
Predlog osnovnih ekološko-urbanističnih principov prostorskega oblikovanja urbanega razvoja

Author(s): Leonid LENARČIČ

Source: *Urbani Izziv*, No. 11 (april 1990), pp. 13-17

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44179896>

Accessed: 07-09-2018 12:02 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Leonid LENARČIČ

Predlog osnovnih ekološko-urbanističnih principov prostorskega oblikovanja urbanega razvoja

Že sam naslov posvetovanja Prostorsko planiranje v novih pogojih življenja implicira tezo o planiranju kot predpogoju varovanja in izboljšanja človekovega okolja.

Če namreč pojmujeemo življenjsko okolje kot stanje, ki ni samo vsota nepovezanih količin proizvodnje in potrošnje, in planiranje kot način odkrivanja notranjih kvalitativnih rezerv družbenoekonomskega razvoja, potem varovanje in izboljšanje človekovega in življenjskega okolja ne bi smeli videti le kot še en možni vidik potrošnje. Varovanje in izboljšanje življenjskega okolja bi morali obravnavati tudi kot možnost bolj racionalne proizvodnje in potrošnje. Ob spoštovanju kriterijev racionalnega izkoriščanja ekološko omejenih dobrin bi varovanje in izboljšanje človekovega okolja lahko obravnavali kot možnost bolj racionalnega prostorskega planiranja.

V tem smislu bi k stališču o planiranju kot varovanju in razvoju življenjskega okolja dodal še stališče o planiranju kot racionalnem načinu varovanja in izboljšanja življenjskega okolja, kakor tudi stališče o planiranju kot progresivnem načinu varovanja in izboljšanja življenjskega okolja.

Vsa tri stališča o planiranju razvoja človekovega okolja bi skušal ilustrirati z možnostmi urbanističnega planiranja. V tem smislu se bom omejil na prostorsko-urbanistične vidike planiranja, teze o zavestnem, racionalnem in progresivnem obravnavanju prostorsko-urbanističnih možnosti planiranja razvoja kakovosti človekovega okolja pa bi osredotočil na vprašanja:

- Kje se planiranje razvoja kakovosti človekovega okolja pojavlja kot problem prostorsko-urbanističnega planiranja?

- Kje se planiranje razvoja človekovega okolja pojavlja kot možnost boljšega prostorsko-urbanističnega planiranja?

- Kje se planiranje razvoja kvalitete človekovega okolja pojavlja kot rezultat dobro izbrane strategije prostorsko-urbanističnega planiranja?

Mislím, da nam je iz prakse znano, kje se planiranje razvoja kakovosti človekovega okolja pojavlja kot problem prostorsko urbanističnega planiranja.

V kontekstu sicer zapletenih procesov deagrarnizacije so se številni problemi zunajmestnega prostora zožili na vprašanje izkoriščanja oz. uničevanja zemljišča kot **sredstva** proizvodnje. V kontekstu prav tako zapletenih procesov urbanizacije ali, bolje rečeno, dezurbanizacije so bili problemi mestnega prostora raznovrstni in zapleteni, nanašali pa so se na vprašanja izkoriščanja zemljišča kot **kraja** proizvodnje in življenja v mestu.

V prvem primeru se je zemljišče kot sredstvo kmetijske proizvodnje spremenilo v tovarniška in stanovanjska dvorišča, v katerih redko kaj živega živi ali raste. V drugem primeru pa se je mestno zemljišče kot kraj proizvodnje in bivanja, spremenilo v parkirišča in stanovanjske kolonije. S stališča politike ali politične ekonomije prostora pomeni suburbana raba, ki preplavi agrarne površine, večjo vrednost zemljišča kot **kraja** proizvodnje, kot pa jo ima zemljišče kot sredstvo proizvodnje. Če tovarniška

investicija le ni zgrešena, pomeni tovarniško dvorišče očitno višjo vrednost od njive ali travnika, še posebej, če je v okolici tudi delovna sila. Po drugi strani pa je s stališča ekonomije tudi mesto kot kraj proizvodnje, poslovanja in bivanja očitno manj vredno od predmestja, če je uporaba avtomobila poceni in če so v središču mesta parkirišča najbolj rentabilna investicija. V pogojih avtomobilizacije delo in bivanje bežita iz urbanega v suburbano in dalje v ruralno.

