

in občine uvrstila v pet tipov: od razvojno-tehnoloških središč do nerazvitih območij. Sledila je tudi regionalnogeografska analiza družbe znanja v Sloveniji, ki je pokazala, da je razlog gospodarskih disparitet pogosto regionalna proizvodna usmerjenost, ključno vlogo pri tem pa imata izobrazbena sestava in infrastrukturna opremljenost, ki vplivata na gospodarsko sestavo območij in hitrost strukturnih sprememb.

Pomembno sporočilo knjige je spoznanje, da dejavniki družbe znanja niso zmanjšali, niti premostili razlik med regijami, ampak so jih utrdili oziroma celo poglobili. Avtorja zato v sklepu razmišljata, kako v prihodnje usmerjati razvoj, ki bi nas približal družbi znanja, kakršno poznamo v gospodarsko uspešnejših oziroma razvitejših državah sveta in na katero v svojih razvojnih dokumentih (že skoraj dve desetletji!) stavi tudi Evropska unija.

Nika Razpotnik Visković

Janez Nared, David Bole, Matej Gabrovec, Matjaž Geršič, Maruša Goluža, Nika Razpotnik Visković, Petra Rus:

Celostno načrtovanje javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji

Georitem 20

Ljubljana 2012: Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU, Založba ZRC, 89 strani, 27 slik, 2 preglednici, ISBN 978-961-254-402-7



Pisec predgovora Marjan Ravbar ugotavlja, da so sodobni družbenogospodarski procesi, kot so globalizacija, prehod v informacijsko družbo, porast mobilnosti, množična motorizacija, oblikovanje novih mrežnih struktur in decentralizacija gospodarskih dejavnosti, povzročili intenzivno preobrazbo obmestnega naselbinskega sistema. Kljub nekaterim pozitivnim učinkom, kot sta denimo zmanjševanje nasprotij

med mesti in podeželjem ter višja stopnja avtonomnosti obmestij, ima takšen razvoj številne negativne okoljske, družbene in gospodarske posledice, ki so lahko še posebej izraziti v podjetniško propulzivnih in gospodarsko uspešnih območjih, kot je na primer Ljubljanska urbana regija (LUR).

Privlačen, udoben in stroškovno ter časovno konkurenčen javni prevoz lahko bistveno omili posledice okoljsko in prostorsko škodljive suburbanizacije, obenem pa ima številne pozitivne družbene učinke. Ti se med drugim kažejo v izboljšanju kakovosti življenja, kar še posebej velja za določene skupine prebivalstva, ki si iz takšnih in drugačnih razlogov ne morejo privoščiti potovanja z avtomobilom. Kakovosten javni prevoz hkrati zmanjšuje družbeno neenakost, krepi stike med ljudmi in zmanjšuje izdatke za osebno mobilnost. Slovenija je z 14,9 % finančnih sredstev, ki jih v ta namen porabijo gospodinjstva, celo na drugem mestu med evropskimi državami!

Knjiga 'Celostno načrtovanje javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji' obravnava različne vidike urejanja javnega potniškega prometa v LUR, pri čemer je izpostavljeno sodelovanje Ljubljane kot metropole z njenim funkcijsko povezanim zaledjem. Avtorji knjige so se vsekakor lotili zelo aktualne teme, ki predstavlja izziv številnim metropolitanskim regijam na poti k bolj trajnostnemu prostorske- mu in prometnemu vzorcu ter večji kakovosti življenja. V knjigi so združeni rezultati dveh projektov – mednarodnega projekta CATCH-MR: Skupni pristopi k prometnim izzivom v metropolitanskih regijah ter podoktorskega projekta Prometna raba tal: spreminjanje in vpliv na vsakodnevno življenje.

Knjiga ima 7 vsebinskih poglavij. Uvodu in predstavitvi metod sledi tretje poglavje, v katerem so avtorji preučili temeljne družbene procese v LUR. Avtorji ugotavljajo, da je ob suburbanizaciji in dekoncentraciji ekonomskih dejavnosti za LUR značilen tudi proces centralizacije na državni ravni, ki je še pospešil zgoraj omenjene družbenogospodarske procese in v urbani regiji povzročil kopičenje človeškega, kapitalnega in gospodarskega kapitala.

V četrtem poglavju so predstavljene temeljne značilnosti dnevne mobilnosti in dostopnost javnega potniškega prometa v LUR, ki jih spremljajo privlačni kartografski prikazi. Kot ugotavljajo avtorji, je za LUR v zadnjih letih značilno povečanje prometnih tokov v vse smeri. K temu je opazno prispevala izgradnja avtocest, ki vpliva na večji obseg mobilnosti zaposlenih, pri čemer pa so se prometni tokovi povečali tudi tam, kjer se cestne povezave niso bistveno izboljšale. Razmerje med načini prevoza potnikov (*modal split*) se je med letoma 2003 in 2008 spreminjal v smer večjega deleža voženj z avtomobilom. Avtorji so preučili tudi razmerja med potovalnimi časi in frekventnost voženj. Ugotovili so, da so frekvence primerne le na štirih glavnih koridorjih javnega potniškega prometa, kar avtorje napeljuje k sklepu, da ni treba bistveno spreminjati omrežja linij, temveč le izboljševati frekvence voženj na obstoječih linijah. Pozornost si zasluži tudi ugotovitev, da je delež vozačev, ki uporabljajo javni promet, največji na območjih s časovno konkurenčno, zlasti železniško povezavo. To velja predvsem za relaciji Ljubljana–Litija in Ljubljana–Borovnica. S pomočjo uporabe geoinformacijskih orodij so avtorji preučili dostopnost do obrtno-poslovnih con, določili pa so tudi območja, kjer je glede na dovolj visoko gostoto prebivalstva smiselno organizirati javni promet.

