

Sava ATANACKOVIĆ

Prometno usmerjeni urbani razvoj Beograda

Nov urbani izziv v tranziciji na pol poti od ideje do uresničitve

Proces tranzicije od orientalske kasabe k evropskemu mestu in metropoli je bil v Beogradu dolg, saj so ga ovirali različni ekonomskopolitični in družbenokulturni dejavniki. Vse do danes evropski vzor ni dosežen. Kot razvojni proces v Beogradu, deluje tranzicija prek svojevrstne paradoksalne inverzije – logika usklajenega razvoja mestnega prometa in urbane oblike ter strukture, ki se v teoriji urbanega načrtovanja pojavlja kot postulat, je v Beogradu pod vplivom neverjetne, efemerne, izobličene, vendar avtentične transformacije. Toda, s kakovostnimi rešitvami, sklepi in priporočili za nadaljnjo implementacijo ideje o uvedbi novega sistema javnega mestnega prometa, ki je del glavnega projekta prve linije lahkega metroja v Beogradu, ob ustanovitvi enotne skupine strokovnjakov, investitorjev, pogajalcev, javnega mnenja in vseh akterjev, pomembnih za sprejemanje odločitev, z enotno in nekompromitirajočo idejo o podobi in kakovosti urbanega življenja v Beogradu prihodnosti, se odpira doslej še neodkrito področje možnosti za prometno urejen urbani razvoj Beograda kot optimalni in sprejemljivi model. Mestno življenje bi utegnilo znova postati dinamično, produktivno in privlačno.

In Belgrade the process of transition from oriental kasaba to European city was long and thwarted by various economic political and social cultural factors. The European ideal still hasn't been reached. Transition, as a development process in Belgrade, operates by a specific paradoxical inversion – the logic of harmonised development of urban transport, urban form and structure, which in theories of urban planning appears as a postulate, is in Belgrade influenced by incredible, ephemeral, disfigured, yet authentic transformation. However, quality solutions, conclusions and recommendations for further implementation of the idea about introducing the new public transport system, which is part of the main project for the first light metro line in Belgrade, establishment of a united group of experts, investors, negotiators, public opinion and all actors needed to make decisions, united and uncompromising idea about the future image and quality of urban life in Belgrade, have uncovered an until recently untried field of possibilities for transport management coupled with urban development as the optimal and acceptable model. City life could again become dynamic, productive and attractive.

Beograd
Javni potniški promet
Lahki metro

Belgrade
Public transport
Light metro

1. Uvod – urbana struktura in mobilnost občanov Beograda

Beograd je bil stoletja uničevan in zato brez nepretrganega kulturnega, graditeljskega in urbanističnega razvoja, vendar se Beograd od druge polovice XIX. stoletja dalje hitro širi, raste in razvija, kar je bilo omogočeno z uvedbo hitrega množičnega prometa, z intenzivnimi demograf-

skimi nihanji in neenakomernim ekonomskim napredovanjem. Mesto dobiva prve urbanistične načrte, po katerih pristojni načrtno in organizirano obravnavajo smeri razvoja mestne strukture, uvajajo prve sisteme javnega prevoza, povezujejo rečne bregove, individualna motorizacija pospešuje razvoj mesta, povečujeta se množična proizvodnja in poraba, s tem pa tudi število prebivalcev in potrebe po prevozu za gibanje po mestu. Nepričakovana rast individualne motorizacije in očitno zaostajanje pri graditvi prometnih

sistemov sta mestu povzročila težave, ki se sčasoma akumulirajo in večno aktualizirajo vprašanje dolgoročnega reševanja in izboljšanja hitrega javnega potniškega sistema kot najoptimalnejšega za bodoči urbani razvoj.

Nastali so bistveni odmiki od smeri, določenih v načrtih:

- mesto se ni razvijalo koridorско, temveč obodno v obliki krožnih segmentov z južne strani Donave;
- stanovanja so gradili v glavnem na novih terenih, ki niso bili

