

# Z javnim prevozom uravnan razvoj mest

## *Transport Oriented Development - TOD*

Ilka Čerpes

### Povzetek

Pospešeno razprševanje mest je globalni proces, ki ga je sprožila iznajdba avtomobila, natančneje možnost individualnega prevoza iz kraja bivanja na delovno mesto. Urbanistični koncepti avtomobilskega mesta 20. stoletja so promovirali bivanje v primestni družinski hiši in lasten prevoz do delovnega mesta. S tem so strokovno in politično legitimirali razpad zgoščene oblike mest, posledično tudi vse škodljive posledice za človeka, družbo in naravo. Nastale razmere od odgovornega urbanizma zahtevajo, da skuša obvladati težnje po nadaljnjemu razprševanju mest. Osrednji gradnik zgoščevanja urbane oblike je trajnostna mobilnost, ki uravnava razvoj mest z organizacijo omrežja javnega prevoza. Gre za trajnostni pristop k načrtovanju mest, ki ga opredeljuje skupek koordiniranih strategij za usmerjanje rasti mest v zgoščeno grajeno obliko na podlagi dostopnosti z javnim prevozom, hkrati zagotovljeni na ravni regije, mesta, mestnega predela in stanovanjskega sosedstva.

### Ključne besede

urbana oblika, trajnostno mesto, javni prevoz, dostopnost

### Abstract

*The rapid urban dispersion is a global process triggered by the invention of the car and the ability of individual transport from the place of habitation to the place of work which was made possible by it. Urban design concepts of the car-city of the 20th century promoted habitation in a suburban family home and individual transport to the place of work. They institutionally and politically legitimised the disintegration of the high-density city form, along with all the negative effects on people, society, and nature. In such circumstances, responsible urbanism must focus on managing tendencies that lead to further urban dispersion. Sustainable mobility which regulates urban development by means of the organisation of a public transport network is the cornerstone of urban form consolidation. This is a sustainable approach to urban planning defined by a set of co-ordinated strategies for directing growth towards a densely built form on the basis of providing accessibility through public transport that simultaneously operates on the regional scale, city scale, district scale, and neighbourhood scale.*

### Key Words

urban form, sustainable city, public transport, accessibility

### ALI JE URAVNAVANJE URBANE OBLIKE ŠE MOGOČE?

Med urbanisti in arhitekti se vse bolj uveljavlja cinično stališče, da uravnavanje urbane oblike v pogojih globalno intenzivnega širjenja megamest ni več mogoče<sup>1</sup>.

Na izstop urbanizma iz zapletenih procesov, ki razvoj sodobnih mest uravnava v enoplastni svet trženja virtualnih podob in iluzij, je že v začetku 90-ih opozoril Rem Koolhaas, ko je zapisal, »... da smo ostali v svetu brez urbanizma, samo z arhitekturo, z vse več arhitekture. Arhitektura je spretna v osvajanju; opredeljuje, izključuje, omejuje, razločuje od "ostalega" – pa tudi uporablja. Porablja in izrablja potenciala, ki jih lahko s sebi lastno imaginacijo ustvarja, izumlja in obnavlja samo urbanizem. Novi urbanizem, če sploh bo kateri, se ne bo osredotočal na Mesto, ampak na upravljanje infrastrukture, na krepitev, spreminjanje, dostopnost in prerazporejanje le-te. Ker je danes urbanost vseobsežna, se Urbanizem ne bo nikoli več ukvarjal z "novim", pač pa le z "več" in s "spremenjenim" ...« (Koolhaas, R., 2007) Če dodamo še vse bolj glasne pomisleke, tudi iz domačih logov, o koncu urbanizma kot družbenega projekta, ne moremo mimo vprašanja: Ali je samozanikanje pristojnosti obeh strok utemeljeno ali zgolj posledica sprevrženega pogleda in izmikljanja odgovornosti?

Nekateri uspešni primeri urejanja mest v Ameriki in v Evropi kažejo, da se novi urbanizem, ki ni več osredotočen »na Mesto, ampak na upravljanje infrastrukture« (ibid.), vendarle poraja. In da razume "dostopnost" kot sredstvo za zagotavljanje trajnostno naravnane, družbeno pravične prerazporeditve omejenih naravnih in ustvarjenih dobrin. Načrtovanje mesta s ciljem, da bo kakovostno, pravično in okoli prijazno dostopno vsem svojim prebivalcem, je načrtovanje trajnostnega mesta, katerega trajnostna urbana podoba je posledica, ne izhodišče sprememb v ustroju mestnega tkiva.

Trajnostni urbanizem s tem, ko dostopnost razume kot bistveno lastnost urbanega, ponovno vzpostavlja zvezo s tradicionalnim načrtovanjem mest, ki ga je moderna ukinila, ko je ob pojavu osebnega avtomobila v 20. stoletju izenačila "dostopnost" in "pretočnost" motornih vozil.

### TEHNOLOGIJA PREVOZA POGOJUJE URBANO OBLIKO

Za vsa zgodovinska obdobja velja, da je prevoz ljudi in blaga pogojeval mestu prostorsko organizacijo in strukturo. Dobro znana Haussmannova regulacija Pariza (1853–70) in Cerdajev načrt za razširitev Barcelone (1856) sta prepričljiv primer preobrazbe ozkih ulic srednjeveškega mesta v široke avenije industrijskega mesta prav zaradi potrebe kapitalističnega gospodarstva po povečanem pretoku blaga,

### IS THE REGULATION OF THE URBAN FORM STILL POSSIBLE?

*Among urbanists and architects, a cynical position is on the rise: in the conditions of the globally intensive process of expansion of megacities, the regulation of the urban form is no longer possible<sup>1</sup>.*

*It was Rem Koolhaas who drew attention to the exit of architecture and urbanism from the complex processes of the regulation of development of contemporary cities already in the 1990s, when he wrote that "we are left with a world without urbanism, only architecture, ever more architecture. The neatness of architecture is its seduction; it defines, excludes, limits, separates from the 'rest' – but it also consumes. It exploits and exhausts the potentials that can be generated finally only by urbanism, and that only the specific imagination of urbanism can invent and renew. [...] If there is to be a "new urbanism" [...] it will no longer be obsessed with the city but with the manipulation of infrastructure for endless intensifications and diversifications, shortcuts and redistributions [...]. Since the urban is now pervasive, urbanism will never again be about the new only about the 'more' and the 'modified.'" It will not be about the civilized, but about underdevelopment" (Koolhaas, R., 2007). If we also consider the misgivings about the end of urbanism as a social project - voiced ever more loudly, even domestically - we must ask ourselves whether the self-denial of competences within both professions is justified, or whether it is only a consequence of a perverted view and the eschewing of responsibility.*

*Certain successful examples of urban regulations in the United States and Europe suggest that the new urbanism, which is "no longer [...] obsessed with the city but with the manipulation of infrastructure" (ibid.) is emerging after all and that in its centre, there is the comprehension of the concept of accessibility as a means for providing a sustainability-oriented and socially just redistribution of finite natural and manufactured commodities. Urban planning whose goal it is to provide a quality, fair, and environmentally-friendly accessibility for all inhabitants is the planning of a sustainable city which generates a sustainable urban form as a consequence, rather than as a starting point for changes in the structure of urban fabric. By understanding accessibility as a key property of the urban, sustainable development is re-establishing the continuity in relation to traditional approaches to urban planning, which had been abandoned following the emergence of the car as personal transport in the 20th century by the Modern and its oversimplified treatment of the concepts of accessibility and traffic flow of motor vehicles as being one and the same thing.*

storitev in ljudi. Mesta so se še enkrat celovito preobrazila v začetku 20. stoletja, ko je prišlo najprej do iznajdbe, potem pa množične proizvodnje avtomobila.

