

Matjaž URŠIČ

Modernizacija prometa v obdobju industrijske urbanizacije – bogata zapuščina ali breme teženj k povečevanju mobilnosti v slovenskih mestih?

Avtomobilija
Dostopnost
Individualna/
 kolektivna
 prevozna
 sredstva
Industrializacija
Industrijska
 urbanizacija
Mobilnost
Urbanost

Avtomobilism
Accessibility
Individual/
 collective
 transport
 vehicles
Industrial
 urbanisation
Industrialisation
Mobility
Urbanity

V članku je v obliki pregleda posameznih etap industrializacije oz. industrijske urbanizacije Slovenije predstavljen razvoj ključnih transportnih sredstev in vzorcev mobilnosti, ki so jim sledili. Pregled se začne z analizo modernizacije prometa v drugi polovici devetnajstega stoletja, nadaljuje z obdobjem po prvi in drugi svetovni vojni ter konča po osamosvojitvi Slovenije – v postindustrijskem obdobju. Ključni mejniki modernizacije prometa v obdobju industrijske urbanizacije so postavitve prvih železniških povezav, električnega tramvaja v Ljubljani, uveljavitev motoriziranega prometa in prevlada avtomobila v mestnem prometu sredi šestdesetih let prejšnjega stoletja. Pri analizi modernizacije prometa smo posebno pozornost namenili dejavnikom, ki so v obdobju industrializacije najbolj prispevali k prehodu s kolektivnega javnega potniškega prometa na individualna prevozna sredstva. Pri tem smo ugotavljali, da je specifičen vzorec industrijske urbanizacije v Sloveniji še zlasti močno vplival na razvoj avtomobilije, ki je postala nepogrešljiv element v slovenskih mestih. V sklepu smo poskušali na kratko ovrednotiti obstoječe povezave med mobilnostjo in prevladujočimi oblikami prevoza v mestu ter določiti ključne normative nadaljnje modernizacije prometa.

In the form of a review of separate phases of industrialisation and industrial urbanisation in Slovenia, the article presents the development of major transport vehicles and ensuing mobility patterns. The review begins with an analysis of transport modernisation from the mid nineteenth century, continues with the periods after the two World Wars and concludes with the period after independence – the post-industrial period. The benchmarks of transport modernisation in the industrial urbanisation period are the first railway lines, the electrical tramway in Ljubljana, introduction of motorised traffic and the domination of cars in urban traffic since the late sixties of the last century. In the analysis of transport modernisation we paid special attention to factors that in the industrial phase had the most profound influence on transfer from collective, public passenger transport to individual transport modes. We established that the specific pattern of industrial urbanisation in Slovenia significantly influenced the development of automobilism, which has become an undeniable element of Slovene cities. The conclusion brings a short assessment of extant links between mobility and dominant forms of transport in cities and an attempt at defining the key norms of future transport modernisation.

1. Uvod – povečevanje mobilnosti kot pospeševanje razvoja mest

Mesta niso »stroji za prebivanje«, kot se je izrazil Le Corbusier (1925/1986), temveč so »stro-

ji« s sposobnostjo obvladovanja tokov, ki jih na najosnovnejši ravni lahko delimo na notranje oz. intramestne in zunanje oz. eksterne tokove. Notranje tokove predstavljajo gibanja ljudi, dobrin, informacij, ki krožijo med javnimi/zasebnimi prostori v mestu, medtem ko lahko zunanje tokove najpreprosteje opišemo kot interakcije med mestom in bližnjo/širšo okolico. Zgodovina mest je tesno povezana z zmožnostmi

vzdrževanja in obvladovanja teh tokov, ki določajo razvoj in kompleksnost urbane strukture.

Mumford (1969) ugotavlja, da so se prva mesta »izkristalizirala« prav zaradi zmožnosti obvladovanja tokov ljudi, dobrin in kapitala. V mestih se hitro izoblikujejo prostori menjave oz. trgovanja, nakupovanja, ki so vozlišča tokov in se prepletajo z mestom kot prostorom koncentracije družbenega presežnega proizvoda. Zgoščevanje tokov v mestih je ustvarilo temu ustrezno posebno prostorsko razporeditev, ki ohranja te pogoje. Harvey (1973: 240) ob tem ugotavlja, da če »ni geografske koncentracije družbenega presežnega proizvoda, tudi ni urbanizma«. Tam, kjer torej ni prostorov izmenjave oz. točk zgoščevanja in vozlišč, ki bi spodbujala ali vzdrževala intenzivne interne in eksterne tokove, ni diferenciacije dela, ni presežnega proizvoda, ni zadostne gostote ljudi, ki bi bili pripravljeni na menjavo, in tudi ni kompleksnejšega urbanega razvoja prostora, iz katerega bi lahko nastali prostori, ki bi vzdrževali krogotok izmenjave dobrin in kapitala.^[1]

Nastanek, širjenje in razvoj mest temeljijo v procesih spodbujanja zunanjih in notranjih tokov oz. zagotavljanju mobilnosti ljudi, ki je bila podlaga za razvoj trgovine in kapitala v mestu. V članku se bomo ukvarjali predvsem z analizo določenih vidikov gibanja oz. fizične mobilnosti ljudi v mestih in mestni regiji ter manj pozornosti posvečali drugim oblikam mobilnosti (npr. stanovanjski, socialni mobilnosti itd.). S tega vidika se bo mobilnost nanašala predvsem na zmožnost premikanja oseb med različnimi prostori in prizorišči (Handy, Niemeier, 1997), kjer potekajo dejavnosti (npr. krajem dela in bivanja, prostori potrošnje, kulture itd.).

Kako močan pomen ima mobilnost za razvoj mesta, se zrcali v razvoju servisnih mestnih služb oz. storitev, ki pomagajo pri njegovem ekonomskem razvoju in ohranjajo uveljavljene mehanizme produkcije in menjave. Administracija, policija, pobiralci davkov, komunala in podobne institucije rastejo skupaj z mestom. Čim bolj se razvija, tem bolj se diferencirajo tudi mestne službe oz. kolektivni, skupni servisi, ki jih nujno potrebuje za svoje vzdrževanje, delovanje in razvoj. V skladu s tem Castells (1977: 460) ugotavlja, da mesta niso le prostori proizvodnje dobrin, temveč na svoji najosnovnejši ravni delujejo tudi kot prostori organiziranega trošenja dobrin oz.

prostori »kolektivne potrošnje«, kar vključuje predvsem rabo različnih storitev in infrastrukture, ki jih zagotavljajo mestne oblasti za »reprodukcijo energije, znanja ter delovne sile« (1977: 460–462).^[2] Vzpostavljanje ustreznega sistema javnih prevoznih sredstev, šol, bolnišnic, trgovin ter druge infrastrukture (ceste, železniške proge, elektrifikacija, stanovanja, vodovod, telefon itd.) omogoča hitrejše in učinkovitejše delovanje mesta oz. celotnega družbenega sistema. Mesto se izoblikuje v organiziran sistem pogojev, ki omogočajo primerno mobilnost ljudi, prenos dobrin in izmenjavo informacij, kar pomeni tudi naraščanje kapitala in prostorski razvoj.

Castellsov koncept kolektivne potrošnje ponazarja, da si mestne oblasti nenehno prizadevajo oblikovati tako prostorsko ureditev, ki bi zagotavljala čim hitrejšo rast kapitala v mestu. Zato so zlasti v obdobju intenzivne industrializacije nastajale močne težnje po povečevanju mobilnosti v mestih. Večja mobilnost ljudi naj bi zagotavljala hitrejši pretok ljudi, dobrin, informacij in tako omogočila hitrejšo naraščanje kapitala v mestu.