- prometno povezani, tako da so nastale stanovanjske cone – spalnice, ki jih niso spremljale kompatibilne vsebine poslovanja, storitev, oskrbe in rekreacije;
- sekundarna poslovno-komercialna središča niso bila izvedena v načrtovanem obsegu, tako da niso mogla prevzeti funkcije in obremenitve tradicionalnega mestnega središča, zato je bilo prebivalstvo še naprej prisiljeno, da svoje potrebe zadovoljuje v edinstvenem mestnem središču, kar je dodatno potenciralo monocentrično urbano strukturo;
 - neenakomerna in delna investicijska vlaganja, neracionalna uporaba mestnih zemljiških virov ter počasnejše uresničevanje načrtovanih zamisli zaradi visokih omejitev pri investicijah in porabi so dodatno obremenili razvoj mesta;
 - Beograd dobiva vse bolj izrazito monocentrično strukturo, prevozni sistem ne more več spremljati naraščajočih potreb mesta, nima možnosti za začetek gradnje zmogljivega tirnega prevoza, prometni terminali so v najožjem mestnem središču, ki je prostorsko najbolj pozidan. Ne razvijajo se nova prometna vozlišča, ki naj bi bila nova središča mestnega razvoja in generatorji glavnih mestnih dejavnosti in vse-

bin, temveč se sedanje zmogljivosti in elementi sistema večkratno obremenjujejo. Kljub bogati in dinamični načrtovalni in graditeljski dejavnosti, ki je Beograd zaznamovala kot velemesto, nekatere bistvene urbanistične zamisli prometne infrastrukture (železnica, notranji magistralni polprstan, sistem hitrega javnega prevoza, vodni promet), ki naj bi zagotovile enakomeren urbani razvoj in optimalno funkcioniranje Beograda, niso bile uresničene.

Upoštevati je treba tudi nekatere izmed najpomembnejših problemov javnega prevoza mesta Beograd, kot so nekakovosten prevoz, problem s povečanjem zmogljivosti v skladu s povpraševanjem, potreba po razširitvi in izboljšanju voznega parka tramvajev, trolejbusov in mestne železnice. Zlasti je izrazit prometni zastoj, najbolj pa je čutiti pomanjkanje zmogljivosti pri prehodu čez reko Savo, saj obstaja samo en tramvajski most. Težave so tudi v avtobusnem prometu čez Gazelo in Brankov most, zlasti še med konicami.

Težave urbanega razvoja so v preteklosti reševali v glavnem parcialno, ne da bi upoštevali vse elemente urbanega kompleksa v celoti. Da bi dojeli potrebe po razvoju novega

sodobnejšega sistema javnega prevoza z večjimi zmogljivostmi, so potrebne končne rešitve in razmere za decentraliziran, imploziven, koncentriran in možen razvoj urbane strukture Beograda.

Za izboljšanje mestnega prometa v Beogradu in za njegovo učinkovito delovanje na urbani razvoj je treba:

- ločiti tranzitni in ciljni promet v mestu;
- rešiti železniško vozlišče s premetitvijo železniške postaje in spremljajočih naprav z brega reke Save;
- urediti prometni prstan, ki bi prevezal radialne koridorje in prometno razbremenil mestno središče;
- uvesti tirni prevoz s povezavo primestne/regionalne železnice in sistem zmogljivega mestnega metroja.

2. Omejitev in razmejitev: potenciali razvoja

Sistem javnega prevoza je zmogljiviši glede dostopnosti in zmogljivosti v primerjavi z drugimi, zlasti površinskimi oblikami prevoza. Zahvaljujoč tem lastnostim postajališča vzdolž tras prog v svoje okolje pogosto pritegujejo novo in intenzivnejšo graditev z večjo gostoto uporabnikov, naseljenosti in gradnje. Koncentracija urbanih funkcij zahteva višjo ceno gradbenega zemljišča, vzrok za to pa je povečana dostopnost teh con.

Praktične izkušnje številnih svetovnih mest (Stockholm, Toronto, København, München, Karlsruhe, Melbourne, Zürich) so glede možnih vplivov prometnih investicij na urbano obliko pokazale:

- da bi se inducirale spremembe pri načinu uporabe zemljišča v coni postajališč, je nujno uravnovežiti javni mestni in individualni motorizirani promet v mestnem sistemu,



Slika 1: Načrtovani sistem lahkega metroja in potencialni mestni generatorji razvoja.

– da mestni promet prej prostorsko razporeja, kot pa zahteva popolnoma novo rast in razvoj urbane strukture.

