

PROMETNICA KOT MORFOLOŠKI ELEMENT MESTA

Vladimir Drozg

Dr., profesor geografije in zgodovine, izredni profesor

Oddelek za geografijo

Filozofska fakulteta

Univerza v Mariboru

Koroška cesta 160, SI – 2000 Maribor, Slovenija

e-mail: vlado.drozg@um.si

UDK: 911.37:711.553

COBISS: 1.01

Izveček

Prometnica kot morfološki element mesta

V besedilu je prikazan eden od načinov spoznavanja prometnic. V izhodišču so funkcije prometnic – socialna, gospodarska, oblikovna in prometno tehnična, ter s tem povezane lastnosti, ki jih je mogoče analitično obdelati. Pristop je v nadaljevanju preverjen na primeru Ptujске ceste v Mariboru. Obdelana je na nivoju mesta, na nivoju ceste kot celote ter na nivoju izbranih elementov, ki prometnico tvorijo.

Ključne besede

urbana geografija, linearni prostor, prometnica, Ptujška cesta, Tezno, Maribor

Abstract

Road as morphological element of the town

Road as morphological element of town structure have so far not often been the subject of research in urban geography. The paper brings an example of interpretation the road from morphological point of view. Roads are multi-functional objects; in addition to their technical role, they play an important social, economic and formative role. Ptujška street in Maribor was a case study for this approach.

Key words

Urban geography, linear space, road, Ptujška cesta, Tezno, Maribor

1. Uvod in namen besedila

Prometnice so sestavni del vsakega bivalnega okolja; pripisujemo jim vlogo konstitutivnega morfološkega elementa, kar pomeni, da so poleg objektov, trgov in delov naravnega okolja ključni sestavni del vsakega naselja. Njihov pomen je večplasten. Niso le del tehničnega sistema, niti običajen infrastrukturni objekt, temveč imajo pomembne družbene vloge – socialno, gospodarsko, estetsko, kulturno, ekološko. A kot morfološki element in kot element zgradbe mesta so prometnice slabo raziskane; v primerjavi s stanovanjskimi hišami je njih poznavanje veliko skromnejše. Že razmejitev prometnice naproti drugim morfološkim elementom ni povsem nedvoumna, prav tako ne obstaja analitični aparat, s katerim je mogoče prometnice (urbano) geografsko obravnavati. Delček te praznine skuša zapolniti pričujoče besedilo. Namen prispevka je pokazati vsebinske razsežnosti prometnic, pokazati njihove sestavne dele ter na konkretnem primeru pokazati, kako jih je mogoče obravnavati v sklopu urbane geografije in interpretirati njihove značilnosti.

2. Vsebinske razsežnosti prometnic

Za prometnice obstaja veliko leksemov, kar kaže na njihovo funkcijsko in oblikovno raznolikost ter na okoliščine njihovega nastanka: cesta - mestna, lokalna, primarna, dovozna, turistična, ulica – trgovska, poslovna, prehod, pot, gaz, steza, avenija, vpadnica, obvoznica, avtocesta, še več jih je. Vsaka od njih označuje neko posebnost, ki jo poseduje v primerjavi z drugimi. Mnogi leksemi imajo kulturno in socialno vsebino, ne le tehnično, kar nakazuje, da je socialna vsebina prometnic vsaj toliko pomembna kot tehnična. Na splošno prometnice določajo smer gibanja ljudi in dobrin, omogočajo priključek, navezavo v ta tok, ter dostop do vsakega objekta. Ustvarjajo omrežje, v katerem so vsi deli, vse prometnice med seboj povezane, zato je nastal še hierarhični sistem, v katerem se manj pomembne povezave priključujejo na pomembnejše. Kot piše Bill Hillier, je zgradba omrežja odločilnega pomena za vsakršno mobilnost, tudi za obliko prometnic ter posledice glede razmestitve dejavnosti, gostoto poselitve in prostorski razvoj naselja (Hillier 1996, 152). Prometnica lahko povezuje in razdvaja dele mesta, stanovanjske soseske, območja na levi in desni strani ulice. Ker pritegujejo množice ljudi, pritegujejo tudi raznovrstne oskrbne in storitvene dejavnosti. Ker se na prometnicah zadržuje veliko ljudi, so zapolnjene s simbolnimi elementi, ki ustvarjajo posebno podobo in identiteto ulice, pa tudi celotnega mesta. Njihova oblika je odraz trenutnih družbenih vrednot, estetskih meril in kulture v najširšem pomenu besede. Zato ne preseneča, da je s prometnicami povezanih veliko prisposodob; prometnica simbolizira napredek, razvoj in mobilnost, pa tudi nasilje in kriminal. Prometnice so sinonim za potrošništvo, hitrost, nemir, a tudi za brezdomstvo, živeti na ulici je vrednostna ocena za nekoga, ki je izgubil vse, še streho nad glavo. Prometnice so, za razliko od grajenih struktur ki dajejo zavetje, odprti prostori, dostopni vsakomur in zato brez zasebnosti, so anonimni. In ker so nastajale v različnih zgodovinskih obdobjih, so različno oblikovane. Če povzamem, prometno tehnična vloga prometnic je le ena poleg socialne, oblikovne, kulturne in gospodarske.

Ko govorimo o prometnicah ni povsem jasno, kaj imamo v mislih; samo cestišče ali tudi okolico, recimo objekte, ki jo omejujejo. Glede na njihovo socialno in gospodarsko dimenzijo, je vsekakor upravičeno upoštevati še okoliški prostor. Jane Jacobs piše, da je pločnik enako pomemben del prometnice, kakor cestišče samo (Jacobs 2009, 35). »Ulice in njihovi pločniki so najpomembnejši javni prostor mesta

in njegovi najvitalnejši organi.« (ibid). A pločnik brez objektov ki ga omejujejo, prav tako nima posebnega pomena. Šele objekti, predvsem pa dejavnosti v njih dajejo prometnici pravo vsebino. Robert Mantho označuje pritličja objektov, kjer so dejavnosti namenjene pešcem, kot »sobo prometnice« (Mantho 2015, 77). Kevin Lynch pripisuje prometnicam skupaj z objekti ob njih vlogo ustvarjalca podobe ulice in mesta, kar govori v prid temu, da je potrebno upoštevati obe entiteti (Lynch 1988, 47). Te oznake se sicer nanašajo na prometnice, kakršne so nastale v klasicističnem obdobju izgradnje mest in ob izhodiščih, ki so povsem drugačna od konceptov modernističnega mesta iz sredine prejšnjega stoletja, ko so bile prometnice predvsem del tehničnega sistema, namenjene prevozu ljudi in blaga. A takšno pojmovanje ni trajalo dolgo. Že v osemdesetih letih, v obdobju tako imenovanega novega urbanizma in trajnostnega načrtovanja mest se je obudil prvotni pomen prometnic, to je socialni, gospodarski in oblikovni. Morda so prometnice modernega mesta bolj raznolike kot drugačne, tako kot je bolj raznolika tudi struktura modernega mesta v primerjavi s tistim iz začetka prejšnjega stoletja.

Gerhard Curdes za prometnice in okoliška zemljišča, vključno z objekti, uporablja termin »linearni prostor« (Curdes 1993, 122), ki je krovni pojem za vse oblike prometnic, vključuje pa cestišče in površine ob njem. Linearni prostor nastaja z dodajanjem objektov ob prometnico, kar omogoča vključevanje ljudi v prometne tokove. Obsega tudi javne odprte površine ob prometnicah, ki rahljajo strnjeno pozidanost, ustvarjajo podobo ulice, mnogi med njimi ustvarjajo kraje posebnega pomena. Sicer je linearnim prostorom mogoče pripisati še druge lastnosti: samo skrajne reliefne oblike onemogočajo njihovo širjenje. Topografskim lastnostim terena se zlahka prilagaja v obliki ovinkov, predorov, nadvozov in drugih gradbeno tehničnih rešitev. Zgradba in oblika linearnih prostorov je tesno povezana z razvojno stopnjo tehnike, pa tudi s stopnjo gospodarske in družbene razvitosti. To je najbolj očitno, če primerjamo strukturo prometnic iz različnih obdobj človeške zgodovine. V srednjeveških mestih, ko je potekal promet s konji in vozovi, največ je bilo pa pešcev, si bile prometnice zelo drugačne od tistih, ki so prilagojene motornemu prometu. Oblika prometnice je tudi tesno povezana z njeno funkcijo; vpadnice, obvoznice so zasnovane drugače, kot trgovske ulice in sprehajalne poti.

3. Nekaj osnovnih lastnosti prometnic

»Kot lastnost objekta načeloma pojmuje tiste posebnosti, ki izražajo stalnost in nespremenljivost nasproti subjektu, ki imajo materialni značaj ali jih je mogoče materializirati ter tiste, ki trajno in vedno na isti način zaznamujejo dotični objekt«, piše Eva Reblin in dodaja še bolj razčlenjeno obliko te splošne definicije, po kateri je mogoče lastnosti objekta razdeliti na tiste, ki se nanašajo na videz in obliko objekta ter tiste, ki se nanašajo na vsebino, to je na pomen in funkcijo objekta (Reblin 2012, 187). Upoštevanje takšno pojmovanje lastnosti, je mogoče za prometnice navesti naslednje:

Lastnosti, ki se nanašajo na videz in obliko:

- Obdanost v smislu obzidanosti: prometnica, mišljena je tista v naseljih, je objekt, ki ga obdajajo drugi objekti; prometnico v veliki meri določajo prav objekti, ki jo obdajajo. Samo cestišče ni edina lastnost prometnice, temveč je bistvenega pomena okoliška zazidanost. V tem smislu razlikujemo obzidane dele prometnice, delno obzidane in neobzidane dele prometnice. Relevantni so

še tip, oblika in starost objektov, pa tudi njihova umeščenaost v prostor, to je oddaljenost od prometnice in položaj objekta ob prometnici.

