

Mojca ŠAŠEK DIVJAK

Urbanistično načrtovanje v okviru regionalnega mesta – po koronakrizi

Zaradi epidemije in ukrepov, ki preprečujejo gibanje, se vse več ljudi zanima za življenje v primestnem prostoru. To je deloma posledica tega, da je veliko ljudi delalo in se učilo od doma. Želeli so imeti več notranjega bivalnega prostora in več stika z zunanostjo: na balkonih, terasah ali hišnih vrtovih. Kot posledica naštetih sprememb v času »korone« (spremenjen način življenja in dela, prometne navade) se pojavlja pospešena suburbanizacija z nižjo gostoto poselitve, vezana predvsem na osebni avtomobilski promet. Ker se želimo izogniti preveliki razpršenosti poselitve, predlagamo model regionalnega mesta

z manjšimi zgostitvenimi središči, ki so vezan na javni prevoz. Model je ustrezen za širjenje predmestne poselitve, posebno pa za zgostitev pozidave v območjih nižjih gostot enodružinskih hiš, ki so glavni del predmestnih površin. Kot primera sta predstavljena Ljubljanska urbana regija in širše območje mesta Koper.

Ključne besede: urbanistično načrtovanje po koroni, regionalno mesto, decentralizirani zgostitveni model, zgostitveno središče

1 Uvod

Kot urbaniste nas zanima, kaj bo drugače po koronakrizi, kako se bodo spremenili cilji in usmeritve prostorskega načrtovanja, tudi kakšni bodo novi ustrezni urbani vzorci. Pojavljajo se drugačni pogledi na življenje v mestu, na način bivanja in dela v njem. Pandemija covid-19 je privedla do številnih previdnostnih ukrepov, kot so karantene, socialna distanca in zapore v regijah ali državah po vsem svetu. V Sloveniji se je v času epidemije življenjski slog precej spremenil, predvsem zaradi različnih ukrepov, omejitev gibanja (med regijami in nekaj časa celo med občinami), policijske ure itd. Glede na možnost okužbe s koronavirusom smo dobili priporočila, kako se ji izogibati (slika 1).

Po navodilih je bilo dovolj varno ostati doma, sprehajati se na prostem, teči ali kolesariti. Kot srednje nevarne dejavnosti so bile navedene obisk zdravnika, frizerja, delo v pisarni, obisk restavracije itd. Visoka možnost okužbe pa naj bi veljala za te dejavnosti v zaprtih prostorih z več udeleženci: potovanja z javnim prevozom in letali, ogled predstav kina ali gledališča, udeležba zabav in drugo. Pod osebna priporočila spadajo nošenje maske, upoštevanje medsebojne razdalje, izogibanje gneči, predvsem pa cepljenje.

Glede na vse našete omejitve in priporočila se sprašujemo, kako na novo organizirati mesto z zasebnimi, poljavnimi in

javnimi prostori, da bodo ti dovolj varni pred okužbami, kljub temu pa doseči ustrezno mobilnost. Razmišljamo o primerni gostoti prebivalstva, o delu na daljavo, dostopnosti zelenih površin itd. Tudi po svetu se s temi vprašanji ukvarja kar nekaj strokovnjakov – načrtovalcev, urbanistov in arhitektov, ki raziskujejo in pišejo o urbanih in družbeno-prostorskih posledicah covid-19. Naj omenim le nekatere: Patrick Condon, Ashraf M. Salama, Emily Badger, Patricia Viel in Mary Haverland.

2 Vplivi covid-19 na evropski stanovanjski trg

Vplivi pandemije so bili opazni tudi na stanovanjskem trgu, kot je razvidno iz letošnje raziskave RE/MAX evropskega nepremičninskega trga iz podatkov mreže evropskih nepremičninskih agencij RE/MAX, ki deluje tudi v Sloveniji (internet 2). Poudarki iz njihovega Evropskega stanovanjskega poročila za prvi del leta 2021 so:

- opazna rast cen nepremičnin,
- želja po spremembi življenjskega sloga oziroma stanovanja,
- selitev na podeželje kot glavni trend med pandemijo covid-19.

Možnost okužbe z novim koronavirusom	
PODATKI covid19reopen.com	
zelo majhna	majhna/srednja
 Ostati doma sam ali s člani gospodinjstva	 Športno udejstvovanje, kjer je mogoče ohraniti razdaljo
 Sprehodi na prostem s hišnimi ljubljenci ali brez njih	 Nakupovanje živil
 Prevzem hrane s sabo, kave ali živil iz trgovine	 Nakupovanje v trgovinah na drobno
 Tek ali kolesarjenje sam ali z drugo osebo	
 Piknik na prostem ali obroki na verandi s člani drugih gospodinjstev in na fizični razdalji	
srednja	srednja/visoka
 Obisk urgence	 Vadba v telovadnicah
 Obisk osebnega zdravnika	 Frizerski/pedikerski saloni in bričci
 Obisk zobozdravnika	 Delo v pisarni
 Vožnja s taksijem ali deljenim prevozom	 Restavracija ali kavarna v zaprtem prostoru
 Obisk muzeja	
 Obroki v restavraciji na prostem	
visoka	
 Zabava v zaprtem prostoru	 Kontaktne športi
 Potovanje z letalom	 Javni prevoz vlak ali avtobus
 Koncerti	 Verski obredi
 Kino ali gledališče	 Obisk športnih dogodkov
 Barji in nočni klubi	

Slika 1: Možnost okužbe z novim koronavirusom (vir: internet 1)

V raziskavi RE/MAX so ugotovili dve glavni želji kupcev, ki sta povezani s covidom-19: da bi imeli več prostora v svojih domovih in bivali bližje naravi. Zato kupci pogosto iščejo večje nepremičnine na podeželju. V agenciji predvidevajo, da se bo ta trend nadaljeval skozi vse leto 2021 in še naprej. Največ tržne dejavnosti na evropski ravni glede bivanja se opaža pri

stanovanjih in enodružinskih hišah, večje povpraševanje je tudi po počitniških nepremičninah.

