

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Katja BERDEN

**REURBANIZACIJA TREH DEGRADIRANIH
INDUSTRIJSKIH OBMOČIJ OB ŽELEZNICI V
MARIBORU**

MAGISTRSKO DELO

Magistrski študij - 2. stopnja

Ljubljana, 2015

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Katja BERDEN

**REURBANIZACIJA TREH DEGRADIRANIH
INDUSTRIJSKIH OBMOČIJ OB ŽELEZNICI V
MARIBORU**

MAGISTRSKO DELO
Magistrski študij - 2. stopnja

**REURBANIZATION OF THREE BROWNFIELD
AREAS AT THE RAILWAY OF MARIBOR**

M. SC. THESIS
Master Study Programmes

Ljubljana, 2015

Magistrsko delo je zaključek magistrskega študijskega programa 2. stopnje Krajinska arhitektura. Opravljeno je na Oddelku za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja magistrskega dela imenovala prof. dr. Tatjano Capuder Vidmar.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. dr. Mojca Golobič
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

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

Član: doc. dr. Naja Marot
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

Podpisna izjavljam, da je naloga rezultat lastnega raziskovalnega dela. Izjavljam, da je elektronski izvod identičen tiskanemu. Na univerzo neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravici shranitve avtorskega dela v elektronski obliki in reproduciranja ter pravico omogočanja javnega dostopa do avtorskega dela na svetovnem spletu preko Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete.

Katja Berden

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Du2
DK	UDK 711.168(497.4Maribor)(043.2)
KG	urbanistično načrtovanje, industrijska območja, degradirana urbana območja, urbanistična zas- nova, krajinska zasnova, reurbanizacija, prostorska analiza, Maribor, železnica
AV	BERDEN, Katja
SA	CAPUDER VIDMAR, Tatjana (mentor)
KZ	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2015
IN	REURBANIZACIJA TREH DEGRADIRANIH INDUSTRIJSKIH OBMOČIJ OB ŽELEZNICI V MARIBORU
TD	Magistrsko delo (Magistrski študij - 2. stopnja)
IJ	sl
Jl	sl/en
AI	Naloga obravnava problematiko degradacije treh industrijskih območij ob železnici v Mariboru in degradacijskem vplivu, ki ga imajo na okoliške mestne predele. Ta se kaže pri izgubi bivanj- ske kvalitete in predstavlja sivo cono v mentalni podobi prebivalcev ter negativno vpliva na mesto. Sive cone so problematične vrzeli v mestnem ustroju in predstavljajo potencial za razvoj in zgoščevanje mesta znotraj svojih meja. Teoretični del naloge predstavi vzroke za pojav degra- dacije v Mariboru. Izhodišča za opredelitev in reševanje obravnavane problematike so Strate- gija prostorskega razvoja Slovenije, Urbanistična zasnova mesta Maribor, Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C (območje med Nasipno ulico in železnico v Mariboru) in urbanistično-arhitekturne delavnice v organizaciji Društva arhitektov Maribor. V drugem delu naloge so podane smernice za urejanje izbranih območij, določene na podlagi prostorskih ana- liz in pregleda prostorskih aktov. Rezultat je idejna zasnova, ki temelji na reurbanizaciji in po- vezovanju treh lokalnih središč, s sistemom mestne železnice in nosilke omrežja kolesarskih in pešpoti ter zasnovo novega potniškega železniškega terminala. Idejna zasnova predstavlja novi ustroj mesta, ki temelji na javnem potniškem prometu, kolesarjenju in pešačenju. Sicer so obravnavana zgolj mestna območja ob železnici, vendar je mogoče oblikovan primer reurbani- zacije degradiranih območij (ureditev lokalnih središč, dopolnitev mreže peš in kolesarskih poti) prenesti tudi na druga mestna območja.

KEY WORDS DOCUMENTATION

- DN Du2
- DC UDC 711.168(497.4Maribor)(043.2)
- CX urban planning, industrial areas, brownfields, urban design, landscape design, reurbanization, spatial analysis, Maribor, railway
- AU BERDEN, Katja
- AA CAPUDER VIDMAR, Tatjana (supervisor)
- PP SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
- PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture
- PY 2015
- TI REURBANIZATION OF THREE BROWNFIELD AREAS AT THE RAILWAY TRACK IN MARIBOR
- DT M. Sc. Thesis (Master Study Programmes)
- LA sl
- AL sl/en
- AB The paper deals with the problem of three brownfield areas along the railway in Maribor and their degrading impact on the surrounding urban areas. This is seen as a loss of quality of urban space and represents a gray area in the mental image of the population and has a negative impact on whole city. Gray zones are problematic gaps in urban structure and also a potential for development and densification of the city within its borders. The theoretical part of the thesis presents the reasons for the occurrence of degradation in Maribor. Basis for identifying and tackling the issues addressed are the Spatial Development Strategy of Slovenia, Maribor city, urban design, and detailed municipal spatial plan as part of the PPE This 3-C (the area between the street and the railroad Bulk Maribor) and urban architectural workshop organized by the Association of Architects of Maribor. In the second part of the thesis are given guidelines for the regulation of selected areas which were identified on the basis of spatial analysis and review existing spatial data. The result is a concept, which is based on the re-urbanization and integration of the three local centers with metro network and network of cycling and walking routes as well as designing a new passenger railway terminal. Concept presents a new architecture of the city focused on public transport, cyclists and pedestrians. Nevertheless, the paper takes in consideration only urban areas along the railroad, but it is possible for this example of brownfield re-urbanization principle (designing local centers, integration of footpaths and cycle routes network) also to be applied to other urban areas in Maribor.

KAZALO VSEBINE			
	str.		
KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA	III	4.1.2 Melje	17
KEY WORDS DOCUMENTATION	IV	4.1.3 Tezno	18
KAZALO VSEBINE	V	4.1.4 Območje med železniško progo, Nasipno ulico in »železniški trikotnik«	19
KAZALO SLIK	VII	4.2 PREGLED PROSTORSKIH PODATKOV	20
KAZALO PRILOG	X	4.2.1 Prometna infrastruktura	20
		4.2.2 Hidrografija	21
1 UVOD	1	4.2.3 Vodovarstvena območja	22
1.1 UVOD	1	4.2.4 Kulturna dediščina	23
1.2 OPREDELITEV PROBLEMA	1	4.2.5 Naravna dediščina	24
1.3 CILJI NALOGE	1	4.3 ANALIZE PO UZMM	25
1.4 IZHODIŠČNA PREDVIDEVANJA	1	4.3.1 Zasnova prometnega omrežja	25
1.5 METODE DELA	1	4.3.2 Zasnova kolesarskega omrežja	26
1.6 IZHODIŠČA ZA UREJANJE OBRAVNAVANIH OBMOČIJ	2	4.3.3 Zasnova namenske rabe prostora	27
1.6.1 Strategija prostorskega razvoja Slovenije	2	4.3.4 Zasnova zelenih površin	28
1.6.2 Urbanistična zasnova mesta Maribor	2	4.4 DEGRADIRANE POVRŠINE	29
1.6.3 Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C	3	4.4.1 Opredelitev degradacije obravnavanih območij	29
1.6.4 Pregled urbanističnih delavnic v Mariboru	3	4.4.2 Primerjava podatkov o degradiranih urbanih površinah v Mariboru	31
1.6.5 Teritorialna agenda Evropske unije 2020	3		
1.6.6 Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih	3	5 PROSTORSKE ANALIZE	32
2 PREGLED ZGODOVINSKEGA IN URBANISTIČNEGA RAZVOJA MARIBORA	4	5.1 ZAZNAVNA ANALIZA	32
2.1 URBANISTIČNI RAZVOJ MESTA	4	5.1.1 Zaznavna analiza Maribora	33
2.2 PREGLED RAZVOJA INDUSTRIJE	6	5.1.2 Zaznavna analiza Studencev	34
2.3 VPLIV KRAJINSKE MORFOLOGIJE NA URBANISTIČNI RAZVOJ MESTA	7	5.1.3 Zaznavna analiza Melja	34
2.4 VLOGA DRAVE SKOZI ZGODOVINSKI RAZVOJ MESTA	8	5.1.4 Zaznavna analiza Tezna	34
3 OPREDELITEV DEGRADIRANIH URBANIH OBMOČIJ	9	5.1.5 Zaznavna analiza območja Triangla	34
3.1 OPREDELITEV DEGRADACIJE	9	5.2 STRUKTURNA ANALIZA	36
3.2 SANACIJA DEGRADIRANIH URBANIH OBMOČIJ	9	5.3 MORFOGENEZA	37
3.3 PRIMERI SANACIJE	9	5.4 MORFOLOGIJA	38
3.3.1 Izgradnja novega mestnega predela na nekdanjem vojaškem območju	10	5.5 TIPOLOGIJA OBJEKTOV IN RABA PROSTORA NA OBMOČJIH STUDENCEV, MELJA, TEZNA IN TRIANGLA	39
3.3.2 Izgradnja novega mestnega predela na nekdanjem industrijskem območju	11	5.6 VPLIVNA OBMOČJA DEGRADIRANIHPOVRŠIN NA OKOLICO NA OBMOČJIH STUDENCEV, MELJA, TEZNA IN TRIANGLA	41
3.3.3 Vzpostavitev nove rabe opuščenih železniških naprav	12		
3.3.4 Prenova železniške postaje	13	6 PROJEKTNI DEL	43
3.3.5 Prenova obstoječih stavb	14	6.1 KONCEPT IDEJNE KRAJINSKO-URBANISTIČNE ZASNOVE	43
4 PREDSTAVITEV OBMOČIJ OBDELAVE	15	6.2 IZHODIŠČA IDEJNE KRAJINSKO-URBANISTIČNE ZASNOVE	44
4.1 OPIS OBMOČIJ	15	6.3 TIPOLOGIJA STAVB	44
4.1.1 Studenci	16	7 PREDLOG UREDITVE - IDEJNA KRAJINSKO-URBANISTIČNA ZASNOVA UREDITEV MESTNIH SREDIŠČ STUDENCEV, MELJA IN TEZNA TER NOVEGA ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA TERMINALA TRIANGEL	45

7.1	OPIS ZASNOVE	45
7.1.1	Idejna zasnova lokalnih mestnih središč v treh industrijskih območjih	46
7.1.2	Mestna železnica	47
7.1.3	Nosilka mreže peš in kolesarskih poti - »zelena prometna hrbtenica«	49
7.1.4	Idejna zasnova glavnega železniškega potniškega terminala Triangel	50
7.2	SITUACIJA KONČNE UREDITVE	53
7.2.1	Situacija ureditve Studencev	54
7.2.2	Situacija ureditve Melja	55
7.2.3	Situacija ureditve Tezna	56
7.2.4	Situacija ureditve potniškega železniškega terminala Triangel	57
8	SKLEP	59
9	POVZETEK	60
10	VIRI	61
10.1	CITIRANI VIRI	61
10.2	DRUGI VIRI	63
	ZAHVALA	
	PRILOGE	

KAZALO SLIK		Slika 18: Spreminjanje vloge reke skozi čas	8
Slika 1: Urbanistična zasnova mesta Maribor (Urbanistična ..., 1999)	2	Slika 19: Aspern Seestadt - pred prenovo (1), načrt (2), začetna dela (3) (Aspern Airfield ..., 2013)	10
Slika 2: Urbanistična zasnova mesta Maribor - centralne površine (Urbanistična ..., 1999)	2	Slika 20: Aspern Seestadt - v izgradnji (Aspern Airfield ..., 2013)	10
Slika 3: Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C (Občinski ..., 2008)	3	Slika 21: Västra Hamnen - obalni del, 2010	11
Slika 4: Delavnica Okvir mesta (Delavnica - Okvir ..., 1999)	3	Slika 22: Västra Hamnen - notranjost, 2010	11
Slika 5: Delavnica Ptujška cesta (Delavnica - Ptujška ..., 1999)	3	Slika 23: Västra Hamnen - načrt (Current ..., 2012)	11
Slika 6: Franciscejski kataster, 1833 (Franciscejski ..., 2012)	4	Slika 24: Västra Hamnen - situacija leta 2012 (Current ..., 2012)	11
Slika 7: Zavod za urbanizem Maribor: zazidalni sektorji po urbanističnem programu iz leta 1965 (Pirkovič-Kocbek, 1982)	4	Slika 25: The High Line v času obratovanja in pred prenovo, (Friends ..., 2014)	12
Slika 8: Ljubo Humek: vodilni regulacijski načrt mesta Maribor , okvirna regulacijska skica iz leta 1949 (Pirkovič-Kocbek, 1982)	4	Slika 26: The High Line Park - po prenovi (Friends ..., 2014)	12
Slika 9: Stanovanjsko naselje TAM na Teznem (Pirkovič-Kocbek, 1982)	5	Slika 27: Natur-Park Schöneberger Südgelände - po prenovi, 2010	12
Slika 10: Stanovanjsko naselje Metalne na Teznem (Pirkovič-Kocbek, 1982)	5	Slika 28: Graz Hauptbahnhof 2020 - projekt in 3D vizualizacije (Bau.-Information ..., 2014)	13
Slika 11: Projekt Maribor-Jug, prostorska rast in razvoj mesta, delovna hipoteza 1976 (Pirkovič-Kocbek, 1982)	5	Slika 29: Bahnhofsareal Bozen, idejna zasnova (Ideenwettbewerb ..., 2011)	13
Slika 12: Projekt Maribor-Jug, urbanistične oblikovalske osnove, maketa (Pirkovič-Kocbek, 1982)	5	Slika 30: Groleger arhitekti. Načrt prenove Kulturnega centra Metelkova (Kulturni ..., 2004)	14
Slika 6: Umeščanje industrije v različnih časovnih obdobjih (Retina, 2011; Curk, 1991; Industrijske ..., 2012)	6	Slika 31: Kulturni center Metelkova (Kulturni ..., 2004)	14
Slika 14: Krajinska morfologija (Koprivšek, 1999)	7	Slika 32: Predstavitev širšega območja obdelave	15
Slika 15: Umeščenost urbane strukture v prostor	7	Slika 33: Predstavitev širšega območja obdelave (kart. podl. DOF 5 2006, 2009)	15
Slika 16: Mesto štirih mest (Lobnik, 1999b)	7	Slika 34: Predstavitev območja - Studenci (kart. podl. DOF 5 2006, 2009)	16
Slika 17: Drava in Lent danes	8	Slika 35: Predstavitev območja - Studenci. Pogledi na Preradovičevo ulico v smeri vzhod (1, 4), jug (2) zahod (3) in pogled proti severu na opuščeno površino med Preradovičevo ulico in železničarskimi delavnicami (5, 6).	16
		Slika 36: Predstavitev območja - Melje (kart. podl. DOF 5 2006, 2009)	17

Slika 37: Predstavitev območja - Melje. Pogledi na Trg izgnancev (1), Ulico kraljeviča Marka (2), pešpot ob Dravi proti vzhodu (3), Dravo iz Oreškega nabrežja proti zahodu (4), Meljsko cesto (5) in na Ulico heroja Jevtiča.	17	Slika 53: Degradirane površine - primerjava (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Degradirane..., 1996, Koželj, 1998)	31
Slika 38: Predstavitev območja - Tezno (kart. podl. DOF 5 2006, 2009)	18	Slika 54: Primeri zaznavnih kart Maribora, ki so nastale med intervjuji	32
Slika 39: Predstavitev območja - Tezno. Pogledi na nazasedeno območje med Zagrebško in Ptujsko cesto iz zahoda (1) in vzhoda (2), na Ptujsko cesto proti jugu (3) in severu (4), na Ledino proti jugu (5) in severu (6).	18	Slika 55: Zaznavna analiza Maribora (kart. podl. DTK 5, 2009)	33
Slika 40: Predstavitev območja - Triangel (kart. podl. DOF 5 2006, 2009)	19	Slika 56: Zaznavna analiza Studencev (kart. podl. DTK 5, 2009)	34
Slika 41: Predstavitev območja - Triangel. Pogled na Pobreško cesto (1, 2) in območje znotraj železniškega križišča (3, 4, 5, 6).	19	Slika 57: Zaznavna analiza Melja (kart. podl. DTK 5, 2009)	34
Slika 42: Prometna infrastruktura (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Ceste, 2010)	20	Slika 58: Zaznavna analiza Triangla (kart. podl. DTK 5, 2009)	35
Slika 43: Hidrografija - tekoče vode, jezera, poplavne površine (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Poplavne ..., 2003)	21	Slika 59: Zaznavna analiza Tezna (kart. podl. DTK 5, 2009)	35
Slika 44: Vodovarstvena območja, (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Varstvena ..., 2003)	22	Slika 60: Primerjava strukturne in zaznavne analize	36
Slika 45: Kulturna dediščina - točke in območja (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Register ..., 2012)	23	Slika 61: Strukturna analiza (kart. podl. DTK 5, 2009)	36
Slika 46: Naravna dediščina (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Zavarovana..., 2003)	24	Slika 62: Morfogeneza urbanega tkiva Maribora (Franciscejski ..., 2012, Središča ..., 2011)	37
Slika 47: Zasnova prometnega omrežja (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)	25	Slika 63: Morfologija (Kataster..., 2010)	38
Slika 48: Zasnova kolesarskega omrežja (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)	26	Slika 64: Tipologija objektov in raba prostora - Studenci (kart. podl. DTK 5, 2009)	39
Slika 49: Zasnova namenske rabe prostora (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)	27	Slika 65: Tipologija objektov in raba prostora - Melje (kart. podl. DTK 5, 2009)	39
Slika 50: Zasnova zelenih površin (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)	28	Slika 66: Tipologija objektov in raba prostora - Triangel (kart. podl. DTK 5, 2009)	40
Slika 51: Tipi degradiranih urbanih površin (kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Koželj, 1998)	29	Slika 67: Tipologija objektov in raba prostora - Tezno (kart. podl. DTK 5, 2009)	40
Slika 52: Tipi degradiranih urbanih površin (kart. podl. DTK 5, 2009; Degradirane ..., 1996)	30	Slika 68: Vplivna območja degradiranih površin - Studenci (kart. podl. DTK 5, 2009)	41
		Slika 69: Vplivna območja degradiranih površin - Melje (kart. podl. DTK 5, 2009)	41
		Slika 70: Vplivna območja degradiranih površin - Triangel (kart. podl. DTK 5, 2009)	42
		Slika 71: Vplivna območja degradiranih površin - Tezno (kart. podl. DTK 5, 2009)	42
		Slika 72: Koncept idejne urbanistično-krajinske zasnove	43

Slika 73: Tloris železniške postaje Duesseldorf (Neufert E., Neufert P., 2000)	44
Slika 74: Tloris stanovanjskega kompleksa Oriente Complex (Promontorio, 2004)	44
Slika 75: Tloris kompleksa neprofitnih stanovanj (Bevk..., 2007)	44
Slika 76: Shema delitve zasnove na sloje obravnave	45
Slika 77: Shema zasnove lokalnega središča - Studenci	46
Slika 78: Shema zasnove lokalnega središča - Melje	46
Slika 79: Shema zasnove lokalnega središča - Tezno	46
Slika 80: Shema mestne železnice	47
Slika 81: Shema mestne železnice in primestne železnice	48
Slika 82: Shema nosilke mreže peš in kolesarskih poti	49
Slika 83: Shema organizacije potniškega terminala - pritličje (nivo ± 0.00 m)	50
Slika 84: Shema organizacije potniškega terminala - parter (nivo ± 5.50 m)	51
Slika 85: Potniški terminal - razvoj oblike, delovna maketa	52
Slika 86: Situacija celotne idejne zasnove, merilo 1:25.000	53
Slika 87: Situacija idejne zasnove Studencev, merilo 1:2500	54
Slika 88: Situacija idejne zasnove Melja, merilo 1:2500	55
Slika 89: Situacija idejne zasnove Tezna, merilo 1:2500	56
Slika 90: Situacija idejne zasnove potniškega železniškega terminala Triangel, merilo 1:2500	57
Slika 91: Prerezi ureditve potniškega železniškega terminala Triangel, merilo 1:1000	58

KAZALO PRILOG

PRILOGA A: Morfogeneza urbanega tkiva Maribora - od leta 1845 do leta 2011

1 UVOD

1.1 UVOD

Razvrednotenje urbanih območij je začasen pojav, ki spremlja razvoj vsake urbane strukture. Pojavi se kot posledica prestrukturiranja mest in regij zaradi ekonomskih, tehnoloških in družbenih sprememb. Vzrok omenjenih sprememb v evropskih industrijsko usmerjenih mestih je bila deindustrializacija, ki je nastopila v obdobju ob koncu 20. stoletja. Prizadela je predvsem starejša industrijska središča s klasičnimi proizvodnimi panogami (tekstilna, živilska, elektrotehnična, kovinarska panoga).

Degradirana urbana območja (v nadaljevanju DUO) imajo moteč ali celo degradacijski vpliv na sosednja območja ali celoten mestni predel (Koželj, 1998, 17).

Na primeru Maribora se degradacijski vpliv industrijskih območij ob železnici kaže kot izguba bivanjske kvalitete, zaradi pomanjkanja ustreznih javnih prostorov in infrastrukture, namenjene pešcem in kolesarjem. Ta industrijska območja namreč neposredno mejijo na stanovanjske in centralne površine, so z njimi popolnoma obdana ali pa se strukture obojih celo prepletajo. Preoblikovanje in izgradnja prostih ter neizkoriščenih urbanih površin in obstoječe prometne infrastrukture predstavljajo potencial za vzpostavitev urbane kvalitete, v sicer degradiranih območjih.

1.2 OPREDELITEV PROBLEMA

Problematika, ki jo obravnavam v magistrskem delu, je degradacija treh industrijskih območij ob železnici in okoliških mestnih predelov, v katerih se nahajajo. Vsako od treh industrijskih območij - Studenci, Melje in Tezno - je bilo v času izgradnje umeščeno na obrobje mesta, danes pa so se zaradi širjenja mesta znašla znotraj mestnega tkiva. Industrijska območja so generirala gradnjo stanovanjskih sosesk okoli tovarn, deloma pa jih je obdalo stanovanjsko tkivo rastočega mesta. Stanovanjskim soseskam manjkajo urbana središča in povezave z zelenim zaledjem, individualna gradnja pa je bila precej stihijna. Rezultat so industrijska območja in njihova stanovanjska naselja s slabo definirano notranjo strukturo in odsotnostjo kvalitetnega javnega prostora, kot taka pa predstavljajo sivo cono v mentalni sliki prebivalcev ter negativno vplivajo na mesto. V zadnjih desetletjih je v krhko strukturo omenjenih območij posegla splošna motorizacija prebivalstva, ki ustvarja nove prostorske vzorce, temelječe na dostopnosti. K degradiranim industrijskim območjem Maribora, spada tudi obsežno območje v zaraščanju brez prave namembnosti ob križišču železniške proge Maribor-Ljubljana s koroško železnico. To območje, kot četrto degradirano območje, v naslovu naloge ni omenjeno zaradi glavnih lastnosti (centralna lega, odsotnost objektov, zaprtost vase), ki so razlog za izoliranost območja od preostalega dela mesta.

Sledeč problem je šibka in nepovezana infrastruktura, namenjena pešcem in kolesarjem znotraj območij in pa povezave z drugimi predeli mesta ter zelenim zaledjem. Večinoma poteka po koridorjih avtomobilskega prometa, katerih posledica so za pešca neobvladljive razdalje. Zeleno zaledje in obstoječa prometna infrastruktura predstavljajo izreden potencial za vzpostavitev dobre prometne povezanosti, ki se ne sme omejevati zgolj na promet z osebnimi vozili, ampak vključuje tudi javni promet, mestni in obmestni železniški promet ter kolesarski promet. Vladimir Drozg (1999: 59) navaja, da mora biti regionalno mesto obvladljivo s kolesom, ne le z avtomobilom.

K vidiku dobre prometne povezanosti regionalnega mesta sodi tudi povezava z letališčem. Kljub povezavi mesta in letališča z javnim avtobusnim prometom, naloga raziskuje možnost vzpostavitve železniške povezave.

1.3 CILJI NALOGE

Cilji magistrske naloge so:

- reurbanizacija treh degradiranih industrijskih območij Melje, Tezno in Studenci, njihova prostorska in vsebinska povezava in povezava s središčem mesta,
- prostorska in programska izhodišča za revitalizacijo treh industrijskih območij,
- idejna urbanistično-krajinska zasnova funkcionalnih jeder treh industrijskih območij,
- predlog prestavitve glavne potniške železniške postaje, določitev nove lokacije in njeno oblikovanje.

Podrejeni cilji so:

- vzpostavitev železniške povezave med Mariborom in letališčem Edvarda Rusjana Maribor,
- predlog vzpostavitve mestne železnice.

1.4 IZHODIŠČNA PREDVIDEVANJA

Reurbanizacija treh degradiranih industrijskih območij Maribora temelji na vzpostavitvi funkcionalnih jeder območij in na njihovih povezavah: med seboj, s središčem mesta, z reko in z zelenim zaledjem. Infrastruktura hrbtenica izhaja iz obstoječega železniškega koridorja in je namenjena predvsem pešcem in kolesarjem, nanjo pa je pripet sistem mreže funkcionalnih jeder. Povezave med njimi ustvarjajo nove kvalitetne urbane prostore za pešca in kolesarja. Ureditev bi pripomogla k večji povezanosti vseh mestnih območij z reko, zelenim sistemom mesta in zelenim zaledjem, ustvarjanju in utrjevanju identitete prostora. Nov železniški potniški terminal, gravitacijsko središče ureditve mesta Maribor, je umeščen v geometrijsko središče mesta - železniški trikotnik. Strukture ločevanja postanejo strukture povezovanja mestnih območij.

1.5 METODE DELA

V uvodnem delu magistrskega dela je najprej predstavljen kontekst, v katerem so nastala obravnavana degradirana industrijska

ska območja. Sledi pregled Urbanistične zasnove mesta Maribor (Maribor, Mestna občina 2004), študije v okviru Urbanistične zasnove mesta Maribor, Degradirane površine, Proste površine (Zavod za urbanizem Maribor 1996) in pregled urbanističnih delavnic Društva arhitektov Maribor, Okvir mesta in Ptujška cesta. Analize obstoječega stanja širše okolice in obravnavanih območij so v merilu 1:25.000 in 1:20.000. V okviru analize je bilo opravljeno tudi terensko delo in intervjuvanje uporabnikov prostora. Na podlagi zbranih pisnih virov, prostorskih podatkov, ugotovitev izdelanih analiz, usmeritev UZMM in pregleda rezultatov urbanističnih delavnic, je bil oblikovan predlog usmeritev in idejne urbanistično-krajinske zasnove treh degradiranih industrijskih območij, njihovih novih lokalnih središč Melja, Tezna in Studencev in oblikovanje novega prometnega vozlišča na območju železniškega križišča.

1.6 IZHODIŠČA ZA UREJANJE OBMOČIJ OBRAVNAVE

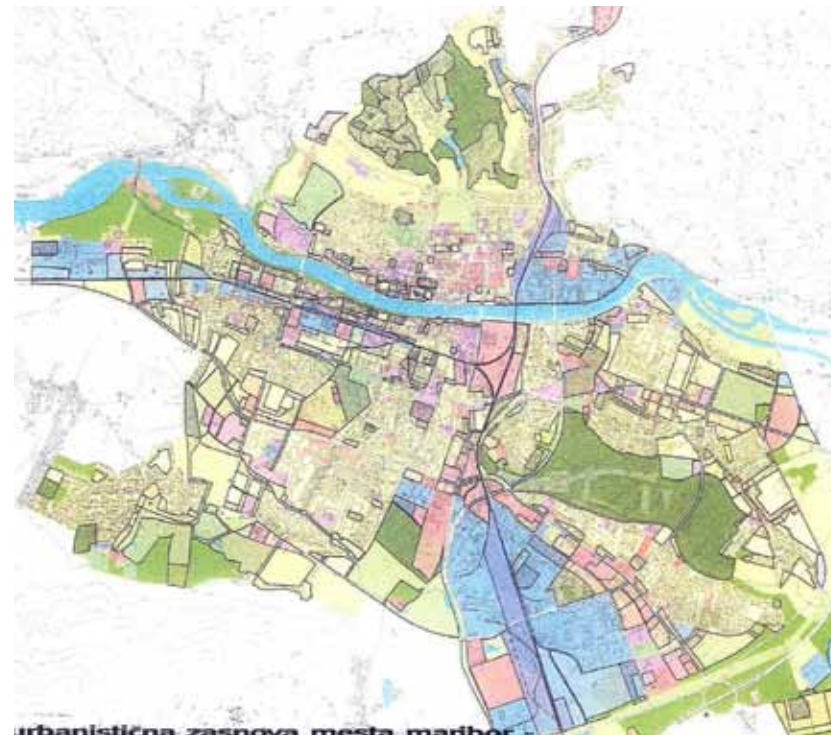
Izhodišča za opredelitev in reševanje problematike degradiranih industrijskih območij ob železnici v Mariboru so Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Ministrstvo za okolje in prostor, 2004), Urbanistična zasnova mesta Maribor (Maribor, Mestna občina 2004), Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C - območje med Nasipno ulico in železnico v Mariboru (Urbis 2008) in urbanistično-arhitekturne delavnice v organizaciji Društva arhitektov Maribor.

1.6.1 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

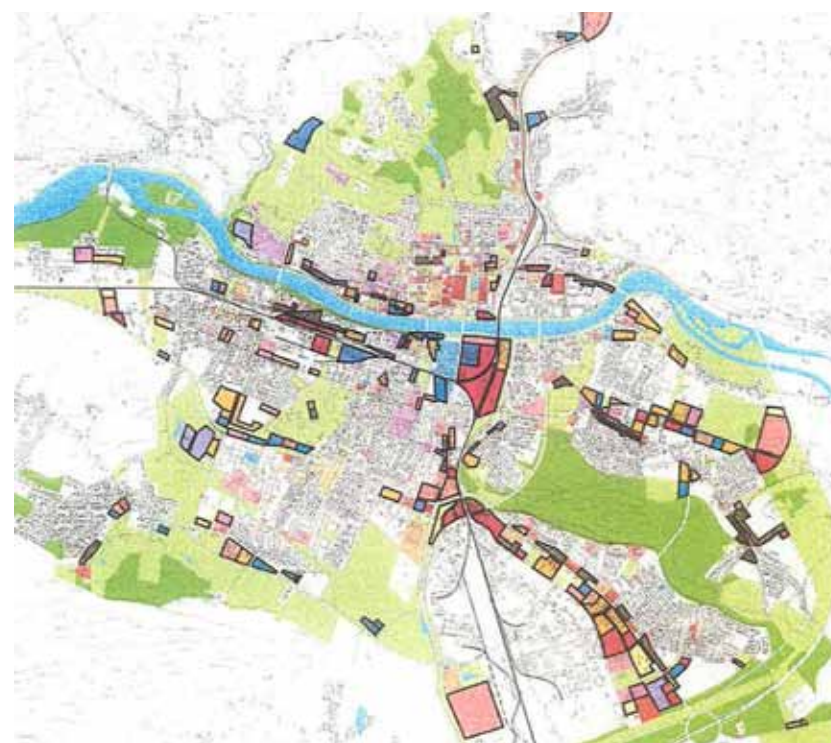
Strategija prostorskega razvoja Slovenije, v nadaljevanju SPRS (Ministrstvo za okolje in prostor 2004), je osnovno izhodišče za urejanje problematike obravnavanih območij.

Izpostavljene prioritete in usmeritve za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije, ki jih opredeljuje SPRS, na katerih temelji naloga so:

- policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj,
- vitalna in urejena mesta,
- usklajen razvoj širših mestnih območij,



Slika 1: Urbanistična zasnova mesta Maribor (Urbanistična ..., 1999)



Slika 2: Urbanistična zasnova mesta Maribor - centralne površine (Urbanistična ..., 1999)

- povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture.

Glede na prioritete in usmeritve SPRS je na obravnavanih območjih potrebno stremeti k prenovi in revitalizaciji, kot ključni usmeritvi notranjega razvoja mest. To je možno doseči z uravnovešenim mešanjem rabe mestnega prostora. Z vidika usklajenega razvoja širših mestnih območij in policentričnega urbanega sistema ter regionalnega prostorskega razvoja, je Maribor nacionalno središče mednarodnega pomena in središče regionalnega pomena. Mesto je prometno obremenjeno zaradi dnevnih delovnih in drugih migracij ter prometa blaga. Za razbremenitev mesta in širšega mestnega območja motoriziranega prometa je potrebno razvijati železniški promet in javni potniški promet ter nemotoriziran promet (kolesarski in peš promet). S tem se zagotavlja tudi zmanjšanje škodljivega vpliva motornega prometa na okolje in prostorski razvoj. Izgrajevanje, dopolnjevanje in prenova omrežja kolesarskih in pešpoti omogoča zdravo telesno gibanje prebivalstva.

1.6.2 Urbanistična zasnova mesta Maribor

Drugo izhodišče za načrtovanje nove prostorske ureditve, je veljavna Urbanistična zasnova mesta Maribor (2004), v nadaljevanju UZMM. Koncept prostorskega razvoja UZMM je razvoj mesta navznoter z združevanjem štirih mestnih območij v eno: Center, Tabor-Studenci-Maribor jug, Tezno in Pobrežje. UZMM prepoznava sive cone, degradirane površine in površine brez urbane funkcije in na podlagi tega določa območja prestrukturiranja in načine za učinkovito povezovanje štirih mest (štirih mestnih območij) v eno. Problema veljavne urbanistične zasnove sta, da ni več aktualna in dejstvo, da precejšen del zasnove do sedaj ni bil izveden.

1.6.3 Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C

Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C (2008), v nadaljevanju OPPN, je tretje izhodišče za načrtovanje nove prostorske ureditve. OPPN določa urejanje območja, ki meji na

območje obdelave »železniški trikotnik«.

V nalogi je deloma prilagojen za doseg optimalne rešitve prostorskega problema območja. OPPN namreč predvideva linijo parkirišč ob celotni stranici, kjer meji na železniško progo. Do parkirišča vodijo podzemni dovozi iz Nasipne ulice. Parkirišče novo stanovanjsko območje ločuje od železniške proge in zahodnega dela mesta. (Pre)obsežno parkirišče prav tako zaseda območje, od koder se odpirajo pogledi na Piramido in Meljski hrib.



Slika 3: Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C, (Občinski ..., 2008)

1.6.4 Pregled urbanističnih delavnic v Mariboru

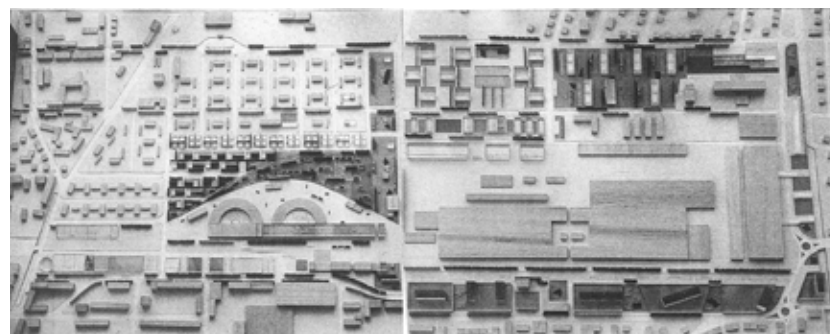
Na podlagi Urbanistične zasnove mesta Maribor so bile v letih 1997 in 1998 v organizaciji Društva arhitektov Maribor izvedene tri arhitekturno-urbanistične delavnice: Okvir mesta, Ptujška cesta in Maribor-vzhod. Vse obravnavajo prostor desnega brega Drave. Rezultati delavnic za namen te naloge služijo le kot vodilo in preveritev možnih rešitev prostorskih problemov.

Z obravnavanimi območji naloge se ukvarjata le dve izmed treh omenjenih delavnic: Okvir mesta in Ptujška cesta.

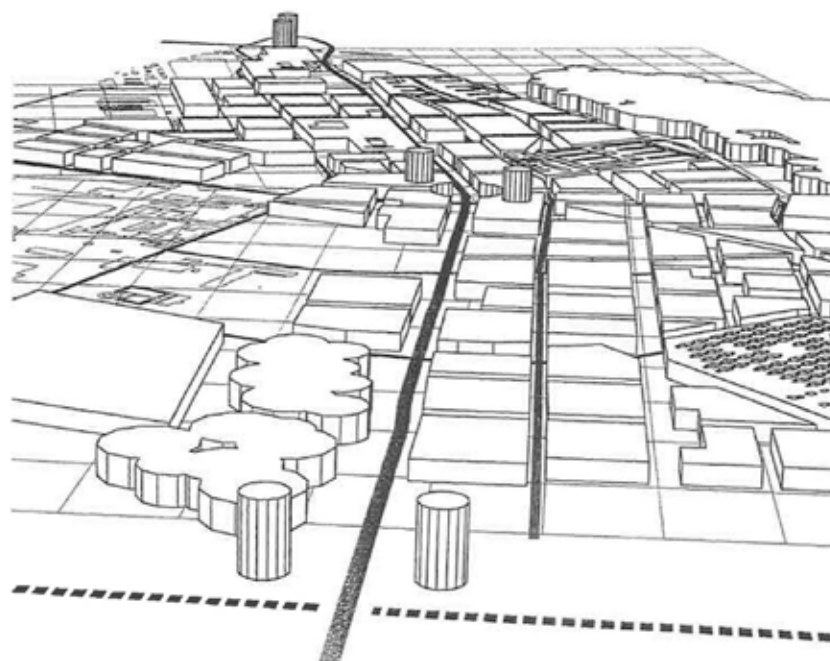
Rešitve, ki so jih predlagali udeleženci delavnice Okvir mesta, urejajo zahodni rob mesta. Razdeljena je na sedem prostorskih sklopov, od katerih sklopa 1 in 2 urejata prostor železniške postaje Studenci, industrijskega območja na Studencih in prostor železničarske stanovanjske kolonije. Ukvarja se z urbanizacijo in reurbanizacijo Studencev v kontekstu priključevanja na osrednje mestne površine s poudarkom na zasnovi manjkajočih central-

nih, odprtih javnih, zelenih in stanovanjskih površin. Rešitev prestrukturira prostor iz železničarskega in industrijskega v poslovna, servisna, logistično-transportna in stanovanjsko-poslovna središča. Novost, ki jo v prostor vnese zasnova, je preboj območja v smeri sever-jug s cestno povezavo med Valvasorjevo ulico in cesto Na Poljanah, ob katero je umeščen park.

Delavnica Ptujška cesta se ukvarja z zasnovo mestne vpadnice in definiranjem urbanega prostora za prebivalce Tezna. Zasnova temelji na obstoječih mestnih strukturah in njihovem odnosu do naravnega prostora. Ureja urbani prostor Ptujške ceste in njenih prečnih povezav. Definira središče območja in v homogeno območja z industrijsko in stanovanjsko rabo vnaša manjkajoče



Slika 4: Delavnica Okvir mesta, (Delavnica - Okvir ..., 1999)



Slika 5: Delavnica Ptujška cesta, (Delavnica - Ptujška ..., 1999)

mestne funkcije in strukture. Pozornost posveča tudi ohranjanju in vključevanju obstoječih krajinskih elementov v zasnovo. Zasnova predlaga bolj zgoščeno pozidavo ob Ptujški cesti in urejanje odprtih javnih površin za pešce. Zasnova za središče predlaga cestno-železniški infrastrukturni vozle na skrajnem severnem vogalu obsežne mestne četrti Tezno, ki meji na mestni četrti Tabor in Pobrežje.

