

Kazalo

In memoriam Leonidu Lenarčiču.....	3
Uvodnik	
Boštjan KERBLER.....	4
Posebne izdaje revije <i>Urbani izziv</i>	
Strokovni članki	
Jože KAVČIČ.....	5
Kratka zgodovina modernih urbanističnih načrtov Ljubljane	
Andrej ČERNIGOJ.....	16
Oblikovanje južnega obrobja Ljubljane: Slovenski park in Administrativni kare	
Janez VUK.....	24
Normativna ureditev področja urbane prenove	
Vladimir DROZG.....	30
Osvelbitev naselij – nova vsebina urbanističnega načrtovanja	
Mateja FILIPIČ, Davorin GAZVODA.....	36
Urejanje prostora valobranov ob slovenski obali	
Špela KOLARIČ, Mojca GOLOBIČ.....	47
Nadomestni habitati kot omilitveni ali izravnalni ukrep varstva narave pri posegih v prostor	
Tina ILAR, Kristina KASTELIC, Katja NOVAK, Manja PEČKAJ, Sonja ROZMAN.....	55
Opredeljevanje in vrednotenje krajinskih potencialov v regionalnem načrtovanju	
Nataša BRATINA JURKOVIČ.....	64
Izjemne krajine Sredozemlja	
Suzana HABJANIČ.....	76
Prometna (ne)varnost registriranih avtobusnih postajališč v Sloveniji	
Robert RIJAVEC.....	82
Inteligentni transportni sistemi in storitve: izziv za slovenska mesta	
Kristina ONUFRIJA.....	88
Demografska študija za potrebe prostorskega načrtovanja na občinski ravni	
Mojca DREVENŠEK, Lucija MAROVT.....	100
Pomen sodelovanja déležnikov pri načrtovanju in izvajanju prostorskih projektov za trajnostni razvoj mest	
Intervju	
Mojca DREVENŠEK.....	109
Prostorsko načrtovanje je proces, ki zahteva dialog: intervju z mag. Matejem Gojčičem	
Razmišljanja	
Andrej POGAČNIK.....	113
Slovenski prostor 20 let pozneje	
Mitja BRILLY.....	117
Poplave in načrtovanje prostora	
Predstavitve in informacije	
Tatjana CAPUDER VIDMAR, Ana KUČAN.....	121
Ilirska Bistrica, idejna prostorska zasnova	
Špela NARDONI KOVAČ.....	125
Ureditev mestnega središča v Postojni 2005–2009	
Predstavitve knjige <i>Vrednotenje politik: obzorja nove miselnosti</i>	127
Oglasi	
Priprava oglasov za posebno izdajo revije <i>Urbani izziv</i>	128

IN MEMORIAM

Arh. Leonid Lenarčič, AADipl. MA
(24. julij 1932–31. marec 2011)



Prostor in čas sta bila duhovni svet in poglavitno vodilo arhitekta Leonida Lenarčiča v njegovih prizadevanjih za stvaritev lepšega in boljšega fizičnega sveta. Večkrat težko razumljen s strani strokovnjakov, vajenih in naučenih načrtovanja vsega, kar je v prostoru, je trmasto in do konca vztrajal na svoji poti uveljavitve prostorskega načrtovanja. Velikokrat je poudarjal, da se s tem ne bi ukvarjal, če bi se za področje zanimali drugi strokovnjaki. Verjetno je zaradi tega zanemarjal, vsaj v dejavnem smislu, temo, ki ga je sprva prevzela – vizualni svet in preučevanje ambientalne strukturiranosti okolja. Z delom Percepcijski aspekti mestne vizualne oblike je diplomiral na prestižni angleški podiplomski šoli za arhitekturo Architectural Association School of Architecture in nato kot urbanist delal v mestni upravi v Londonu. Strukture in sistema pa ni iskal le v vizualnem svetu, temveč prav povsod, kamor sta ga zanesla bogata življenjska pot ali zanimanje.

V članku Metodologija prostorsko strukturiranega prostorskega planiranja (1994) je povzel svoje dolgoletne raziskave na področju teorije in metodologije prostorskega načrtovanja in podal navodila o tem, kako sistemsko zasnovati prostorski razvoj Republike Slovenije – na osnovi modela, ki naj zagotovi, da novi prostorski načrt Republike Slovenije ne bo le povzete razvojnih težnj sektorjev. Sledila je serija vrhunskih znanstvenih raziskav na področju kriterijev in kazalcev prostorskega razvoja, ki je dosegla vrhunec v izdelavi računalniškega programa za analizo stanja prostorskega razvoja na podlagi vnaprej opredeljenih kriterijev in kazalcev. Računalniški program je bil uspešno predstavljen v okviru mednarodnega projekta CONSPACE, Interreg IIIB Cadses (2006). Zasluga arhitekta Lenarčiča je, da imamo na voljo računalniško podprte kazalce prostorskega razvoja, s katerimi je mogoče, med drugim, objektivno izvesti prostorsko regionalizacijo Republike Slovenije.

Okoljsko izredno občutljiv ne le v vizualnem smislu je bil aktiven član Društva za varstvo okolja, v okviru katerega je poskušal izboljšati prometne načrte Ljubljane. Zvest sebi je prizadevanja kronal z več raziskavami v okviru Urbanističnega inštituta Republike Slovenije in s sintezno študijo Urbanistično ambientalni vidiki urejanja prometa v mestih (1985), s katero je odprl pot metodičnemu pristopu k trajnostnemu urejanju prometa v mestih.

Kot diplomant fakultete za arhitekturo v Beogradu Leonid Lenarčič ni bil le raziskovalec in teoretik, temveč tudi zelo uspešen urbanist in arhitekt. Tako je v delovni skupini Urbanističnog zavoda skupaj z Milutinom Glavičkim, Milosavom Mitićem, Dušanom Milenkovićem in Urošem Martinovićem leta 1960 izdelal Plan centralne zone Novega Beograda, na podlagi katerega je bil izdelan Regulaijski plan Novega Beograda (1962). Slednji je služil kot osnova za podrobne razdelave vse do 80-ih let. Vrhunec njegove poti urbanista je Detajlni urbanistični plan za stanovanjski kompleks »Potamišje« v Pančevu (1991), v katerem je ponovno vpeljal robno – ulično zazidavo kot najracionalnejšo in najfunkcionalnejšo obliko urbanističnega načrtovanja. Razpad Jugoslavije je prekinil možnosti sodelovanja pri izvedbi načrta, kot se je to zgodilo v primeru Novega Beograda. Arhitekt Leonid Lenarčič se je kot urbanist tudi sicer uveljavil v bivši domovini s sodelovanjem pri projektih, med katerimi izstopa Prostorska, prometna in ekološka študija o variantah cestnega povezovanja Trsta in Reke (1987).

V Novem Beogradu je skupaj z Mihailom Čankom, Miroslavom Mitićem in Ivanom Petrovićem projektiral stanovanjsko zgradbo B-9, blok 21, ki je bila zgrajena leta 1965 in na šestem beograjskem trienalu svetovne arhitekture uvrščena med 100 arhitektonskih dosežkov, ki so zaznamovali 20. stoletje v Beogradu, ter velja za ikono modernizma v teh krajih.



Uroš Martinović, Milutin Glavički, Milosav Mitić,
Leonid Lenarčič in Dušan Milenković, Plan centralne zone
Novega Beograda, 1960



S smrtjo arhitekta Leonida Lenarčiča smo izgubili vsestranskega raziskovalca, prostorskega načrtovalca, urbanista, prometnega načrtovalca in arhitekta, čigar prispevki na vseh navedenih področjih nedvomno presegajo lokalno raven in Slovenci smo nanje lahko ponosni. Skromen, kot je bil, ni težil k promociji svojega dela in je bil posledično, glede na naravo današnjega časa, večkrat prezrt. Zato pa njegovo delo čaka, da ga nekdo obudi in koristno uporabi vsaj pri regionalizaciji Republike Slovenije ali pri izdelavi novega urbanističnega načrta Ljubljane.

Mag. Peter Gulič

Posebne izdaje revije *Urbani izziv*

Znanstveni svet Urbanističnega inštituta Republike Slovenije je leta 2009 začel temeljito reformo revije *Urbani izziv*. Cilj reforme je bil dvigniti kakovost revije in doseči raven, ki bo primerljiva z drugimi znanstvenimi revijami po svetu na področju prostorskega načrtovanja. Naloga je bila zaupana meni, kot (takrat novemu) uredniku revije. Dve leti po tem z zadovoljstvom ugotavljam, da je bilo do zdaj že veliko narejenega. Rezultati se med drugim kažejo tudi v tem, da je bila revija na podlagi evalvacije kakovosti vsebin zadnjih dveh letnikov sprejeta v pomembne mednarodne bibliografske baze, zaradi česar se je zanimanje tujih avtorjev za objavljanje v *Urbanem izzivu* zelo povečalo. Da pa zaradi tega naša revija ne bi izgubila svojega prvotnega poslanstva, to je vloge osrednje revije na področju prostorskega načrtovanja v Sloveniji, smo z letošnjim letom začeli izdajati tudi tako imenovane posebne izdaje, ki so namenjene izključno strokovni obravnavi problemov urejanja prostora v Sloveniji. S tem želimo:

- omogočiti najširšemu krogu domačih strokovnjakov objavo strokovnih prispevkov o različnih temah na področju prostorskega načrtovanja;
- objavljati strokovne vsebine, ki so pomembne za stroko v Sloveniji;
- objavljati vsebine, ki služijo kot strokovna pomoč vsem akterjem, ki sodelujejo v različnih procesih oziroma pri aktivnostih prostorskega načrtovanja na vseh ravneh odločanja (lokalni, občinski, regionalni in državni).

Odziv na povabilo za pripravo prispevkov za objavo v prvi posebni izdaji revije *Urbani izziv* je presegel vsa pričakovanja – tako glede raznovrstnosti vsebin s področja prostorskega načrtovanja v Sloveniji in kakovosti prispevkov ter raznolikosti ustanov, iz katerih prihajajo avtorji, kot tudi glede številčnosti prispevkov. Zaradi prostorskih omejitev nekaterih člankov, ki so jih avtorji poslali po izteku roka za oddajo, celo nismo mogli sprejeti za objavo v letošnji posebni izdaji, za kar se opravičujemo. Vendar je vse to tudi potrditev, da je bila odločitev, da začnemo izdajati posebne izdaje revije, pravilna in (mogoče celo) nujna. Hkrati pa je to za Urbanistični inštitut Republike Slovenije kot izdajatelja velika pohvala in tudi spodbuda ter obveza, da z izdajanjem posebnih izdaj nadaljuje tudi v prihodnje. Vsem, ki ste nam s sodelovanjem s prispevki, z nakupom ali branjem te publikacije izkazali zaupanje, se v imenu vsega Inštituta iskreno zahvaljujem. Želim vam (še) veliko posebnih izzivov!

Boštjan Kerbler

Jože KAVČIČ

Kratka zgodovina modernih urbanističnih načrtov Ljubljane

Predstavljeni so štirje urbanistični oziroma prostorski načrti Ljubljane: regulacijski načrt 1896, GUP-66, prostorski dokumenti LJ 2000 in prostorski načrt LJ 2010. Urbanistično načrtovanje razvoja mesta je prikazano v sklopu načrtnega in pravno določenega postopka, prostorski akti pa kot javni, pravni in zavezujoči dokumenti. Okvirno je podana njihova besedilna vsebina in nekateri kartografski prikazi. Kritično je ocenjena vsebina veljavnega prostorskega načrta

(LJ 2010), ki na izvedbeni ravni nima prave vsebinske povezave s strateškimi usmeritvami niti ni povezave urbanističnega načrtovanja s konkretnimi projekti.

Ključne besede: urbanizem, prostorska regulacija, prostorski načrti, GUP, Ljubljana

1 Uvod

Opis modernih urbanističnih načrtov Ljubljane obravnava obdobje od velikega potresa leta 1895 do leta 2010, nanaša pa se na prostorske akte, ki zajemajo celovito območje mesta, vsebujejo dolgoročno razvojno projekcijo, mesto jih je sprejelo in pristojni organ potrdil. Urbanistično načrtovanje širitve in prenove Ljubljane želim prikazati v sklopu načrtnega in pravno določenega postopka urejanja mesta. Zajet je proces nastajanja prostorskega akta v skladu s tedanjo pravno ureditvijo, njegovi osnovni vsebinski elementi (analize stanja, razvojne tendence in razvojne usmeritve) in končni uradni dokument. Opisane so tudi pravne podlage, na katerih temelji celoten postopek, in njihova okvirna vsebina. Tak metodološki pristop se mi zdi primeren, ker omogoča ustrezno vgraditev osnovnega vsebinskega namena: prikazati najpomembnejše izvirne dokumente oziroma njihove besedilne in kartografske dele. Oziroma obratno, želim se v čim večji meri izogniti povzemanju interpretacij, specifičnih vidikov posameznikov in različnih sinteznih obravnav. Omenjeni prikaz zgodovine modernih urbanističnih načrtov je povezan z več problemi. Najprej s tega vidika prostorski akti niso predstavljeni niti niso dosegljivi oziroma dokumentacija ni tako arhivirana, sledi pa še vsebinski problem, ki je povezan z iskanjem mnogih izvirnih virov. Kljub temu je po moji oceni mogoče okvirno dokumentirati vsakokratne razmere in predstaviti sprejete urbanistične usmeritve. Upam, da bo s tem dana vsaj delna podlaga za ustvarjanje lastnih presoj in primerjav, morda pa bo spodbujen tudi interes za dopolnitev in nadgraditev takega pristopa.

Na podlagi izvirnih virov lahko sledimo vsebini strokovnih predlogov, vidna so stališča mestne uprave in občinskega sveta ter tudi rezultati javnih obravnav in različnih pritožb. V mnogih primerih se pokaže neposredna zveza sedanjih prostorskih problemov z odločitvami, ki so bile sprejete pred mnogimi leti. Opazne so tudi različne faze urbanega razvoja mesta, ko gre za odnose mestnega središča, periferije in regije. Bistveno se razlikujejo tudi razvojna vprašanja; v preteklosti se je kot problem Ljubljane obravnaval migracijski pritisk, v sedanjosti pa je problem demografski in migracijski deficit. Poleg urbanistične je viden tudi del institucionalne zgodovine mesta; spreminjali so se vloga in status mesta ter njegove upravne meje; občina se je širila, dlje časa je bila razdeljena na mesto s petimi samostojnimi občinami, v zadnjem obdobju se je tudi skrčila in postala spet enotna. Spremembe otežujejo neposredne primerjave, vendar pa so mogoče, zlasti če v prostoru ločimo območje mesta, njegovo vplivno oziroma ureditveno območje in celotno območje občine. Večji problem predstavlja spremljanje pogostih parcialnih sprememb posameznega prostorskega načrta, ki so najpogostejše v kritičnih prehodnih obdobjih.

V vseh primerih je na potek sprejemanja in potrjevanja prostorskega akta bistveno vplivala normativna ureditev, ki se je med tem spreminjala. Splošni regulacijski načrt za stolno mesto Ljubljano (1896) je moral biti po prvi obravnavi spremenjen in sprejet v skladu z novim stavbnim redom. Novo pravno ureditev je prinesel gradbeni zakon kraljevine Jugoslavije (1931) in pravilnik za izdelavo regulacijskih načrtov

(1932). Na tej podlagi je prišlo le do sprejetja in potrditve regulacijskega programa ter izvedbe javnega razpisa (1939). Povojna zakonodaja je obravnavala urbanistična vprašanja razvoja mest (naselij) ne pa celotnega območja občin. Usmeritev za generalni urbanistični plan Ljubljane (1966) je dal zakon o urbanističnih projektih (1958), ki je razvoj naselja vezal na vplivno območje. Sprejemanje GUP pa je dobilo pravno podlago šele v zakonu o mestih, ki so razdeljena na občine (1964) in v zvezi s tem sprejetim statutom mesta. Večje prilagoditve celotnega gradiva so bile potrebne po izdaji navodila za izdelavo urbanističnega projekta (1965). Naknadno je bila glede na zakon o urbanističnem planiranju (1967) potrebna manjša sprememba GUP in prvič sprejetje urbanističnega programa (UP) za celotno območje občine (1972). Dokumenti Ljubljana 2000 so po sprejetju zakona o sistemu družbenega planiranja (1980) obravnavali prostorske akte kot sestavino družbenih planov. Med sprejemanjem je bila potrebna še uskladitev z zakonom o urejanju prostora (1984) in zakonom o urejanju naselij (1984). Priprava prostorskega načrta Ljubljana 2010 se je začela v času veljavnosti omenjenih dveh zakonov, nato pa se je glede na zakon o urejanju prostora (2003) pričela izdelava strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda občine. Po sprejetju zakona o prostorskem načrtovanju (2007) sta se nadaljevala obravnava in sprejetje občinskega prostorskega načrta z ločenim strateškim in izvedbenim delom.

Predstavitev procesa nastajanja prostorskih aktov od vizij in različnih strokovnih predlogov, pripomb iz javnih obravnav do končnega sprejetja je nujen predpogoj za vsebinske analize in za dajanje ocen. Za obravnavano področje še posebej velja pravilo, da so bližnjice najkrajša pot do napačnih zaključkov (na primer ocene o odličnih idejah avtorjev, ki pa niso bile primerno razumljene). V konkretnem procesu sprejemanja se vizije in predlogi srečujejo z realnostjo z vidika družbene sprejemljivosti, ekonomskih pogojev izvedljivosti, različnih pravnih ureditev in državnih prostorskih usmeritev. Prikaz postopnosti sprejemanja odločitev daje podlago tako za ocenjevanje konkretizacije strateških usmeritev kot tudi za vsebinski vpliv posameznih faz sprejemanja prostorskega akta. Končni rezultat je sprejet prostorski akt kot zavezujoči javni in pravni dokument, ki velja za občino, državo, investitorje in občane. Vsebina je podana besedilno in kartografsko, prikaz samo enega vidika je nujno pomanjkljiv in nezadosten. Akti naj bi po pričakovanju izražali javno korist in zagotavljali njeno uveljavitev, po drugi strani pa z dovolj širokimi možnostmi privabljali in usmerjali zasebni kapital oziroma investitorje. Jasno naj bi prikazovali tudi javne programe, javne površine in projekte, za katere je odgovorna občina. Prostorski dokument z navedeno vsebino, ki je sprejet kot pravni akt, predstavlja začetek realnega urbanizma, njegovo učinkovitost pa lahko ocenjujemo glede na dejanski vpliv na prostorsko urejanje in izgradnjo mesta. Ocena učinkovitosti prostorskega načrtovanja vsebinsko presega predstavljeni opis

prostorskih aktov, ker bi bila zato potrebna analiza njihovega izvajanja oziroma analiza dogajanj v prostoru. Kljub temu se opis dotika tega področja, ker je treba prostorski akt ocenjevati z vidika njegovega namena. Učinkovitost strateških usmeritev, ciljev in zasnov prostorskega razvoja ugotavljamo glede na vsebino aktov, v katerih se na izvedbeni ravni usmeritve konkretizirajo. Vprašanje je izpostavljeno zlasti ob zadnjem prostorskem načrtu Ljubljana 2010, ki ga predstavlja ločena dokumenta za strateški in izvedbeni del.

Uveljavitev prostorskega akta je neposredno povezana z zemljiško politiko oziroma ukrepi za zavarovanje prostora. V zadnjem obdobju so ti ukrepi potrebni zlasti v obdobju izdelave in sprejemanja aktov. Lastniki zemljišč imajo v praksi bistveno prednost pri uveljavljanju javnih ali zasebnih interesov. Nejasnosti na tem področju in neveljavljanje ukrepov na široko odpirajo vrata korupciji belih ovratnikov oziroma sistemski korupciji.

Osnovne elemente dosedanjih sprejetih in potrjenih urbanističnih načrtov za območje Ljubljane želim opisati, ker jih s tega vidika ni mogoče zaslediti ne v strokovni literaturi, ne v arhivih in ne na spletnih straneh mestne uprave. Kot prvi moderni urbanistični načrt po potresu leta 1895 se vedno prikazujejo znani strokovni predlogi, skice in vizije, uradni dokument pa ni predstavljen. Za GUP-66 praktično ni uporabne informacije, čeprav je opredelil današnjo prostorsko podobo Ljubljane in okvirno pretežni del mej današnje mestne občine (poenostavljeno: območje MOL = GUP + Zasavsko hribovje). To velja tudi za do pred kratkim veljavne prostorske dokumente Ljubljana 2000, ki so bili v zadnjem obdobju predvsem formalna podlaga za sprejemanje različnih investicijskih odločitev, povezanih tudi s številnimi obveznimi razlagami mestnega sveta.

V desetletnem procesu priprave novega prostorskega načrta MOL smo bili seznanjeni z mnogimi vizijami, s koncepti in projekcijami, pretekli uradni prostorski načrti Ljubljane pa so omenjeni samo obrobno. Pred leti je zanimiv pogled na urbanistično načrtovanje v Ljubljani ponudila razstava, ki je bila odprta v Kresiji, spodbudila pa je tudi močne pomisleke. Primerjava grafičnih delov različnih prostorskih dokumentov in nedokumentov na ravni idej ima še neki smisel. Postavljati na isto raven uradne dokumente ter različne študije in koncepte regulacij pa ni logično, ker ti dokumenti po vsebini in pomenu za razvoj mesta niso primerljivi. Poleg kartografskega dela prostorskega akta bi bila nujna tudi predstavitev osnovnih vsebinskih elementov iz besedilnega dela. Brez tega se ustvarja vtis, da so prostorski akti samo grafični prikazi načrtovanega razvoja v prostoru.

V nadaljevanju je podan kratek okvirni povzetek vsebine štiri-

rih prostorskih aktov. **Konkretna in podrobnejša predstavitev obravnavanih prostorskih načrtov z digitalnimi posnetki izvirnih kartografskih in besedilnih dokumentov je prikazana ločeno na CD-ju^[1].**

Vso zgodovino modernega urbanističnega načrtovanja mesta spremlja kot rdeča nit nerešen problem z železnico oziroma – natančneje – nerešen problem, ki bi se moral imenovati slovensko železniško vozlišče v Ljubljani. V preteklih sto letih različni strokovni predlogi in poskusi mestnih oblasti niso dali pričakovanih rezultatov. Z Resolucijo o vprašanju rekonstrukcije ljubljanskega železniškega vozlišča, ki jo je junija 1957 sprejela skupščina LRS (Ur. l. LRS, št. 23/57), je bila dana prednost zunajmivojskim cestno-železniškim križanjem. Po izvedbi te naloge v letih 1961–62 so poznejše urbanistične rešitve ostale v glavnem na papirju. Vlada RS je februarja 2010 sprejela sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za ljubljansko železniško vozlišče, po katerem se končna rešitev išče v precej širokem razponu med variantama 1 in 4, ki sta bili obravnavani v študiji variant ljubljanskega železniškega vozlišča. Med javno obravnavo in sprejemanjem novega prostorskega načrta LJ 2010 temu pomembnemu razvojnemu in urbanističnemu vprašanju ni bila namenjena večja pozornost.

2 Splošni regulacijski načrt za stolno mesto Ljubljano (1896)

Po velikem potresu aprila 1895 je bila sprejeta odločitev za izdelavo regulacijskega načrta Ljubljane. Osnovne okvire postopka je določala takratna pravna ureditev. Državni izvršilni organ je bila deželna vlada, ki je upravljala deželo v imenu dunajske vlade in je bila v celoti neodvisna od deželnih avtonomnih organov. V njeni pristojnosti je bilo potrjevanje regulacijskih načrtov in odločanje o ugovorih, dovoljevanje gradenj za deželne in državne objekte in reševanje pritožb za gradnje, ki jih je dovoljevala občina. V deželnih zadevah je kot organ avtonomije vojvodino Kranjsko zastopal deželni zbor, ki je sprejemal deželne zakone, na primer tudi stavbne rede. Njihova veljavnost je bila vezana na cesarjev pristanek. Izvršilni organ zbora je bil deželni odbor.

V začetni fazi je bila pravna podlaga za izdelavo načrta stavbni red za Kranjsko iz leta 1875. Z njim so prvič sistematično ureje ne gradbene zadeve (dovoljevanje gradenj, določanje stavbnih črt in višinskih kotov, vsebina stavbnega načrta, gradnja ob cestah). Ob primerni odškodnini je predvidena tudi razlastitev v stavbne namene. Obravnavana je gradnja in širitev naselij in odprava večjih elementarnih nesreč. Ti posegi so vezani na izdelavo »uravnalnega načrta«, ki ga mora potrditi pristojna oblast. Poseben stavbni red je deželni zbor sprejel februarja 1896, cesar pa ga je potrdil maja 1896 (Zakon z dne 25. maja

1896, veljaven za vojvodino Kranjsko, s katerim se izdaja stavbinski red za občinsko ozemlje deželnega stolnega mesta Ljubljane). Stavbni red je območje mesta razdelil na notranji in zunanji okraj, določil je merila za talne in nivelacijske načrte ter za smeri in širino ulic (za glavne ulice najmanj 20 m, ki jim sledi širina najmanj 14 oziroma 12 m). V tretjem členu je določeno, da je treba za nove ali spremenjene prometne poti in za določitev stavbnih črt narediti »občen mestni uravnalni in razširjevalni crtež«. Določen je postopek parceliranja in delež, ki ga mora predlagatelj zaradi nove ali razširjene ceste brezplačno odstopiti občini. Predpisan je tudi odplačni odstop zemljišča in postopek razlastitve. Pripravljen načrt najprej mestni svet odobri in ga da za šest tednov v javno obravnavo. Po preteku roka obravnava ugovore in jih s svojim mnenjem predloži deželni vladi, ki v dogovoru z deželnim zborom končno-veljavno razsodi.

V prvem letu, ko je bila izdelava regulacijskega načrta naročena in opravljena prva potrditev načrta na občinskem svetu, je bil župan Peter Grasselli. Ob njegovi izvolitvi je prišla občinska oblast trajno v slovenske roke in uradni jezik magistrata je postal slovenski. Grassellija je maja 1896 nasledil Ivan Hribar. Načelnik mestnega stavbnega urada je bil Jan Duffe^[2]. S strani občinskega sveta je izdelavo vodil občinski svetnik in deželni inženir Jan Vladimír Hrasky, ki je bil tudi avtor splošnega kanalizacijskega načrta Ljubljane.

Na podlagi priporočila društva inženirjev in arhitektov z Dunaja je bilo zbrano več ponudb. Daleč najugodnejša je bila ponudba, ki jo je dal Camillo Sitte (cena do 250 goldinarjev, rok izdelave tri tedne). V ostalih ponudbah so navedeni zneski med 10.000 in 20.000 goldinarji. Na predstavitvi predloga občinskemu svetu septembra 1895 je Sitte poudaril pomen severnega in severozahodnega dela mesta, ki meji na progo železnice. Ta del je bil že parceliran po »kvadratnem oziroma ameriškem« sistem (ki mu sam nasprotuje) in se zato ne da več mnogo storiti. Ni potrebe za ravnimi in enako širokimi cestami, kljub temu pa to ni tako neumestno, ker težijo ceste k naravnim ciljem (kolodvor, Tivoli). Pogreša perspektivo na grad, kritičen je do lokacije nekaterih deželnih stavb ter do razširjanja in izravnave ulic. Ne podpira ringa okoli mesta, za Marijin (Prešernov) trg pa ugotavlja, »da je skažen tako, da ga ni mogoče temeljito uravnati«. Glede potreb po obširnejši pozidavi meni, da je morda že predložena regulacija šla predaleč, saj načrt zadostuje vsaj za 50 let. V literaturi (dr. Boris Gabršček) se na tem območju omenja možnost poselitve za 50.000 prebivalcev (Ljubljana je imela v tem času 30.000 prebivalcev). Kot dokument je Sitte predložil načrt cestnega omrežja za Ljubljano; v njem ni nakazane namembnosti površin niti ni razporeditve pomembnejših javnih zgradb.

Na lastno pobudo sta predlog regulacijskega načrta predložila

tudi Maks Fabiani (Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane, 1895) in Adolf Wolf (predlog ni ohranjen). Fabiani je načrt izdal kot knjižico manjšega formata na 12 straneh v slovenskem in nemškem jeziku s priloženim načrtom reguliranega mesta. V uvodu poudarja, da je pri regulaciji treba ločevati nekajletno pozidavo po potresu in drugo, ki se nanaša na prihodnost mesta, v obeh primerih pa je treba gledati na Ljubljano kot celoto. Bistvene točke regulacije oziroma temeljni motiv mestne podobe povezuje predvsem z obstoječimi in novimi trgi v povezavi s potekom Ljubljanice in lego gradu. Mesto naj bi bilo ob periferiji obdano s široko cesto (ring). Predvidene so nove ceste in prepotrebno zlo – tramvaj. Obravnava tudi javne površine, tržnice, zdravstvene objekte, javna poslopja in cerkve. Dr. Breda Mihelič (Urbani izziv št. 1/08) navaja, da je to prvo besedilo o urbanizmu, napisano v slovenščini.

Omenjena gradiva niso bila sprejeta kot primerna podlaga za nadaljnjo obravnavo, za mnoge dobre ideje pa je bil pohvaljen Fabiani. Formalni predlog za obravnavo na občinskem svetu je izdelal mestni stavbni urad; karto »Splošni regulacijski načrt za deželno stolno mesto Ljubljano, november 1895« je podpisal načelnik Jan Duffe, poročevalec je bil občinski svetnik Jan Hrasky. Poleg prostorskega dela je bil obravnavan tudi stroškovni vidik. Za izvedbo načrta je bilo treba odkupiti 118 hiš oziroma delov posestev, ob upoštevanju vseh stroškov pa zagotoviti 800.000 goldinarjev. Vir sredstev je bil mestni regulacijski zaklad, ki je bil namenjen samo za prenavo in širitev mesta.

Občinski svet je novembra 1895 sprejel predlog kot primerno podlago za nadaljnjo obravnavo, ki jo je opravila posvetovalna komisija oziroma tako imenovana anketa^[3]. Prva potrditev regulacijskega načrta na občinskem svetu je bila v januarju 1896. Obravnava je bila zelo detajlna, obravnava trase okrožne ceste je bila na primer razdeljena na 12 odsekov, skupaj pa je bilo sprejeto približno 180 sklepov. Po zasledanju se je na predlog Hribarja občinski svet zahvalil Hraskyju in Duffeju, Hrasky pa glavno zaslugu pripiše Duffeju, ki je »duševni oče« načrta.

Deželna vlada je najprej zahtevala uskladitev regulacijskega načrta s stavbnim redom iz leta 1875, po uveljavitvi novega stavbnega reda v maju 1896 pa njegovo ponovno obravnavo, ki je bila opravljena septembra 1896. Po usklajevanjih s pogoji deželne vlade in ugovorih pritožnikov je bil avgusta 1897 potrjen nivelacijski načrt, regulacijski načrt pa je potrjen z dokumentom deželne vlade št. 9486 z dne 19. avgusta 1898. Načrt je bil večkrat dopolnjevan in spreminjan. Večina poznejših sprememb je načrt z vidika javnih površin in javnih cest poslabšala. Med pomembnejšimi dopolnitvami je Fabianijev »Načrt za osnovo in preosnovo severnega dela Ljubljane« leta 1898. V tem dokumentu je prvič načrtovana odstranitev ovire, ki so jo predstavljali železniški tiri in postaja (prestavitev

ali dvig nad cestni nivo), vendar do konkretnega rezultata ni prišlo. V načrt je vključena tudi druga izdaja poročila k načrtu občne regulacije Ljubljane iz leta 1895. Besedilu so dodane opombe, ki se nanašajo na regulacijski načrt mestnega urada in so s tega vidika še posebej zanimive. Fabiani najprej opozarja na pretrgano smer okrožne ceste med Karlovškim mostom in Ljubljanico, kot »srečno spremenitev« omenja premaknitev okrožne ceste proti vzhodu (na sedanjo Njogoševo). To je bila tudi vzhodna meja občine; Vodmat je bil priključen Ljubljani v septembru 1896. Fabiani opozarja tudi na nujno povezavo s Karlovško cesto in z državno cesto za Dolenjsko, omenja veliko napako pri poslopju deželne vlade, ki je preblizu okrožne ceste, nakazuje na potrebnost oziroma primernost arkad ob bregovih Ljubljanice, zastavlja vprašanje postavitve Prešernovega spomenika pred arkade, ki jih je projektiral in podobno.

Vprašanja o avtorstvu oziroma soavtorstvu pri regulacijskem načrtu so se pojavljala ves čas, odgovori pa so bili zelo različni, pogosto posplošeni in črno-beli. Dr. France Stele^[4] omenja, da so se po potresu voditelji mesta obrnili za nasvet na enega največjih zastopnikov urbanistične stroke Cammilla Sitteja, svoje predloge pa sta dala tudi domači arhitekt Adolf Wolf in na Dunaju kot zastopnik nove arhitekture že zelo upoštevan goriški rojak Maks Fabiani. »Posledica teh prizadevanj je bil leta 1896 sklenjen in po oblasti potrjen, še danes v veliki meri veljaven regulacijski načrt, ki sta ga posebno po Fabianijevih pobudah priredila arhitekt mestnega gradbenega urada Duffe in češki arhitekt Hrasky.« Dr. Nace Šumi^[5] piše o popolnem prelomu, ki ga je Ljubljana doživela po potresu leta 1895, ki je dal povod za moderno zazidavo doslej nesistematično zazidanih predelov. V konkurenci za projekt regulacije in zazidave Ljubljane je zmagal Maks Fabiani; njegov načrt je v bistvu obveljal pri uresničitvi te zamisli. Arhitekt Edo Ravnikar (Kronika 1981/2) je obravnaval sprejemljive in dosegljive urbanistične možnosti Ljubljane po potresu 1895. Navaja, da je takrat še prevladovalo prepričanje, da je najboljši pristop javni natečaj. »To pot je izbrala tudi Ljubljana, vendar se ni od ponujenih načrtov oprijela nobenega popolnoma in je, kot je bilo že takrat v navadi, začela misliti na svoj načrt, ki pa proti vložnim ni bil nikakršna izboljšava. Pokazalo se je celo, da je mestnim očetom najbolj ustrezal elaborat kanalizacijskega inženirja, kjer so bile ceste začrtane predvsem po komunalnih potrebah.«

Regulacijski načrt in omenjena pravna ureditev sta formalno veljala do sprejetja gradbenega zakona kraljevine Jugoslavije leta 1931 oziroma pravilnika za izdelavo regulacijskih načrtov iz leta 1932, dejansko pa še dlje.

3 Generalni urbanistični plan Ljubljane (GUP-66)

GUP-66 je pripravila strokovna ekipa Ljubljanskega urbanističnega zavoda (LUZ). Člani ekipe in sodelujoče institucije – med katerimi je treba izpostaviti Urbanistični inštitut RS – so predstavljeni na CD-ju. Zavod je bil ustanovljen aprila 1960 kot Okrajni zavod za urbanizem. Leta 1962 je preimenovan v Zavod za urbanizem in leta 1964 s prenosom ustanoviteljskih pravic na mesto Ljubljana v Ljubljanski urbanistični zavod. Od ustanovitve je bil registriran kot zavod s samostojnim financiranjem. Direktor je bil Marko Šlajmer. Predsednik mestnega sveta Ljubljane je bil od leta 1961 do leta 1967 Marjan Tepina.

V začetni fazi je uporabljeno gradivo »Urbanistični program Ljubljane, 1957, Projektivni atelje«, ki je pripravljeno pod vodstvom Saše Sedlarja in Božidarja Gvardijančiča. V tem sklopu je cestni in železniški promet obdelal Jože Pucihar. Izdelavo UP 57 je naročila komisija za urbanizem MLO novembra 1954. Projektivni atelje naj bi angažiral najširši tim strokovnjakov za analizo naravnih danosti, demografije, gospodarstva, prometa, komunale, kulture in podobno. V uvodu je potrjen urbanistični elaborat, ki določal metodološki pristop in pričakovano vsebino. Besedilni del izdelanega načrta je obsegal tri knjige s približno 700 stranmi, četrta knjiga pa je vsebovala 44 kart. Gradivo uradno ni bilo obravnavano niti javno razgrnjeno.

Ljubljana je v tem času že nujno potrebovala dolgoročen prostorski dokument, ni pa imela niti okvirnih smernic razvoja. Kot formalna osnova pri izgradnji mestnega prostora so uporabljeni odloki o gradbenih okoliših, sprejeti na podlagi zakona o uporabi zemljišč za gradbene namene (Ur. l. LRS, št. 13/56). Zakon je določal, da okrajni ljudski odbori na predlog občinskih odborov določijo, katera zemljišča se smejo uporabljati v gradbene namene (gradbeni okoliš) s perspektivo vsaj za naslednji dve leti. Kot neformalni dokument pa se je uporabljal predlog regulacijskega načrta Urada za regulacijo Ljubljane iz leta 1953. Na urbanizacijo je v tem času pomembno vplival tudi zakon o nacionalizaciji najemnih zgradb in gradbenih zemljišč (Ur. l. FLRJ, št. 52/58).

Ljudska skupščina LRS je 29. junija 1957 sprejela Resolucijo o vprašanju rekonstrukcije ljubljanskega železniškega vozlišča (Ur. l. LRS, št. 23/57). V njej je navedeno, da »ustrezen način rekonstrukcije predstavlja le tak projekt, ki predvideva postopno, po etapah zaključeno rekonstrukcijo današnjih cestno-železniških križanj v križišča z različnim nivojem ceste in železnice v križišča s cestnimi nadvozi in podvozi«. Izvedbo naloge je koordiniral republiški izvršni svet, izvedena pa je bila med letoma 1961 in 1962.

Mestni svet je na seji decembra 1962 sprejel resolucijo o osnovnih načelih urbanističnega razvoja Ljubljane. Resolucija naj bi dala osnovne usmeritve za izdelavo GUP. Ugotavlja se, da se je mesto povečalo s 6.500 ha in 87.000 prebivalcev leta 1939 na 12.700 ha in 115.000 prebivalcev v letu 1948 in na 13.500 ha in 164.000 prebivalcev v letu 1961. Leta 2000 naj bi štel 300.000 prebivalcev. Obravnava prometnega sistema je omejena na mestno cestno omrežje (brez problematike železnic). V poglavju Zoning (II) so obravnavane površine za posebne namene (industrija, intenzivna stanovanjska gradnja), zemljišča za zaključene arhitektonsko-urbanistične ansamble, predele s posebnim režimom (spomeniško varstvo), zavarovane zelene površine in rezervati. Kot posebna poglavja se omenjajo še arhitektura, silhueta in gabariti (III), komunalne naprave in službe (IV) in gravitacijsko področje mesta (V).

Strokovni pogled na tedanjo urbanistično problematiko je ob prvi razgrnitvi GUP leta 1962 podal arhitekt Saša Sedlar (Naša sodobnost 1962/5). Za regulacijo 1896 navaja, da so bile Fabianijeve ideje realizirane le v fragmentih in da je nastala moderna Ljubljana na konceptu magistratne inženirske in geodetsko-tehnične regulacije. Za medvojno obdobje trdi »da je bil mejnik v razvoju ljubljanskega urbanizma regulacijski program, ki ga je leta 1939 pripravil ing. Janko Mačkovšek v mestnem gradbenem uradu v okviru priprav za razpis natečaja za urbanistično ureditev mesta. Ta elaborat je brez dvoma prvi moderni sistematično urejeni urbanistični dokument v dosedanjem načrtnem razvoju Ljubljane.« Predpostavlja, da je bil ta dokument osnova za predlog regulacijskega dokumenta 1953. Analizira osnovne karakteristike razgrnjenega gradiva in opozarja na dva stara, toda še vedno aktualna problema: ljubljansko prometno vozlišče in načrti v ožjem mestnem središču, v katerih se Ljubljana kaže kot »prosto lovišče«.

Formalni naziv karte iz regulacijskega programa je »Regulačni program za mesto Ljubljana«, na njej so prikazani ožji in širši gradbeni okoliš, meja mestnega ozemlja in meja regulacijskega območja. Program je bil potrjen s strani ministrstva za gradnje (Beograd). Poleg omenjenih dveh kart so za uvid v zgodovino urbanističnega načrtovanja mestnega prostora Ljubljane zanimive zlasti še karte iz urbanističnega načrta PA 1957. Na karti Okraj Ljubljana, Ljubljanske mestne občine (predmet: ureditev področja) je prikazano vplivno območje, meje ljubljanskih občin, različni nivoji cest, variante železnice in podobno. V primerjavo je treba vključiti še začetno gradivo za GUP (Osnove zazidalne politike, vplivno območje mesta), ki ga je mestni svet obravnaval junija 1961. Vsi omenjeni kartografski prikazi iz let 1939, 1957 in 1961 so prikazani na CD-ju.

Temeljna dilema povojnega mestnega prostorskega razvoja je bila: ali graditi za nov čas tudi nova mesta metropole ali razvijati podedovana mesta iz njihovih zgodovinsko nastalih

središč. Za drugo opcijo se je od vseh glavnih mest nekdanjih republik odločila samo Ljubljana (Marjan Tepina, Prostor in čas urbanizma in Ljubljane urbane). Uvodna dilema usmerjanja prostorskega razvoja mesta z vidika GUP pa je bila vezana na alternativo rasti mesta v koncentričnih krogih ali pa ob glavnih cestnih vpadnicah. Podprt je razvoj mestnega središča in širitev ob krakih. Prva javna obravnava je potekala februarja in marca 1962, ko je bilo razstavljeno gradivo Elementi za generalni urbanistični načrt in variantne rešitve ljubljanskega prometnega vozlišča. Variante prometnega vozlišča so bile osrednja tema vseh obravnjav. Odmevni so bili zlasti predlogi Zveze društev arhitektov Slovenije, Urbanističnega društva Slovenije in Zveze društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije. Obsežnejše gradivo je bilo kot osnutek za javno razpravo objavljeno maja 1965. Projekcije razvoja so se nanašale na obdobje do leta 2000, temeljile pa so na demografskih študijah in potrebah po stanovanjih, predvidenem razvoju industrije in prometa ter večjih potrebah po zelenih površinah. Skupno število prebivalcev je leta 1964 znašalo 220.000, od tega jih je na mestnem območju živelo 180.000. Za leto 2000 je bilo predvideno 360.000–370.000 prebivalcev. Povečanje je v celoti temeljilo na migraciji.

GUP je zajemal širše (ureditveno) območje mesta oziroma 17.700 ha, kar je bilo približno 20 % celotne površine takratnih ljubljanskih občin (90.000 ha). Po veljavni zakonodaji je bilo treba v zvezi z dolgoročnim razvojem naselja določiti njegovo vplivno območje, ki je predmet urbanističnega načrta. Tudi v poznejših prostorskih načrtih Ljubljane se po tem kriteriju ureditveno območje mesta oziroma urbanistični načrt mesta v glavnem ujema z območjem GUP. Projekcija prostorskega razvoja je v širšem prostoru upoštevala vlogo regijskega in republiškega središča ter pomembnega prometnega vozlišča. Kot strokovne podlage so bile v zvezi s tem uporabljene študije s področja demografije, migracij, prometa in določene infrastrukture. Na svojem območju je bil GUP ob sorazmerno veliki statusni avtonomiji petih ljubljanskih občin ključni integracijski dokument za usklajen prostorski razvoj mesta, ker je določal potek infrastrukture in funkcionalno členitev površin. Bil je podlaga za izdelavo izvedbenih prostorskih aktov in je opredeljeval njihovo vsebino z vidika urbanističnih normativov in standardov. Izdajanje lokacijskih dovoljenj in izdelava prostorskih aktov sta se usklajevala z GUP že v času njegove priprave.

Začetna priprava GUP je temeljila na zakonu o urbanističnih projektih (Ur. l. LRS, št. 22/58). Pravno podlago za pripravo in sprejetje GUP je dal šele zakon o mestih, ki so razdeljena na občine (Ur. l. SRS, št. 11/64). Na njegovi podlagi je bil sprejet statut mesta (Glasnik, 14. 6. 1964, št. 38) in odlok o postopku za sprejemanje urbanističnih planov in projektov (Glasnik, 30. 6. 1964, št. 41). Odlok je določal, da se urbanistični razvoj mesta usmerja s pomočjo generalnega urbanističnega plana

razvoja mesta, ki ga pripravlja in sprejema mestni svet, urbanističnih planov in programov občin ter ureditvenih načrtov, ki jih predlagajo skupščine ljubljanskih občin, sprejema pa mestni svet. Te pristojnosti mesta so se sčasoma zmanjševale, krepila pa se je avtonomija občin.

Mestni svet je sprejel Odlok o sprejetju generalnega plana urbanističnega razvoja mesta Ljubljane 26. januarja 1966 (Glasnik, 4. 2. 1966, št. 6). Gradiva s te seje so zanimiva tudi z današnjega vidika (Uvodna beseda Marjan Tepina, obrazložitev GUP Marko Šlajmer, poročilo o javni razpravi, razprava o GUP, sklepanje o amandmajih, sklepanje o GUP). Na naslednji seji je sprejet še odlok o potrditvi urbanistične dokumentacije, s katerim je potrjeno 66 zazidalnih in ureditvenih načrtov, ki so bili sprejeti od leta 1960 do leta 1966 (Glasnik, št. 7/65); od leta 1966 do leta 1972 je bilo za območje GUP potrjeno še 110 prostorskih aktov oziroma z njim povezanih dokumentov.

V dvajsetletnem obdobju veljavnosti je prišlo do mnogih, tudi bistvenih sprememb in dopolnitev. Te so povezane predvsem z novimi razvojnimi potrebami, ukrepi v zvezi z varovanjem okolja in kmetijskih zemljišč ter novimi ali s spremenjenimi infrastrukturnimi rešitvami. Kot najpomembnejše bi izpostavil spremembe in dopolnitve, objavljene v uradnem listu SRS, št. 1/72, določitev poteka avtomobilskih in regionalnih cest (Ur. l. SRS, št. 11/79 in 32/81) in obsežno novelacijo, ki je bila že v večji meri povezana z dokumenti Ljubljana 2000 (Ur. l. SRS, št. 7/80).

Z odlokom o uskladitvi generalnega plana urbanističnega razvoja mesta Ljubljane z zakonom o urbanističnem planiranju (Glasnik, št. 23. junij 1967) je ugotovljeno, da predstavlja GUP (ob manjši dopolnitvi) v smislu določil omenjenega zakona urbanistični načrt za ureditveno območje mesta Ljubljana. Zakonsko zahtevo, da je treba za celotno območje občine sprejeti urbanistični program (UP), ki je podlaga za urbanistične in zazidalne načrte ter za urbanistični red, je skupščina mesta Ljubljana izpolnila s sprejetjem Odloka o urbanističnem programu za območje mesta Ljubljane leta 1972 (Ur. l. SRS, št. 28/72) ter z njegovo dopolnitvijo v naslednjem letu (Ur. l. SRS, št. 2/73). Prostorski načrt ljubljanskih občin v tem obdobju dejansko predstavljata oba dokumenta, GUP-66 in UP-72, ki pokrivata celotni prostor občine.

Prvi postopki izvajanja GUP so bili povezani z ukrepi zemljiške politike, ki so se nanašali na zavarovanje rezervatov in pridobivanje zemljišč. Velik konkreten razvojni korak je bil na primer narejen, ko je bilo pridobljeno zemljišče vojaškega letališča med Mostami in Poljem. Podjetje Soseska (direktor Julijan Žnidaršič) je v avgustu 1971 z Zveznim sekretariatom za ljudsko obrambo sklenilo pogodbo, s katero je bilo za 27.000.000 din pridobljeno več kot 100 ha zemljišč. Finančno garancijo za

odobreni kredit pri LB sta dali mesto Ljubljana (predsednik Miha Košak) in občina Ljubljana Moste-Polje (predsednik Polde Maček).

GUP in na njegovi podlagi sprejeti prostorski akti so glede na določila zakona o urejanju prostora in zakona o urejanju naselij in drugih posegov v prostor (oba Ur. l. SRS, št. 18/84) veljali do sprejetja prostorskih aktov po teh zakonih oziroma najdlje do 31. 12. 1990, pozneje pa je bila njihova veljavnost še podaljšana.

4 Prostorski dokumenti Ljubljana 2000

Formalni pristop k izdelavi prostorskih dokumentov Ljubljana 2000 je vezan na odlok o obvezni pripravi prostorskih planov v SR Sloveniji (Ur. l. SRS, št. 4/78) in odlok o obvezni pripravi dokumentov »Ljubljana 2000«, ki ga je oktobra 1978 sprejela Skupščina mesta Ljubljane (Ur. l. SRS, št. 22/78). V praksi je ta obveznost z vidika prostorskega načrtovanja sprejeta kot naloga za novelacijo GUP in ostalih prostorskih dokumentov. Po sprejetju zakona o sistemu družbenega planiranja in o družbenem planu SR Slovenije (Ur. l. SRS, št. 1/80) je odlok spremenjen in dopolnjen (Ur. l. SRS, št. 17/81). Prostorski dokumenti so postali vidik družbenega planiranja in sestavina družbenih planov. Omenjena sistemska ureditev je bila uzakonjena kljub ustavnemu določilu, po katerem »družbenopolitične skupnosti določajo s prostorskimi plani politiko urbanizacije, prostorskega urejanja in varstva človekovega okolja« (104. člen ustave).

Novo prostorsko regulativo so predstavljali trije zakoni (vsi Ur. l. SRS, št. 18/84). Zakon o urejanju prostora je kot »planski« zakon urejeval dolgoročno in srednjeročno vsebino prostorskega načrtovanja. Zakon o urejanju naselij in drugih posegov v prostor je bil »izvedbeni« zakon. Določal je zlasti pravila podrobnejšega prostorskega in urbanističnega načrtovanja s prostorskimi izvedbenimi akti (PIA). Ti so se delili na prostorske izvedbene načrte (PIN – zazidalni, ureditveni in lokacijski načrt) in prostorske izvedbene pogoje (PUP). Tretji je bil zakon o stavbnih zemljiščih, ki je v okvirih prejšnjega sistema urejal pogoje realizacije načrtovanih prostorskih ureditev na stavbnih zemljiščih. To je bila do zdaj tudi edina ureditev, v kateri je bil sklad stavbnih zemljišč občine kot samostojna pravna oseba neposredni nosilec nalog na tem področju. Z ukinitvijo sistema družbenega planiranja so navedeni trije zakoni ostali v veljavi kot relativno samostojna celota, prihajalo pa je do večjih sprememb in dopolnitev. Njihova veljavnost je prenehala z uveljavitvijo zakona o urejanju prostora (ZUreP-1, Ur. l. RS, št. 110/02^[6]).

V skladu s sistemom družbenega planiranja so ljubljanske občine in mesto sprejeli Smernice za pripravo dokumentov »Ljubljana 2000« (Ur. l. SRS, št. 18/82). To so bili: dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane, urbanistični načrt občin in mesta Ljubljana ter dogovor o skupnih temeljih dolgoročnih planov občin v širšem prostoru Ljubljane. V smernicah sta med ključnimi razvojnimi problemi izpostavljeni pregosta zazidava središča mesta s kopičenjem trgovine, poslovnih zgradb in drugih dejavnosti ter ekstenzivna raba prostora na obrobju z nastajanjem redko pozidanega predmestja. Vzorec poselitve je vezan na prostorsko sklenjeno ožje mestno območje, zvezdaste krake ob glavnih komunikacijah in naselja v širšem prostoru. Število prebivalcev naj bi se s 320.000 (leta 1981) povečalo na okoli 400.000 (leta 2000). Za potrebe industrijskega razvoja do leta 2000 je bilo zagotovljeno dovolj površin v potrjenih urbanističnih dokumentih. V industrijski coni Dol – Dolsko je v preučevanju lokacija za morebitno jedrsko elektrarno-toplarno. V sklopu prometne politike mesta sta predvidena izgradnja avtocest in novega prometnega središča in sistem mestnega javnega potniškega prometa s kombinacijo avtobusov, primestne železnice in tramvaja.

Ljubljanske občine in mesto so dokumente Ljubljana 2000 obravnavali kot delovni osnutek v juniju in juliju 1984, kot osnutek v februarju in marcu 1985 (ob upoštevanju novega zakona o urejanju prostora in zakona o urejanju naselij, oba Ur. l. SRS, št. 18/84), kot predlog pa so bili obravnavani in sprejeti v novembru in decembru 1985. Objavljeni so v Ur. l. SRS, št. 11/1986 (Dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000 in Družbeni plan mesta Ljubljane za obdobje 1986–1990).

V dolgoročnem planu je prostorsko izenačeno mestno območje z ureditvenim območjem mesta in območjem urbanistične zasnove. Dosedanja rast, ki je potekala od mestnega središča navzven, naj bi se postopno spremenila v policentrični razvoj vseh naselij. Ugotavlja se, da je prišlo do načrtovanja praga v prostorskem razvoju mesta, ki mu bo sledil preskok večjih ureditvenih površin v širšo okolico in potreba po večjem poudarku prenove historičnih jeder. Do leta 2000 naj bi se Ljubljana širila znotraj načetih površin, po tem letu pa na popolnoma nova zazidalna območja. Sprejete so bile usmeritve in odločitve glede razvoja javnega potniškega prometa na primestni in mestni ravni (električna cestna železnica). Predvidena je gradnja prve etape potniške postaje Ljubljana po zazidalnem načrtu iz leta 1984 (železniški tiri v nivoju terena) in prva faza obvozne tovarne proge.

Dolgoročni plan je opredelil tudi obvezna izhodišča za pripravo srednjeročnih planov in načine urejanja območij s prostorskimi izvedbenimi akti. Za širitev in prenovo mesta je bilo predpisano sprejetje zazidalnih oziroma ureditvenih načrtov,

posegi v širšem prostoru pa so bili vezani na prostorske ureditvene pogoje (PUP). V dolgoročnem planu je obravnava razvoja v prostoru prepletana z ostalimi vsebinami, formalno pa to poglavje obsega 23 strani besedila, kartografski del pa štiri (vrste) kart. Temu je dodano še 26 strani tabelaričnega pregleda načina urejanja območij s prostorskimi izvedbenimi akti. V srednjeročnem planu je razvoj v prostoru obravnavan na štirih straneh. Ekonomska podlaga za mnoge javne razvojne projekte je temeljila na samoupravnih sporazumih in družbenih dogovorih; zaradi krize in spremembe sistema te podlage pozneje ni bilo.

Nosilci priprave strokovnega gradiva so bili Zavod za družbeno planiranje Ljubljana, Ljubljanski urbanistični zavod in Urbanistični inštitut SR Slovenije. Predsednik mestnega komiteja za urbanizem in varstvo okolja oziroma mestni urbanist je bil mag. Vladimir Braco Mušič, predsednik izvršnega sveta mesta je bil Dore Dovečar, predsednica mestne skupščine pa Tina Tomlje.

Z novo ustavno ureditvijo in opustitvijo sistema družbenega planiranja je prišlo na tem področju do sistemskih sprememb, kar pa ni imelo večjega vpliva na vsebino prostorskega in urbanističnega načrtovanja. Zakon o planiranju in urejanju prostora v prehodnem obdobju (Ur. l. RS, št. 48/90) je podaljšal veljavnost prostorskih sestavin do sprejetja novih predpisov in določil način njihovega spreminjanja, kar pa je že vodilo v manjše poudarjanje strateških vsebin. Bistvena vsebinska sprememba pri urejanju mesta je nastala ob spremembah in dopolnitvah dolgoročnega plana Ljubljane (Ur. l. RS, št. 23/91). Na podlagi ocene, da imajo prostorski izvedbeni načrti (PIN) prepodrobno in pretogo vsebino, je ne glede na zahtevnost in obseg novogradenj ter prenov v večini primerov predpisano urejevanje mesta s prostorskimi ureditvenimi pogoji in ne več z zazidalnimi oziroma ureditvenimi načrti ter je njihova veljavnost ob tem tudi prenehala. To je bilo pogojeno tudi z opuščanjem razlastitve nepremičnin zaradi »novih vrednot« družbe v smislu nedotakljivosti zasebne lastnine in zaradi procesov denacionalizacije. Z navedeno oceno problema se je mogoče strinjati, ne pa tudi z rešitvijo, ker je v novih razmerah prišlo do potrebe po večjem varovanju javnih koristi in po fleksibilnejšem odnosu do investitorjev. Sistem urejanja prostora, ki je povezoval strateško in izvedbeno raven ter opremljanje stavbnih zemljišč, je zamenjan z ohlapnimi ureditvenimi pogoji in prakso individualnih posegov, pri katerih je postala lokacijska dokumentacija osnovni urbanistični dokument. Prihajalo je tudi do pogostih parcialnih sprememb prostorskega načrta in obveznih razlag, tako da je postal načrt bolj formalna podlaga za različne investicijske odločitve kot pa razvojna prostorska usmeritev. Urbanistično načrtovanje razvoja mesta in prenove območij, ki je temeljilo na uporabi PUP je škodilo predvsem

javnim koristim, iz sodelovanja pa je bila v večji meri izključena javnost, delno pa tudi mestni svet.

Kot skrajni primer odmika od pravne občine (ob tistem soglasju države) bi navedel obvezno razlago PUP glede gradnje nadzemnih in podzemnih javnih parkirišč (Ur. l. RS, št. 98/08). Za območje tržnice so veljale varovalne določbe PUP in restriktivni člen, ki je dovoljeval tekoča vzdrževalna dela in nujne komunalne posege. Sistemska in konkretna prepoved vseh novogradenj je z obvezno razlago MOL spremenjena v dovoljevanje gradnje nadzemnih in podzemnih parkirišč. V pravni državi in pravni občini bi morala biti po mojem prepričanju sprejemljiva podlaga za tak poseg sprejetje občinskega podrobnega prostorskega načrta kot javnega pravnega in zavezujočega dokumenta. Kritičnega pogleda pa ne povežem z izvedenim arhitekturnim natečajem, ki je bil glede na javno objavljene informacije ustrezno izveden.

Dokumenti Ljubljana 2000 so v skladu z zakonom o prostorskem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 33/07) veljali do uveljavitve novega občinskega prostorskega načrta MOL v oktobru 2010 (Ur. l. RS, št. 78/10).

5 Prostorski načrt Ljubljana 2010

V dolgoletnem procesu nastajanja novega prostorskega načrta je mestni svet MOL najprej kot strateška razvojna dokumenta 1. julija 2002 sprejel Strategijo trajnostnega razvoja MOL in Prostorsko zasnovo MOL. V gradivu so inovativno obravnavani ekonomski potenciali in trajnostni razvoj MOL ter predlogi projektov na mestni in regijski ravni. V začetni fazi priprave prostorske zasnove je bil dan velik poudarek zbiranju idej in kritičnih pogledov, temu pa so sledile razstave izdelanega osnutka in javne razprave. Dokumenta sta bila z vidika pravne podlage neformalna in zato nista imela neposrednega vpliva na prostorski razvoj mesta. Gradivu je bila dodana priloga »Prioritetni projekti v obdobju 2002–2012« s 50 projekti. Odgovorni nosilec za pripravo strategije je bil Jože Dekleva, za pripravo prostorske zasnove pa sta bila koordinatorja Ferdo Jordan za LUZ in dr. Kaliopa Dimitrovska Andrews za UIRS.

Zakon o urejanju prostora (Ur. l. RS, št. 110/02) je določil, da sta občinska prostorska akta strategija prostorskega razvoja občine in prostorski red občine. Občine naj bi pričele z njihovo pripravo po uveljavitvi strategije prostorskega razvoja Slovenije oziroma po uveljavitvi prostorskega reda Slovenije. SPRS je sprejel državni zbor in je bila objavljena julija 2004 (Ur. l. RS, št. 76/04), PRS pa je sprejela vlada in je bil objavljen novembra 2004 (Ur. l. RS, št. 122/04). MOL je objavila Program priprave prostorskega reda in Program priprave strategije prostorskega razvoja decembra 2005 (Ur. l. RS, št. 109/05).

V skladu s podzakonskimi predpisi je objavljena predpisana vsebina s predvidenim rokom sprejetja v juliju 2007 (kar je bil tudi maksimalni zakonski rok).

Zakon o prostorskem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 33/07), sprejet v aprilu 2007, je določil, da sta občinska prostorska akta občinski prostorski načrt (OPN), v sklopu katerega je strateški prostorski načrt lahko samostojen akt, in občinski podrobni prostorski načrti (OPPN). OPPN pa ni potreben, če je s »pravilniško« vsebino vključen v prostorske izvedbene pogoje in prikazan na geodetskem načrtu. Iz tega bi lahko sklepali, da je zakonski smoter urbanističnega načrtovanja v detajliranju fizičnega posega (na primer na parcelo natančno, kar v praksi pomeni, da je tej fazi potreben PGD). V zvezi z novo ureditvijo je župan sprejel Sklep o nadaljevanju in dokončanju postopkov za sprejetje Strateškega prostorskega načrta MOL in Izvedbenega prostorskega načrta MOL (Ur. l. RS, št. 87/07). Oba prostorska akta naj bi mestni svet sprejel v oktobru 2008.

Vzporedno s pripravo prostorskega načrta je MOL pripravila predlog prostorske vizije dolgoročnega razvoja mesta – Ljubljana 2025 (Glasilo MOL, september 2007), ki ima na karti opredeljenih več kot 90 razvojnih projektov, razporejenih po izvedljivosti in prednostnih nalogah (večino omenjenih projektov najdemo že v gradivu razvojnih dokumentov LJ 2002). Med njimi je bilo 37 predvidenih v letih 2008, 2009 in 2010. Zastavlja se vprašanje o njihovi realizaciji oziroma vključitvi v sprejet občinski prostorski načrt.

Prva javna obravnava OPN – strateški del je potekala oktobra 2007 in naj bi dala izhodišča za OPN – izvedbeni del. Temu sta sledili še dve javni razgrnitvi obeh aktov, in sicer v maju 2008 in od 15. 12. 2009 do 15. 1. 2010. Mestni svet je 5. 7. 2010 sprejel Odlok o občinskem prostorskem načrtu MOL – strateški del in Odlok o občinskem prostorskem načrtu MOL – izvedbeni del. Dokumenta sta objavljena v Ur. l. RS, št. 78/10. Po dolgih letih je MOL tako sprejela prostorski načrt kot enotna (nerazdeljena) občina, ki je tudi prostorsko bolj zaokrožena (prejšnje območje je obsegalo 90.000 ha, sedanje pa 27.500 ha).

Celotno gradivo, objavljeno v uradnem listu, obsega skoraj 500 strani. Strateški del obsega 60 strani besedila in 17 kart, izvedbeni del pa 64 strani osnovnega besedila in 22 kart ter štiri priloge na 369 straneh. V prilogi 1 so navedeni podrobni prostorski izvedbeni pogoji za posamezne enote urejanja prostora (180 strani), v prilogi 2 pa usmeritve za izdelavo posameznih OPPN (180 strani).

V strateškem delu se omenjata dve etapi realizacije (do leta 2020 in od leta 2021 do leta 2027). Po projekciji prihodnjega števila prebivalcev MOL, ki predvideva 1.000 priseljenih na leto, bo leta 2027 znašalo število prebivalcev približno 250.000

(število prebivalcev v juniju 2008 je bilo približno 271.000). V sklopu zasnove prostorskega razvoja so obravnavana temeljna načela poselitve, vloga in funkcija mesta in drugih naselij, prometno povezovanje v MOL in LUR ter trajnostni prostorski razvoj. Usmeritve za prostorsko urejanje vključujejo kriterije faznosti pozidave zemljišč in kriterije za sprejemanje OPPN. Prikazan je koncept odprtih javnih površin z navedbo potrebnih ukrepov. Za prostorsko načrtovanje stanovanj je opredeljena priporočljiva gostota gradnje. Poglavje cestni promet – poleg ciljev, zasnove in usmeritve – navaja ob manjkajočih vmesnih delih cest tudi nove ceste. V zasnovi ljubljanskega železniškega vozlišča je predvideno, da proge v območju mestnega središča in potniške postaje potekajo pod terenom v enem ali dveh nivojih, pri čemer je proga za tovorni promet ločena od proge za potniški promet. Za varianto severne tovrne obvozne proge je navedeno, da ni sprejemljiva. Predvidene so nove regionalne železniške povezave in posodobitev obstoječih ter integracija mestnih in regijskih linij. Izboljšana naj bi bil javni potniški promet, predvidena je mreža glavnih in dopolnilnih cest, vrsta vozil (avtobus, tramvaj) še ni opredeljena.

Med usmeritvami za določitev prostorskih izvedbenih pogojev se za mestno središče navaja tudi dograditev začetih projektov (NUK, prometna glava), prenova degradiranih površin s kakovostnim oblikovanjem javnih prostorov in arhitekture, ureditev novih razvojnih območij (urbanah vozlišč) ob notranjem cestnem obroču in posebej še na stiku z mestnimi avenijami. Na ravni kompaktnega mesta je predvidena prenova in dograditev vodilnih urbanističnih in krajinskih potez (avtocestna obvoznica, mestna magistrala Barjanska, Slovenska, Dunajska, mestni kraki, Ljubljana, PST) ter gradnja novih programskih žarišč na križiščih mestnih vpadnic z obvoznico.

Izvedbeni del določa enote urejanja prostora in njihovo združevanje v funkcionalne enote. Določeno je 45 vrst območij namenske rabe. Za ta območja so nato določene vrste objektov, njihova tipologija in oblikovanje, velikost in zmogljivost, lega in parcelacija stavbnih zemljišč ter zelene in parkirne površine. Pri prometni infrastrukturi so navedeni vsi nivoji cest, železniška infrastruktura pa se v tem sklopu ne omenja (grafični del vključuje tudi karto železniškega omrežja). Družbena infrastruktura je prikazana na karti z opozorilom za obvezno preverjanje obstoječih zmogljivosti, navedeni pa so tudi normativi za vrtce in osnovne šole. Omenjajo se javne površine in objekti v javni rabi; javne površine so prikazane na karti »Prikaz območij enot urejanja prostora in prostorskih izvedbenih pogojev – regulacijski elementi, javne površine in oglaševanje« in so podlaga za določitev grajenega javnega dobra. Besedilo odloka o izvedbenem delu se konča s poglavjem o območjih, za katera je predviden OPPN.

Kljub obsežnemu besedilnemu in kartografskemu delu na izvedbeni ravni težko najdemo naloge, ki konkretno zavezujejo MOL. Predstavljen je sistem urbanističnega načrtovanja s členitvijo in z organizacijo prostora glede na določene namene, pravila in normative, na vhodni strani pa ni prave vsebinske povezave s strateškim delom in na drugi strani navezave na izvedbo ključnih projektov MOL. Občinski prostorski načrt nima pričakovanega sistema upravljanja razvoja mesta, ki urbanistično načrtovanje povezuje s konkretnimi projekti in nalogami. Tu gre za projekte države, znanih investorjev, odprto tržno ponudbo in projekte, za katere je nosilka MOL.

Obravnavo novega prostorskega načrta je treba povezati še s pomembnim prostorskim načrtom države. Vlada je 25. februarja 2010 sprejela sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za ljubljansko železniško vozlišče. Končna rešitev naj bi se iskala med variantama 1 in 4, ki sta bili obravnavani v študiji variant vozlišča. Poenostavljeno to pomeni: pri varianti 1 potekata obstoječa in prihodnja hitra proga v predoru pod Rožnikom in nato na nivoju –1, tovarna proga pa na nivoju –2. Pri varianti 4 ostajajo proge v sedanjih koridorjih. Za potniški promet ostajajo na nivoju 0, tovarne proge pa potekajo v teh koridorjih na nivoju –2. Z urbanističnega in okoljskega vidika so za Ljubljano razlike med variantama zelo velike.

Odrta vprašanja:

1. Vzporedno s pripravo prostorskega načrta so bile objavljene vizije prostorskega razvoja s seznamom projektov, ki naj bili vključeni v ta dokument; usoda teh projektov ni razvidna.
2. V strateškem delu so omenjene mnoge konkretne naloge oziroma projekti (s področja javne infrastrukture, novih razvojnih območij ali programskih žarišč, javnega prostora in podobno), kar ni konkretizirano na izvedbeni ravni.
3. Zgodovinski problem – ljubljansko (slovensko) železniško vozlišče in železniška infrastruktura sploh – se na izvedbeni ravni ne obravnava. Ni informacij o Potniškem centru Ljubljana, ki ga ureja MOL z zazidalnim načrtom. Gre za pojasnitev odnosa (prihodnjega) državnega prostorskega načrta z obstoječim mestnim ZN in s projektom PCL, ki naj bi bil v fazi izvajanja. Ponovil bom še v zadnjih desetih letih večkrat zastavljeno vprašanje glede pravnega statusa ploščadi pred GR. Ali bo to javni trg, na katerega se bo navezovala mestna povezava center–Bežigrad, ali bo to ograjeno dvorišče poslovne stavbe?
4. Načrtovane prostorske ureditve naj bi bile zavarovane s prostorskimi ukrepi. Zastavlja se vprašanje, kaj je bilo na tem področju sprejeto oziroma kateri prostorski ukrepi so predvideni zaradi zagotovitve izvedbe prostorskih aktov. Nujna bi bila tudi opredelitev zemljiške politike MOL.

OPN-SD je izdelal Urbanistični inštitut RS (vodja projekta

dr. Mojca Šašek Divjak), OPN-ID pa Ljubljanski urbanistični zavod (vodja projekta Ferdo Jordan). Mestni vodja projekta je bil Tomaž Souvan, načelnik oddelka za urejanje prostora mag. Miran Gajšek, mestni urbanist podžupan dr. Janez Koželj in župan Zoran Janković.

6 Sklep

V sklepu se oblikuje vprašanje, ali je dosežen namen predstavitve modernih urbanističnih načrtov Ljubljane, kadar so z določenega vidika navedeni številni detaili oziroma dokumenti. Obstaja zakonitost, da se v množici izgubimo in celote več ne vidimo; z druge strani pa pri omejitvi predstavitve le na celoto oziroma posamezen prostorski akt manjkajo pomembne vsebine in »duh« takratne dobe. Prikaz je poskus kompromisa med obema stranema, je pa to še vedno le okvirni povzetek konkretne predstavitve izvornih dokumentov na CD-ju. Upam, da bodo za nekatere zanimivi tudi zapisniki o sprejemanju teh aktov in različne strokovne kritike. Hote ali nehote se ponuja primerjava s sedanjim časom, ko med akademskimi nazivi razpravljavcev in akademskim nivojem razprave ni posebno močne korelacije.

Današnji proces sprejemanja prostorskih aktov je povezan s številnimi problemi, tudi na sistemski ravni, ki jih v besedilu ne obravnavam. Veljavni zakon o prostorskem načrtovanju hitrejših in kvalitetnejših postopkov sprejemanja OPN ni omogočil, je pa razgradil ZUreP-1, ta proces pa se še nadaljuje. Podlaga za pripravo OPN sta še vedno Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/04) in Prostorski red Slovenije (Ur. l. RS, št. 122/04), ki sta sprejeta na podlagi prejšnjega zakona. Vlada je junija 2005 sprejela Strategijo razvoja Slovenije (UMAR), v kateri številni prostorski projekti kar padajo z neba. Napovedane so bile tudi mnoge izboljšave z vidika urejanja prostora, urbanizma in zemljiške politike, česar pa v praksi ni bilo mogoče niti zaslediti. V procesu strateškega prostorskega načrtovanja v teh razmerah niso dani pogoji za usklajevanje razvojnih potreb in varstvenih pogojev. Mnoge varstvene zahteve že sistem postavlja apriorno in niso niti predmet usklajevanja niti niso dani pogoji za ustrezno vsebinsko prostorsko sintezo. Neustrezna normativna ureditev države z nekompatibilnimi strateškimi prostorskimi akti obremenjuje predvsem sistemsko delo v večjih občinah, v manjših pa lahko take razmere celo povečujejo občinski maneverski prostor. V danih okoliščinah lahko zato lansko sprejetje prostorskega načrta MOL pozdravimo kot uspeh.

Med obravnavanimi prostorskimi načrti so trije zgodovina, aktualen pa je prostorski načrt Ljubljana 2010. Vsebinski vpogled v ta akt nam pokaže precejšen razkorak med strateškim in izvedbenim delom. Mnoge strateške usmeritve in napovedi

na izvedbeni ravni niso konkretizirane. Upam, da se bo to še zgodilo in da bo predstavljen tudi sistem upravljanja prostorskega razvoja mesta s konkretnimi projekti.

Jože Kavčič, u. d. ek.
Pod lipami 64, 1000 Ljubljana
E-pošta: doming@siol.net

Opombe

^[1] CD je shranjen v knjižnici Urbanističnega inštituta RS.

^[2] Župan Ivan Hribar v knjigi *Moji spomini I* (Ljubljana, 1983) piše, da je glede uradovanja v slovenskem jeziku prednjačil stavbni urad. »Veliko spoštovanja sem zaradi tega dobil do načelnika stavbnega urada inženirja Jana Duffeta, ki je – dasi Čeh po rodu – iz lastnega nagiba začel uradovati slovensko.«

^[3] V posvetovalno komisijo – anketo so bili vključeni predstavniki občine, deželne vlade, deželnega odbora, Kranjske hranilnice in stavbnih podjetij. Načrt je komisija obravnavala na šestih sejah decembra 1895.

^[4] Članek Plečnikova Ljubljana, *Kronika slovenskih mest*, 1939/4.

^[5] Članek Ob novem predlogu generalnega načrta za Ljubljano, *Kronika*, časopis za slovensko krajevno zgodovino, 1953/3.

^[6] Niko Vladimirov, Alenka Kumer, Mojca Štritof Brus, Uvodna pojasnila k zakonu o urejanju prostora (ZUreP-1), Ur. l. RS, Ljubljana, 2003.

Med spodaj naštetimi viri niso navedeni različni dokumenti in gradiva MOL, ki so pridobljeni pretežno v Zgodovinskem arhivu Ljubljane, delno pa tudi v Arhivu Slovenije, pri LUZ in Oddelku za urejanje prostora. Ti viri bodo navedeni ob analitični predstavitvi posameznega prostorskega akta.

Viri in literatura

Dekleva, Jože, *Strategija trajnostnega razvoja Ljubljane: izgubljena priložnost ali koristna izkušnja*, Politea, civilne razsežnosti politike, Ljubljana, 2004.

Dekleva, Jože, *Pregled in komentar normativne ureditve prostorskega planiranja skozi čas ter instrumenti prostorske regulacije v svetu*, Urejanje prostora na občinski ravni, Ljubljana, 2011.

Fabiani, Maks, *Poročilo k načrtu občne regulacije stolnega mesta Ljubljane*, Dunaj, 1895.

Fabiani, Maks, *Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane*, Poročilo k načrtu občne regulacije deželnega stolnega mesta Ljubljane, II. izdaja, Dunaj 1899.

Gabrščik, Boris, *Dodatek (Camillo Sitte, Umetnost graditve mest)*, Načrt Camilla Sitteja za Ljubljano, 1997.

Jakoš, Aleksander, *Ljubljana – faze urbanega razvoja*, Urbani izziv št. 1–2/06.

Kavčič, Jože, *Novi prostorski plan in razvojni programi Mestne občine Ljubljana*, Politea, civilne razsežnosti politike, Ljubljana, 2004.

Kumer, Alenka, *Občinski prostorski akti*, Urejanje prostora na ob-

činski ravni, Ljubljana, 2011.

Mihelič, Breda, *Urbanistični razvoj Ljubljane*, Ljubljana, 1983.

Mihelič, Breda, Maks Fabiani in dunajski urbanizem na prelomu 19. Stoletja, *Urbani izziv* št. 1/08.

Mušič, Braco – Vladimir, *Urbanizem – bajke in resničnost*, Ljubljana, 1980.

Pogačnik, Andrej, *Za trajnostno prostorsko, gospodarsko, socialno in okoljsko načrtovanje*, Čas je za spremembe v urejanju prostora, Zbornik referatov in razprav št. 4/2010.

Prelog, Mojmir, *Postopek priprave in sprejema občinskega prostorskega akta*, Urejanje prostora na občinski ravni, Ljubljana, 2011.

Ravnikar Edo, *Urbanistična misel v Sloveniji od leta 1900*, *Kronika*, 1981, št.2.

Repič Vogelnik, Katja, in Nikšič, Matej, *Primerjalno vrednotenje variant razvoja ljubljanskega železniškega vozlišča: urbanistični vidik*, Društvo urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije, Ljubljana, 2010.

Sedlar, Saša, in Gvardijančič, Božidar, *Urbanistični načrt Ljubljane*, PA, 1957.

Sedlar, Saša, *Ob urbanističnem načrtu Ljubljane*, Naša sodobnost, št. 5, 1962.

Tepina, Marjan, *Prostor in čas urbanizma in Ljubljane urbane*, Ljubljana, 1996.

Valenčič, Vlado, *Prvi ljubljanski regulacijski načrt*, *Kronika* 1967/2,

Valenčič, Vlado, *Spremembe in dopolnitve ljubljanskega regulacijskega načrta iz leta 1896*, *Kronika* 1967/3.

Valenčič, Vlado, *Regulacijski načrt severnega dela Ljubljane*, *Kronika* 1968/2.

Valenčič, Vlado, *O ljubljanskih stavbnih redih*, *Kronika* 1967/1.

Andrej ČERNIGOJ

Oblikovanje južnega obrobja Ljubljane: Slovenski park in Administrativni kare

Oblikovanje južnega obrobja Ljubljane je zaradi njegove velikosti in trenutne nedefiniranosti obravnavano skozi prizmo izgradnje celotne Ljubljane, ki lahko v tem trenutku svoji zgodovinski podobi doda razglednico iz obdobja, v katerem je delovala kot prestolnica nove samostojne Slovenije v okviru Evropske skupnosti. Poleg organizirane zapolnitve prostora do avtocestnega obroča in definiranja robu proti krajinskemu parku Barje se kot ena od možnosti presejanja običajne urbane širitve mesta izkazuje ambicioznejša ureditev izteka Barjanske ceste, ki bi morda lahko ustvarila novo razglednico Ljubljane in pomagala utrditi tudi koncept mestne magistrale kot novega reprezentančnega longitudinalnega centra mesta z najpomembnejšimi funkcijami, izdelanim javnim prostorom in zanimivo arhitekturo. Prikazan je dosedanji razvoj razmišljanj o urejanju izteka mestne magistrale v Barje oziroma o urejanju prostora med avtocesto

in Ljubljano: od bolj ali manj pomembnih zazidav, prek popolnoma krajinskih ureditev do sinteze krajinske ureditve s specifičnimi arhitekturami. Predstavljena je ideja spominskega parka, ki bi ustrezala današnjemu zgodovinskemu trenutku in mu dodala novo presežno vrednost. Primerno bi bil rešen vstop v krajinski park Barje in prehod urbanizacije v naravo. Predvsem pa je poudarjeno, da gre na tem mestu za izredno lokacijo z velikim urbanističnim potencialom na ravni mesta in države, ki ji trenutna podoba in načrtovalska pozornost ne izkazujeta ustrezne pozornosti.

Ključne besede: mesta, urbana forma, urbanistično oblikovanje, Ljubljana, Ljubljansko barje

1 Uvod

Južno obrobje Ljubljane je tako velik in še nedefiniran prostor, da je treba nanj pogledati skozi prizmo izgradnje celotne Ljubljane, ki je obravnavana kot novodobna slovenska prestolnica in metropolitansko evropsko mesto. Živimo v času, v katerem lahko mesto v skladu s kontekstom zgodovinskega razvoja prestopi nov prag svoje urbanistične identitete. Oziroma, natančneje, Ljubljana mora svoji podobi prikupnega organsko nastalega srednjeveškega mesteca pod gradom, oplemenitenega z barokom in s Plečnikom, podobi urejenega in načrtovanega Fabianijevega karejskega mesta s pridihom secesije med železniško postajo in Nebotičnikom, podobi glavnega mesta moderne jugoslovanske republike z Ravnikarjevim kompleksom in mestnimi vrati v geografski ožini ter s krakasto razpršenimi stanovanjskimi sateliti ... dodati razglednico iz obdobja nove evropske prestolnice.

Da bo mesto izkoristilo to priložnost, je treba ponovno neobremenjeno pogledati na njegovo strukturo. To seveda ne pomeni nekritičnega podiranja obstoječih vrednot, kot se je to, na srečo v manjšem obsegu, dogajalo v podobnih prelomnih obdobjih, saj bi se hitro znašli v usodi s kapitalom do neprepoznavnosti prezidanih azijskih mest.

V kontekstu obravnavane naloge se – poleg organizirane zapol-

nitve prostora do avtocestnega obroča in definiranja roba proti krajinskemu parku Barje – kot ena od možnosti presejanja običajne urbane širitve mesta izkazuje ambicioznejša ureditev izteka Barjanske ceste, ki bi lahko ustvarila novo razglednico Ljubljane in utrdila koncept mestne magistrale kot novega reprezentančnega longitudinalnega centra mesta z najpomembnejšimi funkcijami, izdelanim javnim prostorom in zanimivo arhitekturo. V vsakem primeru pa gre na tem mestu za lokacijo, ki ji trenutna podoba in načrtovalska pozornost ne izkazujeta ustrezne pomembnosti.