Ker je osebni avtomobil omogočil vse več osebne mobilnosti, se je začelo dotlej zgoščeno mestno tkivo širiti v krajino, urbani javni prostor mesta pa so pešcem odvzemali avtomobili. Mestni prevoz se ne načrtuje več skupaj z javnim prostorom in rabo le-tega. Ločena obravnava prometnih tokov vpliva na tradicionalno vlogo ulice: prostor družbenih interakcij se preobrazi v površino, namenjeno avtomobilom. Sproži se umiranje mestnih središč.

Načrtovanje mestnega razvoja je moderna vgradila v svoje teoretske temelje, v načela funkcionalističnega urbanizma in arhitekture. Le-ta so se v Evropi izoblikovala znotraj strokovnega gibanja CIAM (1928–59), leta 1943 pa jih je arhitekt Le Corbusier revidiral in publiciral. Hkrati je F. L. Wright v ZDA razvil program urbanizacije v obliki razpršenega mesta, (*broadacre city*) in ga leta 1932 objavil v knjigi *The Disappearing City*. Wrightov program urbanizacije ZDA je temeljil na prepričanju o učinkovitosti prevoza z osebnimi avtomobili, zato je njegova vizija suburbane razvoja mesta strokovno in politično legitimirala proces razobličenja dotlej zgoščene urbane oblike. Glavna značilnost mest je tako od takrat pa vse do danes ostala vseobsežna razpršena zidava nizkih gostot v medmestnem prostoru z izrazito škodljivimi posledicami za naravo, družbo in človeka.

Zaradi enostranske in poenostavljene razlage urbanih tvorb so mesta, ki so se razvijala po načelih CIAM ali po Wrightovem programu, kmalu naletela na nepremostljive ovire pri zagotavljanju učinkovite dostopnosti, prometne varnosti, čistega zraka in primernih prostorov za druženje. Učinki ločenega načrtovanja mestnih funkcij (*coning*) so najbolj razvidni iz primerjave obsega mestne oblike in škodljivih vplivov na okolje med Barcelono, tradicionalnim evropskim mestom, razvitim na podlagi integriranega načrtovanja mestnih funkcij, in ameriško Atlanto, načrtovano v skladu s programom avtomobilskega mesta, ki površine za promet obravnava kot ločeno mestno funkcijo <sup>(Internet 1)</sup>. Mesti imata približno isto število prebivalcev, a Atlanta je približno 24-krat večja, in ker morajo njeni prebivalci za zadovoljevanje svojih potreb opraviti precej daljše poti, so tudi okolju škodljivi ogljikovi izpusti 10-krat večji.

	Atlanta	Barcelona
št. prebivalcev (v mio)	5,25	5,33
površina (v km <sup>2</sup> )	4.280	162
CO <sub>2</sub> izpusti (ton/ha/leto)	7,5	0,7

SLIKA 1: Primerjava urbane oblike in vplivov na okolje med tradicionalnim in avtomobilskim mestom. vir: Global Report on Human Settlements 2013, UN Human Settlements Programme, Planning and design for Sustainable urban mobility, <http://www.unhabitat.org/content.asp?catid=555&typeid=19&cid=12336>

Iz prikazanega je jasno, da je v sodobnem mestu organizacija prevoza ključni regulator urbane oblike in kakovosti bivalnega okolja. Zato spet stopa v ospredje integrirano načrtovanje vseh mestnih funkcij s skupnim ciljem – izboljšati dostopnost, ne da bi povečevali prometno infrastrukturo za avtomobile.

Medtem ko je bil v mestu 20. stoletja prevoz organiziran tako, da so se ljudje premikali po prostoru k določeni funkciji (npr. iz predmestja/dom v mesto/služba), se zdaj uveljavlja organizacija prostora, ki združuje ljudi in raznovrstne funkcije. Sodobna urbana oblika je tako ponovno strnjena, gostota poselitve je visoka, namenska istovrstnost nadomešča mešanje različnih rab ... vse v smeri krajših avtomobilskih voženj, manjših ogljikovih izpustov, bolj povezane družbe.

## S PREVOZOM URAVNAVAN RAZVOJ MEST

TOD (*Transport Oriented Development*, s prevozom uravnavan razvoj) je trajnostni pristop k načrtovanju mest, v poročilu OZN-a o človekovih naseljih 2013 <sup>(Internet 2)</sup> definiran kot usklajena strategija razvoja mest v zgoščeno grajeno obliko na podlagi dostopnosti z javnim prevozom, ki je hkrati zagotovljena tako na ravni regije kot mesta, mestnega predela, stanovanjskega sosedstva. Okoli postajališč naj bo v razdalji, primerni za hojo, dostopna pešcem namenjena mešana raba, ki stanovalce in zaposlene spodbuja k javnemu prevozu do storitev v mestu/regiji ter k hoji/kolesarjenju znotraj predela/sosedstva.

Študije so pokazale, da se v mestih z razvitim javnim prevozom zmanjša število avtomobilskih voženj za 50 %, pri čemer gospodinjstva prihranijo 20 % dohodka. (ibid.) Ker TOD podpira urbanistično načrtovanje, osnovano na dostopnosti z javnim prevozom, se rast mesta usmerja v omrežje transportnih koridorjev.

Države z najboljšimi rezultati pri zmanjševanju ekološkega odtisa mest so TOD prepoznale kot najučinkovitejšega za trajnostno rast mest. Ker usmerja rast mest kot

## URBAN FORM IS CONTINGENT ON TRANSPORT TECHNOLOGY

*In any historical period, the means of transport of people and goods conditioned the spatial organisation of the city and its urban form. The noted Haussmann's regulation of Paris (1853-1870) and Cerda's plan for the expansion of Barcelona (1856) are prime examples of the transformation of the narrow streets of the Mediaeval town into wide avenues of the industrial city precisely due to the need for greater flow of goods and people generated by the capitalist economy. In the beginning of the 20th century, cities again adapted to the technological development of the various means of transport, being subject to total transformation due to the invention and mass manufacture of the car. Due to the increased individual mobility that the car enabled, the once dense urban forms of the city began to expand into the landscape while in the public space of the city, pedestrians had to give way to cars.*

*Contrary to the tradition, the planning of the transport in the 20th century city was separated from the planning of the use of surfaces and the public space. The separate treatment of traffic flows transformed the traditional role of the street as the space for social interactions into a surface for cars, which triggered the process of the decline of urban centres. The theoretical foundations for the planning of urban development in the 20th century are an integral part of the Modern and are expressed in the principles of functionalist urbanism and architecture. In Europe, the principles were constituted institutionally within the CIAM movement (1928-1959); in 1943, they were revised and published in book form by Le Corbusier.*

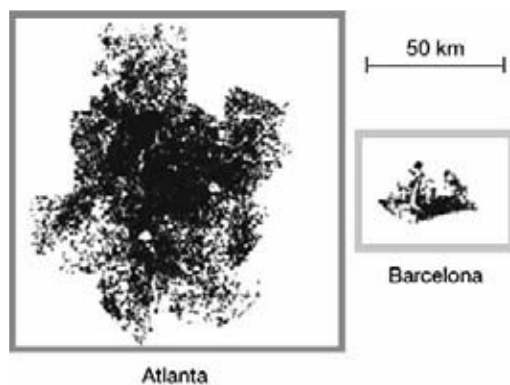
*Contemporarily in the United States, F.L. Wright developed a programme of urbanisation in the shape of the concept of the dispersed development of Broadacre City, which he published in 1932 in his book The Disappearing City. Wright's programme of the urbanisation of the United States was based on the belief in the efficiency of personal, car-based transportation; consequently, his vision of suburban development of the city professionally and politically legitimised the process of disfigurement of the high-density urban form of the time. The intensive and broad-sweeping dispersion of low-density development in the inter-urban space has from that point on been the key characteristic of contemporary cities. Still in effect to this day, it came with decidedly negative effects on the environment, the society, and people.*

