

Aleš ŠAREC

Urbano vas Slovenijo graditi ob postajah javnega prometa

1. Uvod

Poselitev Slovenije je vse bolj razpršena in "amerikanizirana" – ob cestah in vozliščih (osebne) avtomobilskega prometa; nesmotrno z vidika javnih interesov in načel trajnostnega razvoja. V nasprotju z usmeritvami, ki smo jih že pred 25 leti sprejeli v Resoluciji o pglavitnih smotrih in ciljih za urejanje prostora¹, to je, da bomo v bodoče gradili nova bivališča, proizvodne in druge objekte predvsem v strnjjenih naseljih, navezanih na sredstva javnega potniškega prometa, in prenavljali/revitalizirali predvsem obstoječi stavbni font. Razlogov za razpršeno gradnjo stanovanjskih in drugih objektov v malem dragocenem prostoru Slovenije, potratno rabo naravnih dobrin ter nesmotrno funkcionalno organizacijo poselitve v našem prostoru je mnogo. Odlično so jih analizirali in podali V. Drozg in drugi². Med te gotovo sodijo: nerazvit trg stavbnih zemljišč; pomanjkjiva zemljiška politika in določila za usmerjanje urbanizacije in urejanje naselij (ohlapni PUP-i, naravnani predvsem v pasivno, omejevalno prostorsko politiko, ne pa v aktivno in usmerjevalno); urbanistično urejanje je v glavnem omejeno na razmeščanje posameznih objektov, ne pa v urejanje celotnih naselij; neuskkljenost z davčno in fiskalno politiko itd. Med pomembnejšimi razlogi je prav gotovo tudi "avtomobilizacija" Slovencev in stihijska prometna politika, ki dopušča neomejeno rabo osebnih avtomobilov.

Predmet tega prispevka je – na podlagi ugotovitev o vplivih motorizacije oziroma rabe osebnega avtomobila na (razpršeno) poselitev in obratno, vplivov prostorskega razvoja mest in drugih naselij na prekomerno večanje oseb-

nega avtomobilskega prometa in s tem povzročenih velikih emisij strupenih toplogrednih plinov in nesmotrne rabe zemljišč – predstaviti priporočila, smernice in vzorčne primere (prispevek h Katalogu – priročniku za načrtovanje naselij, ki ga predlaga Drozg), kako v bodoče načrtovati naselja, da bodo prebivalci teh naselij za vsakodnevno vožnjo na delo v večji meri kot danes uporabljali javna prometna sredstva ter tako manj onesnaževali okolje ter potratno rabili naš skupni prostor in energijo. To je, da bo v skladu s sprejetimi mednarodnimi dokumenti³, poselitev Slovenije in njen promet postopoma bolj okoljsko/prostorsko, gospodarsko in socialno trajnosten.

2. Avtomobilizacija in urbana vas

Odkar smo pričeli uporabljati lastne osebne avtomobile kot sorazmerno poceni glavno prevozno sredstvo za vsakdanje vožnje na delo, 'dostavo' otrok v šole in vrtce, za nakupe itd., ni več nujno, da stanujemo v samem mestu ali naselju, kjer bi ne bili preveč oddaljeni od delovnega mesta, šole, trgovine itd. Lasten avto in sorazmerno dobra in gosta cestna mreža nam omogočata, da bivamo tako rekoč kjerkoli na podeželju in se v majhni Sloveniji sorazmerno hitro in udobno z lastnim avtomobilom vozimo po 'opravkih' v bližnje mesto ali naselje. Vse več ljudi gradi hiše zunaj mesta na parceli, ki so jo podedovali ali kupili zelo poceni. Če ne gre legalno, pa še vedno na črno, saj liberalna 'PUPovska' prostorska politika in tržno gospodarstvo to dovoljuje. Osebnim avtomobilom omogoča uredničenje sanj velike večine (okoli 85 %) Slovencev, živeti v svoji hi-

Javni potniški promet Poselitev Stanovanjska soseska Trajnostni razvoj Urbanizacija Žusterna

Poselitev Slovenije postaja vsebolj razpršena in nesmotrno z vidika javnih interesov in načel trajnostnega razvoja. V prispevku so predstavljena razmišljanja o nadaljnji "avtomobilizaciji" Slovenije, gibanju števila prebivalstva in razmestitev le-tega in ukrepom za racionalizacijo poselitvene strukture ter gibanja. Kot ukrepi za reševanja nastalih razmer se ponujajo uvedba optimalnih poselitvenih vzorcev in javnega potniškega prometa. Razmišljanja so ilustrišana s primeri iz domače in tuje prakse.

Housing estate Public transportation Settlement Sustainable development Urbanisation Zusterna

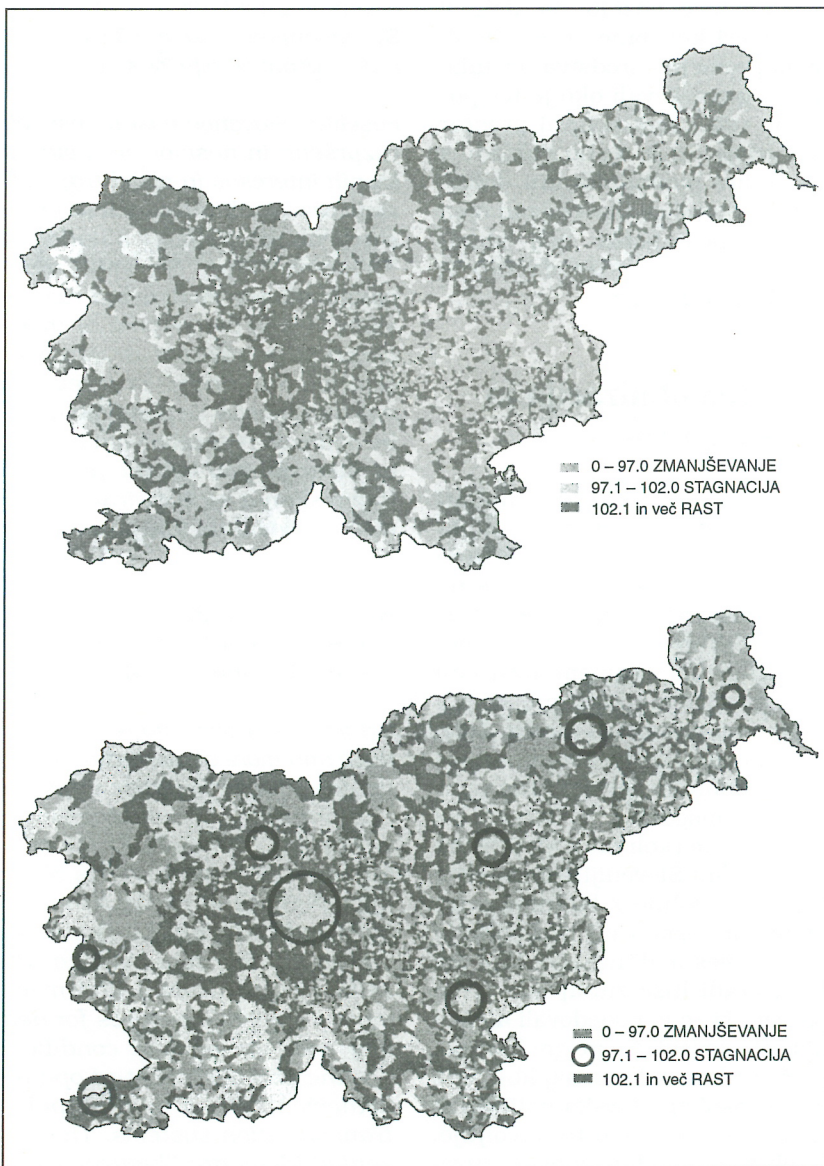
Settlement of Slovenia is becoming more and more dispersed and irrational concerning public interests and principles of sustainable development. The author reflects of further 'automobilisation' of Slovenia, changes in population numbers and distribution, as well as measures for rationalising the settlement structures and movement. Possible measures for dealing with the present conditions are the establishment of optimal settlement patterns and public transportation systems. The presented ideas are illustrated with foreign and domestic practical examples.

Na karti se lepo vidi stagnacija rasti števila prebivalstva v vseh nekoliko večjih mestih Slovenije – obkrožene bele lise na karti (indeks rasti 97,1 – 102,0) ter rast suburbanizacije zlasti v bližnjih primestnih območjih (rast 102,1 in več). V osmih regionalnih središčih, to je Ljubljani, Mariboru, Celju, Kranju, Kopru, Novem mestu, Novi Gorici in Murski Soboti, je bil npr. v obdobju 1991-1996 indeks rasti le 99,10, medtem ko je bil v vseh drugih naseljih Slovenije, ki imajo manj kot 5000 prebivalcev, indeks 101,67.