2 Južno obrobje kot del mesta

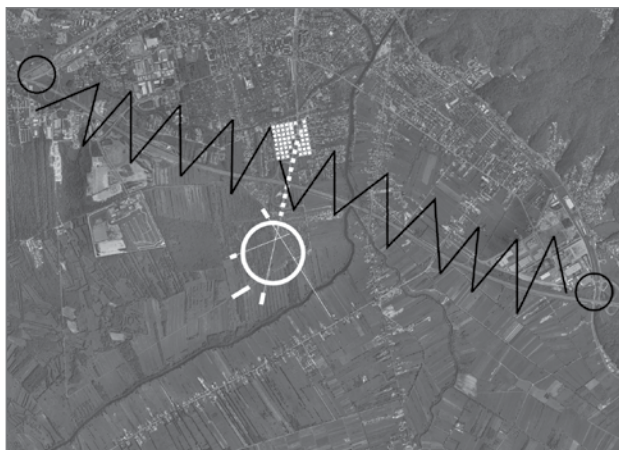
Južno obrobje mesta izrazito definira potek južne avtoceste. Na njeni severni strani je mesto, na južni Barje. Avtocesta je, podobno kot pred leti železnica na severni strani, vnesla v strukturo mesta močno bariero, ki še rigorozneje preprečuje njegovo širitev. Srečna okoliščina je, da je izgradnja avtoceste sovpadla s splošnim spoznanjem o potrebnosti ohranitve Barja kot krajinskega parka in ne kot ekspanzijske površine mesta. To prepričanje vsekakor ne obstaja od nekdaj, kar dokazujejo različni načrti o njegovi urbanizaciji, in najbrž je bila glavna varovalka samo tehnično zahtevnejša gradnja. Lahko bi dejali, da se je južna avtocesta »znašla ob pravem času na pravem

mestu«, v nasprotju z železniško progno na severu.

Kljub temu južna avtocesta stika z Barjem ni rešila v celoti. Po eni strani so se vanj na južni strani že zažrli sanitarna deponija in črnodgraditelji (ali natančneje »grdograditelji«), po drugi strani pa je treba spoznati, da je Ljubljana brez urejenega izhodišča na Barje »kot obmorsko mesto brez pomola«. Na južni strani avtoceste potrebuje ureditve, ki bodo sanirale sanitarno deponijo in onemogočale delovanje »grdograditeljev« ter omogočale udoben vstop v krajinski park.

Toliko, če gledamo s stališča krajinskega parka Barje oziroma s stališča krajinskega arhitekta. Vendar bi še vedno veljalo pogledati tudi s stališča Ljubljane in tudi s stališča prestolnice nove države, kar bi po logiki stvari moralo biti isto. Obremenjeni z vsakdanjimi problemi delovanja in širitve mesta smo doslej gledali na obravnavani prostor zelo pragmatično kot na katero koli drugo periferijo, v katero spadajo prostorsko potratnejše in vsebinsko manj ugledne dejavnosti, med katerimi zaradi svojega obsega najbolj izstopa sanitarna deponija. K takemu gledanju so pripomogli še slaba nosilnost tal, problem talne vode in poplavnost.

V zadnjem času se je odnos mesta do tega prostora z utrjevanjem vloge Barja kot krajinskega parka nekoliko spremenil. Razmišlja se o čim bolj rekreativno obarvanih dejavnostih, vendar še vedno na ravni katere koli druge periferije. Pri tem je spregledan enkrat in specifičen urbanistični potencial, ki ga v obravnavanem prostoru pomeni iztek mestne magistrale na avtocestni obroč ter njen stik z robom krajinskega parka in Ljubljano. Zaključek mestne magistrale na jugu, gledano v obratni smeri pa glavni južni vstop v središče mesta, je v obravnavanem prostoru gotovo najpomembnejša urbanistična tema, ki ponuja idealno možnost za ureditev prehoda v Barje in izoblikovanje njegove pozitivne identitete na ravni mesta ali celo države.



Slika 1: Južno obrobje Ljubljane z iztekom mestne magistrale

3 Širše oblikovalske vizije

Kljub vsej pozitivni energiji, ki je trenutno usmerjena v modernizacijo Ljubljane, se moramo zavedati, da pri tem ne gre za novogradnjo kot pri arhitekturi, temveč za bolj ali manj radikalno adaptacijo in širitev zgodovinsko nastalega mesta, v katerem je najpomembnejši posluh za obstoječe, čeprav ne-napisane urbane nastavke, ki se spleta skozi več generacij.

Po zgledu arhitekta in urbanista Fabianija je treba poleg sicer koristnih sektorskih analiz izluščiti tudi morfološke značilnosti obravnavanih prostorskih delov, ki bi bile uporabne za sooblikovanje mesta kot celote, in se po drugi strani zgledovati po uspešnih ureditvah večjih mest. Gre za urbano formo kot organizacijsko vodilo in mentalno sliko mesta. Zanimiva je njegova skica koncepta mesta na loku med Gradom in Ljubljano ter tudi ideja o koncentrično položenih ulicah z vedutami proti Gradu na novem delu Ljubljane severno od železnice. In drugič, Fabiani je poskušal posnemati uspešne urbanistične zasnove iz velikih mest. Tako je najbolj znan in v precejšnji meri uresničen njegov načrt za mestni ring v Ljubljani z notranjim ringom za tramvaj, ki je nastal pod vplivom dunajskega ringa.

Pomanjkanje strukturnih okostij za kompleksnejšo mentalno sliko mesta je v zadnjem času privedlo do več razstav z vizijami o oblikovanju posameznih delov mesta (čeprav še vedno primanjkuje vizije o fizični podobi celote). Vizija Ljubljane 2025 arhitekta Janeza Koželja, ki je bila v tistem času tudi glavni del novega in svežega političnega programa župana, je bila usmerjena v pospeševanje izgradnje mesta, pri čemer ima pomembno vlogo tudi arhitektura, v iskanje novih prostorskih konceptov mesta in tudi v urejanje dolgo časa nedotaknjenih oziroma namenoma prezrtih območij črne gradnje in njihovo vključevanje v mestni organizem. Zanimivost Vizije Ljubljane 2025 je spoznanje mestne magistrale kot osrednje hrbtenice urbanega razvoja Ljubljane, kar dokazuje že njena maketa, ki je bila na razstavi osrednja atrakcija.

Vizije Ljubljane, izdelane pri inštitutu Berlage (Light capital, Urban Scripts for Ljubljana, Berlage Institute, Rotterdam, 2006), so zanimiv prispevek iz neobremenjenega okolja in podajajo številne strokovne izzive. Žal je odmaknjenost od ljubljanskih nepisanih urbanističnih doktrin najbrž tudi razlog, da pomembna lokacija na izteku mestne magistrale ni dobila nobene pozornosti pri obravnavi.

Novi občinski prostorski načrt Ljubljane prvič spoznava, da mestna magistrala Dunajska-Slovenska-Barjanska ni mestna vpadnica, saj ne vodi nikamor naprej v regijo, temveč je nekakšen vzdolžni center Ljubljane, ki ne narekuje samo gostejše in bolj reprezentativne zazidave, ampak tudi zahteva, da magistrala pridobi na simbolnem pomenu.

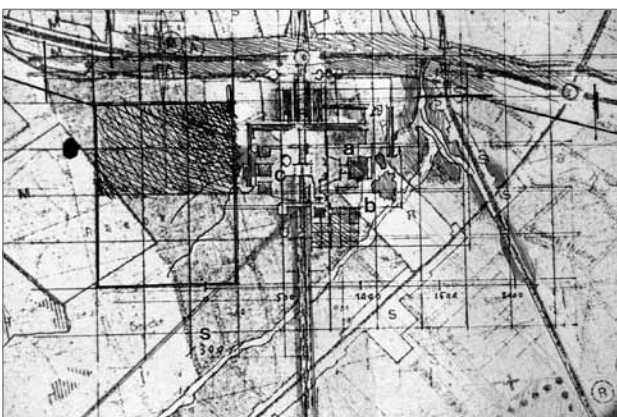
Ker je Ljubljana glavno mesto Slovenije, bi bilo najbrž smiselno prav ob njeni magistrali označiti slovensko osamosvojitve in povratek v Evropo, podobno kot nas na ključne dogodke spominjajo obstoječe stavbe in prostori ob njej. V tem smislu se ponuja ideja, da se park ob Ljubljanici nameni najpomembnejšim političnim in reprezentančnim stavbam slovenske države (parlament, vladna palača, rezidenca ...). Po vzorih večjih držav bi tako dobili park, ki bi združeval simbolno zgodovinsko in državno reprezentančno funkcijo z rekreativno (Washington Mall, Tiergarten ...).

4 Razvoj ideje o oblikovanju izteka Barjanske ceste

Skupna značilnost idej o oblikovanju izteka Barjanske ceste je, da gre za pomembno točko v formi mesta. To je poudarjeno s pomembnostjo predvidenega programa, z oblikovno zasnovo ali pa s kombinacijo obeh. Velika razlika je v talni matriki, pri kateri odprta ortogonalna mreža (E. Ravnikar) nakazuje nadaljnji prodor urbanizacije v Barje, zaključena krožna forma (V. Vavken) pa tendenco, da se tu grajeno mesto konča. V vseh idejah je predvidena precejšnja ozelenitev. V zadnjih predlogih gre vse manj za zidano strukturo in vse bolj za zelene parkovne ureditve.

4.1 Edvard Ravnikar – spoznanje pomembnosti lokacije ob misli na nadaljnji prodor v Barje

Iz študijske skice arhitekta Edvarda Ravnikarja lahko ugotovimo, da je spoznal pomembnost lokacije na izteku Barjanske ceste in na tem mestu predlagal izgradnjo univerzitetnega središča v skladu z njegovim prepričanjem, da je južni del Ljubljane bolj kulturno in visokošolsko orientiran, severni del pa naj bi bil bolj namenjen poslovnemu življenju. Območje je razčlenil s prometno mrežo v pravilnem rastru 300 x 300 m. Odprt mrežni sistem cest nakazuje, da je pričakoval še nadaljnjo širitev mesta v notranjost Barja.



Slika 2: Študija urbanizacije na izteku mestne magistrale (E. Ravnikar)

4.2 Mesto na Savi (Urbanistični inštitut RS, Vladimir Braco Mušič) – utrjevanje koncepta Ljubljane kot mesta na dveh rekah: Ljubljanici in Savi

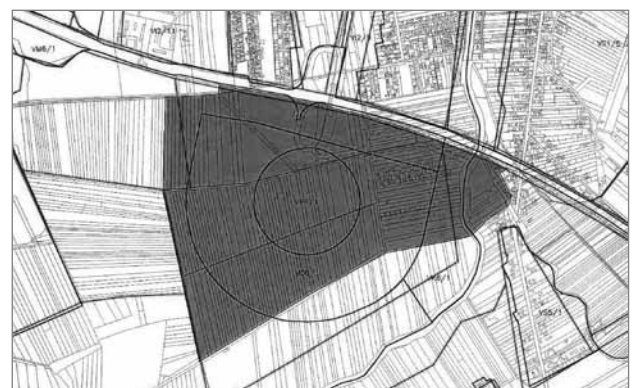
Urbanistični inštitut RS je izdelal več preizkusov severnega zaključka mestne magistrale na Savi in s tem utrjeval idejo Ljubljane kot mesta na dveh rekah, Ljubljanici in Savi.

Zaključek mimo mestnega središča podaljšane magistrale (Barjanske ceste) na jugu, ob precej višje ležečem stiku z Ljubljaničo, je izpeljanka te ideje. Po tej ideji naj bi bil severni zaključek mestne magistrale v parku ob Savi, njen južni zaključek pa v parku ob Ljubljanici. Pred obema parkovnima zaključkoma bi se postavil še močnejši center.

4.3 Ljubljana 2000 – (LUZ, Vido Vavken) – spoznanje prometne dostopnosti in prehoda v krajinski park

V dolgoročnem prostorskem planu Ljubljana 2000, ki ga je izdelal LUZ, inštitucija s tedaj strokovno najbolj kompetentno strokovno zasedbo, se je na izteku Barjanske ceste pojavila oblikovno izstopajoča krožna forma zaključnega mestnega parka, ki ima premer 500 m in okoli katerega je bil ovit 300 m širok pas osrednjih dejavnosti. Novi urbani center z velikim parkom je nakazoval odločitev o zaključevanju širjenja urbanizacije naprej proti jugu v notranjost Barja in je sledil načelu ustvarjanja novih centrov na priključkih obroča AC okoli Ljubljane, izhajajočem iz njihove ugodne prometne dostopnosti.

Program centra ni bil natančneje definiran, tako da je čakal na kakršne koli zunanje pobude. Med več možnostmi se je preizkušala varianta tedaj aktualne preselitve gospodarskega razstavišča ter možnost izgradnje večjega in sodobnega mednarodnega poslovnega središča.



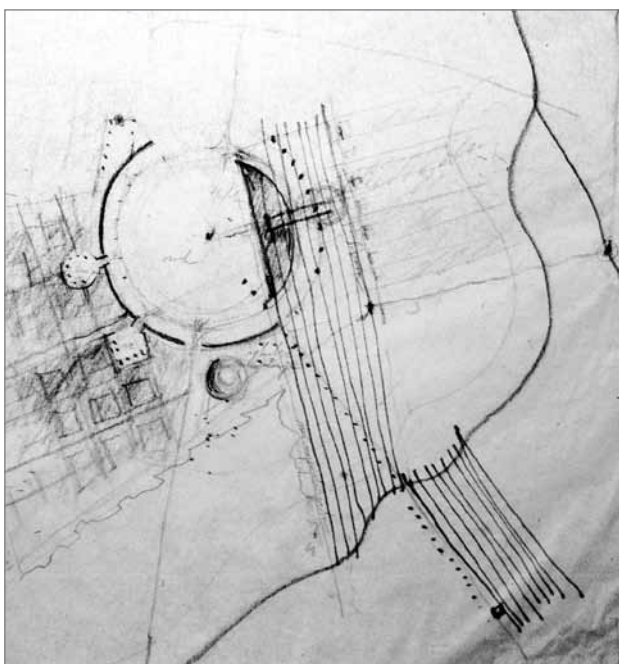
Slika 3: Krožni park s pasom osrednjih dejavnosti (LJ 2000); sivo območje parka po parcelnih mejah (OPN MOL)

Kljub oblikovno introvertirani krožni zasnovi centra pa najbrž obstaja vprašanje, kako bi lahko preprečevali njegovo širitev naprej proti Ljubljani. Poleg tega se je še vedno ohranjala ideja o podaljškju Barjanske ceste v Barje, ali proti Igu ali pa v katero od drugih smeri.

4.4 Zazidalni preizkusi (LUZ, Andrej Černigoj, 1989) – zrahljana zazidava in vstop v krajinski prostor Barja

Na podlagi generalnih urbanističnih opredelitev Ljubljane 2000 je bilo izdelanih nekaj variant detajlnejše urbanistične izvedbe izteka Barjanske ceste južno od avtoceste. Najprej je bila obravnavana možnost nove lokacije gospodarskega razstavišča, kar je bila tedaj aktualna tema, nato pa možnost izgradnje mednarodnega poslovnega središča Ljubljana, za katero je mesto celo izdalo informacijsko zgibanko za trženje.

V teh zazidalnih preizkusih je bila bolj izražena morfologija obstoječega prostora z značilno strukturo ravnih izsuševalnih jarkov in progasto parcelacijo, ki je nekoliko razbila strogo »baročno« kompozicijo. Kompaktni poslovni obroč okoli parka je bil zmešan v več zaključenih območjih, pripetih na krožno cesto okoli parka, med njimi pa so bile zelene cezure. Poleg tega se je na tem mestu poudarila možnost za lokacijo vstopa v krajinski park Barje. Vstopni objekt v novem centru je bil z brvjo povezan s Plečnikovo cerkvico sv. Mihaela na desnem bregu Ljubljanice ob Cesti v Črno vas, ob mostu pa urejen pristan.



Slika 4: Konceptualna skica razdelave osrednjih površin po coningu LJ 2000

4.5 Natečaj Barjanska cesta (1992) – prepričanje o potrebnosti prodora zelenja preko avtoceste proti mestu, prve (neopažene) ideje o državnih funkcijah

Natečaj je z rezultati opredelil novonastalo Barjansko cesto kot zeleno avenijo z nizko (P+2) in redko zazidavo. Deloma je tak pogled izhajal iz prepričanja o gradbeni neustreznosti terena, deloma pa iz sledenja načelu postopnega padanja višinskih gabaritov od centra in severnega dela Ljubljane proti ravnini Barja. V talni matriki predlogov nove zazidave se je praviloma reflektirala ortogonalna, vendar na Barjansko cesto zasukana parcelacija, ki je ob cesti izoblikovala zaporedje dinamičnih trikotnih javnih prostorov.

Tudi na južni strani avtoceste, ki sicer ni bila glavna tema natečaja, so prevladovali različne parkovne ureditve, urbanizirane površine za osrednje dejavnosti pa so bile v glavnem opuščene. Pojavile so se ideje o lokaciji pomembnih slovenskih državnih in spominskih objektov, ki so vključevale tudi možnost postavitve variacije Plečnikovega parlamenta (F. Košir približno v okviru coninga Ljubljana 2000, A. Černigoj v okviru podobne krožne parkovne ureditve, vendar brez dodatnih površin za osrednje dejavnosti). To je razumljivo glede na zgodovinski čas osamosvojitve, v katerem je potekal natečaj, vendar so ostale v glavnem neopažene. Predstavljen je bil tudi krožni park nekoliko manjših dimenzij, vendar brez kakršnih koli zidanih struktur (V. Ravnikar).

4.6 Idejna zasnova ureditve športno-rekreacijskega centra Barje (LUZ, Maja Simoneti, 2002)

Osrednji del novega športno-rekreacijskega centra je velik večnamenski osrednji objekt v osi Barjanske ceste nad nivojem terena v podaljškju mostu preko avtoceste, ki pokriva te funkcije:

- vstop v novi športno-rekreacijski center (servisni prostori, parkirišča ...),
- vstop v krajinski park Barje (informacijski center, razgledni stolp, parkirišča ...) in
- vstop v mesto (zadnja postaja tramvaja s parkirišči za park&ride ...).

V osrednjem objektu se ustavi ves motorni promet in s tega stališča deluje kot prometni terminal. Glede na obsežnost programa je zato predvidena možnost večetažne garažne hiše. Od tu se pot za pešce po dolgi odprti klančini spusti na nivo terena, na katerem je igrišče za golf, urbani park, adrenalinski park, območje vrtičkov in naravni park ob Ljubljani. Predvidena je pešpovezava do 500 m oddaljenega novega pristana ob Ljubljani.

4.7 Slovenski park – razstavni pano na razstavi DAL Arhitektura-Inventura, (Andrej Černigoj, 2007) – predlog oblikovanja parka z zgodovinsko in državotvorno komponento v kombinaciji z Administrativnim karejem

Predstavljen je bil koncept Slovenskega parka, ki bi utrdil idejo zaključka mestne magistrale v parkih ob Savi in Ljubljani.

Park je oblikovan kot velik travnik krožne oblike s premerom 500 m, ki je obdan s krožno interno dostopno cesto in z obročem višje vegetacije. Ob robu parka se postavijo vsi najpomembnejši objekti in simboli slovenske državnosti: knežji kamen, parlament po vzoru Plečnikove Katedrale svobode, rezidenca in urad predsednika in predsednika vlade, rezidenca za goste ... ter pomembna slovenska spominska obeležja. Tu je prostor za protokolarne sprejeme in postavitve častnih vodov ter prostor za manifestacije in proslave.

Lokacija najpomembnejših državnih stavb na robu mesta izraža večjo regijsko naravnost, ne da bi jih bilo zato treba preseliti v Maribor ali Novo mesto. Park je v Ljubljani, vendar toliko stran od središča mesta, da ni samo ljubljanski, ampak vseslovenski, dobro dostopen iz vseh regij oziroma neposredno z avtoceste na točki južnega vstopa v mesto.

Obenem je park tudi turistična točka pri vstopu v krajinski park Barje z informacijskim centrom in rekreacijska travnata površina za sprehode, sončenje ali drsanje, spuščanje zmajev ali balonov, prireditve na prostem, nekakšen novi Tivoli. Rob parka je oplemeniten s formo vivo. Nova brv ga povezuje z znamenito Plečnikovo cerkvico sv. Mihaela na drugi strani Ljubljane, pristan ob brvi pa je izhodišče za turistično plovbo po reki. Park je posrednik med grajenim mestom in naravno krajino ter zaustavlja stihijsko širitev urbanizacije v Barje.

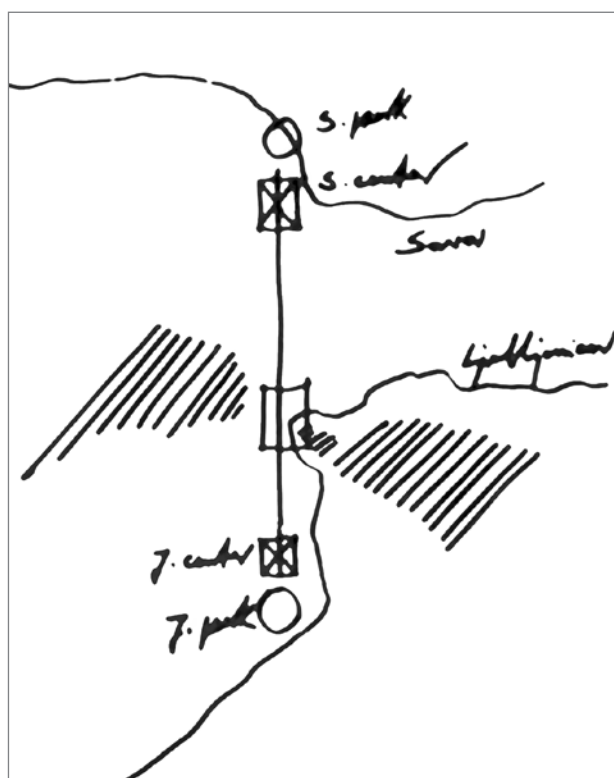
Na severni strani avtoceste je bila ob Barjanski cesti na nepozidanih površinah predlagana izgradnja novega državnega upravnega centra, v katerega bi se postopoma preselili uradi, ki so danes raztreseni po vsem mestu.

5 Slovenski park in Administrativni kare

Že precej izkristalizirana in tudi že širše podprta ideja o zaključku glavne mestne magistrale v novem mestnem parku ob Ljubljani, kot južnem polu podobne urbane ureditve na njenem severnem koncu ob Savi, je bila v vključena v posebne strokovne podlage o mogočem urejanju južnega roba Ljubljane za potrebe novega OPN MOL, v okviru katerih je bil

predlog še podrobneje razdelan. Pomemben člen pri tem je bila intenzivneje zazidana četrt na mestni strani avtoceste, ki je kompenzirala na krajinski strani »izgubljene« potencialne zazidane površine.

Slovenski park in Administrativni kare postaneta na južnem zaključku mestne magistrale mesta glavna arhitekturna ansambla, ki utrjujeta novo podobo Ljubljane kot novodobne slovenske prestolnice in metropolitanskega evropskega mesta.



Slika 5: Ljubljana kot mesto med Ljubljani in Savo z južnim in s severnim parkom

5.1 Slovenski park

Slovenski park je v nekem smislu novi Tivoli. Mesto se širi, medtem pa nismo opazili, da potrebujemo tudi nov Tivoli. V obstoječem zmanjkuje »prostora za mir« (nizko gostoto obiskovalcev), zmanjkuje lokacij za postavitve obeležij, občasnih instalacij ...

Prav tako se vse bolj urbanizira prostor ob Ljubljani, zato potrebujemo novo Špico ali morda bolje že novo Livado. Parkovno urejeno obrežje, dostopno obiskovalcem, je treba razširiti vedno višje ob Ljubljani.

Osrednji del parka je zasnovan kot velik travnik krožne oblike s premerom okoli 600 m in površino 28 ha. Obkroža ga dvo-smerna parkovna ulica z radijem 317 m in dolžino 1991 m.

Ob ulici so na obeh straneh vzdolžna parkirna mesta in dvojni drevored, v katerem sta pešpot in kolesarska steza.

Park je izveden na tamponu nasutja, ki zagotavlja, da bo travnik uporaben. V veliki meri je bilo to nasutje že izvedeno za postavitev sedanjega vrtičkarskega naselja.

Krog predstavlja zaprto fokusirano in geometrijsko pravilno formo, ki v sicer nekoliko manjši izvedbi že obstaja tudi v drugih ljubljanskih parkih. Najdemo jo tako v Tivoliju kot v projektu novega mestnega parka za Bežigradom in tudi na Hrvatskem trgu. V Slovenskem parku nastopa kot kontrast značilni ortogonalni mreži izsuševalnih jarkov in parcelacije Barja in jasno označuje pomembno točko. Deluje kot pomol oziroma otok v barjanskem »morju«, oziroma kot strogo kultiviran mestni park v krajinsko bolj sproščenem krajinskem parku. Želi biti preprost in učinkovit kot uspešno izvedena Pot okoli Ljubljane.

Travniki je zamišljen kot večnamenska površina, na kateri hkrati ali v zaporedju potekajo najrazličnejše rekreacijske dejavnosti ali dogodki, ki smo jim priča v velikih mestnih parkih (v katerih je hoja po travi dovoljena), in tudi specifične barjanske dejavnosti, kot sta na primer balonarstvo in spuščanje zmajev. V zimskem času je mogoče (tudi na umeten način) izvajati najrazličnejše igre in dogodke na snegu ali ledu.

Osrednjemu delu parka so na obodu dodane tri najpomembnejše stavbe slovenske državnosti: parlament ter vladna in predsedniška stavba. Ker gre za pomembne javne objekte, bi bil seveda zahtevan javni arhitekturni natečaj. Razmisliti bi morali tudi o znamenitem, vendar žal neizvedenem, Plečnikovem parlamentu, ki ga je Plečnik predvidel v Tivoliju v osi Šubičeve ceste in je kot pomembna slovenska arhitektura ovekovčen na slovenskih bankovcih. Morda kot sodobna, interpretacija njegove ideje monumentalnega stožca in prepirajočih se stebrov.

Stavbe oziroma državne palače so vzdolžni volumni, ustrezne dolžine, dvignjeni nad teren, ki se od vhodnega dela ob krožnem parku iztegujejo v krajino. Pred vsako palačo je manjši reprezentančni predprostor za potrebe protokola, od koder vodi monumentalno stopnišče v dvignjeno pritličje z najpo-

membnejšimi prostori. V nadstropjih so pisarniški prostori. V zadnjem delu vladne in predsedniške palače so rezidenca in prostori za goste, ki so obrnjeni v krajinski park. Pod stavbami, ki podprte s stebri lebdiijo nad terenom, so odprta parkirišča.

Poleg glavnih državnih stavb je ob obodu prostor za razna spominska obeležja, vezana na nastanek državnosti. Na najvidnejšem mestu je postavljen knežji kamen kot najstarejša slovenska državniška relikvija, v njegovi osi pa tudi Muzej slovenske zgodovine.

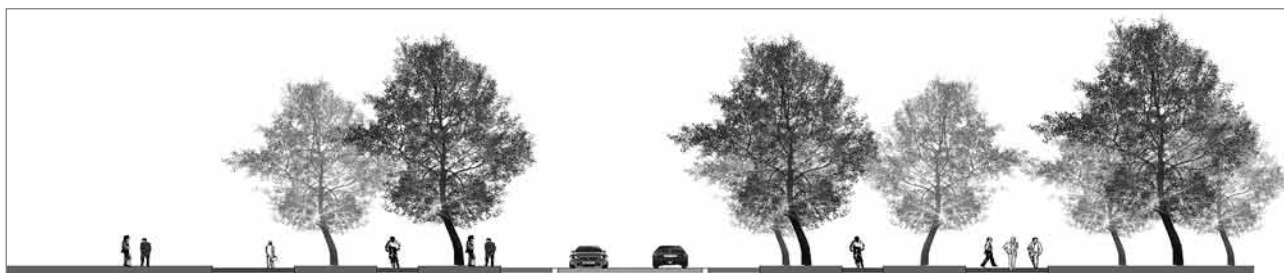
Park z navedenimi stavbami in obeležji simbolično označi prostor in pomemben trenutek slovenske zgodovine. Obenem ustvari kultiviran prehod v krajinski park Barje in, ne nazadnje, prepreči nadaljnjo divjo urbanizacijo oziroma uničevanje krajinskega parka.

Vstop v krajinski park Barje je opremljen še z informacijskim centrom z manjšim muzejem Barja s predavalnico oziroma sobo za delavnice, z restavracijo, s trgovinico in podobno. Lociran je ob pešpoti proti cerkvi sv. Mihaela, ob novi brvi za pešce preko Ljubljanice z rečnim pristanom.

Predlagani park je najbrž realen le, če se ga izvede fazno. V prvi fazi se z drevoredom in s peščeno potjo omeji in uredi travnik, v drugi fazi se doda ulica z vsemi obrobniimi pasovi in drevoredi, v poznejših fazah pa se dodajajo še posamezni objekti.

Pri tem v ekonomskem smislu ne gre za novo državno investicijo, temveč samo za zamenjavo dražjih, vendar razpršenih objektov v središču mesta za nove objekte na skupni in reprezentančni lokaciji na obrobju, ki bi bila za njihovo funkcioniranje veliko primernejša. Je v neposredni bližini središča glavnega mesta, pa vendar nekoliko bolj samostojna, odmaknjena in umirjena ter tako simbolično »v lasti« celotnega slovenskega teritorija in ne samo Ljubljane, s katerim ga avtocestni križ enakovredno povezuje v vseh smereh.

Okoli ožjega območja parka je kot tampon proti avtocesti predviden obsežen park z drevesi, ki obenem delno zastira reprezentančne državne objekte ob krožnem travniku. Park z avtohtonimi in tudi drugimi ustreznimi vrstami dreves pre-



Slika 6: Prečni profil krožne ceste okoli parka

kinjajo manjše ali večje jase, ki jih je mogoče v poznejši fazi oplemenititi s skulpturami (forma viva), z instalacijami ali naravnimi posebnostmi. Območje, ki je jasno omejeno z večjimi izsuševalnimi jarki (Curnovec, Kansov graben), se lahko postopoma razvije v novi ljubljanski arboretum, v katerega se z utesnjene lokacije ob Ižanski cesti prestavi tudi Botanični vrt.

Na južni strani se proti Ljubljani odpirajo ohranjeni progasti travniki, členjeni z linijami manjših izsuševalnih jarkov, vzdolž katerih je mogoč lahek dostop do reke. V tej smeri se odpirajo lepi pogledi proti ravnici Barja z dominantnim Krimom v ozadju. Od predvidene brvi gorvodno se na levem bregu uredi stopničasto brežino z drevoredom po zgledu Plečnikove ureditve v Trnovem in manjši pontonski pristan.

Okoli informacijskega centra Barja se uredi naravno oblikovan zatravljivi prostor z depresijami, v katerih se občasno ustvarijo bajeji različnih velikosti in oblikujejo zanimiv ambient za sprehode, pozimi uporaben tudi za drsanje, lahko pa se postavi tudi rekonstrukcije kolišč.

Velik problem obravnavanega prostora je gradnja na Rakovi jelši, saj se je njen, sicer manjši del, znašel južno od avtoceste na občutljivem sotočju Ljubljane in Ižice. Ker rušitev tega območja najbrž ni realna, je kot socialna in oblikovna sanacija na tem mestu predlagana izgradnja diplomatske četrti, kot dopolnitev programa državnih objektov okoli novega parka. Predvidenih je 100 arhitekturno sodobno oblikovanih dvoetažnih stanovanjskih hiš na večjih parcelah 25 x 40 m (1000 m²), s prostim odprtim pritličjem in z dvema nadstropjema v gabaritu 10 x 20 m s 400 m². Celotna četrt bi torej obsegala približno 40.000 m² BEP na 100.000 m² gradbenega zemljišča s pozidavnostjo 0,2 in FSI=0,4. Garancija za ohranjanje arhitekturnega videza četrti bi morala biti najemna organizacija uporabe hiš.

Prometna zasnova predvideva umirjen ciljni promet v notranjost parka. Parkirišča so namenoma razpršena, kar po eni strani omogoča obiskovalcem (velikokrat obremenjenimi z določenimi rekviziti) krajše in preprostejše poti do izbranih destinacij v parku in zunaj njega, po drugi strani pa razprši prometno dogajanje, ki bi sicer zahtevalo veliko neprijazno osrednje parkirišče ali pa celo še bolj neprijazno parkirno hišo.

Zaključek linij mestnega javnega potniškega prometa s parkiriščem za P+R je predviden južno od mostu čez avtocesto. Zaključek mestnega tramvaja je ob ustreznih izbiri tehnologije izveden brez zanke, v osi Barjanske ceste, kar pomeni, da se ustavi pred krožno cesto v neposredni bližini muzeja in tako bistveno skrajša dostopne poti do različnih ciljev v parku. Parkovno urejeno parkirišče za P+R je predvideno med avtocesto in končno postajo tramvaja.

5.2 Administrativni kare

Pomemben sestavni del predloga urbanistične ureditve izteka Barjanske ceste je tudi intenzivneje zazidana poslovna četrt na mestni strani avtoceste. Prvotna ideja, iz katere izvira tudi ime, je bila, da se na tem mestu skoncentrirajo poslovne stavbe državnih inštitucij, ki so sedaj razpršene po mestu, kar predstavlja določene logistične ovire za njihovo delo. Tudi v tem primeru ne gre za nove investicije, temveč le za postopno zamenjavo m² na sedanjih lokacijah za m² na novi skupni lokaciji. Čeprav najbrž ne bi šlo za vse državne inštitucije, bi imel novi kompleks poleg praktičnih prednosti tudi veliko simbolno vlogo.

Ilustrativni predlog zazidave je oblikovan na pravilni mreži 8 x 8 parcel, velikosti 48 x 48 m, kar pomeni, da celotna četrt meri približno 400 x 400 m (384 x 384 m). Četrt je postavljena preko Barjanske ceste, v smeri obstoječe parcelacije, tako da je glede na cesto nekoliko zasukana. Izpuščeni kareji na trasi ceste ustvarijo zaporedje dveh manjših vstopnih trgov in enega večjega osrednjega trga. Skupno je predvidenih 48 gradbenih karejev, od katerih se lahko izpusti še kakšnega za oblikovanje dodatnega notranjega trga.

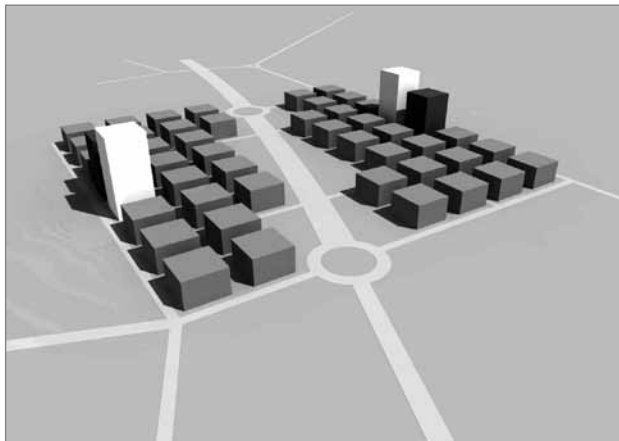
V karejih so predvidene poslovne stavbe, velikosti 32 x 32 m in višine P+M+6, torej okoli 28 m. Višina stavb je omejena tako, da ne zapira lepih vedut na Grad, ki se pri vstopu v Ljubljano odprejo z dvignjenega mostu preko avtoceste. Zunaj tega zornega kota sta na obeh straneh predlagana po dva višinska poudarka, stavbi visoki okoli 60 m.

Skupno bi Administrativni kare lahko obsegal 42 objektov P+M+6 z 8.200 m² BEP ter štiri višje objekte P+M+15 s 17.500 m² BEP, skupno nekaj čez 400.000 m², kar bi pri gradbeni parceli 110.000 m² pomenilo FSI=3,6. Če bi bili nižji objekti visoki samo P+M+4, bi obsegali 6.000 m² BEP, ves kare pa nekaj čez 300.000 m² BEP z FSI=2,7. Če želimo pri vstopu v mesto ohraniti lepo veduto z mostu preko avtoceste proti Gradu in Kamniškim Alpam v ozadju, bi morali na vzhodni strani kareja omejiti višino nižjih stavb na največ P+M+4 (višina okoli 20 m), medtem ko sta oba stolpa zunaj vizure in ne zakrivata pogleda.

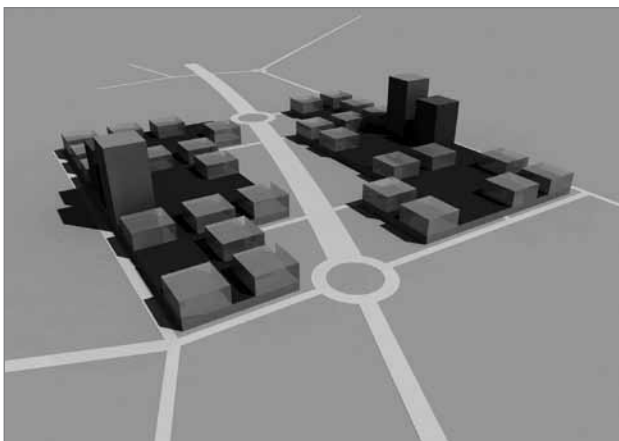
Znotraj gradbene parcele so predvidene interne ulice s širino 16 m. Ulice so lahko nad medetažo pokrite, tako da ustvarijo mrežo povezovalnih pasaž, kar bi bilo posebno uporabno za funkcionalno povezane državne inštitucije.

V kleti, za katero je smiselno, da je zaradi talne vode omejena na eno etažo, je prostora za okoli 4.000 PM. To pomeni nekoliko nižjo pokritost s parkirnimi mesti, ki pa je primerna za državne inštitucije in z javnim transportom dobro pokrito lokacijo.

Stopnjo likovne pestrosti ambienta se glede na predvidenega uporabnika doseže z ustrezno arhitekturno izvedbo posameznih stavb.



Slika 7: Administrativni kare – stavbni kareji z ulicami



Slika 8: Administrativni kare – parterni del s pokritimi ulicami in strešnim parkom



Slika 9: Južni vstop v Ljubljano z mostu preko avtoceste, v ospredju Administrativni kare v ozadju Grad in Kamniške Alpe

6 Sklep

Obravnava južnega roba Ljubljane je pokazala, da je poleg strategij za ustavitvev prodora urbanizacije v krajinski park Barje in izoblikovanja primerne prehode najboljčutljivejše območje izteka mestne magistrale oziroma južnega vstopa v mesto. Minimalna zahteva te lokacije je velik urejen park z vstopom v krajinski park Barje, glede na svojo posebno lego pa bi si zaslužila tudi kaj več. V nobenem primeru ne bi smela postati odlagališče dejavnosti, za katere sicer ne vemo, kam bi z njimi, ali pa ostati prepuščena stihijski črni gradnji oziroma postati predmet čim boljše »developerskega izplena«. Če dejansko želimo zaustaviti prodiranje urbanizacije v Barje, tudi tranzitnih cest na tem območju ne smemo iskati. Dostopne ceste do programskih točk na južni strani avtoceste se morajo kot pomoli končati na svojem cilju, kar velja tudi za razmišljanja o podaljšku mestne magistrale v Ižansko cesto, za katerega obstajajo boljše alternative.

.....
 Andrej Černigoj
 Genius loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem, Dunajska 158, 1000 Ljubljana, Slovenija
 E-pošta: andrej.cernigoj@genius-loci.si
 Telefon: +386 41 718888

Zahvala

Članek je povzetek študije Posebne strokovne podlage za južno obrobje mesta in barjanski del Mestne občine Ljubljana (Genius loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem, Ljubljana, december 2007), ki jo je v okviru izdelave posebnih strokovnih podlag za svoj novi Občinski prostorski načrt financirala Mestna občina Ljubljana.

Viri in literatura

Južno obrobje mesta in barjanski del Mestne občine Ljubljana – posebne strokovne podlage za OPN MOL, Andrej Černigoj, Genius loci, Inštitut za arhitekturo in urbanizem, Ljubljana 2007.

Območje Barjanske ceste v Ljubljani, Javni, anonimni, anketni, urbanistično arhitektonski natečaj, List (glasilo DAL) št. 12, 1992.

Light capital, Urban Scripts for Ljubljana, Berlage Institute research report No.07, 2005/2006, Berlage Institute, Rotterdam, 2006.

Idejna zasnova ureditve Športno-rekreacijskega centra Barje, Maja Simoneti s sodelavci, LUZ, Ljubljana, 2002.

Strateški prostorski načrt MOL – dopolnjeni osnutek, Mojca Šašek Divjak – vodja projekta, UIRS, Ljubljana, 2007.

Vizija Ljubljane, razstava vizije prostorskega razvoja Ljubljane, Janez Koželj, 2007.

Janez VUK

Normativna ureditev področja urbane prenovе

Urbana prenova postaja v globaliziranem svetu vse pomembnejši dejavnik gospodarskega in splošnega družbenega razvoja urbanih regij ter zagotavljanja njihove mednarodne konkurenčnosti. Slovenija tudi na tem področju zaostaja za sodobnimi tokovi. Procesi urbane prenovе ne sledijo tempu fizičnega propadanja in tehnološkega zastarevanja objektov ter odpravljanja motenj v funkcijah naselij, ki omogočajo njihov kvalitativni in kvantitativni razvoj. V splošnem so projekti urbane prenovе primerljivi s projekti komunalnega opremljanja stavbnih zemljišč. Opremljanje zemljišč je pri nas zakonsko relativno dobro urejeno, medtem ko **izvajanje urbane prenovе za-**

konsko praktično ni urejeno. Normativna ureditev urbane prenovе bi morala po primerljivih tujih zgledih urejati zlasti **pristojnosti in obveznosti javnega sektorja** v projektih urbane prenovе, **pravice in obveznosti udeležencev**, zlasti lastnikov nepremičnin in najemnikov, ter **nacionalni sistem financiranja** projektov urbane prenovе.

Ključne besede: urbana prenova, normativna ureditev, konkurenčnost, razvoj (družbeni, gospodarski, tehnološki), rast BDP

1 Uvod

Pojem urbane prenovе (sanacije, regeneracije, revitalizacije) je širši od običajnega pojmovanja prenovе kot fizične prenovе objektov in naselij zaradi ohranjanja funkcionalne uporabnosti in kulturnih vrednot stavbne in naselbinske dediščine. Vključuje tudi preurejanje, preoblikovanje in oživljanje **gospodarskih in drugih družbenih funkcij** mest in regij s pomočjo preurejanja fizične infrastrukture mest. Pojem ne vključuje le urejanja materialne infrastrukture, temveč tudi urejanje družbene superstrukture mest,^[1] ki ji je materialna infrastruktura namenjena. »Urbana regeneracija je sklop politik, ki skušajo vrniti opuščena in prazna stavbna zemljišča in zgradbe v ponovno uporabo, ustvariti nove oblike zaposlovanja namesto izgubljenih delovnih mest, izboljšati urbana okolja, in se dotikajo množice socialnih urbanih problemov.«^[2] Navedena opredelitev se nanaša na prenovo materialne, gospodarske in socialne strukture urbanih naselij.

Tehnična dimenzija urbane prenovе je sredstvo za doseganje širših družbenih ciljev. Urbana prenova se začne kot premislek o odpravljanju motenj v širših družbenih funkcijah urbanih prostorov, zlasti bivalne in delovno-poslovne, kar seveda zahteva določene, ciljno usmerjene fizične posege v fizično mestno tkivo ali materialno infrastrukturo. Urbana prenova je **multidisciplinarna, družboslovna, ekonomska, tehnična in umetniška dejavnost**, tesno povezana s prostorskim načrtovanjem, usmerjena pretežno v regeneracijo obstoječih urbanih tkiv, ampak se ne izključuje niti z novogradnjami oziroma posegi greenfield, če gre za odpravljanje motenj v mestotvornih

funkcijah na ravni mesta oziroma širše urbane aglomeracije in za zagotavljanje pogojev za rast in razvoj.

Prve urbane prenovе moderne dobe so se pojavile kot posledica industrijske revolucije in hitre rasti mest, kar je povzročilo sistematično izgradnjo kanalizacij, vodovodov in prometnic. Tak primer urbane prenovе je bila na primer Hausmannova prenova Pariza v drugi polovici 19. stoletja^[3], ki je dala zgodovinskemu mestnemu jedru današnjo obliko. Z razvojem industrializacije so urbane modernizacije v Evropi postale stalen pojav, ki je svoj vrhunec dosegel v drugi polovici 20. stoletja. Deloma je to treba pripisati dejstvu, da so bila v drugi svetovni vojni mnoga evropska mesta razrušena in je to narekovalo njihovo celovito prenovo, še pomembnejše pa je bilo, da so hitra industrializacija, koncentracija prebivalcev v mestih in hitre tehnološke spremembe zahtevale prilagoditev posameznih objektov, mestnih predelov ter celih mest in urbanih regij spremenjenim razmeram.

V zadnjih desetletjih urbano prenovo narekujejo procesi ekonomske globalizacije in strukturne spremembe, ki jih oblikuje poindustrijska družba. Nekdanja industrijska mesta se hitro deindustrializirajo in postajajo središča terciarnih in kvartarnih dejavnosti, klasična proizvodna industrija pa se seli v okolico mest ali na druge, oddaljene destinacije, kjer je delovna sila cenejša. Razvil se je nov tip urbanizacije, tako imenovana periurbanizacija, v kateri urbane aglomeracije nimajo več le klasičnega urbanega središča, ki ga obdaja kmetijsko podeželje,

temveč se v okolici mest pojavi več »perifernih središč«, ki imajo značilnosti urbanega in podeželskega okolja, obenem pa so funkcionalno vpeta v osrednje mestno urbano jedro, ki je nekakšno gravitacijsko središče celotne urbane aglomeracije. Klasična delitev na mesto in podeželje vse bolj izginja.

Širino problematike urbane prenovne opisuje na primer ta navedba: »Mesta kakor tudi regije so se v zadnjih dvajsetih letih soočile z izzivi kot so globalizacija, prestrukturiranje, prehajanje prebivalstva iz ruralnih v urbana območja, visoka brezposelnost, povečanje konkurenčnosti med mesti in regijami ter nizka kakovost življenja. Nekatera mesta na Zahodu so se spremembam prilagodila, in zanje velja visoka produktivnost, inovativnost, izobražena delovna sila, visoka gospodarska rast, visoka dodana vrednost na zaposlenega ter s tem dvig kakovosti življenja. Slovenija za tem trendom zaostaja in vedno bolj se kaže potreba po prestrukturiranju mest iz ‚mest preteklosti‘ v ‚mesta prihodnosti‘, saj bodo le tako mesta in s tem tudi regije ostala konkurenčna in bodo pritegnila visoko izobražene kadre, kapital in projekte.«^[4] Avtorica navedbe, mag. Petra Grah, v nadaljevanju ugotavlja, da »prestrukturiranje mest« (urbana prenova) vključuje postavljanje in uresničevanje splošnih razvojnih ciljev urbanih naselij in regij, od katerih je bistveno odvisna kakovost življenja prebivalcev v njih v vseh mogočih vidikih. Pomanjkljivosti, s katerimi se srečujejo slovenska mesta in regije, so predvsem nizka gospodarska učinkovitost in nizka sposobnost pritegnitve kapitala od drugod. V 21. stoletju potrebujejo mesta izobraženo delovno silo in delovna mesta z visoko dodano vrednostjo, ne le slabo plačanih delavcev v delovno intenzivnih panogah. Razvoj mest lahko temelji samo na znanju oziroma izobraženosti ljudi. Človeški viri so temeljni za razvoj ustvarjalnih mest.

Slovenska mesta oziroma Slovenija nasploh konkurenčno zaostaja za mednarodnim okoljem, v katero je vpeta. Konkurenčnost nekega območja je predvsem odvisna od njegove infrastrukture (fizičnih dejavnikov) ter superstrukture (človeškega dejavnika), v tem okviru zlasti znanosti in tehnologije, ki sta glavno gibalno gospodarskega razvoja in s tem blagostanja prebivalstva. Po World Competitiveness Yearbook za leto 2011 je Slovenija po konkurenčnosti na 51. mestu, za Madžarsko (47. mesto), Slovaško (48. mesto) Rusijo (49. mesto), Romunijo (50. mesto) ali Estonijo (34. mesto) in malce pred Bolgarijo (55. mesto), Ukrajino (57. mesto) in (Hrvaško 58. mesto). Po konkurenčnosti nas daleč prekašajo ne le razvite zahodnjaške države, temveč celo države, kot so Indija (32. mesto), Kazahstan (36. mesto) ali Mehika (38. mesto).

Iz navedenih podatkov o nizki mednarodni konkurenčnosti Slovenije lahko sklepamo, da zahteva položaj zavestne ukrepe tudi na področju urbanega razvoja. Stalna urbana prenova mest in regij, usmerjena v zasledovanje strateške razvojne vizije

mesta oziroma regije, je tako nujna funkcija gospodarskega in splošnega družbenega razvoja ter ohranjanja in višanja kvalitete življenja v mestih in širših regijah (urbanih aglomeracijah).

2 Urbana prenova v domačih strateških dokumentih

Politika urejanja prostora Slovenije, ki jo je vlada RS sprejela decembra 2001, naglašja, da sta se v tranzicijskem obdobju pri posegih v prostor uveljavila samovolja ter zanemarjanje skupnih in dolgoročnih interesov. Brez zavestnega in hitrega ukrepanja se bodo negativne težnje nadaljevale. Tak razvoj bi pomenil nadaljevanje stihijske razpršene gradnje z vse večjo obremenitvijo okolja, višjimi stroški za infrastrukturno opremljanje in s potratno energetsko oskrbo. Pogoj za izvajanje politike urejanja prostora je pravno in odgovorno ravnanje državne uprave, lokalne samouprave ter vseh drugih javnih in zasebnih uporabnikov prostora. Pri tem se bodo upoštevala načela prednostnega uveljavljanja javnega interesa. V mestih je treba pospeševati reurbanizacijo, ki pomeni smotrno rabo površin, ter revitalizacijo degradiranih urbanih območij kot neizkoriščenih notranjih prostorskih možnosti v mestih in njihovi okolici. Ustanoviti je treba **namenske sklade** in razviti davčno politiko ter oblikovati druge oblike spodbud in nadomestil, ki bodo spodbujali zeleni prostorski razvoj. Spodbujati je treba naložbeno partnerstvo javnega in zasebnega sektorja kot eno od pomembnih sodobnih oblik financiranja zahtevnejših razvojnih projektov. Zagotoviti je treba pripravo celovitih razvojnih ali prenovitvenih načrtov mest in naselij ter z njimi uskladiti naložbe v infrastrukturno opremljanje.

Žal je mogoče ugotoviti, da je po desetih letih od sprejetja Politika urejanja prostora še vedno enako aktualna, kot je bila v letu sprejetja.

Tudi **Strategija prostorskega razvoja Slovenije** (Ur. l. RS, št. 76/2004), ki jo je državni zbor sprejel leta 2004 (Ur. l. RS, št. 76/2004), podaja usmeritve glede urbane prenovne, ki je opredeljena kot prednostna razvojna usmeritev, ki vključuje poleg prostorskih ciljev tudi možnosti za gospodarski razvoj, reševanje socialnih problemov in kvalitetnejše bivanje.

V strategiji je prenova očitno pojmovana v smislu celovite prenovne naselij, ožjih območij, objektov in funkcij, ki jih opravljajo. Žal pa niso bili oblikovani izvedbeni mehanizmi in instrumenti strategije, v tem okviru pa tudi strategija v delu, ki zadeva urbano prenovne, ni bila dovolj inkorporirana v realne politične in druge (sektorske) izvedbene agende.

Podobna strateška izhodišča glede urbane prenove so poudarjena tudi v **Prostorskem redu Slovenije** (Ur. l. RS, št. 122/04) in **Strategiji razvoja Slovenije (2006–13)**.

V zvezi z navedenimi dokumenti je mogoče ugotoviti, da v praksi niso zaživel do te mere, da bi na področju urbane prenove prišlo do potrebnega preboja v praksi. Vzrok za to je treba pripisati neurejeni normativni podlagi za izvajanje projektov urbane prenove.

3 Urbana prenova v obstoječih predpisih

Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt, Ur. l. RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP) v drugem členu navaja opredelitev urbane prenove, ki se glasi: »Celovita prenova je zbir različnih dejavnosti, s pomočjo katerih se z ustreznim prostorskim načrtovanjem izboljšajo funkcionalne, tehnične, prostorsko-oblikovalske, bivalne, gospodarske, socialne, kulturne in ekološke razmere na določenem območju, s pomočjo katerih se ponovno zagotovi ohranitev grajenih struktur in oživi urbana in druga območja. Celovita prenova se na območjih kulturne dediščine izvaja ob ohranjanju prepoznavnih značilnosti prostora in kulturnih vrednot varovanega območja.« ZPNačrt vsebuje še nekaj načelnih opredelitev v zvezi z urbano prenovo, vendar dalj od načelnih stališč ne gre.

Dva člena nameni urbani prenovi tudi **Zakon o urejanju prostora** (ZUreP-1, Ur. l. RS, št. 110/02, 8/03), v delu, ki še velja. Občina in lastniki nepremičnin na območju prenove uredijo medsebojna razmerja na podlagi pogodbe; če se prenova financira z javnimi sredstvi, lahko občina med trajanjem prenove začasno omeji pravico uporabe nepremičnine. S pogodbo med lastnikom in občino se določi odškodnina lastniku zaradi motenja uporabe nepremičnine, lahko pa tudi višina in način povrnitve vloženih občinskih sredstev v prenovno njegove nepremičnine.

Glede na kompleksnost problematike urbane prenove je ureditev področja v okviru ZUreP-1 vsekakor preskromna.

Prenovo v šestem členu omenja tudi **Zakon o graditvi objektov** (ZGO-1, Ur. l. RS, št. 110/02 s spremembami), ki določa, da občina v določenih primerih zaradi zavarovanja javne koristi lahko zaveže lastnika, da izvede nujno potrebna vzdrževalna dela. Gre za fragmentaren poskus pravne ureditve akutnega problema, ki ga predstavljajo zanemarjeni objekti, vendar je to še vedno daleč od celovite ureditve kompleksne problematike urbane prenove.

Z urbano prenovo je povezan tudi **Zakon o varstvu kulturne dediščine** (ZVKD-1, Ur. l. RS, št. 16/2008, spremembe: Ur. l. RS, št. 123/2008), ki ureja tudi varstvo stavbne in naselbinske kulturne dediščine, kar je seveda pomemben vidik urbane prenove, vendar pa je le fragment v mozaiku kompleksne problematike urbane prenove.

Stanovanjski zakon (SZ-1A, Ur. l. RS, št. 69/03, 57/08) med drugim ureja tudi pogoje za vzdrževanje stanovanjskih stavb zaradi zagotavljanja javnega interesa na stanovanjskem področju.

Iz pregleda zakonov, ki se nanašajo na urbano prenovu, je razvidno, da se noben ne ukvarja posebej oziroma celovito z urejanjem urbane prenove, prav tako skupna rezultanta predpisov ne daje ustrezne podlage za izvajanje projektov urbane prenove v praksi. Obstoječa pravna ureditev, kljub siceršnjim strateškim državnim usmeritvam glede urbane prenove, ne ureja urbane prenove v celovitem smislu, in predstavlja **normativno vrzel**. Posledično ritem prenov v praksi nikakor ne dohaja potreb. Urbana prenova v splošnem ne dohaja niti fizičnega propadanja objektov niti njihovega tehnološkega zastarevanja niti prenova mest ne dohaja funkcionalnih potreb zaradi spreminjajočega se globalnega okolja.

4 Preboj iz »preteklosti« v »prihodnost«

O urbani prenovi v smislu prenove družbenih, gospodarskih in drugih splošnih funkcij urbanih prostorov v skladu s spreminjajočimi se potrebami, ki jih narekuje globalno okolje, se sicer veliko govori v različnih teoretskih študijah in nacionalnih strategijah, manjka pa »implementacija teorije«. Zdi se, kot da ni zadostne povezave med urbanistično teorijo in prakso oziroma da teorija sledi zahtevam praktikov, katerih stremeljenja niso vedno skladna z objektivnimi potrebami v smislu javnega interesa.

Zastavlja se vprašanje, ali je Slovenija uspela razviti urbanizem kot operativno multidisciplinarno stroko v teoretičnem in praktičnem smislu do primerljive evropske ravni, ki zagotavlja tudi primerljive družbene in gospodarske učinke. Odgovor je najbrž negativen. Tako kot smo zamudniki na področju tehnološkega razvoja, smo zamudniki tudi na področju urbanega razvoja. Predvsem nam manjka aplikacija teoretičnih spoznanj v realno prakso. Razvoj potrebnih teoretičnih znanj in njihovo implementacijo zavirajo tudi parcialni interesi lobijev, ki obvladujejo »urbanistične prakse«, v nasprotju z javnim interesom. Širši družbeni vidiki in implikacije urbane prenove lobijev ne zanimajo, če so v nasprotju z njihovimi interesi. Država, lokalna raven in stroka pa so v veliki meri ujetnice vplivnih lobijev in

kot take ne sledijo dovolj širšemu javnemu interesu. Posledica tega je relativna stagnacija oziroma zaostajanje »prostorskega razvoja« glede na mednarodno okolje, zlasti glede ekonomskih učinkov, kar pa seveda potegne v negativno spiralo še vse ostalo.

Ob množici pojavnih oblik urbane prenov, ki vključuje prenovno družbenih funkcij (nadgradnjo) in prenovno materialne infrastrukture (podlage) zaradi večanja blagostanja prebivalstva, se zastavlja vprašanje: kako področje urbane prenov normativno urediti oziroma kaj naj ureja zakon o urbani prenovi, da bodo državne strateške usmeritve postale operativne. Ob tem je razumljivo, da bi moral zakon o urbani prenovi urejati predvsem to, kar predstavlja izvedbene mehanizme za dejansko izvajanje družbeno oziroma politično deklariranih strateških ciljev urbane prenov: urejati bi moral tisto, kar je skupno vsem projektom urbane prenov, ne glede na siceršnji vrst ali vsebino posamičnega projekta prenov. Zastavi se vprašanje, kaj je to.

V splošnem so projekti urbane prenov metodološko primerljivi s projekti komunalnega opremljanja zemljišč za gradnjo. Komunalno opremljanje zemljišč je v javnem interesu in zato zanj skrbi občina. ZPNačrt natančno ureja pristojnosti občine in pravice ter obveznosti ostalih udeležencev v zvezi s komunalnim opremljanjem zemljišč, to je zavezancev za plačilo komunalnega prispevka, ki predstavlja večji del sredstev za financiranje projektov komunalnega opremljanja zemljišč. Analogno bi moral zakon o urbani prenovi oziroma o izvajanju projektov urbane prenov določati predvsem pristojnosti in obveznosti občine v projektih urbane prenov, zlasti njeno pristojnost, da v javnem interesu vodi projekte urbane prenov. Nadalje bi moral zakon urejati pravice in obveznosti ostalih udeležencev v projektu urbane prenov, predvsem lastnikov nepremičnin in najemnikov na območju prenov, zlasti njihovo obveznost, da sodelujejo kot soinvestitorji v projektu urbane prenov pri deležu stroškov, ki pripadajo prenovi njihove nepremičnine. Projekt urbane prenov v javnem interesu pomeni namreč določen poseg v lastninsko pravico udeležencev, ki je mogoče samo na podlagi zakona.

Zakon bi moral prav tako opredeliti **način financiranja projektov urbane prenov** oziroma bi moral oblikovati **nacionalni sistem financiranja projektov urbane prenov**, ki bi moral vključevati državo, občino, gospodarske javne službe, lastnike nepremičnin na območju prenov in morebitne komercialne investitorje ter finančno pomoč institucij EU. Opredeliti bi moral tudi **pomoči udeležencem prenov** v obliki podpor, posojil, jamstev in podobno. Brez urejenega sistema financiranja projektov urbane prenov ta ne bo dosegla potrebne intenzivnosti. Zakon bi moral urediti tudi **organizacijsko plat vodenja projektov urbane prenov** in ugotavljanje potreb po urbani prenovi na podlagi **objektivnih kazalnikov** urbanih motenj,

ki bi zajemali fizično stanje objektov in urbanih območij ter stanje glavnih družbenih funkcij naselij, zlasti bivalnih in delovno-poslovnih.

5 Odnos med projektom urbane prenov in občinskim prostorskim načrtom

Zastavlja se vprašanje, ali je normativna ureditev izvajanja projektov urbane prenov samo poseben vidik ureditve prostorskega načrtovanja, ki spada v tematiko, ki jo pokriva ZPNačrt v poglavjih o občinskem prostorskem načrtu in občinskem podrobnem prostorskem načrtu, ali gre za vsebine, ki ne sodijo v celoti v postopkovni prostorsko-načrtovalski vidik. Spet si lahko pomagamo z analogijo na komunalno opremljanje zemljišč. ZPNačrt v 70. členu določa, da je opremljanje stavbnih zemljišč projektiranje in gradnja komunalne opreme ter objektov in omrežij druge gospodarske javne infrastrukture, ki so potrebni, da se lahko prostorske ureditve oziroma objekti, načrtovani z občinskim prostorskim načrtom ali občinskim podrobnim prostorskem načrtom, izvedejo in služijo svojemu namenu. Podobno so tudi projekti urbane prenov namenjeni uresničevanju prostorskih ureditev, določenih v občinskih prostorskih načrtih. Kvalitativna razlika med **prostorskim načrtom** in **izvedbenim projektom** urbane prenov v okviru tega načrta je očitna. Tako kot ZPNačrt posebej ureja specifično tematiko opremljanja stavbnih zemljišč v samostojnem poglavju, tako bi moral zakon posebej urejati tudi izvajanje projektov urbane prenov.

Če si lahko predstavljamo, kakšno neurejeno stanje bi imeli na področju komunalnega opremljanja zemljišč za gradnjo, če to področje ne bi bilo zakonsko urejeno, lahko dobimo sliko, kakšno je danes stanje na področju urbane prenov. Posledica zakonske neurejenosti področja urbane prenov je prevlada stihijskih procesov, ki pa ne zadovoljujejo realnih potreb po urbani prenovi glede na fizično propadanje objektov in urbanih območij ter pešanje njihovih družbenih funkcij – v nasprotju z začrtanimi družbenimi razvojnimi smernicami iz različnih nacionalnih strategij, vključno z občinskimi prostorskimi akti. Javni sektor, predvsem občina, ki je poklicana, da v javnem interesu vodi projekte urbane prenov, preprosto nima pravnih in finančnih mehanizmov, da bi lahko učinkovito izvajala projekte urbane prenov.

6 Normativna ureditev urbane prenov v nekaterih drugih državah EU

Mnoge evropske in druge države imajo materijo izvajanja

(projektov) urbane prenovne urejeno v posebnem zakonu ali v sklopu drugih zakonov.

Nemški gradbeni zakon (zvezni uradni list ZRN, 8. 12. 86, 25. 7. 88) opredeli urbano prenovno kot sanacijske urbanistične ukrepe, ki jih je treba v javnem interesu enotno pripraviti in hitro izvesti v mestu ali na deželi. S sanacijskimi ukrepi se preoblikuje območje prenovne tako, da se na njem odpravijo urbanistične nepravilnosti. Zakon podrobno ureja odnose med občino kot nosilko prenovne in lastniki nepremičnin na območju prenovne, ki nastopajo kot sofinancerji projekta prenovne v delu, ki zadeva njihovo nepremičnino.

Danski zakon o urbani prenovi (zakon o urbani prenovi in urbanem razvoju št. 1234 z dne 27. decembra 2003) določa, da lokalni svet lahko odloči, da se oblikujejo področja za izvedbo prenov posameznih območij, parcel oziroma nepremičnin, na katerih lokalni svet želi spodbuditi lastnike k prenovi stavb. Lokalni svet lahko sprejme odločitev o prenovi območja, ki je v slabem stanju, v stanovanjskih soseskah s socialnimi problemi in na degradiranih poslovnih/industrijskih ali pristaniških območjih. Tudi danski zakon podrobno določa pristojnosti in obveznosti lokalne skupnosti in države ter ostalih udeležencev v projektih prenovne. Zakon določa tudi nacionalni sistem financiranja projektov urbane prenovne, ki je v grobem tak, da država in občina vsaka do polovice financirata spodbude, posojila in jamstva, ki jih javni sektor da udeležencem prenovne. Podobno ureditev imajo tudi Velika Britanija in mnoge druge evropske in neevropske države.

7 Sklep

Temeljne strateške politične usmeritve v zvezi z urbano prenovno so zapisane v različnih nacionalnih strategijah, vendar so te usmeritve ostale bolj ali manj le deklaracije, ker ni ustreznih zakonsko opredeljenih izvedbenih mehanizmov za izvajanje projektov urbanih prenov. Samo abstraktno opredeljena politika urbane prenovne brez zakonsko opredeljenih izvedbenih mehanizmov in instrumentov ne more dati ustreznega rezultata.

Normativna neurejenost urbane prenovne v Sloveniji ima številne neugodne posledice v konkretni praksi in prek zaostajanja ritma urbanih prenov za potrebami vpliva na konkurenčnost gospodarstva in splošno blagostanje prebivalstva, ki sta tudi zaradi tega nižja, kot bi lahko bila. Navedeno zahteva **zavestne ukrepe na državni ravni, ki bi se na občinski izvedbeni ravni izražale v obliki intenziviranja izvajanja konkretnih projektov urbane prenovne**. Občinski urbanisti bi morali biti bolj kot doslej zavezani k iskanju in odpravljanju urbanističnih motenj v vseh pojavnih oblikah, v fizični infrastrukturi in družbeni nadgradnji, ki ji je infrastruktura namenjena, država pa bi

morala oblikovati ustrezen sistem kontinuiranega financiranja urbane prenovne.

Zakonska ureditev področja urbane prenovne bi blagodejno vplivala tudi na aktivnost gradbenega sektorja, ki je trenutno v globoki krizi. Denar, ki bi ga javni sektor vložil v projekte urbane prenovne, bi se vrnil v javne blagajne prek povečanega BDP in povečanih prilivov v državno blagajno iz naslova davkov.

Glede na neurejene pravne podlage, potrebne za kontinuirano izvajanje urbane prenovne skladno s potrebami in strateškimi usmeritvami iz različnih državnih aktov, se zdi nujno, da se ta pravna vrzel odpravi.^[5]

.....
Janez Vuk, dipl. ekon.

Podsekretar v Ministrstvu za okolje in prostor, Ljubljana
E-pošta: janez.vuk@gov.si

Opombe

[1] »S pojmom družbena infrastruktura zajamemo vse tiste ustvarjene materialne pogoje, kot so ureditev zemljišča (regulacije, melioracije), prometne poti in komunikacije, komunalna opremljenost, stanovanja in podobno, ki so izhodišča in temelj vsaki drugi dejavnosti. S pojmom družbena superstruktura pa opredeljujemo vso družbeno nadstavbo, ki se opira na družbeno infrastrukturo ...«
Navedba iz knjige Komunalno gospodarstvo, Ljubljana, 1997, avtor prof. dr. Tone Klemenčič, str. 40.

[2] Urban regeneration in Europe, C. Couch, C. Fraser, S. Percy, Blackwell, Oxford, 2003, str. xv.

[3] Baron Georges-Eugène Haussmann je bil župan Pariza, ki je pod pokroviteljstvom Napoleona III. med letoma 1852 in 1870 vodil izvedbo urbane modernizacije Pariza. Vir: Wikipedija.

[4] Petra Grah, magistrsko delo, Oblikovanje strateških razvojnih vidikov mest, Maribor, 2009, str. 6.

[5] Stališča, izražena v tem članku, niso uradna stališča MOP, temveč so avtorjevi pogledi na obravnavano tematiko.

Viri in literatura

Chris Couch, Charles Fraser, Susan Percy, Blackwell Publishing, Urban regeneration in Europe, Oxford, 2003.

Danski zakon o urbani prenovi in urbanem razvoju št. 1234 z dne 27. decembra 2003.

Mag. Petra Grah, Oblikovanje strateških razvojnih vidikov mest, magistrsko delo, Univerza v Mariboru, 2009.

Informacija o pripravi strategije razvoja Slovenije za obdobje 2013–2020, Služba Vlade RS za razvoj in evropske zadeve, Ljubljana, 2011 (<http://www.planbz slovenija.si/upload/SRS/srs-dispozicija.pdf>).

Prof. dr. Tone Klemenčič, Komunalno gospodarstvo, Ljubljana, 1997.

Janez Koželj, Degradirana urbana območja, MOP, Ljubljana, 1998.

Leipzig Charter on Sustainable European Cities, Leipzig, 2007.

Nemški gradbeni zakon, uradni list ZRN, 8. 12. 86, 25. 7. 88.

dr. Breda Mihelič s sodelavci, CRP – Konkurenčnost Slovenije (2001–2006), Prenova mestnih središč: Metodologija za usmerjanje prenove in dolgoročni razvoj mestnih središč v slovenskih mestih, končno poročilo, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana, 2004.

dr. Breda Mihelič s sodelavci, Prenova mesta: metodološka orodja za določanje in vrednotenje prednostnih območij in tipov prenove, CRP – Konkurenčnost Slovenije (2006–2013), Urbanistični inštitut RS, Ljubljana, april 2007.

dr. Breda Mihelič s sodelavci, Prenova središča Ljubljane: Metodologija za izdelavo projekta prenove karakterističnih območij in preizkus metodologije na pilotnem projektu prenove Miklošičevega parka, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.

Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS), Ur. l. RS, št. 76/2004.

Prostorski red Slovenije (PRS, Ur. l. RS, št. 122/04).

Dejan Rebernik, Trajnostni prostorski razvoj in novejši procesi v prostorskem razvoju Ljubljane, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, 2007.

Metka Sitar, Dean Korošak, Kristijan Kranjc, Trajnostni vidiki prenove večstanovanjskih stavb, AR, 2005.

Stanovanjski zakon (SZ-1A, Ur. l. RS, št. 69/03, 57/08).

Strategies for upgrading the physical environment in deprived urban areas, Examples of Good Practice in Europe. Background Study on the »Leipzig Charter on Sustainable European Cities« of the German EU Council Presidency, BBR-Online-Publication March 2007 (http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_168714/BBSR/EN/Publications/OnlinePublications/2007/ON062007.html).

Strategija razvoja Slovenije 2006–13, UMAR in Vlada RS, Ljubljana, 2005 (http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/projekti/02_StrategijarazvojaSlovenije.pdf).

Urbani izziv, št. 16/17, letnik 1991, tematska številka o urbani prenovi.

Zasnova sanacij degradiranih območij v Sloveniji, Krajinska arhitektura in varstvo okolja, d. o. o., Novo mesto, 1994.

World Competitiveness Yearbook, <http://www.imd.org/research/publications/wcy/in>

Vladimir DROZG

Osvetlitev naselij – nova vsebina urbanističnega načrtovanja

Prispevek obravnava osvetljevanje naselij kot sestavino urbanistične dejavnosti. V času, ko mesto živi 24 ur, je oblikovana nočna podoba enako pomembna kot dnevna. Poleg tega je za sodoben čas značilna intenzivna estetizacija bivalnega okolja, svetloba in osvetljevanje pa popolnoma izpolnjujeta taka pričakovanja. Svetloba ima močan kognitivni, simbolni in estetski pomen. Zato ni nepomembno, kaj v naseljih je osvetljeno in kako. Obstajajo namreč različni načini osvetljevanja in tudi različni nameni. Prispevek prikazuje vsebino

načrta osvetljevanja naselja. Pri tem so pomembni odgovori na štiri vprašanja: zakaj osvetljevati, kaj osvetljevati, kako osvetljevati in kdo osvetljuje.

Ključne besede: svetloba, osvetljevanje naselij, urbanistično načrtovanje

1 Uvod

Osvetljevanje naselja pomeni oblikovanje njegove nočne podobe, sredstvo za to sta svetloba in svetilo. Nočna podoba naselij postaja enako pomembna kot dnevna. Življenje v velikih mestih se ne ustavi z nočjo, nasprotno, v določenih predelih se celo intenzivira. Dojemanje okolja se tudi ne konča s sončnim zatonom, nasprotno, tehnološke možnosti ustvarjanja umetne svetlobe silijo človekova čutila v nenehno dojemanje okolja, v katerem se giblje. Geografi in sociologi so v sodobnih mestih prepoznali množico pojavov, v katerih ima svetloba pomemben delež – estetizacija urbanega prostora, predvsem javnih odprtih površin in bivalnega okolja, komercializacija javnega prostora, informatizacija javnih površin, medialnost javnih prostorov (Faßler in Terkowsky, 2006; Hasse, 2008). V vseh primerih je svetloba sredstvo za doseg urbanističnih, doživljajskih in popolnoma komercialnih ciljev. Namen prispevka je podati nekaj osnovnih misli o pojmovanju svetlobe in o načinu, na katerega jih implementirati v načrtu osvetljevanja naselja.

2 Pomen svetlobe in osvetljevanja

V besedah »svetloba« in »luč« je, antropološko vzeto, veliko mističnega. Človekova potreba po svetlobi in luči je tako velika, njuna izpovedna moč pa tolikšna, da jo najdemo v vseh plasteh bivanja in delovanja. Luč je nepogrešljiv del bivalnega okolja, z njo si človek pomaga pri delu, kot prisposoda jo najdemo v umetnosti in sporazumevanju, nasprotje med temo in svetlobo, med dnevom in nočjo, je ena najbolj prvinskih oblik doživljanja sveta. Zato ne preseneča, da sta osvetljevanje

in umetna svetloba (ter s tem povezane barve) vse pomembnejši del tega estetiziranega sveta. Osvetlitev, svetloba in svetilo imajo prostorske implikacije – svetloba oblikuje stvari, naredi jih vidne (ali nevidne), sooblikuje prostor in mu daje poseben pomen. Osvetlitev je artefakt, rezultat človekove presoje o tem, kaj osvetliti in kako. Pravimo, da je odločilnega pomena pri videzu (na strani objekta) in pri dojemanju (na strani subjekta), kar pomeni, da je od načina osvetlitve odvisno, kako dojemamo objekt in neposredno okolico ter tudi, kaj nam osvetljeni objekt sporoča. S tem je svetloba medij, ki prostor diferencira v pomenskem in simbolnem smislu, vnaša vanj novo dimenzijo, ki je podnevi ne vidimo niti ne občutimo.

Luč in osvetljenost sta pomenljiva na kognitivni, simbolni in estetski ravni. V kognitivnem smislu je svetloba odločilnega pomena pri vzpostavljanju atmosfere, vzdušja, v okviru katerega doživljamo osvetljeni objekt in neposredno okolico. Zato pojmuje Böhme luč kot »modifikacijo prostora« (Böhme, 1998: 38). V tem je simbolna povezava luči, ki vzpostavlja videz in luči kot predmet dojemanja. V simbolnem smislu lahko razlikujemo več pomenov luči (svetlobe) (po Hasseju, 2004):

- Luč kot naravni fenomen. Luč prinaša osvetljenost, jasnost in s tem prepoznavnost. Od tod oznake jasna noč, jasen dan, jasno nebo.
- Luč v krščanski mitologiji simbolizira nasprotje teme in nevednosti. Jezus je prepoznani kot »luč sveta«. Morda zato bog domuje v nebesih (na svetlobi), nasprotje tega pa je votlina, temen in neosvetljen prostor, ki je prisposoda za mračnost, prevaro, negativna čustva.

- Luč pomeni življenje, ima eksistencialni pomen; pravimo, da človek ob rojstvu ugleda »luč sveta«.
- Luč kot spoznanje; tako govorimo o razsvetljenem človeku, o »demografskih spremembah v luči urbanizacije«
- Luč ima socialno (družbeno) konotacijo. V prenesenem pomenu pomeni resnico (osvetliti pomen nečesa, razkriti, dati na svetlo), lepoto (sijal je v svoji lepoti, sijajen nastop), pravično. Besede luč, svetloba, svetlo imajo pozitiven pomen in vzbujajo pozitivne občutke. V nekoliko patetični oznaki bi lahko svetlobo povezali s pojmi svoboda, lepota, dobro, čisto.

Pri osvetljevanju naselij in interpretaciji osvetljevanja seveda ne gre za dojetanje svetlobe v pomenskem (izvornem) smislu, čeprav obstaja v ozadju, temveč za občutenje in dojetanje, kakršna sprožajo osvetljeni objekti. V estetskem smislu je svetloba sredstvo kultivacije prostora. Vprašamo se, kaj želijo snovalci osvetlitve mest in izdelovalci svetlobnih predmetov doseči v pomenskem smislu? Kateremu namenu oziroma cilju so zavezani, katerim idejam in predstavam sledijo? V urejanju naselij lahko opazimo trend estetizacije grajenih struktur, mimogrede, značilen je za celotno socialno sfero, v kateri je osvetlitev in s tem tudi osvetljeni objekti element polepševanja. V tem primeru služita luč in svetloba kot sredstvo za doseganje posebnih vizualnih in posredno doživljajskih učinkov.

Iz naštetih pomenov svetlobe in osvetljevanja lahko povzamemo, da se prostorsko spoznavanje tematike omejuje na štiri vsebine: zakaj je nekaj osvetljeno, kako je osvetljeno, kaj je osvetljeno in kdo osvetljuje. Vse našete vsebine imajo prostorsko dimenzijo, so prostorsko relevantne. Svetloba je sredstvo prostorske diferenciacije naselij. Hkrati imajo te vsebine socialno dimenzijo – dojetanje svetlobe je, tako kot dojetanje celotnega okolja, socialno in kulturno pogojeno. Teoretska podlaga, ki stoji za tem, je doživljanje (bivalnega) prostora. Doživljanje v smislu fenomenološkega dojetanja (razumevanja, »branja«) prostora, pri čemer se sprašujemo o sporočilnosti (izraznosti) razmer v prostoru, ki so rezultat prej omenjenega ambivalentnega razmerja med doživljanjem in delovanjem. Pri tem velja omeniti tudi spremenjen pogled na urejanje naselij, ki se je pojavil v delu družboslovnih znanosti konec prejšnjega stoletja. Vseskozi je urbanistično urejanje delovalo v duhu oblikovanja grajenih struktur in razmeščanja dejavnosti. Izhodišče takega pristopa so vprašanja: Kaj je mesto oziroma naselje? in Kaj je bivalni prostor? V osredju novega pogleda na tematiko urbanističnega urejanja pa niso več samo grajene strukture, temveč človek. Vprašanja, ki so pri tem pomembna, so: Kako določen prostor dojemajo prebivalci naselja in obiskovalci? Kaj določen prostor vzpostavlja? Kakšne občutke vzbuja? Drugo vsebinsko izhodišče osvetljevanja naselij je fenomenološki pomen pojma »bivanje«. O prostorskih razsežnostih bivanja vemo veliko več na splošni, deklarativni ravni kakor v podrobnostih. Mar

ne obsega pojem »bivanje« poleg stanovanjske enote in statističnih kazalcev, s katerimi je ta definirana (gostota, opremljenost, velikost, kraj), še estetskosti bivalnega okolja, občutenja domačnosti in identitetne povezanosti? Gre za kategorije, ki imajo prav tako prostorsko dimenzijo! Doživljanje prostora kot posledica njegove izraznosti (kaj ureditev sporoča) je le interpretacija fizičnega prostora, ki temelji na subjektivnih elementih.

3 Osvetljevanje naselij

Do 90. let prejšnjega stoletja se je urbanistična dejavnost omejevala na oblikovanje dnevne podobe naselij. V času poudarjene estetizacije vsega, tudi bivalnega okolja, in v času, v katerem mesto živi tako rekoč podnevi in ponoči, pa se je razširila še na oblikovanje nočne podobe. Urejanje nočne podobe je postalo enako pomembno kot urejanje dnevne. Pri načrtovanju osvetlitve naselij je, podobno kot pri drugih posegih v prostor, potrebna celovitost obravnave – glede interdisciplinarnosti sodelujočih, glede izbire objektov in načinov osvetljevanja in pri sodelovanju lokalnih akterjev pri izvajanju načrta. Pri načrtovanju osvetljevanja je smiselno ločiti dve ravni: osvetljevanje celotnega naselja (makroraven) ter osvetljevanje posameznih stavb in urbanih ambientov (mikroraven). Načrt osvetljevanja celotnega naselja je pravzaprav del urbanističnega načrta, načrt osvetljevanja posameznih objektov pa bi moral biti sestavni del zazidalnega načrta. Idealno je, če sta oba načrta usklajena, s čimer je dosežena konceptualna skladnost in podobne oblikovalske rešitve.

3.1 Zakaj osvetljevati?

Osvetljevanje naselja je pomembno iz vsaj štirih razlogov:

- **Varnost**
Osvetljenost prometnic in drugih javnih odprtih površin je namenjena večji varnosti v prometu, kot preventiva proti nasilništvu, vandalizmu in drugim oblikam kriminalitete. To je bil nasploh eden od primarnih razlogov za začetek osvetljevanja, kajti v temi so kočijaži pogosto zadeli ob vogale stavb, pešci pa niso pravočasno opazili ovir na cestiščih. Poleg prometne varnosti je pomemben razlog osvetljevanja zmanjšanje vandalizma in nasilništva. Hasusserman in Siebel (2004) navajata izsledke študije o osebnem prostoru, iz katere je razvidno, da pešci ponoči praviloma uporabljamo osvetljene dele ulic, neosvetljenih pa se izogibamo.
- **Orientacija**
Eno od vodil urbanističnega urejanja mest je zadovoljevanje človekove potrebe po orientaciji. S potrebo po

vzpostavljanju grajene strukture, ki bo pregledna in berljiva za obiskovalce (prebivalce) mesta, je Kevin Lynch (1984) utemeljeval teorijo o dobri obliki mesta. Gotovo je potreba po orientaciji ponoči enako pomembna kot podnevi. Podnevi imajo vlogo elementov orientacije vertikalni poudarki, robovi, monumentalni objekti, osi in deli naravnega okolja. Glavno sredstvo za orientacijo ponoči pa je svetloba oziroma osvetljenost orientacijskih točk oziroma ključnih objektov, vertikalnih poudarkov, prometnih smeri in identitetnih delov naravnega okolja.