*Due to the partial and over-simplified understanding of urban formations, the cities which were developed either according to the CIAM principles, or Wright's car-city programme, soon faced insurmountable obstacles in regard to ensuring efficient accessibility, traffic safety, clean air, and suitable spaces for socialising. The effects of separate zoning can be illustrated very clearly by comparing the size of the urban form and the negative effects on the environment between Barcelona, a traditional European city which developed on the basis of integrated zoning, and the U.S. city of Atlanta, which was planned according to the car-city programme, where the traffic surfaces are treated as a separate zone (web source 2). The comparison shows a roughly equal number of inhabitants in both cities, yet Atlanta takes up approximately 24 times the land area of Barcelona. In Atlanta, the distances the inhabitants must travel in order to satisfy their needs are much longer compared to Barcelona, which amounts to carbon emissions being ten times greater in Atlanta than they are in Barcelona.*

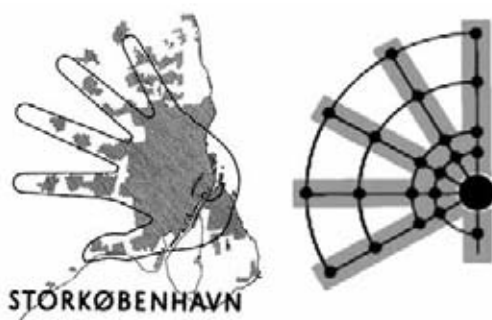
	Atlanta	Barcelona
population (million)	5.25	5.33
land area (km <sup>2</sup> )	4.280	162
CO <sub>2</sub> emissions (tonnes per hectare per annum)	7.5	0.7

Fig. 1: comparison of the urban form and the effects on the environment between a traditional city and a car city. Source: Global Report on Human Settlements 2013, UN Human Settlements Programme, Planning and design for Sustainable urban mobility, <http://www.unhabitat.org/content.asp?catid=555&typeid=19&cid=12336>

*Clearly, the organisation of transport in a contemporary city is the key regulator of the urban form and the quality of habitation environment. Contemporary strategies of urban development are starting to refocus on integrated zoning with the goal of enhancing accessibility without the expansion of infrastructural capabilities for transporting people and goods by car. Unlike the established organisation of transport in the 20th century city, where people moved through space towards a given function (e.g. a flat), a new organisation of space is emerging - one that integrates people and various functions in the same space. As a result, the contemporary urban form is once again dense, the population density is high, and functionally homogeneous zones are replacing areas where different uses and different social gro-*



strnjeno jedro vzdolž omrežja transportnih koridorjev, med katerimi so razpeti zaokroženi kompleksi naravne in kulturne krajine, TOD tudi učinkovito pripomore k ohranjanju rodovitne zemlje in naravnih ekosistemov.



SLIKA 2: Copenhagen: Finger Plan (Načrt prstov), 1948

vir: Norway Ministry of Climate and Environment, Report No. 23 to the Storting (2001–2) Improving urban environment

<http://www.regjeringen.no/en/dep/kld/documents-and-publications/government-propositions-and-reports-reports-to-the-storting-white-papers-2/20012002/report-no-23-to-the-storting-2001-2002/4.html?id=452144> (7.1.2014)

fig. 2: Copenhagen: Finger Plan, 1948

source: Norway Ministry of Climate and Environment, Report No. 23 to the Storting (2001-2002)

Improving urban environment

<http://www.regjeringen.no/en/dep/kld/documents-and-publications/government-propositions-and-reports-reports-to-the-storting-white-papers-2/20012002/report-no-23-to-the-storting-2001-2002/4.html?id=452144> (7 Jan 2014)

Ekološki odtis se najbolj učinkovito zmanjšuje z regijskimi ukrepi, ki že na razdalji 25 km zagotavljajo uravnoteženo preskrbo prebivalstva s storitvami, z delovnimi mesti in dobrinami. Mešanje programov in model zgoščenega razprševanja naselitvenih jeder uravnotežita prometne tokove v obe smeri, saj ciljne in izvorne točke v dnevu menjajo vlogo. Tako je izraba javnega prevoza boljša in ekonomsko samozadostna. Na mestni ravni je TOD orodje, ki zgosti linearno urbano obliko, generirano z linijami javnega prevoza. Zgoščeno urbano obliko zagotavlja kombinacija investicij v prometno infrastrukturo in ukrepov na področju razporejanja rab. Ločena izgradnja infrastrukture (npr. primestne železnice) pospešuje razprševanje. TOD transportni koridorji združujejo več tipov infrastrukture (železniške tirne, avtocesto, mestno cesto ...) in povezujejo postajališča javnega prevoza – ta niso zgolj infrastrukturni objekti, ampak tudi urbana središča, z delovnimi mesti in s stanovanji za lokalno prebivalstvo. Potovalne vzorce prebivalcev določa pet lastnosti grajenega okolja, t. i. 5D (five Ds):

*Density* – gostota (ljudi, zidave, delovnih mest)

*Diversity* – raznolikost (rab, stavbnih tipologij, ljudi)

*Design* – oblika (ulice po meri pešca in kolesarja, gosto in povezano ulično omrežje)

*Destination Accessibility* – dostopnost cilja (npr. dostop delovnega mesta v 30 min = 20 % manj voženj)

*Distance to Transit* – oddaljenost od javnega prevoza (do 6 m hoje ali radij 650 m) (ibid.)

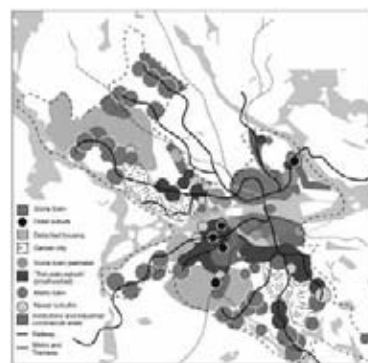
TOD koridorji so prostor usklajenega razvoja infrastrukture in rabe zemljišč. Njihov cilj ni mobilnost, ampak zagotovljena dostopnost krajev<sup>2</sup>. Ti so sosedstva mešanih

ups are being mixed. This reduces the required car-travel distances, reduces carbon-emission pollution, and increases social cohesion.

#### TRANSPORT-ORIENTED DEVELOPMENT

Transport-oriented development (TOD) is a sustainable approach towards urban planning. In the 2013 UN report on human settlements (web source 2), TOD is defined as a set of co-ordinated strategies for directing urban growth towards high-density built form on the basis of ensuring accessibility by public transport simultaneously operating on the regional scale, city scale, district scale, and neighbourhood scale. By integrating pedestrian mixed-use areas around public transport stops in residential communities within walking radius, residents and workers have an incentive to use public transport to access city- or regional services, as well as to walk or cycle within the residential communities. Studies have shown that transport-oriented development of cities reduces the number of car rides by 50%, saving the households 20% of their income in the process (ibid.). As TOD supports the planning of the physical urban form based on the planning of public-transport accessibility, urban growth is directed into the network of transport corridors.

In countries exhibiting the best results in reducing the environmental footprint of cities, TOD has been recognised as the most effective means of shaping sustainable urban growth. Additionally, TOD is an effective means of preserving agricultural land and natural ecosystems as it directs the urban growth into the form of high-density cores along a network of linear transport corridors with self-contained complexes of natural and built landscape extending between them.



