

smeri urbanega razvoja Ljubljene Ljubljane

miran gajšek



uvodnik
esej
predstavitev
intervju
natečaj
kritika
pogovor
predavanje
prevodi

1. Urbanistični koncept

Urbanistični koncept razvoja Ljubljane je jasno opredeljen v gradivih in dokumentih, kot so Vizija Ljubljane 2025, Strateški prostorski načrt in Izvedbeni prostorski načrt. Hkrati se je potrebno v poplavi oblikovalskih in arhitekturnih analiz ter kritik urbanistične problematike razvoja Ljubljene Ljubljane dobro obrniti še na ekonomsko geografijo, na geostrategijo ter na kulturno identiteto.

Temeljne usmeritve za prostorski razvoj Ljubljane (vseslovenska metropola, trajnostno mesto, idealno mesto) pomenijo naslednje. Prvič v zgodovini delamo urbanistični plan za glavno mesto države, saj je bil nazadnje prostorski plan Ljubljana 2000 sprejet še v osemdesetih letih, v drugem gospodarskem in političnem sistemu, še v Jugoslaviji. Glede trajnostnega razvoja je potrebno poudariti, da ima Ljubljana dejansko možnosti popraviti okoljsko problematična stanja, predvsem vezana na prekomeren avtomobilski promet. Dejstvo pa je, da bo lahko Ljubljana prometno problematiko reševala z izdatno državno in evropsko pomočjo ter na ravni Ljubljanske urbane regije. Glede idealnega mesta je mogoče razpravljati na dolgo in široko, bistvo je, da ima Ljubljana izjemne naravne in tudi ustvarjene danosti in vrednosti prostora, lahko bi dejali, da imamo (skoraj) idealne možnosti za urbani razvoj.

Urbanistični koncept Ljubljane predstavlja dinamično ravnovesje med vrojenimi kvalitetai mesta, se pravi rimske, srednjeveške, baročne, klasicistične, Fabianijeve, Plečnikove, Ravnikarjeve Ljubljane in novimi območji urbane prenov, katerega značilen primer predstavlja Partnerstvo Šmartinska. Metropolitansko evropsko območje rasti bo obsegalo polovico Slovenije, vključena sta Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana (alias Aerodrom Brnik) in Luka Koper. V Evropski Uniji bo Ljubljana predstavljala močan motor Metropolitanskega evropskega območja razvoja (kategorizacija Metropolitan European Growth Area – MEGA, po ESPON – European Spatial Planning Observatory Network); motor razvoja bo na temelju vzpodbujanja dejavnikov gospodarske, socialne in prostorske kohezije. V državi bo dokončno razvila atribut glavnega mesta. Ljubljanska regija bo postala Ljubljanska metropolitanska regija. Ljubljana bo razvijala svoj značaj na eni strani skozi identiteto lastno samo Ljubljani, na drugi strani pa skozi vplive štirih evropskih makroregij: Alp, Sredozemlja, Srednje Evrope in Jugovzhodne Evrope; mimogrede povedano, Jugovzhodna Evropa je uradno in za Bruselj politično korektno ime za Balkan. Ljubljana se bo širila ob vpadnicah, katere se bodo iz cest preobrazile v avenije, bulvarje in magistrale. Ohranila bo značilno zvezdasto strukturo.

Časovni okvir dokumentov je srednjeročni in dolgoročni. Srednjeročni projekti so vezani na mandat dokončanje programskega obdobja EU 2007-2013