- Stalnost v smislu nepremičnosti; ko je prometnica zgrajena, se njen potek le v redkih primerih spreminja, pogosteje se druge prostorske ureditve prometnici prilagajajo. Kazalnik, ki ponazarja to značilnost je leto izgradnje objektov ter nastanek prometnice in okoliškega prostora v preteklosti. V ta namen skušamo rekonstruirati gradbeni razvoj ob prometnici, pri čemer so zanesljiv vir stari kartografski prikazi ali mestni načrti, za natančnejši prikaz pa je potrebno poseči po gradbeni dokumentaciji za posamezen objekt.
- Trajnost v smislu nespremenljivosti; prometnice so razmeroma trajni objekti v prostoru. Seveda se prenavljajo, dograjujejo, prilagajajo razmeram časa, a v osnovnih potezah ostajajo takšne, kot so bile zasnovane ob nastanku. Zaradi trajnosti in nespremenljivosti pridobijo lastno identiteto, postanejo pričevalec razmer v preteklosti in hkrati pričevalec sprememb in razvoja urbanizma, arhitekture, tehnike gradnje; svojevrsten muzej na prostem. Gre za dialektično razmerje med trajnostjo (grajene strukture) in spreminljivostjo (prenova objektov, spreminjanje namembnosti objektov, urejanje prečnega profila in urbane opreme na vozišču).
- Enkratnost v smislu neponovljivosti; vsaka prometnica je unikat, ni mogoče izgraditi/urediti dveh enakih, tako kot je mogoče zgraditi dve enaki stanovanjski hiši. Zato ima vsaka prometnica lastno, neponovljivo identiteto in značaj (ki pa ju je mogoče razvijati in nadgrajevati).
- Večmodalnost (večobraznost) v smislu različnih vsebin; prometnica je večpomenski prostor. Omenili smo že, da je prometnica del tehničnega – infrastrukturnega sistema, katere namen je omogočiti dostopnost do vsakega objekta na območju ter čim večjo pretočnost tega sistema. Prometnice imajo estetsko dimenzijo, določajo podobo mesta in identiteto predela, ki ga prometnica prečka. Prometnice imajo pomembno socialno dimenzijo, so prvovrstni socialni prostori, dejavnik razlikovanja in povezovanja socialno različnih in podobnih ljudi. Prometnice so tudi gospodarski prostori – dejavnosti ob njih so temelj ekonomije mesta, število in vrsta gospodarskih dejavnosti ob posamezni prometnici določa njun značaj. Ne nazadnje, prometnice so poseben ekosistem, vir onesnaženja zraka, vir hrupa, segrevanja ozračja. Med elementi, ki kažejo večmodalnost prometnic izpostavljamo tako imenovano urbano opremo, to so objekti in naprave namenjene udeležencem v prometu – voznikom in pešcem. Sem sodijo informacijske table, prometa signalizacija, zelene površine, klopi za posedanje, ulične svetilke, koši za smeti, talne oznake za slabovidne, klančine za osebe, ki se težje gibljejo in podobno.
- Generativnost v smislu potenciala za nastanek novih socialnih in ekonomskih prostorov. Takšni kraji nastajajo ob dobro dostopnih točkah znotraj prometnega omrežja. Dostopnost pa je posledica konfiguracije omrežja in oblike prometnic. Konfiguracija omrežja tako določa dostopnost in posredno razmestitev dejavnosti ter javnih odprtih prostorov. »Mesta obstajajo, kraji pa nastajajo«, ta pojav označuje Dieter Frick (Frick 2006, 65).

Lastnosti, ki se nanašajo na pomen in funkcijo:

- Namembnost, prometnice predvsem pa okoliški objekti, posedujejo številne dejavnosti. Če je koncentracija dejavnosti velika, se to odraža tudi na tipu objektov in obliki prometnice. Struktura trgovske ulice se zato razlikuje od stanovanjske. Glede na prevladujočo dejavnost ob prometnici ločimo stanovanjske, trgovske, industrijske, upravne prometnice. Takšna klasifikacija

je primerna zgolj v velikih mestih, kjer dejavnost vpliva na tip okoliških objektov in obliko prometnice. V malih mestih so tako specializirane prometnice zelo redke.

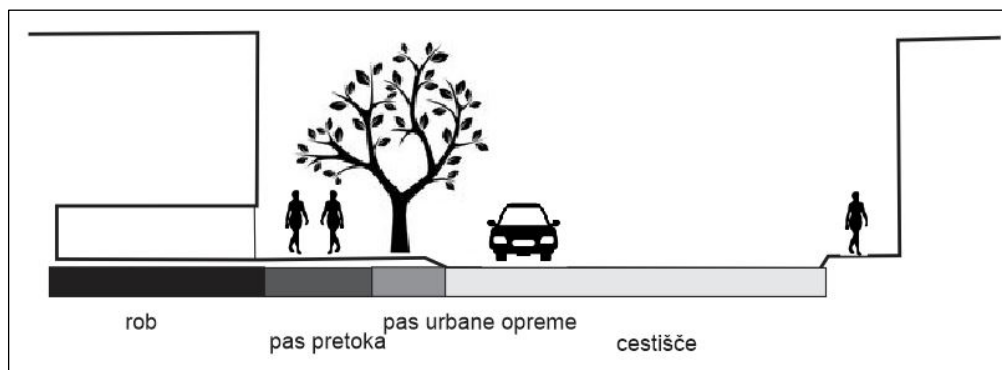
- Pretočnost, osnovni namen prometnic je omogočanje pretoka ljudi, blaga in vozil. Obseg prometa, izražamo ga s številom vozil v časovni enoti (običajno v enem dnevu ali v eni uri), je povezan s prečnim in vzdolžnim profilom prometnice, torej z obliko prometnice in položajem v omrežju. V tem smislu razlikujemo primarne, sekundarne in terciarne prometnice, oziroma vpadnice, tranzitne ceste, dovozne poti; tovrstnih klasifikacij je veliko. A v številnih delih lahko zasledimo, da je pretočnost oziroma gibanje pravzaprav oblika doživljanja naselja (Lynch 1980, Curdes 1993). Pri tem so udeleženi vsi, ki med vožnjo doživljajo prometnico in okolico, torej ne samo vozniki motornih vozil, tudi sopotniki v osebnih avtomobilih, motoristi, kolesarji, pešci, potniki v sredstvih javnega prometa.
- Socialna raznolikost, dejavnosti ob prometnici so lahko vzrok socialni diferenciaciji, ali z drugimi besedami, dejavnosti ob prometnici uporabljajo prebivalci določenih socialnih lastnosti. Te se lahko nanašajo na etnično pripadnost ali obdobje življenja (starost), najpogosteje pa na socialni položaj. Predvsem v velikih mestih so prometnice, bolj linearni prostori, socialno dokaj homogena območja. Kazalniki, ki jih najpogosteje uporabljamo za prikazovanje te lastnosti so: število in gostota prebivalcev, narodnostna in starostna sestava ter materialni položaj gospodinjstev ali socialna pripadnost. Seveda so relevantni tudi drugi kazalniki s socialno vsebino, pač odvisno od namena in konteksta prikaza.
- Odprtost, prometnice so javni odprti prostori, dostopni vsem ljudem. S tem so povezane javne dejavnosti, pretočnost in kraji posebnega pomena. Pri določenem tipu prometnic, na primer pri avtocestah, je odprtost omejena zgolj za določene vrste udeležencev v prometu. Pri prometnicah v mestu pa odprtost ustvarja višjo stopnjo urbanosti, saj omogoča intenzivnejše socialno delovanje ter oblikovanje atraktivnih ambientov. V modernih mestih se pojavljajo tudi zaprti predeli (zaprte stanovanjske soseske, angl. gated communities),

4. Sestavni deli linearnega prostora

Prometnica, bolj linearni prostor, ni enovit morfološki element. Sestavlja ga več delov, ki se med seboj razlikujejo po namembnost in oblikovnih posebnostih. V prečnem profilu lahko prepoznamo naslednje sestavne dele:

- Cestišče, vozni pas za motorna vozila (cestišče) ter vozni pas za kolesarje
- Pas urbane opreme, to je del ob vozišču, kjer se nahaja prometna signalizacija, informacijske table, ulične svetilke, zelenice, klopi za posedanje, koši za smeti in podobno.
- Pas pretoka ljudi ali pločnik, ta del prometnice se lahko deloma prekriva s pasom urbane opreme.
- Rob linearnega prostora, to je predel ob pločniku in je lahko grajen ali negrajen. Vsekakor gre za pas, ki pri grajenem robu vključuje tudi objekte, pri negrajenem pa del zemljišč, ki obdajajo prometnico in jih prekriva vegetacija, ali gre za kmetijska zemljišča ali nezazidana stavba zemljišča.

Seveda vse prometnice nimajo enakih sestavnih delov oziroma enakega prečnega profila, niti si posamezni pasovi ne sledijo v istem zaporedju.



Slika 1: Sestavni deli prometnice.

5. Vsebine spoznavanja linearnega prostora

Prometnice oziroma linearni prostori obsegajo, kot smo nakazali v začetku, več pomenov, zato jih je tudi spoznavati mogoče iz različnih zornih kotov, v vsakem je izpostavljena drugačna vsebina. Navajamo nekaj možnih: prometnice so člen v infrastrukturnem sistemu, del prometnega omrežja. Ta vidik vključuje predvsem tehnične lastnosti prometnice, povezane s pretočnostjo in frekvenco prometa, lastnosti prečnega in vzdolžnega profila. Naslednja vsebina prometnic je socialna; prometnice so socialni prostori, na katerih se zadržujejo različne socialne skupine. V tem sklopu je relevantna tudi časovna razporeditev ljudi, ki se na določeni prometnici zadržujejo. Naslednji vidik je ekonomski; struktura dejavnosti ob prometnicah je pokazatelj gospodarskega pomena prometnice v mestu, pa tudi o njeni identiteti. Morfološki vidik izpostavlja zgradbo in obliko prometnice oziroma linearnega prostora. Ta vidik vključuje predvsem oblike zazidanosti ter strukturne značilnosti prometnice, tudi njeno estetsko dimenzijo. Ne nazadnje, prometnica je svojevrsten ekotop, vir onesnaževanja ozračja zaradi izpušnih plinov, svetlobnega onesnaževanja, hrupa, slanih odcednih vod, ki se stekajo v podtalnico ob soljenju vozišča v zimskem času, spreminjanju flore in favne v njihovi bližini.

