
Menedžerji in zgradba Ljubljane - mesta razvojnih katastrof

Author(s): Aleš ŠAREC

Source: *Urbani Izziv*, 2005, Vol. 16, No. 1, Problematični projekti / Problematic projects (2005), pp. 76-83

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/24920664>

REFERENCES

Linked references are available on JSTOR for this article:

https://www.jstor.org/stable/24920664?seq=1&cid=pdf-reference#references_tab_contents

You may need to log in to JSTOR to access the linked references.

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



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

JSTOR

kulteti (Krajina), Inštitut za geografijo pa je pripravil predloge za uvedbo podiplomskega študija na Filozofski fakulteti za področja šolstva, zdravstva, kulture in drugih oskrbnih dejavnosti iz regionalnih prostorskih vidikov.

Izr. prof. dr. Milan Naprudnik, univ. dipl. inž. geod., Ljubljana

Opombe

- [1] Postalo je očitno, da je treba za posege v prostor, ki so se načrtovali na osnovi zakonov oz. predpisov posameznih sektorjev (kmetijstvo, promet in drugo), določiti širša izhodišča, preozka so postala tudi zakonska določila s področja urbanizma.
- [2] V Sloveniji to razmerje še danes, leta 2005, ni razčiščeno, vsako obdobje je bilo zaznamovano z družbenopolitično ureditvijo:
 - v obdobju RPP proces liberalizacije,
 - v obdobju DRUŽBENEGA PLANIRANJA samoupravni sistem,
 - in petnajst let po letu 1990 nam še vedno ni uspelo vzpostaviti evropskih razmerij med vidiki nacionalnega, gospodarskega, regionalnega in prostorskega planiranja.

[3] Nosilec zamisli za IPŠPUP in njegov glavni realizator je bil pokojni prof. arh. Saša Sedlar, ki je v tem obdobju predaval urbanistično planiranje na geodetskem oddelku FAGG, meni osebno pa je bil »mentor« pri delu v Biroju RPP, ničlikokrat sva razpredala o problematiki izdelave regionalnega prostorskega plana kar na njegovem vikendu v Poljanski dolini – tam se je tudi porodila zamisel o uvedbi IPŠPUP.

[4] Obrobne cvetke: razprava je razvnela člane odbora in po dobrih dveh urah je predsedujoči odboru, podpredsednik IS SRS Vinko Hafner, ob pogledu na uro vzdihnil: »Pred pol ure bi moral sprejeti veleposlanika ZR Nemčije, le kaj bo rekel protokol!«

[5] Pojasnjevanja zaradi zamud so preraščala v razhajanja in vse do leta 1973 v sporne situacije, ki so skalile odnose med UI SRS in Birojem RPP. Tu lahko ponudim le svojo resnico, je pa tudi druga, resnica UI SRS. Iz današnje časovne razdalje – preteklo je več kot 30 let – menim, da smo se znašli med ambicijo in realnostjo. Ambicija, da bi ravnali evropsko, za kar si je prizadeval UI SRS že od leta 1962 (Osnove regionalnega in urbanističnega planiranja – 1962, Enotna metodologija regionalnega prostorskega planiranja – 1962, pa regionalni programi za Gorenjsko, Posočje, območje Ljubljane 1963–1967 in še drugo). Na drugi strani pa z real-

nostjo že opisanih razmer ob začetku uresničevanja Programa RPP (stanje urbanističnih zasnov, nesodelovanje sektorjev, pomanjkanje podatkovnih osnov in drugo) in seveda upravno logiko, vpeto v administrativno okolje.

[6] UI SRS je predložil Zasnove regionalnega prostorskega plana SRS – funkcijske regije in Družbenoekonomska izhodišča in smernice za gospodarjenje s prostorom in varstvo okolja kot gradivi za pretežno sestavo prostorskega načrta SR Slovenije. Vendar so gradiva imela študijski značaj; bila so premalo aplikativna kot element RPP.

Viri

1. Stanje v prostoru in razvojne težnje (1. del) – Republiški sekretariat za urbanizem, Biro za regionalno prostorsko planiranje Ljubljane, 1970.
2. Problematika uresničevanja programa za izdelavo RPP SR Slovenije (pismo Biroja RPP članom IS SRS, Ljubljana, 29. junij 1970).
3. 30-letnica Urbanističnega inštituta SR Slovenije, Braco Mušič (Ljubljana, 1995).
4. Ugotovitve in predlogi Republiškega sekretariata za urbanizem k poročilu Urbanističnega inštituta SR Slovenije, september 1969 (pismo Izvršnemu svetu SRS, št.022–5/70, Ljubljana 2. julij 1970).
5. 61. Seja Izvršnega sveta SR Slovenije – tč. 8 (Ljubljana, 18. marec 1971).

Aleš ŠAREC

Menedžerji in zgradba Ljubljane – mesta razvojnih katastrof

Na tretjem Ljubljanskem forumu časopisa Financ v začetku aprila in v nekaterih drugih medijih je bilo v zadnjih mesecih izrečenih več zelo ostrih sodb o Ljubljanskem urbanizmu ter urbanistih in arhitektih na splošno. Da so ti, v navezi z mestnimi politiki v mestnem svetu, krivi, da je Ljubljana postala mesto razvojnih katastrof, da je urbanizem v Ljubljani brez dolgoročne vizije razvoja na evropskem dnu in zaradi zgrešenega urejanja prostora Ljubljana ne postaja evropska pre-

stolnica; da je mestna uprava šarlatanska, njena urbanistična služba in politika pa pohabljeni, zasedajo pa jo podložni birokrati urbanistične *lumpenstroke* na mestnem oddelku za urbanizem; ki da je usmerjena v lobistične avanture in zlorabe mestnega prostora, ki postaja tako plen zasebnih interesov in nenačelne stroke brez razvojne urbanistične politike in arbitrira od primera do primera ter se prilagaja le interesom kapitala; kakovostna civilna stroka pa da je izključena iz

odločanja; da je ljubljanski urbanizem sesut, da ovira razvoj mesta in je kriv, da se ne izvaja noben večji projekt, zato je čas, da urbanisti priznajo strokovno kapitulacijo (Finance Objektiv, 4. april 2005).

