

Mojca ŠAŠEK DIVJAK

# Širjenje mesta s poudarkom na urbani mobilnosti – primeri iz ZDA

Javni promet in urbanizacija  
 Urbana mobilnost  
 Lahka železnica  
 Pametna rast  
 Mesta v ZDA

Cities in USA  
 Light railway  
 Public transport and urbanisation  
 Smart growth  
 Urban mobility

Razvite države se v zadnjih desetletjih trudijo izboljšati in povečati prevoz z javnimi prevoznimi sredstvi v mestnih regijah, ker ugotavljajo negativne vplive avtomobilskega prometa na mobilnost: zastoji, zasičenost v prometu, povečana vlaganja v cestno infrastrukturo. Nova gibanja, ki so se pojavila v devetdesetih letih v ZDA in jih pogosto označujejo s pametno rastjo (smart growth), poudarjajo učinkovitost urbane rasti, ki naj bi se vezala na javni promet in omogočala racionalnost cen infrastrukture in boljšo izkoriščenost prostora. Kot zanimive primere takšnega razvoja prikazujemo območja v San Francisco Bayu (California), Portlandu (Oregon) in Salt Laku (Utah).

*In the last decades developed countries have tried to improve and strengthen public transport modes in urban regions, because they have established negative effects of car traffic on mobility: traffic jams, congestion and increased investment in road infrastructure. New movements that have emerged in the nineties in USA, often coined as smart growth, emphasise efficient urban growth, which should be tied to public transport enabling rational prices of infrastructure and better spatial use. Good examples of such developments are shown, such as the San Francisco Bay area (California), Portland (Oregon) and Salt Lake (Utah).*

## 1. Uvod

Mesta in druga naselja so glavni nosilci razvoja, saj so temeljni prostor gospodarskih in družbenih povezav in prepletanj. Sočasno so tudi veliki porabniki prostora in naravnih virov ter onesnaževalci okolja.

Koncentracija prebivalstva omogoča urbanizirano življenje, ki ima pozitivne in negativne vplive na kakovost življenja, na zdravje in dobro počutje ljudi. Mesto ponuja možnosti dela, druženja, kulturnega življenja, boljše izrabo vseh vrst infrastrukture, na drugi strani pa se pojavljajo okoljski ter socio-psihološki problemi. V dobro organiziranem mestu zagotavlja večja koncentriranost vitalnost in razvoj, vendar ima lahko tudi negativne učinke: prometne zastoje in kaos, onesnaževanje okolja, hrupnost, alienacijo, izgubo sredine, negotovost, itd. Vse več ljudi se zato odloča za bivanje v neposredni okolici večjih mest ali na podeželju, in sicer zaradi boljšega stika z naravnim okoljem, pomembni pa so tudi socialni in ekonomski razlogi (nižje

cene zemljišč in gradnje). Sodobna mesta ne poznajo več stroge ločitve od podeželja, urbane aglomeracije se raztezajo kilometre zunaj ožjega obsega večjih mest in sestavljajo metropolitanske regije.

S problemi suburbanizacije in razpršenostjo poselitve se ukvarjajo vse razvite države, zato je nastal trajnostno usmerjeni model regionalnega mesta. Vključuje razvoj osrednjega strnjenege mesta in decentralizirano zgoščevanje na suburbaniziranih območjih.

Potreba po ločenih urbanih funkcijah, ki so se uveljavile v obdobju moderne, se je v zadnjih desetletjih bistveno spremenila. Glavni vzrok je v modernejši tehnologiji: precej industrijske produkcije je čistejše, proizvodnja pa se pogosto spreminja v servisne dejavnosti. Z novimi elektronskimi komunikacijami je možen hiter in natančen prenos informacij, kar omogoča tudi delo doma ali v bližini doma. Vedno več delovnih mest je na področju storitev, ki so lahko povezana z območjem bivanja.

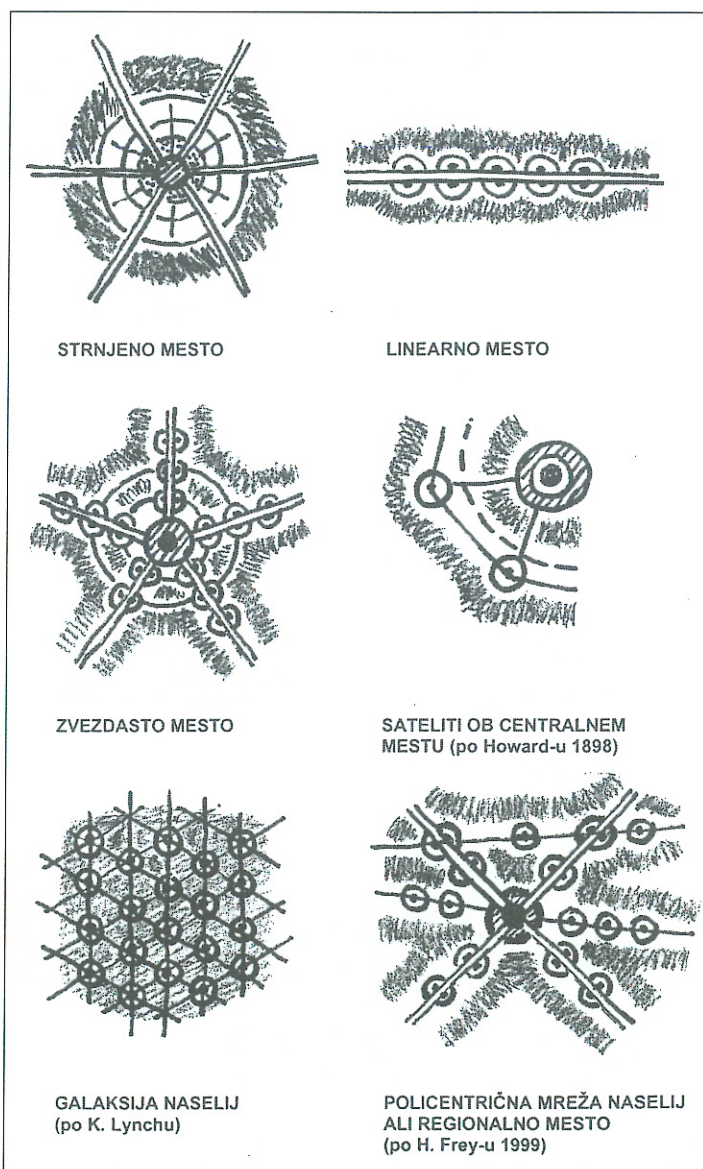
## 2. Razvoj v Evropi in Združenih državah

Urbanistični koncepti iz konca 19. in iz prve polovice 20. stoletja, ki so močno vplivali na moderna mesta, so poskušali reševati probleme, ki so se pojavljali v mestih tistega časa (sanitarni problemi, industrijsko onesnaževanje, slumi). To so bili predvsem vrtno mesto (E. Howard: Garden Cities of Tomorrow, 1902), njemu nasproti industrijsko mesto (načrti T. Garnierja za Cité Industrielle, 1901) in najbolj posnemano funkcionalistično mesto (La Charte d'Athènes, 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 reševal nekaj problemov tedanjih mest, vendar povzročil tudi mnogo novih. Monotone stanovanjske enote, oddaljena industrijska območja, hrupne avtoceste, koncentracija delovnih mest in centralnih aktivnosti; vse to je pripeljalo do novih socialnih getov, zatranosti prometa in funkcionalnega ter estetskega osiromašenja v evropskih mestih.