2. Modernizacija prometa v obdobju industrijske urbanizacije – od kolektivnih prevoznih sredstev k individualizaciji prevoza

Ko govorimo o intenzivni industrializaciji oz. industrijski urbanizaciji, mislimo predvsem na procese, ki so se začeli v drugi polovici 19. stoletja in nadaljevali po prvi in drugi svetovni vojni vse do osemdesetih let 20. stoletja. Industrializacija je pomenila ogromen preobrat v razvoju mest in drugih urbanih prostorov. Sprožila je velike populacijske premike in hitro rast industrijskih mest. Ključna gonilna sila procesov spreminjanja urbanih območij je bil tovarniški sistem z ekonomijami obsega. Hitra rast tovarn, ki so za povečevanje produkcije potrebovale veliko delovne sile, je sprožila migracije proti velikim mestom in pospešila urbanizacijo (Pacione, 2001). Urbanizacija v obdobju industrializacije je pomenila koncentracijo prebivalstva, delovnih mest, stanovanj, infrastrukture in storitev, kar je zagotavljalo nemoteno delovanje industrijskih obratov. V obdobju

industrializacije so mesta prerasla veliko vasi v bližini, vpliv mesta pa se je poznal tudi na bolj oddaljenih podeželskih območjih, ki so vsaj delno občutila značilnosti mestnega življenja.

V nadaljevanju bomo podrobneje analizirali, kakšne so povezave med industrijsko urbanizacijo, modernizacijo prometa in mobilnostjo v mestih. Pri tem je treba zamejiti zgodovinske procese industrializacije od procesov modernizacije prometa in obdobja moderne, ki se je začela že z zametki razsvetljenstva v 16. in 17. stoletju. Intenzivna industrializacija se nanaša predvsem na obdobje revolucionarnih tehnoloških sprememb, napredka v znanosti, industriji, pojav novih družbenih gibanj, urbanizacijo, demografske spremembe in se jo večkrat povezuje z modernizmom kot načinom mišljenja [3] (Lash, 1990/1993: 130). Modernizacija pa se nanaša na prenos novega znanja v prakso (Dear, 2000: 96) oz. prilagajanje vsakdanjega življenja novim družbeno-produkcijskim razmeram in je značilna tudi za današnji čas. V skladu s tem bomo kot modernizacijo prometa v obdobju industrializacije oz. industrijske urbanizacije označevali vse »realizirane« spremembe in posege v prometno infrastrukturo mesta, ki so se zgodile med poznim 19. stoletjem in koncem 20. stoletja ter temeljijo v hitrih tehnoloških preskokih, zahtevah po kroženju kapitala in povečanju mobilnosti v mestu.

Veliko pozornosti bomo namenili pojasnjevanju »dialektike med modernizacijo in modernizmom« (Berman, 1988: 16) oz. kako so poskušali zagovorniki modernizma kot »vere v napredek« uresničiti vizije razvoja mesta s pomočjo tehnoloških inovacij. Kljub velikemu prizadevanju za povečevanje učinkovitosti mestnih storitev in izboljševanje kakovosti življenja v mestih so bili modernisti zgolj delno uspešni, saj so posledice hitrega odpravljanja navidezno zastarelih tehnologij in nepremišljenega uvajanja tehnoloških inovacij v mestih opazne še zdaj. Urbano mobilnost ljudi v obdobju industrializacije sta zaznamovali dve pomembnejši fazi modernizacije prometa. Prva je razvoj kolektivnih prevoznih sredstev, druga pa prevlada individualnega prevoza in zanemarjanje oz. opuščanje kolektivnih potniških prevoznih sistemov.

2.1 Razvoj kolektivnih prevoznih sredstev

Če je v predindustrijski dobi v mestu prevladoval promet pešcev in konjske vprege, so se

med industrijsko revolucijo pojavila nova prevozna sredstva, ki so omogočala večjo mobilnost ljudi in postavila temelje za razvoj industrijskega mesta. Pred industrijsko revolucijo so morali ljudje živeti blizu svojih delovnih mest, kar je spodbujalo razvoj majhnih, funkcionalno integriranih mest, ki so le redko presegla populacijo 50.000 prebivalcev (Pacione, 2001: 248). Sredi 19. stoletja je bil razvoj kolektivnih prevoznih sredstev, tj. železnic in tramvajev, ključni pogoj, ki je omogočil delitev prostorov bivanja in dela. Razvoj kolektivnih prevoznih sredstev, ki so imela možnost prevoza več ljudi v krajšem potovalnem času in na daljše razdalje, je spodbujal specializacijo rabe prostora v mestih in povečeval dostopnost prostorov, ki so bili še pred kratkim del podeželja. Mesto se je s transportnimi omrežji hitro širilo in integriralo vedno bolj oddaljene prostore.

Z vpeljavo kolektivnih prevoznih sredstev so se pojavili popolnoma novi parametri razvoja mest. Z opuščanjem omejitev o velikosti mesta, ki so veljale v predindustrijski dobi, je bila vzpostavljena medsebojna odvisnost med transportnimi tehnologijami in načrtovanjem mest. Če se je mesto želelo širiti in razvijati, je bilo od tega trenutka odvisno od zmogljivosti mestnega prometa, ki je določalo intenzivnost kroženja tokov ljudi, dobrin in kapitala. Uvajanje novih oblik transporta je zahtevalo nujno potrebne adaptacije mestnih prostorov, ki jih najbolje ponazarja rušenje starih mestnih obzidij:

»Ekonomska doktrina, znana pod imenom merkantilizem, ki je skušala v centralizirano kraljevsko oblast prenesti protekcionizem in monopolistično kontrolo srednjeveškega mesta, se je izkazala le kot preboden pojav. Nove moči so zastopale širjenje in prodor v vseh smereh – od čezoceanske kolonizacije do gradnje novih industrijskih podjetij, ki so s svojimi tehnološkimi izboljšavami enostavno prebila vse srednjeveške omejitve. Rušenje mestnih zidov je bilo tako praktično kot simbolično dejanje.« (Mumford, 1988: 414)

Potreba po urbanem širjenju in razvoju v obdobju zgodnje industrializacije se je pojavljala predvsem pri trgovcih, bankirjih in zemljiških posestnikih oz. kapitalistih, ki so primarno skrbeli za povečevanje kapitalskega donosa in poskušali šele v sekundarni fazi delovati tudi za izboljševanje življenja v mestu (Mumford, 1988). To se je poznalo

tudi na urbani strukturi mesta, ki se je pretirano širila čez meje srednjeveškega mesta in pri tem podirala vse, kar ji je prišlo na pot. Največje spremembe so se dogajale na javnih prostorih, ki so v najbolj črnem obdobju kapitalistične prevlade utrpeli največjo škodo. Kapitalizem se je v fazi nenadzorovanega širjenja izkazal kot rušilec urbanih vrednot, ki ga na poti k povečevanju dobička ne zanimajo stare kulturne in družbene institucije (npr. gledališča, rokodelske delavnice, sirotišnice itd.), ki so opravljale storitve v javno korist.

Zaradi okoliščin, v katerih so se mesta širila, ni presenetljivo, da je za obdobje zgodnje industrializacije značilno hitro slabšanje življenjskih razmer. Rast industrije in vse več prebivalstva v mestih je vodilo k poslabšanju socialnih razmer, onesnaženju prostora ter vse večjemu pomanjkanju prostora za gradnjo. Boyerjeva (1986) ugotavlja, da se je moderno urbano planiranje vzpostavilo med koncem 19. in začetkom 20. stoletja kot poskus odgovora na probleme, ki jih ustvarja industrijsko mesto. Konec 19. in začetek 20. stoletja je obdobje, ko so ljudje iskali »instinkt za izboljšanje« (1986: 3) in so ključne besede planerskega diskurza predstavljali pojmi, kot so unitarnost, kontrola, obvladovanje, napredek in harmonija. Eden izmed ključnih problemov za nove reformatorje je bilo vprašanje, kako doseči discipliniranje in regulacijo urbanih množic ter sočasno vzdrževati nadzor in urejati prostorsko rast mesta. Intenzivna industrializacija in urbanizacija sta bili označeni kot procesa, ki sprožata različne oblike socialnih patologij, zaradi česar ju je treba nadzorovati in čim bolj usmerjati.