Tudi deagrarizacija urbanega zaledja in dezurbanizacija mest in avtomobilizacija prometa in kolonizacija bivanja in izginevanje kmetijskih površin, hipertrofirana potrošnja energije in prometnih goriv in problematičnost doseženih prostorskih standardov življenja in dela v mestu - vse to so vprašanja, kje se planiranje razvoja človekovega okolja pojavlja tudi kot problem politične ekonomije. Vendar, vsaj kolikor je meni znano, politična ekonomija te probleme omenja, z njihovim reševanjem pa se v bistvu ne ukvarja.

Niti v učbenikih ekonomije prostora niti v ekonomskih delih družbenih planov dolgoročnega razvoja občine, če so sploh obstajali, na te probleme nismo našli ne odgovorov ne rešitev. Pravzaprav so ekonomski deli družbenih planov plani ekonomskega in ne prostorskega razvoja. Drugo vprašanje pa je, zakaj v ekonomskih planih družbenega razvoja ni preverjanj prostorske ekonomičnosti planiranega razvoja - zakaj poleg ekonomije prostora ni v teh planih niti malo prostorske ekonomičnosti.

Soočeni s konkretnimi problemi propadanja agrarnega in nekontroliranega širjenja gradbenega fonda v agrarnem zaledju mest na eni strani in z dehumanizacijo prostorskih pogojev življenja in dela znotraj mest na drugi strani smo preverjali prostorske dele družbenih planov. Pričakovali smo, da bodo prostorski plani prostorsko ekonomični. Vendar v prostorskih planih nismo zasledili niti ekonomije prostora niti

prostorske ekonomičnosti, ki bi preseгла okvirje osebnih, skupinskih in sektorskih interesov investicijske potrošnje. Razen tega smo spoznali, da razgrajevanje vasi in mest ni ekonomska nuja, pa tudi ne nujna posledica slabo preišljenih ekonomsko-razvojnih planov. Soočeni s stihijo suburbanizacije vasi in mest ter prakso urbanističnega planiranja smo se prepričali, da bi lahko bili številni problemi degradacije življenjskega okolja preprosto posledica slabih prostorsko-urbanističnih planov. Še več, prišli smo celo do zaključka, da se problemi razvoja kakovosti človekovega okolja v mnogočem pojavljajo tudi zato, ker ustreznih prostorskih planov pogosto sploh ni.

Torej, če nam izkušnje povedo, da se mnogi problemi razvoja človekovega okolja pojavljajo kot posledica slabega prostorsko-urbanističnega planiranja, se postavlja vprašanje, kako to prakso spremeniti. Kaj bi lahko bili osnovni cilji ekološko orientiranega urbanizma? Kaj bi lahko bili osnovni principi doseganja ciljev ekološko orientiranega urbanizma? Kaj so lahko osnovni metodološki principi eko-urbanizma?

Moji odgovori na zgoraj postavljena vprašanja bodo sicer poenostavljeni in nedorečeni. Pojmujmo jih hipotetično. Pojdimo po vrsti.

V kontekstu optimalnih prostorskih standardov življenja in dela, bi osnovni ekološko relevantni kriteriji urbanističnega planiranja - po mojem mnenju - morali biti:

- intenzivna izraba zemljišča in
- intenzivna raba energije.

Kriterij intenzivne izrabe zemljišča predlagam zato, ker problemi deagrarizacije in suburbanizacije niso samo posledica velikosti mest in naselij. Da se gradi na obdelovalni zemlji ali sredi obdelovalnega zemljišča, ni vedno kriva usoda urbanizacije, kriva je tudi prostorsko razmetana urbanizacija.

Kriterij intenzivne rabe energije predlagam zato, ker povečana poraba energije, predvsem v

prometu, ni samo posledica daljših in številnejših potovanj. Da razmetavamo z gorivom, ni kriva samo usoda motorizacije, kriva je tudi prostorsko razuzdana motorizacija.