in na novo programsko obdobje 2013-2020. Dolgoročno razvoj usmerjamo v programsko obdobje 2027 oziroma še dlje. Zakaj so sedemletna obdobja tako pomembna? Po Zakonu o spodbujanju skladnejšega regionalnega razvoja mora Republika Slovenija narediti Državni razvojni program za sedem let, ravno tako mora 12 statističnih oziroma razvojnih regij narediti Regionalne razvojne programe. Vsi razvojni programi so obvezujoči dokumenti in predstavljajo temelj gospodarske in socialne kohezije EU. Konec koncev je potrebno poudariti, da je Slovenija in s tem tudi Ljubljanska urbana regija še vedno neto prejemnik evropskih sredstev, da lahko do konca programskega obdobja 2013 v državi porabimo še približno 4,0 milijarde evrov, v Ljubljanski urbani regiji pa 1,5 milijarde evrov. Potrebna sta predvsem dva predpogoja, da so projekti uvrščeni v Operativne programe Državnega razvojnega programa 2007-2013 in da imamo za investicijske projekte gradbeno dovoljenje. Na primer, po rešitvi problematike vinjet je DARS iz Kohezijskega sklada že pridobil denar za Pyhrnsko avtocesto. Kakorkoli že, v Ljubljanski urbani regiji bi lahko do leta 2013 (zadnje posege dovoli Bruselj do maja meseca 2015) porabili poldrugo milijardo evrov! Mestna občina Ljubljana bo pripravila vse prostorske dokumente, res pa je, da gre večinoma za državno infrastrukturo, za katero je potrebno sprejeti državne prostorske dokumente. Glavni projekt je Ljubljansko prometno vozlišče in znotraj prometnega vozlišča železniško vozlišče Ljubljana.

2. Ekonomska geografija

Ekonomska geografija je znanstvena disciplina, katera raziskuje ekonomski vidik delovanje družbenih, naravnih in materialnih procesov v konkretnem prostoru. Kako pa povežemo ekonomsko geografijo z mesti? Kot pravi Edward L. Glaeser mesta obstajajo zato, da se zmanjšajo transportni stroški ljudi, dobrin in idej. Definicija je sicer res rudimentarna, vendar hkrati izjemno natančno opredeli bistvo urbanega. Z drugimi besedami, stanovanjske in ostale stavbe so v mestih in naseljih skupaj zato, ker smo ljudje družbena (in družabna) bitja, ker rabimo medsebojno bližino; zgradbe so skupaj zato, ker je potrebno manj komunalne infrastrukture, kar je bolj ekonomično; socialni prostor, kjer se ljudje vidimo, slišimo, vonjamo, čutimo ... kjer skupaj živimo, delamo, uživamo, počivamo ... je predpogoj kulture in tehnike človekovega bivanja v prostoru in času.

Ko načela ekonomske geografije oziroma racionalnejše izrabe prostora prevedemo na aktualne probleme urbanističnega razvoja Ljubljane je osnoven koncept zaključevanje prostorskega razvoja znotraj že opredeljenega območja naselja. To pomeni, da po načelu urbane implozije dokončujemo že pričeto planirano urbanizacijo in da dokončamo tudi obstoječe, vendar