Kolektivna prevozna sredstva, ki so v začetnih fazah industrializacije zagotavljala razvoj mesta, so v drugi fazi industrializacije po prvi svetovni vojni dobila konkurenco v motoriziranem prevozu. Železnica in tramvaj sta bila kmalu prepoznana kot nezadostni obliki prevoza, ki omejujeta razvoj mest in ju je treba nadgraditi z dodatnimi, »modernejšimi« oblikami prevoza. Te naj bi spostile zastoje in omejitve pri razvoju mesta ter omogočile zadovoljitev potreb po povečani mobilnosti. Za širjenje mesta čez dotedanja omrežja železnic in tramvajskih prog so mestne oblasti začele graditi oz. posodabljati cestno infrastrukturo, ki naj bi pospešila kroženje tokov ljudi in dobrin ter povečevala kapital v mestu.

2.2 »Antiurbanost« modernizma – prevlada individualnega motoriziranega prevoza nad kolektivnimi prevoznimi sredstvi

Pri zagovarjanju potrebe po gradnji cestne infrastrukture se je veliko urbanih reformistov, kakršen je bil novinar Charles Mulford Robinson, sklicevalo na izboljševanje kakovosti življenja v mestih. Industrijsko urbanizacijo so poimenovali kot novo »totalizacijo revščine« (Robinson v Boyer, 1986: 27) in celo kot oblika bolezni oz. »čudnega zla čezmerne urbane radodarnosti« (ibid.). Naglo slabšanje socialnih razmer je sprožilo premik pozornosti k novim prostorskim kategorijam in okoljskim standardom, ki naj bi pripomogli k »ozdravljenju« mesta. Iskanje novega prostorskega reda je usmerjeno v iskanje hitrih in učinkovitih urbanističnih rešitev, ki zahtevajo radikalna prostorska prestrukturiranja. Robinson se zato pri iskanju idealnih urbanističnih rešitev med drugim opira na Haussmannove urbanistične koncepte prenove Pariza. Pri tem zapiše: *»Razkrito je bilo, da pogosto ni boljše rešitve za saniranje predela slumov, kot da ga presekamo z veliko avtocesto, ki bo napolnjena z vozili za oskrbovanje industrije v mestu. Kot tok hladne vode, ki čisti vse, česar se dotakne na poti, ti valovi prometa prinašajo radost v mestno življenje, ki je napolnjeno z garanjem in učinkovitostjo. Ko tečejo skozi neproduktivno ali propadajoče območje, ga spodbujajo k širšim interesom in višjim ciljem.«* (Robinson v Boyer, 1986: 54)

Robinson je primer planerske mentalitete, ki je v obdobju intenzivne industrijske urbanizacije sprožila razvoj idealiziranih prostorskih načrtov in tehnicističnih postopkov brez namenjanja posebne pozornosti družbenemu kontekstu v mestu. Tako je prav naslednji korak k modernizaciji prometa oz. spodbujanje motoriziranega prevoza in razvoja cestnih prometnih infrastruktur sprožil ne le večjo zmožnost gibanja v mestu, temveč tudi pripomogel k zmanjševanju »urbanosti« v mestnem središču. Wirth (1964/2000: 98) navaja kot ključne lastnosti urbanosti bližino, gostoto in različnost. Mesta opisuje kot »velika, gosta in relativno trajna naselja družbeno heterogenih ljudi«, ki živijo »urbani način življenja« (ibid.).^[4]

Mestno središče je bilo v obdobju pred industrializacijo sinonim za prizorišče raznovrst-

nih dogodkov, ki so se zvrstili pred naključnim opazovalcem med sproščenim pohajkovanjem po mestu. Spontanost, nedoločena in svoboda gibanja so dejavnosti flanerja (*fran. flâneur*) 19. stoletja, ki ga je v imel v mislih pesnik Charles Baudelaire. V obdobju industrializacije je romantična podoba brezciljnega voajerja, ki se po mestu potika iz golega užitka ob opazovanju uličnega življenja, že dokaj redek prizor. Vzroke za zmanjševanje pomena flanerstva, ki je bilo v prejšnjih zgodovinskih obdobjih eden izmed pomembnih vidikov urbanosti, gre med drugim iskati tudi v spremenjenih vzorcih mobilnosti v mestu.

Za začetno fazo industrializacije lahko domnevamo, da je flaner še vedno navzoč element v pestrem uličnem življenju, ki je odvisno od kolektivnih prevoznih sredstev, kot sta tramvaj in železnica. Zagotavljanje mobilnosti več ljudi po ustaljenih »tirnicah« in na ključnih vozliščih v mestu je zagotavljalo tudi določeno urbano »prizoriščnost« (Hočevar, 2000: 22–27) oz. urbanost. Uvajanje motoriziranega prometa s trolejbusi in avtobusnim prevozom prav tako ni pretrgalo tradicije urbanosti v mestnem središču, ki se je začela krhati šele z naraščanjem avtomobilskega prometa. Pocenitev proizvodnje avtomobilov, ki je sledila po drugi svetovni vojni, je pomenila hiter razmah individualiziranega prevoza, ki je zmanjšal pomen kolektivnih prevoznih sredstev in odpravil klasičnega flanerja z ulic. Novi udeleženelec v mestnem dogajanju ni več »*flâneur*, temveč bolj *voyageur*« tj. »potovalec«, kot se je slikovito izrazil Thacker (2006: 175). Uporaba avtomobila omogoči posamezniku večjo prilagodljivost pri gibanju v prostoru in mu prepusti samostojno odločanje o potovalnem času, ali kot je že leta 1909 zapisal angleški pesnik Davidson, »kar vlak ukazuje, to avto odsluži«.

Mestna središča so bila do pojava avtomobila vedno najdostopnejši prostor, ki je spodbujal menjave, srečevanja, navezovanje socialnih stikov. Največja pozornost je bila zato namenjena »prometu«, ki ga ustvarjajo tokovi pešcev. Temu sta se prilagajali tudi urbana struktura mestnega središča in postavitve trgovin, prirejena pešču. Ker so trgovci zahtevali čim večjo elastičnost množičnega gibanja kupcev, so bile ustvarjene velike »peš cone«, območja za pešce, ki naj bi pospeševala kroženje in menjavo ljudi v mestnem središču. S tem ko so ulico spremenili v avtomobilsko cesto, vrnitev k flanerstvu kot po-

membnemu elementu urbanosti pred obdobjem industrializacije ni bila več mogoča.

Tokove pešcev zamenjajo tokovi avtomobilov, ki mesto razširijo, povečajo razdalje med prostori v njem in zmanjšajo socialne stike. Ulični spektakel ni več del urbanega življenja oz. je odvisen od regulacije avtomobilskega prometa. Mumford opozarja, da je bila največja napaka »... progresivnega trgovskega uma v preveliki pozornosti do tistih vrst prometa, ki so obljubljali največjo finančno korist« (Mumford, 1988: 437). Novo prometno oz. cestno omrežje naj bi pripeljalo še več obiskovalcev in povečalo »rentabilno zgoščenost v središču mesta« (prav tam), vendar je obenem povzročilo tudi razpad številnih koristnih elementov družbenega življenja. Planerji zaradi zagotavljanja cestne infrastrukture, ki naj bi omogočila boljšo dostopnost do središča, podirajo številne družbeno pomembne urbane elemente oz. funkcijsko, simbolno in zgodovinsko pomembne stavbe, ki jim stojijo na poti. Širjenje ulic, gradnja viaduktov, parkirišč, garaž, postavljanje avenij in enosmernih ulic, vse se spreminja za lažje gibanje vozil po mestu. Zmanjšanje potovalnega časa razširi mesto daleč v regijo, s čimer se poveča število prebivalcev, ki v mestnih središčih s svojimi avtomobili povzročajo vse večjo gnečo. Mestno središče polnijo avtomobili, to pa sili planerje, da posvečajo vse večjo pozornost reševanju problemov avtomobilskega prometa in pozabljajo na pomembnost družbenih funkcij, ki so prav tako nujne za obstoj mesta. »V tem smislu ta bolezen omejuje samo sebe, in to samo zato, ker v končni fazi mora uničiti organizem, ki jo hrani.« (Mumford, 1988: 436)