Grobo posplošene sodbe niso bile z ničimer argumentirane. Večinoma so jih izrekli tisti, ki so tako ali tako vedno nezadovoljni z vsem pri nas, ne le z urbanizmom, in možne posledice urejanja prostora slabo poznajo (med njimi tudi nekateri

arhitekti). Zgrešena so zlasti mnenja, da je za vse grehe ljubljanskega urbanizma krivo pomanjkanje dolgoročne vizije prostorskega razvoja mesta, ki bi morala biti vodilo za vse odločitve. Ni namreč res, da Ljubljana te vizije nima. Ima jo. Oblikovali smo jo že s *Šlajmerjevim* Generalnim urbanističnim planom leta 1965 (GUP 65) ter nato s prostorskimi sestavinami dolgoročnega plana Ljubljane leta 1986 (Dokumenti Ljubljana 2000), ki z manjšimi spremembami in dopolnitvami še vedno veljajo. Res je sicer, da ta urbanistična zasnova Ljubljane v prostorskih aktih ne ustreza več v vseh detajlih novim razvojnim potrebam in zahtevam našega časa, vendar še vedno, sledeč tem dokumentom, ohranjamo bistvene značilnosti in identiteto morfološke zgradbe Ljubljane: to je predvsem radialno zasnovano morfologijo mesta ob nosilnih oseh javnega prometa ter zelene prodore naravnega okolja med koridorji poselitve vse do mestnega središča (Polhograjci-Rožnik-Tivoli, Golovec-Grad, Barje z Ljubljano, zelene površine od Save proti mestu) in pa urbano dediščino mestnega središča.

Kritiki so v očitkih urbanistom (in arhitektom, ki soustvarjajo urbanizem), da nimajo vizije razvoja, tudi nedosledni: na eni strani trdi-

jo, da Ljubljana nima dolgoročne vizije (urbanističnega načrta), na drugi strani pa obsojajo, da se upravni organi pri izdajanju gradbenih dovoljenj ne držijo določil veljavnega plana.

Zgrešeni so očitki financarjev, da urbanisti in arhitekti v Ljubljani niso sposobni uresničiti nobenega večjega projekta, ki bi mestu dal evropsko viden razvojni pečat, zato se mesto ne razvija v evropsko prestolnico. Odgovor: izvajanje projektov vendar ni naloga arhitektov in urbanistov! Izvedba projektov je del finančnega, organizacijskega in upravljaljskega menedžmenta projektov! Tu se delo urbanistov in arhitektov konča (pri čemer le še nadzirajo, da se izvajajo v skladu z načrti). Uresničitev projektov je torej odvisna predvsem od sposobnosti menedžerjev, da pridobijo ustrezne partnerje in soinvestitorje, da pripravijo finančno konstrukcijo izvedbe, da na teh podlagah pripravi-jo ustrezne strokovne osnove za sprejemanje potrebnih političnih odločitev, da organizirajo gradnjo in ureditve ter nato tudi upravljajo izvedeni projekt. Za izvedbo večjih projektov, kakršen je npr. projekt lahke mestne železnice (tramvaja) ali Potniškega centra Ljubljana (PCL) na območju današnje železniške in avtobusne postaje med Ma-

sarykovo in Vilharjevo cesto, so torej ključni dobri menedžerji. Glavni razlog, da v Ljubljani niti v Sloveniji nimamo več večjih vidnih javnih projektov, kot so bili nekoč npr. ureditev obrežij Ljubljane, Tromostovja ali postavitev NUK, ni pomanjkanje denarja. Tega spretni menedžerji in politiki znajo pridobiti. Naš glavni problem je, da za realizacijo večjih projektov nimamo usposobljenih menedžerjev (razen za gradnjo avtocest ipd.). Ključnih interdisciplinarnih strokovnih kadrov in strategov pridobivanja zemljišč, financiranja in izvedbe idejnih projektov v Sloveniji niti zares še ne izobražujemo.

Deloma pa so upravičene kritike, da urbanistične službe mesta in države od primera do primera, sproti in nenačelno spreminjajo in dopolnjujejo prostorske akte mesta pod pritiskom politikov, posameznih lokalnih in privatnih interesov/kapitala. Prej navedene značilnosti zgradbe (urbanizma) mesta, ki bi morale biti priznane kot del urbanistične kulturne dediščine Ljubljane, so tako vse bolj ogrožene.

Najočitnejše se je tako reševanje posameznih parcialnih pobud pokazalo ne le z netrajnostnim izizvom za gradnjo Novega Kolizeja, temveč npr. tudi s sporno določitvijo lokacije džamije na rob mesta ob odlagališče odpadkov, s predlogi zazidave v veljavnem urbanističnem načrtu predvidenih zelenih površin na vzhodnem robu Stožic, z odločitvijo za sporno prezidavo Plečnikovega stadiona v glavni mestni stadion, z lokacijo umetniških akademij ob Grubarjevem prekopu pod Golovcem, s pozidavanjem rekreacijskih površin za Rožnikom, z mestom neuravnoteženo gradnjo BTC in drugih primestnih nakupovalnih središč itd. Vse te in podobne odločitve bi morale biti presoјane ne le z vidika mestnih vedut ter oblikovnih meril (arhitekture objektov, gabaritov, urbane dizajna) – na kar je opozarjala arhitekturna stroka predvsem pri