2.1 Selitev iz mesta

Kot kaže evropska raziskava stanovanjskih nepremičnin, se je dobra tretjina Evropejcev v času pandemije začela zanimati za nakup ali prodajo nepremičnine. Kar 50 % kupcev RE/MAX, ki se selijo v novi dom, je novo nepremičnino našlo na podeželju. Raziskava kaže, da je 37 % anketiranih Evropejcev od marca 2020 razmišljalo o tem, da bi se preselili iz mesta (največ v Avstriji, Italiji in na Finskem). To je deloma posledica tega, da je veliko ljudi delalo od doma, tudi otroci in študenti so se učili na daljavo od doma, zaradi česar so bile družine večino dneva doma. Zato so želeli več notranjega bivalnega prostora, tudi možnosti za vzpostavitev domače pisarne ter več stika z zunanostjo in svežim zrakom: na balkonih, terasah, v atrijih ali na hišnih vrtovih.

2.2 Bivalni standard

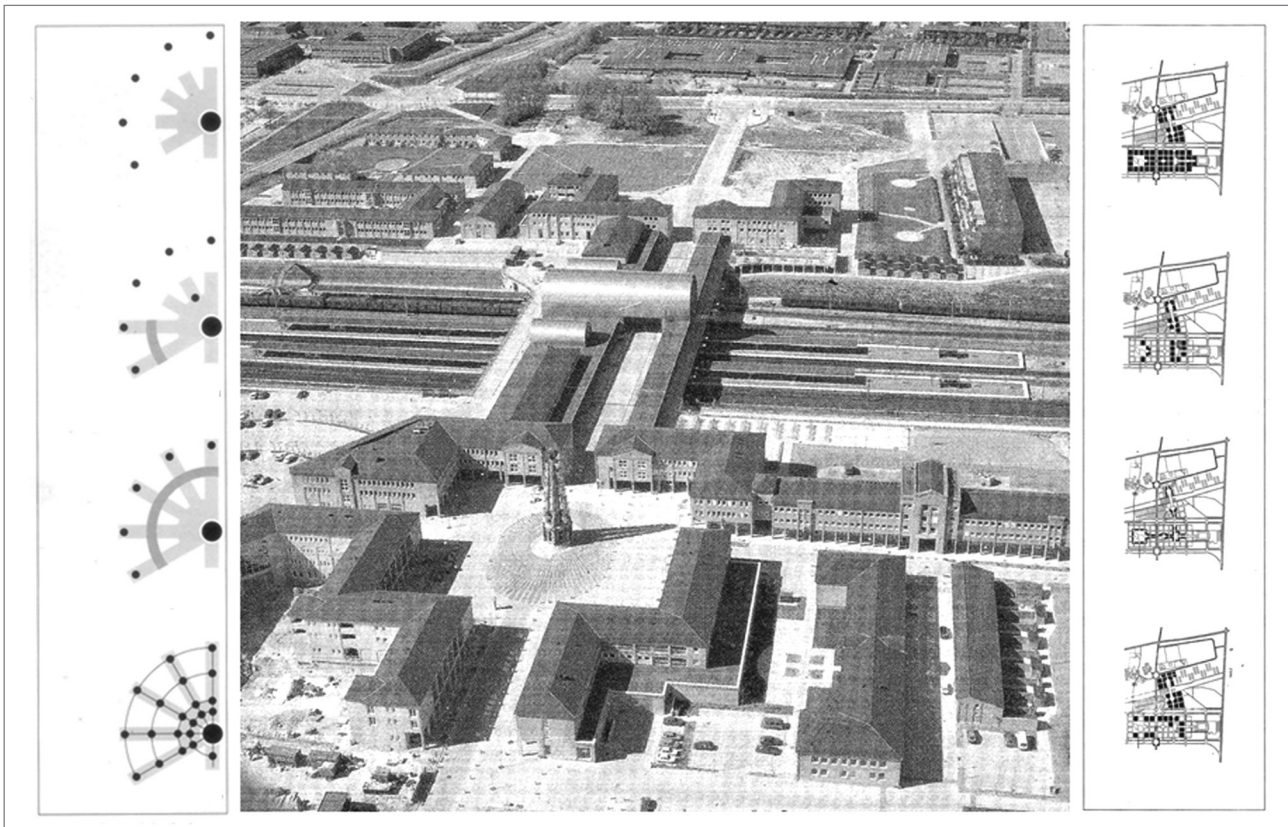
Pri nakupu nepremičnine ima ključno vlogo bivalni standard, ki vpliva tudi na trend preseljevanja v času pandemije. Večina Evropejcev (69 %) meni, da je večja kakovost bivanja glavni dejavnik, ki je vplival na njihovo odločitev za selitev v novi dom. Raziskava kaže, da so glavni dejavniki, ki so vplivali za izbor, povezani z lokacijo:

- dostopnost zelenih površin,
- dostopnost lokalnih trgovin,
- bližina dela,
- bližina javnega prometa,
- dostopnost kakovostnih izobraževalnih ustanov.

3 Poselitev v okviru regionalnega mesta

3.1 Zgodovinski razvoj in novejši koncepti

Tudi urbanistični načrtovalci so že dalj časa razmišljali o možnostih kakovostne poselitve v okolici večjih mest. Urbanistični koncepti iz konca 19. in iz prve polovice 20. stoletja, ki so močno vplivali na sodobna mesta, so poskušali reševati probleme, ki so se pojavljali v takratnih mestih (sanitarni problemi, industrijsko onesnaževanje, slumi). To so bili predvsem »vrtno mesto« (E. Howard: To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform iz leta 1898 in Garden Cities of Tomorrow iz leta 1902), njemu nasproti »industrijsko mesto« (načrti T. Garnierja za Cité Industrielle iz leta 1901) in najbolj posnemano »funkcionalistično mesto« (La Charte d'Athènes iz leta 1933, zlasti vpliv Le Corbusiera), ki je vplivalo na preoblikovanje mest v območja za stanovanja, rekreacijo, proizvodnjo in promet. Koncept »coninga« funkcionalističnega mesta je sicer



Slika 2: Uspešen primer razvoja regije København in decentralizirane zgoščitve poselitve ob prometnem vozlišču Høje Taastrup. Na levi strani razvoj regije København z znanim »prstnim načrtom«, desno pa podrobnejši prikaz razvoja kraja Høje Taastrup, ki je del te regije (vir: MEE SPD, 1994).