Na ameriški celini si je skupina »zgodnjih regionalistov« (arhitektov, planerjev 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, oz. dinozaversko mesto, kot ga je imenoval Clarence Stein. Zaradi takšnega 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 načrtovano razširil v celotni regiji, v območju takratnih majhnih mest in vasi, ki so bila do tedaj nasprotni pol urbanega življenja. Domnevali so, da bi lahko pravilno planirana decentralizacija vodila v razvoj novih mest s približno 30.000 prebivalci in 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 ter socialno pravična, v nasprotju z industrijskimi mesti, kjer so prevladovali slumi in onesnaženje. Pričakovani razvoj pa se ni uresničil. Ame-

riška mesta so se po 2. 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 prek vse regije in je brisala meje med mesti, predmestjem in podeželjem, kar je Mumford imenoval anti-mesto.

Podobne probleme opažamo v evropskem urbanem razvoju po 2. svetovni vojni, vendar z manjšim časovnim zamikom. Zaradi težav, ki so se pojavile ob razvoju obsežnih stanovanjskih sosek v predmestjih (predvsem enodružinskih hiš), ki so organizacijsko vezane na uporabo osebnega avtomobila, so se vodilne univerze (v ZDA in Evropi) že pred leti lotile raziskav o zgostitvah poselitve in urbanističnem oblikovanju v smislu



Slika 1: Različne makrostrukture mesta (Frey, 1999)

trajnostno uravnoteženega razvoja. Model decentralizirane zagotovitve poselitve je postal aktualen povsod, kjer se je gradnja nizke gostote (predvsem enodružinske hiše) močno razširila, kot je to primer tudi v naših predmestjih.

### 3. Primerjava različnih konceptov

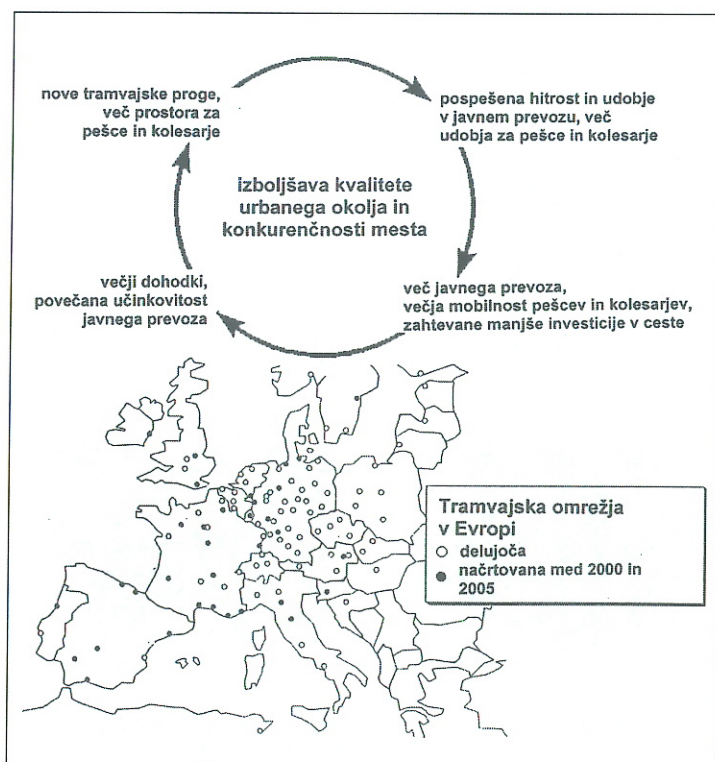
Mnogo raziskav se je ukvarjalo z obliko mesta oz. z alternativnimi modeli razvoja, in sicer tako ožje (z mikrostrukturo) kot širše regionalno (z makrostrukturo). Danes nas najbolj zanima kateri koncepti bolje vključujejo trajnostne parametre. V urbani mikrostrukturi zahtevamo predvsem visoko stopnjo funkcionalnosti glede na potrebe posameznega prebivalca, glede na mobilnost in dostop do osnovne oskrbe in drugih servisov. Poleg dobro organiziranega cestnega omrežja je treba upoštevati zlasti javni transport (železniški in avtobusni), kolesarski dostop in peš razdaljo.

V širši, makrostrukturi je pomembno primerjati druge prednosti: prilagodljivost spremembam, dobre socio-ekonomske razmere,

možnosti različnih oblik zazidav, socialno pestrost, dobre okoljske razmere, dostop do odprtega prostora in rekreacije ter druge funkcije.

Zelo pregledno je te modele primerjal Hildebrandt Frey v knjigi *Designing the city, Towards a more sustainable city* (Frey, 1999). Podrobneje opisuje in podaja različne možnosti razvoja makrostrukture mesta (glede na prometne povezave) ter jih medsebojno primerja glede na število prebivalcev, potrebe po prostoru in dimenzije mestne strukture. (Glej sliko 1)

Po ocenjevanju in primerjavi med različnimi modeli, glede na funkcionalne in trajnostne indikatorje, avtor kot najbolj trajnostno usmerjeno rešitev predlaga policentrično omrežje ali regionalno mesto, ki je pravzaprav kombinacija razvoja strnjene mestnega modela in decentralizirane zagotovitve v suburbaniziranih območjih (vezane predvsem na javni promet), povezanih v policentrično mrežo, ki se šele oblikuje (Frey 1999, str. 59–69). Poudarjena je tudi hierarhija posameznih naselij oz. središč, ki je potrebna glede na celotno organizacijo in pomen posameznega naselja v regiji.