SLIKA 3: Stockholm: Necklaces of Pearls (Biserna ogrlica), 2000

Vir: Global Report on Human Settlements 2013, UN Human Settlements Programme, Planning and design for Sustainable urban mobility

<http://www.unhabitat.org/content.asp?catid=555&typeid=19&cid=12336> (7.1.2014)

fig. 3: Stockholm: Necklaces of Pearls, 2000

source: Global Report on Human Settlements 2013, UN Human Settlements Programme,

Planning and design for Sustainable urban mobility,

<http://www.unhabitat.org/content.asp?catid=555&typeid=19&cid=12336> (7 Jan 2014)

The measures implemented on the regional scale have the greatest effect on the reduction of environmental footprint, providing the population with a balanced supply of services, jobs, and goods within the distance of as little as 25 kilometres. The mixing of programmes and the model of high-density dispersion of residential cores enables the traffic flows to be balanced in both directions since the destination and departure points of the traffic change their roles during the course of the day. This way, the use of public transport is more optimal and economically self-sufficient.

On the city scale, TOD is a tool for achieving greater density of the urban form, which is determined by the predominant system of public transport, being that the public transport lines generate linear urban form. A dense urban form is achieved through a combination of investments into infrastructure for the transport of people and goods, and zoning-related measures. Uncoordinated construction of infrastructure (e.g. commuter rail) causes accelerated dispersion. TOD transport corridors integrate several types of infrastructure (railway tracks, the motorway, the urban road, etc.) and connect public transport stops, which are not only infrastructural buildings but also urban centres with workplaces and flats for the local population.

The transit patterns of inhabitants are determined by five properties of built environment, also known as 5D or the five Ds: density (of population, development, or workplaces), diversity (of uses, building typologies, people), design (tailoring the de-

rab s kratkimi stavbnimi bloki, z dejavnostmi, dostopnimi v največ desetih minutah hoje, z učinkovito uličnim omrežjem in s kakovostno urejenimi pešconami, z umirjenim avtomobilskim prometom, ki veča površino ulic za javno rabo, in z majhnimi parkirnimi površinami, saj so zaradi deljene rabe parkirišč, ki jih podpirata združevanje in mešanje rab, potrebe po parkirnih površinah zmanjšane za 30 %. (ibid.)

### OD PRETOČNOSTI K DOSTOPNOSTI

Zanimivo je, da v razpravah o trajnostnem načrtovanju in urejanju mest besedo »promet« (traffic) izpodrinjata »gibljivost« (mobility) in »prevoz« (transport). Drugačno poimenovanje problema ni le lepotni popravek, ampak bistven preskok v dojemaju.

Promet vedno bolj označuje predvsem tehnični vidik načrtovanja in dimenzioniranja infrastrukture, ki naj zagotavlja pretočnost določenih vrst vozil (avtomobilov, vlakov, letal, ladij) s ciljem, da se čim hitreje premaknejo iz prostora A v prostor B. Dostopnost razumemo v okviru trajnostnega razvoja mest ob predpostavki, da sta A in B spremenljivki, ki se premikata po prostoru. Cilj načrtovanja je zato, da ju čim hitreje staknemo skupaj, pa naj se premika prva, druga ali obe. Razdalje merimo s časovnimi enotami, ne več dolžinskimi.

Spremenjen pogled na razmerje med razdaljo/prostorom in časom terja razvoj novih metod načrtovanja in urejanja mest, ki jih skupno imenujemo trajnostna mobilnost. Težišče posegov se premika od načrtovanja infrastrukturnih naprav k načrtovanju organizacije in razporejanja ljudi, k dejavnosti v prostoru. Cilj je: zagotoviti dostopnost čim širšemu krogu ljudi do čim večjega nabora storitev pod enakimi pogoji, ob najmanjši porabi fosilnih energentov in najnižji stopnji onesnaženja okolja.

Urbane strukture, katerih cilj je zagotoviti trajnostno mobilnost, terjajo obsežno urejanje in hkratio udejanjanje, zvezno in usklajeno na vseh prostorskih ravneh (regija, mesto, mestni predel), v vseh časovnih horizontih (kratko-, srednje-, dolgoročno). Načrtovanje mest in mestne oblike se preusmerja iz načrtovanja funkcionalnega *coninga* in kasneje morfoloških vzorcev v organizacijo prevoza, ki je temeljno orodje za uravnavanje trajnostnega razvoja mest in njihove urbane oblike.

### PRIMER SLOVENIJA

Podobno kot v ZDA, kjer gostota poselitev dosega najnižje vrednosti v svetovnem merilu in je potrošnja fosilnega goriva 4-krat večja kot v bolj zgoščenih evropskih mestih, je tudi v Sloveniji urbani sistem naslonjen na avtoceste.<sup>(internet 2)</sup> Težnje po krepitvi avtocestne infrastrukture se nadaljujejo, saj so predvidena nova vlaganja. Hkrati je železniški prevoz slabo razvit. To potrjujejo tudi primerjave z evropskimi državami, ki uspešno uveljavljajo politiko trajnostne mobilnosti. Podatki Statističnega urada R Slovenije razkrivajo, da smo v letu 2012 z našimi vlaki naredili 742 milijonov potniških kolometrov, na vsakega državljana »pade« približno 371 km. V državah EU ima najdaljšo povprečno prevoženo razdaljo z vlakom na prebivalca (1.377 km) Francija, sledijo Avstrija (1.225 km), Švedska (1.201 km), Danska (1.146 km).<sup>(internet 3)</sup> Navezanost na avtomobilski prevoz po avtocestah je vzrok za pospešeno razprševanje urbane oblike večjih, manjših in najmanjših mest. Kljub prizadevanjem nekaterih lokalnih in mestnih skupnosti<sup>3</sup>, da odpravijo negativne posledice avtomobilskega prometa v mestnih središčih, lahko na podlagi podatkov in opazovanj o potovalnih navadah trdimo, da v Sloveniji ne izvajamo politike k javnemu prevozu usmerjenega razvoja mest.

Pričakujemo lahko, da se bo razprševanje poselitve, onesnaževanje okolja in uničevanje plodne zemlje nadaljevalo. Zapiranje mestnih središč za osebna vozila ter urejanje pešcem in kolesarjem prijaznega javnega prostora so ukrepi na lokalni ravni, ki brez načrtnih preureditev infrastrukture in rabe tal na regionalni ravni rešujejo problem le površinsko, zato je neučinkovito.

Dopolnjevanje obstoječe infrastrukture z linijami javnega prevoza ter zgoščevanje stanovanj in delovnih mest v naseljih vzdolž koridorjev tako na regionalni kot lokalni ravni je priložnost in hkrati pogoj za dolgoročni, k trajnosti usmerjeni celostni razvoj. Osredinjenje in zgoščevanje obsežnega obmestnega, *suburbialnega*, poselitvenega vzorca je torej za Slovenijo pomembno razvojno vprašanje. Pojavljajo se pomisleki o izvedljivosti, povezani z visokimi stroški vlaganj in težavami glede umeščanja primerne infrastrukture v prostor. S projektno študijo primera zahodnega obrobja Ljubljane<sup>(internet 4)</sup> smo prikazali, kako trajnostna mobilnost, ki se od pretočnosti prometnih tokov obrača k zagotavljanju dostopnosti, neizvedljive sanje o »vlakom do vsake slovenske vasi« sprevača v izvedljivo resničnost.

