

Vpadnica = izpadnica razpršenega mesta

O urbanotvornem potencialu vpadnic od A do Ž

Uroš Lobnik

A kot AVERZIJA DO AVTONOMIJE AVTOMOBILA, **B** kot BIVANJSKA VPADNICA, **C** kot CONIRANJE VPADNICE RAZPRŠENEGA MESTA, **Č** kot ČASOVNI TRAK MESTA, **D** kot DIVERZITETA VPADNIC JE DNK MESTA, **E** kot EKONOMIČNA IN EKO-LOGIKA VPADNICE, **F** kot FILOZOFIJA PARTICIPACIJE – POOSEBLJENI PARTER, **G** kot GLOKALNA IMPOTENCA VPADNICE, **H** kot HOMOGENI KAOS HETEROGENE STRUKTURE MESTA, **I** kot IKONE OB VPADNICI IN IKONIČNE VPADNICE, **J** kot JAVNI POTNIŠKI PROMET, **K** kot KRAJINA OBVOZNICE IN CESTNEGA OBROČA, **L** kot LIBIDO LINEARNEGA MESTA, **M** kot MEGATEKTURA IN MEGAŠTRUKTURA, **N** kot NAČRTOVANA KOMERCIALIZACIJA (NEGACIJA) JAVNEGA PARTERJA, **O** kot OBSESIVA GLOBALIZIRANE PREPOZNAVNOSTI, **P** kot PRIMANJLIJAV PROSTORSKEGA SPOMINA GRADI VIRTUALNO MESTO, **R** kot REALNOST SUBURBIJE – VPADNICA JE IZPADNICA, **S** kot SAMOORGANIZIRANA FUNKCIONALNA IN OBLIKOVNA SPECIALIZACIJA VPADNICE, **Š** kot ŠOLA PROSTORSKEGA (NE)REDA KOMERCIALNIH VPADNIC – ŠEHEREZADA URBANOSTI ali ŠOLA PROSTORSKEGA (NE) REDA KOMERCIALNIH VPADNIC, **T** kot TOPOGRAFIJA VPADNICE, **U** kot UPROSTORJANJE VPADNICE RAZPRŠENEGA MESTA, **V** kot VEDUTE VPADNICE, **Z** kot ZELENA POTEZA, **Ž** kot ŽIVLJENJSKA DOBA VPADNICE

Povzetek

Vpadnica 20. stol. je bila načrtovana kot infrastrukturni koridor motoriziranih prevoznih sredstev, s podrejeno vlogo pešca ali brez njega. Vpadnica 20. stol. je odraz zahtev in potreb po čim večji avtonomiji avtomobila, ki ne povezuje le grajenega roba s sredico mesta, temveč predvsem mestne centralne pole z difuznimi prostori suburbije. V realnosti mest vpadnica, čeprav je vselej imela izjemen vpliv na urbani razvoj, večinoma ni element urbanističnega načrtovanja in šele po izgradnji vzpostavlja prostore, s katerimi se postopoma spreminja v pomembno urbanistično dediščino. Zaradi izredno hitre gradnje vpadnic se je površina mest v dvajsetem stoletju večkratno razpršila in prostor, ki je potreboval vpadnice, je večino vpadnic prepustili samopreživetju. Na nemestotvorne podobe vpadnic in sveta vzdolž njih se lepijo najrazličnejši pojmi negativnih posledic hitre urbanizacije; propadnica, pripadnica, prepadnica, prestopnica, prešuštnica, prevodnica, preklopnica itn. Marsikatero mesto (tudi slovensko) ima pomenski in oblikovni odnos do vpadnice kot prometnice, ki ne vodi v središče mesta, temveč je ravno nasprotno usmerjena iz urbane sredice v suburbijo, ki se spreminja v mesto, razpršeno mesto s takšnimi vpadnicami pa v regionalno mesto. Toda ob razumevanju, da vpadnica deluje v več smeri je potrebno uvideti, da se vpadnica ne spreminja samo kot prostorsko oblikovna urbana poteza, temveč tudi kot urbana struktura, ki generira nove oblike in načine strnjevanja razpršenega mesta. Vpadnica se iz prometno infrastrukturne poteze spreminja v hrbtenico "Smart" mesta, v kompleksno urbano umerjeno strukturo, sestavljeno iz realnega in virtualnega prostora, ki se ciljno vklaplja z naravnim in grajenim prostorom in postaja pomemben gradnik ekološke infrastrukture mesta.

Sodobno mesto je v izjemno kompleksnem ter vseobsežnem procesu urbane transformacije, v katerem vpadnica ni pomembna samo kot infrastrukturni koridor, temveč kot kompleksna urbana struktura, ki potrebuje in povezuje urbaniste, krajinske arhitekte, prometne načrtovalce, okoljevarstvenike, turistične managerje, strojnike, elektroinženirje, informatike, najbolj pa arhitekta generalista. Pri prestrukturiranju vloge in pomena vpadnice, tudi zaradi specializacije strok, si bodo morali arhitekti znova pridobiti ustrezno načrtovalsko vlogo, ne le zaradi potreb po vzpostavitvi identifikacijskih potez razpršenega mesta, temveč zato, ker vpadnica znova postaja najbolj kompleksna in mestotvorna struktura sodobnega mesta.

A kot AVERZIJA DO AVTONOMIJE AVTOMOBILA

Vpadnica 20. stol. je načrtovana kot infrastrukturni koridor motoriziranih prevoznih sredstev, v podrejeni vlogi ali celo brez pešca, kot funkcionalni in simbolni svet 'moderne in mobilnega divjaka'. V začetku 20. stol., ko avtomobilska industrija in potrošniki ustoličijo 'demokratsko' pravico do svobode gibanja, prevzamejo specializirani strokovnjaki za načrtovanje infrastruktur, prvenstveno cestnih omrežij in primar-

nih cestno-prostorskih potez (prometni načrtovalci), večji del kompetenc pri načrtovanju urbanega razvoja. Vpadnice postanejo "avtomobilске vpadnice" in se gradijo skoraj tako hitro, kot se proizvajajo avtomobili, 'serijsko' ter po 'tekočem traku'.

Avtomobil ima v 20. stol. v mestu popolno prostorsko avtonomijo. Prostorska avtonomija avtomobila legalizira 'vdor' avtomobila v kompaktne urbane struktu-

re, nemudoma ustavi razvoj strnjenega mesta, sproži disperzijo mestnega roba, 'razosebi' mestno sredico (pojem "donat" se v Ameriki uporablja za izpraznjeno središče) in podpre nagel, ponekod z državno podporo, razvoj sodobnega razpršenega mesta. Vpadnica postane izpadnica!

Dolgoletni negativni vplivi motoriziranega prometa na bivanjsko in naravno okolje zvišujejo odpor do avtonomije avtomobila v mestih. Motoriziran promet vpliva na uporabo in strukturiranje urbanega parterja, degradira prostore historične sredice, ki jo zatrpajo parkirišča prebivalcev suburbije ali stanovalcev z roba strnjenega mesta v zgoščenih urbanih območjih, posredno vpliva na depopulacijo strnjenih mestnih območij. Averzija do avtonomije avtomobila ukine "avtomobilsko" vpadnico.

Razvoj mobilne družbe, disfunkcionalnost parterja, nizka kakovost bivanja, dezorientacija in številni drugi dejavniki, vodijo v prestrukturiranje funkcionalnega profila 'avtomobilске vpadnice'. Vpadnice na območjih kompaktne urbane strukture, ponekod integrirane vanjo, ponekod popolnoma izločene iz nje, po avtonomiji avtomobila po pol stoletja znova stavijo na avtonomijo pešca, kolesarja in drugih okolju vzdržnih uporabnikov, ter nikoli več ne bodo samo specializirane motorizirane prometnice! Čas je, da vsaj nekatere med njimi postanejo kompleksne urbanotvorne vpadnice.

B kot BIVANJSKA VPADNICA

Vpadnice monarhičnih mest so bile poleg trgov in parkov načrtovane in grajene kot najbolj reprezentativne bivanjske površine mesta. Z avtonomijo avtomobila tudi monarhične vpadnice postanejo najmanj želeni bivanjski prostori! 'Avtomobilске vpadnice' zunaj mest generirajo izgradnjo izpadnic, nadomestnih naselij ob vpadnicah – stanovanjskih satelitov (predvsem v Evropi) in megatekturo prostostojčih enodružinskih hiš.

S tehnološkim razvojem digitalne družbe ter z razumevanjem in zvečano možnostjo odprave negativnih vplivov osebnega motoriziranega prometa na urbano strukturo, se ponujajo številne nove možnosti, da mestne vpadnice znova postanejo kompleksne mestotvorne strukture in si povrnejo status kakovostnega bivanjskega prostora. Skandinavci, ki so sredi 20. stol. načrtovali in realizirali pionirske ter najbolj kakovostne zasnove bivanjskih vpadnic s stanovanjskimi soseskami na vpadnicah (Stockholm) in v 60. letih prejšnjega stoletja vplivali na gradnjo sosesk na vpadnicah številnih evropskih mestih (tudi slovenskih¹), ob

1 Npr. Gosposvetska cesta v Mariboru.



vstopu v 21. stol. ponovno dokazujejo, da prostor bivanjske vpadnicah zahteva specifično, bivanju prilagojeno strukturiran profil (Köbenhavn).