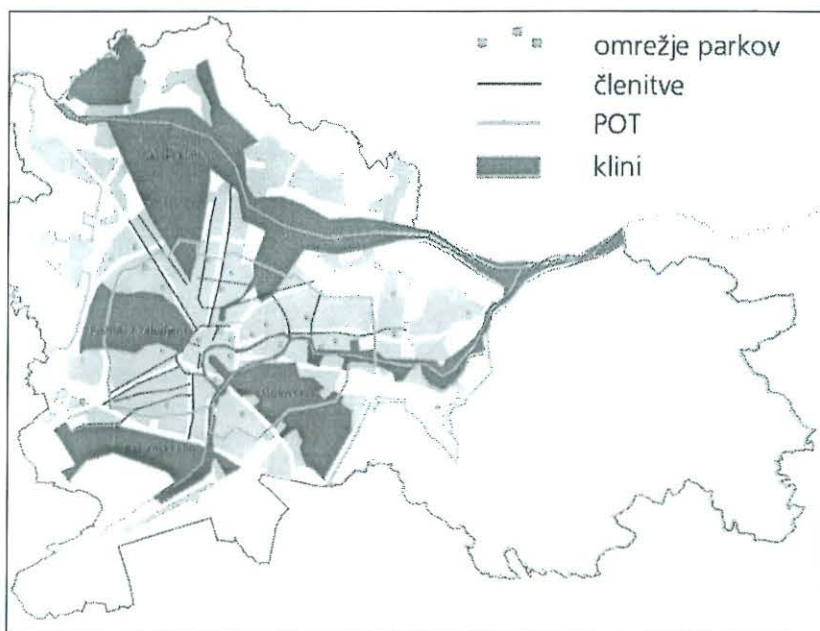


Kolizeju. Vsestransko preverjene bi morale biti poleg z zakonom predpisanimi presojami vplivov na okolje (npr. emisij povečanega prometa z osebnimi avtomobili) tudi z vidika ustreznosti njihovih funkcij na teh predlaganih lokacijah za ustvarjanje optimalne sinergije z drugimi dejavnostmi v mestu ter posledic za razvoj značilne urbane morfologije Ljubljane. Seveda aktivno povezano s civilno stroko in javnostjo, ki ima pomembno vlogo pri uvajanju in kreptvi zavesti o vrednotah. Objava zelo skopih in neažurnih informacij mestnega oddelka za urbanizem, ki pripravlja strokovne podlage za novi urbanistični načrt Ljubljane, na spletni strani <http://ppmol.org/urbanizem> je veliko premalo. Razumljivo, da je strokovna in druga javnost ogorčena nad netransparentnim delom urbanističnih služb MOL in države ter mnogokrat enostransko zlobiranim formalnim odločanjem na Magistratu.

Ob pripravi novega urbanističnega načrta oziroma prostorskega plana mesta, (ki naj bi se po novem imenoval Strategija prostorskega razvoja MOL in Prostorski red MOL – v kolikor prostorski zakoni letos spet ne bodo spremenjeni – mora biti izdelan in sprejet v letu 2007) se kaže nevarnost, da parcialni ozki interesi posameznih dejavnikov v novem načrtu zopet ne bodo skordinirani z vidika njihovih skupnih učinkov in sinergije (!) za trajnostni prostorski, gospodarski, socialni in okoljski razvoj – to je za dolgoročno razvojno vizijo zgradbe Ljubljane, ampak da bodo sprejete v prostorske akte mesta brez omejitev in pogojev, ki jih sicer narekujejo javni interesi ne le Ljubljane, temveč tudi širše regije Ljubljane in Slovenije.

Predlogi

Ob vseh kritikah, ki so letele na urbaniste in arhitekte glede vizije prostorskega razvoja Ljubljane,



Slika 1: Prostorska zasnova Mestne občine Ljubljana, julij 2001.



Slika 3: Center Barje je bil kot ljubljanski balkon v Krajinski park Barje zarisani že v dokumentih Ljubljana 2000 leta 1984.

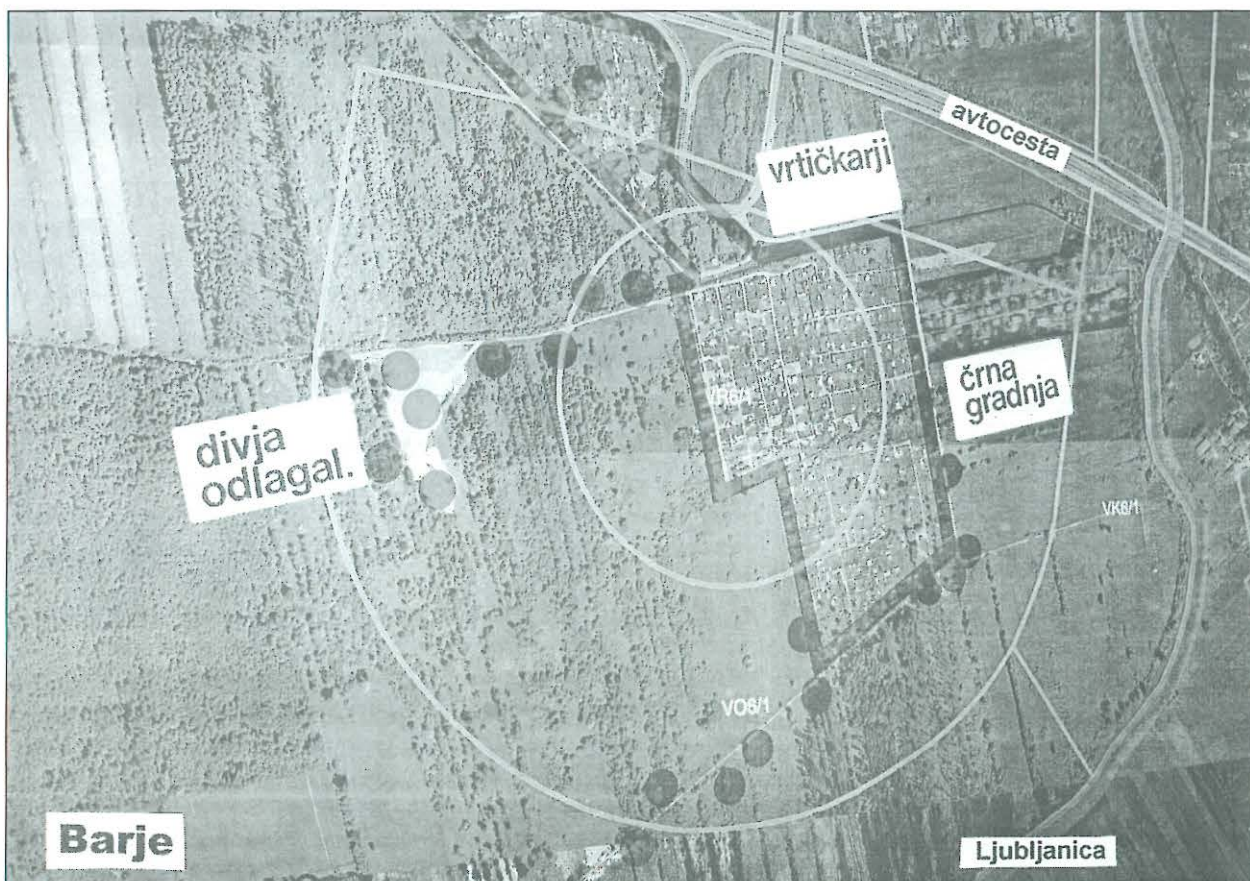
nihče ni dal predlogov, kakšne naj bi bile bistvene značilnosti prihodnje prostorske zgradbe in glavni marker urbanistične arhitekture slovenske prestolnice, zato naj dopolnim nekaj svojih (doslej neupoštevanih) predlogov in pobud kot skromen prispevek k odprti razpravi o prostorskem razvoju Ljubljane, h kateri nas je po omenjenem forumu že aprila spodbudil Trajekt – Zavod za prostorsko kulturo Ljubljane.^[1]