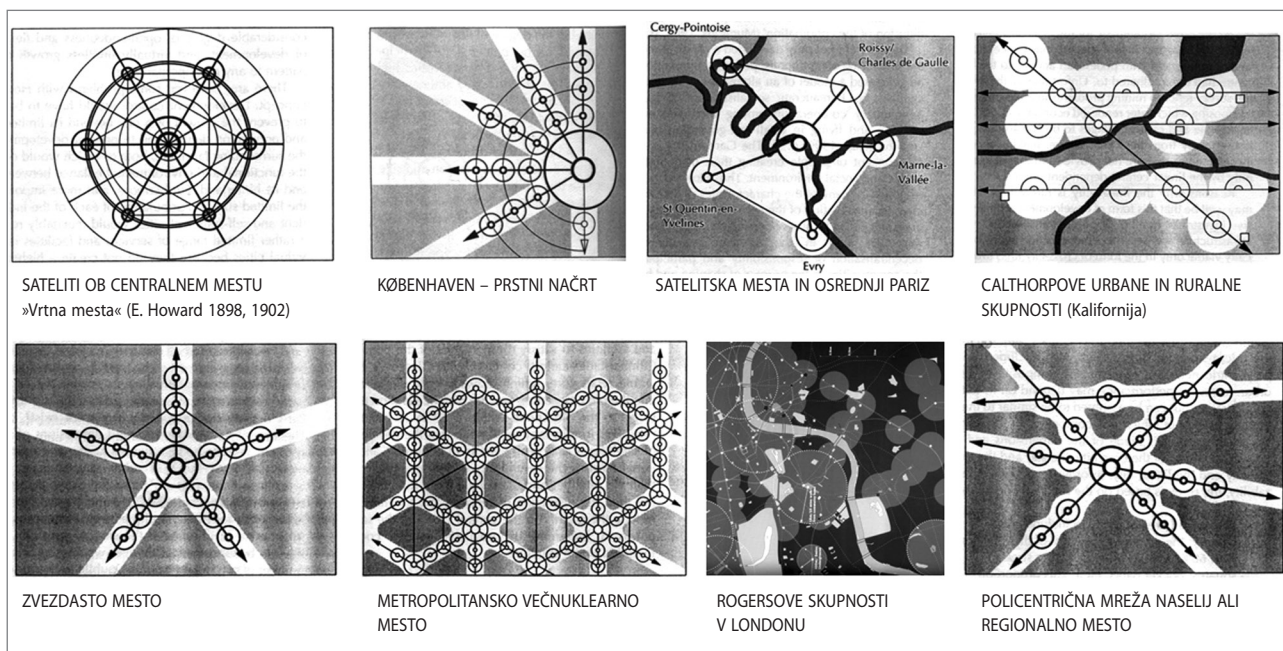
reševal nekaj problemov tedanjih mest, vendar povzročil tudi številne nove. Monotone stanovanjske enote, oddaljena industrijska območja, hrupne avtoceste, koncentracija delovnih mest in centralnih dejavnosti ... Vse to je pripeljalo do novih socialnih getov, prenatrpanosti prometa ter funkcionalnega in estetskega osiromašenja v evropskih mestih.

Na ameriški celine si je skupina »zgodnjih regionalistov« (arhitektov, načrtovalcev in družbenih aktivistov) že v dvajsetih letih prejšnjega stoletja prizadevala, da bi kot celoto obravnavali mestno funkcionalno regijo. Vodili so jo Lewis Mumford, Clarence Stein, Henry Wright, in Benton MacKaye. Že takrat so ugotovili, da bodo nove tehnologije (avtomobil, elektrika, telefon in radio) spremenile industrijsko, oziroma »dinozavsko« mesto, kot ga je imenoval Clarence Stein. Zaradi takega razvoja ni bilo več potrebno, da bi bile vse urbane funkcije združene v osrčju regije, v centralnem mestu z visoko gostoto. Namesto tega bi se urbani razvoj na načrtovan način razširil v okviru celotne regije, v območju takratnih majhnih mest in vasi, ki so do tedaj predstavljala nasprotni pol urbanemu življenju. Predvidevali so, da bi lahko pravilno načrtovana decentralizacija vodila v razvoj novih mest z okrog 30.000 prebivalci, ki bi jim omogočala ugodno bivanje in možnosti zaposlitve. Osrednje urbano tkivo bi obkrožal zeleni pas. Po njihovi zamisli naj bi bila ta mesta bolj funkcionalna,

estetsko grajena in socialno pravična, v nasprotju z obstoječimi industrijskimi mesti, v katerih so prevladovali slumi in onesnaženje. Ta pričakovani razvoj pa se ni uresničil. Ameriška mesta so se po drugi svetovni vojni res hitro razmahnila, vendar ne po njihovem idealu. Širila so se v obliki hibridne poselitve z nizko gostoto, ki se je začela razprostirati preko vse regije in brisala meje med mesti, predmestjem in podeželjem, kar je Mumford imenoval »antimesto«.

Podobne probleme opazamo tudi v evropskem urbanem razvoju po drugi svetovni vojni, vendar z manjšim časovnim zamikom. Zaradi težav, ki so se pojavile ob razvoju obsežnih stanovanjskih sosesk v predmestjih (predvsem enodružinskih hiš), ki so organizacijsko vezane na uporabo osebnega avtomobila, so vodilne univerze (v Evropi in ZDA) že pred leti začele izvajati raziskave o zgoščitvah poselitve in urbanističnem oblikovanju v smislu trajnostno uravnoveženega razvoja. Model decentralizirane zgoščitve poselitve je postal aktualen povsod, kjer se je močno razširila gradnja nizke gostote (predvsem enodružinske hiše), kot v naših predmestjih.

Primer uspešnega razvoja *decentralizirane regionalne strategije* je razvoj širšega območja Københavna, ki se je razvijal v smeri petih krakov pod vplivom zgodovinskega regionalnega



Slika 3: Različne makrostrukture mesta (vir: Frey, 1999)

načrta »prstnega mesta« (Finger plan) iz leta 1947, ki so ga pozneje nadgradili tako, da so območje urbanizacije razširili z novimi regionalnimi načrti. V smerih krakov teče povezano z urbanizacijo tudi cestni in železniški promet, prečno nanje pa sistem povezuje več prometnih polkrožnih koridorjev. Na mestih prometnih vozlišč ob železniških postajah so nastali nova lokalna središča, ki so dobro povezana tudi z javnim prevozom in razbremenjujejo staro središče mesta ter zgoščajo obmestno poselitev. Pomembno je, da jim je med kraki mesta uspelo ohraniti zelene kline.