1.6.5 Teritorialna agenda Evropske unije 2020

Teritorialna agenda Evropske unije 2020 (2011) podpira teritorialno kohezijo v Evropi. Njen cilj je zagotovitev strateških usmeritev za usklajen, uravnotežen, učinkovit in trajnostni prostorski razvoj. Za namen naloge so izpostavljene sledeče prednostne naloge prostorskega razvoja Evropske unije, ki jih navaja Teritorialna agenda:

- spodbujanje celostnega razvoja v mestih ter podeželskih in posebnih regijah,
- izboljšanje teritorialne povezanosti za posameznike, skupnosti in podjetja.

Poudarek je na celostnem pristopu k urbanemu razvoju in revitalizaciji ter zagotavljanje dostopa do storitev splošnega pomena, znanja, informacij in mobilnosti.

1.6.6 Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih

Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih (2007) je dokument držav članic Evropske unije, ki določa skupna načela in strategije za politiko urbanega razvoja. Za namen naloge so izpostavljene naslednje strategije za ukrepanje:

- urejanje in zagotavljanje visoke kakovosti javnih prostorov,
- posodabljanje infrastrukturnih omrežij in izboljšanje energetske učinkovitosti.

Posebna pozornost je namenjena urejanju ogroženih urbanih predelov v okviru mesta kot celote. Ena izmed strategij za urejanje teh območij je spodbujanje učinkovitega in cenovno dostopnega javnega prevoza. Namen je zagotovitev enakih možnosti za mobilnost prebivalcem vseh mestnih predelov in zmanjšanje okoljskih vplivov.

2 PREGLED ZGODOVINSKEGA IN URBANISTIČNEGA RAZVOJA MARIBORA

2.1 URBANISTIČNI RAZVOJ MESTA

Konec prve polovice 19. stoletja mesto še ni preseglo svojega obzidnega okvirja. Predmestja so nastala ob glavnih tranzitnih prometnicah; Koroško in Graško predmestje na levem bregu Drave, Magdalensko ali Taborsko na desnem bregu, Melje je bilo še vas in Tezno mestna gmajna.

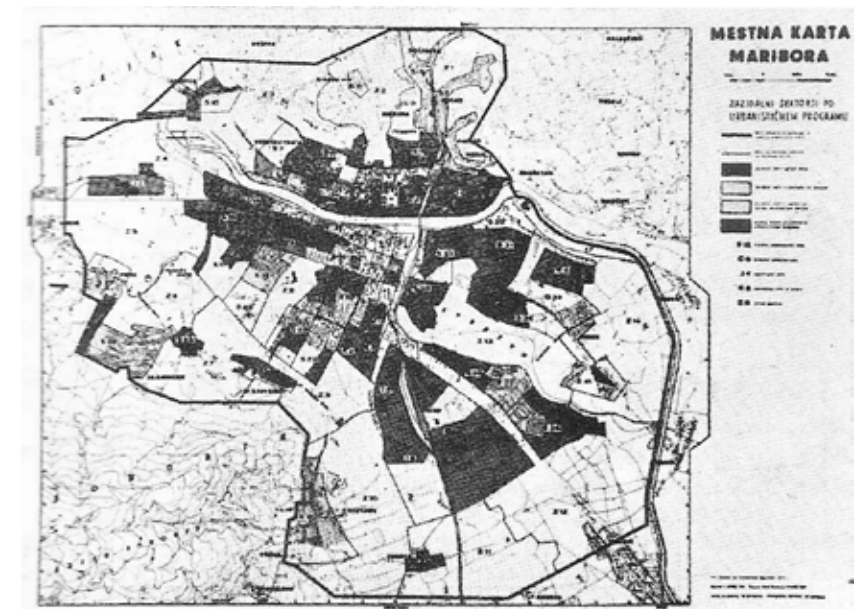
Drugo obdobje zaznamuje železnica, ki je v mesto vpeljala industrijo. Spremeni se obseg mesta, ki se mu pridružijo vsa tri predmestja in vas Melje, s čimer se mesto razširi iz levega še na desni breg Drave. Maribor postane upravno in gospodarsko središče Podravja. Za razvoj industrije je ključen nastanek železniških delavnic in izgradnja stanovanjske kolonije v njihovi neposredni bližini. Industrija se umesti v bližino obeh kolodvorov; Koroškega na Studencih in v Melje ob Glavnem kolodvoru, ki skupaj s svojima stanovanjskima kolonijama izoblikujeta robove takratnega mesta. Poleg industrije se na desnem bregu Drave zgradijo še štiri od skupaj petih kasarn (peta se zgradi v Melju), kompleks bolnišnice, kaznilniški kompleks in šole, ki v mesto pritegnejo novo prebivalstvo. Prostorski obseg mesta močno zaznamuje železnica, ki še omejuje širjenje mestnega tkiva proti vzhodu in jugu (z izjemo kasarn). izgradnja zelenega sistema mesta se prične v središču mesta z izgradnjo mestnega parka, kmalu mu sledi park na Taboru, ki ostane edini park na desnem bregu Drave, Ljudski vrt, kopališče na Mariborskem otoku, uredi se sprehajalna pot ob desnem bregu Drave ter nadaljuje tradicija zasajevanja drevorednih nasadov. Ves omenjeni razvoj so usmerjali regulacijski načrti iz let 1863, 1875, 1878, 1885 in delni načrti iz let od 1920 do 1936. Levi breg Drave se je

izgrajeval dosledno, medtem ko so se na desnem pojavile številne pomanjkljivosti zaradi neusklajenega razvoja posameznih mestnih predelov. Gradnja se je še držala karejskega sistema.

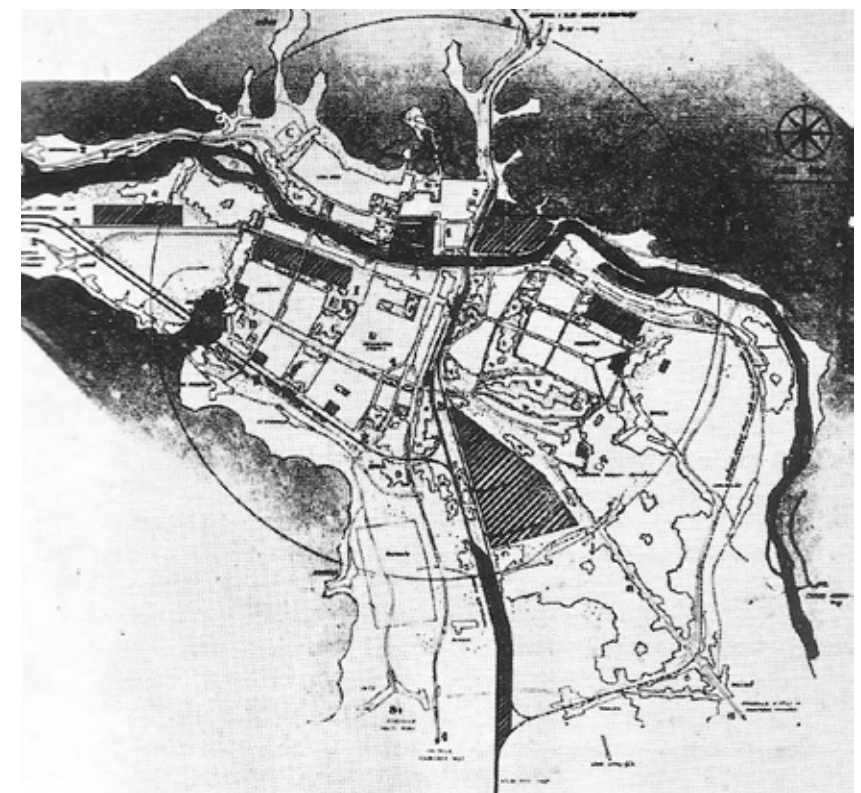
Tretje obdobje urbanističnega razvoja Maribora zaznamuje nemška okupacija v letih od 1941 do 1945, ki je mestu zapustila tovarno letalskih motorjev (kasneje TAM) na Teznu, gradnjo elektrarne Mariborski otok in porušeno ter poškodovano mesto. Okupaciji mesta sledi čas urbanističnega načrtovanja ponovne izgradnje mesta. Jaroslav Černigoj pripravi idejni regulacijski načrt mesta, Ljubo Humek izdela vodilni regulacijski načrt mesta (1947-1949) in delni regionalni načrt mestnega okolja, ki ga leta 1966 zamenja urbanistični program. V vodilnem regulacijskem načrtu mesta Humek predlaga dva sklopa rešitev. Prvi



Slika 6: Franciscejski kataster, 1833 (Franciscejski ..., 2012)



Slika 7: Zavod za urbanizem Maribor: zazidalni sektorji po urbanističnem programu iz leta 1965 (Pirkovič-Kocbek, 1982)



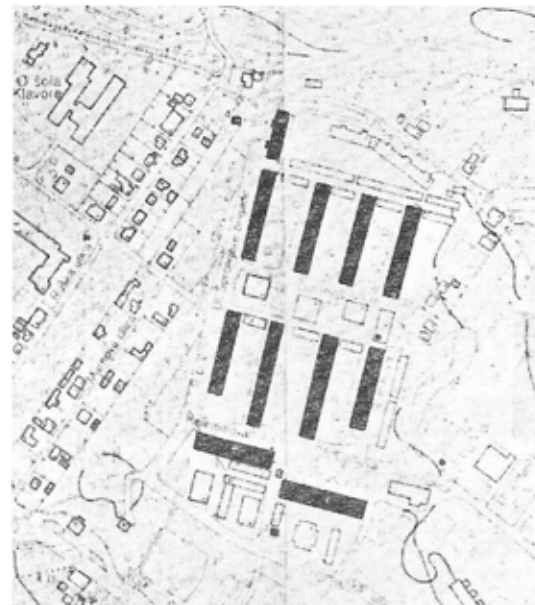
Slika 8: Ljubo Humek: vodilni regulacijski načrt mesta Maribor, okvirna regulacijska skica iz leta 1949 (Pirkovič-Kocbek, 1982)

rešuje vprašanje mariborskega železniškega vozla s prestavitvijo koroške proge pod Pohorje in glavne železniške postaje na območje železniškega trikotnika. Drugi sklop predvideva coning mesta s petimi večjimi stanovanjskimi enotami in trdnejšo povezavo industrijskih območij z železnico (Pirkovič-Kocbek, 1982: 33). K mestu se vključi zeleno zaledje mesta z ustanovitvijo pohorske vzpenjače, rekreacijski center ob Brestrniškem jezeru, sprehajališče za Tremi ribniki in ureditev gričev Kalvarije, Mestnega hriba in Piramide. Kot navaja Curk (1991: 556) je (organizirana) stanovanjska gradnja predstavljala največji delež povojne izgradnje Maribora. Blokova tovarniška naselja so nastajala kot zaključeni mestni predeli ali kot stanovanjska naselja v bližini industrijskih obratov, a so bila navadno pomanjkljivo izvedena in so slabo povezljiva z okolico in zelenim zaledjem. Curk (1991: 557) kot primer takšnih blokovskih naselij navaja kompleksa Metalne (J. Černigoj) in TAM-a (L. Humek) na Tezenski dobavi. V mestu se pojavijo arhitekturni in urbanistični biroji, ki skrbijo za načrtovanje posameznih sosesk, večinoma za trg. Z namenom skladnega urbanističnega razvoja mesta je Urbanistični inštitut Slovenije med leti 1976 in 1976 izdelal projekt Maribor Jug (Vladimir Braco Mušič s sodelavci). Individualna gradnja v tistem času ni izstopala iz povprečja. Pomembnejši objekti povojnega obdobja so Železniška postaja (M. Černigoj) prve stolpnice ob Gosposvetski cesti (I. Kocmut), spodnja postaja pohorske vzpenjače in hotel Bellevue (I. Kocmut), arhitektura javnega značaja v središču mesta, dvorana na Taboru, RTV center in mariborsko letališče pri Slivnici (danes letališče Edvarda Rusjana Maribor).

V zadnjih desetletjih mesto najvidneje zaznamuje gradnja nakupovalnih središč neproporcionalnih razmerij do obstoječega urbanega tkiva ob glavnih prometnicah v mestnem obrobju in v mestnem središču (vsa na desnem bregu Drave).

Povzeto na kratko, mesto se je v preteklosti razvijalo na levem bregu Drave, kjer so vse do danes ostale vse javne funkcije mesta in kvalitetna (meščanska) stanovanjska območja. Na desni breg se je razvoj prenesel šele v obdobju hitre industrializacije in pospešene gradnje (delavskih) stanovanj, čemur pa nista sledila razvoj centralnih dejavnosti in urejanje slabo strukturiranih robnih območij.

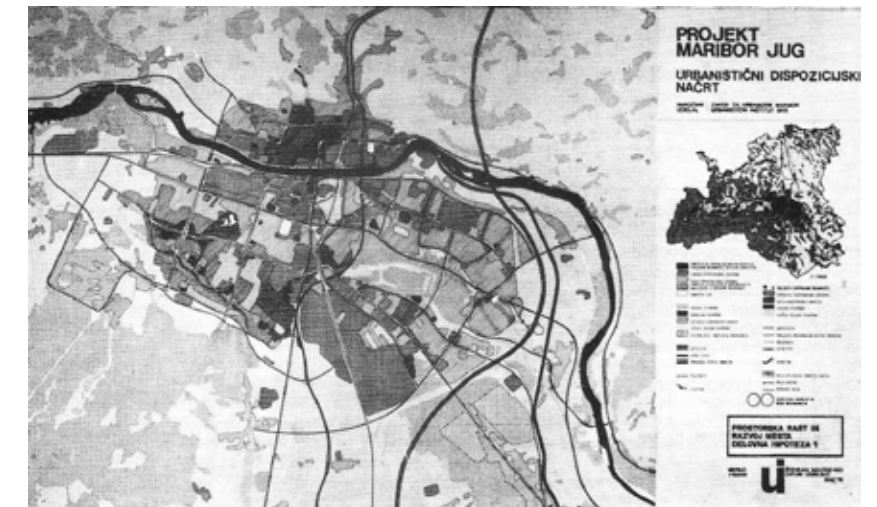
Povzeto po Curk (1991), Drozg (1999) in Lobnik (1999).



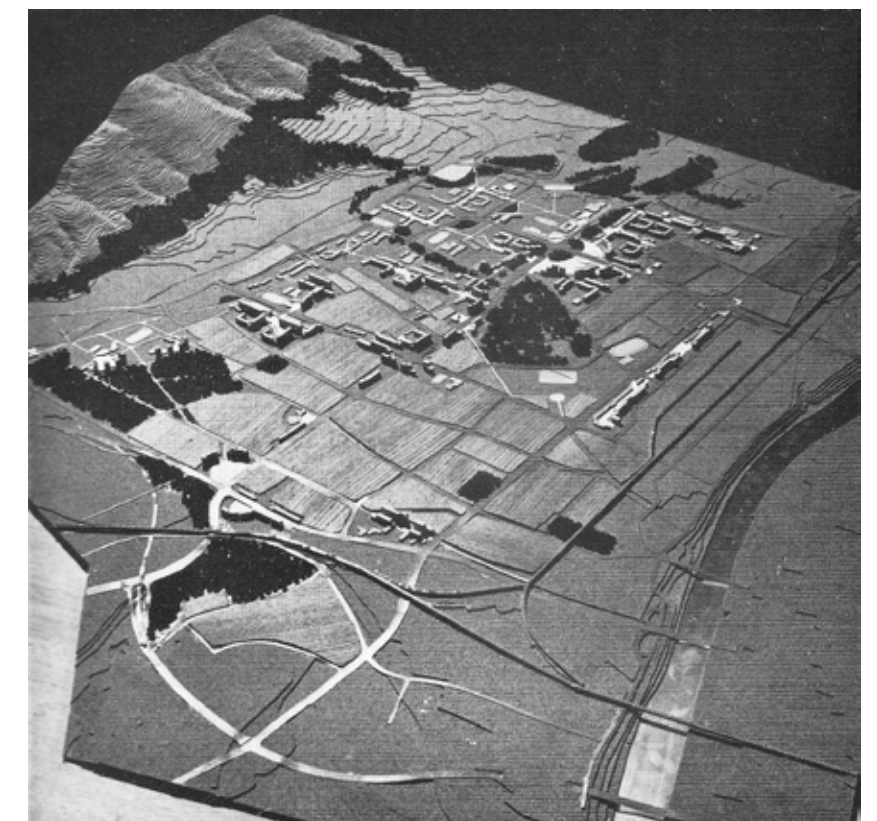
Slika 9: Stanovanjsko naselje TAM na Teznem, (Pirkovič-Kocbek, 1982)



Slika 10: Stanovanjsko naselje Metalne na Teznem, (Pirkovič-Kocbek, 1982)



Slika 11: Projekt Maribor-Jug, prostorska rast in razvoj mesta, delovna hipoteza 1976, (Pirkovič-Kocbek, 1982)



Slika 12: Projekt Maribor-Jug, urbanistične oblikovalske osnove, maketa, (Pirkovič-Kocbek, 1982)

2.2 PREGLED RAZVOJA INDUSTRIJE

Proces industrializacije je v 19. in 20. stoletju vplival na strukturo prebivalstva, gospodarstvo, tipe naselij, fizionomijo krajine in vplive na okolje. Med večjimi slovenskimi mesti je Maribor doživel najintenzivnejšo industrializacijo (Lorber, 2006; Lorber in Mohar, 2011).

Z izgradnjo železniške proge Dunaj-Trst leta 1848, izgradnjo koroške proge do Celovca leta 1863 in istega leta še z izgradnjo Železniških delavnic na Studencih se je začel upravni, trgovski in industrijski razvoj mesta. Industrijski obrati so se namestili v Melju ob Glavnem in na Studencih ob Koroškem kolodvoru, trgovsko poslovna cona pa se je razvila ob Partizanski cesti. V Melju se naseli mestna plinarina, industrijski mlini, tovarna mila, vojašnica, itd., uveljavi se tudi nov pristan za splave, na Studencih pa kovinska industrija.

Obdobje med obema svetovnima vojnama je čas druge, intenzivnejše industrializacije. Izgradnja hidroelektrarne pri Fali leta 1918 omogoči elektrifikacijo mesta. Novi industrijski obrati se še vedno umeščajo v Melju in Studencih, privlačna postane tudi lokacija ob glavni tovorni železniški postaji na Teznu. V Melju in na Studencih se uveljavi tekstilna industrija, na Teznu pa kovinska in metalurška.

V obdobju okupacije med letoma 1941 in 1945 nastane na Teznu tovarna letalskih motorjev, edino večje industrijsko podjetje v tem območju.

Obdobje po drugi svetovni vojni je obdobje najintenzivnejšega ekonomskega razvoja mesta. V šestdesetih letih mariborska industrija doseže razvojni vrh. Vodilne panoge so kovinska, tekstilna in elektrotehnična, razvijejo pa se tudi gradbena, naftno-predelovalna in industrija barvnih kovin.

Sledi obdobje stagnacije industrijske proizvodnje v sedemdesetih letih. Maribor ekonomsko in razvojno zaostaja za drugimi slovenskimi industrijskimi mesti.

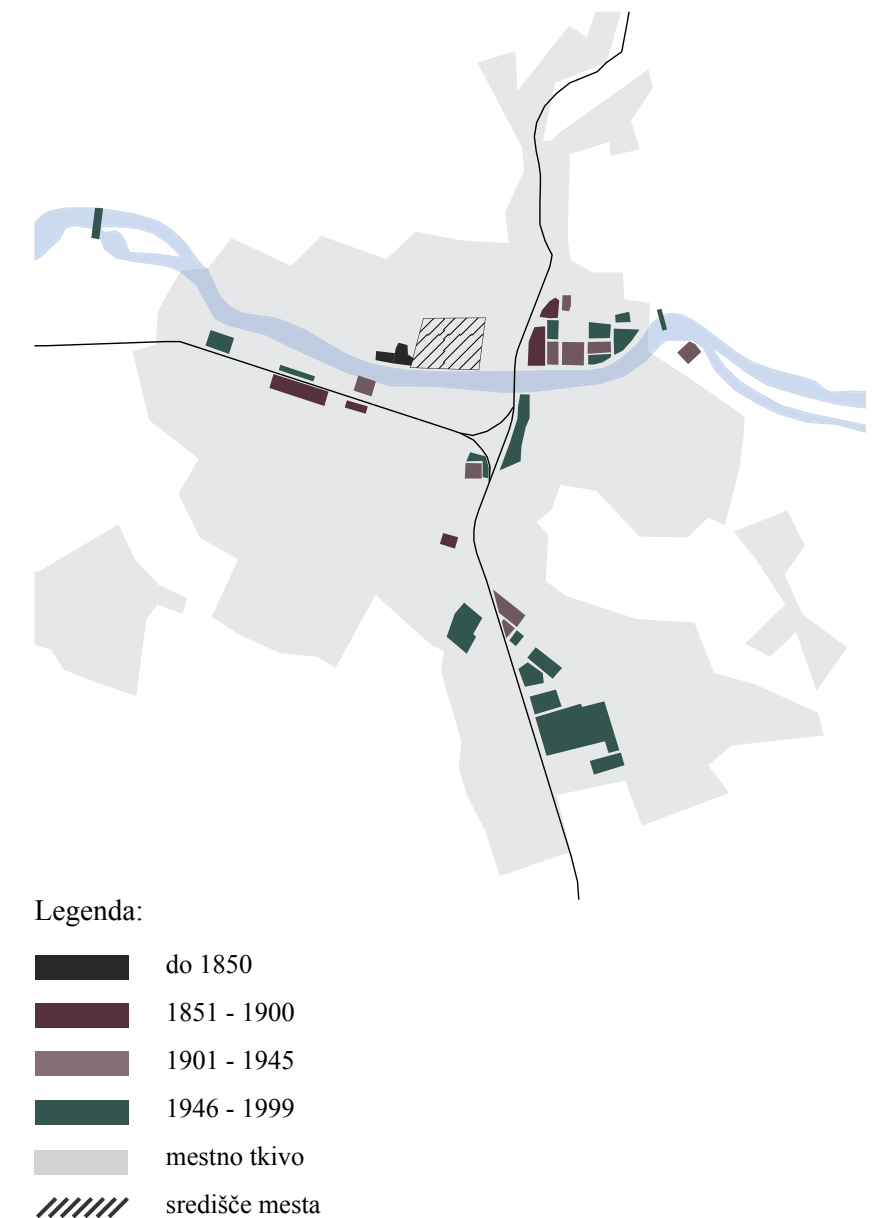
V osemdesetih letih mariborsko gospodarstvo nazaduje, kar se kaže v zmanjšanju števila prebivalstva, zmanjšanem zaposlovanju, zmanjšanem deležu nacionalnega proizvoda in stopnji novih investicij.

Največje nazadovanje mariborskega gospodarstva pa se zgodi v zadnjih letih tega desetletja in v času osamosvojitve Slovenije, saj je večina industrije temeljila na proizvodnji tovornih vozil, tekstila in opreme za industrijsko proizvodnjo, namenjene predvsem jugoslovanskemu trgu. Z osamosvojitvijo Slovenije in razpadom Jugoslavije je mariborska industrija izgubila pomembne trge, istočasno pa se je morala iz samoupravnega gospodarstva prestrukturirati v tržno gospodarstvo. Klasična industrija, ki ni proizvajala splošnih dobrin ali izdelkov z visoko dodano vrednostjo, na novem trgu ni bila konkurenčna.

Strukturne spremembe mariborskega gospodarstva je možno razdeliti na tri obdobja. Prvo obdobje (1988-1995) zaznamuje kriza v proizvodnji tovornih in vojaških vozil. Državna pomoč za ohranitev sektorja se porabi za ohranitev števila delavcev in njihove plače, ne vlaga pa se v prestrukturiranje, zaradi česar proizvodnja leta 1995 skoraj povsem upade. Drugo obdobje (1992-1996) zaznamuje kriza v proizvodnji opreme za industrijsko proizvodnjo in tretje (1995-2006) kriza v tekstilni proizvodnji, pri čemer slednje lahko razdelimo na tri obdobja znatnega zmanjšanja delovne sile 1995, 1998 in 2004-2005.

Vendar ekonomske spremembe niso edine, ki zaznamujejo Maribor v devetdesetih letih. Pomembne so tudi prostorske upravne spremembe. Mariborska občina v treh etapah (1990, 1994, 2000) razpade na osem novih: Mestna občina Maribor, Pesnica, Ruše, Duplek, Rače-Fram, Starše, Miklavž na Dravskem polju in Hoče-Slivnica. Ozemlje mariborske občine se tako zmanjša iz 738 km² na 147,5 km².

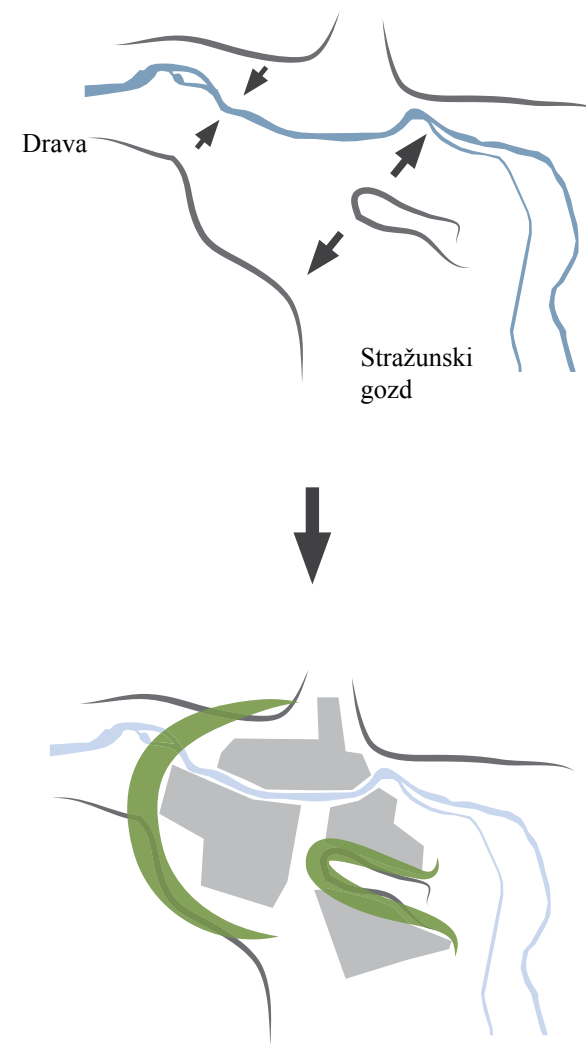
Povzeto po Lorber (1999) in Curk (1991).



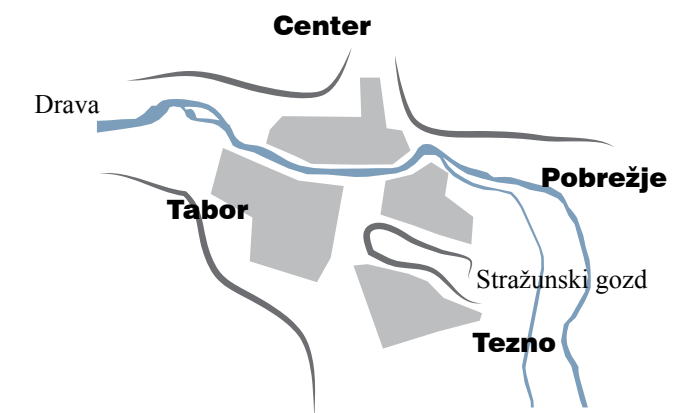
Slika 13: Umeščanje industrije v različnih časovnih obdobjih, (Retina, 2011, Curk, 1991, Industrijske..., 2012)

2.3 VPLIV KRAJINSKE MORFOLOGIJE PROSTORA NA URBANISTIČNI RAZVOJ MESTA

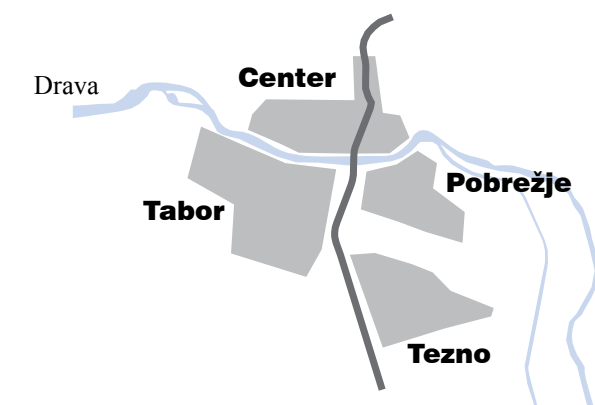
Prostor Maribora zaznamuje dvojnost, ki se iz naravne zgradbe prostora prenaša na grajene prvine. Krajinsko morfološko Maribor zaseda prostor na točki, kjer se Dravska dolina odpre v Dravsko polje in hkrati mejo med predalpskim (Pohorje in Kozjak) in panonskim svetom (Slovenske gorice). Krajinska morfologija deli mariborski prostor na zahodno in vzhodno polovico. Na zahodni polovici relief tvori zelen polobroč, ki omejuje grajeno tkivo. Prostor se orientira navznoter. Vzhodna polovica se nasprotno odpira navzven, proti robu mesta, na Dravsko polje. Osrednja zelena površina (Stražunski gozd) se kot zeleni klin zajeda v grajeno tkivo. Zahodno polovico mesta zaznamujejo oblikovane zelene površine, ki se prilagajajo pravilni ulični mreži. V vzhodni polovici prevladuje krajina, odsotnost grajenih zelenih površin je posledica odsotnosti urejanja zelenih površin v preteklosti (Koprivšek, 1999: 69). Reka Drava Maribor deli na levi in desni breg, oziroma na severno in južno polovico. Takšna delitev se odraža v urbanistični morfologiji prostora. Na levem bregu so se izoblikovale in vse do danes tudi ostale upravne in centralne funkcije mesta, desni breg je postajal prostor proletariata (Lobnik, 1999: 63) in industrije. Železnica, kot grajena prvina, sovпада z naravno mejo, ki deli mesto na zahodno in vzhodno polovico. Ko združimo krajinsko in urbano morfologijo prostora, dobimo podobo mesta, ki jo Lobnik (1999) imenuje Mesto štirih mest: levi breg - eno mesto, desni breg - tri mesta. Urbana struktura Maribora je tako sestavljena iz štirih urbanih enot, z različnimi kvalitetskimi stopnjami urbane izoblikovanosti, ki so med seboj slabo povezane.



Slika 14: Krajinska morfologija (Koprivšek, 1999)



Slika 15: Umeščenost urbane strukture v prostor



Slika 16: Mesto štirih mest (Lobnik, 1999b)

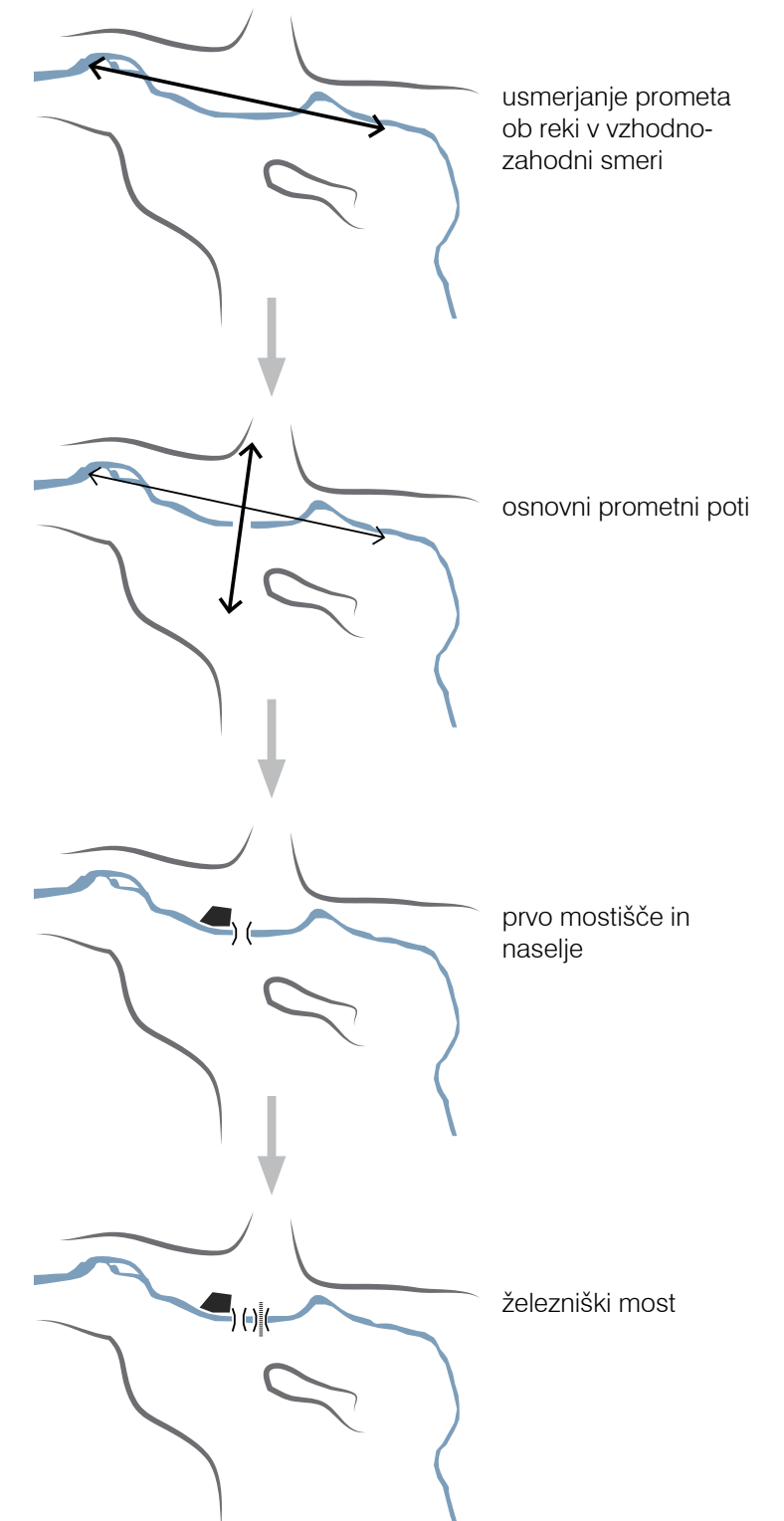
2.4 VLOGA DRAVE SKOZI ZGODOVINSKI RAZVOJ MESTA

Drava je ena izmed bistvenih morfoloških in urbanih elementov Maribora. Sooblikovala in usmerjala je zgodovinski in urbanistični razvoj mesta. Najprej je usmerjala promet v vzhodno-zahodni smeri, kasneje je dobila prehod. Oblikovali sta se dve osnovni prometni poti, ki sta osnova današnjemu prometnemu sistemu. Ob njuno križišče se umesti prvo selišče. Kasneje se na

istem mestu pojavi prvo mostišče, ob katerem se oblikuje prvo naselje in omogoči nadaljnjo rast mesta. Od visokega srednjega veka naprej ima pomembno transportno in pogonsko vlogo. Vodni mlini in rečno пристanišče na Lentu postanejo obrtni temelj Maribora. Kmalu se dejavnosti razširijo vse do Melja. Mostu čez Dravo se v 19. stoletju pridruži še železniški most. Železniškega prometa pa ne omogoča zgolj s preходом, ampak voda iz Drave poganja stroje železničarskih delavnic. V moderni dobi pomen Drave naraste s hidroenergetskim izkoriščanjem. Nazadnje pridobi tudi turistično rekreacijsko vlogo z Brestniškim jezerom in Mariborskim otokom.



Slika 17: Drava in Lent danes



Slika 18: Spreminjanje vloge reke skozi čas

3 OPREDELITEV DEGRADIRANIH URBANIH OBMOČIJ

3.1 OPREDELITEV DEGRADACIJE

Koželj (1998: 15) opredeli pojem degradiranih urbanih območij, v nadaljevanju DUO, kot: »proces zmanjševanja vrednosti zemljišča, ureditev, stavb in naprav na njem od višjega k nižjemu stanju uporabnosti, ki lahko vodi tudi do opustitve predhodne aktivne rabe, ko jo je še mogoče obnoviti ali nadomestiti z drugo«. Ocena degradacije ne izhaja samo iz opuščanja predhodne rabe, ampak tudi iz ocene neizkoriščenih razvojnih potencialov. S svojo prisotnostjo v urbanem prostoru lahko DUO negativno vplivajo ali ovirajo razvoj sosednjih območij. Je začasen pojav, ki spremlja razvoj vsake urbane strukture in je značilen za industrijska mesta. Razlogi za degradacijo urbanih območij so različni. V industrijskih mestih je vzrok za degradacijo industrijskih območij navadno začasno ali trajno opuščanje obsežnih industrijskih ali železniških kompleksov.

SPRS (Strategija ..., 2004: 9), degradirana urbana območja opredeli kot »opuščena območja industrije, gradbeništva, skladišč, rudarstva, vojske, železnice, mestnih komunalnih služb, barakarska naselja, že iztrošena, neustrezna stanovanjska območja v predmestjih ali soseskah brez zgodovinske vrednosti ipd. ali zaradi dejavnosti onesnaženja območja« in degradirana območja kot tista: »kjer je potencial za rabo in dejavnost zmanjšan ali omejen zaradi emisijskih, ekoloških, vizualnih ali drugih vplivov na obstoječo rabo in so posledica opuščanja aktivne rabe zemljišč.«

Območja, ki jih obravnava magistrska naloga so kompleksna degradirana območja, sive cone na meji med industrijskimi kom-

pleksi in stanovanjskimi območji in območji centralnih funkcij ter območja pod vplivom industrijskih degradiranih območij. Obsežni industrijski kompleksi ali njihovi deli so zapuščeni, izpraznjeni ali pa se načrtno (Cona TAM) ali manj načrtno prestrukturirajo, vendar so to introvertirani procesi, ki ne vključujejo bližnje okolice.

Koželj (1998) za ugotavljanje degradiranih urbanih območij opredeli osem meril, od katerih se na obravnavanih območjih pojavljajo naslednja: ekonomska, funkcionalna, fizična, urbanistična, socialna in oblikovna.

3.2 SANACIJA DEGRADIRANIH URBANIH OBMOČIJ

Sanacija degradiranih urbanih območij je proces ponovnega vzpostavljanja rabe z namenom reurbanizacije stavbnih zemljišč (Koželj, 1998: 53). Neizkoriščena ali slabo izkoriščena zemljišča so vir za nadaljnji razvoj mest. Tako kot degradirana območja negativno vplivajo na svojo neposredno okolico ali na celo mesto, lahko preoblikovano degradirano območje dvigne kvaliteto urbanega okolja tudi sosednjim območjem. Sanacija degradiranih območij je orodje za odpravo neskladij mestnih predelov in njen cilj izboljšanje kakovosti mestnega okolja.