šici v naravi, zunaj mesta. Tako se je v letih 1991 – 1996 suburbaniziralo, to je naselilo v izvenmestnih območjih, več ljudi kot se jih je naselilo v mestih (glej sliko 1). Za toliko manj pa so se razvijala mesta, ki smo jih v politiki policentričnega razvoja Slovenije predvideli kot središča in glavne generatorje skladnejšega regionalnega gospodarskega in socialnega razvoja. Le-ta so torej praviloma relativno stagnirala v rasti in razvoju, namesto njih pa se anarhično urbanizira zlasti njihovo gravitacijsko ruralno zaledje. Slovenija postaja 'urbana vas' ali 'ruralno mesto' ⁴.

Nekateri menijo, da to ni nič slabega, češ da ljudje stanujejo tako bolj humano kot v mestu, krajina pa tudi "ni grda, če je posejana z lepimi hišicami". Vendar pa analize z vidika skupnih, javnih interesov in potreb kažejo, da so posledice takšnega *laissez-fair* razvoja razpršene gradnje naselij in mest lahko za Slovenijo skoraj katastrofalne (Drozg). Z razpršenim poseljevanjem izgublamo ne le dragoceni prostor/zemljišča, energijo in čas (za potovanja na delo itd.), čisto okolje (zaradi emisij iz prometa, slabe opremljenosti s komunalno infrastrukturo in dolgimi energetske vodmi), temveč tudi dragocene potenciale za razvoj družbeno smotrnega omrežja urbanih središč in polov razvoja posameznih regij.

Težnje ljudi, da bi bivali na deželi ali v predmestju v lastni hiši, ne pa v mestu (zlasti ne v blokkih in stolpnica), bodo v prihodnje vse večje. Suburbanizacija in "rurbanizacija" se bosta nadaljevali. Stihijsko, tako kot doslej, če ne bomo nič ukrenili. Prostor bo zaradi nemarnosti degradiran še bolj, emisij iz prometa bo še več itd. – vse v nasprotju s sprejetimi mednarodnimi deklaracijami in konvencijami. Zavezo v Kjotskem protokolu, da bomo emisije toplogrednih plinov do leta 2008 zmanjšali glede na leto 1986 za osem odstotkov, zaradi vse večjega prometa z osebni oavtomobili, ki ga bo generirala še bolj razpršena poselitev, ne bomo mogli izpolniti. Zato je nujno in skrajni čas, da v teh težnjah razvoja poselitve zavarujemo javne interese in potrebe (tudi zanamcev). Načela in pogoje ter vzpodbude nadaljnje poselitve je treba usmeriti v prostorsko, okoljsko, gospodarsko in socialno postopno bolj trajnostne strukture mest in naselij. K temu nas zavezuje vrsta mednarodnih konvencij in deklaracij, ki smo jih kot država in na ravni lokalnih skupnosti sprejeli, da jih bomo uresničevali (Rio de Janeiro – Agenda 21, Carigrajska agenda Habitat, Dunajska deklaracija ZN o prometu in oko-



Slika 1: Gibanje števila prebivalstva po naseljih v Sloveniji v obdobju 1991 – 1996

lju, Deklaracija Srednjeevropske pobude o trajnostnem prometu, Kjoto protokol, OECD in ECE usmeritve itd).

Dobri predlogi ukrepov za učinkovitejšo usmerjanje trendov razvoja poselitve so podani že v citiranih rezultatih raziskav razpršene gradnje. Navedenim predlogom pa je treba dodati še eno načelo, ki je močno poudatjeno in sprejeto v vseh novejših mednarodnih konvencijah in deklaracijah Združenih narodov in Evropske unije: načelo planiranja prostorskega/urbanističnega razvoja mest in naselij, integrirano s planiranjem javnega potniškega prometa – ker je ta za trajnostni razvoj poselitve, zmanjševanje emisij iz prometa, rabo energije in zemljišč, gospodarnost in iz socialnih razlogov najpomembnejši del celotnega prometnega sistema države. Ta paradigma narekuje, da je treba nadaljni razvoj mest in naselij načrtovati in graditi prioritarno z vidika dostopnosti in povezav med naselji z javnimi prometnimi sredstvi (avtobus, železnica), in ne več kot doslej, ko smo načrtovali mesta in druga naselja praviloma zgolj z vidika dostopnosti naselja in posameznih sklopov zazidave z osebnimi avtomobili. Konkretno to pomeni, da gradnjo novih stanovanjskih, proizvodnih in drugih objektov, s finčnimi, davčnimi in drugimi vzpodbudami ter lokacijskimi pogoji in omejitvami, usmerimo več ali manj le v območja naselij v radiju 5 – 8 minutne pešpoti do postajališča javnega potniškega prometa – avtobusa ali železnice. Veliko število obstoječih naselij/razpršene poselitve bo sicer ostalo zunaj te obstoječe "infrastrukture" javnega prometa. V teh naseljih naj bi gradnjo novih objektov praviloma ne dovoljevali (izjemoma le za potrebe avtohtonih prebivalcev naselja), razen v tistih naseljih, ki imajo izkazane pogoje in potenciala, da se bodo na podlagi in v skladu s sprejeto (regionalno) prostorsko in prometno politiko občine (pokrajine/regije) razvila v komunalno urejena in strnjena naselja ob bodoči novi liniji javnega prometa.