2.3 Mobilnost ≠ dostopnost – množična (avto)mobilnost ne povzroča množične dostopnosti do mestnih storitev

Največja spodbuda za proces avtomobilizacije so bili povojni ukrepi oz. programi razvoja infrastrukture kot podlage za hitrejšo ekonomsko rast.^[5] Pacione (2001) omenja, da je v obdobju 1950–1960 gradnja prometne infrastrukture sledila modelu »zagotavljanja dobave« (t. i. pristop *supply-fix*), medtem ko uporabnik oz. »prijaznost do uporabnika« (t. i. pristop *people-oriented*) ni bil prepoznan kot pomembna kategorija v procesih zviševanja ekonomske rasti. Povojne politike zaznamujejo predvsem težnje po povečevanju

zmogljivosti cestnih sistemov in zagotavljanju dostopnosti z individualnimi prevoznimi sredstvi. Skladno s povečevanjem zmogljivosti cestnih omrežij se je povečevalo število uporabnikov avtomobilov, kar je pomenilo velike spremembe v organizaciji vsakdanjega življenja. Naraščanje stopnje avtomobilizacije [6] je povzročilo nastanek t. i. »avtomobilije« (*automobility*) oziroma družbenih vzorcev vedénja, ki temeljijo na avtomobilskem prevozu (Urry, 1999: 1). Avtomobilija spreminja dožemanje časovno-prostorskih razsežnosti in omogoča nastajanje novih družbenih prostorov, ki zgoščujejo tokove ljudi ob določenih poteh oziroma cestah in avtocestah. Z vzponom avtomobilije se je preoblikovala civilna družba in izoblikovale nove oblike premikanja, bivanja, socializacije.[7]

Urry (1999: 12–14) ugotavlja, da je avtomobilija po eni strani sicer res »vir svobode« za uporabnika, ki mu je s tem omogočena večja prožnost gibanja, vendar je v realnosti fleksibilnost avtomobila obenem tudi »prisiljena fleksibilnost«, in sicer da razširjena, suburbanizirana mesta, ki jih avtomobilija podpira, povzročajo fragmentacijo urbanega prostora oz. naraščanje ločene rabe površin v mestu.[8] V tem kontekstu ni nujno, da množična (avto)mobilnost povzroča tudi množično dostopnost. Nove tehnologije spodbujajo »časovno-prostorsko distanciacijo« (Giddens, 1984: 171), ki omogoča ločevanje socialnih interakcij od materialne, fizične navzočnosti in hkrati povečuje razdalje med posameznimi, za uporabnika pomembnimi točkami v prostorskem sistemu. Pri tem se za uporabnika avtomobila povečuje razdalja med krajem dela in bivanja ali pa zmanjšuje dostopnost do pomembnih mestnih storitev, kot so bolnišnica, vrtec, šola itd.

Razmerje med konceptoma dostopnosti in mobilnosti je ključnega pomena za razumevanje funkcionalnosti mestnega prevoza. Dostopnost se nanaša na »število priložnosti ali prizorišč dejavnosti, ki so dostopna v določeni razdalji ali času potovanja« (Handy, Niemeier, 1997: 1175–1194), mobilnost pa na »zmožnost premikanja med različnimi prizorišči, kjer potekajo dejavnosti« (ibid.). Ko so se v obdobju po drugi svetovni vojni razdalje med prizorišči dejavnosti povečale zaradi trenda razpršene suburbanizacije, je dostopnost mestnih storitev postala bolj odvisna od uporabe individualnih prevoznih sredstev oz. avtomobilnosti. Ob tem je primerno omeniti, da gre v razmerju med avtomobilijo in

naraščanjem ločene rabe površin v mestih za dvostranski proces. Potreba po avtomobilnosti ni le posledica naraščanja ločene rabe prostorov v mestu, temveč je obenem vzrok naraščanja ločene rabe površin v njem.

Slabe plati enostransko (enodimenzionalno) razvite prometne infrastrukture se najbolj pokažejo ob nepredvidljivih, nenadnih spremembah okoliščin delovanja prometnega sistema. Že drobne spremembe lahko povzročijo zastoj celotnega mesta, ki je odvisno od izredno občutljivega in neprilagodljivega prometnega sistema. Primer neprilagodljivosti prometnega sistema, ki temelji na intenzivni uporabi avtomobila, ponazarja opis stavke cestnotransportnih delavcev [9] v Los Angelesu leta 1960 (Jacobs, 1961/1994). Ker je večina ljudi v vsakdanjem življenju uporabljala avtomobil in odklanjala uporabo kolektivnega javnega potniškega prevoza, so bile ulice Los Angelesa že na začetku stavke zamašene z avtomobili. Na posnetkih iz zraka je bilo mogoče videti grozljivo gnečo na cestah, poročila pa so nenehno govorila o pretepih med razdraženimi vozniki, ki so bili prisiljeni v večurno ali celo večdnevno čakanje.

Podobne učinke modernizacije prometa lahko razpoznamo tudi na primeru Slovenije in zlasti Ljubljane. V Ljubljani se je po drugi svetovni vojni zgodil ključni prehod od kolektivnih prevoznih sredstev na individualni oz. avtomobilski prevoz. Cestna infrastruktura omrežja in veliko uporabnikov avtomobilskega prevoza v tem kontekstu so ena izmed pomembnih zapuščin povojnega modernizma, ki se je konec šestdesetih let prejšnjega stoletja odpovedal sorazmerno dolgi tradiciji (57 let) uporabe alternativne vrste kolektivnega prevoza, tj. tramvaju v mestu.

3 Industrijska urbanizacija in modernizacija prometa v slovenskih mestih

3.1 Modernizacija prometa v obdobju pred drugo svetovno vojno

Če je bila industrializacija v ekonomsko razvitih zahodnih evropskih državah in ZDA ključna za intenzivno urbanizacijo na koncu 19. stoletja, pa je v Sloveniji potekala precej

manj intenzivno. Počasna rast industrije se je izražala tudi v počasnejšem naraščanju urbanega prebivalstva in modernizaciji prometa. Stopnja urbaniziranosti Slovenije je na prelomu stoletja leta 1900 znašala le sedemnajst odstotkov (Klemenčič, 2001: 10). Na počasno naraščanje urbanega prebivalstva je vplivala tudi slaba »urbana podlaga« (malo mest ^[10] in nizka stopnja urbaniziranosti v predindustrializacijskem obdobju), ki je zavirala boljše povezovanje procesov industrializacije in urbanizacije, kot je bilo značilno za ekonomsko razvite države v Evropi. Manj mest in mestnega prebivalstva je pomenilo ne le manjšo kritično maso podjetnikov, obrtnikov in drugih gospodarskih sektorjev, ki bi lahko sodelovali v akumulaciji kapitala oz. pripravi na industrijsko urbanizacijo, temveč tudi manjšo kritično maso uporabnikov javnega prometa, ki bi sodelovali pri modernizaciji prometa.

Novakova (1991) pojasnjuje, da je Slovenija v obdobju do druge svetovne vojne sicer izoblikovala svoje pomembne industrijske zmožnosti, vendar le kot eden izmed značilnih zgodnjih zamudnikov v industrializaciji. Procesi izoblikovanja predpogojev industrializacije se niso zgodili z akumulacijo slovenskega kapitala, ampak z investicijami tujega kapitala, ki je vlagal le v izrazito dobičkonosne panoge.^[11] Pri tem so se razvijala zgolj posamezna območja ali tako imenovane »enkavne industrializacije« (Novak, 1991: 132), medtem ko je Slovenija kot celota še naprej zaostajala pri pripravi ugodnega »terena« oziroma možnosti za intenzivno industrializacijo.