Slika 2: Večanje urbane mobilnosti z gradnjo in prenovo tramvajске omrežja v evropskih mestih (TTK, 1999)

### 4. Pomen dobro organiziranega javnega transporta za razvoj mesta

Po vsem svetu se je osebni avtomobil kot prometno sredstvo, ki omogoča udobno vožnjo, individualno uporabo in fleksibilnost, izredno razširil. Sedanji trend razvoja tudi v večini evropskih držav kaže izrazito večanje števila osebnih avtomobilov na osebo. Tako se uporaba avtomobila večja tudi v primerjavi z drugimi oblikami prometa: javnim transportom, kolesarskim prevozom ali pešačenjem. Vzporedno se zato tega povečuje onesnaževanje okolja (zraka, tal, povečan hrup, negativni vplivi prometnih nesreč).

Način prevoza, kjer prevladuje množična uporaba osebnega avtomobila, vodi do zastojev, zasičenosti v prometu, povečanja vlaganj v cestno infrastrukturo. S povečanjem osebne mobilnosti se povečuje razpršenost poselitve, kar spet zahteva dodatno ureditev cest in

zmanjšuje učinkovitost javnega transporta. Poraba zemljišč in potreba po razvejeni komunalni infrastrukturi sta neracionalni, stroški naraščajo, skupnosti jim niso več kos, povečuje se tudi socialna segregacija. S tem nastaja circulus vitiosus, ki je povezan s socialno in okoljsko degradacijo. Vse to vodi v urbani razvoj, ki ni trajnostno usmerjen in povzroča okoljsko škodo.

Nesreče, hrup, onesnaževanje in stroški zaradi razpršenosti gradnje, ki so povezani z uporabo avtomobila, pomenijo skupno visoke stroške za skupnost. V Franciji, npr. ocenjujejo, da tako nastaja za 10 do 20 milijard evrov stroškov na leto za 120 milijard avtokm/leto. Ti stroški pomenijo 1–2 % francoskega bruto domačega proizvoda (TTK 1999). Celo v ZDA, kjer je osebni avtomobil še vedno kralj med prevoznimi sredstvi in kjer je gorivo cenejše kot v Evropi, so zaradi naštetih problemov in zastojev v prometnih konicah začeli dajati več pozornosti javnemu prometu. Lahka železnica doživlja v večjih mestih pravo renesanso.

Kot vidimo, investicije v ceste dolgoročno gledano niso ekonomična in do okolja prijazna rešitev. Mnogo učinkovitejša je preusmeritev v javni transport: linija osebnega avtomobilskega prevoza prepelje povprečno 2.000 oseb/uro, linija tirnega javnega prevoza pa 22.000 oseb/uro (Crozet, Perez, 1995, v TTK 1999). Javna prevozna sredstva so tudi deset- do dvajsetkrat varčnejša glede porabe prostora, če upoštevamo kompletno infrastrukturo, ki jo zahteva osebni avtomobil (ceste, parkingi, garažne hiše ...). Rešiti pa je treba problem konkurenčnosti javnega transporta v primerjavi z osebnim avtomobilom: to zahteva hiter prevoz, udobnost in dovoz čim bližje cilju.

V Franciji vedno več mest spet uvaja moderni tramvajski prevoz (lahko železnico), čeprav so ga marsikje odpravili pred 40 leti: Nantes, Grenoble, Strasbourg, Lille in St. Etienne so znani uspešni primeri. V gradnji oz. razširitvi je v Lyonu, Montpellieru, Orléansu, Nantu in Strasbourgu, v načrtovanju pa še v drugih mestih. V Nemčiji je mnogo mest ohranilo in razširilo tramvajске linije. Primer mest, ki so odpravila tramvaj in ga zdaj obnavljajo, so Oberhausen, Saarbrücken in Heilbronn. Prav tako drugje v Evropi, denimo Velika Britanija, Irska, Španija, Portugalska, spet uvajajo tramvajski



Slika 3: Različna javna prometna sredstva na območju San Francisco Baya

promet. Celo v ZDA se na novo uspešno uveljavlja lahka železnica (Los Angeles, San Diego, Portland, Seattle, Dallas, St. Louis, Salt Lake City, Denver). San Francisco, ki ohranja stari kabelski tramvaj kot turistično zanimivost, ima raznolik in razvejen moderen javni transport: podzemno železnico BART, regionalno železnico Caltrain, električno mestno železnico, trolejbus, avtobuse, trajekte itd.

Mnogo avtorjev poudarja, da je pri velikih investicijah, kot so javni prometni sistemi, zelo pomembna usklajenost med različnimi

vrstami prometa in med različnimi nivoji: mestnim, regionalnim in državnim. Koordinacija je potrebna med vsemi transportnimi institucijami v regiji in mestu. Za uporabnike so zanimivi integrirani koncepti različnih vrst javnega prevoza (tirni promet, ladja, avtobus, kolo, povezave z osebnim avtomobilom v sistemu P+R – parkiraj in se pelji), kar se običajno kaže tudi pri ugodni ponudbi različnih regijskih vozovnic.