Oblike sanacije in ponovne rabe stavbnih zemljišč:

- ekološka sanacija
- renaturacija
- krajinska prenova
- vzpostavitev nove rabe
- reaktiviranje ponovne rabe

Zelena listina urbanega okolja Evropske komisije (1990, cit. po Koželj, 1998) uvršča probleme opuščanja rabe mestnih območij med prednostne razvojne teme v razvojnih strategijah mest. Med prednostne naloge razvoja sodijo ponoven razvoj degradiranih urbanih območij, reaktiviranje zapuščenih zemljišč, neuporabljenih, opuščenih industrijskih con, železniških naprav, dokov in vojaških naprav. Centralna mestna in predmestna območja naj bi se okoljsko, ekonomsko in socialno revitalizirala z razvijanjem

mešane rabe in javnega prometa.

3.3 PRIMERI SANACIJE

Poglavje sanacije degradiranih urbanih območij predstavlja primere dobre prakse iz slovenskih in tujih mest. Primeri so razdeljeni v štiri sklope glede na obseg saniranega območja ali obliko sanacije.



Slika 19: Aspern Seestadt - pred prenovo (1), načrt (2), začetna dela (3), (Aspern Airfield ..., 2013)



Slika 20: Aspern Seestadt - v izgradnji, (Aspern Airfield ..., 2013)

3.3.1 Izgradnja novega mestnega predela na nekdanjem vojaškem območju

- **Aspern Seestadt, Wien**

Lokacija: Dunaj, Avstrija

Velikost: 240 ha

Aspern Seestadt je primer urbanizacije nekdanjega vojaškega letališča na obrobju Dunaja.

Leta 1912 je bilo v Aspernu zgrajeno prvo dunajsko letališče, ki se je zaprlo leta 1977. Zatem je služilo kot poligon motornim športom in prostor za šolanje amaterskih pilotov. Letališki objekti so bili porušeni leta 1980 in nato zgrajeni obrati za proizvodnjo motornih vozil, v katerih so s proizvodnjo začeli dve leti kasneje. Proizvodnja obratuje še danes. Leta 1992 je bil za območje izdelan prvi urbanistični razvojni načrt, ki je predvideval 6.000 delovnih mest in prostor za 10.000 prebivalcev. Tako je nastal okvir za načrtovanje novega dunajskega urbanega razvojnega središča. Leta 2003 je bilo območje letališča Aspern s strateško okoljsko raziskavo območja severovzhodnega Dunaja (superNOW) prepoznano kot potencialno urbano razvojno središče. Izvedba projekta Aspern Seestadt je razdeljena na tri faze, od katerih se je prva pričela leta 2008, tretja pa se bo predvidoma zaključila leta 2030. Koncept temelji na izgradnji stavbnega tkiva okoli osrednje javne zelene površine z jezerom, skozi katerega je speljan cestni obroč. Skozi območje je speljana podzemna železnica, ki se na robu območja križa z regionalno železniško progo in javnim cestnim potniškim prometom. Projekt daje prednost pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu pred osebnim motornim prometom.

(Aspern ..., 2013)

Načrtovano število stanovanjskih enot: 10.500

Načrtovano število delovnih mest: 20.000

Načrtovano število šol: 4

Načrtovano število vrtcev: 1 (11 skupin)

Število prebivalcev: 20.000



Slika 21: Västra Hamnen - obalni del, 2010



Slika 22: Västra Hamnen - notranjost, 2010



Slika 23: Västra Hamnen - načrt,
(Current ..., 2012)



Slika 24: Västra Hamnen - situacija leta 2012,
(Current ..., 2012)

3.3.2 Izgradnja novega mestnega predela na nekdanjem industrijskem območju

- **Västra Hamnen, Malmö**

Lokacija: Malmö, Švedska

Velikost: 187 ha

Västra Hamnen je primer prenove celotnega industrijskega območja z uvedbo mešane rabe.

Vse do 21. stoletja je bil Västra Hamnen prostor težke industrije. Območje so zasedale ladjedelnice, avtomobilska industrija in proizvodnja stebrov za vetrne elektrarne. Zadnja deluje še danes, medtem ko je preostala industrijska proizvodnja prenehala z obratovanjem leta 1996.

Leta 1997 je mesto Malmö predstavilo posebni prostorski program za območje: Cilji in oblikovalska izhodišča za Västra Hamnen (Mål och gestaltungsprinciper för Västra Hamnen). Program poudarja pomen vzdržnega razvoja, mešane rabe, ustvarjanje prostorov srečevanja in privlačnost prihodnjega načrtovanja območja. Bistvo transportnega sistema je pešačenje, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza, čemur je podrejena celotna zasnova. Mestno središče Malmöja je model za načrtovanje gostote urbanega tkiva in urbanega zelenja v Västra Hamnen. Prvi predeli so bili izgrajeni do leta 2001 za European housing expo, popolna izgradnja območja pa predvideva začetek izgradnje zadnjih predelov leta 2021. Območje že ima prepoznavno identiteto ter je nacionalni in mednarodni zgled vzdržnega urbanega razvoja. (Current ..., 2012)

Načrtovano število stanovanjskih enot: 10.500

Načrtovano število delovnih mest: 17.000

Načrtovano število šol: 4

Načrtovano število vrtcev: 15

Število prebivalcev: 20.000



Slika 25: The High Line v času obratovanja in pred prenovo, (Friends ..., 2014)



Slika 26: The High Line Park - po prenovi, (Friends ..., 2014)



Slika 27: Natur-Park Schöneberger Südgelände - po prenovi, 2010

3.3.3 Vzpostavitev nove rabe opuščenih železniških naprav

• The High Line Park, New York City

Lokacija: New York City, Z.D.A.

Dolžina: 2,33 km

The High Line Park je primer ponovne uporabe opuščene prometne infrastrukture z določitvijo nove rabe.

Nivojska železnica High Line je bila zgrajena v tridesetih letih 20. stoletja znotraj največjega Manhattanskega industrijskega območja z namenom zagotovitve večje prometne varnosti. Železnica je obratovala vse do leta 1980, nato je bil znaten ostanek železniške infrastrukture prepuščen degradaciji. Leta 1999 se začne gibanje (Friends of the High Line) za ohranitev železniške infrastrukture in njeno preoblikovanje v odprt javni prostor. Leta 2003 je izveden natečaj Designing the High Line. Rezultat je preoblikovanje opuščene železniške proge v park in zeleno pešpot, ki omogoča umik iz prometnih ulic. Raznolika zasaditev se prepleta s potmi, počivališči in ostanki železniških tirov.

Park je kmalu po odprtju postal svetovno znana turistična destinacija. Leta 2011 so zabeležili 3,7 milijona obiskovalcev, od katerih je le polovica lokalnih prebivalcev.

(Friends ..., 2014).

• Natur-Park Schöneberger Südgelände, Berlin

Lokacija: Berlin, Nemčija

Velikost: 18 ha

Natur-Park Schöneberger Südgelände je primer ponovne uporabe opuščenega prostora.

Berlinska ranžirna postaja Tempelhof se je postopoma prenehala uporabljati po drugi svetovni vojni, njena uporaba je bila popolnoma opuščena leta 1952. Dobrih petdeset let je bila prepuščena spontanemu zaraščanju, tekom katerega je nastala krajina v kateri se travinje z bujnim grmičevjem in gozdom prepletajo z ostalo železniško infrastrukturo. Leta 2009, po izgradnji pešpoti in urbane opreme, je bila ranžirna postaja preimenovana v Natur-Park



Slika 28: Graz Hauptbahnhof 2020 - projekt in 3D vizualizacije, (Bau.-Information ..., 2014)



Slika 29: Bahnhofsbereich Bozen, idejna zasnova, (Ideenwettbewerb ..., 2011)

Schöneberger Südgelände in odprta za javnost kot park.

(Natur-Park ..., 25. 8. 2014.)

Poti so v park postavljene subtilno in za svojo lokacijo in konstrukcijo koristijo opuščene tire in druge železniške relikte.

3.3.4 Prenova železniške postaje

• **Graz Hauptbahnhof 2020, Graz**

Lokacija: Gradec, Avstrija

Izgradnja: 2010 - 2015

Infrastrukturni projekt Graz Hauptbahnhof 2020 vključuje prestrukturiranje in rekonfiguracijo glavne železniške postaje v Gradcu. K prenovi postaje spada izgradnja zahodnega in vzhodnega roba postaje, novega predora za pešce in prenova peronov in nadstreška. Tramvajska proga s postajo je speljana pod cesto in železniško postajo, s čimer sprostí promet na cestnem nivoju. Trg Evrope je prometno vozlišče železniškega, tramvajskega in avtobusnega javnega prometa. Pod železniško postajo je izveden nov podhod za pešce. Vsi dostopi javnega potniškega prometa so prilagojeni gibalno oviranim osebam.

(Bau.-Information ..., 2014)

• **Bahnhofsareal Bozen, Bozen**

Lokacija: Bozen, Italija

Velikost: 35 ha

Idejna zasnova zajema območje železniške postaje v Boznu, ki se nahaja v neposredni bližini zgodovinskega središča mesta in ob reki Eisack. V projektu je predlagana prestavitev železniške proge, ki bi omogočila izgradnjo območja mešane rabe v neposredni povezavi s starim mestnim jedrom. Dinamična streha nad železniško postajo ustvarja povezavo med novim mestnim predelom in središčem. Zasnovo obrobja zelena milja, ki poteka po starih železniških tirih.

(Ideenwettbewerb ..., 2011)



3.3.5 Prenova obstoječih stavb

- Kulturni center Metelkova, Ljubljana**

Lokacija: Ljubljana, Slovenija

Velikost: 1,8 ha

Leto izgradnje: 2004

Projekt Kulturni center Metelkova vključuje prenovu stavb za potrebe Etnografskega muzeja, Narodnega muzeja, Moderne galerije, Ministrstva za kulturo in Uprave Republike Slovenije za varstvo naravne in kulturne dediščine in ureditev odprtega prostora med stavbami. Pred prenovu je bila vojaška dejavnost v kompleksu nekdanje avstro-ogrske vojašnice opuščena leta 1991, sedem let kasneje pa je bilo strokovno proglašeno za degradirano urbano območje.

(Kulturni ..., 2004)

Predstavljene primere sem izbrala, ker so primeri rešitev prostorskih problemov, s katerimi se ukvarja naloga. Po velikosti, kompleksnosti zasnove ali razlogih za prenovu (degradacija, posodabljanje prometne infrastrukture) niso enakovredni z obravnavanimi območji te naloge, vendar so vzor kako pristopiti k njihovi specifični prostorski problematiki. V prostor vnašajo ali doprinašajo k mešani urbani rabi in upoštevajo obstoječe urbane strukture.

Aspern Seestadt je primer izgradnje novega mestnega predela, ki se izgraja okoli mestnega javnega prometa - železnice. Tudi Västra Hamnen je primer izgradnje novega mestnega predela, vendar na nekdanjem industrijskem območju. Razloga za izbor sta reurbanizacija in javni železniški promet. The High Line Park in Natur-Park Schöneberger Südgelände sta primera vključevanja nekdanjih železniških infrastrukturnih elementov v zeleni sistem mesta. Graz Hauptbahnhof 2020 je primer reševanja prehodnosti med različnimi oblikami potniškega prometa: železniškim, tramvajskim, avtobusnim, peš, kolesarskim in peš. Železniška postaja Bahnhofsareal Bozen je vzor oblikovanja železniške postaje in njenega vključevanja v mestni prostor. Kulturni center Metelkova je primer ureditve prostora nekdanje vojašnice, po velikosti in strukturi soroden nekdanji meljski kasarni.

Slika 30: Groleger arhitekti. Načrt prenove Kulturnega centra Metelkova (Kulturni ..., 2004)



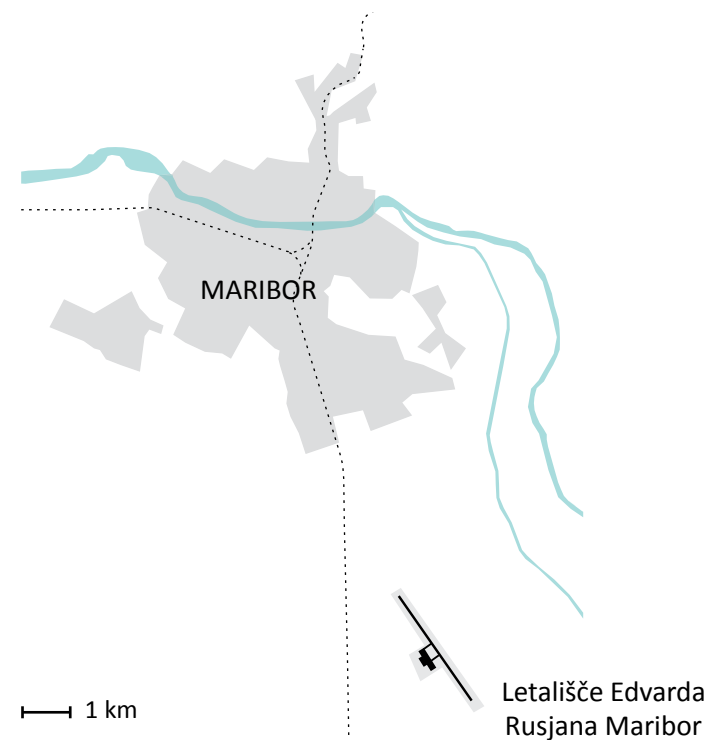
Slika 31: Kulturni center Metelkova (Kulturni ..., 2004)

4 PREDSTAVITEV OBMOČIJ OBDELAVE

Maribor je eno izmed treh slovenskih središč mednarodnega pomena (Strategija ..., 2004). V širšem regionalnem kontekstu se nahaja v težišču trikotnika Ljubljana - Gradec - Zagreb.

4.1 OPIS OBMOČIJ

Območja Studenci, Melje in območje med železniško progo, Nasipno ulico in železniški trikotnik so prikazana na ortofoto posnetkih (DOF 5) v merilu 1:10.000. Tezno je zaradi velikosti prikazano v merilu 1:20.000.

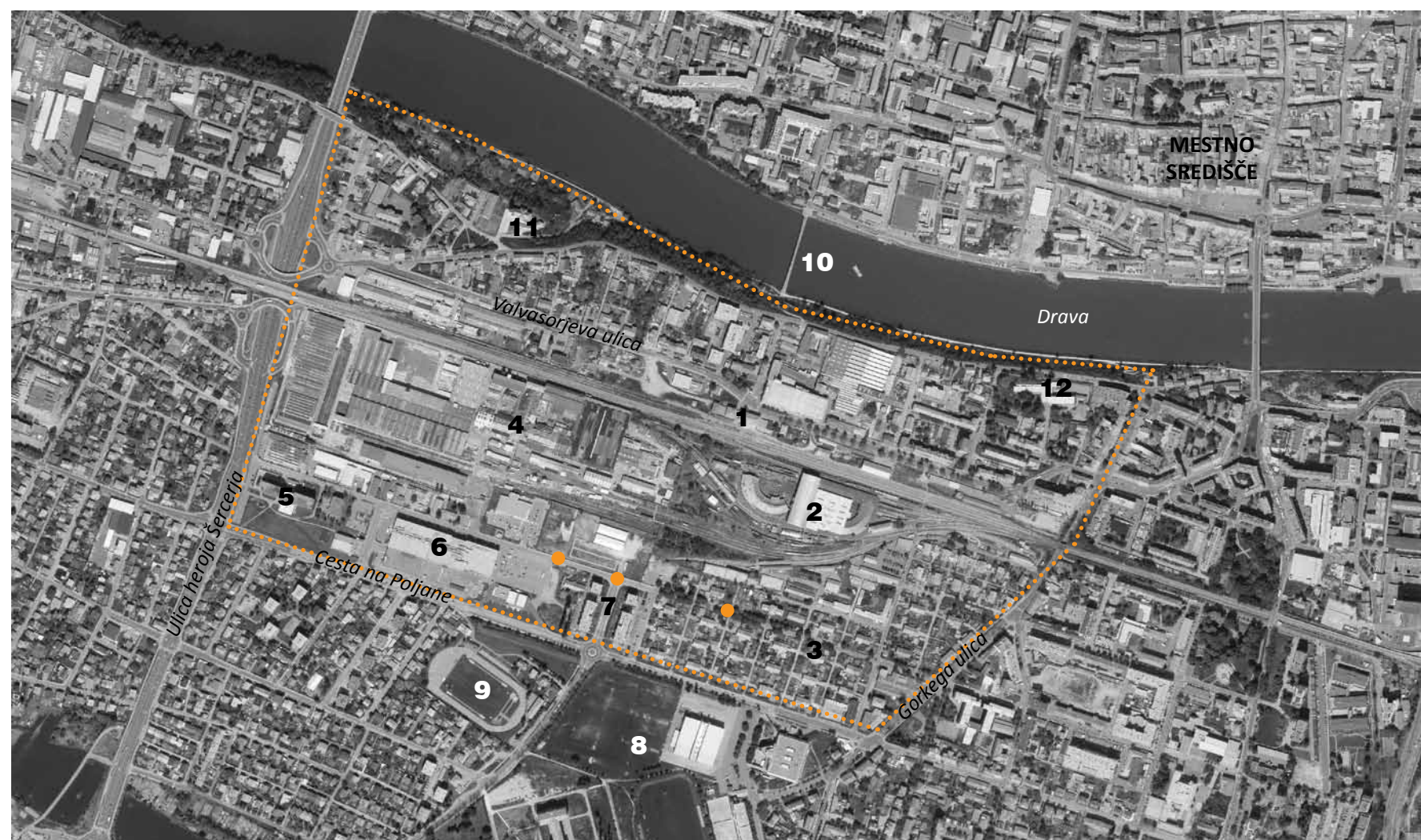


Slika 32: Predstavitev širšega območja obdelave



- 1 - Studenci,
- 2 - Melje,
- 3 - Tezno,
- 4 - železniški trikotnik

Slika 33: Predstavitev širšega območja obdelave
(kart. podl. DOF 5, 2006, 2009)



Slika 34: Predstavitev območja - Studenci
(kart. podl. DOF 5, 2006, 2009)

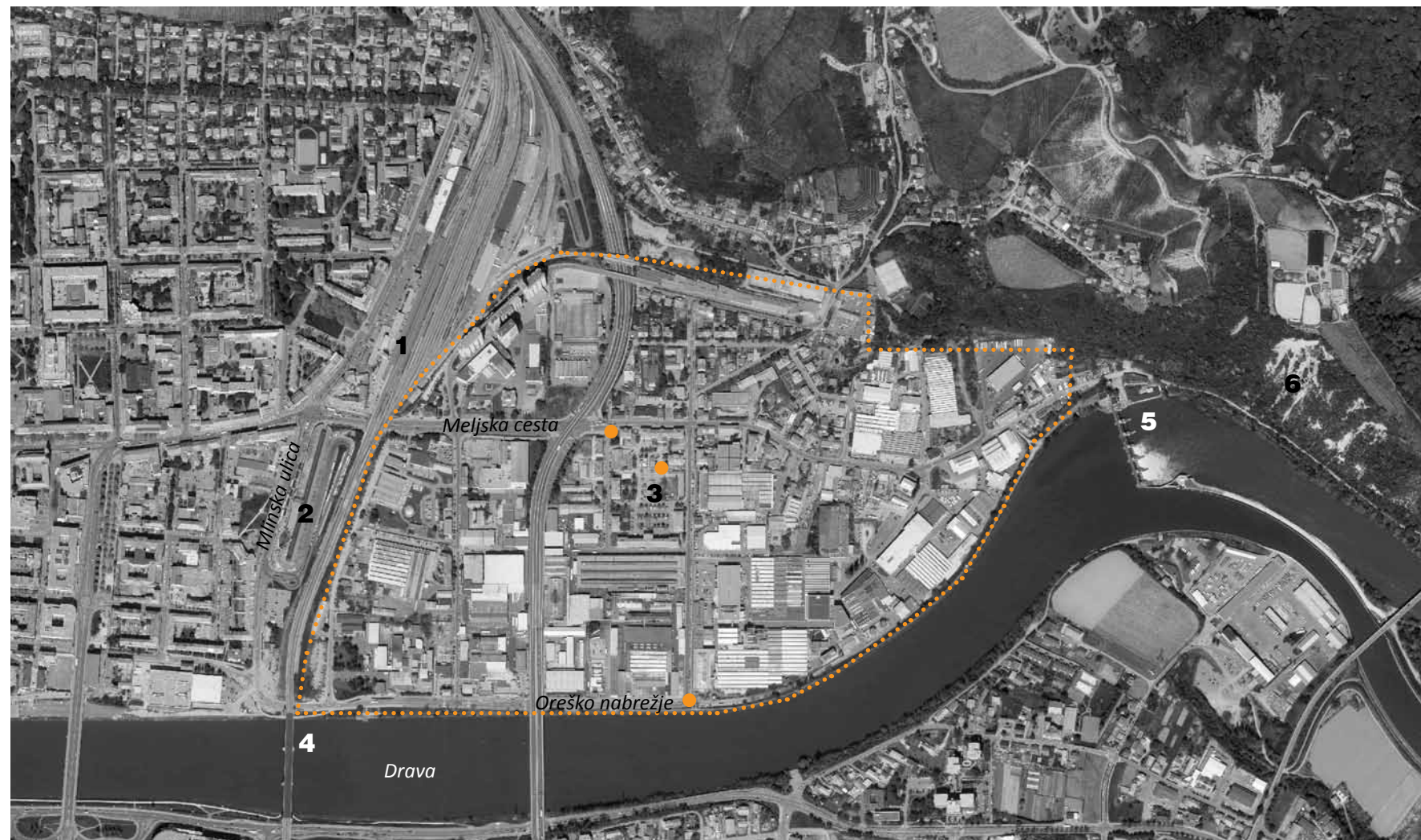
4.1.1 Studenci

Industrijska cona Studenci je prva industrijska cona v mestu. Je največji strnjen industrijski kompleks, ki je nastal kot železniške delavnice za potrebe Južne železnice na tedanjem obrobju mesta. Danes leži sredi obzidanih površin, del katerih je Železničarska kolonija, ki je razglašena za kulturno dediščino. Območje na severu omejuje Valvasorjeva ulica, na zahodu zahodna mestna obvoznica, na jugu meji na Cesto na Poljanah in na vzhodu na Gorkega ulico. Najbližja povezava do središča mesta je Studenška brv. V neposredni bližini območja se nahajajo športni park Tabor in atletski stadion Poljane. Znotraj območja se nahaja Prometna šola Maribor, trgovski center in manjši kompleks neprofitnih stanovanj. V centralnem delu območja so prazne ali slabo izkoriščene površine. Območje je dostopno iz obdajajočih prometnic, prečnih povezav v smeri sever jug ni. Znotraj območja sta dve železniški postaji. Središče ni izoblikovano.

1 - železniška postaja Studenci (Koroški kolodvor), 2 - železničarske delavnice, 3 - Železničarska kolonija, 4 - Industrijska cona Studenci, 5 - Prometna šola Maribor, 6 - nakupovalno središče, 7 - kompleks neprofitnih stanovanj, 8 - športni park Tabor, 9 - atletski stadion Poljane, 10 - Studenška brv, 11 - Cerkev sv. Jožefa, 12 - osnovna šola
● - stojišča fotografij



Slika 35: Predstavitev območja - Studenci. Pogledi na Preradovičevo ulico v smeri vzhod (1, 4), jug (2) zahod (3) in pogled proti severu na opuščeno površino med Preradovičevo ulico in železničarskimi delavnicami (5, 6).



Slika 36: Predstavitev območja - Melje
(kart. podl. DOF 5, 2006, 2009)

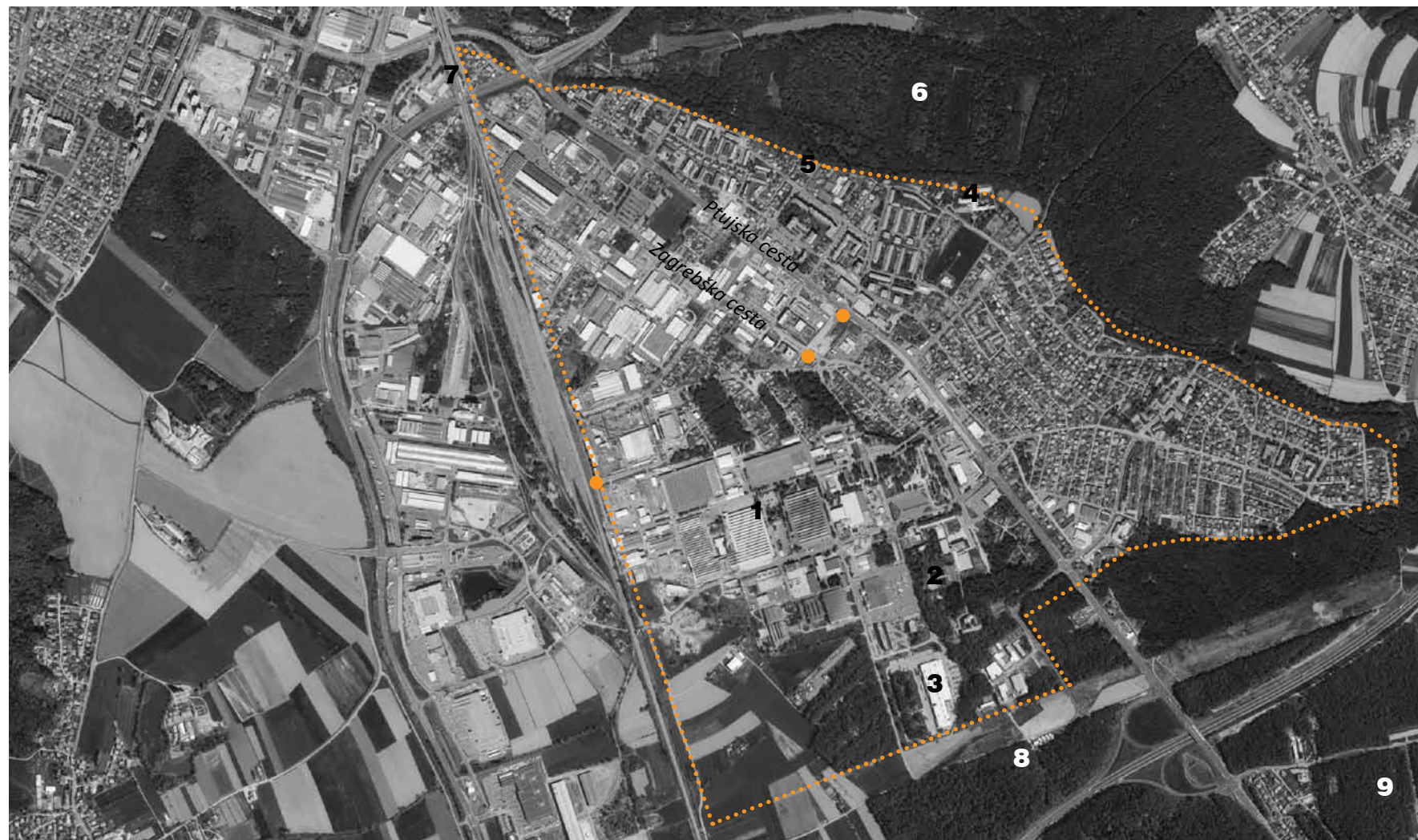
4.1.2 Melje

Meljski bazen naseljuje predvsem industrijske obrate in kompleks nekdanje vojašnice, ki se nahaja v središču območja. Stanovanjska gradnja so predvsem ostanki predmestne naselbine in individualna gradnja, ki se v območje zajeda s severa. Območje na severu zamejuje/omejuje Meljski hrib, na jugu reka Drava. Na zahodu Melje od središča mesta ločuje železniška proga. Na zahodni in vzhodni del območje členi hitra cesta. Območje je dostopno iz Meljske ceste in Oreškega nabrežja, ki sta hkrati tudi povezavi do središča mesta. Melje z desnim bregom povezuje dvoetažni most. Na zahodnem robu območja se nahajata glavna železniška in glavna avtobusna postaja. Središče ni izoblikovano.

1 - glavna železniška postaja Maribor, 2 - glavna avtobusna postaja Maribor, 3 - Trg izgnancev, 4 - železniški most, 5 - mala HE Melje, 6 - Meljski hrib
● - stojišča fotografij



Slika 37: Predstavitev območja - Melje. Pogledi na Trg izgnancev (1), Ulico kraljeviča Marka (2), pešpot ob Dravi proti vzhodu (3), Dravo iz Oreškega nabrežja proti zahodu (4), Meljsko cesto (5) in na Ulico heroja Jevtiča.



Slika 38: Predstavitev območja - Tezno
(kart. podl. DOF 5, 2006, 2009)

4.1.3 Tezno

Mestni predel Tezno se nahaja na desnem bregu Drave. Na severu in vzhodu območje omejuje Stražunski gozd, na zahodu železniška proga na jugu pa se odpira na Dravsko polje. Na vzhodni in zahodni del ga deli mestna vpadnica Ptujška cesta. Na vzhodnem delu so pretežno stanovanjske soseske, na zahodnem pa večji industrijski kompleksi in obrtno storitvene dejavnosti, med katerimi so fragmenti stihijske individualne zazidave. Območje vmesne povezovalne javne površine se nahaja ob Ptujški cesti. To so najpogostejše trgovski centri obdani z večjim parkiriščem. V zahodnem delu Tezna se nahaja več prostih neizkoriščenih ali slabo izkoriščenih površin. Območje je dostopno s Ptujške ceste s prečnimi povezavami. Železniška postaja Tezno se nahaja na skrajni severni točki območja. V južnem delu območja je nekdanj delovala tudi tovarniška železniška postaja TAM. Na Teznu je bilo izgrajeno letno kopališče, ki je danes opuščeno. V neposredni bližini kopališča se nahaja boljši sejem. Območje nima jasno izoblikovanega središča.

1 - Cona Tezno (nekdanj TAM), 2 - (opuščeno) zunanje kopališče TAM,
3 - sedež Pošte Slovenije, 4 - osnovna šola, 5 - osnovna šola,
6 - Stražunski gozd, 7 - Železniška postaja Tezno, 8 - zavetišče za živali Maribor, 9 - pokopališče Dobrava
● - stojišča fotografij



Slika 39: Predstavitev območja - Tezno. Pogledi na nazasedeno območje med Zagrebsko in Ptujško cesto iz zahoda (1) in vzhoda (2), na Ptujško cesto proti jugu (3) in severu (4), na Ledino proti jugu (5) in severu (6).



Slika 40: Predstavitev območja - Triangel
(kart. podl. DOF 5, 2006, 2009)

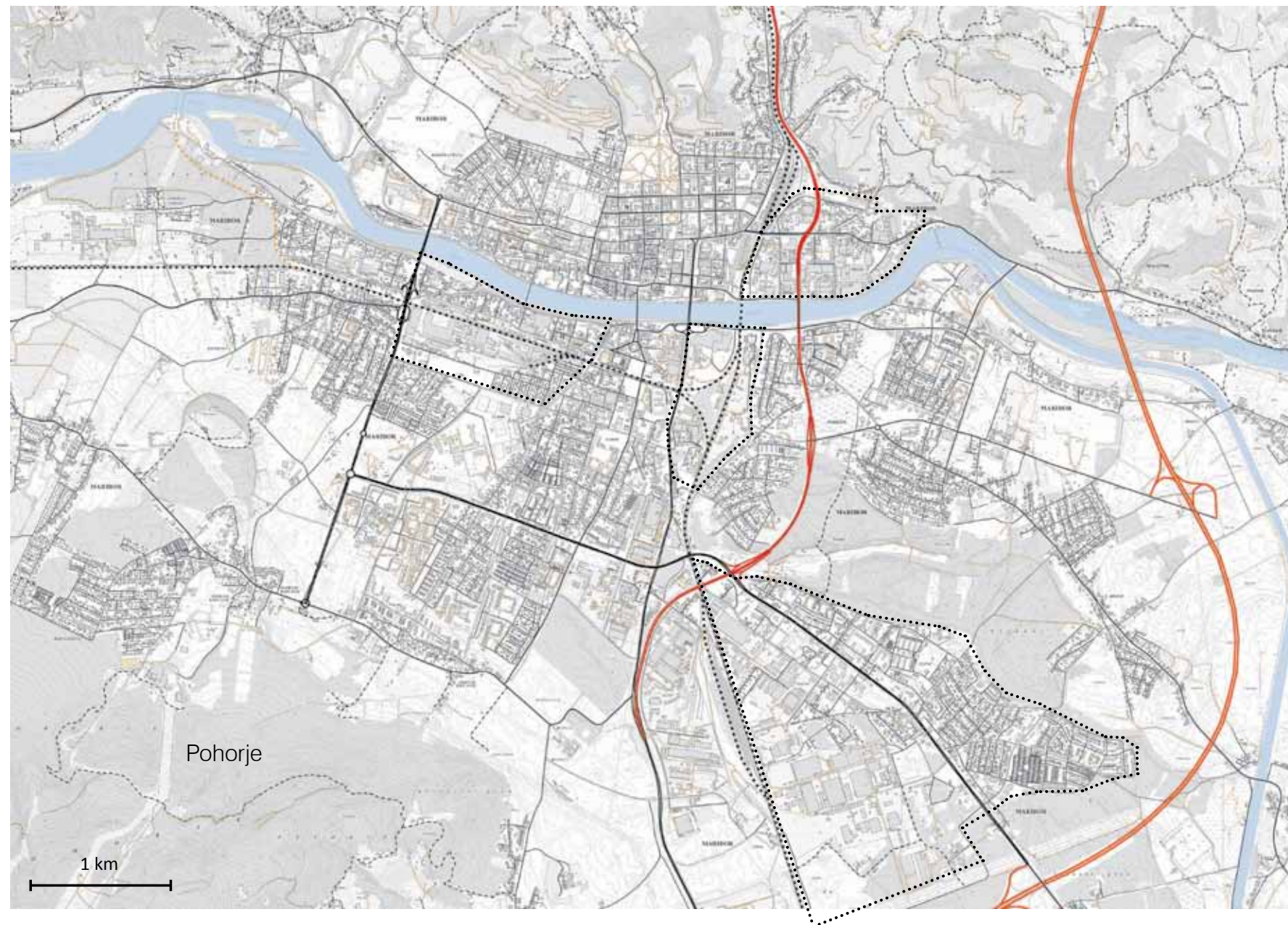
4.1.4 Območje med železniško progo, Nasipno ulico in železniški trikotnik (Triangel)

Območje med železniško progo, Nasipno ulico in železniški trikotnik, v nadaljevanju Triangel, se nahaja na desnem bregu Drave na meji med mestnima predeloma Tabor in Pobrežje ob križišču glavne železniške proge s koroško železnico. Na severu meji na Pobreško cesto in Dravo. Območje je večinoma nepozidano in v zaraščanju. V neposredni bližini se nahajajo Univerzitetni klinični center Maribor, kompleks nekdanje kaznilnice in nakupovalno središče Europark. Iz območja se odpirajo pogledi na Dravo, Meljski hrib, Piramido, Mestni hrib in Kalvarijo. Območje je dobro dostopno s Titove ceste, s Pobreške ceste in z Nasipne ulice. Iz mestnega središča je dostopno preko Titovega mostu.

- 1 - železniško križišče (železniški trikotnik), 2 - univerzitetni klinični center Maribor, 3 - nakupovalno središče, 4 - železniški most, 5 - pokopališče Pobrežje, 6 - objekt nekdanje kaznilnice
● - stojišča fotografij



Slika 41: Predstavitev območja - Triangel. Pogled na Pobreško cesto (1, 2) in območje znotraj železniškega križišča (3, 4, 5, 6).



4.2 PREGLED PROSTORSKIH PODATKOV

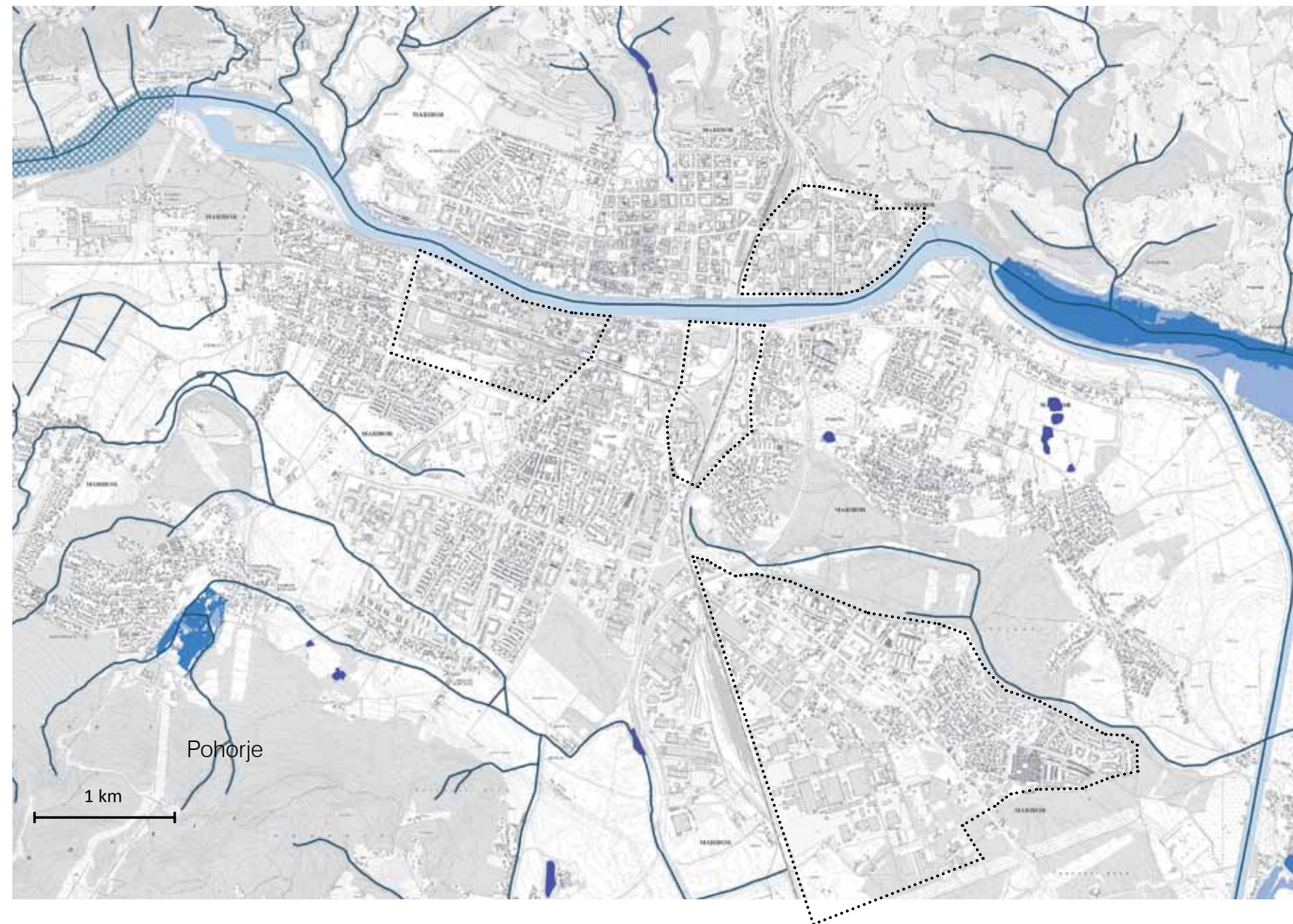
Karte so izdelane v merilu 1:25.000 vendar so z namenom poenotenja grafičnega izgleda strani pomanjšane.