- Poudarjanje grajene strukture
Z osvetlitvijo je mogoče poudariti objekte posebnega pomena, na primer kulturne spomenike, objekte javnih dejavnosti, objekte, ki ustvarjajo identiteto naselja. V novejšem času najdemo med osvetljenimi objekti sedeže velikih podjetij in javnih ustanov, ki želijo na ta način opozoriti na lokacijo oziroma svojo prisotnost. Poleg monumentalnih objektov so pogost predmet osvetlitve grajene strukture, ki so pomemben del pejsaža naselja, kot na primer elementi naravnega okolja (obala, vzpetine, previsne stene), mostovi, tehnični spomeniki. Namen tega je, da se jih naredi vidne in tako prispeva k orientaciji in imidžu. Na ravni posameznika bi lahko dejali, da je namen tega ustvariti poseben prostor, katerega posebnost bo posameznik zaznal. Kajti kot pravi Ludwig Fromm, »izraz stvari hkrati izzove (povzroči) določen vtis na strani opazovalca« (Fromm, 2008: 79).
- Oblikovanje posebnih ambientov in posebnega vzdušja
Z osvetlitvijo je mogoče doseči posebno vzdušje v okolici osvetljenih objektov. Fromm navaja, da »/.../ ustvarja kakovost grajene strukture najprej vzdušje, ki jo prostorska ureditev vzbuja, ne pa arhitektura, kot je razširjeno mnenje« (Fromm, 2008: 92). Prav osvetlitev pa z načinom, barvo svetlobe in s tipom svetil pomembno sooblikuje vzdušje urbanih ambientov. Vzpostavljanje posebnega vzdušja je še posebej pomembno pri javnih odprtih površinah, kakršne so ulice in trgi, zelene površine, predverja monumentalnih objektov.

Navedenim funkcijam osvetlitve je skupna lastnost dojemanje. Gre za pomembno lastnost, ki je po mnenju Fromma, »enakovredna delovanju« (Fromm, 2008: 78). Dejavnosti sta pravzaprav v ambivalentnem razmerju – dojemanje je podlaga delovanju, delovanje pa hkrati sproža dojemanje rezultata (posledice) delovanja. Med delovanjem in dojetjem ni prave meje, vedno prehajata drugo v drugo. O dojetju lahko govorimo na ravni posameznika, pri čemer pravimo, da je to odvisno od svojih socialnih in kulturnih lastnosti. Rezultat dojetja na ravni posameznika je osebni prostor, v katerem se posameznik, v skladu z dojetjem in vrednotenjem okolja,

giblje in ga vrednoti. Zagotovo ima svetloba določen pomen pri vrednotenju okolja oziroma osebnega prostora vsakega obiskovalca in prebivalca naselja. Hkrati govorimo o dojetju na ravni skupnosti, množice posameznikov, ob čemer nastaja specifičen socialni prostor, ki ga zapolnjujejo skupinske vrednote, skupinske identitete, simbolni elementi, s katerimi se identificira večina pripadnikov skupnosti. Element dojetja je tudi svetloba ter tisto, kar je in kar ni osvetljeno.

3.2 Kaj osvetljevati?

To je eno od ključnih vprašanj v načrtovanju osvetljevanja. Pri iskanju odgovora izhajamo iz pomenov svetlobe, kot so navedeni v prejšnjem poglavju.

- Kognitivni vidik svetlobe se nanaša na različne oblike dojetja, kar je med drugim povezano s splošno osvetljenostjo ulic zaradi varnosti ter preprečevanja kriminalitete in vandalizma. Standard v razvitih okoljih določa osvetljenost vseh javnih in poljavnih površin. Drugi kognitivni vidik osvetljevanja je povezan z orientacijo, kar pomeni, da je treba osvetliti posamezne (orientacijske) točke, enakomerno razporejene po območju naselja in poti, ki jih povezujejo v pregledno, hierarhično zasnovano mrežo. Orientacijske točke, v teoretskem smislu izhajamo iz Lyncheve vizualne strukture mesta (Lynch, 1984), so lahko monumentalni objekti, višinski poudarki, vozlišča, deli naravnega okolja, poti med njimi pa običajne prometnice in druge vrste linijskih povezav.
- Drugi del odgovora na vprašanje, kaj osvetljevati, je v simbolnem pomenu svetlobe. Kot je bilo že omenjeno, svetloba naredi stvari vidne; povedano drugače: tisto, kar je osvetljeno, je vidno, kar ni osvetljeno, ostaja nevidno. Vprašanje, kaj osvetliti, se v bistvu glasi, kaj želimo prebivalcem in obiskovalcem naselja pokazati? Kakšen vtis in podoba želimo posredovati? Mogočih odgovorov je neskončno. V današnjem vrednostnem sistemu so osvetljevanja vredni objekti, ki imajo zgodovinski pomen, objekti javnega značaja, upravne zgradbe gospodarskih družb, objekti, ki jim pripisujemo ustvarjanje identitete območja ali celotnega naselja. Pri tem se zdi pomembno, da sta dnevna in nočna podoba naselja usklajeni in čim bolj identični (seveda sta lahko povsem nasprotni, če je tak koncept načina osvetljevanja). Morfološko fiziognomski deli naselja, ki jih prepoznavamo v dnevni podobi, naj bi bili razvidni tudi v nočni podobi.
- Tretji del odgovora se skriva v estetskem pomenu svetlobe in osvetljevanja. Svetloba je, podobno kot barve, element oblike in vzpostavlja vzdušje. Z osvetlitvijo je mogoče v estetskem smislu nadgraditi grajeno strukturo, poleg tega sta lahko svetloba in svetleči objekt sama del grajenega ali naravnega okolja (luč kot skulptura). Vzdušje, kakršno ustvarja svetloba, je lahko že samo po sebi urbanistična

in doživljajska kakovost urbanega ambienta. Različni načini osvetljevanja naselja vzpostavljajo različno podobo ali prispevajo k različnem dojetanju posameznih delov naselja ponoči. V tem smislu je osvetlitev element diferenciranosti naselja.

V razmišljanju o svetlobi in osvetljevanju naselij se pojavlja strukturno neskladje – večine tega, kar je mogoče z osvetlitvijo doseči, ni mogoče izraziti z besedami in tudi vsega tistega, kar o svetlobi izrazimo z besedami, ni mogoče udejanjiti z osvetlitvijo. Ta prostor neizrekljivega verjetno zapolnjuje ustvarjalnost, tako besedna kot oblikovna. Teorija in praksa sta na tej točki v dialektičnem razmerju, kar je vzrok najrazličnejših pogledov in realizacij osvetljevanja naselij, kakršni se pojavljajo v praksi. Zagotovo pa drži: neoblikovana nočna podoba naselja pomeni siromašenje njegove podobe in prikrajšanost prebivalcev/obiskovalcev za doživljanje simbolnega pomena luči in grajenega okolja ponoči.

3.3 Kako osvetljevati?

Objekt mora biti osvetljen, če naj bi ga naj ustrezno dojemali. Doživljajski potencial osvetljevanja lahko razumemo le, če ocenjujemo osvetljenost objekta. Gre za »ustvarjeno realnost« (ustvarjeno podobo), kot to imenuje Hasse (2004: 424), ki nekaj sporoča na svojstven način. Poleg podobe (videza) osvetljenega objekta je relevanten še simbolni pomen osvetlitve objekta. Za dosego namenov osvetljevanja se uporabljajo različne oblike osvetlitve, kar pomeni različni tipi svetil, različna barva svetlobe, različna razmestitev (položaj) svetil v prostoru in različna moč svetilnih teles. Seveda se različni načini osvetlitve in različne funkcije osvetljevanja ne izključujejo popolnoma, vendar pa je za dosego posebnega ambienta potrebna drugačna osvetlitev od tiste, ki je prvenstveno namenjena varnosti. Ločimo lahko te vrste osvetlitve:

- Nevtralna osvetlitev – v to skupino spada osvetlitev ulic in drugih javnih odprtih površin, katere namen je zagotavljanje varnosti in orientacije. Gre za ulične ali stenske svetilke, brez oblikovnega presežka, ki sevajo običajno belo do rumeno svetlobo. Taka osvetlitev se razlikuje od dekorativne ulične osvetlitve, pri kateri je zaznaven še krasilni učinek.
- Usmerjena osvetlitev – ta pomeni osvetlitev določene objekta s svetlobnim snopom (običajno iz žarometa). Osvetljeni objekt izstopa iz temnejše, neosvetljene okolice, zaradi česar je jasno viden in prepoznaven. Način osvetlitve je lahko zelo različen; pogosto je poseben učinek dosežen s svetlobo različnih barv, pomemben je tudi položaj svetila. Ta je lahko oddaljen, kar pomeni, da je osvetljen ves objekt, lahko pa je skrit v objektu, zaradi česar je osvetljena samo silhueta objekta.
- Pritajena (dekorativna) osvetlitev – ne osvetljuje, temveč

razsvetljuje, opozarja na objekt, zarisuje njegove konture, lahko stoji tudi sama zase kot svetlobno telo. Taka osvetlitev je večinoma dekorativna, ni vpadljiva, decentna, razsvetljuje, ampak ne osvetli. Njen namen je ustvariti vzdušje in oblikovno nadgraditi urbani ambient.

- Izstopajoča osvetlitev je posebna vrsta osvetlitve, pri kateri svetlobno telo stoji samo in sveti. Večinoma se izstopajoča osvetlitev uporablja pri reklamnih panojih in v komercialne namene. Reklamni napis sveti in je hkrati osvetljen objekt.

Ob tem je treba omeniti še ekološko dimenzijo osvetljevanja naselij. Iz povedanega bi lahko nastal vtis, da se ne zavedamo potrebe po varovanju energije in zmanjšanju tako imenovanega svetlobnega onesnaževanja. Vendar je po izkušnjah izvedenih projektov mogoče s sodobnimi tehnikami osvetljevanja porabo energije zmanjšati, količino sipane svetlobe pa omejiti na minimum, ob hkratnem boljšem osvetljevanju mesta oziroma posameznih objektov (Schmidt in Töllner, 2004). Ekološki vidik osvetljevanja je bolj povezan s tipom svetil in z njihovo postavitvijo kakor z obsegom osvetljevanja oziroma številom svetil in, posredno, s številom osvetljenih objektov. S tem ko se zavzemamo za načrtovanje nočne podobe, se ne odrekamo skrbi za okolje in sonaravnemu urejanju naselij.

3.4 Kdo osvetljuje?

Vprašanje, kdo osvetljuje, je pomembno, kolikor je povezano z različnimi interesi po osvetljevanju mest in drugih naselij. V osnovi si stojita nasproti javni in zasebni interes. Pri prvem gre za osvetljevanje, ki je primarno namenjeno varnosti in orientaciji, dodatno še oblikovanju identitete naselja in kulturnega (bivalnega) okolja. Drugi je primarno namenjen (samo)promociji in posredno estetizaciji naselja. Hasse označuje osvetljevanje mesta kot »ekonomijo estetizacije«, s čimer želi poudariti gospodarski interes po osvetljevanju in nosilce dejavnosti (Hasse, 2008: 129). V ozadju je vprašanje, kdo oblikuje mesto/naselja (po analogiji z »kdo gradi mesto/naselja«). Javni in zasebni interes se v osnovi razlikujeta, kar je pri načrtovanju treba upoštevati. V načrtu osvetljevanja morajo biti določeni pogoji in izhodišča (na konceptualni ravni), ki veljajo za zasebne investitorje in tudi za javna podjetja. Pravzaprav bi morali biti določeni pogoji za osvetljevanje, ne glede na nosilca osvetlitve.

4 Vsebina načrta osvetljevanja

Predstavljamo si, da poteka priprava načrta osvetljevanja po teh korakih:

1. Inventarizacija razmer
Izhodišče za načrt osvetljevanja celotnega naselja in posa-

meznih objektov je stanje grajenih struktur, pod čimer razumemo inventarizacijo markantnih objektov, kulturnih spomenikov, javnih objektov, orientacijskih točk, objektov, ki ustvarjajo identiteto celega kraja ali posameznih delov. V sklopu tega je treba posebej definirati elemente naravnega okolja, ki so del naselbinske silhuete ali določajo topografski položaj (na primer obrežja rek, obala, vzpetine v bližnji okolici). Tretje izhodišče načrtovanja pomeni členjenost naselja na končna območja, kakršna prepoznavajo prebivalci in kakršna izhajajo iz namembnosti zemljišč. V mislih imamo tako imenovane morfološke enote, ki so lahko opredeljene glede na namembnost (na primer središče), socialni položaj stanovalcev (na primer delavske kolonije) ali glede na značilnosti stavbnega fonda in načina zazidanosti (na primer stanovanjska soseska, meščanski del mesta). Četrto izhodišče so najfrekventnejše prometne poti ter povezave med območji (deli naselja) in pomembnimi (identitetnimi) elementi grajene strukture. Upoštevati je treba prometne poti in tudi poti, ki jih uporabljajo pešci in kolesarji. K evidentiranju stanja spada tudi popis obstoječega osvetljevanja naselja, pri čemer so pomembni osvetljeni objekti in načini osvetljevanja. Pri inventarizaciji obstoječega osvetljevanja lahko uporabimo klasifikacijo osvetljevanja, ki ločuje med nevtralnimi, usmerjenimi, izstopajočimi in pritajenimi (dekorativnim) osvetljevanjem, kot je prikazano v prejšnjem poglavju.

2. Opredelitev ciljev osvetljevanja

V nadaljevanju je treba opredeliti cilje, ki jih želimo doseči z osvetljevanjem. Cilje razumemo kot idealno stanje, ki se mu poskušamo približati. Na področju osvetljevanja so primarni cilji, ki se nanašajo na varnost prebivalcev (in udeležencev v prometu); cilji, ki se nanašajo na racionalno rabo energije in zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja, in cilji, povezani z orientacijo. Nič manj pomembni niso cilji, ki se nanašajo na oblikovanje. Kot primer navajamo nekaj mogočih ciljev, ki ustrezajo stanju fizične strukture in osvetljevanja v slovenskih naseljih:

- nadgradnja fizične strukture z uporabo svetlobe in osvetljevanjem identitetno najpomembnejših objektov;
- povečanje kakovosti bivalnega okolja v stanovanjskih območjih z dekorativno osvetlitvijo javnih odprtih površin;
- (dekorativna) osvetlitev prometnih povezav med območji, ki jih uporablja največ ljudi in so namenjena orientaciji (na primer vpadnice);
- osvetlitev pomembnih delov naravnega okolja, ki določajo topografski položaj;
- uporaba svetlobe za doseg posebnih ambientalnih učinkov v naravnem in grajenem okolju;

- skladnost dnevne in nočne podobe kraja;
- osvetlitev, ki poudarja zgodovinskost kraja, in
- osvetlitev, ki poudarja sodobno mesto.

Na ravni osvetljevanja posameznih objektov so cilji bolj konkretni in prilagojeni položaju, obliki in vrsti objektov. Navajamo nekaj primerov:

- osvetlitev, s katero bo poudarjen (mikro)položaj najpomembnejših objektov v kraju;
- osvetlitev trgov (javnih odprtih površin), s čimer bo povečana urbanost, prepoznavnost območja v urbani strukturi in nadgrajena gradbena in funkcijska struktura območja;
- osvetlitev, s katero bo poudarjen identitetni pomen posameznih objektov;
- osvetlitev vegetacije, s katero bodo doseženi kakovosti urbani ambienti v naravnem okolju;
- postavitev svetlobnih teles, ki bodo dopolnjevala in oblikovno nadgradila urbane ambiente (tako imenovana svetlobna instalacija ali luč kot skulptura).

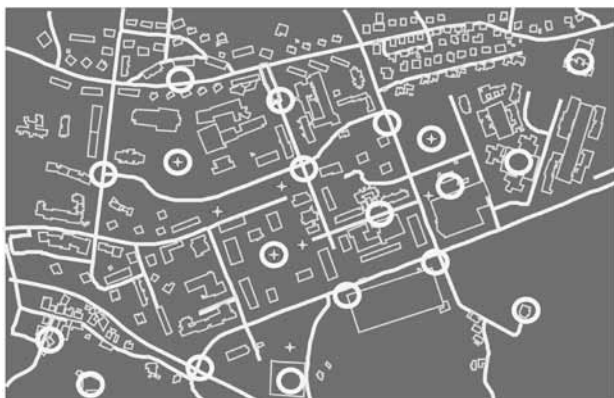
3. Opredelitev konceptov osvetljevanja

Cilji še ne odgovarjajo na vprašanje kaj, predvsem pa na kakšen način osvetliti. Za to potrebujemo koncepte, ki pomenijo konkretizacijo ciljev v smeri določitve načinov osvetljevanja. Pri tem lahko razlikujemo tri vrste (po Schmidtu, 2006):

- Osvetlitev, ki osvetljuje. To osvetljevanje je prvenstveno namenjeno varnosti in orientaciji. Objekti in ulice so osvetljeni brez posebnih oblikovnih presežkov, čeprav so ti tudi mogoči.
- Osvetlitev, ki usmerja poglede. Ta vrsta osvetlitve je lahko dekorativna, decentna, lahko pa je usmerjena in izstopajoča, kadar je objekt postavljen v soj žarometov.
- Osvetlitev, ki vzbuja pozornost. Ta vrsta osvetlitve je tako imenovana izstopajoča osvetlitev. Večinoma se svetlobno telo osvetljuje samo, kot na primer svetlobne reklame ali svetila s samo dekorativno funkcijo,

Nekoliko določnejša je klasifikacija, po kateri ločimo nevtralnno, usmerjeno, izstopajočo in pritajeno osvetlitev. Kdaj in kje bo uporabljena določena vrsta osvetlitve, je vsebina načrta osvetljevanja. Opozoriti je treba, da se navedeni koncepti ne izključujejo med seboj, temveč se dopolnjujejo; na določenem območju se praviloma pojavlja več kot en koncept osvetljevanja, na primer nevtralna in usmerjena osvetlitev.

Med koncepte osvetljevanja spada tudi načrt čim manjše porabe energije in čim manjšega svetlobnega onesnaževanja. Tudi pri tem je potrebna inventarizacija obstoječega osvetljevanja, kar je podlaga za vrednotenje in presojo



Slika 1: Variantni predlog osvetlitve Velenja (izsek) (ilustracija: Vladimir Drozg)

o možnostih racionalnejše porabe energije. Kot kažejo izkušnje iz drugih držav, so se količina porabljene energije in negativni učinki osvetljevanja zmanjšali po tem, ko je lokalna skupnost pričela izvajati načrt osvetljevanja in zamenjavo navadnih z varčnimi, okolju prijaznimi uličnimi svetilkami. Omeniti je treba še koncept uvajanja svetlobe različnih barv, s čimer je mogoče popestriti prevladujočo belo ali rjavkasto svetlobo, doseči posebne svetlobne učinke in s tem prispevati k estetizaciji in kultivaciji bivalnega okolja. Eden od mogočih konceptov je osvetljevanje z namenom dekoracije. Tako je z osvetlitvijo mogoče popestriti prazna ali zanemarjena pročelja, vogale, posamezne balkone, krošnje dreves, kamniti tlak, vhodna vrata, arkadne hodnike, ustvariti luč skulpturo.

4. Načrt in simulacija načrtovanega

Načrt osvetljevanja naj bi obsegal te vsebine:

- obstoječa osvetljenost naselja (območja), razdeljeno po vrstah osvetlitve;
- identitetni elementi kraja, posebej za naravno okolje in grajene strukture;
- razmestitev osvetlitve po vrstah osvetljevanja (nevtralna, dekorativna, usmerjena in izstopajoča osvetlitev),
- osvetlitev kraja ob posebnih priložnostih, praznikih in prireditvah;
- osvetlitev osrednjih delov kraja (trgov, objektov posebnega pomena).

Pred potrditvijo načrta osvetljevanja je primerno izdelati še simulacijo osvetljevanja. Z računalniško simulacijo osvetljevanja lahko vizualiziramo predloge, primerjamo variantne rešitve, izdelamo načrt osvetljevanja za različne priložnosti (na primer praznična in vsakodnevna osvetlitev) in dele noči (na primer zmanjšanje jakosti osvetljevanja v drugi polovici noči, ko je število ljudi na ulicah manjše).

5 Sklep

Osvetljevanje naselij je, vsaj v slovenskih razmerah, še neobdelano področje urbanističnega urejanja. Gotovo pa gre za vsebino, ki bo slej ko prej postala sestavni del urbanističnega načrta, ne le mest, tudi manjših naselij.

Vladimir Drozg

Univerza v Mariboru, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo,

Koroška cesta 160, 2000 Maribor

E-pošta: vlado.drozg@uni-mb.si

Telefon: 02 2293653

Viri in literatura

Böhme, G. (1998): *Anmutungen. Über das Atmosphärische. Ostfildern. Edition Tertium.*

Böhme, G. (2001): *Asthetik. München Wilhelm Fink Verlag.*

Carmona, M., (2007): *Public Places – Urban Spaces. London. Elsevier.*

Faßler, M., in Terkowsky, C. (ur.) (2006): *Urban fictions. München. Wilhelm Fink Verlag.*

Fromm, L. (2008): *Wohnen in der Stadt. V: Hasse, J. (ur.): Die Stadt als Wohnraum. Freiburg. Verlag Karl Alber.*

Häusserman, H., in Siebel, W. (2004): *Stadtsoziologie. Frankfurt. Campus.*

Hasse, J. (2004): *Die Stadt ins rechte Licht setzen. Stadtiluminati-on – ein ästhetisches Dispositiv? V: Berichte zur Deutschen Landeskunde. Bd. 78, H. 4, 2004, str. 413–439.*

Hasse, J. (2008): *Schöner Wohnen? V: Hasse, J. (ur.): Die Stadt als Wohnraum. Freiburg. Verlag Karl Alber.*

Lynch, K. (1984): *Good City Form. Cambridge. The MIT Press.*

Schmidt, J. A. (2007): *Licht in der Stadt. Materialien 36. Konrad Adenauer Stiftung.*

Schmidt, J. A., in Töllner, M. (2006): *StadtLicht. Stuttgart. Fraunhofer IRB Verlag.*

Schmitz, H. (2009): *Der Leib, der Raum und die Gefühle. Bielefeld. Edition Sirius.*

Mateja FILIPIČ
Davorin GAZVODA

Urejanje prostora valobranov ob slovenski obali

Obstoječi valobrani ob slovenski obali sicer opravljajo svojo osnovno funkcijo zaščite pristanišč, marin in drugih objektov, vendar pa marsikje niso urejeni ali celo niso primerni za druge rabe. Valobrani kot izrazite linearne prostorske strukture omogočajo dober stik z morjem in daljšajo slovensko obalno črto, zato so, če morje ni preveč onesnaženo in ne ovira pomorskega prometa, privlačni zlasti za turistično izrabo. V prispevku so obravnavani vsi večji valobrani ob slovenski obali, podan je njihov pregled in analiza ter ocena primernosti za druge mogoče rabe. Opisu problematike urejanja valobranov sledi izbor konkretnih primerov dveh obstoječih in enega načrtovanega

valobrana, za katere so predstavljeni krajinskoureditveni predlogi. Prispevek je zamišljen kot izhodišče v razmišljanju o problematiki urejanja slovenske obale s poudarkom na valobranih in njihovem kakovostnejšem urejanju, zlasti za športno-rekreacijsko in turistično rabo.

Ključne besede: slovenska obala, valobrani, krajinsko oblikovanje, športno-rekreacijska raba, turizem

1 Uvod

Z osamosvojitvijo Slovenije so se razvojni vidiki obalnega prostora popolnoma spremenili. Nekdaj manj pomemben del vzhodne jadranske obale, je za novo državo naenkrat pomenil ne samo pomemben del zahodne meje, ampak tudi pomemben razvojni potencial za slovensko gospodarstvo. Urbanizacija obale in njeno izkoriščanje sta nujno vodila v vse večje pritiske na biotsko pestre segmente obalne črte in na kulturno pomembne urbane predele. Pri tem se je ponovno poudarilo vprašanje dolžine slovenske obale, predvsem pa njene učinkovite in usklajene rabe. Ta najprej izhaja iz izkoriščanja morja in na vodo vezanih dejavnosti, obenem pa se v ta prostor umeščajo tudi ostale, predvsem športno-rekreacijske in turistične dejavnosti, ki za razvoj potrebujejo dovolj kakovostnega prostora. Privlačnost obale za razvoj se tako kaže tudi v mnogih predlogih o širitvi oziroma pridobivanju novih priobalnih površin – daljšanju obalne črte. Glede na koncentracijo in raznolikost aktivnosti na slovenski obali tovrstne ideje niso neutemeljene, predlagane prostorske rešitve pa so v marsikaterem pogledu sporne in niso ustrezne, s krajinskega vidika pa so prostorsko neskladne in za slovensko obalo pretirane. Medijsko odmevni projekti svojo velikopoteznost utemeljujejo z ustvarjanjem novih delovnih mest, s privabljanjem obiskovalcev, turistov, z vlaganjem svežega kapitala v slovensko obalo. Največkrat se, zlasti v laični javnosti, prikazujejo mogoči načini podaljševanja obalne črte in gradnja umetnega otoka, za katerega gradnjo bi se uporabil izkopen material, pridobljen pri gradnji nove obalne ceste. Čeprav so na prvi pogled tovrstni projekti izvedljivi, pa velja poudariti, da največkrat ne sledijo specifičnosti

slovenske obale ter s svojimi strukturnimi in oblikovnimi značilnostmi motijo značaj prostora.

Pridobivanje novih obalnih površin z umetnimi otoki, polotoki in večjimi nasutji pripelje do še ene težave: z zasipanjem morja se namreč zmanjšuje tudi njegova površina. Če na eni strani pridobimo »kopno«, na drugi strani izgubimo del teritorialnega morja – vodne površine. Obenem pa vsak gradbeni poseg pomeni neugodno spremembo v občutljivem morskem ekosistemu. Zato je za umeščanje dodatnih rab, prerazporeditev dejavnosti in oblikovanje uporabniku in okolju prijaznejših prostorov najprej nujno treba preveriti že obstoječe možnosti v smislu revitalizacije obstoječih neizkoriščenih delov obale. Že hiter pregled stanja slovenske obale in novih prostorsko-ureditvenih načrtov, kakor tudi projektov v gradnji, opozarja na dva pomembna segmenta obale, ki bosta ob ustrezni preureditvi pomenila pomemben razvojni potencial. To sta obalni pas med Koprom in Izolo, ki se sprosti z odprtjem nove obalne ceste, pomaknjene bolj v zaledje, in obstoječe površine valobranov, ki bodo podrobneje problematizirane v nadaljevanju tega prispevka.

2 Valobrani na slovenski obali

Izraz valobran zajema različne (grajene, nasute, plavajoče) strukture na vodi in v njej, katerih osnovni namen je zmanjševanje vplivov vode, predvsem morja na kopno. Specifično

obliko in dimenzije valobranov v osnovi opredeljuje njihova funkcija (površine valobranov so načeloma relativno ozke in dolge), vendar bi bilo kljub temu mogoče s primerno krajinsko ureditvijo in z novimi programi zdajšnje neizkoriščene prostore preoblikovati in urediti za rabe, ki jih zdaj na valobranih ni mogoče najti. Čeprav so valobrani primarno tehnični objekti, namenjeni varovanju obale, niso zaznani kot tujki v prostoru oziroma za opazovalca ne pomenijo motečih struktur v krajini. V prostoru obstajajo že stoletja in so eden od pomembnih integralnih elementov obale. Valobrani, zgrajeni iz skal ali obdani s skalometom, tako predstavljajo del značilne vedute slovenske obale. Njihova osnovna funkcija, zaščita obale in zlasti plovil, zasidranih v pristaniščih, kanalih in marinah, ni sporna in ni predmet tega prispevka, ki se osredotoča na možnosti izrabe površin valobranov in njihovega stika z vodo za ostale dejavnosti (ne za pomorski promet). Rednejše oziroma pogostejše obstoječe dodatne dejavnosti – na slovenski obali je to v večini primerov sprehajanje – potekajo samo na nekaterih valobranih, velikokrat pa so časovno omejene (občasne, kratkotrajne, sezonskega značaja). To sicer kaže na interes za valobrane predvsem s strani lokalnih obiskovalcev, pri čemer pa jim niso omogočene ali ponujene nobene dodatne aktivnosti. Valobrani v resnici niso vključeni v dejavnosti na bližnji obali. To v večini primerov ni posledica tehničnega značaja objektov (in njihove morebitne nepriljubljenosti), ampak drugih vidikov. V veliko primerih je problematična že dostopnost. Omejen dostop predstavljajo tako arhitektonske ovire, pregrade in tudi gneča avtomobilov na parkiriščih (mirujoči promet velikokrat zaseda najboljše lokacije na obali). Nezanimivost in odpor do uporabe nekega objekta lahko povzroči tudi njegova slaba vzdrževanost. Veliko valobranov ob slovenski obali kazijo dotrajani materiali, predvsem tlak, pa tudi neprimerno in neugledno stanje ostale urbane in parkovne opreme. Bolje rečeno, pogosto na tovrstnih objektih sploh ni nobene opreme in zasaditve. Večina obstoječih valobranov nima pogojev za dodatne dejavnosti, ki bi lahko pritegnile več obiskovalcev, kar pa ne pomeni, da se stanja z ustrežno programsko in prostorsko preureditvijo ne bi dalo izboljšati.

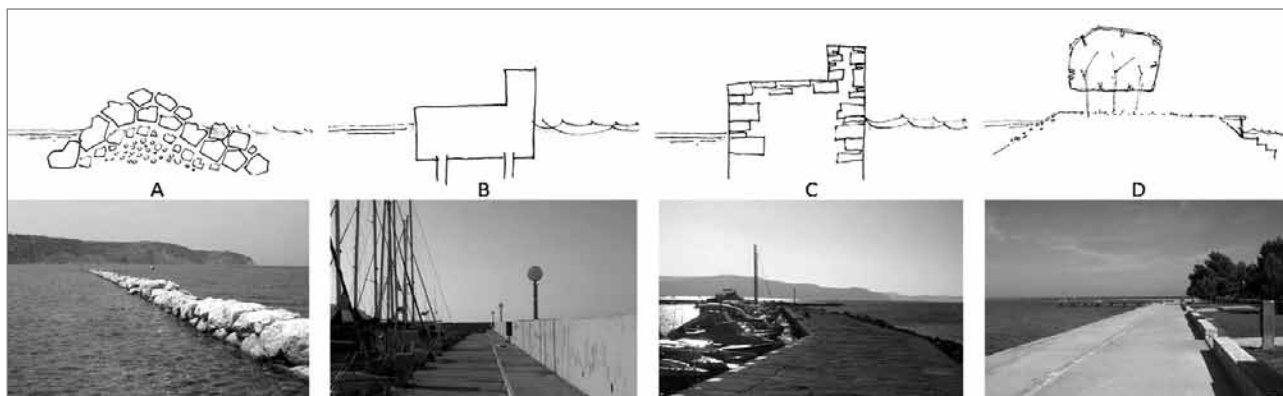
Valobrani bi lahko s smiselno obnovo in preureditvijo zaživel, delovali in se uporabljali kot fizične in funkcionalne razširitve priobalnih površin ter bili aktivni in obiskani v večjem delu leta. Poleg tega bi bili urejeni valobrani vizualno privlačnejši, z ustreznimi posegi bi bilo mogoče ustvariti enotnejšo podobo valobranov vzdolž slovenske obale, hkrati pa ohranjati individualnost in specifičnost posameznega objekta. Urejeni in preoblikovani valobrani bi bili tako prepoznavna sestavina vedut slovenskega obmorskega prostora.

3 Pregled obstoječih valobranov na slovenski obali^[1]

Različni avtorji opredeljujejo različne tipe objektov za zaščito obale. Za slovensko obalo bi bilo treba kategorije za razvrstitev valobranov opredeliti nekoliko drugače oziroma jih natančneje definirati. Valobrane na obravnavanem območju je mogoče razvrstiti v štiri kategorije (lahko se pojavljajo tudi v različnih kombinacijah oziroma po več tipov hkrati na določenih lokacijah):

- skalomet (oziroma skalno nasutje ali skalna zložba),
- betonski vertikalni valobran (kesoni, piloti),
- kamniti vertikalni valobran in
- večje nasutje nelinearnega značaja (ni tipični valobran, bolj podoben otoku oziroma polotoku).

Valobrani na slovenski obali so grajene strukture (ne plavajoče), v večini primerov jih na zunanji, izpostavljeni strani obdaja skalno nasutje. Kompakten vertikalni del je na notranji, zaščiteni strani običajno oblikovan kot pohodna površina, namenjen pa je tudi pristajanju in privezu plovil. Starejši valobrani (predvsem tisti v bližini starih mestnih jeder Kopra, Izole in Pirana) in tisti ob manjših mandračih^[2] so običajno iz lokalnega kamna, novejši imajo betonsko osnovo in tlakovane pohodne površine. Gledano v širšem merilu so ti objekti pri nas relativno majhni. Njihove velikosti segajo od takih, ki



Slika 1: Tipi valobranov pri nas: A – skalomet, B – betonski vertikalni valobran, C – kamniti vertikalni valobran, D – večje nasutje (foto in ilustracija: Mateja Filipič)

so dolgi nekaj deset in široki nekaj metrov ter so popolnoma mikrolokalne narave, do večjih, ki so predvsem ob marinah in niso izključno linearnih oblik (na primer otoček v marini Portorož). Dejavnosti in rabe, ki jih valobrani ščitijo, so marine, manjša lokalna pristanišča oziroma mandračji in kopališča. Načeloma so dostopni za javnost in se kot taki tudi uporabljajo. V večini primerov valobrani skozi vse leto funkcionirajo kot sprehajališča. Nahajajo se ob strnjenih urbanih središčih (stara mestna jedra), turističnih območjih (marine) ter tudi ob manjših kopališčih in mandračjih zunaj strnjenih naselij (v bližini še naravno ohranjenih delov obale).

Predstavljene smernice in predlogi za preureditev valobranov na slovenski obali so bili podani na podlagi analiz in vrednote-

nja obstoječega stanja. Raziskava je zajela objekte na različnih lokacijah ob slovenski obali: Debeli rtič, Valdoltra, Sv. Katarina, marina Koper, mandrač Koper, Molet, mandrač Izola, marina Izola, Strunjan, Piran, Bernardin in marina Portorož.

Pregled valobranov je upošteval različne parametre, pri vsakem od 12 primerov so bili prikazani njegova **fizična pojavnost**, dimenzije, oblike, uporabljeni materiali in tip valobrana. Upoštevana je bila **umestitev** valobrana v krajino in pogledi oziroma vedute na mikrolokaciji (z obale na morje, z morja na obalo in lokalno na valobran). Posamezne lokacije so bile opredeljene tudi v nekoliko **širšem kontekstu** (značilnosti okolice valobrana, dostopi, zanimivosti in posebnosti v bližini). Vsak valobran ščiti določene **dejavnosti** (običajno večje ali manjše



Slika 2: Valobrani na dvanajstih lokacijah ob slovenski obali (od zgoraj navzdol): Debeli rtič, Valdoltra, Sv. Katarina, marina Koper, mandrač Koper, Molet, mandrač Izola, marina Izola, Strunjan, Piran, Bernardin in marina Portorož (foto: Mateja Filipič)



Slika 3: Valobrani so večinoma lahko dostopni (levo: dostop do kopališča na Debelem rtiču, desno: dostop na južni valobran Marine Portorož) (foto: Mateja Filipič).

pristanišče), posebej pa so bile opredeljene še dejavnosti, ki potekajo na njem in v neposredni bližini, oziroma ali se valobran (dodatno) **uporablja** in kako. Vsak objekt je bil ovrednoten še na podlagi nekaterih drugih, kompleksnejših kriterijev, ki ne temeljijo le na opisu posameznega objekta, ampak združujejo različne vidike prostorskega urejanja.

Glede na primarno funkcijo valobrana bi bila dva izmed osnovnih kriterijev njegova **tehnična** in **prometna ustreznost**. Va-

lobran mora s tega vidika imeti primerno lego in obliko, ne sme povzročati prevelikih motenj v poteku morskih tokov, obenem pa mora dovolj učinkovito opravljati svojo funkcijo zaščite pred valovi in vetrovi. Dovoljeval naj bi varno vplutje v pristanišče, manevriranje plovil v akvatoriju, omogočal dodatne priveze in podobno. Predvideva se, da obravnavani objekti ob slovenski obali ustrezajo osnovnim pogojem, zato ti kriteriji v nadaljevanju niso posebej razčlenjeni.



Slika 4: Objekti v bližini starih mestnih jader običajno predstavljajo sestavne dele značilnih vedut (foto: Mateja Filipič).



Slika 5: Dodatna dejavnost, ki je mogoča vse leto na večini valobranov ob slovenski obali, je sprehajanje (foto: Mateja Filipič).



Slika 6: Dodatna opremljenost – sedišča, ležalne površine, luči, dostopi do vode, prostori za ribiško opremo. Kakovost in oblikovna vrednost uporabljene opreme v prispevku nista posebej poudarjena, čeprav gre v nekaterih primerih za uporabo neprimernih kosov parkovne in urbane opreme (foto: Mateja Filipič).



Slika 7: Zasaditev – travne površine (Portorož), grmovnice (Izola) in drevoredi (Strunjan) (foto: Mateja Filipič)



Slika 8: Vzdrževanost na mnogih objektih je zelo slaba in pomanjkljiva ter ni redna (foto: Mateja Filipič).

Za vse ostale (sekundarne) funkcije in rabe valobranov je zelo pomembna njihova **dostopnost** s kopnega (valobrani pri nas, katerih notranja stran ima naravo pomola s privezi, so v glavnem dostopni z morja). Vprašanje je, ali so površine valobrana dostopne zunanjim uporabnikom in kako, ali jih je mogoče in ali se jih sme uporabljati ter kakšni so fizični dostopi. Veliko

valobranov je lahko dostopnih, običajno se v tem pogledu navezujejo na obstoječe pešpote in kolesarske poti v okolici. Težava se pojavi v bližini starih mestnih jeder, kjer obalne površine ob vznožju valobrana zasedajo parkirišča (značilen primer je mandrač Izola). V režimu marin naj bi bili valobrani sicer javne površine, vendar je njihova dostopnost odvisna od primera do

Preglednica 1: Povzetek pregleda valobranov na slovenski obali

Lokacija in tip	Dostopnost	Obisk in dodatne dejavnosti	Kontekst – vpetost v prostor	Vzdrževanost	Dodatna opremljenost
Debeli rtič	lahek dostop	dobra obiskanost, intenzivne dejavnosti	dobra povezanost s širšim območjem	slabša	valobran je opremljen v skladu z dodatno rabo
Valdoltra	lahek dostop	kopališče, sprehajalci	kljub vizualni povezavi območje ne funkcionira kot celota	na določenih delih pomanjkljiva	ni zasaditve ali opreme
Sv. Katarina	lahek dostop	vodne in obvodne športne dejavnosti	vizualna vpetost, ni funkcionalne povezave	nasip ponekod ni stabilen, dostop do školjčičišča v slabem stanju	ni dodatne opremljenosti ali zasaditve, pomanjkljiva signalizacija
Marina Koper	dostop v praksi onemogočen	dodatnih dejavnosti ni, niti zunanjih obiskovalcev	ni nobene povezave	primerna	oprema marine (privezi, priključki za vodo in elektriko)
Mandrač Koper	območje lahko dostopno	ribiške barke, shranjevanje ribiške opreme, sprehajalci	bližina starega jedra, valobran je integriran v okoliški prostor	pomanjkljiva	luči, druge opreme ni, kot sedišče se uporablja zid
Molet	območje lahko dostopno po obalni pešpoti, od drugod težje	kopališče, sprehajalna pot	dobra povezava z obalno potjo	zelo slaba	nobene dodatne opremljenosti ne zasadišče
Mandrač Izola	dostop ovira gneča na parkirišču	ribiške barke, shranjevanje ribiške opreme, skalomet – formaviva	fizično povezan z obalno ureditvijo – ne funkcionira v kontekstu	slaba, neredna	nove luči, druge opreme ni, kot sedišče se uporablja zid
Marina Izola	normalen dostop, za uporabnike marine tudi z avtomobilom	dodatnih dejavnosti ni, sprehajališče	povezuje se predvsem z marino, zato lahko v širšem kontekstu deluje introvertirano	primerna	oprema marine (privezi, priključki za vodo in elektriko), luči, grmovna zasaditev
Strunjan	lahek dostop (peš, motorni promet)	plaža, gostinski objekti, intenzivna raba vse leto	del Krajinskega parka Strunjan, popolnoma integriran v okolje in tako tudi funkcionira	območje je redno vzdrževano	območje v celoti opremljeno in zasajeno (pinijevi drevoredi, grmovnice, travne površine)
Piran	normalni dostopi z obrobja mandrača	uporabljajo se kot del sprehajališča	sestavni del starega mestnega jedra – povezava jasna	pomanjkljiva	oprema primerna okolju; svetilnika – posebnost
Bernardin	normalen dostopen, vendar nekoliko odmaknjeno območje	zunanje terase bazena hotela, manjša ploščad s kipom, aktivne dodatne rabe ni (niti sprehajanja)	zaradi fizične odmaknjenosti ni mogoče govoriti o vpetosti v širši prostor	primerna	oprema primerna, zasaditev – pinije
Marina Portorož	dostopna samo skozi območje marine, dostopi slabo nakazani	kopališče, manjši gostinski lokal, ostale dodatne uporabe ni	vizualno skladna z okolico, vendar od nje funkcionalno popolnoma ločena	nevzdrževano, neurejeno območje	pinijevi drevoredi, južni valobran – velika travna površina, pinije, grmovnice, druge opreme ni oziroma je v zelo slabem stanju

primera (izolski je odprt za javnost, prav tako portoroški – pri slednjem dostop ni takoj razviden ali jasno označen, v koprski marini pa pravzaprav ni dostopen).

Dostopnost valobrana napelje na kriterij **vpetosti** valobrana v **okoliški prostor**, ki je lahko fizična (direktna navezava na sosednje površine, obstoj pregrad in podobno), vizualna ali funkcionalna (povezanost z ostalimi funkcijami in dejavnostmi v bližnji okolici). Povezava je lahko boljša ali slabša. Večina valobranov je vizualno primerno povezana z okoliškim prostorom (z bližnje obale jih neposredno vidimo, narejeni so iz materialov, skladnih z okolico, imajo primerno opremo in podobno), v veliko primerih pa sta funkcionalna in fizična povezava slabši. Valobrani v takih primerih ne delujejo v kontekstu s sosednjimi površinami ter so izključeni iz bližnjih dejavnosti in rab. Poleg tega lahko boljšo povezanost preprečujejo fizične ovire (ograje, zidci, zapletena pot do prehodov na objekt, gneča avtomobilov na parkirišču).

Na kriterij dostopnosti in vpetosti objekta se neposredno navezuje tudi naslednji, in sicer **obisk in dodatne dejavnosti** valobrana: ali ljudje pridejo na valobran, ali se valobran uporablja še za kakšne druge dejavnosti in katere so te (poleg tega, da opravlja osnovno funkcijo – varovanje – in da so ob njem mogoči privezi). Večina objektov služi kot del sprehajalnih površin, ponekod so na/ob valobranih kopaljšča ali pa (od) tam potekajo druge sezonske športne dejavnosti (veslanje, jadranje ...). Izolski in koprski valobran imata tipičen ribiški značaj.

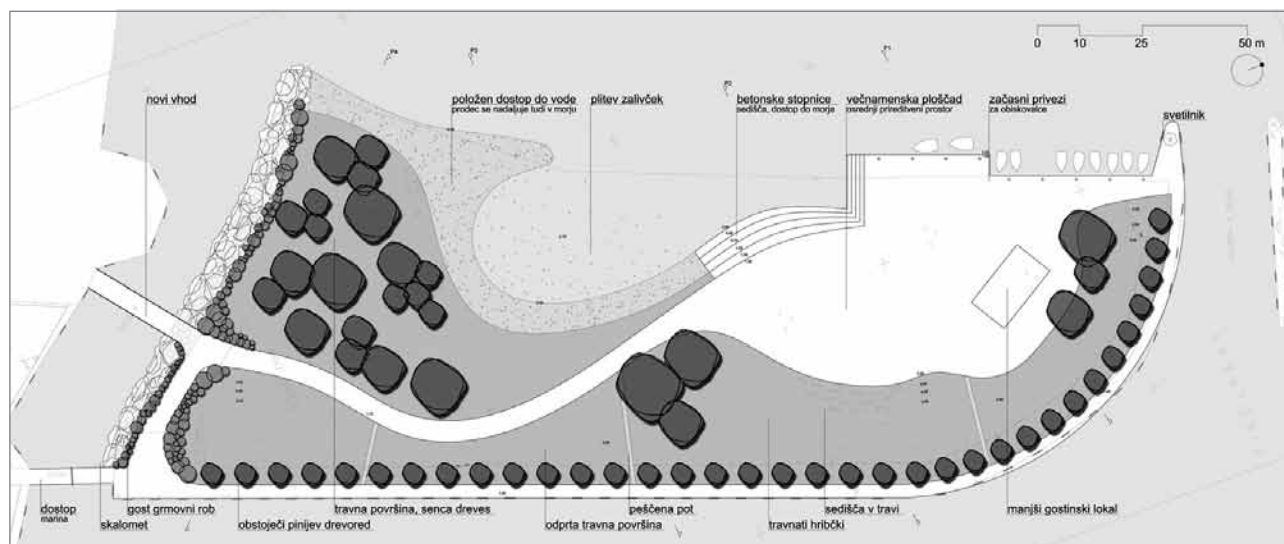
Obisk in dodatne dejavnosti so močno povezani z **dodatno opremljenostjo** valobranov, pri čemer je opremljenost obravnavana nekoliko širše: v smislu krajinske ureditve, ki pritegne potencialne obiskovalce oziroma uporabnike prostora in zajema obstoj urbane opreme (klopi, luči, smetnjaki in podobno)

ter njeno primernost in funkcionalnost kot tudi obstoj vegetacije, njeno ustrezno stanje in primernost. Slednji kriterij je nekoliko specifičen predvsem v okviru valobranov, ki se navezujejo na stara mestna jedra. V takih okoliščinah je valobran pogosto sestavni del značilne, lahko celo zaščitene, vedute na obmorsko mesto in bi bilo zakrivanje pogledov s previsoko zasaditvijo lahko sporno (podrobneje je ta kriterij obravnavan pri posameznih primerih). Tisti valobrani, ki dobro funkcionirajo, se intenzivno uporabljajo v večjem delu leta in so vpeti v okoliški prostor, so tudi primerno opremljeni (sedišča, razsvetljava, ležalne površine, dostopi do vode, prostori za shranjevanje ribiške opreme ...). Zasaditev na valobranih obstaja v treh primerih, in sicer kot pasovi grmovnic, drevoredi in travne površine.

V sklop urejenosti in opremljenosti valobranov spada tudi **vzdrževanost** posameznega objekta. Ta se po lokacijah razlikuje, vendar načeloma spet velja pravilo, da so valobrani, ki so intenzivneje obiskani, tudi bolje vzdrževani.

4 Smernice za preureditev izbranih valobranov na slovenski obali

Najpomembnejši kriteriji, po katerih so bili v raziskavi vrednoteni valobrani ob slovenski obali, so: dostopnost, obisk in dodatne dejavnosti, vpetost v prostor, vzdrževanost in ustrezna opremljenost. Na osnovi vrednotenja po teh kriterijih so obravnavani objekti razdeljeni v tri skupine, za katere so predlagane različne stopnje obravnave: 1. valobrani, v katere se ne posega; 2. valobrani, za katere so predvidene manjše preureditve, in 3. obstoječi valobrani, na katerih so predvideni večji posegi in tudi oblikovanje novih, načrtovanih valobranov.



Slika 9: Južni valobran marine v Portorožu, tloris predloga nove ureditve (ilustracija: Mateja Filipič)



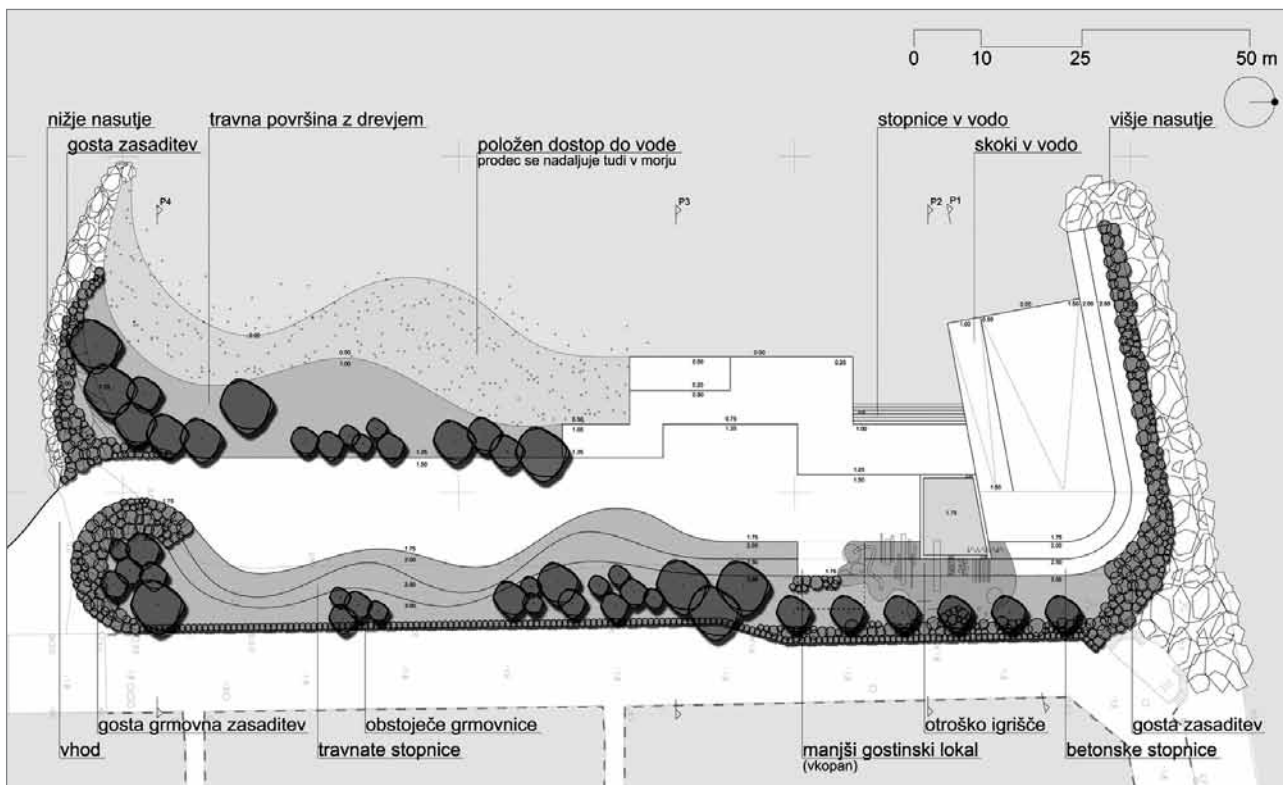
Slika 10: Predlog ureditve južnega valobrana marine v Portorožu; levo – pogled proti severu, desno – pogled na lokal in ploščad (ilustracija: Mateja Filipič)

Glede na zgornjo razdelitev v tri skupine se valobrani iz prve skupine ne spreminjajo. Objekti na Debelem rtiču, v Strunjanu ter v mandračih v Kopru in Piranu ustrezajo kriterijem večnamenskih priobalnih površin, so vpeti v prostor, intenzivno se uporabljajo vse leto ter razen boljšega in temeljitejšega vzdrževanja ne potrebujejo dodatnih posegov. Valobran marine v Kopru je sicer prav tako uvrščen v prvo skupino, vendar se vanj ne posega iz drugih razlogov (introvertiranost, nedostopnost in po drugi strani neposredna bližina urejenih priobalnih prostorov, ki so na voljo uporabnikom marine).

Druga skupina valobranov zajema tiste, ki bi se jim stanje izboljšalo že z manjšimi spremembami. Objekte na lokacijah Valdoltra, Sv. Katarina, Molet, mandrač Izola in Bernardin se

lahko uspešno prenove in dopolni s pomočjo minimalnih posegov, kot so nova zasaditev, namestitev sedež in ležišč, luči in druge urbane opreme, ureditev oziroma izboljšanje dostopov do vode, namestitev informativnih tabel (na primer za školjčno sipino na Sv. Katarini) in ureditev prostorov za dodatne dejavnosti (na primer ribja tržnica v mandraču v Izoli).

Tretji skupini, za katero so predvidene spremembe v večjem prostorskem obsegu, je poleg otočka ob marini Portorož in valobrana ob marini v Izoli priključen še predlog ureditve novega valobrana v Kopru (med Smedelo in Žusterno). Te lokacije so bile izbrane za prenovo na podlagi rezultatov analiz. Objekti na navedenih lokacijah zaradi večjih dimenzij in primernejših dostopov poleg svoje primarne vloge omogočajo



Slika 11: Valobran marine v Izoli, tloris predloga nove ureditve (ilustracija: Mateja Filipič)



Slika 12: Predlog ureditve valobrana marine v Izoli, levo – pogled z juga na vhod na plažo, desno – pogled s severa (ilustracija: Mateja Filipič)

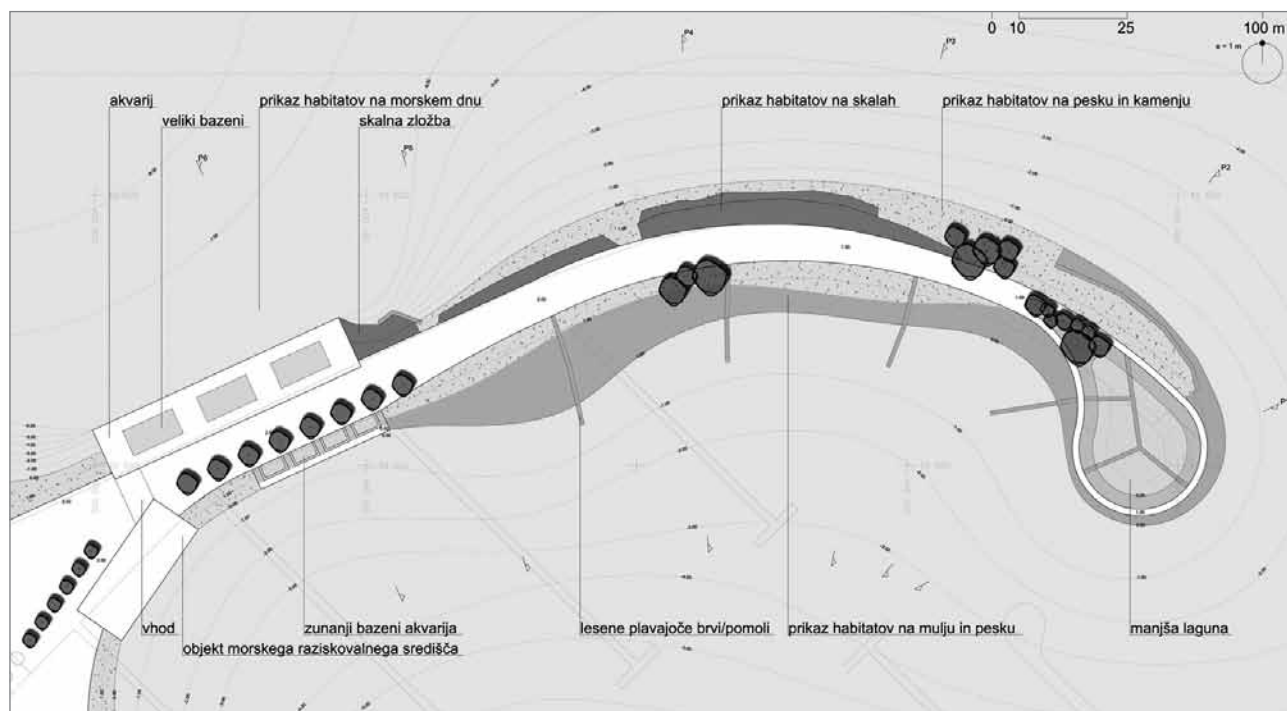
razvoj večnamenskih površin. Tu predstavljeni predlogi novih ureditev niso preverjeni z vidika lastništva, občinskih in drugih investicij ter tehničnih vidikov, pomenijo samo možnosti za boljšo izkoriščenost potencialov tovrstnih obmorskih površin za potrebe oblikovanja javnih odprtih prostorov. Predlagani posegi poskušajo upoštevati tudi kakovosti širšega obalnega prostora in posameznih mikrolokacij.

Južni valobran marine v Portorožu in valobran marine v Izoli imata glede na sedanjo izkoriščenost dodatne potenciale (ugodna lokacija, večja neizkoriščena površina, bližina ostale rekreacijske infrastrukture in podobno). Zaradi tega so na teh dveh lokacijah predvideni novi programi in tudi obsežnejši posegi oziroma celostne preureditve objektov.

4.1 Južni valobran marine v Portorožu

Oba valobrana marine v Portorožu sta v zelo slabem stanju in se ne uporabljata. Čeprav je celotna marina načeloma odprta za javnost, je predvsem južni valobran izrazito nepovezan z obalnimi dejavnostmi. Dostop do njega je slabo označen. Valobran (razen na stranici, ki gleda proti marini in se uporablja za priveze) ni redno vzdrževan, dostopi do vode so dotrajani, poti niso primerne, grmovnice niso vzdrževane, travna površina ni urejena. Manjši gostinski objekt s teraso ni dovolj zanimiv, da bi pritegnil več obiskovalcev. Vendar valobran zaradi svoje nelinearne oblike (ki je tipična za tovrstne objekte) ponuja več možnosti za različne rabe, kot jih je tam danes.

Otoček, ki ščiti marino Portorož, se fizično in programsko preoblikuje v večnamenski prireditveni prostor z manjšim go-



Slika 13: Tloris predloga novega valobrana v Kopru (ilustracija: Mateja Filipič)

stinskim lokalom in razgibano obalo. Notranja stran valobrana je še vedno namenjena privezom. Od preostalega dela otočka je delno ločena z obstoječim pinijevim drevoredom in s široko, odprto travno površino (ponekod dvignjena – zapiranje pogledov). Morska stran valobrana je funkcijsko razdeljena na manjše podprostore. Plaža in ležalne površine v mehkih linijah preidejo v večnamensko ploščad – osrednji prireditveni prostor z različnimi oblikami sedišč (kamnite stopnice ob morju, sedišča v travi). V bližini centralne ploščadi in pritličnega objekta so tudi privezi za manjša plovila obiskovalcev.

4.2 Valobran marine v Izoli

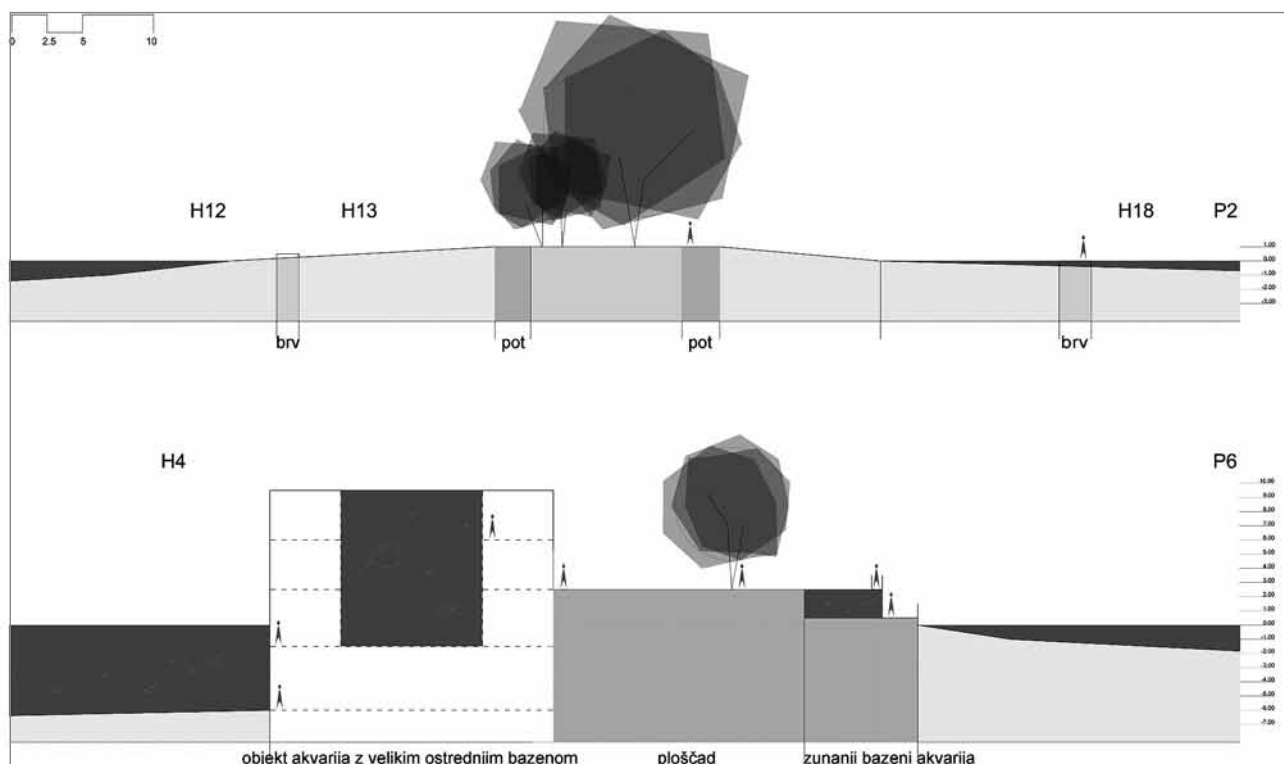
Kopne površine marine v Izoli, vključno z valobranom, so redno vzdrževane, grmovni rob med pohodnimi površinami valobrana in zdajšnjim skalometom je primerno negovan. Širitev površine objekta na zahodno stran je predvidena v občinskih prostorskih načrtih – tu naj bi se umestile nove kopalne površine. Umestitev na to lokacijo je smiselna predvsem z vidika bližine že obstoječega kopaljšča in sprehajalne poti, ki ju uporablja veliko lokalnih prebivalcev in drugih obiskovalcev.

Predlog preureditve valobrana izolske marine v glavnem obsega ureditev nove plaže. Dostopi do vode so tu raznoliki (prodnati, betonski, položni, višji, namenjeni skokom v vodo ...), prav tako so obiskovalcem na voljo različne ležalne površine (travnate, prodnate, betonske, v senci ali na soncu). Razporeditev

dejavnosti in uporabnih površin poskuša slediti potrebam čim širšega kroga obiskovalcev (starejši – senca, položni dostopi v vodo, otroci in družine – igrišče, peskovnik, lahek dostop do vode, najstniki in mladina – sonce, betonske površine in globine morja, primerne za skoke v vodo). Višinska razlika, ki z gostim grmovnim robom pomeni ločnico med kopaljščem in marino, je izkoriščena za umestitev manjšega vkopanega objekta.

4.3 Novi valobran v Kopru

V sklopu tretje skupine je podan tudi predlog rešitve za ureditev novega valobrana v Kopru (med Semedelo in Žusteru – umestitev valobrana na to območje ureja lokacijski načrt za ureditev nove marine in komunalnih privezov v Kopru). Rešitve iz dostopne prostorske dokumentacije so v tem predlogu nadgrajene s popolnoma novo rabo. Novi valobran bi bil namreč lahko v celoti namenjen morskemu parku. Dejavnosti raziskovanja in predstavitve morja ter posameznih vrst in habitatov bi potekale v objektih (raziskovalno središče, akvarij) in na zunanjih površinah. Ves morski park je oblikovan v smislu uporabe vseh čutov – obiskovalec ne samo opazuje, ampak se lahko skozi »razstavne prostore« premika, jih posluša, tipa. Zunanje površine (zaprti bazeni, predvsem pa obala in morsko dno) so namenjene habitatom, ki so značilni za slovensko obalo in morje. Habitatati so razdeljeni glede na obalni tip, kamninsko podlago, globino vode in vplivni pas morja.



Slika 14: Novi valobran v Kopru, izbrana prereza (ilustracija: Mateja Filipič)

5 Sklep

Prek inventarizacije in analize valobranov ob slovenski obali so bile opredeljene in ovrednotene njihove značilnosti, poudarjene pa so bile tudi prednosti in slabosti omenjenih objektov na posameznih lokacijah. Dvanajst valobranov vzdolž slovenske obale se med seboj razlikuje, vendar je kljub temu pri vseh mogoče prepoznati nekatere skupne lastnosti. So sorazmerno majhni, saj so majhna tudi območja dejavnosti, ki jih valobrani ščitijo. Objekti, ki so v bližini starih mestnih jeder, so izdelani iz kamna, novejši pa so skoraj izključno betonski. Pogosto so vertikalni valobrani na zunanji strani obdani s skalometom, na nekaterih lokacijah pa že samo skalno nasutje pomeni zaščito obale pred vplivi morja.

Stanje valobranov je zelo različno, vsi opravljajo svojo osnovno funkcijo, samo na nekaterih pa potekajo tudi druge dejavnosti. Največkrat je to posledica slabo zasnovanega prostora brez ustreznih programskih sklopov in tudi brez osnovnih prostorskih rešitev: ni urejenih dostopov, vegetacije je malo ali ni primerna, enako velja za urbano in parkovno opremo. Zato novi predlogi v osnovi vključujejo krajinske ureditve tistih izbranih valobranov, pri katerih je še mogoče pridobiti kakovostnejši prostor, namenjen različni rabi. V prispevku predstavljene preureditve portoroškega in izolskega valobrana vsebujeta manjše posege, preoblikovanje stika valobrana z vodo in dodajanje predvsem parkovnih prvin v prostor. Koprski primer je smeješi, nazadnje tudi zato, ker gre za projekt, ki še ni bil realiziran. Predlog prihodnjega valobrana vsebuje umestitev posebnega raziskovalnega programa, ki pa je prav zaradi tega gotovo zanimiv za obravnavo v prihodnosti. S predvidenimi ureditvami različnih morskih in obalnih habitatov, z izgradnjo raziskovalnega središča, akvarijev, opazovalnic in druge infrastrukture ostaja predlog predvsem krajinskoureditveni načrt. Za realnejšo preveritev možnosti izgradnje takega središča bi bilo treba podrobno preveriti hidrotehnične pogoje za tovrstne objekte. Gotovo pa prispevek odpira razpravo o tem, v kolikšni meri lahko v prihodnosti uporabimo bolj interdisciplinaren pristop pri načrtovanju valobranov ter za nove in tudi že obstoječe valobrane poiščemo ustrezne multifunkcionalne prostorske ureditve.

Mateja Filipič, univ. dipl. inž. kraj. arh.
E-pošta: mateja.filipic@gmail.com

Dr. Davorin Gazvoda, univ. dipl. inž. kraj. arh., redni profesor
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: davorin.gazvoda@bf.uni-lj.si

Opombe

[1] Pregled stanja in analiza valobranov na slovenski obali sta bila izvedena v okviru diplomske naloge *Potenciali za krajinsko oblikovanje valobranov ob slovenski obali* (M. Filipič, mentor: D. Gazvoda) na Oddelku za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani (2010). V diplomski nalogi so podrobno predstavljeni tudi rezultati inventarizacije in analiz po posameznih lokacijah ter predlogi posegov. Za podrobnosti glej digitalno knjižnico BF: http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/dn_filipic_mateja.pdf

[2] Beseda *mandrač* izhaja iz italijanskega izraza *mandracchio*, ki označuje pristanišče lokalnega značaja, namenjeno manjšim plovilom. Izraz je v Slovenskem primorju splošno uveljavljen in se zato uporablja tudi v tem besedilu, čeprav ni knjižni.

Viri in literatura

Mezek, S. (1998): Koncept integralnega upravljanja z obalnim območjem. V: Mlakar, A., Simoneti, M., in Matjašec, D. (ur.): *Voda – raba, varovanje, oblikovanje*, str. 86–88. Ljubljana, Društvo krajinskih arhitektov Slovenije.

Ministrstvo za okolje in prostor (2007): *Integralno prostorsko načrtovanje za usklajen prostorski razvoj obalnega območja Slovenije*. Ljubljana.

Ministrstvo za okolje in prostor (2007): *Program upravljanja z obalnim območjem CAMP Slovenija*. Ljubljana.

Planko, D. (1998): Konfliktne situacije na slovenski obali kot posledica razvoja masovnega turizma. V: Mlakar, A., Simoneti, M., in Matjašec, D. (ur.): *Voda – raba, varovanje, oblikovanje*, str. 95–97. Ljubljana, Društvo krajinskih arhitektov Slovenije.

Regionalni razvojni center Koper (2008): *Prostorsko načrtovanje morja v Sloveniji – stanje in perspektive*. Koper.

Turk, R. (1998): Vprašanja varovanja obalnega (obrežnega) pasu. V: Mlakar, A., Simoneti, M., in Matjašec, D. (ur.): *Voda – raba, varovanje, oblikovanje*, str. 89–94. Ljubljana, Društvo krajinskih arhitektov Slovenije.

Špela KOLARIČ
Mojca GOLOBIČ

Nadomestni habitati kot omilitveni ali izravnalni ukrep varstva narave pri posegih v prostor

V zadnjem času se v okviru presoje vplivov na okolje pojavljajo nadomestni habitati kot ena izmed oblik predvsem omilitvenih in tudi izravnalnih ukrepov, s katerim se omili oziroma nadomesti predvidena ali povzročena okrnitev narave. Da bi ugotovili, kakšne so dosedanje izkušnje z reševanjem naravovarstvenih problemov z nadomestnimi habitati v slovenskem prostoru in kako učinkovito orodje so za doseganje ciljev ohranjanja narave, je bila izvedena raziskovalna naloga, v okviru katere so obravnavani trije primeri posegov: proizvodna cona Želodnik, AC-odsek Maribor–Pince in prenova ljubljanske opere, pri katerih so bili kot rešitev problema ohranjanja narave predvideni in izvedeni nadomestni habitati. Ugotovljeno je bilo, da odločitve o nadomestnih habitatih spremljajo velika negotovost, številni zapleti in

verjetnost, da povzročene škode ne bo mogoče nadomestiti, lahko pa pomenijo tudi priložnost za doseganje kompromisov med interesi investitorjev in naravovarstvenimi zahtevami. Vsekakor morajo pomeniti zadnjo možnost za zmanjšanje negativnih vplivov posega na naravo. Pri tem je pomembno, da res učinkovito prispevajo k zmanjšanju škode, povzročene naravi, saj sicer cilji in namen ohranjanja narave niso doseženi.

Ključne besede: habitati, ohranjanje narave, omilitveni ukrep, izravnalni ukrep

1 Uvod

Izravnalni in omilitveni ukrepi se v okviru presoje vplivov na okolje v zadnjih letih v slovenski okoljevarstveni praksi pojavljajo kot eden izmed načinov vključevanja okoljskih in naravovarstvenih zahtev v poznejšo izvedbo projektov. Osnovni namen je omilitven ali nadomestitev škode, ki nastane pri posegih v prostor, na način, s katerim bo v čim bolj zadoščeno zastavljenim okoljskim ciljem in zahtevam. Nadomestni habitat je ena izmed oblik omilitvenega ali izravnalnega ukrepa, s katerim želimo nadomestiti in povrniti izgubljene kakovosti narave.

Zakonodajni predpisi določajo, da je pri opredelitvi omilitvenih in izravnalnih ukrepov pomembno oceniti izvedljivost oziroma realnost omilitvenih in izravnalnih ukrepov, določiti časovni okvir izvedbe ukrepov, opredeliti nosilce izvedbe in način spremljanja uspešnosti izvedenih ukrepov. Učinkovitost oziroma uspešnost tehničnih ukrepov za zmanjševanje vplivov, ki so merljivi, kot so hrup, vsebnost različnih snovi v tleh, vodi in zraku, je relativno preprosto oceniti. Pri ugotavljanju učinkovitosti ukrepa izhajamo iz izhodiščnega stanja – to je stanje prostora pred posegom, ki ga preprosto izmerimo. Čeprav je tudi biotska raznovrstnost opredeljena kot merljiva, pa je določitev izhodiščnega stanja v primeru biotske raznovrstnosti bistveno zahtevnejša. Stanje biotske raznovrstnosti je namreč ključno za ugotavljanje uspešnosti nadomestnega habitata.

K. Pobiljšaj (1997) pravi, da bi bile za bolj ali manj dobro oceno izhodiščnega stanja biotske raznovrstnosti potrebne večletne celoletne raziskave, skozi vse letne sezone. V nadaljevanju ista avtorica navaja, da zaradi želje po čim hitrejši izvedbi projektov in iz finančnih razlogov to žal ni mogoče.

Naslednji problem pomeni sama »narava« izravnalnih in omilitvenih ukrepov. Kot navajajo Mlakar idr. (2005), ima izraz »omilitveni« v sebi domnevo, da bo do negativnih vplivov na okolje in naravo prišlo, s temi ukrepi pa je mogoče zmanjšati obseg oziroma stopnjo vplivov. Če izhajamo iz domneve, da omilitveni ukrepi škode v celoti ne preprečijo, ampak jo le zmanjšajo, se ne moremo izogniti dvomu, da omilitveni ukrepi po naravi niso preventivni, ampak so bolj sanacijski ukrepi varstva narave. Za izravnalne ukrepe, ki po definiciji pomenijo nadomestitev nastale škode, med katere spada tudi nadomestni habitat, lahko to z gotovostjo trdimo. V kontekstu doseganja ciljev varstva okolja in ohranjanja narave je lahko tako delovanje problematično, saj je v nasprotju z enim izmed temeljnih načel varstva okolja to je načelom preventive. Odločitev o nadomestnem habitatu se sicer sprejme v postopku presoje vplivov, ki je po definiciji in vsebini eno najmočnejših orodij preventivnega varstva, vendar je nadomestni habitat zagotovo ukrep sanacijskega in ne preventivnega značaja.

Kako uspešno torej lahko z nadomestnimi habitati povrnemo izgubljene kakovosti prvotnega prostora, narave in naravnih vrednot ter kako učinkovito je v resnici reševanje problemov ohranjanja narave na ta način v kontekstu naravovarstvenih ciljev? Kaj tak ukrep pomeni z vidika drugih družbenih ciljev? Lahko bi rekli, da je obremenjevanje investicij, ki so vezane na prostor, z omilitvenimi in izravnalnimi ukrepi upravičeno takrat, kadar z njimi res učinkovito prispevamo k zmanjšanju okoljske škode in ohranjanju narave ali škodo celo preprečimo ter so ti ukrepi sprejemljivi tudi z drugih vidikov (družbenih, političnih, ekonomskih) in ne le z okoljskega.

2 Metode dela

Izhodišče za raziskavo so bile te hipoteze:

- ni nujno, da nadomestni habitat v posameznih primerih v odnosu do drugih alternativ pomeni edino in za okolje res najboljšo rešitev;
- nadzor nad izvajanjem in preverjanjem uspešnosti nadomestnih habitatov v Sloveniji ni popoln oziroma se ne izvaja, zato obstaja možnost, da se nadomestni habitati ne izvedejo dosledno;
- vnaprejšnja opredelitev nadomestnega habitata kot ustreznega naravovarstvenega ukrepa vodi k odmiku naravovarstvenega delovanja od načel preventive in optimizacije; s tem se zmanjšuje učinkovitost doseganja ciljev ohranjanja narave.

2.1 Analize

Iz zakonskih podlag, literature, gradiv in dokumentacije realiziranih projektov, ki kot rešitve problemov ohranjanja narave predvidevajo nadomestne habitate, smo izluščili vsebine, pomembne za nadaljnjo analitično obravnavo. Ugotovili smo, da so za doseganje ciljev raziskovanja ključne informacije o alternativah oziroma možnostih ohranjanja habitata na drugačen način, o lokaciji, na katero se nadomestni habitat umešča, ter o trenutnem stanju izvedenih nadomestnih habitatov in njihovi učinkovitosti. Na podlagi lastnosti posega in čim večje vsebnosti ter tudi dostopnosti informacij so bili za podrobno analizo izbrani trije izvedeni posegi – proizvodna cona Želodnik, avtocestni odsek Maribor–Pince in projekt prenove ljubljanske opere – ter izravnalni in omilitveni ukrepi, ki so bili določeni v postopku sprejemanja prostorskih načrtov.

Nadomestni habitati na vseh treh območjih so bili ovrednoteni na osnovi treh analiz:

- analize nadomestnega habitata v odnosu do drugih variantnih rešitev;
- analize lokacije, izbrane za nadomestni habitat;
- primerjalne analize med nadomestnim habitatom (trenu-

tno stanje) in prizadetim oziroma uničenim habitatom (stanje pred posegom).

Podatki za raziskavo so bili pridobljeni predvsem z natančnim pregledom pisnega in grafičnega dela okoljskih poročil in poročil o vplivih na okolje, z intervjuji z uslužbenci v inštitucijah, pristojnih za varstvo okolja in ohranjanje narave, z investitorji in izdelovalci okoljskih poročil ter s terenskimi ogledi izvedenih nadomestnih habitatov.

Za analizo nadomestnega habitata v odnosu do variantnih rešitev smo iz okoljskih poročil oziroma poročil o vplivih na okolje ugotavljali, kakšen je bil postopek presoje v posameznem primeru, katere alternative so bile predlagane, kako so bile obravnavane in zakaj je bila določena rešitev izbrana kot najustreznejša. Pridobljeni podatki so bili podprti z ugotovitvami iz intervjujev.

Analiza lokacije, izbrane za nadomestni habitat, je bila izdelana na podlagi podatkov o namenski rabi, površini, habitatnih tipih (Habitatni tipi Slovenije, tipologija, Ljubljana, 2004), naravovarstveni vrednosti habitatnih tipov, dejanskem stanju pred vzpostavitvijo nadomestnega habitata in dejanskem stanju danes. Ugotavljali smo predvsem, kakšno »vrednost« s stališča narave in drugih rab imajo izbrana območja za nadomestne habitate.

Primerjalna analiza med stanjem izvirnega in trenutnega habitata je bila izvedena kot primerjava podatkov o habitatnih tipih, njihovi naravovarstveni vrednosti, kakovostih, funkcijah ter obsegu »izvirnega« in nadomestnega habitata. Kakovosti in funkcije so neposredno vezane na rabo. Podatki so bili pridobljeni s pregledom okoljskih poročil in poročil o stanju nadomestnega habitata ter grafičnih prilog, z ugotovitvami iz intervjujev, s terenskim ogledom nadomestnih habitatov in z uporabo prostorskih portalov, ki so dostopni na spletu (PISO, GERK, Geopedija).

2.2 Predstavitev izbranih primerov

V raziskavi obravnavamo tri različne posege, proizvodno cono Želodnik, avtocestni odsek Maribor–Pince in prenovo ljubljanske opere, katerih izvedba je povzročila okrnitev narave oziroma naravnih vrednot. Razlikujejo se glede na predvideno dejavnost, velikost, površino posega in postopek presoje, ki je bil izveden v posameznem primeru. Drugačen je tudi status in funkcije prizadetih naravnih vrednot, v katere je poseg umeščen.

2.2.1 Proizvodna cona Želodnik

V primeru proizvodne cone Želodnik gre za enega izmed pr-

vih poskusov vzpostavitve nadomestnega habitata na območju Gorenjske in v Sloveniji na sploh. Od leta 2006 se njegovo stanje redno spremlja z monitoringom, kar je v nasprotju z večino izvedenih primerov, pri katerih se monitoring nadomestnih habitatov ne izvaja. Primer je zanimiv tudi zato, ker

so poselitveni pritiski na mokrišča, v katera je cona umeščena, v splošnem veliki. Vzpostavitev nadomestnih območji se tako morda kaže kot ena izmed možnosti oziroma način ohranjanja teh. Predlagani nadomestni habitat, razloge za vzpostavitev in stanje nadomestnega habitata danes prikazuje preglednica 1.

Preglednica 1: Nadomestni habitat v primeru PC Želodnik

Proizvodna cona Želodnik		
Razlogi za vzpostavitev nadomestnega habitata	Predlagan nadomestni habitat	Stanje nadomestnega habitata
Na območju naravne vrednote in ekološko pomembnega območja Češeniške in Prevojske gmajne je bilo zaradi izgradnje industrijske cone uničeno prehodno barje, ki spada med najredkejše habitatne tipe v Sloveniji in po svetu.	Prehodno barje	Vzpostavljen je nadomestni habitat – ograjeno mokrišče, ribnik. Uspešnost delovanja se spremlja z monitoringom.