1. Nova strategija prostorskega razvoja Ljubljane mora vsekakor (med drugim tudi kot vrednoto prostorske kulturne dediščine) ohraniti in zgostiti poselitev v zvezdasti zgradbi mesta s prodori zelenih klinov med pozidanimi kraki mesta iz širše odprte krajine vse do mestnega središča. Smrtni greh bi bil, če bi strategija, sledeč neoliberalistični tržni logiki in prilagolji-

vemu in prožnemu urbanizmu, za kakršnega se zgrešeno zavzemajo nekateri arhitekti (npr. nekateri vplivni profesorji na Fakulteti za arhitekturo), še naprej v odprti prostor med koridorje urbanih struktur Ljubljane umeščala nove in nove obsežne pozidave (tako kot je to uspelo s trgovino Lesnina in hotelom Mons ob zahodni obvoznici med Polhograjci in Rožnikom, lokacijo treh umetniških akademij v zeleno povezavo mestnega središča z Golovcem idr.). Resni nameni Univerze in mesta so namreč zgraditi npr. fakulteto za računalništvo in novo fakulteto za kemijo in kemijsko tehnologijo na zelenih površinah za Rožnikom, (pre)velik Tehnološki park Brdo, razširiti Stožice proti Savi ali postaviti ob severno obvozno avtocesto nov velik stadion z vrsto spremljajočih objektov, zgraditi stanovanjska naselja ob Savi na Tomačevskem produ, ob

Litijski cesti proti Dobrunjam in Sostremu itd. To bi bilo povsem nesprejemljivo glede na načela trajnostnega razvoja mesta.

2. Edina izjema širitve urbanih struktur mesta zunaj zdajšnjih krakov in prek avtocestne obvoznice naj se zgodi s projektom mestnega balkona v prihodnji Krajinski park Barje (zarisan že v dokumentih Ljubljana 2000) v podaljšku Barjanske ceste in lahke mestne železnice prek južne obvozne AC. Center Barje naj na osrednjem južnem vstopu v Ljubljano z vidno kakovostjo urbanističnega, arhitekturnega in krajinskega oblikovanja zaključi osrednjo magistralo Ljubljane (rimsko os *Cardo Maximum*): Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta z reprezentančnimi poslovnimi, razstaviščnimi, izobraževalnimi, raziskovalnimi, športno-rekreacijskimi funkcijami, morda z novim



Slika 2: Umestitev Centra Barje s poslovnimi, razstaviščnimi, športno-rekreacijskimi funkcijami, morda z novim mestnim stadionom ipd. v podaljšku Barjanske ceste prek južne obvozne avtoceste namesto zdajšnjih divjih odlagališč odpadkov, črnih gradenj in vrčkarjev.