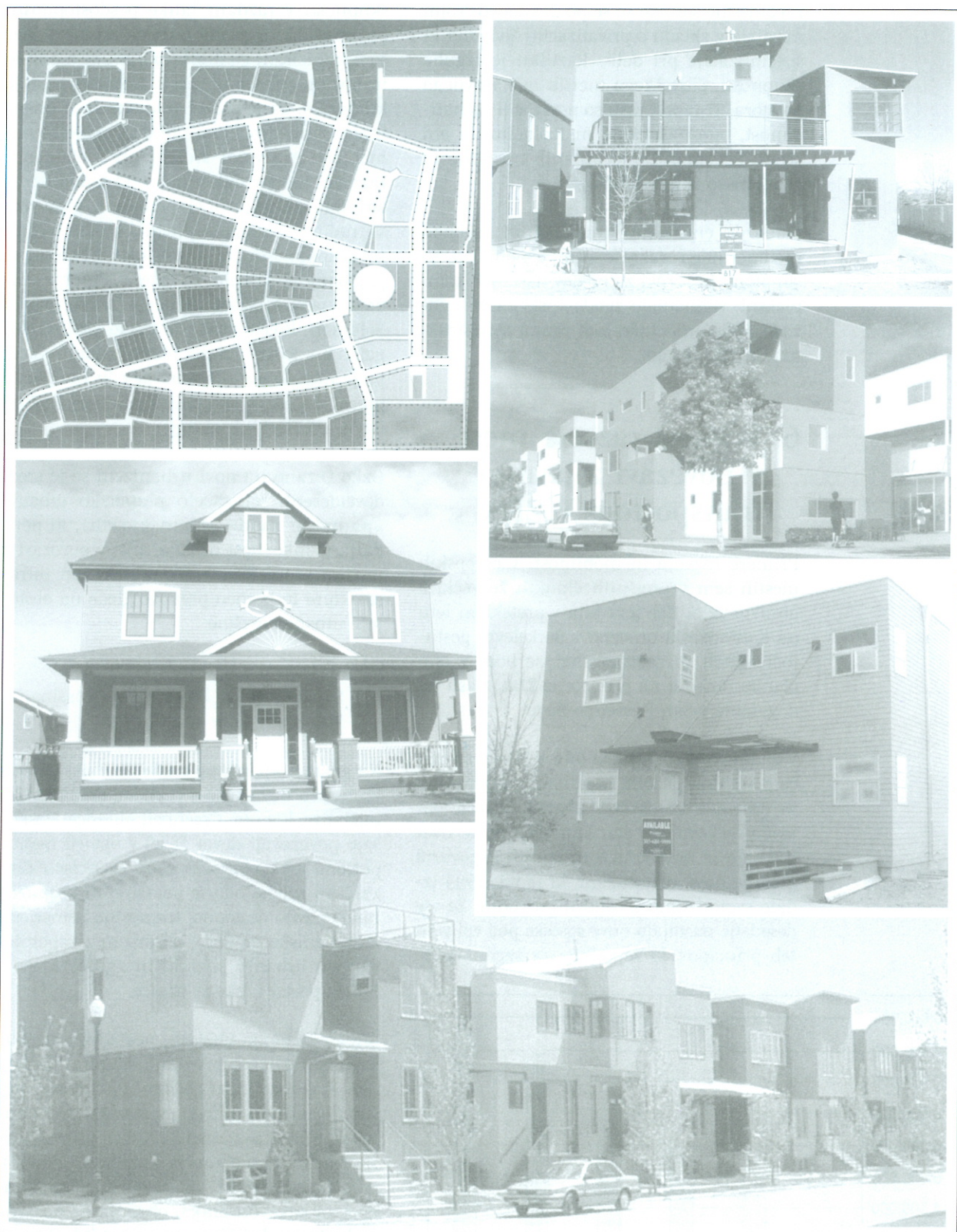
## 5. Prometne navade in razvoj, vezan na javni prevoz

Za uporabo tega koncepta so bistvene prometne navade: način, kako se prevažamo, pogostost poti in vsakodnevna potovalna razdalja. Poleg oblikovanja cestnega omrežja in sploh prometa vpliva na naše transportne navade še mnogo faktorjev: cena bencina, dostopnost avtomobilov, stroški parkiranja, čas prevoza, kakovost javnega transporta itd. Vendar so urbani tlorisni vzorci in oblikovanje zemljišča osnova za dolžino poti, porabo časa in izračun potrebnih investicij. Če urbanistično oblikovanje naselij daje prednost osebnemu avtu, lahko kot posledico pričakujemo povečano število avtomobilov, kar zahteva ustrezno prometno infrastrukturo: od cest do parkirišč, garažnih hiš itd. Na drugi strani pa to vpliva na manj voženj z avtomobilom, manjšo gnečo na cestah in manjše onesnaževanje zraka, če urbanistično oblikovanje naselij ponuja možne alternative: pešpot, kolo, javni transport in tudi avto.

Urbani vzorci, ki upoštevajo različne možnosti v transportu, imajo lahko veliko pozitivnih »feedbackov«. Če se poveča javni promet, se njegove storitve izpopolnijo in postane primernejši za več ljudi. S tem se večja tudi socialna izenačenost v dostopnosti (za revnejše sloje brez avtomobilov, šolske otroke in mladino, starejše ljudi, gibalno motene, ki pomenijo skupaj večji odstotek kot tisti, ki imajo avtomobilski prevoz stalno na razpolago). Z zmanjšanjem osebnega prometa se zniža umazanost zraka. Stroški za ceste, parkirane prostore, garažne hiše se znižajo. Končno to vpliva tudi na zmanjšano porabo energije oz. bencina, stanje v okolju se izboljša.



Slika 4: Lahka železnica doživlja pravo renesanso v ameriških mestih. Zgoraj je prikazano postajališče v Dallasu, spodaj center San Joseja, kjer je na razvoj in prenovo mesta bistveno vplivala mestna železnica.



Slika 5: Prospect New Town (v bližini Denverja, Colorado) je postal pravi laboratorij za novo generacijo arhitektov ameriškega modernizma. Na osnovi tipične zasnove naselja po principih »novega urbanizma« (načrtoval Andres Duany) in tradicionalnih začetkov, so nastale nove forme arhitekture, ki izhajajo iz ameriške lesene gradnje stanovanjskih hiš (<http://www.prospectnewtown.com>). Vsa obstoječa in načrtovana večnadstropna arhitektura ima leseno konstrukcijo, značilne pa so tudi pestre oblike in močne barve objektov. Kot glavni arhitekt je nastopal Mark Sofield, k oblikovanju objektov so prispevali tudi Tony Beck, Kimball Hobbs, Ben Thomas, na barve pa je vplival predvsem Kelly Feeney.

Predmestne soseske so se po 2. svetovni vojni razvijale v skladu s privatizacijo življenja in specializacije pri delu. Rezultat je izguba skupnosti, človeškega merila in naravnega prostora. Ti vzorci rasti so povzročili prenatrpanost, onesnaževanje in izolacijo na eni strani ter zmanjšanje urbanih investicij in ekonomsko stisko na drugi.

Lahko bi enostavno kvantificirali problem predmestnega razraščanja. Vendar pa so simptomi in vzroki za njegov nastanek kompleksni, vključujejo zgodovinski razvoj, navade, želje, prav tako tudi razvoj infrastrukture in ekonomijo.

## 6. Primeri razvoja mest v povezavi z javnim transportom v ZDA

Primere razvoja in mobilnosti v evropskih mestih sem v prejšnjih člankih že večkrat obravnavala. Ker sem bila v preteklem letu na Kalifornijski univerzi v Berkeleyju gostujoči učitelj in raziskovalec, se bom v tem članku omejila na primere iz ZDA, zlasti na dogajanje v San Francisco Bayu.