Model transportno usmerjenega razvoja v urbanih regijah temelji predvsem na potencialu tirnih prevoznih sistemov, ki naj bi s svojo zmogljivostjo, dokaj neodvisnim delovanjem izboljšal mobilnost občanov in prevzel velik del mestnega ciljnega gibanja. Z integralnim planiranjem izboljšanja sistema javnega prevoza in prostorske razporeditve urbanih vsebin in dejavnosti bi bil uravnotežen, skoncitriran in možen urbani razvoj.

3. Lahki metro

Zadnjih nekaj desetletij so bili izdelani načrti razvoja sistema javnega prevoza v Beogradu, ki so temeljili na klasičnem metroju, vendar so šele v Generalnem planu mesta Beograd za leto 2021 določene potrebe in smernice za novo omrežje javnega prevoza, ki temeljijo na tehnologiji lahkega metroja. Ta vrsta prevoza srednjevisokih zmogljivosti, za katero sta značilni prožnost pri graditvi in delovanju ter lahka dostopnost, je optimalen sistem za potrebe Beograda. Je zanesljiva in ni škodljiva okolju.

Na tej podlagi sta Direkcija za gradbeno zemljišče in graditev Beograda ter mesto Beograd julija 2003 razpisala mednarodni javni natečaj za dodelitev predhodne študije opravičenosti graditve prve proge lahkega tirnega sistema z glavnim projektom (z elementi idejnega projekta). To je bil prvi korak k uresničitvi koncepta, določenega v generalnem planu. Projekt sta izdelala Jugoslovanski inštitut za urbanizem in stanovanje iz Beograda ter INECO iz Madrida, vodilna španska družba za razvoj in implementacijo novih tehnologij v tirnem prevozu.

Naloga celotnega projekta je tehnična rešitev trase in študija opravi-

vičenosti prve proge lahkega metroja, ki bo povezovala središče Beograda z vzhodnim (Zvezdara) in zahodnim delom mesta (Zemun).

V glavnem projektu je obdelana prva proga lahkega metroja. Predmet javnega natečaja je bila proga, določena z rešitvijo iz generalnega plana Beograda 2021 na progi: Ustanička-Bulvar kralja Aleksandra-cona najožjega mestnega jedra (Trg Republike)-cona hotela Hyatt-Bulvar Mihajla Pupina (alternativa Bulvar Avnoja)-Zemun. V okviru te proge glavnega projekta je bilo obravnavanih več možnosti, vendar sta se med delom po priporočilih in na zahtevo Šveta projekta izkristalizirali dve: Arena s postajališčem Akademija in brez njega, ki na novebeograjski strani teče po Bulvarju Avnoja. Različica Arena brez postajališča Akademija, ki je označena kot glavna, druga pa je označena kot različica s postajališčem Akademija je dražja, ker vključuje denivelirana križanja z drugim prometom (podzemeljska trasa pod krožiščem pri občini Novi Beograd, podzemeljski odsek trase na Bulvarju kralja Aleksandra v coni NMP in ulice Gospodarja Vu-

čića) in zaradi dodatnih stroškov, ki bi jih zahtevalo novo postajališče (Akademija). Opravičilo za tako povečane stroške so boljše storitve, večja komercialna hitrost in varnost sistema ter boljša pokritost središča mesta – glavne cone za upravičeno zahtevo po tej progi.

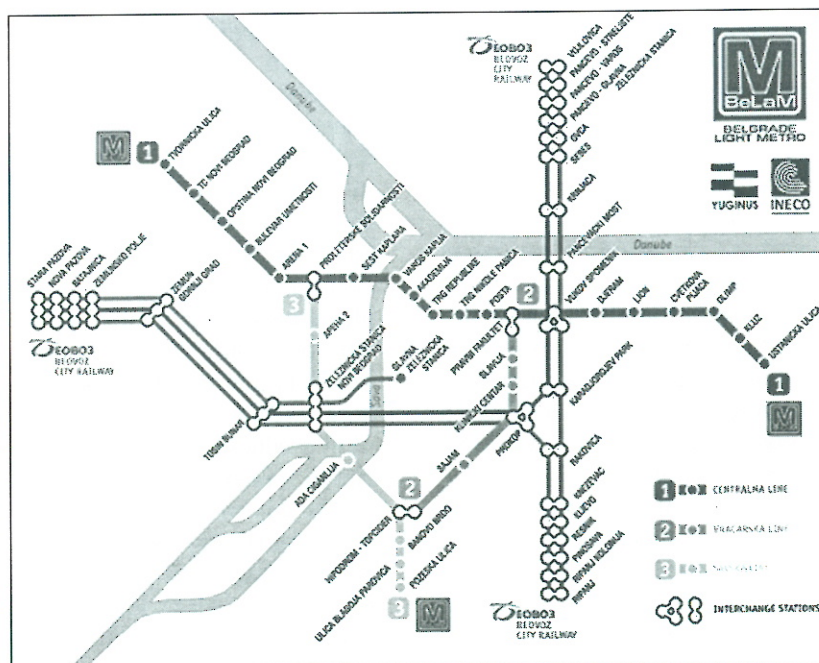
3.1 Radialni tirni sistemi lahko utrdijo mestno strukturo