Trajnostno mesto potrebuje in generira specializirane bivanjske vpadnice! Bivanjska vpadnica je vezana na javni potniški promet. Vzpostavljane in načrtovanje bivanjske vpadnice, nove ali prestrukturirane in dopolnjevanje obstoječih vpadnic, temelji na rehabi(litaciji mesta v kontekstu povezovanja urbane forme s topografijo in naravo prostora, v katerem se mesto nahaja ter razvija. Vpadnica se lahko z inovativnimi arhitekturnimi tipologijami, s polifunkcionalnim, bivanju prilagojenim parterjem, s specifično urbano opremo, "pametnim" strukturiranjem urbanega profila, znova vzpostavi kot reprezentančni bivanjski prostor. Vpadnica ima potencial, da znova postane (tako kot v 18. stol.) prestižen, morda celo najbolj kakovosten bivalni prostor mesta.

C kot CONIRANJE VPADNICE DISPERZNEGA MESTA

Enosmerna vpadnica monarhičnega mesta, ki je bila načrtovana brez avtomobila, je po njegovi stoletni avtonomiji še vedno vitalna urbana struktura. Vitalnost ji zagotavlja njena urbana kompleksnost. Strukturiranje mestnih vpadnic je med 17. in 19. stol. sledilo konceptu ciljno hierarhično usmerjene urbane poteze, ki je z vsem, kar jo je vzpostavilo, hierarhično pomensko osmišljala njeno lego in vlogo v strnjnem mestu.

Razvlečene 'avtomobilске' vpadnice razpršenega mesta so urbani antipod ciljno usmerjenim vpadnicam kompaktnega mesta: so prometni koridorji, ki so se zarili v strnjeno urbano formo ali pa so iz nje izleteli. Vpadnica razpršenega mesta ni prostorsko določljiva, ni funkcionalno enovita, ni profilirana za grajeni prostor, skozi katerega poteka, ne vzpostavlja oblikovno poenotenih in nadzorovanih stavbnih nizov, temveč le povezuje, zamejuje ali seka funkcionalno raznolika introvertirana stavbna območja – cone.

Vpadnica razpršenega mesta zaroblja, seka ali povezuje – urbane cone – območja specializirane urbane rabe. Cone vzpostavljajo urbano rabo, ki je odmaknjena od vpadnic, zato prostor vzdolž vpadnic ni urbanotvorno strukturiran. Vpadnica kot določevalka coniranja ni gradnik kompleksne urbane strukture, ima pa izjemne potencialne, da postane urbanotvorna. Oblikovanje prostora vpadnice ni odvisno od razvojnih procesov znotraj specializiranih con. Vloga in pomen vpadnice se zvišuje s heterogeno rabo pro-

storov. Urbanotvorna vpadnica s faznim, nelinearnim vzpostavljanjem uporabniško specializiranih con vzpostavlja novo načrtovalsko komponento, ki podpira razvoj linijske, heterogene, segmentno raznolike urbanotvorne strukture trajnostnega mesta in ponovno postavlja pod vprašaj stališče C. Alexandra "City is (not) a tree". Conirana vpadnica v mrežno strukturo mest vrača "drevesno infrastrukturo", ki podpira razvoj novih urbanih struktur (in arhitekturnih tipologij), uspešno povezuje raznolike mestne predele, združuje urbanotvorne poteze v pomensko strukturo, ki določa identiteto mesta. Urbanotvorna vpadnica s heterogeno urbano strukturo presega monotono specializacijo coniranih mest. Conirana vpadnica je hierarhično – funkcionalni gradnik morfološke strukture sodobnega urbanega tkiva! Urbanotvorno conirana vpadnica je pospeševalec trajnostne nadgradnje in strnjevanja razpršenega mesta.

Č kot ČASOVNI TRAK MESTA

Vpadnice monarhičnih mest s palačami, trgi, parki, spomeniki, z usklajenim načrtovanjem parterja in hierarhičnim segmentiranjem osne urbane poteze, vzpostavljajo morfološko najbolj prepričljiva urbana območja. Monarhična vpadnica je urbani artefakt (po A. Rossi-ju)², eden najbolj prepoznavnih in specifičnih gradnikov urbane forme. Vpadnica kot "morfološka" cezura razkriva ustroj in raznolikost urbanih struktur ter tekstur razpršenega mesta, je prostorski rez, usek, ki z grajenima robovoma vzpostavlja najbolj zapomnljiv element prostorske identifikacije – časovni trak mesta! Stavbne nize ali zaporedja prostostojećih stavb vzdolž vpadnic je mogoče subjektivizirati v spominske poteze, hodnike urbane topografije, koridorje urbanistične arhitekturne dediščine mesta!

Vpadnica razpršenega mesta je nosilka urbanega, arhitekturnega in osebnega spomina. V času, ko "sodobna tehnika z brutalno močjo in brezbriznostjo vsenaokrog razkopava spomine"³, je zaznavanje urbanega časovnega traka pomemben identifikacijski element.

Sl. 1: Los Angeles, Willshire boulevard (1920).

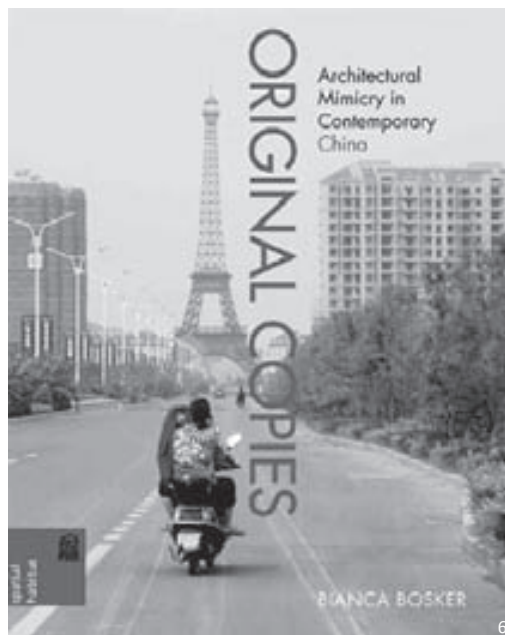
Sl. 2: Los Angeles, Willshire boulevard (2010).

Sl. 3: Sea of Hull (2016). Več kot 3000 ljudi z modro prebarvanimi telesi je poziralo fotografu Spencerju Tunicku v okviru projekta Telesa in človečnost poplavlja ceste, za potrebe promocije evropske prestolnice kulture 2017. Projekt napoveduje 'poosebljanje' prostorov, v katerih je skoraj sto let prevladovala 'avtonomija' avtomobila.



2 Rossi, A. (1982) *The Architecture of the City*. New York: The MIT Press.

3 Povzeto iz stavka: "...obvoznica, stavbe, industrijska zemljišča, ograde, ceste, železniška proga, vse to se tod naokoli prepleta, točno tako, kot se stari *songline* prekine z brutalno močjo in brezbriznostjo, s katero sodobna tehnika vsenaokrog razkopava spomine," Hetmans, S. (2015). *Vojna in terpenin*. Ljubljana: Beletrina. Str. 183.



Sl. 4: Morfološko analitična umetniška upodobitev Pariza razkriva stavbne otoke kot DNK zapis mesta.

Sl. 5: Tianducheng (2010). Kitajsko mesto s prepoznavnimi globalnimi arhitekturnimi ikonami, v katerem trenutno živi le 2000 ljudi, čeprav ponuja stanovanja za 200 000 prebivalcev.

Sl. 6: Naslovnica knjige *Originalne kopije*, ki razkriva arhitekturno mimikrijo sodobne Kitajske.

Sl. 7: Avinguda Diagonal, Barcelona. Ikonična vpadnica s petdesetimi metri širine in 11 kilometri dolžine, ob kateri so zbrane številne arhitekturne ikone in arhitekturni prostori mesta.

Sl. 8: Frank Ghery, Muzej Guggenheim v Bilbau (1997). Muzej, ki je sprožil svetovni trend gradnje ikonične arhitekture, je postavljen ob vpadnici in se nanjo navezuje funkcionalno in oblikovno.

Sl. 9: Herzog & de Meuron, Prada, Tokio (2003). Komercialna ikona ob komercialni vpadnici.

Postavlja se vprašanje, kako na potezah dinamičnih vpadnic oziroma njenih segmentih, ki so izrazito podvržena kapitalskim interesom, ali na potezah deficitarnih vpadnic, ki vzpostavljajo monotona urbano degradirana območja, vzpostavljati in ohranjati zapolnjive prostore, ki strukturirajo urbani spomin? Kaj je urbani spomin danes in kakšen bo jutri?

Vpadnica v disperznem, trajno spremenljivem prostoru mesta ne vzpostavlja linearne časovne strukture urbane forme. Razpršena urbana forma podpira nelinearno časovno strukturiranje vpadnic z ohranjanjem in preurejanjem historičnih območij, z vzpostavljanjem novodobnih grajenih in naravnih območij, z zviševanjem pričevalno specifičnih območij, z oblikovanjem in gradnjo karakteristnih ambientov mono- ali polifunkcionalnih urbanih tekstur – ne glede na kakovost upravljanja vpadnice.