Študija obravnava problem umeščanja načrtovane linije primestnega javnega prevoza v Brezovici pri Ljubljani. Linija javnega prevoza naj bi potekala zunaj naselja,

*sign of the street according to the needs of pedestrians and cyclists, a dense and interconnected street grid), destination accessibility (workplaces accessible in 30 minutes amount to 20% fewer rides taken), and distance-to-transit (distance to a public transit stop - up to 6 minutes of walking, or within the radius of 650 metres). (ibid.)*

*The space of TOD corridors is a space of co-ordinated development of infrastructure and land use. The goal here is not mobility but ensuring the accessibility of places. These are mixed-use neighbourhoods consisting of short residential blocks, with daily activities accessible on foot in no more than ten minutes, an efficient street grid, and pedestrian-oriented streetscaping. They are places of calmed car traffic, which increases the public-use area of the streets, and of small car parking surfaces: the shared parking schemes, enabled by the consolidation and mixing of uses, reduces the parking surface requirements by 30%. (ibid.)*

### FROM TRAFFIC FLOW TO ACCESSIBILITY

*It is interesting to find that in discussions on sustainable urban planning and regulation, the term "traffic" is being replaced by "mobility" and "transport". The renaming of the problem is more than skin-deep: it points to a crucial shift in its perception. The word traffic is being increasingly used mainly for the technical aspect of the planning and dimensioning of infrastructure which is to provide the flow of a certain type of vehicles (cars, trains, aeroplanes, ships) with the intention of moving from space A to space B as quickly as possible. Understanding accessibility in terms of the concept of sustainable urban development is based on the premise that point A and point B are variables moving in space. The goal of the planning is therefore bringing the points together as quickly as possible irrespective of whether the one, the other, or both are doing the moving. This is also reflected in the fact that distances are measured in terms of time rather than in units of length.*

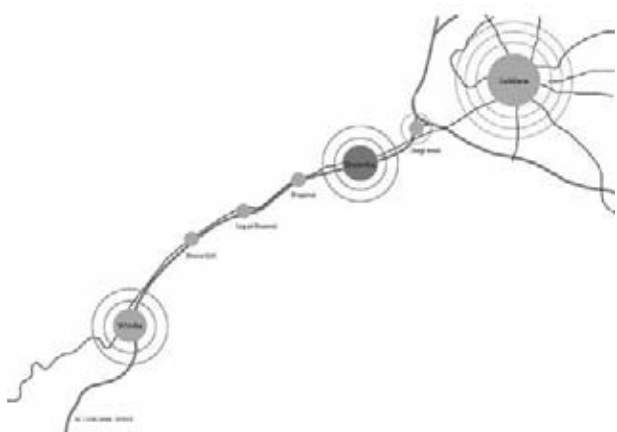
*This new way of looking at the relation between space and time requires the development of new urban planning and regulation methods, which are grouped under the umbrella term of "sustainable mobility". The brunt of the interventions is being shifted from the planning of infrastructural devices to the planning of organisation and placement of people and activities in space. The goal here is to ensure accessibility of the greatest array of services to as many people as possible under the same conditions, and using as little fossil fuels as possible so as to do the least harm to the environment. The premises of the regulation of urban structures with the intention of ensuring sustainable mobility are complex; consequently, they need to be implemented simultaneously and in a continuous and co-ordinated manner on all the spatial scales (the region, the city, the city district) and temporal horizons (short-term, mid-term, long-term). The planning of the city and the urban form is being shifted from functional zoning and the subsequent planning of morphological patterns towards the organisation of transport, which is the fundamental tool for the regulation of sustainable development of cities and their urban form.*

### THE CASE OF SLOVENIA

*Similarly to the United States, where the population density is among the lowest in the world and where the consumption of fossil fuels is four times that of higher-density European cities, the Slovene urban system is also largely based on motorways (web source 2). The tendencies to give even further emphasis on motorway infrastructure remain strong, with further investments already in the pipeline. At the same time, railway transport is poorly developed, as evidenced by comparisons with European countries where the policies of sustainable mobility are being successfully enacted. The data provided by the Statistical Office of Slovenia shows that in 2012, passengers travelled a total of 742 million kilometres. Among the EU countries, France exhibited the longest average distance travelled by rail per capita, 1377 km, followed by Austria with 1225 km, Sweden with 1201 km and Denmark with 1146 km (web source 3).*

*The urban system's dependency on car transport on motorways is the cause of increased dispersion of the urban form of large, small, and very small cities. Despite the efforts of certain local communities and cities to eliminate the negative consequences of car traffic in city centres, the data and observations on travel habits of passengers clearly show that in Slovenia, the policy of TOD is not being carried out. It can therefore be expected that the tendencies towards population dispersion, pollution, and the destruction of agricultural land will continue in the future. Banning cars from city centres and creating pedestrian- and cyclist-friendly public space are local-scale measures without the corresponding informed repurposing of infrastructure and land use on the regional scale; as such, they are superficial and ineffective solutions to the problems of urban form dispersion and pollution.*

kar pa je hkrati območje najstrožje varovane narave. Nasprotje interesov med infrastrukturnim razvojem in naravovarstvom že vrsto let zavira uresničitev zamisli. Študija je preizkusila prostorske možnosti izgradnje primestne proge za lahka tirna vozila zunaj območja varovane narave, v koridorju obstoječe državne ceste, ki poteka skozi središče naselja. Cilj študije je bil: vzpostaviti linijo javnega prevoza in hkrati umiriti promet skozi naselje, izboljšati varnost prebivalcev, zmanjšati ogljikove izpuste in posledično aktivirati stavbna zemljišča ob postajališčih primestne železnice za gradnjo višjih gostot in mešanih programov. Predlog je izdelan na podlagi TOD načel, ki so se izkazala kot uporabno orodje za celostni pristop k regulaciji trajnostnega razvoja urbane oblike na ravni regije in naselja.



SLIKA 4: TOD na ravni regije: Osredinjenje kraja Brezovica: Z javnim prevozom uravnano zgoščevanje urbane oblike v multimodalnem koridorju med Ljubljano in Vrhniko

Vir: Čerpes, Hrastar, Jaušovec, Mele, Šuštar, et al., 2013, Osredinjenje kraja Brezovica, Igra ustvarjalnosti (Creativity Game), 2013, št. 1, s. 154–5, Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, www.iu-cg.org

fig. 4: TOD on the regional scale: Design of the Brezovica Town Centre: Transport-oriented concentration of urban form in the multimodal corridor between Ljubljana and Vrhnika

source: Čerpes, Hrastar, Jaušovec, Mele, Šuštar, et al., 2013, Osredinjenje kraja Brezovica (Design of the Brezovica Town Centre). In: Igra ustvarjalnosti (Creativity Game), 2013, Issue no. 1, pp. 154-155. Ljubljana: Faculty of Architecture, Faculty of Civil and Geodetic Engineering, www.iu-cg.org



SLIKA 5: TOD na ravni naselja: Osredinjenje kraja Brezovica: Z javnim prevozom uravnano zgoščevanje urbane oblike v multimodalnem koridorju med Ljubljano in Vrhniko

Vir: Čerpes, Hrastar, Jaušovec, Mele, Šuštar, et al., 2013, Osredinjenje kraja Brezovica, Igra ustvarjalnosti (Creativity Game), 2013, št. 1, s. 154–5, Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, www.iu-cg.org

fig. 5: TOD on the settlement scale: Design of the Brezovica Town Centre: Transport-oriented concentration of urban form in the multimodal corridor between Ljubljana and Vrhnika

source: Čerpes, Hrastar, Jaušovec, Mele, Šuštar, et al., 2013, Osredinjenje kraja Brezovica (Design of the Brezovica Town Centre). In: Igra ustvarjalnosti (Creativity Game), 2013, Issue no. 1, pp. 154-155. Ljubljana: Faculty of Architecture, Faculty of Civil and Geodetic Engineering, www.iu-cg.org

*Augmenting the existing infrastructure with public transport lines, as well as concentrating housing and workplaces in residential areas along regional- and local-scale corridors is an opportunity and a condition for long-term and sustainability-oriented holistic development. Condensing of the extensive suburban settlement pattern and designing the centre thereof is thus an important developmental issue for Slovenia, and one which generates doubts about feasibility in regard to the high cost of investment and the difficulties in siting suitable infrastructure into the space. The project study of the case of the western suburban outskirts of Ljubljana (web source 4) showed how - by focusing on ensuring accessibility rather than traffic flow - the concept of sustainable mobility turns the pipe dream of laying railway tracks to "every Slovene village and farm" into feasible reality.*

*The case study looked at the problem of the siting of a planned commuter public transport line on the example of the settlement of Brezovica pri Ljubljani. The route of the public transport line is planned outside the settlement itself, in an area which is subject to the strictest natural protection regime. The conflict of interest between the development of infrastructure and nature conservation is causing the idea to have remained unrealised for a number of years. It was the intention of the case study to test the spatial capabilities regarding the construction of a light-rail commuter line outside the natural protection area, in the corridor of the existing state road running through the centre of the settlement. The goal was, on the one hand, to establish a public transport line and at the same time also to calm the through-traffic, improve the safety of the inhabitants, reduce the carbon emissions, and consequently activate the building plots next to the commuter-line stops for higher-density and mixed-programme developments. The proposal was made on the basis of TOD principles, which have proven to be a useful tool for a holistic approach to the regulation of sustainable development of urban form on the regional scale, as well as that of the settlement.*

#### Literatura

Koolhaas, R., Kaj se je vendar zgodilo z urbanizmom, v Čerpes, Dešman, 2007, O urbanizmu, Kaj se dogaja s sodobnim mestom, s. 287–93, Ljubljana, Krtina.

