

Ljubljana, kjer je manj lahko več

Blaž Lokar

Že od nekdaj sem zaljubljen v mesta. Mesta so izjemno navdušujoč prostor, saj se na majhni površini nahaja velika koncentracija ljudi. Razvijajo se raznolike dejavnosti, mešajo se ideje in kulture, lahko si anonimni ali socialni, obstaja prostor za kreativnost in tudi za konflikt. Mesta ti ponujajo možnost biti svoj, biti drugačen, biti spontan. Mesta so prostor znanja, mreženja idej in kapitala, prostor za nove koncepte in produkte. Mesta so kot stroji, ki ti ponujajo storitve, ki bi jih sicer moral opraviti sam – mestne službe čistijo ulice in splužijo sneg, mesta ponujajo restavracije, čistilnice in izobraževalne tečaje. Tako imaš v mestih možnost, da se v večji meri posvetiš stvarjem, ki jih z veseljem delaš in po katerih hrepeniš. In moje hrepenenje je, da bi izboljšal kakovost bivanja v mestih. Želim si sooblikovati mesta, kjer bodo ljudje radi živeli, kjer bodo imeli možnost izbire, kjer bodo prebivalci imeli varen dostop do parkov in trgovin. Želim si mesta kratkih poti, kjer lahko dnevne opravke opravim peš v bližini doma, in mesta, kjer bodo tudi starejši in invalidi lahko brez ovir opravili dnevne opravke. Želim si prav tako mesto, kjer bodo imeli otroci, ne glede na njihovo socialno okolje, možnost spoznati in razviti svoj talent, mesta, kjer bomo med seboj obzirni in strpni tudi do posebnih in drugačnih. Taka mesta želim sooblikovati in soustvarjati. Ljubljana si je postavila cilj, da postaneta vse to, kar sem opisal zgoraj – z uresničevanjem vizije zelenega, zdravega, strpnega in ekonomsko uspešnega mesta. Mesto si torej prizadeva izboljšati kakovost bivanja svojih prebivalcev.

Osnovna struktura mesta so njene ulice, saj jih vsak prebivalec uporablja dnevno. Ali je moja pot v službo ali šolo varna? Lahko otroci samozavestno prečkajo križišče? Se moram po opravkih odpraviti z avtom in izgubljeni čas v gneči? Imam blizu postajo javnega prevoza in hitre in pogoste povezave do cilja? Doživljam ulico kot neprijeten dnevni stres? Me moti hrup?

Kako so ulice – bodisi vpadnice ali pa ceste v soseskah – urejene v mestu, ima torej izjemen vpliv na kakovost bivanja slehernega prebivalca. Ulica je včasih vsebovala tri vloge – transportno vlogo za prevoz ljudi in blaga, socialno vlogo za srečevanje ljudi ter trgovsko za prodajo blaga. V zadnjih petdesetih letih sta se trgovska in socialna vloga ulice zelo zmanjšali. Osební avto je postal množičen način prevoza ljudi in glavna skrb mesta je postala, kako umestiti naraščajoče število avtomobilov v ta obstoječi prostor. Prometna politika mest je uvažala ukrepe, ki so v prednost postavljali avtomobilski promet, saj je njihov glavni cilj bil, kako v najkrajšem času spraviti čim več avtomobilov od točke A do točke B, ne glede na negativne posledice takih ukrepov na prebivalce ali druge udeležence v prometu. Rad bi poudaril, da zgoraj opisan razvoj ni naravna danost, temveč je stvar prometne in urbanistične politike mesta. Mesta po svetu so po eni strani zaradi visoke cene nafte, onesnaženosti zaradi izpušnih plinov, poslabšanja zdravja meščanov in prostorske in finančne omejenosti začela iskati nove, racionalnejše načine premikanja ljudi po mestu in po drugi strani spodbujati urbanistično politiko zgoščevanja mest navznoter, ki potrebo po motorni mobilnosti zmanjšuje s tem, da naseljuje dejavnosti v neposredni bližini.

Ljubljana upravičeno stavi na trajnostno mobilnost, se pravi na več hoje, več kolesarjenja, več uporabe javnega prevoza in manj avtomobilskega prometa. Trajnostna mobilnost je torej nadomeščanje poti opravljenih z avtom s hojo, s kolesom in z javnim prevozom. To se sliši kot omejevanje in odrekanje, pa je tudi res tako? Manj je v tem primeru lahko več – manj avtov v mestu pomeni manj hrupa in čistejši zrak, manj avtov pomeni več razpoložljivega proračunskega denarja za investicije v šolstvo, parke in otroška igrišča, manj avtov pomeni več prostora za obulčne drevorede, manj avtov pomeni tudi oživitve pritličij stavb in naselitev novih dejavnosti, namenjenih prebivalcem mesta. Reakcija ljudi v Ljubljani na spremembe na ulici so zelo podobne tistim iz drugih mest – ko je cesta postala prijaznejša do ljudi, so jo ljudje tudi v večjem številu obiskovali in se na njej zadrževali dalj časa, na ulici vidijo več otrok in starejših ljudi, avtomobilski hrup nadomesti govorjenje ljudi na vrtovih gostiln ter na javnih klopeh. Ljudje podobno reagiramo na spremembe v prostoru po vsem svetu. Ljudje smo vendarle "social animals" in radi opazujemo druge ljudi.