Prometnico je mogoče obravnavati tudi iz bolj prostorskega vidika, na kar navaja že sam naziv »linearni prostor«. V tem pogledu ločimo tri vidike:

- Prometnica kot element grajene strukture mesta ali dela mesta; pri tem gre za prikaz pomena prometnice v prostorskem razvoju mesta ali dela mesta ter njene vloge v prometnem omrežju mesta ali dela mesta. Težišče prikaza je na prostorskem razvoju mesta oziroma širše okolice prometnice ter na prikazu razvoja prometnega omrežja oziroma izgradnje prometnice. Kazalniki, ki jih pri tem upoštevamo so starost objektov, faze izgradnje prometnice ter njena vloga v prometnem omrežju mesta.
- Prometnica kot enota; pri tem upoštevamo prometnico kot enovit, nedeljen ali slabo strukturiran morfološki element. Na ta način prikazujemo prometnico kot element prometno tehničnega omrežja, pri čemer uporabljamo podatke o strukturi in frekvenci prometa, število vozil po časovnih enotah ter lastnosti prečnega in vzdolžnega profila. Prometnico kot enoto upoštevamo tudi, kadar obravnavamo njeno identiteto, medijsko podobo, demografske in ekonomske razmere (recimo gostoto prebivalcev in delovnih mest ob prometnici), kadar

uporabljamo tipološke oznake (vpadnica, nakupovalna cesta), vsakič, ko sporočila ni mogoče omejiti na določen del prometnice.

- Prometnica kot zbir objektov; pri tem pristopu gre za prikaz morfoloških lastnosti linearnega prostora. Rezultat analitične obdelave posameznih delov linearnega prostora vodi v opredeljevanje delov prometnice s podobnimi značilnostmi, vrednotenje morfoloških elementov, problematiziranje njihovih lastnosti ter strukturni prikaz območja. Kazalniki, ki jih pri tem upoštevamo se nanašajo na obzidanost prometnice, starost in tip objektov, dejavnosti, ki se v objektih nahajajo, nabor in lastnosti urbane opreme, vrsto in obliko zelenih površin, opredelitev javnih odprtih površin, trgov, križišč, predprostorov posameznih objektov, identitetne objekte in kraje posebnega pomena.

6. Metoda dela

Grajeno strukturo mesta običajno obravnavamo z morfološko analizo. Gre za metodo, ki sloni na treh izhodiščih: 1) obstaja celota, v kateri je mogoče prepoznati sestavne dele, v besedilu jih imenujemo elementi, 2) enaki sestavni deli iz različnih celot so med seboj podobni, ker imajo podobno funkcijo, 3) sestavne dele je, glede na njihovo obliko, zgradbo, pomen ali funkcijo, mogoče razvrstiti v skupine – tipe ali zaporedja. Domet morfološke analize je ugotoviti elemente, ki celoto sestavljajo in prikazati (opisati) njihove značilnosti. Značilnosti elementov določa kontekst interpretacije, ta pa je povezan z vsebino vede, znotraj katere so elementi in celota obravnavani. V (urbani) geografiji skušamo z opisom odgovoriti na vprašalnice, ki so sicer jedro geografske vede, to so: kaj (je v prostoru), kje, kolikšno, kakšno, kdaj in kdo. Pri iskanju odgovorov na ta vprašanja smo podatke pridobili z opazovanjem in kartiranjem objektov ob Ptujski cesti, kot osnovnima metodama. Lastnosti elementov v preteklosti ugotavljamo s tako imenovano retrogradno metodo, kjer iz različnega slikovnega in kartografskega gradiva poskušamo rekonstruirati razvoj obravnavane celote (prometnice v našem primeru) ali stanje v določenem preteklem obdobju. Uporabili smo stare kartografske prikaze, urbanistične dokumente ter fotografije, ki jih hrani Pokrajinski arhiv Maribor. Pri spoznavanju celote in posameznih elementov je potrebna še kompilacija gradiva, ki se kakorkoli nanaša na obravnavani pojav. O Ptujski cesti sicer ni veliko gradiva, zgodovinski vidik je še najbolj obdelan.

7. Pogled na Ptujsko cesto v Mariboru iz vidika urbane morfologije

Ptujska cesta je prometna pot, ki iz vzhodnega dela Dravskega polja dovaja promet proti središču Maribora. Je osnovna prometnica na Teznem, nanjo se navezujejo vse druge prometnice, ki so speljane po stanovanjskem in industrijskem predelu Tezna. Obravnavamo jo od križišča s Titovo cesto do križišča z Avtomobilsko in Panonsko ulico, to je v dolžini približno tri kilometre. Ptujška cesta je posebna v primerjavi z drugimi vpadnicami v mesto; iz nekdanje poljske poti je nastala primarna mestna vpadnica šele v drugi polovici prejšnjega stoletja. Tudi predel po katerem je speljana, je bil pozidan v istem obdobju in to po načelih, ki slonijo na funkcionalizmu, ideji avtomobilskega mesta in visoki stopnji motorizacije.

7.1 Značilnosti Ptujške ceste na nivoju mesta

Na vojaškem zemljevidu iz 18. stoletja (Rajšp, Kološa 2000), sta preko Tezna speljani dve prometnici proti Miklavžu. Ena poteka ob ježi terase nad Stražunskim gozdom, druga pa nekoliko zahodneje, približno po trasi današnje Ptujške ceste. Zahodna pot se nekoliko pred križiščem z današnjo Tržaško cesto priključi k

vzhodni poti, ta pa se na prometnico, ki iz Maribora vodi proti jugu, današnja Tržaško cesto priključi v križišču, ki je bilo v uporabi do leta 1980, ko je bila izgrajena hitra cesta skozi mesto. Iz karte je razvidno, da je Tezno v tistem času preraščal gozd, zahodni del so prekrivale gmajne in kmetijska zemljišča, območje pa ni bilo poseljeno. Do začetka 20. stoletja se razmere niso bistveno spremenile. Ob zgornjem delu zahodne prometnice je nastalo nekaj stanovanjskih hiš, nekaj še v bližini železniške proge in železniške postaje. A Tezno je takrat bilo zunaj upravne meje mesta, kjer so se naseljevali predvsem priseljenci iz podeželja, ki so v mestu našli zaposlitev. Kot piše Jože Curk, je bilo gradbeno nezanimivo (Curk 1991, 535), mesto se je širilo predvsem na levem bregu Drave, na desnem bregu pa na Taboru in Studencih, v manjši meri še na Pobrežju. V času med obema svetovnjima vojnama so se na Teznu pričele množiti stanovanjske hiše. Razvoj je bil povsem stihijski, iz tega obdobja ni znan noben regulacijski načrt, ki bi urejal stanovanjsko gradnjo. Hiše so nastajale ob glavni prometnici in ob uličicah, prvotnih poljskih poteh, ki so se odcepljale na obe strani od glavne ceste. Več hiš je bilo na zgornjem delu Ptujске ceste, z oddaljevanjem od mesta pa jih je bilo vse manj. Na topografski karti iz leta 1936 je mogoče razbrati skupino hiš ob zgornjem delu Ptujске ceste, v širši okolici (današnje) ceste Heroja Nandeta in v bližini nekdanje tovarne TAM. Ptujška cesta je bila v tistem času tlakovana tako kot ostale vpadnice. Cesta je bila še brez mestnega značaja, običajna podeželska cesta.



Slika 2 (levo): Tezno na vojaškem zemljevidu iz 18. stoletja.

Slika 3 (desno): Tezno na zemljevidu iz leta 1936.

Vir: Rajšp, Kološa, 2000; Medmrežje 1.

Razmere so se začele spreminjati po letu 1941, ko so Nemci na robu mesta, v gozdu med železnico in Ptujsko cesto zgradili tovarno delov za letala (Curk 1991, 555). V bližini so postavili še barake za zaposlene. Leta 1947 je bila sprejeta odločitev, da se tovarna ohrani in obnovi ter preusmeri v proizvodnjo tovornih vozil. Hkrati z dograditvijo proizvodnih objektov, je bila izgrajena še šola za delavce kovinske stroke (nekdanji IKŠ – industrijsko kovinarska šola), razvojni inštitut za razvoj motornih vozil ter rekreacijsko območje za gojence srednje šole. Ta odločitev je odločilno posegla v razvoj tega dela mesta. Leta 1947 je bil izdelan urbanistični načrt za predel Tezna, saj je bilo v skladu s takratno doktrino urejanja mest, v bližini proizvodnih obratov potrebno zgraditi še stanovanja za zaposlene. In ker je

bilo na Teznom več proizvodnih obratov, poleg TAMA še Metalna, je bilo potrebnih veliko stanovanj za zaposlene. Urbanistični načrt imenovan AVNA, katerega avtor je bil Ljubo Humek, je razvoj tega dela mesta zasnoval na podlagi Lubetkinovega koncepta trakastega mesta (Škratek 2020, 54). Ogradje tega koncepta tvori prometnica, vzdolž katere so na obeh straneh razmeščene urbane dejavnosti – stanovanja, proizvodnja, centralne dejavnosti, zelene površine. Rezultat je pas – trak urbanih površin, za katerimi se širijo nepozidana zemljišča oziroma deli naravnega okolja. Takšen urbanistični koncept Tezna se je ohranil v vseh poznejših urbanističnih obdelavah mesta. Po tej zamisli so ob celotni potezi na vzhodni strani Ptujске ceste umeščene centralne dejavnosti, za njimi pa stanovanja, večinoma v obliki blokovnih stanovanjskih sosesk. V pasu med Ptujsko in Zagrebško cesto so prav teko po celotni dolžini, zemljišča namenjena centralnim dejavnostim, zahodno od Zagrebške ceste pa proizvodnim dejavnostim. Takšna zasnova je zelo »čista«, pregledna, povsem v skladu s funkcionalistično idejo urejanja mest, kakršna je prevladovala v Mariboru v drugi polovici prejšnjega stoletja. Ptujška cesta je postala ena od šestih vpadnic in osrednja prometnica v tem delu mesta. A tak koncept je prometnico spremenil v prostor, namenjen zgolj motornemu prometu; ob celotni trasi ni enotnega grajenega roba, niti morfološko prepoznanega javnega odprtega prostora, socialna in oblikovna vloga prometnice ni izpostavljena. Takšna prometnica ni več polifunkcionalni prostor, temveč prostor, namenjen pretoku ljudi in blaga. Vrvež pešcev in nemotoriziranih udeležencev prometa je umaknjen v stanovanjska območja in med industrijske obrate. Deloma je to posledica urbanističnega koncepta, po katerem bi naj bile stanovanjske soseske zaprte enote, orientirane navznoter, promet pa je preusmerjen na zmogljive prometne koridorje zunaj stanovanjskih območij. Dejansko poteka vzporedno s Ptujsko cesto več prometnic; Zagrebška cesta napaja industrijski predel in predel storitvenih dejavnosti, v stanovanjskem delu Tezna pa je lokalnih prometnic, nekdanjih poljskih poti, več (Prvomajska in Prekmurska ulica, Ulica heroja Nandeta).