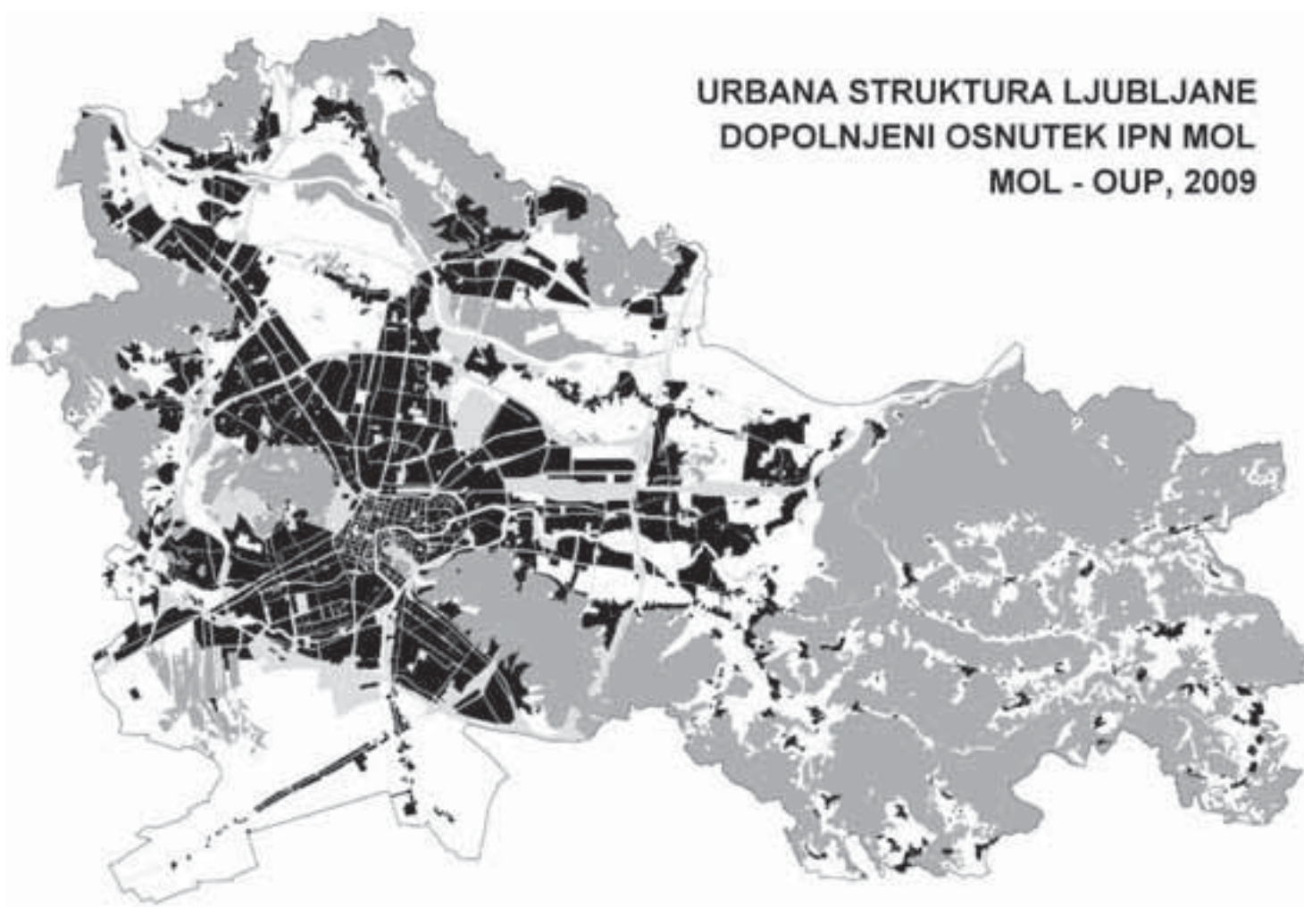
neplanirane (ali pa morebiti slabo planirane!?) predele mest. To pomeni, da bomo mesto zgostili znotraj avtocestnega obroča in znotraj mestnih (ne primestnih!) naselij kot so na primer Dravlje, Šentvid, Črnuče, Polje in Zalog. To pomeni tudi, da bodo z dokončano urbanizacijo vzpostavljeni predpogoji za dograditev komunalne opreme. Sedanji podatki o stanju komunalne opreme so rezultat dvajsetletnega zanemarjanja komunalne sanacije in izgradnje v glavnem mestu države in so zelo slabi. Po podatkih javnega podjetja VO-KA ena tretjina Mestne občine Ljubljana ni priključena na kanalizacijo – v Ljubljani je še vedno 10.000 greznic. Javno podjetje VO-KA mora obnoviti 20 km vodovodnih cevi na leto in to početi vsaj pet let, da pridemo do normalnega ciklusa investicijskega vzdrževanja. Zakaj je nujno v pol desetletja obnoviti 100 km vodovodnih cevi? 72 % ljubljanskega vodovodnega omrežja je amortiziranega, se pravi dotrajanega, zdravju nevarnega, vodopuščajočega ... Odveč je poudarjati, da je cena komunalij manjša pri bolj strnjenem mestu.

3. Geostrateški dejavniki in kulturna identiteta

Eden izmed najlepših tekstov o Ljubljani je izšel v knjigi Ljubljana, katero je izdal Tujsko prometni odsek Mestne občine Ljubljanske leta 1940, besedilo pa priredil in celotno knjigo uredil France Stele. Citat: »Bolj naravno kakor tu bi si človek ne bil mogel izbrati bivališča. Grajski hrib, ki obvladuje Polje in Barje, je sicer člen v verigi sosednjih vzpetin, je pa od njih ločen in zato samozavesten in varen, Položaj, razpet v vetrnico glavnih strani sveta, bi lahko imenovali položaj Ljubljane. Med določnima poudarkoma severa in juga v grebenu Kamniških planin in Krma se pretaka po gričasti pregradi smer vzhod-zapad in se križa s smerjo sever-jug prav v »ljubljskih vratih«. Če opazujemo ta izredni zemljepisni položaj Ljubljane, se nam bode pred

očmi vizije iz najpomembnejših dob evropske zgodovine v prazgodovini in zgodnjem srednjem veku, da Ljubljano vzporejamo s tako klasičnimi naravnimi trdnjavami kot sta Negotin v severovzhodni Srbiji in Aboba-Pliska v severovzhodni Bolgariji.« Kaj je v citatu bistvenega? Prvič vetrnica glavnih strani sveta in drugič geostrateški pojem »ljubljska vrata«.