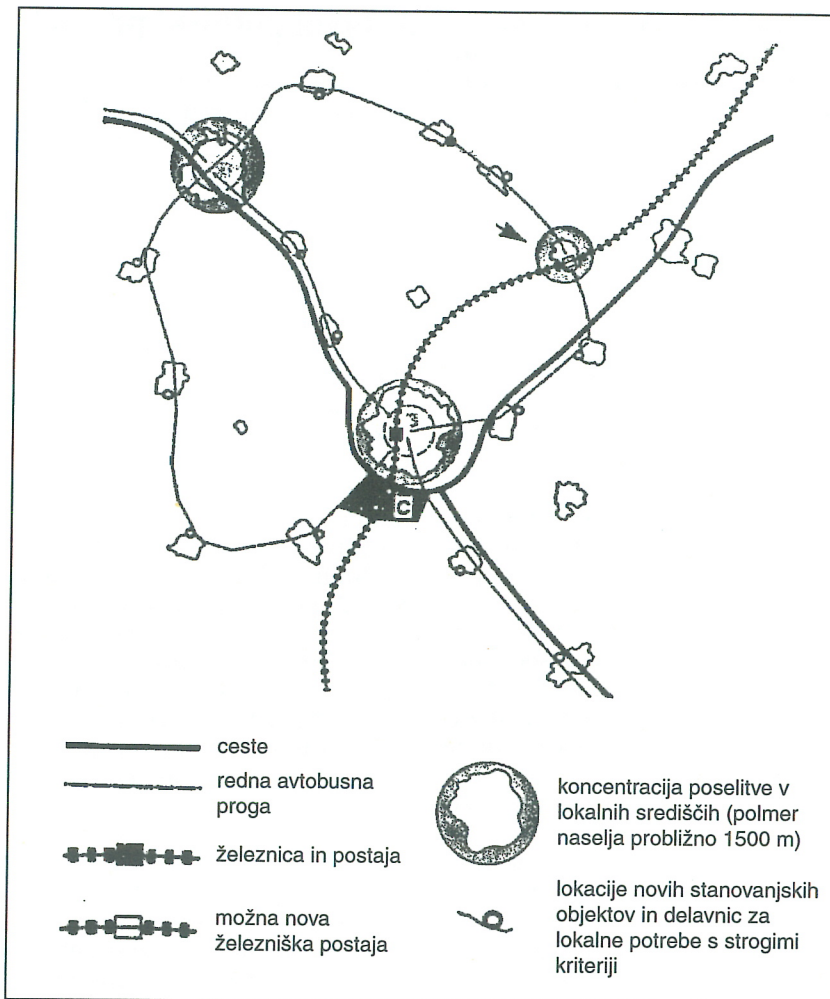
3. Javni potniški promet

Prebivalci naselij, ki bodo oskrbljena z javnim prometom, bodo vse bolj uporabljali za prevoz na delo ipd. javna prevozna sredstva. Seveda pa pod pogojem, da bo v skladu s politiko razvoja trajnostnega prometa, ki smo jo sprejeli eksplicitno zlasti z Dunajsko deklaracijo in Deklaracijo SEP o prometu in okolju, bistveno izboljšana raven/standard uslug javnega prometa (pogostost voženj, usklajen vozni red, skupna vozovnica in udobni prestopi med različnimi javnimi prometnimi sredstvi, udobnost prevozov) ter uvedene omejitve za dostop in parkiranje osebnih avtomobilov na ciljnih točkah potovanja, zlasti v mestnih središčih, cestnine za uporabo avtocest tudi na znotrajregionalnih in primestnih/domestnih voznjah z osebnim avtom. Rezultat odprtega cestninskega sistema, ki ga v Sloveniji uvajamo, in gradnje številnih priključkov mest in naselij na avtoceste je namreč neomejna raba avtocest v regionalnem prometu in spodbuda rabe osebnih avtomobilov za vsakodnevne vožnje v mesto ali druga zaposlitvena središča, s tem pa spodbuda nadaljni suburbanizaciji in razpršeni gradnji/poselitvi, krepitev škodljivega pritiska osebne motorizacije na že tako preobremenjena središča mest in naselij, povečevanje konkurenčnosti prevozov z osebnimi avtomobili v primeri z javnim prometnim sredstvom ter tako oteženo vzpostavljanje kvalitetnega sistema javnega prometa⁵. Razvoj tega, soodvisno z razvojem poselitve, pa je ključen za okoljsko, gospodarsko in socialno trajnostni razvoj, kateremu smo se zavezali, nenazadnje tudi kot pogoju za vključitev v Evropsko unijo.

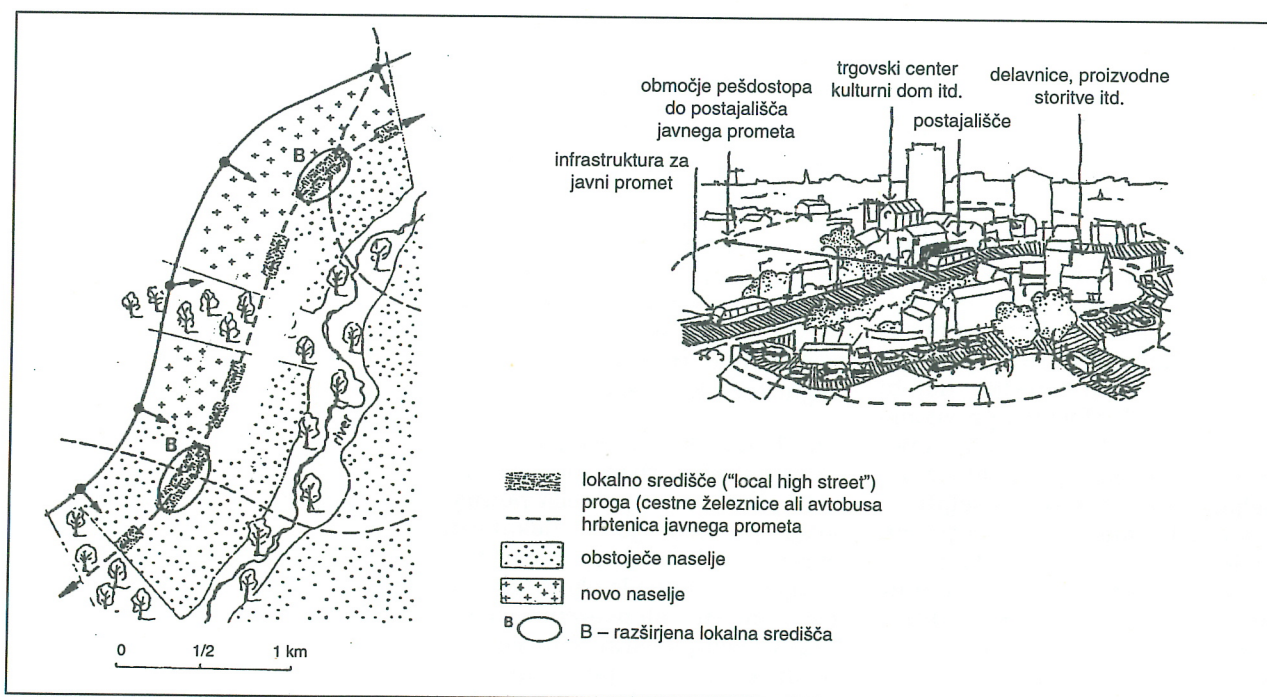
Načelo take integracije planiranja prostorskega/urbanističnega razvoja poselitve in javnega potniškega prometa je v nekaterih evropskih državah že dolgo uveljavljeno. In to ne le okoli postajališč primestne ali podzemne železnice v večjih mestih, temveč tudi okoli avtobusnih postajališč na podeželju (Švedska, Nizozemska, Velika Britanija).

Javni potniški promet (avtobus in železnica) naj bo nosilec strnitve podeželskih naselij. Nove stanovanjske objekte in urbane dejavnosti naj se koncentrirajo praviloma le v manjših mestecih/naseljih okoli postaj (železniškega) javnega prometa. Te naj bodo urejene tako, da bo zagotovljeno lahko in hitro prestopanje med vlakom in avtobusom (s skupnim peronom, enotno vozovnico in usklajenim voznim redom). Preprosto in brezplačno naj bo ob železniški postaji tudi parkiranje z osebnimi avtomobili (parkiraj in se pelji) in dovozi s kolesi (kolesarnice). Nadaljnje naseljevanje v malih podeželskih naseljih na "ogrlici", ki jo z lokalnim ali drugim središčem povezuje redna in dovolj frekventna javna avtobusna proga, naj bi bilo omejeno; praviloma naj bi bile dovoljene novogradnje le za potrebe domačega prebivalstva. Širitev drugih naselij/razpršena gradnja zunaj prog javnega prometa naj ne bi bila več dovoljena oziroma naj bi bila podpržena zelo strogim kriterijem.

Ob novi "hrbtenici" javnega prometa (avtobus ali primestna /cestna/ železnica) na robu obstoječega naselja ali predmestja naj se novogradnje koncentrirajo okoli novih postajališč, kot lokalnih središč, v koridorju javnega prometa.



Slika 2: Ruralna koncentracija in "ogrlica naselij"



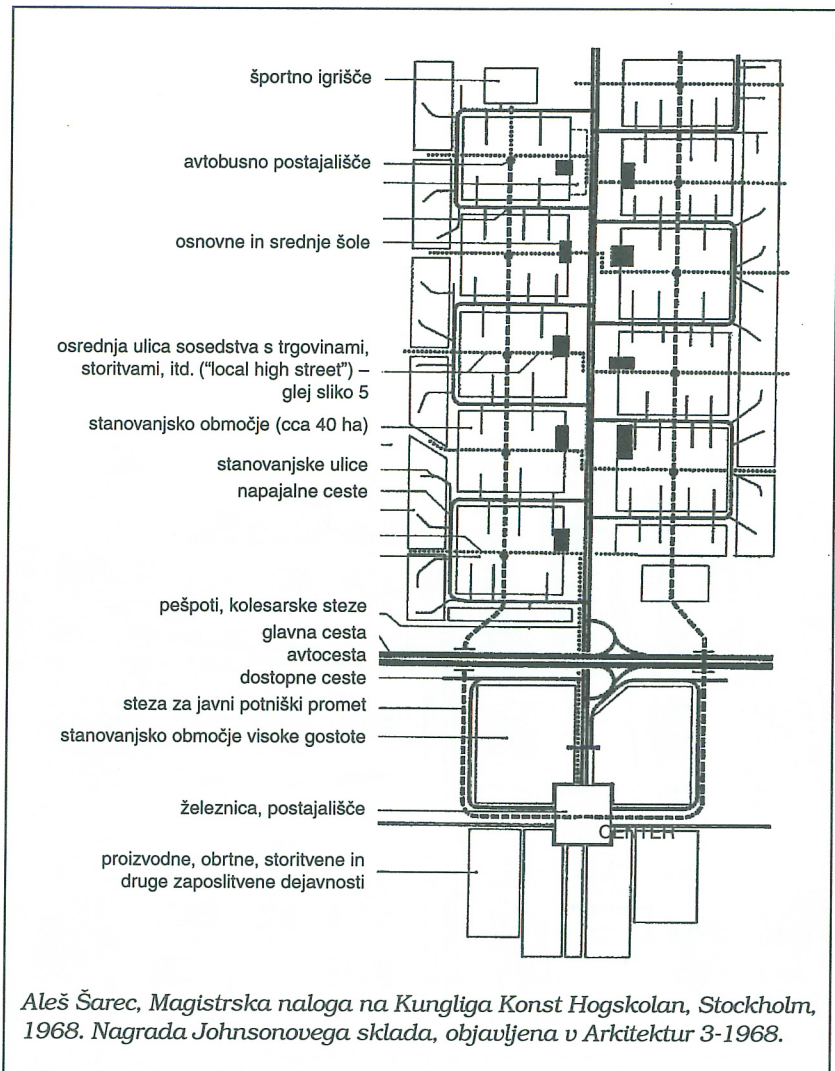
Slika 3: Ilustracija koridorskega načela

Na sliki 2 je prikazan primer iz britanskih smernic za planerje/načrtovalce poselitve in prometa, kako naj se konkretno planira razvoj razpršenih naselij, soodvisno z infrastrukturo za javni potniški promet ⁶.