V zadnjem desetletju so bila v ZDA v marsičem vodilna pa tudi mednarodno odmevna in vplivna urbanistična gibanja, ki so se pojavila na območju San Francisco Baya. Uveljavljajo se novi koncepti, kot jih zagovarja gibanje novi urbanizem, ki je v l. 1993 izdalo svojo listino z osnovnimi vodili. Že vse desetletje nastajajo nove soseske pod vplivom teh principov, ki se vežejo na organizacijo

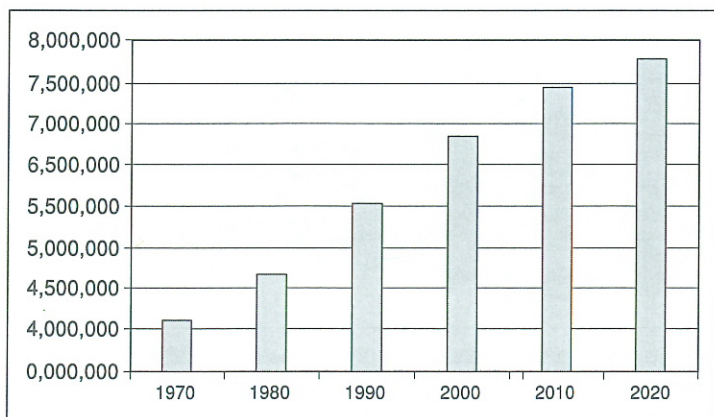
skupnosti v razdalji lahke pešdostopnosti, predvsem okrog postaj javnega prometa, kjer so organizirani centralni programi z oskrbo in novimi delovnimi mesti. Nekateri gibanje kritizirajo, da je preveč tradicionalno orientirano glede arhitekture in da so soseske namenjene predvsem srednjemu socialnemu razredu. Vendar tudi v njem nastajajo nekateri novi arhitekturni eksperimenti, prav tako se trudijo v soseskah vključiti različne socialne skupine. Ključni ljudje, okrog katerih se je gibanje uveljavilo, so Peter Calthorpe, Andres Duany, Elizabeth Plater – Zyberk, Daniel Solomon. Precej vpliva je imelo tudi na dogajanje v Evropi, zlasti Veliki Britaniji. Sicer pa je nastalo po njihovem zgledu nastalo že precej uspešnih skupnosti v San Francisco Bayu, na Floridi in drugje.

Ozko vezano na novi urbanizem se je sredi devetdesetih let začelo planersko gibanje »pametne rasti« (smart growth), ki poudarja učinkovitost urbane rasti v povezavi z javnim prometom, racionalnost cen infrastrukture in pomen prenove glede na obstoječe urbane površine.

### 6.1 San Francisco Bay – The Crossing, Mountain View (California)

Na gibanje »pametne rasti« se v okviru San Francisco Baya vežejo različne državljanske iniciative, kot npr. Greenbelt Alliance. Poskušajo povezovati devet dežel v okviru metropolitanskega območja San Francisco Bay, zaščititi zelene odprte površine in promovirati cenovno dostopno, trajnostno usmerjeno stanovanjsko gradnjo, predvsem z zapolnjevanjem urbanih površin in zgoščevanjem v bližini postaj lahke železnice.

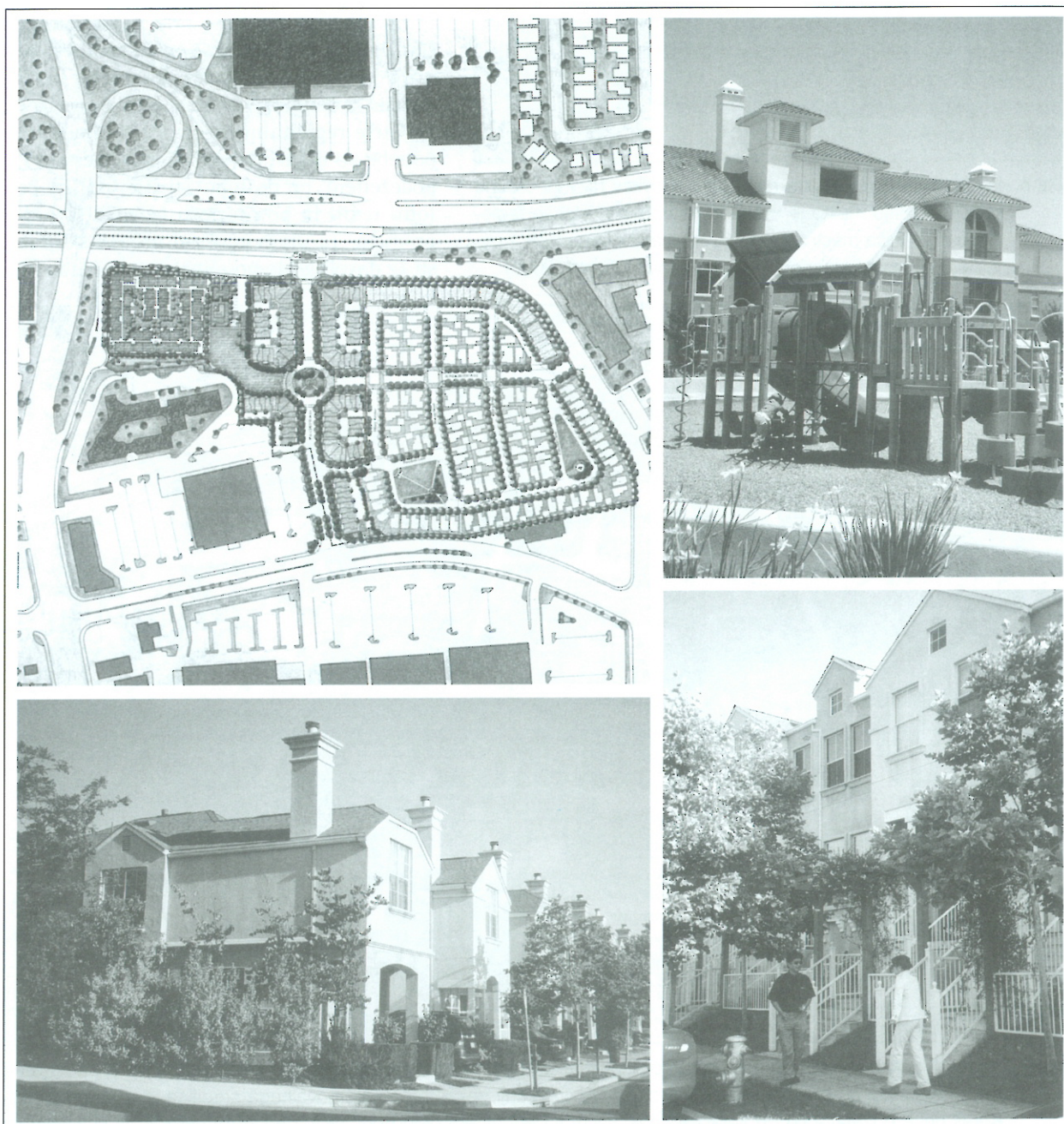
Široka koalicija vladnih, nevladnih organizacij in različnih privatnih skupin razvija v San Francisco Bayu obširen načrt rabe površin (»land-use plan«), v smislu s planiranjem »pametne rasti«. Načrt pripravljajo skupaj svet tega območja (Bay Area Council), združenje deželni oblasti ter različne agencije: za kakovost zraka, ohranjanje naravne in kulturne dediščine, transport itd. Organizirali so mnog sestankov, delavnic in razprav o možnih scenarijih. Na celotnem območju (7 milijonov ljudi, velikost približno pol Slovenije) pričakujejo do l. 2020 povečanje števila prebivalcev za 1 milijon, ker obstaja velik poselitveni pritisk iz celotnih ZDA in Mehike.