D kot DIVERZITETA VPADNIC JE DNK MESTA

S preusmeritvijo urbanega razvoja v difuzno suburbijo so vpadnice v sodobnem razpršenem mestu kljub oblikovnemu nadzoru, navkljub funkcionalni specializaciji in pestrosti arhitekturnega oblikovanja, v zaznavnem smislu bolj ali manj enake! Unificirana vpadnica naredi prostor vpadnice za neatraktivne, neprepnoven in brezčasen, pači zaznavanje mestnega prostora in ima preko popačenega zaznavanja dolgoročen vpliv na razvoj urbane strukture.

Mesta potrebujejo uporabniško diverziteto in heterogenost vpadnic. Le diverzificirana vpadnica je uspešen gradnik morfologije mest (na kar se prevečkrat pozablja). Mesta potrebujejo vpadnice s specializiranimi segmenti, ki so trajno ali začasno namenjeni samo specifičnim načinom rabe kot tudi specializirane "alternativne" vpadnice. Segmentirana specializacija vpadnic in "alternativne vpadnice" so 'DNK' zapis mesta.

V večjedrni urbani strukturi 'DNK zapis' ni odvisen od prostorsko oblikovne hierarhije, temveč od deležev pomensko-funkcionalnih ter oblikovno-ambientalno raznolikih odsekov vpadnic (npr. najava vstopa v mestno sredico,...). Uporabniška in prostorsko identifi-

kacijska segmentacija vpadnic je pod vplivom urbanistične politike in veščine načrtovanja. Segmentno strukturirana diverzitetna vpadnica se vzpostavlja večnivojsko, s kompleksnim načrtovalskim pristopom, ki izhaja iz razumevanja obstoječih urbanih struktur ter razvojnih možnosti in potreb novih območij.

E kot EKONOMIČNA EKO-LOGIKA VPADNICE

Upravljanje vpadnice znova postaja ključna tema urbanega preurejanja mest. Prostor vpadnice razpršenega mesta ima potencial, da postane najbolj kompleksen gradnik trajnostne urbane strukture z upoštevanjem raznovrstnih potreb razvoja urbane strukture. Vpadnica je ekološka infrastruktura sodobnega, trajnostnega mesta. Sodobna vpadnica je ekološka prebujalka mesta – ni prometna žila, ki zastavlja mesto, temveč mestu distribuira živila, hrano in zrak.

Načrtovanje vpadnice je bilo desetletja domena prometnih inženirjev, ki so snovali vpadnice kot globalizirano prometno krajino (vpadnice so govorile esperanto, in ne jezike držav, v katerih so bile grajene). Okoljevarstveni vidiki načrtovanja vpadnic generirajo eko-profile, njihovo načrtovanje zahteva vključevanje novih specialistov (arhitekti, krajinski arhitekti, okoljevarstveniki ...), ki nekoč le motorizirane vpadnice preoblikujejo v pomemben segment ekološke urbane infrastrukture.

Eko-logika vpadnice pogojuje trajnostne profile. Olmsteadova vpadnica je kot nosilka zelene parkovne poteze v urbani prostor nedvomno predhodnica eko-prestrukturiranja prostora vpadnic. Ekološki profil vpadnice se bo z razvojem novih znanj in tehnologij še nadalje spreminjal in nadgrajeval – sprva v smislu dopolnjevanja in oblikovanja specifičnih profilov (ki so omejevali neposredne negativne vplive motoriziranega prometa na urbani prostor), nato pa vse pogostejše v gradnike urbane eko-infrastrukture mesta.

F kot FILOZOFIJA PARTICIPACIJE – POOSEBLJENI PARTER VPADNICE

Arhitektura, ki vzpostavlja parter tako z zasebnim kot z javnim programom, je pri monarhični vpadnici strukturirala tudi površine za pešce. Vpadnica postane boulevard ali avenija le takrat, ko se grajeni prostor vzpostavlja iz arhitekture. Hiša, razumljena in načrtovana kot 'stroj za bivanje', ni vplivala le na korenito spremembo arhitekturnega jezika, temveč predvsem na odmik od načinov tradicionalnega bivanja družbe tistega časa. Vpadnice so s hišo-strojem dobile 'mašinsko' logiko, osmislile so prostor urbanega nomada. Urbani nomadi so bili sprva vezani na avtomobil – v dobrem stoletju pa se je profil urbanega nomada, tako kot profil vpadnic, močno razširil. Delež potreb po specifičnih prostorih za specifičnega uporabnika vpadnic se je zelo povečal, premo sorazmerno s porastom neprostora v parterju sodobnega mesta.

Ob 'avtomobilskih' vpadnicah je delež neizkoriščenih urbanih površin visok, kar ponuja izjemne potenciale za urbano regeneracijo. Preveč izpraznjenih, človeku neprijaznih, nepriljubljenih (s humanega merila degradiranih) prostorov, ki uporabnika odvrčajo, da bi se gibal skozi, in ga silijo, da se jim, če je mogoče, izogiba, je po nekaj desetletjih pripeljalo do tega, da so se meščani pričeli samoorganizirati in zavzemati za izgubljen, pešcem neprilagojen, nedostopen, nevarne, neprivlačne, pozabljene površine ali prostore mest. Parti-

cipacija javnosti – meščanov pri prepoznavanju potencialov ter potreb po uporabi prostorov na potezah vpadnic izjemno narašča, kar dokazuje potrebo po poosebljanju prostora. S participacijo uporabnikov so nekatere opuščene infrastrukturne poteze dobile novo rabo in se mestom ponudile kot alternativne vpadnice! (High Line v New Yorku – prostor opuščene segmenta mestne železnice). Alternativne vpadnice generirajo urbanotvorno infrastrukturo, ki potrebuje arhitekta, krajinske arhitekta, urbane sociologe, ekološke. Novodobni profili in koridorji za specializiranega pešca so še marsikje 'skriti', tudi ob vpadnicah. Poosebljeni parter dobiva poosebljene uporabnike – tudi neprostore mesta spreminja v prostore. Z razvojem »smart« mest se bo urbana oprema izrazito prestrukturirala, ob vdiranju virtualne resničnosti v realne prostore mesta se širi razvoj novih 'alternativnih vpadnic', ki širijo načine rabe in seznam tipologij odprtega prostora.

G kot GLOBALNA in GLOKALNA IMPOTENCA

Ob ali za vpadnicami razpršenega mesta se gradi izjemna količina brezoblično nekalitetnih stavb in le malo kakovostne arhitekture, med njimi skoraj ni izoblikovanih javnih odprtih površin. Nenadzorovano razraščanje urbanega maščevja (sala), s (pre)obsežnimi površinami za mirujoči promet, dela prostore, po katerih potekajo vpadnice za brezosebne. V suburbiji je gradnik prostora parcela in ne stavba na parceli. 'Avtomobilska vpadnica' napaja ogromna introvertirana, suburbana območja, brez javnih odprtih površin in generira aseptičen, vase zaprt, impotenten urbani prostor. Brez raznolikih uporabnikov in programske heterogenosti, ki osmišlja načrtovanje parterja, je vpadnica urbano impotentna.

S prometno-tehnično globalizacijo prometnic je prostor vpadnic podrejen urejanju prometnih površin (dve tretjini površin za promet v mestih pokrivajo površine za mirujoči promet). Mesta imajo in dobivajo urbano impotentne prostore že zaradi standardiziranega načrtovanja prometnega koridorja (telesa). Prometno globalizirana mestna vpadnica razkriva kreativno in kulturno impotenco mesta, nima empatije do urbanega bivanja. Cerda, ki je formaliziral 'urbaniistično teorijo', preden je izdelal inovativni načrt za urbano širitev Barcelone⁴, je v svojih dveh priročnikih večkrat poudaril, da je heterogena uporaba prostora neizogibna priložnost in nuja sodobnega mesta. Še pred motorizacijo družbe je uvidel, da načrtovanje infrastrukture združuje več dejavnikov in da je mesto najbolj kompleksna kreacija človeštva!

Posnemanje nekaterih urbanih prepoznavnih vpadnic (globalne arhitekture in njenih lokalnih izpeljank), s prepričanjem, da bodo mesta z izgradnjo uveljavljenih globalnih-simbolno prepoznavnih form pridobila na sodobnosti, ali gradnja franšiznih arhitektur ter prostorov vzdolž vpadnic, prinaša mestom globaliziran in glocaliziran identifikacijski prostor, ki je v kontekstu urbane prepoznavnosti povsem impotenten. Globalizirano in glocalizirano impotenco vpadnic heterogene urbane strukture je treba preseči, ne le v kontekstu osmišljanja berljivosti mestnega telesa. Duhamorni predeli vpadnic, ki uporabnika, čeprav imajo oblikovane površine, odvrčajo, da bi se po njih gibal, najbolj 'odkrito' razkrivajo impotentnost urbanih struktur, hkrati pa ponujajo največje poten-

cialne za urbanotvorni razvoj mest. Vpadnice imajo največ potencialov za prostorsko, simbolno in identifikacijsko odpravo urbane impotence.