Tudi urbani razvojni načrt za metropolitansko regijo Dunaja iz leta 1994 (STEP 94) temelji na decentraliziranem poselitvenem modelu z nizom manjših središč, ki naj bi razbremenila pritisk na stari osrednji del mesta. Prav tako nam lahko služijo kot primer druga manjša mesta (Freiburg, Strasbourg itd.), ki so decentralizirano zgostitev poselitve povezala z učinkovitim javnim prometom.

V zadnjih desetletjih 20. stoletja so na dogajanje v Evropi (zlasti v Veliki Britaniji), predvsem pa v ZDA (v Kaliforniji, na Floridi in drugod), močno vplivali koncepti, kot jih zagovarja gibanje novi urbanizem, ki je leta 1993 izdalo tudi svojo listino z osnovnimi vodili »Charter of the New Urbanism«. Že več desetletij nastajajo nove urbane skupnosti pod vplivom teh načel, ki se vežejo na organizacijo skupnosti v razdalji lahke pešdostopnosti, predvsem okrog postaj javnega potniškega prometa, kjer so osrednji programi z oskrbo. Nekateri gibanje kritizirajo, da je preveč tradicionalno naravnano glede arhitekture in da so soseske namenjene predvsem višjemu srednjemu sloju. Vendar tudi v njegovem okviru nastajajo novi arhitekturni eksperimenti, v so-

seske pa se trudijo vključiti različne socialne skupine. Povezano z usmeritvami novega urbanizma se je sredi devetdesetih let začelo načrtovalsko gibanje »pametna rast« (Smart Growth), ki poudarja regionalni pristop, učinkovitost urbane rasti, racionalnost cen infrastrukture, prenavo in razvoj v okviru obstoječih urbanih površin in tudi navezavo na javni potniški promet.

Cilje zgodnjega regionalizma sta s knjigo o regionalnem mestu (Calthorpe in Fulton, 2001) pomagala oživiti Peter Calthorpe in William Fulton, vendar sta pri tem poskušala popraviti stare napake. Regionalisti iz dvajsetih let so pričakovali propad starih mest, ki so jih pestile težave s slumi in prometni problemi. V nasprotju z njimi Calthorpe in Fulton poudarjata pomen njihove prenovne in revitalizacije ter dodajanja novih površin v smislu dopolnjevanja programov. To je del širše regionalne strategije, ki poudarja potrebe po delitvi dohodkov med mestom in podeželjem, po dostopnosti stanovanj v celotni regiji in po nujnosti oživitve javnega prometa. Ta mora povezati urbane skupnosti (z dovolj gostoto poselitve in mešano rabo površin), kar lahko dobro vpliva na družbeni razvoj in izenačevanje neenakosti. Osredotočili so se na prenavo v okviru obstoječih naselij, oblikovanje peš dostopnega mestnega središča in odprtih javnih površin. Regionalni razvoj so navezali na javni promet, pri čemer so postajališča osrednje točke novih sosesk.

Hildebrand Frey v knjigi Oblikovanje mesta (Designing the City iz leta 1999) podrobneje opisuje in predstavlja različne možnosti razvoja makrostrukture mesta ter jih tudi medsebojno primerja glede na število prebivalcev, potrebe po prostoru in dimenzije mestne strukture. Po ocenjevanju in primerjavi med različnimi modeli, glede na funkcionalne in trajnostne kazal-

nike, avtor kot najbolj trajnostno usmerjeno rešitev predlaga policentrično omrežje ali regionalno mesto, ki je pravzaprav kombinacija razvoja strnjenegega mestnega modela in decentralizirane zgoščitve v suburbaniziranih območjih (vezane predvsem na javni promet), povezanih v policentrično mrežo, ki se šele oblikuje. Poudarjena je tudi hierarhija posameznih naselij oziroma središč, ki je potrebna glede na celotno organizacijo in pomen posameznega naselja v regiji (Frey, 1999).

Urbana območja z mesti in drugimi naselji so glavni nosilci razvoja, saj so temeljni prostor gospodarskih in družbenih povezav in prepletanj. Sočasno so tudi veliki porabniki prostora, naravnih virov in onesnaževalci okolja. Koncentracija prebivalstva omogoča urbaniziran način življenja, ki pozitivno in negativno vpliva na kakovost življenja, zdravje in dobro počutje ljudi. Mesto nudi možnosti dela, druženja, kulturnega življenja, boljšo izrabo vseh vrst infrastrukture, hkrati pa se pojavljajo okoljski in družbeno-psihološki problemi. V dobro organiziranem mestu večja zgoščenost zagotavlja vitalnost in razvoj, vendar ima lahko tudi negativne učinke: prometne zastoje in kaos, onesnaževanje okolja, hrupnost, alienacijo, izgubo sredine, negotovost itd. Zato se vse več ljudi odloča za bivanje v neposredni okolici večjih mest ali na podeželju, ki nudijo boljši stik z naravnim okoljem, pomembni pa so tudi družbeni in ekonomski razlogi (nižje cene zemljišč in gradnje). Posledica je širitev mest navzven, kar povzroča tudi negativne učinke v prometnih obremenitvah, izgubi odprtega naravnega prostora, neracionalni gradnji itd. S problemi suburbanizacije in razpršenostjo poselitve se ukvarjajo vse razvite države, zato je nastal trajnostno usmerjen model regionalnega mesta. Vključuje razvoj osrednjega strnjenegega mesta in decentralizirano zgoščevanje na suburbaniziranih območjih (Šašek Divjak, 2004).

4 Pospešena suburbanizacija

4.1 Mobilnost v času epidemije in po njej

Moovit, ki je vodilni ponudnik rešitev za mobilnost kot storitev (MaaS), je predstavil svoje globalno poročilo o javnem prometu za leto 2020 (internet 3). V njem navajajo, da so v času epidemije ljudje zaradi možnosti okužbe bolj zaupali prevozu z osebnim avtomobilom kot javnemu potniškemu prometu. Nekatera mesta v Združenih državah so na najnižji točki leta 2020 zabeležila več kot 80-odstotno zmanjšanje števila potnikov v javnem prevozu, v Stockholmu pa je njihovo število upadlo približno za 60 %. Po podatkih iz Zahodne Evrope zdaj 40–60 % ljudi uporablja javni transport redkeje kot pred širitvijo covid-19. Glede na anketo potniki raje izbirajo avtobuse kot vlake ali podzemno železnico, predvsem zaradi manjše gostote ljudi pri vstopih.