Naravne danosti predstavlja smer sever jug oziroma njeno heliocentrična os, ki kot glavna mestna magistrala ... bulvar ... cardo maximus ... monumentalizira sedanje os treh cest, Dunajske, Slovenske in Barjanske. Magistrala tudi vizualno povezuje Kamniške Alpe na severu in Krim na jugu. Tudi povezava vzhod – zahod je povezava naravnih danosti, katere se optimalno varujejo



kot zeleni klini. Preko Dolomitov, Polhograjev, Rožnika in Šišenskega hriba in parka Tivoli gre prečna os (vzporedna z decumanus maximus) proti Grajskemu hribu, Golovcu ter preko Janč in Besnice naprej proti Zasavskemu hribovju. Ustvarjene danosti so štiri diagonalne smeri, opredeljene v štirih bodočih avenijah: Tržaški, Celovski, Šmartinski in Dolenjski. Zaloška in Litijska cesta skupaj z železnico tvorita predvsem funkcionalno povezavo proti vzhodu, katera pa ni dominantna. Fabianijev obroč opredeljuje historični center, avtocestni obroč zavestno usmerja urbani razvoj navznoter.

Ko govorimo o kulturni identiteti, o značaju mesta, o karakterju Ljubljane, o zamisli mesta, je strokovni diskurz najbolj dinamičen. V urbanističnem konceptu vzpostavljamo dinamično ravnovesje med uradno zaščitenimi območji in objekti kulturne dediščine po zgodovinskih obdobjih. Vrojene kvalitete mesta predstavlja rimska, srednjeveška, baročna, klasicistična, Fabianijeva, Plečnikova, Ravnikarjeva Ljubljana, nova območja urbane prenove (katerega značilen primer predstavlja Partnerstvo Šmartinska), pa pomenijo nujno razvojno fazo, ki se še ni izrazila v času in prostoru. Ljubljana ob svojih nespornih obstoječih kvalitetah mora živeti tudi kot glavno mesto države, kot center Ljubljanske regije, kot Metropolitansko evropsko območje rasti.

Pojem ljubljanskih vrat je geostrateški pojem, ki poznajo predvsem vojni strategji kot najkrajšo in prometno najugodnejšo povezavo iz Sredozemlja v Srednjo Evropo; v sodobni Evropi se tej poti reče V. Transevropski koridor. Na drugi strani predstavlja X. Transevropski koridor, kateri poteka iz Alp preko Ljubljane, Zagreba, Beograda in Skopja vse do Soluna prečno povezano. Ljubljanska vrata je v še nedokončanem kompleksu Trga Republike genialno nadgradil profesor Edvard Ravnikar z obema stolnicama, ki v Plečnikovski maniri vzpostavljata še eno vzporedno os ob glavni mestni magistrali in jo na ta način še poudarjata.

4. Sklep

Obsežno in zahtevno delo je prevajanje urbanističnega koncepta, kjer znanost prehaja v umetnost in obratno, umetnost v znanost, v z zakonom opredeljen dokument, sprejet po spet nujnih administrativnih postopkih. Vse to je dejansko narejeno in samo še ena javna razgrnitev v decembru 2009 predstavlja zadnjo preveritev dopolnjenega osnutka Strateškega prostorskega načrta in Izvedbenega prostorskega načrta v strokovni in laični javnosti. Oba dokumenta, katera skupaj predstavljata ljubljanski prostorski plan bosta na pomlad 2010 končno sprejeta, za kar je sicer tudi že skrajni čas.