Po teh smernicah naj bi bila, poleg prioritete prenovne in revitalizacije obstoječih naselij, gradnja novih bivališč in delavnic (za "domače potrebe" – domačine) dovoljena praviloma na podlagi doslednih kriterijev le v tistih vasi in drugih podeželskih naseljih, ki so že povezana (ali jih bo v bodoče mogoče povezati z redno in dovolj frekventno in udobno avtobusno progo) z regionalnim središčem oziroma centrom oskrbe storitev, zaposlitev in družbenih dejavnosti.

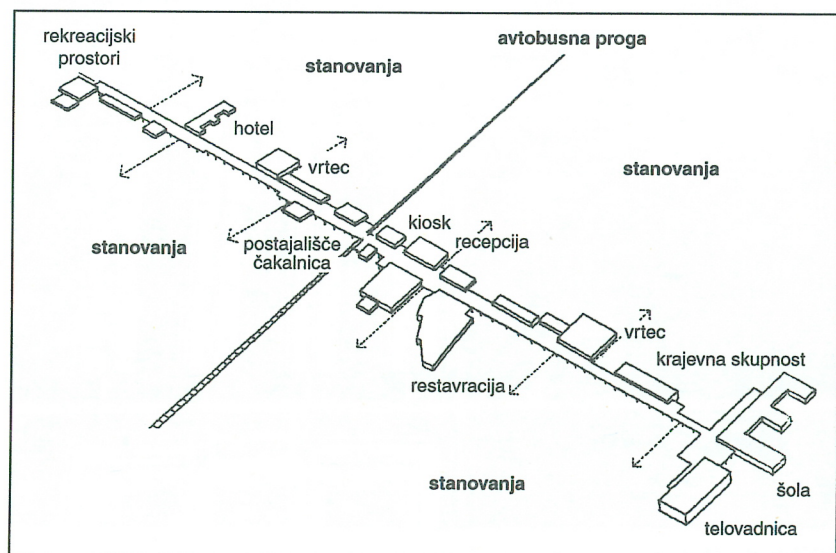
V drugih zaselkih zunaj 5 – 8 minutne peš dostopnosti do avtobusnega ali železniškega postajališča pa naj novogradnja stanovanjskih hiš, proizvodnih obratov, trgovin itd. ne bi bila dovoljena (kot npr. pri nas na podlagi dosedanjih PUP-ov ...). Nova stanovanjska gradnja bi se lahko "dekonzentrirano koncentrirala" le v manjših mestecih ali naseljih, kjer se križa več prog avtobusnega prometa, ali še bolje, kjer se povezuje (na skupni postaji) železnica in avtobus (lokacije B) v največjem radiju 1500 metrov (v ravninskem svetu, v hribovitem bistveno manj) od postajališča javnega prometa. Shema nakazuje, da naj bi bilo v načelu popolnoma novo naselje ali "urbane" dejavnosti mogoče v bodoče graditi izključno le ob morebitnem novem postajališču železnice (lokacija Z). V Sloveniji bi bilo to naprimer ob novi železniški progi Murska Sobota – Hodoš.

Slika 3 iz istih angleških smernic za prostore/urbaniste in prometne planerje ilustrira, kako naj načrtujemo novo poselitev na obrobjih/predmestjih obstoječih mest in večjih naselij. Na novo hrbtenico javnega prometa (public transport spine) – rezervirane le za avtobuse ali primestno železnico, ob robu obstoječe zazidave naj se gradnja novih stanovanj in



Aleš Šarec, Magistrska naloga na Kungliga Konst Hogskolan, Stockholm, 1968. Nagrada Johnsonovega sklada, objavljena v Arkitektur 3-1968.

Slika 4: Princip zasnove/sheme niza stanovanjskih sosesk okoli postajališč na javni avtobusni progi



Slika 5: Dispozicija poteka avtobusne proge skozi stanovanjsko sosesko in osrednje "servisne" pešceve ulice

drugih mestnih dejavnosti naveže v peš dostopnosti do postajališč javnega prometa. Ob teh postajališčih naj se predvidi lokalne centre (local high street), še zlasti ob stičišču/vozlišču dveh ali celo več prog javnega prometa (lokacije, označene z B). Dostop z osebnimi avtomobili v ta naselja naj bi bil urejen z obodne ceste (glej ilustraciji – sliki 3 in 4). Podobne rešitve bi bilo mogoče realizirati v Sloveniji naprimer pri skupnem načrtovanju predvidene železniš-

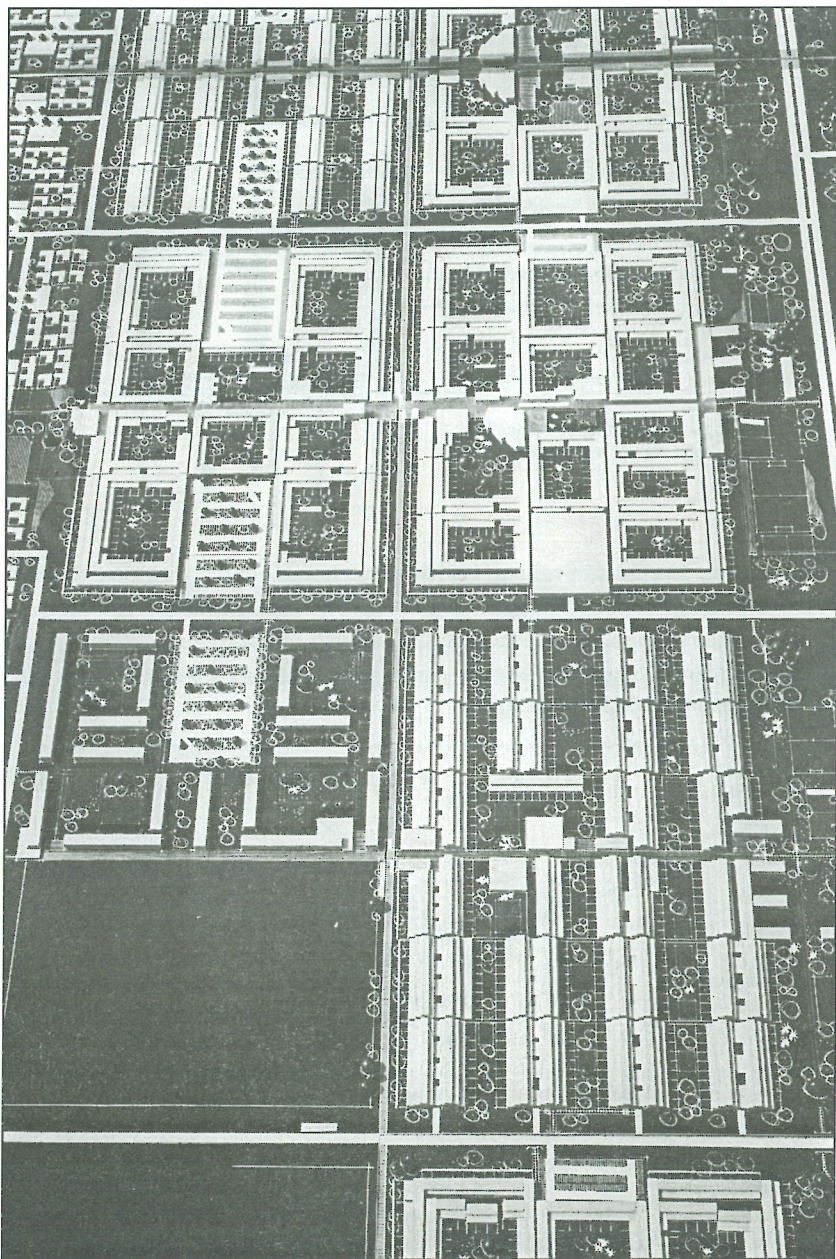
ke proge Lendava – Murska Sobota in prostorskega razvoja naselij Beltinci, Odranci, Črenšovci, Hottiza, Kapca in Gabrje.