H kot HOMOGENI KAOS HETEROGENE STRUKTURE MESTA

V 'megateksturi komercialnega pejzaža', kot so prostor razpršenega mesta poimenovali R. Venturi, D. S. Brown in S. Izenour, "arhitektura preprosto ni dovolj, ker prostorske odnose odredijo simboli. Arhitekturna oblika v takšni krajini je prej simbol kot prostorska forma. Arhitektura ne odreja skoraj ničesar: velik napis in majhna zgradba je pravilo Route 66."⁵ Arhitektura in arhitekturna tipologija v prostoru vpadnic razpršenega mesta ni edini določevalec prostora, ker ni potrebe oziroma zahtev po hierarhičnem odnosu s tradicionalnim strnjanim mestom. "Neskončna" vpadnica razpršenega mesta oziroma urbani prostor ob njej, je nosilka 'globalnih' in 'glocalnih' simbolov, s katerimi se meščani in obiskovalci mesta identificirajo.

Z 'avtomobilskimi' vpadnicami so mesta dobila neskončno, nehierarhično množico raznolikih, večinoma časovno omejenih simbolov, ki med seboj tekmujejo za prepoznavnost. Simboli, ki se zbirajo ob vpadnicah, jo predoločajo kot "arhetip komercialne poteze". Ne glede na lego ali velikost, arhitektura simbolov dvajsetega stoletja ne usmerja, temveč le določa prostore heterogene urbane strukture. Zato je arhitektura ob vpadnici morala postati ikonična!

Vpadnice z urbanotvornim karakterjem homogenizirajo oblikovni kaos heterogene urbane strukture. Vpadnica v razpršenih urbanih formah je povezovalno-urbanotvorni ali ločevalno-infrastrukturni segment urbane strukture. 'Avtomobilska vpadnica' je infrastrukturno specializirana razločevalka prostora, ločena od prostora mesta (in narave) zaradi negativnih vplivov prometa tako na grajeno kot naravno okolje. 'Urbanotvorna vpadnica' je določevalka in generator urbanega utripa, integrirana v urbani prostor, ki ga osmišlja.

Urbanotvorne vpadnice omogočajo zaznavanje in berljivost urbanega prostora, vzpostavljajo horizontalnost, vertikalnost ali celo večdimenzionalnost (vertikalno mesto), statičnemu prostoru dodajajo dinamično virtualno realnost. Vpadnice s specializiranimi ali multifunkcionalnimi tipologijami odprtega prostora in 'ikonično' arhitekturo ustvarjajo prepoznavne prostorske poteze, prostorske sestavljanke, krpanke raznolikih, kratkokrajnih simbolnih območij, ki določajo merilo mesta in homogenizirajo kaos heterogene urbane strukture.

I kot IKONE OB VPADNICI IN IKONIČNE VPADNICE

Guggenheimov muzej v Bilbau je sprožil trend gradnje ikonične arhitekture. Ikonična arhitektura je produkt avtorske arhitekture "star(t)" arhitektov in "franšiznih" naročnikov. Mesta zaznajo ikonično arhitekturo kot odrešiteljico, ki z izstopajočo in neizmerno privlačno arhitekturno formo, ne glede na funkcijo, virtualno ali realno ponuja upanje na ekonomski vzpon mest. Mesta so začutila potrebo, da



4 Busquets, J. (2009). *Cerda and the Barcelona of the Future*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

5 Venturi, R. (1988). *Pouke Las Vegasa*. Beograd: Iro "Građevinska knjiga". Str. 13.



10



11



12



13

Sl. 10: Načrt Obus za Alžir (1933), v katerem Le Corbusier združi infrastrukturni in bivanjski objekt v linijsko potezo, ki naj bi zamejevala razpršeno gradnjo okrog mesta.

Sl. 11: Koncept linearnega mesta, ki ga je Soria y Mata zasnoval leta 1882, sloni na potezi "neskončne vpadnice", ki je zasnovana kot funkcionalna in simbolna hrbenica mesta.

Sl. 12: Ameriška suburbija iz 70. let 20. stoletja. Na območju "suburbanega maščevja" ni ničesar, kar bi mestu zagotavljalo prostorsko orientacijo.

Sl. 13: Llewellyn Park (1853) je eno od prvih načrtovanih suburbanih območij v ZDA, še preden je na razvoj suburbije vplivala 'avtomobilska' vpadnica.

arhitektura znova vzpostavlja in reanimira urbani prostor, tudi ob vpadnicah.

Arhitekturne ikone v devetdesetih letih 20. stol. nadomestijo punktiranje vpadnic z urbanimi poli (strnjnimi gručami vertikalnih stavb ob križiščih). Primarni cilj danes vseprisotnih arhitekturnih ikon je biti s svojo formo in fasadnim ovojem viden, zaznaven, privlačen, opozoriti nase, promovirati lastnika in uporabnika/potrošnika, ne pa usmerjati po prostoru. 'Arhitekturne ikone lahko stojijo kjerkoli ob vpadnici, ker so prostorsko hierarhično in kontekstualno odcepljene od prostora, v katerem se nahajajo'⁶. Ob mestnih vpadnicah ni pravil, ki bi določala prostorsko vlogo in pomen ikon kot urbanih markerjev (hierarhične odnose), edino pravilo je, da brez arhitekturnih ikon vpadnice niso urbanotvorne poteze! Ikoničnim stavbam v nekaterih mestih sledi tudi ikonični odprti prostor.

Opazovati in biti opazovan je potreba vsega, kar je ob vpadnicah. Ikonične mestne vpadnice so najbolj vojaeristični mestni prostori – so predstavnice arhitekturne mode v mestu, zato se vpadnice spreminjajo (vsaj nekatere) v modne piste. Simptomatično je, da so največ arhitekturnih ikon prispevale prav modne konfekcijske hiše. Ko je na vpadnici veliko arhitekturnih ikon, lahko vpadnica postane ikonična vpadnica – ikonična urbana poteza, specializirana oz. prepoznavna po arhitekturnih ikonah, ikoničnih izdelkih, ikoničnih uporabnikih ter po ikoničnih dogodkih. Ikonični urbani prostor je npr. beneški Canal Grande – vodna vpadnica s palačami in mostovi (arhitekturne ikone), z gondolami in vaporeti (ikoničnimi izdelki), beneškim karnevalom in zvezdniki porokami (ikonični dogodki). Ikonična arhitektura vzpostavlja repere dinamičnega razvoja urbanega prostora – naša statično strukturo, ki vzpostavlja novodobno topografijo in veduto urbane krajine. Ob vpadnicah so se zmeraj postavljale arhitekturne ikone – toda nekatere med njimi so razumljene kot "site-specific".

J kot JAVNI POTNIŠKI PROMET

"Forma mesta je oziroma mora izhajati iz potreb javnega potniškega prometa"⁷, je v svojih tekstih pisal A. Soria y Mata, ko je leta 1882 zasnoval koncept linearnega mesta (La ciudad lineal). Vpadnica z javnim potniškim prometom je primarna prostorska hrbenica mesta – in je pravzaprav edina usmerjeno oblikovana urbanotvorna struktura. Vpadnica kot nosilka javnega potniškega prometa vzpostavlja osi urbanega razvoja, saj javni potniški promet potrebuje uporabnike. Vpadnice z javnim potniškim prometom so najbolj urbanotvorne poteze mesta.

Ob infrastrukturne koridorje, ki se 'morajo' preurejati v kompleksne urbane prostore, sodi heterogena gradnja, slednjo pa neizogibno generira tudi večstanovanjska gradnja, ki pa v njihovo bližino noče ali ne more priti, še posebej, kadar načrtovanje prometne infrastrukture poteka ločeno od načrtovanja in realizacije razvoja urbanih območij in naselij. Načrtovanje urbane strukture in vpadnic z javnim potniškim prometom je neizogibno povezano. Metodologija TOD (Transport Oriented Development) ponuja osnovno izhodišče za načrtovanje urbanotvorne vpadnice.

Sinergija urbanističnega načrtovanja s planiranjem razvoja javnega potniškega prometa je nuja. Vprašanje je, kako jo vzpostavljati v manjših mestih. Nedvomno obstajajo možnosti za rešitve, ki so prilagojene manjšim mestom, njihov seznam pa bo uvedba avtomobilov brez voznika samo razširila. Kmalu bodo tudi manjša urbana naselja generirala urbani razvoj z vpadnico po metodi, ki podpira urbani razvoj na podlagi javnega prevoza.

K kot KRAJINA OBVOZNICE IN CESTNEGA OBROČA

Z urbanističnega vidika obvoznica in cestni obroči ne smejo biti načrtovani le kot infrastrukturni koridorji. Obvoznica ni zamejevalec, ampak gradnik urbane strukture. Obvoznica, ki jo urbana struktura z grajenim tkivom naglo preide ter vsrka vase, postane 'mestni' obroč. Ko se cestni obroč znajde znotraj urbane strukture, ni več samo del prometnega infrastrukturnega omrežja, kot tudi ni le funkcionalno povezovalni prostor za izmenjave med vpadnicami, temveč je (ne) aktivna urbano-načrtovalska struktura. Cestni obroč, ki ga urbana struktura preseže, ni le funkcionalno heterogen večpomenski prostor, ki mobilnega uporabnika usmerja po urbani strukturi, ni le nosilec najbolj pomembnih arhitekturnih simbolov razpršenega mesta 20. stoletja, temveč najbolj kompleksno oblikovana programska vpadnica. Cestni obroč je najpomembnejša vpadnica mesta – os mesta z nakopičenimi novodobnimi javnimi funkcijami ter prostori. Obvoznice oziroma zunanji obroči, ki so načrtovani kot fizično ločene entitete, nikoli niso povsem ločeni od mesta – največkrat vzpostavljajo tamponsko ali razvojno cono mesta. Tako kot so nasadi dreves, ki

6 Sudjic, D. (2008). *The Language of Things*. London: Penguin Books. Str. 15.

7 Choay, F. (1996). *The Modern City: Planning in the 19th Century*. New York: George Braziller. Str. 100.

so pomagali varovanju srednjeveških obzidij, generirali idejo za zeleni obroči mesta (ring), ob katerih so se postavile stavbe nove buržoazije, prostor napredka in kultiviranja mesta (galerije, muzeji, knjižnice, opere, gledališča, akvariji, luna parki, parki), tudi obvoznice vzpostavljajo območja, ki jih je mogoče aktivirati v prid razvoja mest: v prepoznavno trajnostno krajino, ki povezuje grajeno strukturo z naravnim prostorom.