Slika 4: Tezno leta 1967. Ob Ptujski cesti je bilo le nekaj hiš delavcev in obrtnikov.
Vir: Fotomozaik mesta Maribor, ZUM (hrani PAM)

V stanovanjskem delu Tezna so bile zgrajene velike blokovne stanovanjske soseske ter soseske enodružinskih stanovanjskih hiš, ob čemer se je število prebivalcev zelo povečalo. V industrijskem delu Tezna so do leta 1985 nastala številna nova podjetja, industrijska cona je bila do spremembe družbenega sistema, to je do 90-tih let, največji industrijski kompleks v mestu. Konec 80-tih let je bila zaradi povečane motorizacije in prometa izgrajena hitra cesta skozi Maribor, ob tem pa nov priključek na Ptujsko cesto. Ob tem je bilo na zgornjem delu Ptujске ceste izgrajeno veliko križišče in nov odsek ceste do navezave na Tržaško cesto (Slika 5). Ostanek prvotnega križišča in začetek prvotne Ptujске ceste je od takrat slepa ulica. Zaradi odmaknjenosti in slabše dostopnosti so nekdanje dejavnosti ugasnile, sem so se preselili ljudje iz spodnjega dela socialne lestvice in priseljenci iz drugih delov nekdanje Jugoslavije. S spremembo trase prometnice so se tako povsem spremenile še socialne in ekonomske razmere. V 90-tih letih je bila Ptujška cesta v celotni dolžini preurejena v štiripasovnico. Ob tem je bilo več priključkov lokalnih (dovoznih) cest ukinjenih, te so sedaj »slepe« ulice (Bolgarska, Ukrajinska, Murnova, Ratajčeva, Dobravska, Domnova ulica).

7.2 Ptujška cesta kot enota

V tem sklopu prikazujemo nekatere lastnosti Ptujске ceste, če jo opazujemo kot enovit morfološki element. Oznake, ki se nanašajo na celotno obravnavano traso lahko združimo v naslednje značilnosti:

Položaj v prometnem omrežju mesta

Ptujška cesta je primarna prometnica, ki skupaj s Cesto proletarskih brigad prečkata mesto v smeri vzhod – zahod. Navezuje se na obe glavni prometnici, ki potekata v smeri sever – jug. Dnevno jo prevozi več kot 20.000 motornih vozil (Medmrežje 3), kar povzroča veliko obremenitev s hrupom v neposredni okolici (Medmrežje 2) in vpliva na vrsto dejavnosti ob prometnici. Gostemu prometu primeren je prečni profil prometnice. Cesta je štiripasovna, z ločeno kolesarsko potjo in hodnikom za pešce, po sredini je urejen zeleni pas. Prevozna je za vse vrste vozil, vključno za vozila javnega potniškega prometa. Vsa križišča so semaforizirana, z ločenim pasom za zavijanje v levo urejena sta tudi dva podhoda za pešce. Tudi pas urbane opreme je na celotni trasi bogat. Vzдолžni profil prometnice je enostaven; cesta je ravna, le na sredini trase se rahlo ukrivi proti jugojugovzhodu. Zanimivo, da je ta sprememba smeri obstajala že v 18. stoletju, kot je razvidno na kartografskih upodobitvah tistega časa. Posledica križanja s hitro cesto je spremenjena trasa pred križiščem s Tržaško cesto ter trije vozni pasovi na obeh straneh ceste.

Je ena od najpomembnejših mestnih vpadnic. O tem govorijo številke o povprečnem letnem dnevem prometu vozil, pa tudi dejavnosti ob prometnici. Pri tem močno izstopajo bencinski servisi, prodajalne z osebnimi vozili in hipermarketi, dejavnosti, ki so namenjene motoriziranim kupcem. Po drugi strani pa je ob prometnici zelo malo oskrbnih in storitvenih dejavnosti, ki so namenjene prebivalcem iz okoliških sosesk. Ptujška cesta je predvsem »monofunkcionalni prometni koridor«, kot to imenujeta Schmeidler in Kopáčík (Schmeidler in Kopáčík 2000, 79).

Identiteta

Prometnica brez identitete? Naziv je najbrž pretiran, a ob poizvedovanju med prebivalci Tezna o identiteti glavne prometnice, nismo dobili veliko enoznačnih odgovorov. Vsaka večja prometnica ima svojo identiteto, ki je posledica položaja, vloge v prometnem omrežju, dejavnosti ob prometnici, markantnih (identitetnih) objektov in dogodkov iz preteklosti. Vprašanja, kaj najbolj zaznamuje Ptujško cesto,

kakšno asociacijo sproža misel na to prometnico in kako bi bilo mogoče z eno besedo označiti Ptujsko cesto, smo zastavili 76 stanovalcem Tezna. Dobili smo le 39 odgovorov, kar lahko pomeni, da slabi polovici vprašanih Ptujška cesta ne vzbuja nobene asociacije, povezane z njihovim bivalnim okoljem. Med odgovori pa je bilo največ takšnih, ki Ptujško cesto povezujejo s položajem v prometnem omrežju mesta (velik promet – 21 odgovorov, glavna cesta - 17 odgovorov), s položajem v mestu (Tezno – 9 odgovorov, cesta k TAMu – 7 odgovorov), nekaj odgovorov pa se je nanašalo na lastnosti in dejavnosti ob prometnici (hrup in hitrost – 4 odgovori, trgovine z avtomobili – 3 odgovori, bencinske črpalke – 2 odgovora). Pomenljivo je, da med odgovori ni nobenega, ki bi izpostavljaj socialni in simbolni vidik prometnice. Večina vprašanih vidi in dojema Ptujško cesto kot prometni objekt.



Slika 5: Križišče Ptujške ceste s Tržaško leta 1980 in 2020.

Vir: Fototeka PAM – Ptujška cesta; avtor fotografije (desno): V. Drozg, oktober 2020

Nočna podoba linearnega prostora

Ob Ptujški cesti ni veliko objektov, ki bi delovali kot vizualni poudarki, ustvarjali veduto in posredno tudi identiteto ulice. Zato tudi nočna podoba ni prav slikovita. Poleg nevtralne osvetlitve, ki je namenjena motornemu prometu in drugim udeležencem, se pojavlja zgolj izstopajoča osvetlitev trgovskih, gostinskih in drugih poslovnih objektov. Okrasne in usmerjene osvetlitve na celotni trasi ni. A ker je svetlobnih teles veliko in so raznovrstnih oblik ter barv, prometnica deluje svetlo, pisano, oblikovano.



Slika 6 (levo): Ptujška cesta je osvetljena z nevtralno in izstopajočo osvetlitvijo.

Slika 7 (desno): Pročelje trgovskih objektov je usmerjeno stran od prometnice.

Avtor fotografij: V. Drozg, avgust 2020

Prebivalci in delovna mesta

Število prebivalcev in število delovnih mest sta relevantna kazalca pri spoznavanju prometnic predvsem iz socialnega in okoljskega vidika, a posredno tudi iz morfološkega. Razmerje med številom prebivalcev in številom delovnih mest kaže na gospodarski značaj prometnice. Če je prebivalcev več kot delovnih mest, govorimo o stanovanjski cesti, v nasprotnem primeru pa o nakupovalni, poslovni, industrijski. Težava pri tem so podatki, pa tudi način, kako jih prikazati; ali z absolutnimi vrednostmi ali kot gostoto, pri čemer je problematično še območje prikaza. Podatke za Ptujsko cesto smo zbrali deloma z vprašalnikom, nekatere smo preračunali iz urbanističnih normativov, nekatere pa ocenili. Ugotovili smo, da je ob Ptujski cesti število prebivalcev zelo malo, zato cesta tudi nima socialnega značaja. Tudi delovnih mest ni prav veliko, čeprav je gospodarskih dejavnosti veliko in zavzemajo več prostora. Številne med njimi zavzemajo velike površine, hipermarket s funkcionalnim zemljiščem zavzema približno 1 ha površine, podobno tudi trgovina z avtomobili, kar je tudi eden od razlogov, zakaj so te dejavnosti umeščene na rob oziroma v širše središče mesta. Glede na število prebivalcev, Ptujске ceste ni mogoče opredeliti kot stanovanjsko, temveč kot trgovsko prometnico. Kot bo pokazano v nadaljevanju, je veliko gospodarskih subjektov dejavnosti iz sektorja trgovine (Slika 20).

7.3 Ptujška cesta kot zbir objektov

Prometnico lahko pojmujeemo kot linearni prostor, ki poleg vozišča vključuje še okoliške objekte oziroma zemljišča in ga sestavlja več morfoloških elementov. V nadaljevanju prikazujemo tiste, ki določajo videz in strukturne značilnosti linearne prostora Ptujске ceste.

