

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Marja GAZVODA

**MOŽNOSTI REŠEVANJA PROSTORSKIH
PROBLEMOV V STAREJŠIH STANOVANJSKIH NASELJIH - PRIMER:
SAVSKO IN LITOSTROJSKO NASELJE**

DIPLOMSKO DELO

Univerzitetni študij

Ljubljana, 2012

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Marja GAZVODA

**MOŽNOSTI REŠEVANJA PROSTORSKIH PROBLEMŲ V STAREJŠIH STANOVAN-
JSKIH NASELJIH - PRIMER: SAVSKO IN LITOSTROJSKO NASELJE**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

**POSSIBILITIES OF SOLVING PUBLIC SPACE PROBLEMS IN OLDER RESIDENTIAL
AREAS - EXAMPLE: RESIDENTIAL AREAS SAVSKO IN LITOSTROJSKO NASELJE**

GRADUATION THESIS
University studies

Ljubljana, 2012

Diplomsko delo je zaključek študija krajinske arhitekture.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Ano Kučan in za recenzenta doc. dr. Tatjano Capuder Vidmar.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. Alojzij DRAŠLER
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta,
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Ana KUČAN
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta,
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: doc. dr. Tatjana CAPUDER VIDMAR
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta,
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

Naloga je rezultat lastnega raziskovalnega dela. Podpisana se strinjam z objavo svoje naloge v polnem tekstu na spletni strani Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete. Izjavljam, da je naloga, ki sem jo oddala v elektronski obliki, identična tiskani obliki.

Marja Gazvoda

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Dn
DK	UDK 712.25(497.4Ljubljana)(043.2)
KG	oblikovanje krajine/javne nezazidane površine/starejše soseske/kakovost bivanja/raba prostora/Savsko naselje/Litostrojsko naselje/Ljubljana
AV	GAZVODA, Marja
SA	KUČAN, Ana (mentor)
KZ	SI - 1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2012
IN	MOŽNOSTI REŠEVANJA PROSTORSKIH PROBLEMOV V STAREJŠIH STANOVANJSKIH NASELJIH - PRIMER: SAVSKO IN LITOSTROJSKO NASELJE
TD	Diplomsko delo (univerzitetni študij)
OP	X, 71, [2] str., 2 pregl., 52 sl., 2 pril., 30 vir.
IJ	sl
JI	sl/en
AI	Diplomska naloga se na primeru Savskega in Litostrojskega naselja v Ljubljani ukvarja s problematiko organiziranosti odprtega prostora v starejših stanovanjskih soseskah. Predmet obravnave je reševanje problemov parkiranja, oziroma reorganizacija zunanjih parkirišč in možna gradnja (podzemnih) garažnih hiš ter nadaljnja obravnava možnosti rabe prostorov, ki jih sedaj zavzemajo avtomobili. Starejše soseske imajo dobro lego v mestu, zagotovljene vse osnovne servise in zato odličen potencial za kakovosten bivalni prostor. Kljub tem pozitivnim stranem pa je glavni problem sedanje stanje sosesk, ki imajo zunanje površine zasičene z avtomobili in osiromašen program. Zadostitev sodobnim standardom bivalne kakovosti s prenovo bi v prihodnosti preprečila padanje vrednosti nepremičnin in izseljevanje prebivalcev. Naloga temo obdela najprej teoretično z analizami, opiše cilje, pregleda možnosti in merila, ki jih je potrebno upoštevati pri načrtovanju prenove odprtih prostorov starejših sosesk. V drugem delu naloge cilje, možnosti in merila preveri na konkretnem predlogu prenove dveh naselij.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN	Dn
DC	UDC 712.25(497.4Ljubljana)(043.2)
CX	landscape design/public open spaces/older residential areas/quality of living/space usage/Ljubljana
AU	GAZVODA, Marja
AA	KUČAN, Ana (supervisor)
PP	SI - 1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB	University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture
PY	2012
TI	POSSIBILITIES OF SOLVING PUBLIC SPACE PROBLEMS IN OLDER RESIDENTIAL AREAS - EXAMPLE: RESIDENTIAL AREAS SAVSKO IN LITOSTROJSKO NASELJE
DT	Graduation Thesis (University studies)
NO	X, 71, [2] p., 2 tab., 52 fig., 2 ann., 30 ref.
LA	sl
AL	sl/en
AB	The thesis, which is based on the example of residential areas Savsko naselje and Litostrojsko naselje in Ljubljana, examines problems of organizing an open space in older residential areas. It focuses on solving the problems of parking, respectively on the reorganization of outdoor parking places, on the potential building of (underground) parking garages and on a further examination of possibilities of space usage which are presently occupied by cars. Older residential areas have a good position in cities and all basic services ensured. Despite those preferences, the main problem remains the current condition of the residential areas which are filled up with parked cars and are without any adequate program. If contemporary standards of quality of living would be ensured through renovation, that could protect the decline of the real estate value and emigrations of the residents. The first part of the thesis consists of theory, analysis and goals descriptions. Furthermore, it includes possibilities and standards which have to be considered while planning a renovation of open spaces in older residential areas. In the second part of the dissertation all of the mentioned criteria (goals, possibilities and standards) are examined on the actual example of the renovation of two residential areas.

KAZALO VSEBINE

	str.
Ključna dokumentacijska informacija	III
Key words documentation	IV
Kazalo vsebine	V
Kazalo preglednic	VII
Kazalo slik	VIII
Kazalo prilog	X
1 UVOD	1
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA	2
1.2 HIPOTEZA	2
1.3 NAMEN IN CILJI DIPLOME	2
1.4 METODE DELA	3
2 PROSTORSKI PROBLEMI V STANOVANJSKIH SOSESKAH	4
2.1 TEORIJA SOSESK	4
2.2 STANJE	6
2.3 ANALIZA – SAVSKO, LITOSTROJSKO NASELJE IN MESSESTADT RIEM	10
2.4 POTENCIALI IN PROBLEMI	11
2.5 NEGATIVNE NAPOVEDI	13
3 MOŽNOSTI REŠEVANJA PROSTORSKIH PROBLEMOV	14
3.1 GARAŽE	15
3.2 'URBAN GARDENING'	15
3.3 PREDPROSTORI OB STANOVANJSKIH OBJEKTIH	16
3.4 SHARED SPACE	18
3.5 RAZISKAVE PROF. JANA GEHLA	18
4 CILJI	20
4.1 CILJI PRENOVE ODPRTIH PROSTOROV STARIH SOSESK	20
4.2 MERILA ZA NAČRTOVANJE ODPRTEGA PROSTORA NOVIH SOSESK	26
5 REFERENČNI PRIMERI	28
5.1 MIRUJOČI PROMET	28
5.2 PRENOVA IN DOZIDAVA	29
5.3 STREHE GARAŽ	30
5.4 PROGRAMSKA PRENOVA	31

5.5 ZAČASNE INTERVENCIJE	32
6 STANOVANJSKE SOSEKE NA SLOVENSKEM	33
6.1 ZGODOVINSKI ORIS	33
6.2 SAVSKO IN LITOSTROJSKO NASELJE	33
7 PREDLOG PRENOVE	35
7.1 LEGA	35
7.2 KONCEPT	36
7.3 PREDLOG PRENOVE SAVSKEGA NASELJA	37
7.4 PREDLOG PRENOVE LITOSTROJSKEGA NASELJA	52
8 SKLEP IN RAZPRAVA	67
9 POVZETEK	69
10 VIRI	70
10.1 CITIRANI VIRI	70
10.2 DRUGI VIRI	71
ZAHVALA	
PRILOGE	

KAZALO PREGLEDNIC

Pregl. 1: Primerjava stanja Savskega in Litostrojskega naselja s primerom dobre prakse – ...	11
Pregl. 2: Pozitivne in negativne lastnosti sedanjega stanja starejših naselij	12

KAZALO SLIK

Slika 1: Levo - Perryjev model soseske, desno - Howardovo vrtno mesto, Litostroj (Your ...	5
Slika 2: Zapiranje parterja zaradi številnih garaž neposredno ob bloku, Litostroj ...	6
Slika 3: Okolica trgovine, vhod orientiran na cesto, Savsko naselje (1. marec 2011)	7
Slika 4: Nekdanja zelenica pred vhodom v blok, danes vse parkirni prostor Savsko ...	7
Slika 6: Parkiranje na pločniku in pred vhodi v blok, podvojene ceste, Savsko naselje ...	7
Slika 5: Nekakovosten prostor za stanovanjskimi objekti, Litostroj (14. oktober 2011)	7
Slika 7: Skupni prostor pred bloki poleti, pozimi pa tudi parkirišče, Savsko naselje ...	8
Slika 9: Neprimerna urbana oprema, Savsko naselje (1. marec 2011)	8
Slika 8: Voznike avtomobilov lahko zadržijo samo še s količki, Savsko naselje, ...	8
Slika 10: Ograjena okolica šole, Savsko naselje (1. marec 2011)	9
Slika 11: Zaparkiran vhod v blok, neurejene smeti, Savsko naselje (1. marec 2011)	9
Slika 12: Nogometno igrišče na strehi garaž (Today's garden center, 2011)	15
Slika 13: Primer organizacije vrta v odsluženih lesenih zabojih za jabolka (2. februar 2011)	16
Slika 14: Primer organizacije skupnih vrtov v predmestju Tokija (22. april 2010)	16
Slika 15: Sheme nekaterih novih urbanih elementov za predprostor bloka	17
Slika 16: Organizacija smeti in pokrita zunanja kolesarnica (levo: Virtual tourist desno: ...	17
Slika 17: 'Shared space', tlakovane površine si delijo vsi udeleženci prometa ...	18
Slika 18: 'Shared space' uporabljajo pešci, kolesarji in po potrebi avtomobili, ...	19
Slika 19: Shema nadgradnje pozidanih površin	21
Slika 20: Shema prometa	22
Slika 21: Shema novega sistema parkiranja	23
Slika 22: Shema funkcionalne uporabe vegetacije v stanovanjski soseski	24
Slika 23: Sheme možnih razporeditev odprtih prostorov v stanovanjskih soseskah	25
Slika 24: Shema programa, ki bi v soseski izboljšal bivalno kakovost	25
Slika 25: Shema - življenje v soseski	26
Slika 26: Shema in ortofoto posnetek Šorlijevega naselja v Kranju (kartografska ...	28
Slika 27: Šorlijevo naselje v Kranju, organizacija prometa in peš dostopov v bloke ...	28
Slika 28: Tloris bloka pred - levo in po prenovi - desno (Lacaton & Vassal, 2011)	29
Slika 29: Slika bloka in predlog prenove (Lacaton & Vassal, 2011)	29
Slika 30: Predlog prenove samskega doma v Litostrojskem naselju (Workshop Anne ...	30
Slika 31: Ploščad v soseski Ruski car, odprtine za drevnino in svetlobo v garaži ...	30
Slika 32: Kolaž slik, ki prikazujejo stanje pred in po končanem projektu New Road Brighton ...	31
Slika 33: Kolaž slik nekaterih začasnih intervencij v Ljubljani, za katere je poskrbela ...	32
Slika 34: Savsko naselje v času izgradnje in takoj po njej, Ljubljana (Arhitekturni vodnik, 2011)	34
Slika 35: Litostrojsko naselje v času izgradnje in takoj po njej, Ljubljana (Bernik S., ...	34

Slika 36: Shema in ortofoto posnetek lokacije obeh naselij (kartografska podlaga: ...	35
Slika 37: Shema nove situacije Savskega naselja za konkreten predlog prenove	38
Slika 38: Shema odstranjene in dodane drevnine v Savskem naselju	39
Slika 39: Shema novega sistema cest v Savskem naselju	40
Slika 40: Shema funkcij v Savskem naselju	41
Slika 41: Shema pešcev in kolesarjev v Savskem naselju	42
Slika 42: Shema prometa v Savskem naselju	43
Slika 43: Shema namenskih površin v Savskem naselju	44
Slika 44: Shema odstranjene in dodane drevnine v Savskem naselju	45
Slika 45: Shema nove situacije Litostrojskega naselja za konkreten predlog prenove	53
Slika 46: Shema obstoječe in nove vegetacije v Litostrojskem naselju	54
Slika 47: Shema sistema cest v Litostrojskem naselju	55
Slika 48: Shema funkcij v Litostrojskem naselju	56
Slika 49: Shema peš in kolesarskih con v Litostrojskem naselju	57
Slika 50: Shema prometa v Litostrojskem naselju	58
Slika 51: Shema namenskih površin v Litostrojskem naselju	59
Slika 52: Shema odstranjene in dodane drevnine v Litostrojskem naselju	60

KAZALO PRILOG

Priloga A: Tloris Savsko naselje M 1:1000

Priloga B: Tloris Litostrojsko naselje M 1:1000

1 UVOD

Razvoj stanovanjskih sosesk je bil pogojen z industrializacijo v 19. stoletju. Poizkusi, da bi ustvarili boljše pogoje za bivanje delavcev, so načrtovalce pripeljali do številnih predlogov idealnega modela stanovanjske soseske. Modeli so v prvi vrsti opredelili velikost in zasnovno območja, število prebivalcev ter osnovne dejavnosti in programe: šola, vrtec, trgovina, zunanje površine. Variirala sta predvsem površina in gostota gradnje, kar je vplivalo na delež odprtih površin.

V Sloveniji se je potreba po večjih območjih stanovanjske gradnje začela šele po 2. sv. vojni. Tako so bile prve stanovanjske soseske v Ljubljani zgrajene po letu 1945 in so predstavljale najbolj primerno rešitev za številčno priseljevanje v mesto po vojni. Pomembno vodilo v načrtovanju sosesk so po zgledih iz tujine (Anglija, Švedska, ZDA, ...) razvili na Fakulteti za arhitekturo M. Jernejc, M. Dobravec, J. Lajovic in J. Lap leta 1958 in predlagali model soseske, ki je funkcionalno razčlenjen na:

- stanovanjske stavbe ter stavbe javnega pomena,
- prometno mrežo,
- rekreacijske in zelene površine.

Omenjenemu modelu so vsaj delno sledili z načrtovanjem v večini povojnih ljubljanskih sosesk. Zaradi pomanjkanja stanovanj se je pri gradnji osredotočalo predvsem na prvo točko zgoraj omenjenega modela, na izgradnjo stanovanjskih objektov in zagotovitev šolske dejavnosti, kar pa se je ponekod odražalo v nedokončanih in nepremišljenih zunanjih ureditvah.

Takrat manj pomembni elementi sosesk, predvsem odprti prostori in program v soseski, pa imajo danes ponovno večji pomen. V večini naselij infrastruktura ni predvidevala, da bo razvoj avtomobilskega prometa tako invazivno spremenil potrebe stanovalcev. Starejše soseske zato ne izpolnjujejo vseh potreb, ki se pojavljajo s sodobnim načinom življenja. Prepoznan problem je programska in infrastrukturna neopremljenost večine starejših stanovanjskih sosesk ter dotrajanost posameznih objektov. Obenem pa je potencial starejših sosesk z vidika količine odprtih prostorov večji kot pri novejši stanovanjski gradnji, saj so zaradi prodajne cene stanovanj zmanjšala te površine na minimum.

S spremembo načina življenja, vse večjim pomenom rekreacije in povezanosti bivanja in dela postaja funkcija stanovanja ali doma bistveno pomembnejša in kompleksnejša. Prebivalstvo se razlikuje glede na način življenja, delovne aktivnosti in kulturne vrednote oziroma kulturo bivanja in zaradi tega se pojavljajo različne preference po oblikah in lokacijah bivanja (Prostorska ..., 2002).

Prenovo v starejših stanovanjskih soseskah narekujejo dve značilnosti – sama dotrajanost stanovanjskih sosesk kot celote in višji standardi sodobne bivalne kulture. Višji standardi pa poleg trgovine, šole in vrtca pomenijo tudi varne odprte površine, urejene zelene površine, zagotovljeno parkirno mesto v garaži in bogat dodaten program v soseski.

Prenova starejših sosesk v Sloveniji ni vsakdanja praksa, vendar številni zgledi v tujini pričajo o uspešnosti prenov, ki so postaranim predelom mest ali soseskam ponudile novo priložnost, dvignile kakovost bivanja in vrednost nepremičnin.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Številne soseske in blokovska naselja iz povojnega obdobja se soočajo s podobnimi težavami. Litostrojsko in Savsko naselje, soseska na Rakovniku, naselja ob Viški in Zaloški cesti ter posamezna blokovska naselja v Šiški in za Bežigradom imajo problem parkiranja in številne druge težave, ki so povezane s parkiranjem. Postavlja se vprašanje, ali lahko že sama reorganizacija parkiranja z izgradnjo garaž reši prostorske probleme v soseski. Kakšni potenciali se pokažejo z reševanjem prometa, ali se potem lahko izboljša bivalno kakovost za stanovanjsko skupnost? Kaj ponuditi soseski v zameno, če jo zapremo za promet in parkiranje postavimo na rob območja?

Problemi so večplastni, saj k dvigu kakovosti bivanja v soseski vplivajo številni dejavniki. Površine, ki se jih razbremenijo, je nujno vključiti v programe, ki bodo dokazali, da bolj kakovostno izrabljajo ta prostor, kot so ga prej parkirani avtomobili. Obenem se ob vključevanju garažnih hiš v naselje, katerih izgradnja je za reševanje parkiranja nujna, pojavi vprašanje, kaj storiti z garažnimi strehami. Ali se da vsako od teh novo nastalih situacij rešiti s prenovljenim programom in ustreznim načrtovanjem? Pri procesu prenove pa je najbolj pomemben odnos med strokovnim vodstvom, mestno občino in stanovalci, ki v večini nasprotujejo katerikoli posegom v sosesko.

Za vzorčni primer sem izbrala Savsko in Litostrojsko naselje, ki z nerešenim problemom parkiranja in številnimi opuščenimi skupnimi prostori vsekakor potrebujejo prenovo.

1.2 HIPOTEZA

Reorganizacija parkirišč (umik avtomobilov v nove podzemne garaže) sprostijo zunanje površine, s tem izboljša bivalno kakovost v soseski, istočasno pa se ponudi možnost za novo rabo površin.

1.3 NAMEN IN CILJI DIPLOME

Namen te naloge je preveriti, kakšne so možnosti reševanja prostorskih problemov v primeru Savskega in Litostrojskega naselja. Pri tem se izpostavlja načine reševanja prostorskih problemov. Za načrtovanje konkretnega predloga prenove, je najprej treba pregledati obstoječe stanje posamezne soseske in opredeliti probleme. Pomoč pri tem so primeri dobre prakse in strokovne raziskave, ki so bile izdelane ali na temo bivalne kakovosti ali v povezavi z oživljanjem mestnih predelov.

Pri načrtovanju predloga prenove moramo oceniti, kaj se bo po prenovi zgodilo s prostorom in programom v soseski, hkrati pa posamezno sosesko analizirati, saj se problemi in potrebe razlikujejo. Konkreten predlog mora vključevati analizo posamezne soseske in pregled možnosti, predloge za organizacijo garaž, potencialne soseske, preveritev okvirnega števila parkirnih mest, ...

Cilji diplomske naloge so:

- opis nekaterih možnosti prenove glede na raziskave in druge, že izvedene projekte,
- opredelitev glavnih izhodiščnih vrednot, ki so osnovni gradniki soseske in ciljne zahteve, ki jih pri prenovi želimo dosegati,
- izdelati načrta prenove, ki bosta poskušala rešiti prostorske probleme v obeh izbranih naseljih.

1.4 METODE DELA

Naloga je sestavljena iz dveh delov. V prvem delu gre za izdelavo projektne naloge, kot rezultat predhodnega analitičnega dela pa sta v drugem delu predstavljena predloga nove zasnove odprtega prostora v Savskem in Litostrojskem naselju.

V prvem delu je bil najprej opravljen pregled stanja na terenu, nato analiza glavnih elementov Savskega in Litostrojskega naselja v primerjavi s sodobno sosesko v Münchnu, zgrajeno v devetdesetih letih. Izhodiščne prostorske vrednote imajo opisane nivoje intenzitete, saj ima vsaka soseska različno izhodiščno stanje za posamezno vrednoto. Sledijo pregled referenčnih projektov in konkretni primeri reorganizacije odprtega prostora. Zgodovinski oris sosesk v Ljubljani, posebno za izbrana primera Savskega in Litostrojskega naselja, nato zaključni teoretični del naloge.

Končni izdelek drugega dela je predlog rešitev za prepoznane problematike v tlorisu (nivo obdelave v merilu 1:1000), prerezu, shemah in značilnih pogledih. Ta izdelek je samo ena od možnih rešitev prostorskih problemov v starejših stanovanjskih soseskah, ki poskuša v teoretičnem delu zajete vrednote odraziti v konkretnem predlogu reševanja prostorskih problemov.

2 PROSTORSKI PROBLEMI V STANOVANJSKIH SOSESKAH

2.1 TEORIJA SOSESK

Da se lahko opredeli prostorske probleme, je pomembno poznati zgodovinski okvir, v katerem so stanovanjske soseske nastajale. Zakaj so takrat, v času nastanka, soseske bile funkcionalne in primerno zasnovane, ter zakaj danes niso več konkurenčne sodobnim soseskam.

19. in 20. stoletje

Industrijska revolucija z razvojem stanovanjske gradnje je pripeljala do sodobne stanovanjske soseske. Pri tem je industrializacija pomembna prelomnica, ki je povzročila korenite urbanistične spremembe. Industrijsko mesto v 19. stoletju so ustvarjali povsem drugačni dejavniki: rudniki, tovarne in železnica. Urbanistične smernice iz časa absolutizma so izgubile pomen, novo strukturo je narekovala infrastruktura, v mestnih silhuetah so prevladovali dominantni dimniki tovarn, pomen krajinske slike pa je bil razvrednoten.

Prostor se je izrazito polariziral: na eni strani udobno življenjsko okolje buržuazije, na drugi strani so bile delavske četrti. Ekstremno hitra rast mest v industrijski dobi je spremenila urbani nukleus. Nastajala je periferija. Premožnejši prebivalci so se iz mestnih središč začeli umikati v hiše na robu mesta, stare hiše v mestnih središčih pa so pogosto postali slumi. Zelene površine, tudi vrtove za stanovanjskimi objekti, so pozidali. Nevzdržne razmere so spodbudile iskanje alternativnih struktur. Ideala sta bila dva: mesto v stiku z naravo in mesto kot čim učinkovitejši stroj: Garden City versus Cite Industrielle.

Obe ideji sta sprožili številna gibanja, zagovorniki tako Garnierjevega industrijskega mesta, kot Howardovega vrtnega mesta so izpostavljali številne pomanjkljivosti tedanjega stanja in spodbujali nadaljnji razvoj urbanizma.

"Izrazite kolektivistične težnje, ki so zaznamovale prehod v 20. stoletje, so spodbudile nova gibanja. V družbi se je pričel širiti obči vtis, da je grajeno okolje tisti dejavnik, ki ima odločilen vpliv na procese v družbenih strukturah. V začetku 20. stoletja se je pričela gradnja stavb v nizih, ki so omogočili kakovosten preskok v mestnih shemah. ..."

Postopoma sta se uveljavili dve vrsti modelov "modernih idealnih mest". Prva usmeritev je bila tradicionalna, druga ambiciozna, z modernistično-funkcionalističnimi tezami. Walter Gropius, Mies van der Rohe in Le Corbusier so bili prvi, ki so uveljavili nove metode druge usmeritve tudi v praksi (Ogrin, 1993).