Promet v pravih okoliščinah lahko spodbudi prenavo mestne strukture

Radialna matrika tirnega sistema, sestavljena iz več krakov, ki se stekajo proti mestnemu središču, se je v številnih svetovnih mestih pokazala kot optimalna za prometno usmerjen urbani razvoj regije. To omogoča delovanje in oskrbo hitrega in neodvisnega tirnega sistema, ki ga lahko v coni večjih intermodalnih postajališč napajajo dodatni sistemi mestnega javnega prevoza (avtobusi).

V koridorjih tirnega sistema je integralno načrtovana prostorska razporeditev urbanih funkcij tako:

- da se doseže zadostna zgostitev poselitve in zaposlenosti/delov-



Slika 5: Shema tirnega prometa v Beogradu.

nih mest, ki bo generirala enakomerna gibanja med delovnim dnem v mestu;

- da se v coni postajališč, v radiju 400–1000 m, na pešaški oziroma kolesarski oddaljenosti, favorizira kombinirani namen zemljišč in objektov, ki daje prednost enakomerniji prostorski razporeditvi urbanih vsebin, komplemenarnih poselitvi;
- da se zmanjša odvisnost občanov od avtomobilov s preusmeritvijo na uporabo javnega mestnega prevoza, pešačenje in kolesarjenje.

Za uspešen prevozno usmerjeni razvoj je nujno, da prometno načrtovanje javnega mestnega prometa kot nosilca razvoja spremlja urbanistično načrtovanje, predvsem prostorske razporeditve vsebin, dejavnosti, gostot in koncentracij v coni postajališč sistema javnega mestnega prometa.

Urbanomorfološka študija je kot sestavni del glavnega projekta obravnavala trenutno stanje, sedanjo plansko dokumentacijo v koridorju, vpliv na sedanje infrastrukturne vode in objekte ter generativni potencial podzemeljskih postajališč v sedanjem in že pozidanem mestnem središču:

- z analizo sedanjega stanja, usmerjeno v proučevanje trenutne uporabe zemljišča in zgrajenih vsebin, njihovo razporeditev v prostoru in neposredni vpliv na načrtovani koridor LTS;
- z analizo urbanističnih planov podrobne razčlenitve, ki obsega plansko dokumentacijo v okrogu koridorja trase LTS, njena naloga pa je proučiti načrtovane namene, vsebine in zmogljivosti oziroma potenciale celotnega prostora in medsebojnega vpliva LTS in stičnih con;
- z analizo infrastrukturnih in tehničnih sistemov, ki so pomembni za projektiranje, graditev in izkoriščanje takšnega mestnega tirnega sistema. Njen namen je določiti trase sedanjih in načrtovanih objektov in

omrežje komunalne infrastrukture, njihov medsebojni vpliv ter njihov pomen za delovanje mesta oziroma širših mestnih con (magistralni vodi);

- z analizo pešaških tokov, potekanja dejavnosti in morebitnega povezovanja s sedanjimi središčnimi vsebinami v coni podzemeljskih postajališč novega tirnega sistema v mestu.