Preglednica 2: Nadomestni habitati v primeru AC-odseka Maribor–Pince

Avtocestni odsek Maribor–Pince		
Razlogi za vzpostavitev nadomestnega habitata	Predlagan nadomestni habitat	Stanje nadomestnega habitata
Črni les – vzpostavitev ekstenzivnih travnikov		
Zaradi izgradnje avtoceste je bil uničen del hrastovo-belogabrovega gozda Črni les, ki spada med zelo ogrožene habitatne tipe. Predlagana vzpostavitev enakega habitata tehnično ni bila izvedljiva.	Vzpostavitev ekstenzivnih travnikov ob jezeru Komarnik.	Nadomestni habitat je delno vzpostavljen, zasajena je bila drevnina. Prevladujejo intenzivno obdelano kmetijsko zemljišče, travniki in v manjši meri gozd (že obstoječ).
Kamenšak – pogozditev in vzpostavitev ekstenzivnih močvirnih travnikov		
Zaradi izgradnje avtoceste je bil uničen del hrastovo-belogabrovega gozda Kamenšak. Najbolj prizadete so bile populacije ptic in drugih živalskih skupin (dvoživke, vidre, divjad, metulji, kačji pastirji in podobno).	Pogozditev, vzpostavitev hrastovo-belogabrovega gozda in renaturacija struge Globovnice in vzpostavitev ekstenzivnih močvirnih travnikov.	Nadomestni habitat – pogozditev je v začetni fazi vzpostavljanja, zasajena so bila drevesa.
Ekstenzivni travniki so vzpostavljeni, struga Globovnice je renaturirana.		
Cogetinci – nadomestni habitat za dvoživke in vzpostavitev ekstenzivnih travnikov		
Zaradi izgradnje avtoceste na območju Cogetinskega potoka so bile populacije dvoživk odrezane od mrestišč, uničeni so bili mokrotni travniki, potok je bil reguliran.	Vzpostavitev nadomestnega habitata za dvoživke in povrnitev mokrotnih travnikov	Mlaka za dvoživke je vzpostavljena. Mokrotni travniki so v celoti uničeni, območje je degradirano. Zaradi neustreznega odlaganja materiala je vpliv še večji, kot je bilo predvideno.
Črni log in Gosposko – nadomestni habitat za ptice, pogozditev in vzpostavitev ekstenzivnih travnikov		
AC na območju Polanskega in Črnega loga seka na pol izjemen gozdni kompleks črne jelše, kar negativno vpliva predvsem na populacije ptic.	Pogozditev, vzpostavitev jelševega gozda (Črni log) in vzpostavitev ekstenzivnih travnikov (Gosposko).	Nadomestni habitat – pogozditev v času raziskave še ni bil vzpostavljen. Ob ponovnem terenskem ogledu julija 2011 je bilo ugotovljeno, da je nadomestni habitat delno vzpostavljen, zasajena je bila drevnina. Ekstenzivni travniki niso bili vzpostavljeni, na območju prevladujejo intenzivno obdelani travniki.

2.2.2 Avtocestni odsek Maribor–Pince

Štiripasovna cesta A5 povezuje Maribor in Pince na slovensko-madžarski meji. Po dolžini obsega dobrih 85 km ceste in prečka oziroma »povozi« kar nekaj površin, ki so za ohranjanje narave posebnega pomena. Avtocesta tudi pomeni poseg, katerega »neizvedba« kot alternativa pravzaprav ne obstaja. Možnosti glede morebitne spremembe lokacije trase so bile v obravnavanem primeru zelo omejene, saj so bila zemljišča, po katerih naj bi trasa potekala, rezervirana več let vnaprej, še preden je bila izvedena presoja variantnih rešitev. Na posameznih odsekih je bilo predvidenih več omilitvenih oziroma izravnalnih ukrepov v obliki nadomestnih habitatov (preglednica 2).

2.2.3 Ureditveni načrt za območje urejanja CO 2/26 Opera

Ureditveni načrt za območje urejanja CO 2/26 Opera je do zdaj edini izvedeni primer postopka prevlade javne koristi, v katerem je bila sprejeta odločitev o izravnalnih ukrepih v Sloveniji. V skladu z odločbo vlade Republike Slovenije o prevladi druge javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave in o nujnih izravnalnih ukrepih je bila zaradi širitve opere odstranjena rdečelistna bukev. Za nadomestitev okrnitve narave se v skladu z navedeno odločbo izvede nujni izravnalni ukrep.

Določitev izravnalnega ukrepa

Predlagani so bili štirje mogoči izravnalni ukrepi, in sicer ureditev mokrišč pri Koseškem bajerju, odkup suhih travnikov pri Savi v Klečah, renaturacija potoka Glinščica in revitalizacija Tivolskega ribnika (Izravnalni ..., 2010). Investitor se je odločil za ureditev mokrišč v Kosezah, saj naj bi bila izvedba najpreprostejša, hitra ter seveda tudi finančno sprejemljiva. Zapletlo se je pri lastništvu zemljišč in tako je bil z odločbo določen nov izravnalni ukrep revitalizacija ribnika Tivoli. Projekt za revitalizacijo ribnika je bil že izdelan, vendar ni pridobil soglasja Zavoda za kulturno dediščino (v nadaljevanju: ZVKD) in s tem tudi ne gradbenega dovoljenja. V letu 2009 so se začeli dogovori o novem izravnalnem ukrepu, in sicer postavitvi rastlinjakov v ljubljanskem botaničnem vrtu. Obnova opere je bila med raziskavo pravzaprav že končana, vendar ta ni dobila uporabnega dovoljenja, ker pogoji Zavoda za varstvo narave (v nadaljevanju: ZRSVN), to je izvedba izravnalnega ukrepa, niso bili izpolnjeni. V jeseni 2010 naj bi bil končno le dosežen dogovor med investitorjem in ZVKD. Za izravnalni ukrep naj bi bila vendarle potrjena in določena sanacija Tivolskega ribnika.

Preglednica 3: Izravnalni ukrep v primeru obnove ljubljanske opere

Prenova ljubljanske opere	
Razlogi za vzpostavitev nadomestnega habitata	Predlagan izravnalni ukrep
Zaradi nujne obnove ljubljanske opere je bila odstranjena rdečelistna bukev, ki je bila zavarovana kot naravni spomenik.	Vzpostavitev drugega območja, pomembnega za ohranjanje narave – revitalizacija Tivolskega ribnika.



Slika 1: Nadomestni habitat prehodno barje (foto: Špela Kolarič)

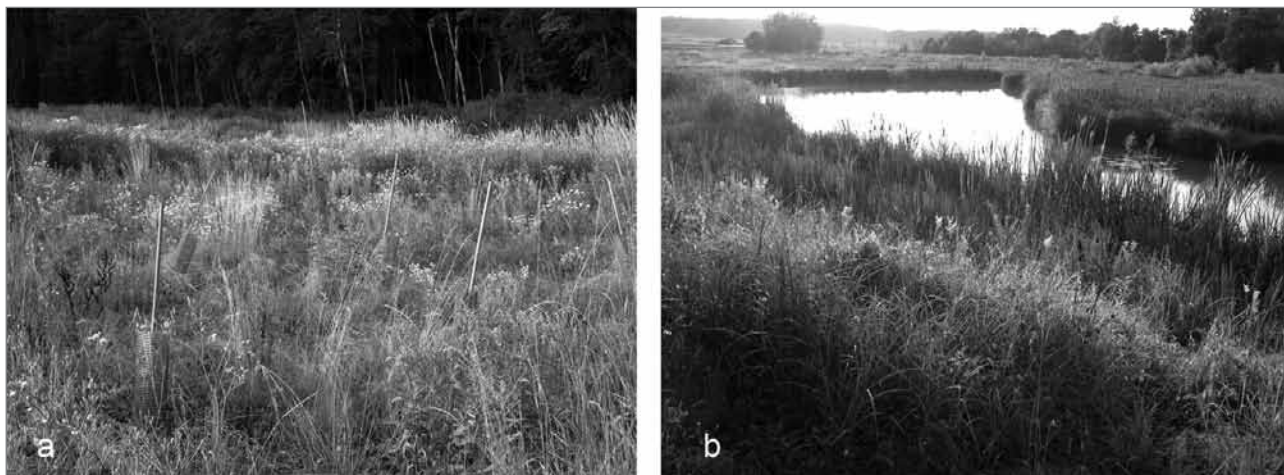
4. Rezultati

4.1 Analiza nadomestnega habitata kot najustreznejše rešitve problema ohranjanja narave v odnosu do ostalih variantnih rešitev

V primeru PC Želodnik po navedbah okoljskega poročila (Okoljsko ..., 2005) zaradi stanja v planskih dokumentih (podrobnejša namenska raba je industrijska proizvodnja) in glede na dejstvo, da je povpraševanje po zazidljivih zemljiščih za proizvodne dejavnosti v okolici Ljubljane zelo veliko, ni realno razmišljati o alternativni, da do posega v območje ne bi prišlo. Kar zadeva tehnično prilagoditev posega na način, da se prehodno barje v celoti ohrani, pa poročilo ocenjuje, da bi se razpoložljiva površina za gradnjo tako preveč zmanjšala. Variantne rešitve, ki bi omogočale ohranjanje barja, niso bile predlagane.

Na odseku Maribor–Pince so se usklajevale variante tras AC. Izdelane so bile primerjalne študije posameznih variant, ki so bile vrednotene po več kriterijih.

Na odseku Lenart–Sp. Senarska, kjer so bili vzpostavljeni nadomestni habitati na območju jezera Komarnik in gozdiča Kamenšak, so presoje variantnih rešitev trase in ugotovitve poročila o vplivih na okolje (Poročilo o vplivih na okolje za AC-odsek Lenart ..., 2004) pokazale, da sprememba lokacije posega ni mogoča, prav tako ne tehnična prilagoditev, ki bi omogočila ohranjanje habitatov.



Slika 2: (a) Zasaditev hrastovo-belogabrovega gozdiča Kamenšak, (b) Vzpostavitev močvirskih travnikov in renaturacija Globovnice (foto: Špela Kolarič)

Na odseku Sp. Senarska–Cogetinci sta bili na osnovi predhodnih spoznanj in ugotovitev na koncu presojeni dve varianti, in sicer »varianta IN – optimirana ali tako imenovana pobočna varianta« in »varianta IN – nova ali tako imenovana dolinska varianta«. Na območju nadomestnega habitata (območje Cogetinskega potoka) potekata obe varianti po isti trasi in imata tako na naravo enak vpliv. To pomeni, da alternativa, ki bi pomenila ohranjanje habitatov na drug način, ne obstaja oziroma ni bila presojana. Treba pa je poudariti, da je danes dejanski vpliv na habitate ob Cogetinskem potoku bistveno večji od predvidenega, saj bi se lahko skoraj v celoti ohranili, če bi bilo med gradnjo avtoceste ustrezno urejeno odlaganje gradbenega materiala.

Na odseku Beltinci–Lendava, kjer se vzpostavljajo nadomestni habitati za ptice pri Črnem logu, je bilo presojanih pet variant: zelena, rdeča, rjava, vijolična in dodatni koridor. Variante so bile presojene z vidika atmosfere, geosfere, hidrosfere, biosfere, naravnih vrednot, kulturne dediščine, hrupa in kakovosti



Slika 3: Nadomestni biotop za dvoživke pri Komarnici (foto: Špela Kolarič)

krajine. Z vidika biosfere je bila kot najprimernejša ocenjena varianta, ki je potekala po dodatnem koridorju, ki se v celoti izogne Črnemu in Polanskemu logu, zaradi česar izvedba nadomestnih habitatov ne bi bila potrebna. Dodatni koridor v primeru vpliva na naravno dediščino ni bil presojan. V celoti je bila za vidika vplivov na okolje kot najprimernejša ocenjena »zelena varianta« (Primerjalna ..., 2000). Pozneje so bile izvedene še optimizacije variant in na koncu je bila kot najustrežnejša izbrana varianta »rdeča 2«, ki je bila z vidika ZRSVN sporna, ker je posegala na območje naravnih vrednot. Zato je bila ponovno optimizirana. Optimizirana varianta se, kot navedeno poročilo o vplivih na okolje (Poročilo o vplivih na okolje za AC-odsek Beltinci ..., 2004), izogne večini območij naravnih vrednot, vsem enotam kulturne dediščine in vsem naseljem.

V primeru prenove ljubljanske opere tehnična prilagoditev posega tako, da bi se bukev ohranila, ne bi bila mogoča, ker so korenine izpodrivale oder. Opera je bila močno dotrajan objekt in njena prenova je bila nujna. Tudi potreba po prostorskih kapacitetah ni dopuščala prostorske rešitve, ki bi omogočala ohranitev bukve. Poleg tega v natečajni nalogi ohranjanje drevesa ni bilo med zahtevanimi pogoji. O možnostih postavitve opere na drugo lokacijo se ni govorilo. Tako je bila edina možnost, da se bukev poseka in da se v zameno izvede izravnalni ukrep, katerega določitev se je izkazala za dolgotrajen in zapleten proces.

Glede na številna usklajevanja in primerjavo variant (v primeru avtoceste) ter navedbe okoljskih poročil, poročil o vplivih na okolje in ostale vire sklepamo, da je bila izbrana rešitev res najbolj optimalna in da možnost, ki bi omogočala ohranjanje uničenih ali prizadetih habitatov ali naravnih vrednot na drug način ni obstajala. V primeru avtoceste so bile izbrane predvsem variante tras, ki so bile ekonomsko primernejše, cenejše. Izogibanje naravovarstveno vrednim območjem bi povečalo stroške gradnje. Stroški bi bili tako res višji, vendar stroški vzdr-

ževanja in vzpostavitve nadomestnih habitatov v presojo niso bili vključeni, zato je vprašljivo, katera varianta bi bila dejansko najbolj optimalna tudi z ekonomskega vidika. Iz tega vprašanja in iz obravnavanih primerov je mogoče razbrati problem, ki se neposredno pravzaprav nanaša na presojo alternativ in vselej obstaja. Problem je namreč ta, da nadomestni habitat v postopek presoje sploh niso vključeni. Iz navedenega je razvidno, da je bila vzpostavitev nadomestnih habitatov predvidena in zahtevana, še preden je bilo sploh znano, kako bodo tehnično izvedeni in ali je izvedba sploh mogoča, kar se je nedvomno izkazalo za velik problem. Nadomestni habitat so bili iz postopka presoje izvzeti. Njihov pozitiven vpliv, da na ta način prispevamo k ohranjanju ali nadomestitvi izgubljenih naravnih danosti, je bil vnaprej sprejet kot dejstvo.

4.2 Analiza lokacije, v katero se umešča nadomestni habitat

Analiza je pokazala, da se nadomestni habitat po večini umeščajo na kmetijska zemljišča, med katerimi prevladujejo najboljše kmetijska zemljišča. Izjema je Tivolski ribnik, kate-rega območje glede na rabo spada med pozidana in sorodna zemljišča. Lokacije z vidika ohranjanja narave nimajo velike vrednosti.

Nadomestni habitat se po navadi nahajajo v neposredni bližini izgubljenih habitatov, kar je s stališča ohranjanja populacije vrste na določenem območju popolnoma logično. Na ZRSVN Maribor so povedali, da se območje izbere glede na namen, predvsem so pomembne naravne danosti, med njimi abiotski dejavniki, ki morajo omogočati obstoj habitata, ki ga želimo vzpostaviti (Nadomestni habitat in ostali ..., 2010). Izdelovalci okoljskih poročil navajajo, da se po njihovih izkušnjah primeren prostor marsikdaj izbira glede na lastniška razmerja, pri tem pa se po navadi računa na Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov (Nadomestni habitat kot ..., 2010), kar je potrdila tudi raziskava. Da so lastniška razmerja lahko problematična, potrjuje primer obnove ljubljanske opere in prvi določeni izravnalni ukrep – ureditev mokrišč ob Koseškem bajerju.

Glede izbire ustrezne lokacije pa je aktualno tudi vprašanje »vrednosti« te iz drugih vidikov, ne samo iz naravovarstvene, kar pripelje do konflikta interesov. Poseganje v kmetijska zemljišča je problematično, saj spada njihovo ohranjanje med pomembnejše interese države. Tivolski ribnik ima visoko vrednost s stališča varstva kulturne dediščine, ker spada med oblikovano naravo. »Zviševanje« naravovarstvene vrednosti nekega območja lahko z nekega drugega zornega kota pomeni tudi razvrednotenje.

4.3 Primerjalna analiza med nadomestnimi habitat (trenutno stanje) in prizadetimi habitat (stanje pred posegom)

Nadomestni in »izgubljeni« habitat so bili primerjani glede na habitatni tip in površino, naravovarstveno vrednost in funkcijo. Izhodišče za analizo je bila domneva, da bolj ko sta si izgubljeni in nadomestni habitat v navedenih lastnostih podobna, uspešneje je vzpostavljen nadomestni habitat. Izkazalo se je, da je stanje in delovanje nadomestnih habitatov precej neugodno kot tudi vzpostavljanje in upravljanje le teh.

Analiza je pokazala, da so nadomestni habitat po površini v vseh izvedenih primerih bistveno manjši. Vzrok za to je, kot pojasnjujejo poročila, da je cilj nadomestnih habitatov ohranjanje funkcij določenega območja oziroma ohranjanje populacije določene vrste, za kar pa ni nujno, da nadomestimo enako površino. Prav tako se nadomestni habitat bistveno razlikujejo glede na habitatni tip in funkcijo območja.

Nadomestni habitat na območju Želodnik spada med mokrišča. Glede na podatke o stanju nadomestnega habitata je v njem mogoče najti ribe, pojavljajo pa se problemi, kot je odlaganje smeti. Glede na videz bi lahko rekli, da gre za odprto vodno površino umetnega nastanka, mlako ali ribnik, medtem ko je izgubljeno prehodno barje v celoti preraščal gozd. Po ugotovitvah ima nadomestni habitat bistveno manjšo naravovarstveno vrednost in ni ne po funkciji ne po lastnostih enak izgubljenemu.

Na območju Črni les je bilo določeno, da se hrastovo-belogabrov gozd nadomesti z ekstenzivnimi travniki. Med raziskavo so bili na območju nadomestnega habitata intenzivno gojeni travniki, zasajena je bila drevnina. Ugotovljeno je bilo, da nadomestni habitat še ni v celoti izveden, saj je območje intenzivno obdelano kmetijsko zemljišče, kar za uspešno vzpostavitev ekstenzivnih travnikov ni ugodno.

Na območju gozda Kamenšak se izgubljene površine gozda nadomesti s pogozditvijo in z vzpostavitvijo močvirnih travnikov. Ugotovljeno je bilo, da so bila na območju pogozditve zasejana drevesa. Ekstenzivni močvirni travniki so bili vzpostavljeni delno. Glede na stanje je bilo ocenjeno, da se bo uspešnost vzpostavljenih površin izkazala šele čez nekaj let. Ni nepomembno, da se je predvsem vzpostavitev gozda verjetno začela prepozno, saj avtocesta obratuje od leta 2008, vzpostavljanje nadomestnega habitata pa se je začelo maja 2010. Obstaja tudi dvom ali vsaj vprašanje o tem, kako lahko 1,4 ha gozda in mokrotni travniki nadomestijo funkcije več hektarjev izgubljenih površin hrastovo-belogabrovega gozda.

Na območju nadomestnega biotopa za dvoživke v Cogetincih je bila izvedena mlaka, v kateri se žabe lahko mrestijo, mokrotni travniki pa so bili popolnoma uničeni. Ugotovljeno je bilo, da so vzpostavljeni pogoji za mrestenje žab, vendar je območje degradirano. Na ZRSVN Maribor so povedali, da je zelo verjetno v mlako nekdo zanesel ribe, kar vzbuja pomisleke tudi o ugodnem stanju dvoživk (Nadomestni habitati ..., 2010).

Nadomestna habitata za ohranjanje populacije ptic na območju Gosposkega in Črnege loga med raziskavo nista bila vzpostavljena. Na območjih obeh nadomestnih habitatov – predvidena je pogozditev in vzpostavitev ekstenzivnih močvirskih travnikov – so bila intenzivno obdelana kmetijska zemljišča. Glede na to, da je bila cesta predana v promet leta 2008, nadomestni habitati pa v letu 2010 še niso bili izvedeni in tudi projekti za izvedbo teh ne, je bilo ocenjeno, da so možnosti za ohranitev ugodnega stanja ptic v danem primeru zelo majhne ali vsaj zmanjšane.

V primeru obnove ljubljanske opere izravnalni ukrep med raziskavo še ni bil dokončno določen. V »zadnjem« izravnalnem ukrepu je bilo predvideno, da se posekana rdečelistna bukev nadomesti z revitalizacijo Tivolskega ribnika, ki po površini obsega 6.000 m. Glede na številne zaplete, do katerih je prišlo pri določitvi izravnalnega ukrepa (lastniška razmerja izbrane lokacije, nesprejemljivosti ukrepa z drugih vidikov), je bilo ugotovljeno, da vzpostavitev in tudi določitev izravnalnega ukrepa trenutno nista uspešni.

5 Sklep

Obraavnani primeri so prvi poskusi vzpostavitve nadomestnih habitatov oziroma nadomestitve ali omilitve škode. Gre za začetke, ki odkrivajo zadrege, kot so nedorečenost postopkov, pomanjkanje izkušenj presojevalcev in strokovnih služb, kar posledično lahko vodi do upočasnjevanja izvedbe projektov, povečanja stroškov in nezadovoljstva investitorjev. Uničenje naravnih vrednot (kljub obljubljeni nadomestitvi) velikokrat sproža tudi negativne odzive javnosti in oblikovanje civilnih iniciativ, kar proces še podaljša.

Ugotovili smo, da odločitve o nadomestnih habitatih spremlja velika mera negotovosti. Verjetnost, da škode ne bomo dovolj omilili oziroma v celoti nadomestili, je precejšnja, saj je povrnitev v izvorno stanje dolgotrajna in zelo vprašljiva. Prav tako je na tem področju še veliko strokovnih nejasnosti, ki bi jih bilo treba izboljšati.

V obraavnanih primerih so bili nadomestni habitati v postopek presoje vključeni kot del predlagane rešitve, torej na koncu. Z določitvijo omilitvenih in izravnalnih ukrepov namreč nasta-

ne nova varianta, za katero privzamemo, da je optimizirana in zato ne vstopa (ponovno) v enakovredno primerjavo z drugimi. Vendar pa je raziskava pokazala, da bi tudi nadomestni habitati morali biti presojeni z vseh vidikov (ekonomski, okoljski, družbeni). Upoštevanje nadomestnih habitatov v postopku presoje lahko bistveno vpliva na odločitev o najustreznejši rešitvi. Pomembno je tudi, da so transparentno ocenjeni vplivi nadomestnih habitatov na bistvene ali uničujoče vplive načrta, zaradi katerih se ti sploh vzpostavljajo. Jasno bi morali biti predstavljeni razlogi oziroma merila, ki opredeljujejo, zakaj se investitorju tak ukrep določi. Izvedljivost bi morala biti dokazljiva z navedbo, kdo je odgovoren za izvedbo nadomestnega habitata, kako bo ta izveden, s časovno opredelitvijo izvedbe in z utemeljitvijo, kako se bo spremljalo uspešnost njegovega delovanja. Navedeno določa tudi Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (2005).

Kako bo nadomestni habitat izveden, bi moralo biti jasno predstavljeno v projektu za izvedbo, ki bi moral vključevati tudi navodila in usmeritve za vzdrževanje. Vsebina dokumenta bi morala biti jasno opredeljena, prav tako bi moralo biti določeno, kdo lahko projektno dokumentacijo izdeluje. Kar zadeva vzdrževanje, mora biti jasno, kdo habitat vzdržuje, kdo krije stroške in koliko časa naj vzdrževanje traja.

Nadomestni habitati so lahko priložnost za doseganje kompromisov med investitorjem in naravovarstvenimi zahtevami, seveda le, če so pravočasno in ustrezno izvedeni in če so bile prej presojane vse variante, ki omogočajo ohranjanje habitata na drugačen način.

Odločitev o nadomestnem habitatu mora biti obraavnana kot zadnja mogoča alternativa in ne kot nekaj, kar se zapiše v poročilu in zagotavlja pridobitev soglasij za izvedbo posega, na koncu pa ostane pozabljeno na papirju.

.....
Špela Kolarič, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Jamnikarjeva 101, Ljubljana
E-pošta: spela.kolaric@bf.uni-lj.si

Dr. Mojca Golobič, univ. dipl. inž. kraj. arh., izredna profesorica
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Jamnikarjeva 101, Ljubljana
E-pošta: mojca.golobic@bf.uni-lj.si

Viri in literatura

Ministrstvo za kulturo (2010): *Izravnalni ukrep za posekano operno bukev* (osebni vir, 10. 6. 2010).

Mlakar, A., Jankovič, K., Mlakar, B. (2005): *Vključevanje varstva kulturne dediščine v pripravo okoljskih poročil in celovite presoje vplivov na*

- okolje (po ZVO-1). Ljubljana, Ljubljanski urbanistični zavod, d. d.
- Zavod Republike Slovenije za varstvo narave območna enota Maribor (2010): *Nadomestni habitati in ostali omilitveni ukrepi na AC odseku Lenart–Spodnja Senarska, Spodnja Senarska Cogetinci in Beltinci–Lendava* (osebni vir, 5. 5. 2010).
- Odllok o ureditvenem načrtu za območje urejanja CO 2/26 Opera. Uradni list Republike Slovenije, št. 46/2006. Ljubljana.
- Oikos, d. o. o. (2005): *Okoljsko poročilo za občinski lokacijski načrt za območje proizvodne cone Želodnik*. Domžale.
- Oikos, d. o. o. (2005): *Okoljsko poročilo za občinski lokacijski načrt za območje proizvodne cone Želodnik na robu območja Natura 2000 pSCI Prevoje*. Domžale.
- Razvojni center za planiranje Celje (2004): *Poročilo o vplivih na okolje za AC odsek Lenart–Sp. Senarska*. Celje.
- Razvojni center za planiranje Celje (2004): *Poročilo o vplivih na okolje za AC odsek Sp. Senarska–Cogetinci*. Celje.
- Projektivni atelje – Prostor, d. o. o. (2004): *Poročilo o vplivih na okolje za AC odsek Beltinci–Lendava. Povzetek poročila*. Ljubljana.
- Poročilo o stanju nadomestnega habitata* (2007): Ljubljana (interno gradivo, Zavod za varstvo narave Republike Slovenije, območna enota Kranj).
- LUZ, d. d. (2000): *Primerjalna študija variant za avtocestni odsek Beltinci–Pince*. Ljubljana.
- Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, območna enota Kranj (2010): *Nadomestni habitat v primeru proizvodne cone Želodnik v občini Lukovica* (osebni vir, 22. 2. 2010).
- Oikos, d. o. o. (2010): *Nadomestni habitati kot oblika omilitvenega ali izravnalnega ukrepa na splošno in nadomestni habitat v primeru proizvodne cone Želodnik v občini Lukovica* (osebni vir, 3. 2. 2010).
- Poboljšaj, K. (1997): Ali je presoja vplivov na okolje (PVO) dovolj učinkovito orodje za varstvo narave. V: *Presoja vplivov na okolje kot načrtovalsko orodje za varstvo okolja. Zbornik 4. letnega srečanja Društva krajinskih arhitektov Slovenije*, str. 78–80, Ljubljana, Društvo krajinskih arhitektov.
- Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje*. Uradni list Republike Slovenije, št. 73/2005. Ljubljana.
- Zakon o ohranjanju narave (ZON-UPB2)*. Uradni list Republike Slovenije, št. 96/2004. Ljubljana.
- Zakon o varstvu okolja (ZVO-1-UPB1)*. Uradni list Republike Slovenije, št. 39/2006. Ljubljana.

Tina ILAR
 Kristina KASTELIC
 Katja NOVAK
 Manja PEČKAJ
 Sonja ROZMAN

Opredeljevanje in vrednotenje krajinskih potencialov v regionalnem načrtovanju

S prispevkom želimo opozoriti na pomen krajinskih potencialov pri pripravi regionalnih razvojnih dokumentov. Predstavljena so štiri izhodišča za določanje krajinskih potencialov: krajinski elementi, identiteta krajine, vidne kakovosti krajine in procesi, prikazani pa so tudi kazalci, s katerimi je mogoče vrednotiti krajinske potenciale na ravni krajinskih mikroregij. Za jasnejši prikaz metode je opisan primer vrednotenja krajinskih razvojnih potencialov v dolini Save Dolinke med Jesenicami in Ratečami, ki je ena izmed krajin v gorenjski statistični

regiji. Iz Regionalnega razvojnega programa Gorenjske (2007–2013) so izpisani krajinski razvojni potenciali, ki so bili prepoznani kot temelj nadaljnje razvoja gorenjske razvojne regije.

Ključne besede: krajinski potencial, regija, krajina, regionalno načrtovanje, vrednotenje, Gorenjska

1 Uvod

Regionalno načrtovanje je veda, ki v nasprotju z geografijo, ki raziskuje, kakšen je svet, išče odgovore na to, kakšen bi svet moral biti. To pomeni, da se regionalno načrtovanje nanaša na prihodnost, za katero pa ne moremo vedeti, kakšna bo. Je tudi smotrno usmerjanje prihodnjega družbenega razvoja v posamezni regiji, državi, skupnosti držav (na primer Evropski uniji). Pri regionalnem načrtovanju sodelujemo različni strokovnjaki: geografi, krajinski arhitekti, geodeti, arhitekti in tudi ekonomisti, sociologi, psihologi ter drugi. Tako prostor, ki je omejeni vir in v katerem vsi delujemo, dojemamo različno. V preteklosti so se strokovnjaki regionalnega načrtovanja in krajinske arhitekture ukvarjali z regionalizacijo krajin predvsem z vidika varstva obstoječih vrednot v prostoru. V tem članku je krajina obravnavana z vidika iskanja potencialov, ki jih v krajini na regionalni ravni lahko prepoznamo in ovrednotimo. Namen članka je, da bi se krajinskih razvojnih potencialov vsi boljše zavedali in jim v razvojnih programih posvetili posebno pozornost, saj imajo lahko izjemno pozitiven vpliv na identiteto kraja, njegovo vizualno podobo in na nadaljnji trajnostni razvoj.

2 Metoda

2.1 Krajina in razvojni potenciali

»Krajina je del zemeljskega površja, ki ga je moč dojeti s pogledom.« (Ogrin, 1986: 17a.) Krajina je zelo kompleksen pojem. V splošnem gre za del zemeljskega površja s skupnimi značilnostmi v sestavinah žive in nežive narave. Glede na ohranjenost in rabo njenih sestavin ločimo naravno, kulturno in oblikovano krajino. Naravna krajina je del površja, na katerega človek še ni vplival. Takih krajin je zelo malo, oziroma če uporabimo zelo stroge kriterije (kisel dež, globalno segrevanje), sploh ne obstaja več. Kulturna krajina je danes na našem planetu najbolj razširjena. Je rezultat naravnih procesov, rastlin, živali in delovanja človeka. Je bivalni in delovni prostor za človeka, življenjski prostor za biološke vrste in tudi »nahajališče« neživih sestavin okolja. Oblikovana krajina je rezultat človekovega delovanja z namenom oblikovati krajino na določen način. Izhaja iz vnaprej določene zamisli ali premisleka o njenem videzu in ne iz spontane rabe za preživetje kot pri kulturni krajini.

Potencial je zmožnost oziroma zmogljivost česa za nekaj. Pravzaprav gre za seštevek zmožnosti, sposobnosti in drugih lastnosti, ki so lahko podlaga za razvoj, zaslužek, blagostanje. Pod vplivom tržnega gospodarstva najprej pomislimo na gospodarski potencial oziroma na to, kolikšen je dobiček, vendar to ni

edini potencial, ki ga poznamo. Pri regionalnem načrtovanju nas zanimajo različne vrste potencialov.

- *Človeški potencial*
Vsak človek je edinstveno bitje, nosilec različnih znanj in sposobnosti. Struktura prebivalstva vpliva na človeški potencial v družbi. Pestra struktura prebivalstva, višji delež mladih, dobra formalna izobrazba, znanje in sposobnosti so lahko potenciali, ki vplivajo na pozitivne spremembe in razvoj družbe.
- *Socialni potencial*
Nanaša se na človeka kot osebo z različnimi vrednotami, cilji, motivacijo za delo, učenjem in stvarmi, ki jih rad počne in so mu v življenju pomembne. Dobra zamisel kot človekov produkt lahko pravzaprav iz česar koli ustvari priložnost za razvoj. Človek kot del narave ima odgovornost, da ne deluje proti njej, da naravnih potencialov in virov ne izkoristi čezmerno, temveč s svojim znanjem in sposobnostmi pripomore k vzdrževanju in varovanju obstoječih potencialov v prostoru in drugod ter ustvarjanju novih.
- *Okoljski potencial*
Je stanje našega okolja, naravne danosti, vse, kar sestavlja prostor okrog nas. To so na primer obnovljivi viri energije: sonce, veter, voda, termalna voda, biomasa, reliefne značilnosti, naravna dediščina.
- *Kulturni potencial*
Kulturna dediščina v obliki različne stopnje ohranjenosti stavb, šeg in običajev, zgodovina določenega kraja, tradicija in podobno. Vse to daje kraju edinstvenost in unikatnost (*genius loci*), kar je potencial za trženje in razvoj. Zelo pogosto vse kulturne potenciale skupaj z okoljskimi jemljemo kot potenciale za razvoj turizma, lahko pa ima tudi druge vloge na primer: izobraževanje, dvigovanje nacionalne zavesti, poistovetenje s krajem, večja privlačnost za poselitev.
- *Teritorialni potencial*
Dobra geografska lega, bližina centrov razvoja in dobra dostopnost dajo prostoru višji teritorialni potencial. Velik potencial za doseganje trajnostnega razvoja je poznavanje in upoštevanje prostorske dimenzije, razlik med regijami in dejstva, da različne politike Evropske unije različno vplivajo na prostor (povzeto po Teritorialna agenda 2020).

2.2 Metodologija opredeljevanja krajinskih potencialov

Krajinski potenciali kot vrsta razvojnih potencialov so elementi krajine, ki so lahko osnova za prihodnje blagostanje prebivalcev. Krajinski potencial se oblikuje glede na človeški, socialni, okoljski, kulturni in teritorialni potencial glede na obravnavani prostor. S smotrnim načrtovanjem in oblikovanjem krajine se lahko v danem prostoru poišče in uporabi njegove potenciale. Za pravilno rabo potencialov v krajini je pomembno razmerje med razvojem in varovanjem. Ljudje navadno prostorske potenciale dojemamo izrazito lokalno. Tako lahko vaška skupnost znamenju v svojem kraju pripisuje poseben pomen zaradi čustvene navezanosti nanj in na domači kraj.

Izhodišča za opredelitev krajinskih potencialov so različne definicije krajine, na njihovi osnovi pa smo določili štiri kategorije krajinskih potencialov. Evropska krajinska konvencija nam ponuja zelo splošno uradno definicijo: »Krajina je območje, kakor ga ljudje zaznavamo in katerega značilnosti so posledica delovanja in sovplivanja naravnih in človekovih dejavnikov« (European Landscape, Svet Evrope, Strasbourg, 2004). Po Marušiču (1994) je krajina »preplet specifičnih simbolnih pomenov, posoda, v katero so se natekle specifične kulturne in civilizacijske usedline«.

Krajina ima v literaturi še druge opredelitve (Marušič, 1998: 9):

- »Krajina kot narava – naravne prvine so navzoče v vsaki krajini.
- Krajina kot habitat – nanaša se na vzorce poselitve.
- Krajina kot artefakt – kulturni vidik kot posledica rabe.
- Krajina kot sistem – krajina je velik sistem, sestavljen iz podsistemov.
- Krajina kot problem – stanje pogosto terja izboljšanje.
- Krajina kot premoženje – glede na potencialno tržno vrednost.
- Krajina kot ideologija – njene značilnosti otipljivo razodevajo filozofijo določene družbe.
- Krajina kot zgodovina – nakopičeno delo človeka in narave.
- Krajina kot kraj – posebna lokaliteta v neskončno pisnem mozaiku zemlje.
- Krajina kot estetika – videzna privlačnost krajine.«

2.3 Izhodišča za določanje krajinskih potencialov

Na podlagi zgornjih definicij lahko izluščimo te kategorije krajinskih potencialov:

1. krajinski elementi (relief, vode, površinski pokrov – raba

- tal in raste, poselitev);
2. identiteta krajine (izjemnost, tipičnost, redkost, pomembnost, pestrost, biotska raznovrstnost, simbolnost);
 3. vidne kakovosti krajine (naravna ohranjenost, harmoničnost, pestrost, prostorski red, simbolnost) in
 4. procesi.

2.3.1 Krajinski elementi

Krajinski elementi so tesno povezani drug z drugim. Vplivajo drug na drugega, zato jih vrednotimo kot del celote.

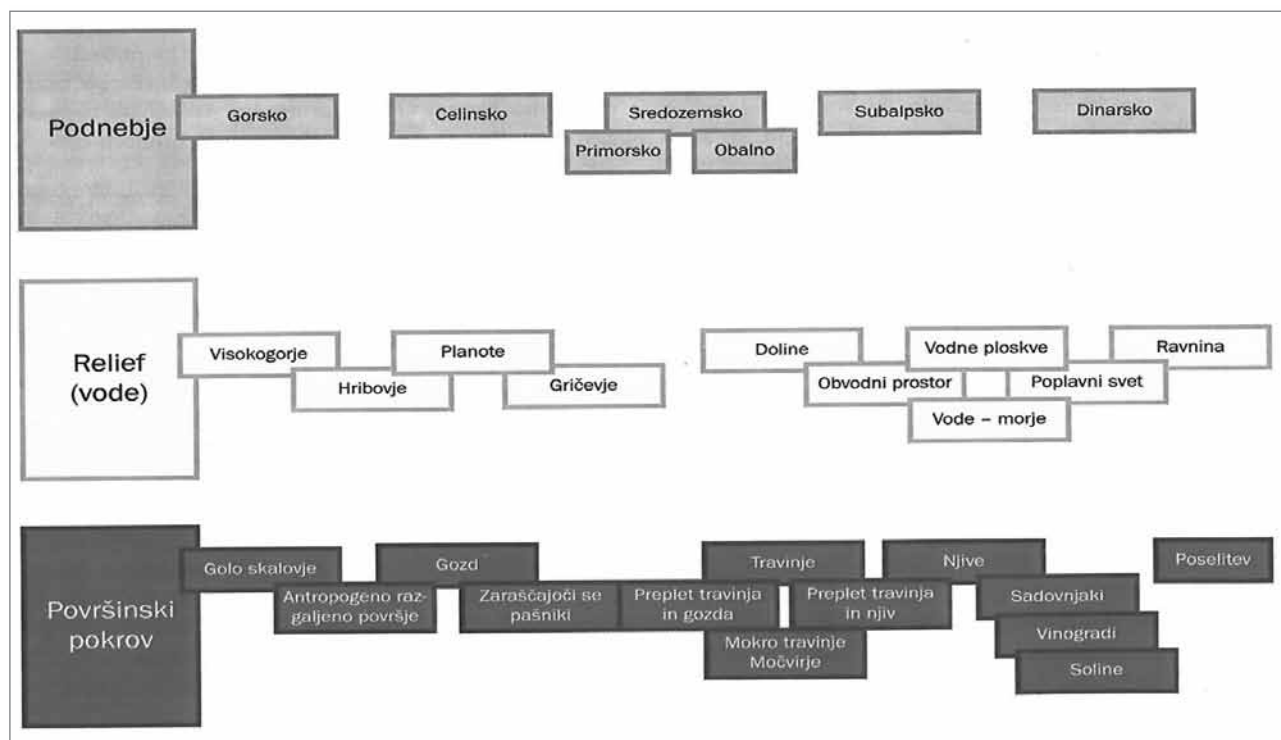
Relief je ena izmed treh prvin (drugi sta podnebje in raba tal), ki gradijo krajinski vzorec. Ta »skupaj z vodami oblikuje osnovno morfološko podlago za krajinsko zgradbo« (Marušič, 1998: 48). Primer je poplavni svet. Relief se deli na makrorelief in mikrorelief. Za opredelitev krajinskih razvojnih potencialov nas zanima predvsem makrorelief. Na ravni krajine nas torej ne zanimajo manjši reliefni pojavi (žlebiči, škraplje, manjše vrtače...). »Geomorfološke značilnosti nasploh najboljše opredeljujejo razmere med gozdom in kmetijskimi zemljišči.« (Mušič, 1998: 49.) Pove nam lahko, zakaj je površinski pokrov tak, kot je, ampak ne vedno. »Reliefne izravnave, kot so ravninska tla, planote, večinoma zaseda kmetijska raba, gozd pa po pravilu strma pobočja.« (Mušič, 1998: 49.) Vendar se gozd pojavlja tudi v ravnini, kjer pa vsaj večinoma pokriva rastišča, manj primerna za kmetijsko pridelavo.

Voda je kot krajinski element za krajinski potencial pomembna

predvsem, če nam zagotavlja čim večjo možnosti uporabe. Voda je za človeka že od njegovega obstoja pomembna prvina. Vodna ploskev je tako vizualno kot tudi funkcionalno privlačna. Pri odkrivanju krajinskih potencialov smo upoštevali predvsem funkcionalno plat vode, kot so pitnost, rekreacija (obvodna in vodna), transportna funkcija, naravni vir (hidroelektrarne, ribolov) in življenjski prostor.

»Površinski pokrov je sicer neke vrste sinteza podnebja in reliefa oziroma v območjih intenzivnejšega prostorskega razvoja odkriva tudi razkroj tradicionalnega krajinskega vzorca.« (Marušič, 1998: 48.) Na površinski pokrov najbolj vplivajo relief, podnebje in vode. Ti dejavniki določajo pogoje, ki značilno vplivajo na vegetacijo, določitev avtohtonih rastlinskih vrst in njeno razširjenost. Relief in višinske razlike določajo višinske vegetacijske pasove, v ravninskem svetu pa prevladuje kmetijska raba, saj so tam zanjo najboljše pogoji (globina zemlje, kakovost prsti, boljša dostopnost in podobno).

»Morfologija ter zunanja podoba poselitve se lahko razvršča po metodoloških merilih poselitvenih vzorcev. To so vzorci mestnega obrobja, industrijskih območij, in nasploh vseh oblik strnjene poselitve.« (Marušič, 1998: 50.) Različni tipi naselij opredeljujejo strukturo pozidave. Struktura in lega sta dva izmed najpomembnejših kriterijev poselitve pri iskanju krajinskega potenciala. Prav tako je pri poselitvi kot krajinskem potencialu pomembno predvsem ujemanje krajinskega vzorca s poselitvami; visoka stopnja strukturne sorodnosti obeh celovitosti samodejno pomeni tudi višjo vrednost.



Slika 1: Shema prikazuje povezanost in členitev krajinskih elementov na stopnji regionalnega načrtovanja (vir: Marušič, 1998).

2.3.2 Identiteta krajine

Pojmovanje slovenske narodne identitete se je zasnovalo, krepilo in poglobljalo na podlagi jezika, književnih stvaritev in tudi krajine. Zaradi pripisovanja pomenov se identiteta ne navezuje na prostor, ampak na družbeno ustvarjeno podobo o prostoru. Krajina namreč ni le fizična pojavnost, ampak nenehno nastajajoč odnos, ki nastane z vzajemnim delovanjem med prostorom ter posamezniki in družbo. Pri analiziranju človekovega odnosa do nacionalnega prostora ni dovolj analizirati le nacionalno topografijo, temveč je treba upoštevati in razkriti vzroke in posledice, ki pri nas usmerjajo prostorski razvoj. Ti namreč pomembno definirajo predstavo o slovenskih krajinah (Kučan, 1998: 9–10). »Ta (predstava o istovetnosti slovenskih krajin) namreč izhaja iz naše samoopredelitve, iz skupnega dojetja prostora, v katerem živimo, in sledi vrednotnim opredelitvam, določenim z družbenim sistemom simbolov nastalih v skupni kulturni zgodovini.« (Kučan, 1998: 10). Krajina, s katero se poistovetimo in ki odseva našo identiteto, razodeva izjemne strukturne značilnosti in je značilna za posamezno regijo. Regionalna in nacionalna dediščina tako gradi nacionalno identiteto, zato je ne smemo posploševati po večjih, mednarodnih merilih. Slovenska obala v primorski regiji je na primer za slovensko razsežnost izjemnega pomena, širše pa je zanemarljiva (Ogrin, 1993: 121).

2.3.3 Vidne kakovosti

Izmed štirih izhodišč je vidno kakovost najtežje opredeliti. Marušič jo razčleni na prostorski red, harmoničnost, naravno ohranjenost in pestrost. Naravna ohranjenost »pomeni ohranjene naravne prvine oziroma prvinskost območij, hkrati pa tudi območja, ki jih imamo za naravne (prepuščena naravi), čeprav so lahko nastala sekundarno (v stoletjih zamenjan ekosistem ali spodbujena naravna sukcesija, regulacija vode in več desetletna prilagoditev nanjo)« (Marušič, 1998: 74).

Pestrost upošteva pestrost pojavov, oblik in prvin. »Pri doživljanju pestrosti sta gozd kot visoka vegetacija (vertikalna struktura) in masa (volumen) zelo pomembna. Pojavlja se lahko v različnih, zelo pestrih oblikah (večji ali manjši gozdiči, gozdni jeziki v grapah, ravninski gozdovi, boršti). Večja je pestrost tudi v povezavi z reliefom, na primer gozda z reliefom ali vode z reliefom.« (Marušič, 1998: 75.)

V prostorskem redu so upoštevani le vzorci reda, pri čemer kompleksnost kot najvišjo stopnjo reda, ki vsebuje že merilo skladnosti, uravnoteženosti, harmoničnosti, ocenjujemo drugje. »V naravi ocenjujemo strukturni red (potek grebenov, dolin) in posamezne sestavine prostorskega reda: ponavljanje, ritem, usmerjenost, stopnjevanost.« (Marušič, 1998: 76.)

»Harmoničnost je sestavljeno merilo, in sicer iz pestrosti (števil prvin, pojavov, oblik prvin in pojavov) in reda. Poleg skladnosti med naravnimi danostmi in preoblikovanjem vsebuje tudi estetsko merilo – prijetnost krajinske slike. Najvišja ocena harmoničnosti pripada vzorcu, ki ima pestro, a zelo urejeno strukturo. Ocena pade, če je pestrost velika, a red manjši.« (Marušič, 1998: 77.)

Na ravni regionalnega načrtovanja so vidne kakovosti preveč specifične, zato jih določamo v manjšem merilu (krajina, občina, kraj).

Simbolni pomen naravnih prvin nam pove, v kolikšnem obsegu je neko območje prepoznavno (v državnem, regionalnem ali lokalnem) (Marušič, 1998: 74–80). A. Kučan je v knjigi *Krajina kot nacionalni simbol* (1998) z anketiranjem zajela simbole na državni ravni. S tem je dobila nabor simbolov (gore, kozolec, cerkev na griču in podobno), ki pa so za ljudi tudi lepi, torej v krajini pomenijo vidno kakovost.

2.3.4 Proces

»Krajina kot nosilec identitete določenega prostora je odraz naravnih značilnosti prostora ter naravnih in antropogenih procesov v njem« (Novak in Mejač, 1993: 15). Krajina se spreminja na podlagi procesov, ki v njej delujejo. Je nenehno delujoč sistem oziroma skupek podsistemov. »Procesi, ki potekajo v krajini, so tudi različno intenzivni. Oblikovanje geomorfološke podobe je dokaj počasno, kulturni procesi pa so razmeroma hitrejši.« (Marušič, 1993: 103.) Poleg naravnih procesov in človekovega delovanja na krajino v različnih geoloških obdobjih vplivajo endogene in eksogene sile, ki spreminjajo relief krajine in s tem njeno podobo. Najvidnejši procesi v krajini so menjavanja letnih časov, erozija in odlaganje materiala, poplave, pogozdovanje in ozelenjevanje kmetijskih zemljišč zaradi opuščanja rabe (narava), na drugi strani (človek) pa širjenje naselij, regulacije vodotokov, izraba naravnih virov in podobno. Procesni v krajini so stalni, le redki pa so nosilci krajinskega potenciala. Širjenje gozda je lahko pozitivno ali negativno – pomeni več biomase (potencial za koriščenje naravnih virov) ali zmanjšanje kakovosti krajinske slike zaradi izgube urejene agrarne krajine (ni potencial).

2.4 Kriteriji za vrednotenje krajinskih potencialov

Lestvica, namenjena vrednotenju krajinskih potencialov, nam da primerljive vrednosti vseh elementov, ki nam določajo krajinski potencial. Določili smo jo na osnovi že narejenih vrednotenj po knjigi *Metodološke osnove* (Marušič, 1998). Razdeljena je na pet stopenj, pri čemer je ocena pet najvišja vrednost in ocena ena najnižja. S pomočjo ocenjevanja lahko

različne krajinske potenciale vrednotimo tako, da lahko izločimo najpomembnejše. Ti potenciali morajo biti zaradi stopnje svoje pomembnosti v regionalnih razvojnih programih upoštevani in opredeljeni ali z vidika varovanja ali z vidika razvoja. Dodeljevanje ocen je subjektivno, vendar temelji na strokovni podlagi, ki je obvezno izhodišče za vrednotenje krajinskih potencialov.

Preglednica 1: Lestvica vrednotenja elementov, ki določajo krajinski potencial.

ocena 5	največ, največji oziroma najbolj
ocena 4	velik, veliko
ocena 3	srednji, srednje
ocena 2	majhen, majhno
ocena 1	zelo majhen, zelo majhno

2.4.1 Vrednotenje krajinskih elementov

Krajinski elementi so prepleteni drug z drugim, zato posameznih delov ne moremo osamiti. Vrednotimo jih kot povezano celoto (ko vrednotimo enega, mislimo tudi na ostale). Krajinski elementi, ki jih vrednotimo, so relief, vode, površinski pokrov in poselitev:

- Razčlenjenost reliefa na manjše, bolj razgibane dele. Ta območja sestavljajo različni členi reliefa, kot so vzpetine, doline, griči in podobno. Del reliefa je dobro dostopen in prehoden (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete prvine; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih krajinskih prvin*).
- Voda ima največji krajinski potencial, če njen tok ni antropogeno spremenjen, če voda ni okrnjena (dovolj čista, da se lahko uporablja za pitno vodo) in če je omogočena dostopnost večji množici ljudi (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete prvine; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih krajinskih prvin*).
- Površinski pokrov ima največji krajinski potencial, če ga sestavlja vitalna avtohtona vegetacija (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete prvine; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih krajinskih prvin*).
- Površinski pokrov se ujema z naravnimi značilnostmi območja, vzdržuje njegovo tradicionalno strukturo in je čim bolj razčlenjen (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete prvine; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih krajinskih prvin*).
- Poselitev se ocenjuje kot največji krajinski potencial, če ima tradicionalno in ohranjeno zgoščeno strukturo, izkazuje visoko stopnjo ujemanja med rabo prostora in naravnimi značilnostmi območja (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete prvine; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih krajinskih prvin*).

2.4.2 Vrednotenje identitete

Merila za presojanje identitete smo prilagodili po Ogrinovich merilih (Ogrin, 1993: 120) za določitev izjemnih krajin:

- Krajina izkazuje visoko stopnjo ujemanja med rabo prostora in naravnimi značilnostmi območja (*5 – zelo visoko; 1 – zelo majhno*).
- Krajina izkazuje strukturno vrednost, ki je zaznavna tudi kot vizualna kakovost in je opredmetena v svojevrstnem krajinskem vzorcu (*5 – visoka vizualno-strukturna vrednost; 1 – nizka vizualno-strukturna vrednost*).
- V zgradbo krajine so vgrajeni različni vidiki v skladnem razmerju: gospodarski, ekološki in kulturni. Pri tem njene vrednosti ne zmanjšuje dejstvo, da včasih eden od omenjenih vidikov prevladuje, seveda če s tem ni prizadeta integriteta krajine (*5 – različni vidiki so v zgradbo krajine vgrajeni v skladnem razmerju; 1 – integriteta krajine je prizadeta in različni vidiki so neskladno vgrajeni v krajino*).
- Navzočnost zgodovinskih, spomeniških, arheoloških in podobnih kakovosti (*5 – navzočnost zgodovinskih, spomeniških, arheoloških in podobnih kakovosti je velika; 1 – navzočnosti teh kakovosti ni*).
- Izjemnost v določeni posebni značilnosti naravnega ali kulturnega značaja. Pri tem velja poudariti, da gre lahko za značilnost, ki bi v širšem okviru, na primer v okviru evropske krajinske dediščine, pomenila malo, v domačem okolju oziroma v obravnavani regiji pa se uveljavlja z manjšo ali večjo relativno vrednostjo (*5 – v krajini obstajajo izjemnosti naravnega ali kulturnega značaja; 1 – v krajini ni izjemnosti naravnega ali kulturnega značaja*).
- Ujemanje krajinskega vzorca s poselitvenim vzorcem. Visoka stopnja strukturne sorodnosti obeh samodejno pomeni tudi višjo vrednost (*5 – krajinski vzorec se ujema s poselitvenim; 1 – krajinski vzorec ni soroden s poselitvenim*).
- Obstoj starih sistemov poljske delitve, ki ustvarjajo tradicionalne krajinske vzorce (*5 – tradicionalni krajinski vzorci so izraziti; 1 – tradicionalni krajinski vzorci se ne pojavljajo*).
- Jasno čitljiv zapis določenega družbenega reda ali razmer v krajinski zgradbi. Sem spada tudi zelo očiten primer visoko intenzivnih, sodobnih agrarnih krajin, ki so nastale v totalitarnih režimih Italije pred drugo svetovno vojno in po njej v deželah Vzhodne Evrope (*5 – krajinski zgradbi je jasno čitljiv zapis določenega družbenega reda; 1 – v krajinski zgradbi ni zapisa o družbenem redu*).

2.4.3 Vrednotenje vidnih kakovosti krajine

Merila za presojanje vidnih kakovosti krajine smo prilagodili po Marušičevih merilih za regionalno razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji (Marušič, 1998: 74–80):

- Naravna ohranjenost je velika. Ohranjeni so relief, geologija, vodni tokovi. Naravni pojavi v vodnem in gorskem svetu niso spremenjeni. Ekosistemi so stabilni (gozdovi) (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete prvine; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih krajinskih prvlin*).
- Pestrost je velika, ker se pojavlja kombinacija nekaterih ali vseh naštetih sestavin: reliefa, vodnega prostora in vodnih tokov, vegetacijskih oblik, kulturnega preoblikovanja. Pomembna je tudi množičnost oziroma številčnost oblik in pojavov (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete prvine; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih krajinskih prvlin*).
- Prostorski red je velik, ker se ponavlja preprost in razpoznaven vzorec. Stopnja reda je velika (*5 – stopnja reda je velika; 1 – prostorski red ne obstaja*).
- Harmoničnost je velika, ker je vzorec razpoznaven. Preoblikovanje je prilagojeno naravnim razmeram. Stopnja urejenosti in skladnosti je velika. Krajinska slika je prijetna (*5 – krajina vsebuje vse zgoraj naštete trditve; 1 – krajina vsebuje zelo malo zgoraj naštetih trditvev*).
- Simbolnost:
 - *Ocena 5 – državni pomen:* Sem spadajo posamezne gore ali druge naravne prvine, ki so simbolni pomen pridobile zaradi domoljubnih, turističnih, verskih dogodkov in se vežejo na svoje osnovne naravne lastnosti (višino, izpostavljenost, vidnost, obliko, lego) ali so redke (na primer morje). So naravne prvine, ki določajo prepoznavnost Slovenije v svetu.
 - *Ocena 4 – regionalni pomen:* Naravne prvine so pomembne za regijsko identiteto in so razpoznavne na ravni regije (na primer Golica, Krka).
 - *Ocena 3 – lokalni pomen:* So prvine, ki so pomembne za lokalno identiteto. Lahko so zaokrožena območja ali lokalne posebnosti (na primer reka Nadiža, stene nad Kolpo).

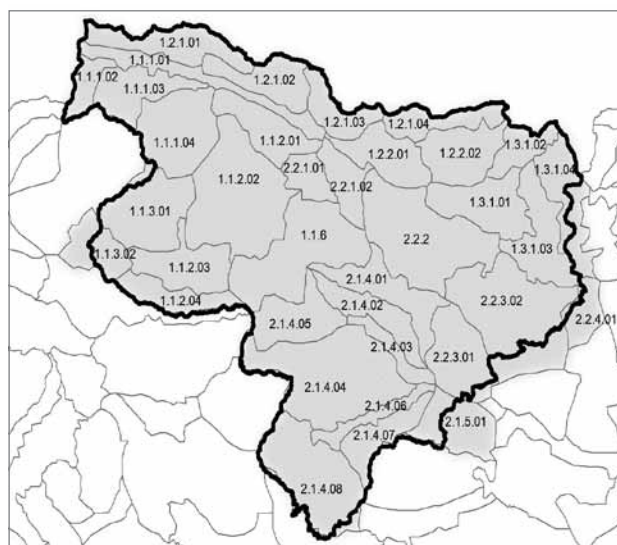
2.4.4 Vrednotenje procesov

V krajini potekajo procesi, ki imajo izjemno pozitiven vpliv velikih razsežnosti na krajino in njen razvoj, blagostanje ljudi. (*5 – imajo pozitiven vpliv velikih razsežnosti; 1 – vpliv je majhen*.)

3 Vrednotenje krajinskih potencialov na primeru alpske krajine

Najustreznejša prostorska enota za testiranje metode vrednotenja krajinskih potencialov je krajina. Delitev gorenjske statistične regije na krajine smo povzeli po Marušiču (1998). Analizo smo naredili najprej po posameznih manjših krajinskih enotah, temu pa sledi združitve rezultatov za večjo prostorsko enoto. V nadaljevanju je prikazan primer uporabe metode za krajino 1.1.1.01 – dolina Save Dolinke med Jesenicami in Ratečami.

Obravnavano območje je izravnano dolinsko dno Zgornjesavske doline, ki ločuje Julijske Alpe od Karavank. Po dolini teče reka Sava Dolinka, ki ima izjemen izvir v močvirju Zelenci, poleg tega pa dolino zaznamujejo tudi številni slapovi. Z območja se odpirajo izjemne vedute: Martuljkova, Razorjeva skupina in drugi vrhovi, ostri grebeni in mogočne prepadne stene. Travnike površine se izmenjujejo z linearnimi potezami obvodnih logov in vrbovja, kot kontrast kulturni krajini ekstenzivnih travnikov in njiv pa se pojavlja gozd. V dolini so gručasta in občestna naselja, po vaseh pa izstopajo nekateri arhitekturni členi: kozolci, cerkve, znamenja, kapelice ter ostanki žag in



Slika 2: Krajine gorenjske statistične regije (vir: Marušič, Metodološke osnove, 1998: 46); kartografski prikaz: Kristina Kastelic in Katja Novak

Opomba:

Alpske regije: 1.1 Julijske Alpe: 1.1.1 dolina gornje Save Dolinke (1.1.1.01 dolina Save Dolinke med Jesenicami in Ratečami, 1.1.1.02 Planica, 1.1.1.03 dolina Pišnice z Martuljkom, 1.1.1.04 Triglavске doline), 1.1.2 Triglavsko predgorje (1.1.2.01 Mežaklja z dolino Radovne, 1.1.2.02 Pokljuka, 1.1.2.03 Bohinjska dolina, 1.1.2.04 planote na severni strani Bohinjskih hribov), 1.1.3 osrednje območje Julijskih Alp (1.1.3.01 dolina Triglavskih jezer – južna pobočja Triglava, 1.1.3.02 Komna – Bogatin – Krnsko jezero), 1.1.6 Jelovica; 1.2 Karavanke: 1.2.1 greben Karavank (1.2.1.01 Zahodne Karavanke, 1.2.1.02 Golica, 1.2.1.03 Stol, 1.2.1.04 Košuta), 1.2.2 obrobje Blejsko-Radovljiške ravnine (1.2.2.01 dolina Draga in Dobrča, 1.2.2.02 Tržiška Bistrica); 1.3 Kamniško-Savinjske Alpe: 1.3.1 zahodne Kamniško-Savinjske Alpe (1.3.1.01 Storžič, 1.3.1.02 Jezersko, 1.3.1.03 dolina Kokre, 1.3.1.04 Grintovec – Skuta, 1.3.1.05 Kamniška Bistrica, 1.3.1.06 Velika Planina in pobočja Ojstrice)

Predalpske regije: 2.1 Zahodnoslovensko predalpsko hribovje: 2.1.4 Škofjeloško hribovje (2.1.4.01 pobočja nad dolino Save, 2.1.4.02 severna pobočja nad dolino Selške Sore, 2.1.4.03 dolina spodnje Selške Sore, 2.1.4.04 pobočja nad dolino Selške in Poljanske Sore, 2.1.4.05 pobočja zgornje Selške Sore, 2.1.4.06 dolina Poljanske Sore, 2.1.4.07 južna pobočja nad Poljansko Soro, 2.1.4.08 Žirovska kotlina), 2.2 Osrednjeloslovenska ravnina: 2.2.1 Blejsko-Radovljiška kotlina (2.2.1.01 Blejski kot, 2.2.1.02 Radovljiška kotlina), 2.2.2 Brezjska ravnina, 2.2.3 Kranjsko in Sorško polje (2.2.3.01 Sorško polje, 2.2.3.02 Kranjsko-Šenčursko polje).

Preglednica 2: Vrednotenje krajinskih potencialov po vseh štirih kategorijah krajinskih potencialov

Element za ocenjevanje krajinskih potencialov	Obrazložitev	Ocena
Krajinski elementi		
relief	Obravnavano območje je izravnano dolinsko dno Zgornjesavske doline, relief znotraj krajine ni razgiban. Dolina je dobro dostopna in prehodna.	3
vode	Reka Sava Dolinka je ponekod regulirana, predvsem zaradi preprečevanja poplav. Voda je čista in primerna za pitje in kopanje. Dostop do vode je večinoma omogočen večji množici ljudi.	4
površinski pokrov	Površinski pokrov je sestavljen iz gozdne vegetacije, travnikov in pašnikov. V bližini in znotraj naselij je vegetacija spremenjena (kmetijska raba, hišni vrtovi). Gozd je večinoma vitalen in avtohton.	4
površinski pokrov	Površinski pokrov se načeloma ujema z naravnimi značilnostmi območja. Tradicionalna struktura se zaradi opuščanja kmetijstva počasi izgublja.	4
poselitve	Znotraj naselij je ohranjenih veliko tradicionalnih hiš. Tradicionalna struktura naselij je zgoščena, vendar jo nova razpršena gradnja močno ruši.	3
Identiteta		
ujemanje med rabo prostora in naravnimi značilnostmi območja	Krajina izkazuje srednje visoko stopnjo ujemanja med rabo prostora in naravnimi značilnostmi. Naselja so zgoščena in obdana s kmetijskimi površinami, ki se nadaljujejo v gozd in strmejši relief. Opuščanje tradicionalne rabe zemljišč povzroča propadanje kulturne dediščine (kozolci so le še reklamni panoji).	4
struktura	Prvotno visoko strukturno vrednost krajine rušita opuščanje tradicionalne rabe in razpršena gradnja.	4
skladnost	V krajini so prepleteni različni gospodarski, ekološki in kulturni vidiki. Na obravnavanem območju so turizem, kmetijstvo, obrt in industrija Jesenic od nekdanj vir prihodka njihovih prebivalcev. Ljudje so od nekdanj živeli v stiku z naravo in razvili svojevrstno kulturo.	5
navzočnost zgodovinskih, spomeniških, arheoloških in podobnih kakovosti	V krajini obstaja pestra stavbna dediščina (kmečki domovi, kozolci, hoteli), njena pomembnost je lokalnega in regionalnega pomena. Arheoloških najdišč ni veliko.	4
naravni in kulturni značaj	V krajini se je zaradi tradicionalne povezanosti ljudi z naravo razvil izjemen naravni in kulturni značaj prostora. Kranjska Gora je vsem Slovincem znano smučarsko središče.	5
ujemanje krajinskega vzorca s poselitvenim vzorcem	Ujemanje krajinskega vzorca s poselitvenim vzorcem je visoko. Razpršena gradnja kvira tradicionalno podobo krajine.	4
tradicionalni krajinski vzorci	Stari sistemi poljske delitve obstajajo, vendar se z zaraščanjem kmetijski vzorec izgublja.	4
družbeni red	Prevladujoče kmečko prebivalstvo preteklosti določa današnji poselitveni vzorec (gručaste vasi), vendar počitniške hiše prvotno vaško okolje prevladajo. Intenzivnih, sodobnih agrarnih nasadov ni.	4
Vidne kakovosti		
naravna ohranjenost	Naravna ohranjenost je velika. Tok Save Dolinke je reguliran, prav tako je krajina močno preoblikovana zaradi kmetijstva in poselitve.	4
pestrost	Pestrost je velika, ker v krajini obstajajo voda (reka in potoki), pestra vegetacija in členjen gozdni rob, kulturno preoblikovanje (kmetijstvo in poselitve), dolina je reliefno enovita, vendar se z območja odpirajo izjemne vedute: Martuljkova, Razorjeva skupina in drugi vrhovi, ostri grebeni in mogočne prepadne stene.	5
prostorski red	Prostorski red je velik, saj dolino zaznamuje razpoznaven vzorec. Stopnja reda je velika, izjema je razpršena gradnja.	4
harmoničnost	Harmoničnost je velika, ker je vzorec razpoznaven. Preoblikovanje je prilagojeno naravnim razmeram. Stopnja urejenosti in skladnosti je velika. Krajinska slika je prijetna, izjema so nekateri hotelski kompleksi in razpršene gradnje.	4
simbolnost	V krajini najdemo izjemno naravno prvino izvir Save (Zelenci) in turistični kraj Kranjska Gora. Ta elementa sta nacionalnega pomena in omogočata prepoznavnost Slovenije v svetu.	5
Procesi		
	Zaradi opuščanja kmetijstva se agrarna tradicionalna krajina zarašča. Zaradi procesa izseljevanja lokalnega prebivalstva in gradnje počitniških hiš se poselitve spreminja in postaja bolj razpršena.	3

mlinov. Splošno kakovost krajine kviri območje Jesenic, ki je močno degradirano zaradi industrije in načina urbanizacije. Sava z izvirov v Zelencih in turistična prepoznavnost Kranjske Gore imata nacionalni simbolni pomen, ostale naravne in kulturne prvine znotraj te krajine pa imajo regionalni oziroma lokalni pomen.

Ocene vrednotenja krajinskih potencialov po vseh štirih kategorijah krajinskih potencialov:

- krajinski elementi: $(3 + 4 + 4 + 4 + 3) / 5 = 3,6$
- identiteta: $(4 + 4 + 5 + 4 + 5 + 4 + 4 + 4) / 8 = 4,25$
- vidne kakovosti: $(4 + 5 + 4 + 4 + 5) / 5 = 4,4$
- procesi: $3 / 1 = 3$

Skupni krajinski potencial krajine je ocenjen na 4,05.

Ta metoda se lahko uporablja za različne hierarhične prostorske enote, tudi v okviru občine, krajine, regije, kraja. Manjša enota pomeni večjo natančnost obravnave. Z rezultati vrednotenja krajinskih potencialov vsake krajine v obravnavani regiji dobimo hierarhično ureditev krajin, od krajin z večjim razvojnim potencialom do krajin z manjšim razvojnim potencialom. S pomočjo te lestvice se lahko v regionalnem programu določi, katere krajine bodo nosilke prihodnjega razvoja in katere se bodo varovale.

5 Krajinski potenciali v razvojnih dokumentih (Regionalni razvojni program Gorenjske 2007–2013)

Regionalni razvojni program (RRP) je temeljni programski dokument na regionalni ravni. Opredeljuje prednosti regije, določa njene razvojne prioritete ter finančno ovrednotene programe in projekte. Regionalne razvojne dokumente ustvarjajo skupine strokovnjakov z najrazličnejših področij. Prava strategija, ki izhaja iz različnih smernic, vsebuje informacije o tem, kaj in kje bomo počeli v regiji, kako in kdo bo to izvedel, za koliko denarja, do kdaj naj bi bila naloga opravljena in kakšni so vplivi načrtovanih sprememb na zdravje ljudi, kakovost okolja in prostora. Strategija je torej vsebinski in metodološki koncept za doseg ciljev. Zanima nas, v kolikšni meri in na kakšen način so krajinski potenciali upoštevani v razvojnih dokumentih. Kot primer smo vrednotili Regionalni razvojni program Gorenjske 2007–2013 (v nadaljevanju: RRP), v katerem smo poiskali zapisane krajinske potenciale. Glede na izhodišča, predstavljena v tem članku, je v RRP mogoče razbrati krajinske potenciale, predstavljene v nadaljevanju.

5.1 Vidne kakovosti krajine

Omenjeno je, da ima gorenjska statistična regija privlačno krajino (TNP, narava, kulturna dediščina) za bivanje in turizem. Je dostopna in čista alpska regija (X. evropski koridor, letališče in podobno). S programom si prizadevajo obdržati obstoječo poseljenost in krajinsko podobo.

Krajinski elementi (relief, vode, površinski pokrov – raba tal in raste, poselitve): v dokumentu je poudarjena pomembnost izvirnega območja porečja Save, na splošno pa je pomembna skrb za kakovost voda in vodozbirnih območij, saj so na tem območju precejšnje zaloge vodnih virov. Gozd je splošno prepoznan kot potencial, tudi za lesno biomaso. Gorenjsko označuje 59 % gozdnih površin, 19 % kmetijskih (od tega 79 % travnikov, 19 % njiv in 2 % sadovnjakov). 40 % ozemlja je nad 2000 m nadmorske višine. Zajete so tudi uradne statistike o gostoti poselitve.

5.2 Identiteta krajine

V RRP je mogoče prepoznati ta pomembna dejstva: 44 % ozemlja spada pod Naturo 2000, biološka raznovrstnost je visoka, številne avtohtone vrste so ohranjene, gorska krajina je raznolika, prisoten je izjemen naravni kapital. V regiji je Triglavski narodni park in zato restriktivna zaščita naravnih danosti. Kulturno-etnološka dediščina je ohranjena, imajo uveljavljene turistične destinacije (Bled, Bohinj, Kranjska Gora) ter zgodovinska mesta in trge. Turizem je že dolgo del tradicije. Značilna je razdrobljenost, bližina Ljubljane pa je velika prednost. Na majhnem območju je raznolika ponudba, vendar gre tudi za pomanjkanje integralnih turističnih proizvodov, ki bi temeljili na posebnostih in drugačnostih Gorenjske v primerjavi z drugimi turističnimi destinacijami Slovenije in Evrope.

5.3 Procesi

V gorenjski statistični regiji je po RRP kot proces mogoče opredeliti ustanavljanje novih regijskih in krajinskih parkov. Prav tako je tukaj močan reden vpliv človeka: koriščenja lesa, kmetijska dejavnost (skrb za krajino, košnja). Na odmaknjenih predelih, predvsem na hribovitem območju, je pogosto zaraščanje kmetijskih zemljišč.

Vsebinsko RRP navaja elemente krajinskih potencialov kot dejstva in izhodišča za razvoj regije, ki so podkrepilni s statističnimi podatki. Pri nadaljnjem razčlenjevanju pa se osredotoča predvsem na prostore, ki že zdaj zaradi svojega krajinskega potenciala pomenijo večji gospodarski potencial in pritisk turizma na prostor.

6 Sklep

Metoda, predstavljena v članku, lahko pri nadaljnji razčlembi pripomore k lažjemu prepoznavanju krajinskega potenciala in tudi k ostalim potencialom. Z navedbo krajinskih potencialov, predstavljenih po metodi prepoznavanja krajinskih potencialov, lahko splošno znane krajinske potenciale klasificiramo na bolj strokoven način.

Od štirih elementov vrednotenja krajinskih potencialov (krajinski elementi, identiteta krajine, vidne kakovosti krajine in procesi) je v razvojnem regionalnem načrtu gorenjske regije najbolj poudarjena identiteta krajine. Ta je pogosto omenjana in predstavljena na različne načine. Povezuje se predvsem z razvojem turizma. Priporočljiva je prepoznavnost potenciala identitete krajine v povezavi z razvojem poselitve in rekreacije tamkajšnjih prebivalcev. Prav je, da je turizem prepoznan kot perspektivna panoga za gorenjsko razvojno regijo, vendar v programu manjkajo informacije, ki bi podale vrste turizma ter v kolikšnem obsegu bi bil za območje sprejemljiv in zaželen, da bi v največji meri izkoristil krajinske potenciale. Gorenjska regija je nosilka več naravnih in kulturnih prvin, ki so simbolno povezane z vsemi Slovenci (Triglav, kozolci, Bled in podobno). Te prvine bi bilo treba še bolj poudariti in jih zaščititi. Krajinski potenciali so v RRPG upoštevani in prepoznani, vendar je njihova pomembnost v glavnem premalo poudarjena. Če bi jih obravnavali ločeno, bi dosegli enakovredno obravnavo z ostalimi potenciali. Poleg tega bi tako lažje definirali, kateri sektor naj se ukvarja s katerim področjem razvoja regije. Kjer bi se interesi prekrivali, bi lažje prišli do najboljše rešitve.

.....
Tina Ilar, študentka drugostopenjskega študija krajinske arhitekture
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: tina.ilar88@gmail.com

Kristina Kastelic, študentka drugostopenjskega študija krajinske arhitekture
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: kristina.kastelic@gmail.com

Katja Novak, študentka drugostopenjskega študija krajinske arhitekture
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: katja_slo@hotmail.com

Manja Pečkaj, študentka drugostopenjskega študija krajinske arhitekture
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: manja.peckaj@gmail.com

Sonja Rozman, študentka drugostopenjskega študija krajinske arhitekture
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: lapikamona@gmail.com

Opomba in zahvala

V študijskem letu 2010/11 smo v okviru drugostopenjskega študija krajinske arhitekture na Biotehniški fakulteti pri vajah izbirnega predmeta Regionalno planiranje (nosilec predmeta: prof. dr. Andrej Černe, asistent: dr. Simon Kušar, Filozofska fakulteta) raziskovali krajinske potenciale kot regionalne razvojne potenciale. Ta prispevek je eden od rezultatov učnega procesa. Izvajalcema predmeta se zahvaljujemo za vso potrpežljivost, usmerjanje in podporo pri nastajanju članka.

Viri in literatura

Zupan, S. (2006): Regionalni razvojni program Gorenjske 2007–2013. Kranj: Regionalna razvojna agencija Gorenjske, Občine razvojne regije Gorenjske.

Ogrin, D. (1996): Vrednostno razvrščanje krajin. V publikaciji: Organizacija Inštitut za krajinsko arhitekturo in Urad RS za prostorsko planiranje. Tipološka klasifikacija krajine: mednarodni posvet: Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.

Novak, J., in Mejač, Ž. (1996): Krajinska tipologija v okviru prostorskega načrtovanja. V publikaciji: Organizacija Inštitut za krajinsko arhitekturo in Urad RS za prostorsko planiranje. Tipološka klasifikacija krajine: mednarodni posvet: Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.

Marušič, J. (1996): Tipologija slovenskih krajin. V publikaciji: Organizacija Inštitut za krajinsko arhitekturo in Urad RS za prostorsko planiranje. Tipološka klasifikacija krajine: mednarodni posvet: Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.

Marušič, I., in Jančič, M. (1998): Regionalna razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji – Metodološke osnove. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor RS, Urad RS za prostorsko planiranje.

Marušič, I., in Jančič, M. (1998): Regionalna razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji – Krajine alpske regije. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor RS, Urad RS za prostorsko planiranje.

Marušič, I., in Jančič, M. (1998): Regionalna razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji –Krajine predalpske regije. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor RS, Urad RS za prostorsko planiranje.

Ogrin, D. (2010): Krajinska arhitektura. 1. izdaja. Ljubljana: Oddelek za krajinsko arhitekturo, Biotehniška fakulteta, Univerza v Ljubljani.

Kučan, A. (1998): Krajina kot nacionalni simbol. 1. izdaja. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.

Pogačnik, A. (1992): Urejanje prostora in varstvo okolja. 1. izdaja. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Pogačnik, A. (2000): Urejanje prostora za tretje tisočletje: Znanstvena monografija. 1. izdaja. Ljubljana: Študentska založba.

Nataša BRATINA JURKOVIČ

Izjemne krajine Sredozemlja

V prispevku je predstavljena tematska študija »Outstanding Landscapes in the Mediterranean«/Izjemne krajine Sredozemlja^[1], ki sem jo končala aprila 2010. Nastala je na pobudo in po naročilu mednarodne institucije Priority Actions Programme – Regional Activity Centre (PAP-RAC), v okviru UNEP – Mediterranean Action Plan, z namenom ohranitve izredne pestrosti in raznolikosti obalnih krajin. Zaradi intenzivnih družbeno-gospodarskih vplivov in s tem velikih sprememb v krajinah Sredozemlja, so obalne krajine Sredozemlja pogosto degradirane ali celo uničene. V študiji je podana metodologija za opredeljevanje izjemnih krajin Sredozemlja kot najvrednejših in najtipičnejših krajin na tem območju. Izjemne krajine so najznačilnejše kulturne in naravne krajine, ki predstavljajo identiteto nekega območja. Namen opredeljevanja izjemnih krajin je ohranitev in vzdrževanje njihovih vrednosti. V študiji je opredeljeno območje obravnave in značilnosti

obalne regije Sredozemlja, opisane so tipične krajine, predstavljene so ključne spremembe krajin v Sredozemlju in opredeljeni vzroki za nje, podan je koncept opredeljevanja izjemnih krajin, predstavljena so posebna območja prepoznavnih krajin in njihovo varstvo na drugih področjih v evropskem in svetovnem merilu, opisana so merila za določanje izjemnih krajin Sredozemlja, določena je metodologija in delovni postopek. Predstavljene so možnosti za vključitev vsebine v prostorske in druge sektorske politike. Nazadnje sta predstavljena praktična primera opredelitve in vrednotenja izjemnih krajin z opisi, določitvijo meje območja in s slikovnimi predstavitvami.

Ključne besede: krajinska dediščina, degradacija obalnih krajin, vrednotenje krajin, izjemne krajine, Sredozemlje

1 Uvod

Spoznavanje krajin in zavedanje o krajinah kot vrednoti je v zadnjih dveh desetletjih postalo zelo aktualno. Opredeljevati krajine kot kulturno in naravno dediščino je najzgodnejša oblika varstvenega odnosa do krajin. Krajina je prostor, v katerem vsak dan bivamo, s svojim delovanjem jo lahko spreminjamo ali negujemo in vzdržujemo. Krajina je odraz skupnega delovanja naravnih procesov in človekovih dejavnosti.

V prostoru se nenehno dogajajo spremembe, ki so rezultat uresničevanja družbenih potreb v obliki novogradenj zaradi širjenja poselitve, krčenja gozda, preoblikovanja reliefa zaradi kmetijstva, izgradnja infrastrukture, industrije, urejanje športnih območij, širjenje turizma in podobno. Vse te spremembe, ki so v zadnjem času hitro naraščale, so izredno vplivale na spremembe krajin in s tem na podobo krajin. Pritiski intenzivnega razvoja in spremembe krajin so zelo opazni na območju Sredozemlja, še prav posebej na obalnih območjih, kjer je pritisk razvoja največji.

V razvitih deželah, kjer je razvoj dejavnosti potekal hitro in zelo intenzivno, so se začeli vse bolj zavedati, da je krajina omejen naravni vir in da je dober potencial pomemben za gospodarsko rast, predvsem za turizem. Krajina harmoničnih in skladnih razmerij je med človekovo dejavnostjo in ohranjeno naravo pomembna konkurenčna prednost. Predvsem prepoznavne izjemne krajine predstavljajo identiteto nekega območja, na različnih ravneh (lokalna, regionalna, nacionalna, mednarodna). Predstave, ki jih ima družba o krajini, pogojujejo

tudi ravnanje z njo, kar vpliva na stanje in podobo krajin ter na kakovost bivanja.

Območje Sredozemlja je zelo raznoliko ter zaradi svojih posebnih značilnosti deluje kot zaključena celota. Vsakdo, ki sliši besedo Mediteran/Sredozemlje, pomisli na morje, plaže, oljke, agrume, vinograde, ribe, veliko sonca in dobrega vina, preprosto na ugodje, na nekakšen »raj na zemlji«. Vendar Mediteran v svojih jedrih ne zajema samo lepega, ampak žal veliko tudi že degradiranega prostora z intenzivno poselitvijo, masovnim turizmom in industrijo v neposrednem obalnem pasu, v stiku morja s kopnim. Ker želimo čim bolj ohraniti in doživljati raznolikosti Sredozemlja, želimo ohraniti tipične sredozemske krajine z vsemi svojimi značilnostmi, ki izstopajo s svojo podobo in pomenijo identiteto Sredozemlja. Krajine Sredozemlja je treba obravnavati celovito ter sprejeti politike in ukrepe za njihovo varovanje, upravljanje in prostorsko načrtovanje.

V svetu se krajine posebnih vrednosti opredeljujejo predvsem kot območja z velikimi doživljajskimi vrednostmi, povezanimi z izjemno naravno ali ustvarjeno krajinsko zgradbo, z visoko stopnjo naravne ohranjenosti, izjemnimi oblikami kulturnih krajin ali pa z drugimi, predvsem simbolno-asociativnimi pomeni. Namen opredeljevanja izjemnih krajin je ohranitev in vzdrževanje njihovih vrednosti, saj so kot najvišji dosežek krajinske kulture temeljnega pomena za oblikovanje identitete v nacionalnem in mednarodnem prostoru.



Slika 1: Sredozemska krajina – otoki Kornatov/naslovna slika študije Outstanding Landscapes in the Mediterranean (foto: Nataša Bratina Jurkovič)

Prav zato se je s študijo Outstanding Landscapes in the Mediterranean želelo podati pogled v prostorsko problematiko, v opredelitev prepoznavnih in posebej vrednih območij, imenovanih izjemne krajine. Poseben cilj študije je bil svetovati vsem tistim, ki želijo udeležiti koncept izjemnih krajin kot posebnih varovanih krajin na načrtovalskem in upravljalškem področju, in sicer tako za odgovorne strokovnjake na državni, regionalni in lokalni ravni, v okviru nevladnih organizacij in povsod drugje, še posebej za tiste, ki sprejemajo odločitve, v politiki in vseh drugih oblikovanih skupinah od lokalne do mednarodne ravni.

2 Opredelitev obalnega območja Sredozemlja

Sredozemsko obalno regijo opredeljuje predvsem Sredozemsko morje in podnebje, prav zato je zelo drugačna od ostalih celinskih regij. Tu se prepleta izjemna večtisoletna naravna in kulturna dediščina Sredozemlja. Na Sredozemsko morje meji 21 držav. Od skupnih naravnih in antropogenih značilnosti Sredozemlja je tipično značilno rastje, prilagojeno kmetijstvu, tip pozidave in način življenja, morska plovba, ribištvo, pridobivanje soli na solinah in turizmu.