Čeprav se spet bolj uveljavlja osebni avtomobil, bi moral javni potniški prevoz še vedno ostati pomembna storitev, saj je za marsikoga edina možnost prevoza (za šolarje, mlade, upokojence). Potrebne pa so posodobitve (električni avtobusi, elektrificirani in modernejši vlaki, dostopni s kolesi, itd.). Povsod se v vozilih javnega potniškega prometa uveljavljajo nova pravila za preprečevanje infekcij (nošenje mask, razkuževanje rok, medsebojna razdalja, preprečevanje gneče, prezračevanje, dezinfekcija površin itd.).

Osnovna usmeritev je, da bi morali v povezavi z razvojem poselitve *razvijati vse oblike mobilnosti* (javni potniški promet, osebni avtomobilski, motoristični prevoz, kolesarstvo, hojo itd.) in jih povezovati med seboj. Mogoče je časovno razporejanje prometnih konic za prihode/odhode v službo in šolo. Glede na onesnaževanje zraka sta avtomobilski in motoristični promet manj ugodna, ker je pomemben cilj za zmanjšanje emisij zaradi prometa (CO₂ in druge). V mestih bi bilo treba povečati predvsem površine za kolesarjenje in hojo in tudi omogočiti več javno dostopnih zelenih površin.

4.2 Problemi zaradi povečane suburbanizacije

Kot posledica naštetih sprememb v času korone (spremenjen način življenja in dela, prometne navade) se pojavlja pospešena suburbanizacija z nižjo gostoto poselitve, vezana predvsem na osebni avtomobilski promet. To pomeni več voženj z osebnimi avtomobili, tudi zaradi strahu pred okužbo. Razširjenost poselitve in stanovanjska disperzija posledično vplivata na slabši javni prevoz in s tem nastaja začaran krog. Slabosti take poselitve so tudi velike pozidane površine, slab izkoristek prostora, neracionalen in negospodaren razvoj cestnih povezav in komunalnih omrežij, negativni vplivi na okolje itd.

Probleme suburbanizacije, ki je v sedemdesetih in osemdesetih letih zajela tudi velik del Slovenije in se danes tudi zaradi epidemije intenzivno nadaljuje, je nujno treba rešiti, hkrati pa se je treba preusmeriti v trajnostno sprejemljivejše oblike primestne poselitve. Obsežnost problematike ponazarja podatek, da živi v Sloveniji v suburbaniziranih območjih približno tretjina slovenskega prebivalstva. Številčno najboljše sklenjeno suburbano območje je v ljubljanski mestni regiji, sledi ji mariborska, celjska itd. Suburbanizirana območja vključujejo več kot tretjino slovenskih naselij in merijo skupaj z mesti dobro tretjino Slovenije. Zato predlagamo zgoščitve poselitve z decentraliziranim zgoščitvenim modelom na regionalni ravni oziroma v okviru regionalnega mesta.

5 Strategije pri razvoju regionalnega mesta

Na regionalni ravni je s stališča trajnostnega razvoja pomembna ekološko-ekonomska uravnoteženost prostora med mestom in podeželjem, ki naj bi bila nasprotje industrijskega mesta z velikoprostorsko delitvijo funkcij. Za mesto je bistvena vključitev v obdajajoče ga zaledje, ki mu omogoča preživetje, sočasno pa je mesto za ta prostor njegovo jedro (upravno, gospodarsko, trgovsko, kulturno, izobraževalno itd.). Pomembno je tudi ohranjanje kakovostnega v tradiciji, obnavljanje in razvijanje fizično-prostorskih kakovosti mest, naselij in njihove arhitekture, naselbinske kulture v širšem smislu ter vzporednih kakovosti naravne krajine.

5.1 Decentralizirani zgostitveni model na regionalni ravni

Decentralizirani zgostitveni model na regionalni ravni vključuje dvojne strategije, in sicer razvijanje strnjenegega mesta in njegovega zgodovinskega jedra ter decentralizirano zgostitev poselitve na suburbaniziranih in podeželskih območjih.

5.1.1 Razvijanje strnjenegega mesta in njegovega zgodovinskega jedra

Mesta potrebujejo prenovo, revitalizacijo in transformacijo obstoječih mestnih površin, predvsem izboljšave urbanega tkiva. Pogosto pa so potrebne tudi strukturalne spremembe mesta v smislu delitve na več samostojnih četrti (z njihovimi središči).

Pri urejanju strnjenegega mesta so pomembna predvsem ta oblikovalska načela:

- model delitve mesta na razmeroma *avtonomne dele*, »kraje« ali četrti, ki jih prebivalci še lahko doživljajo povezano, dostopni naj bi bili v 10 min. peš;
- *mešana raba območij*, to je sprememba delitve urbanih funkcij od prejšnjega coninga do prepletanja različnih urbanih dejavnosti;
- *prenova obstoječih urbanih struktur*, ki mora imeti prednost pred odpiranjem novih območij gradnje zaradi ohranjanja nepozidanega prostora za agrarno, rekreacijsko in drugo rabo;
- *sprememba modela prometa* s poudarkom na javnem potniškem prometu in prednosti za kolesarje in pešce;
- *upoštevanje urbane ekologije*, ki pomeni izboljšavo in ohranjanje človekovih življenjskih osnov;
- *upoštevanje urbane in arhitekturne antropologije*, ki uveljavlja človeka kot merilo okolja in poudarja tudi kulturne, sociološke in psihološke parametre.

Glede na izkušnje iz časa epidemije bo treba na novo opredeliti odnos med pozidanim in odprtim prostorom. Zaradi omogočanja medosebne razdalje se bodo morali povečali urbanistični standardi, da bi preprečevali preveliko gnečo na obremenjenih točkah. Poleg dobre dostopnosti izobraževalnih, zdravstvenih in storitvenih dejavnosti bo poudarek tudi na lahki dostopnosti odprtih prostorov (trgov, nabrežij) in zelenih javnih površin (parkov, zelenic, igrišč). Pri prenovi obstoječih struktur se bo stavbna tipologija morala prilagoditi novim zahtevam za zmanjšanje možnosti okužb. Pri večstanovanjskih hišah bo potreben premislek glede skupnih vhodov, dostopov do stanovanj in dvigal. Nujne bodo intervencije z dodajanjem balkonov in teras, kjer je mogoče, manjših atrijev in ozelenjevanje zgradb. Ohranjati in povečati bo treba enodružinsko gradnjo hiš, ki so glede okužb najugodnejše.