Pomanjkljivosti študije so:

- da ni v celoti proučila razmestitve novih vsebin in dejavnosti vzdolž prve proge, pa tudi prihodnjih prog novega tirnega sistema v mestu, ki bodo generirali prihodnja gibanja in zahteve ter potrdili uvedbo in obstoj novega sistema;
- da ni razčlenila vpliva v coni prihodnjih intermodalnih vozlišč, kjer se novi tirni sistem stika s sedanjo regionalno železnico kot visoko potencialnima generatorjema novega urbanega razvoja;
- da ni razčlenila možnosti urbanega razvoja v conah postajališč v Novem Beogradu in vzdolž Bulvarja kralja Aleksandra, kjer je mogoče s kombinirano metodo rekonstrukcije sedanjega neustreznega urbanega tkiva in z novo graditvijo na nepozidanem zemljišču doseči implozivno koncentracijo in zapolnitev urbane strukture;
- da ni planirala vsebin, dejavnosti in poteka tokov v coni vseh postajališč v radiju 400–800 m. Zato je treba v naslednji fazi razčlenitve glavnega projekta in implementacije celotne ideje sestaviti podrobno študijo potreb vzdolž koridorja prve proge lahkega metroja z natančno določenimi prednostmi graditve (funkcija in namen, prostorske razporeditve dejavnosti, koncentracija in gostota). Predvsem je treba določiti generativni potencial intermodalnih vozlišč. Proga naj bi oblikovala intermodalna vozlišča z »Beovozom«, regionalnim tirnim sistemom pri Vukovem spo-

meniku in na postaji Novi Beograd, pa tudi s prihodnjima drugo in tretjo progo lahkega metroja na podzemeljskih postajališčih *Pravna fakulteta in Blok 41*. Ne glede na to, da je v generalnem planu predvidena povezava prve in druge linije lahkega metroja na postajališču *Pravna fakulteta*, so raziskovanja pokazala, da bi morala biti ta zveza na Trgu republike. Tako bi bil v urbani dinamiki ohranjen in utrjen položaj sedanjega mestnega središča. Posebna možnost za razvoj bo spodbujena v coni postajališč *Novi Merkator* in *Arena*, kjer je bilo že prej načrtovano komercialno in poslovno središče Novega Beograda.

3.2 Prednosti krožne povezave

Urejanje krožnih povezav (obvoznic in prstanov) med kraki radialne strukture utegne negativno vplivati na koridorsko dominacijo javnega prometa in njegovo učinkovito povezanost z urbani funkcijami in zgrajeno strukturo, saj se znova odpira možnost za dominacijo avtomobilskega prometa in krni optimalna radialna struktura matrice gibanja v mestu.

Notranji magistralni polprstan bo skupaj z uvedbo prve linije lahkega metroja v prihodnjem načrtovanem obdobju največja prometna investicija v Beogradu. Njegova vloga bo predvsem povezati radialne smeri avtomobilskega in tranzitnega prometa, ki se stekajo k središču, in jih razporedi po najkrajši poti proti vzhodu in zahodu. Pričakovani učinek te rešitve je dodatna razbremenitev mestnega središča avtomobilov in razširitev alternativnih sistemov gibanja – pešačenje, kolesarjenje in površinski tramvaj.

Dodatna intermodalna vozlišča, ki bi spodbudila intenzivnejši urbani razvoj, bodo tam kjer se križajo pro-

ge lahkega metroja in notranjega magistralnega polprstana v coni Hipodroma in Sejmišča ter srednjega dela Bulvarja kralja Aleksandra. Poznejše podrobne analize v glavnem projektu so pokazale, da je treba v prihodnjih razvojnih fazah tega projekta vztrajati pri rešitvi deniveliranih križanj trase LM s prometnico Notranji magistralni polprstan (NMP) in z ulico Gospodarja Vučića.

3.3 Izkoristek zemljišč in regionalna ekonomika

Vplivi na izkoristek zemljišča so največji pri prometnih investicijah neposredno pred ekonomsko rastjo v regionalnem razvoju; prvi pogoj za pozitivne učinke prometnih investicij je zdrava regionalna ekonomija.

V primerjavi z drugimi bivšimi socialističnimi državami, kjer je tranzicija potekala hitreje in so se tudi rezultati sprememb pokazali hitreje, je bil proces strukturalnih sprememb v Srbiji in Beogradu počasnejši, kar pa ima za posledico tudi počasnejšo obnovo gospodarstva. Poleg tega je treba upoštevati, da sta v primerjavi z drugimi državami in velikimi mesti, ki so bili v tranziciji, Srbija in Beograd v preteklih 10 do 15 letih preživela obdobje drastičnega zmanjšanja proizvodnje, ki ga je spremljalo znižanje življenjske ravni, obdobje, ko ni bilo vlaganja ne v nove zmogljivosti ne v modernizacijo in vzdrževanje in so propadale osnovne substance. Na podlagi sociološko-ekonomske študije lahko realno pričakujemo, da bo proces tranzicije končan v obdobju naslednjih 4–5 let, kar bo postopoma ozdravilo gospodarstvo Beograda. Glavni namen je do leta 2011 nadomestiti zaostalo in v prvi fazi doseči raven razvitosti s konca 80. let, nato pa do konca planskega obdobja (2021) doseči pomembnejšo rast, da bi dosegli raven razvitosti in strukturnih značilnosti današnjih velikih mest v razvitih državah.