Izbrani prostorski podatki so prikazani z namenom podrobnejše predstavitve obravnavanih območij v odnosu do celotnega mesta. Predstavljene so vrednote prostora, omejitve, robni pogoji.

4.2.1 Prometna infrastruktura

Kategorije cest	
	AC - avtoceste
	G1 - glavne ceste I. reda
	G2 - glavne ceste II. reda
	GC - gozdne ceste
	R1 - regionalne ceste I. reda
	R2 - regionalne ceste II. reda
	R3 - regionalne ceste III. reda
	RT - regionalne turistične ceste
	HC - hitre ceste
	JP - javne poti
	KJ - javne poti za kolesarje
	LC - lokalne ceste
	LG - glavne mestne ceste
	LK - mestne ali krajevne ceste
	LZ - zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste
	meje obravnavanih območij

Slika 42: Prometna infrastruktura,
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Ceste, 2010)



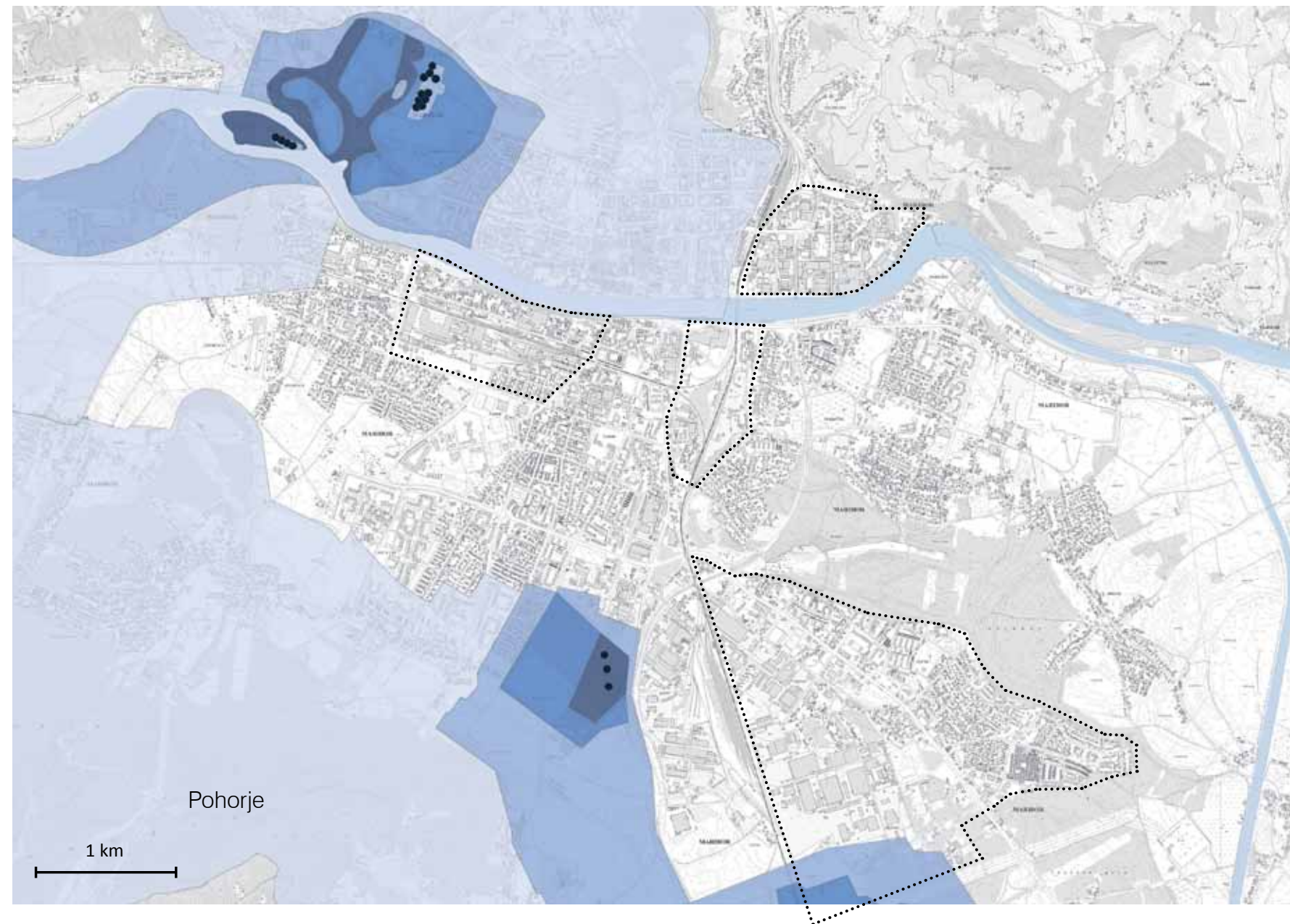
4.2.2 Hidrografija

Legenda

Hidrografija

-  rečna mreža
- stoječe vode:
 -  pretočne stoječe vode
 -  jezera
- območja poplav
 -  desetletne poplave (Q10)
 -  stoletne poplave (Q100)
-  meje obravnavanih območij

Slika 43: Hidrografija - tekoče vode, jezera, poplavne površine
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Poplavne ..., 2003)



4.2.3 Vodovarstvena območja

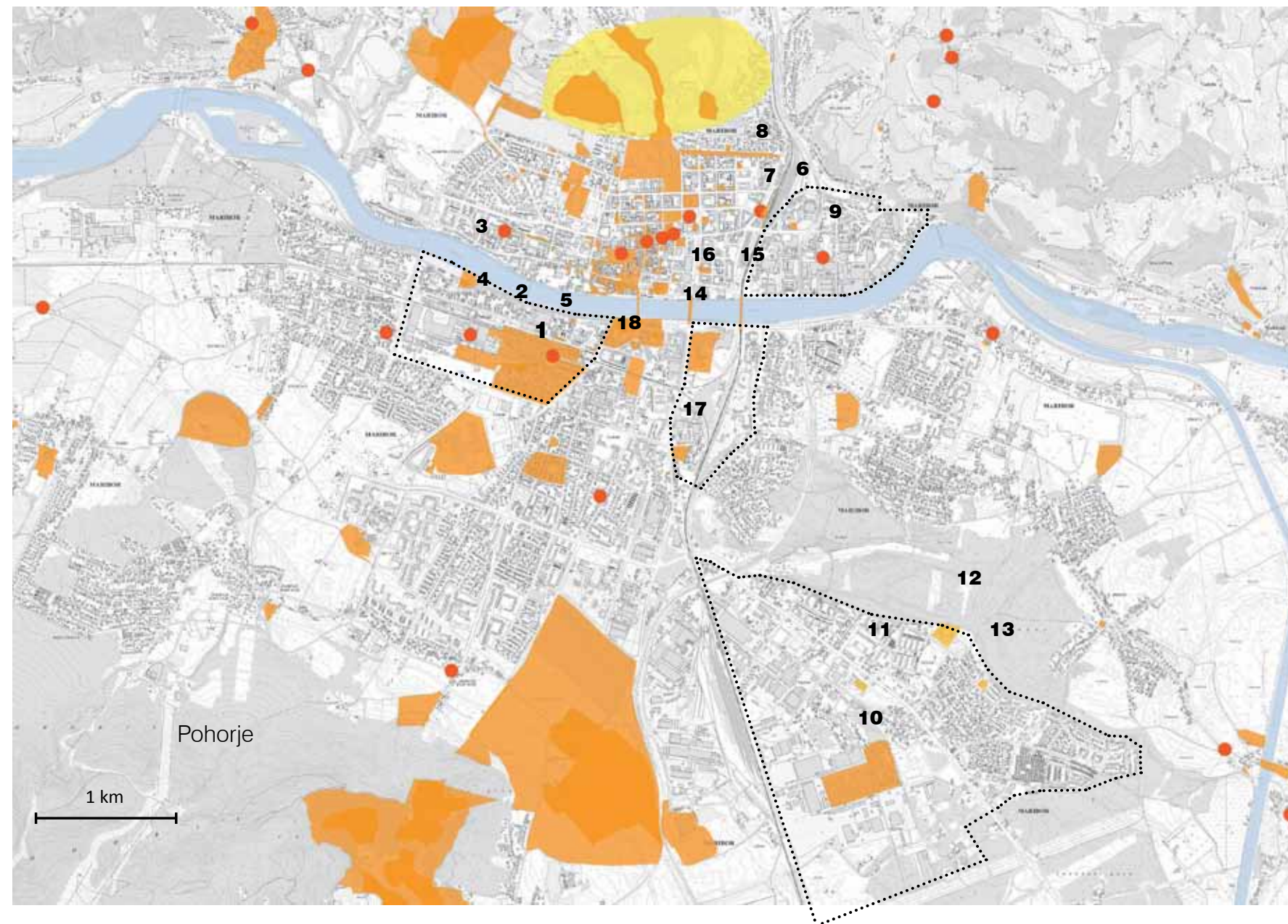
Obravnavana območja se, z izjemo južnega roba Tezna, ne nahajajo v vodovarstvenih območjih.

Legenda

Vodovarstvena območja – občinski nivo

- najožje vodovarstveno območje
- ožje vodovarstveno območje
- širše vodovarstveno območje
- vplivno vodovarstveno območje
- zajetja vodnih virov
- meje obravnavanih območij

Slika 44: Vodovarstvena območja
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Varstvena ..., 2003)



4.2.4 Kulturna dediščina

Studenci

- 1 - Železničarska kolonija
- 2 - Železniška kurilnica
- 3 - Cerkev sv. Jožefa
- 4 - Parno kladivo
- 5 - Parni stroj v železniških delavnicah

Melje

- 6 - Vila Meljska 19
- 7 - Železniška postaja
- 8 - Lokomotiva 151-001
- 9 - Spominska plošča na Meljski vojašnici

Tezno

- 10 - Industrijske hale TAM
- 11 - Farmadent
- 12 - Osnovna šola Martina Konšaka
- 13 - Cerkev sv. Cirila in Metoda

Triangel

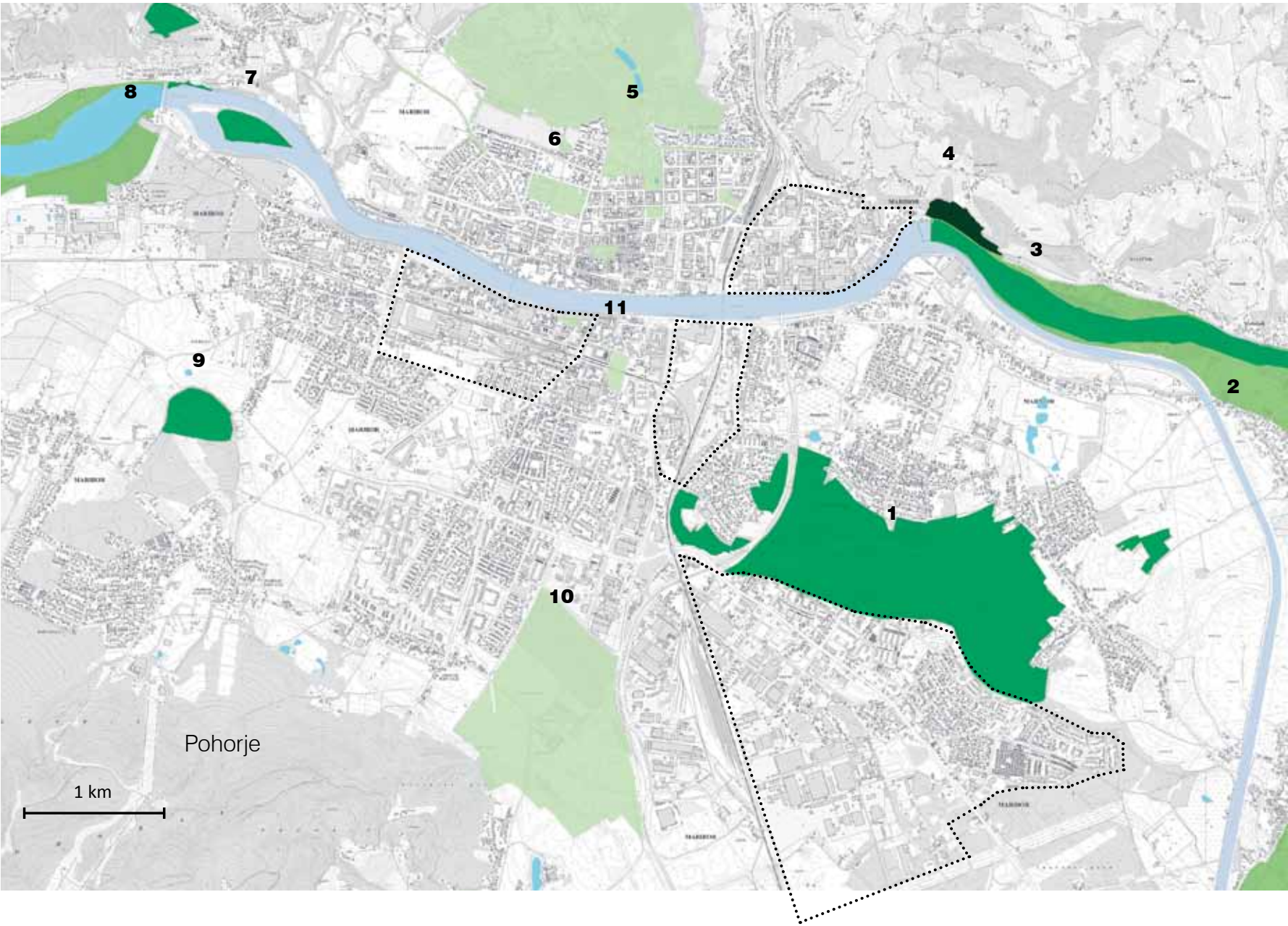
- 14 - Kaznilnica
- 15 - Železniški most
- 16 - Titov most
- 17 - Vila Titova 21
- 18 - Magdalenski park

Legenda

Vrste kulturne dediščine

- območja kulturne dediščine
- točkovni objekti kulturne dediščine
- krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi
- meje obravnavanih območij

Slika 45: Kulturna dediščina - točke in območja
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Register ..., 2012)

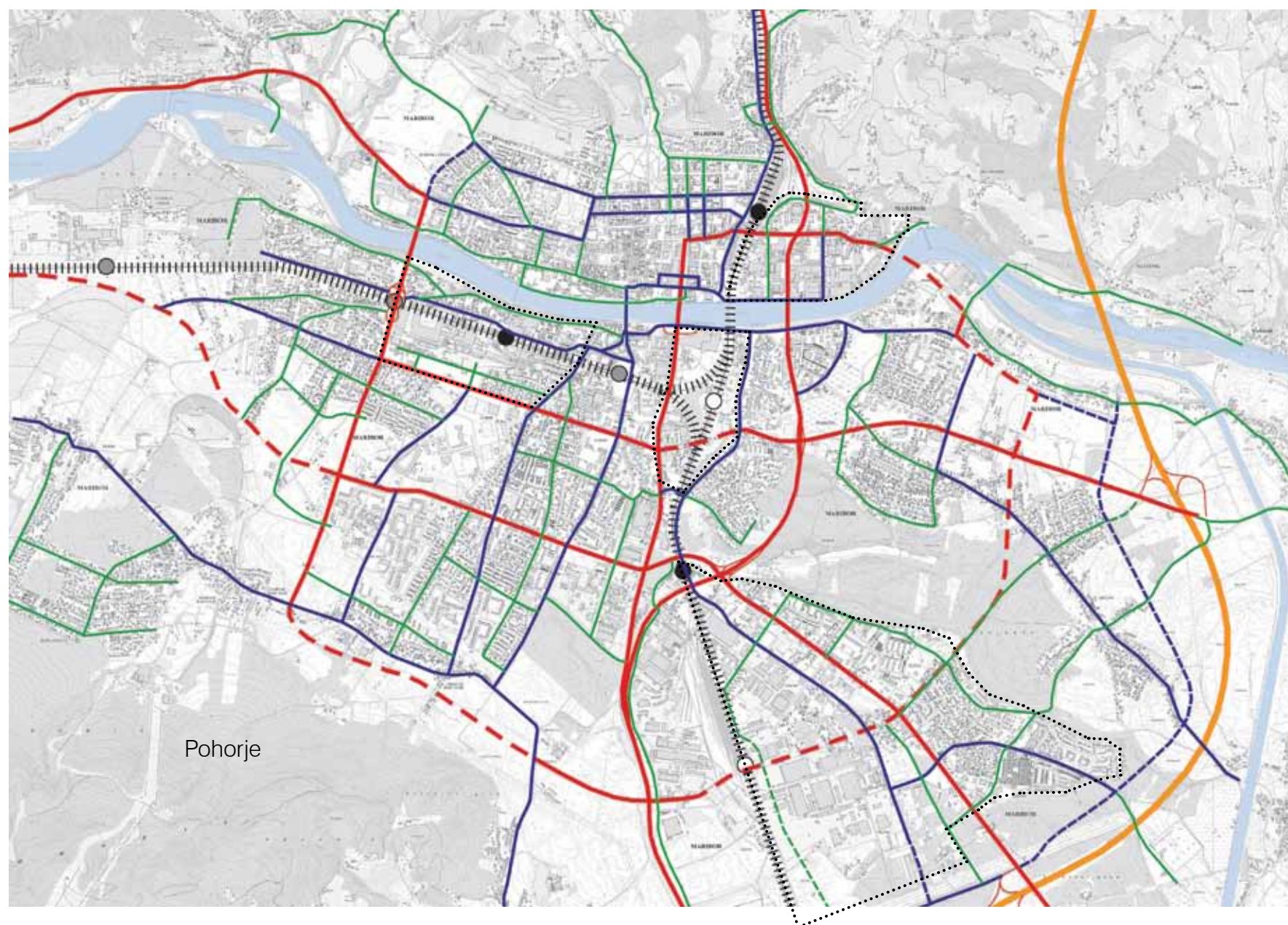


4.2.5 Naravna dediščina

- Maribor
- 1 - gozd Stražun
 - 2 - krajinski park Drava
 - 3 - Drava - stara struga
 - 4 - Meljski hrib
 - 5 - Mestni park
 - 6 - stadion Ljudski vrt
 - 7 - Mariborski otok
 - 8 - Mariborsko jezero
 - 9 - Pekrska gorca
 - 10 - Betnava - park ob dvorcu
 - 11 - Magdalenski park

- Legenda
- Vrste naravne dediščine
- naravni rezervat
 - krajinski park
 - naravni spomenik
 - spomenik oblikovane narave
 - mokrišča
 - meje obravnavanih območij

Slika 46: Naravna dediščina
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Zavarovana ..., 2003)



Legenda:

avtocesta

državne ceste

zbirna mestne ceste

mestne ceste

železnica

obstoječe železniške postaje

predvidevana železniška postajališča

že izgrajena predvidevana postajališča

meje obravnavanih območij

Slika 47: Zasnova prometnega omrežja
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)

4.3 ANALIZE PO UZMM

Iz Urbanistične zasnove mesta Maribor (Urbanistična ..., 2004) so izpostavljene zasnove prometnega omrežja, kolesarskega omrežja, namenske rabe prostora in zelenih površin. Karte so ponovno zrisane z namenom poenotenja grafike. Karte so v merilu 1: 50.000.

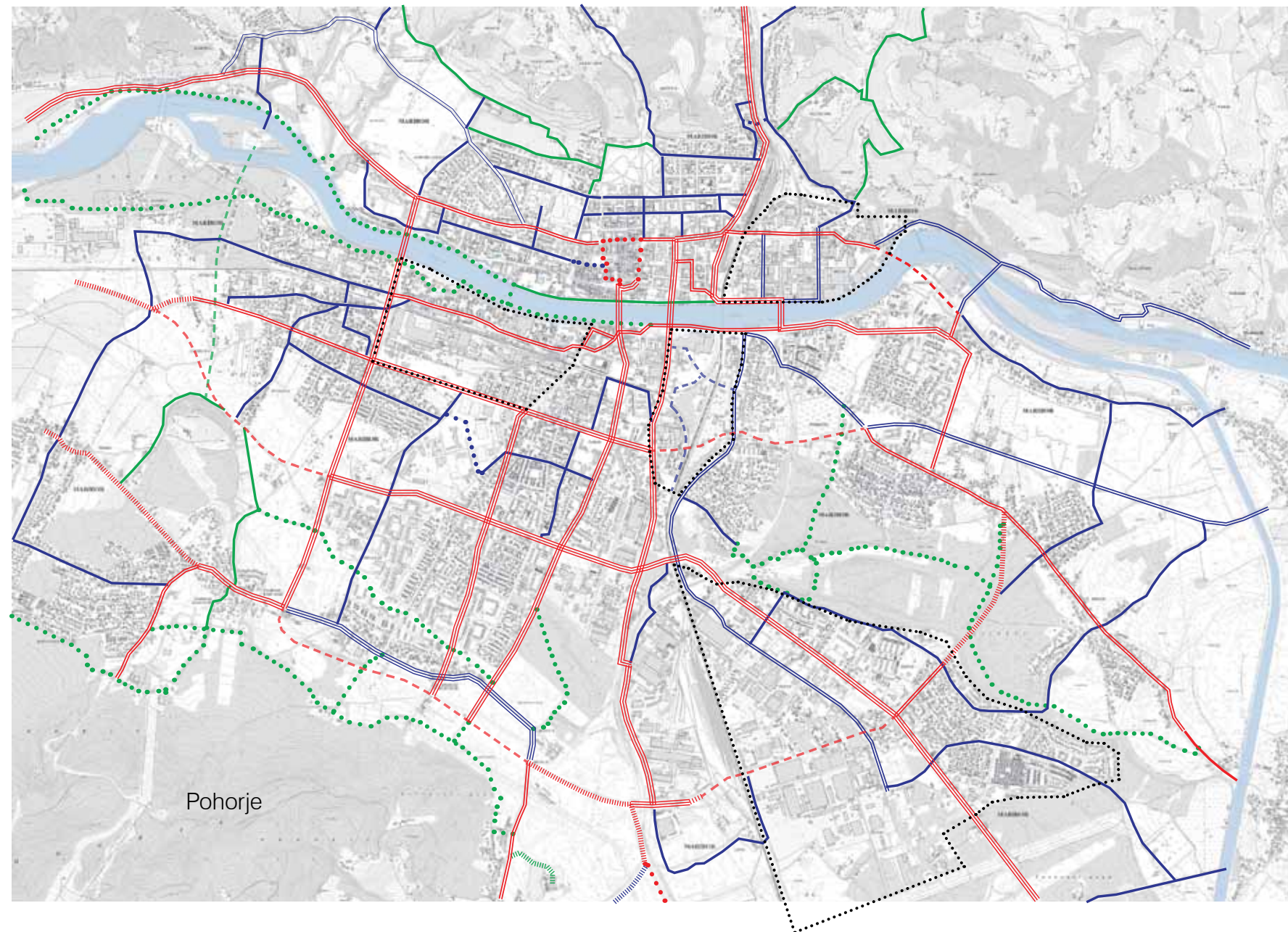
Novega občinskega prostorskega načrta (v nadaljevanju OPN) Mestna občina Maribor še nima. Je v izdelavi, vendar vpogleda v osnutek OPN nisem imela.

4.3.1 Zasnova prometnega omrežja

Zasnova cestnega omrežja temelji na vzpostavitvi štirih cestnih obročev, ki dopolnjujejo obstoječi cestni križ in jih dopolnjujejo radialne cestne vpadnice. S tem zagotovi enakovredno povezovanje vseh mestnih predelov, razbremenjeno je središče mesta, vzpostavljena je povezava z območji, predvidenimi za pozidavo in povezavo z avtocestnim omrežjem. V okviru mestnih vpadnic je predviden podaljšek c. Proletarskih brigad pod železniško progo do Pobrezja. Zasnova železniškega omrežja predvideva dograditev drugega tira na odsekih Šentilj-Maribor-Zidani Most in Maribor-Prevalje ter novo postajališče na njunem križišču. UZMM predvideva možnost mestne potniške linije na relaciji kolodvor-Studenci-Tezno-kolodvor. Zasnova javnega potniškega prometa kot glavnega nosilca predvideva avtobusni promet, ki ga dopolnjuje železniški promet. Glavni nosilec letalskega prometa je javno letališče južno od mesta, razvoj katerega naj bi omogočile »dobre cestne povezave z letališčem« (Urbanistična ..., 2004).

Komentar:

Kljub temu, da javni potniški promet sloni na cestnem prometu, letališče z javnim potniškim prometom ni dostopno. Linije avtobusnega prometa ne pokrivajo enakovredno vseh mestnih območij. Večina linij se steka skozi ozko grlo Trg revolucije-Glavni most-Glavni trg in ne izkorišča prednosti cestnih obročev.



Slika 48: Zasnova kolesarskega omrežja
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)

4.3.2 Zasnova kolesarskega omrežja

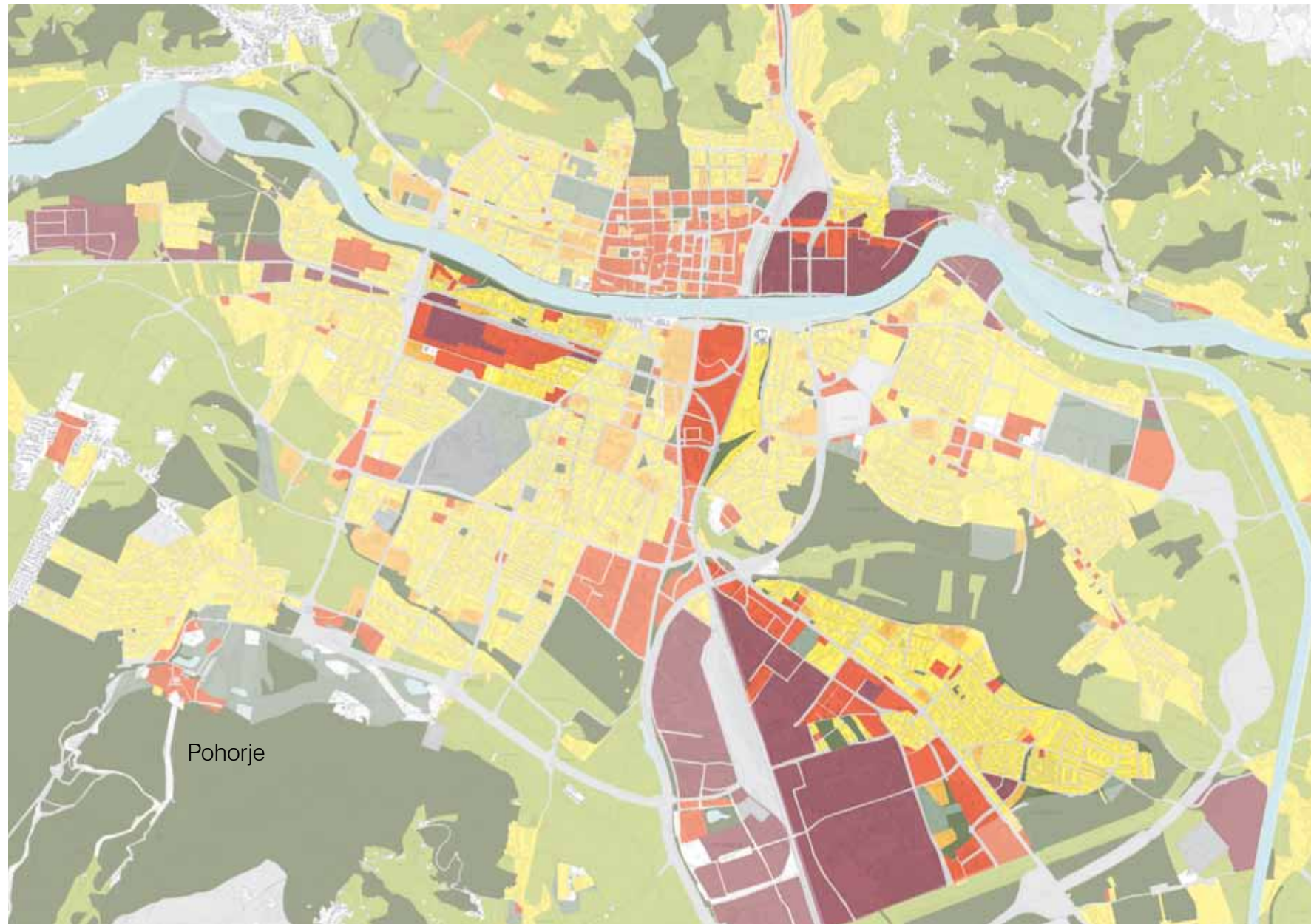
Kolesarsko omrežje je zasnovano na hierarhiji povezav (primarne, sekundarne in rekreacijske) ter odstavnih mest za parkiranje koles. Primarne so tiste povezave, ki povezujejo posamezne mestne predele z mestnim središčem. Vključujejo se tudi v državno in evropsko kolesarsko omrežje. Sekundarne povezave dopolnjujejo primarno kolesarsko omrežje. Rekreacijske kolesarske poti vodijo do pomembnejših rekreacijskih območij v mestu in okolici (Urbanistična ..., 2004).

Komentar:

Primarne povezave so v veliki meri speljane ob prometno zelo obremenjenih državnih in zbirnih mestnih cestah. Urejene kolesarske steze so izgrajene ob vozišču prometnih cest denivelirano. V redkih primerih vozišče in kolesarsko stezo in vozišče ločuje še pas zelenice. Kolesarske poti, ki potekajo ločeno od cest, so maloštevilne. Ponekod so tako urejeni le odseki rekreacijskih povezav.

Legenda:

- Vrste kolesarskih povezav
- primarna povezava
 - sekundarna povezava
 - rekreacijska povezava
- Urejene kolesarske steze potekajo
- ===== ob zelo obremenjenih prometnicah
 - ===== ob srednje obremenjenih prometnicah
 - ===== ob manj obremenjenih prometnicah
 - ločeno od cest
 - ||||| povezava brez urejene kolesarske steze
 - še ne izgrajeni odseki prometnega omrežja
 - meje obravnavanih območij



Slika 49: Zasnova namenske rabe prostora
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)

4.3.3 Zasnova namenske rabe prostora

Zasnova namenske rabe prostora opredeljuje koncept razmes-
titve dejavnosti v prostoru tako, da je v širšem prostoru dovolj
različnih dejavnosti, v merilu mesta pa so mestne četrti in soseske
dostopne vsakomur (Urbanistična..., 2004).

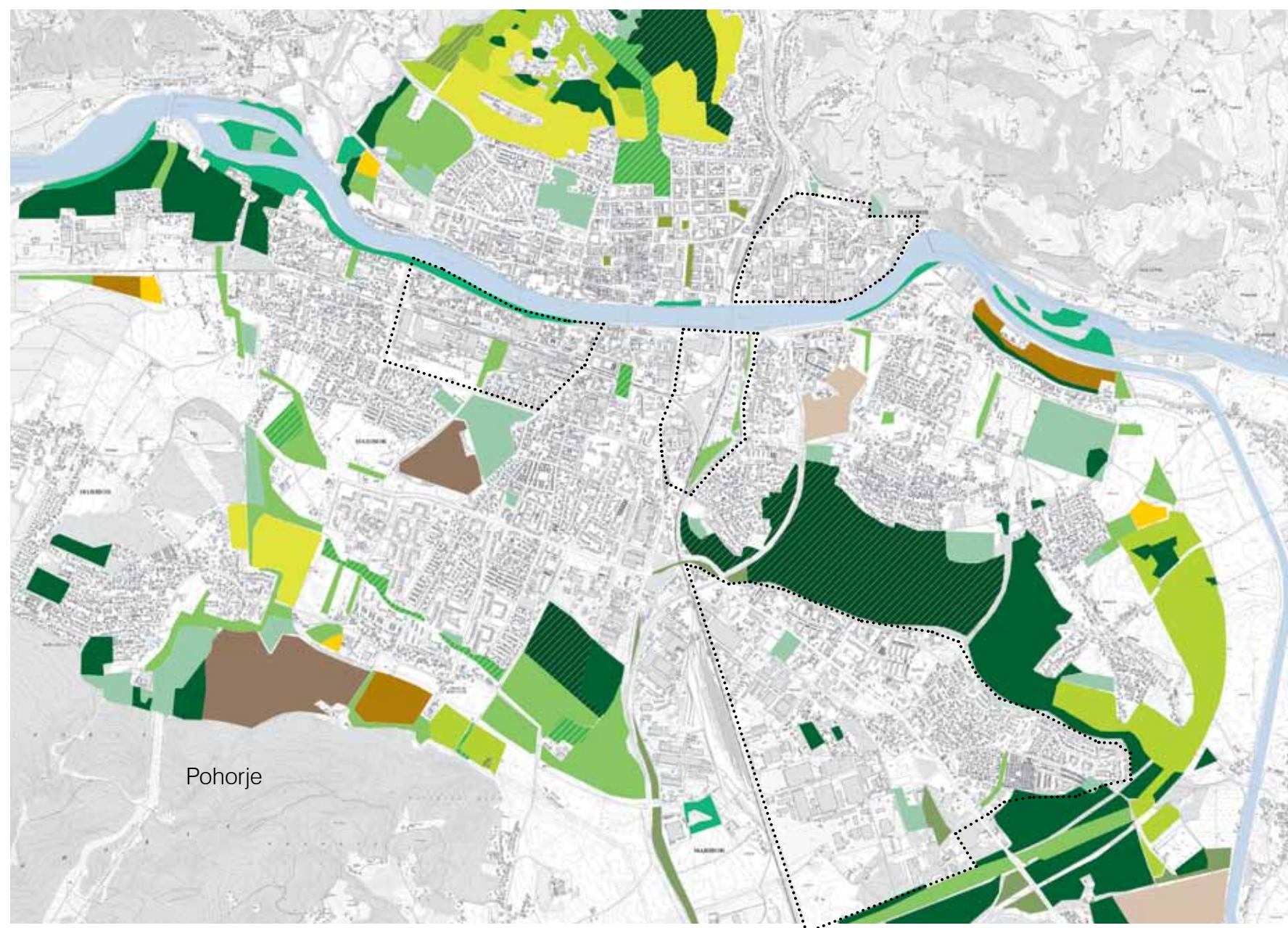
Komentar:

Centralne površine izven mestnega središča so umeščene ob
glavne mestne vpadnice in pomembnejša križišča. Oblikovan je
izrazit pas centralnih površin, ki poteka od začetka Ptujске ceste
in naprej po Tržaški in Titovi cesti do Drave.

UZMM na obravnavanih območjih Studenci, Melje, Tezno in
Triangel določa površine za centralne dejavnosti, stanovanja in
dopolnilne dejavnosti, površine za promet, površine za proizvo-
dnjo ter skladiščenje in v manjši meri zelene površine.

Legenda:

- površine za stanovanja
- površine za stanovanja in dopolnilne
dejavnosti
- površine za centralne dejavnosti
- površine za kulturne, izobraževalne
in centralne dejavnosti
- površine za proizvodnjo in
skladiščenje
- površine za promet
- površine za komunalo in energetiko
- površine za pokopališče
- površine za šport
- zelene površine
- kmetijske površine
- območje izključne rabe za potrebe
obrambe
- vodne površine



Slika 50: Zasnova zelenih površin
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Urbanistična ..., 2004)

4.3.4 Zasnova zelenih površin

Zasnova zelenih površin izhaja iz treh izhodišč in ciljev, ki so:

- zagotavljanje enakomerne oskrbe prebivalcev z zelenimi površinami,
- prehajanje zelenih površin skozi mesto in
- ohranitev krajinske podobe.

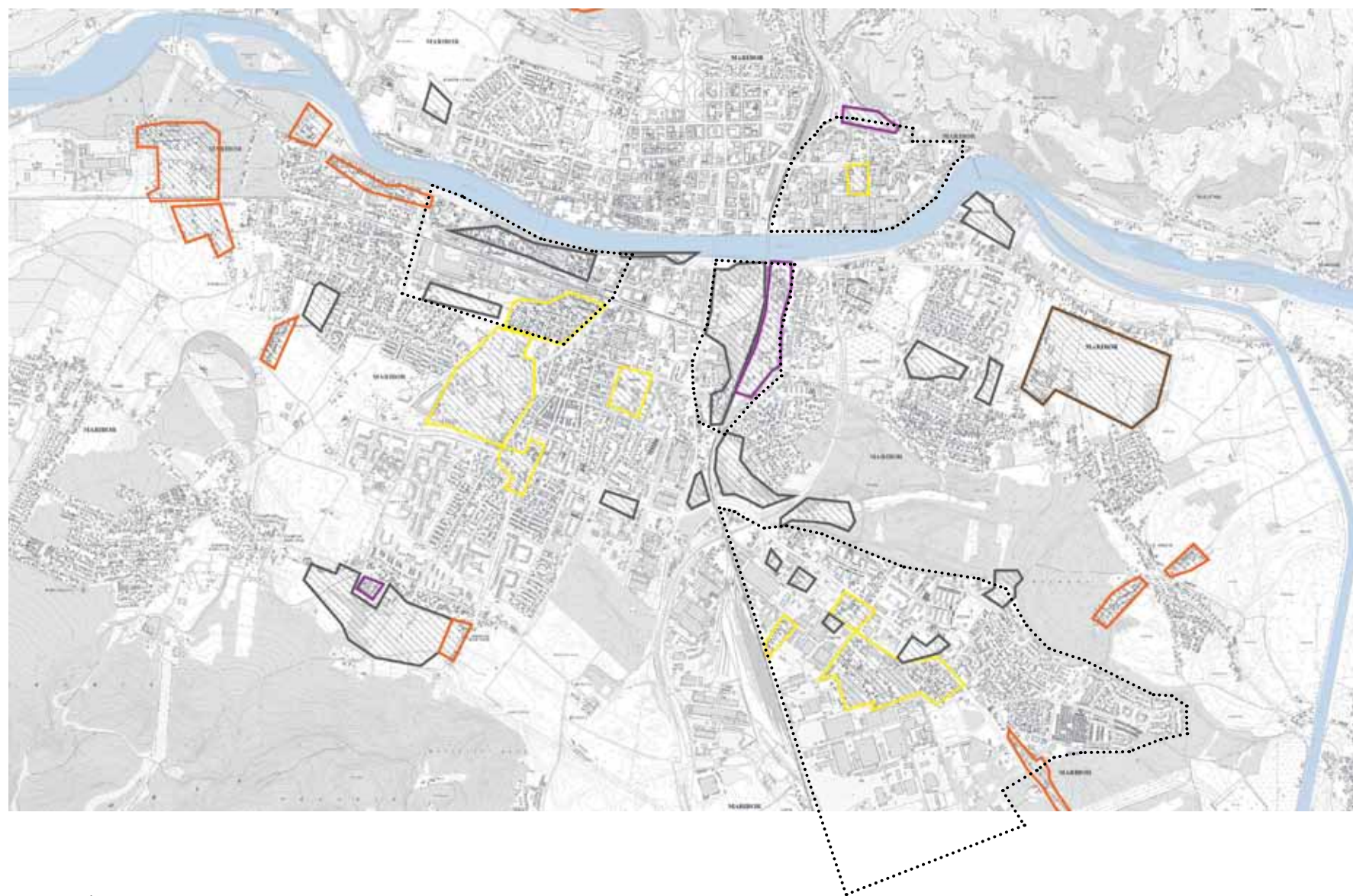
Opredeljena je v trinajstih kategorijah, izmed katerih so izpostavljene naslednje: zeleni obroč mesta, ki poveže zelene površine mesta z mestnim zaledjem, ureditev novih športni parkov in igrišč na obeh bregovih Drave, ureditev treh novih parkov na desnem bregu Drave in ureditev parkovnih gozdov. Parkovni gozdovi v Mariboru so: Betnavski gozd in zahodni del Stražunskega gozda, območje Mestnega vrha, območje za Kalvarijo in območje za Piramido.