Sredozemlje je povezala morska plovba, ki je v novejšem času dala veljavo večjim pristaniščem, med katerimi so nekatera postala tudi pomembna naftna pristanišča. V bližini njih se je razvila industrija. Turizem je ob kmetijstvu najpomembnejša gospodarska panoga in Sredozemlje je najmočnejše evropsko turistično območje. Na obalnih območjih je opazna močna koncentracija prebivalstva in gospodarskih dejavnosti prav ob obalah, kar se najizraziteje kaže v strnjeno zgrajenih naseljih ter v elementih pozidave in arhitekture.

2.1 Sredozemska regija v številkah

Mediterranska regija je zelo obsežna, gosto naseljena in množično turistično zaželena destinacija. Sredozemske države površinsko obsegajo 5,7 % vsega kopnega na svetu, v njih pa živi 460 milijonov prebivalcev, kar znaša 7 % svetovne populacije. Projekcija rasti prebivalstva na tem območju do leta 2025 je povečanje na 520 milijonov prebivalcev. To pomeni 60 milijonov prebivalcev več v prihodnjih 15 letih. Obenem v Sredozemlju živi 60 % prebivalcev držav, ki imajo malo vodnih virov. Sredozemsko regijo vsako leto obišče 275 milijonov ljudi, kar znaša 31 % vsega svetovnega turizma. Sredozemske države ustvarijo 12 % svetovnega družbenega proizvoda, vendar se ta delež v zadnjem času nekoliko zmanjšuje (SOED, 2009).

2.2 Mediteranski kulturni elementi

V Sredozemlju ne obstaja samo ena sredozemska kultura, ampak jih je več, ki se med seboj razlikujejo in povezujejo. Razlike pogojujejo različen izvor, zgodovina, religija in kulturne navade. Tu se srečujejo tri religije – judovstvo, krščanstvo in islam, kar je tudi pustilo viden vpliv v zunanji podobi dežel. V zgodovinskem orisu preteklosti Sredozemlja je enopomensko to, da so veliki narodi, kot so Rimljani, Grki in Arabci, pluli po Sredozemskem morju in izvajali medsebojna trgovanja, naseljevanja in borbena osvajanja ozemlja. V različnih obdobjih je prevladoval na istih ozemljih en narod, nato drugi in povsod so pustili vidne vplive v prostoru predvsem na obalnih območjih.

Med kulturne elemente Sredozemlja lahko prištevamo značilno arhitekturo, tipične kulturne krajine, navade in običaje. Značilna arhitektura se izkazuje predvsem kot kamnita gradnja, z arhitekturnimi slogi, ki so tipično sredozemski, kot so jonska, dorska, korintska arhitektura, rimska arhitektura in arhitektura z vplivom iz arabskih dežel in druge grajene značilnosti. Hkrati so značilnost naselij tudi manjši vrtovi v atrijih hiš (patio) ali dvoriščih (dvoriščni vrtovi) in javni trgi, tlakovani in s sadnimi nasadi, običajno s posajenimi agrumi, ki so razporejeni v pravilnem rastru.

3 Sredozemske krajine kot identiteta Sredozemlja

Enotnost in razpoznavnost sredozemskih krajin se izraža v tipičnih podnebnih pogojih, značilnih ekosistemih in tipičnem rastju (naravno in kulturno rastje). Hkrati so krajine vzdolž obale Sredozemskega morja tudi zelo raznolike. Predvsem podnebje in relief vplivata na raznolikost sredozemskih obalnih krajin. Poleg tega določajo raznolikost krajin še geološke posebnosti in z njimi povezane hidrološke in vegetacijske ter kulturne posebnosti. Geološka (različna matična kamnina) in

reliefna raznolikost ustvarja veliko pestrost v rabah, smerih prostora, hidrologiji in drugem. Sredozemske krajine izražajo sedanji in pretekli odnos med človekom ter njegovim naravnim in grajenim okoljem, s svojo pestrostjo pa prispevajo k lokalni in regionalni identiteti. V različnih zgodovinskih obdobjih so ljudstva, ki so naseljevala Sredozemlje, razvila zelo pestre in bogate kulturne krajine. Tipične sredozemske kulturne krajine so rezultat preoblikovanja tal in reliefa z namenom pridelovanja hrane, gradnje bivališč, utrdb, cerkev, pokopališč, dvorcev ter umetniškega vrtnega in parkovnega ustvarjanja.

Kulturno krajino na podeželju zaznamuje predvsem kmetijstvo, ki ima glavno vlogo pri njihovem razvoju. Značilne so terase – obdelovalne površine na strmehjših pobočjih in kamniti mejni zidovi, na katerih se mešane pridelovalne kulture vse bolj umikajo intenzivnim plantažnim nasadom (slika 2). Gozdovi ali manjše zaplate gozda imajo pomembno vizualno, biološko in podnebno vlogo v sredozemskih krajinah, čeprav je pravega gozda sorazmerno malo. Mnoga nekdanja kmetijska zemljišča prerašča avtohtono gozdno rastje.

Tradicionalni pridelovalni krajinski vzorec sredozemskega obalnega pasu oblikujejo predvsem rastje s prepletom naravnih rastlinskih prvin, okrasnega rastlinja in kmetijskih kultur ter strnjena manjša naselja. Oblike pridelovalnega prostora označujejo številne manjše pravokotno zasnovane površine, ki se nizajo v pobočjih kot terasaste površine. Širino teras določa strmina pobočja. Za kmetijska zemljišča je značilna mešana kultura kot splošni sredozemski pridelovalni vzorec, v katerem se mešajo pridelava zelenjadnic, zelišč, poljedelskih kultur, vinske trte, oljk in sadnega drevja. Mešano pridelavo omogoča velika osvetljenost čez vse leto in višje temperature sredozemskega podnebja. Tradicionalni krajinski vzorec »mešane kulture« izpodriva sodobna ureditev kmetijskih pridelovalnih zemljišč, ki opušča nekdanje terase na strmih pobočjih in ureja večje strnjene pridelovalne površine v bolj ravninskih delih. Osnovni vzorec pa ohranjajo sredozemske okrasne rastline in



Slika 2: Plantaža oljk (foto: Marko Prem)

sredozemsko naravno rastje, ki postopno zarašča tudi terase v strmih legah. Večje obalne ravnice so nastale ob izlivih rek v morje. V preteklosti so bile tu obsežne površine solin, ki so danes ponekod spremenjene v kmetijska zemljišča, deloma se na njih še pridobiva sol, ponekod pa so opuščene in propadajo.

Mediterske kulturne krajine izrazito označujejo grajene antropogene prvine, predvsem arhitektura stavb in značilen urbanizem (slika 3). Tradicionalna naselja so postavljena v prostoru z znatnim upoštevanjem podnebnih razmer in so večinoma strnjena. Novejša poselitve pa izgublja tradicionalni vzorec strnjenih naselij in je zlasti v bližini mest dokaj hitra, bolj razpršena in predvsem manj nadzorovana, kar povzroča degradacijo v prostoru.

4 Spremembe krajín v Sredozemlju

Na vsem območju Sredozemlja so obalna območja izpostavljena zelo močnim pritiskom intenzivnega razvoja in problemom, ki ogrožajo obalne vire in povzročajo degradacijo naravnih in kulturnih krajin obalnih območij ter tako zmanjšujejo možnosti za sonaravne gospodarske dejavnosti. Narašča izrazit vpliv človeka na obalne in morske ekosisteme, kar se kaže v slabšanju ekološkega stanja obalnih voda in pridelave zdrave morske hrane. Vzroki za to so predvsem intenzivno urbanizirana območja, s tem naraščanje prometa na kopnem in morju, širitev pristanišč, obsežen industrijski ribolov. Vse to povzroča občutno gospodarsko škodo in trajno spreminjanje celotne podobe prostora Sredozemlja.

Degradacija obalnih krajin je predvsem posledica teh človekovih dejavnosti:

- izredno naraščajoča je poselitve in turizem v najožjem obalnem pasu;
- nenadzorovan urbanizem – razpršena in predimenzionirana gradnja;



Slika 3: Urbana krajina – Ibla, Sicilija (foto: Nataša Bratina Jurkovič)

- neurejena stanovanjska gradnja stanovanjskih družinskih hiš, ki silijo večinoma v rob obale in na vzpetine obalnega pasu;
- razvoj masovnega turizma, naraščajoča gradnja turističnih naselij (hoteli, apartmajski naselja), ki imajo uniformirano podobo, popolnoma netipično za Mediteran, in so velikostno predimenzionirana;
- naraščanje intenzivne industrije in pomorskega prometa;
- slabšanje stanja na kmetijskih območjih z opuščanjem tradicionalne pridelovalne rabe in uvajanjem plantažnih nasadov;
- erozija tal in dezertifikacija;
- pogosti gozdni požari na obalnih območjih, ki so premalo nadzorovani;
- čezmerno izkoriščanje obalnih in morskih virov;
- onesnaževanje in s tem izguba vrst, habitatov in krajinske pestrosti.

4.1 Naraščanje poselitve in nenadzorovana urbanizacija

Hitro rastoča koncentracija prebivalstva, predvsem v zadnjih dvajsetih letih, nekontroliran razmah turizma in s tem povečanje območij za prostočasne dejavnosti, rekreacijo in šport v obalnem pasu povzročajo najizrazitejšo degradacijo obalnih mediteranskih krajin. To je najbolj prisotno v državah južnega Sredozemlja, čeprav je trend več ali manj opazen povsod. Vse to je povezano z zemljiškimi špekulacijami in s črnograditeljstvom, tako stanovanjska in turistična gradnja posega v najbolj kakovostna obalna območja, kar trajno negativno vpliva na obalni pas in obalne krajine. Urbanizacija obale je že tako močna, da je dosegla stanje nasičenosti oziroma hiperrazvoja, za katerega je značilna visoka koncentracija prebivalstva, degradacija okolja in s tem zmanjšanje kakovosti bivanja. Največji problem v nenehnem naraščanju številu prebivalstva v Sredozemlju je širjenje poselitve in gradnje infrastrukture v ozek obalni pas



Slika 4: Novo stanovanjsko naselje na obali, Cala Montgo, Španija (foto: Landscape Observatory of Catalonia)

(slika 4). Do zdaj je bilo že približno 40 % celotne dolžine obalnega pasu sredozemskih držav zavzeto oziroma urbanizirano. Demografski trendi kažejo, da bo prebivalstvo v južnih in vzhodnih državah Sredozemlja v prihodnje še naraščalo in se povečevalo. Proces naseljevanja ob morskih obalah zaradi širitve gospodarskega razvoja ob morju in ugodnih podnebnih razmer je tako intenziven, da pospešuje nastanek značilnega pojava litoralizacije pritiskov na okolje. Povečujejo se razlike v razvoju med ožjimi obalnimi območji in opuščenimi revnejšimi območji v zaledju sredozemske regije.

4.2 Intenziven razvoj turizma

Turizem je vitalna ekonomska aktivnost v vseh sredozemskih državah in zajema 30 % vsega svetovnega mednarodnega turizma. V letu 2007 je sredozemske države obiskalo 275 milijonov turistov. (SOED, 2009) Pojav masovnega turizma prav v obalnem pasu je močno spremenil podobo krajine in naselij, ki so jih zapolnili kompleksi večnadstropnih hotelov (slika 5) in apartmajskih naselij. Ti so ostro nasprotje tradicionalni arhitekturi in drugim tradicionalnim oblikam v krajini. Turizem je s svojimi velikimi potrebami v ozkem obalnem pasu povzročil konflikte v kmetijstvu in industriji ter pri vodni oskrbi. Opuščati so se začele tudi terase kot tipične obdelovalne površine, ki so jih obdelovali tisočletja. Razmah turizma povečuje številne že obstoječe probleme urbanih območij, zmanjšuje se biološka pestrost in krajinske vrednosti obalnih območij. Najzanimivejše lokacije v prostoru in posebne krajine, tiste, ki so še uspele ohraniti naravno podobo ali visok delež kulturnih značilnosti in s tem izkazujejo visoko vrednost, so pod največjim pritiskom nadaljnega razvoja turizma.

4.3 Modernizacija kmetijskih območij

V zadnjih desetletjih je zelo prisotna modernizacija kmetijstva



Slika 5: Turistično obalno območje, Bejrut (foto: Marko Prem)



Slika 6: Teraso v zaraščanju – Račišče, Korčula (foto: Nataša Bratina Jurkovič)

z uvajanjem novih tehnologij in kmetijskih praks, kot so plantažni nasadi in podobno. Z intenziviranjem kmetijske pridelave se precej zmanjšujeta biotska (vrste, habitati) in krajinska pestrost, pri čemer se spreminja tipična podoba Sredozemlja, in sicer s posegi, kot so osuševanje mokrišč, izguba sipin, spremembe in regulacije vodnih strug, reliefna izravnava obdelovalnih površin in podobni ukrepi. Obenem se posledično pojavlja erozija tal in ponekod tudi že dezertifikacija – proces širjenja oziroma oblikovanja območij puščav, kar je lahko posledica podnebnih sprememb, neustrezne rabe tal ali določenih kompleksnih součinkovanj teh dejavnikov. Drugje, v strmejših predelih se množično opušča obdelovanje kmetijskih površin in so te izpostavljene zaraščanju, s čimer prihaja do temeljne preobrazbe kulturnih krajin (slika 6). Izgubljajo se tradicionalni krajinski vzorci rabe prostora, spreminjajo se krajinske strukture in teksture drobne členjenosti, poljske delitve, uporabe naravnih elementov (kamniti zidovi in podobno.).

4.4 Gozdni požari kot naravne nesreče ali zaradi vpliva človeka

Gozdni požari na obalnih območjih Sredozemlja so v zadnjih letih resna grožnja in velik problem za gozdove. Velikokrat se zgodijo kot naravna nesreča zaradi vse daljših sušnih obdobij, včasih pa tudi zaradi malomarnosti ali namernega vpliva človeka. Z osiromašenjem površin zaradi požarov se uničuje in zmanjšuje površinski pokrov in spreminjajo se temeljne značilnosti krajine na prizadetih območjih. Površine postajajo gole in veliko časa je potrebno, da se te površine naravno sanirajo, obnovijo z rastjem, ki pa ni enako prvotni pokrovnosti. Velikokrat se ti požari zgodijo blizu urbanih in turističnih območij, katerih vidne, mikropodnebnne in socialne funkcije so s tem popolnoma spremenjene in zelo osiromašene. Ožgane površine na odročnejših mestih se prepusti naravni sukcesiji, kar je dolgotrajen proces. Drugje se izvede pogozdovanje, še posebej v bližini naselij in turističnih območij, kar pa ni vedno

najuspešnejši ukrep. S pogozdovanjem se uvajajo nove drevesne vrste, velikokrat neavtohtone, in s tem nastanejo novi, drugačni krajinski vzorci – linijski in simetrični, namesto organski.

4.5 Onesnaževanje zaradi intenzivnih dejavnosti človeka

Onesnaževanje morja in morske obale je zelo intenzivno zaradi vseh navedenih pritiskov, ki jih izvaja človek v okolje. Industrijska proizvodnja (živilska industrija, energetika, metalurška industrija, cementarne, kemični obrati, naftne rafinerije), komunalne odplake in eutrofikacija kot čezmerna obremenitev morja s hranili so glavni problemi Sredozemlja. Komunalne odplake prispevajo 80 % vsega onesnaženja Sredozemskega morja. Prevelik industrijski ulov povzroča izginjanje morskih vrst, tudi tistih, ki so že na seznamih ogroženosti. Pomanjkaje pitne vode in vode za namakanje je v Sredozemlju znano dejstvo, vendar se potrebe po vodi v vsej regiji nenehno povečujejo.

4.6 Podnebne spremembe

Opazne so izrazite podnebne spremembe v Sredozemlju, ki tudi vplivajo na spremenjeno podobo obalnih krajin. V svetovnem merilu je sredozemsko območje označeno kot eno od žarišč podnebnih sprememb. Na jugozahodu, denimo v Španiji, severni Afriki in na jugovzhodu Evrope, je opazen dvig povprečne temperature za približno 2 °C, zmanjšuje se količina padavin, in sicer v zadnjem stoletju za 20–25 %. Obenem se povečuje temperatura morja. V zahodnem delu sredozemskega bazena se je globokomorska in obalna temperatura morja v zadnjih 30 letih v povprečju dvignila za 1 °C (SOED, 2009).

4.7 Vpliv sprememb na krajino

Hitremu in nenadzorovanemu urbanemu razvoju je tako mogoče pripisati večino posledic, povezanih s spremembami krajine. Spremembe v prostoru so vidne predvsem kot:

- zmanjšanje prostranih območij ob morju v obliki naravnih habitatov ali kulturno ustvarjenih območij – kmetijske površine, ki so zdaj nepovratno reducirane in degradirane;
- zmanjšanje neoviranega dostopa do obale – neposredni stik kopnega z morjem;
- trajno preoblikovanje naravne obale in reliefa v obalnem pasu;
- zmanjšanje rodovitnosti kopnega in morja;
- povečevanje onesnaženja v obalnem pasu zaradi izpustov fekalij intenzivno naseljenih območij, zaradi »ogromnih« pristanišč in čezmernega pomorskega prometa;
- biološko osiromašenje morja;

- zmanjšanje možnosti koriščenja mineralnih surovin;
- zmanjšanje možnosti koriščenja obale in morja kot kopalne vode;
- prevelika poraba pitne vode na že tako ogroženem območju z malo vodnimi viri;
- v krajini je že vidna velika fragmentacija in razpršenost dejavnosti;
- vidna je intenzivna degradacija obalnega pasu;
- trajna izguba nekaterih tipičnih krajin;
- izgublja se integriteta in identiteta sredozemskega prostora.

Ekosistemske storitve obalnih in morskih ekosistemov, ki so bile v preteklosti podlaga za razvoj lokalnega prebivalstva, so v obalnih regijah Mediterana močno okrnjene in razvrednotene, količinsko in kakovostno pa ogrožene. Ogrožena sta pridelava zdrave hrane in razvoj nadaljnjega turizma, zmanjšuje se kakovost življenja ob Sredozemskem morju, vse to so bile nekoč prednosti, ki so privabljale nove prebivalce.

S tem se uničujejo tipične, naravne in kulturne kakovostne krajine ter izjemne krajine. Proces degradacije povzročajo izgubo najbolj kakovostnih obalnih krajin in s tem izgubo najznačilnejše podobe in identitete Sredozemlja. Vse to ima nepovratne družbene vplive na okoljski, prostorski, socialni, kulturni in ne nazadnje gospodarski vidik sredozemske regije. Kakovostne krajine so pomemben dejavnik za razvoj in uspeh gospodarskih in družbenih pobud ter so temelj za zdrav in kakovosten način življenja.

5 Koncept izjemnih krajin

Krajinska dediščina Sredozemlja je tipološko pestra in viden je vpliv različnih kultur skozi zgodovinska obdobja. Nekatere krajine so – kljub hitremu razvoju in številnim pritiskom v prostor – obdržale zgradbo, ki se ni spremenila več stoletij. Ponekod je še vedno ohranjena in vidna povezava med zasnovanim prvotnih naselij in vzorci kmetijske pridelave, razvitih ob njih. Običajno so to krajinski vzorci drobno členjenih manjših posesti in načina strnjene poselitve. Prav te krajine so manjša skupina krajin, ki jih v strokovnem jeziku imenujemo izjemne krajine. Ker so njihove strukturne značilnosti poudarjene, jih je zato treba posebej obravnavati. Obenem je to skupina krajin, za katero je možnost ohranitve in obstoja najmanjša, zaradi nezadržnega posodabljanja kmetijstva, hitrega razvoja poselitve in ekspanzije turističnih območij prav v obalnem pasu Sredozemlja.

V smislu teh spoznanj in glede na njihovo zgodovinsko in kulturno vrednost je treba izjemnim krajinam posvetiti posebno pozornost v okviru nacionalne in mednarodne skrbi za

naravno in kulturno krajino. Eden od pomembnih korakov v tej smeri je najprej opredelitev izbora izjemnih krajin ter seznanitev strokovne in širše javnosti s pomembnim delom krajinske dediščine.

5.1 Izjemne krajine

To, kar danes vidno zaznavamo na površju zemlje in lahko zaobjamemo s pogledom, je krajina. Krajina je zelo večplastna in prav različna razmerja dejavnikov oblikujejo tudi zelo raznolike in raznovrstne krajine. Prevladovanje določenih dejavnikov v krajini oblikuje različne vrste krajin. Najosnovnejša delitev krajin je delitev na naravne in kulturne krajine, te pa se lahko delijo še na številne podzvrsti. V kulturnih krajinah so vidni rezultati človekove rabe in posegov. Naravna krajina je območje, na katerem poteka razvoj po naravnih zakonitostih, brez posegov človeka.

Izjemne krajine so izbor krajin, ki izstopajo z vsaj eno posebej vredno značilnostjo ali več teh, kot so edinstven vzorec rabe tal, ustrezen delež naravnih prvin, poseben naselbinski vzorec in podobno, kot odraz svojevrstne zgradbe prostora.

Posamezna krajina lahko izstopa z enim vrednostnim vidikom ali več teh. Pri izjemnih krajinah gre za poudarjanje nenavadnega, posebnega, za ugotavljanje kakovosti, ki jih umeščajo v določeno zvrst krajin. Izjemne krajine in opredelitev njihovih vrednosti temeljijo na združitvi več značilnosti ali na samo eni značilnosti, ki pa mora biti visoko razvita, zelo posebna in enkratna na nekem območju. Pri določanju izjemnih krajin je pomembno razumevanje vidne privlačnosti krajine, ki je pomemben element pri obravnavanju in vrednotenju izjemnih krajin. Krajino delajo vidno privlačno in prijetno njene značilnosti, kot so vzpetine, griči, ploskve, vegetacija, vodni elementi, vzorci kmetijskih struktur – njiv, sadovnjakov, nasadov –, vzorci poselitve in drugih antropogenih dejavnikov. Raznolikost struktur, tekstur in barv v krajini prispeva k večji vidni privlačnosti.

Opredelitev izjemnih krajin in določitev meja se spreminjata z velikostjo merila območja. Izbor izjemnih krajin je lahko drugačen na ravni regije, ravni države ali v mednarodni primerjavi. Vendar obstaja cilj, da vsaka država oziroma država opredeli svoje izjemne krajine in s tem prispeva k ohranitvi prepoznavnih krajin, ki predstavljajo identiteto Sredozemlja.

Izjemne krajine so najvišja vrednostna kategorija, ki zajema najbolj izstopajoče naravne ali kulturne krajine. S posebno zgradbo ustvarjajo enkratno naravo prostora in poseben pomen. S tem se razvija prepoznavnost območja, kar je pomembno za ohranjanje posameznih nacionalnih identitet in skupne identitete Sredozemlja. Obenem pomenijo krajinsko dediščino Sre-

dozemlja, zato je pomembno in potrebno, da so opredeljene, ovrednotene in priznane kot izjemne krajine.

Izjemne krajine imajo varstveno konotacijo, saj želimo z njihovo opredelitvijo omogočiti ohranitev izvirnih, edinstvenih krajinskih vzorcev obalnih območij sredozemske regije, kar je lahko velika prostorska vrednost tudi v najširšem mednarodnem merilu. Velikokrat so izjemne krajine tudi rezultat vzdržnega kmetijskega pridelovanja in s tem poučen primer trajnostne rabe. Nekatere so lahko tako posebne za neko območje, da lahko predstavljajo tudi blagovno znamko območja, s tem pa so zelo zanimive za gospodarski razvoj, predvsem turizem. Obenem lahko opredelitev kategorije izjemne krajine in zagotovitev njenega varstva pomenita pomoč lokalnim skupnostim, da kljubujejo zunanjim pritiskom razvoja in pohlepu investitorjev po gradnji naselij in novih velikih turističnih območij z negativnim vidikom globalizacije.

Z opredelitvijo izjemnih krajin lahko dosežemo in omogočimo:

- varstvo ali celo zavarovanje najvrednejših delov obalnega območja Sredozemlja;
- ohranjanje prostora, ki prispeva k opredelitvi regionalne, nacionalne ali celo mednarodne identitete;
- ohranitev tradicionalnih vzorcev in krajinske zgradbe na pridelovalnih območjih;
- varstvo posebno vrednih krajinskih vzorcev, značilnih za Sredozemlje;
- vzpostavitev mreže izjemnih krajin Sredozemlja in s tem ohranjanje najznačilnejše podobe obalnega območja Sredozemlja;
- dopolnjevanje varstvenega sistema s področja kulturne in naravne dediščine;
- usmerjanje prostorskega načrtovanja na območjih, ki zajemajo izjemne krajine;
- odvrčanje nezaželenih posegov in sprememb, ki povzročajo degradacijo v obalnem prostoru;
- ohranjanje trajnostne rabe na področju kmetijstva, saj so prav številne izjemne krajine zgled okolju prijazne rabe in načina kmetijske obdelave;
- so potenciali za gospodarske dejavnosti, predvsem turizem, vendar v smislu trajnostnega turizma in ne masovnega turizma, ki povzroča degradacijo obalnih območij;
- izobraževanje in ozaveščanje javnosti;
- izobraževanje politikov in strokovnjakov iz drugih strok in z drugih področij;
- izvajanje ciljev Evropske konvencije o krajini;
- izvajanje ciljev Barcelonske konvencije, predvsem Protokola ICZM^[2].

Temeljni cilj opredelitve izjemnih krajin je varstvo, urejanje teh krajin in njihovo vzdrževanje ter s tem ohranjanje izje-

mnih krajinskih značilnosti kot najvrednejših in najtipičnejših območij Sredozemlja.

Poskus in potreba po opredelitvi krajin, ki imajo prav posebne vrednosti in so prepoznavne za neko območje, regijo, državo ter tako izstopajo izmed ostalih krajin, sta se pojavila hkrati z evidentiranjem in vrednotenjem krajin ter s poskusom zavarovanja najvrednejših krajin. Predvsem na področju varstva naravne in kulturne dediščine v evropskem in v svetovnem merilu sta se organizaciji UNESCO (področje kulturne dediščine) in IUCN (področje naravne dediščine) že v 90 letih opredelili do varstva in zavarovanja posebnih krajin z opredelitvijo pojma, ki je dokaj blizu pomenu termina »izjemne krajine«. V zadnjem desetletju je nastala tudi Evropska konvencija o krajini kot mednarodno zakonodajno opozorilo in nujna namera za ohranjanje, vzdrževanje in načrtovanje krajin.

Veliko držav v Evropi je že opravilo evidentiranje in nekatere tudi vrednotenje vseh krajin svoje dežele. Evidentiranje in tipologijo krajin so do zdaj pripravile te evropske države: Avstrija, Belgija, Francija, Nemčija, Velika Britanija, Nizozemska, Madžarska, Irska, Italija (nekatero regije), Norveška, Portugalska, Slovenija, Slovaška, Španija, Švica (glej spletno stran European Landscape Convention).

5.2 Izjemne krajine v Sloveniji

V Sloveniji so že zelo zgodaj, v začetku 90. let, pred nastankom Evropske konvencije o krajini, po naročilu ministrstva za okolje in prostor na Inštitutu za krajinsko arhitekturo, (Biotehniška fakulteta, Univerza v Ljubljani) začeli izvajati projekt tipološke opredelitve in vrednotenja vseh slovenskih krajin – Regionalna razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji (1998)^[3]. V projektu so opisana različna krajinska območja, krajinski tipi in vzorci, izdelale so se tudi usmeritve za načrtovalce po posameznih krajinskih regijah oziroma tipoloških enotah. Temu projektu je sledila študija Izjemne krajine Slovenije (1999), ki jo je izdelal isti inštitut, kot opredelitev najvrednejših in najtipičnejših krajin Slovenije, ki predstavljajo slovensko identiteto in so razpoznavne tudi v evropskem merilu, v nekaj primerih pa tudi v svetovnem. Seznam izjemnih krajin Slovenije vključuje nekaj manj kot 100 predlogov manjših krajinskih območij.

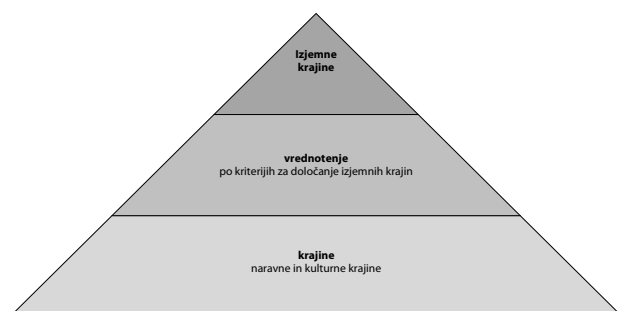
6 Merila za določanje izjemnih krajin Sredozemlja

Izjemne krajine so večinoma kulturne krajine, ki so nastale kot rezultat različnih oblik tradicionalne rabe prostora. Zanje je značilna visoka stopnja prilagojenosti načina pridelovanja naravni zgradbi in naravnim procesom. Ohranjanje najvrednejših kulturnih krajin, ki jih je oblikovala tradicionalna

raba, zahteva nujno ohranitev temeljnih značilnosti krajinskih vzorcev. Kot izjemne kulturne krajine so običajno opredeljeni redki, enkratni ali izredno značilni in ogroženi vzorci krajinske zgradbe. Največje vrednosti so skladna prostorska razmerja med obdelovalnimi in poselitvenimi območji. Vidne so jasne razmejitve med naselji in obdelovalnimi površinami, visoka stopnja prostorskega reda, drobna členjenost prostorskih prvin in ponavljajoče se prvine krajinske zgradbe, kot so na primer obdelovalne terase, parcelna struktura, raster zasaditve dreves ali značilni poudarkih v krajini (cerkve na vrhovih, gradovi na izpostavljenih legah, stanovanjske vile ali druge zgradbe, stolpi, svetilniki in podobno).

6.1 Vrednotenje in razvrstitev krajin

Izbiranje krajin za uvrstitev v najvišji razred znotraj določene prostorske kategorije pomeni iskanje izjemnih enot krajin (slika 7). To je postopek vrednotenja, pri katerem je upoštevanje meril temeljni delovni pripomoček. Merila predstavljajo najbolj zaželeno značilnosti krajine znotraj kategorije izjemnih krajin. Merila so vrednostne značilnosti, ki jih lahko razberemo v prostoru, so primerljiva in zaradi njih je lahko postopek vrednotenja transparenten in ponovljiv.



Slika 7: Izbor izjemnih krajin (ilustracija: Nataša Bratina Jurkovič)

6.2 Izbor meril za določanje izjemnih krajin

Evidentiranje in vrednotenje krajin, ki naj bi se uvrstile v kategorijo izjemnih krajin, mora potekati po čim objektivnejšem postopku. To dosežemo z vzpostavitvijo sistema ustreznih meril. V študiji so določene določujoče značilnosti krajin, ki naj bi se uvrščale med izjemne, oblikovane so kot merila in predvidena je uporaba meril pri postopku določanja izjemnih krajin.

Ob opredeljevanju krajin in uporabi meril je najprej treba ugotoviti, katere značilnosti in prostorske prvine so vezane na pomen izjemnega. Nekatere med njimi se v prostoru večkrat pojavljajo, delujejo kot pravilo in jih je mogoče določiti kot določujoče. Druge značilnosti se lahko pojavljajo kot enkratni pojavi, saj so prav ti v krajini potencialno opredeljeni kot izjemni in so izredno visoko vrednoteni. Pri opredeljevanju izjemnih krajin gre za razvrščanje in vrednotenje prostorskih

struktur na podlagi poznavanja objektivno določljivih elementov v krajinski zgradbi ter na podlagi opazovanja, dojemanja in doživljanja prostora.

Glede na različne tuje in nacionalne izkušnje z vrednotenjem krajinskega prostora so v študiji opredeljena in podrobneje opisana temeljna merila, na podlagi katerih naj bi posamezna območja uvrstili med izjemne krajine Sredozemlja^[4].

6.3 Seznam meril za opredeljevanje izjemnih krajin Sredozemlja

Na podlagi teh meril naj bi se v kategorijo izjemnih krajin Sredozemlja uvrstile krajine, ki:

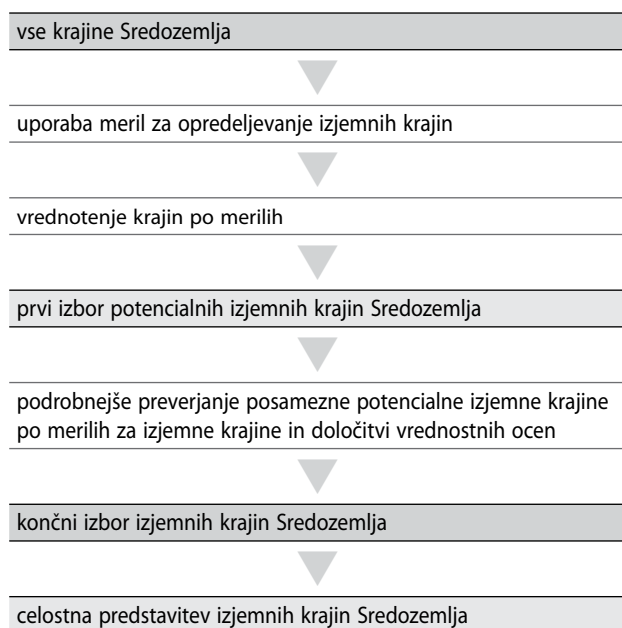
- izražajo tradicionalne oblike bivanja in pridelovanja, prilagojene naravni zgradbi;
- imajo vidno izrazite poselitvene vzorce in poudarjene arhitekturne člene;
- imajo simbolne, pričevalne, kulturne oziroma asociacijske vrednosti;
- imajo velike doživljajske vrednosti (naravna zgradba in ustvarjene vrednosti);
- so enkratne v regionalnem, državnem ali celo širšem prostoru;
- imajo posebne vrednosti naravne krajinske zgradbe;
- izražajo nacionalno identiteto.

7 Metodologija za izbor izjemnih krajin

Posebnost in vrednost izjemnih krajin sta v njihovi enkratnosti in izjemnosti, ki že v osnovi zahtevata poglobljeno obdelavo vsake izjemne krajine posebej. Poleg jasno postavljenih meril za izbor izjemnih krajin je treba dobro poznati problematiko izjemnih krajin in stanje prostora na obravnavanem območju. Za podrobnejše analitično vrednotenje vseh sredozemskih krajin, ki imajo posebne vrednosti, je treba predvideti terensko delo ter proces vrednotenja in odločanja o uvrščanju posameznih območij med vrednejša oziroma izjemna, o želenih stanjih teh krajin in možnostih za njihovo uresničevanje. Pomemben vir podatkov so tudi upravno-administrativne enote na lokalni, regionalni in nacionalni ravni, ustanove za varstvo kulturne dediščine, za ohranjanje narave, ustanove za varstvo okolja in druge ustanove, ki poznajo stanje in problematiko teh območij, razvojne težnje sektorskih dejavnosti, socialno-demografsko strukturo in druge potencialne v prostoru.

7.1 Delovni postopek

Opredeljevanje izjemnih krajin obsega predvsem evidentiranje,



Slika 8: Shematični prikaz delovnega postopka (ilustracija: Nataša Bratina Jurkovič)

vrednotenje in opredeljevanje zelenih stanj izjemnih krajin ter usmeritve za njihovo varstvo. Delovni postopek za izbor izjemnih krajin je prikazan na sliki 8. Za osnovo se zajame vse že evidentirane ali celo tipološko opredeljene sredozemske obalne krajine v posamezni regiji ali državi. Na podlagi seznama meril za opredeljevanje izjemnih krajin Sredozemlja ali določitve še podrobnejšega nabora meril se opravi prvi grobi izbor krajin, ki bi se lahko uvrstile med izjemne krajine. Temu sledi preverjanje vsake posamezne potencialne izjemne krajine s pomočjo lestvice širšega nabora meril in določitve vrednostnih ocen. Nato se opredeli končni izbor izjemnih nacionalnih krajin, ki so se uvrstile najvišje in jih lahko strokovno utemeljimo. Za vse izjemne krajine je treba izdelati opis, določiti meje območja, usmeritve za vzdrževanje in upravljanje teh krajin.

7.2 Predstavitev izjemnih krajin

Vsako izjemno krajino je treba podrobno opisati, opredeliti prostorsko problematiko, njeno zeleno stanje ter usmeritve za vzdrževanje te krajine in ohranjanje izjemnih krajinskih značilnosti. V ta namen lahko sestavimo obrazec za vrednotenje in predstavitev izjemnih krajin, v katerem je treba opredeliti stanje krajine z opisom, določiti mejo območja in grafične predstavitve, vrednostno oceniti posamezno merilo za izbor, opredeliti tipološko skupino krajine, navesti potencialno ogroženost krajine in vzroke, določiti pomen izjemne krajine na regionalni ali nacionalni ravni, navesti varstveno kategorijo, če se vanjo že uvršča, določiti zeleno stanje krajine in morebitne posebnosti. V študiji *Outstanding Landscapes in the Mediterranean* sta praktično predstavljena predlog izjemne krajine Sredozemlja iz Slovenije, in sicer območje Strunjanskih solin,

in predlog izjemne krajine Sredozemlja iz Hrvaške – delta reke Neretve (slika 9).

8 Uporaba rezultatov določitve izjemnih krajin

Z opredelitvijo izjemnih krajin dosežemo določitev in pregled najvrednejših krajinskih območij, hkrati pa so rezultati lahko uporabni v različne namene – prostorsko načrtovalski, okoljevarstveni in razvojni nameni, predvsem na področju turizma in kmetijstva, za izobraževanje in ozaveščanje javnosti.

Rezultati določitve in legalizacije izjemnih krajin se lahko uporabljajo na več področjih:

- kot strokovne podlage pri pripravi razvojnih in varstvenih strategij (prostorskih, gospodarskih in sektorskih),
- pri prostorskem načrtovanju za izdelavo prostorskih aktov,
- kot vrednostna ocena stanja v prostoru,
- v okviru ohranjanja naravne dediščine in varstva kulturne dediščine,
- kot osnova za vrednotenje vplivov na krajino v postopkih strateške presoje vplivov na okolje,
- pri načrtovanju gospodarskih dejavnosti, predvsem turizem in druge dejavnosti,
- pri razvoju in varstvu kmetijstva,
- v znanstvene in raziskovalne namene,
- za ozaveščanje javnosti ter v učno-vzgojne in izobraževalne namene.

Vključenost in upoštevanje izjemnih krajin v prostorskem načrtovanju pomeni možnost usmerjanja prostorskega razvoja različnih dejavnosti na najvrednejših krajinskih območjih sredozemske regije. Uresničevanje ohranjanja zelenega stanja izjemnih krajin je odvisno od instrumentov za vzpostavlanje in vzdrževanje zelenih stanj in najvrednejših krajinskih območij. Opredelitev teh instrumentov pa mora poleg prostorskih ukrepov vključevati družbena, pravna, finančna in druga sistemska vprašanja.

Namen določanja izjemnih krajin je ohranjanje krajinskih, simbolnih in drugih prostorskih značilnosti, pomembnih za prepoznavnost obalnih sredozemskih območij. Zato bi bilo dolgoročno dobro izjemne krajine zakonsko priznati ter jih vključiti v politiko prostorskega načrtovanja in politike drugih sektorjev. Izjemne krajine naj bi bile praviloma v pristojnosti urejanja na državni ravni posamezne države, vendar v enotnem okviru celotne širše regije Sredozemlja. Enoten način opredeljevanja, varstva in urejanja izjemnih krajin Sredozemlja je nujen, če želimo skupaj ohraniti najvrednejšo krajinsko dediščino tega območja. Vsaka sredozemska država bi tako morala



Slika 9: Kulturna krajina delte reke Neretve (foto: Marko Prem)

pri prostorskem načrtovanju zagotoviti strokovne podlage ter ustrezne pravne in tudi materialne razmere za vzpostavitev sistema izjemnih krajin.

Vsebino varstva in razvoja izjemnih krajin je mogoče vključiti tudi v vse druge sektorske politike, kot so kultura, varstvo okolja, kmetijstvo, socialna in gospodarska politika ter tudi vse druge politike, ki bi lahko neposredno ali posredno vplivale na krajino. Za uresničevanje prostorsko načrtovalskih ciljev na območjih izjemnih krajin bi bilo treba določiti usmeritve za varstvo in urejanje izjemnih krajin, ki bi jih morale vključiti in upoštevati vse druge dejavnosti oziroma sektorji. Posamezni sektorji, ki so aktivno vključeni na območjih izjemnih krajin Sredozemlja (predvsem kmetijstvo, poselitev, infrastruktura, in turizem), morajo biti na teh območjih še posebej pripravljeni na konkretnije varstvene usmeritve in omejitve ter medsektorsko usklajevanje različnih interesov.

9 Sklep

Vsaka družba si mora zagotoviti postopke, s katerimi uravnava prostorska dogajanja tako, da se razvojni cilji uresničujejo ob čim manjši škodi v okolju. Najprej pa je treba dvigniti zavest o posledicah razvoja tako, da vsaka odločitev o določenem posegu v prostor hkrati pomeni tudi odločitev o varstvu. Krajina je kot skupni imenovalec in nosilec družbenega interesa na ekološkem, gospodarskem in kulturnem področju, pri čemer je poudarek na ohranjanju in razvoju njenih prepoznavnih naravnih in kulturnih značilnosti.

Sredozemski prostor je v pogledu krajinske zgradbe izrazito pester in raznolik, ob tem pa je kljub številnim negativnim prostorskim spremembam, ki so izraz tehnoloških in družbenih sprememb v zadnjih desetletjih, ponekod ohranil še razmeroma kakovostno krajino. Skrb za varstvo še ohranjenih tipičnih obalnih krajin Sredozemlja v zadnjih letih narašča, saj

so se sredozemske države začele zavedati, da je to njihovo bogastvo in identiteta. Najpomembneje je, da ohranjene obalne krajine pomenijo kakovost bivanja prebivalcev in privlačnost za turizem, kar je ključno za gospodarski razvoj in ohranjanje ekonomske ravni sredozemskih držav.

Opredelitev izjemnih krajin kot najvrednejših krajinskih območij na ozemlju posamezne države oziroma širše regije Sredozemlja vzpostavlja hierarhijo med posameznimi predeli nacionalnega ozemlja in poudarja določena krajinska območja. Krajine, ki jim pripisujemo posebne vrednosti in jih uvrščamo med izjemne krajine, torej opredelimo po njihovi enkratnosti, redkosti in tudi značilnosti, simbolnosti ter stopnji doživljajske vrednosti. Za njihovo uvrstitev med izjemne krajine je zelo pomembna vidna poudarjenost.

Uresničevanje ukrepov v okviru varstva in urejanja izjemnih krajin je treba izvajati v skladu z veljavno zakonodajo in prostorsko dokumentacijo ter po potrebi izdelati in sprejeti nove prostorske akte. Hkrati se s tem zagotovi tudi upoštevanje in izvajanje mednarodnih pravnih dokumentov. Zagotoviti je treba izvajanje določil Evropske konvencije o krajini (2000), ki med drugim določa, da morajo države podpisnice zagotavljati ustrezne ukrepe za vrednotenje in ohranjanje krajine na svojem ozemlju. V okviru Barcelonske konvencije so pravno veljavna določila Protokola o integralnem upravljanju z obalnimi območji Sredozemlja (Protokol ICZM, 2008), v katerem so posebej poudarjene in obravnavane obalne krajine kot najranljivejša območja v Sredozemlju. Uveljavitev Protokola ICZM kot pravnega instrumenta v praksi bo pripomogla k učinkovitemu upravljanju in ustreznemu trajnostnemu prostorskemu razvoju. Tak prostorski razvoj bo zagotavljal oblikovanje in ohranjanje kakovosti obalnih območij in neposredno izvajanje sredozemske strategije za trajnostni razvoj, z namenom celovitega upravljanja obalnih območij Sredozemlja.

Odgovorno urejanje prostora je kar najbolj povezano prav z določanjem razmeroma podrobnih pogojev za umestitev ali razvoj dejavnosti v prostoru. Če je naš cilj, da želimo zagotoviti kakovostno stanje v prostoru, je treba celovito trajnostno usmerjati družbeni, gospodarski in okoljski razvoj. Kakovostnega stanja prostora ni mogoče zagotavljati samo v okviru pravnih instrumentov. Za zagotavljanje varstva obalnih krajin Sredozemlja, izvajanje ustreznega prostorskega načrtovanja in upravljanja krajin je treba uporabiti različne prostorsko načrtovalske instrumente in metodologije za varstvene opredelitve. Pomembno je, da so uporabljeni instrumenti in metodologije čim bolj primerljivi za vsa območja Sredozemlja. Nujno je, da se obalna območja obravnava enovito in celovito z namenom čezmejnega sodelovanja ter doseganja enotnih in primerljivih rezultatov v prostoru.

Z opredelitvijo in s pravno zaščito izjemnih obalnih krajin Sredozemlja ter določitvijo usmeritev za njihovo nadaljnji razvoj in varstvo bomo prispevali k ohranitvi identitete Sredozemlja in s tem obalnega prostora, kakovosti bivanja prebivalcev in potenciala za turizem kot ene od temeljnih gospodarskih panog. Tako bomo tudi umirili ali ponekod celo ustavili procese razvrednotenja in degradacije prostora, v prostorskem in okoljskem smislu. Spoznanja o izjemnih krajinah bi bilo v prihodnje dobro vključiti v sektorske politike in sektorsko zakonodajo. Posledično je treba zagotoviti finančna sredstva in finančne instrumente za zagotavljanje izvajanja ohranjanja izjemnih krajin.

Mag. Nataša Bratina Jurkovič, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Allinea plus, d. o. o. – storitve, svetovanje, prostorsko načrtovanje, krajinska arhitektura, Ljubljana
E-pošta: natasa.b.jurkovic@allinea.si

Opombe

[1] Študija Outstanding Landscapes in the Mediterranean je napisana v angleškem jeziku, obsega 100 strani in vključuje 120 fotografij, ki nazorno ponazarjajo opisano tematiko sredozemskih krajin in izjemnih krajin. V celoti jo dostopna na spletni strani institucije PAP-RAC – <http://www.pap-thecoastcentre.org/razno/outstanding-final%20SP%20WEB.pdf>.

[2] Protokol ICZM ali Protokol o integralnem upravljanju z obalnimi območji Sredozemlja je bil v okviru Barcelonske konvencije podpisan 21. januarja 2008 v Madridu in je stopil v veljavo 24. marca 2011, ko ga je ratificiralo šest držav. Slovenija je Protokol ICZM ratificirala kot prva izmed sredozemskih držav, in sicer 25. septembra 2008. Članice Barcelonske konvencije so ta dan – 25. september – razglasile za Dan obale.

[3] Naloga je leta 2009 kot najboljši izbrani predlog iz Slovenije kandidirala na prvem izboru za krajinsko nagrado Sveta Evrope in dobila posebno priznanje za zelo dobro strokovno študijo s področja krajine, ki vsebuje primer dobre prakse. (On 23 September 2009, on 1066th Meeting of The Committee of Ministers' Deputies of Council of Europe conferred the Council of Europe first Landscape Award, under the European Landscape Convention and gave special mention and recognition to some projects.)

[4] Seznam meril za določanje izjemnih krajin Sredozemlja je bil pripravljen na podlagi spoznanj iz projekta Regionalna razdelitev krajinskih tipov Slovenije, Izjemne krajine Slovenije, in meril za določanje kulturnih krajin UNESCO – svetovna dediščina ter z upoštevanjem ciljev, določenih v Barcelonski konvenciji, pravnih zahtev Protokola ICZM in ciljev Evropske konvencije o krajini.

Viri in literatura

Areas of Outstanding Natural Beauty. Dostopno na: <http://www.aonb.org.uk/wba/naaonb>.

Barcelona Convention – UNEP. Dostopno na: http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm.

Bratina Jurkovič, N. (2008). Carcterisation et labellisation des paysages Mediterraneens pour preserver leur diversite./Project n. 19, Preserving Mediterranean landscape diversity through characterisation and labelling. Project proposal published in enjeux Mediterranee, 25 projets pour les pays de la Mediterranee, Anima Investment Network, p. 70.

Bratina Jurkovič, N. (2008). Evropska konvencija o krajini – izvajanje v Sloveniji. Allinea plus, d. o. o., Ljubljana, Slovenija. Izdalo Ministrstvo za okolje in prostor, Slovenija.

Bratina Jurkovič, N. (2010). European landscape convention – implementation in Slovenia. Allinea plus, d. o. o., Ljubljana, Slovenija. Izdalo Ministrstvo za okolje in prostor, Slovenija.

Bratina Jurkovič, N. (2010). Outstanding landscapes in the Mediterranean – Thematic Study. Split, Priority Actions Programme – Regional Activity Centre (PAP-RAC), UNEP – Mediterranean Action Plan.

Bratina Jurkovič, N. (2011). Synthesis report of thematic studies on Landscape Management Methodologies. Split, Priority Actions Programme – Regional Activity Centre (PAP-RAC), UNEP – Mediterranean Action Plan.

European Landscape Convention – Council of Europe. Dostopno na: http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/landscape/default_EN.asp.

Hudoklin, J. (1994). Tipologija krajin in opredeljevanje krajin posebnih vrednosti v Sloveniji. Magistrsko delo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Katedra za krajinsko arhitekturo.

Hudoklin, J. (1998) Usmeritve za urejanje izjemnih krajin v Sloveniji. Acer, d. o. o., Novo mesto, Slovenija.

ICZM Protocol – the seventh Protocol in the framework of the Barcelona Convention. Dostopno na: http://www.pap-thecoastcentre.org/razno/ICZM_flyer_final_print.pdf.

IUCN, the International Union for Conservation of Nature. Dostopno na: <http://www.iucn.org>.

Landscape, the trump card of Europe; discussion on the European Landscape Convention (2005). Atelier Rijksbouwmeester, Ministerie van LNV, Ministerie van VROM, Nizozemska.

Management Guidelines for IUCN Category. V: Protected Areas Protected Landscapes / Seascapes (2002). Best Practice Protected Area Guidelines Series No. 9., Cardiff University, Velika Britanija, Adrian Phillips, Author and Series Editor, IUCN – The World Conservation Union.

Marušič, J., idr. (1998). Regionalna razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji – Metodološke osnove/ Regional distribution of Landscape types in Slovenia – Methodological Bases. Inštitut za krajinsko arhitekturo, Biotehniška fakulteta, Univerza v Ljubljani, naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana, Slovenija.

Matvejevič, P. (2008). Mediteranski brevir. Založba V. B. Z. Ljubljana, Slovenija, 243 s.

Ogrin, D. (1996). Strategija varstva krajine v Sloveniji. Inštitut za krajinsko arhitekturo, Biotehniška fakulteta, Univerza v Ljubljani, za: Ministrstvo za okolje in prostor, Slovenija.

Ogrin, D. (2005). Mediterranean landscapes, Contribution to a better management. PAP-RAC, Split, Hrvaška.

Ogrin, D., idr. (1996–2000). Izjemne krajine Slovenije. Inštitut za

krajinsko arhitekturo, Biotehniška fakulteta, Univerza v Ljubljani, naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana, Slovenija, 30 s.

Outstanding landscapes in the Mediterranean–Thematic Study. Priority Actions Programme, 2010. Dostopno na: <http://www.pap-thecoastcentre.org/razno/outstanding-final%20SP%20WEB.pdf>.

Phillips, A. (2002). Management Guidelines for IUCN Category V: Protected Landscapes/ Seascapes. Best Practice Protected Area Guidelines Series No. 9, IUCN – The World Conservation Union, Cardiff University, Velika Britanija.

Prem, M. (2007). Landscape Management in Mediterranean coastal areas – For quality landscape. Fourth meeting of the Workshops for the implementation of the European Landscape Convention, Landscape and society/Krajina in družba. Ljubljana, Slovenija 11–12, maj 2006. Svet Evrope, Strasbourg, Francija.

State of the environment and development in the Mediterranean – 2009 (SOED) (2009). UNEP/MAP – Plan Bleu, Atene, Grčija.

UNESCO, The World Heritage, Cultural landscapes. Dostopno na: <http://whc.unesco.org/en/culturallandscape>

World Heritage Centre (1993). Tentative lists on cultural landscapes by States Parties to the World Heritage Convention. World Heritage Circular Letter No.4, 8.

Yves Luginbuhl (ur.) (1992). Mediterranean landscape. Published by: Electa, Milano, Italija, 315 p.

Suzana HABJANIČ

Prometna (ne)varnost registriranih avtobusnih postajališč v Sloveniji

Od leta 2004 se na področju daljinarja in stanja prometne varnosti avtobusnih postajališč ni veliko spremenilo, zaradi nezadostnih finančnih sredstev se obstoječe stanje le podaljšuje. O katastrofalnem prometnovarnostnem stanju registriranih avtobusnih postajališč, to so postajališča, ki so zavedena v daljinarju, poročata dva razvojno-raziskovalna projekta, delna rešitev do sanacije obstoječega stanja je predlog za uvedbo novega pravilnika o avtobusnih postajališčih, ki bo za legalizacijo obstoječih registriranih avtobusnih

postajališč določil minimalne kriterije, na podlagi katerih bodo po terenskem popisu vseh registriranih avtobusnih postajališč izvedeni kratkoročni in dolgoročni ukrepi, ki so uresničljivi po razumni časovni in finančni plati.

Ključne besede: avtobusna postajališča, prometna varnost, pravilnik o avtobusnih postajališčih, AVRIS, daljinar

1 Uvod

Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC) bo 1. 7. 2011 podaljšala obstoječe koncesijske pogodbe za opravljanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu (koncesijske pogodbe) z 41 avtobusnimi prevozniki, in sicer do 31. 12. 2012. Skladno z določili iz koncesijske pogodbe je koncesionar dolžan vse obveznosti po pogodbi opravljati v skladu s cestnoprometnimi predpisi.

DRSC za vodenje voznorednih podatkov za medkrajevni avtobusni promet uporablja Avtobusni Vozno Redni Informacijski Sistem (AVRIS). Na seznamu avtobusnih postajališč iz informacijskega sistema AVRIS je na državnih in občinskih cestah trenutno registriranih okoli 10.100 avtobusnih postajališč. Seznam avtobusnih postajališč je nastajal na podlagi predlogov avtobusnih prevoznikov in lokalnih skupnosti in se je dopolnjeval od leta 2004 do danes.

Bistvena pomanjkljivost AVRIS je predvsem ta, da ni bil pravočasno funkcionalno nadgrajen, saj ne temelji na realnih infrastrukturnih podatkih in realnem daljinarju. Avtobusna postajališča v podatkovni bazi ne pomenijo postajnih točk avtobusov, temveč težišče dveh ali več avtobusnih postajališč z istim imenom. Posledica navedenega je seznam točk, ki ne pomeni mest, na katerih avtobus dejansko ustavlja, razdalja in čas vožnje med zaporednima avtobusnima postajališčema pa sta v obeh smereh vožnje ista. Zaradi navedenega koncesionar (DRSC) še nima natančnega podatka o nazivu in številu avtobusnih postajališč, ki dejansko služijo potrebam izvajanja GJS javnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov.

Drugi problem se kaže v lokaciji avtobusnega postajališča, saj iz informacijskega sistema AVRIS ni mogoče razbrati, kje v naravi se avtobusno postajališče res nahaja, saj avtobusno postajališče ni natančno geolocirano. Kako torej ovrednotiti, ali je lokacija avtobusnega postajališča varna, če dejansko sploh ne vemo, kje v naravi je avtobusno postajališče?

Zaradi vsega navedenega je največji problem ustreznost lokacije avtobusnih postajališč s stališča prometne varnosti, ki se nanaša na cestne in druge projektno-tehnične elemente avtobusnih postajališč ter na usklajenost prometnovarnostnih kriterijev z zakonskimi predpisi, ki urejajo to področje. Postavlja se ključno vprašanje, na kakšen način pristopiti k prometnovarnostni analizi lokacij avtobusnih postajališč in – glede na ugotovljeno stanje – kako izdelati sanacijski načrt, ki bo vključeval ukrepe za odpravo prometno nevarnih avtobusnih postajališč, za katera bo vsekakor treba zagotoviti stabilno finančno konstrukcijo. Prav tako je nujno ugotoviti smiselnost (ne)vztrajanja pri izpolnjevanju prometnovarnostnih kriterijev iz obstoječe zakonodaje, saj bo sicer treba ukiniti vsaj tretjino vseh avtobusnih postajališč.

2 Natančnost podatkov o aktivnih avtobusnih postajališčih

Na javnih cestah v Republiki Sloveniji so v voznih redih linijskih prevozov, na podlagi katerih se izvaja gospodarska javna služba izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v

notranjem cestnem prometu, določena postajališča, na katerih morajo avtobusni prevozniki ustavljati ter s tem omogočiti vstop in izstop potnikov. Koncesionarjem, ki so izvajalci pripadajočih koncesijskih pogodb, je s strani države treba zagotoviti potrebno označitev in ureditev avtobusnih postajališč. Ta morajo namreč potnikom in drugim udeležencem v prometu zagotavljati ustrezno raven prometne varnosti.

Vsi voznoredni podatki se vodijo v informacijskem sistemu AVRIS, ki je bil izdelan leta 2000. Zadnjo posodobitev predstavlja AVRIS U 2002 različica 01, ki je torej stara devet let. Ker sistem ob pravem času ni doživel večjih funkcionalnih sprememb, danes pri vsakdanjem operativnem delu z voznorednimi podatki prihaja do bistvenih vsebinskih pomanjkljivosti, med katere zagotovo spadajo enolični podatki o avtobusnih postajališčih. Seznam avtobusnih postajališč, ki v bistvu pomenijo osnovo voznorednemu obrazcu, ni pregleden, natančen in funkcionalen. Rezultat navedenega je podatek, da je na seznamu avtobusnih postajališč trenutno 6.340 težišč avtobusnih postajališč, ki ne pomenijo točke, na kateri avtobus dejansko ustavi. Seznam ni opremljen s podatkom o aktivnosti avtobusnega postajališča. Po križanju voznorednih obrazcev in seznama avtobusnih postajališč je mogoče ugotoviti, da se od avtobusnih postajališč, ki so na seznamu, aktivno uporablja le 5.052 težišč avtobusnih postajališč. Zakaj težišč avtobusnih postajališč? Bistvena pomanjkljivost sistema se kaže predvsem v nerealnih infrastrukturnih podatkih, saj v praksi podatek o avtobusnem postajališču iz AVRIS pomeni informacijo o težišču dveh ali več avtobusnih postajališč z istim imenom, v bistvu pa bi vsako avtobusno postajališče moralo biti vodeno vsaj dvakrat, saj dejansko obstaja na obeh straneh ceste, v primeru križišč pa vsaj tri- ali štirikrat. Zaradi navedenega je vsaka razdalja med zaporednima avtobusnima postajališčema, ne glede na smer vožnje avtobusa, enaka, saj se razdalja računa od težišč parov avtobusnih postajališč. Enaka napaka se pojavlja pri izračunu časov, dejstvo je, da razdalja in čas vožnje v eno smer nikoli nista popolnoma enaka razdalji in času vožnje v drugo smer. Napako v pretiranem številu neaktivnih avtobusnih postajališč pa je smiselno pripisati dejstvu, da je bilo posamezno avtobusno postajališče v fazi inicialnega polnjenja sistema AVRIS vneseno kot prenos stanja pred letom 2000, dodana avtobusna postajališča pa so se vnašala na željo prevoznikov, brez prometnovarnostne ali katere koli druge analize.

Skladno z navedenimi ugotovitvami je treba oceniti podatek o natančnem številu avtobusnih postajališč, ki so danes aktivna in dejansko pomenijo lokacijo, na kateri avtobus ustavi zaradi vstopa in izstopa potnikov. Najnatančnejši približek dobimo, če število aktivnih avtobusnih postajališč iz AVRIS pomnožimo z dve; podatek, ki ga ima trenutno na voljo DRSC, je torej okoli 10.100 aktivnih avtobusnih postajališč.

Zaradi vsega navedenega je DRSC pristopila k poskusu reševanja obravnavane problematike tako, da je v letu 2008 po sistemu javnega naročanja razpisala nalogo Buso, na podlagi katere so bili pridobljeni podatki o aktivnih postajnih točkah in linijskih odsekih, temelječi na DOF, referenčnih slojih osi cest in podatkih iz BCP. Naloga je bila uspešno končana, vendar žal nikoli izpeljana v produkcijsko fazo.

3 Prometnovarnostna analiza avtobusnih postajališč

Ker avtobusna postajališča v informacijskem sistemu AVRIS niso geolocirana, torej nimajo geometrijskih koordinat x in y , se dogaja, da koncedent (DRSC) koncesionarju vsebinsko določa mesto, na katerem mora avtobus ustaviti, brez podatka o natančni lokaciji avtobusnega postajališča. V praksi se namreč zelo pogosto dogaja, da je v voznorednem obrazcu navedeno mesto za postanek avtobusa, na terenu pa to mesto navzven sploh ni prepoznavno kot objekt za avtobusno postajališče.

Kljub pomanjkljivostim AVRIS pa je DRSC zato, da se končno ugotovi prometno varnostno stanje avtobusnih postajališč v Sloveniji, v zadnjih treh letih razpisala dva večja razvojno-raziskovalna projekta na temo prometne varnosti avtobusnih postajališč.

V aprilu 2008 je bil končan razvojno-raziskovalni projekt z naslovom Evidentiranje in določanje avtobusnih postajališč na cestah v Republiki Sloveniji. Naročnik projekta je bila Direkcija Republike Slovenije za ceste, izvajalec pa Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, natančneje Center za prometne gradnje. Raziskovalna naloga je obravnavala problematiko vzorca okoli tristo naključno izbranih avtobusnih postajališč na cestnem omrežju v Republiki Sloveniji, podrobno evidentiranje lokacij, ugotavljanje primernosti lokacij in opremljenosti avtobusnih postajališč.

Novembra 2009 se končal razvojno-raziskovalni projekt z naslovom Prometno varnostna analiza ustreznosti lokacij avtobusnih postajališč na vzorcu LPP. Naročnik projekta je bila Direkcija Republike Slovenije za ceste, izvajalec pa DDC svetovanje inženiring, d. o. o. Namen naloge je bil zagotoviti popis osnovnih elementov avtobusnih postajališč, ki so potrebni za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu. V okviru naloge je bil izveden pregled vseh postajališč na seznamu medkrajevnega prometa LPP, preverjena je bila ustreznost njihove lokacije in določeni minimalni ukrepi, ki jih bo treba izvesti za zagotavljanje prometne varnosti in ustrezno označitev postajališča.

Sinteza obravnavanih razvojno-raziskovalnih projektov (glej

preglednico 1) je pokazala, da je bilo v obeh projektih skupno popisanih 1.115 avtobusnih postajališč (okoli 10 % vseh avtobusnih postajališč), od katerih je bilo kar 64 % avtobusnih postajališč na državnih cestah in 71 % avtobusnih postajališč v naselju. Glede na omejitve Pravilnika o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, da se sme avtobusno postajališče nahajati v premi ali levi krivini s polmerom, večjim od 300 metrov, je analiza obravnavanih podatkov pokazala, da se kar 17 % vseh avtobusnih postajališč nahaja v levi krivini, kar je s stališča zagotavljanja potrebne pregledne razdalje nepravilno lociranje. Več kot polovica avtobusnih postajališč je pravilno locirana zunaj vozišča (na podatek vpliva vključenost ljubljanskega mestnega prometa), zaskrbnjujoč pa je podatek, da se kar 43 % avtobusnih postajališč nahaja na vozišču brez vmesnega ločilnega otoka, kar potnika s stališča zagotavljanja prometne varnosti postavlja v nevaren položaj. Večina avtobusnih postajališč je locirana na odseku ceste, 12 % avtobusnih postajališč pa pred križiščem ali v njem, kar glede na navedeni pravilnik, če ne izpolnjuje pogoja zamenjave smeri avtobusne linije ali ceste s PLDP manj kot 5.000 vozil dnevno, ni ustrezno. S stališča prometne varnosti je seveda izjemno pomembno, da je v neposredni bližini avtobusnega postajališča lociran tudi zaznamovan prehod za pešce, praviloma pred uvozom na postajališče. Analiza obravnavanih podatkov je pokazala, da kar pri 60 % vseh avtobusnih postajališč v neposredni bližini ni označenega prehoda za pešce, pravilno lociran prehod za pešce pa je le pri 20 % vseh avtobusnih postajališč. Ustrezne preglednosti voznikov pri vključevanju v promet nima zagotovljena četrtnina avtobusnih postajališč, nekaj manj kot polovica avtobusnih postajališč pa nima zagotovljene talne ali vertikalne prometne signalizacije. Iz analiziranih primerov je bilo mogoče ugotoviti, da kar 38 % vseh avtobusnih postajališč nima povezanega čakališča s hodnikom za pešce, kar 36 % avtobusnih postajališč pa nima označenega čakališča, kar pomeni, da avtobusno postajališče navzven ni prepoznavno in je zato s stališča prometne varnosti izredno nevarno, saj ostali udeleženci v prometu niso opozorjeni na prisotnost drugih udeležencev na cesti. Večina avtobusnih postajališč nima nadstrešnice, prav tako nima izobešenega voznega reda niti koša za odpadke. S cestno razsvetlavo je opremljena le nekaj manj kot polovica avtobusnih postajališč.

Ker so pridobljeni podatki prikazali izredno slabe razmere glede urejenosti avtobusnih postajališč z vidika prometne varnosti in opremljenosti in ker bi ukrepi ob obstoječi zakonodaji zahtevali preveč časa in izredno visoka finančna sredstva, ki jih ne bo mogoče kmalu zagotoviti, je bilo smiselno razmišljati o možnostih spremembe trenutne zakonodaje, ki bi ob minimalnih ukrepih legalizirala registrirana avtobusna postajališča in hkrati zadostila minimalnim pogojem zagotavljanja prometne varnosti.

4 Zakonodaja s področja načrtovanja in gradnje avtobusnih postajališč

Avtobusna postajališča na javnih cestah v Republiki Sloveniji morajo izpolnjevati ta določila veljavnih predpisov:

- Zakon o cestah v 35. členu določa, da morajo biti avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah urejena zunaj vozišča. Na podlagi mnenja strokovne komisije se lahko na predlog predlagatelja, če druge prostorske in tehnične zahteve ne omogočajo gradnje avtobusnega postajališča zunaj vozišča, avtobusno postajališče vzpostavi na vozišču.

Za urejanje avtobusnih postajališč je treba upoštevati tudi ta pravilnika:

- Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, ki obravnava osnovne tehnične elemente avtobusnih postajališč na državnih cestah, in
- Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč, ki po sprejetju prej navedenega pravilnika velja za urejanje avtobusnih postajališč na ostalih cestah.

Ker je pri podrobnejši analizi navedenih pravilnikov, čeprav sta dokaj celovito urejala področje avtobusnih postajališč, mogoče ugotoviti njune slabosti, kot je dejstvo, da imamo v Sloveniji dva predpisa, ki problematike avtobusnih postajališč ne urejata celovito (vsak za svoje področje) in nista v skladu z drugimi veljavnimi predpisi (Zakon o graditvi objektov, Pravilnik o projektiranju cest, Pravilnik o priključkih), ne nazadnje pa nista življenjska in ne legalizirata trenutnih potreb prihodnjega upravljavca JPP, ki se izražajo v ekonomsko vzdržnem in prometnovarnostno nespornem postopku načrtovanja, projektiranja in izvedbe avtobusnih postajališč.

4.1 Predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih

Zaradi izsledkov razvojno-raziskovalnih nalog, ki kažejo, da precejšnje število avtobusnih postajališč ne izpolnjuje kriterijev prometne varnosti iz zakonodaje, ki ureja to področje, je nastal predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih. Cilj vzpostavitve novega pravilnika o avtobusnih postajališčih je bil predvsem zagotoviti prilagoditev posameznih določil iz veljavnih zakonov minimalnim standardom, ki bodo kljub temu zagotavljali, da osnovni elementi avtobusnih postajališč, ki so potrebni za zagotavljanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, kljub odstopanju od zdaj veljavnih predpisov, ne bodo zmanjšali prometne varnosti na njihovem območju. Predlog novega pravilnika vsebuje določila minimalnih kriterijev, ki so po razumni časovni in finančni plati uresničljiva ter hkrati

Preglednica 1: Prometnovarnostna analiza avtobusnih postajališč – rezultati raziskav

Naziv raziskovalne naloge	AP vzorec LPP	Naključno izbrana AP	Skupaj	Odstotek (%)
AP na državni cesti	418	298	716	64
AP na občinski cesti	394	5	399	36
AP v naselju	595	201	796	71
AP zunaj naselja	217	102	319	29
AP v premi	474	210	684	61
AP v desni krivini	158	34	192	17
AP v levi krivini	180	58	238	21
AP na vozišču	460	25	485	43
AP zunaj vozišča – fizično ločeno	16	5	21	2
AP zunaj vozišča	336	273	609	55
AP na odseku ceste	366	208	574	51
AP pred križiščem	107	28	135	12
AP za križiščem	185	64	249	22
AP v križišču	135	0	135	12
prehod za pešce pred AP	170	58	228	20
prehod za pešce za AP	61	122	183	16
prehod za pešce pred in za AP	25	9	34	3
v bližini AP ni prehoda za pešce	556	114	670	60
neustrezna preglednost	235	63	298	27
neustrezna vertikalna signalizacija	463	57	520	47
neustrezna horizontalna signalizacija	311	133	444	40
ni povezave čakališča s hodnikom za pešce	279	140	419	38
ni čakališča	402	0	402	36
čakališče je denivelirano	307	264	571	51
čakališče ni denivelirano	103	39	142	13
ni nadstrešnice	540	102	642	58
ni izobešenega voznega reda	668	181	849	76
ni koša za odpadke	574	133	707	63
ni cestne razsvetljave	403	238	641	57

Opomba: AP = avtobusno postajališče

ti eliminirajo nesmisel, da so trenutno nekatera registrirana avtobusna postajališča opremljena nadstandardno, druga pa sramotno.

Predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih je sodobno zasnovan, saj je strukturiran po poglavjih, ki si smiselno sledijo od splošnih določb, terminologije, prek pogojev za ustreznost lokacije v situacijskem in vzdolžnem smislu, lokacij in načinov izvedbe v »običajnih« nivojskih nesemaforiziranih in semaforiziranih križiščih ter krožnih križiščih, prek odvodnjavanja, voziščne konstrukcije na območju avtobusnega postajališča, prometne signalizacije in opreme, vse do prehodnih določb.

V spremembah in dopolnitvah novega pravilnika o avtobusnih postajališčih, glede na obstoječa pravilnika, je poenostavljena vsebina nekaterih členov in usklajena z določili Pravilnika o

projektiranju cest, dodano je poglavje o določitvi lokacije avtobusnega postajališča in postopek določanja lokacije, dodan je postopek, če da investitor postajališča ni »država«, spremljen je kriterij za obvezno izvedbo avtobusnega postajališča zunaj vozišča, dodani so členi o lokacijah avtobusnih postajališč na območju krožnih križišč in semaforiziranih križišč, dodani so členi o poteku kolesarskih površin na območju avtobusnih postajališč, dodani so členi o poteku pločnikov na območju avtobusnih postajališč, dodano je poglavje o obračališčih, določeni so minimalni pogoji za obratovanje obstoječih postajališč in opredeljeno prehodno obdobje.

Pri oblikovanju obravnavanih sprememb je bilo največ pozornosti posvečeno določitvi lokacije avtobusnih postajališč. Da bi upravičili določilo, da je avtobusno postajališče na regionalni in drugi občinski cesti v naselju ob določenih pogojih lahko locirano na vozišču, smo prvotno želeli dokazati predpostavko,

da je avtobusno postajališče na regionalni cesti zunaj naselja, v katerem so hitrosti veliko večje, ob določenih pogojih lahko locirano tudi na vozišču. Da bi dokazali navedeno, smo križali podatek prometnih obremenitev na posameznih državnih cestah (PLDP za leto 2009), število avtobusnih postajališč na državnih cestah in število postankov avtobusa na avtobusnih postajališčih na posameznih regionalnih cestah. Ugotovljeno je bilo, da je na državnem cestnem omrežju približno tretjina vseh avtobusnih postajališč, to je okoli 2.718 avtobusnih postajališč, od tega je na regionalnih cestah približno 85 % vseh avtobusnih postajališč na državnih cestah, da je število dnevnih postankov avtobusov na posameznem avtobusnem postajališču v razponu od 1 do 174 postankov in da je skupno število vseh postankov avtobusov na državnih cestah 41.380. Nadaljnja raziskava je pokazala, da ima približno 25 % avtobusnih postajališč na državnih cestah manj kot pet postankov avtobusa na dan, približno 50 % avtobusnih postajališč na državnih cestah ima manj kot 10 postankov avtobusa na dan in okoli 70 % obravnavanih avtobusnih postajališč ima manj kot 20 postankov avtobusa na dan. Približno 47 % vseh avtobusnih postajališč je na državnih cestah s PLDP, manjšim od 2.500, okoli 72 % vseh avtobusnih postajališč je na državnih cestah s PLDP, manjšim od 5.000, in okoli 91 % vseh avtobusnih postajališč je na državnih cestah s PLDP, manjšim od 10.000 vozil/dan. Glede na dejstvo, da je bilo za analizo upoštevano število vseh avtobusnih postajališč na državnih cestah, tako tistih v naselju kot zunaj njega, lahko hipotezo potrdimo na podlagi naslednjih dejstev. Na glavnih državnih cestah je ob upoštevanju navedenega dejstva le približno 15 % vseh avtobusnih postajališč, na državnih cestah s PLDP, večjim od 10.000 vozil/dan, je približno 9 % vseh avtobusnih postajališč in število postankov avtobusa, večje od 20, ima le okoli 25 % vseh avtobusnih postajališč. Zaradi že navedenega dejstva, da so bila obravnavana avtobusna postajališča na državnih cestah v naselju in zunaj njega, lahko zagotovo trdimo, da je za avtobusna postajališča na državnih cestah odstotek pridobljenih analiz še veliko manjši.

Kot je bilo ugotovljeno, je postavljen pogoj iz novega pravilnika o avtobusnih postajališčih za avtobusna postajališča na regionalnih cestah zunaj naselja praviloma tak, da morajo biti taka avtobusna postajališča izvedena praviloma zunaj vozišča. Če pa na odseku ceste, na katerem je predvideno avtobusno postajališče, prometne obremenitve (PLDP) ne presegajo 10.000 vozil/dan ali je število dnevnih postankov avtobusov manjše od 20, se avtobusno postajališče lahko izvede tudi na vozišču. Ker je navedena ugotovitev nekoliko sporna glede na 35. člen Zakona o cestah, predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih še ni bil uzakonjen.

Tisto, kar pa bo z novim pravilnikom o avtobusnih postajališčih dejansko rešilo največjo težavo trenutnega in prihodnje-

ga upravljavca JPP, torej legalizacijo obstoječih avtobusnih postajališč z minimalnimi ukrepi in minimalnimi pogoji za uporabo že registriranih avtobusnih postajališč, pa je določba, da mora biti avtobusno postajališče minimalno opremljeno s prometnim znakom, z označbo na vozišču ali avtobusnem postajališču, s čakališčem in tablo s potrjenim voznim redom. V primeru izvedbe avtobusnega postajališča na vozišču pa mora biti na območju avtobusnega postajališča minimalna širina vozišča 5,5 m. Ker je predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih še v fazi predloga, pa se bo med medresorskim in drugim usklajevanjem pokazalo, katere so tiste pomanjkljivosti predloga, ki jih je treba še dodatno obdelati.

5 Sklep

Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC) kot upravljavec JPP zaradi primanjkljaja potrebnih finančnih sredstev nima celovitega in celostnega pregleda nad problematiko registriranih avtobusnih postajališč v Sloveniji. Prva pomanjkljivost se kaže pri informacijskem sistemu AVRIS, ki zaradi nepravočasne funkcionalne prenove ne temelji na realnih infrastrukturnih podatkih in realnem daljinarju. Posledica tega je neažuren seznam avtobusnih postajališč in nepregleden podatek o lokaciji avtobusnega postajališča. Zaradi ne definirane lokacije registriranega avtobusnega postajališča se pojavlja problem, da avtobusi ustavljajo na neprimernih, neurejenih in nevarnih mestih, kjer potniki vstopajo in izstopajo.

Različne analize, izvedene v sklopu razvojno-raziskovalnih nalog pri DRSC, kažejo, da precejšnje število avtobusnih postajališč ne izpolnjuje kriterijev, določenih v veljavnih pravilnikih. Po drugi strani imamo avtobusna postajališča, ki so glede na prometne razmere na posameznih cestnih odsekih »predimenzionirana« oziroma »prebogata« opremljena. Nekatera avtobusna postajališča niso označena niti s prometnimi znaki, nekatera pa so opremljena bolj, kot bi bilo potrebno. V tem trenutku sta namreč veljavna dva pravilnika, in sicer Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč, ki se uporablja za občinske ceste, in Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah. Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč je, s sprejetjem drugega, ta trenutek veljavnega pravilnika, ostal za uporabo na cestah v upravljanju občin, kar je absurdno. Na avtobusnih postajališčih na občinskih cestah ustavljajo isti avtobusi in se jih poslužujejo isti potniki kot na državnih cestah. Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, je nekoliko boljši, saj je novejši. Kljub temu pa ni v celoti usklajen z zdaj veljavno zakonodajo, saj je večje število aktualnih predpisov nastalo po uveljavitvi pravilnika.

Zaradi navedenega je bilo treba pristopiti k izdelavi novega pravilnika, ki bo eliminiral prej navedene anomalije, z namenom zagotavljanja enovitega, preglednega, dorečenega, ekonomsko vzdržnega in prometnovarnostno nespornega postopka načrtovanja, projektiranja in izvedbe avtobusnih postajališč.

Realizacija navedenega bo dala osnovo za vzpostavitev novega daljinarja in pogojev za izvedbo terenskega popisa avtobusnih postajališč, na podlagi katerega se bo ugotovila dejanska potreba in prometna varnost avtobusnih postajališč. Na podlagi pridobljenih rezultatov bo treba izdelati načrt aktualnih avtobusnih postajališč in načrt sanacije nevarnih avtobusnih postajališč, ki bo vključeval kratkoročne in dolgoročne ukrepe. Vse navedeno pa brez primerne finančne vložka zagotovo ne bo izvedljivo.

.....
Suzana Habjanič
Ministrstvo za promet, Direktorat za promet, Langusova ulica 4,
1000 Ljubljana, Slovenija
E-pošta: suzana.habjanic@gov.si
Telefon: 051 329 085

Viri in literatura

Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 109/2010.

Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, Uradni list RS, št. 37/2003.

Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč, Uradni list SRS, št. 17/82.

Predlog pravilnika o avtobusnih postajališčih, Direkcija RS za ceste, 2011.

Prometno varnostna analiza ustreznosti lokacij avtobusnih postajališč na vzorcu LPP, Direkcija RS za ceste, 2009.

Evidentiranje in določanje avtobusnih postajališč na cestah v Republiki Sloveniji, Direkcija RS za ceste, 2008.

AVRIS, Avtobusni Vozno Redni Informacijski Sistem, Direkcija RS za ceste, 2011.

Koncesijska pogodba za opravljanje gospodarske javne službe za javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, Direkcija RS za ceste, 2011.

Robert RIJAVEC

Inteligentni transportni sistemi in storitve: izziv za slovenska mesta

V vseh evropskih državah se zaradi sodobnega načina življenja močno povečuje potreba po mobilnosti. Zaradi velikih prometnih obremenitev, predvsem v urbanem cestnem prometu, prihaja na mnogih odsekih prometne mreže pogosto do zastojev in dolgih čakalnih časov udeležencev v prometu. V preteklosti je bilo mogoče zaradi povečanih prometnih tokov zgraditi infrastrukturo z večjo kapaciteto ali pa razširiti že obstoječe prometne povezave. Vendar pa zaradi prostorskih in ekonomskih razlogov ter neugodnih vplivov na okolje infrastrukture ni mogoče razširjati v nedogled. V številnih državah poskušajo problem prevelikih prometnih obremenitev rešiti z razvojem in uvedbo aktivnih sistemov upravljanja prometa in uved-

bo inteligentnih transportnih sistemov in storitev (ITS). V prispevku so prikazane osnove ITS za potrebe načrtovanja naselij in priprave prometne politike na lokalni ravni. Prikazana je matrika orodij ITS s cilji, ki vplivajo na večjo mobilnost in dostopnost mest, večjo zmogljivost obstoječe prometne mreže in izboljšano varnost, kakovost in ekonomičnost življenja v naseljih.

Ključne besede: prometnice, prostorsko urejanje, prometno planiranje, prometna politika, ITS

1 Uvod

Inteligentni transportni sistemi in storitve, na kratko jih označujemo kar s kratico ITS, nekako postopoma nadomeščajo izrazoslovje »elektronika v prometu«, »pametna cesta« in »pametno vozilo«. Razlika je, da v sistemih ITS ni več le »elektronike« kot infrastrukture ob prometnici (lahko je to cesta ali železnica), ampak so taka tudi prevozna sredstva in tudi o tem osveščeni vozniki. Vse to vodi k tako imenovani zmagoviti kombinaciji (ang. *win-win*), v kateri pridobijo vsi deležniki prometnih sistemov: uporabniki, upravljavci (operaterji in vzdrževalci), lokalne oblasti in ministrstva, proizvajalci, razvijalci in raziskovalci. Lahko bi podali splošno oceno: zelo koristno za vse! Če navedemo definicijo mreže izobraževalnih organizacij ITS-EduNet, katere partner je tudi Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, potem ITS integrira telekomunikacije, elektroniko in informacijske tehnologije (telematiko) s prometnim inženirstvom v smislu načrtovanja, projektiranja in upravljanja prometnih sistemov. Ta integracija vodi k povečani prometni in fizični varnosti ter učinkovitosti prometnih sistemov za potnike in blago, upoštevajoč boljše rabo naravnih virov in spoštovanje okolja. Za te namene ITS potrebuje procedure, sisteme in naprave, ki omogočajo zbiranje podatkov, komunikacijo, analize ter distribucijo informacij in podatkov med premikajočimi se subjekti, prometno infrastrukturo in aplikacijami informacijske tehnologije.