Nov sistem je:

- postavil stanovanja na prvo mesto, kot najpomembnejši sestavni del mesta
- uveljavil tri tipe stanovanjskih naselbin: razpršene kmetije na podeželju, linearno industrijsko mesto in racionalistično trgovsko mesto

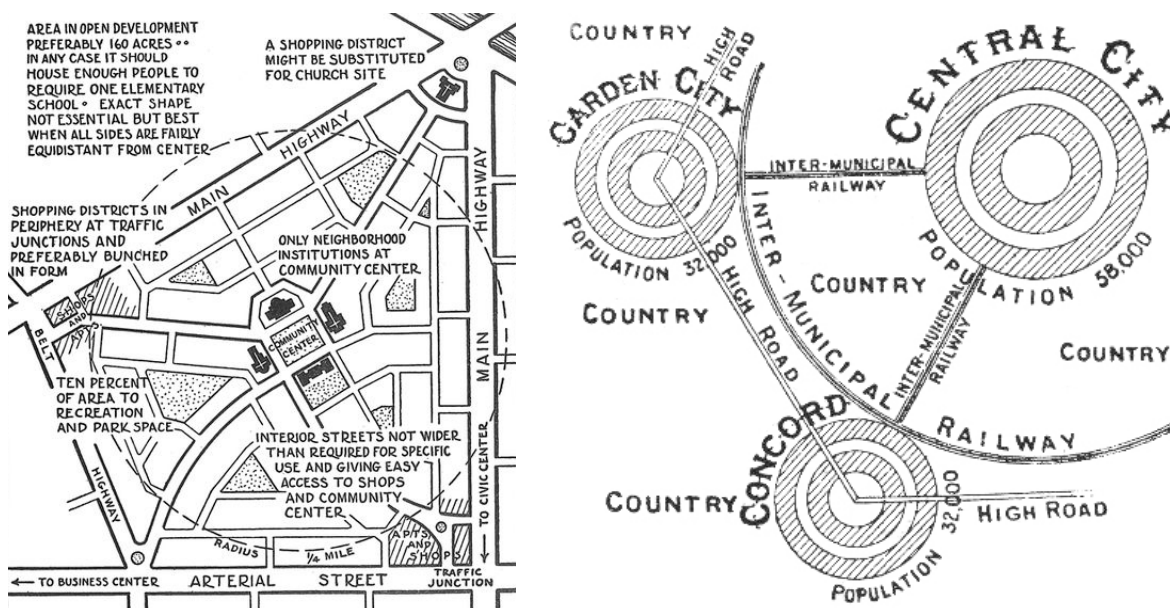
Perryjeva teorija soseske

Ideja o soseski je nastala v ZDA pred drugo svetovno vojno. Formuliral jo je planer in sociolog Clarence Perry kot elementarno organizacijsko enoto newyorške regije, šlo naj bi za območje in število prebivalcev, ki mu najboljše služi ena osnovna šola (Mušič, 1980). Načrtovalci naj bi sledili šestim principom:

- VELIKOST. Enota stanovanjskega naselja naj bi obsegala tisto število prebivalcev, ki zadošča za običajno osnovno šolo. Dejanska površina naselja naj bi bila odvisna od gostote.
- MEJE. Enota naj bi bila omejena na vseh straneh z arterijskimi cestami, ki so dovolj široke, da omogočajo promet, da se jim ogne, namesto da bi jih prevozil.
- PROSTE POVRŠINE. Zagotovili naj bi sistem manjših parkov in rekreacijskih površin, ki naj bi zadovoljil potrebe vsake soseske.
- OBMOČJA USTANOV. Območja za šolo in druge ustanove, katerih servisne sfere sovpadajo z mejami enote, naj bi se grupirali na primeren način v središču ali okrog javnega skupnega prostora.
- LOKALNE TRGOVINE. Eno ali več trgovskih območij, adekvatnih številu prebivalstva, naj bi postavili po naselju, po možnosti tako, da bi ležala na prometnih križiščih in v podobnih območjih sosednjih sosesk.
- NOTRANJI SISTEM CEST. Enota naj bi bila preskrbljena s posebnim sistemom cest, vsaka cesta naj bo narejena skladno z domnevno prometno obremenitvijo, omrežje ulic kot celota pa naj bi bilo projektirano tako, da bi omogočalo cirkulacijo znotraj enote in omogočilo tranzitni promet.

Zgled za načrtovalce je bil tudi praksa na Švedskem. Satelitske socialne soseske so gradili že v letih druge svetovne vojne. Postala je vzor pri nastajanju povojnih stanovanjskih sosesk. Jedro švedskih sosesk je vselej mirna "zelena oaza", namenjena javnim funkcijam: osnovni preskrbi, varstvu otrok, šolam, domovom za ostarele. Obris naselij odreja komunikacije. Prenova povojne Evrope je potekala z upoštevanjem novih načrtovalskih izhodišč - s prometnim razbremenjevanjem mestnih središč.

Posledica dvestoletnih eksperimentov in gradnje stanovanjskih sosesk so danes številne raziskave, modeli in informacije, ki v novih soseskah omogočajo visoko bivalno kakovost.



Slika 1: Levo - Perryjev model soseske, desno - Howardovo vrtno mesto, Litostroj (Your Development, 2012)

2.2 STANJE

Diplomsko delo se osredotoča na dva primera starejših sosesk v Ljubljani, Litostrojsko in Savsko naselje. V konceptu se razlikujeta od kasneje zasnovanih sosesk, saj sta bili zgrajeni takoj po 2. sv. vojni, zato še nista zgrajeni po modelih iz 60. in 70. let, imata pa prepoznavne elemente teorije sosesk.

Objekti so zasnovani bolj enostavno, večinoma s polpritlečji, fasade niso členjene. Pozitivna stran tega je bolj enostavna zasnova celotne soseske in veliko prostora med objekti, negativna pa pomanjkanje garaž in parkirišč.

Po ogledu Savskega in Litostrojskega naselja so bili najbolj izstopajoči problemi povezani z neurejenimi predprostori blokov, odprtimi prostori ter z veliko količino neprimerno parkiranih avtomobilov.

Sedanje stanje v posameznih soseskah se razlikuje, Savsko naselje je v precej slabšem stanju kot Litostrojski bloki, vendar pa se problemi pojavljajo povsod, le v različnih obsegih.

V obeh soseskah je izrazita slaba prehodnost parterja, saj številne pritlične garaže, parkirani avtomobili, ograje in neprimerno zasajene grmovnice onemogočajo prehodnost. Obenem pa so z avtomobili zasedene površine, ki bi lahko služile skupnim programom v soseski. Tlaki so poškodovani in dostikrat neprimerni za sosesko. Večinoma prevladuje asfalt, ki še povečuje dostopnost in prehodnost za avtomobile, zato ni več nobenih predelov v soseskah, ki bi bili popolnoma nedostopni za avtomobile.

Sledeče fotografije prikazujejo samo nekaj glavnih težav v Savskem in Litostrojskem naselju.



Slika 2: Zapiranje parterja zaradi številnih garaž neposredno ob bloku, Litostroj (14. oktober 2011)



Slika 3: Okolica trgovine, vhod orientiran na cesto, Savsko naselje (1. marec 2011)



Slika 4: Nekdanja zelenica pred vhodom v blok, danes vse parkirni prostor Savsko naselje (1. marec 2011)



Slika 6: Parkiranje na pločniku in pred vhodi v blok, podvojene ceste, Savsko naselje (1. marec 2011)



Slika 5: Nekakovosten prostor za stanovanjskimi objekti, Litostroj (14. oktober 2011)



Slika 7: Skupni prostor pred bloki poleti, pozimi pa tudi parkirišče, Savsko naselje (1. marec 2011)



Slika 9: Neprimerna urbana oprema, Savsko naselje (1. marec 2011)



Slika 8: Voznike avtomobilov lahko zadržijo samo še s količki, Savsko naselje, (1. marec 2011)



Slika 10: Ograjena okolica šole, Savsko naselje (1. marec 2011)



Slika 11: Zaparkiran vhod v blok, neurejene smeti, Savsko naselje (1. marec 2011)

Če povzamem glavne problematične situacije: dostopi v bloke so večinoma zaparkirani, ni otokov s smetmi, osnovna oprema je slabo organizirana ali neprimerno vzdrževana. Ker se urbane opreme ne vzdržuje in so otroška igrišča zanemarjena, jih prebivalci praktično ne uporabljajo. Dotrajane so tudi večinoma asfaltirane tlakovane površine, ki že dolgo časa niso edine povozne površine, saj je veliko avtomobilov parkiranih na zelenicah.

Prebivalci poskušajo markirati nekatere prostore z vrtnim pohištvom in dodatno zasajujejo rastline, da bi pridobili bolj intimne prostore, kjer sostanovalci ne bi mogli parkirati.

Nerešeno parkiranje avtomobilov predstavlja danes glavni problem, vendar so že v času izgradnje obstajali enaki problemi, opisani so bili že leta 1976 (Rozin - Šarec, 1976). Kljub temu da so sodobni standardi drugačni kot takrat, je razvidno, da je veliko problemov še vedno aktualnih.

V zapisih se omenja slabo prehodnost, slab zametek urbanega prostora pri poslovno-trgovskih objektih,

neorganizirana parkirišča, preprečevanje prehodov s količki, pomanjkanje 'vrtičkov', kjer bi lahko prebivalci kaj tudi sami posadili, slaba organizacija smeti, premalo se posveča potrebam otrok, vključevanje šole in vrtca v naselje in premajhna ponudba dodatnih programov znotraj soseske.

Kot že omenjeno, je kritika zelo podobna opažanjem med obhodom po soseskah danes. Potreba po smiselni reorganizaciji površin pa je še narasla, saj se je število avtomobilov povečalo, s tem pa občutno zmanjšale zelene površine. Soseske zato potrebujejo poseg v samo zasnovo - na novo načrtovan promet, zeleni sistem in garaže - teh težav samo vzdrževalska dela ne bodo rešila.

2.3 ANALIZA – SAVSKO, LITOSTROJSKO NASELJE IN MESSESTADT RIEM

Primerjalna analiza stanja Savskega in Litostrojskega naselja s primerom dobre prakse Messestadt Reim v Münchnu izpostavi glavne elemente v stanovanjskih soseskah. Ti elementi so večinoma enaki v starejših in sodobnih soseskah, vendar pa je v slednjih programska izraba in funkcionalnost teh površin zelo nadgrajena.

Elementi, ki sestavljajo vsako sosesko, so: pozidane površine, prometna shema, parkiranje, vegetacija in sistem odprtih površin, znotraj soseske pa je s primernim načrtovanjem poskrbljeno za raznovrsten program, dinamično življenje v soseski in prepoznavno identiteto.

Savska in Litostrojska soseska sta izrazit primer, kjer nekdanji prometni sistem s parkiranjem, odprte površine in pomanjkljiv program potrebujejo celostno prenovo. Sama stanovanjska gradnja je dovolj kvalitetna, da bi prenova fasad in morebitna povečava stanovanj, zadostovala. Za preostali negrajeni del soseske skupaj z garažnimi objekti pa je nujna prenova.

Kot primer dobre sodobne prakse sem izbrala sosesko Messestadt Riem v Münchnu. Ta stanovanjska soseska na obrobju mesta ima približno 16000 prebivalcev, prvi so se vselili leta 1998. Načrtovali so jo deset let in poskušali v največji meri povezati med seboj tri komponente: stanovalce, podjetja, ki tem stanovalcem nudijo delovna mesta in naravo. Celotna soseska je z mestnim prometom povezana s centrom mesta, različne podenote tvorijo prepoznavne dele soseske, v glavni osi so vse glavne servisne dejavnosti. Parkirišča so podzemna, parkirna mesta za obiskovalce pa so zagotovljena ob glavni osi. Celotno sosesko povezuje sistem odprtih površin, tako znotraj podenot kot tudi na robovih. Skupni prostori so namenjeni vsem generacijam in se programsko spreminjajo glede na delež uporabnikov v okolici.

Analiza povzema glavna dejstva o stanju sosesk, primerjava s sodobno sosesko jasno nakazuje željene cilje tudi za prenovu Savskega in Litostrojskega naselja. Če potegnemo vzporednice med vsemi tremi soseskami, je razlika očitna, vendar pa je pri starejših soseskah potencial velik, kar pokaže naslednja preglednica.

Pregl. 1: Primerjava stanja Savskega in Litostrojskega naselja s primerom dobre prakse – Messestadt Reim

	SAVSKO NASELJE	LITOSTROJ	MESSESTADT REIM
POZIDANE POVRŠINE	različne tipologije p+3, p+5, p+15 smer: SZ-JV in SV-JZ	enotna, linijska p+3, p+6 smer: SV-JZ	podenote z različnimi tipologijami, prepoznaven arhitekturni izraz p+3 do p+7
PROMETNA SHEMA	glavne tri ceste mejijo prostor, ostale so vse prevozne, dvosmerne	ceste sledijo linearni razporeditvi blokov	dostopi za avtomobile iz severa v garaže, steze so prilagojene kolesarjem in pešcem, znotraj podenot samo intervencija
PARKIRANJE	manj kot en parkirni prostor na stanovanje	manj kot en parkirni prostor na stanovanje	ob dovoznih poteh (obiskovalci) in v garažah glede na velikost stanovanja (prebivalci)
VEGETACIJA	raščen teren, odrasla drevnina obrobja ceste ali sledi glavnim povezavam	raščen teren, odrasla drevnina, sledi linearnim potezam naselja	večje zasaditve ob parku in številni odprti prostori, ki so geometrijsko razporejeni med podenotami
SISTEM ODPRTIH POVRŠIN	podenote ustvarjajo notranje atrije, kjer tipologija ni urejena, pa ni večjih odprtih površin	samo linijski prostori neposredno ob blokih, mešajo se s privatno lastnino	na jugu naselja velik park in skupni prostori v posameznih podenotah
IDENTITETA	velika soseska z značilno gradnjo 60ih let z zaprtimi polpritičji in velikim deležem privatne lastnine	izrazita linijska orientacija stavb, ki gravitirajo na Celovško cesto	geometrijska orientacija tipologije s številnimi zunanji površinami in značilnimi dolgimi osmi, vsaka podenota ima svojo prepoznavno identiteto (programi/oblikovanje)
PROGRAM	šola, vrtec, trgovina, lokali	šola, vrtec, trgovina, lokali, ostalo pri Celovski cesti	ob glavni osi šole, vrtci, ostalo,... podenote same imajo različne programe za vse generacije, številna igrišča, kolesarske in sprehajalne poti ter veliko jezero
ŽIVLJENJE V SOSESKI	parter v soseski je zaradi zaprtih/neprehodnih pritličij dokaj slabo prehodan, odprte površine so v večji meri parkirišča, garaže, manjkajo skupni prostori za druženje prebivalcev različnih starosti		dinamična uporaba zunanjih prostorov, sodelovanje prebivalcev

2.4 POTENCIALI IN PROBLEMI

V prejšnji preglednici analizirane glavne prvine Savskega in Litostrojskega naselja v primerjavi z naseljem Messestadt Reim naseljem izluščijo glavne potenciale in probleme v soseskah. Prva ocena starejših sosesk je zelo negativna, saj problem s parkiranjem v veliki meri otežuje delovanje soseske. Vendar pa imajo starejše soseske številne potenciale, gostota poselitve je namreč manjša, povsod v soseski je kvaliteten raščen teren, zdrava odrasla drevnina pa se lahko ohranja. Z odstranitvijo divjih parkirišč, gradnjo

garažnih hiš in prenovo bi se lahko kakovost bivanja in s tem vrednost nepremičnin v teh soseskah dvignila.

Pri tem pa je prilagajanje na obstoječe stanje nujno, stanovanjski objekti imajo zaprta pritličja, prehodnost med njimi je omejena, urbanizem pa ni vedno usklajen. Prebivalce mora novo načrtovanje prepričati v drugačno uporabo prostora, drugače se odnos do prostora ne bo spremenil - to velja glede parkiranja, vzdrževanja in vandalizma.

Pregl. 2: Pozitivne in negativne lastnosti sedanjega stanja starejših naselij



POZIDANE POVRŠINE	- MOŽNOST PRENOVE/DOZIDAVE ARHITEKTURE (povečevanje kvadrature stanovanj, dograditev novih stanovanj, mansardna stanovanja)	- ZAPRTA PRITLIČJA - slaba prehodnost med in pod objekti, slabe povezave bloka z okolico (dostopi, vhodi), stanovalci nasprotujejo prenovi
PROMETNA SHEMA	- BLIŽINA MESTNEGA JEDRA – avtobus, kolo, peš (10-15min)	- ENAKOVREDNE CESTE - vse ceste so enakovredne, dvosmerne in večinoma ravne, zato avtomobili dosegajo previsoke hitrosti, ni predelov, ki bi bili prilagojeni za kolesarje in pešce (peščone)
PARKIRANJE	- NOBENIH RELIEFNIH / HIDROLOŠKIH ZAHTEV - problematične situacije so po navadi v starih soseskah že rešene ali vsaj dobro poznane	- VEČJE RAZDALJE - oddaljenost je precej večja, kot če je garaža v kleti bloka
VEGETACIJA	- ODRASLA DREVNINA – zdrava odrasla drevnina, ni podzemnih garaž med bloki, kakovosten, raščen teren	- NENAČRTOVAN SISTEM - zelenju se večinoma ni pripisovalo večjega pomena, zato ne sledi nobeni logiki
SISTEM ODPRTIH POVRŠIN	- STAROST SOSESKE - starejše soseske imajo že jasno determinirane glavne poti, skupne prostore ali vsaj potencialne ter želje tamkajšnjih uporabnikov	- NEUSKLAJENE SMERI GRADNJE - Različne smeri objektov in njihova oblika generirajo dokaj majhne prostore, med njimi ostajajo nejasno označene površine (preblizu prometnic, zato se hitro spremenijo v parkirišča)
IDENTITETA	- IME - z leti ime soseske postane prepoznavno, tudi če sama soseska nima drugih prepoznavnih značilnosti	- MEJE so slabo definirane, zato se območje lahko hitro prišteva v večjo enoto - Šiška/Bežigrad, prostori so premalo personalizirani, da bi se prebivalci identificirali s svojo sosesko (Sendi, 2005).
PROGRAM	- številni odprti prostori in velik delež zelenih površin omogoča razvoj programa	- PREVOZ - prebivalcev ne moti, da morajo za vsak opravke/dejavnost/rekreacijo uporabiti avto, številni programi bi lahko obstajali v okolici in bili dostopni peš ali s kolesom
ŽIVLJENJE V SOSESKI	- OSNOVNE DEJAVNOSTI - zagotavljajo minimum, da se območje lahko imenuje soseska	- LASTNIŠKA STANOVANJA - lastniki v veliko primerih oddajajo stanovanja, zato je po navadi težje dobiti soglasja vseh. Dokler je interes za oddajo stanovanja, jih stanje ne zanima, saj tam ne živijo (Sendi, 2005).

2.5 NEGATIVNE NAPOVEDI

V raziskavi Prenova sosesk v Ljubljani (Sendi, 2005) napovedujejo starejšim soseskam, v primeru, da ne bo prišlo do prenove, degradacijo in socialne probleme: "V Sloveniji ima Ljubljana kot največje mesto tudi največjo koncentracijo velikih stanovanjskih sosesk. Neukrepanje na tem področju bi lahko sčasoma privedlo do stanja, ko bi se začeli pojavljati negativni procesi, kot so na primer velika koncentracija ekonomsko šibkejših gospodinjstev, velika nezaposlenost med stanovalci, socialna izključenost, deviantno vedenje (predvsem mladih stanovalcev), občutek nevarnosti, oziroma dejansko nevarno stanovanjsko okolje itd. V naslednji fazi (če ne vzporedno s temi procesi) se začne izselitev stanovalcev, ki si imajo možnost priskrbeti boljše bivalne razmere, kar je samo še zadnje dejanje v procesu fizične degradacije in tržne devaluacije teh sosesk."

Številne raziskave na temo prenove so pokazale, da je za uspešno prenovo pomembno sodelovanje stanovalcev. Različne starostne in socialne skupine različno vrednotijo okolje, v katerem živijo, najemniki so tam samo začasno, starejši menijo, da so prestari, in da se jih te stvari več ne tičejo, nekateri uporabljajo stanovanje samo za prenočevanja, eni so popolnoma zadovoljni s sedanjim stanjem in vidijo v prenovi samo stroške, nekateri pa se zavedajo slabega stanja in problemov v soseski. Pregled nad celotno situacijo so naredili v prej omenjeni raziskavi (Prenova sosesk v Ljubljani), ki napoveduje negativno prihodnost, če soseske ne bodo prenovljene. V zahodnem delu Savskega naselja prebivalci (v vsaj 50 odstotkih) kot največji problem ocenjujejo (oziroma kot stvar, katero vidijo kot najbolj potrebno prenove):

- fasade
- slabo vzdrževanje otroških igrišč
- pomanjkanje parkirnih mest
- pomanjkanje varovanih stanovanj
- neurejen prostor za družabno in kulturno življenje v soseski
- manjkajoča e-točka z brezplačnim dostopom do interneta
- onesnaženost s smetmi in pasjimi iztrebki
- pomanjkanje varnosti in videonadzora
- pomanjkanje možnosti športa in rekreacije
- drugo

To so vse težave, ki motijo prebivalce, te pa izvirajo iz precej večjih in celostnih problemov. Način, da se stanje za prebivalce izboljša, je temeljita programska in fizična prenova soseske v sami osnovi.

Za prenovo in vzdrževanje soseske ni pripravljenih plačati prispevka 44,4% stanovalcev. Večina namreč meni, da prenova ni potrebna, saj po njihovem mnenju vrednost nepremičnine ni povezana s kvaliteto bivalnega okolja. Ostali bi bili delno pripravljeni fizično, finančno ali z lastnim znanjem pomagati pri prenovi (Sendi, 2005).

3 MOŽNOSTI REŠEVANJA PROSTORSKIH PROBLEMOV

Način življenja v mestu se je od časa, ko so bile prve soseske v Ljubljani zgrajene, do danes dokaj spremenil. Soseske so se pospešeno gradile zaradi priseljevanja v mesto, saj je prestolnica ponujala veliko število delovnih mest. Arhitektura prvih povojnih sosesk je bila še pod vplivom funkcionalizma, medtem ko so bile odprte površine urejene še po vzoru CIAM-a brez prave programske osnove. Velike površine so ostajale prazne, ali pa zapolnjene s prosto rastočo drevnino. Prostori, ki so bili programsko definirani, so bili na primer stojala za stepanje preprog, pranje avtomobilov, kakšno otroško igrišče, povezovalne poti in parkirišča. Primanjkovalo je skupnih prostorov za druženje prebivalcev ter prostorov namenjenih različnim dejavnostim. Rekreativna je bila ločena na posebnih površinah.

Do devetdesetih let je količina avtomobilov narasla, mirujoči promet je zasedel velik del prostih površin, ki niso bile fizično ograjene, razvrednotil se je pomen zelenih površin. Tudi vrtnarjenje je bilo odrinjeno iz sosesk, ljudje, ki jim je lasten vrtiček kaj pomenil, so si poiskali majhne parcele na obrobni delih naselja ali celo mesta. Tako ravnanje s prostorom ni pripomoglo k temu, da bi prebivalci sami cenili in ohranjali zelene površine v soseskah ter se za njih borili, potreba po parkiriščih je bila in je še zmeraj močnejša.

Sodoben način življenja uporablja odprte prostore v soseski na druge načine. Programi so bolj povezani med seboj, površine so večnamenske, parkiranje za povečano količino avtomobilov se skuša organizirati v podzemnih garažah, spodbuja se uporaba javnega prometa in koles, zelene površine imajo velik pomen v kakovostnih soseskah. Prav tako je tudi stanje z vrtnarjenjem v mestih, ki ni več odrinjeno na obrobne površine in predstavlja veliko prebivalcem obliko rekreacije ali dodatno pridelavo sveže hrane. Ker danes prostora v mestih vseeno primanjkuje, vrtičkarji izkoriščajo manjše, manj zanimive parcele znotraj naselij.

Če so včasih živeli v mestih zaradi bližine delovnega mesta, danes to ni več pogoj, zaradi avtomobilskega prometa je možno živeti v predmestju in okolici in se na delovno mesto vsak dan voziti. Danes prebivalci cenijo drugačne prednosti mesta, pomemben je prav kvaliteten bivalni prostor, urejena otroška in športna igrišča, bližina storitev, javni prevoz, možna uporaba koles in bogat kulturni program mesta.

Možnosti za izboljšanje kakovosti odprtih prostorov v soseski so številne:

- reorganizacija parkiranja in garažnih hiš
- 'urban gardening'
- nov sistem avtomobilskega prometa
- shared space
- urejeni predprostori blokov
- boljša opremljenost z urbano opremo

Na novo urejena in načrtovana soseska bi z vsemi zgoraj naštetimi možnostmi lahko zaživela in s prepoznavno identiteto prostora stanovalcem omogočila visoko bivalno kakovost.

3.1 GARAŽE

Količina raščenega terena se z gradnjo garaž zmanjša, zato je potrebno te servisne objekte čimbolj smiselno vključevati v sistem odprtih površin. Strehe garaž se lahko izkoristi za različne programe, ki služijo soseski - športna igrišča, otroška igrišča, večfunkcionalne površine, trgovski lokali, sekundarne dejavnosti, po potrebi tudi zelene površine, pomembno je prilagajanje željam v soseski in kvalitetna umestitev samih garaž (čim manj odvzemanja zelenih površin). Če je streha garaže zelo velika, se jo lahko tudi členi z odprtinami za drevnino (glej poglavje: 5.3 Strehe garaž)



Slika 12: Nogometno igrišče na strehi garaž (Today's garden center, 2011)

3.2 'URBAN GARDENING'

Izkoriščanje prostih površin v mestu za vrtnarjenje t.i. 'urban gardening' se je začelo že leta 1973 s prvo skupnostjo, ki je upravljala z javnimi vrtovi v Seattlu (Urban gardening help, 2011). Do danes je število takih skupnosti v velikih mestih zelo naraslo, prebivalci se vključujejo v skupnosti 'community gardens', kjer lahko najamejo svoj delček zemlje in gojijo zase in za skupnost različne pridelke. Vrtničarji se znajdejo na različne načine in uporabijo kontejnerje, lesenih ograde, posode ali manjše ograjene občinske parcele.

Sistemi za lovljenje deževnice so številni, tako da je veliko vrtov samozadostnih. Te skupnosti ponujajo različne delavnice tudi otrokom, kjer lahko spoznavajo osnove vrtnarjenja in niso prikrajšani za znanje zaradi življenja v mestu. Včasih so pripisovali uporabo vrtov večinoma starejšim, danes pa je to običajen način preživljanja prostega časa za vse starosti.