4. Javni potniški promet, načrtovalsko vodilo v Sloveniji

V Sloveniji se načelo/kriterij načrtovanja poselitve ter posameznih naselij in mest z vidika za vse ljudi (to je tudi za 50 % prebivalcev, ki ne morejo uporabljati lastnega avtomobila) sprejemljive pešdostopnosti do postajališča javnega potniškega prometa še ni "prijelo", čeprav smo ta pomembni kriterij v tuji planerski teoriji, praksi in izvedbah spoznali že zdavnaj in ga priporočali že pred 25 leti in več 7.

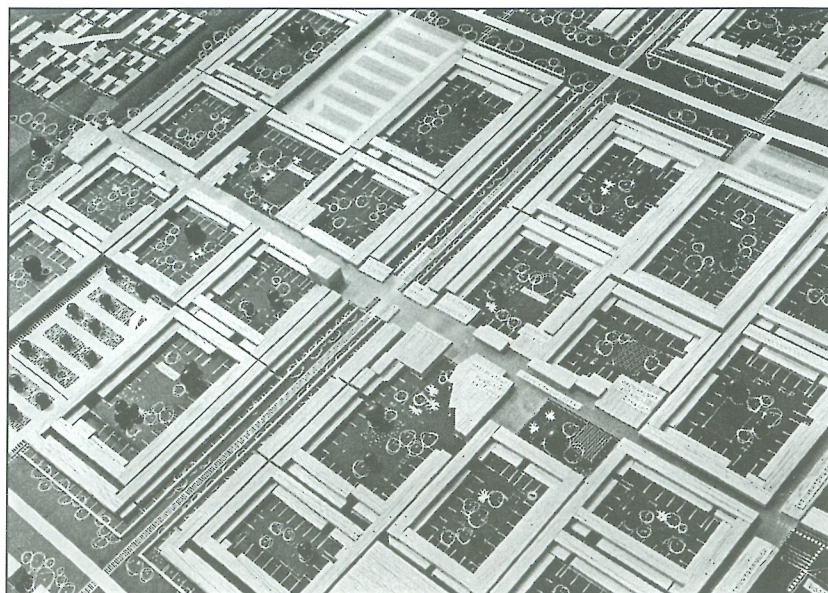
V Sloveniji smo prvič dosledno zasnovali novo naselje na principu, da mora biti naselje zgrajeno okoli postajališča javnega potniškega prometa, v prvonagrajenem projektu na Jugoslovanskem natečaju za programsko, urbanistično in arhitektonsko zasnovo v okviru načrtovanja naselja Žusterna III pri Kopru leta 1978 8. Zazidalni načrt, ki je bil izdelan na podlagi sprejetega natečajnega projekta, je predvidel, da naj bi bila posamezna "sosedstva" naselja navezana v največ nekajminutni pešpoti na avtobusna postajališča na posebni lokalni avtobusni prog, ki bi potekala skozi središča sosedstev in središče naselja ter jih povezovala s Koprom in Izolo.

Drugi, obetaven novejši poskus navezave nadaljnega razvoja sedanjih mest in ostalih naselij v njihovem zaledju na javni potniški promet je bil narejen v študiji zasnove regionalnega sistema trajnostnega prometa in poselitve na slovenskem obalnem območju 9. Tam je namreč prostorski razvoj še posebej kritičen in nujno bi bilo radikalno spremeniti dosedanje načine upravljanja obalnega območja, ker je izjemna javna dobrina nacionalnega pomena. Obalno območje somestja Koper,



Slika 6: Maketa sheme niza stanovanjskih sosesk zasnovane na principu dostopnosti primarno z javnim prometnim sredstvom – avtobusom

Izola in Piran, kjer danes prebiva okoli 80.000 prebivalcev in kjer je osredotočenih okoli 26.000 delovnih mest, je med razvojno najbolj perspektivnimi urbanimi območji države. Luka Koper kot eden ključnih slovenskih prometnih terminalov ter obmorska in obmejna lega uvrščajo to območje med gospodarsko in prometno zelo privlačna območja. Poleg tega Piran skupaj s Portorožem predstavlja največji slovenski turistični potencial, saj je tu največ turističnih nočitev v državi, pa tudi v Kopru in Izoli jih je nadpovprečno veliko. Zato obalni pas priteguje nadpovprečno veliko prometa, pa tudi sama naselitev ga povzroča veliko – in to avtomobilskega (samo še na ljubljanskih vpadnicah ga je več, kot ga je na cesti Srmin-Koper-Izola). Vendar

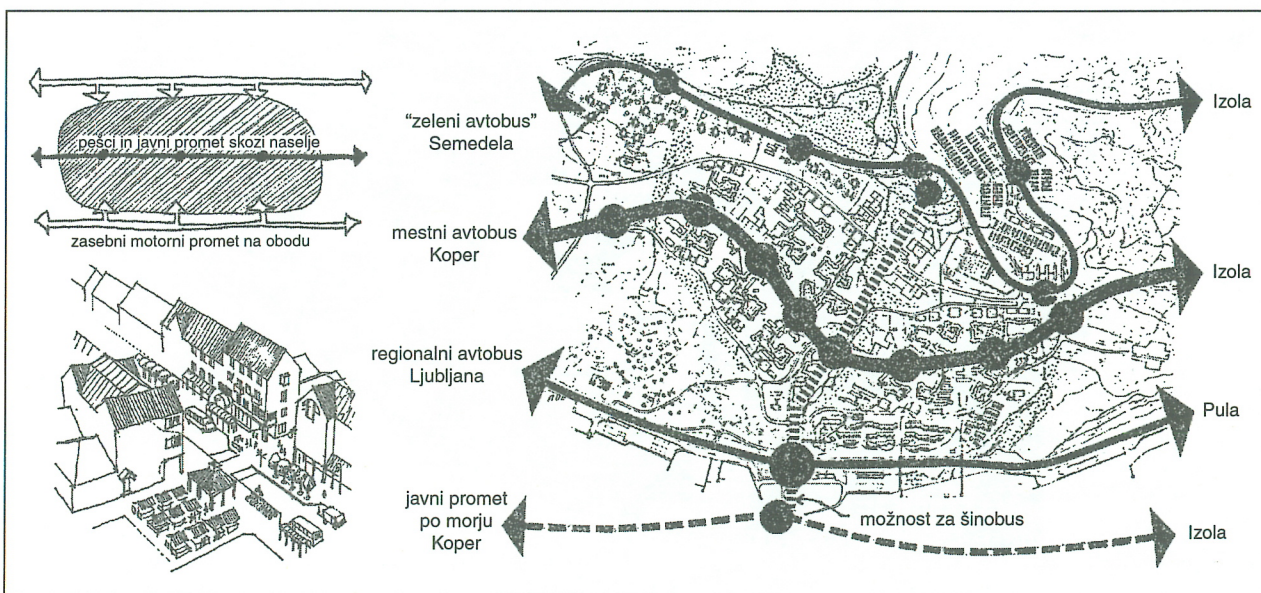


Slika 7: Maketa dispozicije javnega prometa skozi lokalno središče stanovanjskega naselja – prečno na "servisno" peščevo ulico



Zasnova: Aleš Šarec, Konkretizacija regionalnega prostorskega plana Stockholm; Stockholms Regionplanenkortret, Stockholm 1969; Objavljeno v Dagens Nyheter Nordost, 5. marca 1970

Slika 8: Perspektiva idejne zasnove novega mesta Bogesund za 70.000 prebivalcev navezanega primarno na postajališča podzemne železnice v bližini Stockholma