Slika 6: Prikaz dosedanjega in predvidenega hitrega večanja števila prebivalcev na območju San Francisco Baya v letih 1970–2020 (Wheeler, 2001)

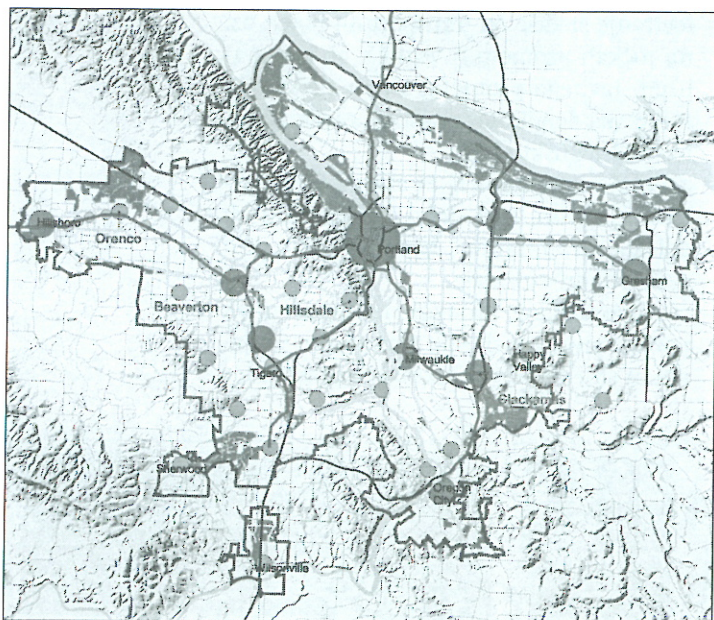
Pomembno je, kako jim bo pri novih naseljih uspelo uresničevati dolgoročne cilje, ki so si jih postavili:

- ekonomsko oživljanje območij (v obdobju razvoja suburbanizacije so velike površine enodružinske pozidave povzročile neracionalno izkoriščanje prostora in onesnaževanje na eni strani ter zmanjšanje urbanih in ekonomskih investicij v te predele na drugi),
- uveljavljanje decentralizirane zgostitve poselitve z razvijanjem novih središč z mešano rabo površin,
- lociranje središč ob transportnih poteh oz. na točkah prometnih vozlišč, ob postajališčih javnega prometa; s tem zgostev in vsebinska dopolnitev poselitve nizke gostote enodružinskih hiš,
- zapolnjevanje znotraj že izkoriščenih urbanih površin, npr. slabo izkoriščenih ali dotrajanih »mallov«, ki so nastali v procesih suburbanizacije,
- celostno urejanje prometa na ravni regije s povezovanjem vseh vrst transporta, urejanje in širjenje predvsem javnega prevoza, s



Slika 7: Načrt organizacije zazidave v celotni četrti The Crossing (Calthorpe in Fulton, 2002) z železniško postajo, sedežem večje multinacionalne firme (S del) in različnimi tipi pozidave.