Komentar:

Zasnova zelenih površin nima kontinuitete. Očitno izstopajo večje sklenjene gozdne površine, ki obrobajo zahodni del mesta in gozd Stražun. Manjših parkovnih ureditev na desnem bregu Drave, ki bi členile grajeno tkivo, skorajda ni. Izjema je zelena poteza ob Radvanjskem potoku. Zelene poteze vzajemno potekajo s kolesarskimi, in sicer le ob Radvanjskem potoku in ob Dravi.

Legenda

- parki
- spominski parki
- parkovne ureditve ulic in trgov
- parkovni gozdovi
- gozdne površine
- obrečna vegetacija
- povezovalne zelene površine
- vrtičarske površine
- vinogradniške in sadjarske površine
- vrtnarije
- druge kmetijske površine
- zelenje ob prometnicah
- športne površine
- pokopališča
- zelene površine v sklopu območij izključne rabe za potrebe obrambe



Legenda:

- industrijska območja
- sive cone
- stanovanjska območja
- predmestja
- rudarska območja
- meje obravnavanih območij

Slika 51: Tipi degradiranih urbanih površin Maribora
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Koželj, 1998)

4.4 DEGRADIRANE POVRŠINE

Izhodišče za opredelitev osnovnih tipov degradiranih urbanih območij, v nadaljevanju DUO, v Mariboru sta dve raziskavi: UZMM Degradirane površine, proste površine (Zavod ..., 1996) in Degradirana urbana območja (Koželj, 1998). V Mariboru so prisotni naslednji tipi DUO: industrijska območja, rudarska območja, sive cone, stanovanjska območja, predmestja in historična jedra.

Karti z degradiranimi površinami povzetimi po obeh raziskavah sta ponovno zrisani z namenom poenotenja grafike in možnosti primerjave. Zrisane so v merilu 1:25.000.

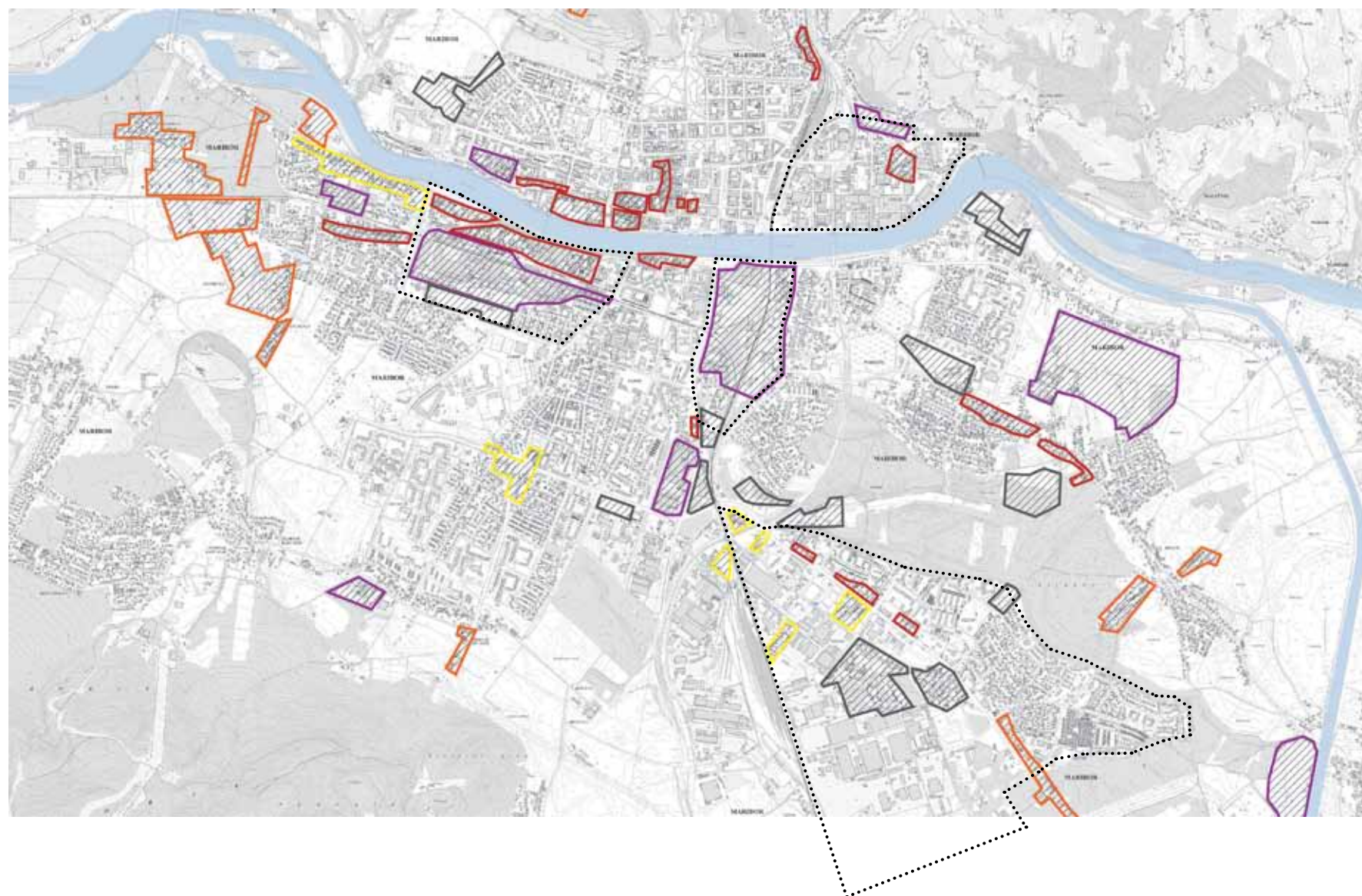
4.4.1 Opredelitev degradacije obravnavanih območij

• **Studenci**

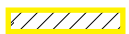
Del območja se prestrukturira, del je opuščen in ekstenzivno izkoriščen. Na robu območja je večja prazna površina. Območje v smeri sever-jug ni prehodno in nima razpoznavnega središča. Oblika degradacije: funkcijska (Degradirane ..., 1996)

• **Melje**

Kompleks bivše carinarnice leži na robu območja med stanovanjskimi objekti. Prvotna skladišča danes niso več v uporabi. Kompleks nekdanje vojašnice leži v središču območja. Prosta površina je neurejena in služi kot divje parkirišče. Oblika degradacije: funkcijska in vizualna (Degradirane ..., 1996)



Legenda:

-  industrijska območja
-  sive cone
-  stanovanjska območja
-  predmestja
-  historična jedra
-  meje obravnavanih območij

Slika 52: Tipi degradiranih urbanih površin Maribora
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Degradirane ..., 1996)

- **Tezno**

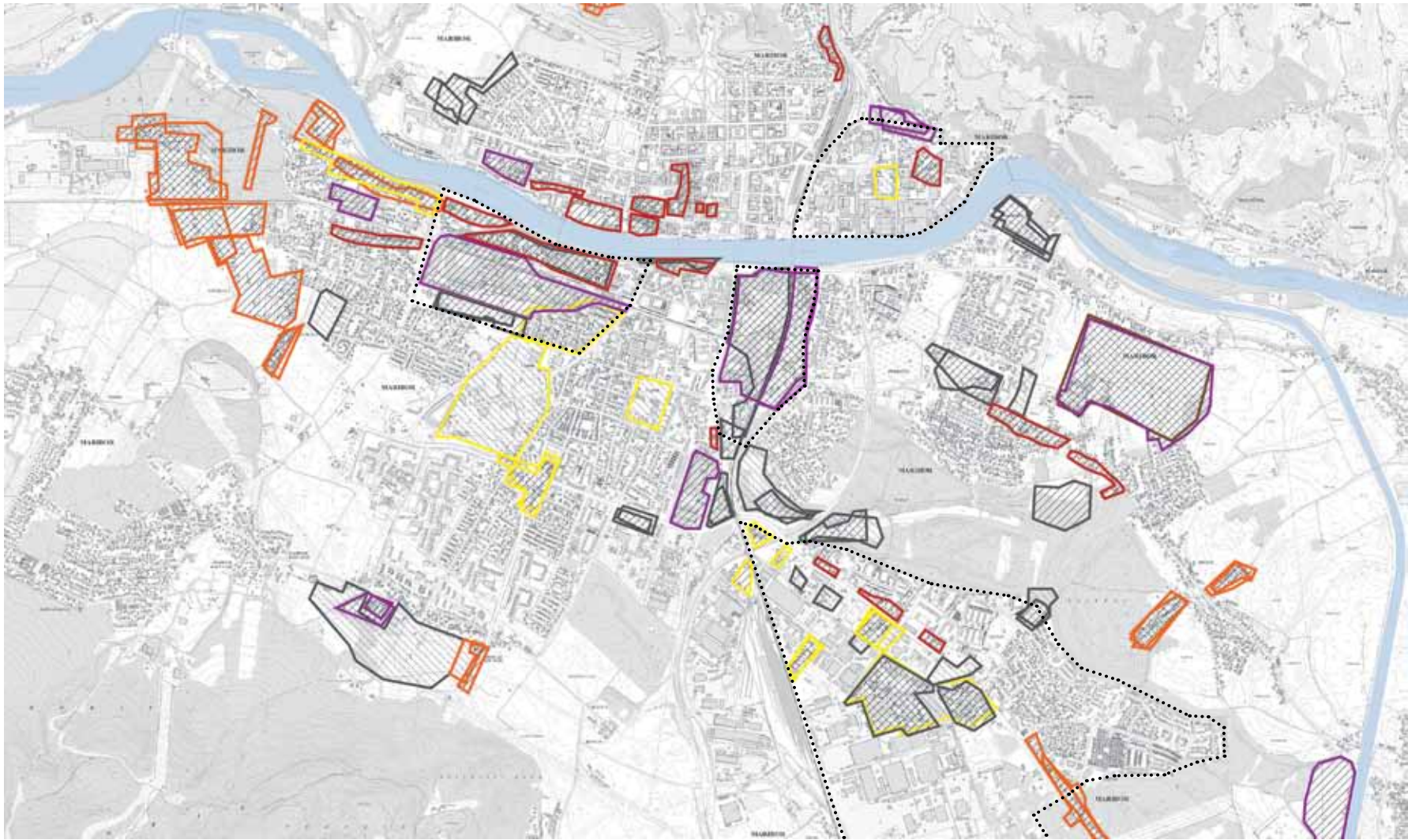
Soseske med industrijskimi kompleksi so nastajale ob nekdanjih gozdnih in poljskih poteh. Od strnjenih stanovanjskih površin jih loči Ptujška cesta, ob kateri so redki ostanki nekdanje vaške pozidave. Med industrijskimi in stanovanjskimi objekti se pojavljajo prazne ali s pionirsko vegetacijo zarasle površine. Celotno območje je brez razpoznavnega središča.

Oblika degradacije: socialna, funkcijska in vizualna
(Degradirane ..., 1996)

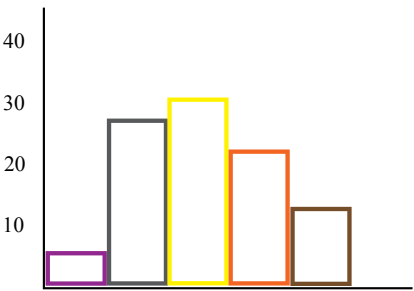
- **Območje med železniško progo, Nasipno ulico in železniški trikotnik (Triangel)**

Območje razmejuje mestna predela Tabor in Pobrežje ob križišču glavne železniške proge s koroško železnico. Znotraj železniškega trikotnika in v neposredni okolici so zapuščene površine in nekaj manjših posameznih objektov. Takoj po izgradnji železniške proge je bilo območje namenjeno odlaganju ugaska iz pogonskih strojev železnice in industrije. Območje med železnico in Nasipno ulico je bilo v drugi polovici dvajsetega stoletja deloma gramoznica, skladišče gradbene mehanizacije, del pa so zasedale barake gradbenih delavcev. Danes je prazno in prepuščeno zaraščanju.

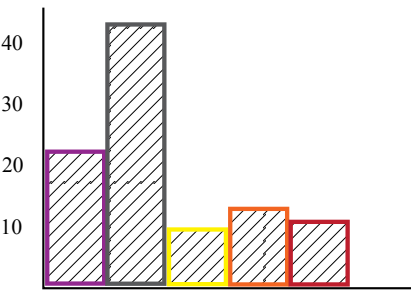
Oblika degradacije: funkcijska in vizualna
(Degradirane ..., 1996)



Strukturna razmerja DUO (%)
343,5 ha DUO (od skupaj 2410 ha)



Strukturna razmerja DUO (%)
738 ha DUO (od skupaj 3700 ha)



Slika 53: Degradirane površine - primerjava
(kart. podl. DTK 5, 2009; vir podatkov: Degradirane..., 1996; Koželj, 1998)

4.4.2 Primerjava podatkov o degradiranih urbanih površinah v Mariboru

Obe raziskavi (Koželj, 1998 in Degradirane ..., 1996) obravnavata DUO v Mariboru. Opredeljujeta tipe, velikost, lokacijo in deleže DUO v mestu. Raziskavi se razlikujeta po velikosti obravnavane-ga območja, saj ena obravnava urbane površine (Koželj, 1998), druga pa vključuje še proste površine (Degradirane ..., 1996) in kategorizaciji tipov degradiranih površin.

Koželj (1998) opredeli sedem osnovnih tipov DUO, a staromest-na jedra izključi iz obravnave. Vojaška območja so obravnavana, a na karti niso predstavljena, saj po raziskavi v Mariboru ni de-gradiranih vojaških območij. Raziskava Degradirane površine, proste površine (1996) opredeli pet osnovnih tipov DUO. Razlika med raziskavama, je torej v podrobnosti opredelitve DUO.

Legenda

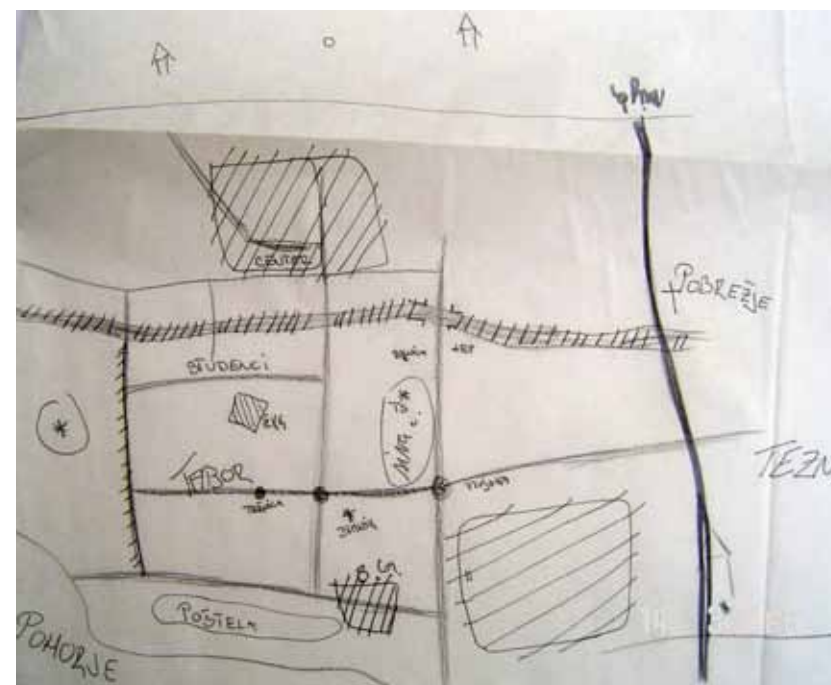
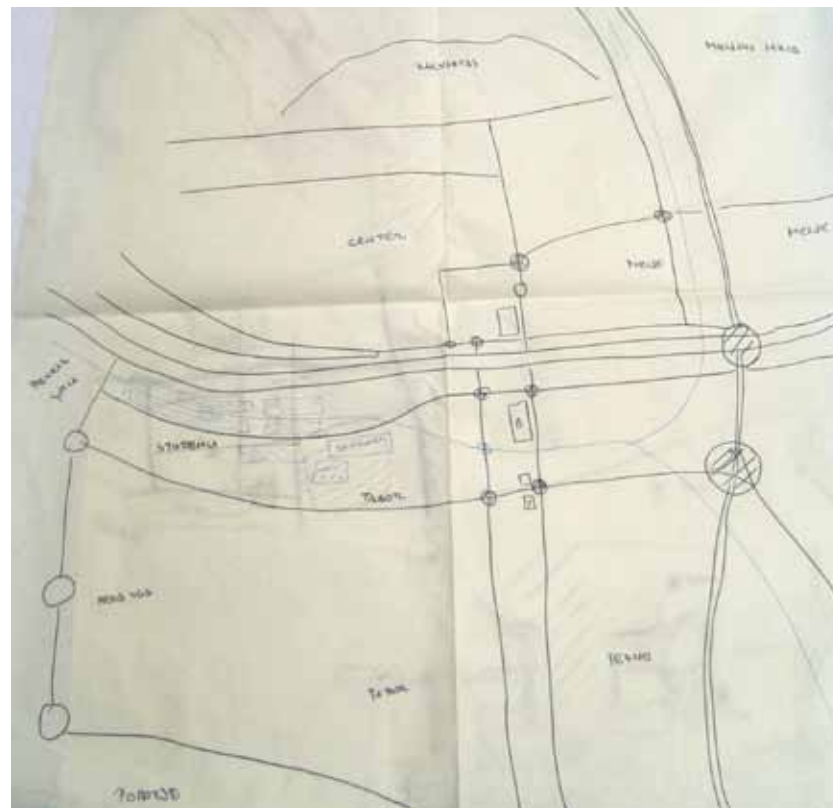
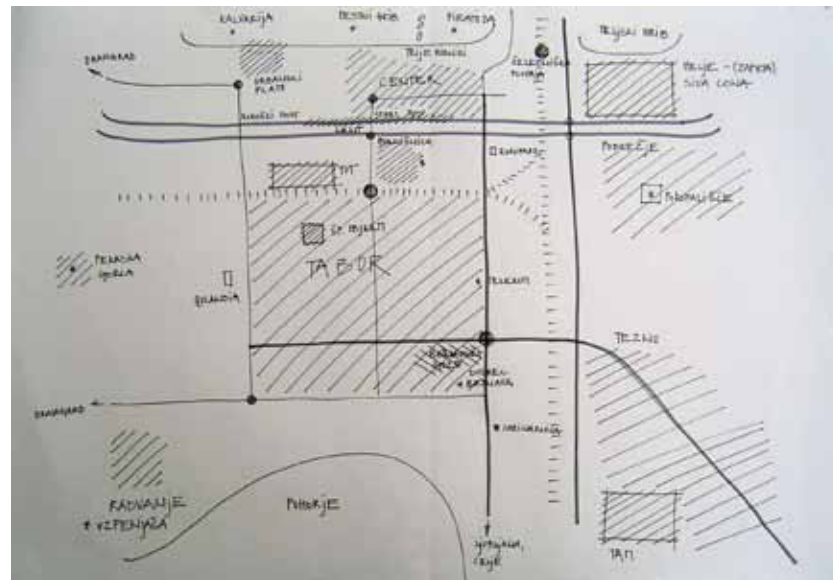
Tipi DUO (Koželj, 1998)

- industrijska območja
- sive cone
- stanovanjska območja
- predmestja
- rudarska območja

Tipi DUO (Degradirane ..., 1996)

- industrijska območja
- sive cone
- stanovanjska območja
- predmestja
- historična jedra

..... meje obravnavanih območij



5 PROSTORSKE ANALIZE

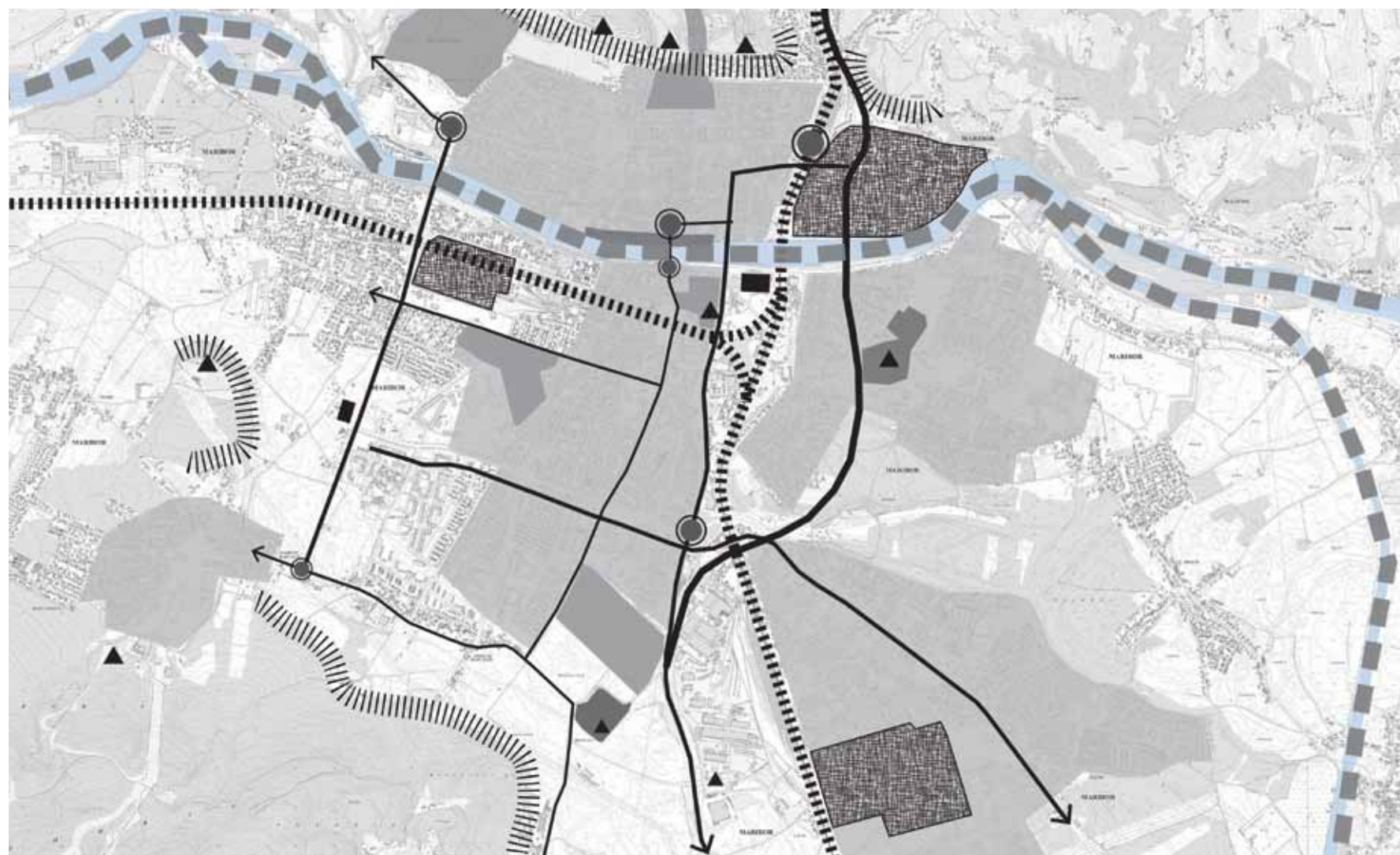
5.1 ZAZNAVNA ANALIZA

Kevin Lynch je v svoji raziskavi *The Image of the City* (MIT Press 1960, slovenski prevod *Podoba mesta*, Založba GOGA 2010) predstavil metodo vizualnega čutnega zaznavanja mestne podobe (Mušič, 2010). Metoda temelji na razpoznavanju fizične mestne oblike, njene vsebine pa Lynch (2010: 69) razdeli v pet tipov elementov: povezave, robove, predele, vozlišča in poudarke. Pri tem je potrebno izpostaviti dejstvo, da se podoba posameznikove stvarnosti lahko spremeni, če se spremenijo okoliščine, v katerih jo doživlja (Lynch, 2010: 71). Pešec in voznik isti prostor dojemata drugače. Razlika je v merilu, hitrosti premikanja skozi prostor in posledično tudi radiju dostopnosti glede na hitrost in vrsto gibanja v prostoru. Rezultat Lyncheve metode vizualnega zaznavanja mesta so mentalne karte, ki so jih v njegovi raziskavi risali anketirani laiki.

Zaznavna analiza Maribora in obravnavanih območij je rezultat intervjuvanja 6 oseb, ki se v teh prostorih zadržujejo vsakodnevno ali najmanj enkrat tedensko. Med pogovorom z njimi sem izvedela kako pogosto se zadržujejo v obravnavanih območjih, kako se gibajo skozi prostor, kako se v prostoru orientirajo, kako prostor doživljajo, (ali se) v katerih predelih se zadržujejo dlje časa, zakaj se zadržujejo v teh predelih ali zakaj ne, ali se jim zdijo kakšne urbane ali krajinske strukture posebno zanimive, katere so tiste urbane ali krajinske strukture ali predeli, ki se jim raje izogibajo.

Poudariti je treba, da so vse anketirane osebe vozniki (najpogostejša oblika prevoza, ki jo uporabljajo, je osebni avto-

Slika 54: Primeri zaznavnih kart Maribora, ki so nastale med intervjuji



Slika 55: Zaznavna analiza Maribora (kart. podl. DTK 5, 2009)

mobil), kar se odraža v vsebini mentalnih kart. Analiza je torej izrazito enostranska. Toda tudi odsotnost rezultatov vizualnega zaznavanja prostora s strani pešca in kolesarja priča o strukturi prostora, v katerem avtomobil prevladuje nad pešcem in kolesarjem. To spoznanje je eno izmed izhodišč za izdelavo te naloge.

Zaznavna analiza Maribora je zrisana v merilu 1:25.000. Zaznavne analize posameznih območij so povečane na merilo 1:20.000.

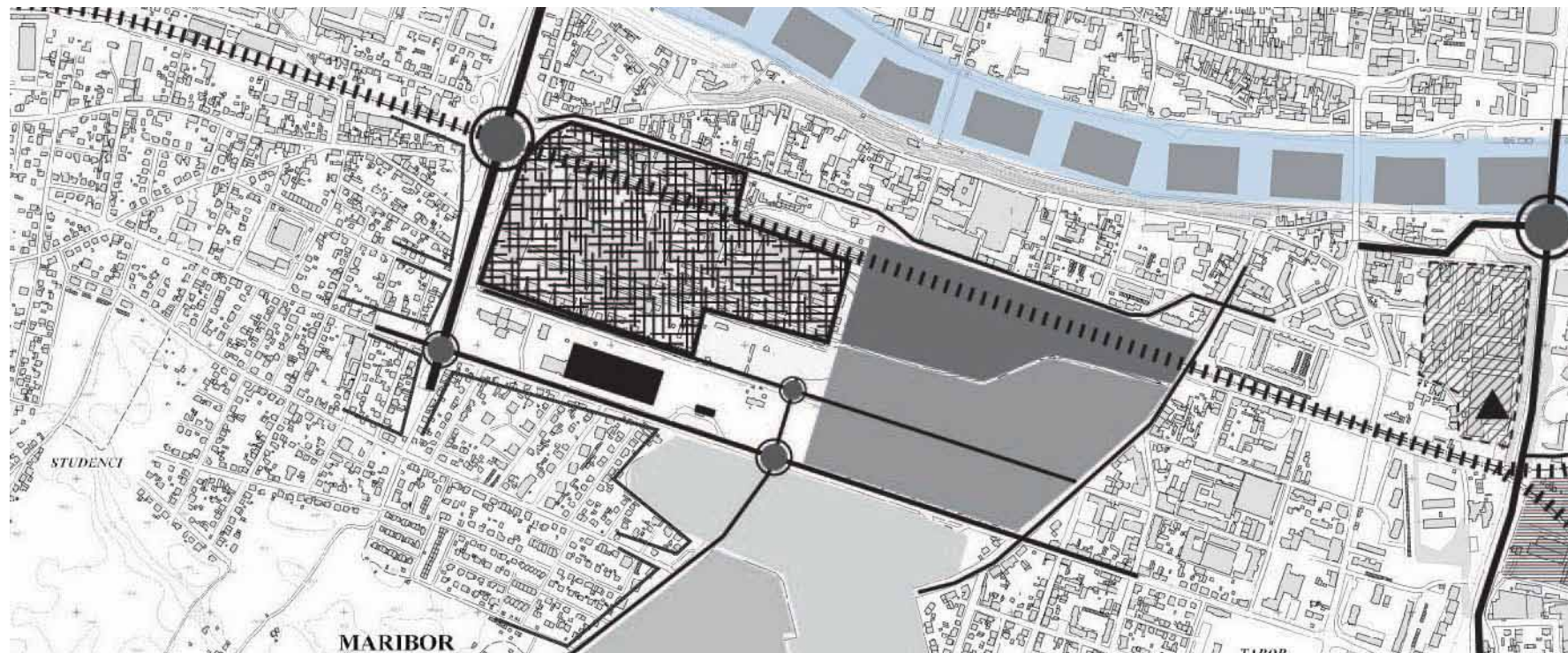
5.1.1 Zaznavna analiza Maribora

Železniška proga v smeri sever-jug deluje kot ovira. Posledično so povezave med zahodnim in vzhodnim delom mesta manj številne kot povezave med levim in desnim bregom Drave. Naravni rob Kalvarije, Mestnega hriba, Piramide in Meljskega hriba mesto omejuje na severu, Pekrska Gorca na zahodu, Pohorje na jugu. Vozlišča so predvsem križišča večjih prometnih poti, kjer je odločilna sprememba smeri nadaljevanja poti. Vozlišče je prehod reke, ki povezuje Trg Revolucije in Glavni Trg. Med naravnimi dominantami prevladujejo vzpetine, vidne iz celega mesta, grajene dominante se nahajajo ob pomembnejših poteh. Območja med sabo ločujejo grajene ali naravne ovire. Kot zaprta območja, čeprav so infrastrukturo dobro dostopna, so zaznamovana območja še delujoče ali opuščene industrijske dejavnosti.

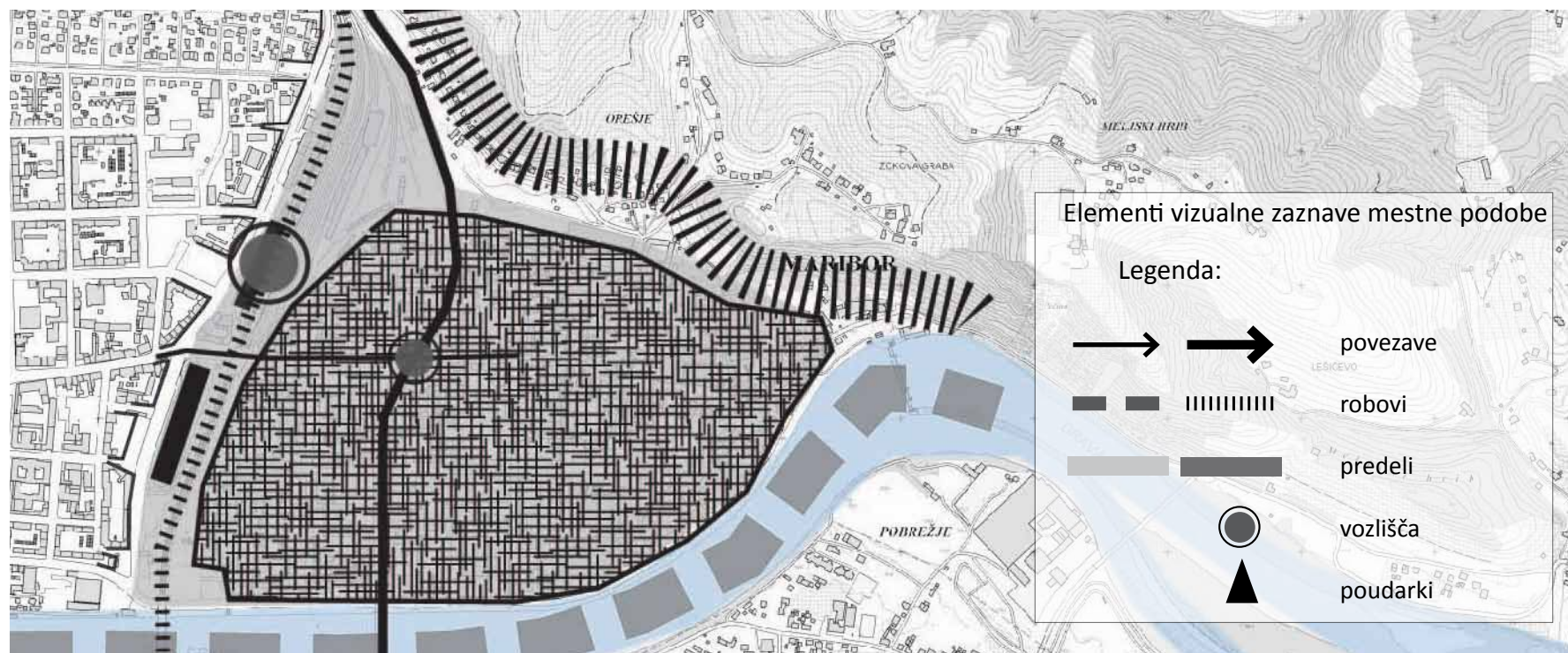
Elementi vizualne zaznave mestne podobe

Legenda:

→	→	povezave
---		robovi
---	---	predeli
	○	vozlišča
	▲	poudarki



Slika 56: Zaznavna analiza Studencev (kart. podl. DTK 5, 2009)



Slika 57: Zaznavna analiza Melja (kart. podl. DTK 5, 2009)

5.1.2 Zaznavna analiza Studencev

Železniška proga omejuje prehodnost območja v smeri sever-jug in usmerja poti vzporedno s svojim potekom. Glavne povezave območje obrobajo in zamejujejo. Znatno del območja zaseda introvertiran industrijski kompleks. Celotno območje obdajajo območja različnih rab (športni park, vojašnica, stanovanjska območja), zato ima zaradi svoje lege potencial vozlišča, jedra širšega območja. Usmerjenost poti, robov in območij daje slutnjo bližine reke, toku katere so se prilagodile grajene strukture.

5.1.3 Zaznavna analiza Melja

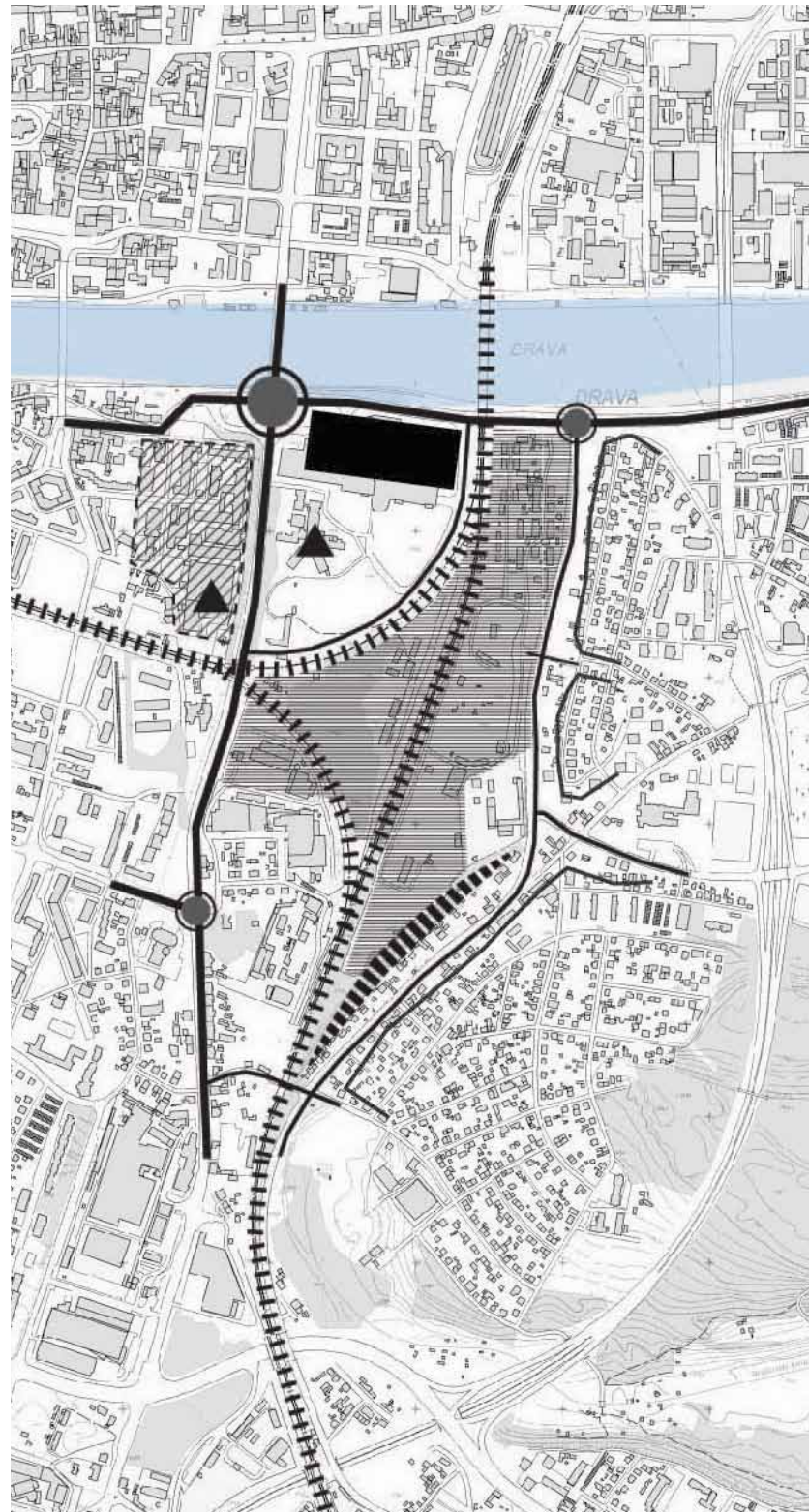
Območje na severu in na jugu omejujejo naravni robovi, Meljski hrib in Drava. Na zahodu Melje meji na mestno središče, element ločevanja med območjema pa sta železniška proga in glavna železniška postaja. Glavno vozlišče območja je železniška postaja, ki je dobro povezana s središčem mesta z avtobusno postajo, z območjem, katerega del je, pa slabo. Drugo pomembno vozlišče je križišče hitre ceste in Meljske ceste, a ima zgolj križiščno funkcijo. Območje deluje introvertirano in nepovezano s sosednjimi mestnimi predeli.