Gradnja prvega omrežja mestnega javnega prometa v Sloveniji je zaradi enklavne industrializacije stekla šele na prelomu v 20. stoletje, ko je v Ljubljani hkrati z naraščanjem števila prebivalcev rasla tudi potreba po urejenem mestnem prometu. Potres v letu 1895 je, čeprav je poškodoval velik del mesta, dokončno »sprostil« njegov razvoj in omogočil širitev ulic, razvoj prometne infrastrukture, industrije ter pospešil urbanizacijo. Ljubljana je imela leta 1850 17.256 prebivalcev, 20 let pozneje 22.770, leta 1900 pa že 33.955 (Brate, 1990: 22), kar je bila dovolj velika kritična masa potencialnih uporabnikov mestnega potniškega prometa.

Začetek električnega tramvajskega prometa v Ljubljani leta 1901 je pomenil velik korak za razvoj mesta, nekateri avtorji ga označujejo

celo kot »največji prelom v zgodovini mesta Ljubljane« (Brate, 1990: 81). V obdobju 1935–1940, ko je gradnja tramvajskega omrežja dosegla vrhunec, se je ozemlje Ljubljane precej razširilo. Mestu je bilo s tramvajskimi povezavami »priključenih« veliko okoliških krajev (npr. Moste, Vič, Šiška, Dravljje, Šentvid, Ježica, Rudnik itd.). V tem obdobju je nastala t. i. »velika Ljubljana« (prav tam), ki je štela okoli 100.000 prebivalcev. Mesto je bilo povezano z enotnim sistemom kolektivnega javnega potniškega prevoza, ki je omogočalo večjo mobilnost prebivalcev mesta in spodbujalo razvoj trgovine, industrije in socialnih ustanov. V »zlatem« obdobju razvoja Ljubljane so bili zgrajeni nova tržnica, pokopališče na Žalah, sprehajališča na Gradu, stanovanjske kolonije za delavce itd.

Sistem kolektivnega potniškega prometa, ki je pokrival večino današnje Ljubljane, ni pomenil le velike podpore za razvoj gospodarstva, temveč je bil zaradi velike pogostosti uporabe^[12] tudi ključen povezovalni element javnega življenja. Brate opisuje, da se je šele z električnim tramvajem pravzaprav začelo »ljublansko velemestno življenje« (1990: 20). Ena izmed pomembnih značilnosti je bila cenovna dostopnost. V nasprotju z železniškim prevozom, ki je tedaj poznal tri potniške razrede, in tramvajskim prevozom v nekaterih drugih mestih^[13] je ljubljanski tramvaj izenačeval socialne sloje na raven potnika, kjer so vsi uporabniki istih vozil. Velika cenovna dostopnost je prispevala k pogosti uporabi in omogočala pestro ulično življenje oz. zagotavljala urbanost v Ljubljani.

Kljub uspešnosti tramvaja v predvojnem obdobju je njegova funkcionalnost v mestnem prometu, predvsem zaradi slabega vzdrževanja in novih tehnoloških inovacij, postopno začela padati. Po drugi svetovni vojni je tramvajsko omrežje zaradi dotrajanosti tirne infrastrukture postajalo vse manj donosno. Pojavljale so se močnejše zgoščitve motoriziranega prometa, ki so povzročale zastoje in preprečevale večjo pogostost voznih intervalov v ozkih mestnih ulicah. Velik problem je bila tudi majhna potovalna hitrost, ki je dosegla največ 30 km/h. Leta 1952 je mestni svet imenoval posebno prometno komisijo, ki je ugotovila, da »tramvaj glede na urbanistično ureditev mesta ne pride več v poštev. Ogrožal naj bi naraščajoči cestni promet, ker mu je odvzemal dragocene vozne površine« (Brate, 1990: 142).

3.2 Modernizacija prometa v obdobju po drugi svetovni vojni

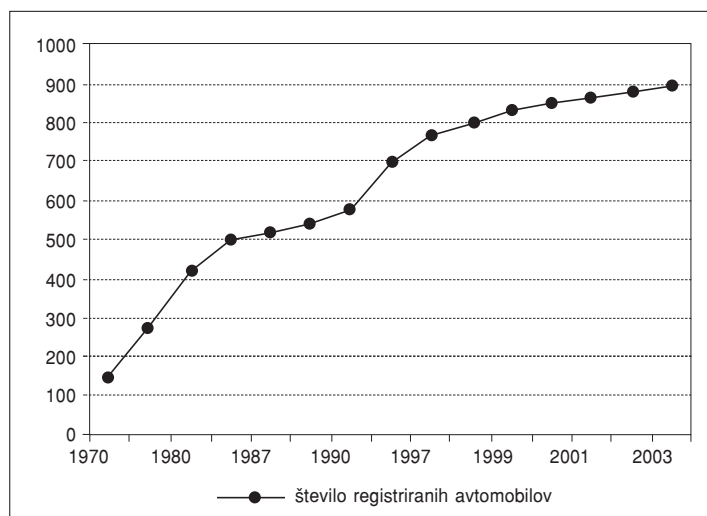
Po drugi svetovni vojni so veliki gradbeni posegi okrepili cestno infrastrukturo in pospešili povečevanje avtomobilskega prometa v Sloveniji. Kljub temu so bila do sredine šestdesetih ključna prevozna sredstva v slovenskih mestih javna in ne zasebna. Potem ko je bil tramvaj leta 1958 odpravljen, sta ga za kratek rok uspešno nadomestila najprej trolejbus in nato avtobus. Zlasti avtobusi so takoj po drugi svetovni vojni pa vse do sredine osemdesetih let 20. stoletja igrali vlogo pomembnega javnega prevoznika.^[14] Ključni prelom v mestnem prometu se je zgodil konec osemdesetih, kar lahko pojasnujemo predvsem s povečevanjem števila avtomobilov oziroma padanjem cen in stroškov, ki so povezani z nakupom in vzdrževanjem avtomobila. Pred tem obdobjem je bilo registriranih avtomobilov občutno manj (graf 1).

Kriza kolektivnega javnega potniškega prevoza, ki je dosegla vrhunec v obdobju po letu 2000, je delno rezultat naraščanja števila avtomobilov, delno pa je k propadu omrežij kolektivnega javnega prevoza pripomogel tudi splet zgodovinskih okoliščin oz. specifične značilnosti slovenske urbanizacije po drugi svetovni vojni. V večini ekonomsko razvitih držav je v obdobju po drugi svetovni vojni prevladoval trend metropolizacije, za katero sta značilni koncentracija prebivalstva in ekonomskih dejavnosti v glavnih mestih ter hitra širitev urbanih območij. V Sloveniji je bil dosti manj izrazit, nadomestil pa ga je (delno politično usmerjen) koncept policentričnega urbanega razvoja in industrializacije podeželja. Procesom zmanjševanja kmetijske dejavnosti (deagrarnizaciji) ni sledil ustrezen proces intenzivne urbanizacije na območjih večjih slovenskih mest. Kljub začetnim procesom socialistične modernizacije (veliki načrti, gradnja večjih urbanih projektov, blokovskih naselij in tako dalje) ni slovenski prostorski sistem nikoli dosegel stopnje visoke urbanizacije,^[15] temveč je obdobju kratkotrajnega povečanja koncentracije ljudi in kapitala na urbaniziranih območjih sledilo zaviranje rasti urbanega prebivalstva.

V Sloveniji so se po drugi svetovni vojni sicer zgodile spremembe v načinu zaposlitve prebivalstva in širjenja urbanih območij, vendar ob tem (delno tudi zaradi neuresničene metropolizacije) ni prišlo do obsežnejšega urba-

niziranja, ki označuje razširitev družbenih in vedenskih značilnosti urbanega življenja na prebivalstvo. Pomembna skupina prebivalcev, ki se ni preselila v mesta, so bili tako imenovani polkmetje in polobrtniki, ki so del svojega delovnega časa preživeli v industrijskih obratih, del pa na kmetiji ali v obrti. V Sloveniji je, čeprav je spadala med ekonomsko najrazvitejše dele bivše Jugoslavije, urbana populacija v mestih naraščala počasneje kot v nekaterih drugih jugoslovanskih republikah (npr. Bosni in Hercegovini, Makedoniji, Hrvaški), večina prebivalstva pa je tudi po obdobju intenzivne industrializacije zadržala določen odpor do selitev in življenja na gosto naseljenih urbanih območjih.