Možnost uporabe malih vrtničkov v predlogu prenove je ponujena vsem prebivalcem (organizirana z vsemi dodatnimi servisi - voda, klopi, lope za shranjevanje ...).



Slika 13: Primer organizacije vrta v odsluženih lesenih zabojih za jabolka (2. februar 2011)



Slika 14: Primer organizacije skupnih vrtov v predmestju Tokija (22. april 2010)

3.3 PREDPROSTORI OB STANOVANJSKIH OBJEKTIH

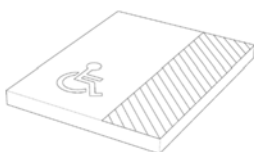
V vseh starejših stanovanjskih soseskah primanjkujejo osnovni elementi, ki nimajo specifično določenega prostora, so pa zelo pomembni za funkcioniranje sosesk in posameznih stanovanjskih objektov. To so otoki za smeti, kolesarnice, parkiranje za dostavo in invalide, tudi urbana oprema. Stanovalci, ki uporabljajo kolesa, jih neradi pospravljajo ob vsaki uporabi v klet, ter začasna parkirišča za kolesa so po navadi improvizirana. Prav tako ni predvidenih prostorov za smeti, še posebno pozimi, ko jih prekrije sneg. Ker

naj bi se sosesko zapiralo za promet, je treba poskrbeti za dostavno parkirno mesto in parkirna mesta za invalide.

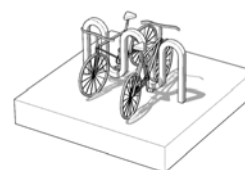
S prenovo odprtih površin se pridobi tudi ustrezen predprostor ob stanovanjskih objektih za osnovne potrebe posameznega bloka - dostop za invalide (če je potrebno, tudi klančina), vhodni prostor, bolj kvalitetni tlaki, ki označujejo pomembnejše prostore, organizacija smeti, parkiranje koles in motorjev, urbana oprema, dodatni elementi po potrebah prebivalcev.



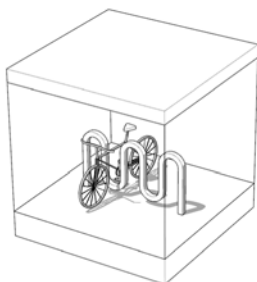
Parkirno mesto za dostavo



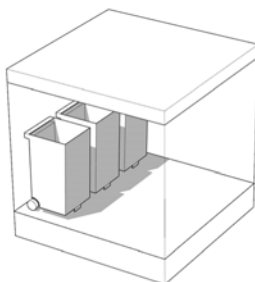
Parkirno mesto za invalide



Stojala za kolesa /
začasno parkiranje



Pokrita kolesarnica



Pokrita shramba za koše

Slika 15: Sheme nekaterih novih urbanih elementov za predprostor bloka



Slika 16: Organizacija smeti in pokrita zunanja kolesarnica (levo: Virtual tourist desno: Lambeth Cyclists, 2011)

3.4 SHARED SPACE

Vzpostavitev novega prometnega sistema – zmanjšanje površin cestišč na račun povečanja skupnih prostorov – t.i. 'shared space' pešci, kolesarji in avtomobili si delijo iste površine, vendar imajo pešci in kolesarji prednost. S tem se zniža hitrost avtomobilov v soseski in spodbuja uporaba kolesarskih stez in mestnega potniškega prometa. Proste in varne tlakovane površine so obenem tudi primerne za otroško igro izven otroških igrišč.



Slika 17: 'Shared space', tlakovane površine si delijo vsi udeleženci prometa (Landzine, 2011)

3.5 RAZISKAVE PROF. JANA GEHLA

Danski arhitekt, profesor Jan Gehl se s planiranjem mest ukvarja že skoraj 50 let, zanimajo ga predvsem interakcije med prebivalci in prostorom, v katerem živijo. Kako ga sprejemajo, spreminjajo, doživljajo preno, se prilagajajo in predvsem, kaj si želijo. Številni realizirani projekti, ki so rezultat številnih študij, kažejo na njegov pozitiven pristop k urejanju mestnega prostora.

Urejanje mest z upoštevanjem dejstva, da je merilo človek – prebivalec mesta, ki se je v času modernizma z masovno proizvodnjo avtomobilov izgubilo, se je začelo leta 1962 s preno Kopenhagna (Gehl J., 2010). Vračanje mesta pešcem in kolesarjem, mestno življenje na ulicah, umirjanje prometa, uvajanje mešanega programa ... V obdobju zadnjih petdesetih let so temu zgledu sledila številna mesta.

Projekti in raziskave dokazujejo po celem svetu (za različne kulture), da je socialno življenje v mestih zelo pomemben dejavnik, ki daje podobo celemu mestu. Merilo človeka – ko hodi, teče, kolesari ali sedi, je tisto, kar šteje. Kompaktno, definirano, obenem dovolj pregledno, zračno ter v obvladljivem merilu (nikoli več kot 1km) je pogoj za kvaliteten zunanji prostor (pozidane površine).

Pomembna dognanja Jana Gehla so pravzaprav zelo osnovna, a v veliko primerih premalo upoštevana:
- **HOJA** – je osnova in priložnost za številne dodatne dejavnosti (razgledovanje, počitek, naključni pogo-vori, raziskovanje ...). Če je pešču omogočena prijetna hoja, se bo tja rad ponovno vračal in izkoriščal ostale potenciale.

- **SMER** – naravno je, da pešci hodijo naravnost, poti morajo to predvidevati.
- **500m** – običajno razdalja, ki je pešcu sprejemljiva (če je zanimiva – ne vidi se cilja).
- **STOPNICE** – manj kot jih je, boljše je, **klančine** so bolj priljubljena rešitev premagovanja višinskih razlik.
- **TLAK** – gladek, zanimiv, ne drseč, kjer so glavne poti, je bolj primeren kot asfalt.
- **MATERIALI** – urbana oprema mora biti prijazna uporabniku, najboljše so umetne mase (granit, marmor, beton, kovina ... to so hladni materiali za sedenje) ali les.
- **KRIŽIŠČA** – manj kot je semaforjev, boljše je! S semaforji se mora pešec neprestano ustavljati (včasih čakanje predstavlja 50% celotnega časa poti), prekinitve pločnikov zaradi uvozov so neprimerne, nadhodi in podhodi samo, če prečkajo avtocesto.
- **ZUNANJI LOKALI** – možnost posedanja na prostem je vedno privlačna, obenem pa oživi zunanje površine.



Slika 18: 'Shared space' uporabljajo pešci, kolesarji in po potrebi avtomobili, Jan Gehl, Brighton (Landzine, 2011)

Ciljne skupine pri urejanju skupnih prostorov so najprej otroci in starejši – imajo največ interesa, da bi čas prebili zunaj. Nujno potrebna so otroška igrišča, voda, vrtički, klopi, piknik prostor in športna igrišča.

Urediti pešcono pomeni zapreti širše območje, ki je bilo pred tem dostopno za avtomobile. S tem se osvobodi vhode, neposredne fasade ob cestah in parkiriščih, dostope in prehodne poti. Zagotoviti pa je potrebno občasne dostope, intervencijske poti, predvsem pa uporabnike pripraviti na korenito spremembo (zagotoviti parkirišča).

Kot pravi J. Gehl za primer v San Franciscu – prebivalci so bili po potresu prisiljeni, da predhodni večpasovni bulevar začnejo začasno uporabljati kot promendo, a se je izkazalo, da bo tako ostalo za stalno, saj so prebivalci promenado bolj pozitivno sprejeli kot pa hrupno večpasovnico.

Če povzamem, prebivalci se izredno hitro prilagajajo, še posebej, če se situacija popravlja. Dobronamerna prenova s pravilnim postopkom bi težko neuspela. Potrebno pa je pristopiti s sodobnimi idejami, Ljubljana se namreč še vedno samo prenavlja, bolj redko pa načrtuje.

4 CILJI

4.1 CILJI PRENOVE ODPRTIH PROSTOROV STARIH SOSESK

Opisane zahteve oziroma cilji za uporabo posameznih elementov starejših sosesk so lahko osnova za načrtovanje glavnih smernic prenove vsake starejše soseske. Zahteve za posamezne elemente stremijo k čim bolj enostavnejši in kakovostni nadgradnji stanja.

Znotraj posameznega elementa se lahko pojavijo različne zahtevnosti prenove. Mali, srednji ali veliki poseg je odločitev povezana s količino sredstev, željami prebivalcev, možnostmi in strokovnim mnenjem. Ker je stanje različno, je njegova začetna ocenitev za posamezne elemente sosesk zelo pomembna.

Kaj opredeljuje posamezne elemente, je pokazala primerjava starih in novih sosesk. Sodobne soseske te zahteve izpolnijo že z upoštevanjem standardov, zato po navadi ponujajo veliko bolj obširen in kompleksen program in prostor. Za starejše soseske pa je potrebno najprej stremeti k prenovi osnov in šele nato poskusiti z vpeljavo kompleksnosti.

GLAVNI ELEMENTI

ZAHTEVE

Pozidane površine - Prepoznaven in skladen arhitekturni izraz posameznih sklopov.

SKLADNOST

Prometna shema - Jasna hierarhija sistema cest in pešpoti, s poudarkom na potrebah pešca in kolesarja.

DEFINIRANOST

Parkiranje - Logična izgradnja garaž z zadostnim številom parkirnih mest, razdalje prilagojene glede na velikost naselja.

PRENOVA

Vegetacija - Poudarek na pomenu zelenja v soseskah, dodelitev funkcije.

FUNKCIJA

Sistem odprtih površin - Pomladitev prostora v soseskah s ciljem, da služi soseski, vendar je obenem dostopen in prehoden.

FLUIDNOST

Program - Oživitev starih dejavnosti ali vpeljava novih, vse temelji na čim širši, vendar nezahtevni ponudbi.

RAZNOLIKOST

Življenje v soseski - Prebivalci morajo spet dobiti občutek, da lahko o svoji soseski sami odločajo in z zadovoljstvom v njih živijo, mestne službe pa jim pri tem pomagajo.

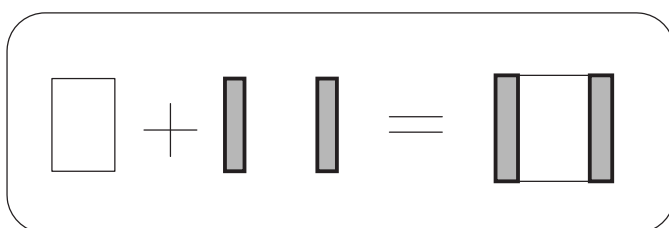
LOKALNA
INICIATIVA

Identiteta - Celotna soseska, tako s programi kot materialno, mora izražati zaključeno celoto, naselje dobi s tem prepoznaven značaj, prebivalci pa pripadnost.

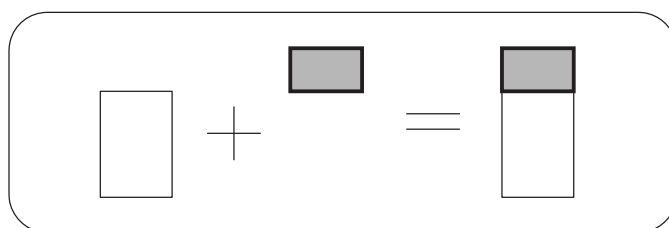
ZNAČAJ

Pozidane površine

Usklajevanje tipologij s pomočjo poenotenega oblikovanja zunanjega prostora ali možnost prenove in povečave stavb v bolj prepoznavne stavbne podenote naselja, če je to možno. (glej poglavje: 5.2 Prenova in dozidava). Pomembna je prepoznavnost posameznih sklopov (programsko in oblikovno).



ali



Slika 19: Shema nadgradnje pozidanih površin

MALO

Večja prepoznavnost naselja se lahko doseže že samo s prenovo fasad in njihovo smiselno uskladitvijo. Ostalo se rešuje s prenovo prostorov okoli blokov (enoten oblikovalski jezik).

SREDNJE

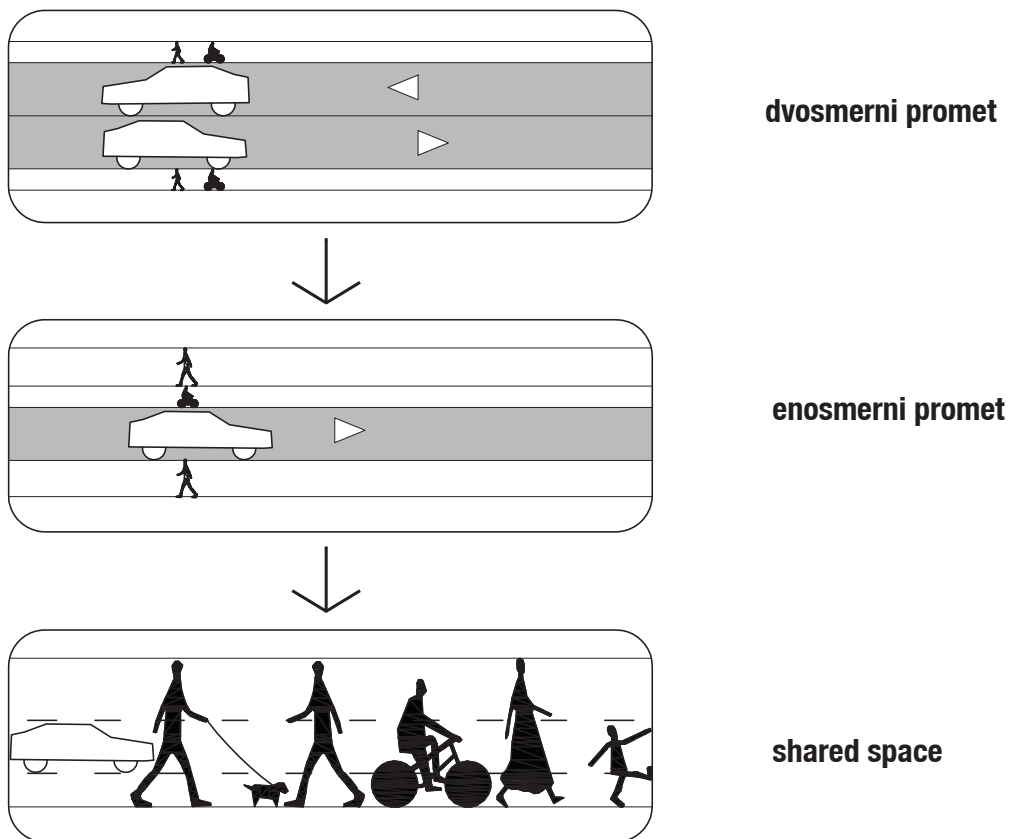
Dodane kvadrature in povečava stanovanj ali nadgradnja blokov dvignejo vrednost nepremičnin in lahko zmanjšajo stroške gradnje garaž. Tak poseg poveča število prebivalcev v soseski, zato je nujno, da se vse proste površine osvobodi avtomobilov. Nov zunanji ovoj lahko tudi poenoti posamezne podenote.

VELIKO

Nefunkcionalni del soseske se v primeru, da se mešajo lastništva, tipologije in kakovost blokov, podre. Novi prostori se nato izrabijo na tak način, da čim bolj primerno rešijo stanje v soseski (če primanjkuje zelenih površin, je tam smiselno načrtovati nove).

Prometna shema

Neprilagocene infrastrukturne površine potrebujejo jasno opredelitev, komu so namenjene, določena morajo biti območja za pešce in kolesarje ter hierarhija cest, prisotna mora biti težnja po čim bolj umirjenem prometu in čim večjem deležu pešcon. Stanovanjski bloki morajo imeti dostopne in opremljene vhode (potopni količki, rampe, zasaditve, stojala za začasno parkiranje koles).



Slika 20: Shema prometa

MALO

Ureditev pločnikov, dostopov v bloke in kolesarskih stez, če se presodi, da je sedanje stanje zadovoljivo.

SREDNJE

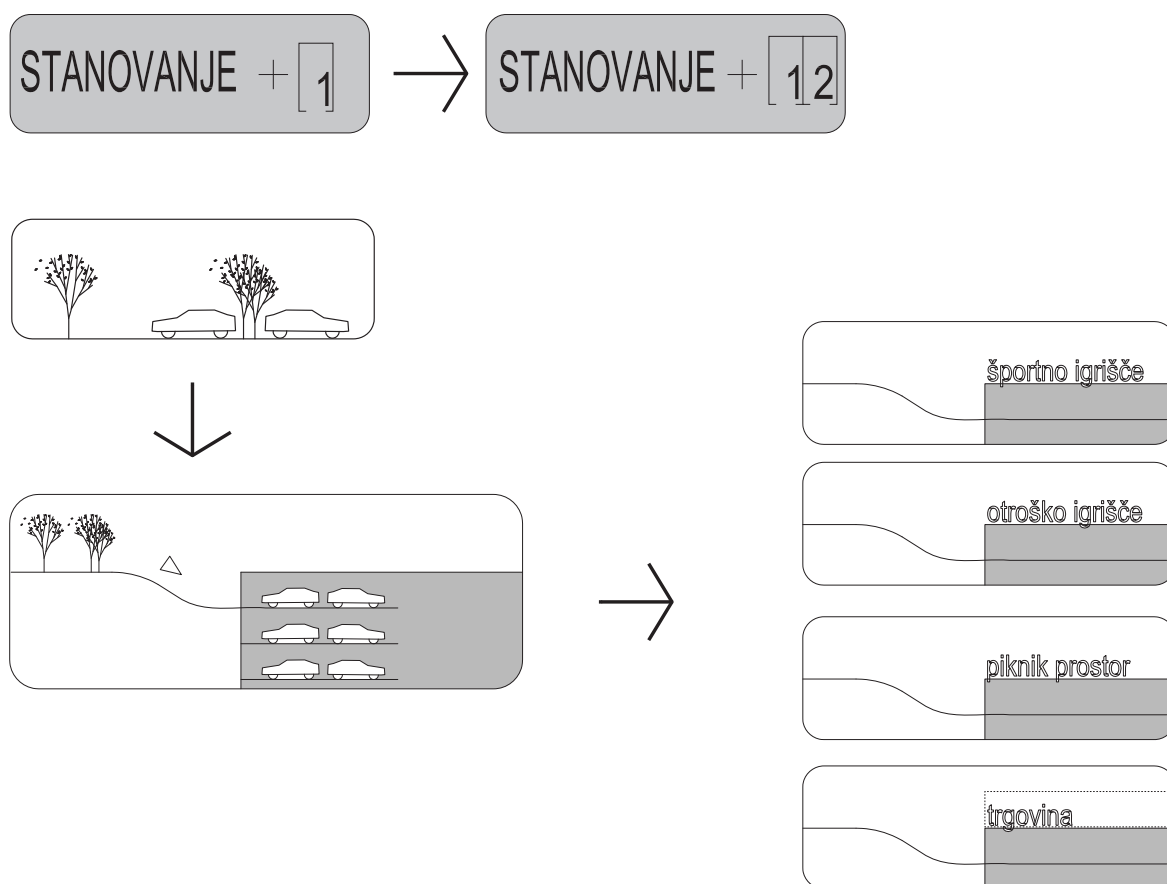
Definiranje glavnih (dvosmernih) in stranskih (enosmernih) prometnih cest. Posledično povečevanje območij za pešce in kolesarje ter umirjanje prometa z enosmernimi cestami.

VELIKO

Jedro soseske se zapre za promet s smiselnimi dostopi za dostavo, invalide in ostale potrebe, preureditev cest v tlakovane površine, kjer so avtomobili prisotni samo izjemoma. Parkiranje in ostali dostopi so organizirani v kletih in na obrobju sosesk.

Parkiranje

Potrebna je gradnja garažne hiše (ene velike ali več manjših), to je osnovni pogoj za prenovo. Gradnja parkirnih mest pod zemljo je dražja, vendar ne zapira prostora, še posebno kadar so razdalje med stavbnimi masami premajhne.



Slika 21: Shema novega sistema parkiranja

MALO

Poskuša se pridobiti/urediti 2 parkirni mesti na stanovanje.

SREDNJE

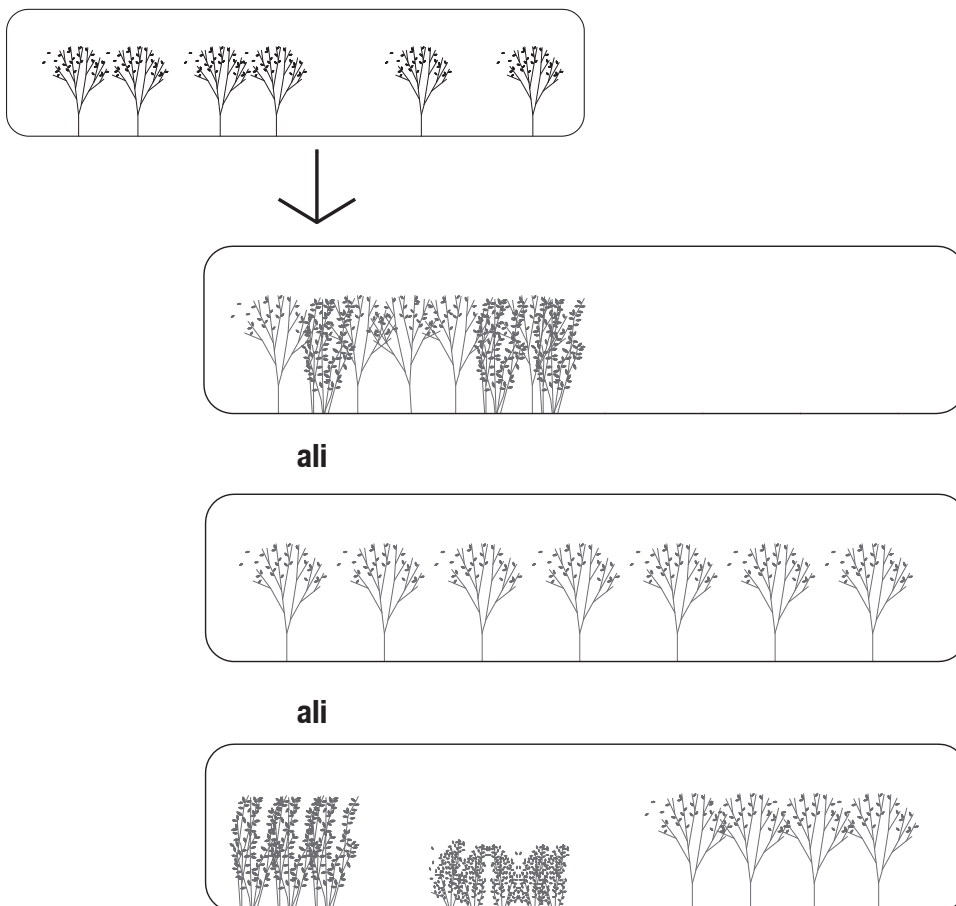
Kombinacija garaž in parkirišč v povezavi s programom, strehe garaž imajo lahko številne programe – otroška in športna igrišča, skupni prostori ali trgovina/fitnes/ostalo.

VELIKO

Vpelje se politiko enega avtomobila na stanovanje (izjemoma dveh) saj bližina mesta z javnimi prevozi in kolesarskimi stezami omogoča dovolj mobilnosti. S tako spodbudo bi bilo potrebnih manj garaž, počasi bi se lahko začeli približevati skandinavskim standardom. Celotno sosesko se uredi izključno za pešce in kolesarje, poveča se število avtobusnih povezav, garaže pa postavi na obrobje soseske.

Vegetacija

Potrebuje uskladitev s prenovo programa, jasen namen - grmovnice, pokrovnice, tratne površine, gruč, ki služijo kot pregrade, obrobe, poudarki, senca, drevored. Posamezna vrsta ali način zasaditve lahko služi kot povezovalni element med posameznimi podočji in daje s tem prepoznavnost celi soseski.



Slika 22: Shema funkcionalne uporabe vegetacije v stanovanjski soseski

MALO

Pomladi se vegetacijo, odstrani neprimerno zasajene grmovnice (te večinoma onemogočajo prehodnost).

SREDNJE

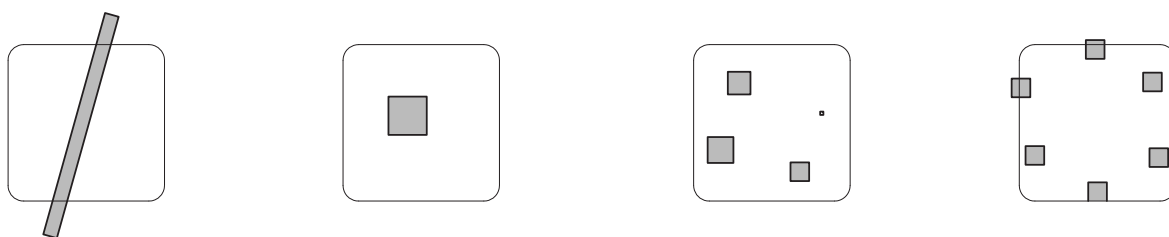
Smiselno se na novo (poleg zdrave odrasle drevnine) zasadi nove drevored, pokrovnice in grmovnice glede na funkcijo, tako da pripomorejo k reševanju situacije. (na primer: ločevanje skupnih prostorov od servisnih).