1.1 Aktualni razvoj in perspektive

ITS so že in še bodo zelo aktualne, tudi v Sloveniji. ITS racionalno izkoriščajo in dopolnjujejo obstoječo prometno infrastrukturo, to je predvsem brez vložka v novogradnje ali z zmanjšanim vložkom. Seveda pa gradenj, ki so kot osnovna prometna infrastruktura pomembne za obstoj prostora in regionalni oziroma urbani razvoj, v celoti ne moremo nadomestiti. Če infrastrukture ni ali pa je v zelo slabem stanju, drugače kot z »gradnjo« tega ne moremo odpraviti.

ITS odpravljajo tudi določene zgodovinske ovire med različnimi sektorji (promet, notranje zadeve, finance in podobno), saj takojšni prenos in dostop do informacij namreč omili določene organizacijsko-komunikacijske probleme. V preteklosti tudi ni bilo tehnologij in orodij, ki pa so danes dosegljive: digitalna brezžična telekomunikacijska omrežja, svetovni splet, sistemi za lokaliziranje in avtomatsko identifikacijo prometnih sredstev in blaga AVLS (ang. *Automatic Vehicle Location Systems*), AVI (ang. *Automatic Vehicle Identification*) ter AEI (ang. *Automatic Equipment Identification*), elektronska izmenjava dokumentov EDI (ang. *Electronic Data Interchange*), banke podatkov, geografski informacijski sistemi in podobno. Razvoju te tehnologije sledimo tudi v Sloveniji, predvsem kot sistemski integratorji ter tudi kot razvijalci in proizvajalci posameznih komponent podsistemov. Seveda bi za popolno integracijo tovrstnih sistemov potrebovali potrjen nacionalni okvir za izgradnjo sistemov, imenovano nacionalna arhitektura ITS.

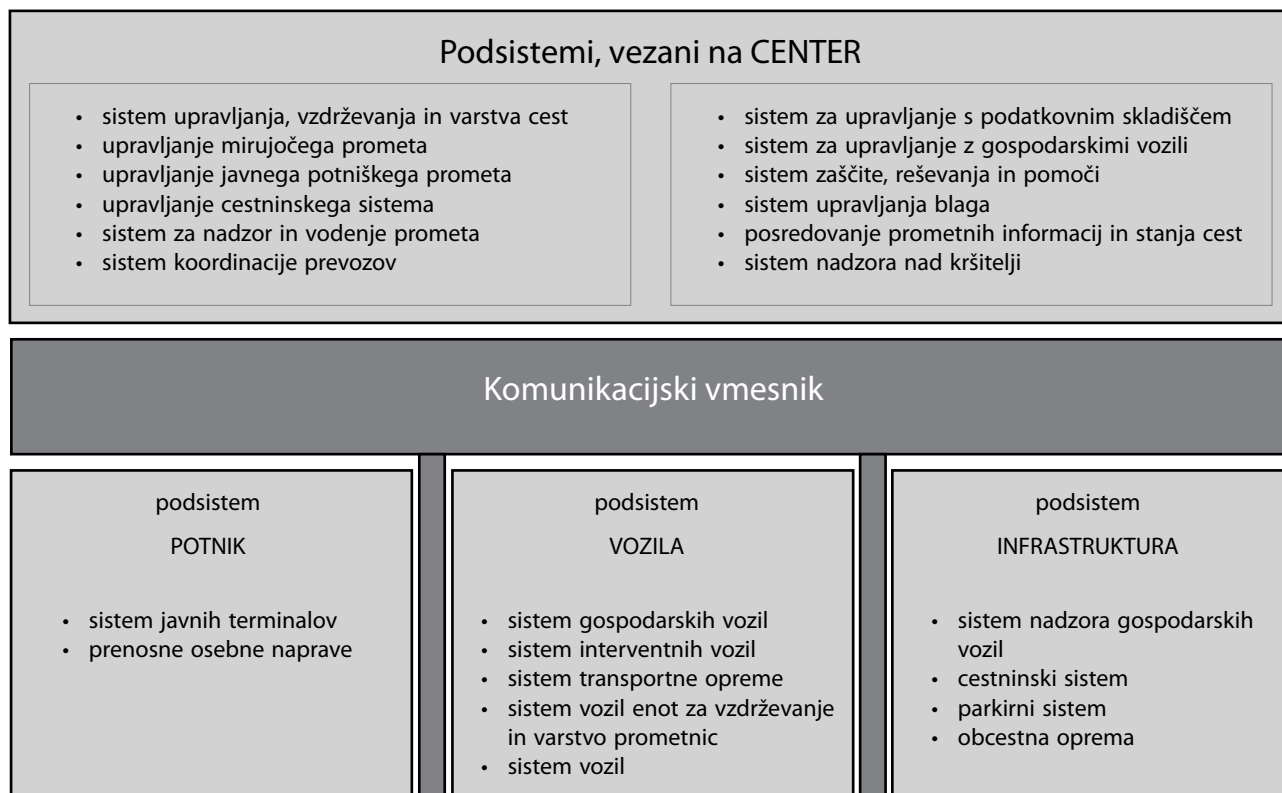
Arhitektura je enoten ključ za planiranje, načrtovanje in integracijo inteligentnih transportnih sistemov in storitev (več na internet 1). Zelo dobrodošla pa bi bila tudi strategija uvajanja tovrstnih sistemov pri nas, na ravni države in tudi na ravni večjih mest. Tu ciljamo predvsem na Ljubljano in Maribor, mesti na križišču dveh evropskih prometnih koridorjev. Veliko na tem področju dela Evropska komisija, saj je pripravljen Akcijski načrt uvajanja ITS v državah EU, ki ga je sprejela tudi Slovenija (več na internet 3). Izdana je tudi posebna evropska direktiva, ki ureja to problematiko, ki je orientirana predvsem v cestni promet, in tudi direktiva, ki govori o novi interoperabilnosti železniškega sistema. Obe ciljata na izboljšanje interoperabilnosti prometnih sistemov.

Zadnji trendi gredo v smeri definiranja in uporabe telekomunikacijskih povezav »vozilo-vozilo« in »vozilo-infrastruktura«, pri katerih imajo tovrstni sistemi še največ težav pri uveljavljanju na način, ki je bil zamišljen ob koncu prejšnjega stoletja. Zelo močan poudarek v državah EU je tudi na izobraževanju o ITS na vseh področjih, saj je prav pomanjkanje znanja vzrok za počasno integracijo in neinteroperabilnost tovrstnih sistemov. V Sloveniji na primer nimamo posebnega študija o ITS. Vendar tudi v ostalih državah EU stanje na tem področju ni boljše. Glede na to smo se v Sloveniji (Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo) povezali v izobraževalno mrežo ITS-Edunet (več na internet 2), ki se želi spopasti s to problematiko. V mrežo je vključenih kar nekaj

izobraževalnih institucij, ki spadajo med pionirje za razvoj in tudi uvajanje sistemov ITS po državah EU.

Inteligentne transportne sisteme in storitve (ITS), ki že delujejo ali pa jih razvijamo v različnih evropskih državah, tudi v Sloveniji, lahko razdelimo v deset večjih skupin, glede na širša področja delovanja sistemov. V sklopu posamezne skupine pa so sistemi še natančneje opredeljeni v podskupine (Žura idr., 2006, in Rijavec idr., 2007). Glavne skupine ITS so:

- »splošno« – pomeni podporo uvajanju arhitekture ITS;
- »podpora upravljanju« – pomeni načrtovanje prometa in upravljanje s prometno infrastrukturo;
- »upoštevanje zakonov in predpisov« – pomeni dejavnosti v zvezi z nadzorom nad kršitvami;
- »finančne transakcije«;
- »interventno ukrepanje« – interventne službe, sistemi nujne pomoči;
- »potovalne informacije« – posredovanje prometnih informacij in stanja prometnih poti;
- »upravljanje prometa« – nadzor in vodenje prometa;
- »sistemi v vozilu« – inteligentni sistemi v vozilu, pametna vozila;
- »upravljanje tovora in voznega parka«;
- »javni prevoz«: upravljanje javnega potniškega prometa, prevoz potnikov.



Slika 1: Zasnova fizične arhitekture

Preglednica 1: Orodja ITS pri uresničevanju ciljev prostorske in prometne politike

ORODJA		CILJI		Upravljanje prometa v urbanih območjih												Plaćini sistem				Upravljanje skupinskega prevoza				Prometno-potovalne informacije				Upravljanje tovornega prometa				Upravljanje z intervencijami		
				nadzor in vodenje prometa	upravljanje križišnih naprav	upravljanje obvoznic	nadzorovan dostop na obvoznico	dinamično omejevanje hitrosti	kontrola dostopa v cono	upravljanje mirujočega prometa	upravljanje z izrednimi dogodki	pomoč ranljivim udeležencem	nadzor nad delovanjem sistema	upoštevanje zakonov in predpisov	upravljanje glede vpliva na okolje	plačilo JPP	cestninjenje (v naseljih)	uporabna mestnih prometnic	parkirna	upravljanje z voz. parkom in čl. viri	prioriteta JPP	skupinski prevoz, souporaba vozil	taksislužba, prevoz na zahtevo	informacije v JPP	prometne informacije	planiranje potovanja	vodenje in navigacija	upravljanje z nevarnimi snovmi	upravljanje z voznim parkom	upravljanje s tovornom	koordinirana mestna logistika	interventno ukrepanje	varovanje v JPP	obveščanje o izrednih dogodkih
Zagotoviti varčnejši način življenja	pritegniti prebivalce v center mesta	**	*	**	*	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*	*	*			
	širiti urbane površine	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*			
	pritegniti poslovneže	*	***	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		
	pospešiti ekonomsko regeneracijo	*	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		
	izboljšati podobo mesta			**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		
	uvejaviti produkte in storitve ITS				**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		
	povečati investicije v promet			**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		
	izboljšati kakovost zraka	**	*	**	*	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		
	zmanjšati hrup	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	povečati osebno varnost potnikov				**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*	
	povečati prometno varnost	**	*	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*	
	ohraniti stanovanjske površine brez tranzitnih prometnic	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*	
ohraniti stara mestna jedra brez prometa	**	**	**	**	*	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		
izboljšati mobilnost ljudi brez lastnega prevoza			**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	*		

<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> ORODJA CILJI </div>		Upravljanje prometa										Placilni sistem				Upravljanje skupinskega prevoza				Prometno-potovalne informacije			Upravljanje tovornega prometa				Upravljanje z intervencijami			
		nadzor in vodenje prometa	upravljanje obvoznic	nadzorovan dostop na obvoznico	dinamično omejevanje hitrosti	kontrola dostopa v cono	upravljanje mirujočega prometa	upravljanje z izrednimi dogodki	pomoč ranljivim udeležencem	nadzor nad delovanjem sistema	upoštevanje zakonov in predpisov	upravljanje glede vpliva na okolje	plačilo JPP	cestninjenje (v naseljih)	uporabna mestnih prometnic	parkirna	upravljanje z voz. parkom in čl. viri	upravljanje JPP	skupinski prevoz, souporaba vozil	taksisluzba, prevoz na zahtevo	informacije v JPP	prometne informacije	planiranje potovanja	vodenje in navigacija	upravljanje z nevarnimi snovmi	upravljanje s tovornom	upravljanje s tovornom	koordinirana mestna logistika	interventno ukrepanje	varovanje v JPP
Povečati zmogljivost obstoječe prometne mreže in izboljšati JPP	zmanjšati zastoje	***	**	***	*	**	**	**	**	***	***	***	***	***	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	izboljšati intermodalnost					**	*	*	*	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
	spremenba načina prevoza	**			***	***	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	vpliv na izbiro poti (preusmerjanje)	***	*	***	*	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
	vpliv na čas oz. pričetek potovanja	*	**			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	promocija prijaznejših načinov potovanja	*				***	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	zadrževati zastoje zunaj mest	**	**	**	**	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
	skrajšati potovalni čas	**	**	*	**	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
	izboljšati učink. skupinskega prevoza	**	*		**	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
	izboljšati potovalne informacije						**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
Izboljšati mobilnost in dostopnost	izboljšati prom. integriteto EU mest	**	***					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	izboljšati učinkovitost dostave blaga	***	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	zmanjšati stroške potovanja	***	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	usklajevanje politik	***	***			**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
	izboljšati dostopnost JPP osebam z ovirano mobilnostjo																													*
izboljšati učink. prometnih sistemov	***	***	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Opomba: V preglednici so označene koristi orodij ITS, in sicer pomeni (*) manjšo korist, (**) pomeni srednje veliko korist, (***) pomeni večjo korist.

Glede na lokacijo posameznega sistema so definirani podsistemi, ki so del tako imenovane fizične zasnove ITS (Rijavec idr., 2007). Primer zasnove fizične arhitekture v cestnem prometu je prikazan na sliki 1.

ITS kot širok izbor orodij upravljanja prometnih mrež in servisov, namenjenih potnikom in prevozu blaga, ima te cilje:

- povečanje prometne varnosti,
- optimizacija kapacitet obstoječih prometnic oziroma storitev,
- informiranje uporabnikov v prometu,
- zagotavljanje mobilnosti oziroma izboljšanje dostopa do prometnih informacij,
- povečanje učinkovitosti tovornega in potniškega prometa,
- zmanjšanje negativnih vplivov na okolje,
- znižanje transportnih stroškov.

Kateri od omenjenih sistemov je najpogosteje uporabljen? Lahko rečemo, da so sistemi posredovanja prometnih informacij in stanja cest med najbolj uporabljenimi, predvsem med vozniki, saj so njihovi deležniki tudi mediji in imamo o njih veliko informacij. Trendi gredo v smer intermodalnega transporta, to je podajanje informacij neodvisno od izbire prometnega sredstva. Ne smemo pozabiti na sistem zaščite, reševanja in pomoči, v katerega se prav v zadnjem času kar veliko vloga. V mislih imamo sistem za samodejni klic v sili, imenovan e-Klic (ang. *eCall*). Za prevoznike so zelo pomembni sistemi za upravljanje z gospodarskimi vozili, brez katerih podjetja, ki se ukvarjajo z logistiko in s prevozništvom, pač ne morejo več biti konkurenčna. Predvsem avtocestni upravljalci veliko stavijo na sisteme za nadzor in vodenje prometa. Brez svetlobnih signalnih naprav (semaforjev) bi bil promet v večjih mestih kaotičen. Debatu bi lahko odprli o upravljanju in uvajanju elektronskega cestninskega sistema. Žal je treba veliko vlagati tudi v nadzor nad kršitelji predpisov. Tudi poglavje o uvajanju ITS v železniškem prometu še ni dodelano. Tu gre za tehnične rešitve, da pa bi se udeležile, je treba aktivirati resorno politiko, širši javnosti pa je treba pojasniti, zakaj se ITS uvajajo.

2 ITS kot orodje prometne politike mesta

Vsako mesto si glede svoje (prometne) politike želi doseči vsaj štiri cilje:

1. zagotoviti varčnejši način življenja v mestnem okolju,
2. izboljšati kakovost in varnost (mestnega) življenja,
3. povečati zmogljivost obstoječe prometne mreže in izboljšati javni prevoz,
4. izboljšati mobilnost in dostopnost.

Tu so lahko ITS izziv in nepogrešljiva podpora pri praktično vseh ukrepih upravljanja prometa. Orodja ITS lahko povežemo s cilji. Povezave so prikazane v preglednici 1. Omenjena preglednica predstavlja sintezo rezultatov ciljno-raziskovalnega projekta SITSA-C, ki govori o idejni zasnovi omenjenih sistemov (Žura idr., 2006) in vizij razvoja orodij ITS, ki so ga predstavili Pattinson idr. (1998) ter Johnson idr. (2011) v okviru projekta STADIUM. V preglednici so označene koristi orodij ITS, in sicer pomeni ena zvezdica (*) manjšo korist, dve zvezdici (**) srednje veliko korist in tri zvezdice (***) večjo korist.

2.1 Vizija razvoja in uvajanja ITS

Kam gre razvoj v Sloveniji? Z razvijanjem tehnologij ITS se pri nas ukvarja kar veliko podjetij in raziskovalnih ustanov. Vsak od njih pokriva določeno skupino v sistemu »voznik-vozilo-okolje«. Večina jih sodeluje tudi v »Slovenski tehnološki platformi za vozila, ceste in promet«, obstajajo pa tudi slovenska podjetja, ki delujejo globalno in v to platformo niso vključena. Prav gotovo pri uvajanju ITS v Sloveniji veliko pričakujemo od Slovenskega društva za ITS (ITS Slovenije), ki danes vključuje 17 pravnih subjektov in približno 40 fizičnih oseb. Krovno ministrstvo pri uvajanju teh sistemov je Ministrstvo za promet, ki gradi vezi z ostalimi ministrstvi, ki so vključena v ITS.

Pri tem pa ne smemo pozabiti na občine, še posebej Mestno občino Ljubljana, ki ITS že s pridom uporablja, predvsem v javnem potniškem prometu: prometne informacije, elektronsko plačevanje in podobno. Ostale občine, med njimi tudi Maribor, tem trendom sicer sledijo, vendar brez pravih strategij, načrtov in arhitektur ITS. Projektov je veliko, žal pa pri tem pogrešamo skupen nastop oziroma strategijo razvoja tovrstnih sistemov, tako na ravni države kot kakor tudi na medobčinski in občinski ravni. Glede javne infrastrukture prihaja večina denarja iz proračunov države ali občin, nekaj pa tudi iz evropskih skladov. Seveda ima pri tem zelo velik interes tudi zasebni kapital, zato se predvsem v tujini, pojavljajo tako imenovana javno-zasebna združenja. Pri nas teh še ni, vendar to ne pomeni, da ni interesa zanje. Zaradi zasebnih koristi podjetij in posameznikov ti sami vlagajo v sisteme ITS, na primer z nakupom navigacijske naprave oziroma druge opreme.

Seveda pa pri vsem tem ne smemo pozabiti razpoložljivih sredstev, ki jih nudi Evropska komisija, ki vlaga v ITS veliko sredstev predvsem za študije, raziskave in pilotske projekte. Nekoliko manj vlaga v realizacijo projektov. Eden takih programov je prav gotovo 7. okvirni program EU, pravkar končana programa TEMPO – CONNECT in EASYWAY. Omenjeni programi so pretežno vezani na čezevropsko cestno omrežje TERN. Obstajajo tudi programi, ki so prijaznejši do mest. Eden takih je CIVITAS-ELAN, v okviru katerega je Ljublja-

na kar spodbudno pristopila k uvajanju določenih sistemov in storitev. V začetni fazi je tudi projekt TURAS, v okviru katerega bodo obravnavane podnebne spremembe, trajnostna raba virov, okoljske tehnologije, orodja za opazovanja in analize, horizontalno povezovanje akterjev.

3 Sklep

Za področje ITS je (že) kar nekaj posluha. Menimo pa, da bi ga bilo lahko tudi več in ga bo tudi moralo biti, če želimo biti v prometu konkurenčni, ne na ravni države ali mesta, ampak tudi na ravni podjetij in posameznikov. Kljub omenjenemu posluhu pa bi, glede na potencialne koristi omenjenih sistemov, morali bistveno več vlagati vanje. Prihajajo novi programi in nove ideje, ki v prihodnje ne bodo več vezani le na avtoceste, in nanje se moramo pripraviti.

.....
Mag. Robert Rijavec, univ. dipl. inž. grad.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut, Ljubljana

E-pošta: robert.rijavec@fgg.uni-lj.si

Viri in literatura

Internet 1: <http://www.frame-online.net> (sneto 1. 8. 2011)

Internet 2: <http://www.its-edunet.org> (sneto 1. 8. 2011)

Internet 3: http://ec.europa.eu/transport/its/road/road_en.htm
(sneto 1. 8. 2011)

Johnson, I., Haynes, T., Evans, H. (2011): *Project Stadium – State of the Art Report*. Dostopno na: <http://www.stadium-project.eu> (sneto 6. 8. 2011).

Pattinson, J., Radia, B., Kompfner, P. (1998): *ITS city pioneers – planning for intelligent transport in Europe's cities*, European Transport Conference 1998, Homerton College, Cambridge.

Rijavec, R., Žura, M., Maher, T. (2007): *SITSA-C / Slovenska ITS Arhitektura – model ceste*. Dostopno na: <http://www.pti.fgg.uni-lj.si/sitsa/>
(sneto 6. 8. 2011).

Žura, M., Maher, T., Rijavec, R., Strah, B., Kostanjšek, J., Velkavrh, J., idr. (2006): *Slovenska ITS arhitektura – modul ceste: SITSA-C : vodič po projektu: idejna zasnova ITS v cestnem prometu*. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut.

Žura, M., Maher, T., Rijavec, R., Logar, D., Vitez, P. (2006): *Slovenska ITS arhitektura – modul ceste: SITSA-C: potrebe uporabnikov ITS v Sloveniji, verzija 1.0*. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut.

Kristina ONUFRIJA

Demografska študija za potrebe prostorskega načrtovanja na občinski ravni

Članek se ukvarja z demografskimi vprašanji za potrebe prostorskega načrtovanja na občinski ravni. Prostorsko načrtovanje mora upoštevati tudi socialne in družbene vidike, ki vplivajo na razvoj v prostoru. Poznavanje in pravilno razumevanje stanja in razvojnih teženj prebivalstva v določenem območju ter kritično vrednotenje demografskih projekcij (ki so vedno rezultat določenih predpostavk) vodi h kakovostnemu prostorskemu načrtovanju. Namen prispevka je opozoriti na potrebnost demografskih analiz na občinski ravni prostorskega načrtovanja in potrebnost njihovega razumevanja pri pripravi prostorskih aktov. S pomočjo veljavne zakonodaje, teoretskih izhodišč in primerov strokovnih podlag v praksi so navedene vsebine demografske študije za potrebe občinskega prostorskega načrtovanja (s poudarkom na potrebah po stanovanjih in opremljenosti za družbeno infrastrukturo). Posamezne vsebine, predvsem demografske projekcije, so natančneje obravnavane, in sicer na primeru občine

Škofja Loka. Članek je nastal na podlagi magistrskega dela z naslovom »Strokovne osnove s področja demografije za potrebe prostorskega načrtovanja na občinski ravni« (2010), ki je bilo izdelano pod mentorstvom dr. Lojzeta Gosarja v okviru Interdisciplinarnega podiplomskega študija prostorskega in urbanističnega planiranja na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani. Prispevek naj bi pripomogel k primernemu dopolnjevanju med demografskim pristopom v ožjem smislu in interdisciplinarnim strokovnim vrednotenjem za ocenjevanje potreb po stanovanjih in opremljanju z družbeno infrastrukturo.

Ključne besede: demografija, demografska projekcija, demografska študija, strokovna podlaga, prostorsko načrtovanje, občina, Škofja Loka, Slovenija

1 Uvod

1.1 Predstavitve problema

Demografska študija je pomemben element analize v postopku občinskega prostorskega načrtovanja, vendar veljavna zakonodaja s tega področja trenutno tako v zakonskih kot tudi podzakonskih aktih ne predpisuje obvezne izdelave demografskih strokovnih podlag, temveč potrebnost in njihovo vsebino prepušča strokovni presoji prostorskih načrtovalcev. Obvezne sestavine prikaza stanja prostora kot edine obvezne strokovne podlage za pripravo prostorskih aktov so z vidika demografije zelo splošne (le navedba števila prebivalcev brez predpisane ustrezne demografske analize). Predhodna zakonodaja iz leta 2003 (zakon o urejanju prostora) je v uredbi o vsebini poročila o stanju na področju urejanja prostora ter minimalnih enotnih kazalnikih, ki se sicer ni uvrščala med strokovne podlage, zelo natančno vključila demografsko analizo (brez projekcij), vendar ni nikoli zaživel (tudi zaradi kratke veljavnosti zakona). Najstarejša zakonodaja iz leta 1984 (zakon o urejanju prostora in zakon o urejanju naselij in drugih posegov v prostor) pa je v podzakonskih predpisih zelo natančno uredila vključenost demografije v strokovne podlage za pripravo dolgoročnih in srednjeročnih načrtov (analiza možnosti dolgoročnega in analiza možnosti srednjeročnega razvoja); pri pripravi izvedbenih prostorskih aktov pa se je podzakonski predpis skliceval na

strokovne študije, izdelane za potrebe priprave dolgoročnega in srednjeročnega načrta. Strokovna literatura pa ne glede na vrsto prostorskega akta predpisuje izdelavo ustrezne demografske študije, vključno z demografskimi projekcijami.

V praksi to pomeni, da strokovne podlage pogosto, tudi če so dejansko potrebne, niso izdelane. Na podlagi konkretnih primerov v praksi ocenjujemo, da je trenutno demografska študija (kot samostojna študija za občino) redko izdelana, pogosto je izdelana v okviru vsebinsko širše strokovne podlage s področja poselitve. Študija pri pripravi prostorskega akta pogosto ni upoštevana in zadosti le kriteriju izdelave oziroma (v primeru izdelanih demografskih projekcij) pogosto ni strokovno uporabljena pri pripravi prostorskega akta. Kot primer navedimo projekcije prebivalstva za občino, ki upoštevajo različne predpostavke prihodnjega gibanja demografskih parametrov (naravna rast, migracijski saldo). Te projekcije pomenijo napoved prihodnjega stanja ali razvoja prebivalstva samo, če bodo obveljali demografski parametri, ki so bili pri izračunu uporabljeni. Rezultati teh projekcij so lahko zelo koristni, vprašanje pa je, ali jih lahko uporabimo tudi kot planski cilj. V praksi se namreč včasih dogaja, da se projekcije, ki so bile izračuna-

ne le kot opozorilo, kam vodijo določeni demografski trendi, uporabijo kot planski cilj. Na primer širitev stavbnih zemljišč v prostorskem načrtu občine sledi demografski projekciji, izračunani ob predpostavki visokih notranjih priselitev v občino (ne glede na stvarno presojo o mogočem poselitvenem razvoju v občini, ki je lahko popolnoma drugačen).

Prepogosto je izdelava študije vezana na potrebe po stanovanjih, premalo pa se upošteva uporabnost demografskih študij (in projekcij) za potrebe po zagotavljanju družbene infrastrukture. V takih primerih je podlaga, ki naj bi zagotavljala kakovostne rešitve, sama sebi namen, zahteva veliko časa za pripravo in tudi finančno obremeni pripravljavca prostorskega akta.

Na podlagi zgoraj navedenega bi bilo smiselno predpisati obveznost izdelave demografske študije za potrebe priprave občinskih prostorskih aktov in obvezno metodologijo (enotne kazalnike) za izdelavo strokovne podlage.

1.2 Namen prispevka

Na podlagi praktičnega primera izdelave demografske študije za občino Škofja Loka (ki vsebinsko v članku ni v celoti prikazana) so v članku navedena navodila za izdelavo tovrstne

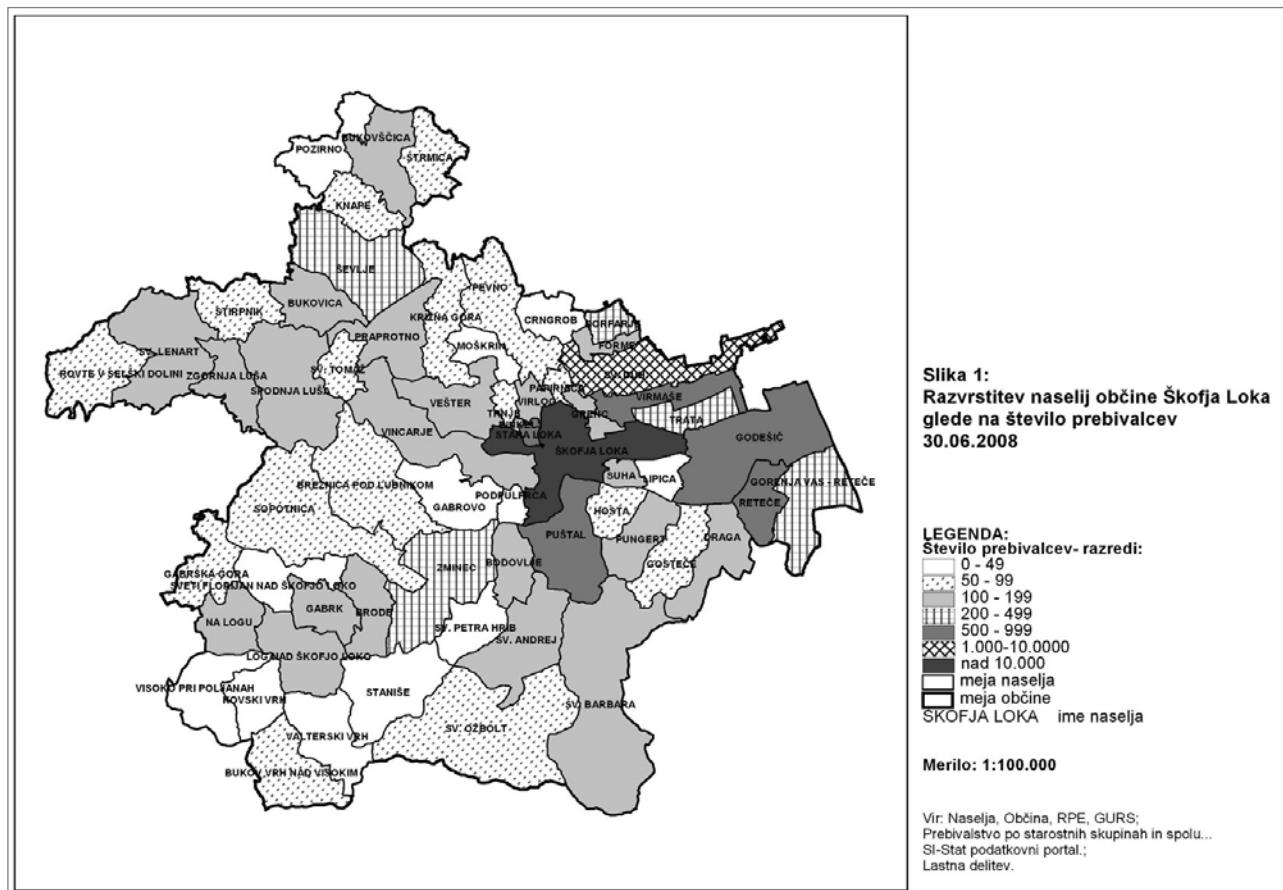
študije kot podlage za usmerjanje demografskega razvoja v občini v prihodnjih desetletjih, in sicer na podlagi ugotovitve obstoječega demografskega stanja, demografskih trendov, analize različnih sestav prebivalstva in demografskih projekcij. Prikazani so okviri, ki bi prostorskim načrtovalcem lahko služili pri načrtovanju poselitvenega razvoja občine v bližnji prihodnosti. Predstavljene so ključne vsebine za izdelavo demografske študije na ravni občinskega prostorskega načrtovanja, s posebnim poudarkom na izračunu demografskih projekcij. S tem je prikazan vpliv demografskih značilnosti občine na funkcijo oziroma rabo prostora, predvsem na potrebe po stanovanjih in na opremljenost z družbeno infrastrukturo.

Občino Škofja Loka sestavlja 62 naselij; po zadnjih objavljenih podatkih (1. januar 2011) ima 22.713 prebivalcev in se uvršča med prebivalstveno večje občine (15. mesto v Sloveniji med vsemi občinami).

2 Vsebina demografske študije

Vsebine kakovostne demografske študije za potrebe priprave občinskih prostorskih aktov (s poudarkom na potrebah po stanovanjih in opremljenosti z družbeno infrastrukturo) so^[1]:

- osnovni podatki o občini in metodološka pojasnila;



Slika 1: Razvrstitev naselij občine Škofja Loka glede na število prebivalcev 30. 6. 2008

- število prebivalcev v občini in naseljih;
- indeks gibanja števila prebivalcev v občini in naseljih;
- naravno, selitveno in skupno gibanje prebivalstva v občini in naseljih;
- osnovne skupine prebivalstva v občini;
- gostota prebivalstva v občini in naseljih;
- spolna in starostna sestava prebivalstva v občini in naseljih;
- izpeljani demografski kazalniki v občini, kot so: izobraževanje in izobrazbena sestava, institucionalno varstvo starejših oseb, delovno aktivno prebivalstvo in brezposelnost, delovne migracije;
- drugi ekonomski kazalniki v občini, kot na primer osnova za dohodnino, povprečna mesečna plača na zaposleno osebo;
- analiza družin in gospodinjstev v občini;
- analiza stanovanj in ocena potreb po stanovanjih v občini;
- primerjava demografskih značilnosti v občini s Slovenijo;
- ocena prostih stavbnih zemljišč v občini in ocena prebivalstvene kapacitete teh zemljišč;
- izračun demografskih projekcij za občino (različne variante: po naravni rasti, z upoštevanjem selitev).

Pri izdelavi demografske študije je ob obravnavi navedenih vse-

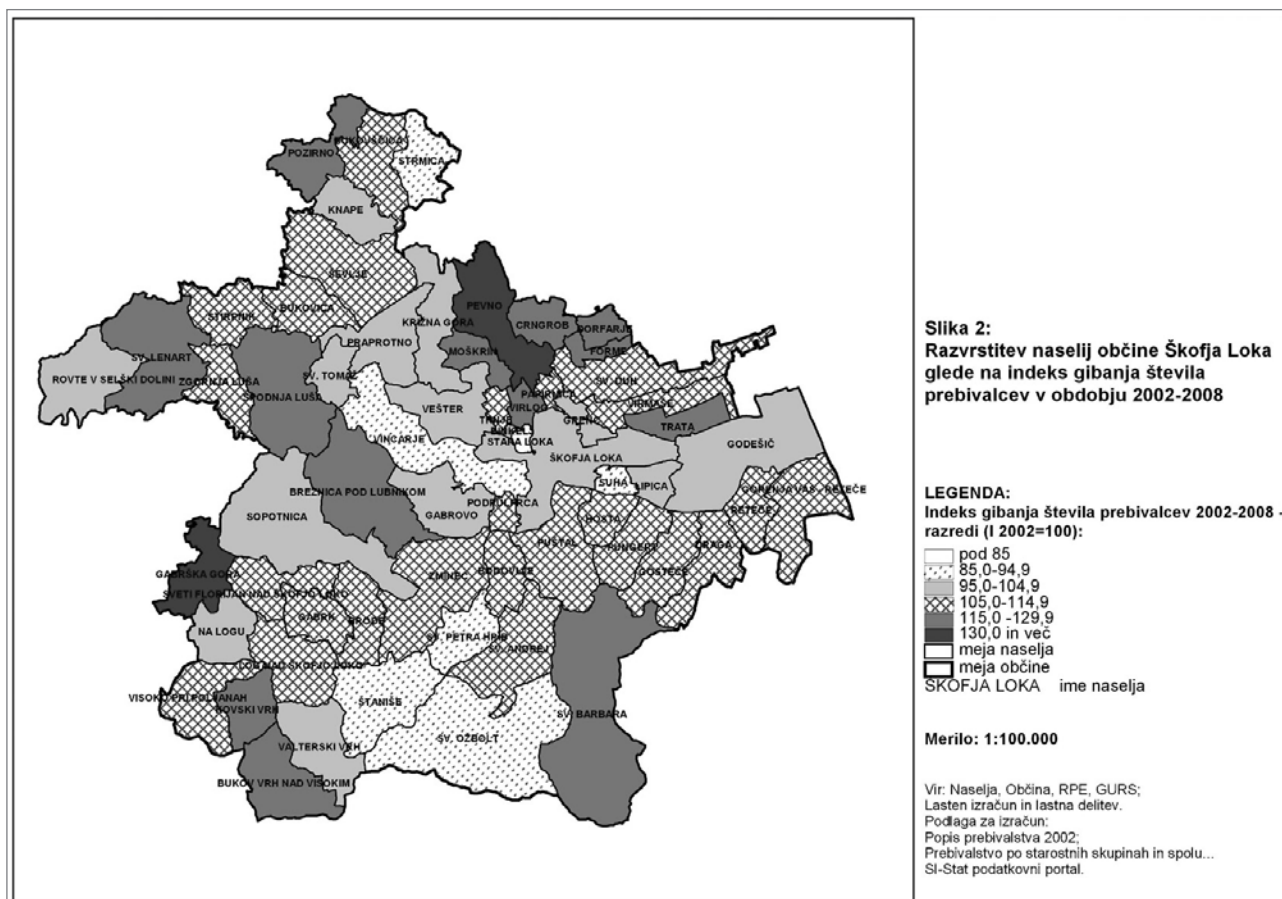
bin treba stremeti k čim nazornejšemu prikazu podatkov, kar pomeni, da se je (poleg opisne metode) smiselno posluževati tudi prikazov v obliki preglednic in grafikonov, pri obravnavi po naseljih občine pa tudi prikazov na kartah. Prikaže se stanje in (glede na dostopnost statističnih podatkov) tudi spremembe glede na preteklo časovno obdobje (običajno zadnjih 10 let), in sicer na ravni občine oziroma (glede na dostopnost statističnih podatkov) na ravni posameznih naselij v občini. Vključi se tudi primerjavo občinskega podatka s podatkom na državni ali regijski ravni.

2.1 Glavne vsebine demografske študije

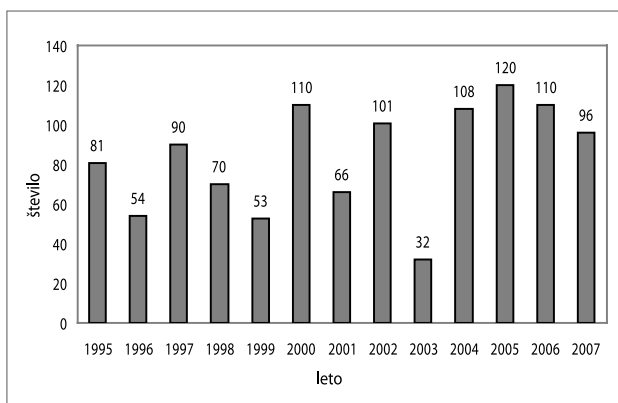
Demografsko analizo pričnemo z analizo števila prebivalcev.

Poudari se največje naselje v občini po številu prebivalcev (njegov delež glede na skupno število prebivalcev v občini). Vsa naselja se glede na število prebivalcev razvrstijo v velikostne razrede, ki so odvisni od razpona med največjim in najmanjšim naseljem. Slika 1 prikazuje tako razvrstitev naselij na primeru občine Škofja Loka.

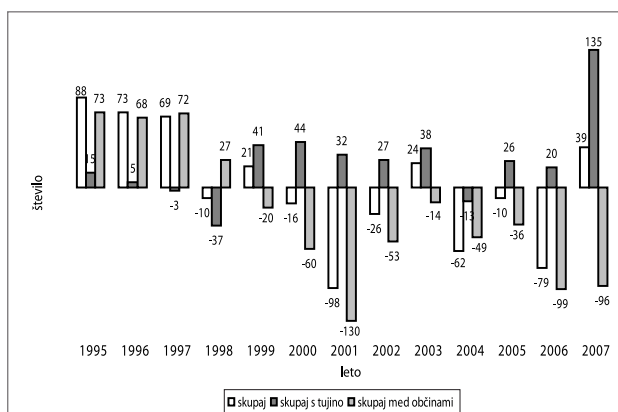
Ker število prebivalcev prikaže le absolutno vrednost, ne pa tudi spremembe v odnosu na naselje in ostala naselja v občini,



Slika 2: Razvrstitev naselij občine Škofja Loka glede na indeks gibanja števila prebivalcev v obdobju 2002–2008



Slika 3: Naravni prirast prebivalstva v občini Škofja Loka v obdobju 1995–2007 (vir: Naravno gibanje in skupni prirast prebivalstva po občinah – Podatkovni portal SI-STAT)



Slika 4: Selitveni saldo v občini Škofja Loka v obdobju 1995–2007 (vir: Selitveno gibanje in skupni prirast prebivalstva po občinah – Podatkovni portal SI-STAT)

se izračuna tudi **indeks gibanja števila prebivalcev**, in sicer za krajše časovne obdobje (na primer 10 let) kot prikaz novejšega demografskega gibanja in za daljše obdobje (na primer 30 let), ki pokaže, kakšen je dolgoročni prebivalstveni razvoj naselij. Pomembno je, da vrednosti indeksa pravilno razumemo in združujemo v skupine. Določitev razredov je odvisna od dolžine obdobja, za katero je izračunan indeks. Na sliki 2 je na primeru občine Škofja Loka prikazana razvrstitev naselij glede na indeks gibanja števila prebivalcev v obdobju 2002–2008.

Za temeljito demografsko analizo pa ne zadošča le prikaz spremembe skupnega števila prebivalcev, temveč je potrebna tudi **analiza naravnega in selitvenega gibanja prebivalstva**, s katero lahko bistveno bolj kakovostno ocenjujemo dosedanje gibanje števila prebivalcev in tudi lažje postavljamo hipoteze o prihodnjih spremembah. V demografski študiji se lahko obravnavajo ti demografski kazalniki:

- absolutno število živorojenih in umrlih,
- absolutni naravni prirast,
- število rojenih oziroma umrlih na 1.000 prebivalcev,
- naravni prirast na 1.000 prebivalcev,

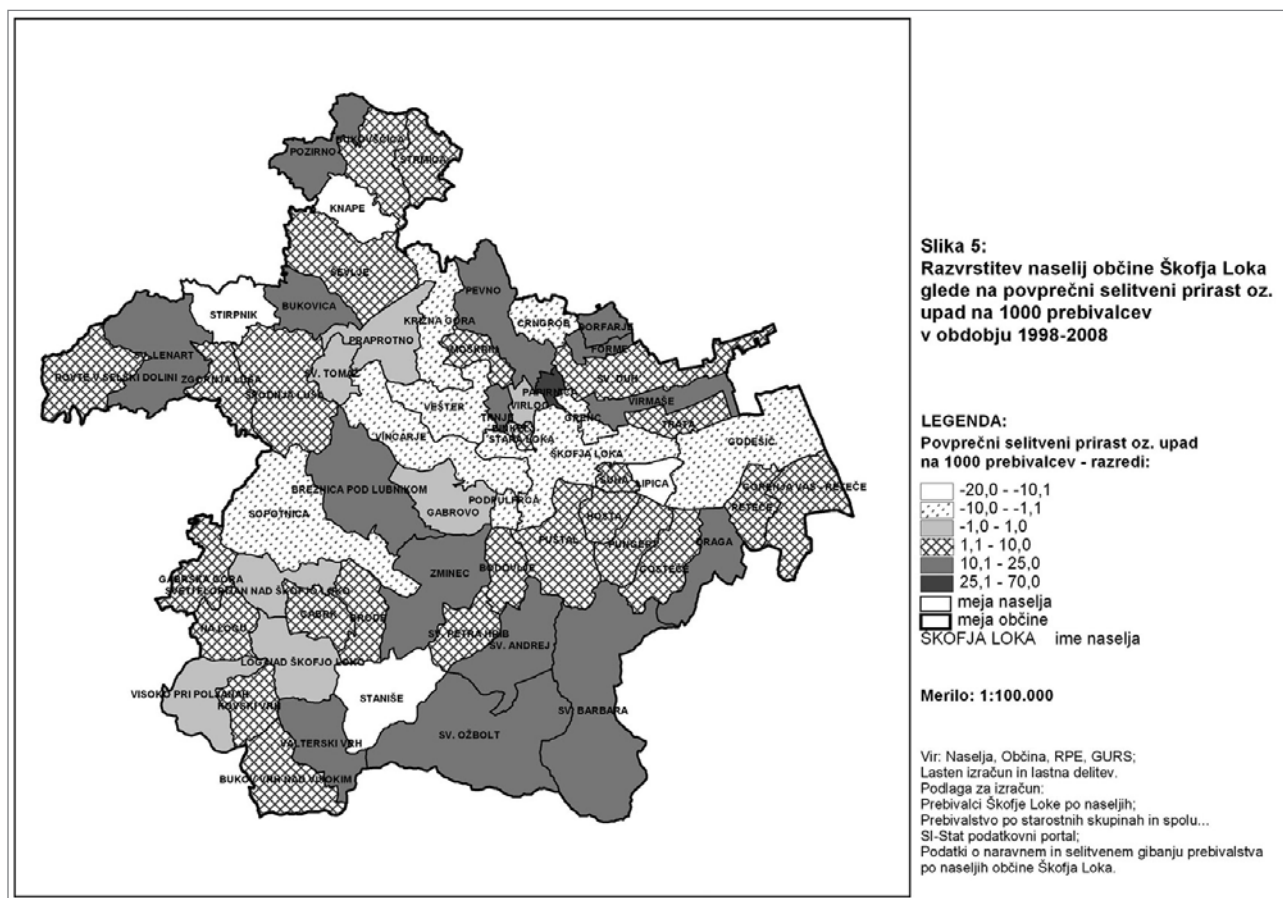
- število rojenih na 1.000 žensk v starosti 15–49 let (rodno obdobje),
- absolutno število priseljenih in odseljenih,
- selitveni prirast po vrstah migracij (zunanje, notranje, skupaj),
- selitveni prirast na 1.000 prebivalcev (po vrstah migracij).
- Sliki 3 in 4 na primeru občine Škofja Loka prikazujeta absolutni naravni prirast in selitveni saldo v obdobju 1995–2007.

Pri analizi naravnega in selitvenega gibanja po naseljih se pokažejo zakonitosti oziroma razlike med naselji, ki iz povprečja za občino niso razvidne in so pri nadaljnjem prostorskem usmerjanju naselja lahko zelo pomembne. Ker gre za obravnavo po naseljih, ki zaradi manjšega števila prebivalcev glede na skupno število v občini izkazujejo večja prebivalstvena nihanja, se pri obravnavi upošteva določeno časovno obdobje (na primer 10 let). Navede se naselja, ki so se v absolutnem številu v desetletnem obdobju po naravni oziroma selitveni poti najbolj povečala, in naselja, ki so se po naravni oziroma selitveni poti najbolj zmanjšala. Za vsako leto desetletnega obdobja se izračuna naravni oziroma selitveni prirast ter upad na 1.000 prebivalcev. Iz izračunanih podatkov se za potrebe obravnave po naseljih izračuna letno povprečje naravnega oziroma selitvenega prirasta in upada na 1.000 prebivalcev v desetletnem obdobju, kar se prikaže tudi na karti (slika 5 na primeru občine Škofja Loka).

Poleg gibanja števila prebivalcev je za značilnosti in razvoj naselja pomembna tudi sestava prebivalstva, in sicer predvsem **starostno-spolna sestava**, s katero dosednji demografski razvoj bistveno vpliva tudi na prihodnjega. Pravimo, da sedanja starostno-spolna sestava prebivalstva pomeni demografski potencial, ki ga prikaže starostna piramida prebivalstva. Ob enaki rodnosti in umrljivosti na dveh območjih lahko v območju z visokim deležem mlajšega prebivalstva (predvsem žensk v rodni dobi) pričakujemo večje število rojstev kot v območju s prevlado starejšega prebivalstva.

V demografski študiji se lahko prikažejo ti demografski kazalniki in podatki:

- koeficient starostne odvisnosti prebivalstva občine (z njim merimo starostno odvisnost mladega, starega ali mladega in starega prebivalstva skupaj glede na delovno sposobno prebivalstvo);
- povprečna starost prebivalstva;
- indeks staranja (indeks starosti);
- delež prebivalstva občine po izbranih starostnih skupinah, kar prikaže prebivalstvo posameznih izpeljanih prebivalstvenih skupin, ki so pomembne z vidika prostorskega načrtovanja (kot na primer predšolski in osnovnošolski otroci, srednješolci, študentje, ženske v rodni dobi, delovni kontingent, upokojeanci in podobno);

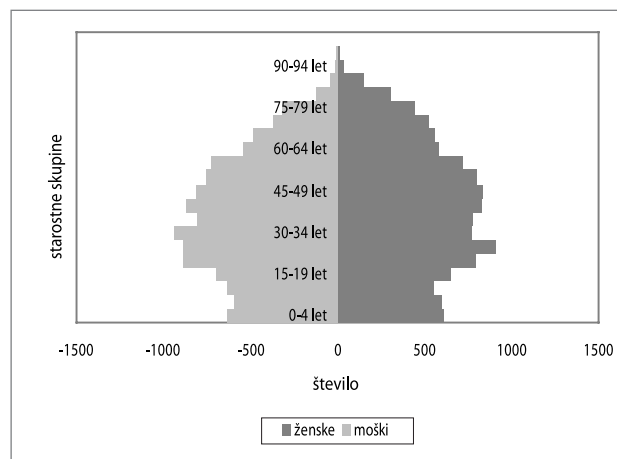


Slika 5: Razvrstitev naselij občine Škofja Loka glede na povprečni selitveni prirast oziroma upad na 1.000 prebivalcev v obdobju 1998–2008

- razvrstitev naselij glede na delež ženskega prebivalstva v starosti 15–49 let, to je v rodnem obdobju (prikaz na karti);
- izdelava starostne piramide, ki omogoča hitro primerjavo posameznih starostnih generacij (slika 6 na primeru občine Škofja Loka);
- koristen podatek dobimo tudi s primerjavo števila prebivalcev po spolu v posameznih starostnih skupinah (na primer število žensk v starostni skupini 20–29 let in število deklic v starosti 0–9 let za občino), ki hitro pokaže, v kolikšni meri mlajše generacije pokrivajo starejše. Primer za občino Škofja Loka kaže, da so bile po podatkih za leto 2008 v starostni skupini 20–29 let 1.703 ženske, deklic v starosti do 9 let pa je bilo 1.207, kar je 496 manj in pomeni, da bo čez 20 let 496 žensk manj v najbolj rodni dobi. Brez izdelave projekcije prebivalstva lahko vidimo, da bo število prebivalcev po naravni poti upadalo.

Ob koncu analitičnega poglavja demografske študije je smiselno izdelati tabelarični pregled primerjave nekaterih značilnih demografskih kazalnikov v občini s Slovenijo. S tem izluščimo glavne razlike demografskih razmer v občini v primerjavi s Slovenijo, kar je mogoče koristno uporabiti pri postavitvi hipotez za izračun projekcij prebivalstva, zlasti če ni na voljo

na primer podatka za celotno stopnjo rodnosti, ki je eden od vhodnih podatkov za izračun projekcije. Tako se lahko primerja podatek o številu rojenih in umrlih na 1.000 prebivalcev, naravni in selitveni prirast na 1.000 prebivalcev, indeks staranja, koeficient starostne odvisnosti prebivalstva. Iz preglednice 1 je razviden primer za občino Škofja Loka.



Slika 6: Starostna piramida prebivalstva občine Škofja Loka na 30. 6. 2008 (vir: Prebivalstvo po starostnih skupinah in spolu – Podatkovni portal SI-STAT)

V demografski študiji se izdelata tudi **ocena prostih stavbnih zemljišč** za stanovanjsko pozidavo in oceni demografski potencial teh zemljišč (izhajajoč iz prostora). Ocena prostih stavbnih zemljišč se izdelata na podlagi namenske rabe stavbnih zemljišč v veljavnem prostorskem planu občine in evidence dejanske rabe zemljišč, ki jo vodi Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano. Demografski potencial teh zemljišč se dobi tako, da se vsem potencialnim zemljiščem pripiše gostota v preb./ha. Demografski potencial, izhajajoč iz sedanje sestave prebivalstva, pa dobimo s projekcijo prebivalstva po naravni rasti. Navedena potenciala (prostorski in demografski) se med seboj primerjata.

Bilanca na primeru občine Škofja Loka je pokazala, da je prostih 122,7 ha stavbnih zemljišč za stanovanja (od teh približno 30 ha na območju za dolgoročno širitev mesta) in dodatnih 36,5 ha na območjih tako imenovane razpršene poselitve. Treba je poudariti, da gre za teoretično kapaciteto prostora, dejansko ta fond zaradi različnih omejitev (razdrobljenost lastništva, že formirane gradbene parcele, tipologija naselja in nefleksibilnost trga nepremičnin) morda nikoli ne bo izkori-

ščen. Pri izračunu je bila uporabljena gostota 30 preb./ha za območja razpršene poselitve, 50 preb./ha za ostala zazidljiva območja ter 100 preb./ha za območje dolgoročne širitve mesta. Navedene gostote se v načrtovalski praksi uporabljajo kot realne gostote, normativi gostot v strokovni literaturi so tudi višji. Prebivalstvena kapaciteta v območjih razpršene poselitve je tako ocenjena na 1.095 prebivalcev, v ostalih zazidljivih območjih na 4.635 prebivalcev in še dodatnih 3.000 prebivalcev na območju za dolgoročno širitev mesta, skupaj v občini Škofja Loka torej na 8.730 prebivalcev.

3 Demografske projekcije

3.1 Demografske projekcije v prostorskem načrtovanju

Projekcija prebivalstva je izračun prihodnjega števila in sestave prebivalstva, ki je praviloma izdelan v več variantah. Prikazuje nadaljnje spreminjanje števila prebivalcev po starosti in spolu glede na predpostavke oziroma hipoteze prihodnjih sprememb rodnosti, smrtnosti in migracij. Njen **pomen v prostorskem**

Preglednica 1: Primerjava nekaterih značilnih demografskih kazalnikov v občini Škofja Loka s Slovenijo

	Občina Škofja Loka	Slovenija
rast števila prebivalcev 1953–1961 (v %)	14	8,5
rast števila prebivalcev 1961–1971 (v %)	16	8,5
rast števila prebivalcev 1971–1981 (v %)	6	9,5
rast števila prebivalcev 1981–1991 (v %)	16	4
rast števila prebivalcev 1991–2002 (v %)	4	3
rast števila prebivalcev 2002 – 30. 6. 2008 (v %)*	2,5	4
število rojenih/1.000 prebivalcev leta 2007	11,7	9,8
število rojenih/1.000 prebivalcev 1997–2007	11,0	9,1
število umrlih/1.000 prebivalcev leta 2007	7,4	9,2
število umrlih/1.000 prebivalcev 1997–2007	7,1	9,4
naravni prirast/1.000 prebivalcev leta 2007	4,3	0,6
naravni prirast/1.000 prebivalcev 1997–2007	3,9	0,3
število rojenih/1.000 žensk v starosti 15–49 let leta 2007	47,0	40,5
celotna stopnja rodnosti leta 2008	1,60	1,53
celotna stopnja rodnosti 1999–2008	1,50	1,28
selitveni saldo/1.000 prebivalcev leta 2007	1,7	7,1
selitveni saldo s tujino/1.000 prebivalcev 1997–2007	1,3	1,8
skupni prirast/1.000 prebivalcev leta 2007	6,0	7,7
skupni prirast/1.000 prebivalcev 1997–2007	3,3	1,5
koeficient starostne odvisnosti starega prebivalstva 30. 6. 2008	21,8	22,9
koeficient starostne odvisnosti mladega prebivalstva 30. 6. 2008	23,2	19,9
povprečna starost prebivalstva 30. 6. 2008 (v letih)	39,4	41,1
indeks staranja leta 2008	93,9	117,1

Opomba: *Vira metodološko nista popolnoma primerljiva.

Viri: Krajevni leksikon Slovenije (1995), Popis prebivalstva (2002), Podatkovni portal SI-STAT (Demografsko in socialno področje), Statistični letopis (2008), Celotna stopnja rodnosti, SURS.

načrtovanju je predvsem v prikazu sprememb prihodnjega števila specifičnih skupin prebivalstva (na primer starostnih skupin: 0–6 let, 7–14 let, 25–64 let, 65 let in več), ki so osnova za načrtovanje.

V strokovnih gradivih za potrebe prostorskega načrtovanja je vedno uporabljen izraz projekcija, vendar je pomembno, da je izraz pravilno razumljen. Projekcije namreč vsebinsko ločimo na napovedi, perspektive in ciljne projekcije. **Napovedi** oziroma **prognoze** imajo značaj napovedi verjetnega stanja; povedo, kam gre razvoj prebivalstva, ter nas lahko opozarjajo na negativne razvojne težnje in potrebo po preusmeritvi teh trendov (na primer odseljevanje prebivalstva). **Perspektive** so projekcije, ki so izračunane v večini primerov, kadar uporabljamo izraz projekcija. So napovedi prihodnjega stanja ob določenih predpostavkah, torej samo, če bodo obveljali demografski parametri, ki so bili uporabljeni pri izračunu. **Ciljne projekcije** pa povedo, kakšna demografska gibanja bi bila potrebna, da bi bil cilj, ki si ga zastavimo, dosežen. (Gosar idr., 2006)

Za potrebe izračuna demografskih projekcij postavimo **hipotezo o smrtnosti in rodnosti** oziroma (v primeru izračuna projekcije z upoštevanjem selitev) tudi **hipotezo o migracijah**. Lahko predvidimo naraščajočo, konstantno ali padajočo smrtnost, rodnost oziroma migracije. Najpreprostejša je konstantna skozi celotno projekcijsko obdobje. Izračun projekcij prebivalstva na ravni občine vendarle zahteva drugačen pristop, ker nekateri izmed kazalnikov, ki jih potrebujemo za opredelitev hipotez, niso dostopni na ravni občine (predvsem zaradi velikih razlik med občinami glede na število prebivalcev). Za pravi izračun določenih kazalnikov je potrebna določena velikost populacije, na primer izračun celotne stopnje rodnosti je odvisen od števila rojenih v občini; v nekaterih občinah pa je v posameznem letu zelo malo rojstev ali jih celo ni. Zato pri izračunu projekcij pogosto upoštevamo kazalnike, ki jih statistika navaja za raven države. Rezultati projekcij (ne glede na izbrane kazalnike za postavitev hipotez) so močno odvisni od izhodiščne starostno-spolne sestave prebivalstva, ki pa je v vsaki občini drugačna.

Običajno izračunamo **projekcijo po naravni rasti**, ki predpostavlja, da ni selitev oziroma da je selitveni saldo enak 0; izdelamo jo lahko v več variantah glede na hipotezo o rodnosti. Tovrstna projekcija se izračuna za prebivalstveno manjše občine, za prebivalstveno večje občine pa izdelamo tudi **projekcijo prebivalstva z upoštevanjem selitev**, in sicer v več variantah glede na hipotezo o migracijah. Podlaga za izračun projekcije z upoštevanjem selitev je projekcija po naravni rasti, ki ji dodamo neto selitveni saldo po posameznih letih in starostno-spolno sestavo migrantov.

Variante projekcij izračunamo, da ugotovimo, kako na prebi-

valstvene spremembe vplivajo določeni demografski kazalniki (na primer višja rodnost, močnejše priselitve). Pri pripravi variant izhajamo iz analize obstoječega demografskega stanja, demografskih trendov (in opredelitve do njih) in ciljev prihodnjega prebivalstvenega razvoja, ki si jih zastavimo. Običajno izhodišče je, da se pozitivni trendi nadaljujejo tudi v prihodnje, negativne trende pa se poskuša preusmeriti (na primer močno odseljevanje).

Rezultati izračuna projekcij se izdelajo v obliki preglednice, ki omogoča nadaljnjo obdelavo podatkov in prikaz z grafikoni. Pomembno je, da je v preglednici prikazano skupno število prebivalcev (po spolu) v vsakem posameznem letu, za katero je projekcija izračunana, in število prebivalcev posameznih značilnih starostnih skupin (po spolu), ki so pomembne v prostorskem načrtovanju (dojenčki, jasli, vrtec, osnovna šola, srednja šola, fakulteta, delovni kontingent, upokojenci, najstarejše prebivalstvo in podobno), in sicer: 0–1 leta, 2–3 let, 4–6 let, 0–6 let, 7–14 let, 0–14 let, 15–18 let, 19–24 let, 25–64 let, 65–84 let, 85–100 let, 65–100 let.

Običajno se za vsak rezultat projekcije izračuna indeks na začetno leto in prikaže v obliki preglednice, pri čemer je indeks v začetnem letu enak 100 (vrednost indeksa pod 100 pomeni upad, vrednost nad 100 pa povečanje). Za posamezne starostne skupine se absolutne vrednosti in tudi indeks prikaže z grafikoni, kar omogoča primerjavo med različnimi variantami projekcij.

3.2 Demografske projekcije občine Škofja Loka

3.2.1 Hipoteze za izračun demografskih projekcij

Projekcije prebivalstva za občino Škofja Loka so bile izračunane za obdobje do leta 2035, kajti projekcije so zanesljive za največ 20–25 let vnaprej. Popolne projekcije prebivalstva je mogoče izdelati le za prebivalstveno večja območja, torej za občine z več kot 5.000 prebivalci (kjer je manjša možnost, da se v kateri izmed starostnih skupin pojavi vrednost 0).

Projekcije so bile izračunane v **štirih variantah**:

- **varianta A – konstantna rodnost 1,5, nizke migracije:** projekcija prebivalstva z upoštevanjem celotne stopnje rodnosti 1,50 in z upoštevanjem selitev (pozitivnega selitvenega salda 40 prebivalcev letno);
- **varianta B – konstantna visoka rodnost 2,1136, brez migracij:** projekcija prebivalstva le po naravni rasti z upoštevanjem celotne stopnje rodnosti 2,1136;
- **varianta C – srednja varianta (rodnosti in migracij):** projekcija prebivalstva z upoštevanjem celotne stopnje rodnosti 1,60 v obdobju do leta 2015 in zvišanjem vrednosti na 1,70 po letu 2015 ter z upoštevanjem selitev (pozitivnega selitvenega salda 100 prebivalcev letno);
- **varianta D – visoke migracije, konstantna rodnost 1,5:**

projekcija prebivalstva z upoštevanjem celotne stopnje rodnosti 1,50 in z upoštevanjem priselitev, ki so ocenjene na podlagi predvidenih novogradenj (in posledičnih priselitev) v občini, in sicer je realizacija časovno ocenjena po tej dinamiki – letni pozitivni selitveni saldo:

- 50 prebivalcev do leta 2013,
- 100 prebivalcev v obdobju 2014–2018,
- 150 prebivalcev v obdobju 2019–2023,
- 200 prebivalcev v obdobju 2024–2028,
- 250 prebivalcev v obdobju 2029–2033,
- brez selitev v obdobju 2034–2035.

Izhodiščni podatki za izračun projekcij so bili statistični podatki o prebivalstvu po enoletnih starostno-spolnih skupinah v občini po stanju na 31. 12. 2008.

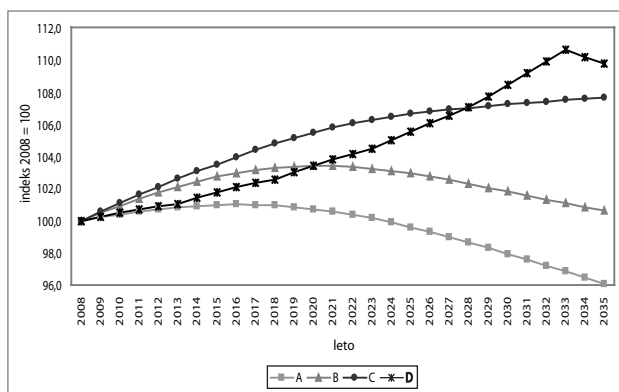
Pri izračunu vseh variant projekcij je bila upoštevana ista, konstantna **hipoteza o smrtnosti** – uporabljeni so bili starostno specifični koeficienti verjetnosti doživetja, ločeno za moške in ženske iz tablic smrtnosti prebivalstva Slovenije 2000–2002. Ker za posamezna območja Slovenije (občine) ni podrobnih podatkov o razlikah v umrljivosti prebivalstva posameznih starostnih skupin, so bili uporabljeni državni podatki. Razlike v umrljivosti na 1.000 prebivalcev med posameznimi občinami nastajajo predvsem zaradi razlik v starostni sestavi prebivalstva, kar se kaže tudi pri rezultatih projekcij po naravni rasti, tudi če pri vsaki projekciji uporabimo isto hipotezo o rodnosti.

Hipoteza o rodnosti je bila izražena s starostno specifičnimi koeficienti splošne rodnosti po enoletnih starostnih skupinah v Sloveniji leta 2008, in sicer z istimi za vse variante projekcij in s celotno stopnjo rodnosti. Podobno kot pri koeficientih smrtnosti lahko tudi pri koeficientih splošne rodnosti rečemo, da razlike med občinami niso velike. Podatki o celotni stopnji rodnosti na ravni občine Škofja Loka (v obdobju 1999–2008) so bili pridobljeni na Statističnem uradu RS, ki podatka o celotni stopnji rodnosti za občine sicer ne izračunava in objavlja avtomatično, ker so občine po številu prebivalcev zelo heterogene in je v posameznih občinah zelo malo (v določenih letih tudi nič) rojstev. Za občino Škofja Loka je bilo izračunano povprečje celotne stopnje rodnosti iz podatkov za desetletno obdobje. To znaša 1,50 in je bilo uporabljeno pri izračunu variant A in D. Varianta C izhaja iz povprečja celotne stopnje rodnosti v zadnjih dveh opazovanih letih (2007–2008) – to je 1,60 in predvideva zvišanje celotne rodnosti na 1,70 po letu 2015. Varianta B je upoštevala stopnjo 2,1136, ki še zagotavlja preprosto obnavljanje prebivalstva in po letu 1980 v Sloveniji ni bila več dosežena. Pričakujemo, da se bodo vrednosti v prihodnosti nekoliko zvišale, vendar bodo še vedno pod vrednostmi, ki zadoščajo za obnavljanje prebivalstva. V primeru treh variant projekcij (A, B in D) je bila uporabljena hipoteza o konstantni rodnosti, v primeru variante C pa hipoteza o naraščajoči rodnosti.

Hipoteza je bila izražena tudi z deležem novorojenih v starostni skupini 0 let, ki znaša 15 %, in s koeficientom maskulinitete 0,517 (kar pomeni, da je na 1.000 rojenih otrok 517 dečkov in 483 deklic). Razlike pri koeficientu maskulinitete so med posameznimi deželami izredno majhne.

Hipoteza o migracijah je bila postavljena na podlagi letnega migracijskega salda in starostno-spolne strukture migrantov. Hipoteza pri izračunu variante A je pozitivni letni selitveni saldo opredelila iz povprečnega selitvenega salda v obdobju zadnjih 10 opazovanih let (1999–2008), ki znaša 36. Povprečje selitvenega salda med občinami v obdobju zadnjih 10 opazovanih let je bilo močno negativno (–59). Hipoteza v primeru variante C izhaja iz predpostavke, da namen izračuna projekcije ni v prenašanju negativnih selitvenih teženj v prihodnost, zato tudi ni bilo upoštevano povprečje selitvenega salda med občinami. V letu 2004 so bile sprejete spremembe in dopolnitve prostorskega načrta občine, s katerim je bila opredeljena večja površina zazidljivih zemljišč. Izvedbeni prostorski akt za novoopredeljena zemljišča je bil sprejet sredi leta 2005. Če upoštevamo še pridobivanje zemljišč (s strani developerjev) in pridobivanje ustreznih dovoljenj za poseg v prostor, ugotovimo, da je do realizacije prišlo v letu 2007 (v tem letu se je močno povečalo število dovoljenj za gradnjo in število dokončanih stanovanj). Dejansko gre za časovni zamik oziroma realizacijo sprostitev večjih površin zazidljivih zemljišč v letu 2004 in glede na obstoječe večje proste površine lahko tudi v prihodnjih letih pričakujemo nekoliko močnejše selitveno gibanje – pozitivni selitveni saldo 100 prebivalcev letno. Hipoteza pri izračunu variante D je upoštevala pozitivni selitveni saldo, ki izhaja iz predvidenih novogradenj v občini in skupno pomeni priselitev 3.800 ljudi v projekcijskem obdobju.

Starostna in spolna sestava migrantov pri izračunu variant s selitvami izhaja iz desetletnega povprečja (za obdobje 1998–2007) starosti in spola notranjih migrantov v Sloveniji (kajti podatki so dostopni le na državni ravni), ki po oceni izraža tudi sestavo priseljenih v občino Škofja Loka. Stanovanjsko vprašanje si namreč rešuje predvsem prebivalstvo v starosti med 20 in 40 letom, ki si ustvarja družino oziroma spada med mlade družine (zato je precej visok tudi delež v skupinah otrok do 10. leta starosti). Za izračun projekcij je bilo treba deleže petletnih starostnih skupin preračunati na enoletne starostne skupine, in sicer je bila predvidena enakomerna porazdelitev po enoletnih skupinah (na primer na starostno skupino 0–4 let odpade 10,4 % vseh selitev, na posamezno skupino, na primer otroke v starosti 2 let pa 2,08 %). V starostnih skupinah 20–24 let in 25–29 let je precej večji delež žensk med migranti, kar vpliva tudi na povečanje števila rojstev. Notranje migracije so bile upoštevane, ker je število tujcev težko napovedati in je odvisno od trga dela; v glavnem gre začasno delovno silo (glede na intenziteto dela v gradbeništvu).



Slika 7: Primerjava indeksa na začetno leto (2008) za število prebivalcev občine Škofja Loka do leta 2035 po različnih variantah projekcij (vir: lasten izračun)

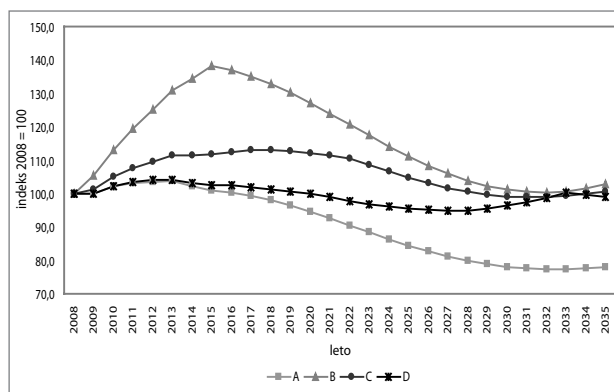
3.2.2 Rezultati demografskih projekcij

Varianta A pri izračunu upošteva trenutne demografske trende v občini, varianta C je primer, pri katerem poskušamo trenutne trende preusmeriti oziroma izboljšati. Projekcija z upoštevanjem močnejšega selitvenega salda (varianta D), ki ima sicer podlago v obstoječih zazidljivih zemljiščih, pa je vprašljiva z vidika, ali si tolikšen obseg selitev lahko dovolimo z vidika komunalne oskrbe in ali je sploh realna izvedba vseh upoštevanih predvidenih novogradenj. Projekcija po naravni rasti brez upoštevanja selitev, vendar z višjo stopnjo celotne rodnosti (varianta B) pa je prikaz, kaj pomeni zviševanje rodnosti v razmerju do močnejših priselitev (varianta D).

Primerjava variant demografskih projekcij pokaže, da število prebivalcev občine Škofja Loka (slika 7) po varianti A v letu 2035 ne bo doseglo števila prebivalcev v izhodiščnem letu (890 ljudi manj). Pri varianti B bo število prebivalcev v končnem letu nekoliko višje od števila v izhodiščnem letu (za 143 ljudi). Projekcija prebivalstva po varianti C kaže, da bo število prebivalcev stalno naraščalo in to močneje kot pri varianti B (1.730 ljudi več v letu 2035). Najmočnejšo rast števila prebivalcev pa prikazuje projekcija po varianti D, vendar je naraščanje mogoče opaziti le med priselitvami, opazni pa so tudi prehodi v letih, v katerih se poveča število priselitev (2.211 ljudi več v letu 2035).

Za starostno skupino 0–6 let (slika 8) velja, da bo največje število otrok v tej starosti po varianti projekcije B leta 2015, ko bo število otrok presežilo število iz leta 2008 za 666 oziroma po varianti C v letih 2017 in 2018 (227 otrok več kot leta 2008). V letu 2035 bo število otrok v tej starosti najvišje pri varianti B (za približno 2,7 % več kot v letu 2008). Po varianti A pa bo število precej nižje kot v izhodiščnem letu projekcije (384 manj).

Število otrok v starosti 7–14 let (slika 9) se bo do leta 2035 najbolj povečalo pri variantah projekcij B in C. Število bo rastlo



Slika 8: Primerjava indeksa na začetno leto (2008) za število otrok v starosti 0–6 let v občini Škofja Loka do leta 2035 po različnih variantah projekcij (vir: lasten izračun)

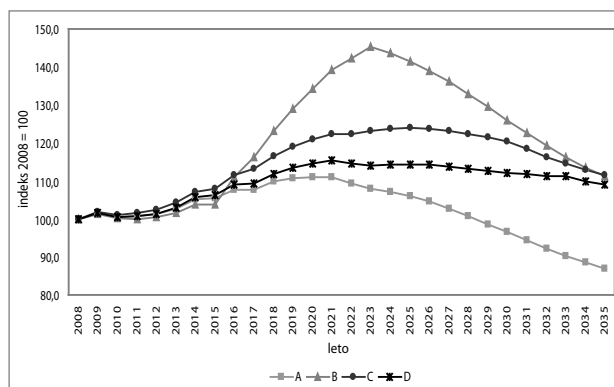
do leta 2023 oziroma 2025, ko bo kar 851 otrok več po varianti B oziroma 450 otrok več po varianti C kot v izhodiščnem letu projekcije. V letu 2035 bo število otrok te starosti po varianti A za 243 otrok nižje kot v izhodiščnem letu projekcije.

Število prebivalcev v starostni skupini 25–64 let (slika 10) se bo do leta 2035 povečalo po variantah projekcij C in D, torej projekcij z močnejšim doseljevanjem, pri katerih se pokaže vpliv priselitev (priseljeno prebivalstvo se sčasoma postara). Tudi zmerno priseljevanje ne more prispevati k ohranjanju sedanjega števila prebivalcev, ampak nazadovanje števila prebivalcev le nekoliko ublaži; to se pokaže pri varianti A.

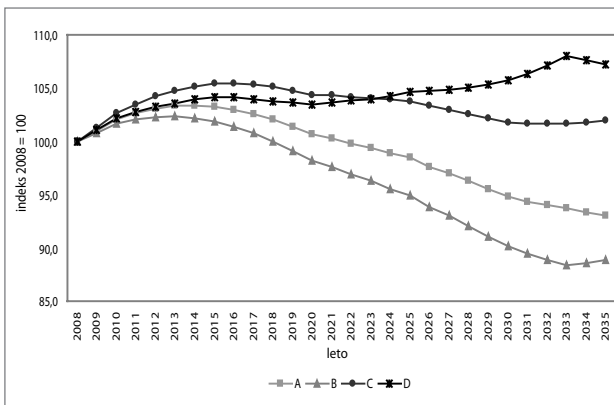
Število prebivalcev v starosti nad 65 let (slika 11) bo stalno naraščalo in se bo do leta 2035 močno povečalo v vseh variantah projekcij (skupno za 29–37 %) – najbolj pri variantah D in C (za 1.286 oziroma 1.243 ljudi).

3.2.3 Uporaba rezultatov demografskih projekcij

Po varianti A bo upadlo skupno število prebivalcev in število prebivalcev starostnih skupin do 65 let, močno pa se bo po



Slika 9: Primerjava indeksa na začetno leto (2008) za število otrok v starosti 7–14 let v občini Škofja Loka do leta 2035 po različnih variantah projekcij (vir: lasten izračun)

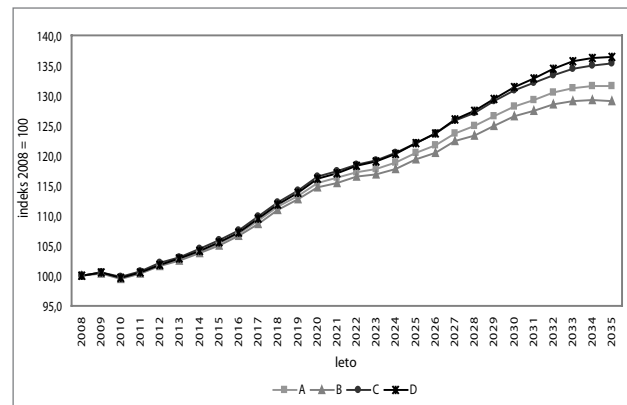


Slika 10: Primerjava indeksa na začetno leto (2008) za število prebivalcev v starosti 25–64 let v občini Škofja Loka do leta 2035 po različnih variantah projekcij (vir: lasten izračun)

večalo število prebivalcev, starejših od 65 let. Varianta B, ki upošteva zvišano rodnost, ne more zagotoviti večjega povečanja skupnega števila prebivalcev, kakor tudi ne števila prebivalcev, starih 25 do 64 let. Rezultati variante D, ki upošteva povečan obseg doseljavanja, kažejo, da se bo število prebivalcev vseh starostnih skupin (izjema je najmlajša starostna skupina) povečalo. Varianta C pa v primerjavi z varianto D kaže večje povečanje števila mlajšega prebivalstva in manjše povečanje števila starejšega prebivalstva, zato bi bilo za dimenzioniranje potreb po družbeni infrastrukturi (kajti ugodni prostorski pogoji imajo povratni učinek na demografski razvoj) smiselno upoštevati to varianto projekcije.

Leta 2035 bo po varianti projekcije C v občini živelo 1.730 prebivalcev več, skupno število prebivalcev pa se bo najbolj povečalo po varianti D (leta 2033 bo 2.399 prebivalcev več kot leta 2008). Ocena prebivalstvene kapacitete v območjih prostih stavbnih zemljišč za stanovanjsko gradnjo je pokazala, da je prebivalstvena kapaciteta celo večja (ocenjena na 5.730 prebivalcev oziroma še dodatnih 3.000 prebivalcev na območju za dolgoročno širitev mesta). Pri pripravi prostorskih aktov je zato treba večjo pozornost nameniti zagotovitvi družbene in komunalne infrastrukture, ne pa stanovanjski gradnji.

Podatki za varianto C so pomemben vhodni podatek pri pripravi prostorskega akta. Opozorijo nas, da lahko kmalu pričakujemo povečane potrebe po vrtcih, ki bodo naraščale vse do leta 2018 (227 otrok več), in nekoliko pozneje tudi po osnovnih šolah vse do leta 2025 (450 otrok več), ko bodo potrebe precej večje, kot so trenutno. Število prebivalcev, ki so delovni kontingent, se bo do končnega leta projekcije povečalo za 250 ljudi. Opazimo pa lahko močno povečanje števila prebivalcev v starosti nad 65 let, kar opozarja na dodatne potrebe po oskrbi starejših občanov (1.243 ljudi več v letu 2035). V prihodnjih desetih letih (do leta 2020) bo treba računati na izgradnjo novega vrtca (za približno 220 otrok oziroma upoštevati bo treba še prosta mesta v vrtcih). Proste kapacitete v osnovnih



Slika 11: Primerjava indeksa na začetno leto (2008) za število prebivalcev v starosti 65 let in več v občini Škofja Loka do leta 2035 po različnih variantah projekcij (vir: lasten izračun)

šolah bi trenutno lahko sprejele predvideno povečanje števila šoloobveznih otrok (ob spremembi meja šolskih okolišev), vendar so proste kapacitete ocenjene (na podlagi obstoječih demografskih podatkov) le za prihodnjih nekaj let, ko tudi iz projekcije še ne izhaja močnejša potreba. To nas opozarja tudi na potrebe po novi osnovni šoli. Če računamo, da (po Strategiji varstva starejših, 2006) najmanj 6 % prebivalcev, starih nad 65 let, potrebuje določeno obliko varstva, ugotovimo, da bo leta 2035 v občini takih ljudi 286. Ob spremembi načina življenja je mogoče pričakovati, da se bo normativ v prihodnje kvečjemu dvignil. Zaradi daljšanja delovne dobe otroci ne bodo mogli več poskrbeti za svoje starše, kot je bila to praksa v zadnjih letih (zgodnje upokojevanje). Tudi na področju oskrbe starejših občanov bo treba zagotoviti dodatne kapacitete (stanovanja, zdravstvene storitve in podobno). Na to skupino v absolutnem smislu spremembe v rodnosti ali migracijah za krajša obdobja praktično ne vplivajo. Spremenilo se bo tudi razmerje med številom zaposlenega in upokojenega prebivalstva.

4 Sklep

Strokovne podlage za potrebe priprave občinskih prostorskih aktov naj bi bile celovite ter naj bi pokrivalo področja in stroke, ki so relevantni za prostorsko načrtovanje. Vse strokovne podlage povezuje v smiselni okvir demografska študija, ki na podlagi pregleda dosedanjih in ocene prihodnjih gibanj napove najverjetnejši razvoj prebivalstva v določeni občini ali naselju (Jankovič Grobelšek, 2008).

Demografska strokovna podlaga za potrebe prostorskega načrtovanja mora kakovostno predstaviti pretekli demografski razvoj v občini, ki močno vpliva na sedanji demografski potencial, ter realno prikazati sliko prihodnjega števila prebivalstva in njegove starostno-spolne sestave, torej k celoviti demografski študiji občine spadajo tudi demografske projekcije, s pomočjo katerih se oceni prihodnji demografski razvoj

prebivalstva občine. Analizi števila prebivalcev sledi analiza gibanja prebivalstva (naravno, selitveno, skupno gibanje) in njegove socialno-demografske sestave po naseljih, pri kateri se je treba izogniti le deskriptivnemu obravnavanju. Posebna kategorija so tudi izpeljani demografski kazalniki, kot so izobrazbena sestava, izobraževanje, aktivno prebivalstvo, dnevne delovne migracije. Izdela se analiza družin, gospodinjstev in stanovanj. Ugotoviti je treba osnovna demografska gibanja in presoditi, ali so pozitivna ali ne, kakor tudi ugotoviti vzroke zanje. Izdela se tudi analiza prostora glede na možnosti za poselitev ter primerjava projekcije po naravni rasti in projekcije z upoštevanjem selitev.