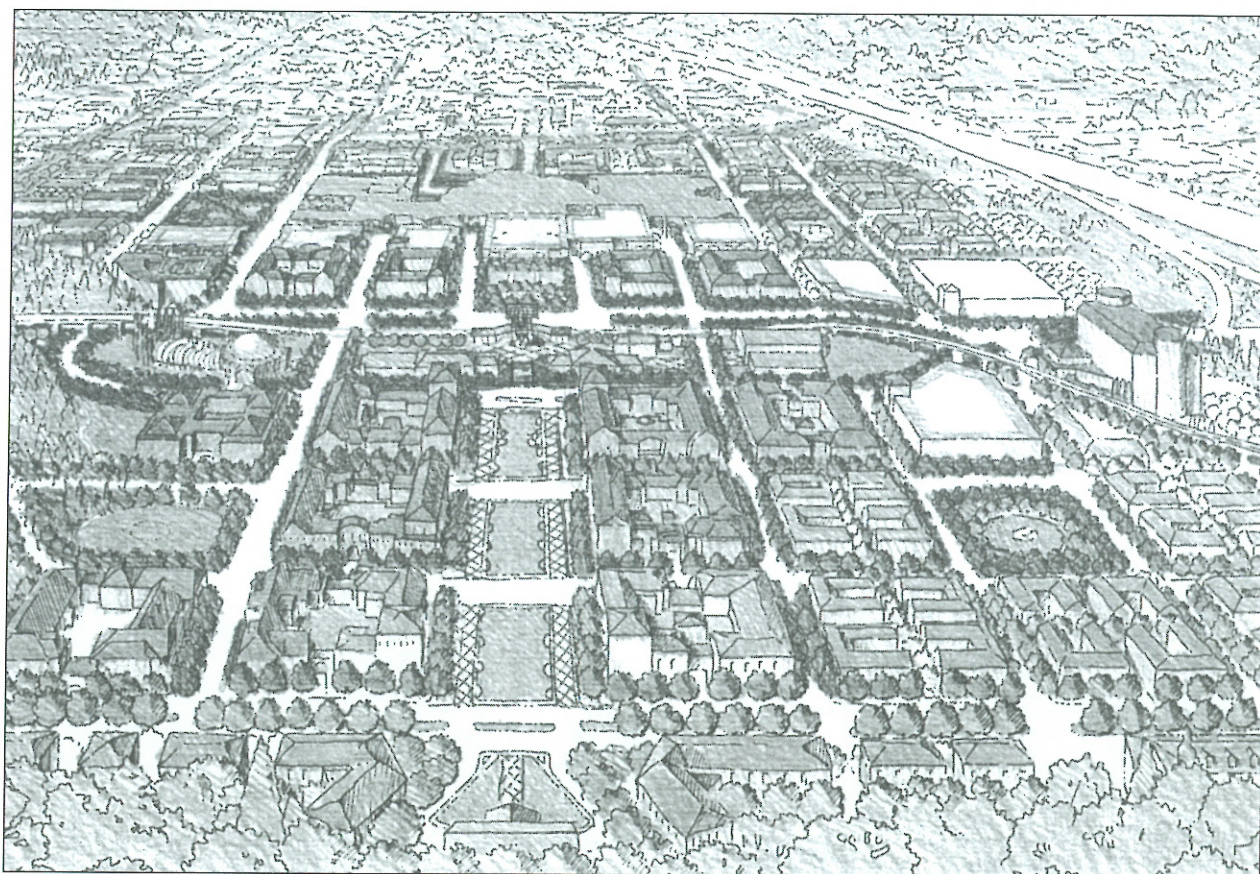




Slika 8: Portland metropolitanska regija, predstavitev razvoja urbane rasti. Osrednje mesto je Portland, hierarhično sledijo regionalna in manjša mestna središča ter manjše skupnosti – povezave z javnim transportom. (Calthorpe in Fulton, 2002)

težnjo po zmanjševanju avtomobilskega prometa,  
 – tak razvoj omogoča varovanje večjih območij zelenega prostora in zmanjševanje onesnaževanja okolja zaradi posledic osebnega avtomobilskega prometa in tudi racionalne gradnje.

Med vplivnimi strokovnjaki in vodilnimi načrtovalci je Peter Calthorpe, ki je skupaj z Williamom Fultonom izdal knjigo o trajnostnem razvoju regionalnega mesta (Calthorpe in Fulton, 2001). V nasprotju z zgodnjimi regionalisti, ki so pričakovali propad starih mest, zagovarjata pomen njihove prenovne in revitalizacije ter dodajanje novih površin z dopolnjevanjem 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 gosto poselitvijo, z mešano rabo



Slika 9: Primer Clackamas, kjer je prikazano preoblikovanje starega nakupovalnega središča z velikimi parkirnimi površinami: spremenjen je v humanejšo obliko zazidave. Osrednji del starega nakupovalnega središča je ostal ohranjen. Kareji nove pozidave so po velikosti enaki tistim v centralnem delu Portlanda, parkirne površine so vključene v strukturo posameznega kareja. Osrednja hrbtnica je linija lahke železnice, na katero se vežejo javne površine. (Calthorpe in Fulton, 2002)

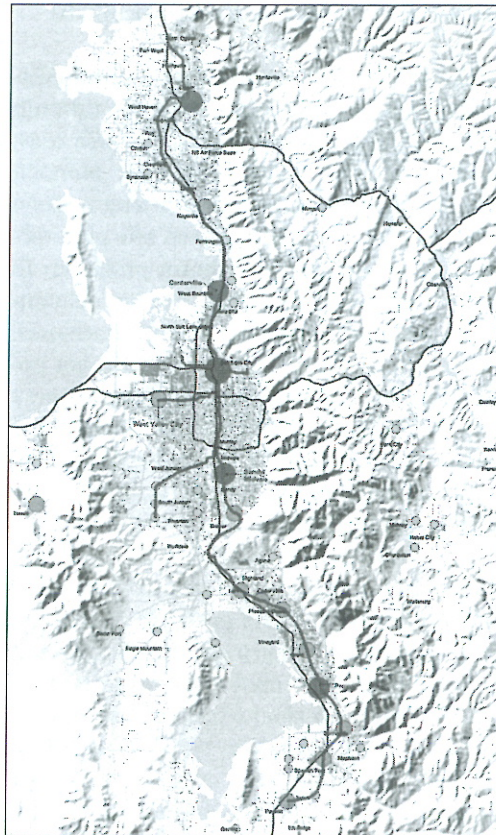
površin), kar lahko dobro vpliva na družbeni razvoj in izenačevanje neenakosti. Osredotočili so se na prenovo naselij, oblikovanje peš dostopnega mestnega središča in odprtih javnih površin. Regionalni razvoj so navezali na javni promet, predvsem na lahko železnico, kjer postajališča pomenijo osrednje točke novih sosesk.

### The Crossing, Mountain View

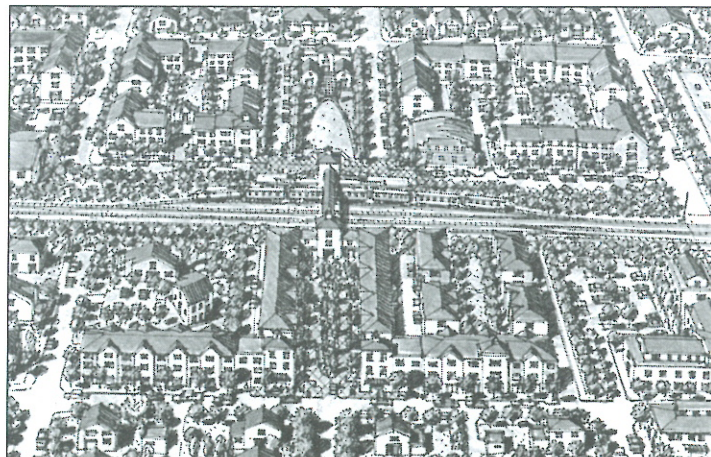
Nekaj železniških postajališč od bolj znanega mesta Palo Alto in Stanfordske univerze je delno zgrajeno in delno še v gradnji veliko območje, imenovano The Crossing. Leži ob transportnem križišču in je zapolnitev (»infill«) v predmestnem območju, na površini prejšnjega, slabo izkoriščenega nakupovalnega središča (»malla«) z velikimi parkirnimi površinami. Nova soseska je nastala zaradi velikih potreb po stanovanjih na območju San Francisco Baya pa tudi zaradi spreminjajočih se načinov in oblik prodaje. Okrog na novo urejenega železniškega postajališča je zrasla soseska z mešano rabo površin, tipična za mnogo novih kalifornijskih sosesk. Obsega osrednji del s komercialnimi in poslovnimi površinami, javnim programom, skupnimi odprtimi površinami ter različne tipe stanovanjske zazidave. V večjih enotah so vključene večstanovanjske, nekaj nadstopne zgradbe, z bazenom, fitnes prostori, skupnimi pisarniški prostori in prostori za zbiranje. Zazidava vključuje tudi vrstne in samostojno stoječe enodružinske hiše z relativno majhnimi parcelami in majhnimi medsebojnimi razmiki.