VELIKO

Povsem nov sistem odprtih površin v povezavi z načrtovanim zelenim sistemom s poudarkom na funkciji.

Sistem odprtih površin

Smiselno tvorijo sistem skupnih prostorov s programom, ki vključuje vse starosti v skupnosti in je dostopen vsem. Pomembni so prehodnost, preglednost in povezanost površin zaradi varnosti, obenem pa je tako jasno določena njihova meja in zagotovljena intima. Primer dobre prakse je že v analizah omenjeni Messestadt Reim, ki skupne prostore organizira glede na podenote, ker imajo določene programe, ljudje pa se lahko sami odločajo za posamezni predel glede na njihove potrebe. Mlade družine lahko izberejo v podenoti otroška igrišča, starejši prebivalci vrtičke, športne površine itd.



Slika 23: Sheme možnih razporeditev odprtih prostorov v stanovanjskih soseskah

MALO

Obstoječe površine se uredi čimbolj smiselno, obnovi se elemente in obogati program.

SREDNJE

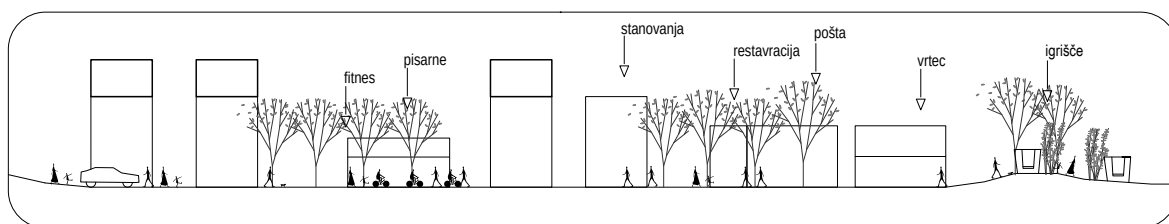
Smiselno se na novo določi programe, obnovi obstoječo opremo in se v čim večji meri vključuje zeleni sistem. Novo drevnino, pokrovnice, grmovnice se uporabi glede na funkcijo, tako da pripomorejo k reševanju situacije. (na primer: ločevanje skupnih prostorov od servisnih).

VELIKO

Povsem nov sistem odprtih površin v povezavi z navezujočim zelenim sistemom, glede na posamezno situacijo so novi odprti prostori lahko mreža manjših ali en velik prostor.

Program

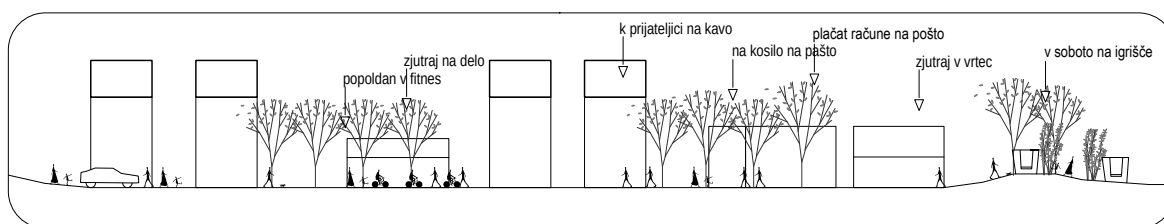
Dodatna dejavnost bi morala temeljiti na najbolj vitalnem elementu soseske. Razširitev ponudbe, tako programske kot prostorske, lahko močno vpliva na odnose, identiteto, popularnost in celo dviga vrednosti nepremičnin, predvsem pa izboljša kakovost življenja v soseski.



Slika 24: Shema programa, ki bi v soseski izboljšala bivalno kakovost

Življenje v soseski

Starejše soseske imajo veliko potenciala za dinamično življenje. Starejši prebivalci se med seboj poznajo, otroci in mladi v soseski obiskujejo šolo ali vrtec, nekateri so tam celo zaposleni. Največji problem omejevanja socialnega življenja je, če ni primernih skupnih prostorov. Potrebno je torej definirati, katere starostne skupine nimajo prostora, in katere programe je potrebno dopolnjevati, ali kako jih na novo vzpostaviti.



Slika 25: Shema - življenje v soseski

Identiteta

Kljub temu da so starejše soseske prepoznavne po določenih stavbnih elementih, v številnih primerih niso zaključene celote (Sendi, 2005). Ljudje se ne počutijo, kot da je to njihova soseska, saj mora ta kot celota predstavljati določeno območje s karakterjem in ne samo grajene strukture. Kot pravi Relph (1992), ki je pred skoraj dvema desetletjema zapisal, da so kraji tisti fragmenti človekovega okolja, kjer se prepletajo pomeni, aktivnosti in krajine. Želimo doseči ravnovesje med obstoječo in novo načrtovano identiteto kraja. S premišljenim načrtovanjem bi lahko v vsaki soseski dosegli nekatere prostorske značilnosti in pomagali, da odprt prostor dobi prepoznavnost, prebivalci pa s tem pripadnost svojemu okolju.

4.2 MERILA ZA NAČRTOVANJE ODPRTEGA PROSTORA NOVIH SOSESK

Merila, s katerimi vrednotimo soseske, so številna, vrednoti se bivalno kakovost, kvaliteto gradnje, vrednost nepremičnin, količino zelenja, odnos prebivalcev in podobno.

Sledeča merila so povzeta po doktorskem delu A. Zapušek (2009) z naslovom *Krajina kot dejavnik usmerjanja urbanizacije pri načrtovanju stanovanjskih naselij* in opredeljujejo bivalno kakovost soseske s psihološkimi in fizičnimi merili.

Spodaj naštetá merila veljajo za sodobne gradnje, izbrani primeri dobre prakse pa so bili v dizertaciji predvsem soseske na tujem, saj Slovenija v zadnjih dveh desetletjih ni dobila skoraj nobene nove soseske, zgrajena so bila v večini samo blokovska naselja z izrazito introvertiranim skupnim prostorom (večinoma zelo majhnim) ali dozidave k že obstoječim starejšim soseskam.

Cilji, ki sem jih opredelila kot vodilo predloga prenove odprtega prostora Savskega in Litostrojskega

naselja, so v primerjavi z merili bivanjske kakovosti zelo osnovni. Prenova v starejših soseskah pomeni najprej ureditev parkiranja in smiselne hierarhije cest, funkcionalen zeleni sistem in predprostore posameznih blokov, pri gradnji novih sosesk pa te našteje osnovne cilje dopolnjujejo (Zapušek, 2009):

Prepoznavnost stanovanjskega območja in njegov odnos do širšega prostorskega konteksta (katere prostorske prvine sooblikujejo prepoznavnost stanovanjskega območja)

Raznovrstnost programov (katere aktivne in pasivne dejavnosti omogoča stanovanjsko območje posameznikom in različnim interesnim skupinam)

Dostopnost programov (ali so programi dostopni v bližini in brez fizičnih barier)

Vzdrževanje stanovanjskega območja (vzdrževanje spodbuja uporabo prostorov za različne programe, ustvarja predstavo o bivališčih, ki jih odprt prostor obkroža in daje občutek varnosti in pripadnosti)

Možnost **spremljanja in razvoja** stanovanjskega območja (koliko lahko stanovalci sodelujejo pri razvoju svojega bivalnega okolja)

Možnost **razumevanja in raziskovanja** prostora (kakšen je odnos med elementi, ki omogočajo razvoj dejavnosti Rachel Kaplan in Stephen Kaplan (1989))

kompleksnost
skladnost
berljivost prostora
skrivnostnost

Občutje **intime** (kateri ukrepi omogočajo zadovoljitev človekove potrebe po psihološki varnosti v območju stanovanjske gradnje)

Starejše soseske tudi s prenovo ne dosežejo enakega nivoja bivalne kakovosti kot novozgrajene, vendar pa so ta merila naslednja stopnja v urejanju odprtega prostora, ki sledi po rešitvi osnovnih problemov v starejših soseskah in je povezano z oblikovanjem odprtih prostorov.

5 REFERENČNI PRIMERI

Referenčni primeri so izbrani zaradi posameznih elementov, ki so primer dobre prakse – vrednost po prenovi, organizacija mirujočega prometa, programska prenova in predlogi malih intervencij. Vsaka od teh sosesk ali prostorov ima kakovostne elemente, ki so lahko zgled za prenovu Savskega naselja.

5.1 MIRUJOČI PROMET

Soseska na severnem delu Kranja, Šorlijevo naselje, sestavljena iz srednje visokih blokov na Šorlijevi ulici (p+4) ima zelo jasno zasnovo. Osrednja os, ki je obenem tudi dostop do vseh sklopov soseske, je glavno območje parkiranja, ob njej so nanizane parkirne hiše (tripleksi) in zunanja parkirišča, medtem ko ožje asfaltirane ulice v obliki črke U predstavljajo peš dostope do vsakega sklopa blokov (3 bloki skupaj) obenem pa tudi dovozno pot. Prostor znotraj posameznega sklopa je namenjen otroškemu igrišču in odprti zelenici. Zaradi standarda, ki je predvideval eno vozilo na stanovanje, tudi v tem naselju primankuje parkirišč, vendar prebivalci vseeno spoštujejo pešcone med bloki. Vhodi v bloke so zato enostavno dostopni, parter okoli blokov pa je namenjen nasadom, za katere skrbijo prebivalci.



Slika 26: Shema in ortofoto posnetek Šorlijevega naselja v Kranju (kartografska podloga: Najdi.si, 2011)



Slika 27: Šorlijevo naselje v Kranju, organizacija prometa in peš dostopov v bloke (13. junij 2011)

5.2 PRENOVA IN DOZIDAVA

Francoski arhitekturni studio Lacaton Vasaal (Gili, 2006) ima številne študije prenov starejših blokov, kjer so stanovanja majhna in bi jim povečana kvadratura dvignila vrednost nepremičnine, posledično pa bi to imelo pozitiven vpliv tudi na celotno sosesko. Spodnje slike prikazujejo predlog prenove stanovanjskega bloka v Saint-Nazaire (Francija), najprej dodajanje zunanjih teras obstoječemu bloku, nato pa še dozidavo dveh stolpičev stanovanj, ki se povezujejo z zunanjim hodnikom, kar je tudi nova komunikacija za vse tri sklope. Pristop biroja je, da za najnižjo vsoto ponudijo največ (kvadratura pred materiali).



Slika 28: Tloris bloka pred - levo in po prenovi - desno (Lacaton & Vassal, 2011)



Slika 29: Slika bloka in predlog prenove (Lacaton & Vassal, 2011)

Tak predlog so na delavnici pri Anne Lacaton za litostrojske bloke izdelali študenti arhitekture v Ljubljani (slika 32 na strani 26). Na podoben princip bi se z razširitvijo bloka povečala obstoječa stanovanja, s prodajo stanovanj v stolpiču pa opravičila prenova.



Slika 30: Predlog prenove samskega doma v Litostrojskem naselju (Workshop Anne Lacton: Revitalisation, 2008)

5.3 STREHE GARAŽ

Ob povečani potrebi po parkirnih mestih dodatne garaže zavzemajo veliko prostih površin. Situacije, kjer zaradi drage gradnje garažnih streh, ki bi zdržale večjo težo zemljine, po navadi ostajajo velike prazne ploščadi, se lahko rešijo s členjenjem. Da bi pridobili prostor za visoko vegetacijo, se lahko načrtuje v garažnih hišah niše, kjer raste drevnina in ozelenjuje parter. S tem se doseže občutek, da je naselje še vedno dovolj zeleno. Takšen primer je soseska Ruski car (urbanistična zasnova: Mušič, Bežan in Stare), kjer so velike ploščadi, ki zaradi parkirišč v kletnih nivojih nimajo možnosti sajenja visoke drevnine, razčlenjenje z zasajenimi nišami.



Slika 31: Ploščad v soseski Ruski car, odprtine za drevnino in svetlobo v garaži (3. december 2011)

5.4 PROGRAMSKA PRENOVA

Projekt New Road Brighton, ki so ga naredili Landscape Projects & Martin Stockley, (Landzine, 2011) je bolj mestnega značaja kot soseska Savsko naselje, vendar je dober primer prakse glede glavnih intervencij v določen prostor, ki se ga zapre za promet. Novo tlakovanje, pločnik je kar celo cestišče, tako da ima pešec največjo prioriteto, občasni avtomobili (izključno samo za dovoz) pa se morajo tej hitrosti prilagoditi. Če je manj prostora, v soseski pridobimo dovolj dodatnih površin za sedala, kolesarske steze, umirjene koticke, kakšen lokal (v bližini nakupovalnih kapacitet). Pešec tako ni omejen na ozek koridor med cesto in fasadami hiš, trgovine in lokali pa lahko izkoristijo prostor za razširitev ponudbe.



Slika 32: Kolaž slik, ki prikazujejo stanje pred in po končanem projektu New Road Brighton (Gehl Architects, 2011)

5.5 ZAČASNE INTERVENCIJE

V soseski se lahko prenovi samo urbano opremo in pomladi obstoječi program, nato pa se prebivalcem in različnim skupinam ponudi ta prostor, da ga uredijo po svoji viziji (Prostorož, 2011). Mali vrtički, sedala različnih oblik, viseče mreže, igralna polja na tlaku, ležalniki, vse to lahko z majhnim finančnim vložkom doseže velik uspeh. Taki posegi po navadi ne potrebujejo gradbenega dovoljenja, le dodatna sredstva. V Ljubljani uspešno delujeta dve taki skupini: Prostorož in Pazipark!, ki s številnimi dogodki in intervencijami oživljata mestne prostore.



Slika 33: Kolaž slik nekaterih začasnih intervencij v Ljubljani, za katere je poskrbela skupina Prostorož (Prostorož, 2011)

6 STANOVANJSKE SOSESKE NA SLOVENSKEM

6.1 ZGODOVINSKI ORIS

Ljubljana se je v obdobju po vojni zaradi industrializacije hitro širila, potreba po gradnji novih stanovanjskih sosesk pa je zahtevala tudi nove urbanistične plane za celotno mesto. Glavna zasnova je bil policentrični razvoj mesta (in ne bipolaren, kot na primer Zagreb in Beograd) ob glavnih vpadnicah. Leta 1955 so v seminarju E. Ravnikarja razvili koncept urejanja mestnih krakov, na osnovi organizacijske sheme linearne razvoja vzdolž vpadnic. Ob vpadnicah naj bi se namreč zazidava zgostila z visokimi objekti, s čimer bi vpadnice pridobile urbano merilo.

Ravnikarjeva študija je temeljila na organizacijskem in programskem vidiku, model je bil funkcionalno razčlenjen na stanovanja v različnih tipih stavb, javne zgradbe, reguliran promet, predele za rekreacijo in veliko prostih zelenih površin. Socialni program naj bi vključeval prebivalce v stanovanjske četrti od 300 do 1000 stanovalcev, soseska pa naj bi bila prilagojena na 5000 prebivalcev (Mihelič, 1983). Te novejšje soseske (prve so bile zgrajene sredi šestdesetih let) z novimi oblikami so dale naseljem večjo identiteto, ki pa jih pri izrazito anonimnem prostoru starejših sosesk ni možno opaziti.

V prvih povojnih realizacijah so še močno vidni vplivi predvojne funkcionalizma, prav tako so opazne študije stanovanjske gradnje W. Gropiusa, kasneje pa predvsem doktrine CIAM-a (Košir, 2006). Takrat je bila kolektivna stanovanjska gradnja naravnana predvsem na kvantiteto in stanovanja za eksistenčni minimum, kasneje pa se je kvaliteta stanovanjske gradnje vse bolj povečevala. Začeli so se zgledovati po skandinavskih vzorih, saj so razvili humanejši pristop v urbanizmu in arhitekturi.

6.2 SAVSKO IN LITOSTROJSKO NASELJE

Savsko naselje (od leta 1958 naprej) in Litostrojsko naselje (od leta 1947 naprej) spadata po zasnovi in času v zgodnje povojno obdobje, kar se odraža tako v urbanizmu in stanovanjih, kot tudi v načrtovanju odprtega prostora. Savsko naselje ima mešano tipologijo, ki pa nima jasno opredeljenih privatnih in javnih odprtih prostorov, medtem ko ima Litostrojsko naselje izključno dve vrsti stanovanjskih objektov – p+3 in p+6, po vzoru arhitekture W. Gropiusa. Prav tako so neizrazito organizirani skupni prostori, ni vidnega koncepta stavbnega bloka ali stanovanjske ulice, kar je v šestdesetih z Ravnikarjevo študijo postalo močno vodilo pri načrtovanju sosesk.

Savsko naselje

Savsko naselje (nekdaj tudi Savska kolonija) je prvo po drugi svetovni vojni zgrajeno blokovsko stanovanjsko naselje v Ljubljani. V njem so prvič v prestolnici načrtovali zunanje proste površine tudi s stališča uporabnega stanovanjskega okolja in ne le po funkcionalnosti posamičnih stanovanjskih blokov. Naselje je po modernističnih načelih urbanistično zasnoval Edvard Ravnikar. Rasti je pričelo v prvih povojnih letih s postavitvijo enonadstropnih stanovanjskih hiš.

V petdesetih letih 20. stoletja se je naselje dograjevalo. Za dokončno dograditev in ureditev naselja je bil leta 1958 pripravljen zazidalni načrt, ki je naselju dal zaokroženo podobo in organiziranost po nekaterih načelih stanovanjskih sosesk. Dobilo je nov prostorski poudarek s postavitvijo petih stolpnic, prvih v Ljubljani. Stolpnice stojijo ob robu Savskega naselja, ki so ga začeli graditi v 50. letih po urbanističnih načrtih Edvarda Ravnikarja. Arhitekta Ilija Arnautovič in Milan Mihelič sta načrtovala stanovanjske stolpnice. V stolpnicah sta predstavila koncept novega, za tisti čas revolucionarnega tipa stanovanja, krožnega stanovanja s središčnim sanitarnim jedrom.



Slika 34: Savsko naselje v času izgradnje in takoj po njej, Ljubljana (Arhitekturni vodnik, 2011)

Litostrojsko naselje

Kompleks metalurškega podjetja Litostroj je bil ena prvih in največjih investicij v povojni Jugoslaviji. Podjetje je bilo ustanovljeno z vladno odločbo leta 1946 in je imelo v času nastanka velik gospodarski in simbolni pomen. Kompleks se razteza vzdolž današnje Litostrojske ceste, ki je oblikovana kot široka štiripasovna avenija. Nastal je na skoraj nepozidanem območju ob železniški progi, v neposredni bližini ene od glavnih mestnih vpadnic, Celovške ceste. Zasnovan je kot industrijsko vrtno mesto. V skladu z načeli coniranja je razdeljen na cono proizvodnje, cono stanovanj in cono rekreacije. Cone so med sabo ločene s cesto in progo. Severno od proge sta cona proizvodnje in cona rekreacije. Cona proizvodnje je pozidana s tovarniškimi halami, med katerimi so bile velike pozornosti strokovne javnosti deležne predvsem tiste, ki so bile zgrajene prve, med leti 1949 in 1953. V coni rekreacije stoji v zelenje potopljena industrijska šola z dijaškim domom. Cona stanovanj južno od železniške proge navkljub svoji starosti stanovalcem še danes nudi visoko kvaliteto bivalnega okolja, bloki so zgrajeni po načrtih Eda Mihevca, na obeh straneh Litostrojske ceste. Za to cono je arhitekt zasnoval dva tipa stanovanjskih blokov in samski dom, ki predstavlja njegovo najbolj uspelo in prepoznavno stavbo litostrojskega kompleksa (Budkovič, 2010).



Slika 35: Litostrojsko naselje v času izgradnje in takoj po njej, Ljubljana (Bernik S., Brejc T., 2011)

7 PREDLOG PRENOVE

7.1 LEGA

Obe naselji ležita v severni polovici Ljubljane, Savsko naselje je bližje centru, Litostrojski bloki pa bližje obvoznici, oba sta znotraj zunanjega ringa. Naselji imata dobre povezave s centrom in okolico z ljubljanskim potniškim prometom, saj ob naselju ustavljajo številne avtobusne proge.



Slika 36: Shema in ortofoto posnetek lokacije obeh naselij (kartografska podlaga: Najdi.si, 2011)

7.2 KONCEPT

Prvi del diplomske naloge služi kot projektna naloga, saj se na ta način kriteriji za prenovu sosesk (ali drugih prostorskih rešitev) preverijo tudi v praksi. Opredelitev ciljev (projektna naloga) je ključna za vsak koncept prenove, cilji pa se v prakso vključujejo na različne načine.

Soseski se po dotrajanosti in problemih razlikujeta, zato sta tudi predlagani rešitvi različni, vendar upoštevata glavne zahteve glede ureditve garaž, parkirnih mest, pešpoti, vhodnih ploščadi pred bloki, urejanja odprtih prostorov ...

Ko sem pri splošnih ciljih napisala tri možnosti glede intenzitete prenove, sem to upoštevala tudi pri svojih predlogih.

(S - Savsko naselje, L - Litostrojsko naselje)

Pozidane površine

S malo - samo prenova fasad

L srednje - možna nadzidava ali dozidava posameznih stanovanjskih objektov

Prometna shema

S srednje - krožen enosmeren sistem cest, dostopen samo za dostavo in stanovalce

L srednje - dostopi pred stanovanjske objekte organizirani kot 'shared space'

Parkiranje

S srednje - gradnja garažnih hiš

L srednje - gradnja podzemnih garažnih hiš

Vegetacija

S srednje - ohranitev obstoječe vegetacije in po potrebi dodajanje nove

L veliko - skoraj povsem nova intenzivna zasaditev po celotni soseski, ohranja se tudi obstoječe

Sistem odprtih površin

S malo - obstoječe se prenovi ali poveča

L srednje - nova tekaška steza, ki povezuje glavne odprte površine v soseski

Identiteta, program in življenje v soseski izhajajo iz zgoraj naštetih kriterijev in so med seboj povezani. Pri vsem tem pa je pomembno, da se kriterije upošteva kot okvir, ta pa se mora prilagajati posameznim situacijam, zato so analize ključnega pomena.

7.3 PREDLOG PRENOVE SAVSKEGA NASELJA

PROMET IN GARAŽNE HIŠE Zaradi mešane tipologije v Savskem naselju novi predlog prenove predvideva čimbolj smiselne podenote s krožno zasnovo prometa. Garažne hiše so razporejene na več lokacij, te so v večji meri podzemne – v štirih garažah se lahko pridobi približno 1570 parkirnih mest – vseh stanovanj v obravnavanem območju je 1748 (štetje zvoncev), obstoječih garažnih boksov pa je 730 – število garaž se torej podvoji, možno pa je še pridobiti skoraj 500 parkirnih mest z dodajanjem etaž v garažah (če je to potrebno). Na strehah garaž se predvideva različne programe – trgovina in manjši lokali, športna in otroška igrišča, prosta površina (ohranitev prejšnjega stanja) ter poslovni prostori. S 1570 parkirnimi mesti ne dosežemo standarda dveh parkirnih mest na stanovanje, vendar je potrebno upoštevati dejstvo, da so to zelo majhna stanovanja, blizu središča mesta, ki velikokrat ne potrebujejo dveh parkirnih mest.

PEŠCI IN KOLESARJI Pešci in kolesarji poleg tega, da lahko vse krožne enosmerne ceste uporabljajo kot pešpoti in kolesarske steze (avtomobili so v podrejenem položaju), koristijo tudi na novo dodane steze, ki služijo le pešcem ter intervenciji. Te steze poskušajo čim bolje povezati različne bloke in skupne površine, ob njih pa bi bili lahko organizirani skupni prostori (piknik) ali elementi za zunanji fitnes, na travnih površinah ob stezi pa ponujen dodatni program z vodenjo telovadbo, priložnostne delavnice ali otroška igrala.

‘SHARED SPACE’ Skupne površine, oziroma ‘shared space’ so glavni koncept urejanja vseh javnih tlakovanih površin v soseski. Pozitivna lastnost površin, ki si jih vsi uporabniki delijo, je umiritev prometa, oživitve prostorov pred blokmi, okoli šole in ostalih objektov, saj bi bila ta območja v čim večji meri namenjena samo dostavi in intervenciji in bi bilo zadrževanje zunaj varno obenem pa tudi prijetno.

PROGRAM Obdelava v merilu 1:1000 ne predvideva določenih elementov in površin za različne programe, ampak samo območja, kjer se različni programi odvijajo. Manjše merilo bi nato bolj podrobno oblikovno in programsko definiralo novo stanje.