Tako kriterij intenzivnejše rabe zemljišča kot tudi kriterij intenzivnejše rabe energije postavljam v kontekst optimalnih prostorskih standardov dela in življenja zato, ker menim, da je to možno in edino pravilno. Ne bi bilo namreč pravilno, da se raba zemljišča in energije izvaja na račun življenjskega standarda, vendar za boljše življenje ter izboljšanje in varovanje človekovega okolja nista potrebna niti prostorsko razmetana izgradnja niti prostorsko razuzdana avtomobilizacija. Življenju in delu je potrebna humanizacija prostora, pritličnost stanovanja, oživljanje ulic, več mimoidočih in potnikov, manj vozil, dobre linijske povezave itd. Za izboljšanje prostorsko-prometnih standardov kot delu standarda življenja in kakovosti človekovega okolja je potrebna politika obnove mest - politika reurbanizacije.

Kot možne osnovne principe izvajanja politke reurbanizacije predlagam:

V gradnji poleg načela kompleksnosti tudi:

princip kompaktne, umerjeno proporcionirane gradnje mestnega tkiva in mest na lokalnem, mestnem in regionalnem nivoju urbanega razvoja.

V prostorski organizaciji poleg načela polifunktionalnosti tudi:

princip koncentrične, zmerno hierarhizirane koncentracije centralnih dejavnosti na lokalnem, mestnem in regionalnem nivoju gravitacijskega razvoja.

V prometu, poleg načela množične prevoznosti, tudi:

princip povezane, umerjeno kategorizirane izgradnje prometnega tkiva mesta, mest in mestnih regij na lokalnem, mestnem in medmestnem nivoju mestnega razvoja.

V prostorski organizaciji prometa poleg načela integralnosti različnih oblik prometa tudi:

princip koncentrične, umerjeno hierarhizirane koncentracije prometnih vozlišč na lokalnem, mestnem in širšem, regionalnem nivoju gravitacijskega razvoja.

V dosednji praksi prostorsko-urbanističnega planiranja mi teh principov nismo dosledno izvajali. Gradilo se je ali redko in raztreseno, v obliki neplanirane "individualne" gradnje ali gosto, toda visoko v obliki stanovanjskih blokov ali stolpnic. Prvi način gradnje ni prostorsko racionalen, toda drugi način ni human in je zaradi tega še slabši. Ni kriv Le Corbusier, ker je sanjaril o steklenih stolpih v parkih. Krivi smo mi, ker smo te stolpe gradili na parkiriščih. Tudi v globalu mest nismo gradili povezano, kot celoto, ampak razkosano, fragmentirano. To globalno razmetavanje z zemljiščem bi nas moralo bolj skrbeti kot individualna gradnja, kajti zakaj bi stiskali zgradbe, če tudi mesto kot celoto ni stisnjeno.

Zakaj bi ljudje živeli v stanovanjskih blokih in stolpih, če obstajajo prazna zemljišča? Preden obsodimo malo individualno gradnjo, se je treba zavedati, da ima lahko tudi velika gradnja enake pomanjkljivosti kot individualna, ker "je vsak kovček tesen, če stvari v njem niso zložene" - posebno še tiste, ki so večje.

Predlaga se, da ljudje živijo in delajo bolj drug ob drugem, vendar samo toliko skupaj, kolikor je nujno, in čim bolj pritlično, po možnosti ob malem parku ali vrtu.

V današnji praksi smo vsakodnevne, lokalne vsebine družbenega standarda, kulturno-prosvetnih dejavnosti, uslug in oskrbe razporejali enakomerno, vendar ne linijsko, "ulično", temveč tu in tam "paviljonsko". Tako se doseže enakomernost, vendar samo kvantitativno, ne pa tudi kvalitativno. V takšnem statistično dognanem mestu se nikamor ne pride spotoma, nič se ne vidi mimogrede, temveč se povsod gre z nekim namenom in po posebni poti. Mesto, v katerem se tava od enega do drugega interesa ne more biti zanimivo in je tako tudi peš hoja v njem utrudljiva. V globalu pa, vsaj

v planih, če dejansko tega še nismo izvedli, planiramo gradnjo trgovskih centrov ob prometnicah na robovih mest. Ko delovna mesta in trgovine, usluge in razvedrilo selimo iz mest, pomislimo, da bo teh istih dejavnosti v mestu toliko manj. Omenjeni fond delovnih mest in centralnih dejavnosti se na ta način drobi. Ljudje vse dalj časa potujejo, in to vse več iz periferije na periferijo, in ne iz periferije v mesto.

