

EUROPARK, MARIBOR, SLOVINSKO

O Slovinsku se mnohdy mluví a píše v superlativech. Je zemí, která povstala z jugoslávského svazku a má z těch postkomunistických nejlepší předpoklady vstoupit do Evropy jako nejdokonaleji připravená. Co zapříčinilo, že je tomu tak? V červnu roku 1991 se osamostatňuje jako hospodářsky nejrozvinutější ze svazových republik bývalé Jugoslávie. 8 % obyvatel produkuje 23,5 % hrubého domácího produktu, čtvrtina veškerého jugoslávského exportu pochází ze Slovinska. Solidní startovní potenciál úspěšně zvládá transformaci ekonomiky, stavěné na zpracování a těžbě barevných kovů, kovoobráběcím, dřevařským a textilním průmyslu. Výrobky značek GORENJE, ELAN nebo ocel z Jesenice či Ljubljany nemusejí složitě hledat odbytový trh. V roce 2000 dosahuje HDP na osobu hodnoty 13.270 €. Polovina práceschopného obyvatelstva je zaměstnána ve službách, 40 % v průmyslu a 10 % v zemědělství. Nezaměstnanost dosahuje úrovně 7,1 %.

Geografická poloha země je pro rozvoj velmi příznivá. 20.251 km² je rozděleno do 9 krajů – žup, se dvěma miliony obyvateli činí hustota zalidnění 96 osob/km², urbanizace je na úrovni 49,1 %.

Město Maribor je druhým největším slovinským městem se 108.000 obyvateli. Jeho urbanistická struktura se nijak zvlášť neliší od jiných středoevropských měst. Hustě zastavěné historické jádro města je ze severní strany, na levém břehu řeky Drávy, odděleno železničním koridorem od průmyslové zóny MELJE s masokombinátem, lihovarem, továrnou HENKEL a množstvím skladovacích objektů. Jižní smíšenou zónu na pravém břehu řeky tvoří drobné výrobní podniky s uličkami bývalých dělnických kolonií, kolem vlakového nádraží a železnice se nacházejí nezastavěné pozemky patřící drahám, které historicky sloužily jako skladovací nebo manipulační plochy. Železniční koridor míří dále do jižní průmyslové zóny TEZNO s nákladovým nádražím. „TOVARNA VOZIL“, vyrábějící autobusy, kamiony a traktory značky MARBUS a TAM, je největším průmyslovým provozem v této části města. Tato základní osnova je doplněna obytnou městskou sídlištní zástavbou a koloniemi rodinných domků.

Se změnou ekonomické struktury a při narůstajícím tlaku obchodních řetězců po roce 1991 hledalo město Maribor nejvhodnější pozemky pro nová obchodní centra. Již od počátku jsou tendence hledat prostory v centru města, nikoli na volných plochách na předměstí u hlavních dopravních radiál.

První obchodní centrum, tzv. pasáž JURČIČEVA, vzniká v letech 1991–1996 a je následováno rozmístěním dalších cca 30 menších obchodů v nejbližším okolí. V roce 1993 vzniká druhé centrum s asi 50 obchody v ulici Mlinski u nového autobusového nádraží. Obě centra se záhy potýkají s velkými problémy: vysokým nájemným obchodních ploch, nízkou skladovací kapacitou, špatnou dopravní obslužností, absencí parkovacích míst, roztržitostí obchodů a služeb. Vedení města je nuceno vzniklou situaci radikálně řešit.

Urbanistickými studii byly pověřeny dvě instituce: Stanovanjski sklad MOV a Fakulta stavební a architektury Technické university v Mariboru. Již v zadávacím dokumentu byla stanovena jednoznačná kritéria:

- dostupnost (návaznost) k historickému centru města;
- bezkolizní dopravní řešení;
- řešení nedostatku parkovacích míst v centru města;

- snadné zásobování;
- maximální multifunkčnost a variabilita – provoz 24 hodin denně;
- mimo stávající obytnou zástavbu;
- vyhnout se suburbanizačním tendencím – výstavbě na okraji města.



Umístění EUROPARKU v plánu města



Podvečerní pohled z Titova mostu na hlavní vstup



Hlavní průčelí EUROPARKU s krytým vstupem



Detail řešení skleněné fasády



Detail konstrukce střešního světlíku



Parkování je vyčleněna i část střechy EUROPARKU

Pro obchodní a současně zábavní centrum o rozloze cca 9–10 ha se v zastavěné části města vždy těžko hledá vhodný pozemek. Jednou ze šancí je využití „brownfields“. Pro Maribor bylo touto šancí využití potenciálu volných ploch, původně náležejících dnes utlumené železniční dopravě. Jednou z vhodných lokalit byl pozemek na pravém břehu Drávy u křižovatky městské radiály (Titova třída), spojující jižní část města s historickým centrem, a pravobřežní radiály (Pobreška cesta), propojující západní a východní část města. Tato lokace umožňovala snadnou dostupnost automobily při zachování pěšího spojení s centrem, které je

Projektantem stavby EUROPARKU byl vybrán H. H. Brunner, vídeňský architekt s rozsáhlými zkušenostmi s navrhováním obchodních center (Krems, Graz, Lublaň, Praha, Budapešť, Wiener Neustadt atd.). Na pozemku 85.000 m² vytvořil tři až čtyřpodlažní stavbu půdorysných rozměrů 280 × 126 m s 27.800 m² pronajimatelných obchodních ploch. Dopravní dostupnost je umožněna vjezdy a výjezdy obsluženými komunikacemi ze severu a jihu, doplněnými rampami. Vnitřní dispozice objektu je řešena tak, že směrem k městu a městským tří-

dám jsou dislokovány obchodní prostory, na odvrácené straně jsou pak umístěny kapacitní patrové garáže a nekrytá stání na střeše objektu. Střeška vyšší čtyřpodlažní části je současně vyhlídkovou terasou na řeku, nábřeží a historické centrum.

Konstrukce objektu vychází z jednoduchosti a účelnosti komerčních staveb. Tvoří ji železobetonový monolitický skelet o rozponech 8,5 × 10,5 m v osmi dilatačních celcích v kombinaci s monolitickými stropními předpjatými deskami. Každý celek má své ztužující jádro obsahující vertikální komunikace. Stavba je z „uličních“ pohledových stran oplášťena izolačním a solárním sklem, podlažní garáže z jihu a východu mají fasádu z parapetních betonových pohledových panelů, ostatní plocha je vyplněna kovovými sítěmi.

Architektura obchodního a zábavního centra EUROPARKU je jednoduchá, odráží se v ní náplň a charakter obchodní stavby. Ve dne se od skel odráží silueta nedalekého centra, v noci ji vystřídá průhled do osvětlených pasáží, obchodů, restaurací a zábavních podniků.

Tím vším nijak obzvlášť nevybočuje s řady obdobných staveb. Co však zasluží



Pohled na EUROPARK přes ozeleněné nábřeží řeky Drávy



Pohled na historické centrum ze střechy EUROPARKU

významnou pozornost, je moudrá volba lokality tohoto druhu stavby v městském organismu. Ne mimo něj, ale v něm. Město účelně vyřešilo problém „brownfields“, získalo potřebné, poměrně levné prodejní prostory

a plochy včetně zábavního centra a kapacitního parkování.

EUROPARK je pro veřejnost otevřen od roku 2000.

Tento text vznikl jako součást výzkumného projektu GAČR 103/02/1375

Ing. arch. Petr Dýr