V Savskem naselju so izrazita tri območja:

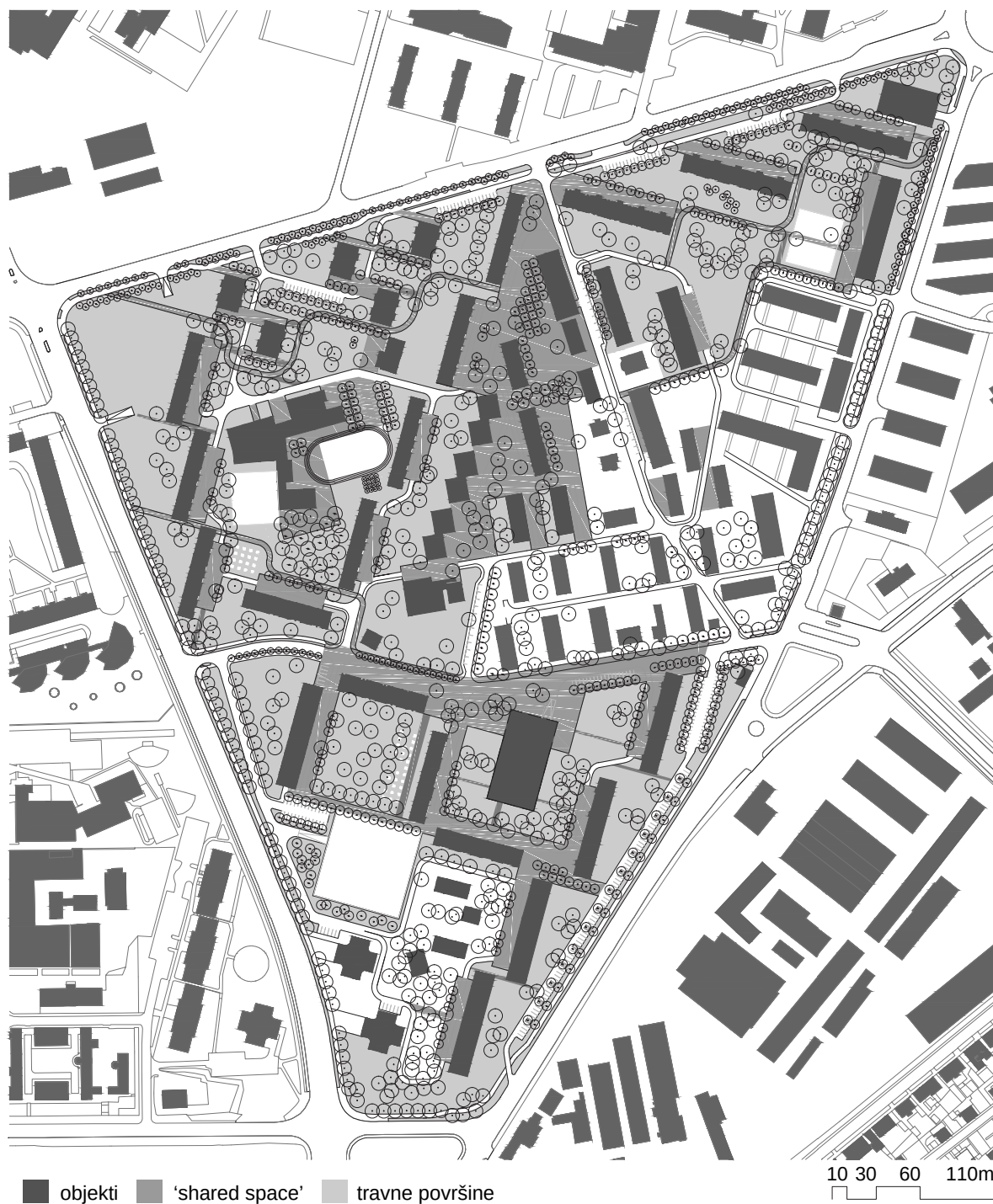
- šola
- območje med vrtcem in Linhartovo cesto
- trgovina v centru naselja

V zasnovi je predviden še en (četrti) predel na severovzhodu naselja z otroškim igriščem, zimskim sankališčem in športnimi igrišči. Ta predel je izrazito introvertiran, saj v bližini ni nobene ceste in je zato najbolj varen.

VEGETACIJA Ohranitev drevnine v soseski je pomembna v primerih, kjer bi se lahko drevnino vključilo v tlakovane površine, drugje pa bi nove linearne zasaditve nakazovale glavne poteze novih ureditev. Zelo izrazito so z drevoredi (obstoječimi in novimi) zasajene glavne ceste, ki omejujejo Savsko naselje (Linhartova, Šmartinska in Topniška cesta).

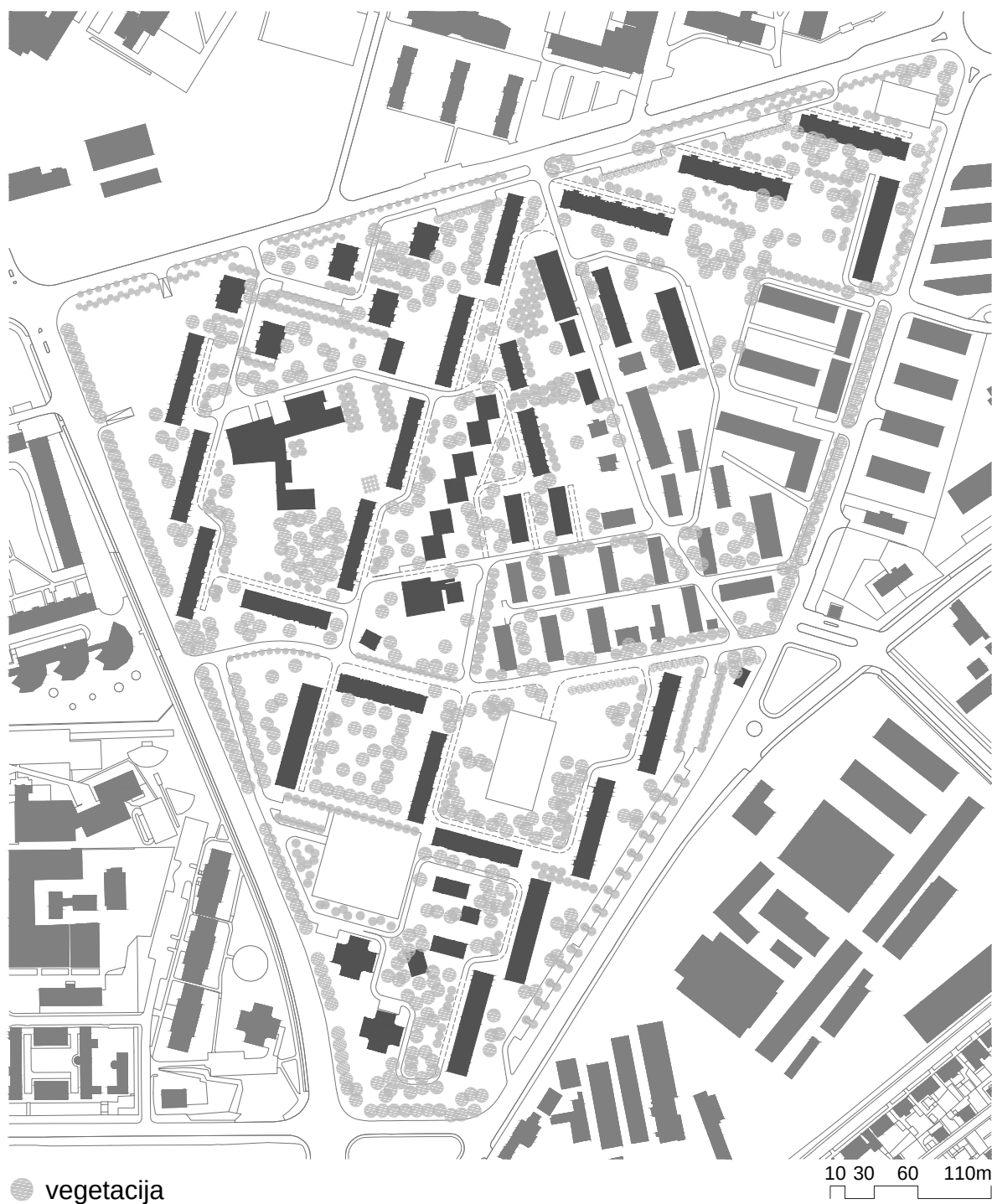
Površina Savskega naselja: cca. 2,457 km²

Situacija



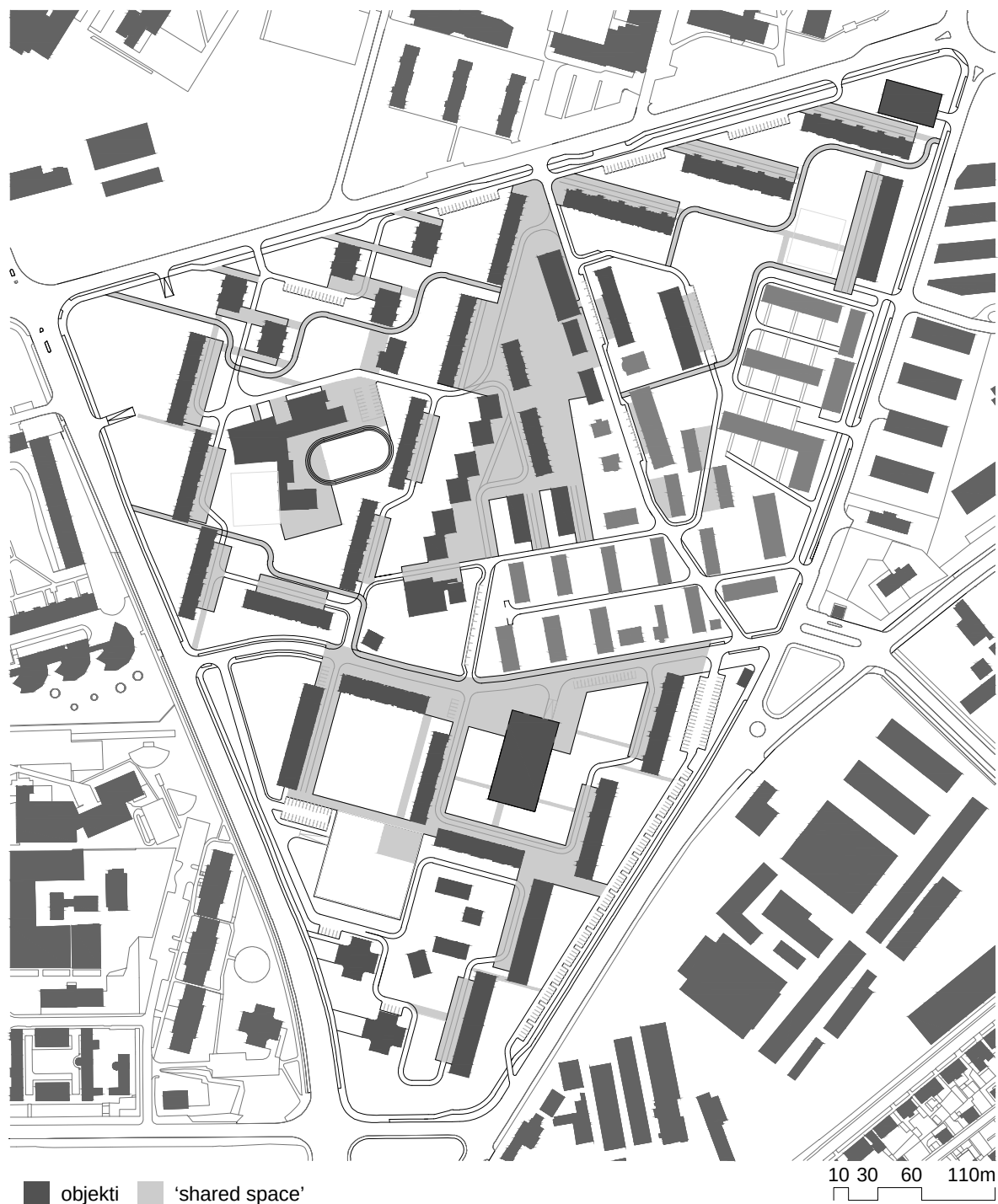
Slika 37: Shema nove situacije Savskega naselja za konkreten predlog prenove

Vegetacija



Slika 38: Shema odstranjene in dodane drevnine v Savskem naselju

Sistem cest



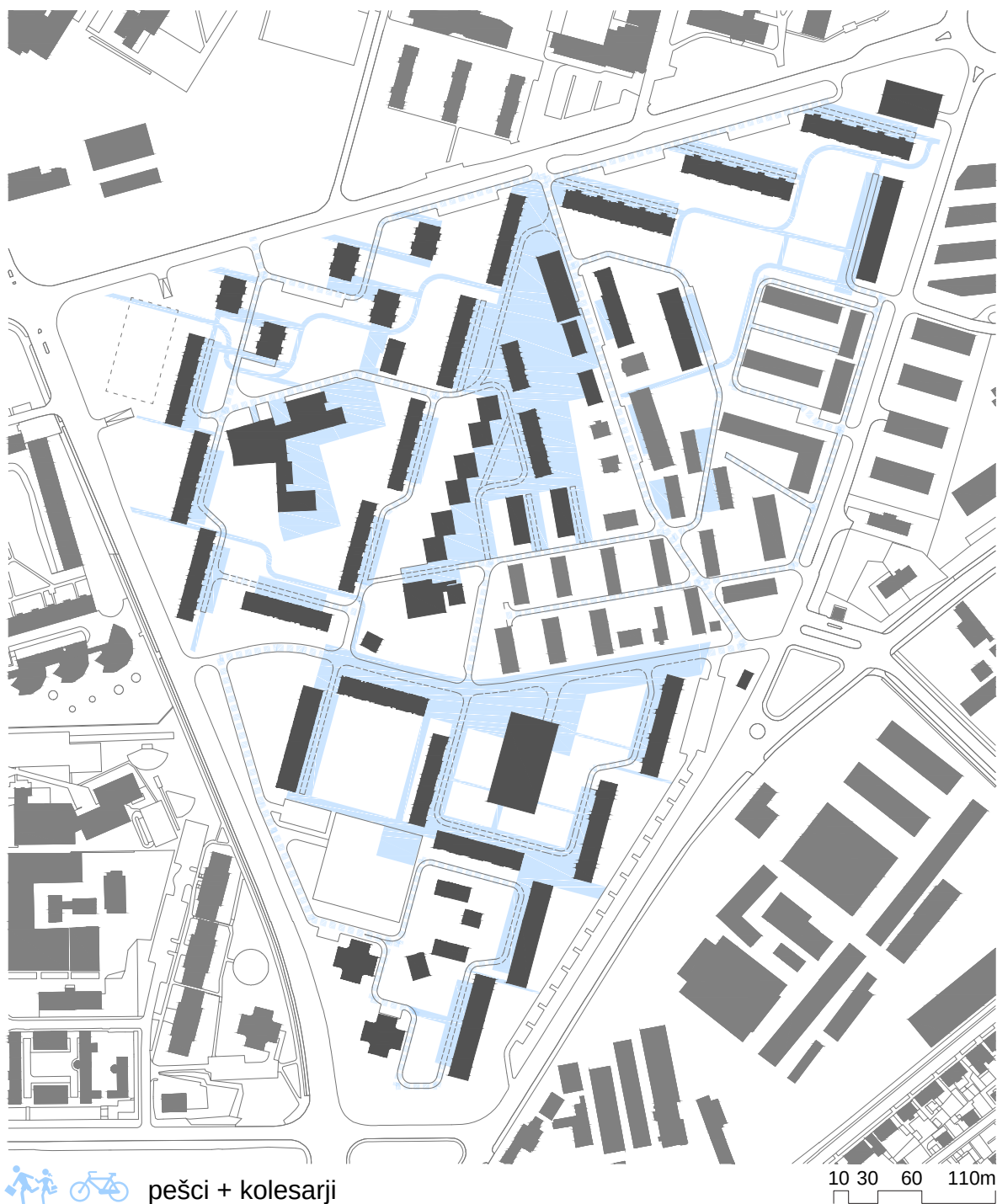
Slika 39: Shema novega sistema cest v Savskem naselju

Funkcija



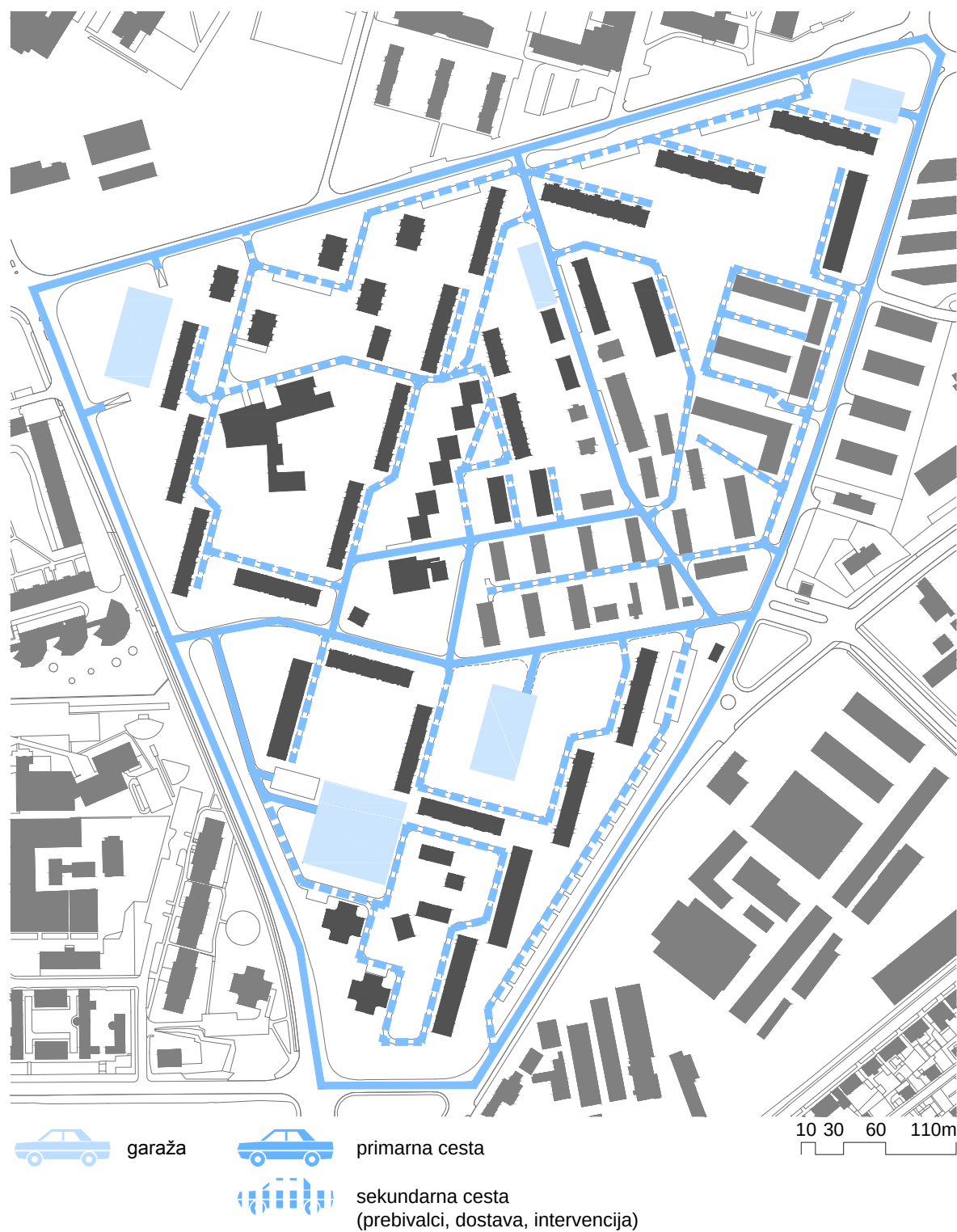
Slika 40: Shema funkcij v Savskem naselju

Pešci in kolesarji



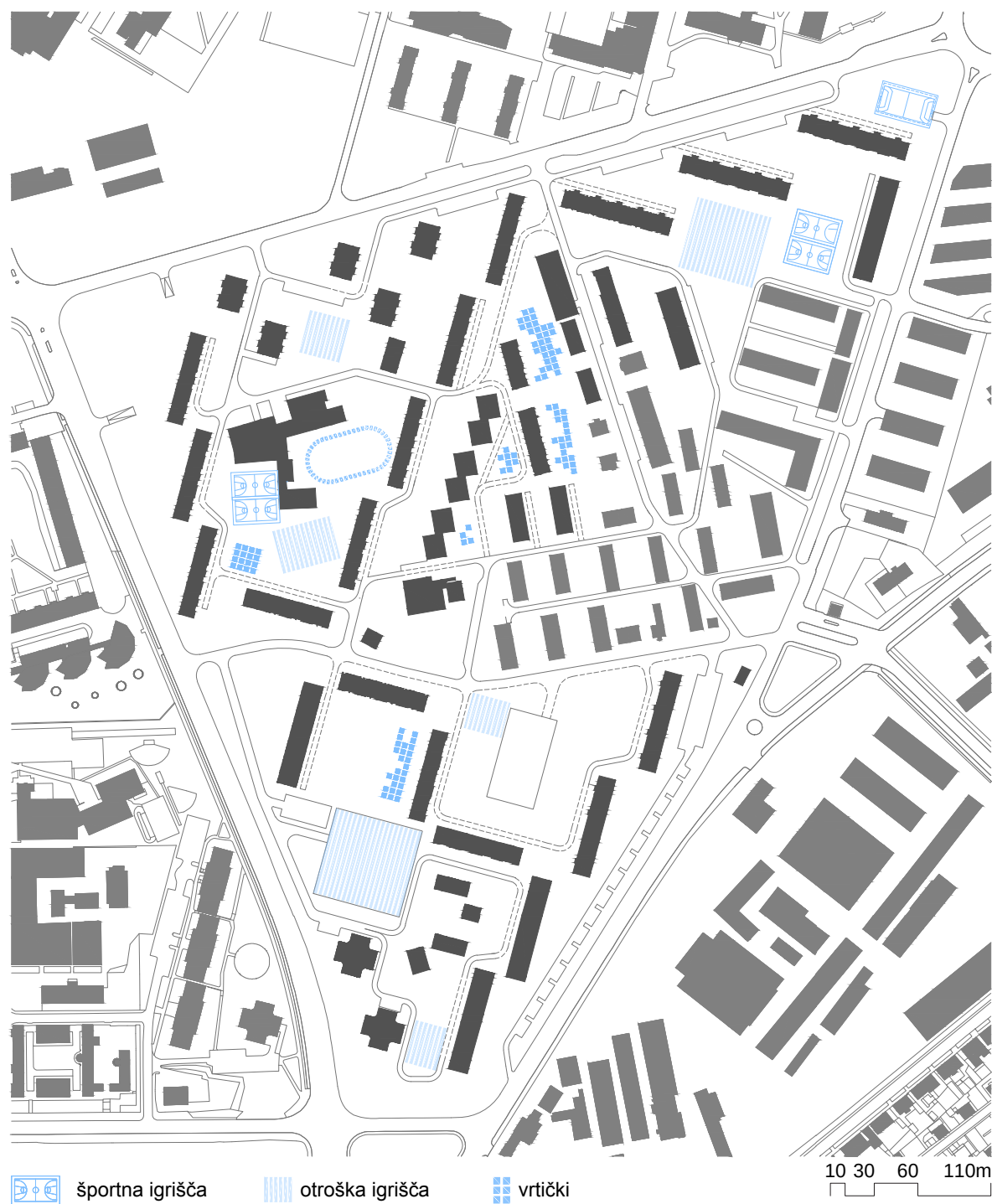
Slika 41: Shema pešcev in kolesarjev v Savskem naselju