Tako obvoznica kot cestni obroči lahko ohranjajo ali regenerirajo naravni prostor. Urbano 'pasivna' infrastruktura obročasta območja je mogoče spreminjati v urbano aktivna območja: v območja 'pasivne urbane rabe' (krajinski parki), v območje 'energetske infrastrukture' mesta', v 'ekološke koridorje', v urbanotvorne prostore, ki označujejo vstop na vpadnice. Obvoznica in cestni obroči so generatorji urbane krajine mest!

L kot LIBIDO LINEARNEGA MESTA

Linearno mesto, ki ga A. Soria y Mata koncipira leta 1882, vzpostavlja široka in neskončna mestna vpadnica, "ena sama cesta v širini 500 metrov in v dolžini, ki je pač potrebna". Koncept linearne mesta s polifunkcionalnim infrastrukturnim telesom po sredini, ki je "širok pas za vlake in tramvaje, cevi za vodo, plin, električne kable, rezervoarje, vrtove, in v intervalih za javne stavbe"⁸, učinkovito odgovarja naraščanju potreb in deleža prebivalstva v mestih. Špančevo idealizirano linearno mesto s široko vpadnico je "mesto prihodnosti, ki se lahko razteza od Cadiza do St. Peterburga ali od Pekinga do Bruslja"⁹!

Idejo širitve mesta s ciljem preprečevanja disperzne urbanizacije podeželja, v prvi polovici 20. stol. nadgradijo progresivni arhitekti – v formi trakastega mesta najbolj prepričljivo in vplivno Miljutin, v formi večetažne linearne multistrukture z vpadnico na njeni strehi pa Le Corbusier v Alžiru (bivanje v objektu z avtocesto na ravni strehi). Ideja linearne mesta kot kompaktiranega traku se izkaže za heroično-utopično vizijo arhitektov 20. stol. Urbano kompaktirana infrastruktura poteza, ki iz središča mesta steče skozi naraven prostor do bližnjega naselja ali sosednjega mesta in pri tem obvaruje naravno krajino ter podeželje pred razpršeno poselitvijo (pred razpršenim mestom), je razvojno tako močno omejena s časovno in ekonomsko komponento, da ne zmore generirati strnjene razvoja sodobnega mesta.

Realnost mesta, ki raste ob vpadnicah, je razpršena suburbija. V suburbiji, kjer se pozidujejo parcele ob vpadnicah, libido linearne mesta ne ugasne – libido linearne mesta je integriran v razpršeno urbano strukturo in podpira njeno zgoščevanje!

M kot MEGATEKTURA IN MEGAŠTRUKTURA

Vpadnice, ki omogočajo gibanje po prostrani teksturi razpršenega mesta brez vidnega konca (roba), določajo megatekture in megastrukture. Nastanek in razvoj urbanih megatektur je v večini primerov odvisen od vpadnic, ki jih sekajo ali obrobajo. Ker je grajeni razvoj z vpadnicami usmerjen navzven, se urbani rob ne kompaktira, se ne more izoblikovati in je celo nezaznaven – v večini primerov vstop v mesto na vpadnici ni več definiran drugače kot s prometnim znakom, ali pa še to ne več, nekatera mesta nimajo več tabel, ki bi označevale vstop vanje (kot npr.

Tel Aviv). Vpadnica generira disperzni rob kot megaurbano-teksturo in v tem oziru nima smisla vztrajati na predpostavki, da lahko arhitektura ob vpadnicah zaustavi proces širitve mesta ter hkrati generira grajeni rob mesta. Grajeni rob razpršenega mesta se vzpostavlja kot razpoznavna megatektura, ki jo 'ustavlja' druga megatektura (npr. gozdna ali kmetijska površina).

Razvoj megastruktur in megatektur je vezan na izgradnjo vpadnic – posredno na javni potniški promet, območja z najvišjimi gostotami uporabnikov (nakupovalna središča, športni centri s stadioni). Vpadnica razpršenega mesta je povezovalka megastruktur in megatektur. Urbane megastrukture in megatekture se povezujejo po principu zadrge – vpadnica je prostorska zadruga, ki povezuje ali razvezuje večdimenzionalni urbani pejzaž, opredeljuje raznovrstnost prepletanja megatekture in megastrukture!

N kot NAČRTOVANA KOMERCIALIZACIJA (NEGACIJA) JAVNEGA PARTERJA

Odperte površine med parcelami vzdolž in v zaledju vpadnic se v 20. stol. ne strukturirajo kot javna večnamenska odprta površina pešca. Odprti prostor 'avtomobilske' vpadnice je podrejen načrtovalskemu normativizmu motoriziranih prometnih površin s skrbjo za varnost in distribucijo uporabnikov, ne pa njihovi socializaciji. Izraba lastniških parcel ob vpadnicah temelji na maksimiziranju finančnih in prostorskih izkoristkov, zato so možnosti za vzpostavljanje javnih odprtih površin zatrte v kali. Vzdolž vpadnic so funkcijo javnih odprtih površin, ne pa vselej vlogo in pomen, prevzele komercialne "javne" površine, ki znotraj objektov in na zasebnih zemljiščih zadovoljujejo potrebe prebivalcev. Ob vpadnicah je prostor socializacije podrejen prostoru komercializacije.

Komercialna javna odprta površina (Shopping Mall, tematski park) je v funkciji potrošniške dobrine, ki se je sposobna izjemno hitro prilagajati potrebam in kulturnim navadam uporabnikov, zato se trajen, prepoznaven, dolgotrajno spominsko zapomnljiv javni odprti prostor vzdolž vpadnic skoraj nikoli ne vzpostavlja (tudi tam ne, kjer bi se moral ali bi lahko bil). V večini primerov je peš parter oblikovan na potezah komercialnih vpadnic, kjer se raba objektov in odprtega prostora hitro spreminja. Odprti prostor se vzpostavlja kot univerzalna komercialna površina, ki se je sposobna odzivati na potrebe komercialnih programov v objektih in se skoraj ne odziva na specifične potrebe mimoidočega posameznika ali interesne skupine posameznikov. Odprti prostor se s komercializacijo tematizira – kliče tematskega uporabnika.

O kot OBSESIJA GLOBALIZIRANE PREPOZNAVNOSTI

Komercialna vpadnica deluje kot nakupovalno središče, nakupovalno središče pa kot majhna komercialna vpadnica. Gibanje po vpadnici razpršenega mesta je zelo podobno pomikanju med bogato naloženimi nakupovalnimi policami veleblagovnic. Objekti vzdolž



14



15



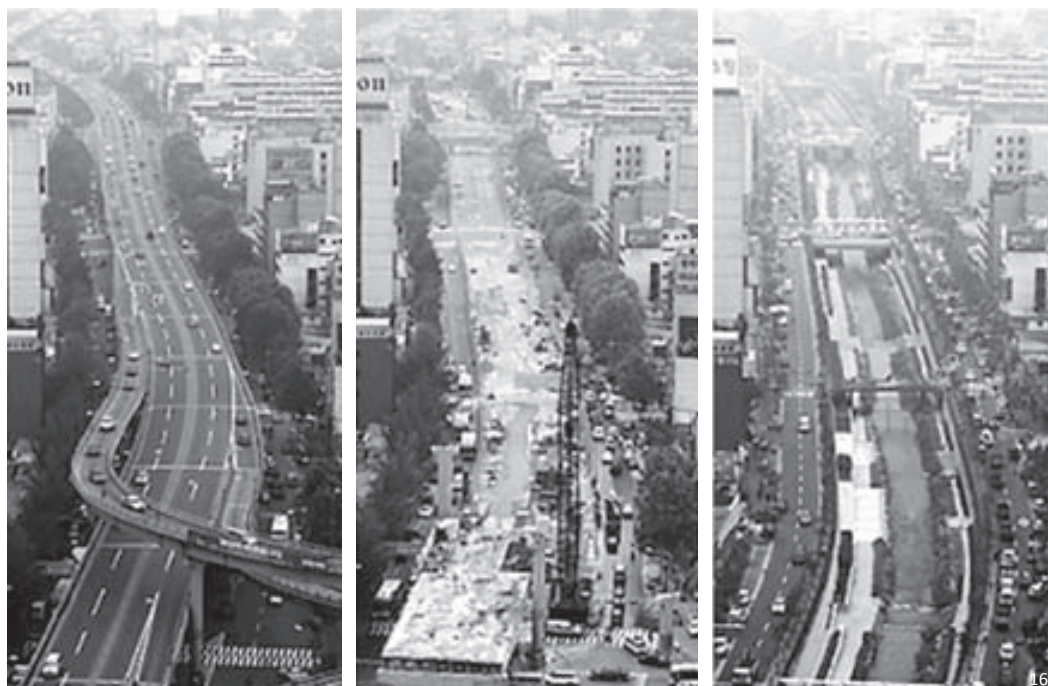
15

Sl. 14: London, projekt za Silicon roundabout 2014, sloni na konceptu trajnostnega upravljanja vpadnice v strnjeni urbani strukturi.