### 6.2 Portland – Clackamas (Oregon)

Kot uspešna primera novih regionalnih planov (po zgoraj navedenih principih) se pogosto navaja širše območje Portlanda (Oregon) in Salt Lake (Utah), v katerem je bila malo pred letošnjimi zimskimi olimpijskimi igrami večja konferenca, posvečena trajnostnemu razvoju naselij. Obe regiji sta doživeli silovit razvoj v devetdesetih, predvsem v izvenmestnih območjih, s površinami nižjih gostot s pozidavo enodružinskih hiš. Celotna regija Oregona ima 2,2 milijona ljudi, Wasatch Front 1,7 milijona, kar je približno toliko kot metropolitansko območje Portlanda.



Slika 10: Prikaz hierarhične razporeditve središč (Salt Lake) v tipično linearni razporeditvi ob transportnih koridorjih: glavno metropolitansko središče, regionalna središča, mestna središča in manjša naselja. (Calthorpe in Fulton, 2002)



Slika 11: Provo, drugo največje središče v regiji, leži severno od Salt Lake Cityja. Širše območje vključuje Bright Young University in tudi zgodovinsko mestno središče. Prikazan je primer oblikovanja soseske z mešano rabo površin z osrednjo železniško postajo. Ta je središče prenovljenega območja z višjo gostoto poselitve in mešano rabo: stanovanja, centralne vsebine, trgovske in poslovne površine. V celoto so vključeni tudi obstoječi kareji enodružinskih hiš, ki se skladajo v raznolike tipe pozidave. Objekt glavne železniške postaje je oblikovan tako, da povezuje obe strani proge. (Calthorpe in Fulton, 2002)

### 6.3 Območje Salt Lake – Provo (Utah)

Organizacija tega regionalnega načrta (Wasatch Region) vključuje zapolnitev urbanih območij, prenavo v historičnih jedrih mest in razvoj novih, bolj zgoščenih območij vzdolž proge, kjer je bila poudarjena mešana raba površin. Nove strategije so bile plod večletnega dela, podprte z javnim procesom in vključevanjem državljanov, mnogo delavnicami, javnimi razpravami, alternativnimi analizami in skupnimi ocenjevanji, kot pomembna alternativa standardnemu procesu dela. V prikazanem scenariju »kakovostne rasti« (da bi z gostili in sanirali večja monofunkcionalna območja nizke gostote), bodo različna središča z mešanimi vsebinami pokrivala približno 52 % prihodnjih stanovanjskih potreb v regiji in 57 % delovnih mest. Tipična linearna oblika poselitve in struktura urbanizacije v regiji sta delno posledica topografije (dolina med visokimi gorami in jezeri), delno pa zgodovinskega razvoja železniških linij. Pri takšni oblikovanosti lahko javni transport zelo dobro povežemo z razvojem urbanizacije. Območja nizke gostote pozidave in neizkoriščenih površin tečejo vzdolž proge in zahtevajo dopolnitve programa in boljši izkoristek območij v bližini postaj javnega prometa.

## 7. Sklep

Razvite države se v zadnjih desetletjih trudijo izboljšati in povečati prevoz z javnimi prevoznimi sredstvi v mestnih regijah, ker ugotavljajo negativne vplive avtomobilskega prometa na mobilnost v mestu. V Sloveniji je težnja nasprotna, vzporedno s povečano uporabo osebnega avtomobila upada uporaba javnih prevoznih sredstev. Z javnim prometom se danes opravi le še približno 10 % potovanj (podatki za vožnje za javni promet v Ljubljani l. 1994: 34 %, l. 1998: 22 %), drugo so prevozi z osebnim avtomobilom.

Nova gibanja, ki so se pojavila v devetdesetih letih v ZDA in jih pogosto označujejo s »pametno rastjo« (smart growth), poudarjajo nujnost celostne obdelave mest na regionalni ravni in razmislek o učinkovitosti urbane rasti, ki naj bi se vezala na javni promet in omogočala racionalnost cen infrastrukture in boljšo izkoriščenost predvsem zdajšnjih urbanih površin.

Priprava in realizacija kompleksnejših projektov na regionalni ravni (kot je primer zgoščenih centrov v povezavi z javnim potniškim prometom) je dolgoročen, večleten projekt, ki zahteva sodelovanje širokega kroga akterjev: države, občin, lokalnih skupnosti, investitorjev, finančnih inštitucij, strokovnjakov različnih interdisciplinarnih področij, javnosti itd. Nujno je vključevanje državljanov pri pripravi presoj različnih scenarijev razvoja, na razpravah, delavnicah itd. Tudi v Sloveniji bi morali, glede na izkušnje razvitejših držav, planirati »pametno rast« mestnih regij in poleg vlaganja v avtocestni križ posodobiti zdaj zapostavljeni javni, zlasti tirni promet ter nanj vezati razvoj urbanizacije.

---

Doc. dr. Mojca Šašek Divjak, univ. dipl. inž. arh,  
Urbanistični inštitut RS, Ljubljana  
E-pošta: mojca.sasek@urbinstitut.si

### Viri in literatura

- Calthorpe, P., in Fulton, W., (2001) *The Regional City, Planning for the End of Sprawl*, Island Press, Washington – Covelo – London.
- Towards Sustainable Transport in the CEI Countries (1999) Central European Initiative, Vienna.
- European sustainable cities (1996) Report, Expert Group on the Urban Environment, European Commission, Brussels.
- Frey, H. (1999) *Designing the city, Towards a more sustainable form*, E & FN SPON, London.
- Hartoft – Nielsen, P., (1995) *The Urban Environment and Planning – Examples from Denmark*, Ministry of Environment and Energy, Spatial Planning Department, Copenhagen.
- Orfield, M., in Luce, T., (2002) *California Metropatterns, A Regional Agenda for Community and Stability in California*, Metropolitan Area Research Corporation.
- Šašek – Divjak, M., (1997) *Trajnostno uravnotežen razvoj mest*, Doktorska disertacija, Fakulteta za arhitekturo Univerze v Ljubljani.
- Šašek – Divjak, M., (2000) *Izvajanje prostorskih vidikov Agende Habitat v Sloveniji*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Šašek – Divjak, M., (2001) *Urbanistični koncept razvoja naselij v Ljubljanski regiji v koridorjih integriranega in regionalnega tirnega potniškega prometa*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Izdelava koncepta za javni mestni in primestni promet v Ljubljani (1997) *Transport technologie-Consult Karlsruhe*, skrajšana različica, Mestna občina Ljubljana, Ljubljana.
- Wheeler, S., (2002) *Smart Infill, Creating More Livable Communities in the Bay Area*, Greenbelt Alliance, San Francisco.