodobnega mesta. Z definiranjem ključne teme se je

ponudila priložnost za širšo teoretsko refleksijo o njej ter njeno podkrepitev s primeri dobre prakse. V navezavi na vprašanje mestnega roba v povezavi z infrastrukturo so prispevki skušali opredeliti odnose v sodobnem mestu na podlagi retoričnih vprašanj:

- Ali z infrastrukturo ustvarjeni robovi omogočajo nove situacije in programe, ki lahko stimulirajo (urbani) razvoj?
- Ali lahko omogočimo ohranjanje obstoječih za mesto vitalnih povezav z zaledjem in ustvarjanje novih, ali morda, s premislekom celo odpovedovanje samoumevnim nujnostim novih infrastrukturnih tokov, če sta prostorska in družbena komponenta ogroženi na račun z mobilnostjo podprte ekonomske?
- Ali so robovi mesta generične strukture, ne-kraji, in ali z ustreznim pristopom in načrtovanjem lahko presežejo status quo suburbije ter postanejo kraji? Kakšni so pristopi in odzivi strok, politike in javnosti v primerih reševanja vprašanj robov mesta, ki jih ustvarja infrastruktura?
- Ali lahko z načrtovanjem prostora omogočamo prestopanje pragov robov ter odpiranje samoumevnih prostorskih enot nadzora ali vsaj onemogočamo njihovo zapiranje?

Na zastavljena in druga porajajoča se vprašanja so mentorji, somentorji na delavnici in drugi strokovnjaki skušali odgovoriti v prispevkih zbranih v monografiji *Mesto – rob: mednarodna urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug* (v pripravi, 2013).

Za osvetlitev mnogih zastavljenih vprašanj in teoretskih izhodišč s primeri iz prakse ter še marsikaterih dilem, ki se izpostavljajo z vsakokratnimi konteksti, so avtorji prispevkov obravnavali določeno temo, ki se nanaša na z infrastrukturo generirane robove ali pa primer mesta in njegove specifične povezave s temo njegovih robov. Nabor tem in primerov ni bil sistematičen in tudi ni imel namena ponuditi celostne ali dokončne slike obravnavanega problema roba mesta, ampak je s prispevki pokazal na njegovo večplastnost. Z mnogovrstnostjo pogledov nanj ter z obravnavo vprašanja pomena in integracije avtocest in obvoznice v lokalno okolje z različnimi pristopi reševanja njegove problematike je poleg razširjene teoretske teme mobilnosti njihova družbena, energetska in kulturna komponenta predstavljena s primeri dobre prakse iz mest Innsbruck, Barcelona, Gradec, Stockholm in Murska Sobota. Prispevki se posebej osredotočajo na prostorske posledice dobe mobilnosti od nacionalnega, regionalnega vse do lokalnega nivoja ter iskanju pomena in možnosti, ki jih v povezavi z vprašanji roba/ov mesta prinaša prometna infrastruktura ali pa vprašanji mestnega roba nasploh v sodobnem mestu. Obravnava infrastrukture in roba mesta je predstavljena iz različnih zornih kotov in na različnih realnih primerih teritorijev, mest, delov mest in intervencij v prostoru, ter razvrščena v tri glavne skupine:

- prometna infrastruktura kot priložnost – generator nove urbanosti ali dodana vrednost lokalnosti, ki jo omogoča celosten multidisciplinarni pristop in nove tehnologije,
- urejanje in/ali urbana prenova roba/ov mesta kot generator novih pomembnih mestnih predelov in javnih prostorov, kot plod usmerjenih strokovnih in političnih odločitev, v nekaterih primerih pa tudi odzivov civilne družbe,

- ideje in dileme obvoznice kot robov naselja – smiselnost in nesmiselnost ter vrednotenje načinov umeščanja prometne infrastrukture na robu mesta.

Z vzpostavitvijo teme roba sodobnega mesta so v prispevkih obdelane teoretske vsebine, povezane s prometno infrastrukturo in prostorskim razvojem, ki lahko delujejo povsem ločeno ali pa predloge skupin osmišljajo v širšem družbenem kontekstu.