Sl. 15 in 16: Prestrukturiranje območja Seoulske vpadnice, ki je prekrivala reko Cheonggyecheon, v bivanjsko vpadnico z linijskim parkom vzdolž renaturaliziranega območja (2008).

8 Collins, G. L. in Flores, C. (1986). Arturo Soria y la Ciudad Lineal. *Revista de Occidente*, Madrid.

9 A. Soria y Mata predstavi idejo linearne mesta (La ciudad Lineal) s serijo člankov v časopisu *El Progreso* med letoma 1882 in 1883.



Sl. 15 in 16: Prestrukturiranje območja Seoulske vpadnice, ki je prekrivala reko Cheonggyecheon, v bivanjsko vpadnico z linijskim parkom vzdolž renaturaliziranega območja (2008).

komercialne vpadnice so nanizani kot produkti na nakupovalnih policah, čakanje na zeleno luč pred semaforjem pa spominja na čakanje v vrsti pred blagajno. Prostor ob komercialni vpadnici je podvržen tržni logiki trgovine, ki vzpostavlja funkcionalno nadzorovan prostor, kjer prevladuje obsesija prepoznavnosti.

Ob komercialnih vpadnicah disperznega mesta ni nič bolj pomembno kot vzpostavljanje globalizirane prepoznavnosti prodajalca oziroma objekta prodaje – zaznava fizičnega prostora skoraj ni pomembna in je omejena na 'gps' ter tablice z napisi (znake) – uporabnik sicer ve, kje se nahaja, pozabi pa, kako je do tja prišel. V sodobnem razpršenem mestu tako v statičnih kot v dinamičnih, urbano razvitih, podrazvitih ali degradiranih urbanih strukturah, ni nič bolj važno, kot dosegati potrošniško prepoznavnost. Obsesija globalizirano poosebljene potrošniške prepoznavnosti vodi v primanjkljaj prostorskega spomina.

Na vpadnicah disperznega mesta prevladuje obsesija komercializirane prepoznavnosti, ne lokacije, temveč uporabnika in kolektivno poosebljene identifikacije potrošnika. Potrošniška kultura z 'avtomobilsko vpadnico' ukinja tradicionalni, fizično stabiliziran prostorski spomin, ki izhaja iz povezovanja prostora ter objekta in podpira razvoj dinamične merkantilne urbane krajine, ki potrebe po neprestani spremenljivosti zadovoljuje z vnosom arhitekturnih ikon (princip ikoničnosti) in vse pogostejše tudi urbane interaktivnosti (razosebljena identifikacija potrošnika).

P kot PRIMANJKLJAJ PROSTORSKEGA SPOMINA GRADI RAZŠIRJENO RESNIČNOST

Obsesija globalizirane prepoznavnosti okupira prostore ob vpadnicah – gradi in bo gradila prostore nadnacionalnega "potrošniškega" spomina oz. prostore s primanjkljajem lokalnega prostorskega spomina.

Merkantilna urbana krajina, ki se je na potrebe po atraktivnosti prostora odzvala z arhitekturnimi ikonami, potrošniški svet vse bolj prilagaja uporabnikom v kontekstu poosebljene socializacije in ob tem na široko odpira vrata virtualni resničnosti. Potrošniška kul-

tura ukinja tradicionalni, fizično stabiliziran prostorski spomin, ki izhaja iz povezovanja prostora ter objekta in ga zamenjuje s kratkotrajnim, dinamično spremenljivim prostorom virtualne resničnosti. V statični prostorski spomin se vriva virtualni prostorski spomin, in s prepletom fizičnega ter virtualnega sveta razširja resničnost. 'Razširjena resničnost' prilagaja zaznavanje prostora specifikam in potrebam posamičnega uporabnika in ne fizičnim prostorskih značilnostim.

Ob najbolj merkantilnih vpadnicah nastajajo obrisi digitaliziranih urbanih krajin - virtualiziranega mesta. Vpadnice postajajo nosilke "vzporednih" digitaliziranih mestnih krajin, ki so že ali še bodo položene preko realnega prostora (AG – augmented reality – praksa prelaganja virtualne slike v realni svet), zato da bi poosebljale uporabo fizičnega prostora, oziroma prilagajale prostorske informacije aktivnostim posameznega uporabnika, obenem pa vzpostavlja nove oblike socializacije. Digitalizirana krajina bo omogočila poosebljeno vodenje uporabnika javnega potniškega prometa, pešca, kolesarja ali voznika.

Vpadnica je prostorska poteza, na kateri je najlažje razbrati, da sodobno mesto postaja večdimenzionalni urbani pejzaž, ki ga opredeljuje tudi svet vzporednih, virtualnih urbanih krajin, ki nadomeščajo primanjkljaje prostorskega spomina. Razvoj virtualnih krajin preoblikuje prostor komercialnih vpadnic v prostore nadnacionalnega "potrošniškega" spomina. Virtualno mesto je obenem komponenta "smart" mesta. Smart mesta bodo ponudila visoko stopnjo poosebljanja javnih odprtih površin in nedvomno so vpadnice tisti urbani prostori, ki bodo to tudi najbolje uresničili in dokazali. Z razvojem smart mest se bo prestrukturirala urbana oprema. Klasična prometna signalizacija najbrž ne bo več potrebna, zvišala se bo količina poosebljenih in (ne)potrebnih informacij. Gibanje po komercialni vpadnici je podobno igranju računalniške igrice, uporabniki se sami odločajo za hitrost gibanja po prostoru in skozi objekte ob vpadnici, pokukajo v zaledje ter sprejemajo odločitve, kako daleč bodo prodrli. Gibanje uporabnikov preha-

ja iz ene v drugo stopnjo (nizanje raznolikih svetov – parterjev izjemno raznolikih terenov), toda prihod na cilj pomeni le uspešno izogibanje vsem komercializiranim oviram v smeri gibanja.

R kot REALNOST SUBURBIJE – VPADNICA JE IZPADNICA

‘Avtomobilska’ vpadnica dvajsetega stoletja prenese potrebo po povezovanju mestnega roba z mestno sredico na potrebo po povezovanju mestnega središča z urbanih poli in suburbijo. Vpadnica postane izpadnica, sproži proces dekoncentracije mest in prične povezovati mestna središča s suburbijo. Prebivalstvo večine strnjenih mestnih središč se redči, suburbana populacija pa strmo narašča. Novodobni prostori in programi se kopičijo pretežno v smeri iz strnjenega mestnega območja proti suburbiji, zato se vpadnica skoraj v vseh pogledih strukturira tudi kot nosilka prostora suburbije – kot izpadnica! Na izpadnici so: nakupovalna središča, športno-rekreatijski centri, obrtne cone, specializirane klinike, živinozdravniki, P+R območja, pokopališča, tematski parki (tehnološki, zabavišni, zoološki, krajinski), letališča. Vpadnic razpršenega mesta ne osmišlja in ne določa urbija, temveč suburbija!

Za izpadnice – prostorske poteze iz urbane v suburbano krajino, ki podpirajo samoregulirane procese urbanizacije velja, da so gradniki razpršene urbane strukture, ki jih ne oblikovno ne urbano ni mogoče kvalitetno nadzorovati. V ZDA so sredi 19. stol. načrtovali suburbijo kot nov model mesta (Los Angeles), ki bo urbano strukturo znova povezal z naravnim prostorom (oziroma širitve mest v “prerijo”). Prvo načrtovano suburbano območje je bil Llewellyn Park, ki so ga pričeli graditi leta 1853 na površini štiristotih akrov v New Jerseyju. Do leta 1868 se vzpostavila še suburbija Bostona in New Yorka. Suburbija, ki se je sprva načrtovala in gradila kot sestavni del metropolitanskega življenja¹⁰, z avtomobilom postane prostor brez oblikovnega omejevanja.

Izpadnice podpirajo razvoj razpršenega modela mesta. Izpadnica je prostorska hrbtenica razpršenega mesta, ob njej se zgoščuje razpršeno mesto oziroma njegovi deli. Z izpadnicami se širi površina strnjenega mesta; na določenih segmentih vpadnic se vzpostavljajo najvišje gostote uporabnikov, nekatere vpadnice se programsko specializirajo, kot npr. vpadnica, ki je usmerjena proti določeni urbani megastrukturi (kot je npr. letališče, turistično in športno rekreativno območje), nekatere izpadnice so ciljno usmerjene in se strukturirajo v ‘linearno mesto’. Vpadnica je gradnik strnjenega mesta, izpadnica pa ima potencial, da postane vpadnica, če izpelje procese strnjevanja razpršenega mesta. Vse izpadnice imajo izjemen potencial zgoščevanja ter kompaktiranja urbanih struktur. Izpadnice se s procesi strnjevanja urbane strukture (pomembno je arhitektovo delo in interdisciplinarno povezovanje) preoblikujejo v vpadnice regionalne ali metropolitanskega mesta!