Učinki dokončanja prve linije lahkega metroja na območjih vpliva, ki ga bodo imele postaje, se bodo pokazali v pospešitvi graditve in posledično v sorazmernem povečanju zakupnin planiranih/zgrajenih komercialnih vsebin.

3.4 Strateško vodenje projekta

Strateško, integralno in dinamično planiranje je nujno, da bi nastale razmere za dolgoročno prometno usmerjen razvoj.

V prihodnji fazi je treba ustanoviti delovno skupino menedžmenta projekta, ki bi koordinirala vse akcije za izdelavo projektov in spremljajočih elaboratov ter odločanje glede modelov graditve in vodenja (zasebno – javno partnerstvo, vodenje javnega podjetja).

Dobro bi bilo, da se ne glede na tekoča vlaganja ustanovi agencija za urejanje javnega prevoza (ali sektorja v okviru sedanje Direkcije za javni prevoz), ki bi vodila celotno ponudbo in določila smernice za delo in prihodnje načrte, in sestavi tehnična študija o možnostih za ustanovitev enotnega upravljalnega centra GSP Beograd za tramvajski sistem in lahki metro.

Izboljšanje kakovosti storitev javnega mestnega prometa ter njegova prednost v celotni strukturi gibanja občanov morata temeljiti na:

- možnosti integracije različnih podsistemov javnega mestnega prevoza z usklajenimi voznimi redi, predvsem pa z razvojem regionalne železnice sistema »Beovoz«;
- možnosti integracije novega sistema v enotni tarifni sistem;
- izbiri ustreznih tehnoloških sistemov (signalizacija komunikacije);
- možnosti širjenja: še naprej je treba razvijati proge lahkega metroja, predvsem veje k Bloku 45, od postajališča v Tvornički ulici do Zemuna in od terminala v Ustanički ulici v smeri sever-

vzhod; druge in tretje proge, ki bi izboljšali javni prevoz v večjem delu Beograda, in možnosti za razširitev druge proge proti Karaburmi,

- ohraniti in kreptiti podobe javnega prevoza v Beogradu ne glede na prevoznike in oblike prevoza. Nujno je treba izboljšati sedanja in kupiti nova vozila za vozni park za vse podsisteme javnega mestnega prometa, ki bodo s svojim videzom, udobnostjo in odlikami izboljšali kakovost storitev in popularizirali javni mestni promet.

3.5 Vplivi na uporabo mestnega zemljišča prek prometa

Dodatni razvojni ukrepi morajo spremljati prometne investicije, da bi vplivali na uporabo mestnega zemljišča.

Pomanjkanje tržnih razmer za promet nepremičnin, neažurnost katastra nepremičnin in nerealizirana denacionalizacija še naprej ustvarjajo okvir v katerem realizacija urbanističnih načrtov v Beogradu najpogosteje miruje. Veljavni zakon o načrtovanju in graditvi je v primerjavi s prejšnjim naprednejši – njegov največji prispevek so pogoji in regulativa za legalizacijo brezpravne graditve, ki je bila značilna za zadnje desetletje XX. stoletja, ter poskus, da se določi nova matrica odgovornosti vseh, ki sodelujejo pri urejanju prostora, načrtovanju in graditvi. Praksa pa kaže, da so določeni roki prekratki, da ni dovolj kadrov in ne institucionalnih in ekonomskih zmogljivosti za izboljšanje pozidane okolja. Še vedno velja mehanizem super zasebnih interesov, ki je značilen za tranzicijske post-komunistične razmere. Zasebni investitorji imajo odprt prostor za vlaganje sredstev v graditev in realizacijo posamičnih interesov, odsotnost natančno določenega mehanizma javnega interesa pa dodatno otežuje ne le izvajanje, temveč tudi definiranje širših, dolgoročnih strateških planov in ciljev, ki bodo razrešili urbanistična vprašanja splošnega pomena.