5.1.4 Zaznavna analiza Tezna

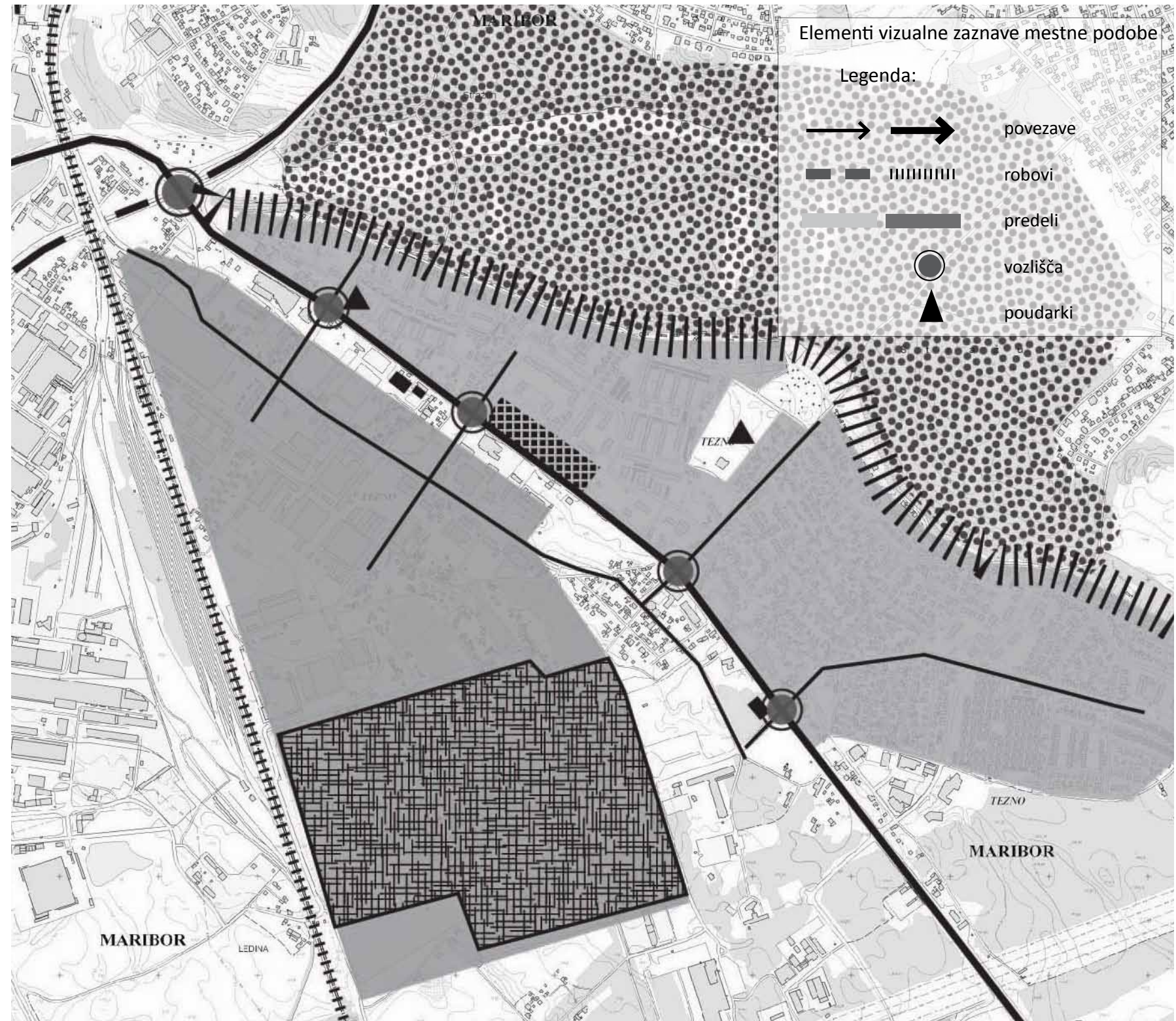
Območje z zahoda omejuje železniška proga, z vzhoda Stražunski gozd z ježo, glavna pot pa ga deli na zahodno in vzhodno polovico. Na glavno pot, Ptujsko cesto, se navezujejo prečne povezave, ki tvorijo niz vozlišč izključno križiščne narave. Prisotna je slutnja jedra območja, vendar vozlišča območje nima. Od preostalih mestnih predelov prostor ločujejo grajene in naravne strukture. Na jugu območja se nahaja introvertiran industrijski kompleks.

5.1.5 Zaznavna analiza območja Triangla

Območje je kljub centralni legi izolirano od mesta. Ploskovno ga od preostalega mesta ločuje višinska razlika, saj je dvignjeno na nivo železniške proge. Zunanje območje Triangla določajo obsežne grajene strukture: železniško križišče, na severnem robu kompleks bivše kaznilnice in nakupovalno središče. Glavne cestne povezave območje obrobajo in zamejujejo.



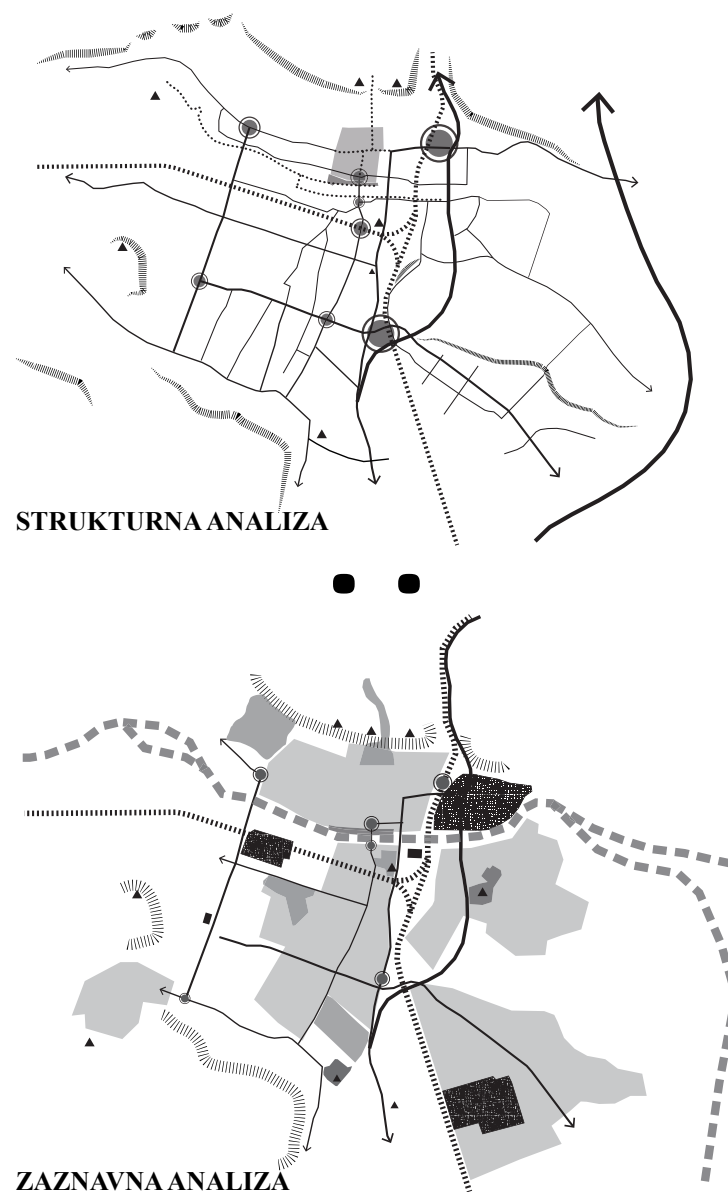
Slika 58: Zaznavna analiza Triangla (kart. podl. DTK 5, 2009)



Slika 59: Zaznavna analiza Tezna (kart. podl. DTK 5, 2009)

5.2 STRUKTURNA ANALIZA

Strukturna analiza prostora povzema in potrjuje trditve iz poglavja 2.3 (Vpliv krajinske morfologije na urbanistični razvoj mesta) ter podrobneje predstavlja odnose med naravnimi in grajenimi prvinami mesta. Ugotavlja usmerjenost reliefnih robov in odziv komunikacijske mreže nanje.

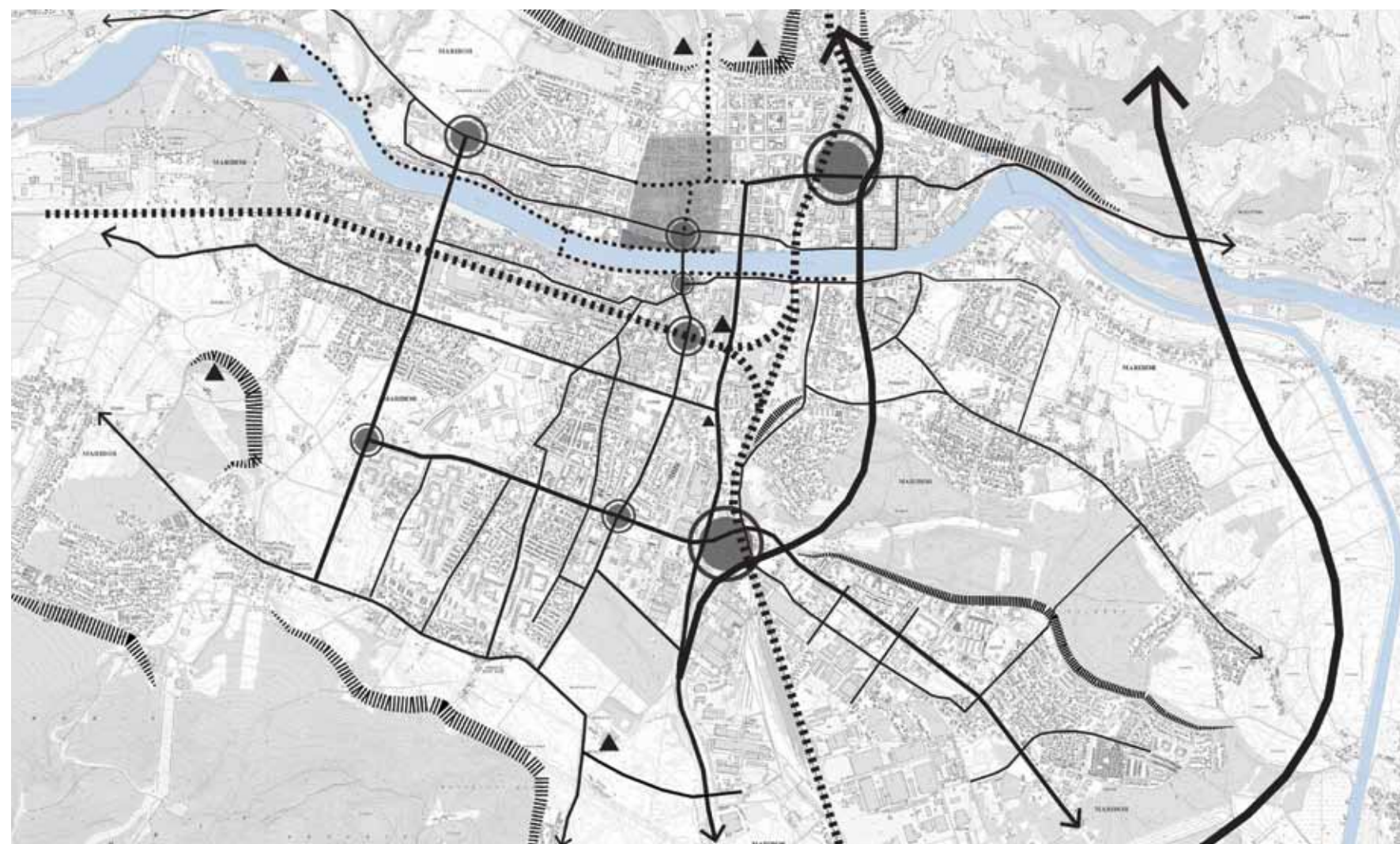


Slika 60: Primerjava strukturne in zaznavne analize

Komentar k primerjavi strukturne in zaznavne analize:

Primerjava strukturne in zaznavne analize Maribora kaže na zaznavanje mesta zahodno od železnice kot bolj strukturiranega in povezanega od vzhodnega. Kot pomembne povezave v zaznavni analizi so opredeljene glavne mestne ceste in vpadnice. Zaznavna analiza prepoznava reliefne robove in vrhove ter reko kot domi-

nante, ki sovpadajo z rezultati strukturne analize, vendar povezave med pomembnimi vozlišči ali potmi z njimi niso razpoznavne. Infrastruktura vozlišča z večjim pomenom v strukturni analizi zaznavna analiza opredeli kot manj pomembna oz. prostore, ki so nekje vmes med mestnimi predeli. Komunikacijska mreža se z reliefom ne povezuje ampak premošča ali se umika oviram na svoji poti.



Slika 61: Strukturna analiza (kart. podl. DTK 5, 2009)



Slika 62: Morfogeneza urbanega tkiva Maribora
(Franciscejski..., 2012, Središča..., 2011)

5.3 MORFOGENEZA

Morfogeneza raziskuje širjenje urbanega tkiva skozi čas. Maribor se je začel izgrajevati na levem bregu Drave, na desnega se je razširil šele v drugi polovici 19. stoletja. Mesto se je izgrajevalo iz središča navzven ob obstoječih komunikacijah. S širitvijo je postopoma zajelo bližnje vasi in zaselke, predvsem pa se je razširilo na kmetijska zemljišča.

Analiza morfogeneze Maribora je povzeta po zgodovinskih kartah Maribora (Franciscejski..., 2012) in na podlagi dokumenta Središča stavb skozi leta (Švab, 2011).



Slika 63: Morfologija
(Kataster..., 2010)

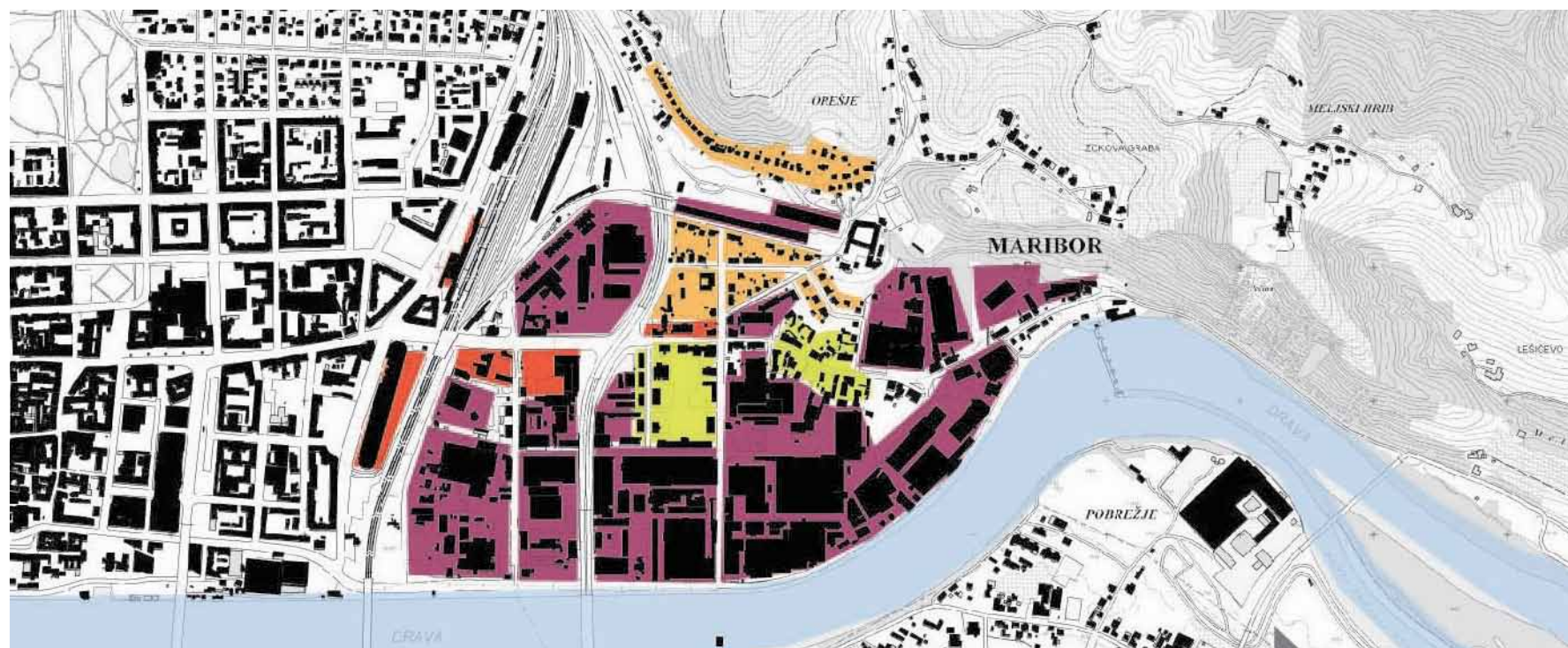
5.4 MORFOLOGIJA

Morfologija raziskuje obliko urbane strukture Maribora. Iz karte je razvidna tudi gostota prebivalstva. Gostota pozidave je najvišja v mestnem središču, kjer vzorec poselitve sledi formalni mreži stavbnih karejev. Formalna mreža karejev se s prvo širitvijo mesta prenese na desni breg. Zaradi razpolaganja z več prostora, se formalna mreža proti mestnemu obrobju rahlja. Mesto se manj načrtno izgrajuje ob obstoječih prometnicah ali poljskih poteh. Gostota pozidave se iz centra mesta proti obrobju manjša. Danes je rob mesta fragmentiran, jasne ločnice med robom mesta in podeželjem ni.

Analiza morfologije prostora je izdelana na podlagi katastra stavb, digitalnih ortofoto posnetkov (Digitalni..., 2009) in ugotavljanja dejanskega stanja na terenu.



Slika 64: Tipologija objektov in raba prostora - Studenci (kart. podl. DTK 5, 2009)



Slika 65: Tipologija objektov in raba prostora - Melje (kart. podl. DTK 5, 2009)

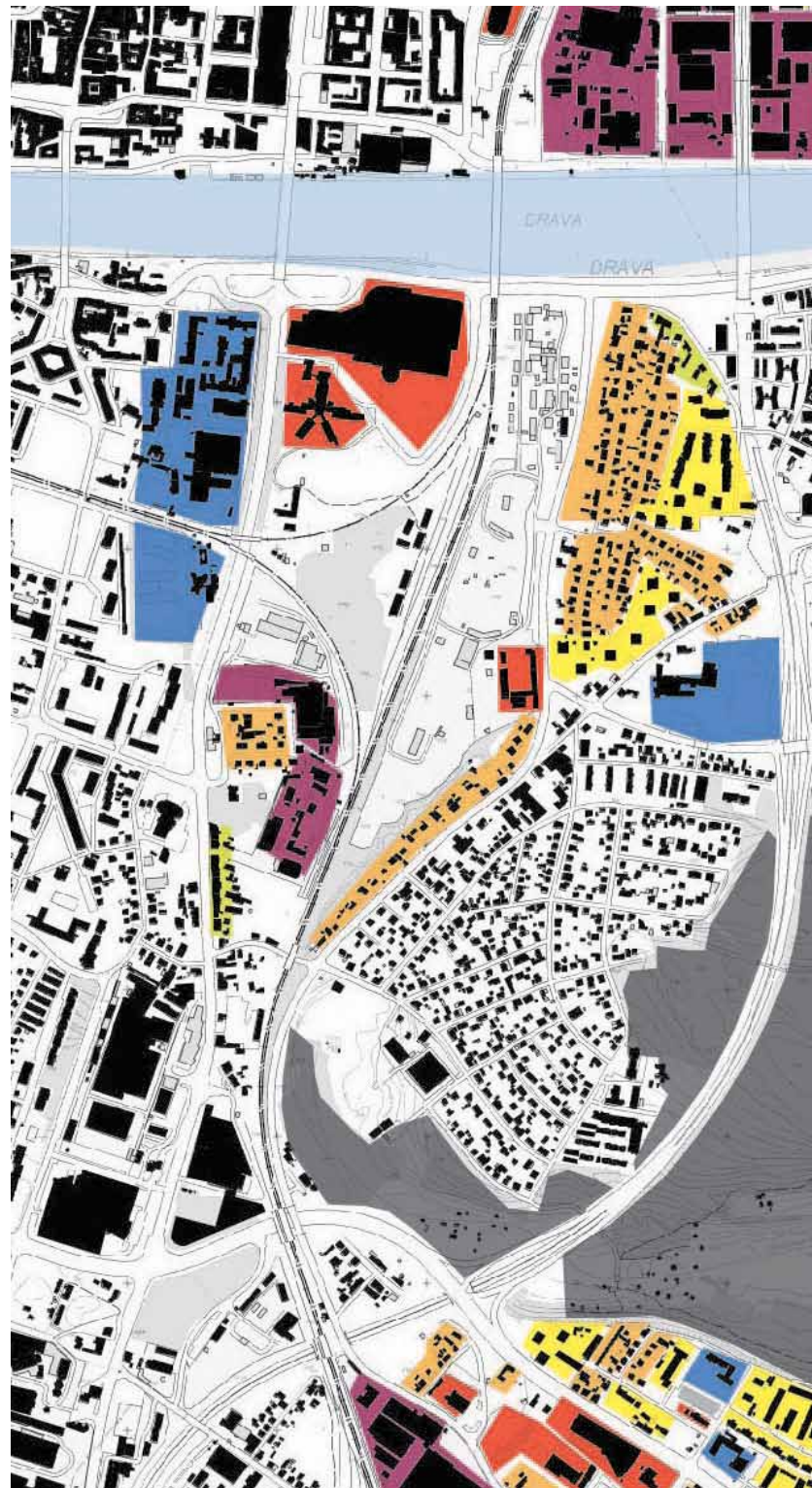
5.5 TIPOLOGIJA OBJEKTOV IN RABA PROSTORA NA OBMOČJIH STUDENCEV, MELJA, TEZNA IN TRIANGLA

Tipologija ugotavlja tip objektov in njihovo razporejenost v mestnih predelih Studenci, Melje, Tezno in Triangel ter njihovi neposredni okolici. Tipologija objekte deli v šest kategorij: individualne hiše z vrtom, stanovanjski bloki, karejska (obodna) zazidava, objekti kulturnih, izobraževalnih in socialnih dejavnosti, objekti centralnih dejavnosti in industrijski objekti. Poleg tipologije so na karti označene tudi površine za šport in gozdne površine.

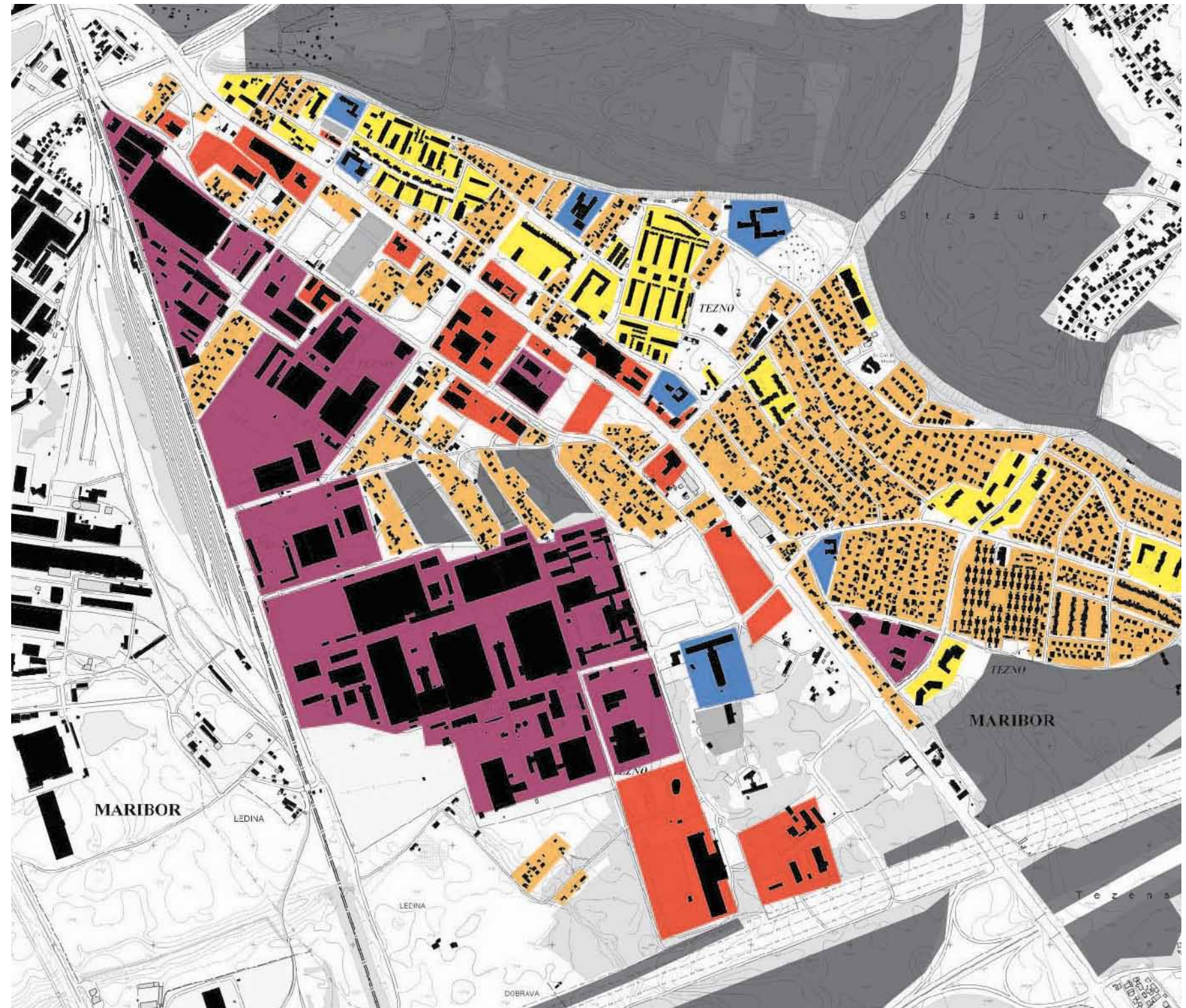
Analiza tipologije Maribora je izdelana na podlagi Zasnove namenske rabe prostora (Urbanistična..., 2004) in ugotavljanju dejanskega stanja na terenu.

Legenda:

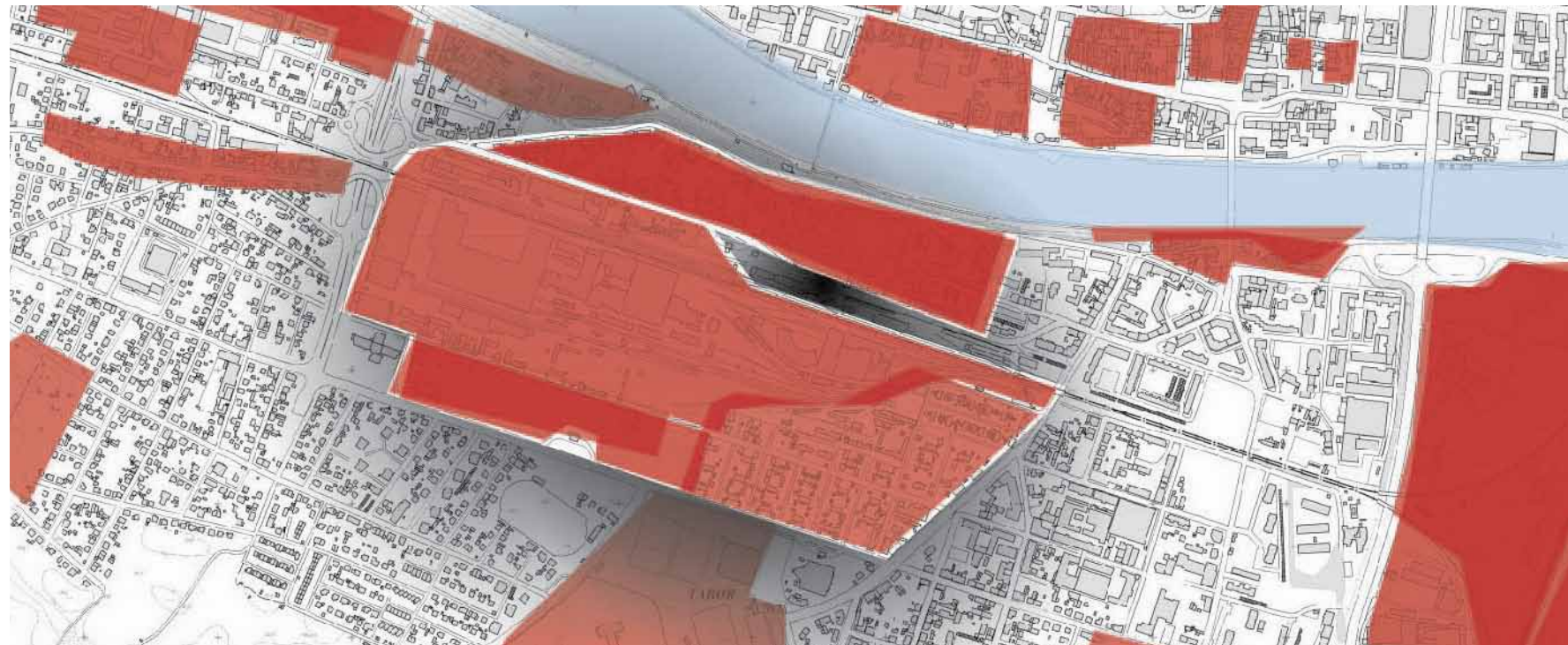
- individualne hiše z vrtom
- stanovanjski bloki
- karejska zazidava
- objekti izobraževalnih in socialnih dejavnosti
- objekti centralnih dejavnosti
- industrijski objekti
- površine za šport
- gozdne površine



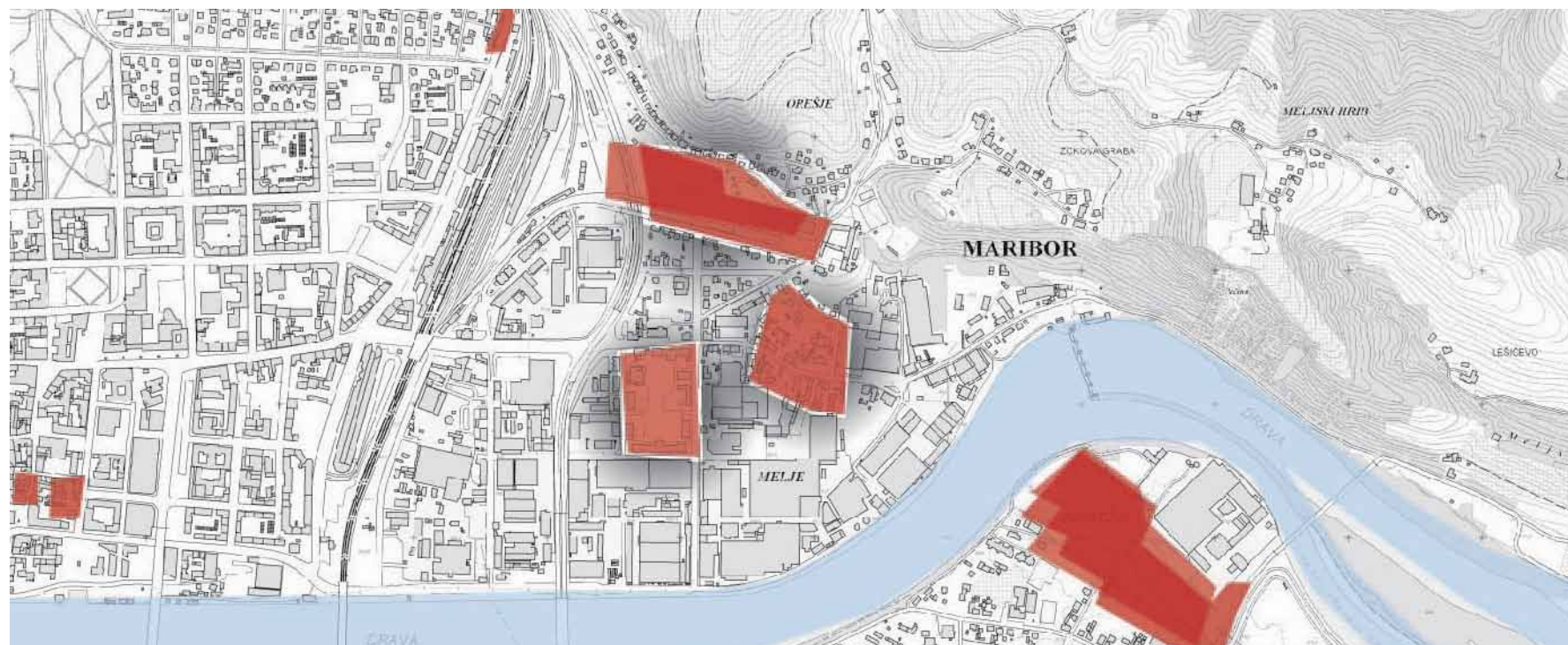
Slika 66: Tipologija objektov in raba prostora - Triangel
(kart. podl. DTK 5, 2009)



Slika 67: Tipologija objektov in raba prostora - Tezno
(kart. podl. DTK 5, 2009)



Slika 68: Vplivna območja degradiranih površin - Studenci
(kart. podl. DTK 5, 2009)



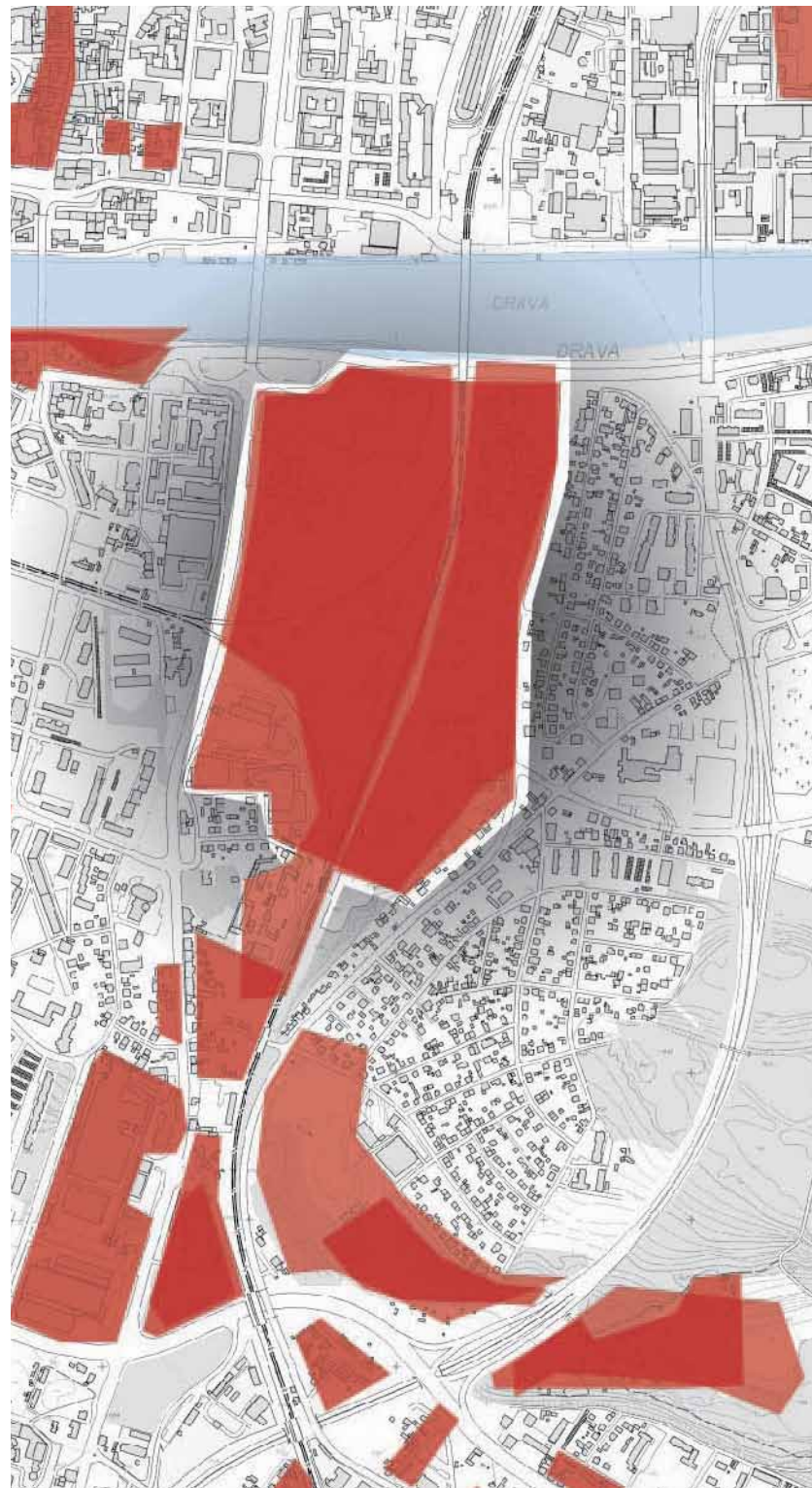
Slika 69: Vplivna območja degradiranih površin - Melje
(kart. podl. DTK 5, 2009)

5.6 VPLIVNA OBMOČJA DEGRADIRANIH POVRŠIN NA OKOLICO NA OBMOČJIH STUDENCEV, MELJA, TEZNA IN TRIANGLA

Degradirana urbana območja vplivajo na svojo okolico. V analizi vplivov je obravnavan vizualni vpliv na predpostavki, da pada z oddaljenostjo od območja.

Karte so zrisane v merilu 1:20.000.

Posledica so prostori v bližini območij, ki niso privlačni za zaustavljanje in zadrževanje. Tja se pogosto širijo tudi vplivi neželene rabe prostora, na primer parkiranje izven urejenih parkirišč, pomanjkanje zelenih površin ali neurejene zelene površine brez ustrezne urbane opreme.