V petem poglavju najdemo pregled dobrih praks iz Evrope in kritičen pregled izbranih ukrepov v Ljubljanski urbani regiji. Integrirani javni potniški promet v regiji, financiranje javnega potniškega prometa s cestninami, prednostno obravnavanje javnega potniškega prometa, načrtovanje dobrih prestopnih točk in izboljšanje dostopa do javnega prometa – vse to so primeri dobre prakse, ki jih najdemo marsikje v Evropi in jih vsekakor velja posnemati. Nekaj izboljšav v ponudbi javnega potniškega prometa je bilo v zadnjih letih opaziti tudi v posameznih občinah v LUR (delna tarifna integracija mestnega in medkrajevnega prometa, izgradnja P + R parkirišč ...), a sta njihova podrobnejša analiza in vrednotenje ugotovili precej šibkih točk in nedodelanosti.

Šesto poglavje daje knjigi še posebno dodano vrednost. Avtorji so v njem navedli vrsto konkretnih predlogov, priporočil in možnih rešitev za nastali položaj. Pripravili so jih na podlagi splošnih priporočil iz projekta CATCH-MR, jih dopolnili z relevantnimi spoznanji iz urbane regije ter jih prilagodili njenim potrebam. Na podlagi analiz, načel in priporočil je v knjigi predstavljena tudi idejna zasnova javnega potniškega prometa na notranjskem koridorju.

Eno od glavnih sporočil knjige je spoznanje o pomenu povezanosti prostorskega in prometnega načrtovanja za skladen razvoj, večjo kakovost bivanja ter izboljšano konkurenčnost regionalnega gospodarstva. Ob tem mora biti načrtovanje celovito, potekati pa mora na ravni celotne funkcijske regije; sektorske in upravne razmejitve morajo biti presežene. Kot navajajo avtorji, morajo biti izbrane rešitve »... premišljene, usklajene in dolgoročno vzdržne, saj so sicer lahko breme prihodnjim generacijam ...«. Avtorji ob tem opozarjajo na nujnost posodobitve celotnega sistema javnega potniškega prometa v LUR.

Kot ugotavljajo avtorji, se »... s podobnimi težavami soočajo tudi druge metropolitanske regije, le da so v iskanju rešitev velikokrat korak pred nami. Za vzor so nam lahko predvsem metropolitanske regije z integriranim javnim potniškim prometom ter hkratnim celovitim sistemom načrtovanja, ki presega sektorske pristope in vključuje vse relevantne deležnike, od katerih je v največji meri odvisna izpeljava zastavljenih ciljev ...«. Upati je, da bo k hitrejšem in bolj odločnem udejanjanju omenjenih rešitev pripomoglo tudi obravnavano delo. Odlikuje ga močna sporočilnost, pa tudi tekoče in razumljivo napisano besedilo, zato se ga vsekakor spleča vzeti v roke.

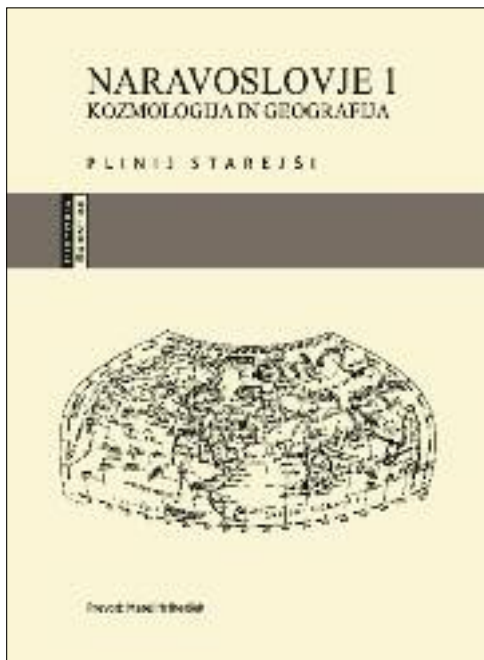
Jernej Tiran

Plinij Starejši:

Naravoslovje 1: Kozmologija in geografija, knjige 1–6

Zbirka *Historia scientiae*

Ljubljana 2012; Založba ZRC, 362 strani, ISBN 978-961-254-425-6



Obsežno delo *Naturalis historia* 'Naravoslovje', ki ga je napisal *Gaius Caecilius Secundus Plinius maior* 'Plinij Starejši', je enciklopedija antične dobe. Je eno najboljše in strokovno najzahtevnejših del, kar se jih je ohranilo iz rimske antike. Plinij je vsebino črpal iz obstoječih virov. Naslonil se je na 146 rim-