Kot smo videli, denar ni pglavitni problem. Mačehovski odnos države se z Zakonom o glavnem mestu se počasi popravlja, v Bruslju bo še do leta 2013 čakala poldruga milijarda evrov za Ljubljano in njeno urbano regijo. Kdaj bomo vsi skupaj dojeli, da smo v socializmu planirali po petletkah, v kapitalizmu pa planiramo v sedemletkah? Cena neporabljenega javnega denarja v času gospodarske in finančne recesije, nekateri pravijo tudi depresije, bo prevelika.

Ljubljanski prostorski plan je pripravljen za sprejetje, potem se začne izvajanje plana. Z novim planom smo za Ljubljano, po Francetu Prešernu »ljubico nebes in sreče«, na trdnem temelju zgodovine in po temeljiti presoji danosti in vrednosti prostora, prebivalstva in dejavnosti nedvomno postavili temelje za trden korak naprej.

poudarki in vizije dolgoročnega razvoja Ljubljane do leta 2025

janez koželj

Ljubljana bo idealno mesto

Zgodovinsko mesto bomo varovali in ga s prenavljanjem prilagajali za nove potrebe, v sodobnem mestu pa bomo spodbujali spremembe in podpirali novosti. Obe obliki mesta si med seboj ne bosta konkurirali, ampak se bosta dopolnjevali.

Mesto bo ostalo zavezano arhitekturni in urbanistični tradiciji, v Plečnikovi, Fabianijevi, Šubičevi in Ravnikarjevi Ljubljani pa bo svoj kulturni prostor odpiralo za novim stvaritvam domačih in tujih arhitektov.

Urejena podoba javnega prostora in lepota arhitekture bosta zopet postali pomembna javna vrednota. Mestni predeli in četrti bodo obdržale svoj značaj in prepoznavnost.

Staro mestno jedro bo postopoma v celoti prenovljeno, v ožje mestno središče se bodo vselili mladi in aktivni prebivalci, ki bodo zaustavili staranje in praznjenje. Z vzidavo stanovanj v večnamenske stavbe se bo v mestnem središču ohranila urbanost in zvišal delež prebivalstva višje socialne ravni.

V avenije preoblikovane mestne vpadnice bodo dobile lepo in celostno oblikovano ulično opremo. Po sodobnih načelih krajinskega oblikovanja bodo prenovljeni mestni parki in javno zelenje. Celovito preurejeno nabrežje Ljubljanice bo z novimi mostovi, brvmi in splavi razširilo javni prostor mesta in ga približalo vodnemu elementu.

Ljubljana bo sonaravno mesto

Mesto bo zadržalo zvezdasto obliko poselitve z vmesnimi zelenimi klini in prezračevalnimi preduhi. Strnjena zazidava bo zapolnila prostor znotraj obroča mestne avtoceste, razpršeno pozidavo na podeželju bo zaokrožala gručasta zazidava. Z načrtovanjem mešane rabe se bo zmanjšal promet in zmanjšale obremenitve okolja v gosto zazidanih predelih. Mešana območja bodo ustvarila pogoje za stalen tok dejavnosti in dogodkov po vsem mestu. Strnjene stanovanjske četrti in soseske raznih oblik se bodo dosledno gradile po načelih trajnostne gradnje in mešane rabe. Nove oblike nizko-goste zazidave v zelenju bodo obudile zamisel vrtnega mesta na temelju okoljske etike. Vzpostavljen bo sistem enotne vozovnice in integriranega javnega prometa, ki bo povezan s terminali parkiraj&se pelji. Mreža kolesarskih stez in poti se bo povečala trikrat, površine za pešce se bodo v mestnem in lokalnih središčih povečale za 70%. Z zaprtjem mestnega jedra za motorni promet in novim sistemom dostave blaga v mestu, se bo začel uresničevati projekt trajnostne mobilnosti.

Ljubljana bo vseslovenska metropola

Mesto, ki bo odprto za naložbenike in strokovnjake iz vsega sveta, bo dobivalo vse bolj svetovljanski značaj in sodobno podobo. Gradnja mesta se bo praviloma navezovala na nove in rekonstruirane obstoječe vpadnice, na katerih bo javni promet najbolj zmoqljiv.

Država bo ob novi mestni magistrali zgradila Upravno središče, v Stožicah bo ob novi vpadnici zgrajen športni park za mednarodne športne prireditve. Univerzitetno in raziskovalno naravo mesta bosta zaznamovala Center