Avtomobilski promet



Slika 42: Shema prometa v Savskem naselju

Druge namenske površine



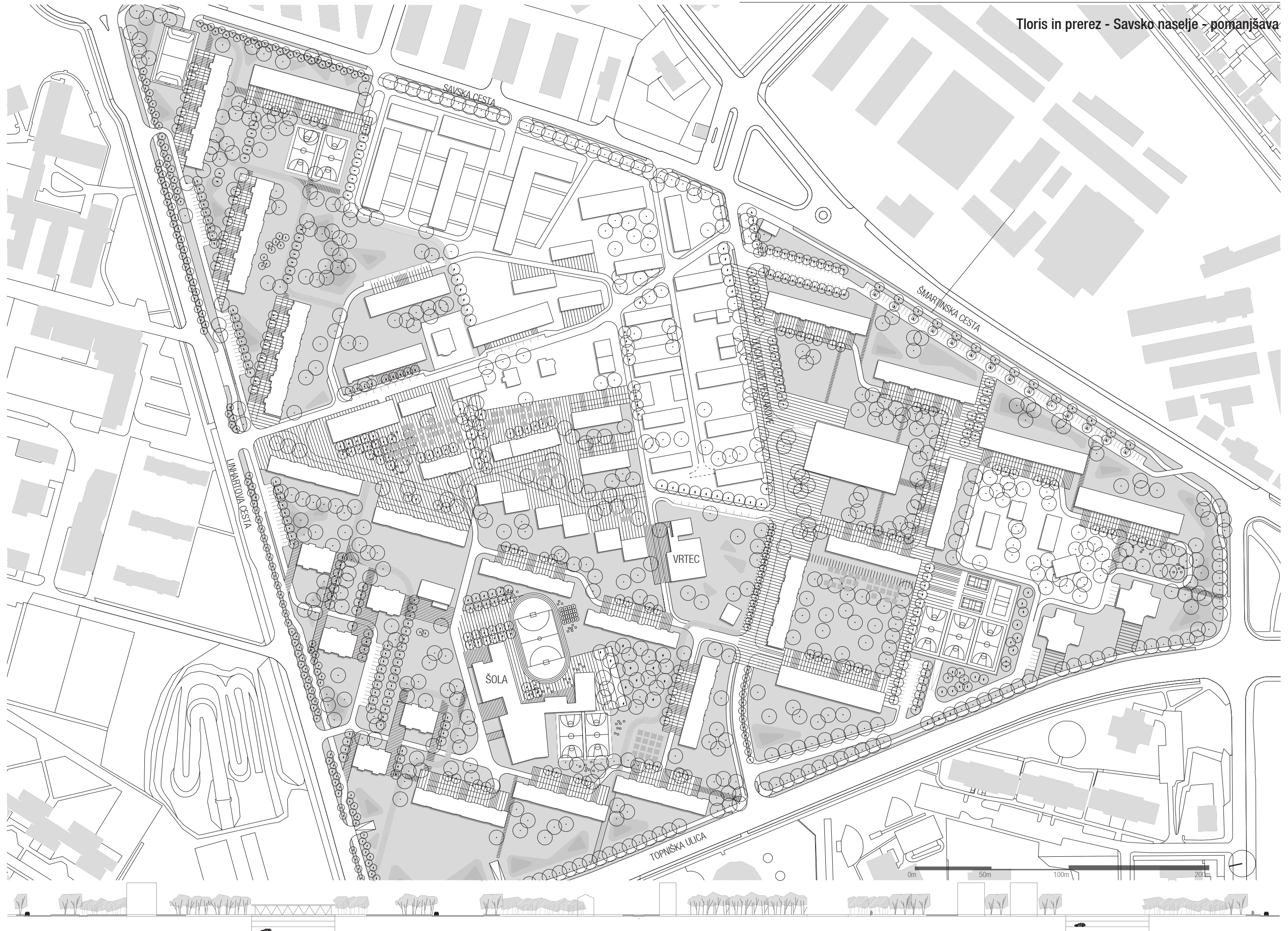
Slika 43: Shema namenskih površin v Savskem naselju

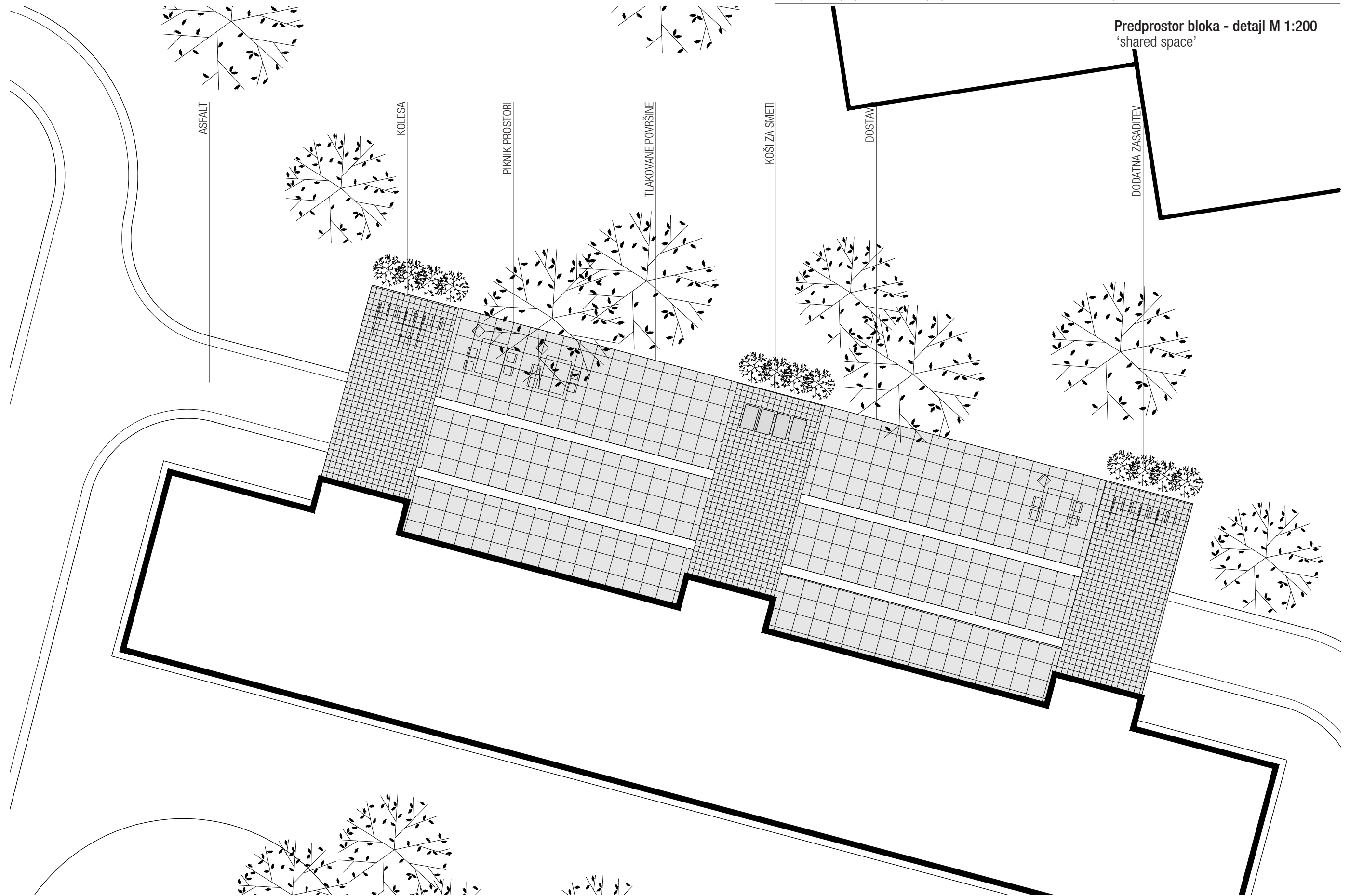
Vegetacija – posegi



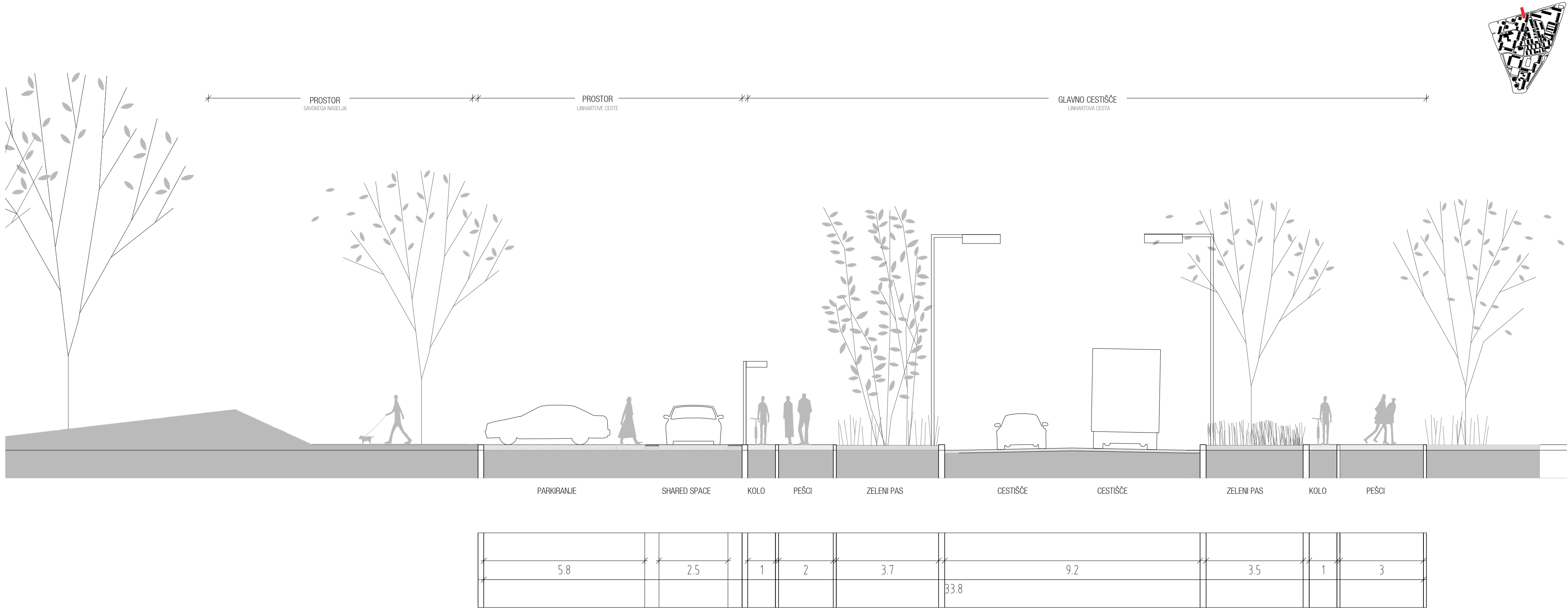
Slika 44: Shema odstranjene in dodane drevnine v Savskem naselju

Tloris in prerez - Savsko naselje - pomanjšava





Značilni prerez - Linhartova cesta M 1:100

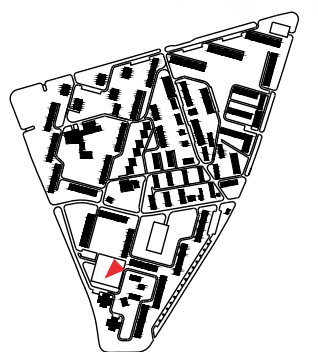


Aksonometrija - Savsko naselje



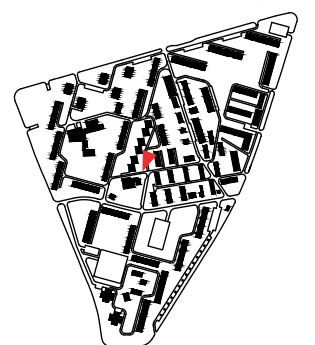
Prostorski prikaz

Na strehi nove garaže urejene površine za športne dejavnosti in otroško igro se nadaljujejo v pol zaprte atrije med bloki. Tam so organizirani vrtički, vzdrževana trata in nova trgovina z garažo v kleti. Drevnina se v večji meri ohranja ali pomlajuje, novo pa se dodaja, kjer je potrebno.



Prostorski prikaz

Najbolj neurejeni predel v naselju bi z novim skupnim prostorom dobil novo priložnost. Tlakovane površine večinoma zaprte za promet, razen dostavo, vrtički, urejeni vhodi in prostor za varno otroško igro, so najpomembnejši elementi predlagane ureditve.



7.4 PREDLOG PRENOVE LITOSTROJSKEGA NASELJA

PROMET IN GARAŽNE HIŠE Litostrojsko naselje je po obsegu skoraj polovico manjše od Savskega, zato je tudi prometna shema enostavnejša, saj so bloki postavljeni linearno. Tudi orientacija v soseski je zaradi linearne postavitve blokov lažja. Glavne tri ulice so dvosmerne in omogočajo dobro pretočnost prometa, bloki pa imajo dostope v sklopu predprostorov in niso prevozni. Garaža je ena, centralna za celotno sosesko (deljena na dva dela, vsak s svojim vhodom), le štirje bloki čez Litostrojsko cesto imajo ločeno garažo – linearna na hrbtni strani blokov v ozkem delu, da prebivalcem ni potrebno prečiti Litostrojske. Pridobi se približno 860 parkirnih mest, gospodinjstev naj bi bilo približno 744 (štetje zvoncev v naselju), po potrebi je možnih tudi dodatnih 252 parkirnih mest. Lastnikom številnih pritličnih garažnih boksov se parkirna mesta zagotovi v novih garažah, saj stare z neracionalno izrabo prostora zasedajo kakovostne površine v parterju.

PEŠCI IN KOLESARJI Celotno naselje je preprejeno s sistemom tlakovnih površin, med seboj jih povezujejo steze, ena od teh je krožna (ta poteka tudi mimo šole in je dolga 1,2km, kar je polovica dolžine za Cooperjev test). Prebivalci imajo zato veliko alternativnih poti in se lahko izognejo uporabi pločnikov ob prometnih cestah.

‘SHARED SPACE’ Glavna ulica je Litostrojska, ki se na koncu priklapi na Celovško, in je najbolj prometna, zato je tudi prostor ob njej bolj mestno urejen (tam se nahajajo nekateri manjši poslovni prostori v pritličju blokov). Celoten pas ob Litostrojski je tlakovan in dostopen za avtomobile (bočno parkiranje za stranke poslovnih prostorov), popolno nasprotje pa je preostali del soseske, ki ima tlakovane površine samo v predprostorih bloka in na garažni strehi, kjer je večnamenska površina.

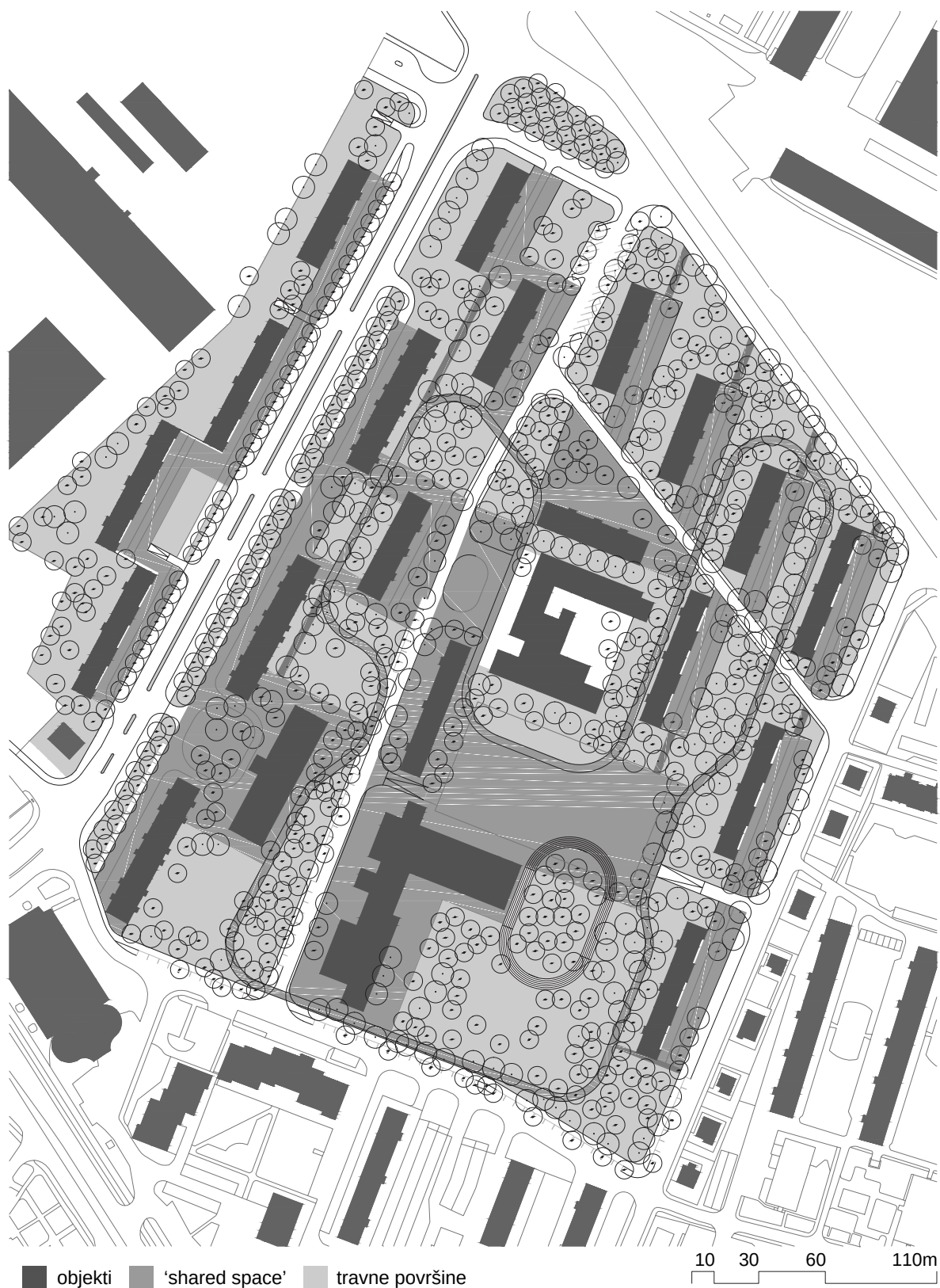
PROGRAM Litostrojsko naselje ima dva pola, eden je s poslovnimi prostori in trgovino ob Litostrojski cesti, drugi pa je znotraj soseske ob šoli in vrtcu, ki sta zelo umaknjena od prometnic. Predlog prenove predvideva dodatne prostore za manjša igrišča in vrtičke razdrobljeno po naselju, ohranja pa glavni dve coni.

Predlagam, da se program v samskem domu ob Litostrojski spremeni, da se ga prenove kot dijaški ali študentski dom (zaradi majhnih sob) in nameni pritlične ter polkletne prostore za poslovno dejavnost (kopirnice, lokali, knjižnica, trgovina ...).

VEGETACIJA Ker je naselje izrazito linearno zastavljeno in orientacija v prostoru enostavna, je drevnina zasajena prosto, vendar zelo gosto. Na ta način bi soseska dobila spet videz naselja v gozdu, po zgledu skandinavskih sosesk iz šestdesetih let. Ker pa je glavna Litostrojska cesta skozi naselje bolj mestnega videza (v pritličjih blokov so poslovni prostori), so ob njej predvideni drevoredi.

Površina Litostrojskega naselja: cca. 1,215 km²

Situacija



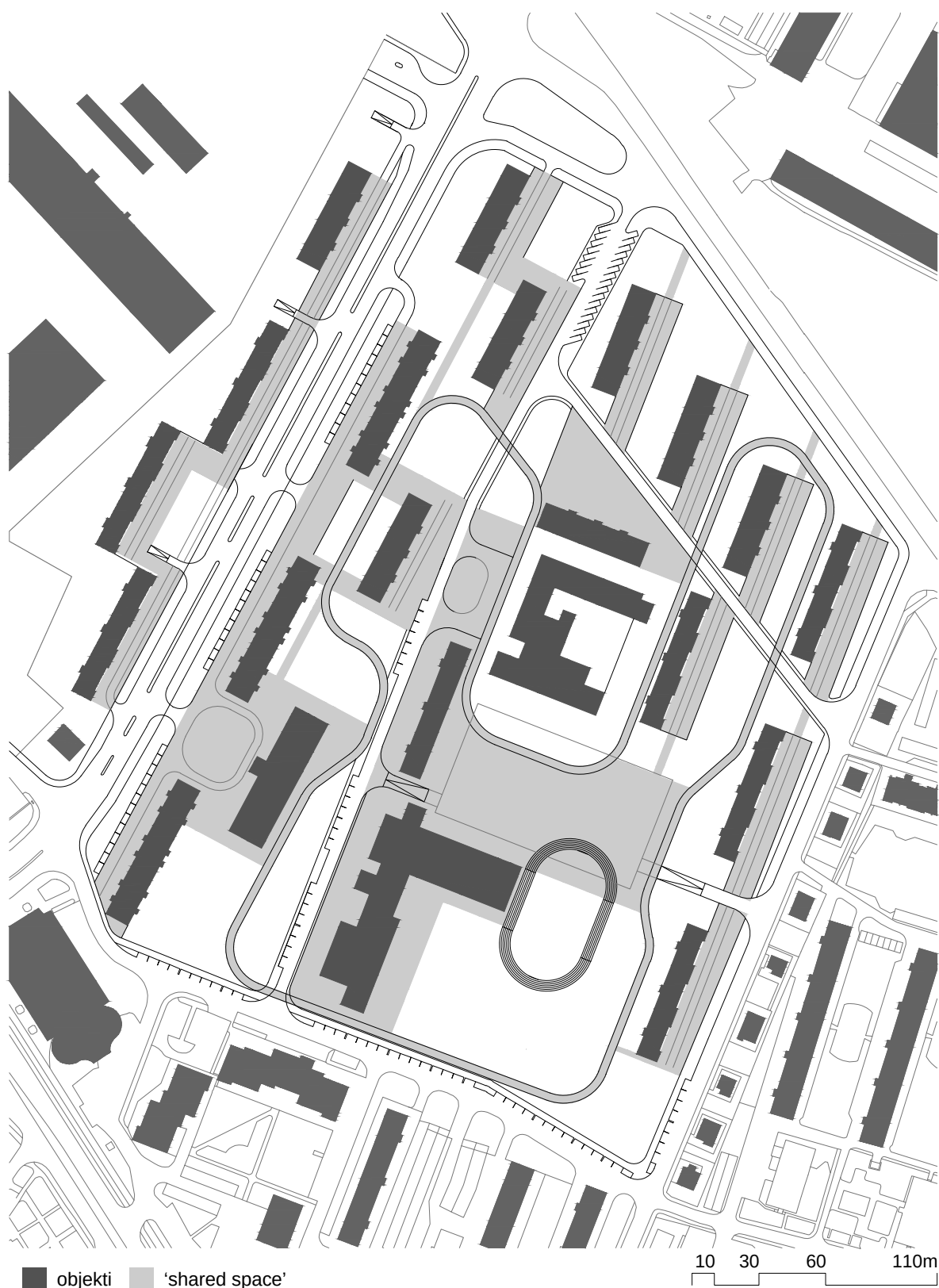
Slika 45: Shema nove situacije Litostrojskega naselja za konkreten predlog prenove

Vegetacija



Slika 46: Shema obstoječe in nove vegetacije v Litostrojskem naselju

Sistem cest



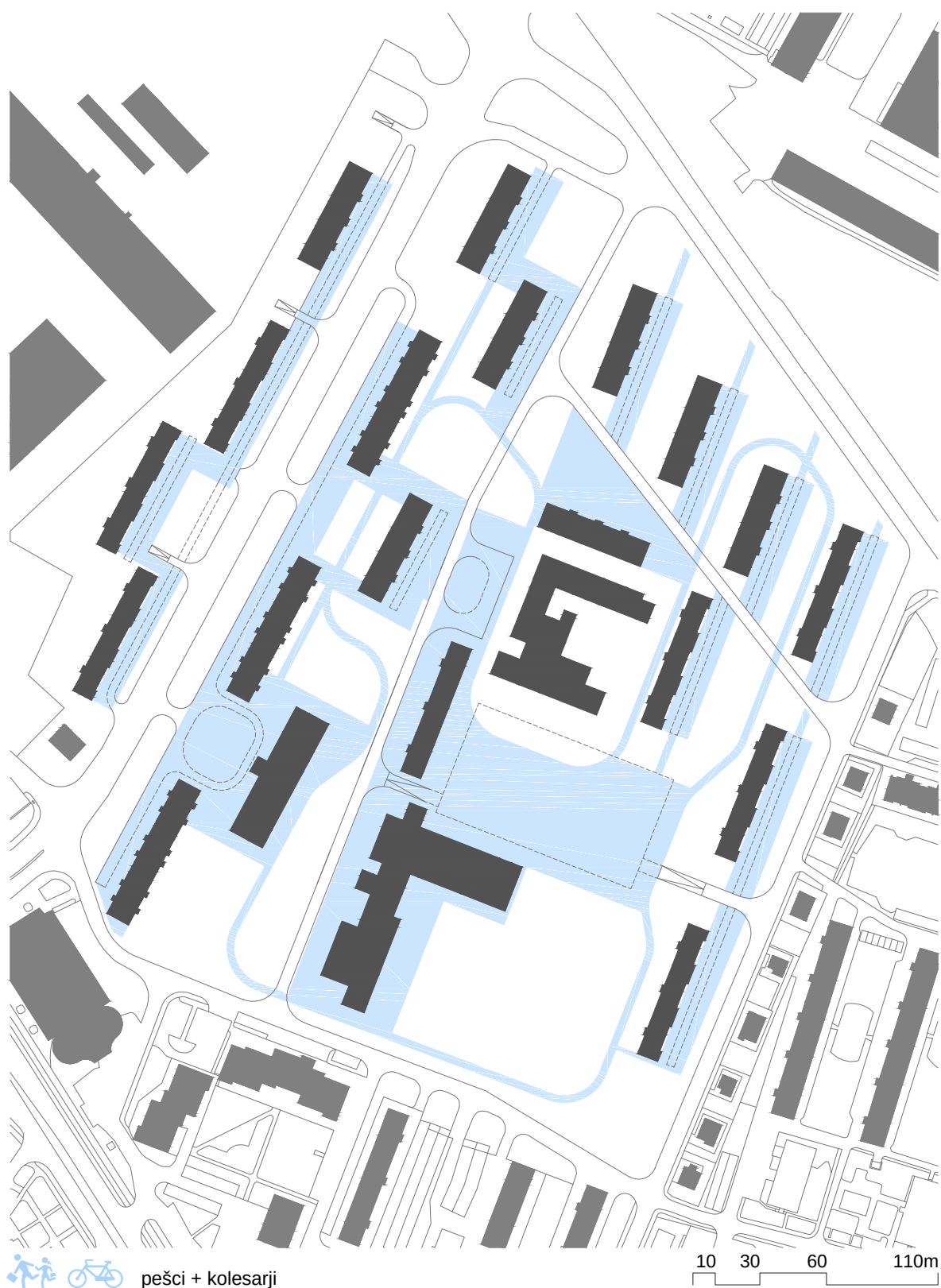
Slika 47: Shema sistema cest v Litostrojskem naselju