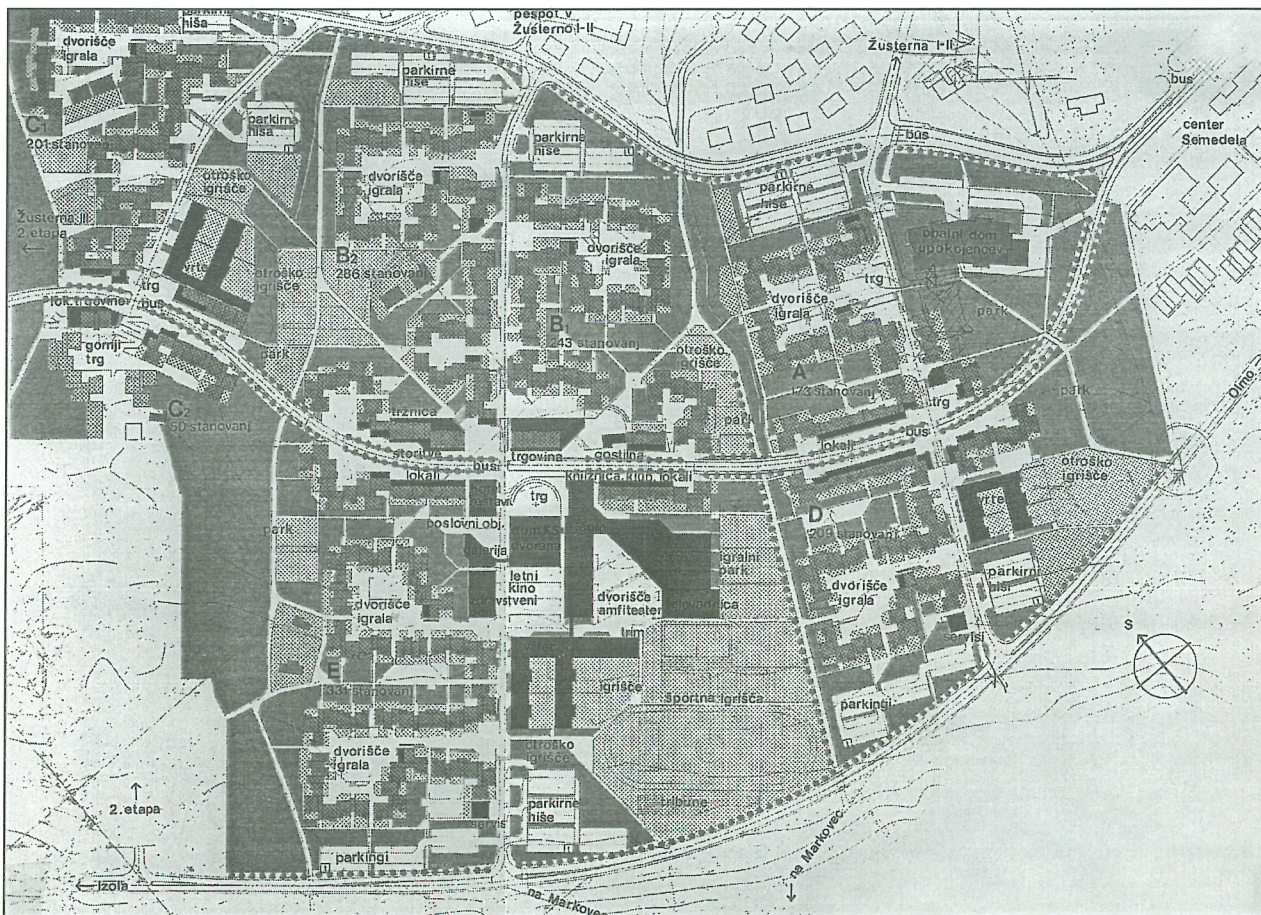
Slika 9: Zasnova naselja Žusterna III pri Kopru na osi javnega avtobusnega prometa skozi naselje

velika količina avtomobilskega prometa ni le posledica gospodarskega razvoja obale, temveč se tu ljudje tudi nadpovprečno veliko vozijo z osebnimi avtomobili glede na ostala prometna sredstva (odnos med prevozi z osebnim avtomobilom in javnim prometom znaša 84 : 16, kar je najslabše v Sloveniji in kaže na izrazito enostransko in neracionalno razvit prometni sistem). To v priobalnem pasu in v samih obalnih mestih povzroča vse več težav. Prav pretirana raba osebnega avtomobila vedno bolj duši razvojne potencialne tega območja in postaja glavna ovira razvoja, saj je to prometno sredstvo vedno bolj vzrok za nedostopnost in za vedno slabše okoljske, življenske in delovne razmere v obalnih mestih (Piran umira), na drugi strani pa vzpodbuja nadaljno razpršeno gradnjo/družbeno škodljivo disperzno poselitev v njihovem ruralnem zaledju in degradacijo istrske krajine.

Namen študije je bil ugotoviti, kakšne bodo dolgoročne posledice za dragoceno obalno območje Slovenije, če se bo sedanja "strategija" razvoja poselitve in prometa nadaljevala, in primerjalno, kakšne naj bi bile konkretno dolgoročne rešitve in strategije razvoja v skladu z evropskimi načeli trajnostnega razvoja naselij in prometa, kjer je temeljno prometno sredstvo sodobni in zmogljivi sistem javnega prometa kot "hrbtenica" poselitve, osebni avto, obalni pomorski, kolesarski in peš promet pa so njegovo dopolnilo.

Študija kaže, da bi nadaljevanje sedanjih trendov zahtevalo neprestano širjenje pomembnejših mestnih in primestnih cest, predvsem pa bi v mestnih središčih in na njihovem robu zahtevalo ekstenzivno gradnjo parkirišč (najmanj 7800). Kot je znano, bi ti ukrepi prinašali le začasno izboljšanje, nakar bi spet prišlo do nedostopnosti, kar bi zahtevalo nov

V načrtu je bila predvidena posebna autobusna steza, rezervirana le za javni promet, skozi lokalna središča stanovanjskih sosesk, oblikovana z manjšimi "istrskimi" trgi in razširitvami kot local high street. Dostopi z osebnimi avtomobili, razen za urgentne dovoze so bili predvideni le do parkirnih ploščadi na robovih naselij s spodnje in zgornje obodne ceste na pomočju Markovca.



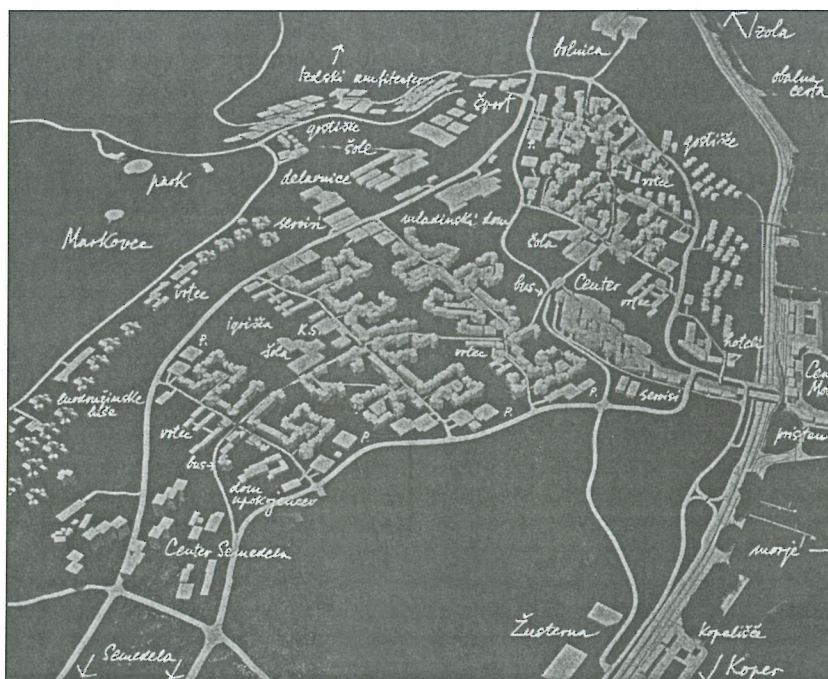
Slika 10: Zazidalni načrt Žusterne III, 1. faza (vir: Aleš in Lučka Šarec, Urbanistični inštitut SRS, oktober 1979)

ciklus širjenja cest in parkirišč. Ta razvojna smer bi prinesla "amerikanizacijo" obalnega prostora, saj bi mesta degradirala v "avtocestno podobo", vsiljevala bi nadaljni razpršeni vzorec poselitve z nizko gostoto pozidave, veliko porabo prostora, drago komunalno opremo in bi bila energetska potratna. Izstopale bi še socialne, varnostne, urbanistično-arhitektonske in ekološke posledice, vse v negativnem smislu.