Slika 70: Vplivna območja degradiranih površin - Triangel
(kart. podl. DTK 5, 2009)



Slika 71: Vplivna območja degradiranih površin - Tezno
(kart. podl. DTK 5, 2009)

6 PROJEKTNI DEL

6.1 KONCEPT IDEJNE URBANISTIČNO-KRAJINSKE ZASNOVE

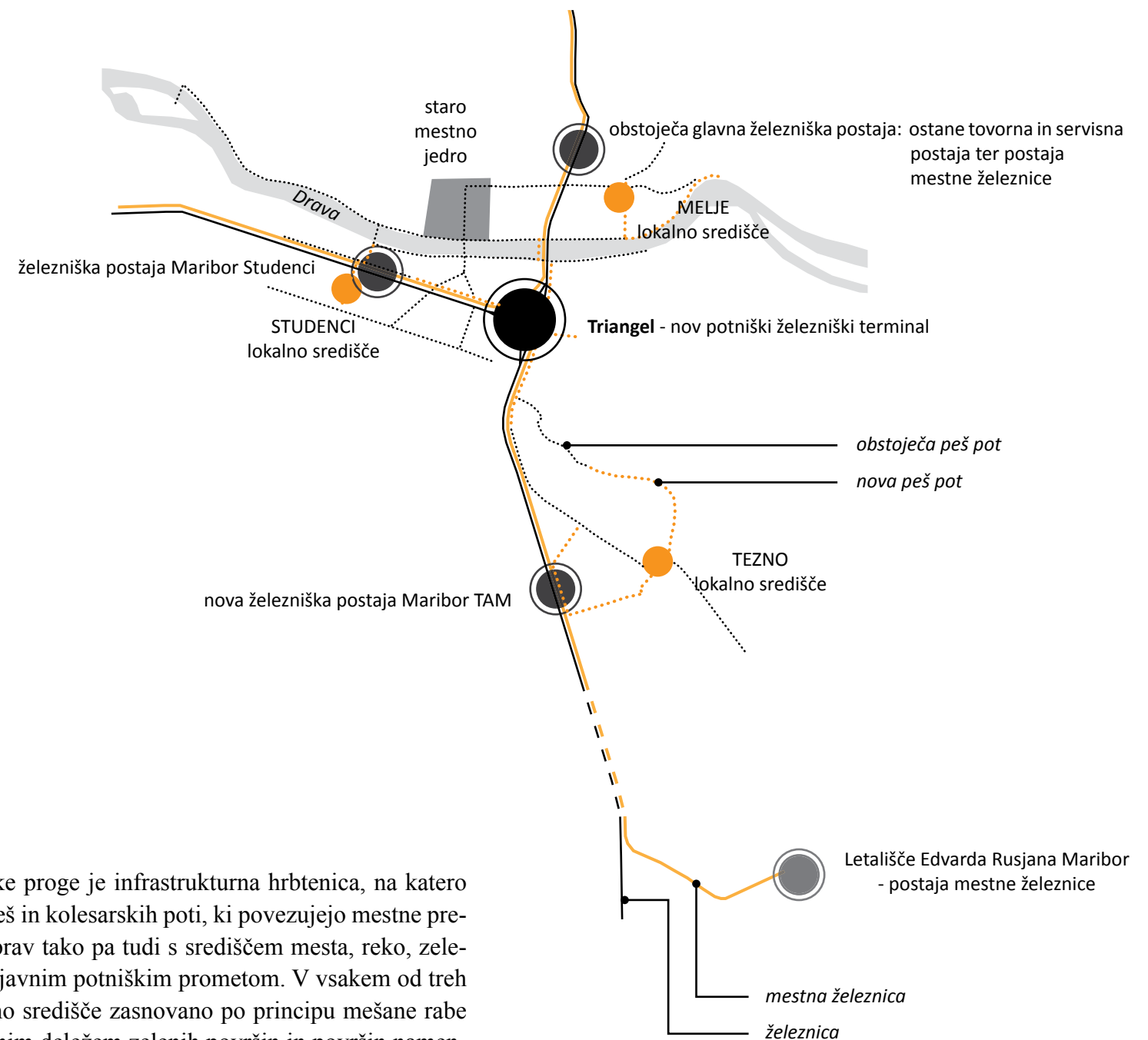
Na podlagi ugotovitev po opravljenih prostorskih in programskih analizah je mogoče zaključiti, da se večina centralnih funkcij mesta in kvalitetnih urbanih prostorov nahaja v središču mesta. Preostali mestni predeli postajajo območja, kjer prevladujeta dve, na videz nezdružljivi, monofunkcionalni rabi - stanovanjska območja in območja industrije v propadanju, prestrukturiranju ali opuščene industrijske dejavnosti. Ločuje ju mestna vpadnica, tako kot reka Drava ločuje stvarni in mentalni prostor Maribora na levi in desni breg. Na odprtih prostorih izven cestnega omrežja prevladuje mirujoč cestni promet. Javni potniški promet temelji na avtobusnem prevozu.

Glavno izhodišče Urbanistične zasnove mesta Maribor (Urbanistična..., 2004) je **izgrajevanje mesta navznoter**. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Strategija ..., 2004) pri usmeritvah za razvoj poselitve poudarja notranji razvoj in prenovu naselij pred širjenjem na nova območja, prenovu degradiranih območij, preprečevanje monofunkcionalnosti posameznih delov naselij, oblikovanje enakomerno razporejenih in dostopnih centralnih območij, širjenje centralnih peš površin in razvoj mestnega kolesarskega omrežja, spodbujanje javnega potniškega prometa (železnica, tramvaj in avtobus) za dostop do delovnih mest, storitvenih in oskrbnih dejavnosti ter zelenega sistema mesta.

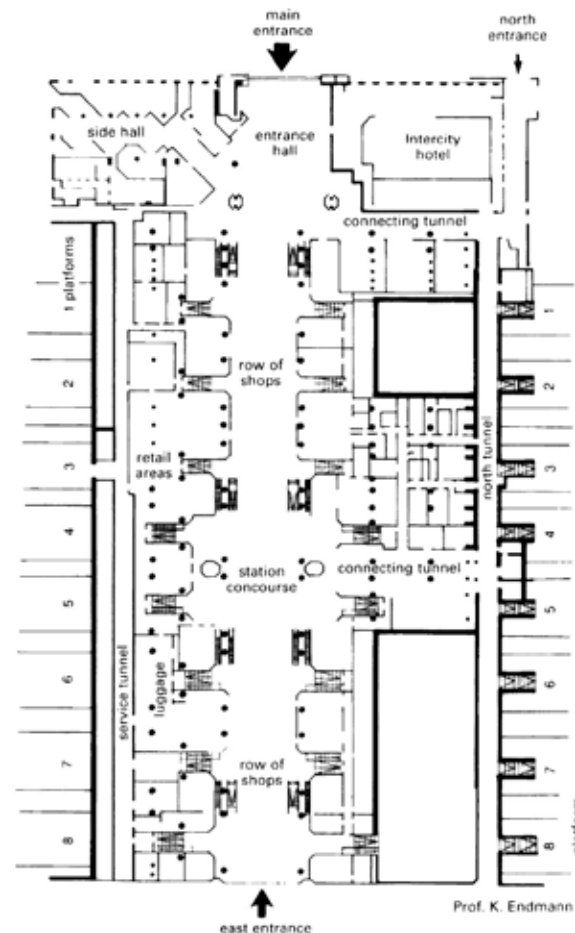
Na zgornjih ugotovitvah in usmeritvah temelji koncept reurbanizacije treh degradiranih industrijskih območij ob železnici v Ma-

riboru.

Koridor železniške proge je infrastrukturna hrbtenica, na katero je pripet sistem peš in kolesarskih poti, ki povezujejo mestne predele med seboj, prav tako pa tudi s središčem mesta, reko, zelenim sistemom in javnim potniškim prometom. V vsakem od treh območij je lokalno središče zasnovano po principu mešane rabe prostora z zadostnim deležem zelenih površin in površin namenjenih pešcem. Središče ureditve je nov glavni železniški potniški terminal, postavljen v železniško križišče in geometrijsko središče mesta. Osnovna ideja je, da naj bo mesto in vsi njegovi predeli dostopno in obvladljivo peš, s kolesom in v kombinaciji z uporabo javnega železniškega potniškega prometa.



Slika 72: Koncept idejne urbanistično-krajinske zasnove



Slika 73: Tloris železniške postaje Duesseldorf, (Neufert E., Neufert P., 2000)



Slika 74: Tloris kompleksa neprofitnih stanovanj, (Bevk ..., 2007)



Slika 75: Tloris stanovanjskega kompleksa Oriente Complex, (Promontorio, 2004)

6.2 IZHODIŠČA IDEJNE URBANISTIČNO-KRAJINSKE ZASNOVE

- Glavne smernice za ureditev izbranih območij izvirajo iz strukture urbanega tkiva, upoštevajo potek prometnic in dostopnosti zelenega sistema mesta.
- Vsa tri industrijska območja - Studenci, Melje in Tezno - v svoji urbani strukturi skrivajo potenciala za njeno izboljšanje in dvig bivanjske kvalitete. Cilj naloge je poiskati najprimernejše površine in jih preoblikovati z umestitvijo stanovanjskih objektov, odprtih javnih prostorov, zelene infrastrukture in regulacijo mirujočega prometa v lokalna mestna središča.
- Vzpostavitev hrbtenice v mreži kolesarskih in peš poti, sloneče na vozliščih javnega potniškega prometa.
- Pomembno vodilo pri oblikovanju zasnove je ohranjanje pomena naravnih in grajenih struktur, ki so v preteklosti omogočile razvoj in razcvet mesta - reke Drave in železnice.
- Povezovanje »štirih mest« v eno, sorazmerna razporeditev centralnih dejavnosti v mestu in stopnje mestnosti na obeh bregovih reke z namenom ustvaritve skladne podobe mesta.
- Zasnova se izogiba rušenju objektov v največji možni meri in za rešitev uporabi proste ali slabo izkoriščene površine.
- Zasnova upošteva veljavne prostorsko izvedbene načrte in ukrepe za sanacijo degradiranih urbanih območij (Urbanistična..., 2004, Občinski..., 2008).

6.3 TIPOLOGIJA STAVB

V zasnovi se pojavljajo objekti, za katere so izbrani referenčni primeri. Objekti so prilagojeni strukturi prostora, v katerega so umeščeni.

Izbran objekt mešane stanovanjske rabe na Teznom omogoča oblikovanje poljavnega odprtega prostora med objekti in javnega odprtega prostora na ulični starni objektov. Stanovanjski objekti na Studencih dopolnjujejo prostorski vzorec kompleksa neprofitnih stanovanj. Referenčni primer železniške postaje je vodilo pri razmestitvi prostorov in dostopov v objektu potniškega železniškega terminala Triangel.

Objekti mešane stanovanjske rabe Tezno (Slika: 75)

Arhitektura: Promontorio

Lokacija: Lizbona, Portugalska

Program: mešana raba - lokali in pisarne v pritličju, stanovanja v nadstropjih

Leto izvedbe: 2004

(Promontorio, 2004)

Stanovanjski objekti Studenci (Slika: 74)

Arhitektura: Bevk Perović arhitekti

Lokacija: Maribor, Slovenija

Program: neprofitna stanovanja

Leto izvedbe: 2007

(Bevk..., 2007)

Potniški železniški terminal Triangel (Slika: 73)

Primer razporeditve železniške postaje Duesseldorf, Nemčija.

(Neufert E., Neufert P., 2000)

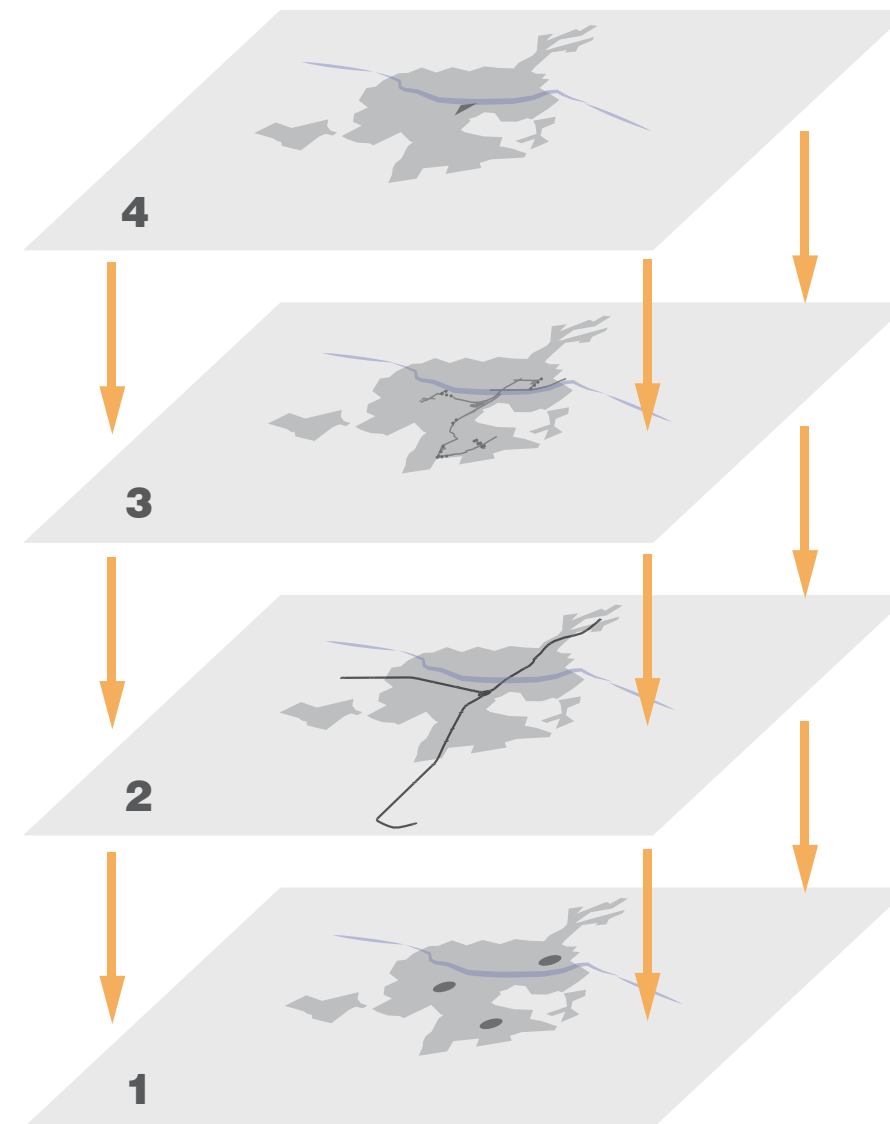
7 PREDLOG UREDITVE - IDEJNA KRAJINSKO URBANISTIČNA ZASNOVA UREDITEV MESTNIH SREDIŠČ STUDENCEV, MELJA IN TEZNA TER NOVEGA ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA TERMINALA TRIANGEL

7.1 OPIS ZASNOVE

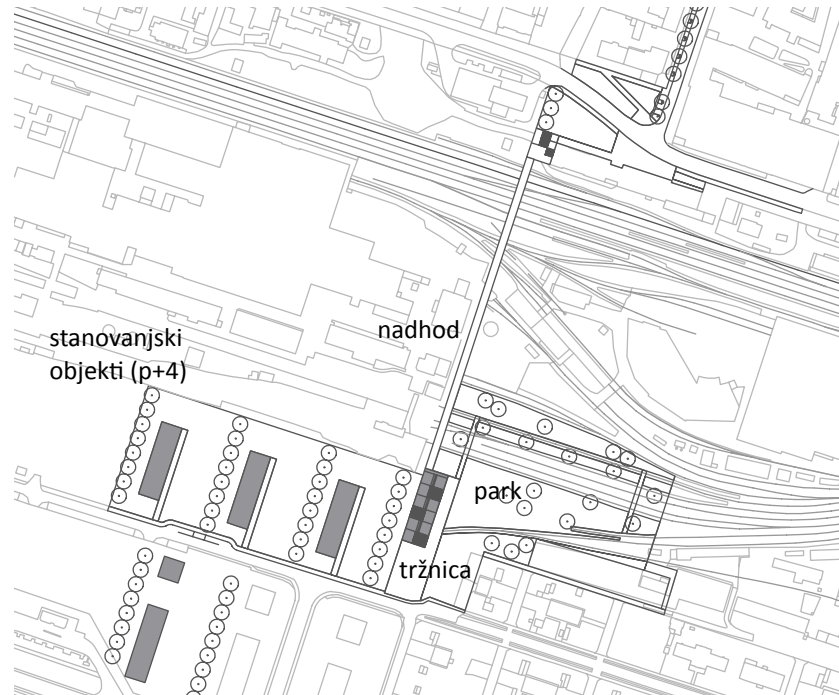
Na podlagi izhodišč je izdelana idejna urbanistično-krajinska zasnova. Obsega reurbanizacijo treh mestnih degradiranih industrijskih območij ob železnici in vpeljavo novega prometnega vozlišča z relokacijo železniškega potniškega terminala na križišče glavne in regionalne železniške proge, ki zasnovo poveže v celoto.

Zasnova je programsko razdeljena na 4 sloje:

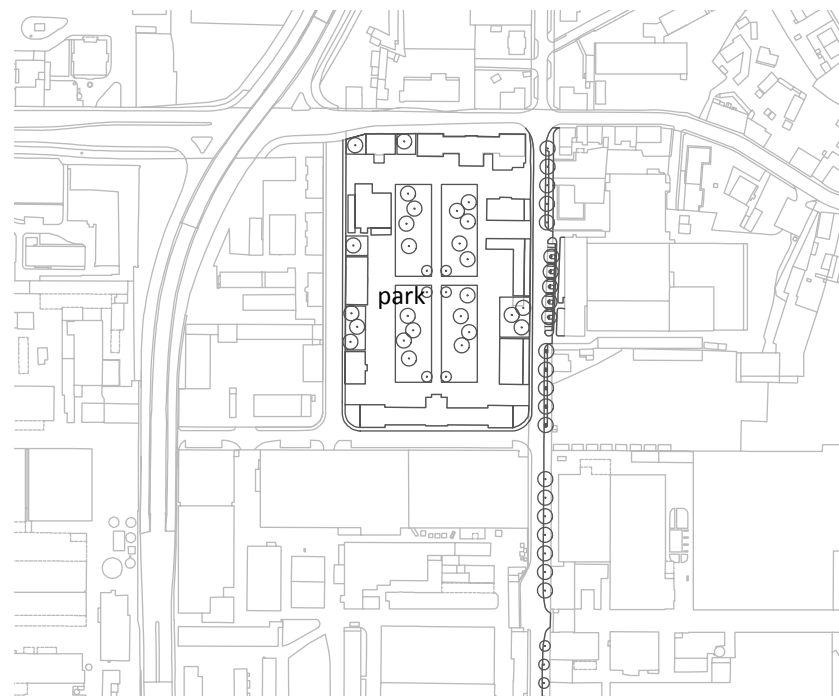
1. Idejna zasnova lokalnih mestnih središč v treh industrijskih območjih.
2. Idejna zasnova mestne železnice.
3. Idejna zasnova nosilke mreže kolesarskih in peš poti.
4. Idejna zasnova glavnega železniškega potniškega terminala Triangel.



Slika 76: Shema delitve zasnove na sloje obravnave



Slika 77: Shema zasnove lokalnega središča - Studenci

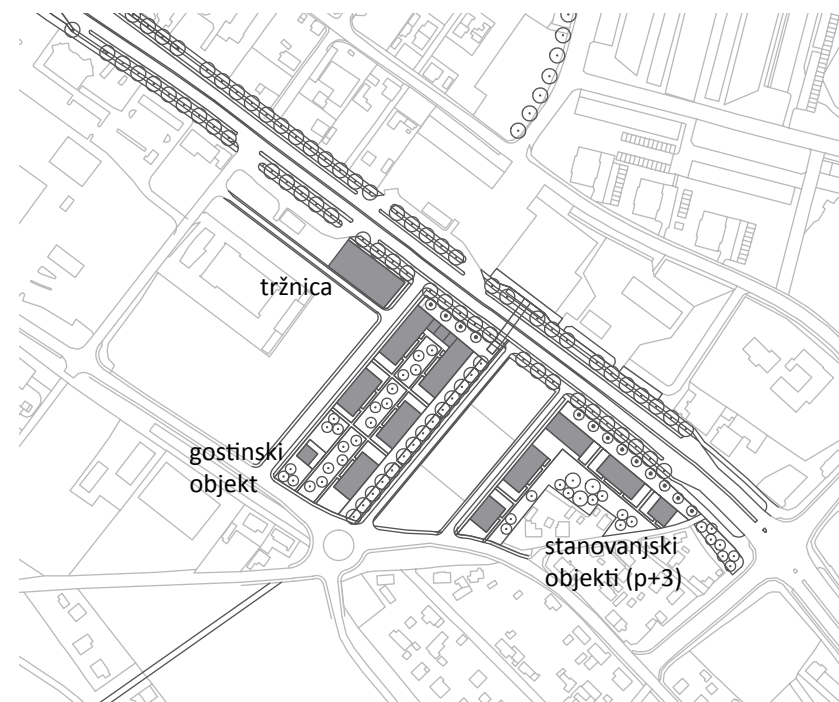


Slika 78: Shema zasnove lokalnega središča - Melje

7.1.1 Idejna zasnova lokalnih mestnih središč v treh industrijskih območjih

Ureditve lokalnih središč Studencev, Melja in Tezna imajo sledeče značilnosti urejanja skupne:

- izkoriščajo proste, neurejene ali do sedaj slabo izkoriščene površine,
- težijo k vzpostavljanju mešane rabe prostora,
- težijo k sožitju urbane in krajinske rabe,
- zagotavljajo dobro prometno povezanost - umeščena so ob glavne mestne vpadnice in v bližino železniške proge, prostorska struktura se izboljša z umestitvijo novih stanovanjskih in mešanih objektov in objektov centralnih dejavnosti (razen v Melju), odprtih javnih prostorov, javnih in poljavnih zelenih površin, izgradnjo infrastrukture za pešce in kolesarje in regulacijo mirujočega prometa.



Slika 79: Shema zasnove lokalnega središča - Tezno

1. Studenci

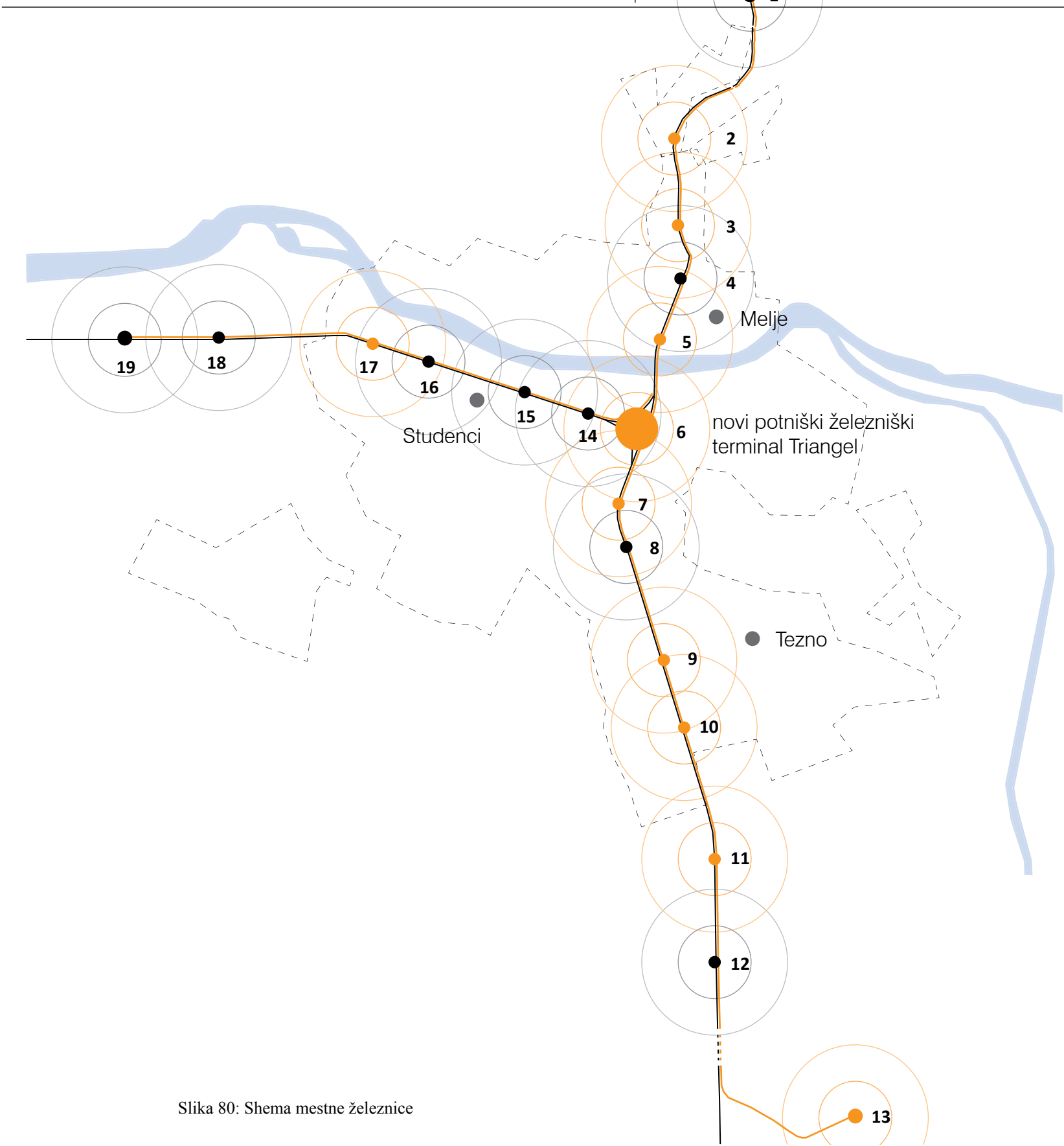
Središče ureditve je park. Nahaja se v centralnem delu območja. Prehodnost parka zaznamujeta smeri sever-jug in vzhod-zahod. V smeri sever-jug ustvarja povezavo med nabrežjem Drave, Studenško brvjo, železniško postajo Studenci in športnim parkom Tabor. Glavna elementa povezave sta nadhod nad železniško progo in objekt tržnice. V smeri vzhod-zahod se park odpira na stanovanjska območja. Ob zahodno in južno stranico parka je umeščenih pet novih stanovanjskih objektov. Novi park dopolnjuje tipološko pestrost obstoječih zelenih površin neposredne okolice; zasebne vrtove ob večstanovanjskih hišah železničarske kolonije, odprta športna igrišča in park pred poslopjem kadetnice Vojašnice generala Rudolfa Maistra.

2. Melje

Trg izgnancev se preoblikuje v parkovni trg, centralno javno površino območja. Mešana raba se doseže s prestrukturiranjem in prenovo objektov nekdanje kasarne, ki uokvirjajo park. Ob ulici Kraljeviča Marka se uredi peš in kolesarska pot z zasaditvijo drevedora in regulacijo mirujočega prometa. Parkovni trg postane vezni člen med krajinskim zaledjem Meljskega Hriba in Košakov ter nabrežjem Drave. Ureditev Melja predvideva tudi podaljšanje rekreacijske peš in kolesarske poti od Oreškega nabrežja do male HE Melje.

3. Tezno

Ureditev lokalnega središča na Teznu, temelji na členitvi prostora med Ptujsko cesto, Slivniško ulico, Zagrebško cesto in Minaříkovo ulico na stavbne kareje. V območje je umeščenih 9 novih objektov mešane stanovanjske rabe, tržnica in gostinski objekt. Ob zahodnem sklopu objektov je urejena centralna odprta javna površina. Prehodnost območja zaznamujeta smeri severozahod-jugovzhod in severovzhod-jugozahod. V smeri severozahod-jugovzhod se odsek Ptujске ceste, med križiščema s Špelino ulico ter Slivniško ulico in ulico Heroja Nadeta, preoblikuje v bulvar. V smeri severovzhod-jugozahod je med Stražunskim gozdom in lokalnim središčem speljan drevored in od središča do nove železniške postaje ločena pot za pešce in kolesarje z drevoredom.



Slika 80: Shema mestne železnice

7.1.2 Mestna Železnica

Linija mestne železnice je infrastrukturna hrbtenica ureditve. Umeščena je ob koridorja obstoječe glavne in regionalne železniške proge. Za postajališča mestne železnice se uporabijo obstoječe železniške postaje Maribor (4), Studenci (15), Limbuš (19), Tezno (8), Spodnje Hoče (12) in postajališča Marles (18), Sokolska (16), Tabor (14), Košaki (1). Mednje se umesti nova postajališča mestne železnice. Na glavni progi iz severa proti jugu: Počehova (2), Pod vinogradi (3), AP Mlinska (5), Nasipna (7), Surovina (9), TAM (10), Bohova (11) in Letališče Edvarda Rusjana Maribor (13). Na regionalni progi je umeščeno novo postajališče Stara Sokolska (17). Na severnem kraku so umeščena končna postajališča mestne železnice Košaki (1), na zahodnem Limbuš (19) in na južnem kraku Letališče Edvarda Rusjana Maribor (13). Glavna postaja mestne, kot tudi glavne in regionalne, železnice je Triangel (6).

Mestna železnica je pomembna dopolnitev oziroma osnova mestnega javnega potniškega prometa. Najpomembnejša je razbremenitev cestnega prometa. Omogoča večje potovalne hitrosti kot avtobusni promet, transport večjega števila ljudi, in ne izključuje kolesarjev.

Pomemben doprinos h kvaliteti mestne strukture, ki ga vnese mestna železnica, je povezava mesta in letališča z linijo javnega potniškega prometa.

Merilo 1: 50.000

Legenda:

- obstoječa železniška postaja, postajališče
- novo postajališče mestne železnice
- lokalno središče
- ⊙ razdalja 400 m, 800 m



Preureditev mestne železnice omogoča njeno širitev v primestno s podaljšanjem prog. Na severnem kraku bi primestna železnica lahko bila speljana do državne meje s končno postajo Špilje, na zahodnem kraku do Ruš in na južnem kraku do Pragerskega. Progo primestne železnice bi tako dobile še občine Hoče-Slivnica, Pesnica, Rače-Fram, Ruše, Slovenska Bistrica in Šentilj.

Podaljšanje prog v primestno železnico bi doprineslo k zmanjšanju obremenjenosti mestnega in primestnega prostora s cestnim prometom, zmanjšanju okoljskih vplivov in hrupa.

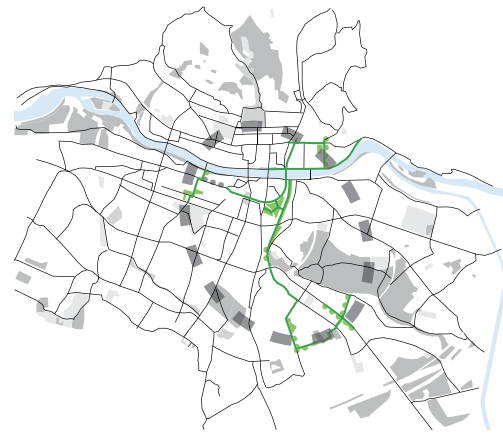
Prednosti primestne železnice v primerjavi z železnico bi bili večje število postaj in pogostejši intervali vlakov.

Merilo 1: 100.000

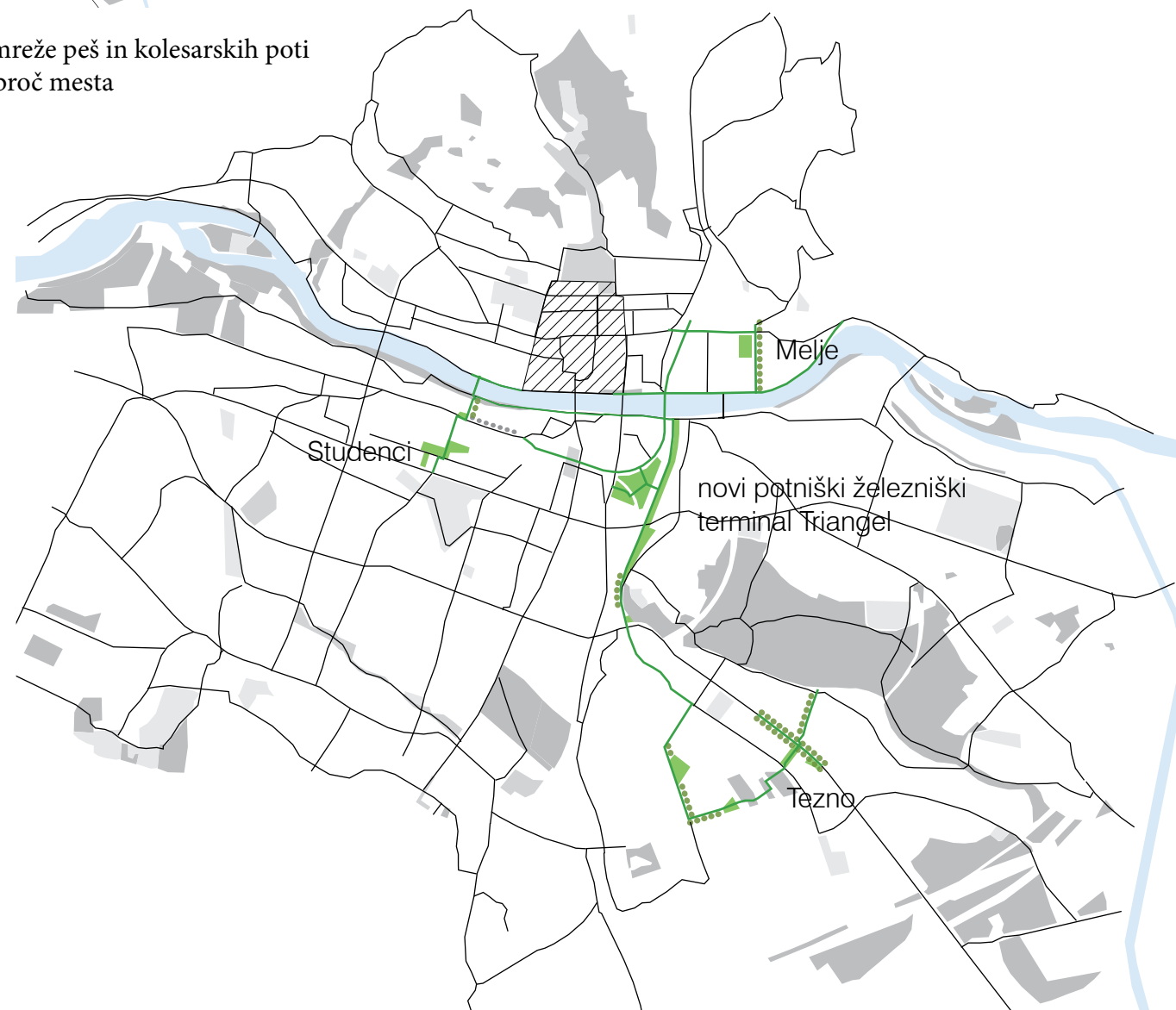
Legenda:

- mestna železnica
- primestna železnica

Slika 81: Shema mestne železnice in primestne železnice



Možnost razširitve nosilke mreže peš in kolesarskih poti v obroč, ki podpira zeleni obroč mesta



Slika 82: Shema nosilke mreže peš in kolesarskih poti

7.1.3 Nosilka mreže peš in kolesarskih poti - »zeleni prometna hrbtenica«

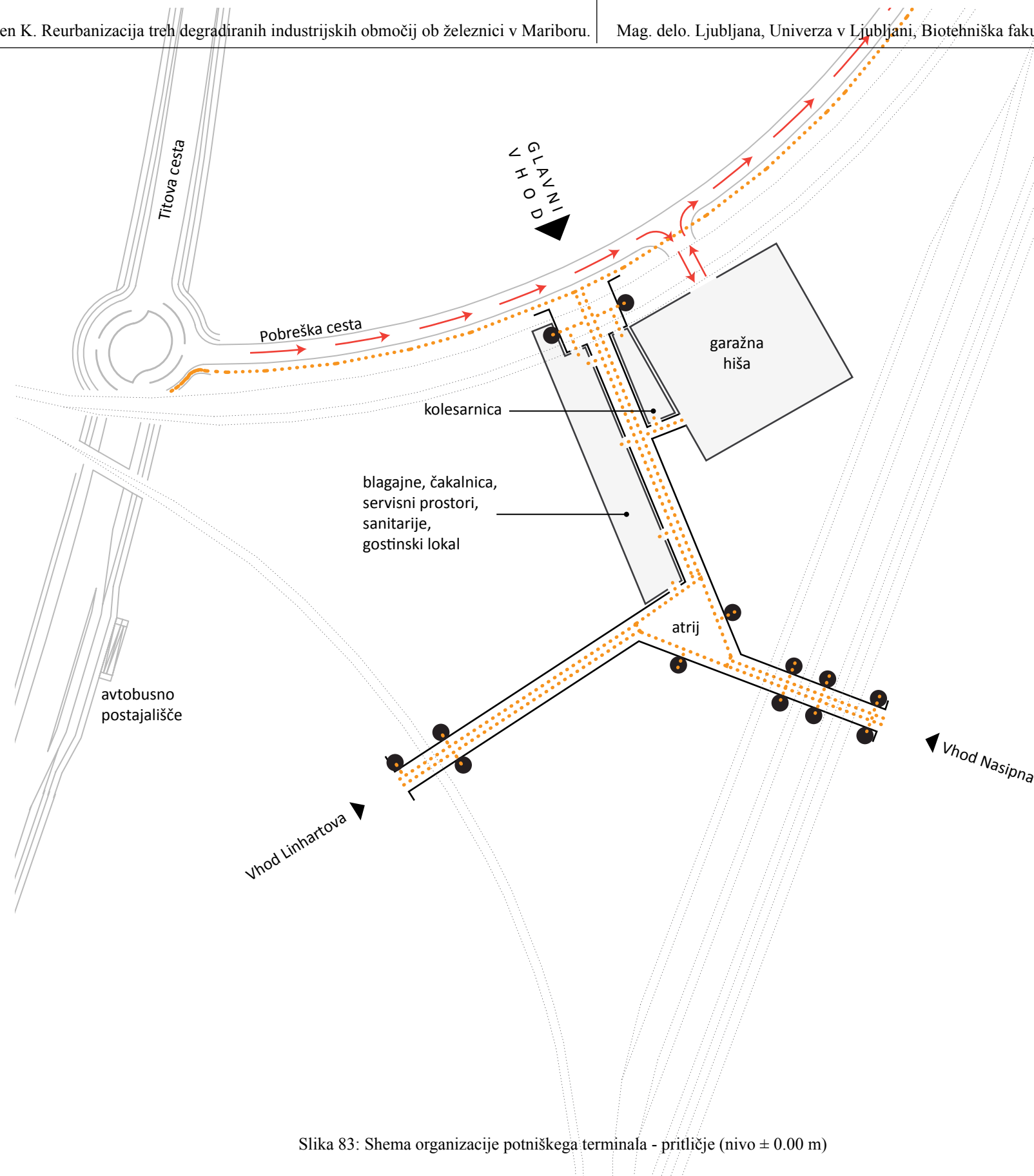
Koncept ureditve glavnih peš in kolesarskih poti izvira iz cilja naloge povezati Studence, Melje in Tezno med seboj, s središčem mesta in reko. Glavna infrastrukturna hrbtenica mesta je mestna železnica, zato se ureditev nosilke mreže peš in kolesarskih poti pripenja nanjo. Za svoj potek izkorišča dele obstoječe mreže kolesarskih poti in uvaja nove, kjer je to potrebno. Izhodišče za uvajanje novih poti je, da naj bodo kjer je le mogoče, speljane ločeno od cest, čim direktnije povezujejo cilje in omogočajo doživljanje pestrosti okolja. Zato je ureditev peš in kolesarskih poti nujno navezana tudi na zeleni sistem mesta in je t.i. »zeleni prometna hrbtenica«. Ureditev poti podpirajo elementi zelenega sistema mesta: drevoredi, parki, manjše parkovne zasaditve, rekreacijska območja in krajinsko zaledje mesta. Med prometnimi vozlišči zelene površine členijo prostor, zakrivajo neželene poglede, služijo kot prostori počitka, ustvarjajo ugodno mikroklimo, usmerjajo gibanje in poglede, itn.