Sl. 1-6: Predlogi manjših ureditev ob Celovski cesti (vir: Blaž Lokar).



3



4



5



6

Sl. 1-6: Predlogi manjših ureditev ob Celovski cesti (vir: Blaž Lokar).

Preureditev ulic po meri človeka ima v Ljubljani zelo prominenten in neskončno predebatiran primer – Slovenska cesta, ki predstavlja glavno tranzitno cesto v smeri sever–jug in kjer je še pred tremi leti na dan prevozilo 21.000 avtomobilov. Gre za prenovo ulice na način, ki daje večje udobje in varnost tistim, ki hodijo, se vozijo s kolesom in uporabljajo javni prevoz. Poleg tega je mesto podoba ulice približalo konceptu skupnega prometnega prostora, ki zakriva meje in ločevanje med prostorom namenjenim motornim in nemotornim oblikam mobilnosti in se raje zanaša na očesni kontakt in medsebojno obzirnost. Toda več za pešce in kolesarje pomeni manj za avtomobile, saj je širina ulice omejena, in to je sprožilo močne debate med prebivalci, politiki in prostorskimi strokovnjaki. Upravičeno, saj sprememba vedno pomeni konflikt, ker sprememba nekemu odvzema pravice in jih nekemu daje na novo. Če bi danes, potem ko smo vsi lahko izkusili v praksi novo ureditev ulic, izvedli referendum o tem, ali prebivalci podpirajo spremembo, sem prepričan, da bi bila sprememba potrjena z veliko večino. Ljudje moramo torej spremembo doživeti in ko izkusimo prenovljeno ulico, kjer se naši otroci brez večjih skrbi premikajo po ulici, kjer lahko na ulici v miru popijemo kavo in dobro slišimo soseda, kjer je kar naenkrat zanimivo samo sedeti in opazovati okolico, smo v veliki večini ZA. Potrdilo, da je manj lahko več. (Slike 1-6)

Kaj nas čaka v prihodnosti? Opažam dva zanimiva trenda, ki me navdušujeta z upanjem, da bo prihodnost mest vedno bolj po meri ljudi. Prvi trend so tehnološke inovacije, ki po eni strani zmanjšujejo število avtomobilov v mestih in povečujejo utilizacijo in zasedenost avtomobilov – primer car sharing ali car pooling – in po drugi strani uvajajo tehnologije, ki zmanjšujejo nevarnost človeških napak, ki so za nemotorizirane udeležence usodne. S temi inovacijami postaja prevoz v mestih storitev, ki ni več vezana na lastništvo avtomobila, ampak je mix med različnimi oblikami mobilnosti. Osebna vozila tako izgubljajo mobilnostni primat, pritiski na širitev cest ali parkirišč bodo s tem postali zgodovina. Drugi trend je profesionalizacija mestnih uprav, ki uporabljajo principe vodenja s postavitvijo merljivega cilja, načrtovanja in izvajanja ukrepov, ki vodijo do uresničevanja cilja, predvsem v časovno določenih terminih s preverjanjem, ali dosegamo cilje in če jih ne, kaj je potrebno storiti, da kljub odmikom pridemo do zelenega cilja. Tako postajata trajnostna mobilnost in zgoščevanje mest ne zgolj črki na papirju, ampak tudi udejanjeni dejstvi. Sprotno preverjanje, ali s predvidenimi ukrepi dosegamo zelene cilje, je odločilnega pomena za učinkovit in sistemski način doseganja posameznih ciljev. Posledica neupoštevanja zgornjega principa pomeni, da pri posameznih ureditvah ne upoštevamo zastavljenih dolgoročnih ciljev, ampak ima glavno vlogo pri ureditvi pogled posameznega odločevalca oz. avtorja ureditve. Kako preseči slabe prakse in sistemsko usmeriti stvari tako, da bodo po meri uporabnikov – prebivalcev – in v smislu dobrobiti večine, je primer, kako se je dunajska mestna uprava lotila urejati javni prevoz. Wiener Linien kot upravitelj javnega prevoza na Dunaju dobiva ogromne finančne subvencije iz dunajskega proračuna, vendar je pri črpanju teh sredstev zavezan k uresničevanju cilja Dunaja po povečanju deleža poti opravljenih z javnim prevozom. Mestna uprava je torej postavila upravitelju jasen in letno merljiv cilj – 1 milijarda prepeljanih potnikov na leto. Da bo Wiener Linien tudi dosegel cilj, bo moral izvajati ukrepe, ki bodo pripeljali do cilja in predvsem tudi pravočasno preverjati, ali so na pravi poti in po potrebi hitro prilagoditi ukrepe. Tak sistemski pristop bo pospešil izvajanje ukrepov, ki bodo za uporabnike naredili še lažje dostopen in bolj primeren javni prevoz, ki bo tako postal še konkurenčnejši in bolj množično uporabljen.

S prenovo ulic v smeri večje uravnoveženosti med pešci, kolesarji in motoriziranim prometom se lahko nadajamo, da bo ulica s svojimi dejavnostmi ter raznolikostjo postala glavni družabni prostor in generator mestotvornosti. Vrnitev javnega življenja na ulice pomeni izboljšanje bivanjske kakovosti prebivalcev, krepitev lokalne oskrbe in večje zadovoljstvo meščanov. Prometna politika tako v mnogih mestih sledi cilju – ureditev živih ulic kot prostora predvsem za ljudi.