Starost in tip objektov

Obliko prometnice določa okoliška zazidava, tudi dejavnosti in oblike prometa, piše Eva Reblin (Reblin 2012, 185). Najstarejši objekti ob Ptujski cesti so iz 19. stoletja, čeprav je bil že vsaj sto let prej obzidan del Ptujске ceste na območju, kjer se je cesta odcepila od današnje Tržaške. Od prvotnih objektov jih je ostalo le nekaj, ostali so bili odstranjeni med gradnjo križišča s hitro cesto. Nekaj najstarejših objektov se pojavlja še na levi strani prometnice (gledano proti vzhodu), skoraj po celi dolžini trase. Gre za tip modificirane kmečke hiše, katere posebnost je v stanovanje preurejeno podstrešje. Na ulični strani se zato nahaja frčada, na dvoriščni strani pa je pogosto prizidek z dodatnim bivalnim prostorom. Večina teh hiš je precej spremenjenih, zamenjana so okna, obnovljene fasade (ob čemer je bilo odstranjeno stavbno okrasje), tudi vhod je pogosto prestavljen na dvoriščno stran. Te hiše so gradili obrtniki ali zaposleni v mestu. Pritličje je bilo običajno namenjeno delavnici ali trgovini, v nadstropju pa so bili bivalni prostori. Pogosto so lastniki zgornje prostore oddajali v najem. Še sredi prejšnjega stoletja je bilo takšnih hiš veliko več, a so bile ob širitvi ceste tiste na zahodni strani porušene. Naslednji tip hiše je delavska hiša. Tudi ta ni prav pogost, pojavlja se le mestoma, kot posamezni objekt ali v malih skupinah po dva ali tri. Večje skupine teh objektov so v zaledju, na obeh straneh Ptujске ceste. To je majhna enodružinska hiša, pritlična, s strmo streho, brez oblikovnih presežkov, stavbnega okrasja je malo, po obliki spominjajo na kmečko hišo. Gradili so jih delavci, ki so bili zaposleni v mestu ali pri bližnjih obrtnikih. Nastale so v času med obema vojnoma, torej med leti 1920 in 1940. Danes so večinoma preurejene, tako da na prvotni tip spominjata le še tloris in strma dvokapna streha. Nekaj objektov sodi v tip mestne enostanovanjske hiše. Hiša je običajno enonadstropna, z dvo- ali štirikapno streho. Nekoliko spominja na vilo, vendar je brez stavbnega okrasja in brez lomljene strehe ter izzidkov, kar so

značilnosti vile. Tudi ta tip se pojavlja zgolj mestoma, ne v večjem številu ali na zaključenih območjih. Med enostanovanjskimi hišami se pojavlja še tip nove mestne hiše. To je enoetažna hiša, s položno streho, volumen je podoben kocki, značilen je balkon, vetrolov, malo stavbne okrasja, pogosti so tudi prizidki. Te hiše so bile zgrajene v 70-tih letih in pozneje, v njih so pogosto storitvene dejavnosti. Najbolj razširjen tip objektov je paviljon. Gre za nestanovanjski objekt, v katerem so običajno trgovine, bencinski servisi ali poslovni prostori. Značilno so svetle, običajno steklene fasade, ki so hkrati izložbena okna, pritličje, ravna streha, na objektu je veliko stekla in kovine. Veliko paviljonov je tipskih objektov, ki so tudi prepoznavni znak nekaterih gospodarskih subjektov. Peter Wilson jih hudomušno imenuje »pločevinaste škatle« (Wilson 1995, 17). Ti objekti so nastali po letu 2000. Med večstanovanjskimi objekti je najbolj pogost blok. To je večnadstropni objekt, namenjen stanovanjem ali poslovnim dejavnostim. Večinoma je z ravno streho, čeprav so v obdobju postmoderne, to je med leti 1980 in 1995 nastajali tudi bloki z dvokapno streho. Značilen je velik volumen, beton, kovina in steklo, nesimetrično razporejene fasadne odprtine, bloku ni mogoče določiti sprednje in zadnje fasade, saj so vse praviloma enake ali zelo podobne. Blok kot (ne)stanovanjski objekt se je pojavil v drugi polovici prejšnjega stoletja in je še danes enako pogost tip objekta, kot je bil ob začetku. Z leti se je spreminjala zasnova, predvsem pa oblika bloka, a v osnovi se je ta tip objekta ohranil. Zato se ob Ptujski cesti, še več pa v neposredni bližini, pojavlja več različic bloka, ki izhajajo iz različnih obdobj izgradnje (dolgi, kratki zalomljen blok).



Slika 8 (levo): Modificirana kmečka hiša iz začetka 20. stoletja. Značilna je v stanovanje preurejena podstreha.

Slika 9 (desno): Mestna hiša iz 30-tih let prejšnjega stoletja. V pritličju je bila trgovina ali obrtniška delavnica.

Avtor fotografij: V. Drozg, september 2020



Slika 10 (levo): Paviljonski objekt ene od trgovskih verig, izgrajen po letu 2000.

Slika 11 (desno): Paviljonski objekt iz 80-tih let, v ozadju bloki iz soseske S-37.

Avtor fotografij: V. Drozg, september 2020

Ugotovimo lahko, da so tipi objektov ob Ptujski cesti zelo pomešani, drug ob drugem si sledijo objekti iz različnih obdobj, morfološko enovitega dela linearne prostora pravzaprav ni. Še največje je sklenjeno območje paviljonskih objektov (!) iz obdobja izgradnje blokovnih stanovanjskih sosesk ter paviljonov - trgovskih objektov, ki so nastali po letu 2000. Podobno velja tudi za območja objektov po starosti, čeprav je, glede na to, da je večina stavb iz zadnje četrtine preteklega stoletja, linearni prostor bolj enovit (Slika 18).

Obzidanost prometnice

Pomembna lastnost linearne prostora je položaj objektov ob prometnici ali obzidanost oziroma rob linearne prostora. Že Kevin Lynch je rob videl kot ključni element oblike prometnice in mesta (Lynch 1988). Rob je lahko grajen, kar pomeni, da prometnico omejujejo grajene strukture, lahko je negrajen, takega tvorijo nezazidana zemljišča ali zelene površine, med eno in drugo obliko je delno grajeni rob. Grajeni rob je lahko sklenjen ali prekinjen; v tem primeru je med objekti nezazidano zemljišče. Pri negrajenem robu pa je potrebno ločiti urbano namembnost okoliških zemljišč, to so recimo parkovne površine in neurbano namembnost, kar predstavljajo kmetijska zemljišča ali opuščena nezazidana zemljišča. Pomemben element grajenega roba je višina objektov oziroma razmerje med višino objektov in širino prometnice (cestišča). Če so objekti višji od širine prometnice, govorimo o visoki, v nasprotnem primeru pa o nizki obzidanosti. Podoba ulice je v enem in drugem primeru zelo različna, kar je, kot navaja Lynch, eden od znakov mestnosti.

V večjem delu Ptujsko cesto obdaja grajeni rob, a ta ni strnjen, saj objekti ne stojijo eden zraven drugega, temveč jih ločujejo funkcionalne površine. Objekti tudi ne omejujejo prometnice, temveč so od nje odmaknjeni, vmes je širok pas urbane opreme in pretoka ljudi in, kar se pogosto pojavlja, parkirišča ob trgovinah. Prometnico omejujejo nizki objekti, le mestoma je grajeni rob nekoliko višji, a ker so objekti umaknjeni stran od cestnega telesa, je cestišče videti širše, kot je v resnici. Prekinjen grajeni rob in nizki objekti ustvarjajo vtis prostornosti in hkrati neizgrajenosti. Gradbeno kuliso Ptujске ceste ustvarjajo visoke grajene strukture v notranjosti, ob lokalnih prometnicah, ki potekajo vzporedno s Ptujsko cesto in napajajo blokovne stanovanjske soseske.



Slika 12 (levo): Grajeni rob Ptujске ceste tvorijo paviljonski objekti, ob katerih so parkirišča.

Slika 13 (desno): Križišče s Špelino ulico poudarja objekt s polkrožno zasnovanim steklenim vogalom.

Avtor fotografij: V. Drozg, september 2020

Daljši odseki negrajenega roba ceste so na desni strani (v smeri proti Ptuj), kjer je manj velikih stanovanjskih objektov, predvidene centralne dejavnosti pa še niso zapolnile vsega razpoložljivega prostora. Negrajeni rob tvorijo zelene površine brez urbane namembnosti. Večinoma gre za ohišnice stanovanjskih objektov, gozd, nekaj

je tudi travnatih zemljišč. Teh je več v pasu med Ptujsko in Zagrebško cesto, kjer bi naj bile locirane poslovne in servisne dejavnosti. (Slika 17)

Vizualni poudarki v linearnem prostoru

V vsakem linearnem prostoru je nekaj objektov, ki izstopajo v podobi prometnice, ustvarjajo točke orientacije, kraje posebnega pomena ter členijo prostor. Katerim objektom lahko pripišemo tak pomen? Predvsem so to objekti, ki se po obliki – po volumnu, višini in materialu razlikujejo od drugih v soseščini ter izstopajo v podobi ulice in objekti, ki so povezani z zgodovinskimi ali kulturnimi dogodki iz preteklosti. Vizualni poudarki so lahko tudi križišča, v kolikor so prepoznavna zaradi okoliških objektov, dimenzij ali drugih morfoloških elementov, kot so reklamni panoji, svetila in svetlobni objekti. Ker Ptujška cesta nima dolge gradbene zgodovine, vizualne poudarke tvori predvsem oblika in položaj objektov (Slika 21). Tak je objekt Zavoda za okolje, ki je najvišji objekt ob Ptujski cesti, pred njim stoji še dodaten objekt simbolnega pomena, skulptura. Naslednji je trgovski center, ki je bil zgrajen kot oskrbno središče v tem delu Tezna in z volumnom ter atrijem ustvarja vozliščno točko. V skupino vizualnih poudarkov se uvršča še druga blagovnica, ki prav tako po volumnu izstopa od okoliških. Eden od izrazitih vizualnih poudarkov ob Ptujski cesti je sodoben objekt Integra, v katerem je bila prvotno trgovina z avtomobili (Slika 14). Objekt, zasnoval ga je arhitekt Nande Korpnik, je umeščen na mesto, kje se cesta rahlo zalomi, obcestna stranica objekta pa sledi tej spremembi smeri. Objekt je tako postavljen v vidno polje prometnice, da, ne glede na to iz katere smeri se mu približujemo, ga ni mogoče spregledati. Uspelo povzemanje lokalnih (topografskih) razmer dopolnjujeta še volumen in oblika objekta, zaradi katere ta izstopa v podobi prometnice. Podoben vizualni poudarek je tudi objekt v križišču s Špelino ulico; zunanja fasada je iz stekla, v kateri odsevajo okoliški objekti. Naslednji vizualni poudarek so paviljonski objekti, ki obdajajo križišče s Cesto k TAMu. Objekti so odmaknjeni od cestišča, kar ustvarja velik odprti prostor, ki zaradi odprtosti deluje kot akcent v prostoru. Sicer pa križišča v zgradbi in podobi linearnega prostora Ptujške ceste posebej ne izstopajo. Velja pa, da so markantni objekti postavljeni prav ob križišča, čeprav nobeno križišče ni na vseh štirih vogalih obzidano. Opaziti pa je mogoče, da so vogali objektov zasnovani na način, ki poudarja lego na križišču prometnih tokov. Ponekod je vogal objekta zakrivljen, ponekod poudarjen z vertikalno linijo. Izrazitih vizualnih poudarkov ob Ptujski cesti pa (zaenkrat) ni.