S kot SAMOORGANIZIRANA SPECIALIZACIJA VPADNICE

Suburbija (tudi slovenska) je prostor novodobnega mesta – odraz lahkotnosti zahodnega udobja, posebljenega zadovoljevanja potreb in pričakovanj novodobnih meščanov. Neustavljivo dinamična subur-

bija prevzema statični urbani strukturi s historičnim urbanim jedrom prebivalce in večino javnih funkcij (v Evropi že več kot pol stoletja). Za pretežno samoorganiziran, funkcionalno in oblikovno specializiran razvoj na posamičnih parcelah, potrebuje suburbani prostor ‘neskončno’ izpadnico. ‘Neskončna’ izpadnica ne vzpostavlja oblikovno diferencirane urbanotvorne poteze, temveč prostore, ki so se sposobni neprestano programsko samo-specializirati, samo-organizirati ter samo-regulirati.

Samoorganizirana raba prostora ob vpadnicah in izpadnicah ni motnja v razvoju urbane strukture, temveč logičen in evolutiven proces, ki izhaja iz ekonomskih sposobnosti mest. Nenačrtovana samo-specializacija prilagaja spremembo rabe prostora vzdolž vpadnic ekonomskemu povpraševanju in noče biti generator kvalitetnega urbanega razvoja. “Samoregulirana specializacija” vpadnic nima večjega vpliva na razvoj širšega urbanega prostora, kar dokazujejo izkušnje in praksa japonskih mest, v katerih so vpadnice programsko in oblikovno povsem samostojni, specializirani urbanotvorni koridorji¹¹, ki se ne prilagajajo urbani strukturi v zaledju oziroma se zaledje ne prilagaja njim. Najbolj značilni primeri “samoorganiziranih vpadnic” so vpadnice z avtosalonimi ali vpadnice z nakupovalnimi središči. Procese samo-specializacije večine vpadnic in izpadnic generira lega vpadnic in morfologija urbane strukture. Programska samospecializacija se izvaja predvsem ob vpadnicah, ki vodijo do megastruktur v suburbiji (npr. letališče, sejmišče, zoološki vrt), vpadnice z avtosalonimi po navadi nastajajo ob vpadnicah, ki tečejo skozi degradirano urbano območje do avtoceste.

“Samoregulirana specializacija” vpadnic vzpostavlja oblikovno dihotomijo in funkcionalno prepoznavne mestne predele (nekateri pridobijo negativno, nekateri pa pozitivno stigmo). Bojazen, da programska specializacija vodi v preprogramiranost, ki bo negativno vplivala na razvoj urbane strukture, je odveč! Trajnostno mesto potrebuje vpadnice, ki se specializirajo glede na uporabnike kot tudi glede na lego v urbanem prostoru. Prevzemajo nove programe in pridobivajo nove uporabnike – v specializirane vpadnice se preurejajo degradirani naravni in opuščeni infrastrukturni koridorji obstoječe in bodoče urbane strukture: opuščene železniške proge, renaturalizirani rečni rokavi (kolesarske poti) ali regijski parki. S specializacijo lahko vpadnice vzpostavljajo nova identifikacijska mestna območja in zvišajo heterogenost namenske rabe površine mestu. Ne obstajajo več samo prometne vpadnice, ki povezujejo razpršene robove mesta s sredico. Porajajo se nove, specializirane vpadnice za kolesarje, pešce, plovila, javni potniški promet.

Š kot ŠOLA PROSTORSKEGA (NE)REDA

Tako izpadnica, ki je vpadnica regionalnega mesta in vpadnica strnjenega mesta, ki je večinoma komercialna poteza, vzpostavlja oblikovno nadzorovani kaos. Ob vpadnicah razpršenega mesta oblikovni red ni in

10 Rybczynski, W. (1999). *A Clearing in the Distance*. New York: Touchstone.

11 Kitayama, K. (2010). *Tokyo Metabolizing*. Tokyo: Nobuyuki Endo.

ne more biti navzoč (kaotičen oblikovni red je že v merilu urbane opreme)! Red programsko samoregulirane komercialne vpadnice ni podrejen formam objektov, temveč dejavnostim, ki se (samo)organizirajo v objektih in prostorih vzdolž vpadnice. Na potezi programsko samoregulirane vpadnice dominira red propadanja, ki ni odvisen od starosti objektov, temveč od dejavnosti bližnjih konkurentov (glede na potrebe mesta in njenih uporabnikov). Življenjska doba komercialne vpadnice ni odvisna od grajene strukture ob njej, temveč od neposredne bližine sorodnih dejavnosti in povpraševanja potrošnikov.

Na potezi vpadnice je oblikovni red podrejen informiranju in prepričevanju specializiranega profila uporabnika. Na potezi izpadnice je red v prostoru podrejen prostorskemu usmerjanju uporabnika in strukturiranja rabe prostorov ob njej. Na metode oziroma red oblikovanja vpadnice razpršenega mesta ne vpliva več njeno oblikovno strukturiranje, temveč segmentno strukturiranje (preko participacije, ekološka), ki vzpostavlja funkcionalno prestrukturiranje vpadnice v zaključenih območjih. Poenotena urbana oprema je 'passe'. Edina realnost novodobnega mesta je "Smart" urbana oprema z vključevanjem novih profilov strokovnjakov (programerji, komunikologi).

T kot TOPOGRAFIJA VPADNICE

Morfološka prepoznavnost razpršenega mesta od suburbije (zaradi prenažiranja s prebivalci) do strnjenih mestnih območij (zaradi depopulacije), ni več odvisna od nekoč elementarne potrebe po zaznavanju konteksta umeščanja objektov v prostor in prepoznavanja arhitekturnih tipologij, temveč od načrtovanja in naključnega vzpostavljanja kompleksnih urbanih struktur. Vpadnica 21. stol. je kompleksna urbana struktura, ki združuje infrastrukturne, okoljevarstvene in pomenske oblikovne prvine. Oblikovna prepoznavnost kompleksnih vpadnic razpršenega mesta je odvisna od principov združevanja raznolikih prvin načrtovanja, od interdisciplinarnega načrtovalskega pristopa in principov strukturiranja raznolikih urbanih profilov. Prepoznavnost in uporabnost kompleksne vpadnice razpršene urbane strukture vzpostavlja njena topografska strukturiranost.

Vpadnice funkcionalno in zaznavno pomensko opredeljujejo območja, skozi katera potekajo ali jih zamejujejo. Topografsko prepoznavnost vpadnice kot urbane koridorja v megatekturi razpršenega mesta vzpostavljajo funkcijsko in morfološko diferencirana območja megatektur. Topografska prepoznavnost na najvišjem, kompleksnem nivoju, zahteva strukturiranje raznolikih sektorskih urbanih profilov, ki omogočajo zaznavanje gradbenih obdobj, območij prepoznavnih arhitekturnih stilov, specifičnega javnega prostora, kot tudi varovanje in nadgradnjo reliefnih oziroma ključnih topografskih značilnosti narave krajine, v katero je umeščena urbana forma. Topografska prepoznavnost vpadnice v merilu razpršenega mesta deluje le, če načrtovano strukturiranje urbanega profila vpadnice ohranja ali nadgrajuje zaznavanje tekture in strukture funkcijsko divergentnih območij.

Za kompleksno oblikovane vpadnice je ključnega pomena tudi odpiranje pogledov na urbano formo, tako z roba mesta kot znotraj urbane strukture in je odvisno od načinov upravljanja vpadnice razpršenega mesta. Topografska prepoznavnost večsmernih vpa-

dnic se vzpostavlja na nivoju zaznavanja specifik raznolikih urbanih struktur in ne več le na ikonografiji stavb volumna, stavbni masi ter ornamentu oziroma krasilnem ovoju stavb. Kompleksno načrtovane vpadnice policentrične mestne strukture niso več samo prometne usmerjevalke, temveč so karakterne prostorske povezovalke, ki s svojo topografijo omogočajo berljivost morfološke strukture razpršenega mesta in vzpostavljajo identiteto urbane forme. Topografija vpadnic zagotavlja identiteto razpršenega mesta.

U kot UPROSTORJANJE VPADNICE RAZPRŠENEGA MESTA

Pomikanje po novodobnih vpadnicah velikih mest je duhamorno, obremenjujoče – spomniti se je potrebno na severnoitalijanska mesta – urbano maščevje (urbani salo) se nabira ob vpadnicah ali za vpadnicami, "prekriva" nekdanje naravne predele ter briše zaznavo umestitve tradicionalnega mesta v naravni prostor. V širitvi sodobnega urbanega maščevja, ki ga podpira birokratsko urbanistično načrtovanje, ni ničesar, kar bi razpršenemu mestu zagotavljalo prostorsko orientacijo (oziroma sploh nikoli ni bilo ekvivalentne rešitve) in specifično identiteto (princip umeščanja grajene strukture v naravni prostor). Dokler ne naletimo na nekaj stavb iz prve polovice dvajsetega stoletja, sploh ne vemo, kje se nahajamo. Videti je, kot da za upravljanje vpadnice v razpršeni urbani strukturi ni potrebe!