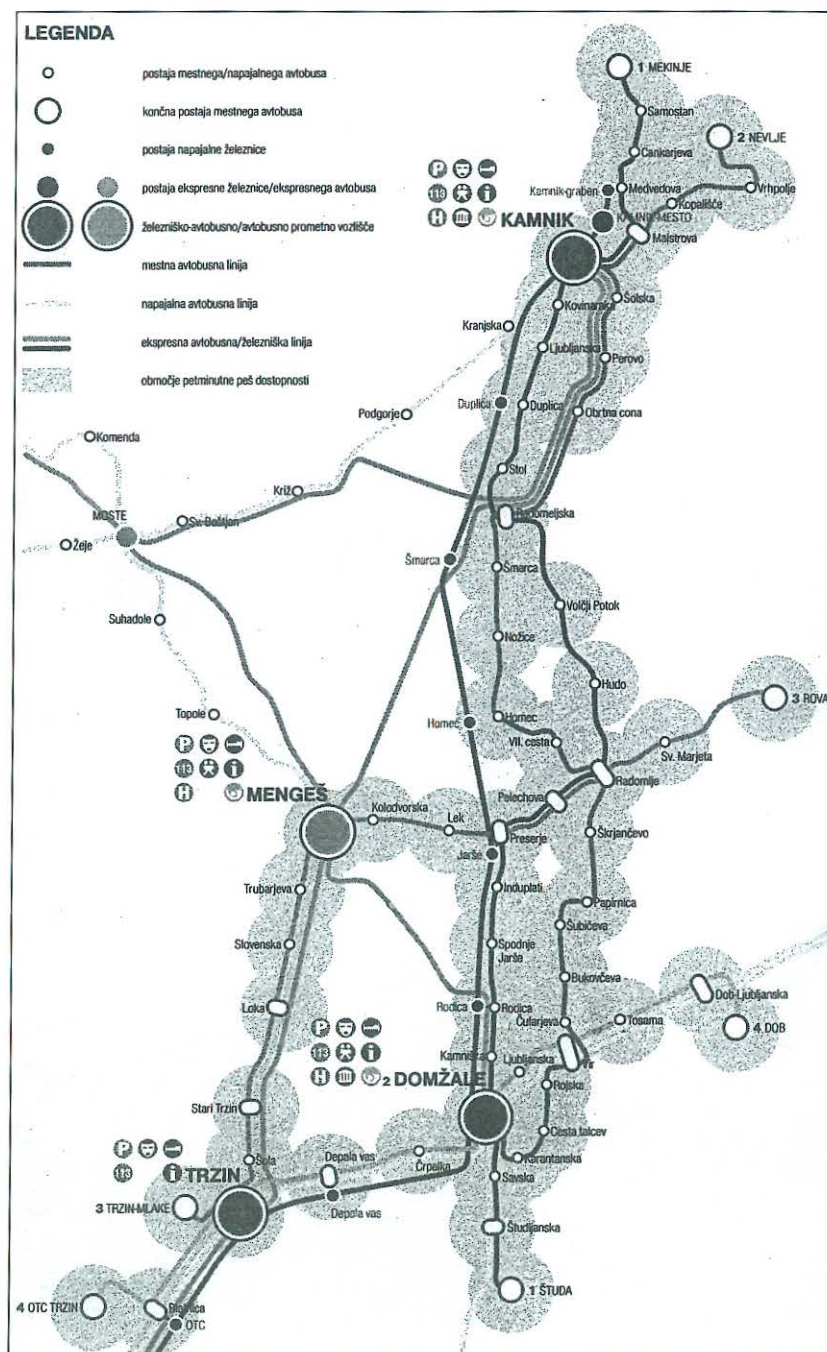
mestnim stadionom. Vse naj bodo odlično povezane na omrežje mestnega in regionalnega JPP in ne le na avtocesto. Z investicijami v novi Center Barje bo ekonomsko mogoče pokriti stroške nujne odstranitve geta črnih gradenj in vrtičkarjev (skupno že več kot 100.000 m² zemljišč) ter divjih odlagališč odpadkov (več kot 40), ki se neustavljivo širijo prav na tem najbolj izpostavljenem delu Barja in tako sanirati, povezano z ureditvami prihodnjega regionalnega Rekreacijskega parka Barje, skrajno zanemarjeno južno preddeverje Ljubljane. Obseg tega centra pa mora biti absolutno podrejen varovanju naravnih in kulturnih vrednosti Barja. Proti jugu lahko sega največ do zelenega pasu Ljubljance, proti vzhodu naj vzdolž južne obvoznice preide v predlagani naravni park ob sotočju Ljubljance in Iščice, proti zahodu pa glede na prostorske danosti v urbani park.^[2] Nikakor pa ne sme celotni pas na barjanski strani vzdolž južne obvoznice postati potencialno zazidljivo »razvojno« območje, kakor je razumeti navedeno študijo.

3. Mesto se mora usmeriti prednostno v preno, revitalizacijo, sanacijo razvrednotenih območij in zgostitev zazidave v strnjena območja znotraj avtocestne obvoznice in v območjih mestnih krakov. Nova strnjena zazidava s stanovanjski objekti in drugimi namembnostmi mora biti načrtovana praviloma v radijih dostopnosti največ pet minut hoje do postajališč javnega potniškega prometa (prihodnjih prog lahke mestne ali regionalne železnice). Primer takšnega naselja, kjer naj bi bile vse dejavnosti v soseski dostopne prioriteto z JPP (avtobusom) in podrejeno z osebnimi avtomobili, je bil v Sloveniji prvič načrtovan za sosesko Žusterna III pri Kopru^[3], dobre rešitve pa je spet prinesel letošnji urbanistični natečaj za Nove Stanežiče. Novi prostorski/urbanistični načrt Ljubljane (in regije) ne sme več odpirati zazidljivih zemljišč, ki bi

bila oddaljena več kot 400 metrov od postajališč javnega potniškega prometa.

4. To načelo nadaljnje urbanizacije mora veljati ne le za mestno občino Ljubljana, ampak za razvoj poselitve v celotni ljubljanski gravitacijski regiji vsaj do Kamnika, Tržiča, Škofje Loke, Logatca in Litije. Ljubljana mora postati, pro-

storsko pojmovano, regionalno mesto Ljubljana, imenovana mor-da Velika Ljubljana, ki ga ni mogoče vsestransko celovito in usklajeno (trajnostno) razvijati parcialno s prostorskimi plani/strategijami posameznih občin in mest v osrednji slovenski regiji ali deli te in sosednjih regij (če pri predvideni uradni regionalizaciji Slovenije ne bodo upoštevane tudi funkcio-



Slika 4: Usmeritev zgostitve poselitve okoli postajališč regionalnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa med Ljubljano in Kamnikom.