Objekti



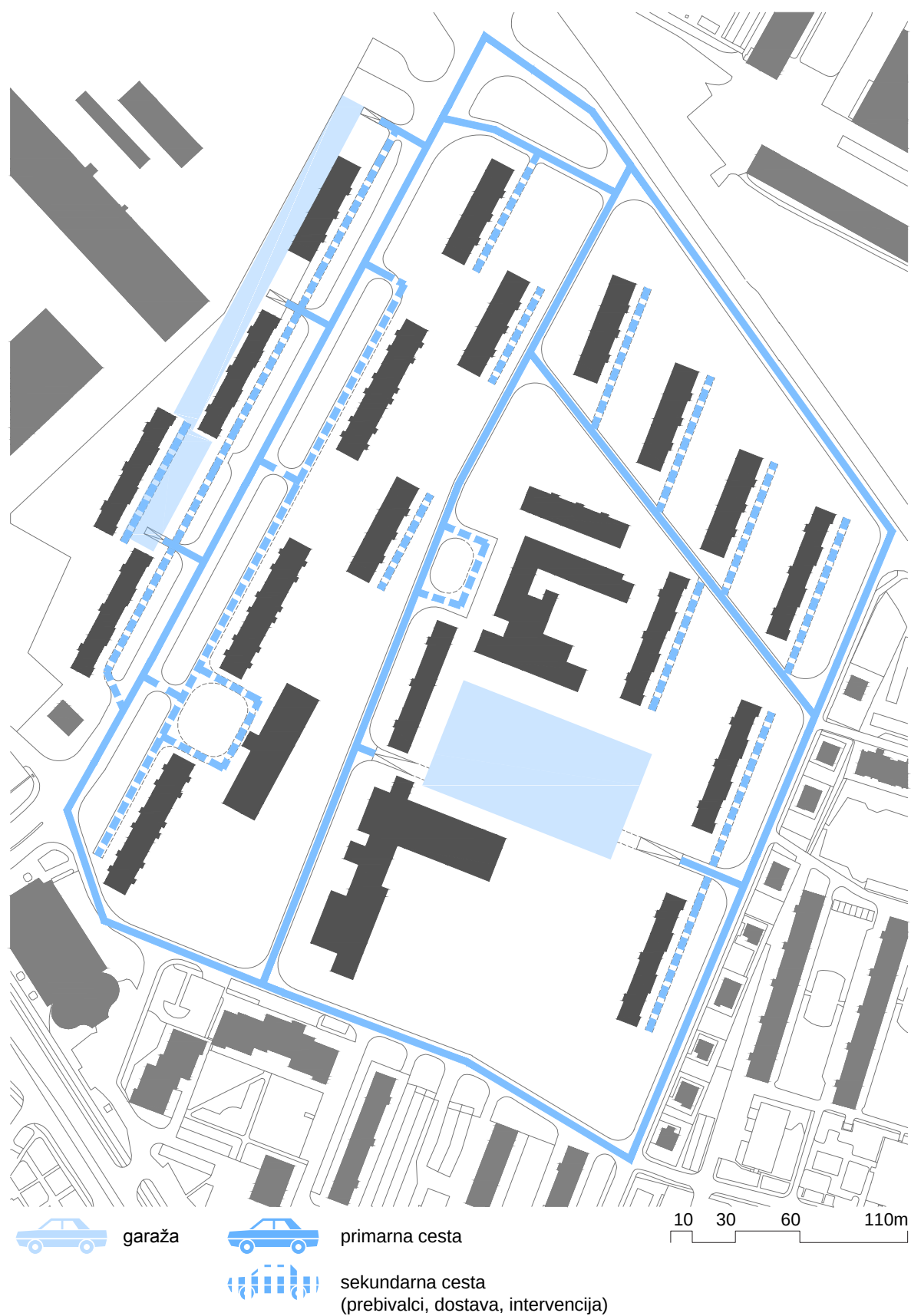
Slika 48: Shema funkcij v Litostrojskem naselju

Pešci in kolesarji



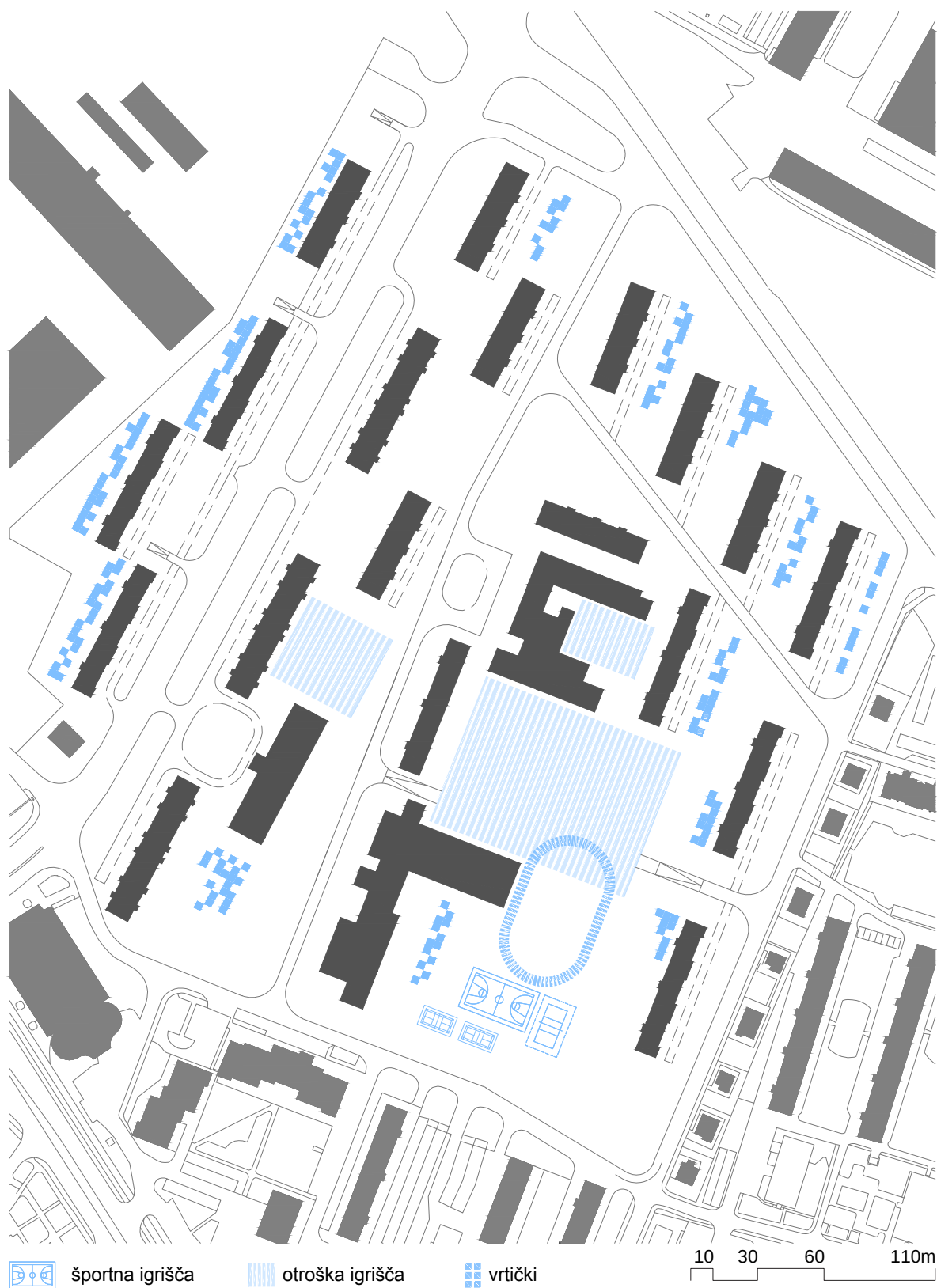
Slika 49: Shema peš in kolesarskih con v Litostrojskem naselju

Avtomobilski promet



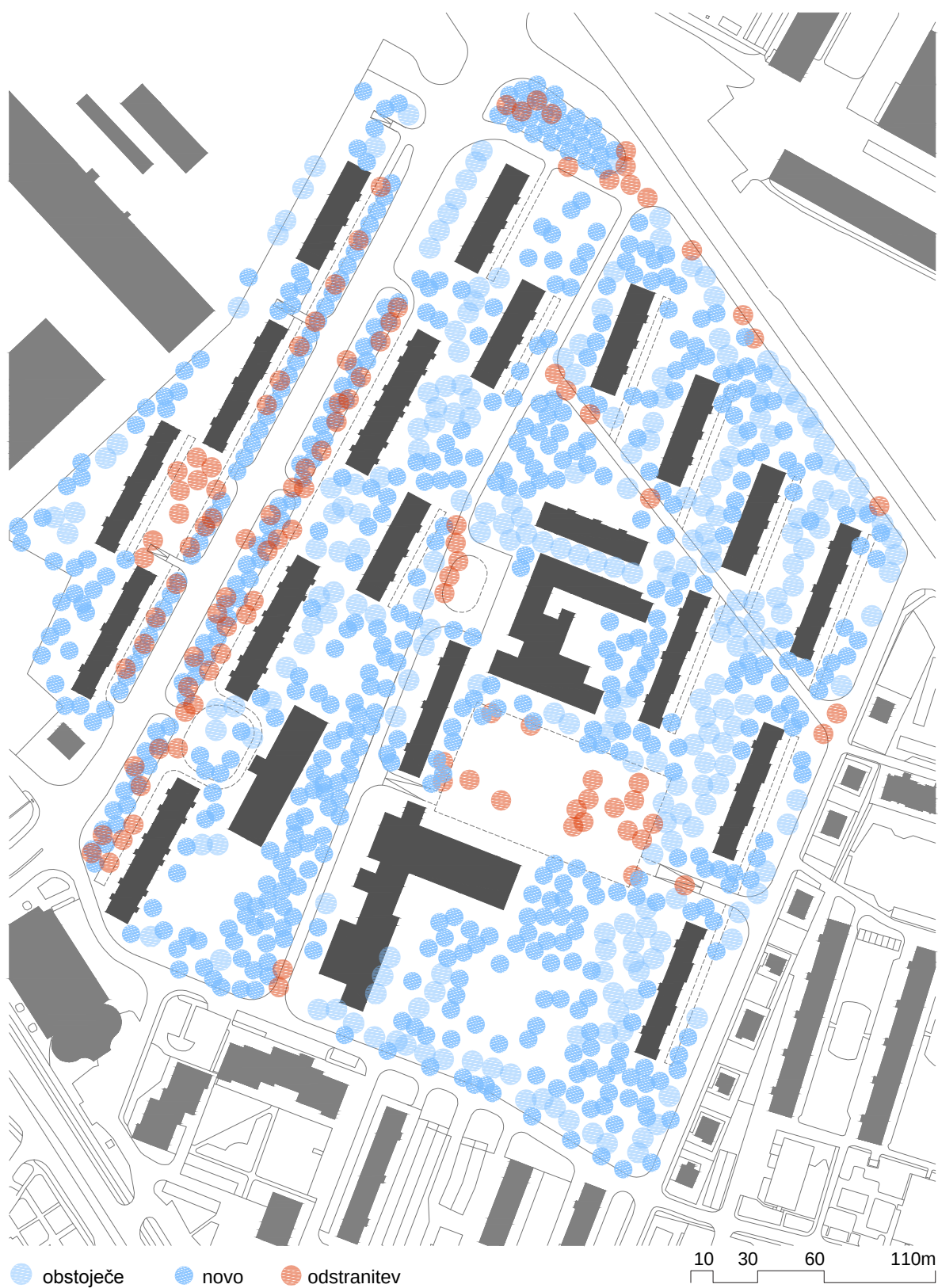
Slika 50: Shema prometa v Litostrojskem naselju

Druge namenske površine



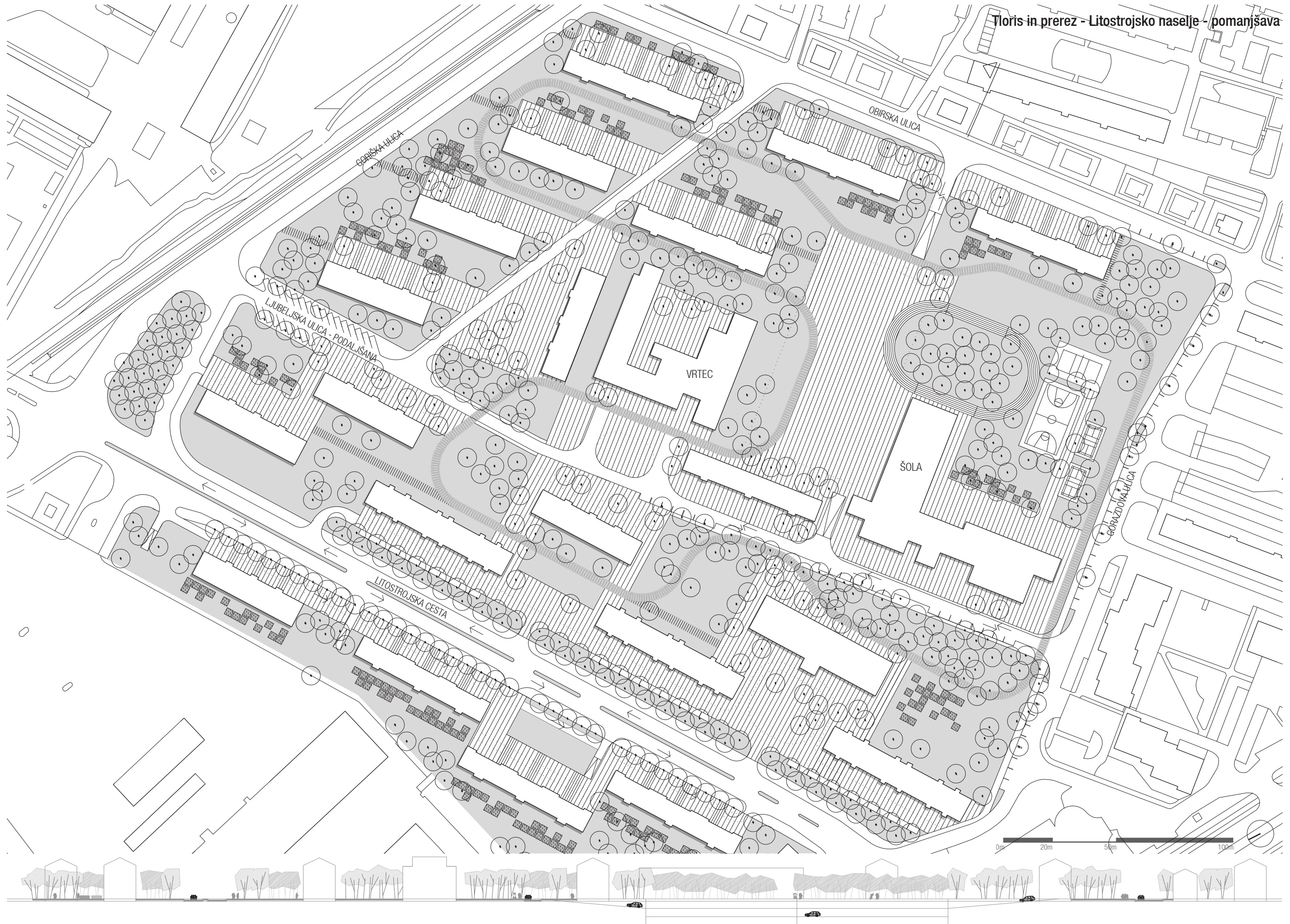
Slika 51: Shema namenskih površin v Litostrojskem naselju

Vegetacija – posegi

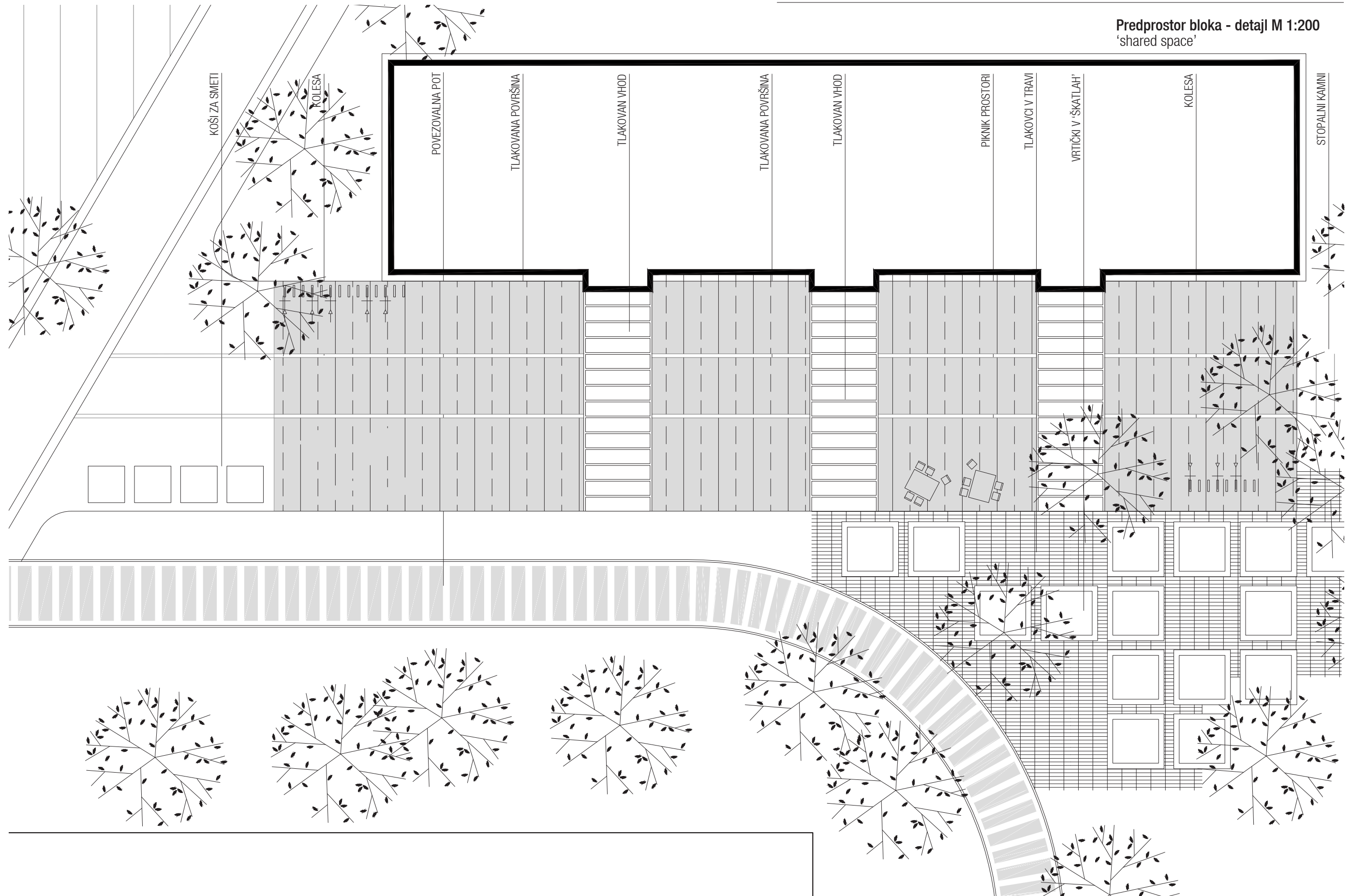


Slika 52: Shema odstranjene in dodane drevnine v Litostrojskem naselju

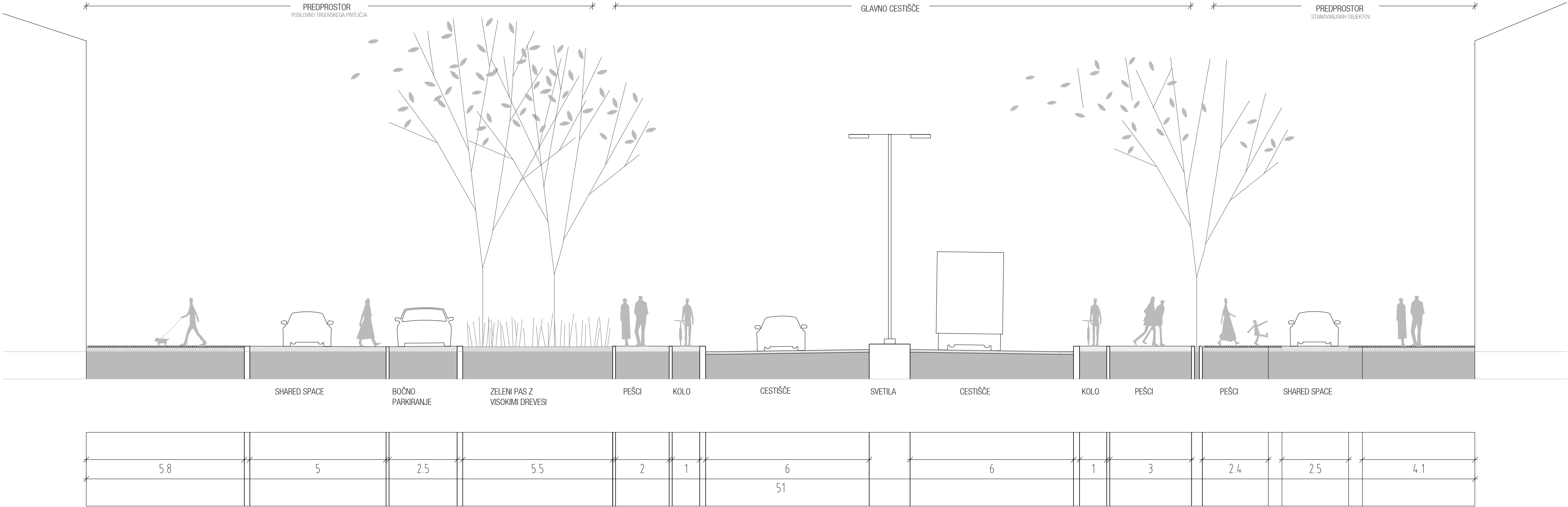
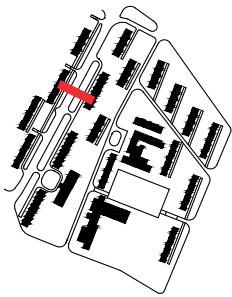
Tloris in prerez - Litostrojsko naselje - pomanjšava



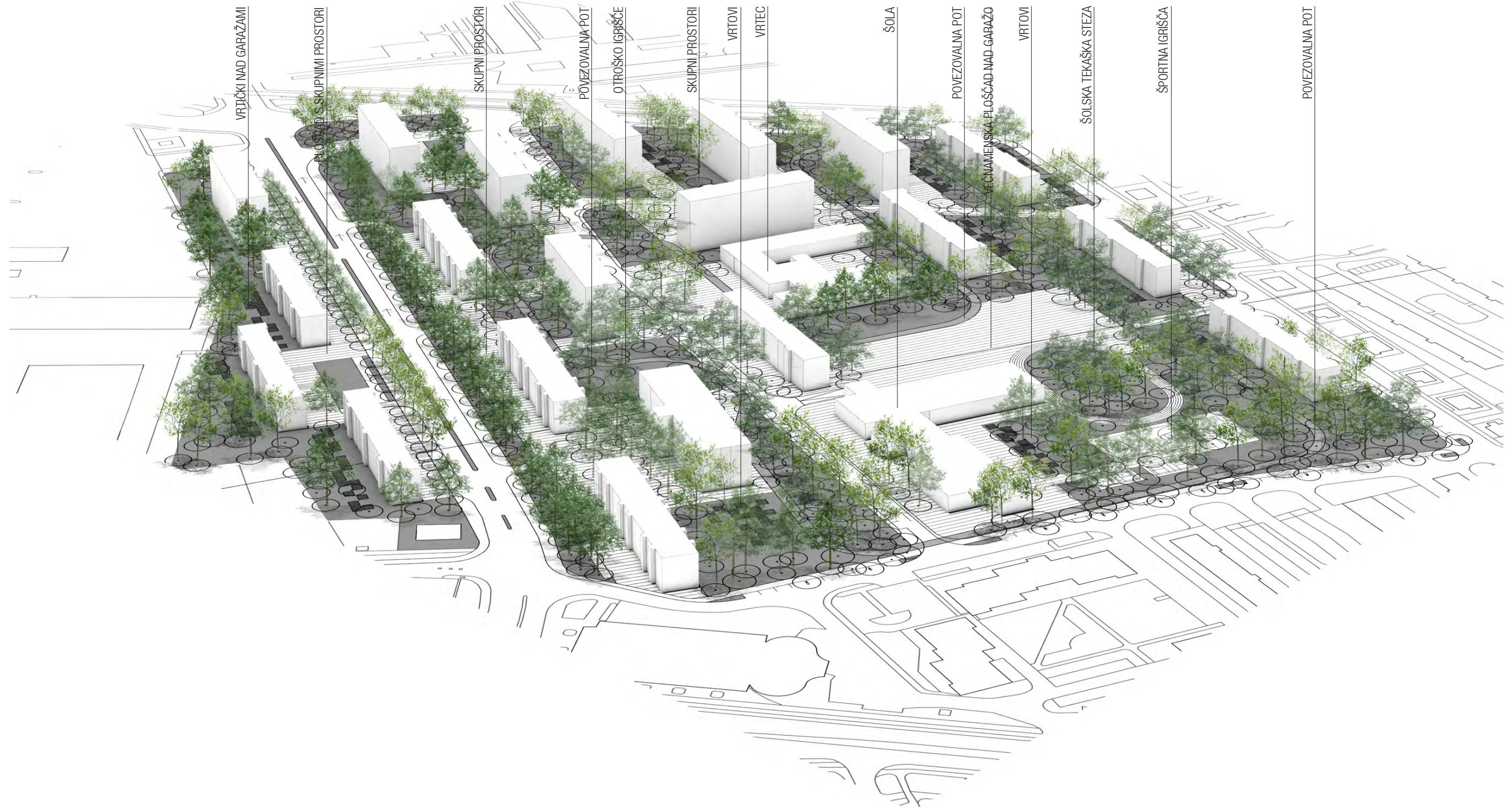
Predprostor bloka - detajl M 1:200
'shared space'



Značilni prerez - Litostrojska cesta M 1:100



Aksonometrija - Litostrojsko naselje



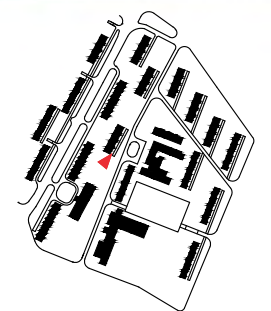
Prostorski prikaz

Pogled na tlakovane površine pred bloki in krožno tekaško in sprehajalno stezo v Litostrojskem naselju. Steza služi kot dodaten povezovalni element skozi celotno naselje.