Demografska projekcija je obvezna in bistvena sestavina demografske strokovne podlage, pri kateri se pokaže vpliv demografskih značilnosti na rabo prostora, kajti izračunana projekcija pokaže prihodnje potrebe po stanovanjih, vrtcih, osnovnih šolah, domovih starejših občanov, število delovnega kontingenta, upokojencev, kar je treba upoštevati pri pripravi prostorskega akta, ki je vedno usmerjen v prihodnost. Treba je izračunati variante projekcij (ob uporabi različnih hipotez) in pri izdelavi teh vključiti strokovnjake različnih strok (demografi, prostorski načrtovalci, predstavniki lokalne skupnosti, za katero se projekcija izdeluje), kajti izračun in predvsem uporaba projekcije sta tudi stvar odločitve za prihodnji razvoj občine. Prispevek prikaže način strokovnega presojanja okoliščin pri pripravi parametrov za izračun projekcij prebivalstva za načrtovalske namene. Metoda dela, ki je v prispevku prikazana pri izboru parametrov za izračun projekcij prebivalstva, lahko kot primer lahko služi izdelovalcem demografskih strokovnih podlag za potrebe drugih občin.

Posebna pozornost je v članku namenjena tistim ocenam, ki bi jih prostorski načrtovalci morali upoštevati pri načrtovanju opremljenosti z družbeno infrastrukturo. Načrtovalske odločitve ne smejo biti deterministične in izhajati samo iz sedanjih razmer, ampak morajo upoštevati tudi izboljšanje opremljenosti z družbeno infrastrukturo. Treba je upoštevati visoke standarde opremljenosti naselij oziroma občine kot celote, kajti tudi to je eno izmed učinkovitih sredstev za preusmeritev negativnih demografskih tokov. Bistveno izboljšana opremljenost naselij bo pripomogla, da naselja ne bodo imela značilnosti spalnih naselij, ampak bodo ugodno bivalno okolje. Nekatere cilje za izboljšanje kapacitet družbene infrastrukture lahko dosežemo preprosto z uvajanjem večnamenske uporabe tistih prostorov, ki niso polno zasedeni oziroma z dopolnjevanjem različnih funkcij.

Zavedati se je treba, da ni mogoče izdelati tako natančnih usmeritev in navodil, da bi bile lahko demografske študije popolnoma poenotene, hkrati pa to tudi ni namen, kajti vsak prostor, za katerega se pripravljata prostorski akt, je specifičen

(tudi z vidika demografskih značilnosti), prav tako pa tudi vsak poseg v prostor, ki se načrtuje s prostorskim aktom. Zato se izdelani primeri strokovnih podlag v praksi tudi ločijo glede na namen njihove izdelave. Vsebina študije je močno odvisna tudi od dostopnosti statističnih podatkov, zlasti na ravni manjših teritorialnih enot (naselij). Normativi za vrednotenje kazalnikov pri izdelavi študij v praksi izhajajo večinoma iz izkustvenih primerov in so zato predstavljeni na različne načine. V strokovni literaturi je namreč težko pridobiti podatke oziroma normative za vrednotenje tovrstnih kazalnikov.

Mag. Kristina Onufrija, univ. dipl. geogr.
Poljanska cesta 67, 4220 Škofja Loka
E-pošta: kristina.onufrija@siol.net

Opombe

[1] Ker niso vsi demografski podatki na voljo po naseljih, je posebej navedeno, ali je predlagana obravnava tudi po naseljih.

Projekcije prebivalstva so bile izdelane z računalniškim programom, ki ga uporablja dr. Lojze Gosar. Programski del programa je izdelal dr. Peter Gosar, vsebinskega pa dr. Lojze Gosar.

Viri in literatura

Belec, B., Orožen Adamič, M. (ur.), Perko, D. (ur.), Kladnik, D. (ur.), Pavšek, M. (ur.), Fridl, J., Horvat, U., 1995. Krajevni leksikon Slovenije. Ljubljana, DZS, str. 638.

Celotna stopnja rodnosti ter živorojeni in število žensk v rodni dobi za občino Škofja Loka za obdobje 1999–2008. Statistični urad RS. Message to: Onufrija, K., 29. januar 2010. Osebna komunikacija.

Enoletne starostno-spolne skupine prebivalstva občine Škofja Loka na 31. 12. 2008. Statistični urad RS. Message to: Gosar, L., 10. avgust 2009. Osebna komunikacija.

Gosar, L., 1997. Izdelava prostorske dokumentacije: analiza stanja prostora in razvojne možnosti prostora po regijah (končno poročilo). Ljubljana, Urbanistični inštitut RS, str. 163.

Gosar, L., Berce Bratko, B., Jakoš, A., idr., 1980. Demografske projekcije v prostorskem planiranju. Ljubljana, Raziskovalna skupnost Slovenije, str. 371.

Gosar, L., Jakoš, A., 1998. Demografija v prostorskem planiranju. Ljubljana, Urbanistični inštitut RS, str. 66.

Gosar, L., Jakoš, A., 1999. Demografske metode v prostorskem regionalnem planiranju. Ljubljana, Urbanistični inštitut RS, str. 69.

Gosar, L., Memišević, G., Mujkić, S., 2006. Metodologija izdelave demografskih analiz in projekcij v izrednih razmerah – primer kantona Sarajevo. Urbani izziv 17, 1/2, str. 139–147.

Gosar, L., idr., 2006. Demografske metode v prostorskem in urbanističnem planiranju. Ljubljana, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Interdisciplinarni podiplomski študij prostorskega in urbanističnega planiranja, str. 115.

- Jakoš, A., Boldin, D., Gosar, L., Mihevc, P., Miklič, J., 1996. Projekcije prebivalstva: analize in projekcije demografskega razvoja v Sloveniji do leta 2020 po občinah za potrebe prostorskega plana. Ljubljana, Urbanistični inštitut RS, str. 135.
- Jankovič Grobelšek, L., 2008. Prostorsko planiranje med ambicioznimi razvojnimi načrti občin in zadržanimi demografskimi kazalci (prostorski planski akt za Novo mesto). V: Malačič, J., in Gams, M. (ur.). Slovenija pred demografskimi izzivi 21. stoletja: zbornik 11. mednarodne multikonference Informacijska družba. 13.–14. oktober 2008. Ljubljana, Inštitut Jožef Stefan, str. 28–31.
- Malačič, J., 2003. Demografija: teorija, analiza, metode in modeli. Ljubljana, Ekonomska fakulteta, str. 339.
- Naravno gibanje in skupni prirast prebivalstva po občinah (absolutni podatki in kazalniki), Slovenija, letno. SI-STAT podatkovni portal. Demografsko in socialno področje. Prebivalstvo. Ljubljana, Statistični urad RS. Dostopno na: http://www.stat.si/pxweb/Databse/Dem_soc/05_prebivalstvo/03_05155_nar_gib/00_05155_kazalniki/00_05155_kazalniki.asp (24. 6. 2009).
- Navodilo o vsebini in metodologiji izdelave strokovnih podlag in prostorskih sestavin planskih aktov občin. Ur. l. SRS, št. 20–941/85: 1141.
- Navodilo o vsebini posebnih strokovnih podlag in o vsebini prostorskih izvedbenih aktov. Ur. l. SRS, št. 14–692/85: 806.
- Notranje selitve po starostnih skupinah in spolu, Slovenija, letno. SI-STAT podatkovni portal. Demografsko in socialno področje. Prebivalstvo. Ljubljana, Statistični urad RS. Dostopno na: http://www.stat.si/pxweb/Databse/Dem_soc/05_prebivalstvo/04_05156_sel_gib/02_05562_notranje_selitve/02_05562_notranje_selitve.asp (24. 8. 2009).
- Onufrija, K., 2006. Analiza razvojnih teženj v prostoru v občini Škofja Loka. Strokovna podlaga. Škofja Loka, Občina Škofja Loka, 45 f.
- Onufrija, K., 2006. Analiza stanja v prostoru v občini Škofja Loka. Strokovna podlaga. Škofja Loka, Občina Škofja Loka, 146 f.
- Podatki o naravnem in selitvenem gibanju prebivalstva po naseljih občine Škofja Loka. Statistični urad RS. Message to: Onufrija, K., 2. februar 2010. Osebna komunikacija.
- Pogačnik, A., 1992. Urejanje prostora in varstvo okolja. Ljubljana, Mladinska knjiga, str. 179.
- Pogačnik, A., 1999. Urbanistično planiranje. Ljubljana, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, str. 252.
- Pogačnik, A., 2006. Kako izdelamo prostorske načrte. Maribor, Založba Obzorja, str. 300.
- Popis prebivalstva 2002 Podatkovni portal SI-STAT. Ljubljana, Statistični urad RS. Dostopno na: <http://www.stat.si/pxweb/Databse/Popis2002/Popis2002.asp> (21. 6. 2009).
- Površine sprememb namenske rabe prostora v osnutku občinskega prostorskega načrta občine Škofja Loka (interno gradivo), 2008. Občina Škofja Loka, 137 f.
- Prebivalci Škofje Loke po naseljih. Statistični urad RS. Message to: Onufrija, K., 10. februar 2010. Osebna komunikacija.
- Prebivalstvo po starostnih skupinah in spolu, naselja, Slovenija, polletno. SI-STAT podatkovni portal. Demografsko in socialno področje. Prebivalstvo. Ljubljana, Statistični urad RS. Dostopno na: http://www.stat.si/pxweb/Databse/Dem_soc/05_prebivalstvo/02_05007_stev_strukt/01_05203_star_spol/01_05203_star_spol.asp (21. 6. 2009).
- Prebivalstvo po starostnih skupinah in spolu, občine, Slovenija, polletno. SI-STAT podatkovni portal. Demografsko in socialno področje. Prebivalstvo. Ljubljana, Statistični urad RS. Dostopno na: http://www.stat.si/pxweb/Databse/Dem_soc/05_prebivalstvo/02_05007_stev_strukt/01_05203_star_spol/01_05203_star_spol.asp (21. 6. 2009 in 2. 6. 2011).
- Prebivalstvo št. 3 = Population No 3 (Tablica umrljivosti prebivalstva Slovenije, 2000–2002). Statistične informacije št. 169. 2004. Ljubljana, Statistični urad RS, str. 2–5. Dostopno na: <http://www.stat.si/doc/statinf/05-SI-111-0401.pdf> (10. 8. 2009).
- Pregled po občinah = Review by Municipalities. Statistični letopis RS 2008. 2008. Ljubljana, Statistični urad RS, str. 533. Dostopno na: <http://www.stat.si/letopis/2008/31-08.pdf> (18. 5. 2009).
- Register prostorskih enot – naselja, občina (format shp). 2008. Ljubljana, GURS.
- Selitve 2008. Statistični urad RS. Message to: Onufrija, K., 5. februar 2010. Osebna komunikacija.
- Selitveno gibanje in skupni prirast prebivalstva po občinah, Slovenija, letno. SI-STAT podatkovni portal. Demografsko in socialno področje. Prebivalstvo. Ljubljana, Statistični urad RS. Dostopno na: http://www.stat.si/pxweb/Databse/Dem_soc/05_prebivalstvo/04_05156_sel_gib/00_05156_kazalniki/00_05156_kazalniki.asp (24. 6. 2009).
- Starostnospecifične stopnje rodnosti žensk po enoletnih starostnih skupinah v Sloveniji leta 2008. Statistični urad RS. Message to: Gosar, L., 6. avgust 2009. Osebna komunikacija.
- Strategija varstva starejših do leta 2010 – solidarnost, sožitje in kakovostno staranje prebivalstva. 2006. Ljubljana, Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve, str. 44. Dostopno na: http://www.mdds.gov.si/fileadmin/mdds.gov.si/pageuploads/dokumenti__pdf/strategija_starejsi_2010.pdf (10. 1. 2010).
- Zakon o prostorskem načrtovanju. Ur. l. RS, št. 33–1761/07: 4585 s podzakonskimi predpisi.
- Zakon o urejanju prostora. Ur. l. RS, št. 110–5386/02, popr. 8/03: 13057 s podzakonskimi predpisi.

Mojca DREVENŠEK

Lucija MAROVT

Pomen sodelovanja déležnikov pri načrtovanju in izvajanju prostorskih projektov za trajnostni razvoj mest

Kakovost življenja v mestih je težko opredeljiv koncept, ki ga ni mogoče objektivno vrednotiti. Ampak glede na dejstvo, da od leta 2010 na svetovni ravni živi v mestih že več kot polovica človeštva (v 66 slovenskih mestih pa 43 odstotkov prebivalcev Slovenije), postaja doseganje kakovosti življenja v mestih in občinah pomemben izziv za njihova vodstva. Mesta 21. stoletja morajo v središče svojega upravljanja postaviti prebivalce in različne druge skupine déležnikov (kot uporabnikov prostora). Ti lahko na podlagi svojih vsakodnevnih izkušenj in znanja konstruktivno prispevajo k oblikovanju in uresničevanju trajnostno naravnane vizije (in ciljev, načrtov, projektov) razvoja svojega mesta. Vključevanje, sodelovanje in soodločanje različnih skupin déležnikov je zelo pomembno za učinkovitost načrtovanja in izvajanja različnih (prostorskih in drugih) projektov, katerih cilj je vzpostavljanje, ohranjanje ali izboljševanje trajnostne naravnosti mest in krajev. Univerzalnih receptov za načrtovanje, izvedbo in merjenje uspešnosti postopkov sodelovanja déležnikov v prostorskih

(in drugih) projektih ni mogoče podati, vedno pa je treba upoštevati temeljna načela odprtosti procesa, spoštovanja najpomembnejših vrednot déležnikov, hitrosti in obojesmernosti (odzivnosti) procesa ter ustreznosti njegove vsebine. Če torej prostorski načrtovalci in njihovi strokovni sodelavci v multidisciplinarnih timih – predvsem pa tudi politični in poslovni odločevalci na ravni mest ali občin (pa tudi regij in države!) – prepoznajo in upoštevajo vse faze vključevanja in sodelovanja déležnikov kot uporabnikov prostora ter pravočasno in proaktivno načrtujejo in izvajajo komunikacijsko-participatorne aktivnosti, lahko močno povečajo verjetnost uspešnosti in učinkovitosti svojih projektov ter njihov prispevek k trajnostnemu razvoju mesta.

Ključne besede: trajnostni razvoj mest, sodelovanje déležnikov, komuniciranje, prostorsko načrtovanje

1 Prihodnost mesta in stanje v Sloveniji

Mestu kot prostoru in načinu bivanja pripisujejo pomembno prihodnost. V tem stoletju bo namesto države glavno vozlišče ekonomske in politične moči postalo mesto. V vse manj obvladljivem svetu so mesta (in ne države) otoki dobrega upravljanja, na katerih bo zgrajen prihodnji svetovni red (Mulej, 2011b: 4–5).^[1]

Leto 2010 pomeni veliko prelomnico v zgodovini človeštva, kajti od tega leta več kot polovica ljudi živi v mestih (Svetovno poročilo o človeških naseljih, 2010), pred približno stoletjem pa je v mestih živelo le pet odstotkov človeštva. V mesta se vsak dan priseli 200.000 ljudi. Ob nadaljevanju takega trenda bo leta 2050 v globalnih mestih živelo že 70 odstotkov človeštva.

Stanje v Sloveniji je tako: v 66 slovenskih mestih živi 43 odstotkov prebivalcev države. Pri tem moramo upoštevati, da so slovenska mesta zelo majhna (le 16 jih ima več kot 10.000 prebivalcev). V velikih slovenskih mestih pa živi le manj kot tretji-

na prebivalcev Slovenije. Tako večina Slovencev še vedno živi v majhnih krajih oziroma na podeželju (SURs, 2011; internet 1). To je dejstvo, ki ga je treba upoštevati tako v razpravah o dejavnikih kakovosti življenja v mestih kot tudi v razpravah o pomenu in načinih vključevanja in sodelovanja déležnikov pri sprejemanju odločitev, ki vplivajo na prihodnost življenja v mestih. Omenjeno sta temeljni vsebini pričujočega prispevka.

Kakovost življenja v mestih je težko opredeljiv koncept, ki ga ni mogoče objektivno in univerzalno vrednotiti. Na mednarodni ravni obstaja veliko kriterijev ocenjevanja. Ti so praviloma prilagojeni ciljnim skupinam, ki so jim rezultati vrednotenja namenjeni (na primer prebivalci, poslovna javnost, politični odločevalci in podobno), oziroma raziskovalnim skupinam, katerih stališča prek različnih načinov merjenja prispevajo k rezultatom (na primer raziskava med prebivalci, župani, predstavniki gospodarstva in podobno).

2 Merjenje kakovosti življenja v mestih in njihovega trajnostnega razvoja

Na ravni svetovnih mest je med bolj znanimi lestvica najboljših, ki jo pripravlja svetovalna hiša Mercer (glej internet 2), namenjena pa je predvsem multinacionalnim družbam in vladam. Merjenje poteka s pomočjo 39 kriterijev z 10 različnih področij, ki so po besedah pripravljavcev študije pomembni za vsakogar. Med drugim so to:

- politična in ekonomska stabilnost,
- osebna varnost,
- izobraževalni sistem,
- zdravstvo in komunalne storitve,
- prometna infrastruktura,
- dostopnost potrošnih dobrin in primernih stanovanj,
- možnosti za rekreacijo ter
- naravni dejavniki (podnebje, možnost naravnih katastrof in podobno).

Podobna je tudi lestvica Liveability Ranking, ki jo vsako leto objavlja EIU (Economist Intelligence Unit), raziskovalni center britanske poslovne revije The Economist. Med najpomembnejšimi sklopi kriterijev so:

- stabilnost,
- okolje,
- infrastruktura,
- kultura,
- zdravstvo in
- izobraževanje.

Posebna podkategorija lestvic kakovosti življenja v mestih so lestvice njihove okoljske naravnosti oziroma trajnostnega razvoja. Mercer v sklopu svojega vsakoletnega izbora sestavlja posebno lestvico Eco-ranking, na kateri se visoko uvrščajo mesta, ki jih odlikujejo trajnostna naravnost, optimalna izraba obnovljivih virov in minimalna raven onesnaževanja. Podoben izbor je tudi European Green City Index, ki je sicer omejen na 30 pomembnejših evropskih mest, temelji pa na analizi 30 indikatorjev^[2].

Poleg lestvic najbolj kakovostnih, trajnostno naravnanih mest pripravljajo tudi lestvice z drugačnimi cilji in koncepti, na primer lestvica najuspešnejših županov City Mayors, katere namen je promocija in spodbujanje mestnih oblasti, ki uvajajo in uporabljajo inovativne in trajnostno naravnane razvojne politike, pri čemer je največ pozornosti posvečene vprašanjem blaginje prebivalcev in prebivalcev ter njihovemu aktivnemu vključevanju v oblikovanje trajnostne prihodnosti življenja v mestih. Omenjena raziskava med drugim podpira tudi zahtevo po krepitvi lokalnih samouprav s širitvijo njihovega delokroga

in z večjo mero razpolaganja s sredstvi (Mulej, 2011).

V letu 2011 smo tudi v Sloveniji dobili projekt Zlati kamen, katerega temeljni namen je na ravni lokalne samouprave spodbujati razvoj dobrega upravljanja, ki vodi k boljšemu življenju. V ozadju projekta je izvirna raziskovalna metodologija^[3]: sistem kazalnikov, ki bodo od letošnjega leta naprej omogočali primerjalno vrednotenje (ang. *benchmarking*) slovenskih občin. Projekt Zlati kamen je prvenstveno namenjen lokalnim odločevalcem in strokovnjakom z različnih področij, ki delujejo v lokalni upravi, torej nedvomno tudi prostorskim načrtovalcem kot pomembnim soustvarjalcem trajnostne prihodnosti slovenskih mest in občin. V širšem smislu pa meri na vsakega prebivalca, saj ga želi ozaveščati o dobrem upravljanju mest oziroma občin in ga tako razvijati v zahtevnega, kritičnega volivca (glej internet 1). To pa nedvomno zajema tudi ozaveščanje prebivalcev o pomenu vključevanja in sodelovanja v različnih (so)odločevalskih postopkih, ki oblikujejo prihodnost našega življenja.

3 Sodelovanje déležnikov pri oblikovanju prihodnosti življenja v mestih in občinah

Mesta 21. stoletja morajo v središče svojega upravljanja postaviti prebivalce oziroma različne skupine déležnikov. Upravljanje mest bo zato moralo upoštevati dva vidika: gospodarskega in etičnega. V okvir slednjega spada vse tisto, kar naj bi zagotovilo uravnoteženo upravljanje individualnih oziroma parcialnih interesov različnih skupin v družbi (mestu), hkrati pa upoštevalo tudi naravne in okoljske dejavnike. Da bodo mesta in kraji sploh dobili človeško podobo in obraz, se morda zdi utopija, dejstvo pa je, da je to mogoče doseči s spodbujanjem in podporo podajanju iniciativ različnih interesnih skupin in prebivalcev (Polese, Stren in drugi, 2000).

Delovanju in vključevanju déležnikov pri razvoju mest in krajev pripisuje velik pomen tudi UNESCO. Določili so pet izzivov, ki naj bi jih upoštevali pri razvoju in promociji mest in krajev. Med njimi je tudi ta, da je treba skupinam déležnikov v mestih omogočiti različne načine za izražanje pričakovanj in pobud, s katerimi vplivajo in sooblikujejo življenje v svojem kraju.

Pomen sodelovanja različnih interesnih skupin pri oblikovanju življenja v mestih poudarja tudi Vizjak (2011: 56): »Vsaka rešitev problemov, s katerimi se srečujejo mesta in občine, zahteva uvedbo upravljanja sprememb, temeljito analizo stanja in premišljeno oblikovanje razvojnih smernic. Pri tem moramo zagotoviti sodelovanje različnih interesnih skupin in oblikovati delovno skupino, odgovorno za vizijo, določitev ciljev in nalog.

Načrt mora vsebovati, kaj je treba narediti in kako to storiti.«

Vsako mesto oziroma občina, ki mu pripada, ima namreč svoje strateške prednosti. Kot odgovor na vprašanje, kako naj mesto upravlja razpoložljive vire, kako pritegne nove ideje in kako omogoči nove razvojne priložnosti, Vizjak ponuja orodje, imenovano »Mesto prihodnosti« (glej *Cities of the Future*, 2005). Orodje je namenjeno oblikovanju ocene razvitosti mesta, kar pomaga pri oblikovanju strateških smernic. V nasprotju s predhodno omenjenimi primerjalnimi lestvicami kakovosti življenja v mestih oziroma z njihovo trajnostno naravnostjo to orodje ni namenjeno primerjavi med mesti in občinami, temveč služi kot osnova za oceno prednosti in slabosti ter pomaga pri določitvi smernic za nadaljnji razvoj.

4 Orodje za celostno upravljanje virov mesta

Orodje Mesto prihodnosti temelji na celostnem pristopu k upravljanju virov, pri čemer se medsebojno prepleta in dopolnjuje teh šest vrst kapitala mest oziroma občin:

- intelektualni in socialni kapital,
- finančni kapital,
- tehnični kapital,
- okoljski kapital,
- kulturni kapital in preživljanje prostega časa ter
- demokratični kapital.

Za nadaljevanje prispevka sta pomembni dve ugotovitvi in iz njiju izhajajoči domnevi, ki ju lahko oblikujemo na podlagi vsebin orodja Mesto prihodnosti.

- Prva *ugotovitev* se nanaša na pomen sklopa demokratični kapital, ki predvideva predvsem vključevanje, sodelovanje, soodločanje različnih skupin deležnikov. *Predvidevamo*, da to sodelovanje zajema celovit proces, od oblikovanja vizije, strategij in načrtov na različnih (razvojnih) področjih, relevantnih za vzpostavljanje oziroma vzdrževanje trajnostne naravnosti mest, do njihove implementacije in evalvacije ter morebitnega spreminjanja ali dopolnjevanja glede na učinke posameznih ukrepov v okolju. Kot poudarja Vizjak (2011: 54), morajo občine za obnove zanimanja in povečanje sodelovanja občanov delovati odgovorneje in povečati transparentnost odločanja. Občane morajo spodbuditi k sooblikovanju politik in odločitev: »Treba je razviti nova partnerstva z različnimi interesnimi skupinami, ki presegajo le poslušanje stališč drugih in spodbujajo sooblikovanje ukrepov. Občani morajo postati več kot le volivci ali stranke – postati morajo soustvarjalci politike prihodnosti. Poti za sodelovanje širi tudi splet, ki je lahko platforma za dialog med mestom in občani.«^[4]

- Druga *ugotovitev* izhaja iz izhodiščne prepletenosti navedenih vrst kapitala mest. *Predvidevamo*, da so analogno s prepletenostjo kapitala medsebojno močno prepletena tudi strokovna področja in z njimi povezane sektorske politike, ki naj vzpostavljajo, ohranjajo oziroma povečujejo posamezno vrsto kapitala. Vzemimo področje prometa (trajnostni promet, trajnostna mobilnost), ki ga bomo podrobneje razdelali v nadaljevanju prispevka. Izzivov na področju trajnostnega prometa, ki ga primarno sicer uvrščamo v sklop tehničnega (infrastrukturnega) kapitala, seveda nikakor ne moremo obravnavati ločeno od izzivov v sklopu okoljskega, finančnega in socialnega kapitala ter seveda tudi kapitala na področju preživljanja prostega časa. Za oblikovanje strategij in načrtovanje ukrepov na tem področju so zato potrebni interdisciplinarni ekspertni timi. Prav ta vidik v kontekstu prostorskega načrtovanja poudarja tudi K. Williams (2005: 12): »Kar zadeva področje prostorskega načrtovanja, potrebujemo več interdisciplinarnega dela. Celovite rešitve obstoječih netrajnostnih vzorcev na področju mobilnosti lahko oblikujemo le na podlagi novih zaveznih, ki hkrati obravnavajo tako načrtovanje rabe prostora, oblikovanje in upravljanje prometa /.../ To je tako tehniški kot strokovni izziv.«

V nadaljevanju prispevka zato največ pozornosti namenjamo pomenu demokratičnega kapitala mest in procesom vključevanja, sodelovanja in soodločanja deležnikov o (prostorskih) projektih za zagotavljanje trajnostne naravnosti mest, ponekod s poudarki na izzivih trajnostnega prometa in trajnostne mobilnosti. Pri tem je osrednja pozornost namenjena vlogi prostorskega načrtovanja, seveda v interdisciplinarni kombinaciji z drugimi pomembnimi strokovnimi področji.

4.1 Primer prepletenosti strokovnih področij: dodana vrednost neizogibne integracije prostorskih in prometnih politik

Navedeni osrednji ugotovitvi (prvič, o pomenu sodelovanja deležnikov, in drugič, o prepletenosti strokovnih področij/politik) sta poudarjeni tudi v evropskem raziskovalnem projektu TRANSPLUS (ime projekta je sestavljeno kot kratica za angleške izraze za promet, načrtovanje, rabo prostora in trajnostno naravnost: ang. *TRANSport, Planning, Land Use and Sustainability*), ki ga je v okviru 5. okvirnega programa (sklop aktivnosti: Mesta prihodnosti in kulturna dediščina, ang. *City of Tomorrow and Cultural Heritage*) financirala Evropska komisija (glej *Achieving Sustainable Transport and Land Use with Integrated Policies* (2003)). Kot so zapisali v končnem poročilu projekta (2003: 3), kratica TRANSPLUS opominja, da za soočanje z obstoječimi izzivi trajnostne mobilnosti v svojem urbanem okolju potrebujemo *prometne* politike (ang. *transport*, kratica TRANS), poleg tega pa še nekaj pomembnih

dodatkov (PLUS), in sicer:

- raba prostora in prostorsko načrtovanje,
- sodelovanje déležnikov (ang. *participation*),
- trajnostni razvoj, trajnostna naravnost (ang. *sustainability*).

V sklopu sodelovanja déležnikov je temeljna ugotovitev projekta Transplus potreba po oblikovanju omrežij, v katera se vključujejo različni déležniki: politični odločevalci, javni uradniki, strokovna javnost in raziskovalci, zasebni sektor in investitorji, nevladne organizacije in zainteresirani prebivalci ter vsi drugi z znanjem, izkušnjami ali pa le interesi, željami, s pričakovanji ali z zahtevami na področju prometa in mobilnosti.

V projektu se prav tako poudarja pomen skupne strategije na področju prostorskega načrtovanja in rabe prostora na eni strani ter prometa na drugi strani (ang. *LUT Strategy – Land Use and Transport Strategy*) praviloma predvideva združevanje različnih sektorskih aktivnosti oziroma ukrepov. Tovrstno združevanje komplementarnih in medsebojno podpirajočih se ukrepov olajšuje njihovo implementacijo in intenzivira njihove učinke. Najpomembnejše prednosti interakcij med ukrepi so:

- vzajemna krepitev učinkov ukrepov,
- povečevanje sprejemljivosti ukrepov,
- izboljšanje zagotavljanja virov financiranja priprave oziroma izvedbe ukrepov,
- medsebojno zagotavljanje pogojev za pripravo/izvedbo drugih ukrepov^[5].

Seveda pa je pot do učinkovitega načrtovanja, izvajanja in evalviranja integriranih ukrepov na področju rabe prostora in prometa običajno tlakovana s številnimi ovirami, ki so lahko različne narave (finančne, institucionalne, instrumentalne, fizične, politične, postopkovne), medsebojno pa se prepletajo in krepijo. Na podlagi študij primerov vzpostavljanja in krepitev trajnostno naravnega prometa v različnih evropskih mestih so v okviru projekta Transplus poleg navedenih ovir opredelili tudi tri skupine rešitev (Achieving Sustainable Transport and Land Use with Integrated Policies, 2003: 25), in sicer:

1. reorganizacija obstoječih institucij in načinov delovanja,
2. prilagoditev ukrepov/instrumentov in
3. druge rešitve.

Osrednji pomen so v okviru *reorganizacije obstoječih načinov delovanja* pripisali področju komuniciranja in sodelovanja déležnikov, ki so ga na podlagi študij primerov opredelili kot najpomembnejši dejavnik za uspešnost na področju prostorskega načrtovanja in vzpostavljanja trajnostnega prometa. Dobro zasnovan in dobro izvajan program sodelovanja déležnikov namreč prinaša pomembne prednosti pri izvajanju politik in vodi v boljše, trajnejše sprejemljive odločitve.

V okviru organizacije UNESCO je bil že leta 1994 ustanovljen tako imenovani program MOST (ang. kratica za *Management for Social Transformation*). Eden izmed namenov tega programa je izboljšanje komunikacije, izvorno predvsem med odločevalci in raziskovalci, prav tako pa tudi med drugimi skupinami déležnikov. V okviru programa so določena tri podpodročja, med katerimi je tudi priprava in izvajanje trajnostnih in celovitih strategij prostorskega razvoja po načelih aktivnega sodelovanja (participativni pristop).

Med najpomembnejše namene in hkrati prednosti sodelovalnih postopkov prištevamo:

- izboljšanje kakovosti načrtov in povečanje verjetnosti njihove učinkovite izvedbe,
- vzpostavitev skupnih (to je družbeno sprejemljivih ali vsaj sprejemljivejših) smernic ukrepanja,
- izogibanje in/ali zmanjševanje/reševanje konfliktnih situacij,
- povečevanje ozaveščenosti in spodbujanje sprememb vedenja,
- spodbujanje procesa učenja in družbenega opolnomočenja udeležencev v sodelovalnih postopkih, to je zainteresiranih posameznikov in skupin.

Podobno navajajo tudi Avery idr. (2009: 4): »Obstaja več razlogov za sodelovanje déležnikov, med drugim zmanjševanje poznih sprememb projektov, razvoj partnerstev, večja kakovost storitev za uporabnike, pravočasno reševanje konfliktov, vključevanje večmodalnih rešitev in izboljšanje blaginje skupnosti. Vhodne informacije, pridobljene od različnih déležnikov, so dragocene informacije, ki bodo izboljšale vaš projekt.«

Seveda pa prinaša uvajanje postopkov aktivnega komuniciranja z déležniki in vzpostavljanja sodelovanja tudi nekatere slabosti oziroma tveganja, pri čemer so najpomembnejši povečanje stroškov projekta, njegovo podaljšanje in kompleksnejše vodenje projekta. Vendar prednosti spodbujanja sodelovalnih postopkov praviloma upravičijo morebitne slabosti.

4.2 Doseganje demokratičnega kapitala mest: temeljne smernice za učinkovito načrtovanje procesa sodelovanja déležnikov

Univerzalnih receptov za načrtovanje, izvedbo in merjenje uspešnosti postopkov sodelovanja déležnikov v prostorskih projektih za povečevanje trajnostnega razvoja mest in občin ni mogoče podati, vendarle pa obstaja nekaj temeljnih smernic oziroma pravil, ki jih moramo upoštevati pri vsakem projektu. V grobem lahko opredelimo tri temeljne stebre učinkovitosti sodelovalnih postopkov (Achieving Sustainable Transport and Land Use with Integrated Policies, 2003: 31):

- **Prvi steber – KAJ?**
Opredeliti namen in teme postopka sodelovanja déležnikov ter oblikovati izhodiščni dokument.
- **Drugi steber – KDO?**
Opredeliti skupine (potencialnih) déležnikov sodelovalnega postopka in zainteresirane pripraviti na sodelovanje (ang. *Capacity building*).
- **Tretji steber – KAKO?**
Zagotoviti resno in odgovorno obravnavanje (upoštevanje) idej, predlogov in kritik déležnikov^[6]; opredeliti meje upoštevanja.

Oblikovanje izhodiščnega dokumenta v okviru prvega stebra je izjemno pomembno, saj je treba pred začetkom izvajanja sodelovalnega postopka jasno opredeliti celotni potek projekta. To med drugim vključuje tudi domnevo, da se sodelovalni postopek začne dovolj zgodaj, ko je na ideje, rešitve, ukrepe dejansko še mogoče vplivati. S potekom projekta se namreč naboj mogočega tovrstnega vpliva zunanjih déležnikov strmo zmanjšuje. Avery idr. (2009: 7) izrišejo tako imenovano krivuljo priložnosti (ang. *Opportunity Curve*), ki od začetka proti koncu projekta strmo pada.

Poteki posameznih projektov na področju prostorskega načrtovanja in vzpostavljanja trajnostnega prometa (enako ali vsaj podobno velja tudi za projekte na drugih področjih za zagotavljanje trajnostnega razvoja mest in občin) so seveda raznovrstni. Nekateri so dolgotrajni in kompleksni, spet drugi preprostejši in krajši. To pomeni tudi spreminjanje gibanja krivulje priložnosti. Ne glede na posebnosti projektov pa vedno velja, da zgodnejše vključevanje déležnikov oziroma njihovo sodelovanje prinaša več priložnosti za pristno in odgovorno obravnavo ter upoštevanje rezultatov sodelovalnih procesov v nadaljnjih fazah projekta.

Hkrati pa Avery idr. (2009: 8) opozarjajo tudi na drug vidik pomena razumevanja krivulje priložnosti: »Krivulja priložnosti jasno prikazuje potek projekta, o katerem lahko z njeno pomočjo jasno komuniciramo z déležniki. Če namreč ne poznamo projekta in poteka njegovega razvoja, tudi ne morejo posredovati dobrih vhodnih informacij, skladno s posameznimi fazami projekta.« Tukaj pa gre že za aktivnosti drugega stebra, ki zajemajo pripravo zainteresiranih déležnikov na sodelovanje v postopku (ang. *Capacity building*). To je – skupaj z jasnimi opredelitvami v izhodiščnem dokumentu (prvi steber) – predpogoj za pristno in odgovorno obravnavanje in upoštevanje idej, predlogov in kritik déležnikov v načrtovanju in izvajanju prostorskega projekta za trajnostni razvoj.

Za temeljito opredelitev temeljnih stebrov učinkovitosti sodelovanja déležnikov v prostorskih projektih pa moramo razumeti in spoznati tudi različne faze vplivanja déležnikov na delo

prostorskih načrtovalcev oziroma na prostorske projekte, ki jih pripravljajo večdisciplinarni timi strokovnjakov.

5 Faze vključevanja déležnikov v prostorsko načrtovanje^[7]

Déléžniki vplivajo na delo prostorskih načrtovalcev^[8] v teh treh fazah:

- faza 1: faza vhodnih podatkov,
- faza 2: faza presojanja strokovnih predlogov in
- faza 3: faza uporabe spremenjenega (preurejenega) prostora.

Navedene tri faze so hkrati vsebinska in časovna polja, v katerih lahko prostorski načrtovalci razmišljajo o komunikaciji z uporabniki prostora in o načinih njihovega vključevanja v svoje strokovno delo. V nadaljevanju podrobneje opisujemo posamezne faze vplivov, hkrati pa nakazujemo, kako lahko strokovnjaki načrtujejo in izvajajo komunikacijske aktivnosti v posamezni fazi.

5.1 Faza 1: Pomen raziskovanja odnosa déležnikov (kot uporabnikov prostora) do prostorskih projektov

Vpliv déležnikov (kot uporabnikov prostora) na prostorsko načrtovanje se kaže z vsakodnevno rabo prostora, delom in življenjem uporabnikov. Tovrstne izkušnje na primer na področju trajnostnega prometa temeljijo na načinu prevoza na delo in z dela ter ne/zadovoljstvu z njegovim trajanjem; kakovosti, udobnosti in hitrosti javnih prometnih sredstev; možnosti uporabe kolesarskih poti in pešpoti; vzpostavljenosti za motorna vozila zaprtih območij; urejenosti parkirnih zmogljivosti in podobno.

Strokovnjaki zbirajo podatke o posameznem prostoru in načinih njegove rabe s pasivnimi in z aktivnimi tehnikami (Drapal idr., 2004). Opazovanje uporabnikov pri rabi prostora spada med pasivne tehnike (zanje je značilno, da podatke zbiramo neodvisno od pripravljenosti uporabnikov za sodelovanje), medtem ko na primer različne anketne tehnike zbiranja podatkov, navad in pričakovanj uporabnikov spadajo med aktivne tehnike, pri katerih ima pomembno vlogo odzivnost uporabnikov.

5.2 Faza 2: Vključevanje in sodelovanje déležnikov: stališča, presoje, kritike, alternativni predlogi

Na podlagi pasivno in aktivno pridobljenih vhodnih podatkov (faza 1) se začne strokovno delo prostorskega načrtovalca (in

drugih strokovnjakov v večdisciplinarni skupini, kot so prometni in komunalni inženirji, krajinski arhitekti, urbanisti in podobno). V fazi 2 se uporabniki prostora v načrtovalski proces vključujejo s svojimi stališči in presojami nastajajočih ali že pripravljenih predlogov. Tudi pri zelo nezahtevnih, majhnih posegih z omejenimi vplivi na okolje praksa priporoča kar najbolj odprt načrtovalski postopek. Odprtost se pri tem nanaša na dvoje, in sicer da:

- o vseh razsežnostih načrtovanega posega zgodaj in dosledno obveščamo prebivalce oziroma déležnike (kot uporabnike prostora);
- da prebivalci oziroma déležniki na posamezne vsebine projekta tudi dejansko vplivajo oziroma o njih odločajo.

Poleg tega je zelo pomembna naklonjenost odprtosti projekta ne le med prostorskimi načrtovalci in njihovimi drugimi strokovnimi sodelavci v večdisciplinarnem timu, ampak tudi med predstavniki vodstva mesta ali občine oziroma drugimi političnimi odločevalci in med investitorji, da sprejmejo možnost vplivanja uporabnikov prostora na rešitve ter za to predvidijo dovolj časa in potrebnih sredstev.

5.3 Faza 3: Vpliv déležnikov prek vsakodnevne uporabe spremenjenega prostora

Ko je načrtovalska faza končana, se začne faza 3 (implementacija projekta v okolju), v kateri uporabniki prostora (prebivalci mesta ali občine oziroma predstavniki lokalne skupnosti) vplivajo na novo rešitev, predvsem z vsakodnevno uporabo spremenjenega prostora (na primer nove ceste, kolesarske steze, pešpoti in podobno, če gre za projekt na področju trajnostne mobilnosti). Napačno je razumevanje (ki je med načrtovalci in vodstvi mest žal dokaj pogosto), da je postopek vključevanja in sodelovanja déležnikov končan z začetkom gradnje oziroma izvajanja posega v prostoru. Nasprotno, vpliv déležnikov je lahko v tej fazi še izjemno močan.

Če torej prostorski načrtovalci in njihovi strokovni sodelavci v multidisciplinarnih timih, predvsem pa tudi politični in poslovni odločevalci na ravni mest ali občin prepoznajo in upoštevajo vse tri faze vključevanja in sodelovanja déležnikov kot uporabnikov prostora ter v omenjenih treh fazah pravočasno in proaktivno načrtujejo in izvajajo komunikacijsko-participatorne aktivnosti, lahko zelo povečajo verjetnost uspešnosti in učinkovitosti svojih projektov. Pri tem pa je pomembno tudi razlikovanje med formalnimi (zakonsko predpisanimi) in neformalnimi (prostovoljnimi) komunikacijsko-participatornimi aktivnostmi.

6 Razločevanje med formalnimi (obveznimi) in neformalnimi (prostovoljnimi) oblikami sodelovanja déležnikov

Načeloma je veljalo, da je v okviru zakonsko predpisanih postopkov dovolj možnosti za seznanjanje déležnikov s potekom in z vsebinami dela in da obstajajo zadostne zakonsko določene možnosti za pridobitev mnenj déležnikov do problemov, s katerimi se ukvarjajo posamezni projekti, oziroma rešitev, ki so predlagane v teh projektih^[9]. Na področju prostorskega načrtovanja (na primer pri izdelavi prostorskega akta občine) je predpisan postopek sodelovanja déležnikov zakonsko določeni minimum njihovega vključevanja v delovni postopek. M. Simoneti (2004: 128)^[10] ugotavlja, da če postopek spremlja vsaj še ustrezen program obveščanja javnosti o poteku del in vsebinah, ki jih akt obravnava, je lahko za posamezne projekte sicer zadovoljiv. Če pa pripravljavec v fazi javne razgrnitve pričakuje težave, je dobro, da postopek priprave akta načrtno dodatno odpre za vključevanje déležnikov. Razširjeni program vključevanja déležnikov v postopek priprave akta oziroma sploh v načrtovanje in izvajanje prostorskega projekta je smiselno pripraviti, če načrtujemo obsežnejše spremembe v sistemu urejanja prostora. Definicija *obsežnosti* sprememb pa se razlikuje od primera do primera.

Podobno tudi Avery idr. (2009) opredelijo različne stopnje procesa sodelovanja déležnikov, kot se zahtevajo v vsebinsko in zahtevnostno različnih prostorsko-prometnih projektih. Kot ugotavljajo, vplivajo na izbiro ustreznih pristopov in orodij v sodelovalnem procesu predvsem:

- lastnosti projekta (časovni vidik, kompleksnost, velikost in smer vpliva na prebivalce oziroma lokalno skupnost in okolje – pozitiven ali negativen in podobno) in
- lastnosti lokalne skupnosti oziroma širšega družbenega okolja, na katero projekt vpliva (na primer urbano proti ruralnemu okolju, stopnja zaposlenosti, izobrazbena in starostna struktura, moč in vrsta aktivnosti neformalnih mnenjskih voditeljev, stališča predstavnikov gospodarstva – kot investitorjev ali zaposlovalcev na vplivnem območju in podobno).

Avery idr. (2009: 13) celo oblikujejo preglednico – matriko stopenj sodelovalnega procesa glede na vrsto prostorsko-prometnega projekta (na primer rutinski vzdrževalni projekti, rekonstrukcija cest/mostov, večji gradbeni posegi na cestah in podobno) in tip lokalne skupnosti (ruralno okolje – vas, manjši kraj, urbano okolje – mesto), vendar sva avtorici prispevka prepričani, da je celo tako grobo klasificiranje aktivnosti za vzpostavljanje in izvajanje sodelovanja déležnikov premočno poenostavljanje. Popolnoma mogoče je namreč, da tudi manjši

projekti (tako v urbanem kot v ruralnem okolju) v določenih primerih zahtevajo širši oziroma globlji pristop k sodelovanju déležnikov, na primer zaradi percepcije pomena projekta v lokalni skupnosti ali zaradi njegove zaznane tveganosti ali kontroverznosti, ki lahko ima najrazličnejše zgodovinske, psiho-socialne, kulturne in druge razloge (na primer močno nasprotovanje določene interesne skupine, za katero projekt pomeni poslabšanje stanja).

7 Oblike vključevanja in sodelovanja déležnikov v prostorskih projektih

Med oblike^[11] vključevanja in sodelovanja déležnikov v prostorskih projektih lahko najprej uvrstimo nekatere temeljne raziskovalne tehnike, kot so izpolnjevanje vprašalnikov, javnomnenjske ankete, poglobljeni intervjuji in fokusne skupine. Seveda pa so za sodelovanje déležnikov v prostorskih projektih in projektih trajnostnega razvoja mest in občin značilne predvsem kompleksnejše oblike ugotavljanja stališč uporabnikov prostora ter vzpostavljanja pogojev za pretok informacij med strokovnjaki in prebivalci (uporabniki prostora) ter za vpliv slednjih na delo prvih. Primeri oblik sodelovanja déležnikov v prostorskih projektih so:

- prostorske konference in konference za vzpostavljanje konsenza (konsenzualne konference);
- posvetovalne skupine, odbori uporabnikov in podobno (na primer stalno ali začasno vključevanje predstavnikov prebivalcev ali različnih interesnih skupin v različne odbore na ravni mesta);
- prostorski referendumi;
- javne predstavitve in razprave (v okviru zakonsko predpisanih ali zunaj teh);
- ugotavljanje stališč in oblikovanje smernic prek pogajanj;
- mestne/krajevne tribune, v okviru katerih obstoječa interesna združenja razpravljajo in soočajo pričakovanja in interese;
- postavitev in vključitev posameznika, ki zastopa interese lokalne skupnosti, v ožjo odločevalsko skupino (predvsem če projekt zadeva natančno določeno, ožje območje);
- »igre«, v katerih déležniki spoznajo in zagovarjajo ali nasprotujejo interesom posameznih skupin, na katere vpliva načrtovani projekt (v primeru projekta na področju trajnostnega prometa na primer: stanovalci, vozniki taksijev, podjetje, ki skrbi za avtobusne prevoze, vozniki osebnih avtomobilov, predstavniki podjetij, upravljavci parkirnih površin, odločevalci na mestni ravni in podobno).

Med učinkovitimi orodji vključevanja déležnikov so tudi tako imenovani »obiski na terenu«: izbrane skupine déležnikov si ogledajo primere ali rešitve, ki so jih v okviru projektov prostorskega načrtovanja oblikovali v drugih mestih, občinah ali

državah (na primer na področju rešitev in storitev trajnostne mobilnosti).

Formalno (zakonsko predpisano) sodelovanje déležnikov je torej le predpisan minimalni standard, vendar vodenje formalnega postopka pogosto ne zadostuje za zadovoljive rešitve. Kot poudarja M. Simoneti (2004), je izbrana oblika sodelovanja v vsakem posameznem primeru predvsem znak politične zrelosti in je odvisna od tega, koliko in kakšno znanje o vlogi sodelovanja déležnikov v prostorskih projektih za zagotavljanje trajnostnega razvoja mest in občin si delijo politični odločevalci (na lokalni, regionalni in nacionalni ravni), predstavniki kapitala, strokovna javnost in uporabniki prostora. Brez volje investitorja in odločevalcev torej ni možnosti za pristno uveljavljanje neformalnih oblik sodelovanja déležnikov, ki presega propagandne oziroma enosmerno prepričevalne namene.

Bolj ko se načrtovani poseg odmika od običajnih in drugih posegov v določenem prostoru, priporočljivejši je izbor neformalnega sodelovanja.

Seveda pa se neformalne in formalne oblike sodelovanja déležnikov v praksi med seboj dopolnjujejo in so v medsebojni povezavi lahko učinkovito sredstvo za dolgoročno reševanje prostorskih problemov oziroma na sploh za uresničevanje trajnostno naravnanih projektov na različnih, medsebojno povezanih področjih, kot so promet, okolje, varnost, zdravje, izobraževanje in prosti čas.

8 Namesto sklepa: nova vloga »upravljavec mest« – misleci, povezovalci, vključevalci

Na podlagi ugotovitev o pomenu vključevanja in sodelovanja déležnikov na področju prostorskega načrtovanja oziroma sploh pri (prostorskih in drugih) projektih trajnostnega razvoja mest in občin lahko povzamemo, da danes sodobne mestne/občinske (in tudi državne!) uprave, tako v urbanih kot v ruralnih okoljih, naj ne bi bile več samo institucije za (enosmerno) upravljanje, ukazovanje in odrejanje, ampak bi morala biti njihova vloga vsaj trojna. Delovale naj bi kot:

- misleci in spodbujevalci razvoja konceptov in idej prihodnjega, trajnostno naravnane razvoja mest in občin,
- učinkoviti izvajalci oziroma uresničevalci zastavljenih ambicij, ciljev, načrtov in
- tržniki oziroma vzpostavljevalci vezi med javnim in zasebnim sektorjem ter interesi različnih skupin in posameznikov (Drupal idr., 2004: 123–124).

To trojno vlogo pa je mogoče uresničiti samo na podlagi zgodnjega, rednega, odgovornega in pristnega^[12] vključevanja in

sodelovanja déležnikov v načrtovanje in odločanje o različnih prostorskih in drugih projektih, ki vplivajo na kakovost bivanja v mestih/krajih in na njihovo trajnostno naravnost.

Njihova najpomembnejša naloga je torej nenehno iskanje razumnega in strokovno utemeljenega ravnotežja med različnimi, pogosto vsaksebi nagibajočimi se interesnimi in razvojnimi silnicami. Pri tem lahko poudarimo nekaj vsebinskih področij, katerih bistveni del so prav aktivnosti na področju prostorskega načrtovanja ter ki so za kakovost življenja v mestih in občinah še posebej pomembna: bivalno okolje, promet, skrb za okolje, izobraževanje, prosti čas, pitna voda, ravnanje z odpadki in podobno.

Ali bodo upravljavci mest na teh (in drugih relevantnih) področjih (dovolj) prispevali k vključevanju (in ne izključevanju) različnih skupin déležnikov, je odvisno predvsem od njihovega razumevanja in sprejemanja dejstva, da lahko pomembne vrste kapitala mest in občin (omenjamo jih na začetku tega prispevka, glej Vizjak, 2011) ustvarja le celovito omrežje vseh déležnikov. To morda ni edina, zagotovo pa je najtrdnjša in najvarnejša pot k učinkovitemu upravljanju danih virov in strateških prednosti mest in občin, oblikovanju idej in drzne vizije njihovega trajnostnega razvoja ter uresničevanju razvojnih izzivov. Poleg tega promovira tudi kulturno raznovrstnost, s tem pa pestrejšo življenje skupnosti, ki je usmerjeno v dejansko uresničevanje želja in pričakovanj déležnikov, ne le izključno v rast in širitev mest in krajev^[13].

.....
Mag. Mojca Drevenšek, svetovalka za odnose z javnostmi
Consensus Komunikacije za odgovorno družbo, Ljubljana
E-pošta: mojca.drevensek@consensus.si

Lucija Marovt, svetovalka za odnose z javnostmi
Consensus Komunikacije za odgovorno družbo, Ljubljana
E-pošta: lucija.marovt@consensus.si

Opombe

[1] Trditev je povzeta s konference o prihodnosti mest Global City, ki je bila spomladi 2011 v Abu Dabiju.

[2] Leta 2010 se je najvišje uvrstil København, predvsem zaradi svoje odličnosti na področjih splošne okoljske politike, upravljanja z energijo in prometa.

[3] Nosilci projekta SBR in Planet GV pripravljajo metodologijo v sodelovanju s konzorcijem raziskovalcev s slovenskih fakultet in z drugih raziskovalnih inštitucij.

[4] Kot primer nove oblike sodelovanja Vizjak (2011: 54) omenja tako imenovane odbore uporabnikov (ang. *User Boards*), ki jih poznamo predvsem z Danske, s Finske in Švedske. Ti odbori omogočajo vključenost posameznikov in interesnih skupin (na primer kolesarji, invalidi, mladi, starejši, tujci in podobno) v odločanje. Ponekod morajo lokalne oblasti obvezno upoštevati mnenja tovrstnih odborov, če njihove zahteve podpre določen odstotek prebivalcev.

[5] Na primer določeni ukrepi na področju prostorskega načrtovanja so predpogoj za načrtovanje/izvedbo ukrepov na področju izboljševanja javnega prometa.

[6] Pri aktivnem vključevanju déležnikov je namreč treba upoštevati štiri pomembna načela:

1. odprtost (odprtost procesa; možnost sovplivanja deležnikov; vprašanje, koga vključiti, kdo želi sodelovati; prilagajanje pričakovanjem, iskanje skupnega konsenza);
2. spoštovanje najpomembnejših vrednot déležnikov (odzivanje na vrednote in pričakovanja deležnikov, upravljanje prek participatornega procesa);
3. hitrost procesa (vsebinska in časovna usklajenost s pričakovanji déležnikov) in
4. vsebina (omogoča podajanje predlogov, različnih alternativ in sprejemanje pobud).

[7] Vsebino tega poglavja avtorici povzemata po poglavju »Prostorsko komuniciranje« avtorice Maje Simoneti in Mojce Drevenšek v knjigi *Odnosi z lokalnimi skupnostmi* (Drupal idr., 2004: 105–125).

[8] Podobno po mnenju avtoric velja tudi za predstavnike drugih strok, ki povezano in prekrivajoče delujejo na področju urejanja prostora, kot so na primer urbanisti, arhitekti, krajinski arhitekti, komunalni inženirji, gradbeniki, geografi, sociologi, psihologi in drugi.

[9] Tako na primer posamezen zakon predvideva, kdaj in kako se v postopek priprave aktov občine vključuje javnost oziroma déležniki (na primer prvič v fazi pripravljalnih del in drugič v fazi izdelanega predloga akta). Aktivnosti, ki jih poznamo iz takega obveznega sodelovalnega dela, so na primer javne predstavitve in razgrnitve, prostorske konference, javne razprave in podobno.

[10] Prispevek M. Simoneti obravnava vključevanje javnosti v postopek izdelave prostorskih aktov, vendar sta avtorici pričujočega prispevka prepričani, da lahko ugotovitve vsaj delno posplošimo tudi na projekte vzpostavljanja, ohranjanja ali izboljševanja trajnostne naravnosti mest, ki ali neposredno ali posredno vključujejo tudi aktivnosti na področju prostorskega načrtovanja. Primeri takih projektov so na primer opredelitev novih namenskih rab (industrijske cone, zelene površine, stanovanjske soseske in podobno), omejevanje pravic lastnikov zemljišč pri urejanju prostora in podobno. Podobno tudi M. Simoneti (2004: 128): »Načrtovanje novega četrtnega parka, prenova odprtega prostora stanovanjske soseske ali preureditev šolskega igrišča se danes načrtujejo v proaktivnem postopku z neposrednim vključevanjem ciljnih javnosti. Katere tehnike neposrednega sodelovanja in pod kakšnimi pogoji se v takem primeru izvajajo, je odvisno od posameznega primera in območja, predvsem pa od predhodno sprejetih odločitev.«

[11] Pojem »oblike« v kontekstu tega poglavja zajema različne postopke, metode, aktivnosti, orodja, dogodke in podobno.

[12] *Pristno* v tem kontekstu pomeni vključevanje in sodelovanje, katerih rezultate odločevalci, nosilci in pripravljavci projektov dejansko obravnavajo ter glede na dogovorjene smernice in omejitve tudi upoštevajo pri nadaljnjem načrtovanju oziroma izvajanju projekta.

[13] Pomen bolj »človeškega« pristopa pri prostorskem načrtovanju navaja Peter Newman v poglavju z naslovom »Greening the City: The ecological and Human Dimensions of the City Can Be Part of Town Planning« (v: Roseland, 1997) in poudarja, da ga je treba razumeti kot proces.

Viri in literatura

Achieving Sustainable Transport and Land Use with Integrated Policies (2003). Bruselj, European Commission, Community Research. Dostopno na www.transplus.net.

Alshuwaikat, Habib M. (2006): Developing Spatial Urban Planning Guidance for Achieving Sustainable Urban Development. V: *Global Built Environment Review*, let. 5, št. 3, str. 51–66. Dostopno na spletnem naslovu: www.edgehill.ac.uk/gber/pdf/vol5/issue3/Article%205.pdf.

Avery, Kim, idr. (2009): Guidelines for Stakeholder Engagement. Michigan Department of Transportation. Dostopno na spletnem naslovu: www.michigan.gov/documents/mdot/MDOT_Guidelines_For_Stakeholder_Engagement_264850_7.pdf.

Cities of the Future (2005). PwC, Utrecht. Dostopno na spletnem naslovu: www.pwc.com/gx/en/government-public-sector-research/pdf/cities-final.pdf.

Drapal, Darinka, Drevenšek, Mojca, Drapal, Andrej (2004): Odnosi z lokalnimi skupnostmi. PR Zbirka, GV Založba, Ljubljana.

Drapal, Darinka, in Drevenšek, Mojca: Participacija javnosti kot del strategije odnosov z javnostmi pri prostorskem planiranju. V: *Teorija in praksa*, let. XXXVIII, št. 4, str. 608–628. FDV, Ljubljana.

Dymen, Christian, in Henrikson, Anu (2009): Spatial Planning and its contribution to climate friendly and sustainable transport solutions. Delovno poročilo projekta Nordregio. Dostopno na spletnem naslovu: www.nordregio.se.

EIU lestvica najboljših mest: www.eiu.com

Fedra, Kurt: Sustainable Urban Transportation: A model-based approach. Poročilo projekta SUTRA. Dostopno na spletnem naslovu: www.ess.co.at/FTP/sutra.pdf.

Frisby, David (2001): *Cityscapes of Modernity*. Polity Press, Cambridge.

Goedman, Jan, idr. (2008): Dutch Spatial Planning: From implicit towards explicit sustainable urban development. Prispevek na 44. ISOCARP konferenci. Dostopno na spletnem naslovu. www.isocarp.net/Data/case_studies/1252.pdf.

Hočevar, Marjan (2000): Novi urbani trendi. Prizorišča v mestih – omrežja med mesti. Znanstvena knjižnica, FDV, Ljubljana.

Internet 1: www.zlatikamen.si

Internet 2: Mercerjeva lestvica najboljših svetovnih mest, najbolj okolju prijaznih mest in najuspešnejših županov (www.mercer.com).

Kos, Drago (1993): Racionalnost neformalnih prostorov. Znanstvena knjižnica, FDV, Ljubljana.

Kos, Drago (2002): Praktična sociologija za načrtovalce in urejevalce prostora. Zbirka *Teorija in praksa*, FDV, Ljubljana.

Lofthouse, Gareth (ur.) (2006): *Megacity Challenges. A stakeholder perspective*. Siemens AG, München.

Mulej, Oskar (2011): O mestu in svetu: Pregled nekaterih najpomembnejših svetovnih lestvic. V: *Zlati kamen*, revija za lokalno samoupravo. Posebna priložnostna izdaja, maj 2011. SBR, Ljubljana.

Mulej, Robert (2011a): »Naj« občine. Nekaj izbranih pogledov na kazalnike, ki so del sistema za primerjalno vrednotenje (benchmarking) občin Zlati kamen. V: *Zlati kamen – revija za lokalno samoupravo*. Posebna priložnostna izdaja, maj 2011. SBR, Ljubljana.

Mulej, Robert (ur.) (2011b): *Zlati kamen – revija za lokalno samoupravo*. Posebna priložnostna izdaja, maj 2011. SBR, Ljubljana.

Polese, Mario, in Stren, Richard (ur.) (2000): *The Social Sustainability of Cities: Diversity and Management of Change*, University of Toronto Press.

Roseland, Mark (ur.) (1997): *Eco-city dimensions: Healthy Communities*, Helathy Planet. New Society Publishers.

Siemensov indeks evropskih zelenih mest (Siemens European Green City Index): www.siemens.com

Simoneti, Maja (2004): Vključevanje javnosti v postopek izdelave prostorskih aktov. V: Drapal in dr.: *Odnosi z lokalnimi skupnostmi*. PR Zbirka, GV Založba, Ljubljana.

Smith, Michael Peter (2001): *Transnational Urbanism. Locating Globalization*. Blackwell Publishers, Malden, Massachusetts.

Statistični urad RS, 2011.

Svetovno poročilo o človeških naseljih, Združeni narodi – agencija Habitat (ang. *Global Report on Human Settlements, UN Habitat*), oktober 2010.

Vizjak, Andrej (2011): Svetovna praksa občin – šest temeljev občinske uprave prihodnosti. V: *Zlati kamen*, revija za lokalno samoupravo. Posebna priložnostna izdaja, maj 2011. SBR, Ljubljana.

Williams, Katie (ur.) (2005): *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport*. Ashgate.

Mojca DREVENŠEK

Prostorsko načrtovanje je proces, ki zahteva dialog: intervju z mag. Matejem Gojčičem

Regionalno prostorsko načrtovanje je v Sloveniji soočeno z mnogimi izzivi. Je rešitev v spremembi prostorske ali regionalne zakonodaje, pokrajinizaciji Slovenije ali v uvajanju bolj odprtih, dialoških postopkov, v katere bodo aktivno vključeni različni deležniki z nacionalne, regionalne in lokalne ravni? Pogovarjali smo se z mag. Matejem Gojčičem, u. d. i. a., namestnikom direktorice za razvoj pri RRA LUR (Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije).



Mag. Matej Gojčič, u. d. i. a

– Regionalno prostorsko načrtovanje v Sloveniji – kje smo in kam gremo?

»Žal smo še vedno tam, kjer smo bili pred približno desetimi leti. Na eni strani imamo državne prostorske akte, na drugi občinske. Med njimi pa zeva velika vrzel. Vmesnega člena, ki bi jo zapolnil ali vsaj delno uredil, torej regionalnega prostorskega načrta, pa nimamo. Mnoga področja sploh niso urejena ali pa so urejena skozi ozke sektorske prizme. Ko želiš iz dreves sestaviti gozd, to ni izvedljivo; ponekod je na isti točki predvidenih preveč dreves, drugod pa so preobširne jase. Vsak sektor ureja zadeve po svoje, ni pa se dolžan usklajevati z drugimi, pogajati, da bi prišli do celovitih, sprejemljivih, dogovorjenih rešitev.«

– Kako se to konkretno kaže v prostoru?

»Vzemiva primer ljubljanskega železniškega vozlišča in različice severne tovorne obvozne proge okoli Ljubljane. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture to progo že leta predvideva, čeprav je območje poteka proge opredeljeno kot ključno vodovarstveno območje v državi. Vse naenkrat seveda ne gre, hkrati pa noben od vpletenih sektorjev ni pripravljen stopiti v proces prilagajanj, usklajevanj z drugimi sektorji. Pravzaprav jih k temu tudi nič ne spodbuja, kaj šele prisiljuje. Ni prav, da se potem problemi rešujejo na plečih občin, ki za pripravo svojih prostorskih načrtov dobijo nasprotujoče si smernice in morajo potem same usklajevati različne sektorje, ali pa celo izdelovati študije, ki so v pristojnosti države.«

– In kako to rešiti?

»Država bi seveda lahko vse sektorske načrte za posamezna regionalna območja združila v enem, skupnem dokumentu oziroma načrtu. Kot je to bilo v času družbenega planiranja, v dolgoročnih in srednjeročnih planih RS. Ne pravim, da so bili takratni načrti optimalni, vendar pa so bile vse vsebine na eni karti in marsikateri državni organ še danes skrivaj kdaj pa kdaj pogleda v te načrte. Strategija prostorskega razvoja Slovenije dobro pove, kaj je strateško pomembno za to državo, manjka pa korak na državni ali regionalni ravni, preden se stvari začnejo urejati na parcelo natančno v občinskih prostorskih načrtih.«

»Uskladiti vseh 26 občin Ljubljanske urbane regije in povrh še vse državne sektorje ni mačji kašelj.«

– Kateri pa je ta korak?

»Predvsem bi moralo slediti temeljito, celovito in na dialogu z deležniki temelječe umeščanje sektorskih, regionalnih in lokalnih pobud, idej, predlogov in projektov v prostor. Skratka celovito načrtovanje na državni ali regionalni ravni. Zdaj je stanje obrnjeno na glavo, saj na občinskih ravneh z bolj ali manj demokratičnimi metodami pogosto razrešujejo zadeve državnega pomena.«

– Kak primer iz prakse?

»Primer, ki je pokazal mnoge slabosti obstoječega sistema, je

bil projekt izgradnje avtocest. Projekt je bil celovito urejen z nacionalnim programom izgradnje avtocest, vendar ne dovolj usklajen z drugimi sektorji in lokalnimi skupnostmi. Pri umeščanju v prostor je zato marsikje prihajalo do hude krvi, deljenja tras na odseke, problemov z odkupi zemljišč in različnih pritiskov na sektorje, lokalne skupnosti in posameznike.

Spomnimo se na primer težav pri gradnji povezovalne ceste Jeprca–Povodje. Hitro po začetku izdelave DPN se je oblikovala civilna iniciativa za Zbiljsko jezero in pokazalo se je problematično poseganje v območje Šmarne gore, zaradi česar kaže, da projekt sploh ni umestljiv v prostor. Če bi bile že v izhodišču pripravljene jasne podlage, ki bi bile medsektorsko in z déležniki usklajene, se to verjetno ne bi zgodilo in projekt bi potekal učinkoviteje. Tako pa me še vedno bega vprašanje, ali se zaradi tega ruši koncept avtocestnega programa severno od Ljubljane.«

– Pa vendarle je bilo pripravljenih že nekaj regionalnih prostorskih načrtov. Kakšen je torej njihov status?

»Da, popravljen zakon o urejanju prostora (ZUreP-1, op. M. D.) je leta 2002 definiral regionalne zasnove prostorskega razvoja kot partnerski akt države in lokalnih skupnosti, v katerem so tudi regije lahko državi sugerirale svoje vsebine oziroma projekte. Žal je v nekem trenutku država začutila, da ji regije oziroma lokalne skupnosti preveč aktivno sugerirajo svoje interese in tako vlada nobenega izmed pripravljenih aktov ni potrdila, je pa spremenila zakonodajo.

Z novo prostorsko zakonodajo (ZPNačrt, op. M. D.) se je država distancirala od regionalnega prostorskega načrtovanja. Kar je bil nekoč predmet partnerskega dogovarjanja med državo in lokalnimi skupnostmi, je danes le še partnerski akt občin.«

– In kaj je pri tem najbolj problematično?

»Da tak načrt učinkovito pokriva le vsebine iz pristojnosti občin, medtem ko v državne sektorske načrte ne more posegati, in da morajo tovrstne regionalne prostorske akte sprejeti v *vseh* občinskih svetih območja, ki ga akt pokriva. To pa je v praksi v večini primerov zelo težko, še posebej če bi želeli izdelati regionalni prostorski načrt za celotno območje neke razvojne regije.«

»Opazamo, da stroka včasih ne upa več podati jasnih strokovnih ocen oziroma predlogov, če ti niso že predhodno opredeljeni kot politično sprejemljivi.«

– Kako se s tem problemom soočate v LUR?

»Ob finančni podpori EU in občin Ljubljanske urbane regije smo izdelali strokovne podlage za regionalni prostorski načrt, v katerih smo želeli poleg analitičnega dela predlagati tudi rešitve za optimalni izkoristek konkurenčnih prednosti, ki jih nudi prostor regije. Tako bi poleg analize prostora oblikovali

neki neformalen, nezavezujoč dokument, iz katerega bi potem lahko črpali pri sprejemanju konkretnih rešitev, oblikovanju projektov in sprejemanju odločitev na lokalni, regionalni in tudi državni ravni.

Izkušnja RRA LUR pri sprejemanju strokovnih podlag RPN je dvojna. Kar zadeva analitični del pregleda naravnih in družbenih danosti strokovnih podlag, so te po našem mnenju temeljito in odgovorno pripravljene. Žal pa je bil podcenjen obseg potrebnih usklajevanj vseh déležnikov v prostoru, da bi se oblikoval enoten kompromisni predlog, ki bi ga vsi sprejeli kot regionalni prostorski načrt Ljubljanske urbane regije. Časovnica projekta je bila prekratka in ni prenesla dovolj poglobljene razprave o predlaganih rešitvah.«

– Torej bi za tak projekt potrebovali predvsem več časa?

»Da, za sklepanje kompromisov in iskanje vsem sprejemljivih rešitev je potrebnega veliko časa, komuniciranja, prilagajanja. Pa bi bilo kljub temu vprašljivo, kakšno raven obdelave načrta bi dosegli. Strateške usmeritve glede razvoja regije bi lahko postavili, pri konkretnih ureditvah, še posebej tistih bolj perečih, pa bi se hitro zalomilo. Uskladiti vseh 26 občin Ljubljanske urbane regije in povrh še vse državne sektorje ni mačji kašelj. Opazili pa smo tudi manjši problem, da stroka včasih ne upa več podati jasnih strokovnih ocen oziroma predlogov, če ti niso že predhodno opredeljeni kot politično sprejemljivi. Za oblikovanje pravih razvojnih vizij je treba včasih pogledati zunaj postavljenih okvirov trenutno veljavne zakonodaje, političnih razmerij, finančnih sistemov in splošno veljavnih mnenj, kar pa včasih lahko prinaša tudi določeno mero tveganja.«

– Zdi se, da je torej regionalno prostorsko načrtovanje soočeno z mnogimi izzivi in da je na vidiku le malo mogočih rešitev. Kako torej naprej, kakšne so mogoče smeri razvoja?

»Rešitev je kar nekaj, vprašanje pa je, koliko je katera od njih realna. Prva možnost je pokrajinizacija, torej uvedba pokrajin kot institucij, ki bodo imele mandat za sprejemanje odločitev na regionalni ravni in s tem tudi regionalnih prostorskih načrtov. Druga možnost je iskanje rešitev v okviru prostorske zakonodaje pri vsebini in postopkih priprave prostorskih aktov. Tretja možnost je iskanje rešitev znotraj regionalne zakonodaje, kjer bi se lahko poleg obstoječih regionalnih razvojnih programov po istem postopku sprejemali nekakšni regionalni razvojni načrti. In četrta, trenutno najrealnejša možnost je neformalen, dogovorni pristop, v okviru katerega se občine dogovorijo o smeri razvoja regije, ker verjamejo, da bodo s skupnim nastopom lažje dosegle več, kot bi vsaka občina posamično. Tako se regionalnega načrtovanja lotevajo tudi na Švedskem.«

»Načrt morajo vsi deležniki razumeti in se z njim strinjati ter vanj verjeti. Skozi postopek pa se iz njega tudi učijo. Dokler to ni doseženo, proces ni končan in dokument ni sprejet. Pri nas se takih pristopov še vedno bojimo, pripravljavci načrtov si včasih ne upajo pred ljudi, dokler nimajo do podrobnosti izdelanih rešitev. Takrat pa je za začetek vključevanja deležnikov pogosto že prepozno.«

– Pa začniva pri švedskem modelu. Je v slovenskem prostoru uporaben, uresničljiv?

»Da, je. Tudi pri RRA LUR imamo že pozitivno projektno izkušnjo, ki spominja na švedski pristop, in sicer na področju urejanja javnega prometa. Na tem področju nam je uspelo združiti sile, poglede, interese in v obliki strokovnih podlag za urejanje javnega prometa na območju LUR opredeliti skupne imenovalce. Gre za neformalen, nezavezujoč dokument, ki pa je – kot kaže – dobro sprejet, in iz njega črpamo usmeritve za konkretne aktivnosti, ukrepe in projekte.

V okviru tega projekta smo izvedli širok proces vključevanja in sodelovanja deležnikov, od občin LUR, strokovnih javnosti, pristojnih ministrstev, prebivalcev, prevoznikov in drugih interesnih skupin. Tako je nastal strateški koncept, ki nam vsem služi kot podlaga za konkretne projekte. Nihče nas ne sili v uporabo dokumenta, pa vendar ga jemljemo kot temeljno usmeritev za razvoj javnega prometa na regionalni ravni.

Švedska je skozi evoliucijski proces prešla od podrobnih, kompleksnih prostorskih načrtov k preprostejšim, splošnim, strateškim načrtom, pri čemer je večji poudarek na dolgotrajnejših, odprtih, participatornih postopkih sprejemanja. Načrt morajo vsi deležniki razumeti in se z njim strinjati ter vanj verjeti. Skozi postopek pa se iz njega tudi učijo. Dokler to ni doseženo, proces ni končan in dokument ni sprejet. Pri nas se takih pristopov še vedno bojimo, pripravljavci načrtov si včasih ne upajo pred ljudi, dokler nimajo do podrobnosti izdelanih rešitev. Takrat pa je za začetek vključevanja deležnikov pogosto že prepozno.«

– Kot mogočo rešitev omenjate tudi regionalne razvojne načrte. Kakšen naj bi bil njihov položaj v odnosu do obstoječih regionalnih razvojnih programov, ki so jih pripravile RRA po vsej Sloveniji?

»Regionalni razvojni načrti danes v zakonodaji s tem imenom sicer niso nikjer opredeljeni, bili pa bi logičen dodatek k obstoječim regionalnim razvojnim programom. Regionalni razvojni program danes sprejemajo organi razvojne regije in na enak način bi se lahko sprejemal tudi regionalni razvojni načrt, kot prostorska komponenta regionalnega razvojnega programa. To bi bilo še posebej smiselno v duhu novega zakona o skladnem regionalnem razvoju, ki predvideva »dogovore za razvoj regij«, ki so sklenjeni med vlado RS in razvojnim svetom regije in vključujejo tudi sektorske načrte. Če se že dogovorimo, pa dajmo še narisati. Tak načrt sicer ne bi bil zavezujoč za državo ali občine v prostorskem smislu, opredelil pa bi, kam bodo

usmerjena razvojna sredstva regij in sektorjev. Nedvomno bi koristilo, da bi SVLR (Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko, op. M. D.) opredelila tak akt in ga predvidela kot del regionalnih razvojnih programov. Tako bi se regionalnim razvojnim agencijam olajšalo pripravo in usklajevanje takih dokumentov.«

– Kako pa ocenjujete odnos države, predvsem seveda SVLR in MOP, do urejanja področja regionalnega prostorskega načrtovanja?

»Mislim, da se oboji zavedajo, da je vrzel med državnimi in lokalnimi prostorskimi akti prevelika in da bi bilo področje treba urediti. Ocenjujem pa, da niso vzpostavili dovolj dobrega dialoga pri reševanju problematike. MOP ima nekoliko težjo nalogo, saj bi prek sprememb prostorske zakonodaje do neke mere moral posegati v načine odločanja v državi, to pa seveda ne gre. Znotraj regionalne zakonodaje pa bi se razvojno prostorsko načrtovanje dalo urediti.

Pred kratkim sprejeti novi zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja na novo definira tudi organe odločanja v regiji. Ukinja obstoječe svete regij, v katerih sodelujejo vsi župani posamezne regije, namesto tega pa uvaja razvojne svete regij, v katere poleg predstavnikov občin vključuje tudi predstavnike gospodarstva in nevladnih organizacij. To je podobna ureditev, kot je veljala pred časom s programskimi odbori regij.«

»Pokrajine bi predvidoma rešile anomalije in omogočile občinam v regiji, da izkoristijo okoljske, naravne in družbene konkurenčne prednosti regije. Ni smiselno, da vsaka občina za zagotovitev nujno potrebnih virov financiranja gradi poslovno cono in stanovanjsko naselje, če je na primer večji del občine v območju krajinskega parka ali Nature 2000.«

– Je to po vašem mnenju ustrezna rešitev?

»Moram reči, da svet Ljubljanske urbane regije deluje odlično in da so župani v njem naklonjeni regionalnim projektom – kljub finančni podhranjenosti lokalnih projektov. Čutiti je tudi mogoče regionalno povezanost, čeprav pripadnost k razvitejši regiji hkrati pomeni tudi manj evropskih razvojnih sredstev. Okrepitev s predstavniki gospodarstva in nevladnih organizacij je na mestu, bojim pa se, da ti organi ne bodo imeli vloge, kot jo ima danes svet regije, saj so župani vendarle najvidnejši voljeni predstavniki regije. Iz preteklih izkušenj pa prihaja tudi bojazen, da se lahko pojavljajo celo težave pri zagotavljanju sklepčnosti.«

– Kot mogočo rešitev težav regionalnega prostorskega načrtovanja omenjate tudi ustanovitev pokrajin. Zakaj? Kaj lahko rešijo pokrajine?

»V Sloveniji danes govorimo o bolj in manj razvitih regijah, dejansko pa imamo le bolj in manj razvite občine. Če je neka

regija kategorizirana kot bolj razvita, nimajo manj razvite občine v njej od tega nobenih koristi. Proračuni so ločeni in vsaka občina si mora zagotoviti potrebne prihodke, kakor ve in zna, namesto da bi skupaj razmišljali o izkoriščanju konkurenčnih prednosti celotne regije.

Indeks razvojne ogroženosti regij, IRO, kot se danes izračunava, je popolnoma neprimeren za namene, za katere ga uporabljamo, saj postavlja manj razvite občine v bolj razvitih regijah v neenakopraven položaj v odnosu do občin v drugih manj razvitih regijah. Tako prihaja do tega, da sosednji, primerljivo razviti občini, ki pripadata različnim regijama, nimata niti približno enakovrednih možnosti dostopanja do evropskih sredstev za razvoj svoje infrastrukture. Župani primestnih občin LUR pogosto rečejo, da so kaznovani, ker so v regiji skupaj z glavnim mestom.

Pokrajine bi predvidoma rešile te anomalije in omogočile občanom v regiji, da izkoristijo svoje okoljske, naravne in družbene konkurenčne prednosti regije. Ni smiselno, da vsaka občina za zagotovitev nujno potrebnih virov financiranja gradi poslovno cono in stanovanjsko naselje, če je na primer večji del občine v območju krajinskega parka ali Nature 2000.«

– Če bi lahko rešili težave slovenskega regionalnega prostorskega načrtovanja z eno potezo, katero bi izbrali?

»Za začetek bo dovolj, če odpremo odkrit in enakovreden dialog med vsemi deležniki na državni, lokalni in regionalni ravni. Dialog, v katerem nas iskreno zanima, kaj ima sogovornik povedati in kako lahko prispeva k skupnim, boljšim rešitvam. Kako se ti dogovori potem narišejo na papir, niti ni tako pomembno.«

.....
 Mag. Mojca Drevenšek, svetovalka za odnose z javnostmi
 Consensus Komunikacije za odgovorno družbo, Ljubljana
 E-pošta: mojca.drevensek@consensus.si

Andrej POGAČNIK

Slovenski prostor 20 let pozneje

Po 20 letih samostojne države in sedmih letih od uveljavitve Strategije prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) je čas za bilanco našega urejanja prostora. V splošnem bi lahko rekli, da kakih dramatičnih rezov po osamosvojitvi ni bilo in da so se v glavnem nadaljevali trendi še iz časov skupne jugoslovanske države s počasnim spreminjanjem, sledeč razvoju v razvitih državah EU. Nekatere izrazitejšje negativne težnje so zlasti prevlada varovalnega načrtovanja nad razvojnim, sektorskega nad celostnim, občinskega nad tistim, ki bi zajel širša ozemlja. Prostor najbolj odseva razmere v družbi, tudi tiste bolj prikrita, kot so vrednote, politična kultura, strpnost. V naše urejanje prostora so se vselili egoizmi, zemljiške spekulacije, želja po dobičku, *nymby* in vse drugo, kar spada v zgodnejše kapitalistično obdobje. Zato se načrtovanje stalno spopada z blokadami s strani dela politike (ki je v opoziciji), s civilnimi iniciativami, z lastniki »sosednjih« parcel, s pretiranim varstvom. Posledice so razdrobljenost prostorskih ureditev, dolgotrajni postopki od izdelave prostorskih aktov do gradbenih dovoljenj in vsesplošna ambicioznost pri načrtovanju.

Vse naštetu so znana dejstva, ki povzročajo malodušje v vrstah urbanistov in prostorskih načrtovalcev in dajejo krila okoljevarstvenikom, ožjim skupinam, ki poskušajo uveljaviti svoj interes, pa tudi sektorskim načrtovalcem. Hkrati se je v naš prostor prikradla trda kapitalistična logika tržnih načel, racionalnega obnašanja, ki sledi dobičku in tehnološkim spremembam.

Za urbani sistem Slovenije še vedno ve-

lja, da je policentričen. Pri tem pa mi policentričen razumemo dobesedno, torej na ravni 211 občinskih središč. V zadnjih desetletjih se je močno okrepila vloga Ljubljane, Maribora in še kakšnih šestih večjih regionalnih središč, ki zmorejo zadostne sinergije za večino višjih ravnih funkcij. Subregionalna, medobčinska središča se v tem spreminjanju sistema naselij nekako ne znajdejo. Še zlasti niso uspela zamišljena somestja, ki naj bi si delila funkcije in nadomestila pomanjkanje večjega mesta (gorenjsko, koroško, spodnjeposavsko, zasavsko somestje). Še najbližje zaželenemu mreženju je obalna konurbacija. Mesta, ležeča ob avtocestnem križu, so dodatno pridobila. Na splošno se bo prostorsko načrtovanje moralo posloviti od načrtovanja centralnih krajev. Vsa mesta oziroma urbana središča morajo imeti enake, dobre razvojne priložnosti za svojo vitalnost in opravljanje partnerstva mest in podeželja. Dobra primera vitalnih podeželskih mest sta Idrija in Lendava, slabi pa so Ilirska Bistrica, Dravograd in Črnomelj. Naš urbani sistem se, skratka, premika od sistema 1 + 1 (Ljubljana + Maribor) – 10 (regionalnih središč) – 50 (medobčinskih središč) k sistemu 1 (Ljubljana) – 7 (velikih regionalnih središč) – 203 (drugih občinskih središč).