Fleksibilno in spodbudno coniranje, dostopnost do nezazidanega zemljišča, ki ga je mogoče brez težav urediti in opremiti, pripravljenost lokalnega prebivalstva za spremembo namena zemljišča, prijetna okolica (estetika, pešaško gibanje in karakter), dodatna izboljšanja v javnem sektorju ter odsotnost fizičnih omejitev, raziskovanje lokacije in dimenzioniranje možne graditve garaž po sistemu parkiraj in se pelji v Novem Beogradu in na terminalu v Ustanički ulici, bo v skladu z urbanim razvojem področja prispeval, da se model prometno usmerjenega razvoja implementira tudi v regijo Beograda kot metropole.

4. Sklep – nauk iz Beograda

Mesto bi se utegnilo razvijati hibridno – sedanji in novi prometni sistemi bi lahko vplivali na obliko-

vanje sekundarnih mestnih središč v coni intermodalnih vozlišč in utrdili urbano strukturo ter funkcioniranje predmestja, javni prevozniki pa bi se lahko tudi prilagodili sedanji mestni strukturi in matrici dejavnosti, zlasti v popolnoma oblikovanem, vendar preobremenjenem mestnem središču. Javni prevoz bi z ureditvijo integriranega in funkcionalnega prevoznega sistema, ki združuje sedanje in nove tirne in cestne podsisteme, vrnil status in pomen. Beograd bi imel večkratno korist od takega integralnega in uravnoveženega razvoja – izboljšal bi svoj položaj v regiji kot središče z novimi ekonomskimi možnostmi, ki bi izboljšale mestno gospodarjenje in delovanje, povečali bi se mobilnost in celotna kakovost življenja občanov, mesto pa bi lahko končno začelo razvijati svoj položaj v areni globalnih povezovanj s posredovanjem sodobnih komunikacijskih tehnologij. Življenje v mestu bi znova

postalo aktivno, učinkovito in privlačno.

Prihodnost čaka za vogalom, treba je le zaviti na pravem kraju.

Sava Atanacković, dipl. inž. arh.,
JUGINUS – Jugoslovski institut za urbanizam i stanovanje, Beograd, Srbija
in Črna gora
E-pošta: ap286188@yahoo.co.uk

Viri in literatura

Atanacković, Sava (2004) Čvorišta sistema javnog gradskog transporta kao generatori razvoja urbane strukture u gradu u tranziciji, Fakultet za arhitekturo, Beograd.

Cervero, Roberto (1998) The transit metropolis, a global inquiry, Island Press, Washington DC, ZDA.

Prethodna studija opravdanosti izgradnje prve linije lakog šinskog sistema u Beogradu (2004) Jugoslovski institut za urbanizam i stanovanje, Beograd.

Socio-ekonomika studija izgradnje prve linije lakog šinskog sistema u Beogradu (2004) Jugoslovski institut za urbanizam i stanovanje, Beograd.

Milan NAPRUDNIK

Regionalno prostorsko planiranje v Sloveniji – 2. del

Obdobje uveljavljanja regionalnega prostorskega planiranja, 1967–1972

V 1. delu (Urbani izziv 2, leto 2004, letnik 15) sem opisal začetke urejanja prostora na Slovenskem in končal s prodorom urbanističnega planiranja v obdobju 1956–1966.

V 2. delu opisujem razmere po sprejetju prvega zakona o regionalnem prostorskem planiranju (1967). Kar dobrih pet let je preteklo, da so se lahko začela uresničevati njihova določila.

1. Po sprejemu zakonskih in programskih osnov (1967–1969)

Družbene spremembe in hiter gospodarski razvoj po II. svetovni vojni

so se kazali tudi v stihijih posegih v prostor in ogroženem naravnem okolju: mesta so se širila na najboljša kmetijska zemljišča, mesta niso imela čistilnih naprav, polovica industrijskih obratov je odvajala odpadne vode v vodotoke, zaostrovali so se problemi neustreznega odlaganja nevarnih odpadkov, onesnaže-

nost ozračja je začela povzročati boleznih dihal in ogrožala gozdna območja. Nastajala so navzkrižja pri gradnjah infrastrukturnih objektov (vodnih zadrževalnikov, hidrocentral) v naravno občutljivih območjih (porečje Soče, Ljubljanič). (V tem obdobju je Švedska na osnovi zakona o prirodnem skrbstvu