Prostorski prikaz

Steza na tem delu prečka travnik ob samskem domu, ki naj bi se ga programsko prenovilo in pritličje namenilo komercialni uporabi. Spredaj je večja ploščad, na travniku pa tudi igrišče.



8 SKLEP IN RAZPRAVA

Rezultati diplomskega dela so opredelitev in pregled možnosti reševanja problemov v starejših stanovanjskih soseskah ter predlog konkretne prenove odprtega prostora v dveh stanovanjskih soseskah v Ljubljani.

Glavni prepoznani problem v starejših soseskah je parkiranje. Prebivalci starejših sosesk se soočajo s pomanjkanjem parkirnih mest ter divjimi parkirišči na pločnikih, pred vhodi in na travnih površinah. Parkiranje je najbolj izpostavljena težava, nadaljnja obravnava pa upošteva in analizira tudi preostale probleme v stanovanjski soseski, ki so večinoma povezani s parkiranjem.

Analiza starejših sosesk v prvem delu naloge je izluščila pomembne elemente, ki tvorijo osnovo odprtega prostora v stanovanjskih soseskah. To so parkirišča, sistem cest (tudi dovozi, dostopi, intervencijske poti in sprehajalne steze), zelene površine, odprte površine pred poslovnimi in trgovsko-gostinskimi objekti ter druge namenske površine. Programsko pomembne so peš cone, odprti prostori, zbirališča, otroška igrišča, skupni vrtovi ... Vse te elemente povezuje in dopolnjuje sistem zelenih površin s travnimi odprtimi površinami, nasadi, robovi in drevoredi. Analize so pokazale, da je bilo omenjenim elementom že pri načrtovanju sosesk namenjeno premalo pozornosti. Predloga prenove, ki ju obravnava diplomsko delo, pa te elemente natančno obravnavata in jih povežeta v smiselni sistem odprtih površin v soseski.

Potrebno je poudariti, da se diplomsko delo ukvarja z reševanjem problemov na ravni celotne soseske. Pri tem je pomembno zagotavljanje kakovosti za vse prebivalce po sodobnih standardih. Cilj je, da se po odstranitvi neprimernih parkirišč na novo definira odprte prostore v soseski, tako prostorsko kot programsko, in se jih prilagodi sedanjim potrebam. Nov sistem bi zagotovil podlago celostne prenove, nadaljnje lokalne probleme pa bi se nato reševalo z načrtovalskimi predlogi v manjšem merilu. Prenova obsega zelo intenzivne posege: preureditev uličnega sistema, nove parkirne hiše, dodatna zunanja parkirišča, ureditev prostorov okoli blokov kot peš con oziroma ti. 'shared space', bolj smiselno uporabljeno vegetacijo, premišljene ureditve skupnih vrtov in drugih skupnih prostorov.

Če povzamem, predlog reševanja prostorskih problemov v starejših stanovanjskih soseskah na novo vzpostavlja celoten sistem odprtih površin v soseski, vključno s prometom, programom in vegetacijo. Pri tem se predpostavlja predhodno kakovostno obnovo grajenega dela soseske. Vsaka soseska se pri prenovi obravnava samostojno, saj se po kakovosti med seboj razlikujejo.

Predloga konkretnih prenov Savskega in Litostrojskega naselja v zaključku diplomskega dela predstavlja samo eno od številnih možnosti. Načrtovana sta na podlagi modela, ki ga naloga v prvem delu izpelje iz primerjave referenčnih primerov tako dobre kot slabe prakse. Rešitev prostorskih problemov v teh dveh naseljih vidim možno le tako, da se preoblikuje celotno sosesko, ohrani se samo stanovanjske objekte, kvalitetno vegetacijo in glavne poti v prostoru. Večji delež odprtih površin v starejših soseskah, kljub temu da so bile zasnovane celostno, danes nima svojega prvotnega funkcionalnega pomena, razlogi za to pa so različni. Iščemo jih lahko že v neprimernem konceptu v procesu načrtovanja ali kasnejši nedokončani izvedbi, nekatere soseske pa so enostavno postale prenasočene in so zelenice, vhode in pločnike spremenili v parkirišča. Menim, da je sama stanovanjska gradnja dovolj kakovostna, da bi lahko s prenovo odprtih površin dosegli želene rezultate, saj imajo soseske z velikim deležem odprtih površin potencial, potrebujejo samo nov koncept njihove uporabe in namembnosti.

Reševanje prostorskih problemov odpira številne druge tematike, ki se navezujejo na starejše stanovanjske soseske. Vprašljiva je prenova dotrajanih stanovanjskih objektov – morda bi bila bolj smiselna radikalna rešitev z rušitvijo in novim urbanizmom? Gradnja podzemnih garaž je draga, številni prebivalci bi zaradi visoke cene parkirnega mesta verjetno zavrnili nakup, kar bi spet povečalo število parkiranih avtomobilov na prostem. Lahko pa se seveda preuredi odprte prostore tako, da so prebivalci 'prisiljeni' kupiti parkirno mesto.

Pomembno je tudi vključevanje stanovalcev v sam potek prenove. V diplomsko delo ni zajeto anketiranje prebivalcev, so pa v poglavju o negativnih napovedih povzeti rezultati raziskave, ki jo je opravil Richard Sendi v starejših stanovanjskih soseskah v Ljubljani. Rezultati kažejo, da prebivalce motijo predvsem manjši problemi, vendar večina nasprotuje prenovi, še posebej, če jih ne bodo vključili v proces. Dejstvo, da ima soseska veliko zelenih površin, kljub temu da so zaparkirane, večini prebivalcev pomeni kakovost in se jim prenova sploh ne zdi potrebna. Dodatna težava so lastniška stanovanja, katerih lastniki stanovanja samo oddajajo, zato jih bivalna kakovost v naselju ne zanima.

Do pomanjkanja interesa stanovalcev za prenovo tovrstnih starejših sosesk v Ljubljani prihaja zaradi slabe informiranosti. Stanovalci večinoma ne vedo, da bi bilo lahko bivanje v taki soseski veliko bolj kakovostno, zato tudi niso kritični do sedanjega stanja. Problem predstavljata tudi slabo vzdrževanje in mišljenje, da kljub neprimernemu vzdrževanju, njihovi lastnini (stanovanje in okolica) vrednost ne bo padla. Raziskava o sodelovanju stanovalcev pri prenovi stanovanjskih sosesk je pokazala, da se prebivalci raziskovanega območja načelno dobro zavedajo prednosti svojega bivalnega okolja, težava naj bi bila v tem, da se premalo zavedajo potrebe po ustreznem in stalnem vzdrževanju oz. po pravočasni izvedbi potrebnih dejavnosti prenove (Sendi, 2005). Sam proces prenove bi se zato začel predvsem z informiranjem, motivacijo in usklajevanjem mnenj in želja prebivalcev.

V kolikor bi želeli soseski ponuditi novo, kakovostno prihodnost z zagotavljanjem sodobnih standardov, bi morala prenova obsegati korenite spremembe odprtih površin, kar pa v Sloveniji še ni vsakdanja praksa. Še vedno se gradijo stanovanjska naselja z minimalno izpolnjenimi standardi, razen obveznih parkirnih mest je delež odprtih površin vedno manjši. Potreba po stanovanjih ostaja, a so zahteve in pričakovanja prebivalcev in potencialnih kupcev nizka. Pri izgradnji novih stanovanjskih naselij se še danes ponavljajo enake napake v načrtovanju odprtega prostora kot v preteklosti. Hkrati se zaradi pritiska trga znatno zmanjšuje tudi odstotek zunanjih površin, vodilo ni kakovost temveč t.i. 'return on investment', investitorji pa gledajo na odprte površine kot obremenitev cene na m². V večini primerov ni kriva sama načrtovalska praksa, ampak premalo finančnih sredstev investitorjev, namenjenih načrtovanju, ureditvi odprtih površin in nadaljnjemu vzdrževanju. Investitorji se namreč zavedajo, da zaradi pomanjkanja novih stanovanj ne potrebujejo izpolnjevati nobenih dodatnih zahtev kupcev.

Morda se danes še ne zavedamo dokaj slabega stanja povojnih stanovanjskih sosesk in njihovega neizkoriščenega potenciala za kakovostno bivanje, vendar bo tema v naslednjih letih s počasno degradacijo teh sosesk in naselij postajala vedno bolj aktualna. Z že nekaterimi manjšimi intervencijami bi bilo možno ukrepati in vzdrževati stanje vsaj na tej točki, kot so naselja danes, vendar se stanovalci v teh soseskah še niso pripravljali boriti za svoje pravice.

9 POVZETEK

Naloga predstavlja glavne probleme, možnosti in rešitve v starejših, po drugi svetovni vojni zgrajenih, stanovanjskih soseskah. Najbolj problematična je sedanja neorganiziranost in pomanjkanje parkirnih mest, kar pa vodi do številnih problemov znotraj soseske.

Glavni elementi v soseski so pozidane površine, prometna shema, parkiranje, vegetacija, sistem odprtih površin, ti pa posledično vplivajo na program in življenje v naselju in na identiteto soseske. Sodobna praksa v tujini predvideva kakovosten prostor v stanovanjskih soseskah in posveča odprtim površinam veliko pozornosti, česar pa ne moremo trditi za takratno načrtovanje starejših sosesk v Sloveniji. Tiste soseske, kjer stanje meji na degradacijo, bi potrebovale celotno prenovo, da bi prej omenjeni elementi spet dobili pravo funkcijo. Stanje se v soseskah razlikuje, zato naloga pri vsakem elementu predvideva različne stopnje posegov.

Cilji naloge so torej poiskati primerno raven prenove za vse glavne elemente, ki so pomembni v vsaki soseski. Preveritev teh možnosti pa se nato prikaže še na konkretnih predlogih prenove dveh sosesk: Savskega in Litostrojskega naselja. Možnosti za prenovo potrjujejo tudi izbrani referenčni primeri, ki kažejo posamezne predloge, že izvedene v praksi.

Predlog prenove za vsako sosesko predstavlja opis koncepta, shematski prikaz posameznih posegov, tloris v merilu 1:1000, prostorske prikaze, tipičen prerez prometne ureditve v naselju in aksonometričen pogled na celotno sosesko. Rešitev poskuša v najboljši meri upoštevati zastavljene cilje, obenem pa se prilagaja potrebam v posamezni soseski.

10 VIRI

10.1 CITIRANI VIRI

Arhitekturni vodnik.

<http://arhitekturni-vodnik.org/> (september, 2011)

Bernik S., Brejc T. 1979. Slovenska likovna umetnost 1945-1978. Ljubljana, Mladinska knjiga: 124 str.

Budkovič T. 2010. Vodnik po arhitekturi Eda Mihevca. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo: 297 str.

Gehl J. 2010. Cities for people. Washington, Island Press: 269 str.

Gehl Architects.

<http://www.gehlarchitects.com/> (november, 2010)

Gili M. 2006. Lacaton & Vassal. Barcelona, 2G Libros Books: 155 str.

Rozin - Šarec, L. 1976. Posledice in učinki visoke in nizke stanovanjske gradnje na stanovanjsko okolje. Ljubljana, Urbanistični inštitut: 284 str.

Kaplan R., Kaplan S. 1989. The Experience of Nature. Cambridge, Cambridge University Press: 340 str.

Košir F. 2006. Edvard Ravnikar kot arhitekturni teoretik. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo, Univerza v Ljubljani: 86 str.

Lacaton & Vassal.

<http://www.lacatonvassal.com/> (maj, 2011)

Landzine.

<http://www.landzine.com/> (september, 2011)

Lambeth cyclists.

<http://www.lambethcyclists.org.uk/> (oktober, 2011)

Mihelič B. 1983. Urbanistični razvoj Ljubljane. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete: 157 str.

Mušič V. 1980. Urbanizem - bajke in resničnost. Ljubljana, Cankarjeva založba: 375 str.

Najdi.si.

<http://www.najdi.si/> (september, 2011)

Ogrin D. 1993. Vrtna umetnost sveta: pregled svetovne dediščine. Ljubljana, Pudon: 400 str.

Prostoroz.

<http://www.prostoroz.org/> (oktober, 2011)

Prostorska zasnova. Prostorski plan mestne občine Ljubljana. 2002. Ljubljana, Mestna občina Ljubljana: 132 str.

Relph E. 1992. Modernity and the reclamation of place. 1992. V: Dwelling, Seeing and Designing: Towards a phenomenological ecology. Seamon D. (ur.): New York: State University of New York Press

Sendi R. 2005. Sodelovanje stanovalcev kot pogoj za uspešno izvedbo prenove stanovanjskih sosesk. 2005. V: Urbani izziv. Stanič I. (ur.): Ljubljana, Urbanistični inštitut RS: 5 -15

Today's garden center.

<http://www.todaysgardencenter.com/> (september, 2011)

Urban gardening help.

<http://www.urbangardeninghelp.com/> (december, 2011)

Virtual tourist.

<http://www.virtualtourist.com/> (november, 2011)

Zapušek A. 2009. Krajina kot dejavnik usmerjanja urbanizacije pri načrtovanju stanovanjskih območij. Doktorska disertacija. Ljubljana, Univerza v Ljubljani: 165 str.

Zupančič Strojani T., Zbašnik Senegačnik M., Novljan T., Fikfak A. 2002. Degradirana območja organizirane večstanovanjske gradnje med letoma 1945 in 1965 v Sloveniji - metodologija vrednotenja in prenove. 2002. V: Urbani izzivi. Stanič I. (ur.): Ljubljana, Urbanistični inštitut RS: 82 - 89

Your Development.

<http://yourdevelopment.org/> (februar, 2012)

10.2 DRUGI VIRI

Fernández Per A. 2010. Density: Next (Collective housing in progress). Barcelona. a+t ediciones: 169 str.

Gazvoda D. 2001. Vloga in pomen zelenega prostora v novejših slovenskih stanovanjskih soseskah. 2001. V: Urbani izziv 12. Stanič I. (ur.): Ljubljana, Urbanistični inštitut RS: 35-42

Ogrin D. 1984 - 1985. Zelenilo u atenskoj povelji - povijesni doprinos ili utopija. 1985. Arhitektura 189-195: 66-73 (gradivo s predavanj)

Mozas J., Fernandez Per, A. 2006. Density: New collective housing. Barcelona, a+t ediciones: 447 str.

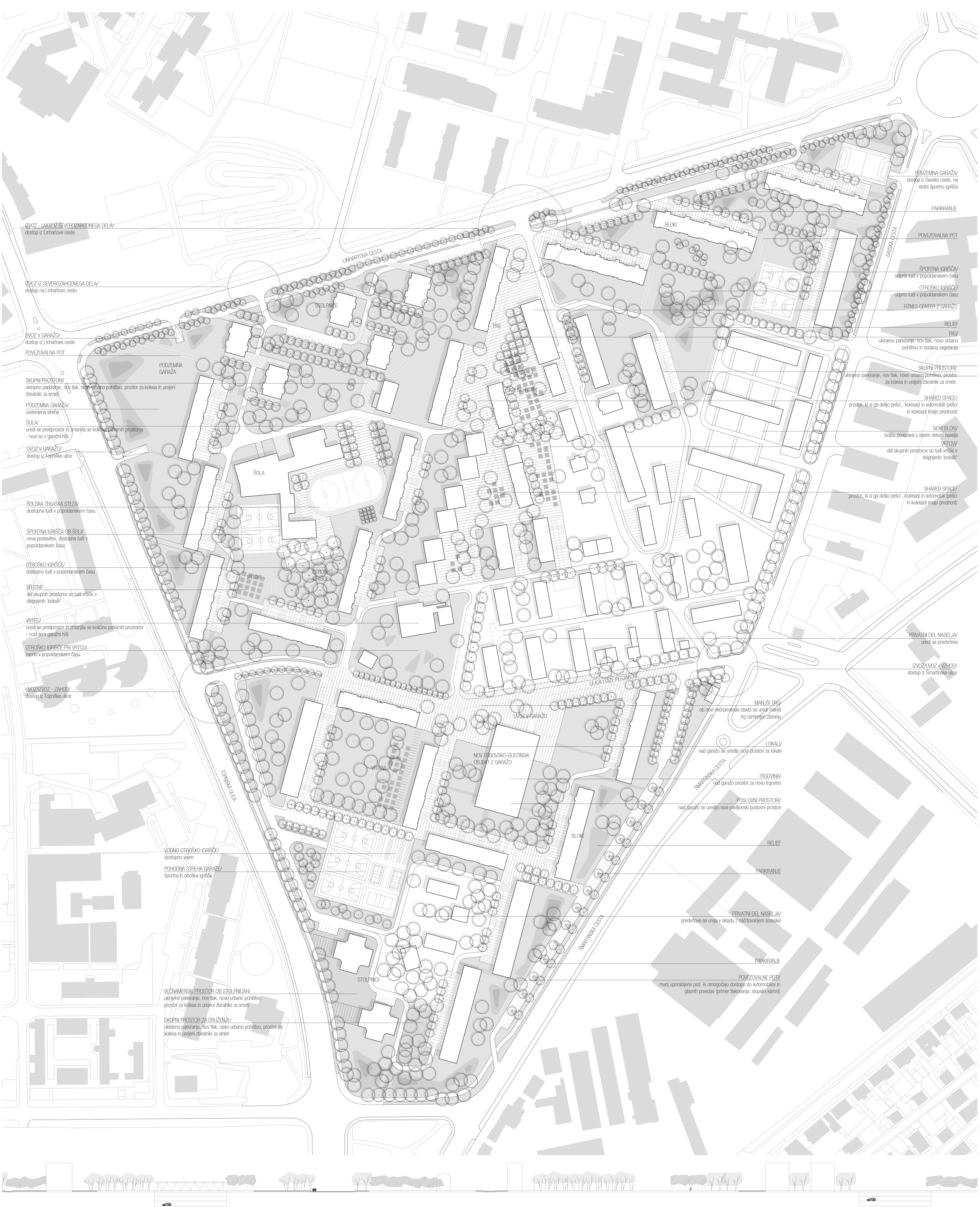
ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorici, prof. dr. Ani Kučan za znanje, kritiko in pomoč pri pisanju diplome. Hvala tudi prof. Alojziju Drašlerju za komentarje in doc. dr. Tatjani Capuder Vidmar za strokovno mnenje.

Hvala ekipi: Tadej, Urša, Dušanko, Tomaž, Andraž, Taja in vsi ostali! Mateji hvala za pravilno slovenščino in Alji za vse pogovore.

Najpomembnejše na koncu, hvala staršem za podporo in razumevanje v vseh letih šolanja.

PRILOGE



IZVOZ - UVOZ IZ SEVEROZAHODNEGA DELA/
dostop iz Linhartove ceste

IZVOZ IZ SEVEROZAHODNEGA DELA/
dostop na Linhartovo cesto

IZVOZ V GARAŽO/
dostop iz Linhartove ceste
POVEZOVALNA POT

SKUPNI PROSTORI/
ukinjeno parkiranje, nov tlak, novo urbano pohištvo, prostor za kolesa in urejeni
zbiralniki za smeti

PODZEMNA GARAŽA/
ozelenjena streha

ŠOLA/
uredi se predprostor in zmanjša se količina parkirnih prostorov
- novi so v garažni hiši

IZVOZ V GARAŽO/
dostop iz Topniške ulice

ŠOLSKA TEKAKSKA STEZAV/
dostopna tudi v popoldanskem času

ŠPORTNA IGRIŠČA OB ŠOLI/
nova postavitev, dostopna tudi v
popoldanskem času

OTROŠKO IGRIŠČE/
dostopno tudi v popoldanskem času

VRTOVI/
del skupnih prostorov so tudi vrtniki v
dvignjenih 'boksih'

VRTEC/
uredi se predprostor in zmanjša se količina parkirnih prostorov
- novi so v garažni hiši

OTROŠKO IGRIŠČE PRI VRTOLU/
zaprto v popoldanskem času

IZVOZ/IZVOZ - ZAHOD/
dostop iz Topniške ulice

VODNO OTROŠKO IGRIŠČE/
dostopno vsem

POHOJNA STREHA GARAŽE/
športna in otroška igrišča

VEČNAMENSKI PROSTOR OB STOLPNICAH/
ukinjeno parkiranje, nov tlak, novo urbano pohištvo,
prostor za kolesa in urejeni zbiralniki za smeti

SKUPNI PROSTOR ZA DRUŽENJE/
ukinjeno parkiranje, nov tlak, novo urbano pohištvo, prostor za
kolesa in urejeni zbiralniki za smeti

PODZEMNA GARAŽA/
dostop iz Savske ceste, na
strehi športno igrišče

PARKIRANJE

POVEZOVALNA POT

ŠPORTNA IGRIŠČA/
odprta tudi v popoldanskem času

OTROŠKO IGRIŠČE/
odprto tudi v popoldanskem času

FITNES CENTER Z GARAŽO

RELIEF

TRG/
ukinjeno parkiranje, nov tlak, novo urbano
pohištvo in dodatna vegetacija

SKUPNI PROSTORI/
ukinjeno parkiranje, nov tlak, novo urbano pohištvo, prostor
za kolesa in urejeni zbiralniki za smeti

SHARED SPACE/
prostor, ki si ga delijo pešci
in kolesarji in avtomobili (pešci
in kolesarji imajo prednost)

NOVI BLOKI/
boljša povezava s stari delom naselja

VRTOVI/
del skupnih prostorov so tudi vrtniki v
dvignjenih 'boksih'

SHARED SPACE/
prostor, ki si ga delijo pešci
in kolesarji in avtomobili (pešci
in kolesarji imajo prednost)

PRIVATNI DEL NASELJA/
uredi se predvrtne

IZVOZ/IZVOZ - VZHOD/
dostop iz Šmartinske ulice

MANJŠI TRG/
ob novi večnamenski stavbi se uredi manjši
trg namenjen zbiranju

LOKALI/
nad garažo se uredijo novi prostori za lokale

TRGOVINA/
nad garažo prostor za novo trgovino

POSLOVNI PROSTORI/
nad garažo se uredijo novi pavilionski poslovni prostori

RELIEF

PARKIRANJE

PRIVATNI DEL NASELJA/
predvrtne se ureja v skladu z načrtovanjem soseske

PARKIRANJE

POVEZOVALNE POTE/
manj uporabljene poti, ki omogočajo dostope do avtomobilov in
glavnih povezav (primer tlakovanja: stopalniki kamni)