Vseprisotna in neizogibna mobilnost ter zahteve po infrastrukturi so tista vsebina sodobnega mesta, ki, poleg medijev reprezentacije moči in nadzora, postavlja nove prostorske omejitve, prelome, diskomunikacije in robove, pa tudi soustvarja nove mikrorobove nastajajočih središč sodobnega razpršenega mesta. Razmerja mobilnosti in prostora ter prometne infrastrukture in prostora imajo izvore v ponotranjenju njihove povezanosti, saj je mobilnost postala del našega življenjskega sloga. Postala je vsakdanja rutina pa tudi pogon razvoja, ki potrebuje celosten multidisciplinarni pristop, saj je v neprestanem konfliktu s tradicionalnimi vrednotami, povezanimi s pojmom kraja in umevanjem pojma doma (prispevek P. Šenka). Ob tem se vprašanje infrastrukture v načrtovalskem diskurzu namesto omejujoče kategorije, s pojmi zelene, okoljske, družbene itd. infrastrukture v prostoru, razširja s prostorsko podpornimi vsebinami. Prispevki obravnavajo primere prometne infrastrukture, ki z multidisciplinarnim pristopom postane generator razvoja lokalitet, prezentacije in vključevanja kulturne dediščine, s tehnološkim podarkom postane generator nove urbanosti, hibridnih programskih vsebin, začasnih con, programskih žarišč, oblikovanih krajin in energetske oskrbe ter z vzpostavljanjem povezanosti urbaniziranega in krajinskega sistema tudi z estetskega stališča, umeščanjem posebnih elementov infrastrukture v prostor, ki z umetniškim pristopom omogočajo vzpostavitev simbolov, oprijemljivih točk v sodobnem prostoru tokov in navidezne kaotičnosti dajejo pomen in kulturno dimenzijo (prispevki P. Barbierija, P. Branciaroli, A. Ullisseja, P. Gabrijelčiča).

Preizpraševanje in definiranje pojma meje v sodobnem mestu izpostavi generativni potencial mejnih območij, ki pa z nenadzorovanim razvojem lahko privedejo do gentrifikacije območij, uničenja zgodovinske dediščine in izgube delovnih mest v tradicionalni industriji, kar potrjuje prikrito kapsularizacijo novih »središč« na robu mesta in njihov vpliv na družbeno stratifikacijo v in ob njih (prispevka B. Križnika, M. Mutschlechnerja).

Primeri in obravnava trajnostnih prometnih ureditev je skozi obravnavo primerov pokazala na pomen načrtovanja kvalitetnih javnih odprtih prostorov in zelenih površin ter učinke urbane regeneracije z razvojnimi potenciali na doseganje celovitosti trajnostnega razvoja (prispevka V. Skalicky, M. Jaušovca). Zavedanje strukturnih sprememb je predpogoj za razumevanje in zavestno usmerjanje razvoja mesta tako navznoter kot na obrobju, pri čemer je delavnica izpostavljena kot primeren instrument v iskanju poti do trajnostnega krajinskega ter kontekstualno senzibilnejšega urbanističnega diskurza (prispevek A. Šmida). Nenehna vračanja k vprašanju mobilnosti nas skozi prispevke vodijo od splošnih teoretskih vsebin družbene mobilnosti in prostorskih manifestacij, usmerjenih v trajnostni razvoj, v raznolikih kulturnih okoljih vse do tehničnega diskurza, ki ob zavedanju njenih druž-

benih in prostorskih posledic z zahtevo kompromisa trajnostne mobilnosti išče njeno še sprejemljivo obliko (prispevka T. Žaucerja, M. Lepa).

Prispevki, ki so nastali po delavnici ob pripravah na publikacijo, so v monografiji predstavljeni pred rezultati delavnice, a niso njena izhodišča. Njihov namen ni le pomoč pri vrednotenju rezultatov delavnice, ampak predvsem v vzpostavitvi širšega teoretskega konteksta v delavnici obravnavanega specifičnega prostorskega problema. Slednjega bi lahko umestili tudi v polje »kombinatornega mišljenja«, ki ga po Paulu Valéryju v kontekstu arhitekturnega ustvarjanja parafrizira Wiel Arets, saj dve stvari, ki ju postavimo drugo ob drugo s spajalnim sredstvom – bralcem – producirata nekaj tretjega, kar presega prezentirano in ga nadgrajuje z različnimi kombinacijami (Arets, van Toorn, 2002). V tem pogledu je tudi ta pristop soroden tistim, v katerih raziskava ni neposredno povezana z aplikacijo, temveč je v procesu od nje ločena. Rem Koolhaas z metodo ločenosti prakticiranja gradnje arhitekture od arhitekturnega mišljenja zagovarja osvoboditev slednjega, kar je uresničil z dvojnostjo arhitekturne prakse OMA in raziskovalnih praks AMO ter Harvard Project on the City (Medmrežje 1; Koolhaas et al., 2000). Poleg odpiranja novih polj znanja in povezav pa takšen pristop v povratni zanki pomeni tudi doprinos k razumevanju kompleksnosti postopkov ter problematike specifičnega problema – umeščanja infrastrukture na robu mesta – od koncipiranja vprašanj, priprave strokovnih podlag, različnih faz, odzivov, pa vse do izvedbe v obliki prostorskih načrtov.