Omeniti je potrebno še vizualne poudarke, ki se nahajajo v soseščini, a segajo še v veduto ulice. Tak je položaj poslovne stavbe (visokega bloka) ob Beloruski ulici, saj v smeri proti zahodu seže v vidno polje Ptujške ceste. Podobno vlogo imata tudi stolpnici v soseski S-37, ki skupaj z blagovnico ustvarjata silhueto / grajeni rob linearnega prostora. Vizualni poudarek so tudi stolpiči v soseski ob Sarajevski ulici, pa bloki v soseski Tam ob Prvomajski ulici.

Poseben morfološki element obravnavane prometnice so reklamni panoji. Teh je zelo veliko vzdolž cele trase, tako da so del podobe prometnice. Postavljeni so na vizualno izpostavljenih mestih, kjer jih ni mogoče spregledati. Stojijo na negrajenem robu, na objektih, na ograjah in na posebnih stebrih. Glede na njihovo velikost je mogoče sklepati, da so reklamna sporočila namenjena v prvi vrsti voznikom, kar utrjuje spoznanje, da je Ptujška cesta predvsem prometni objekt, manj izpostavljena pa je socialna vloga.



Slika 14: Moderni objekt zaradi materiala in umestitve na kraj, kjer se prometnica nekoliko zalomi proti jugojugovzhodu deluje kot vizualni poudarek.

Avtor fotografije: V. Drozg, september 2020

Dejavnosti v linearnem prostoru

Ob primarnih prometnicah in mestnih vpadnicah so običajno locirane številne in zelo specifične dejavnosti. Struktura dejavnosti daje prometnicam značaj in obliko, kar velja tudi za Ptujsko cesto.

Ob Ptujski cesti smo evidentirali 41 objektov z javnimi dejavnostmi, od tega 4 bencinske servise, 7 hipermarketov, 12 trgovin z avtomobili in avtomobilskimi deli, 2 finančni ustanovi, 6 storitvenih dejavnosti materialnega značaja (tiskarna, steklarstvo, parketarstvo, avtoservis) ter 4 gostinske obrate. Ostale dejavnosti se pojavljajo zgolj v enem ali dveh primerih (policija, lekarna, športno društvo), v treh večjih objektih se trenutno ne izvaja nobena dejavnost. Številne dejavnosti niso namenjena lokalnemu prebivalstvu, temveč imajo (vse)mestni značaj. Namenjene so motoriziranim kupcem, saj so ob objektih velika parkirišča. Na koncu Ptujске ceste, gledano iz središča mesta, je trgovski kompleks, sestavljen iz treh hipermarketov in nekaj specializiranih trgovin.

Razmestitev dejavnosti ni enakomerna vzdolž celotne trase. Že struktura dejavnosti na levi in desni strani prometnice je različna, saj je na vzhodni strani prometnice več dejavnosti, ki so namenjene dnevni in kratkoročni oskrbi predvsem lokalnega prebivalstva, na zahodni pa je več takih, ki so namenjene dolgoročni oskrbi prebivalcem celega mesta. Obstajajo štiri lokalna središča, kjer je koncentracija dejavnosti večja. Nahajajo se ob križiščih in v bližini blokovnih stanovanjskih sosesk ter večjih območij enodružinskih hiš. Tudi struktura dejavnosti je tod nekoliko drugačna; več je trgovin in dejavnosti za prebivalce iz okolice. Zanimivo je, da vhodi oziroma pročelja samopostrežnih trgovin niso orientirani na prometnico, temveč na odprto površino ob strani, kjer je urejeno parkirišče. Tudi dostopni niso iz Ptujске ceste, temveč iz vzporednih prometnic. Na prometnico meji stranska fasada, kar načeloma pomeni oblikovno siromašenje grajenega roba ter zmanjševanje socialne vloge prometnice. A zaradi velikega prometnega toka je takšna umestitev bolj razumljiva. (Slike 7, 17 in 20) Glede na število in strukturo dejavnosti lahko Ptujsko cesto označimo kot trgovsko cesto, nikakor to ni stanovanjska prometnica.



Slika 15: Trgovski kompleks ob križišču Avtomobilske in Zolajeve ulice deluje kot vozlišče in orientacijska točka.

Avtor fotografije: V. Drozg, september 2020

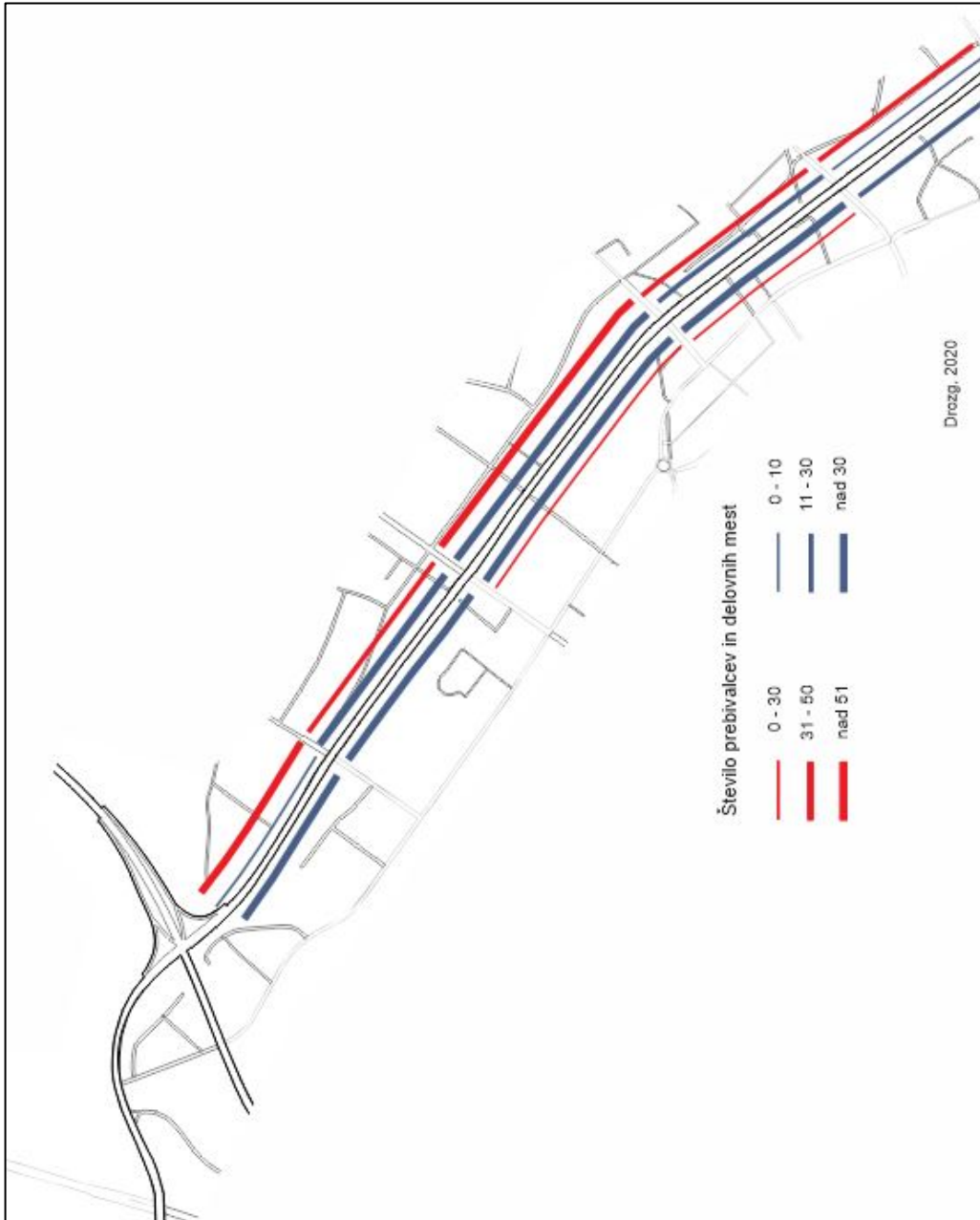
Javne odprte površine

Socialno vlogo prometnic pogosto poudarjajo še javne površine, odprti prostori, ki omogočajo zadrževanje ljudi. Temu so namenjeni trgi, večja preddverja pred objekti, parkovno urejene zelenice. Ob Ptujski cesti je tovrstnih površin zelo malo, socialna vsebina prometnice ni izražena. Hodniki za pešce, so skoraj prazni. Ljudje jih ne uporabljajo zaradi gostega prometa in zaradi manjka dejavnosti. Večje število pešcev je mogoče opaziti zgolj ob avtobusnih postajališčih ter v bližini lokalnih središč. Večjih javnih odprtih površin v linearnem prostoru Ptujске ceste ni. Obstajajo zametki le teh, na primer pred hipermarketom Spar in Mercator, ki sta zapolnjena s parkiranimi avtomobili, a bi lahko bila urejena kot socialni prostor. Tudi v tem segmentu se je pokazalo, da je Ptujсka cesta predvsem mestna vpadnica, kjer so ostale funkcije drugotnega pomena.