Tako imenovano mreženje mest se ni uresničilo – z izjemami v metropolitanski regiji Ljubljane, med Mariborom, Ptujem in Slovensko Bistrico ter na Obali. Drugod je bolj urbanistična želja kot pa realnost. Mesta slovenske Koroške, Zasavja ali spodnjega Posavja celo bolj tekmujejo med seboj kot sodelujejo. Zanimivo, da se po vključitvi v EU in še zlasti v Schengenski režim

ni zgodilo skoraj nič glede čezmejnega povezovanja mest: obeh Goric, obeh Radgon, Trsta in Kopra, Maribora in Gradca. Gospodarskih razlogov za sodelovanje ni, prej gre za tekmovanje in izkoriščanje šibkejših, to je »naše« strani. Zelo smotno, premišljeno, lahko bi rekli celo egoistično, bomo v prihodnje morali uravnovešati vplive velikega Zagreba, Trsta, Gorice z Vidmom, Reke, Gradca ...

Smiselno je načrtovati (zlasti ohranjati) raven vsakodnevne, nižje ravni oskrbe v občinskih središčih z dostopnostjo do 15 minut, ki je še v radiju dostopnosti za kolesarja ali pešca. Višjo (enkrat tedensko) raven uslug naj nudijo regionalna središča z dostopnostjo do 30 minut. V teh središčih naj bodo tudi univerze, bolnišnice in tehnološki parki. Najvišjo raven naj nudi zlasti državno središče (ob delitvi nekaterih funkcij z Mariborom) in specializirani centri (ti na naravno vzajemnih lokacijah ob morju, v gorah, ob termalnih vrelicah ali križiščih avtocest, v letališkem mestu, ob »tromejah« in podobno).

Pogled na javne servise nam dokazuje, da je bil razvoj po osamosvojitvi (in že prej) usmerjen v družbeni standard, ki ga je danes še komaj mogoče vzdrževati. Vzoredno z njim pa tudi v potrošništvo, kar se kaže v nebrzdani rasti nakupovalnih središč, deloma pa tudi v razvoju prostočasnih dejavnosti (gradnja kulturnih in športnih dvoran, stadionov in podobno). Mnogo bolj nas je zanimala poraba, tudi notranje kroženje denarja, kot ustvarjanje nove, realne ustvarjene vrednosti. Tudi v popolnoma prostorsko-urbanističnem smislu

smo zapostavljali vlogo industrije, tehnoloških parkov, agroživilstva in tudi izrazito komercialnega, tujega turizma. Naš prostor se je, skratka, razvijal zlasti v smeri priljubljenega bivanja v enodružinskih hišah, javnih (proračunsko financiranih) dejavnosti in potrošništva. Taka pogubna usmeritev nas je v času gospodarske krize močno udarila in čas je za razumnejši, produkcijsko orientiran razvoj v prostoru.

Marsikateri bralec bo ugovarjal, češ da je na globalnih trgih mogoče ustvarjati realno novo vrednost in tržiti tudi vrhunške storitve na področju univerzitetnega izobraževanja, zdravstva, bančništva, zavarovalništva, kulture, tekmovalnega športa. To drži, ampak slovenska raven tovrstne ponudbe je za globalna okolja prešibka, premalo prepoznavna in premalo atraktivna – tudi na dolgi rok.

O stanovanjskem gospodarstvu in bivalnem okolju je bilo zapisano že veliko in opravljenih je bilo mnogo raziskav. Po spremembi političnega sistema se je sesul model družbene stanovanjske gradnje, stanovanjskega združništva in zidave družbenih najemnih stanovanj. Preživelo pa je samograditeljstvo enodružinskih hiš. Gradnja vseh vrst stanovanj si je med gospodarskim vzponom opomogla in postala glede na demografske razmere in kupno moč hipertrofirana. Sledil je zlom stanovanjskega trga, saj se je napajal tudi iz možnosti zaposlitev priseljencev s podeželja. Ko gonilne sile – služb in boljšega življenja v mestih – ni bilo več, so usahnile tudi želje ljudi po urbanem eksodusu. Umirila se je gradnja enodružinskih hiš, saj so jih »zgradili že vsi, ki so imeli možnost«. Tovrstnega kontingenta Slovencev zmanjkuje; znano je, da mladi ostajajo v velikih hišah staršev. Zato širokogrudno načrtovanje novih stanovanjskih površin v občinskih načrtih nikomur ni potrebno.

Konstantna je politična in strokovna maksima, da potrebujemo več socialnih/neprofitnih najemnih stanovanj. V

bistvu s tem podpiramo beg s podeželja v mesta, iz razvojno in demografsko ogroženih obmejnih, hribovitih območij v urbana središča, zlasti v Ljubljano in na Obalo. S tem žagamo vejo slovenskemu policentrizmu in zmanjševanju razlik med regijami. Demografski kolaps Slovenije pa bo na dolgi rok povzročil, da bodo socialna/neprofitna stanovanja sčasoma bivališča tujih imigrantov iz zunajevropskih držav. Če ne bomo pravočasno spoznali, da bi manj Slovencev živelo prostorneje, bolje, v čistejšem okolju in z več ohranjene narave. Ampak te dileme lahko naslovimo na Evropsko unijo.

Še vedno prevladuje strokovna ocena, da je naše enodružinske gradnje preveč, da neracionalno, disperzno degradira prostor, da so ljudje iz hiš »z vrtnimi palčki« uničevalci slovenske krajine in okolja. V resnici delež prostostoječih enodružinskih hiš ni prav nič večji kot v EU, kar velja tudi za velikost parcel in razmerja v rabi tal. Kar nas loči od Avstrije, Nemčije, Švice, Skandinavije, so premalo kompaktna, strnjena naselja z jasnim robom do kmetijskih ali gozdnih zemljišč! Prav slednje naj bo naloga našega urbanizma, hkrati z ukrepi, da nezazidana stavbna zemljišča znotraj naselij pridejo na trg in v proces *land development*. Stroka naj načrtuje nove površine za enodružinsko gradnjo zlasti v gozdovih ob robu naselij, na prisojnih, klimatsko ugodnih legah – saj je v Sloveniji gozd neizmeren resurs za urbanizacijo. Z urejenimi vrtnimi naselji enodružinskih hiš v suburbijah in na podeželju smo si Slovenci ustvarili zavirljiv bivalni standard in smo, vsaj v tem oziru, primerljivi z najrazvitejšim delom EU.

Že zdavnaj je prišel čas za korenito prenovno starih mestnih središč, trških naselij in vasi. Ampak te ni. Pač, sredstva EU so omogočila ureditev marsikaterega trga, pešaške ulice ali spomeniško zaščitene stavbe. Žal gre večinoma za kuliserijo, novi tlaki na ploščadih za pešce

in fontane samevajo prazne. Prestižna stanovanja, poslovne palače, uspešne trgovine še naprej ostajajo na obrobju mest. Mentalni centri manjših krajev so se preselili k trgovskim centrom in avtobusnim postajam ter k tamkajšnjim »kafičem«, poštanim uradom in bančnim poslovalnicam. Selitve trgovin iz nakupovalnih središč in premožnejših prebivalcev iz periferije v stara jedra (še) ni. Edino naša največja mesta oziroma njihove historične četrti, kot so stara Ljubljana, mariborski Lent, koprška obalna promenada, zmorejo dovolj klientele, tudi turistične, da so tudi tržno zanimive. Hkrati s selitvijo razvoja (in prebivalstva) na obrobja mest grozi getoizacija starih delov, v katerih se znajdejo starejši, revnejši, tuji delavci in drugi s socialnega roba. Kar pomeni še hitrejšo propadanje vrednega stavbnega tkiva in destimulativno okolje za vlagatelje. Celo stari Piran, Škofja Loka, Kranj niso izjeme, da o kaki Višnji Gori, Kostanjevici na Krki, Vipavskem Križu niti ne govorimo. Prenova pa bo morala biti za vlagatelje privlačnejša, tržno zanimiva, z manj spomeniškovarstvenih omejitev, skratka, realno izvedljiva.

Stroke – arhitekturna, umetnostno-zgodovinska, etnografska in še kakšna – bodo morale revidirati svoje ocene o arhitekturnih regijah in kulturno-krajinskih tipih Slovenije. Stara arhitektura na podeželju je, roko na srce, skoraj izginila. Zamenjale so jih urbane hiše, od »transformatorjev« iz časa socializma do kataloških postmodernističnih gradičev iz obdobja globalizacije. Da o raznobarnih »legokockah« tako zelo čaščene sodobne arhitekture, ki se itak požvižga na urbani in krajinski kontekst, niti ne razpravljamo. To, kar se še da ohraniti, so vzorci gručastih naselij ali osamljenih kmetij oziroma raztresenih zidanic v specifičnih slovenskih krajinah. Nadalje subpanonska občestna naselja in kompaktna naselja mediteranskega tipa. Izjemna vrednota so vsepovsod prisotni *point-de-vue* cerkvic po vrhovih, grebenih, na gozdnih jajah

ali v naselbinskih središčih. Lahko bi bili tako razpoznavni simbol Slovenije, kot je Mandalay z okolico za Burmo. To so glavni aduti naše stavbne dediščine v primerjavi z različnimi gradovi, palačami, dvorci in parki »velikih« narodov.

Kmetijstvo doživlja prestrukturiranje, kakršno se je dogajalo v Zahodni Evropi že v 19. stoletju. Narašča število velikih kmetij, ki so tržno konkurenčne in v glavnem usmerjene v živinorejo. Ob marsikateri vasi rastejo veliki hlevi, silosi, rastlinjaki. Razvijajo se tudi pokrajine monokultur vinogradov. A polkmetstvo še vedno ostaja. Zaradi nenaklonjene kmetijske politike EU do malih kmetij mnogi opuščajo gorske kmetije in zemljišča prerašča gozd. Tako se v Sloveniji dejansko širi ekosistem naravne vegetacije in življenjski prostor velikih zveri. Mešana kmetijska gospodarstva pa so še vedno prevladujoč model, ki zagotavlja poseljenost podeželja in ohranjanje kulturne krajine. Ker so zaposlitve v nekmetijstvu za tamkajšnje prebivalce vse bolj negotove, je perspektiva v preusmeritev malih kmetij v tržne niše, kot so vrtnarstvo, sadjarstvo, jagodičarstvo, predelava lokalno značilnih kmetijskih produktov. V tradicionalni slovenski vasi danes prebivajo popolnoma nekmečki, urbani prebivalci, polkmetje in maloštevilni veliki kmetje. Ruralno načrtovanje mora predvideti nekonfliktno sobivanje naštetih kategorij. Velike kmetije naj bodo locirane čim bližje robu vasi, vaška jedra je treba prenoviti in doseči ponovno revitalizacijo mentalnih, socialnih in funkcionalnih središč vaške srenje. Celostna prenova vasi mora iti v korak s komasacijami, z agromelioracijami, ureditvami vaških poti, območij za agroživilsko industrijo (zdaj označevano kot IK). Sodobne, gospodarsko uspešne vasi bodo zmogle tudi olepšave in razvoj vaškega turizma. Ali je prostorsko načrtovanje pripravljeno na našete izzive?

Sledeč vzorcu policentrizma so razmeščene tudi industrijske površine. V večjih mestih jih primanjkuje, v središčih

malih občin jih je preveč. Nespametno so bile mnoge proizvodne površine žrtvovane za popolnoma potrošniške dejavnosti – trgovske centre, avtosalone, bencinske servise, tudi za stanovanja. Na ta način so bile zapravljenе degradirane infrastrukturno opremljene lokacije (celo z industrijskimi tiri!), ki jih je danes zaradi okoljskih omejitev in nasprotovanj krajanov izjemno težko načrtovati na novo. Tudi reciklaža industrijskih površin v isto namembnost s preparceliranjem propadlih industrijskih in gradbenih gigantov je premalo prisotna. Kot rečeno, je v manjših krajih ponudba gospodarskih con še prevelika. Dolgoročno pa je vseeno bolje, da te, prazne površine, ohranimo in olajšamo izbiro investitorjem ter – vsaj v prostorskem smislu – podpiramo podjetništvo. Žalostni zgodbi *Sea-way* ali *Pipi Strela* se ne smeta ponoviti!

Z umeščanjem gospodarskih območij (*IG* ali *IGS*) v okvir številnih večjih vasi ali urbano-ruralnih naselij dobimo gospodarsko trdoživ, večfunkcionalni prostorski preplet obrtnih, kmetijskih, servisnih in drugih dejavnosti, ki se zmore spopadati z gospodarskimi krizami in drugimi izzivi globaliziranega sveta.

Turizem je še ena, ne dovolj uspešna zgodba našega razvoja. Po velikem padcu tujega turizma ob osamosvojitvi dosegamo šele po 20 letih podobne gospodarske rezultate. Tuji turizem je tisti, ki prinaša svež kapital in prav temu je treba posvetiti največjo skrb. Tudi turistično ponudbo smo preveč razpršili, je slabo povezana in z mnogimi, popolnoma nekonkurenčnimi produkti. Raznolikost, zelenost, prijaznost in podobna gesla so značilnost vseh držav sveta. Slovenija je lahko razpoznavna po samo nekaj izjemnih, svetovno konkurenčnih destinacijah, kot so Bled z Bohinjem, Postojnska jama in Škocjanske jame, naravna termalna zdravilišča in – seveda že po definiciji – glavno mesto države. Okoli teh zgodb lahko razvija-

mo mreže izletniških destinacij, vinskih, zgodovinskih, kulturnih in drugih poti, kmečkega turizma in podobno. Nekaj turističnega priliva seveda izvira tudi iz bližnjega sosedstva, kot so hrvaški smučarji, italijanski hazarderji, avstrijski in nemški gosti v termah. Na globalnih turističnih trgih slej ko prej vsaka država dobi svoje mesto in čudežev ni. Krize v arabskem svetu, Grčiji in še kje le začasno spremenijo turistične tokove. V ostri konkurenci moramo čim bolj tržiti, seveda sonaravno, naše naravne vire – gorovja, reke, lovske revirje in podobno. Koliko Američani zaslužijo s svojimi naravnimi parki in koliko mi? Če za krajinske parke razglasimo koruzna polja ali kot krajevno znamenitost jabolka, se rezultatu ni čuditi. Treba si je naliti čistega vina, da naš Kras ni Toskana ali Provansa, je pač precej urbanizirano zaledje Trsta in Gorice, kjer je treba tržiti tudi suburbanizacijo in vikendaštvo iz sosednje države z dobro premišljeno lokacijsko politiko in arhitekturno kontrolo.

Na področju prometa smo (skoraj) zgradili avtocestni križ, ampak zanemarili druge državne in lokalne ceste. Slednje so naše veliko narodno bogastvo. Asfalt povezuje domala sleherni zaselek ali vas z občinskim in – prek njega – regionalnim središčem. Dragoceno matrico naselitve in prometnih omrežij moramo skrbno obnavljati, saj je temelj policentrizma in gospodarske aktivnosti vsega prostora. Priznajmo si realnost, da je na hribovitih območjih redke poselitve edina smiselna (gospodarsko, socialno, tehnično, časovno) opcija osebni avtomobil in ne javni transport. Le-ta lahko zaživi v gosto naseljenih urbanih območjih kot mestni, primestni in medmestni promet. Ko bomo nadoknadili zamujeno v železniškem prometu, razvijajmo tudi primestne in medmestne vlake. Tudi hitra proga Trst–Divča–Ljubljana–Dobova naj ima postaje vlaka »Eurocity« vsaj še v Postojni in Zidanem mostu in naj krepi tudi kohezivnost slovenskega – ne le evropskega – pro-

stora. Ker bomo vse bolj narod kolesarjev, naj bodo kolesarski terminali tudi ob železniških in avtobusnih postajah. Doseči je treba, da bomo kamione prevažali po železnici, vendar je slovenski segment na poteh tovornjakarjev za kaj takega prekratek. Kamione bi morali nalagati v Italiji, Španiji ali našem Kopru in raztovarjati nekje v Ukrajini, na Poljskem, Češkem (in obratno). Slovenski prostor je premajhen za tri mednarodna letališča. Mariborsko in portoroško bosta služili zlasti čarterjem in zasebnemu letalstvu. Ljubljansko bo sicer imelo svoj zagotovljeni nacionalni delež, ampak bo le eden od »žarkov«, ki vodi k Frankfurtu, Londonu, Parizu. Priložnost mora še naprej iskati v povezavi s Prištino, Tirano, Sarajevom, Skopjem, Ciprom – če ne bodo tudi tam zanimivejše direktne linije z glavnimi evropskimi letališči.

V 20 letih smo lahko dodobra spoznali, kam nas vodi pretiravanje z Naturo 2000 in drugimi varstvenimi režimi. Ne v razvojno priložnost, temveč v razvojno ogroženost – gospodarsko, demografsko, v izginjanje kulturne krajine. Če že, bi morali naravne lepote bolje tržiti, tako kot to počnejo okoljsko najbolj osveščene države: Švica, Norveška, ZDA. Okoljevarstvo je kar vseprek uperjeno proti inženirskim ukrepom, kot so vodni zadrževalniki, vetrne elektrarne, bioplinarne, sežigalnice odpadkov. Ne razume, da je mogoče tudi z umetnimi ukrepi ustvariti pestre, estetske, biotsko bogate krajine in ne le s konzervacijo stanja. Zakladi narave, kot so jezerce v Fiesi, bajerji v Dragi, Kočevsko jezero so nastali v glinokopih, kot posledica rudarjenja ali umetnih ojezeritev. Sam sem doživel prepoved akumulacije v Vipavski dolini zaradi ene živalske vrste – čeprav bi v suhih, vročih mesecih zaloga vode lahko ohranila desetine drugih. Da o vegetaciji in potrebah kmetijstva niti ne govorimo. Govorjenje o podnebnih spremembah je pri roki samo do točke, na kateri je treba dovoliti gradnjo jezov ali namakalnih sistemov!

Trajnostni razvoj razumemo zlasti kot *nymby* – moderna odlagališča odpadkov, vetrne in vodne elektrarne, čistilne naprave »da«, samo ne ob mojem dvorišču. Kljub tem kritičnim mislim pa se je okoljska zavest izboljšala. Manj je črnih odlagališč, gradenj, izkopov gramoza, akcije »Očistimo Slovenijo« so dobro sporočilo.

Zaveza, da do leta 2015 očistimo naše vode, in črpanje skladov EU so omogočili, da so zgrajene številne čistilne naprave. Ob tem pa zaostaja modernizacija kanalskih sistemov. Še vedno nismo zgradili dveh najnujnejših sistemov oskrbe z vodo – slovenske obale in Prekmurja. Tudi sicer z varstvom podtalnice vseprek preveč oviramo kmetijstvo in industrijsko proizvodnjo, namesto da bi vodo pripeljali od drugod.

Poplavna varnost je slaba, preveč stanovanjskih, proizvodnih in družbenih zgradb smo zgradili ob rekah in na različnih poplavnih ravninah. Ampak tudi tukaj prevladuje doktrina varstva s sonaravnimi ukrepi, kot so inundacijska območja, ohranjanje obrežne vegetacije, obveščanje o nevarnostih. Jezovi, nasipi, poglobljanje strug, utrditve so nezaželeni. Pahnjeni smo v čas »borbe proti strojem« iz začetkov industrijske revolucije in proti vsakršnemu inženirskemu razmišljanju.

Naj sklenem z mislijo, da moramo v prihodnje bistveno gospodarneje in bolj tržno uspešno izkoristiti svoja naravna bogastva in lokacijske prednosti; bogastvo voda, gozdov, mineralnih surovin, termalnih vrelcev, rodovitnost tal, visokogorje, izjemno lego luke Koper, petega in desetega koridorja. S prostorom moramo tudi kaj zaslužiti, ne pa da je dovoljevanje gradenj in drugih posegov v prostor nerešljiv problem.

Vsi ključni dokumenti EU v zadnjih letih s »teritorialno agendo« na čelu poudarjajo večjo konkurenčnost evropskega prostora, hkrati z doseganjem

kohezivnosti in ciljev trajnostnega razvoja. »Trajnost« ni samo okoljska, je tudi gospodarska in socialna. Ekonomsko uspešna država lahko največ stori za svoje okolje in socialni mir. Neuspešna in z mnogimi varstvenimi blokadami bo slej ko prej zaostajala tudi za okoljskimi standardi razvitega sveta.

Prof. dr. Andrej Pogačnik, univ. dipl. inž. arh.
Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Katedra za prostorsko planiranje, Ljubljana
E-pošta: andrej.pogacnik@fgg.uni-lj.si

Mitja BRILLY

Poplave in načrtovanje prostora

Prostorsko načrtovanje oziroma urejanje prostora in upravljanje z vodami sta po svoji naravi komplementarni dejavnosti, ki poskušata vsaka na svoj način optimalno uskladiti nasprotujoče si interese v prostoru (tudi v vodnem prostoru!) ali v vodnem režimu. Čeprav se med seboj prepletata, poskušata problem reševati ločeno, s tem da ena drugo upoštevata kot »sektor« pri reševanju problemov; tako kot prostorsko načrtovanje obravnava upravljanje z vodami le kot enega izmed sektorjev, tudi vodarstvo vidi v prostorskem načrtovanju enega od dejavnikov, ki obremenjuje vodni režim. Zaradi naravnih pogojev so se v družbenem razvoju pri nas oblikovali postopki in pristopi, ki ne omogočajo najboljših rešitev. V članku bomo predstavili strokovni pogled na problematiko glede na naravne procese, s katerimi se pri urejanju voda ali prostora lahko srečamo v praksi pri zaščiti pred poplavami.

Vodne ujme in poplave zaradi naravnih pogojev zaznamujejo prostor Slovenije. Zelo velika vodnatost pogojuje vodarske probleme pa tudi naš odnos do njih. Količinsko imamo vode dovolj in preglavice nam povzročajo poplave, kadar je vode v prostoru preveč in nam povzroča škodo. Dejstvo pa je, da je v preteklosti in še posebej v zadnjem času večina večjih gradenj potekala tam, kjer so stroški ureditve, priprave zemljišč in gradnje na prvi pogled najnižji. To je seveda nižinski, obrečni prostor, ki v času nizkih voda stanovalcem ponuja tudi izredno kvalitetno vizualno in doživljajsko dimenzijo življenja, v času izrednih poplavnih dogodkov pa povzroča škodo. Tako se moramo v Sloveniji ukvarjati z zaščito pred poplavami

in pri tem nimamo naj srečnejše roke.

Poplave kot pojav zaznamuje njihova intenziteta in pogostnost pojava. Redkejši ko so pojavi, intenzivnejši so. Tu si pomagamo s statistiko, s katero opredeljujemo pogostnost pojava. Pri tem uporabljamo izraz povratna doba (glej Brilly idr., 1999). Izraz povratna doba se pogosto napačno pojmuje kot obdobje, ki mine od pojava do pojava, oziroma obdobje, v katerem ne pričakujemo pojava. Gre za popolnoma statistično pogojen izraz, ki pove, kako pogosto lahko v nekem daljšem obdobju v povprečju pričakujemo tak ali večji pojav. In zato govorimo o desetletni povratni dobi, stoletni povratni dobi ali tisočletni povratni dobi, kar pa seveda ne pomeni, da se naslednje leto (ali pa še prej) po izjemnem dogodku ta ne more zopet zgoditi oziroma se pojaviti še celo v hujši obliki. Poplav ne moremo odpraviti in tudi absolutne varnosti pred vodnimi ujmani ni. Doletele nas bodo še hude ujme, tudi največje mogoče, problem je samo, da ne vemo, kdaj in v kolikšnem obsegu oziroma kakšne jakosti. Ekonomsko močnejša sodobna družba zahteva vse višje standarde varnosti, toda še tako obsežni ukrepi lahko doživijo pojav, ki mu niso kos. Zadnje čase je bilo kar nekaj dogodkov, pri katerih zaščitni ukrepi niso bili kos vodni ujmi, na primer pri orkanu Katrina v New Orleansu, pri porušitvi zadrževalnika strupenih voda na Madžarskem ali pred kratkim tudi pri cunamiju na Japonskem. Kljub sprejetim ukrepom moramo biti pripravljeni na najhujše. Predvsem iz naslova interakcije med področjema urejanja prostora in upravlja-

nja z vodami v zadnjih nekaj desetletjih se je treba zavedati tudi, da se je zaradi razvoja v prostoru ranljivost izredno povečala. Enak poplavni dogodek, ki se je zgodil pred 50 leti in je povzročil na primer le zanemarljivo škodo, lahko v prihodnje povzroči precej večjo škodo, ki je posledica vnašanja dodatnega škodnega potenciala (na primer stanovanjskih in poslovnih novogradenj ali občutljive infrastrukture) v prostor, izpostavljen poplavi. Pri tem narašča predvsem potencial posredne nematerialne škode zaradi različnih motenj v delovanju družbe: moten promet, motena oskrba, zmanjšana storilnost in podobno. Neposredno nematerialne škode posebej ne evidentiramo niti je neposredno ne upoštevamo pri odločitvah, praviloma pa krepko presega neposredno materialno škodo, ki je posledica uničenih materialnih dobrin.

Zato danes ukrepe za zaščito pred poplavami lahko načrtujemo in izvajamo na različne načine v skladu z naravnimi razmerami, s kulturno-socialnimi dejavniki in z razvojem družbe. Tako lahko ukrepe za zaščito pred poplavami v grobem razdelimo na (FEMA, 1990):

1. ukrepe za zmanjšanje ranljivosti pri poplavah:
 - 1.1 predpisi za urejanje poplavnih območij
 - 1.1.1 evropski predpisi
 - 1.1.2 lokalni predpisi
 - 1.1.2.1 določanje poplavnih območij
 - 1.1.2.2 predpisi za posamezne dele območij
 - 1.1.2.3 gradbeni predpisi
 - 1.1.2.4 stanovanjski predpisi
 - 1.1.2.5 ostali predpisi
 - 1.2 razvojna politika in obnova
 - 1.2.1 načrtovanje in lociranje servisov in javnih služb
 - 1.2.2 pravice do uporabe zemljišča, odkup in uporaba brez zazidave
 - 1.2.3 obnova in rekonstrukcija
 - 1.2.4 stalne preselitve
 - 1.3 pripravljenost na poplave
 - 1.4 pomoč pri poplavi
 - 1.5 urejanje objektov tako, da so varni pred poplavo
 - 1.6 napovedi poplav, opozorilni sistemi in načrt delovanja ob pojavu poplav
2. ukrepe, ki spreminjajo lastnosti poplav (oziroma vodnega režima vodotoka, ki poplavlja):
 - 2.1 pregrade in zadrževalniki
 - 2.2 nasipi
 - 2.3 urejanje struge
 - 2.4 oddušni kanali
 - 2.5 urejanje povirij
 - 2.6 lokalni zaščitni ukrepi
3. ukrepe za zmanjševanje ranljivosti posameznika in lokalne skupnosti pri pojavu poplav:
 - 3.1 informiranje in izobraževanje
 - 3.2 nezgodno zavarovanje
 - 3.3 davčne olajšave
 - 3.4 ukrepi v primeru poplave
 - 3.5 odprava posledic

Vloga prostorskega načrtovanja je pomembna predvsem pri ukrepih za zmanjševanje ranljivosti. Tu gre predvsem za negradbene ukrepe, ki pa jih do zdaj nismo dovolj upoštevali. Pri pripravi zakonskih in podzakonskih določil je prostorsko načrtovanje vodilno pri politiki urejanja posameznih območij, ki jim poplave grozijo z različno intenzivnostjo. Pri razvojni politiki pa je prostorsko načrtovanje neposredno udeleženo z vsemi svojimi orodji za izvajanje politike pri rabi prostora. Najtemeljitejši ukrep je preselitev prebivalstva na varnejša območja in umeščanje zelenih površin v ta prostor ali površin za prostočasne

dejavnosti oziroma površin, na katerih v času izjemnih poplavnih dogodkov ne nastaja visoka škoda, če se območje poplavi, sočasno pa tudi ne vplivajo tako močno na spremembo vodnega režima v porečju. S politiko kontroliranega umeščanja in premeščanja posameznih dejavnosti se lahko zmanjšuje ranljivost z njihovim usmerjanjem na varnejša območja. Tu gre predvsem za različne objekte gospodarske javne infrastrukture (transformatorske postaje, vodni rezervoarji, pomembne prometnice, letališča), javnih služb (bolnišnice, ambulante, domovi za ostarele, vrtci, šole in podobno), objekte, pri katerih lahko

poplava povzroči ekološko katastrofo (nuklearne elektrarne, posamezni industrijski obrati, skladišča nevarnih snovi). Obnova in rekonstrukcija prizadetih območij je izredna priložnost za kreativno izvajanje radikalnih posegov, ki jih je v normalnih razmerah zelo težko izpeljati. Prizadeto območje namreč lažje sprejema in prenaša take spremembe, sredstva, dobljena za pomoč, so bolj razvojno in konkretno usmerjena. Lep primer za to je obnova Ljubljane po potresu. Pri tem je tudi zelo pomembna hitra priprava vseh potrebnih dokumentov za ureditev prizadetega območja, ker je čas, ki je na voljo za take radikalnejše ukrepe po navadi zelo kratek, to je v obdobju po poplavi oziroma v obdobju zavedanja posledic poplavnega dogodka.

Pri ukrepih za spreminjanje lastnosti poplav prostorsko načrtovanje predvsem rešuje sektorske zahteve vodarjev pri umeščanju posameznih, predvsem gradbenih ukrepov v prostor. Pri tem pa moramo opozoriti, da so te pogojene v bistvu z zahtevami prostorskega načrtovanja, ker če v prostoru ni ranljive dejavnosti oziroma škodnega potenciala (pri tem seveda ne mislimo samo ljudi in njihovega zdravja), tudi ni potrebe, da vodarji posegajo v prostor z zaščitnimi objekti. Ko pa so objekti zgrajeni, postanejo sestavni del prostora in ga dolgoročno zaznamujejo (Grubarjev kanal). Tudi umeščanje v prostor in izvajanje ukrepov zahtevata zelo veliko časa. Od priprave osnov za odločanje do končne izvedbe lahko minejo desetletja. Pri tem moramo upoštevati dolgoročni razvoj v prostoru, sicer smo prisiljeni ukrepati sproti po večjih dogodkih in zmeraj znova ugotavljati, da ukrepi niso zadostni, ker jih je razvoj presegel.

Prostorsko načrtovanje je aktivnejše tudi pri urejanju povirij, pri katerem ne pojmuje samo delovanja hudourničarjev, temveč urejanje celotnega prostora oziroma porečja, v katerem se zbira voda in odteka po strugah vodotokov. Pravzaprav kakršen koli poseg v prostor

spreminja odtočne razmere, in kar je za naše razmere še pomembnejše, vpliva tudi na erozijo. Prvi posegi človeka v naravno okolje imajo največji vpliv, potem pa se ta zmanjšuje. Na primer izgradnja gozdne ceste ima večji vpliv na odtočne razmere kot novo asfaltirano parkirišče v urbanem okolju. To pa ne pomeni, da v urbanem okolju ne izvajamo različnih posegov za zadrževanje voda in njeno ponikanje. Tu upoštevamo suhe zadrževalnike na zelenicah, prepustne pločnike, ravne ozelenele strehe in podobno. Dejansko uveljavlja evropske poplavne direktive pomeni, da ni posega v prostor brez predhodnega soglasja vodarjev.

Prostorsko načrtovanje ima tudi pomembno vlogo pri ukrepih v primeru poplav (C4). Na primer pri postavitvi začasnih panelnih zidov v Kölnu in Pragi za zaščito starih mestnih jeder. V stara mestna jedra, bogata s kulturno dediščino, namreč ni mogoče posegati z gradbenimi ukrepi, ker bi prizadeli zgradbe, ki so zaščitene, nevarnost poplav pa jim grozi. Postavitev več kilometrov dolgečasne montažne ograje pa zahteva ustrezno lokalno urejanje prostora.

Sodoben pristop zaščite pred poplavami zahteva dolgoročno načrtovanje ukrepov z varnostjo, ki presega tisočletno povratno dobo (Dunaj, Bratislava, Beograd, Zagreb in podobno). Pri tem je treba dobro opredeliti obseg pojava s pomočjo statistične analize hidroloških in hidravličnih modelov. Pri tem moramo posebno pozornost nameniti umerjanju modelov. Rezultati modelov so namreč vredni toliko, kolikor so modeli dobro umerjeni na osnovi merjenih podatkov o gladinah in hitrostih vode. Če model ni umerjen, je pravilnost izračuna zelo vprašljiva in močno presega poplavno varnost 0,5 metra, ki jo zahteva uredba o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja. Za umerjanje modela potrebujemo meritve gladin in

hitrosti vode, ki pa niso na voljo. Na izračune modelov brez umerjanja pa se ne moremo zanesti. Tudi med poplavo lahko pride do različnih nepredvidljivih dogodkov: erozija brežin, sprožanje plazov, blokiranje zapornic s plovili in podobno, ki jih modeli ne upoštevajo, ne nazadnje pa dogodek lahko preseže obseg, za katerega so bili narejeni izračuni. Zato je nujno treba upoštevati principe protipoplavne gradnje.

S protipoplavno zgrajenimi objekti lahko dobro kljubujemo poplavi in zmanjšamo škodo, ki bi jo poplava povzročila, na minimum. Protipoplavna gradnja ne pomeni samo dviga objekta, temveč tudi tako gradnjo objekta, da ta ob poplavi ne utрпи posebne škode. Protipoplavna gradnja pomeni tudi tako gradnjo objektov in javne infrastrukture, da oskrba z energijo in vodo ter možnost komunikacije v primeru poplav ni motena. Pri načrtovanju prometnic moramo upoštevati, da cestišča ob poplavah postanejo vodotoki. Vodo moramo z njih odvajati na območja, predvidena za to, ali v vodotok, ne pa da uredimo zbiralnik vode v križišču (Tržaška cesta v Ljubljani).

Kljub znanim primerom učinkovite protipoplavne gradnje, kot je na primer Plečnikova cerkev v Črni vasi, se žal množično ne odločamo za take rešitve. Na posnetkih poplavljenih območij Viča in Ljubljanskega barja, ki so bili posneti septembra 2010, se lepo vidi, kateri investitorji so ustrezno poskrbeli za varnost objektov.

Pri načrtovanju ukrepov bi morali poleg današnjega stanja upoštevati tudi razvoj prostora v naslednjih 50 letih in več. S povečevanjem gostote prebivalstva in z višanjem deleža neprepustnih površin povečujemo maksimalne pretoke vode. Pri naslednji poplavi potem ugotovljamo, da ukrepi, ki smo jih predvideli, ne ustrezajo več. Mesto se širi na kmetijske površine, za katere veljajo veliko nižje zahteve zaščite. Tu za to je Ljubljana lep

primer. Razvoj mesta in njegova zaščita sta bila na območju Mirja načrtovana še pred prvo svetovno vojno. Do razvoja mesta na tem območju in urejanja Gradaščice je prišlo med obema vojnama. Tok Gradaščice je na jezu pri Vrhovcih preusmerjen v Mali graben in samo manjši del voda Gradaščice je spuščen po ozki strugi, delno tudi mlinščic do sotočja z Glinščico na Jamovi cesti. Novourbanizirani del mesta je tako ostal zaščiten pred poplavami, saj bivša struga Gradaščice prevaja skozi mesto samo poplavne vode Glinščice. Pri poplavi naj bi poplavne vode Gradaščice delno odtekale po strugi Malega grabna, delno pa naj bi se razlivala po travnikih Ljubljanskega barja. Dela so bila končana pred štiridesetimi leti z razširitvijo struge Malega grabna, tako da je dosežena varnost pred poplavami na njegovem območju primerna za kmetijsko dejavnost. Ko se je pozneje urbanizacija razširila še na območje Malega grabna (Murgle), je bila varnost dosežena z načrti zadrževalnikov v zgornjem toku Gradaščice, ki pa so ostali samo v načrtih oziroma v procesu občasnega načrtovanja.

V poznejšem obdobju ne mesto ne vodarji niso bili več sposobni poiskati ustreznih rešitev in preseči nasprotovanja zainteresiranih uporabnikov prostora. Uporabniki prostora v povirju se niso pripravljali odreči pozidavi na območjih načrtovanih zadrževalnikov, uporabniki obvodnega prostora ob Malem grabnu pa tudi niso pripravljali žrtvovati svojih vrtov zaradi večje varnosti mesta ali celo svojega premoženja. Poplavna varnost se je celo zmanjšala. Zelene površine, predvidene za razbremenjevanje visokih voda Malega grabna, so bile v tranzicijskem obdobju pozidane (Ramovševa ulica), kar pomeni, da v času izjemnih poplavnih dogodkov ne služijo namenu, za katerega so bile načrtovane. Nekaj zelenih površin, primernih za zadrževanje voda, ki so še ostale, je ob spreminjanju prostorskih aktov deležnih največjih pritiskov oziroma »želja« po spremembi namembnosti

. Nevarnost zaradi poplav se je zaradi nepremišljenega urejanja Malega grabna po letu 1990 še povečala. V želji po »sonaravnem« vzdrževanju struge so bili zgrajeni pragovi za zadrževanje vode pri nizkih pretokih in puščena zarast drevja po brežinah vodotoka. Posledica takega dvajset let trajajočega vzdrževanja se je pokazala pri poplavi septembra leta 2010. Struga Malega grabna ni bila dovolj prepustna, tako da se je voda razlila in ustavila promet na Tržaški cesti. Pri tem se kaže tudi problem revitalizacije mestnih vodotokov. Mestni vodotoki so bili praviloma urejeni tako, da zasedajo najmanjši mogoči delež prostora. Revitalizacija in želje bo sonaravnem urejanju strug pa praviloma pomenijo odstranjevanje betonskih oblog z dna in brežin struge ter njihovo ozelenitev, kar poveča hrapavost in zmanjšuje prepustnost. Da bi dosegli enako prevodnost struge, jo moramo razširiti in del urbanih površin vrniti vodi oziroma spremeniti v javno dobro.

Današnje reševanje problema poplav s suhimi zadrževalniki ponazarjajo težave z izgradnjo zadrževalnikov na Gradašnici. Zamisel o izgradnji zadrževalnikov je stara več desetletij. Zadeva je postala še posebej težavna ob načrtovanju naselja Murgle pred štiridesetimi leti. Toda komunistična oblast v najbolj svinčenih časih zadrževalnikov na porečju Gradašnice zaradi nasprotovanja prebivalcev ni niti poskusila umestiti v prostor. Sodobna zgodba o zadrževalnikih pa potrjuje pomanjkanje socialnega čuta pri načrtovalcih. Pri načrtovanju posegov v prostor upoštevamo vplive na okolje, ne upoštevamo pa vplivov na socialno okolje. Narava je z zakoni bolj zaščitena kot ljudje, ki živijo v določenem prostoru. Zaradi bližine Ljubljane so zemljišča v porečju Gradašnice potencialno zadržljiva in kot taka za lastnike veliko več vredna, kot jim država ponuja v povračilo. Sicer pa tudi načrti za zadrževalnik v porečju Glinščice, ki je na območju MOL, prav tako še ne obstajajo.

Poseben problem so tudi poplave na Ljubljanskem barju. Barje se polagoma poseda, ponekod približno za en centimeter na leto, kar bi morali upoštevati pri načrtovanju in urejanju razmer. S številnimi posegi, kot so izgradnja avtoceste, črpanje podtalnice, osuševalna dela, urbanizacija in podobno, se ti posejki še pospešujejo. Tako da kolikor se Ljubljansko barje osuši, za toliko se s časom tudi posede. Izvedeni ukrepi pa se po določenem času – na primer po 30 ali 50 letih – izkažejo za nezadostne.

Poplave so in bodo značilnost našega prostora. Odpraviti jih ne moremo, ker absolutne varnosti pred vodnimi ujmani ni. Lahko pa se marsičesa naučimo in prilagodimo razmeram. Leta 2011 bo Univerza v Ljubljani v sodelovanju z UNESCO-IHE iz Delfta, s tehnično univerzo iz Dresdna in tehnično univerzo Katalonije začela izvajati dvoletni program magistrskega študija Upravljanje s tveganji pri poplavah: podnebne spremembe, modeliranje in prostorsko načrtovanje. Program študija podpira Erasmus Mundus, program EU, v okviru katerega je razpisano večje število štipendij. Razpis bo objavljen vsako leto v prihodnjih petih letih na strani <http://www.floodriskmaster.org>. Pričakujemo, da bodo kadri, ki bodo uspešno končali študij, brez težav našli službo kjer koli v Evropi, in upamo, da tudi doma.

.....
Mitja Brilly

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Katedra za splošno hidrotehniko, Jamova 2, 1000 Ljubljana, Slovenija
E-pošta: mbrilly@fgg.uni-lj.si
Telefon: 01 425 33 24

Viri in literatura

Brilly, M., Šraj, M., in Mikoš, M. (1999): Vodne ujme. Ljubljana UL FGG.

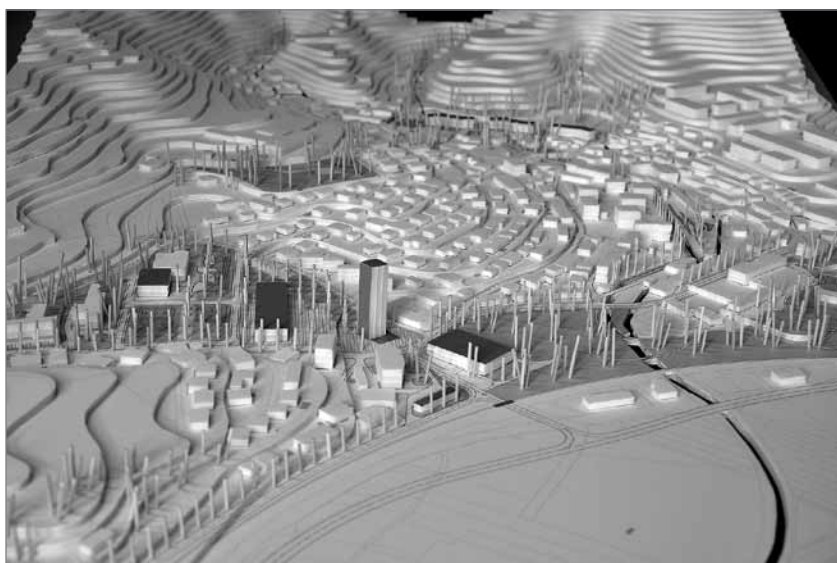
FEMA (1992): Floodplain management in the United States: An assessment report, Washington, Federal Emergency Management Agency.

Tatjana CAPUDER VIDMAR
Ana KUČAN

Ilirska Bistrica, idejna prostorska zasnova

Ilirska Bistrica je na mnogih urbanih ravnih degradiran prostor, postavljen v dobro ohranjen krajinski okvir z velikimi potenciali. Študenti 3. letnika študija krajinske arhitekture z Oddelka za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani so se pod mentorstvom doc. dr. Tatjane Capuder Vidmar in prof. dr. Ane Kučan ukvarjali prav z vprašanjem, kako najustrezneje razviti omenjene potenciale. Zasnovali so mestni prostor na območjih degradiranih praznin, pri tem pa upoštevali tako naravne in zgodovinske danosti prostora, izražene v topografiji, morfologiji in tipologiji urbanega tkiva, kot osnovne principe berljivosti prostora. Idejna prostorska zasnova Ilirske Bistrice je bila načrtovana z zavedanjem, da sta urbani in krajinski prostor neločljivo povezana in skupaj tvorita celoto. Zato je bila pot do rešitve usklajena s sočasnimi raziskovanji in razreševanji prostorskih problemov na obeh ravneh – urbani in krajinski hkrati.

Prav tako hkrati sta se v procesu projekta prepletali projektantska in pedagoška raven: po analizah vsega mestnega prostora in njegovega zaledja sva mentorici oblikovali osnovno konceptualno zamisel, ki je na urbani in krajinski razvoj mesta gledala kot na celoto. Na tej idejni osnovi so študenti nato iskali rešitve v variantah za več različnih prostorskih interpolacij na različnih lokacijah znotraj mestnega tkiva. Delo je pod mentorstvom potekalo v obliki studia/delavnice. Na podlagi tako pridobljenih rešitev prostorskih problemov je bila narejena kompilacija najboljših rešitev. Končna prostorska zasnova je



Slika 1: Fotografija makete, pogled na novo središče, v ozadju staro jedro Ilirske Bistrice

bila usklajena z osnovno in izhodiščno konceptualno idejo. Ves proces projekta idejne prostorske zasnove za Ilirsko Bistrico je imel poleg vpliva na OPN Ilirske Bistrice še dva namena: najprej preseči umetno razgrajevanje mestnega prostora na urbani in krajinski prostor in na mestni prostor pogledati kot na urbano in krajinsko celoto ter ne nazadnje osmisliti pedagoški proces s konkretno projektantsko izkušnjo.

Avtorji idejne prostorske zasnove menimo, da lahko Ilirska Bistrica rehabilitira svojo podobo tako, da postopoma vse bolj razvija naravne in kulturno-zgodovinske potenciale in opušča težko industrijo. Zato predlagamo nekaj ključnih ukrepov: izgradnjo obvozne ceste, vzpostavitev novega središča in izrazito racionalno rabo zemljišča med reko Reko in železniško progo, kjer je industrija že postavljena, vendar je trenutna razporeditev industrijskih objektov iz-

razito neracionalna. Na tem območju predlagamo zgostitev lahke industrije in odsvetujemo širitev industrije zunaj tega območja. Obenem predlagamo, naj mesto izkoristi svoj izjemni krajinski potencial. Nahaja med dvema krajinskima sistemoma, med senčnim gozdom s hudourniški potoki na eni strani ter visoko privlačno obrečno krajino reke Reke z linijskimi vegetacijskimi elementi ob potokih in rečnih rokavih na drugi strani.

Promet

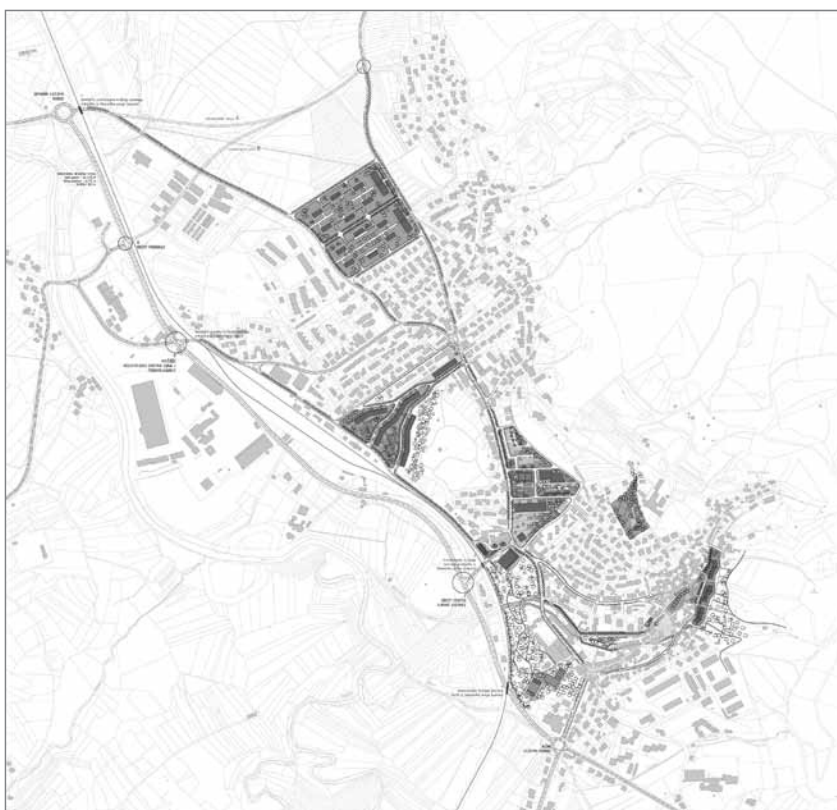
- Glavna mestna ulica/mestna hrbtenica
Danes pomeni glavno os Ilirske Bistrice v smeri sever–jug regionalna cesta, po kateri se skozi mesto pretaka tranzitni promet tudi s težkimi transportnimi vozili. Zato je urbani prostor ob tej osi razgrajen in degradiran. Taka os mesto razpolavlja, namesto da

bi ga povezovala, kot bi bilo za dobro delovanje urbanega prostora potrebno. Pogoji, da se v mestu lahko vzpostavijo urbane vsebine tudi ob glavni mestni osi, je predstavitev tranzitnega in transportnega prometa na obvoznico, ki poteka čez industrijsko cono na zahodni strani železniške proge. Tako se lahko ves gabarit obstoječe regionalne ceste od priključka ceste iz smeri Knežaka na cesto iz smeri Pivke na severu Ilirske Bistrice do vstopa v staro mestno jedro na jugu spremeni v urbani prostor z zožanim cestiščem, bočnim parkiranjem, kjer je to mogoče, in dreveddi, kjer jih prostor dopušča. Osrednja mestna os postane tako glavna mestna ulica, ob kateri so nanizane urbane vsebine, ki spenjajo mestno tkivo.

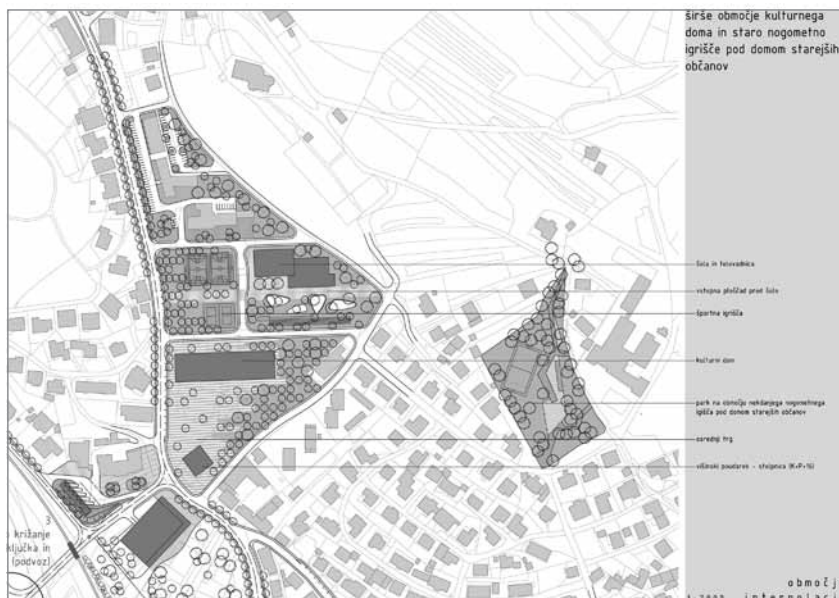
- Vstop v mesto z obvoznice
Idejna prostorska zasnova predlaga glavni vstop v mesto z obvoznice na točki, kjer se nova mestna ulica obvoznici najbolj približa, to je na presečišču dveh morfoloških enot oziroma na presečišču dveh naselij, ki sestavljata Ilirsko Bistrico, Trnovega in Ilirske Bistrice. S tem ustvari nastavek za razvoj novega mestnega središča, ki spenja severni in južni del Ilirske Bistrice.

Jedra – trgi

Stičišče obeh izvornih naselij, ki ga idejna zasnova spreminja v glavni vstop v mesto, postane po hierarhiji urbanega prostora najpomembnejše jedro oziroma trg. Novo osrednje jedro mesta je postavljeno na približno sredino mestne hrbtnice, glavne mestne ulice. Na severu se ta os začne s preoblikovanim severnim trgom – ob stičišču poti iz Knežaka in Pivke. Severnemu trgu je v ravnotežje na osi postavljen Titov trg – južni trg, ki je hkrati vstopni trg v peš območje starega mestnega jedra Ilirske Bistrice. Titov trg je namenjen pešcem in ostaja središče starega mestnega pre-



Slika 2: Situacija z urbanimi in s parkovnimi interpolacijami



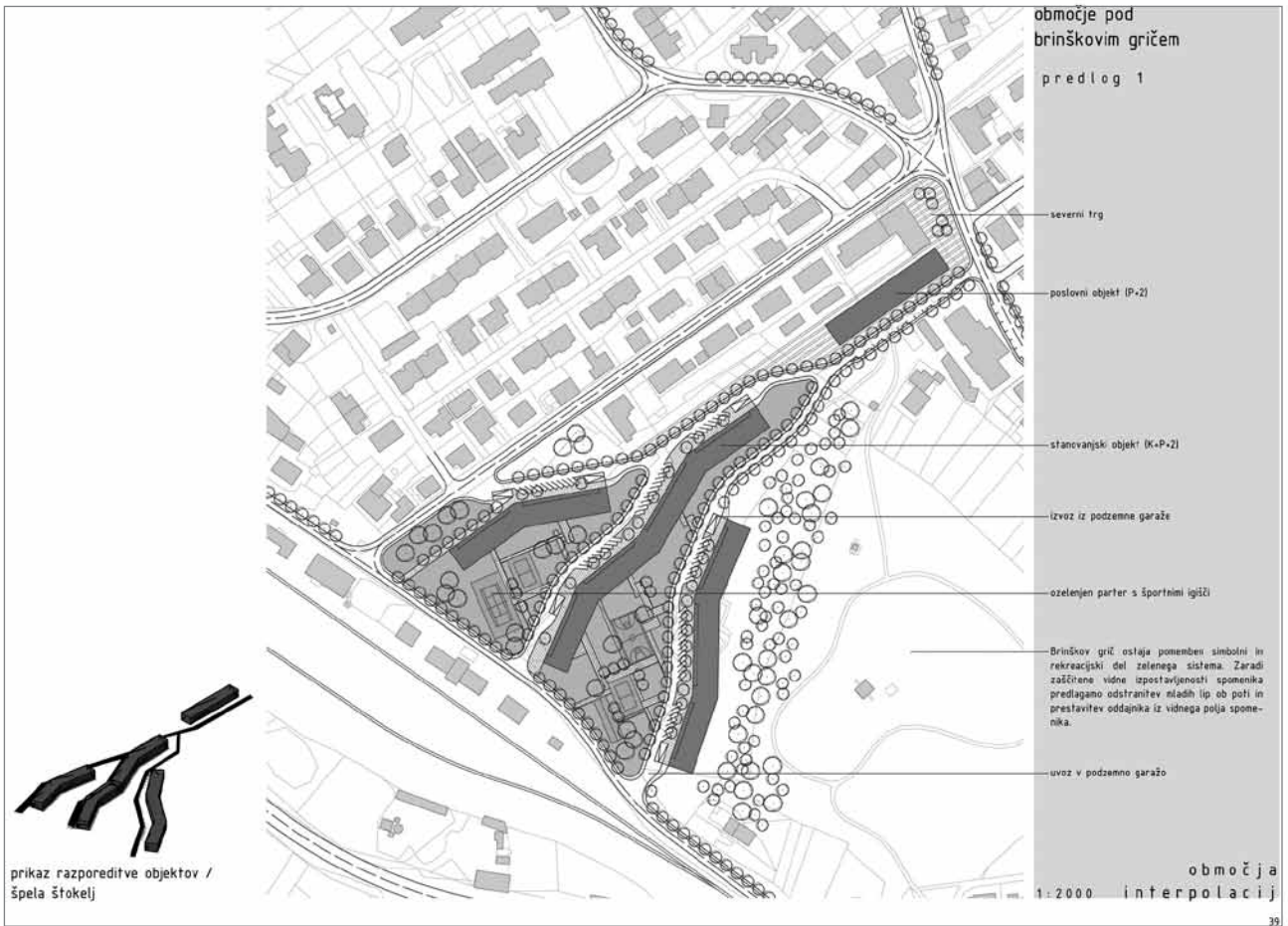
Slika 3: Širše območje kulturnega doma in staro nogometno igrišče pod domom starejših občanov

dela. Preoblikovan je v reminiscenčni prostor življenja z obema rečicama, Bistrico in Sušcem, namenjen vsakdanjemu vrvežu meščanov na tržnici na eni strani in knjižnici na drugi strani.

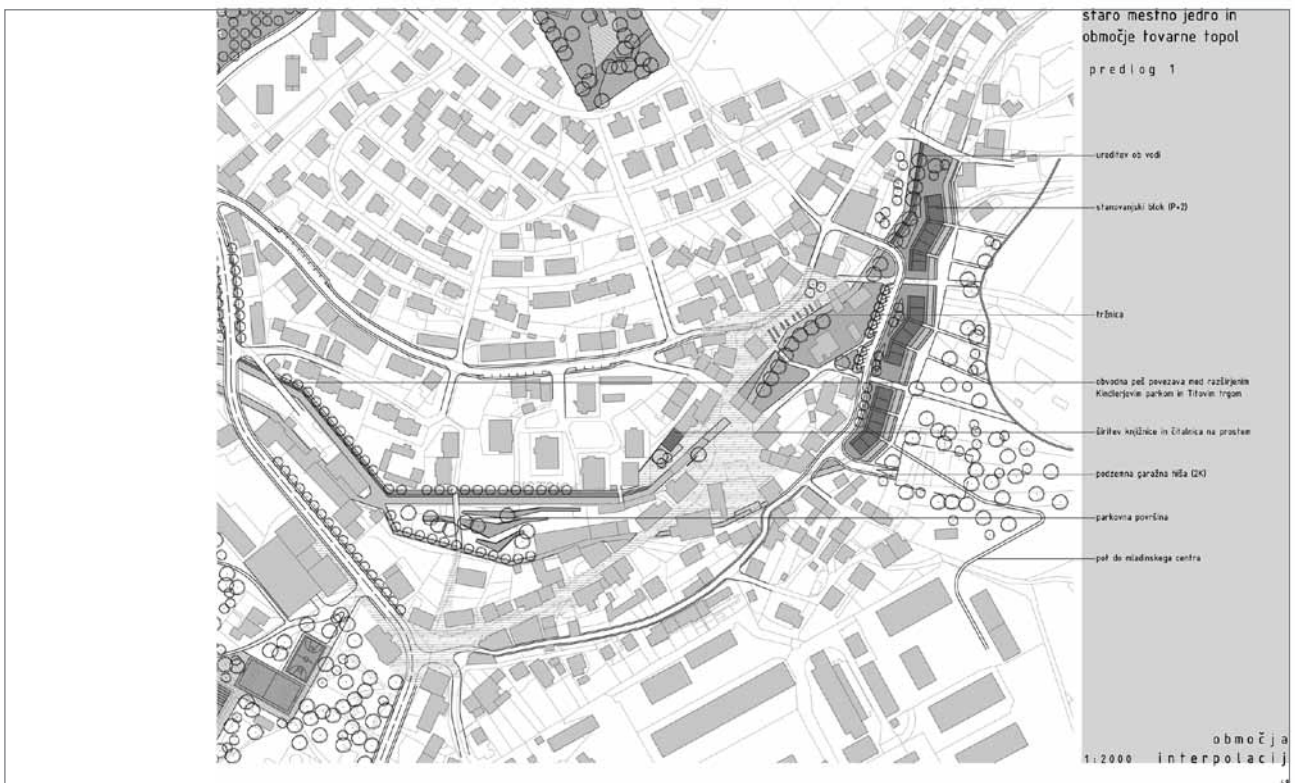
Območja interpolacij

Idejna prostorska zasnova predvideva

interpolacije urbanega tkiva na obstoječih degradiranih, zapuščenih zemljiščih (območje Topola, območje kulturnega doma, območje pod severozahodno brežino Brinškovega griča, območje transporta in območje industrije) in jih spreminja v potencialne generatorje urbanega prostora. Pri tem upošteva



Slika 4: Območje pod Brinškovim gričem



Slika 5: Staro mestno jedro in območje tovarne Topol

zgodovinske, kulturne in naravne danosti na robovih nove pozidave, to je upošteva kontekst, v katerega je postavljena urbana interpolacija.

Zelene površine

Oba omenjena krajinska sistema povezujejo potoki, ki so v preteklosti tudi temeljno določali razvoj Ilirske Bistrice iz jeder dveh naselij. Mreža potokov, najizrazitejša v južnem delu, je že sama nastavek za izpeljavo zanimivih poti in linearnih krajinskih ureditev, ki bi lahko razpršene dele manjših parkovnih ureditev oziroma nastavke zanje povezale v smiseln sistem. Iz urbanega tkiva v širšem naselju kot zelene prvine izstopajo Brinškov grič s spomenikom NOB, hrib s cerkvijo Sv. Petra in pokopališčem kot glavna prostorska dominantna ter območje športnega parka med železniško progo in novim delom naselja Trnovo. Skupaj z okoliško kmetijsko krajino je vse naštetu podlaga za oblikovanje sistema zelenih površin z veliko doživljajsko vrednostjo. V povezavi s stvarnimi ostanki bogate kulturne in naravne zgodovine kraja (obzidanimi potoki, ostanki nekdanjih žag, monumentalnimi vojaškimi objekti, geološkimi zanimivostmi, bruhajočimi izviri Sušca in Bistrice) bi tako na novo vzpostavljeni zeleni sistem naselju, poleg funkcionalne oživitve, ponudil tudi podlago za ponovno identifikacijo s tistimi prvinami, ki ga delajo posebnega in zanimivega. Zato idejna prostorska zasnova poudarja tiste dele Ilirske Bistrice, ki bi jih bilo smiselno varovati pred pozidavo, prav zato, da bi se lahko nosilne prvine zelenega sistema razvile v vitalno plast rastočega mesta. Take odločitve so povezane s predstavitvijo razpršenih območij industrijske oziroma gospodarske rabe s stanovanjskih delov na območje zahodno od železniške proge, med novo regionalno obvozno cesto in reko Reko. S tem se, zlasti v delu Trnovo, sprostijo površine za stanovanjsko gradnjo, dopolnjeno s servisnimi dejavnostmi, ki bi se lahko smiselno umestila med staro jedro Trnovega in nastajajočo športno rekreacijsko

cono, ki bi jo bilo treba še razviti. Našteto je mogoče doseči z relativno skromnimi sredstvi, ki pa so nujno posledica pomembnih urbanističnih odločitev oziroma so povezane z njimi – na prvem mestu je vzpostavitev novega osrednjega trga Ilirske Bistrice na stiku obeh naselij, kjer bi vodila nova vstopna cesta z regionalne obvoznice; sledi namenitev novih funkcij določenim objektom, parkovna ureditev bregov vodotokov, ki vodijo skozi naselje, razmestitev majhnih parkovnih ureditev in preureditev trgov, preureditev zdaj sproščene osrednje cestne hrbtenice v mestno ulico in ustrezna razmestitev dreves – tako za senco kot za soustvarjanje mestne morfologije. Med slednje spada tudi (ponovna) vzpostavitev drevoreda ob cesti ob železnici (kar napoveduje že njeno ime, Vojkov drevored), ki bi nevsiljivo zarobil naselje proti industrijski coni.

Naročnik: Občina Ilirska Bistrica

Izvajalec: Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Avtorji: Tatjana Capuder Vidmar, Ana Kučan, Nejc Florjanc, Eva Zupan, študenti 3. letnika krajinske arhitekture v študijskem letu 2009/2010

.....
Doc. dr. Tatjana Capuder Vidmar, univ. dipl. inž. arh.

Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: tatjana.capudervidmar@bf.uni-lj.si

Prof. dr. Ana Kučan, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: ana.kucan@bf.uni-lj.si

Špela NARDONI KOVAČ

Ureditev mestnega središča v Postojni 2005–2009

Postojna se je v zadnjih letih z nekaj posegi v urbani prostor prelevila v sodobno mesto. Nova zgradba poslovno-hotelskega objekta Kras je skupaj z ureditvijo Titovega trga na novo definirala mestno središče. Mesto s sinergijo stavbe in trga ni pridobilo samo večje enotne urejene zunanje površine, ki pripomore h kakovostnejšemu bivanju, ampak tudi večjo prepoznavnost in privlačnost v širšem prostoru.

Že ob bežnem pogledu na Postojno je iz daljave mogoče zaznati spremembo v panorami mesta: belina preprostega volumna s členjenim pročeljem blago izstopa iz stavbne mase sicer neizrazitih objektov. Nova zgradba poslovno-hotelskega objekta (PHO) Kras je skupaj z ureditvijo Titovega trga na novo definirala mestno središče. Mesto je zadihalo z novim prostorom – trg je resnično postal njegova dnevna soba, saj je z osrednjo lego v mestu med starim delom Postojne in mestnim parkom privlačen za prebivalce in obiskovalce mesta.



Le desetletje nazaj je središče Postojne dajalo vtis neartikularnega mesta, ki mu v razvoju ni upelo obdržati koraka s časom. Javni prostor, ki naj bi poganjal kri po žilah mesta, je bil zablokiran s prometom, stavbe, spodbujevalke mestnega utripa, pa so vsaka zase životarile nad prostorom. Nekdaj pomembno središče



ob glavni prometnici proti Primorski, je z izgradnjo avtoceste v 70. letih izgubilo precej svoje vitalnosti. Naenkrat je bilo postavljeno na obrobje turističnega vrveža, povezanega s Postojnsko jamo, saj s svojo prostorsko in prometno ureditvijo iz prejšnjega obdobja ni uspelo več vzbuditi zanimanja.



Z javnim natečajem za ureditev mestnega središča Postojne leta 2005 je bil narejen prvi korak k preoblikovanju mesta. Mesto naj bi bilo prijetno za bivanje in hkrati atraktivna dopolnitev turistične ponudbe Postojnske jame. Zmagovalna natečajna rešitev arhitekturne skupine avtorjev Aleksandre Meze Leban, Irene Debevc, Damjane Zaviršek Hudnik, Roberta Mašera in Marka Mahničiča je najprej ponudila spremembo prometnega režima, da bi se prometno razbremenilo mestno središče. Na osnovi natečajne rešitve so avtorji izdelali OPPN za središče mesta. Z nadaljnjim razvojem dogodkov so pridobili naročilo za zasnovo novega PHO

Kras, ki naj bi zamenjal stari turistični objekt, ter leta 2007 zmagali še na vabljenem natečaju za ureditev Titovega trga. V rokah arhitekturne skupine je bila torej obravnava enega pomembnejših prostorov v mestu. Ključni ukrep je bila ureditev podzemne garaže, ki je pripomogla do popolne odstranitve motornega prometa s trga. Prostor ob PHO Kras s privlačno lego med starim delom Postojne in mestnim parkom je tako pridobil priložnost postati osrednja javna površina.



Trg obdajajo stavbe različne arhitekturne in zgodovinske vrednosti, kar nova ploščad uspešno poveže v celoto. Nova stavba PHO Kras deluje kot zaslon in hrbtenica trga hkrati. Vsebinsko hibridni objekt, ki združuje program hotela, finančnih institucij, banke in kavarne, prevzema vlogo glavnega spodbujevalca dogajanja na trgu. Stavba je premišljeno oblikovana. Z dvodelno zasnovo volumna na postavku dosledno odgovarja izzivom širšega in ožjega prostora.

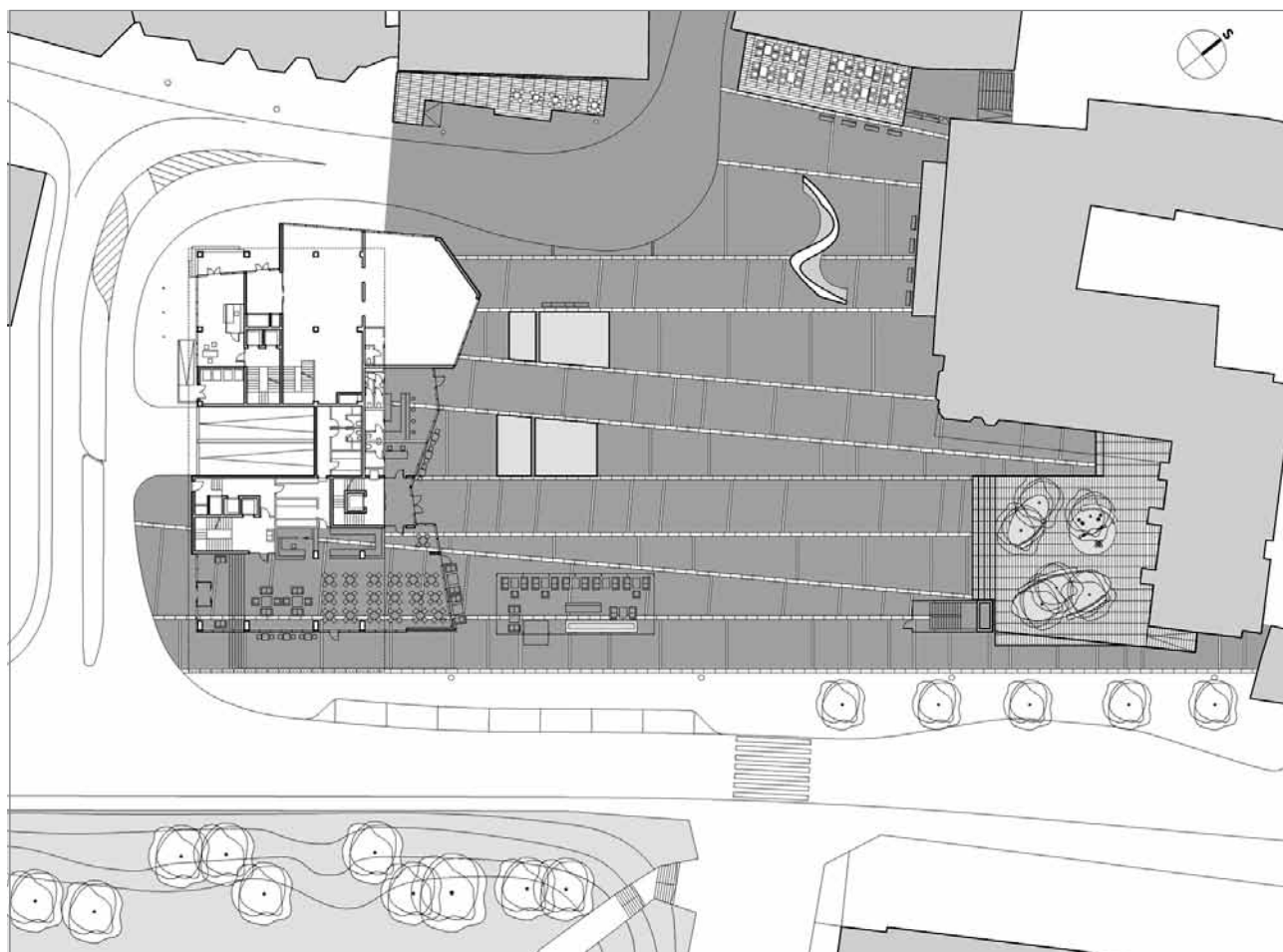


Podstavek »zraste« iz ploščadi in tako pojavno kot tudi vsebinsko predstavlja njen podaljšek v vertikalo. Merilo, višina in členitev so prilagojeni okoliškim stavbam. S podstavkom, oblečenim v kamen, se stavba pripenja na trg, preprost štirinadstropni volumen nad njim

(stavba dobesedno stoji na trgu) pa se odziva na zahteve širšega prostora. S pomikom naprej se vklaplja v gabarit Ljubljanske in Titove ceste ter poudarjeno nadaljuje sosledje polnih in praznih postorov ob njej. Ovoj stavbe je zasnovan v značilnem geometrijskem vzorcu izmenjave polnega in praznega – bele pročelne opne s črnimi steklenimi površinami. V panorami mesta in sekvencnem doživljanju prostora stavba ne izstopa, je pa zapomnljiva. Odlikuje jo nekakšna zadržana eleganca. Z doseženo prepoznavnostjo na podlagi lege v mestu, programa in značilne podobe postaja nova ikona mesta.

Trg je oblikovan kot enotna granitna ploščad s poudarjenimi smermi gibanja: od hotela proti železniški postaji in od starega dela mesta s cerkvijo proti mestnemu parku. Osrednji del je prazen, z robovi pa so obeležene posamezne

dejavnosti. Na stičišču osi prehoda iz parka in s Tržaške ceste je pred stavbo Inštituta za raziskavo Krasa (IRK) postavljena fontana, ki z obliko povzema značilnosti krškega sveta. Osrednji prostor mesta se tako na posreden način navezuje na glavno zanimivost območja – Postojnsko jamo. Na prostorski krivulji, pod katero teče in ponika voda, je s časovno premico obeležen zgodovinski razvoj Postojne. Skulptura z gladko kamnito površino vzpostavlja zanimiv dialog s kamnitim podstavkom stavbe IRK. Prostor pred PHO Kras s transparentno pergolo in travnimi površinami poudarja prisotnost parka na drugi strani ceste. V poletnem času hotelska kavarna razširja svoje kapacitete na ploščad in tako pripomore k živahnemu utripu. Iz garaže je urejen izhod na trg. V vogal pred stanovanjsko stavbo Javor je umaknjeno otroško igrišče, oblikovano kot intimnejši prostor s travnimi površinami, z drevesi in s klopmi.



Celostni arhitekturno-urbanistični poseg poslovno hotelskega objekta Kras v povezavi s trgov na novo definira ožje območje središča mesta Postojne. Mesto je z vzpostavitvijo osrednjega trga pridobilo celovito urejen in privlačen prostor, ki nudi možnost za raznovrstno javno dogajanje in že pripomore h kakovostnejšemu bivanju v mestu. Kot tak pa hkrati prispeva k prepoznavnosti in privlačnosti Postojne v širšem prostoru. Mesto, ki je bilo prej nemočno postavljeno ob rob blišča Postojnske jame, lahko danes z novo podobo in vitalnostjo samozavestno sprejme sodobnega in k lepemu naravnega gosta.

Avtorska skupina arhitektov: Aleksandra Leban Meze, Damjana Zaviršek Hudnik, Irena Debevc, Marko Mahnič, Robert Mašera

Javni anonimni natečaj za ureditev mestnega središča v Postojni, 2005 – 1. nagrada

(avtorji: Aleksandra Leban Meze, Damjana Zaviršek Hudnik, Irena Debevc, Robert Mašera)

Izdelava OPPN, 2007 (avtorji: Aleksandra Leban Meze, Damjana Zaviršek Hudnik, Irena Debevc, Robert Mašera)

Vabljeni natečaj za ureditev Titovega trga v Postojni, 2007 – 1. nagrada (avtorji: Aleksandra Leban Meze, Da-

mjana Zaviršek Hudnik, Irena Debevc, Robert Mašera)

Izdelava projekta za PHO Kras 2007–2008, izvedba 2008–2009

Izdelava projekta za ureditev Titovega trga 2008–2009, izvedba 2009

Špela Nardoni Kovač, univ. dipl. inž. arh.
Rožna dolina, cesta XV/14, Ljubljana
E-pošta: spela@nardoni.si

Viri in literatura

Poslovno hotelski objekt Kras in Titov trg v Postojni – publikacija ob otvoritvi PHO Kras, 2009.

Anja Korsič, Preureditev osrednjega trga v Postojni (2010), Oris 3/2011.

Vrednotenje politik: obzorja nove miselnosti

Avtorji: Bojan Radej, Mojca Golobič, Mirna Macur, Srečo Dragoš

Spremna beseda: Darko Štrajn

Založba: Vega

Kraj in leto izdaje: Ljubljana, 2011

Število strani: 248

[ISBN 978-961-92951-5-1]

Le redko naletimo na knjigo s področja vrednotenja politik, ki bi jo bilo treba predstaviti splošnemu bralstvu, saj tovrstno pisanje avtorji redko sami ne namenijo ožjemu krogu poznavalcev. Tokrat so se avtorji, dva sociologa, krajinarka in ekonomist, odločili povsem drugače. V našem prostoru knjiga pomeni eno od najbolj izčrpnih utemeljitev potrebe po razvoju nove evalvacijske kulture (dr. Štrajn v spremni besedi). Gre za prvo knjigo s področja vrednotenja, ki je prvenstveno namenjena kritični javnosti, zlasti civilni družbi, študentom, novinarjem in drugim, ki se z vrednotenjem srečuje le občasno.

Predlogi, ki jih podajajo avtorji, so predstavljeni mednarodno in so bili ocenjeni kot inovativni. Njihova metoda se v Sloveniji poučuje na petih fakultetah in na Upravni akademiji Ministrstva za javno upravo. Praktične možnosti predlaganih rešitev se uporabljajo pri evalvacijah na

Računskem sodišču RS, Ministrstvu za zdravje (Inštitut za varovanje zdravja), Kmetijsko gozdarski zbornici Slovenije, Ministrstvu za finance, Ministrstvu za okolje in prostor in v Regionalni razvojni pisarni v Prekmurju.

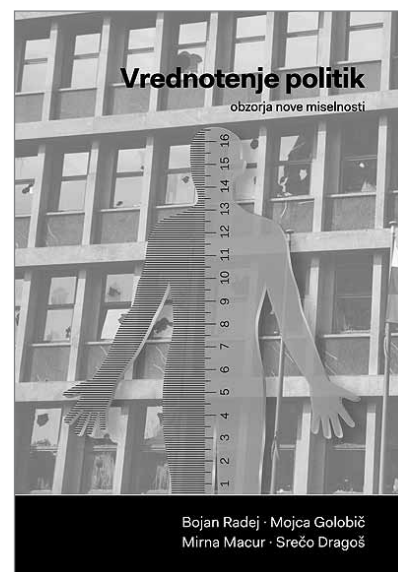
O knjigi:

»Stopa v bok, ali morda celo prekaša, doslej objavljene monografije. Ima namreč to prednost, da se ozira nazaj in gleda tudi naprej s tem, da daje jasen vpogled v to, kaj prinaša peta generacija vrednotenja javnih politik«. Doc. dr. Vida A. Mohorčič Špolar, recenzija

»Med najpomembnejša spoznanja gre prav gotovo šteti, da so za uspešen odziv na izzive družbene kompleksnosti potrebni paradigmatični premisleki, s katerim se najprej osvobodimo ozkih okvirov dominantnega načina razmišljanja, ki je prevzet od klasične znanosti in je pozitivističen, primeren le za raziskovanje objektnega sveta, na področju spoznavanja družbe pa odpove.« Doc. dr. Aleksander Aristovnik, recenzija

»Dokumentirano z mnogimi ilustrativnimi primeri iz praks.« Izr. prof. dr. Majda Istenič Černič, recenzija

Knjige ne bo mogoče najti v prosti prodaji – naročila sprejema: betka.skerlak@siol.net; kopija za ogled (kazalo, predgovor, sklep) je na voljo na <http://www.sdeval.si>; kontaktna oseba: bojan.radej@siol.net.



PRIPRAVA OGLASOV za posebno izdajo revije *Urbani izziv*

Osnovni tehnični podatki

Oblikovani oglasi morajo biti pripravljene v enem od naslednjih formatov:

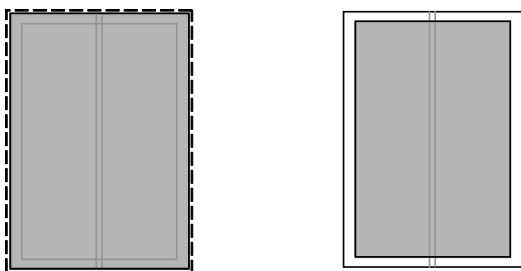
- TIFF,
- PDF/AI (fonti besedil morajo biti pretvorjeni v krivulje).

Resolucija gradiva mora biti visoka, najmanj 300 dpi. Gradivo mora biti pripravljeno v črno-beli tehniki.

Velikosti in cene oglasov

Oglasi so lahko pripravljene za objavo v živi rob ali znotraj paginacije. Pri pripravi oglasa za objavo v živi rob je treba na vseh straneh dodati 3 mm za porezavo, upoštevati pa je treba tudi vezavo revije, zato mora biti odmik besedila vsaj 10 mm od levega roba. Vse objavljene cene oglasov vključujejo DDV in veljajo za objavo znotraj revije, v rubriki, namenjeni za oglaševanje. Cena objave oglasa med prispevki, torej zunaj posebne rubrike za oglaševanje, je višja za 100 %.

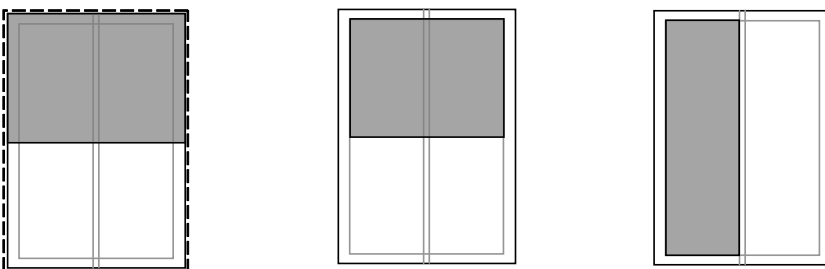
CELOSTRANSKI OGLAS



Velikost:
210 x 297 mm *ali* 170 x 240 mm

Cena: 150 €

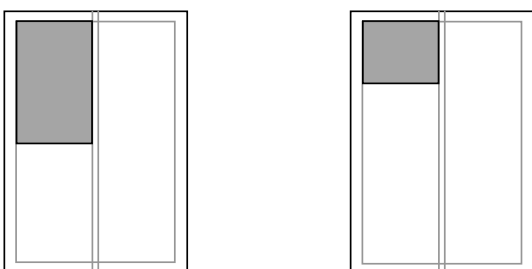
POLSTRANSKI OGLAS



Velikost:
210 x 148 mm *ali* 170 x 120 mm
ali 81 x 240 mm

Cena: 100 €

MANJŠI OGLAS



Velikost:
81 x 120 mm *ali* 81 x 60 mm

Cena: 50 €

Ustrezno pripravljene oglasi morajo biti poslani najkasneje do **1. julija** na elektronski naslov urbani.izziv@uirs.si Naročilnice za objavo oglasov morajo biti poslane po elektronski ali navadni pošti na naslov uredništva: Urbanistični inštitut Republike Slovenije, *Urbani izziv* – uredništvo, Trnovski pristan 2, SI-1000 Ljubljana, Slovenija.