Ureditev sestavljajo trije kraki poti, združeni v prometnem vozlišču novega železniškega potniškega terminala Triangel. Zahodni krak sega od Triangla do središča Studencev, severni krak je zanka, ki do središča Melja vodi mimo železniške postaje ali po nabrežju Drave in ulici Kraljeviča Marka, južni krak pa vodi do središča Tezna in Stražunskega gozda.

Iz sheme ureditve peš in kolesarskih poti je možno razbrati, da ureditev »zeleni prometna hrbtenice« kot treh krakov, teži tudi k ureditvi zelenega obroča, možna pa je ureditev tudi četrtega kraka, ki bi segal na Pobrežje.

Legenda:

- peš, kolesarska pot
- drevored
- zelena površina
- obstoječa mreža peš, kolesarskih poti
- obstoječ drevored
- zeleni sistem mesta - parki, športne površine, gozdovi, obrečno zeleneje



Slika 83: Shema organizacije potniškega terminala - pritličje (nivo ± 0.00 m)

7.1.4 Idejna zasnova glavnega železniškega potniškega terminala Triangel

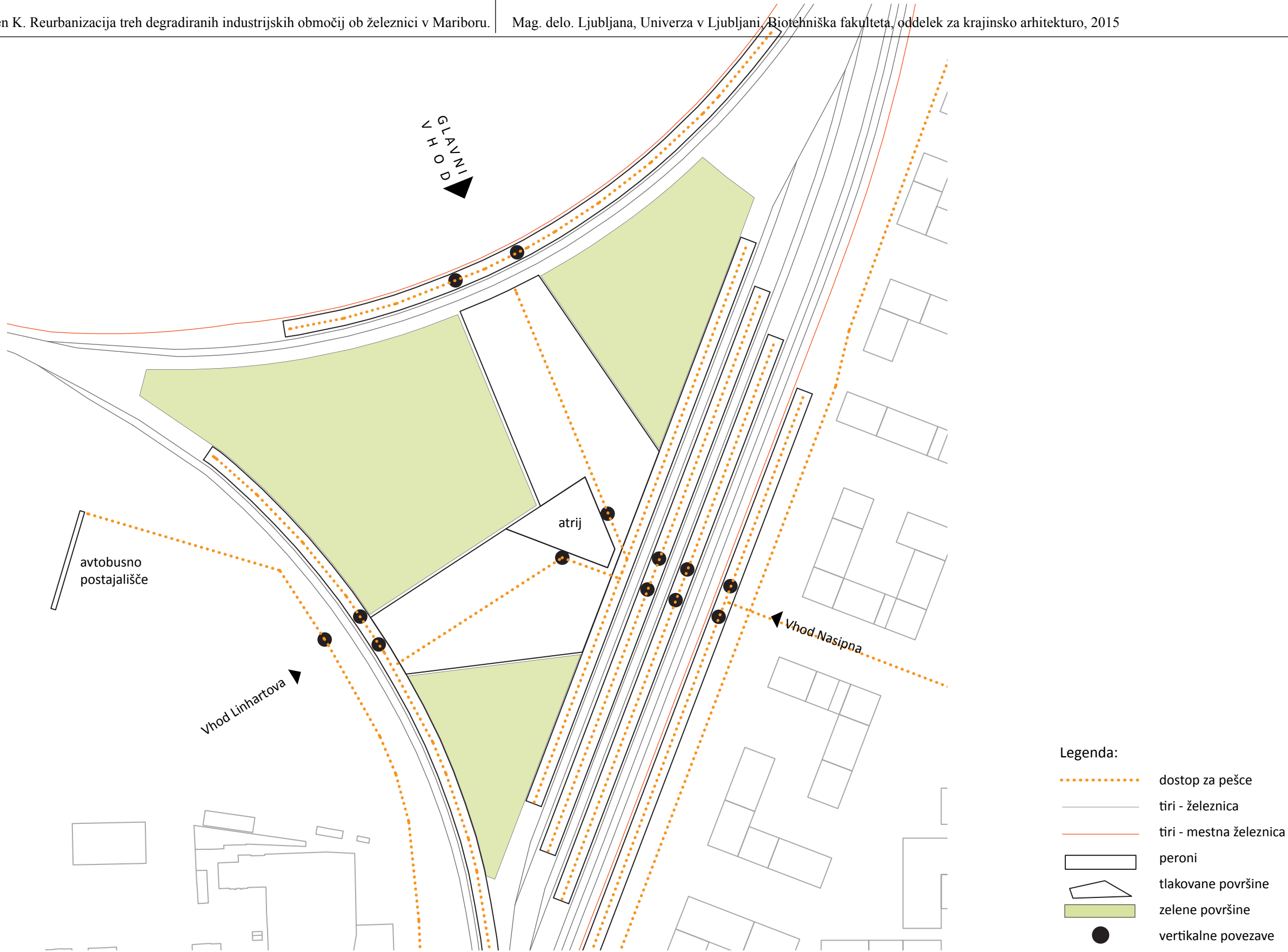
Idejna urbanistično-krajinska zasnova novega železniškega potniškega terminala Triangel, v križišču glavne in regionalne železniške proge, je osrednji del naloge. Umeščen je v geometrijsko središče mesta in meji na vse štiri mestne predele (mesto štirih mest). Je prometno vozlišče, kjer se stikajo vsa tri glavna prometna omrežja; omrežje cest, omrežje poti za pešce in kolesarje ter omrežje javnega potniškega prometa. Povezuje ureditve središč mestnih predelov Studenci, Melje in Tezno.

Zasnova terminala loči potniški terminal od tovornega in servisnega; tovarne, servisne in ranžirne postaje ostanejo domena železniških postaj v industrijskih območjih.

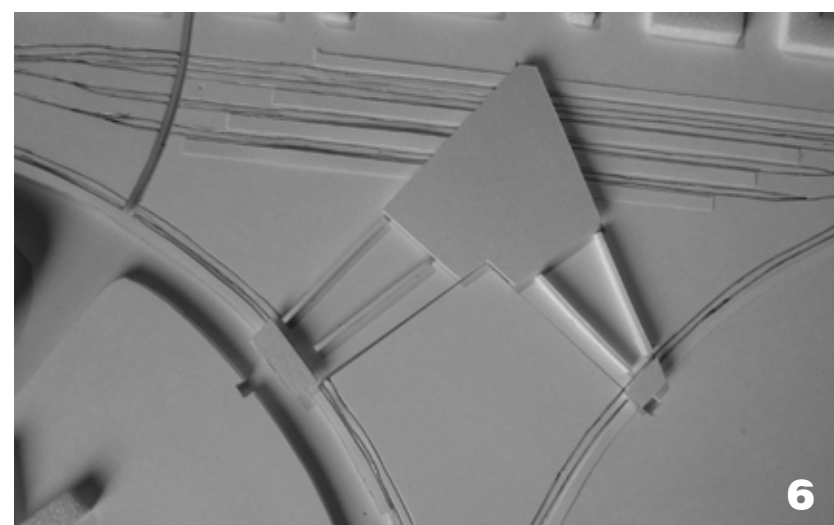
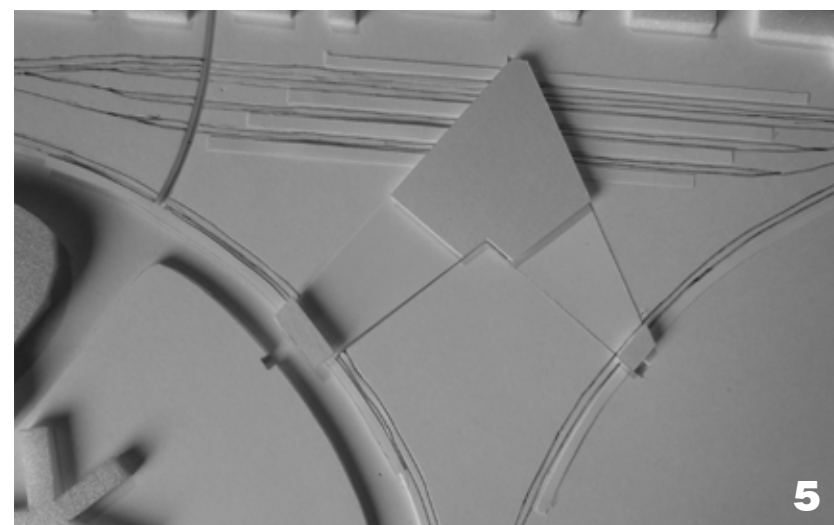
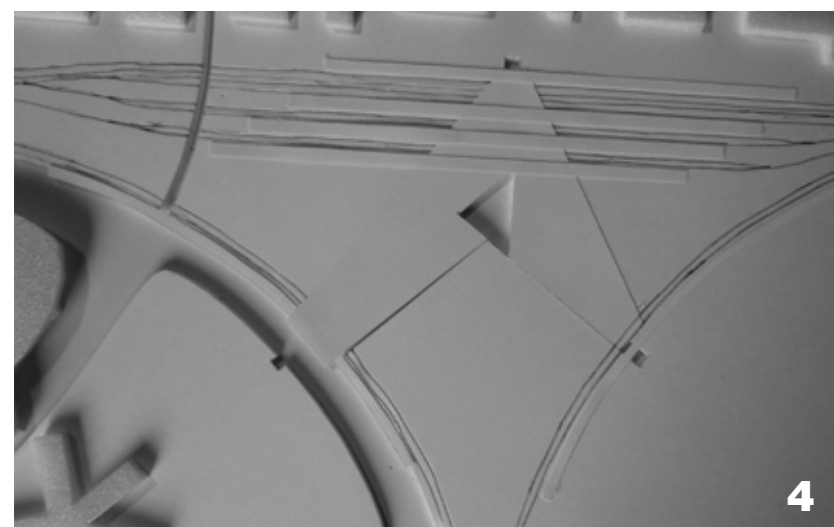
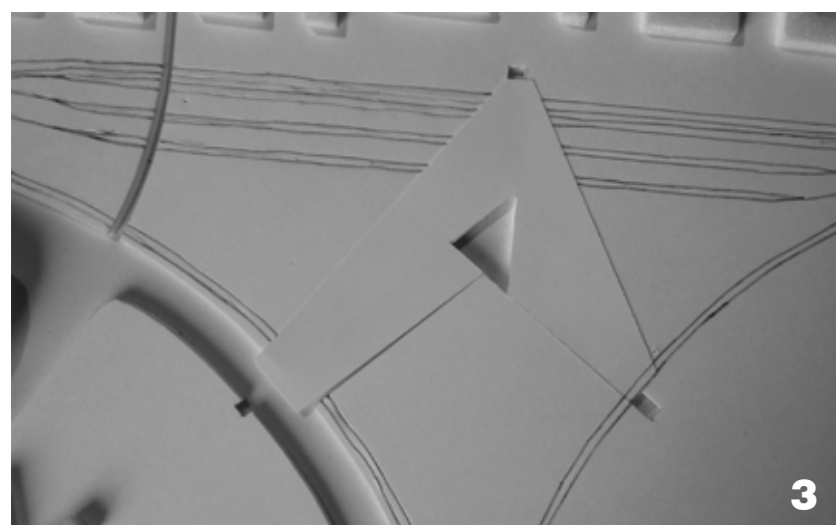
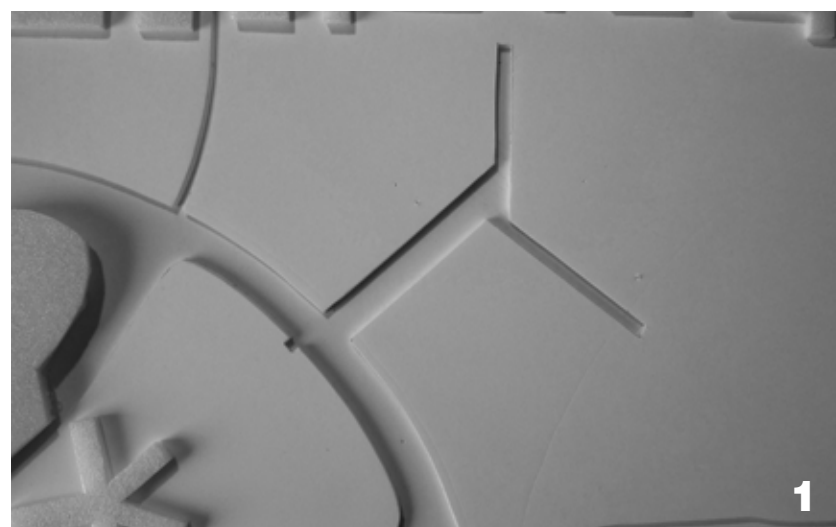
Koncept ureditve temelji na povezovanju vseh štirih mestnih območij z odpiranjem in prehodnostjo območja. Železniški terminal je urejen v dveh etažah, pritličje je na nivoju ceste in parter v nadstropju. Glavni vhod na terminal je iz Pobreške ceste, kjer je tudi uvoz v parkirno hišo in kolesarnico. V pritličju so ob hodniku nanizane blagajne, servisni prostori, sanitarije, gostinski lokal, čakalnica. Vertikalne povezave do postaje v parterju se nahajajo na peronih in v osrednjem atriju. V parterju je urejen park. Z »obrnjeno« logiko železniške postaje mesto pridobi prostor za nov element zelenega sistema. Ureditev glavnega potniškega železniškega terminala izkorišča prednosti obstoječega grajenega okolja. Nasip železniške proge omogoča zasnovo izven nivojske železniške postaje z objektom potniškega terminala pod površjem in ohranitev tirov ter izgradnjo parka na površju.

Legenda:

- dostop za pešce
- potek tirov
- smer cestnega prometa
- prostori
- vertikalne povezave



Slika 84: Shema organizacije potniškega terminala - parter (nivo ± 5.50 m)



• Razvoj oblike

Osnovno obliko železniškega potniškega terminala pogojuje oblika železniškega križišča. Za dostop do peronov na vseh treh straneh trikotnika so kot osnova zasnove oblikovane tri veje podhoda. Lokacijo glavnega vhoda in smer podhoda narekuje odnos med poslopjem nekdanje kaznilnice in lokom železniške proge ter dostop iz Pobreške ceste. Ta vzorec se prezrcali na drugi lok železniške proge, kjer se izoblikuje vhod na Linhartovo ulico, ki je s potjo povezan z novim avtobusnim postajališčem na Titovi cesti in z Linhartovo ulico. Lokacijo vhoda na Nasipni in smer podhoda narekuje morfologija objektov. Z namenom odpiranja in povezovanja prostora v smeri vzhod-zahod, sta lokacija in oblika objektov prilagojeni zasnovi. V stičišču vseh treh podhodov se z atrijem zasnova vertikalno odpre. V parterju smerem podhodov sledijo tlakovane površine, pergole in linije svetlobnikov. Vertikalne povezave za potnike (stopnice/tekoče stopnice/dvigalo) se nahajajo na presečiščih podhodov in peronov ter v atriju. V nasprotju z vhodom na terminal je glavni del postaje urejen na liniji glavne železniške proge. Vsak od vhodov na postajo oz. kračkov ali stranic je oblikovan z omogočanjem najboljšega dostopa za potnike iz vseh obdajajočih mestnih predelov in najboljšega dostopa za različne vrste prometa tako, da se med seboj dopolnjujejo. Med tremi poli zasnove je tako ustvarjena napetost, ki zasnovo drži skupaj.

Netlakovane površine v parterju in linearna površina ob vzhodnem robu železniške proge so preoblikovane v park in vpete v grajene elemente zasnove.

- 1 - umestitev podhodov
- 2 - umestitev tlakovanih površin v parter
- 3 - določanje presečišč med potmi za pešce in železniškimi tiri
- 4 - umestitev peronov
- 5 - umestitev strehe v zasnovo
- 6 - umestitev pergol med posamezne elemente strehe

Slika 85: Potniški terminal - razvoj oblike, delovna maketa

7.2 SITUACIJA KONČNE UREDITVE



Slika 86: Situacija celotne idejne zasnove, merilo 1:25.000



Slika 87: Situacija idejne zasnove Studencev, merilo 1:2500



Slika 88: Situacija idejne zasnove Melja, merilo 1:2500

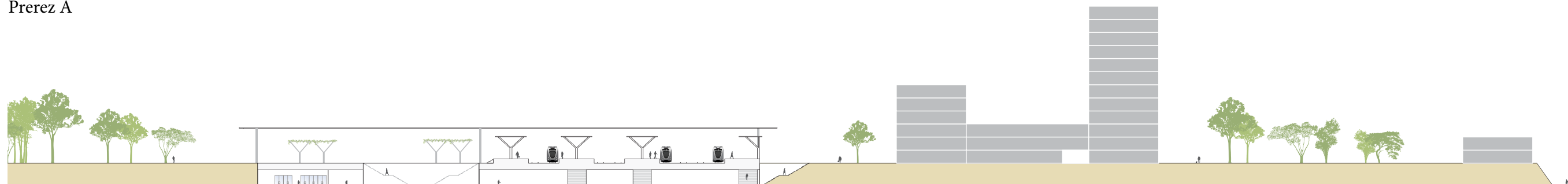


Slika 89: Situacija idejne zasnove Tezna, merilo 1:2500

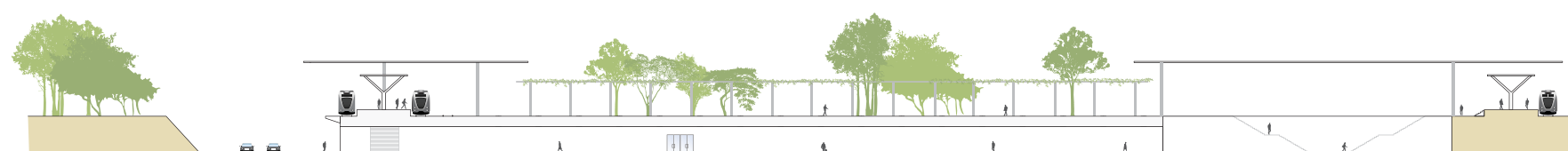


Slika 90: Situacija idejne zasnove potniškega železniškega terminala Triangel, merilo 1:2500

Prerez A



Prerez B



Slika 91: Prerezi ureditve potniškega železniškega terminala Triangel, merilo 1:1000

8 SKLEP

Namen naloge je reurbanizacija treh industrijskih mestnih predelov Maribora; Studencev, Melja in Tezna, ponovna aktivna vključitev železnice v mestni organizem ter utrditev identitete mesta z idejno zasnovo dobro povezanega in dinamičnega mesta.

Osnove, iz katerih izhaja naloga, so SPRS, UZMM, OPPN za del PPE Ta 3-C, Teritorialna agenda Evropske unije 2020, Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih, urbanistično-arhitekturni delavnici Okvir mesta in Ptujška cesta in inventarizacija degradiranih urbanih območij v Mariboru s strani drugih avtorjev (Koželj 1998, Degradirane..., 1996). Dana prostorska dejstva sem preverila z zaznavno in strukturno analizo, morfogenezo in morfologijo prostora, tipologijo objektov in rabe prostora ter z ugotavljanjem vplivnih območij degradiranih površin na okolico.

Prostorske analize so potrdile že opredeljeno problematiko obravnavanih mestnih predelov. Prostor je podrejen cestnemu prometu, infrastruktura, ki je namenjena pešcem in kolesarjem, je slabo povezana, primanjkuje odprtih javnih in centralnih površin. Mestna železnica predstavlja oviro, ki mesto deli, namesto, da bi ga povezovala.

Za strukturo naloge oz. rešitve je ključen pristop k reševanju problematike degradiranih industrijskih območij ob železnici. Prvi korak je bil iskanje prostorov primernih za izgradnjo lokalnih mestnih središč. Drugi korak je obsegal umestitev mestne železnice ob koridor obstoječe železniške proge. V tretjem koraku sem iskala primerne poti za povezavo lokalnih središč z mestno železnico.

Četrty korak je bil najpomembnejši, saj sem iskala rešitev, ki bi smiselno povezala rešitve iz prvih treh korakov. Za ta namen se je kot najprimernejša izkazala ureditev prostora znotraj železniškega križišča, ti. Triangla.

Celotna idejna urbanistično-krajinska zasnova je razdeljena na štiri sklope obravnave:

- Lokalna mestna središča - oblikujejo se okoli prostorov, ki že kažejo zametke vozlišč. Bistveno je, da se prostor tam členi in zgoščuje z novimi stanovanjskimi, mešanimi stanovanjskimi objekti ali objekti centralnih dejavnosti, med katerimi se ustvarja kvaliteten odprt javni prostor.
- Mestna železnica - zasnova za reševanje povezanosti območij uporabi obstoječi koridor železniške infrastrukture, ga dopolni in ponekod razširi. Železnica se iz strukture ločevanja preobrazi v strukturo povezovanja.
- Nosilka mreže kolesarskih in pešpoti - bistvena sprememba v omrežju kolesarskih in pešpoti je uvajanje poti ločenih od prometnih mestnih vpadnic, namesto tega so umeščene v prostor v odvisnosti od mestne železnice. Sistem poti spremljajo krajinski elementi mesta.
- Idejna zasnova glavnega železniškega potniškega terminala Triangel - je vozlišče, ki zgornje ureditve poveže na ravni celega mesta, a je hkrati tudi vozlišče na višjem, regionalnem in nacionalnem nivoju. Nova lokacija potniškega terminala temelji na dostopnosti in smiselno zapolni obsežno prosto površino v neposredni bližini mestnega središča, ki ni primerna za marsikatero druge dejavnosti.

Koncept ureditve Triangla temelji na predstavitvi glavne železniške postaje iz Partizanske ceste v železniško križišče. Ideja o predstavitvi železniške postaje na to mesto ni nova. Z vprašanjem mariborskega železniškega vozla se je ukvarjal že Ljubo Humek v projektu Vodilni regulacijski načrt Mesta Maribor, leta 1949. Načrtoval je predstavitev koroške proge proti jugu, pod Pohorje, in postavitev nove glavne železniške postaje na prostor železniškega trikotnika (Pirkovič-Kocbek 1982, 33). Rešitev železniškega prometnega vprašanja Maribora iz leta 1949 ni bila nikoli izvedena.

Idejna urbanistično-krajinska zasnova ohrani obstoječi koridor železnice in lokacijo železniškega križišča, a upošteva lokacijo železniške postaje, ki jo je načrtoval Ljubo Humek.

Novosti, ki jih prinaša ureditev glavne železniške postaje v železniškem križišču so:

- ločitev potniškega terminala od tovarne in servisne železniške postaje,
- združitev glavnih postaj železnice in mestne železnice v enem objekt,
- predstavitev pomembnega prometnega vozlišča iz levega na desni breg Drave,
- »Obrnjena logika« železniške postaje - ureditev glavnega potniškega železniškega terminala Triangel izkorišča prednosti obstoječega grajenega okolja. Nasip železniške proge omogoča zasnovo izven nivojske železniške postaje z objektom potniškega terminala pod površjem in potek tirov ter izgradnja parka na površju.

Idejna urbanistično-krajinska zasnova predlaga reurbanizacijo 20 ha degradiranih površin.

Naloga rešuje problem degradiranih površin, povezanosti in dinamike mesta na idejni in konceptualni ravni. Izvedba zasnove na tej stopnji morda ni realna v celoti, vendar podaja smernice za urejanje (ureditev lokalnih središč, dopolnitev mreže peš in kolesarskih poti), ki bi jih lahko aplicirali tudi na druga mestna območja oz. zasnovo razširili tudi nanje.

9 POVZETEK

Magistrsko delo obravnava problematiko degradacije treh industrijskih območij ob železnici v Mariboru in degradacijskem vplivu, ki ga imajo na okoliške mestne predele. Ta se kaže kot izguba bivanjske kvalitete, zaradi pomanjkanja kvalitetnega odprtega javnega prostora, obsežnih praznih ali slabo izkoriščenih površin, manjkajo urbana središča, slabe so tudi povezave s krajinskim zaledjem mesta in mestnim središčem. Infrastruktura, namenjena pešcem in kolesarjem, je slabo povezana, glavne poti so večinoma umeščene ob prometno obremenjene mestne vpadnice. Preoblikovanje in izgradnja prostih in neizkoriščenih urbanih površin ter obstoječe prometne infrastrukture, predstavljajo potencial za reurbanizacijo in dvig urbane kvalitete, v sicer degradiranih območjih.

Izhodišča za opredelitev in reševanje problematike degradiranih industrijskih območij ob železnici v Mariboru, so Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Urbanistična zasnova mesta Maribor, Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C (območje med Nasipno ulico in železnico v Mariboru), Teritorialna agenda Evropske unije 2020, Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih in urbanistično arhitekturne delavnice v organizaciji Društva arhitektov Maribor. Glavno vodilo UZMM je izgrajevanje mesta navznoter. Opredeljuje smernice namenske rabe prostora, zasnove zelenih površin in omrežja cestnega prometa. OPPN za območje PPE Ta 3-C določa urejanje območja, ki temelji na območju obdelave območja Triangel.

Pregled prostorskih podatkov obsega pregled obstoječega prometnega sistema, obstoječe rabe, bližino območij s posebnim var-

stvenim režimom, pregled raziskav degradiranih urbanih območij v Mariboru in zasnove izpostavljenih sklopov UZMM.

Sklop analiz obsega pregled prostorskih dejstev in razmerij v prostoru, znotraj grajenega mestnega tkiva in razmerjem med grajenim tkivom ter naravnim prostorom, v katerem se grajene strukture nahajajo in širjenje mestnega tkiva v preteklosti. Rezultati analiz odkrivajo vrzeli v urbani strukturi območja, kjer prostor razpada, a tudi potenciala za dopolnjevanje in zgoščevanje. Na podlagi pregleda prostorskih podatkov in opravljenih analiz, so bile izoblikovane smernice za urejanje izbranih območij.

Drugi del naloge predstavi koncept in idejno urbanistično-krajinsko zasnovo urejanja treh degradiranih industrijskih območij ter območja znotraj železniškega križišča. Koncept zasnove predstavi povezovanje treh lokalnih središč s sistemom mestne železnice in nosilke omrežja kolesarskih in pešpoti ter zasnovo novega potniškega železniškega terminala Triangel. Predstavitev zasnove je razdeljena na štiri sklope, po katerih je shematsko podana rešitev za posamezni sklop. Rezultat je situacija idejne zasnove treh lokalnih središč, povezav med njimi in z mestnim središčem, s krajinskim zaledjem mesta in z Letališčem Edvarda Rusjana Maribor. Poudarek je na zasnovi potniškega terminala Triangel. Idejna zasnova v celoti vključuje prestrukturiranje prometnega sistema, umestitev novih objektov, ureditev odprtega javnega prostora in novih zelenih površin, za zagotovitev mešane rabe prostora.

Idejna zasnova predstavi ustroj mesta, temelječ na javnem potniškem prometu, kolesarjenju in pešačenju. Glavne prometne osi mesta se prestavijo v prostoru in mentalni podobi uporabnikov prostora. Glavna ideja zasnove je, da se ustvarja urbani prostor, ki daje prednost pešcu in ne avtomobilu ter zagotavlja mešano rabo prostora. Naloga sicer obravnava območja ob železnici, vendar je mogoče princip reurbanizacije degradiranih območij prenesti tudi na druga mestna območja.

10 VIRI

10.1 CITIRANI VIRI

Aspern Airfield Master Plan the project. 2013. Vienna, Vienna City Administration, MA 218 - District planning and Land Use: 26 str.

<http://www.aspern-seestadt.at/en/infocenter/downloads/> (6. avgust 2014)

Aspern Vienna's Urban Lakeside. 2013. Vienna, Wien 3420 Aspern Development AG: 14 str.

<http://www.aspern-seestadt.at/en/infocenter/downloads/> (6. avgust 2014)

Bau-Information Graz Hauptbahnhof. 2014. Wien, ÖBB-Infrastruktur AG: 8 str.

<http://www.grazhbf2020.at/> (26. Avgust 2014)

Bevk Perović arhitekti, 2007. Housing Poljane Maribor.

<http://www.bevkperovic.com/?id> (9. november 2014)

Boris Podrecca. 2011. Ideenwettbewerb Bahnhofsareal Bozen.

<http://www.podrecca.at/index.php> (22. november 2013)

Ceste. 2009. 2009. Ljubljana, Geodetska uprava RS.

(izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor 11. decembra 2012).

Curk J. 1991. Urbana in gradbena zgodovina Maribora. V: Maribor skozi stoletja. 1. Razprave. Curk

J., Hartman B., Koropec J. (ur.). Maribor, Obzorja: 511-563

Current urban development in Västra Hamnen. 2012. Malmö, Malmö City Planning Office: 40 str.

<http://www.malmo.stadsbibliotek.org/> (6. avgust 2014)

Degradirane površine, proste površine. Urbanistična zasnova mesta Maribor. 1996. Drozg V., Kos Grabar J., Murovec D., Gugo J., Lenarčič S. (ur.). Maribor, Zavod za urbanizem Maribor: 142 str.

DOF – Digitalni ortofoto načrt v merilu 5000. 2006. Ljubljana, Geodetska uprava RS.

(izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor 15. november 2013).

DOF – Digitalni ortofoto načrt v merilu 5000. 2009. Ljubljana, Geodetska uprava RS.

(izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor 11. decembra 2012).

Drozg V. 1999. Analize urbane strukture. Arhitektov bilten, 143-144: 55-57

Drozg V. 1999. Obmestje. Arhitektov bilten, 143-144: 58-61

DTK 5 - Topografski podatki merila 1 : 5.000. 2009. Ljubljana, Geodetska uprava RS.

(izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor 11. decembra 2012).

Franciscejski kataster za Štajersko, 1824-1914. Ministrstvo za izobraževanje, znanost, kulturo in šport.

(izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor 11. decembra 2012)

Friends of the High Line. 2000 - 2015.

<http://www.thehighline.org/> (25. avgust 2014)

Groleger arhitekti. 2001. Metelkova center.

<http://www.grolegerarhitekti.si> (26. avgust 2014)

Grün Berlin. Natur-Park Schöneberger Südgelände.

<http://www.gruen-berlin.de/parks-gaerten/natur-park-suedgelaende/uebersicht/?PHPSESSID=55cf7c2085d84edbfd7164dc1caf75a> (25. avgust 2014)

Industrijske pešpoti. 2012. Industrijska pot Maribor. Maribor, Maribor2012 Evropska prestolnica kulture, Pokrajinski arhiv Maribor, Univerza v Mariboru.

<http://www.industrijskapespot.si/index.html> (10. oktober 2014)

Kataster stavb. 2010. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije

(izpis iz baze podatkov Biotehniške fakultete, Oddelka za krajinsko arhitekturo 20. december 2013)

Koprivšek A. 1999. Branje krajinske morfologije prostora. Arhitektov bilten, 143-144: 68-69

Koželj J. 1998. Degradirana urbana območja. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: 252 str.

Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih. 2007. Leipzig: 8 str.

http://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB8QFjAahUKEwiCw7jjnYfGAhUGlSwKHZ0XAEA&url=http%3A%2F%2Fwww.arhiv.mop.gov.si%2Ffileadmin%2Fmop.gov.si%2Fpageuploads%2Fzakonodaja%2Fkonvencije%2Fleipziska_listina.pdf&ei=GUh5VcLSOoaqsgGdr4CABA&usg=AFQjCNEogPkRHudMYPQ5rIfRi9LvWknrA&sig2=Fc0yrhsaylIdZCGrvxgeWg&bvm=bv.95277229,d.bGg (8.6.2015)

- Lobnik U., 1999a. Usmeritve za razvoj dejavnosti. Arhitektov bilten, 143-144: 66-67
- Lobnik U., 1999b. Značilnosti prostorskega razvoja urbane strukture. Arhitektov bilten, 143-144: 62-65
- Lobnik U., Drozg V. 1999. Organizacijski vidik priprave urbanistične zasnove. Arhitektov bilten, 143-144: 54
- Lobnik U., Podlipnik A. 1999. Delavnica - okvir mesta. Arhitektov bilten, 143-144: 78-79
- Lobnik U., Medvedšek M. 1999. Delavnica - Ptujška cesta. Arhitektov bilten, 143-144: 90-91
- Lorber L. 1999. The economic transition of Slovenia in the process of globalization = Gospodarska tranzicija Slovenije v procesu globalizacije. Maribor, Oddelek za geografijo, Pedagoška fakulteta. <http://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:doc-Q8HXFUZH> (13. apr. 2014)
- Lorber L. 2006. Development of the industrial areas of Maribor and change of their intended function. V: MAIER, Jörg (ur.). Stadt und Stadtregion Maribor : Strukturen, Entwicklungen, Probleme, (Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Hft. 250). Bayreuth: Universität, Lehrstuhl Wirtschaftsgeographie und Regionalplanung, 2006, str. 35-48, ilustr. <http://geography.upol.cz/soubory/lide/ptacek/georegnet-2010/lorber/MARIBOR.doc> (13. apr. 2014)
- Lorber L., Mohar T. 2011. Uvod. V: RETINA - Revitalizacija starih industrijskih območij, Cona Tezno = ReTInA - Revitalization of traditional industrial areas, BIZ Tezno. Maribor, filozofska fakulteta: 5-8
- Lynch K. 2010. Podoba mesta. Novo mesto, Goga: 225 str.
- Mušič V. B. 2010. Predgovor k slovenski izdaji knjige Kevin Lynch: Podoba mesta. V: Podoba mesta. Novo mesto, Goga: 3-16
- Neufert E., Neufert P. 2000. Architects' Data. Third Edition. Oxford, Blackwell Sciences: 648 str.
- Občinski podrobni prostorski načrt za del PPE Ta 3-C - območje med nasipno ulico in železnico v Mariboru - povzetek za javnost. 2008. Maribor. (izpis iz baze podatkov podjetja URBIS urbanizem, arhitektura, projektiranje in storitve d.o.o. 17. april 2014)
- Pirkovič-Kocbek J. 1982. Izgradnja sodobnega Maribora: mariborska arhitektura in urbanizem med leti 1918 in 1976. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, Partizanska knjiga: 100 str.
- Poplavne površine. 2003. Agencija Republike Slovenije za okolje. Ministrstvo za okolje in prostor. http://nfp-si.eionet.europa.eu/Podatki_in_informacije/F1084793652 (26. december 2013)
- Promontorio, 2004. Oriente Complex. <http://www.promontorio.net/index.php> (4. november 2014)
- RETINA - Revitalizacija starih industrijskih območij, Cona Tezno = ReTInA - Revitalization of traditional industrial areas, BIZ Tezno. 2011. Lorber L. (ur.). Maribor, filozofska fakulteta: 68 str.
- Register nepremične kulturne dediščine (RKD). 2012. Ministrstvo za izobraževanje, znanost, kulturo in šport. <http://giskds.situla.org/giskd/> (29.11.2013)
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije. 2004. Bartol B. et al. (ur.). Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj: 75 str.
- Švab Lenarčič A. 2011. Središča stavb skozi leta. Maribor, Mestna občina Maribor, Mestna uprava, Urad za komunalo, promet in prostor, Služba za geografsko informacijski sistem in obdelavo podakov. (izpis iz baze podatkov Mestne občine Maribor 11. decembra 2012)
- Teritorialna agenda Evropske unije 2020. 2011. Gödöllő: 12 str.
- Urbanistična zasnova mesta Maribor. 2004. Šmid A. et al. (ur.). Maribor, Mestna občina: 75 str.
- Urbanistična zasnova mesta Maribor. 1999. Arhitektov bilten, 143-144: 66
- Varstvena območja vodnih virov. 2003. Agencija Republike Slovenije za okolje. Ministrstvo za okolje in prostor. http://nfp-si.eionet.europa.eu/Podatki_in_informacije/F1084793652 (26. december 2013)
- Västra Hamnen I siffror / In Figures 2014. Malmö, Malmöstadsbyggnadskontor: juni 2014 www.malmo.se/vastrahamnen (25. avgust 2014)
- Zavarovana območja narave. 2003. Agencija Republike Slovenije za okolje. Ministrstvo za okolje in prostor. http://nfp-si.eionet.europa.eu/Podatki_in_informacije/F1084793652 (26. december 2013)

10.2 DRUGI VIRI

Bole D. 2008. Ekonomska preobrazba slovenskih mest. Ljubljana, Založba ZRC: 232 str.

Capuder Vidmar T., Koželj J. 1990. Teorija arhitekture in urbanizma: Strukturni pristop k urbanističnemu načrtovanju in projektiranju. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo

Čerpes I., Blejec G., Koželj J. 2008. Urbanistično načrtovanje : raba prostora, tipologija stanovanjske gradnje, promet, parcelacija. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo: 216 str.

Jacobs J. 2009. Umiranje in življenje velikih ameriških mest. Ljubljana, Studia humanitatis: 511 str.

Košir F. 1987. Razvoj oblikovanja industrijskih območij in objektov na Slovenskem v 19. in 20. st. Ljubljana, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo / gradbeništvo in geodezijo, VTOZD Arhitektura: 119 str.

Pogačnik A. 1999. Urbanistično planiranje. 3. predelana izd. Ljubljana, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo: 252 str.

Reichenberg B. 1999. Mariborski urbanizem 90. Arhitektov bilten, 143-144:52-53

Zemljič F. 2009. Elaborat tehnologije prometa vlakov na progi Zidani most - Šentilj - d.m. ter potrebi ukrepi za optimalno odvijanje prometa vlakov. Ljubljana, Slovenske železnice, Služba za strategijo in razvoj.
(izpis iz baze podatkov Slovenskih železnic 11. novembra 2013)

Zgonik M. 1991. Geografsko okolje kot sooblikovalec zgodovinskega razvoja Maribora. V: Maribor skozi stoletja. 1. Razprave. Curk J., Hartman B., Koropec J. (ur.). Maribor, Obzorja: 13-37

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorici doc. dr. Tatjani Capuder Vidmar za strokovno pomoč, vodenje, razumevanje in potrpežljivost, recenzentki doc. dr. Naji Marot in predsednici komisije prof. dr. Mojci Golobič za dobre komentarje.

Zahvaljujem se svojim staršema za vso podporo med študijem in pisanjem magistrskega dela.

PRILOGA A

Morfogeneza urbanega tkiva Maribora - 1845 do 2011