Princip mestnosti prometa. Ta princip smo do pred kratkim tako rekoč ignorirali. Lokalni prostor, lokalne prometnice naselij in mestnih centrov je preplaval mirujoči mestni promet, ne pa potniki in blago. Prometno gnečo so povzročala vozila, ki bi se v mestu zaustavila, vendar so okorna in se nimajo kje ustaviti. Širši prostor, mestne prometnice in križišča, pravzaprav ne duši hitrost pretoka potnikov in blaga, ampak hitrost individualno režiranih prometnih sredstev. Zaradi te hitrosti se ljudje tudi v lokalnem prostoru vse manj srečujejo in videvajo, vsaj mimogrede ne. Torej se bodisi na cilju zaradi potrebnih parkirnih površin, bodisi na poti po mestu zaradi potrebnih vozniških površin, križišč in priključkov širijo prometne površine, mestno tkivo razpada in mesto se drobi. Razdalje v mestu rastejo ne zato, ker ljudje stanujejo bližje zemlji, celo tudi individualno, v vrtovih, ampak zato, ker se potuje individualno in ker se vsakodnevno, celodnevno individualno parkira. Kakor koli že, menimo, da je najslabša tista možnost, če se potuje individualno, stanuje pa kolektivno, v stanovanjskih blokih, obkroženih s parkirišči. Graditelji naselij varčujejo z gradbenimi zemljišči, vendar ne v mestnem merilu, temveč lokalno, avtomobilska industrija zagotavlja samo vozila, ne pa tudi dražje prometne infrastrukture; poraba prometne energije je velika, prostorski standardi življenja in dela pa so ogroženi. Predlagam, da se taka praksa gradnje mest in stanovanj po možnosti ukine.

Princip direktnosti prometa. Tudi ta princip smo v naši dosedanji

teoriji in praksi detajlnega in širšega, regionalnega planiranja tako rekoč načrtno negirali. Na nivoju detajlnega planiranja je moderni urbanizem nekdanji nehigienski in zaprt mestni blok odprl in saniral, vendar ga je hkrati tudi razkrojil. Pešpoti skozi blok so odprte in so lahko tudi direktne, vendar vodijo v nič, ne gredo niti skozi zelenje, niti v park, ampak skozi parkirišča. Pešpoti okrog blokov oz. med njimi prav tako potekajo divje po voziščih prometnic, ker robne, "ulične" zazidave ni. Tudi avtobusne postaje kot generatorje prometa za pešce in življenja v mestu ne postavljamo v težišče naselij in mestnih centrov. Potiskamo jih na robove centralnih con. Tudi na širšem planu kar naprej gradimo avtoceste - ne skozi mesto ali ob njem, - ampak okoli njega. Dobro je, če tranzitni promet, predvsem tovorni in osebni avtomobilski, gre okrog naselij in mest ali ob njih, če je to nujno. Vendar ni dobro, da tudi notranji promet mesta in promet, ki prihaja v mesto, po nepotrebnem teče ob robu mesta in tako kroži okrog svojega cilja. Z gradnjo obvoznice ali, bolje rečeno, z usmerjanjem notranjega in zunanjega ciljnega prometa na obvozne poti se sicer poveča hitrost prometa, ne poveča pa se hitrost prihoda na cilj, poveča se le poraba prometnih goriv.

Pregovor, da je najkrajša pot tudi najhitrejša, so poznali že stari Rimljani, ti pa so bili, pravijo, zelo praktični stavbarji in graditelji mest. Na take praktične principe vodenja prometa smo tako rekoč pozabili.