Podurbaniziranemu in razpršenemu poselitvenemu vzorcu Slovenije se je najbolje prilagodil avtomobilski prevoz, ki zagotavlja dostopnost tudi do najmanjših in najbolj odročnih naselij v prostorskem sistemu. Ob tem seveda ne moremo prezreti nekaterih negativnih učinkov, ki jih povzročata taka prometna ureditev. Izoblikovanje prometnega omrežja, ki ima malo potnikov v javnem prometu in temelji pretežno na avtomobilskem prevozu, pospešuje trend razpršene suburbanizacije prebivalstva^[16] in ekonomskih subjektov, kar vpliva predvsem na razvoj mestnih središč in lokalnih obmestnih krajev. Ta se kaže v zmanjševanju števila obiskovalcev oz. preusmerjanju tokov avtomobilskih uporabnikov iz mestnega središča in okoliških krajev na mestno obrobje, v t. i. »robna mesta« (Garreau, 1991), kot je nakupovalno središče BTC. Primer Ljubljane



Graf 1: Število registriranih osebnih avtomobilov v tisoč (1970–2003)
Vir: (1990, 1995, 2000, 2003). Statistični letopisi 1990, 1995, 2000, 2003. Ljubljana, Zavod Republike Slovenije za statistiko.

kaže, da je avtomobilizacija popolnoma spremenila mobilnostne vzorce veliko uporabnikov trgovskih in zabavnih storitev.

3.3 Breme povečane (avto)mobilitnosti v slovenskih mestih – primer Ljubljane

V Ljubljani je bilo leta 1999 registriranih 146.188 motornih vozil, od tega 125.105 osebnih vozil (Statistični letopis Ljubljane, 2000). Rezultati javnomnenjske ankete Precej kritično o prometu (Ninamedia, 2000) prikazujejo, da le okoli 30 odstotkov prebivalcev mesta Ljubljana uporablja avtobusne povezave (16 odstotkov anketiranih redno, 14 odstotkov pa jih je izjavilo, da pogosto uporabljajo avtobusni javni promet), na delo pa se jih z avtobusi Ljubljanskega potniškega prevoza vozi le 18 odstotkov (Štravs, 2000). Število avtomobilov (številka vključuje dnevne migrante in prebivalce, ki se vozijo na delovno mesto v Ljubljano) v mestu se giblje med 130.000 in 140.000 na dan. Po Ljubljani se v enem avtu povprečno vozi le 1,3 državljana, kar nakazuje na izredno neekonomično izrabo prevoznih sredstev in veliko ekološko obremenitev za mesto. Dunaj ima za primerjavo en avtomobil na tri prebivalce, Ljubljana pa enega na 2,1 prebivalca (Mičić, 2000). Razmerje med javnim in zasebnim prometom v prestolnici je tako 20 proti 80 za osebna prevozna sredstva (v evropskih urbanih središčih je razmerje med individualnim in javnim prometom približno izenačeno – 50:50 (Štravs, 2000: 45)).^[17]



Slika 1: Vizija ureditve tramvajskega javnega prometa v Ljubljani (Dalmatinova ulica)

Vir: (2002) Lej ga, tramvaj! Oddelek za urbanizem Mestne občine Ljubljana. Na: <http://www.renderspace.si/index.php?get=34&task=Multimedija&id=72&active=15> (15. 11. 2006)

Prostorski sistem s pomanjkljivo razvitimi storitvami javnega prevoza ima manj prožno časovno-prostorsko omrežje, ki posamezniku ne dovoljuje velike raznolikosti v gibanju po prostoru. Zaradi omejenih možnosti gibanja oz. slabših storitev javnega potniškega prevoza je manjša diverzifikacija mobilnostnih vzorcev, ki bi spodbujali ekonomske dejavnosti v terciarnem in kvartarnem sektorju. Pannoge, kot so trgovina, gostinstvo, informacijske storitve, javne službe, kulturna ponudba, so močno odvisne od možnosti, ki jih ponujajo različna omrežja javnega prevoza. Tem večja je prožnost omrežij oziroma razvitost prometne infrastrukture, večja je ponudba mesta kot celote in boljša je podlaga za ekonomski razvoj. Prožnost omrežja je določena z raznolikostjo oziroma raztegljivostjo »časovno-prostorskih geografij« (Hägerstrand, 1975) posameznika, ki izhaja iz razvitosti prevoznih storitev. Razvitejša je ponudba prevoznih storitev, večja je raztegljivost časovno-prostorskih geografij posameznikov in večja je dostopnost ponudbe v mestu.

V večini velikih razvitih sodobnih evropskih mest poteka v zadnjem obdobju oster boj med mestnim središčem in obrobniimi predeli, ki resno tekmujejo za prevlado v množici obiskovalcev. Velika nakupovalna središča na obrobjih mest se zelo hitro in učinkovito prilagajajo spremembam v vsakdanjih navadah kupcev. Pri tem se opirajo na (avto)mobilitnostne vzorce, ki so se izoblikovali kot posledica modernističnega razmišljanja o razvoju mesta (na razpolago imajo veliko prostora za parkirišča, locirana so v bližini infrastrukturnih vozlišč itd.). Mestno središče v nasprotju z nakupovalnimi središči na obrobju ne more prilagajati svoje spomeniško zaščitene zgodovinske strukture vsakdanjim potrebam »avtomobilskih uporabnikov«, temveč potrebuje dobro razvit javni potniški promet, ki omogoča večjo prožnost posameznikovih mobilnostnih omrežij (slika 1).

Mestno središče ima drugačne prednosti, ki jih lahko iščemo predvsem v bogatejšem ambientalnem (estetskem) kontekstu, ki se povezuje s posameznikovimi identitetnimi reprezentacijami mesta. Mestno središče je zaradi svoje unikatne ambientalne postavitve, ki se je skonstruirala skozi zgodovino, nekakšen statusni simbol mesta. Ta estetska odlika pa glede na današnje razmere in potrebe posameznikov ni dovolj za privabljanje širših množic, zato mestno središče ne more

preživeti brez velikega finančnega vlaganja v razvoj boljših storitev javnega potniškega prevoza, ki bi poleg avtomobilskega prevoza ponudil privlačne alternativne možnosti dostopa do mestnega središča.

4 Sklep – neizkoriščeni potenciali moderne in prehod v »pozno moderno«

Če je bilo moderno razmišljanje o mestih s poudarjanjem čim večje učinkovitosti, funkcionalnosti prometa (odprava tramvaja, poudarek na motorizaciji) antiurbano oz. antiurbano, je današnje, tj. postmoderno razmišljanje o mestu poskus združevanja premodernega in modernega razmišljanja. S poudarjanjem vloge pešca, ki ima dober dostop do sredstev javnega prevoza, se osredotoči na tokove ljudi, ki se gibljejo skozi mesto brez uporabe avtomobilskega prevoza. Skladno s tem torej ne moremo govoriti o zmanjševanju gostote prometa v mestu, temveč omejevanju določenih vrst prometa, tj. avtomobilskega, in hkratnem spodbujanju javnega prometa in »prometa pešcev« v mestu. Optimalni mobilnostni vzorci, ki povečujejo dostopnost v prostoru za čim bolj heterogene skupine ljudi, so postali ključni normativi postmodernega prostorskega načrtovanja, ki je usmerjeno v ohranjanje urbanosti in dobre kakovosti bivanja v mestu.