#### Internetni viri

- Meyer, U. (2011). Tokaido revisited. Stadtprojekte in Japan seit den 60er Jahren. (7. 1. 2014) <http://www.bauwelt.de/cms/artikel.html?id=2446515#.UtgNkdLuJv0>
- Global Report on Human Settlements (2013). UN Human Settlements Programme, Planning and design for Sustainable urban mobility. (7. 1. 2014) <http://www.unhabitat.org/content.asp?catid=555&typeid=19&cid=12336>
- Statistični urad republike Slovenije (julij 2013). Transport. Slovenija - končni podatki. (21. 1. 2014) [http://www.stat.si/novica\\_prikazi.aspx?id=5728](http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=5728)
- Čerpes, Hrastar, Jaušovec, Mele, Šuštar, et al. (2013). Osredinjenje kraja Brezovica. Igra ustvarjalnosti (Creativity Game), št. 1, s. 154-155. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (21. 1. 2014) [www.iu-cg.org](http://www.iu-cg.org)

#### Opombe

- Ulf Meyer, komentar k razstavi japonskih metabolistov *Struggling Cities* v Kölnu leta 2010: »... Danes, v času vseobsežne megarurbanizacije sveta in cinizma načrtovalskih strok, ki o mestu ne razmišljajo več kot o predmetu oblikovanja, je sporočilo utopičnih in eksperimentalnih načrtovanj mest, nastalih v 50-ih, vse bolj umestno.«<sup>(internet 1)</sup>
- Dostopnost merimo z razmerjem med površino ulic in cest, ob katerih so nanizana urbana zemljišča, ter med skupno površino mestnega zemljišča. Učinkovitost omrežja cest in ulic merimo s številom križišč in razdaljo med njimi ter s čitljivostjo hierarhične zgradbe omrežja (arterije, primarne, sekundarne ceste, kolesarske steze in poti za pešce).<sup>(internet 2)</sup>
- Po podatkih Ministrstva za gospodarstvo je tretjina slovenskih mest, ki so za EU sredstva kandidirala v obdobju 2012–14, načrtovala porabo teh sredstev za prenavo mestnih središč. Ljubljana je leta 2012 prejela evropsko nagrado za najbolj urejen urbani javni prostor in se v letu 2013 uvrstila med štiri finaliste za naziv Zelena prestolnica Evrope.

#### Sources

Koolhaas, R., Kaj se je vendar zgodilo z urbanizmom (What Ever Happened to Urbanism?). In: Čerpes, Dešman, 2007. O urbanizmu, Kaj se dogaja s sodobnim mestom, pp. 287-293. Ljubljana: Krtina.

#### Web Sources

- Meyer, U., 2011, Tokaido revisited, Stadtprojekte in Japan seit den 60er Jahren <http://www.bauwelt.de/cms/artikel.html?id=2446515#.UtgNkdLuJv0> (7 Jan 2014)
- Global Report on Human Settlements 2013, UN Human Settlements Programme, Planning and design for Sustainable urban mobility <http://www.unhabitat.org/content.asp?catid=555&typeid=19&cid=12336> (7 Jan 2014)
- Statistični urad republike Slovenije (Statistical Office of the Republic of Slovenia), Transport, Slovenija, julij 2013 - končni podatki [http://www.stat.si/novica\\_prikazi.aspx?id=5728](http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=5728) (21 Jan 2014)
- Čerpes, Hrastar, Jaušovec, Mele, Šuštar, et al., 2013, Osredinjenje kraja Brezovica, Igra ustvarjalnosti (Creativity Game), 2013, št. 1, s.: 154-155, Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, [www.iu-cg.org](http://www.iu-cg.org) (21 Jan 2014)

# Urejanje mesta je subtilen proces

## Pogovor z dr. Ivom Lavračem, rednim profesorjem na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani

Kristina Dešman

**Če karikiram, prometniki mesto vrednotijo po pretočnosti, arhitekti po skladnosti, turisti po privlačnosti. Imate ekonomisti kriterije za merjenje uspešnosti mesta?**

Uspešno mesto je tisto, v katerem ljudje radi prebivajo. Imamo lestvice, npr. evropsko Urban Audit, ki ocenjujejo mesta po 20 ali 50 kazalcih. Ljubljano tudi. V ZDA poznajo indekse kakovosti življenja v mestih – upoštevajo vse, od razpoložljivosti delovnih mest, temperature, stopnje kriminala do cene nepremičnin oz. najemnin. Ljubljana bi morala redno spremljati in sproti izboljševati svojo uvrstitev na lestvicah konkurenčnosti mest.

**Pred leti je Ljubljana sodelovala v projektu *Re:urban mobil*. Zraven ste bili kot strokovnjak za ekonomski razvoj mesta. Za kaj je šlo?**

Namen evropskega projekta *Re:urban Mobil*, v katerem so sodelovala štiri mesta: Ljubljana, Leon, Leipzig in Bologna, je bil: razvijati modele za reurbanizacijo mestnih središč s stališča urbane sociologije, arhitekture, ekonomije in ekologije. Projekt so vodili nemški sociologi in geografi. Ideja je bila, naj reurbanizacija naredi mesto oz. njegovo središče bolj prijazno za življenje, ne le za poslovne prostore.

Že v tem okviru smo razmišljali, da je promet po Slovenski moteč, da je ovira na poti med mestnim jedrom in zeleno okolico, Tivolijem, recimo za družino z otroškim vozičkom. Na podlagi zelene demografske strukture smo iskali rešitve za razvoj trgovine, obnovo stanovanj, omejitev prometa.

A vodiš pri projektu *Re:urban Mobil* naša problematika več kot toliko ni pritegnila, saj so imeli zagotovljeno finančno realizacijo. Leipzig, recimo, je dobil namenska sredstva za obnovo mesta tako od EU kot od nemške zvezne vlade. Zanj so značilne palače, v katerih so pred 2. vojno stanovali bogati Judje, v obdobju socialistične Nemčije pa delavci. Stavbni fond je propadal, združena Nemčija pa je obnovi namenila ogromne subvencije.

**Kaže, da je bila reurbanizacija zelo uspešna. Trenutno velja Leipzig za »novi Berlin«, saj privablja številne mlade umetnike. Ponaša se z naslovom najbolj prijetelega mesta za življenje v Nemčiji in je tretje najprijetnejše mesto v Evropi.**

Čisto zares niso uspeli. Stanovanja so obnovili, ker pa vzhodna Nemčija gospodarsko še zaostaja, so se ljudje selili v zahodne dele. Tovarne so zaprli. Veliko obnovljenega fonda je spet propadlo. Stanovanja so bila znova prazna – ni bilo dovolj ljudi, da bi jih napolnili. Naslednji poskus je bil podiranje socialističnih blokov.