nalne regije, kot so opredeljene v sprejeti Strategiji prostorskega razvoja Slovenije [4]). Tako tudi novega prostorskega plana ali strategije ni mogoče načrtovati le do mej sedanjega upravnega območja Mestne občine Ljubljana (MOL) ampak je tega treba pripraviti in sprejeti v regionalnem prostorskem planu/strategiji celotne funkcionalne (gravitacijske) regije Ljubljane skupaj in v soglasju z vsemi občini v regiji. Bistvena značilnost te mestne regije mora ostati policentričen z odrejeno hierarhijo polov razvoja. Ljubljana se mora nesporno v določeni meri še naprej razvijati centralistično, saj je in bo regionalno in nacionalno središče. Naloga države in regije je in bo krepiti svoje glavno mesto in z mestno metro-regijo ter s policentričnim urbanim sistemom večati regionalna urbana središča. [5] V Ljubljano kakor tudi v drugih osem regionalnih središč Slovenije morajo biti radialno navezane glavne prometne povezave iz vseh delov regije (in seveda širšega prostora). V skrbi za trajnostno mobilnost delovnih migracij v Ljubljano je v prihodnje še posebno v teh radialnih povezavah regije z Ljubljano treba prioriteten in radikalno posodobiti infrastrukturo in sredstva javnega potniškega prometa (JPP), nanj pa navezati razvoj poselitve po prej navedenih načelih o njegovi peš dostopnosti. [6]

5. Ob usmeritvi v radialni regionalni koridorski razvoj strnjene poselitve okoli postajališč JPP je seveda zgrešeno učiti generični urbanizem prožne in prilagodljive razpršene poselitve ter njen čim večji raztros v regiji. [7] Kakor je tudi zgrešeno zmeraj bolj opazno zavzemanje za mreženje mest in naselij v regiji oziroma za model plitvega in decentraliziranega omrežja satelitskih mest znotraj funkcijsko in gravitacijsko povezanih mestnih regij, ki temelji na sodobnih principih mrežnega povezovanja razvojnih polov. [8] Te usmeritve so se žal pojavile že celo v letu 2004

sprejeti Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in jih bo treba popraviti, saj so v nasprotju z veljavno policentrično strategijo Evropske unije [9] in strokovnimi argumenti za politiko policentričnega razvoja Slovenije okoli osmih regionalnih središč funkcionalnih območij – pokrajin Slovenije. [10] Sporne usmeritve SPRS za razvoj poselitve je treba čim prej popraviti, sicer bodo tako strategijo razvoja prevzele tudi občine in regije v svoje prostorske akte.

6. Ključni pogoj za razvoj kulturnega in zdravega Regionalnega mesta Ljubljane (»Velike Ljubljane«) je torej razvoj trajnostnega prometnega sistema v regiji (in širšem prostoru), to je ne le intermodalnega tovornega prometa, ampak tudi intermodalnega javnega potniškega prometa. Mesto, ki odprti urbani prostor namenja, tako kot doslej, predvsem vožnjam in parkiranju osebnih avtomobilov, ki ga onesnažujejo mesto s stotinami ton strupenih plinov, ne bo zdravo. Mesto, ki omogoča samostojno mobilnost z osebnim avtom le polovici prebivalcev mesta in regije (ker druga polovica prebivalcev predvsem zaradi starosti ali bolezni ne more sama uporabljati avtomobila), ni socialno in kulturno. Prva naloga Regionalnega mesta Ljubljana mora zato postati, integrirano s strategijo poselitve v regiji, bistvena izboljšava sistema regionalnega (železniškega, avtobusnega) javnega potniškega prometa v neposredni intermodalni povezavi (peron ob peronu, enotne vozovnice, usklajeni vozni redi itd.) z vsemi mestnimi, nacionalnimi in mednarodnimi linijami JPP. To mora postati glavni javni projekt Ljubljane, regije in države (!), tako kot so spoznali na Dunaju, v Oxfordu in večini drugih evropskih mest, torej da je vzpostavitev trajnostne mobilnosti pogoj za uspešno vsestransko funkcioniranje in podobo mestne in regionalne zgradbe ter razvoj dejavnosti v njej.

7. Pomemben del prioritetnega projekta radikalne izboljšave regionalnega in mestnega JPP mora biti, sledeč podobnim evropskim projektom glavnih intermodalnih vozlišč tega prometa in drugih urbanih funkcij, gradnja Potniškega centra Ljubljana (PCL) med Masarykovo in Vilharjevo cesto. Nujnost gradnje multifunkcionalnega »Postajnega mesta« ni le v premišljeni rabi dragocenih zemljišč v središču Ljubljane, temveč predvsem v tem, da bodo poslovne, konferenčne, hotelske, oskrbne, storitvene, kulturne in druge dejavnosti v njem dostopne z udobnimi in hitrimi javnimi prometnimi sredstvi od vsepovsod. In ker bo na tej postaji mogoče hitro in enostavno prestopiti z regionalnih, medmestnih in mednarodnih vlakov na mestni lahki tramvaj, avtobus ali kolo [11], bo tudi mestno središče postalo veliko bolj dostopno z JPP kot pa z osebnimi avtomobili (promet z osebnimi avtomobili v središču mesta bo prej ali slej moral biti zelo omejen in drag). S PCL bo Ljubljana pridobila nov vitalni del mestnega središča, spodbudo za njegovo revitalizacijo, ker bo postal bistveno dostopnejši kot danes in ker bo ustvarjal živahno urbano okolje ne le v PCL, temveč povezano z uličnim nizkopodnim lahkim tramvajem in malimi mestnimi električnimi shuttle-busi, ki bodo vozili na vsaki dve do tri minute, nov utrip v vsem središču, bistveno boljšega, kot bi ga mastodont Novi Kolizej s svojim »kulturnim programom« in dodatno obremenitvijo središča mesta z osebnimi avtomobili.

8. Ambicije investitorja Anderliča s projektom Novega Kolizeja naj mesto in država (prek Slovenskih železnic, ki so v njeni lasti) z vabljivo ponudbo zemljišč in drugimi ugodnostmi preusmeri na lokacijo v PCL. Izziv z okoli 100 metrov visoko stolpnico, ki je na Zupancičevi ulici zaradi spoštovanja kulturne dediščine in gabarita mestnega središča nesprejemljiva, bo na vogalu



Slika 5: Projekt Novega Kolizeja z okoli 100 metrov visoko stolpnico in drugim programom naj se zgradi v okviru Potniškega centra Ljubljana na vogalu Dunajske in Masarykove ceste.