Postmoderni normativi prostorskega načrtovanja so za zdaj v Sloveniji nedosegljiv cilj. Prostorski načrtovalci se pri posegih v mestu še vedno raje zatekajo k modernemu razmišljanju o delovanju mesta. Lahkomiselno omejevanje avtomobilskega prometa, ki je trenutno temeljno prevozno sredstvo, na katerem deluje mesto, brez posvečanja pozornosti alternativnim možnostim javnega prevoza, je tipično moderen, tj. idealiziran in radikalno utopičen način reševanja problemov brez detajlne analize posledic za razvoj mesta in mestne regije. Zmanjšanje intenzivnosti uporabe primarnih prevoznih sredstev brez možnosti uporabe »nadomestnih« prevoznih sredstev lahko pomeni tudi omejevanje dostopa ljudi, dobrin, informacij in kapitala v mesto. V tem primeru bi ukrepi, kot so pretirano širjenje con za pešce, urejanje enosmernega avtomobilskega prometa, viša-

nje parkirnin in drugi predlogi, ki poudarjajo le pomen tokov pešcev v mestnem središču, delovali kontraproduktivno in omejevali razvoj mesta.

Jakhel (1979) omenja, da je bil eden izmed najpogostejših poskusov oživljanja mestnega središča v šestdesetih in sedemdesetih letih 20. stoletja urejanje območij za pešce, ki naj bi pospešila razvoj urbanosti v mestnem središču. Območja za pešce so bila le delno uspešna, saj so načrtovalci s postavljanjem »neprometnih« območij v občutljive mestne predele (prometna vozlišča in parkirišča) postavljali tudi ovire za dostop več avtomobilov in veliko voznikov odvrnili od obiskovanja mestnih središč. Ker je celoten prostorski sistem Slovenije močno odvisen od avtomobilskega prometa, bi pretirano oviranje avtomobilskega dostopa brez hkratnega zagotavljanja dobrih storitev javnega potniškega prevoza pomenilo zmanjšanje privlačnosti mesta za obiskovalce in prebivalce. Tokovi pešcev in ustrezni servisi javnega prevoza sta dve plati istega kovanca, ki sta neločljivo povezani in temelj za nadaljnje razvijanje urbanosti v mestnem središču Ljubljane.

Zaradi močne zakoreninjenosti prostorskih načrtovalcev v modernizmu bi bilo morda bolje kot o možnostih »postmodernega preskoka« v prostorskem načrtovanju govoriti o možnostih prehoda iz moderne v »pozno moderno« (Giddens, 1990: 109–144). Avtorji, kot je Giddens, menijo, da moderna še zdaleč ni izčrpala vsega emancipatoričnega potenciala, ki ga je treba znova poudariti in okrepiti. Pozna moderna je poskus revidentacije, pri čemer se poskuša ohraniti pozitivne in izločiti negativne lastnosti modernizma. Ideja pozne moderne, ki teži k ohranjanju »vere v napredek« in potrebe po nenehnem izboljševanju kakovosti bivanja v mestih, je precej sorodna konceptu »dialektičnega utopizma« (Harvey, 2000: 173–183). Dialektični utopizem je po Harveyju edini način prostorskega načrtovanja, ki lahko v pogojih fleksibilne akumulacije kapitala uspešno obvladuje probleme, ki izvirajo iz neenake razporeditve ekonomskih virov na urbanih območjih.

Bistvo dialektičnega utopizma je v odpovedi točno določenih utopičnih ciljev načrtovanja in v prehodu na utopizem, ki je »mišljen kot proces in ne končna materializirana prostorska forma« (2000: 173). Harvey opozarja, da

je doslej še vsak radikalno utopičen projekt, ki je imel visoko zastavljene cilje, propadel na poti do uresničitve ali pa se izgubil v nenehnem preoblikovanju bistvenih ciljev. Utopični cilji prostorskega načrtovanja se prepogosto izpridijo zaradi kompromisov, ki jih morajo sklepati s ključnimi akterji,^[18] ki imajo pomembne vloge v družbi. Materializirane prostorske utopije se morajo zato ves čas pogajati z »lastnostmi prostorov in prostorskimi geografijami« (2000: 180), ki obvladujejo prostor. Zaradi nenehnih pogajanj glede prostorskega razvoja je treba oblikovati dialektični utopizem, ki je izrecno »časovnoprostorski« (2000: 182), tj. združuje čas in prostor v enoten paket in ju ne ločuje na dve različni enoti, kot je bilo to značilno za klasične (modernistične) utopije. Ob poskusih realizacije klasične utopije je čas vedno potekal linearno (meril se je v oddaljenosti do cilja), medtem ko je čas v konceptu dialektičnega utopizma postavljen ciklično in se nenehno usklajuje (koordinira) s situacijo v prostoru.

Prostorsko načrtovanje je zato treba v izhodiščih obravnavati kot utopizem malih korakov, torej kot »poskus, ki dejansko ne more uspeli, vendar kljub temu ostaja konstitutivni element načrtovanja« (Kos, 2002: 29). Utopizem malih korakov omogoča poigravanje in fantaziranje, ki ju okostenela formalna racionalnost vse bolj odrija na rob. V okoliščinah, kjer zaradi naraščajoče intenzivnosti tokov ljudi, informacij, dobrin in kapitala nastajajo hitre in večkrat kaotične prostorske spremembe, so utopične razsežnosti prostorskega načrtovanja nujno potrebne »vaje v slogu«, ki nakazujejo smeri reševanja aktualnih problemov v mestu. Glede na vse večjo legitimizacijsko krizo v planiranju se zdi, da je »funkcionalnost utopičnega razmišljanja« (Wallerstein, 1999) velik potencial, ki se skriva prav v zmožnostih aktivacije družbenokritičnega potenciala v javnosti in ponujanju podpore zagovornikom javnega interesa.

Dr. Matjaž Uršič, univ. dipl. soc., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana
e-pošta: matjaz.ursic2@guest.arnes.si

Opombe

[1] Izmenjava zasebne lastnine – blaga je šele v mestu dobila posebno moč in privlačnost, ki je drugačna od naravne in organske navezanosti ljudi na zemljo oz. zemljiško lastnino. »Ločitev mesta od vasi lahko pojmuje tudi kot ločitev kapitala in

zemljiške posesti, kot začetek eksistence in razvoja kapitala, neodvisnega od zemljiške lastnine, ki ima svoj temelj samo v delu in izmenjavi« (Wittfogel v Jakhel, 1979: 95).

- [2] Castells misli z reprodukcijo delovne energije, znanja in delovne sile predvsem na ohranjanje produkcijskega sistema, ki prinaša ekonomske koristi. Gre torej za ohranjanje produkcijskih razmerij, s katerimi se povečuje ekonomski kapital v mestu.
- [3] Berman (1988) z modernizmom označuje diskusijo o spremembah pogledov, stališč in vrednot, ki spremljajo modernizacijo, medtem ko Lash (1990/1993: 130–145) modernizem kot način razmišljanja naveže na pojme instrumentalne racionalnosti, antiracionalnosti in substantivne racionalnosti.
- [4] Vprašanje urbanosti zadeva prostor kot družbeno dimenzijo in zajema emocije, naključnost in možnost, kompleksnost in različnost, soobstoj protislovij na istem prostoru. Urbanosti ne moremo objektivizirati in o njej lahko razpravljamo le po posameznih fragmentih. Ulični spektakel, s katerim opisujemo urbanost v tem članku, je zato le eden izmed možnih opisov urbanosti.
- [5] Eden bolj eklatantnih primerov je Federal Highway Act v ZDA, ki je nastal leta 1956 v ZDA. Veliko avtorjev (npr. Jacobs (1994/1961)) opisuje, da je državni akt sicer pospešil gradnjo avtocest in s tem dal spodbudo za ekonomski razvoj, vendar je ob tem sprožil tudi največje procese suburbanizacije in degradacije okolja v zgodovini ZDA.
- [6] Stopnja avtomobilizacije se računa na podlagi razmerja med številom prebivalcev in povečanjem števila avtomobilov glede na zadnje in prejšnje leto.
- [7] Urry (1999) zahodne civilne družbe zaradi odvisnosti od avtomobilskega prevoza celo poimenuje »družbe avtomobilije« (ibid.).
- [8] Za izrecno ločevanje funkcij prostorov na velikih površinah se je zlasti v Severni Ameriki uveljavil izraz »coning« (Pacione, 2001), ki označuje sistem regulacije uporabe zemljišč.
- [9] Seveda obstaja še veliko drugih dejavnikov, ki lahko nenadno ohromijo enostransko razvit prometni sistem (npr. naftna kriza in skokovito naraščanje cene naftnih derivatov).
- [10] Na slovenskem ozemlju je oblast med obema vojnama priznala le enaintrideset mest (Lah 1999: 14).
- [11] Pomembni in dobičkonosni panogi sta bili tudi železnica (povezava Dunaj–Trst prek slovenskega ozemlja) in javni prevoz v mestih, saj je bil električni tramvaj v Ljubljani večino svojega obstoja v lasti tujih podjetij (Siemens & Halcke, Siemens – Schuckert (ibid.)).
- [12] Že v prvem letu obratovanja 1901 je imel tramvaj več kot 330.000 potnikov, leta 1930 je število naraslo na 5.447.700, leta 1932 pa kar na 6.786.940.
- [13] Npr. tramvaj v Dubrovniku je imel dva razreda (prvega za višje in drugega za nižje socialne sloje).
- [14] Še leta 1985 so slovenski linijski avtobusni prevozniki s približno 3369 avtobusi prepeljali okoli 307 milijonov potnikov (Stamejčič, Stergar, 2004: 1), pet let pozneje, leta 1990, se je število prepeljanih pot-