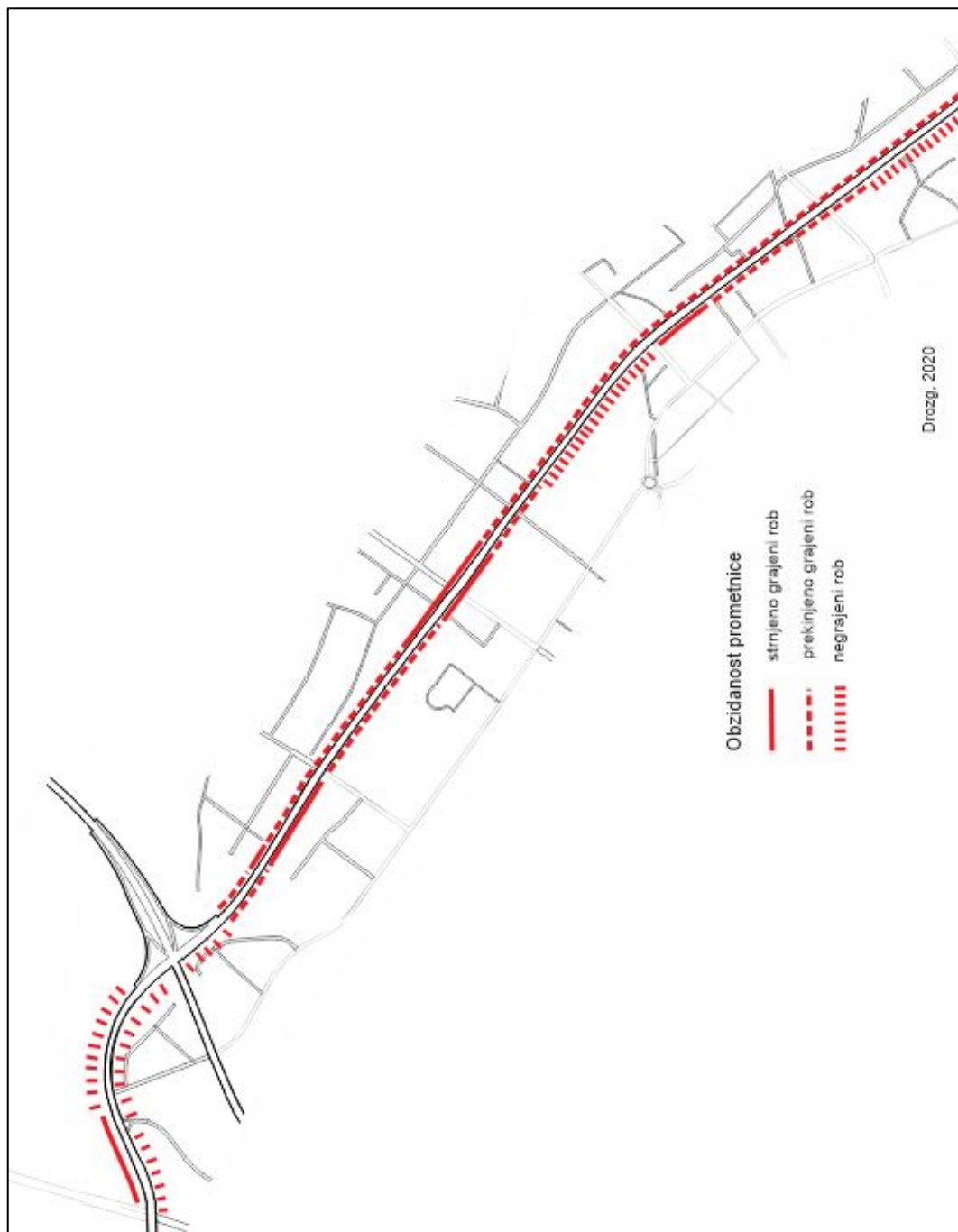
Skušali smo ugotoviti frekvenco nemotoriziranih udeležencev prometa na Ptujski cesti. V dva krat po 30 minutnem opazovanju 4. 9. dopoldan, smo v križišču z Ulico heroja Nandeta našeli 908 motornih vozil (v obe smeri), 21 pešcev (!) in 8 kolesarjev na obeh straneh ceste. 8.9. popoldan je bila slika podobna: 1121 vozil, 20 pešcev in 6 kolesarjev.

Urbana oprema prometnice

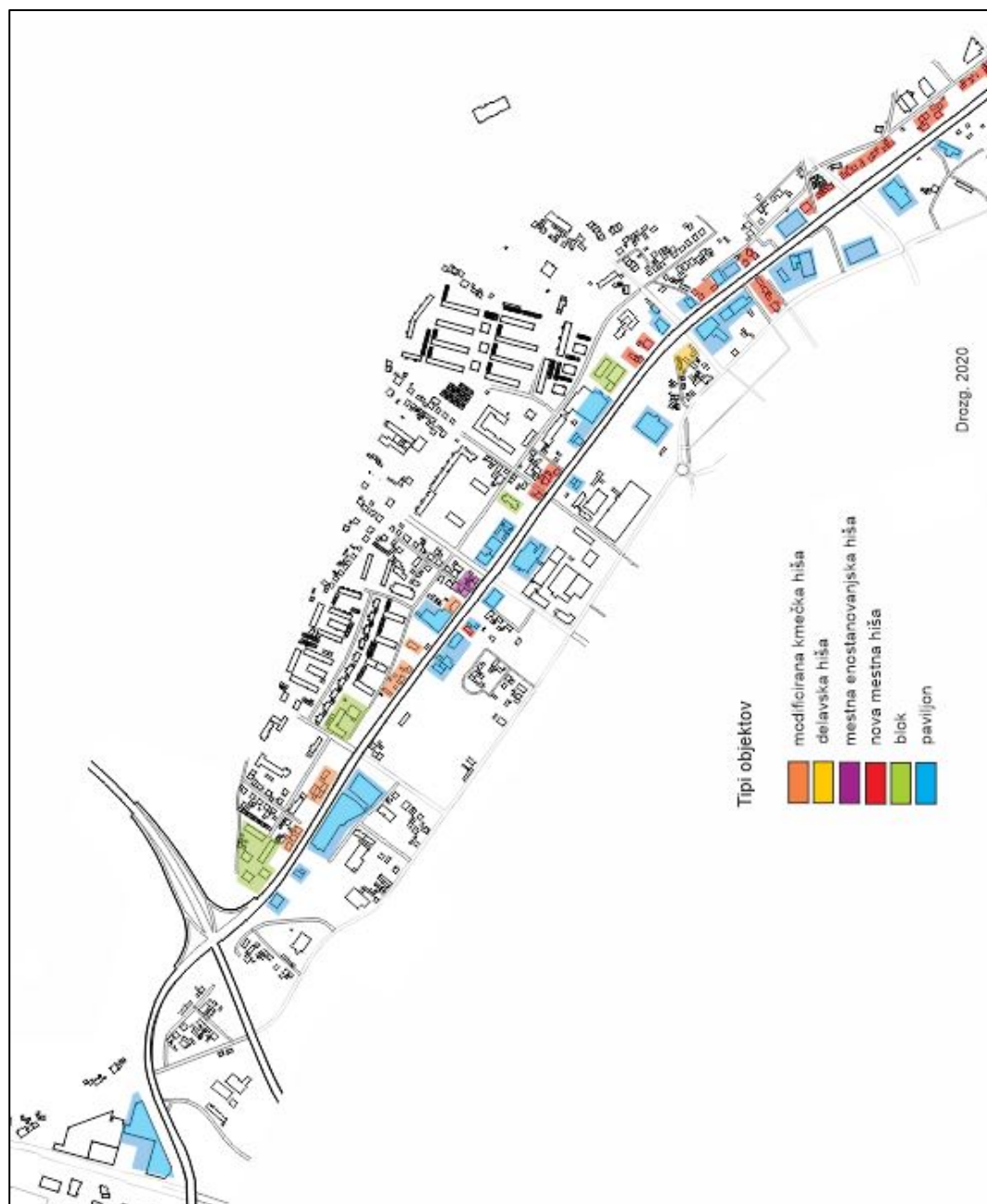
Urbana oprema prometnice vključuje objekte, ki so namenjeni lažjemu, varnejšemu in hitrejšemu pretoku vseh udeležencev v prometu. Sem sodijo hodniki za pešce, kolesarske poti, podhodi in nadhodi, zelene površine, prometna signalizacija, informacijske table, reklamni panoji, koši za smeti, klančine, prilagojene gibalno oviranim osebam in podobno. Ugotovimo lahko, da urbana oprema ob Ptujski cesti odgovarja statusu prometnice. Na celi trasi je na obeh straneh ceste pas pretoka enak – hodnik za pešce, kolesarska pot, zeleni rob, veliko je reklamnih panojev, svetila, avtobusna postajališča so pokrita. Urejena sta dva podhoda, ki vodita do lokalnih središč. Prehodi za pešce so semaforizirani in prilagojeni gibalno oviranim osebam. Hkrati opažamo da urbane opreme s socialno vsebino (klopi, informacijske in ne reklamne table) ni, pa tudi elementov, ki bi zmanjševali stopnjo onesnaženosti zraka in obremenjenost s hrupom, recimo v obliki visoke vegetacije, je na celotni trasi veliko premalo.



Slika 16: Število prebivalcev in delovnih mest ob Ptujski cesti.