Druga strategija predstavlja uvedbo takšne tehnologije in sistema javnega prometa, ki bi omogočila tako visok standard prevozov, da bi bil ta (zlasti v območju glavne priobalne razvojne osi) konkurenčen osebnemu avtomobilu. To je postopno graditev lahkega tirnega sistema med Koper, Izolo in Portorožem/Piranom/Sečovljami, ki bi v območju mest deloval kot lahka mestna železnica, v območju zunaj mest pa kot primestna železnica. Na ta glavni nosilec javnega prometa na obalnem pasu naj bi se prek udobnih prestopnih točk na postajališčih (pri)mestne železnice priključila vsa prometna sredstva v povezan sistem, ki bi omogočal integralno ponudbo vseh med seboj soodvisnih prometnih sredstev (avtobusne proge iz naselij v zaledju, dovozi z osebnimi avtomobili na *park and ride* ureditve, kolesarji, ladijski promet, tesno povezani na skupnih postajališčih/peronih s (pri)mestno železnico). Ta strategija bi zahtevala višjo gostoto pozidave, osredotočeno okoli selektivno izbranih postajališč lahke (pri)mestne železnice na obali in avtobusnih postajališč v zaledju. Pospeševala bi naseljevanje v izbranih, z javnim prometom opremljenih podeželjskih naseljih in omogočala oblikovanje kakovostnega prostora v obalnih mestih, socialne, varnostne in ekološke probleme pa bistveno zmanjšala. Študija kaže, da bi s takim omrežjem javnega prometa in poselitve zajeli v območjih petminutne pešdostopnosti kar 94 % vseh prebivalcev in 96 % vseh delovnih mest v treh obalnih občinah/regiji. Velik del teh bi začel uporabljati javna prometna sreds-

tva, seveda pod pogojem, da bi tudi raven uslug na tem sistemu ustrezala povpraševanju. Raziskave¹⁰ dokazujejo, da v mestih in regijah, ki združujejo tirni in avtobusni sistem, prebivalstvo 4- do 5-krat bolj pogosto uporablja javni promet kot v mestih, ki imajo samo avtobus. Primerjava mobilnosti z javnim prometom v 54 zahodnoevropskih mestih¹¹ kaže, da je v mestih, ki imajo tirni sistem, mobilnost z javnim pro-

Na desnem robu slike se vidi obalna cesta Koper – Izola s predlaganimi obmorskimi ureditvami. Iz središča Moletto na obali naj bi se proti hribu Markovec dvigal osrednji del Žusterne III. Levo in desno od tega središča naselja naj bi se med obstoječo Žusterno in Semedelo nizale na "hrbtih" in med grapami pobočja zaključene stanovanjske sosedske enote, skozi središča katerih, kot se vidi, naj bi potekala na posebni stezi javna avtobusna povezava v smeri proti Koperu in mimo bolnice na hribu proti Izoli. Osebnih avtomobilski promet in parkirišča so bili predvideni na zgornjem in spodnjem robu naselja. Od tu naj bi bile ulice in trgi namenjeni pešcem. Žal izvedba zazidalnega načrta Žusterna III v poznejših letih ni potekala po načrtu. Brez soglasja in vederja avtorjev načrta je gradbeno podjetje nelegalno zgradilo nekatere objekte za 2 do 3 nadstropja višje in z manjšimi razmaki med njimi, kot je bilo določeno z izvedbenim načrtom, izbralo svojo (zelo slabo) arhitekto objektov, ki ni spoštovala obveznih usmeritev ZN za tipologijo in oblikovanje arhitekture objektov, ter zabetoniralo interne trge in dvorišča, ki so bila namenjena pešcem in otroškimi igriščem – v parkirišča za osebne avtomobile ... Ker izvajalci niso gradili po sprejetem načrtu ampak "slum" konvencionalne blokovne zazidave, je k sreči zgrajen le zelo majhen del celotnega naselja na spodnji strani predvidene avtobusne proge, ki pa je danes tudi namenjena parkiranju osebnih avtomobilov. Sveža zasnova naselja se je pri realizaciji izrodila v svoje nasprotje – primer, kako se naselji ne sme graditi.



Slika 11: Maketa celotnega naselja Žusterna III

Lahka (pri)mestna železnica od Pirana in Sečovelj do Valdoltre in Bertokov naj bi povezovala najvitalnejše dele obale in potekala skozi središča obalnih mest in naselij. Od Lucije do Bertokov (s pentljo mimo železniške postaje Koper) naj bi bila proga dvotirna, med Piranom in Portorožem naj bi bila enotirna s tremi izogibalšči. Enotirna proga bi zadostovala tudi med Lucijo in Sečovljami ter med Bertoki in Valdoltro. Med železniško postajo Koper in Bertoki bi (pri)mestna železnica obratovala po tirih SŽ.

Primestne avtobusne proge iz naselij v obalnem zaledju naj bi se praviloma priključile na perone na prestopnih postajališčih (pri)mestne železnice. Ob teh postajališčih naj bi bila zgrajena tudi parkirišča za osebne avtomobile ("parkiraj in se pelji") in kolesarnice (v okviru mreže novih kolesarskih poti in stez). Pomorski promet naj bi predstavljal dodatno prometno ponudbo in naj bi se s (pri)mestno železnico povezoval na njenih prestopnih točkah.

V območjih mestnih središč naj bi zgradili namesto predvidenih 7.800 le 1.200 parkirišč.

Gradnja novih stanovanjskih in drugih objektov naj bi bila usmerjena praviloma v območja 5-8 minutne pešhoje do postajališč (pri)mestne železnice in avtobusnega javnega prometa (na karti so shematično označena s krogi).

Z mestnimi minibusi naj bi bila dodatno oskrbovana tista mestna območja Kopra, Izole, Pirana in Strunjanskega zaliva, ki bi ostala zunaj pešdostopnosti do mestne železnice. Območje Žusterne in bolnice naj bi bilo s (pri)mestno železnico povezano s poševnimi dvigali.

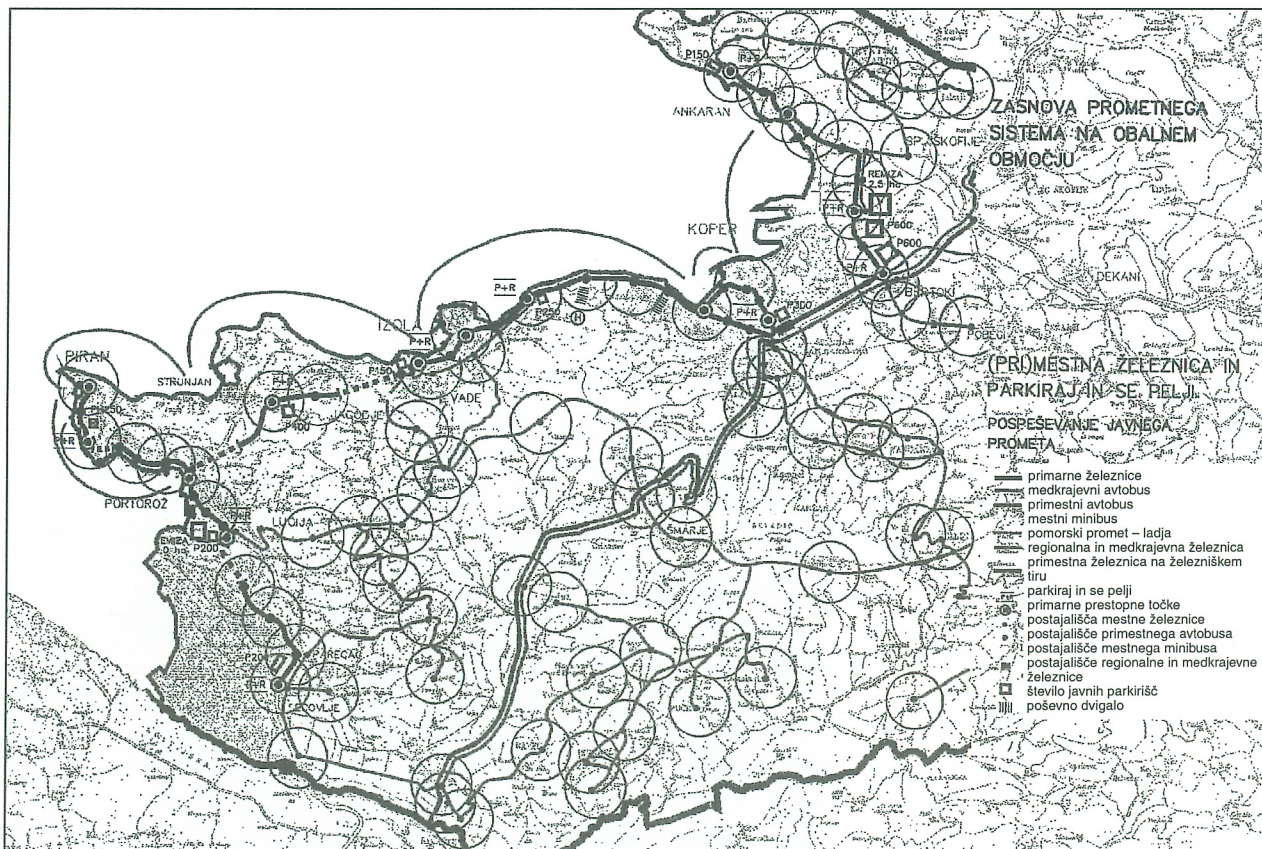
Na relaciji od Portoroža do Bertokov bi imeli leta 2020 okoli 20.000 potnikov na dan v eno smer, v obe smeri 40.000 na dan, kar je v svetu običajno število potnikov za takšno tehnologijo dvotirne lahke (pri)mestne železnice (v Nemčiji so npr. prometne obremenitve za takšne sisteme v razponu od 20.000 do 100.000 potnikov na dan).