**Kaj pomeni politika razvoja mesta?**

V prvi vrsti odločitev za zeleno demografsko strukturo prebivalstva. Mestu najbolj koristi kolikor toliko mešana struktura prebivalstva, a trg avtomatično deluje v smeri segregacije prostora: bogati se koncentrirajo na enem koncu, revni na drugem. Nastajajo geta, tako revna kot bogata. Za mesto seveda to ni dobro, potrebna je intervencija. London, recimo, ima predpis, da mora biti tudi v najbogatejših četrtih določen delež socialnih stanovanj. Družbeni sloji se tako prepletajo, več je raznolikosti in vsi imajo korist: revnejši/mlajši dobijo delo pri bogatejših/starejših, ti pa dobijo v zameno storitve, ki jih potrebujejo.

V praksi seveda ni tako preprosto: Ko smo vprašali sociologe, koga bi imeli za sosede v bloku, so odgovorili – sociologe. To nas uči, da mora biti med različnimi prebivalci ravno prava razdalja. Torej, ne mešana demografska struktura prav v vsaki hiši, ampak na pravi razdalji.

Za Ljubljano ne bi bilo smiselno, da ima samo bogatejše prebivalce. Da bi se, recimo, revnejši zaradi visokih cen nepremičnin in vzdrževanja odselili v predmestje in se vozili na delo v prestolnico. Prav enako nesmiselno je

načrtovati neprofitna stanovanja v centru mesta – iz javnih sredstev bi bilo treba pokrivati ogromno razliko in mogoče bi potem lahko rešili trikrat manj socialnih problemov, kot bi jih sicer. Demografsko politiko je treba načrtovati zelo subtilno, iz nje izpelješ tudi stanovanjsko, prometno, trgovsko politiko.

**Ima Ljubljana jasno določeno politiko razvoja?**

Ljubljanski urbanizem prej omenjenega ne počne. Ni vizije, kako velika naj bo Ljubljana. Med županjevanjem Dimitrija Rupla so, recimo, nastajale povsem nerealne projekcije o Ljubljani s pol milijona prebivalcev. Tako se je upravičevalo potrebo po tramvaju. Odkar je župan Zoran Jankovič, ni strategije, osnovane na ciljnih in demografski projekciji. Vizija je predstavljena kot nabor 20 projektov, ki pa ne sestavljajo celovite strategije.

Ljubljana je čez teden skoraj še enkrat tolikšna kot čez vikend, saj se vsak delavnik iz okolice v mesto vozi približno 100.000 ljudi. Si res želimo, da se vsi preselijo v Ljubljano? Če je odgovor da, jim bo treba zagotoviti stanovanja in vso ostalo potrebno infrastrukturo. Če je odgovor ne, bodo z vožnjo na delo v mesto še naprej povzročali prometne in okoljske stroške. Tretja možnost je, da se resno lotimo decentralizacije države in ustanovimo pokrajine s primernimi pokrajinskimi središči. Tako bi decentralizirali javno upravo in ustvarjali delovna mesta po vsej Sloveniji, ne bi se bilo treba voziti v Ljubljano. A takšnih razmislekov ni od nikoder.

Že iz literature se lahko naučimo, da zgolj odziv na povpraševanje ni smiselno. Dinamična regija, kot je Ljubljana (tj. ima delovna mesta), zlahka pritegne ljudi, ne le iz predmestja, iz vse države. Če se potrebam le sledi, brez uravnavanja povpraševanja (*demand management*), so nujne ogromne infrastrukturne investicije, saj je treba graditi 6-pasovnice, uvajati tramvaje ... Druga možnost je uravnati povpraševanja z regionalno politiko, ki decentralizira razvoj in s tem razbremeni pritisk na prestolnico.

**Pravzaprav je poglobljena odločitev, koliko in katere ljudi želimo pritegniti v mesto ...**

Tako je, najprej je treba zastaviti neko strategijo. Kaj sploh hočemo z mestom? Naj se večja, manjša, ali je ravno prava? Iz tega se izpelje ostalo naprej.

Vsaka odločitev ima jasne posledice. Odločitev, da ne podpiramo modela ameriških mest, v katerih je center namenjen le poslovnim rabi, ponoči pa postane mesto duhov in kriminala, ter želimo, da ljudje v mestu živijo, ima za posledico obnovo stavb in razvito stanovanjsko politiko. Odločitev, da naj ima stara Ljubljana tudi stanovanja, potegne za sabo vprašanje, kakšna je zelena struktura prebivalstva.

Sicer pa je pri nas največji problem, s katerim denarjem obnavljati stavbe. Ni tako kot v prej omenjeni vzhodni Nemčiji, da bi se kar pojavil nekdo, ki bi to financiral. Obnova vse stavbne dediščine, pomembne s kulturno-umetniškega vidika, pomeni ogromno investicijo. Ena možnost je, da se v središče pritegne bogate. Z njihovim denarjem se financira obnova. Ampak posledica je geto bogatih. Kar pa turistom ni zanimivo ... Potrebni so neki drugi pristopi, načrtovanja mesta se je treba lotiti zelo celovito.

**Financiranje obnove stavbnega fonda najbrž ni edini problem stare Ljubljane?**

Eno od odprtih vprašanj je ohranjanje dostopnosti. S prometnimi rešitvami se jo da tako povečati kot zmanjšati. Zaradi pretiranih omejitev, ki dostopnost zmanjšujejo, lahko propadejo trgovine. Dostopnost je za živahno mestno središče ključna.

Ampak kakšno dostopnost? Mnogi sploh ne zaidejo v mestno središče, ker jim je parkiranje predrago in se pač raje držijo predmestnega načina življe-

nja: zastoj parkirajo pred nakupovalnim središčem, stvari iz trgovine pripelejo z vozičkom, naložijo v avto, odpeljejo domov. Čeprav bi radi v središču mesta živahno trgovsko dejavnost, se bodo trgovine s pohištvom, z živilni in s čimerkoli, kar je težje za prenašanje, še naprej sešile na obrobje, trgovine s spominki in z drobnarijami pa težko da zasedejo celo mesto. Kako lahko trgovine v centru konkurirajo nakupovalnim središčem na obrobju? Glede avtomobilske dostopnosti gotovo ne. Če torej predpostavljamo konkurenčno borbo trgovcev, bodo na daljši rok trgovine v središču propadle.

### Kam pridemo, če mesto prepustimo razvoju trga?

V projektu *Re:Urban* smo spoznali špansko mesto Leon, ki je dober pokazatelj, kaj se zgodi v omenjenih razmerah brez intervencije. Leon je mesto, kakršno bo Ljubljana čez 10 let, če ne bo intervencije glede ohranjanja trgovin. Središče Leona, nekoč stare kraljevske prestolnice, je danes ena sama zabaviščna četrt. Lokali funkcionirajo, turisti prihajajo in se zabavajo, trgovin ni. Tak trend se že kaže tudi v Ljubljani. Lokali ob Ljubljani se lepo razvijajo, trgovine ne. Pride lahko tudi do konflikta različne rabe: prebivalci centra so proti zabaviščni industriji, saj jih zna motiti večerni hrup.

### Kako se rešujejo tovrstni konflikti interesov?

Obstajajo urbanistične tehnike, s katerimi je mogoče problem konfliktne rabe omiliti. Ljubljanski urbanizem celotno območje centra mesta označi kot območje centralne rabe, kar je zelo nediferencirano. Verjetno bi ga bilo bolje specializirati po ulicah: ena ulica z lokali, ki naj povzročajo hrup dlje v noč, ena ulica s trgovinami, pa ulica s stanovanji. Vpeljati je treba instrumente, ki spodbujajo diferenciacijo rab.