Naj se spomnimo: na kratko sem opisal štiri osnovne principe ekološkega urbanizma, ki so hkrati tudi štiri različne možnosti boljšega gospodarjenja z zemljiščem in energijo ob-po mojem mnenju - boljšem urbanizmu. To so bili:

- princip horizontalne, enakomerno zgoščene gradnje,
- princip zapovrstne ulične organizacije in centričnosti prometno privlačnih dejavnosti,
- princip masivnega, tranzitno in ciljno prilagodljivega prometa,

- princip direktnosti ciljnega prometa, predvsem hitrega, za pešce in linijskega.

Vendar se postavlja še eno, metodološko pomembno vprašanje: ali je izvajanje teh principov vedno možno? Pravzaprav se odpira vprašanje razvojne strategije, kajti:

- kaj storiti takrat, kadar je mesto že dovolj zgoščeno in zapolnjeno,

- kaj storiti takrat, kadar je en sam center mesta prevelik in predaleč,

- kaj storiti takrat, kadar se tudi pretežno kolektivno uporabljane površine in prometnice zadušijo,

- kaj storiti takrat, kadar se direktne smeri linijskega prometa nakopičijo?

Obstajajo tudi drugi načini razreševanja takšnih razvojnih zadušitev, ki niso prostorski. To so lahko primerna davčna politika, politika cen itd., vendar če gre za prostorsko-planske možnosti usmerjanja razvoja mesta, predlagam strategijo in taktiko odprtega razvoja, predlagam grupiranje in ne grmadenje gradnje in prometa in tudi ne perifernega trošenja, temveč policentrično delitev dejavnosti in prometnih sredstev.

Če so na primer obstoječa mesta ali deli mest gradbeno in prometno zapolnjeni, mislim, da je bolje, da se nova naselja in deli mest ne gradijo niti v njih niti okrog njih, ampak poleg njih in da se hkrati tudi obnovijo obstoječa naselja in mesta. Mislim, da je bolje, če se staro ne ruši. Bolje je, da se ne pozidava staro, ampak da se gradi novo, da se staro obnavlja in da se novo naveže na staro. Mislim, da je strategija revolucionarnega prostorskega razvoja daleč manj destruktivna in bolj ekonomična od evolutivnega kopičenja prostorskega razvoja, ki je kratkoročno morda cenejši, vendar dolgoročno nima perspektive in vodi iz krize v krizo.

Ne bi se spuščal v metodološke detajle kvantitativnih in kvalitativnih možnosti prostorsko-urbanističnega planiranja, le ob štirih že navedenih principih racionalnega, ekološko-

urbanističnega razvoja predlagam torej tudi strategijo revolucionarnega, skokovitega prostorskega razvoja in metodologijo kvantitativno-kvalitativne analize in sinteze. Ob kriterijih ekološko racionalnega in celovitejšega prostorsko-urbanističnega razvoja predlagam tudi metodologijo izdelave prostorskih konceptov, ki naj bi presegle okvirje normativnega, kvantitativno orientiranega prostorsko-urbanističnega planiranja.

Preprosto povedano, predlagam, da naj bodo prostorsko-urbanistični plani prostorsko koristni, produktivni, v njih naj bo več ideje.

Mislim, da tudi ta princip, princip dobrega idejnega prostorskega planiranja, v naši urbanistično planerski praksi ni dovolj prisoten.

Naj zaključim:

- Mislim, da ekološko celovito urbanistično planiranje ni v nasprotju s politiko smotrnejše rabe zemljišč in energije.

- Mislim, da politika smotrnejše izrabe zemljišča in smotrnejše rabe energije ni v nasprotju z ekološko celovitejšim prostorsko-urbanističnim planiranjem, če so kriteriji prostorsko-urbanističnega planiranja tudi kvalitativni, če je metodologija prostorsko-urbanističnega planiranja prostorsko revolucionarna in če je v prostorskih urbanističnih planih prisotno tudi idejno urbano prostorsko planiranje.

- Mislim, da niti zemljiška niti energetska politika niti politika ekonomske stabilizacije niso v nasprotju s potrebami varovanja in izboljšanja človekovega okolja v naših mestih in naseljih, če so prostorsko-urbanistični plani dobri - nasprotno!

mag. Leonid Lenarčič, dipl. inž. arh.