metom za okoli 50 % višja kot v mestih, ki imajo le avtobusni javni promet.

Zaključek

Prikazani primeri nazorno kažejo, kako naj bi pri prostorskem planiranju in urbanističnem načrtovanju v nujni interferenci s prometnimi planerji načrtovali, na podlagi načel trajnostnega razvoja, nadaljnji razvoj mest in drugih naselij (poselitve) integrirano z javnim potniškim prometom v okviru celotnega prometnega sistema države, regij in posameznih občin.

Za uresničevanje "skupnih" projektov razvoja naselij in javnega prometa, kot je npr. zasnovan v študiji prometnega sistema in poselitve na obalnem območju, bo med drugim treba rešiti zlasti tudi vprašanja financiranja razvoja javnega prometa. To v Sloveniji še ni v skladu s standardi razvitih držav. Razvite države podpirajo



Slika 12: Zasnova prometnega sistema in poselitve na obalnem območju

gradnjo sistemov mestnega in primestnega javnega potniškega prometa tako, da države financirajo ali sofinancirajo gradnjo infrastrukture javnega prometa. Kajti občine in posamezna mesta so prešibki, da bi zmogli sami financirati gradnjo te infrastrukture. Delež, ki ga prispeva država, se v različnih državah giblje od 100 % do 30 % vrednosti infrastrukture. V naših razmerah, ocenjujemo, bi naj bil ustrezen delež države okoli 70 % vrednosti infrastrukture mestnega in primestnega javnega prometa. Toda zaenkrat država ne financira nič in vse je prepuščeno le mestom in ostalim občinam samim. Nujno bo treba sprejeti ustrezní zakon, ki bo tudi to vprašanje rešil v skladu s standardi v Evropski uniji in usmeritvami, ki smo jih načelno sprejeli z Agendo Habitat, eksplicitno pa v Dunajski deklaraciji o prometu in okolju in Deklaraciji Srednjeevropske pobude o okoljsko trajnostnem prometu.

Seveda pa del stroškov za infrastrukturo, opremo in vozila morajo plačati občine. Teh stroškov občine običajno ne morejo pokriti iz rednih virov financiranja, zato za uresničitev takšnih sistemov občine in mesta uvajajo posebne namenske inčasne vire financiranja. V Franciji in na Dunaju odvajajo podjetja (zato, da omogočijo svojim delavcem prihod na delo s prometnim sredstvom, ki je prijazen do okolja) za izgradnjo in posodobitev javnega prometa namenski prispevek iz dobička v vrednosti 0,5 do 2,0 % od bruto osebne dohodka. V Vancouveru v Kanadi, v Houstonu in v Los Angelesu v ZDA so uvedli davek na povečani dohodek v trgovinah ter v gostinskih in zabavišnih lokalih, ki ga te imajo zaradi boljše prometne dostopnosti. V bistvu gre za pobiranje dela večje mestne rente, ki bo ustvarjena s pomočjo gradnje (pri)mestne železnice. Ker so to predvsem projekti varovanja in izboljšanje okolja (zmanjševanje pomembnega dela emisij toplogrednih plinov, ki izvirajo iz osebne avtomobilskega prometa), bi bilo dobršen del sredstev za uresničenje projektov

možno dobiti iz fondov in programov pomoči, ki jih Evropska unija daje za te namene. Ker gre tu za oranje ledine, bo treba nekaj truda in ozaveščanja, da se vzpostavijo tudi ustrezni pravnoformalni, institucionalni, kadrovski in drugi pogoji in vzvodi za uresničevanje vizije trajnostnega, ne pa uničujočega razvoja urbane vasi Slovenije.

Mag. Aleš Šarec, dipl. inž. arh., Urad za prostorsko planiranje RS, Ministrstvo za okolje in prostor

Opombe

- 1 Resolucija o poglavitnih smotrih in smernicah za urejanje prostora, UL SRS 43/73, 20.12.1973.
- 2 Dr. Vladimir Drozg, dipl. geogr., et al.: Urejanje prostora iz vidika razpršene gradnje, Inštitut za geografijo, Ljubljana, december 1996.
 - Prof. mag. Peter Gabrijelčič, d.i.a., et al.: Urejanje prostora z vidika razpršene gradnje, Gradivo 1., 2. in 3. faze raziskovalne naloge, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, PRE Inštitut za arhitekturo in prostor, Ljubljana, maj 1996.
 - Dr. Marjan Ravbar, dipl. geogr., et al.: Zasnova poselitve v Sloveniji, Inštitut za geografijo v Ljubljani, Ljubljana, december 1995.
 - Environmental Performance Reviews, Slovenia; UN, New York and Geneva 1997.
 - Osnutek Nacionalnega programa varstva okolja, MOP maj 1998.
- 3 Agenda Habitat, Carigradska deklaracija, Deklaracija Svetovnega zbornice mest in lokalnih uprav; II Konferenca Združenih narodov o človekovih naseljih - Habitat II; Carigrad, Turčija, 3 -14 junij 1996; prevod izdal Urad RS za prostorsko planiranje pri Ministrstvu za okolje in prostor, Ljubljana, 1997;
 - Vienna Declaration on Environmentally Sustainable Transport; UN ECE Regional Conference on Transport and the Environment, Vienna, 14 November 1997;
 - Towards Sustainable Transport in the CEI-countries; Declaration by the CEI-Ministers/State Directory/Department for the Environment; New York, 25 June 1997;
- 4 Dr. Vladimir Drozg: Slovenski bi-valni prostor postaja nekakšna zmes urbaniziranega podeželja in ruraliziranih mest, Razpršena graditev - vzroki in posledice, Delo, 26.februarja 1997.
- 5 Aljaž Plevnik: Odprta vprašanja planiranja državne prometne infrastrukture po spremembah plana leta 1995, Regionalno prostorsko planiranje - praksa in izzivi, Bled, 10-12 junij 1998.
- 6 Sustainable Settlements - A Guide for Planners, Designers and Developers; Local Agenda 21 UK, The Local Management Board, University of the West England, Bristol, April 1995.
- 7 Aleš Šarec, d.i.a.: Javni potniški promet mora biti hrbenica naselij; II. Jugoslovanski prometni kongres, Novi Sad, 1973; Aleš Šarec: Planexempel for bussmatad bostadsdel, Prisuppgift vid KKH; revija Arkitektur 3/1968.
- 8 Aleš in Lučka Šarec, d.i.a.: natečajni projekt "Prove", september 1978; Lučka in Aleš Šarec, d.i.a.: Mesto našega časa, Sintez, št. 50, 51, 52 / 1980.
- 9 Zasnova prometnega sistema na obalnem območju, Tomaž Guzelj, dipl. inž., PNZ-Projekt nizke zgradbe, d.o.o., Ljubljana, november 1996; Zasnova prometnega sistema in poselitve na obalnem območju, Miro Kranjc, d.i.a., Arche d.o.o., Ljubljana, december 1996.
- 10 B. S. Pusharev and J. M. Zupan: Public Transportation and Land Use Policy, Indiana University Press, Bloomington, 1977.
- 11 V. Vuchic: Urban Public Transportation, Systems and Technology, Prentice-Hall, New Jersey, 1981.