Dolgoročen trend v centru je zmanjšanje obsega trgovske dejavnosti. Ta proces mora potekati nadzorovano (*managed downsizing*), sicer se izrodi v stihijsko praznjenje lokalov, kar pa hitro privabi vandalizem. In že trije prazni lokali, od katerih je en namerno poškodovan, so dovolj za degradacijo celotnega področja. V četrti, ki jo stari prebivalci in dejavnosti zapuščajo, novi pa se je izogibajo, cene nepremičnin padajo. Celotno območje lahko propade v 5 letih. Stari Ljubljanici nekaj časa ni dobro kazalo, zdaj pa se mi zdi, da se stanje izboljšuje.

### Ali lahko mesto reši poteza, kakršna je bila izvedena na Bregu – zaprtje za promet in ureditev?

Moram reči, da je Breg zelo dobro rešen in funkcionira. Se dejansko vidi po povečanem turističnem obisku. Zapora za promet dobro funkcionira, peš cona tudi ni prevelika, zaradi bližnjih javnih parkirišč in parkirnih hiš pa je dobro dostopna. Če tega ne bi bilo, verjetno tudi Breg ne bi živel. Treba je iskati zelo subtilne kombinacije.

### Je zanimanje za stanovanja v centru Ljubljane ali ne? Kam vodi tok ljudi?

Še vedno je center drag in nima dovolj dostopa do življenja. Kam lahko pelje otroka družina, ki stanuje na Bregu? Centru ljudje, ki živijo v njem, ohranjajo kakovost – in to je dobro za vse.

### Kako sprejeti odločitev, katere ulice naj bodo trgovske, katere stanovanjske in katere zabaviščne?

Gostinskimi lokalom se tam, kjer jih je že 80 %, dovoli, da so odprti dlje, in najbrž se še ostalih 20 % preoblikuje v lokale. V mirnih ulicah se z ukrepi mirnost še spodbudi. Število trgovin se zmanjša na tretjino, če so skoncentrirane v le določene ulice.

### Boljša avtomobilska dostopnost pa verjetno ni edini razlog za uspešnost velikih nakupovalnih središč na obrobju mesta?

Seveda imajo nakupovalna središča še kakšno prednost pred mestnim središčem. V stari Ljubljani zna biti problem vreme – če dežuje, ni kaj početi. Problema nakupovanja v dežju nakupovalna središča ne poznajo, prav tako nekatera italijanska in švicarska mesta – imenitno so ga rešila, ker imajo arkade. Ljubljana arkad nima in po moje center zaradi tega kar trpi. Verjetno bi se dalo poiskati primerne arhitektonsko rešitev, morda prekrižje celotne Čopove s stekleno streho ali pa se del Ljubljane spravi pod zemljo, v pasaže. V modernizmu so že vznikale podobne ideje: pasaža Maksimarketa, Ajdovščina, kompleks pasaž okrog Plave lagune, ki bi ga bilo

možno podaljšati prek Gospodarskega razstavišča do novega središča Emoinika proti centru ...

Drugo je vprašanje organizacije trgovin. V nakupovalnih središčih trgovine delujejo pod bolj ali manj enotnim vodstvom, imajo enake obratovalne čase itd. V centru seveda ni tako. Verjetno bi bil koristen skupen mestni upravnik, morda društvo lastnikov trgovin, ki bi se dogovorilo za pravila o popustih, o odpiralnih časih in podobno. Če želijo konkurirati nakupovalnim središčem, bi se morale vse trgovine v mestu, kljub različnemu lastništvu, podrediti disciplini in delovati podobno kot nakupovalno središče.

Tretje je problem strukture trgovin. Center lahko obdrži prebivalce, če ima živilske trgovine, trgovine s tehničnimi zadevami (npr. žarnicami) ... Na strukturo trgovin se da vplivati z najemninami. Izola je z zelo nizkimi najemninami pritegnila v center umetniške ateljeje, ti pa so v mesto povlekli zanimivo vsebino. Treba je voditi politiko vsega tega.

### Kako se v zgodbo vključi prometna politika?

Najprej potrebujemo ptičjo perspektivo, da pridemo do konkretne arhitektonske rešitve posamezne zadeve.

Vsekakor se strinjam, da je preveč prometna Slovenska moteča za povezovanje mestnega središča z zelenim Tivolijem. Strinjam se tudi, da bi jo bilo dobro narediti bolj človeku prijazno. Vseeno pa se mi zdi, da je bilo zaprtje nekoliko preuranjeno.

Izjave v smislu: »Res je, da imajo zaradi tega tisti, ki gredo z avtomobili, težave, ampak kdo pa pravi, da se morajo voziti z avtomobili, saj gredo lahko z avtobusom,« napeljujejo na misel, da imajo trenutno okoljski cilji in vzgojni učinek prioriteto.

Ekonomisti se po drugi strani zavzemamo, da se vsakemu prepusti možnost odločitve. Se pravi, če neka osebna situacija narekuje, da ima nekdo raje avto kot kolo ali avtobus, bi moral imeti možnost, da ga uporabi. Za to bi moral sicer plačati, ni pa prav, da nekdo v imenu vseh nas odloča, kaj je prav in kaj ni. To, da moramo vsi uporabljati kolesa ali avtobuse, v mnogih primerih ni najbolj praktična rešitev. Morali bi imeti demokratično možnost, da sami odtehtamo, kaj bi raje naredili.

Zdaj je Slovenska še vedno prometna (vozijo avtobusi), postavili so mize in par stolov. Začasna rešitev. Dokler vse stvari niso premišljene, nima smisla sekirati ljudi.

### Bi prišli v pošte sistemi, s katerimi se zaračunava avtomobilsko uporabo mesta?

Sodobna mesta imajo elektronsko cestninjenje, pri katerem se cena prilagaja količini prometa. V prihodnosti bi lahko Ljubljana imela sistem za vnaprejšen preračun alternativnih poti, npr. od Rudnika do Bežigrada ob tej uri za to ceno in toliko časa, po drugi poti pa za drugačno ceno in toliko časa.

Pred krizo je bila aktualna precej atraktivna rešitev: podzemni tramvaj. Če bi ga imeli, bi se to območje lahko uredilo povsem za pešce. Javni promet bi potekal pod zemljo, treba pa bi bilo najti obvoznice za osebni promet, brez povečanja težav.

Trenutne razmere so take, da so nekateri prepričani, kako je cilj mestne politike povzročati težave in greniti življenje avtomobilistom. Mislim, da je treba poiskati koeksistenco različnih možnosti, ne pa vsiljevati ene same rešitve. Možnost izbire je tista svoboda, ki mora živeti v vsakem demokratičnem mestu. To so širši okviri za razmišljanje. Rešitev za Slovenijo se zagotovo da najti, in četudi bodo po njej še vedno vozili avtobusi, je to boljše, kot ko so vozili tudi avtomobili.

Zaprtje za avtomobile je načeloma sprejemljivo, treba pa je zagotoviti boljše povezovanje predmestij. Če ne po Slovenski, kjer je doslej potekal ves promet (verjetno je res neumno, da tranzitni promet, ki ne potrebuje centra, vozi skozenj), pač po alternativni poti.

Z zaprtjem Slovenske se, podobno kot na Bregu, odpira nov javni prostor. Za Slovensko mislim, da je bilo zaprtje preuranjeno, saj obvozni promet ni bil dobro urejen, vsebina prostora tudi še ni domišljena in ne privablja še ljudi. Trenutno je stvar videti precej nesmiselna: kvaliteta ni dosežena, ovi- re pa so postavljene. Ni bilo nobene potrebe po takem hitenju.

Zaenkrat ni da bi se šel sprehajati ob Slovenski. Raje bi videl, da se zadeva pripravi celovito in poskrbi za pretok z osebni avtomobili, tudi drugje, in da se iz Slovenske naredi nekaj smiselnega.