- nikov zmanjšalo na 280 milijonov, leta 1995 na 121 in v letu 2002 na 58 milijonov (graf 1). V obdobju 1985–2002 se je število avtobusov prepolovilo na 1769, število avtobusnih potnikov pa se je zmanjšalo za kar 84 odstotkov (ibid.).
- [15] Odstotek urbane populacije v Sloveniji znaša približno petinpetdeset odstotkov, medtem ko je odstotek populacije v nekaterih državah zahodne (npr. Belgija (približno sedemindeset odstotkov), Nemčija (šestindeset odstotkov), Velika Britanija, Nizozemska (med devetdeset in triindeset odstotkov) in vzhodne Evrope (npr. Češka (približno štiriinšestdeset odstotkov), Slovaška (devetinšestdeset odstotkov), Poljska (enainšestdeset odstotkov) precej višji (za podrobnosti glej Klemenčič, 2001, Pacione, 2001, UN, 1996).
- [16] Prostorski sistem Slovenije postaja vse bolj odvisen od avtomobilskega prometa, kar pomeni večjo navezanost prebivalcev na zasebni prevoz in posledično tudi prilagajanje sistema poselitve novim prevladujočim oblikam prevoza. Pri tem se povečujejo območja razpršene gradnje z majhno gostoto prebivalstva v okolici priključkov na avtocestno omrežje (za več glej Bačnar, 2002).
- [17] Več o tem glej v Uršič, 2003.
- [18] Kompromis s ključnimi akterji v družbi, ki jih predstavljajo različne (ekonomske, politične) interesne skupine, je po svoje paradoksalen, saj se poskuša ravno z utopičnimi projekti omejiti njihovo moč, ki je predstavljena kot ovira za prostorski razvoj.
- Viri in literatura**
- (1995) *World Urbanization Prospects: The 1994 Revision*. New York, United Nations.
- (2000) *Precej kritično o prometu*. Ljubljana, Niname-dia.
- Báčnar, D. (2002) »Simulacija razvoja v prostoru zaradi vpliva graditve avtoceste.« *Urbani izziv*, let. 13 (št. 1), str. 90–94.
- Berman, M. (1988) *All That Is Solid Melts Into Air*. New York, Penguin Books.
- Boyer, M. C. (1983, 2001) *Dreaming the rational city: the myth of American city planning*. Cambridge, Mass.; London, MIT.
- Brate, T. (1990) *Ljubljanski tramvaj: 1901–1958*. Ljubljana, Državna založba Slovenije.
- Castells, M. (1977) *The Urban Question – A Marxist Approach*. London, Arnold.
- Davidson, J. (1909) *Fleet Street and Other Poems*. London: Grant Richards.
- Dear, M. J. (2000) *The Postmodern Urban Condition*. Oxford, Malden, Blackwell.
- Garreau, J. (1991) *Edge City – Life on the New Frontier*. New York, Doubleday.
- Giddens, A. (1984) *The Constitution of Society – Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge, Polity Press.
- Giddens, A. (1990) *The Consequences of Modernity*. Stanford, Stanford University Press.
- Handy, S. in Niemeier, D. (1997) »Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives«. *Environment and Planning*, let. 29, str. 1175–1194.
- Harvey, D. (1973) *Social Justice and the City*. London, Arnold.
- Harvey, D. (2000) *Spaces of hope*. Berkeley, University of California Press.
- Hočevár, M. (2000) *Novi urbani trendi; Prizorišča v mestih – omrežja med mesti*. Ljubljana, Znanstvena knjižnica.
- Hågestrand, T. (1975) Space-time and Human Conditions. V: *Dynamic Allocation of Urban Space*. A. Karlquist, Hansen, L. in Snickars, F. (ur.). Farnborough, Saxon House, str. 3–12.
- Jacobs, J. (1961/1994) *The Death and Life of Great American Cities*. St. Ives, Penguin Books Ltd.
- Jakhel, R. (1979) *Iluzija in resničnost urbanih središč – Prispevek h kritiki urbanistične ideologije*. Ljubljana, Cankarjeva založba.
- Klemenčič, V. (2001) Process of Deagrarianization and Urbanization of Slovene Rural Areas. V: *Rural Areas at the Millenium Shift – Challenges and Problems*. M. Klemenčič (ur.). Ljubljana, Department of Geography, Faculty of Arts, University of Ljubljana, str. 7–17.
- Kos, D. (2002) *Praktična sociologija za načrtovalce in urejevalce prostora*. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede.
- Lah, A. (1999) Mesta so zgodovina in prihodnost. V: *Mesta in urbanizacija*. Ljubljana, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, str. 12–15.
- Lash, S. (1990/1993) *Sociologija postmodernizma*. Ljubljana, Znanstveno in publicistično središče.
- Le Corbusier, J. C. (1925/1986) *Towards a new architecture*. New York, Dover Publications.
- Mumford, L. (1969) *Mesto v zgodovini – 1. del*. Ljubljana, Državna založba Slovenije.
- Mumford, L. (1988) *Grad u historiji*. Zagreb, Naprijed.
- Novak, M. (2004) *Omrežja Socialne opore prebivalstva Slovenije*. Ljubljana, Inštitut Republike Slovenije za socialno varstvo.
- Pacione, M. (2001) *Urban Geography – A Global Perspective*. New York, London, Routledge.
- Roszak, T. (1981) *Person/Planet – The Creative Disintegration of Industrial Society*. New York, Doubleday.
- Stamejčič, D. in Stergar, A. (2004) »Izumiranje panoge – prevozi z avtobusi.« *Delo* (1.3.2004), str. 1.
- Štravs, S. (2000) »Preureditev prometnega režima v Ljubljani.« *Ljubljana – Glasilo mestne občine Ljubljana*, let. 4, str. 45, 46.
- Thacker, A. (2006) »Traffic, gender, modernism.« *The Sociological Review*, let. 54 (št. 1), str. 175–189.
- Urry, J. (1999) *Automobility, Car Culture and Weightless Travel*. Na: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc008ju.html> (10. 11. 2003).
- Uršič, M. (2003) *Urbani prostori potrošnje*. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede.
- Wallerstein, I. M. (1999) *Utopistike ali Izbira zgodovinskih možnosti 21. stoletja / Dediščina sociologije: objuba družbenih ved*. Ljubljana, Založba I*cf.
- Wirth, L. (1938, 2000) »Urbanism as a Way of Life«. V: *The City Reader – Second Edition*. Le Gates, R. T. in Stout, F. (ur.). New York, London, Routledge, str. 97–105.