#### 4. SKLEP

Glede na doseženi teoretski okvir sta v pričujočem prispevku predstavljena dva nivoja teoretske refleksije. Prvega bi lahko poimenovali glede na izhodišče »praktično-projektne pristop«, drugega pa »teoretski pristop«. Medtem ko ima prvi jasno definirano projektno osnovo – natančno določeno (praktično) območje obdelave, z določenim projektним vprašanjem, ima drugi za cilj, na podlagi generaliziranega prostorskega vprašanja, odpirati širši pogled v teoretsko polje povezano z njim.

Tako kot pri prvem ob iskanju projektne rešitve stremimo k teoretskemu osmišljanju ali refleksiji, tako se pri drugem pristopu lahko posvetimo iskanju relacij med teoretskim konceptom in (zametki) manifestacij v realnem prostoru, vendar pristopa vselej ostajata namenoma ločena, njuna operativnost je omogočena zgolj na ravni »kombinatornega mišljenja« in ostaja onkraj neposredne instrumentalnosti.

Z izpostavitvijo načrtovanega usmerjanja urbanega razvoja na območjih izgrajevanja prometne infrastrukture kot ene ključnih prioritet sodobnega urbanističnega načrtovanja v domeni procesa trajnostnega preoblikovanja mesta, z obravnavo tem mobilnosti, prostora, kraja, doma, mnogovrstnosti infrastrukture itd. sodobnega prostora v teoretskem pristopu, rezultati dobijo nova podvprašanja. Soočenje projektne rezultate s teoretsko refleksijo relativizira njihovo trajnostnost, trajnost in odnos do sistema. V teoretski refleksiji izpostavljena, v sistem vgrajena, neobhodna mobilnost, pa je v želji po trajnostnem mestu, uravnoteženem skozi okoljsko-prostorsko, družbeno in ekonomsko komponento razvoja tista, ki projektne delu daje pomen in avtoriteto. Tako kot smo na dialektičen način skušali predstaviti

dvogovor na prostorskem vprašanju temelječih ključnih temah, bi ga lahko nadaljevali in razkrivali razmerja med projektnimi izhodišči, posameznimi deli zasnove itd. ter opredeljenimi in opredeljujočimi se pojmi teoretske refleksije – dal segno al segno senza fine.

#### LITERATURA IN VIRI

- Arets, W., van Toorn, R. (2002). Interview with wiel Arets: Dwelling in Skin. V X. Costa (ur.), *New working and living conditions in cities: forum & workshop at the Venice Biennale, September 2000*/Berlage Institute et al. Barcelona: Actar.
- Čerpes, I. (2012). O metodi: Urbanistično-arhitekturne delavnice. V P. Gabrijelčič in A. Fikfak (ur.), *Igra ustvarjalnosti: urbanistične, urbanistično-arhitekturne in planerske delavnice* (str. 78–82). Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
- Filipič, P., Hočvar, P. (2012). Učenje brez poučevanja: Uspešnost odprtih učnih oblik poučevanja. V P. Gabrijelčič in A. Fikfak (ur.), *Igra ustvarjalnosti: urbanistične, urbanistično-arhitekturne in planerske delavnice* (str. 48–54). Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
- Gabrijelčič, P., Gruev, M. (2001). Oblikovanje avtocestnega in cestnega prostora. Ljubljana: Ministrstvo za promet in zveze, DARS.
- Gabrijelčič P., Fikfak, A. (ur.). *Igra ustvarjalnosti: urbanistične, urbanistično-arhitekturne in planerske delavnice* (str. 48–54). Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
- Ilko, S. (2012). Urbanistično-arhitekturne delavnice kot priložnost za preizkus in optimizacijo teoretičnih modelov. V P. Gabrijelčič in A. Fikfak (ur.), *Igra ustvarjalnosti: urbanistične, urbanistično-arhitekturne in planerske delavnice* (str. 88–94). Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
- Juvanec, B., Zupančič, D., Brojan, L., Fikfak, A. (2009). Oblikovanje prostora: smernice za pripravo in izvedbo arhitekturne in urbanistične delavnice Lenart 2008. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
- Koolhaas, R. et al. (2000). *Mutations*. Barcelona: Actar.
- Lobnik, U., Šenk, P. (ur.). *Mesto – rob: mednarodna urbanistično-arhitekturna delavnica Maribor-jug* (v pripravi)
- Šmid, A. (1999). Navidezno in resnično, ne pa stično. *Arhitektov bilten* – ab, št. 143–144, str. 42–44.
- Šmid, A. et al. (2004). *Prostorski plan Mestne občine Maribor: urbanistična zasnova mesta Maribor*. Maribor: Mestna občina Maribor.
- Medmrežje 1: Rem Koolhaas, 2000; with Jennifer Sigler. Pridobljeno 15. 3. 2013 s spletne strani: [http://www.indexmagazine.com/interviews/rem\\_koolhaas.shtml](http://www.indexmagazine.com/interviews/rem_koolhaas.shtml)