Masarykove in Dunajske ceste v okviru PCL izredno dobrodošla kot načrtovani označevalec vstopa v Euro-Ljubljana in središče prestolnice Slovenije. Prav tako bodo na lokaciji PCL sprejemljive druge predlagane funkcije/programi Novega Kolizeja zaradi veliko boljše prometne dostopnosti, sinergije z drugimi funkcijami PCL in razpoložljivega prostora, izvedljivosti, funkcionalnosti in mestotvornosti. Mesto in država naj združita in angažirata naše najboljše marketinške zmogljivosti in začneta s kvalificiranimi menedžerji prodajati projekt PCL, ne pa da koncesijo za izvedbo projekta podarjata vprašljivemu tujemu podjetju.

9. V vzhodni rob območja PCL proti Topniški, v podaljšku Metelkove, Maistrove in Njegoševe ceste do železnice in prek do Vilharjeve ceste bi spadala tudi lokacija nove zgradbe treh umetniških akademij.^[12] Lokacija teh mestotvornih dejavnosti je zdaj že odrinjena na rob mestnega središča ob Grubarjev prekop, zato naj se mesto in Univerza potrudita postaviti v ta del PCL vsaj fakulteto za računalništvo in novo fakulteto za kemijo in kemijsko tehnologijo kot tretji univerzitetni kare Ljubljane. Za Rožnikom ne bodo te fakultete prav nič prispevale k revitalizaciji središča mesta (kar je sicer eden izmed ve-

likih ciljev strategije razvoja Ljubljane). Ravno nasprotno, lokacija za Rožnikom bi pomenila novo razpršitev ljubljanske univerze, ne pa logističnega povezovanja njenih institucij (npr. zlasti računalništva s fakulteto za elektrotehniko) in združenja z drugimi funkcijami mesta, v vsem mestu in v regiji pa bi povzročala nov promet z osebnimi avtomobili, ker lokacije za Rožnikom ne bo mogoče ustrezno oskrbovati s frekventnim in učinkovitim JPP. Lokacija teh fakultet v PCL pa bi bila kot tretji univerzitetni kare Ljubljane sijajno dostopna z mestnim, regionalnim in nacionalnim JPP, kar bi znatno razbremenilo prometne obremenitve z osebnimi avtomobili.

10. Univerzitetni del vzhodnega dela PCL med železnico in Vilharjevo proti Topniški bi bilo smiselno vključiti tudi nove študentske domove. Tako bi na enem kraju, blizu železniške in avtobusne postaje, združili študentske športne dejavnosti, ki so zdaj razpršene po mestu, v univerzitetno športno središče z veliko dvorano in drugimi prostori, ne pa, da Ministrstvo za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo in Študentska organizacija Univerze nameravata, ne glede na to, kako bo to vplivalo na integriteto mesta, zgraditi univerzitetno športno središče bogu za hrbtnom med

Gerbičevo ulico in Cesto v Mestni log na Viču. Mestna občina Ljubljana se s takimi parcialnimi pristopi države in Univerze kar strinja namesto, da bi z ustreznimi spodbudami povezala njihove investicijske namere z drugimi potenciali za gradnjo PCL.

11. Ne nazadnje naj mesto in država v tega novega središča, namenjenem npr. kulturnim dejavnostim, ponudi muslimanski skupnosti v Sloveniji tudi prostor za njihovo državno kulturno središče – džamijo, ne pa da jo namerno izolira in odriva na rob mesta ob južni obvoznici. Tudi ta verski objekt bi bil z lokacijo v PCL odlična mestotvorna dejavnost za revitalizacijo mestnega središča, dostopna predvideno občasno več tisoč obiskovalcev od vsepovsod s sredstvi JPP, ne pa večini le z osebnimi avtomobili kot na parceli pred sedanjo deponijo odpadkov. Z možno skromnejšo višino minareta, upoštevaše gabarit PCL, bi simbolno predstavljala tudi multikulturno dimenzijo mesta in naše spoštovanje do drugih verstev in družbenih skupin.

In še bistveno

Ključno pri predlaganih spremembah in dopolnitvah lokacij posameznih večjih objektov in ureditev je, da se v ljubljanskem urbanizmu opusti nepovezane adicije javnih stavb skoraj kamor koli v Ljubljani, upoštevaše le trenutno ponudbo in povpraševanje po razpoložljivih zemljiščih, tržno logiko in interese investitorjev. Pri določanju lokacij in urbanih programov je treba v prihodnje upoštevati predvsem njihovo MESTOTVORNOST v urbani zgradbi mesta in regije ter SINERGIJO z drugimi dejavnostmi. Le s takimi merili nam bo uspelo ustvarjati tudi dodane vrednosti in dragocene eksterne učinke v prostorski organizaciji dejavnosti in oblikovanju urbane arhitekture Ljubljane.

12. Mesto, regija in država naj zato končno opredelijo jasno lokacijsko politiko tudi za umeščanje proizvodnih in veliki nakupovalnih središč (ki razjedajo naša mesta in prostor). Odličen vzor lokacijske politike, ki bi ga kazalo posnemati, je nizozemska t. i. ABC-POLITIKA. Temelji na klasifikaciji zazidljivih površin zlasti glede na okoljsko primernost njihove prometne obremenitve in dostopnosti, določanje dejavnosti na teh površinah pa glede na njihove zahteve po mobilnosti. Načelo je, da lokacija dejavnosti prispeva k čim krajšim potovalnim razdaljam ter čim večji rabi železnice in sredstev JPP. Lokacije so na podlagi klasifikacije zemljišč razvrščene na območja A, B in C.^[13] Z določitvijo podobne lokacijske politike naj se v ljubljanski regiji v prihodnje locirajo proizvodne dejavnosti z več delovnimi mesti prioriteto v industrijske, obrtne in druge gospodarske cone ob regionalnih železnicah. Manjši, okoljsko nemoteči proizvodni obrati pa naj se postavijo tudi v stanovanjska območja in druge večfunkcionalne strukture. Isto velja za večja nakupovalna centre (nad 3000 m²). Njihovo gradnjo naj mesto in regija usmerita predvsem na lokacije, kjer želimo razviti nova urbana središča in ki bodo dostopne z udobnimi in frekventnimi javnimi prometnimi sredstvi.