5.1.2 Decentralizirana zgostitev poselitve na suburbaniziranih in podeželskih območjih

Na suburbaniziranih in podeželskih območjih uveljavljamo decentralizirano zgoščevanje v obliki manjših zgostitvenih središč in dobrih mrežnih povezav med njimi. To načelo vključuje tudi sanacijo suburbaniziranih območij, na katerih prevladuje neorganizirana gradnja nizke gostote (večinoma prostostoječe enodružinske hiše). Pri tem je pomembno ekonomsko oživiljanje območij, saj so med razvojem suburbanizacije velike površine pozidave enodružinskih hiš povzročile na eni strani neracionalno izkoriščanje prostora, onesnaževanje, na drugi pa tudi zmanjšanje urbanih in ekonomskih investicij v te predel. Če se želimo izogniti preveliki razpršenosti poselitve, so ustrezna rešitev manjša zgostitvena središča, ki so vezana tudi na javni potniški promet. Sedanje stanje zahteva ureditev s primerno zgostitvijo poselitve (z zgoščeniimi tipi »zelen« nižje stanovanjske gradnje) na ustreznih mestih.

5.2 Nove prostorske strukture poselitve v povezavi s trajnostno mobilnostjo

Glede na ugotovitve ob epidemiji je treba uveljaviti tri glavne usmeritve:

1. Mesta je treba urejati za ljudi in ne za avtomobile:
 - več območij za pešce, kot so ulice, trgi, nabrežja, sprehajališča itd.;
 - urediti več kolesarskih poti;
 - zaradi povečanja kolesarjenja in hodljivosti ter upoštevanja medosebne razdalje so potrebni širši koridorji, namenjeni pešcem in kolesarjem, kar pomeni prerazporeditev uličnega prostora;
 - več parkovnih in zelenih površin.



Slika 4: Več območij za kolesarje in pešce z zelenimi površinami (vir: internet 4)

Evropska mesta in nacionalne vlade so namenile 832 milijonov evrov za aktiviranje in okrevanje po epidemiji. V več evropskih mestih, vključno z Brusljem in Parizom, so napovedali povečanje kolesarske infrastrukture, skupno za 1200 km. V severni Italiji, npr. v Milanu, po epidemiji načrtujejo ureditev in razširitev kolesarskih in pešpoti vzdolž 35 kilometrov ulic, tudi drugje, npr. v Melbournu, pa 40 kilometrov novih kolesarskih poti. Podobne načrte imajo tudi San Francisco, Oakland in drugi.

2. Javni potniški promet je treba prilagoditi, ostati pa mora pomemben način urbanega prevoza.
3. Obdržati je treba vse oblike mobilnosti v povezavi s poselitvijo (javni potniški promet, vožnja z avtomobilom, hoja, kolesarstvo) in jih medsebojno povezovati (P & R, kolo v avtobus in vlak, samopostrežna izposoja koles BicikeLJ itd.).

6 Primera ureditve regionalnega mesta

Navajamo dva primera ureditve regionalnega mesta:

- model decentralizirane zgostitve poselitve v Ljubljanski urbani regiji,
- model decentralizirane zgostitve poselitve za mesto Koper.

6.1 Model decentralizirane zgostitve poselitve v Ljubljanski urbani regiji (po Šašek Divjak, 2004)

Glede na trajnostne vidike razvoja mesta Ljubljane, da se razbremenijo avtomobilski promet za osrednji del mesta, predvidevamo razvoj v smislu decentraliziranega zgostitvenega modela poselitve v dveh smereh: razvoj strnjenegega mesta in zgoščevanje na suburbaniziranih območjih. Prevladujejo tri glavna načela razvoja: regionalne strukture urbane rasti se povezujejo z razvojem javnega prometa, coniranje zamenja mešana raba površin in politika urbanega dizajna se usmeri k humanim dimenzijam, peščevim razdaljam in skupnim odprtim prostorom.

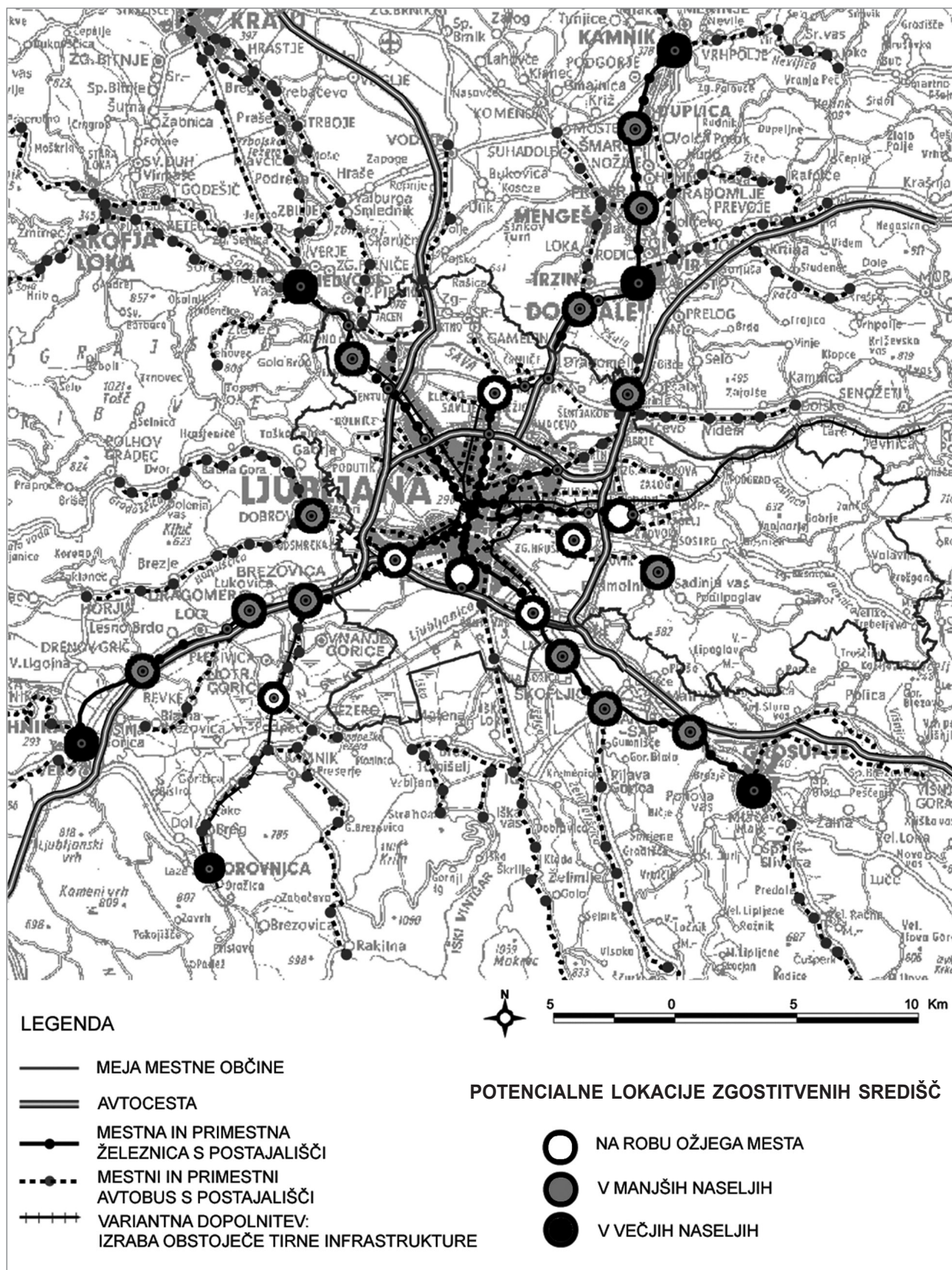
Povezovanje urbanizacije in javnega potniškega prometa je izrazito poudarjeno v koridorjih ob tirnem prometu, ki sovpadajo z gostejšo poselitvijo v smereh:

- proti severozahodu: Medvode, Škofja Loka, Kranj;
- proti severu: Domžale, Kamnik;
- proti vzhodu: Litija;
- proti jugovzhodu: Grosuplje;
- proti jugozahodu v dveh smereh: Borovnica z obstoječo železniško progo in Vrhnika.

V teh trakovih tvorijo zgostitve poselitve večja in manjša naselja, praviloma nastala iz starih vaških jeder, ki so se zaradi ugodnih družbenih in ekonomskih pogojev razvila v večje aglomeracije. Med njimi pa prevladuje razpršena gradnja enodružinskih hiš, pogosto spalnih naselij, ki zahteva zgostitve in dopolnitve v smislu oskrbnega programa in nudenja novih delovnih mest.

Poudarek je na razvoju večjega števila manjših središč s celovito oskrbo in čim samostojnejšim delovanjem ob trasi javnega potniškega prometa (primestna železnica in avtobus). Mesto se bo razvijalo ob železniških linijah v obliki trakastih, gostejše zazidanih koridorjev s samostojnimi središči, tesno vezanimi na hitri javni potniški promet. Z upoštevanjem drugih središč oziroma naselij, ki so vezana na cestno infrastrukturo (povezave z avtobusi ali osebnim avtomobilom do prestopnih postaj ob železnici tipa »parkiraj in se pelji«), in vmesnih prečnih cestnih povezav bo nastajajoča urbana struktura počasi prehajala v mrežno povezanost.

Pri oblikovanju novih oziroma dopolnjenih središč je treba upoštevati obstoječo zazidavo in se navezati na že obstoječe osrednje površine manjših predmestnih naselij, pri tem pa zgostiti razpršeno zazidavo. Nova oziroma dopolnjena središča oblikujejo osrednji del zgostitve poselitve. Naselje okrog njih je oblikovano kot avtonomna enota v peščevem merilu, v katerem se funkcije mešajo in prepletajo (trgovine in storitve, ustrezna javna raba površin, stanovanja in drugo). V tem okviru bi se pojavili tudi novi zaposlitveni programi in nove stanovanjske površine.



Slika 5: Model decentralizirane zgostitve poselitve na območju Ljubljanske urbane regije – potencialne lokacije zgostitvenih središč, vezane na zasnovo mestnega in primestnega javnega prometa (vir: Šašek Divjak et al., 2002).



Slika 6: Predlog decentralizirane zgostitve poselitve v širšem območju mesta Koper (vir: Šašek Divjak et al., 2006)

6.2 Model decentralizirane zgostitve poselitve v širšem območju mesta Koper (po Šašek Divjak, 2018)

Model decentralizirane zgostitve poselitve v širšem območju mesta Koper vključuje:

- razvoj osrednjega mesta Koper in njegovega zgodovinskega jedra (prenova starega mestnega jedra),
- ureditev območja med »starim« in »novim« Koprom (zelenega pasu okrog mestnega jedra),
- prenova in dopolnitev večjih stanovanjskih sosesk (Semečela, Markovec, Žusterna, Šalara, Olmo).

6.2.1 Širše območje Kopra s primerom razvojnih osi

Osnovno izhodišče je bolj enakomerno in uravnoteženo razraščanje mestnega organizma na širšem območju ter manjšanje razlik v opremljenosti med mestnimi in primestnimi območji. Naselja si sledijo trakasto ob razvojnih oseh in imajo samostojna središča, tesno vezana na javni potniški promet (avtobus). Potrebe po poselitenih površinah bi bilo treba reševati

predvsem s prenovo degradiranih površin ter zgoščevanjem in dopolnjevanjem obstoječih urbaniziranih površin, zlasti z zaključevanjem začetih in komunalno opremljenih zemljišč. Pri tem so pomembne tudi razvojne ose, ki omogočajo racionalnejšo izrabo in povezovanje v prostoru, vezano na javni potniški promet (slika 6).

Primestna naselja v razvojnih nizih, za katera smo prikazali potencialna območja zgostitve z dvojnimi strategijami:

- zapolnitve, dopolnitve, sanacije in zgostitve v okviru obstoječih urbanih površin (prvenstveno, kratkoročno),
- dodajanje novih površin (glede na dodatne potrebe, dolgoročno).

Naselja si sledijo trakasto ob razvojnih oseh in imajo samostojna središča, tesno vezana na javni potniški promet:

- prvi niz (radialni): od Kopra do nižje ležečih naselij Bertoki, Pomjan, Prade, Pobegi, Čezarji in naprej do Sv. Antona;
- drugi niz (del krožnega niza): Šalara, Bošamarin, Kampel, Vanganel, Bonini, Pobegi, Dekani.