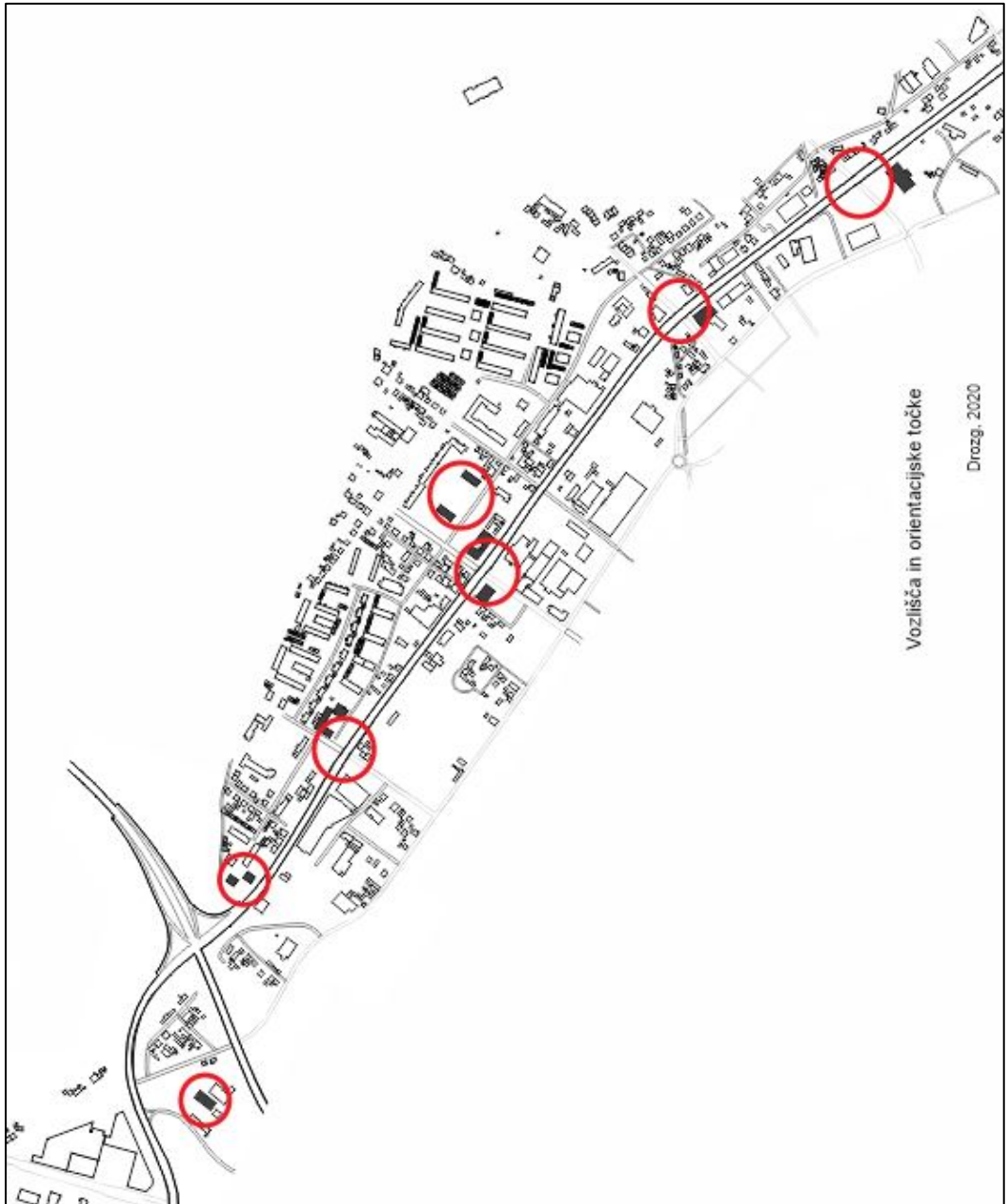
Slika 17: Obzidanost Ptujške ceste.



Slika 18: Tipi objektov ob Ptujski cesti.



Slika 19: Izbrane oblike rabe tal.



Slika 21: Vozlišča in orientacijske točke ob Ptujski cesti.

8. Zaključek

Spoznavanje prometnic kot morfološkega elementa mesta je veliko manj dorečeno in preizkušeno, kot spoznavanje stanovanjskih objektov. V izbranem pristopu smo izhajali iz vsebine prometnic, pri čemer je relevantna njihova socialna, gospodarska, oblikovna in prometno tehnična funkcija. Vsakega od teh sklopov določajo drugi elementi, ki so hkrati predmet spoznavanja in jih je mogoče analitično obdelati. Poleg tega je mogoče prometnice spoznavati iz različnih ravni: na ravni mesta, na ravni prometnice kot celote in na ravni elementov, ki jo tvorijo. Prometnico smo obravnavali kot linearni prostor, poleg vozišča/cestišča še bližnjo okolico, vključno z grajenim in negrajenim robom. Opremljen pristop smo preverili na primeru Ptujске ceste v Mariboru. Pri tem se je izkazalo, da je mogoče izbrane lastnosti prometnic prepoznati tudi na Ptujski cesti. Potrdilo se je, da so prometnice zelo stalni element v prostoru. Ptujška cesta je bila v 18. stoletju poljska pot, vendar poteka danes po skoraj isti trasi, kot pred stoletji. Tudi obzidanost oziroma obdanost je lastnost, ki vpliva na videz prometnice in na njeno vlogo v prometnem omrežju mesta. Ptujška cesta je mestna vpadnica in primarna prometnica, ki je nastala v obdobju funkcionalističnih načel urejanja mesta. Zaradi velikega pretoka vozil in gradbenega razvoja v zaledju, ni strnjeno obzidana, temveč jo obdajajo nizki objekti, večinoma s centralnimi dejavnostmi; stanovanjskih objektov je zelo malo. Ker je nastala pred približno 50 leti, še ni povsem obzidana, nekaj je še nezazidanih zemljišč, pa tudi tipologija objektov kaže na še ne dokončan gradbeni razvoj. Tudi dejavnosti oblikujejo podobo prometnice. Ob Ptujski cesti je veliko trgovskih središč in prodajaln z avtomobili, oboji so večinoma v paviljonskih objektih. Ti so nizki, obdajajo jih veliki parkirni prostori, zaradi česar je grajeni rob ob Ptujski cesti večinoma prekinjen. A takšno je eno od sodobnih načel umeščanja objektov v prostor; solitarni objekti, postavljeni na sredo zemljišča in stran od prometnice. Pretočnost oziroma prečni profil Ptujске ceste nakazuje na kontinuiran prometni tok motornih vozil. Socialna funkcija je zaradi velike frekvence prometa in specifičnih dejavnosti manj izražena; Ptujška cesta je bolj trgovska kot stanovanjska cesta. Čeprav je pas pretoka širok, ga uporablja malo pešcev in kolesarjev. Tako kot vsi veliki objekti, ima tudi Ptujška cesta lastno identiteto; poleg vpadnice v mesto, jo določajo neprekinjen prometni tok, številni hipermarketi, prodajalne z avtomobili ter reklamni panoji.

Zasnova in podoba Ptujске ceste je rezultat modernističnih načel urejanja mesta, kar ustvarja drugačne prostore od tistih, ki so nastajali ob starejših paradigmah. Zato Ptujске ceste ni mogoče vrednotiti z merili, ki veljajo za prometnice iz klasicističnega obdobja. Ptujška cesta je moderna mesta vpadnica, ob kateri bo v prihodnosti zagotovo še nastal kak oblikovni presežek.

Morda bo prikazan pristop k obravnavi linearnega prostora uporaben pri interpretaciji še kakšne prometnice.

Literatura

- Curdes, G. 1993: Stadtstruktur und Stadtgestaltung. Kohlhammer Verlag, Stuttgart
- Curk, J. 1991: Urbana in gradbena zgodovina Maribora. V: Maribor skozi stoletja. Založba Obzorja, Maribor
- Frick, D. 2006: Theorie des Städtebaus. Ernst Wasmuth Verlag, Tübingen
- Hillier, B. 1996: Space is the machine. A configurational theory of architecture. Cambridge University Press, Cambridge
- Jacobs, J. 2009: Umiranje in življenje velikih ameriških mest. Studia Humanitatis, Ljubljana (1. izdaja 1961)
- Lynch, K. 1988: The image of the City. MIT Press, Cambridge (1. izdaja 1960)
- Mantho, R. 2015: The Urban Section. An Analytical Tool for Cities and Streets. Routledge, London
- Rajšp, V., Kološa, V. 2000: Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763-1787. 6. Zvezek, sekcija 165 in 166. ZRC SAZU in Arhiv Slovenije, Ljubljana
- Reblin, E. 2012: Die Straße, die Dinge und die Zeichen. Zur Semiotik des materiellen Stadtraums. Transcript Verlag, Biedefeld
- Schmeidler, K., Kopáčík, G. 2000: Ulica kot polifunkcionalni prostor – zahteve po polnovrednem okolju. V: Urbani Izziv, Let. 11, šte. 2, str. 78 – 82
- Wilson, P. 1995: Euro-Landschaft. V: Die verstädterte Landschaft. Aries, Münster
- Medmrežje 1: Maribor leta 1936
https://zgodovinanadlani.si/zemljevid/maribor-1936/?ref=map_location
- Medmrežje 2: Karta hrupa, str. 38
http://okolje.maribor.si/data/user_upload/okolje/hrup/Pr18_Strateska_Karta_Hrupa_MOM_2016_Porocilo_Final_za_MS.pdf
- Medmrežje 3: Prometne obremenitve 2018 <https://podatki.gov.si/dataset/86c39f5b-4a57-4976-a6ac-987df32c84b1/resource/5fef825a-8113-4c66-aba6-e0231a471291/download/pldp2018karta.pdf>

ROAD AS MORPHOLOGICAL ELEMENT OF THE TOWN

Summary

Although roads are an important morphological element of the city, they have so far not often been the subject of research in urban geography. Therefore, the methodological tools and relevant elements for familiarization are not defined. When dealing with roads, it is more appropriate to talk about linear space, because what surrounds the district road largely determines the road itself. The buildings alongside the road and the space between the roadway and the buildings give the district road an identity and image. The district road or linear space is not uniform, it can be divided into at least four parts: the roadway, the circulation zone, the amenities zone and the edge. Roads are multi-functional objects; in addition to their technical role, they play an important social, economic and formative role. They can be recognized at the level of the city, at the level of the road as a whole and at the level of the elements that make it up.

Ptujska cesta is the primary district road with a huge traffic flow of over 20,000 vehicles a day. The road was built in the second half of the last century, based on ideas of modernism and functionalism. It is designed as a carrier of traffic that supplies residential and industrial areas on both sides of the road. That it is primarily a technical traffic facility and not a social space of the surrounding residents is indicated by the transverse profile, which enables a rapid flow of motor vehicles. Therefore, the social content of the road is not particularly pronounced. There are no public open spaces; the frequency of pedestrians along the road is very low compared to motor vehicles. The activities along Ptujska cesta also indicate a town aspect, and not a local (suburban) one. Car dealerships and hypermarkets predominate; all of which are activities, aimed at motorized customers from all over the city and the south-eastern suburbs. Morphologically, the district road is not uniform, in linear space there are different types of buildings, mostly dating to the second half of the last century. Most of the road is surrounded by an interrupted built-up edge; there is still a lot of unbuilt and extensively used land. Even the nightly image of the road does not show a special added value in terms of design. Neutral lighting and outstanding lighting with commercial content do not create an attractive nightly image of the road.