13. Vsekakor pa premiki v urejanju prostora in uresničevanju projektov niso le naloga urbanistov in arhitektov, ampak je uspešnejše rešitve mogoče doseči le s sodelovanjem in velikim angažiranjem strokovnjakov urbane in regionalne ekonomike, trga nepremičnin, naših denacionalizacijskih problemov, zemljiške politike, lastniških odnosov, davčnih sprememb, taks, javnega in privatnega partnerstva, financiranja, kreditne politike, hipotekarnih posojil, marketinga, upravljanja projekta in njegove izvedbe itd., skratka z mobilizacijo vsestranskih menedžerskih skupin. Zadnji čas je, da se »Velika Ljubla-

na« za izdelavo in izvedbo večjih projektov okrepi s takimi strokovnjaki. Vzorov in izkušenj, kako naj poteka delo, je v Evropi nešteto. Potsdamer Platz v Berlinu, Defence v Parizu, Euro-Lille v Lillu itd. ne bi bili nikdar zgrajeni brez interdisciplinarnih menedžerjev prostorskega razvoja mest in regij. Tudi tam so morali pred uresničitvijo takih projektov najprej »počistiti« dotrajano zazidavo, lastniške odnose, pridobiti stotine investitorjev in partnerjev itd.. Na podlagi njihovih metod in izkušenj naj se usposobijo tudi naši menedžerji. Seveda pa mora postati skrb za izobraževanje in zaposlitev teh kadrov tudi skrb države, saj so veliki projekti, kot so izgradnja regionalnih sistemov JPP (ne le v ljubljanski regiji, ampak v gravitacijskih območjih vseh regionalnih središč Slovenije), gradnja intermodalnega PCL, revitalizacija mestnega središča, zgraditev novega univerzitetnega središča v Ljubljani ipd., projekti narodnega pomena. Oblikovanje bodoče prostorske zgradbe »Velike Ljubljane« mora biti tudi odgovornost države, saj je to mesto njena prestolnica.

Finance naj se v prihodnje posvetijo predvsem reševanju teh problemov urbane in regionalne ekonomike v organizaciji dejavnosti v prostoru ter menedžmenta financiranja, izvajanja in upravljanja večjih urbanističnih projektov prostorskega razvoja Ljubljane in njene regije, za kar so prav financarji najbolj kompetenti. Koristno bi bilo, da bi bil morebitni četrti Ljubljanski forum Financ prihodnje leto namenjen navedenim temam ne pa napadom na urbaniste in arhitekte.

Mag. Aleš Šarec, univ. dipl. inž. arh.,
Ljubljana
E-pošta: ales.sarec@siol.net

Opombe

- [1] Simoneti, M., Čelik, M.: Razprava o razvoju Ljubljane še vedno na začetku, Trajekt 11. 4. 2005.
- [2] Simoneti, M., Jankovič, K., Matjašec, D.: Mesto na robu krajinskega parka, Prevrednotenje odnosa do barjanskega dela mestne občine kot izhodišče za prenovo in razvoj južnega dela Ljubljane, Urbani izziv 2/2002 in Trajekt, julij 2005. Četrtna skupnost Trnovo: Prostorsko-urbanistične dileme v odnosu med mestom in ljubljanskim barjem, februar 2005.
- [3] Šarec, L. in Šarec, A. (1980) Mesto našega časa, Sinteza, št. 50, 51, 52.
- [4] Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Ur. list RS, št. 76/2004; Prostorski red Slovenije, Ur. list RS 122/04.
- [5] Pogačnik, A. (2005) Načrtovanje stanovanjskih območij na različnih ravneh prostorskih dokumentov, Simpozij Družba – prostor – graditev, Inženirska zbornica Slovenije.
- [6] Šarec, A. (1998) Urbano vas Slovenijo graditi ob postajah javnega potniškega prometa, Urbani izziv, št. 1, str. 41–51. Suhadolc, M., Peterlin, M., Frančič, M. (2001) Prispevek k novemu prostorskemu planu Mestne občine Ljubljana. Prostorska zasnova Mestne občine Ljubljana, 2001. Šašek-Divjak, M. et al. (2002) Urbanistični koncept razvoja naselij v ljubljanski regiji v koridorjih integriranega mestnega in regionalnega tirnega potniškega prometa, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- [7] Koželj, J. (1999) Teze za urejanje mestnih območij, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana.
- [8] Ravbar, M. (2004) Razpوتا naselbinskega omrežja v Sloveniji: težnje, razvojne dileme in možni scenariji, IB revija, št. 4, Urad za makroekonomske analize in razvoj, Ljubljana.
- [9] European Spatial Development Perspective, European Commission, 1999.
- [10] Šarec, A. (2004) Petnajstisrediščna Slovenija? Policentrični razvoj in regionalizacija Slovenije, Urbani izziv, št. 1, str. 28–32.
- [11] Osnutek zazidalnega načrta PCL, ki je prav zdaj v razpravi, neustrezno rešuje ključno funkcijo intermodalnega središča. Ta prostorski akt bo treba pred sprejemom ustrezno dopolniti in spremeniti!
- [12] tudi Košak, G.: Ljubljana, Trajekt 2.12.2003.
- [13] Podrobnejšo obrazložitev ABC – politike glej: Gulič, A. in Plevnik, A. (1999) Zasnova prometne infrastrukture v Prostorskem planu RS, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.