Osrednji del naselja je pomemben kot prepoznavno javno, socialno in oskrbno središče, ki ga pogosto ni ali ni dovolj razvito. Od postajališča javnega potniškega prometa naj bi bilo naselje dostopno v primerni pešrazdalji (10 minut hoje ali 500 metrov, na podeželju tudi več). Program javnih, trgovskih, storitvenih, obrtnih, stanovanjskih in rekreacijskih površin je fleksibilno nanizan okrog tega središča. Poudarek znotraj naselja je na hoji in kolesarskem prometu, motorni promet mora biti upočasjen oziroma mirujoč. Pomembnejše prometno vozlišče je tudi prestopna postaja s parkiriščem za osebne avtomobile.

Opredeliti je treba prostorske omejitve posameznih naselij, da se ne združujejo v neprekinjeno vzdolžno strukturo. Zato so pomembne prečne zelene cezure med naselji, ki jih ločujejo, kjer še niso strnjena in omogočajo povezave med nosilnimi krajinskimi prvinami. S tem ohranjamo celovitost urbanih enot.

7 Sklep

Kot posledica naštetih sprememb v času »korone« (spremenjen način življenja in dela, prometne navade) se že pojavlja pospešena suburbanizacija v okolici večjih mest, kjer prevladuje nižja gostota poselitve, vezana predvsem na osebni avtomobilski promet. Zato se celovita obravnava na ravni »regionalnega mesta« (povezovanje gospodarskega razvoja, varstva okolja, prostorske, prometne, stanovanjske politike itd.) kaže kot nujnost, saj sodobna urbanizacija ne pozna več stroge razmejitve med podeželjem in mestom. Urbane aglomeracije se raztezajo zunaj ožjega obsega večjih mest, s katerimi tvorijo funkcionalne regije. Prostorsko načrtovanje je še posebej pomembno za te celote, imenovane tudi »regionalno mesto«. Ker postaja mesto vse bolj regionalni urbani sistem, ga ne moremo obravnavati samo v okviru upravnih (občinskih) meja, ampak glede na celotno delovanje. Kot je zapisal Manuel Castells, vstopamo v informacijsko dobo, v kateri gibanje tokov prevladuje nad tradicionalnimi prostori in poskušamo vse, kar je koristno za ljudi, organizirati v omrežja (Castells, 2003). Pomembno je upoštevati te tokove (ljudi, materiala, energije, informacij) in omogočati njihovo medsebojno povezovanje. Mesta ne moremo obravnavati le v ozkem kontekstu strnjene osrednjega območja. Vsestransko je povezano s širšim zaledjem, s katerim naj bi v smislu trajnostnega razvoja dosegalo ekološko-gospodarsko uravnoveženost.

Tudi v Sloveniji so se večja mesta razrasla in že več desetletij ugotavljamo poselitvene pritiske v širših zaledjih mest, ki pa so se v času epidemije še povečali. Te trende lahko pričakujemo tudi v prihodnjih letih. Ker so se v tem času povsod uveljavljali delo, študij in učenje na daljavo, je bilo mogoče veliko stvari opraviti od doma. Nove računalniške tehnologije so omogočale sestanke, videokonference, prenos kulturnih dogodkov,

nakupovanje in drugo na daljavo, kar bo verjetno zaradi poenostavitve povezovanja in zmanjšanja prevozov ostala praksa tudi v prihodnje. Po napovedih se bodo intenzivne digitalne/virtualne prakse v prihodnosti še pogosteje uporabljale.

Kot smo ugotovili, je bila želja po selitvi na podeželje glavni trend v času pandemije. Glede na pričakovano pospešeno suburbanizacijo ostajajo vse našteje ugotovitve o regionalnem mestu aktualne še naprej, saj nas zdravstveni strokovnjaki opozarjajo, da lahko pričakujemo ponavljajoče se groznje novih izbruhov. Upoštevanje družbenoprostorskih posledic pandemij in ukrepov za njihovo preprečevanje bo vsekakor vplivalo na nove koncepte oblikovanja mest in naselij. Evropska mesta in nacionalne vlade že namenljajo sredstva za okrevanje po pandemiji, tudi za novo bolj »zeleno« urejanje mest. Zato moramo kot prostorski načrtovalci prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov v prostoru in oblikovati čim bolj zdrava, trajnostna mesta, ki bodo kljub opisanim problemom imela visoko kakovost bivanja.

Dr. Mojca Šašek Divjak, upokojena znanstvena svetnica
E-pošta: msasek1@guest.arnes.si

Viri in literatura

Calthorpe, P., Fulton, W. (2001): *The Regional City, Planning for the end of sprawl*. Washington-Covelo-London: Island Press.

Castells, M. (2003): *5th Biennial of Towns & Town Planners in Europe, Catalogue*, p. 4. Barcelona: AETU/ACTU.

Frey, H. (1999): *Designing the city, Towards a more sustainable form*. London: E & FN SPON.

Internet 1: <https://www.dnevnik.si/1042941052>, <https://files.dnevnik.si/2020/TVEG2020-10-14-covid19.png>, Dnevnik, 28. 3. 2020.

Internet 2: <https://nepremicninskiblog.si/evropska-raziskava-o-trgu-stanovanjskih-nepremicnin, RE/MAX, 2021>.

Internet 3: <https://moovit.com/press-releases/2020-global-public-transport-report>, Moovit, 2020.

Internet 4: <https://www.ra-sora.si/wp-content/uploads/2020/10/e-kolo-800x800.jpg>.

MEE SPD (1994): *The urban environment and planning – Examples from Denmark*. København: Spatial Planning Department.

Šašek Divjak, M., et al. (2002): *Urbanistični koncept razvoja naselij v ljubljanski regiji v koridorjih integriranega mestnega in regionalnega tirnega potniškega prometa*. Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

Šašek Divjak, M. (2004): *Razvoj regionalnega mesta, Prostorske znanosti za 21. stoletje, Jubilejni zbornik*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, str. 101–113.

Šašek Divjak, M., et al. (2006): *Strokovne podlage za urbanistično zasnovano mesto Koper s primestnimi naselji*, Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

Šašek Divjak, M. (2018): *Trajnostno planiranje v mestih in njihovih suburbanih območjih, Prostorski načrtovalci 21. stoletja*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, str. 198–205.