V 20. stol. so urbani poli vpadnic – strnjena območja novodobne centralnosti, ključna prvina upravljanja mesta. Lego urbanih polov so določale pozicije križišč, upravljanje mesta je bilo pretežno odvisno od načrtovanja in izgrajevanja cestnoprometnega omrežja. Upravljanje vpadnic z urbani poli se je izkazalo za prezahtevno in neuspešno. Razvoj in izgradnja urbanih polov na vpadnicah je v večini primerov ustavljena, funkcionalna raba in njihov grajeni razvoj pa nista več odvisna od strukturiranja grajenega zaledja vpadnic. Mnogi urbani poli so doživeli večji odklon od načrtovanega in so namesto živahnih urbanih središč postali 'Potemkinove vasi'.

Funkcijo upravljanja vpadnic konec devetdesetih let 20. stol. prevzmeta arhitekturna ikona in urbana tekstura. Prednost upravljanja z arhitekturno ikono je v tem, da umeščanje in oblikovanje arhitekturnih ikon ob vpadnicah ni predoločeno. Arhitekturna ikona je lahko prostostoječa, lahko pa generira zgoščevanje grajene strukture – stavbni otok, stavbno polje, megatekturo. Arhitekturna ikona se lahko specializira, samopozicionira, samoregulira in glede na vpadnico dislocira, oziroma je lahko nekoliko odmaknjena od nje, še posebej če vzpostavlja heterogeno polifunkcionalno prostorsko rabo (Sewa s štiriindvajseturnim športno-rekreacijskim centrom ob južni vpadnici v Bolzano). Upravljanje z arhitekturnimi ikonami na vpadnicah in ob njih generira omrežje javnih funkcij policentričnega mesta. Upravljanje policentričnega mesta z razprševanjem arhitekturnih ikon podpira strnjevanje mesta, ikonični stavbni nizi in otoki pa zvišujejo prepoznavanje izrazito monotonega urbanega tkiva, ki raste med njimi in podpirajo urbanotvorno načrtovalsko komponento – veduto mesta.

V kot VEDUTE VPADNIC

Evropska mesta so v sedemdesetih letih 20. stol. ohranila pričevalnost srednjeveških mestnih vedut z odločno zavrnitvijo trenda gradnje nebotičnikov. Le četrto stoletja pozneje so se evropska mesta ob ekspanziji urbanega razvoja in v tekmi v gradnji najvišjih nebotičnikov v Aziji (ponovno tudi v Ameriki), odrekla doslednemu preprečevanju gradnje v višino ter liberalizirala urbanistično določilo maksimalnega višinskega gabarita. Tako ekonomsko uspešna kot neuspešna mesta vzpostavljajo novodobne vedute, ki jih določajo vertikale – vertikalni gozdi, gruča vertikal, osamelci ...

Modifikacijo vedute mesta omogočajo le izjemno visoki finančni vložki, zviševanje vedute je namreč izkaz ekonomske moči ter urbanega prestiža. Forma razpršenega mesta s prevladujočo nizko grajeno strukturo se spreminja z dinamiziranjem volumna urbane strukture, pogosto in večinoma ob vpadnicah. Načrtovanje vedute vpadnic je lahko oblikovno harmonizirano orodje načrtovanja urbane forme (npr. vertikalni pol, postavljen ob vstopno-izstopno točko vpadnice v stiku z mestnim obročem).

Na konceptualnem nivoju združujejo vertikalne stavbe tako urbanizem kot arhitekturo. Vertikalne stavbe gradijo večnivojsko mesto, ki programsko koeksistira na več nivojih. Ker lahko ima najvišji nebotičnik le eno samo mesto, praviloma le nek krajši čas, arhitekti in naročniki stavijo na zapomnljivo, specifično formo vertikale (od vrteče, vzpenjajoče, preložene, založene, suličaste, zobate, ali pa na specifične, kompleksne strukture, kot so linearne, členjene). Veduta novodobnih mest stavi na heterogenost!

Z kot ZELENA POTEZA

V modernistično funkcionalističnem mestu 20. stol. je vpadnica specializirana prometna infrastrukturna poteza s funkcijsko ter nivojsko diferenciacijo uporabnikov (pešec, kolesar, javni potniški promet in avtomobil) v 'zelenem' parkovnem parterju. Ekstenzivni parkovni parter funkcionalističnega mesta ni zmožal prestrukturirati in generirati novodobnega mestnega prostora, ker ni bil ekonomsko vzdržen (vzdrževanje parka), sploh pa ne konkurenčen ekonomskemu potencialu pozidave prostora vzdolž vpadnic.

V 19. stol. je Olmstead razumel, da preseljevanje premožnejših slojev iz industrijskega mesta zaradi prenaseljenosti in vse slabših bivalnih pogojev v suburbijo (razvoj ameriške suburbije je posledica bega iz industrijskega mesta v 19. stol.) pomeni nevarnost popolne izolacije suburbije od mesta, zato v času, ko še ni bilo avtomobilov, vzpostavi 'park s cesto v njem' kot povezovalni element dveh raznolikih konceptov urbanizacije. Olmsteadovo 'metropolitansko mesto' je skoraj stoletje pred 'funkcionalističnim mestom' generiralo nov koncept urbanega razvoja, ki je povezoval "parkovno mesto" individualnih (in ne kolektivnih) stavb s strnjeno strukturo degradiranih industrijskih mest. "Peš, kolesarska in kočijaška vpadnica" so nedvomno predhodnice krajinske, parkovne strukture vpadnice trajnostnega mesta.

'Avtomobilske' vpadnice, ki so zaradi negativnih vplivov motoriziranega prometa na strukturiranje urbane forme ter bivanjske razmere, odmaknjene in izolirane od naselij, ponujajo izjemne potenciale za "renaturalizacijo" oziroma vzpostavljanje zelenih

koridorjev razpršenih mest (kar bo še bolj očitno s prevlado električnega avtomobila, car-sharing). Obenem se s specializacijo profilov vpadnic kot tudi z mešanjem profilov uporabnikov odpirajo številne nove možnosti za strukturiranje 'zelenih vpadnic' trajnostnega mesta (najbližje je načrtovanje prometne infrastrukture na Finskem z modelom 'gozdnega mesta'). Tudi ekološki profili vpadnic bodo vse bolj prispevali k zviševanju deleža zelenih površin ob vpadnicah in bodo številne vpadnice prestrukturirali v 'zeleno potezo' mesta.

Ž kot ŽIVLJENJSKA DOBA VPADNICE

Življenjska doba vpadnic, podrejenih motoriziranemu prometu od razpršenega roba do središča ali enega od središč mesta, se je z 21. stol. iztekla. Sodobna vpadnica se prilagaja morfologiji urbane strukture in novim mestnim potrebam, vzpostavlja in omogoča reintegracijo obstoječih ter razvoj novih, bolj kompleksnih urbanih tkiv ob zavedanju, da so "ulice in ceste oder mesta, njihova scenografija pa je preveč pomembna, da bi služila le eni funkciji, zato morajo omogočati večnamensko rabo skozi ves čas."¹²

Večina vpadnic, tudi tistih, ki so bile "historično" načrtovane kot enovite linijske prometne poteze, se preoblikuje glede na potrebe po zviševanju deleža bivanjsko kvalitetnega okolja, po 'rekonstrukciji' tradicionalnih konceptov vpadnic (avenija, bulevar) in uvajanju novih načinov rabe vpadnic kot gradnikov urbanega prostora. Raba prostorov vzdolž vpadnic se s specializacijo tako parterja kot objektov ob njem pospešeno prilagaja potrebam različnih skupin uporabnikov in se prostorsko segmentira na posamične funkcijske sklope – cone. Če je v monarhičnem mestu oblikovna hierarhija stavbnega tkiva urbani parter podrejela kolektivni uporabi (tudi možnosti nadzora nad večjimi masami ljudi), se v trajnostnem razpršenem mestu oblikovno funkcionalna struktura parterja ter stavbnega tkiva prilagaja potrebam uporabnikov. Vpadnica z zaporedjem specializiranih nizov uporabe deluje po principu sita: v intenzivno zgoščeno pozidanih predelih mesta se vpadnica preoblikuje v površino za pešce in kolesarje (v promenado) v najbolj dinamične prostore mesta, ki programsko niso vezani samo na historično sredico, temveč pretežno na prostore zunaj mestnega disperznega urbanega roba (na katerega imajo naselja ali mesta svoj vpliv).

Življenjska doba vpadnic je odvisna od sposobnosti profiliranja vpadnic v vitalna urbana območja, ki (re)animirajo potrebe uporabnikov, širijo nove programe in načine uporabe odprtega prostora, privabljajo nove uporabnike, ohranjajo urbani spomin, ponujajo interaktivne prostore, prostore osebne kontemplacije. Življenje mest je odvisno od življenjskega utripa vpadnic in življenje vpadnic od utripa mesta – vpadnice so najbolj vitalen bivanjski prostor mest!



Sl. 17: Burgos&Garrido, Rio Madrid Project (2008-10). Prestrukturiranje območja madridske vpadnice M 30 v trajnostno urbano potezo z umestitvijo vpadnice pod zemljo, ureditvijo linijskega parka kot ključne zelene poteze mesta in obnovo infrastrukture.

12 Lerner, J. (2014). *Urban Acupuncture*, Washington: Island Press. Str. 64.