

# Ali je ulica brez trgovin še ulica?

Ilka Čerpes, Mia Crnič

## Povzetek

Kupovanje, nakupovanje, je skupaj s prodajo ustvarilo in oblikovalo javne prostore mesta. Ulice in trgi so javni prostor, na katerem ljudje izmenjujejo blago, storitve, ideje, da bi preživel. V povezavi z razvojem javnega prostora v mestih je vprašanje, ali danes, v času medmrežja in družbenih omrežij, trgovska ulica še vedno opravlja funkcijo generatorja urbanega življenja. Da bi ulica tudi v časih digitalizirane družbe ohranila svojo primarno funkcijo, se mora spremeniti iz nakupovalnega koridorja v kakovosten javni prostor s pestro programsko strukturo, z dobro kakovostjo zraka in manj hrupa ter možnostmi za razvoj lokalne ponudbe in povpraševanja po blagu, storitvah in tudi doživetjih. Analize in vrednotenje kakovosti uličnega prostora, ki smo jih izvedli leta 2024 za Slovensko cesto, so pokazali, da za kakovost in vitalnost ulice ni pomembno, ali so programi ponudnikov in povpraševalcev vezani na trgovanje z dobrinami, storitvami ali doživetji. Pomembneje je, da so utemeljeni na lokalni ponudbi in povpraševanju (torej trgovanju), ki v ulični prostor kot sistem samoorganizirano dovajata energijo in ga s tem varujeta pred entropijo.

## Ključne besede

nakupovanje, kakovost ulice, Slovenska cesta

## Uvod

Ulica, posebej trgovska ulica, je prapočelo mest in urbanega načina življenja, za katerega je značilno, da ne temelj na lastni pridelavi hrane in izdelavi drugih nujnih potrebščin za preživetje. Ulica je javni prostor, na katerem ljudje izmenjujejo blago, storitve, ideje, da bi preživel. Dobronamerno lahko angleški izraz »shopping«, o katerem razpravljamo v tej številki Arhitektovega biltena, prevedemo v kupovanje, nakupovanje, ki je skupaj s prodajo ustvarilo in oblikovalo javne prostore mesta, kot sta ulica in trg. Vprašanje, ki si ga je v povezavi z razvojem javnega prostora v mestih vredno zastaviti, je, ali nakupovanje danes, v času interneta, še vedno opravlja funkcijo generatorja urbanega življenja in oblikovanja javnega prostora mest? Iz lastnih in tujih izkušenj vemo, da je na ulicah in trgih naših malih pa tudi velikih mest vedno manj trgovin in spremljajočih družabnih programov. V urbano najbolj razvitih okoljih, kot je na primer Velika Britanija, so problem zapiranja trgovin na glavnih ulicah najprej zaznali in ga označili za zavoro družbenega in gospodarskega razvoja. V zadnjih petih letih so zaprli 6000 trgovin in vsak sedmi lokal. Hkrati je tudi splošno znano, da internetni trgovci, kot so Amazon in drugi, rastejo in utvarjajo visoke dobičke. Po napovedih v Združenih državah Amerike naj bi delež internetne prodaje do leta 2030 narasel na 40 odstotkov. Znana trgovska hiša v Londonu Selfridges plačuje za najemnino prostorov 1,7 milijona funtov letno, kar je več, kot znašajo vse Amazonove davčne obveznosti skupaj (Jenkins 2023). Iz tega lahko sklepamo, da je nakupovanje tudi danes pomembno gonilo gospodarskega razvoja, a se je zaradi tehnoloških možnosti preselilo z javnega prostora ulice v zasebno sfero stanovanj, osebnih avtomobilov in nakupovalnih središč. Digitalizacija in razvoj družbenih omrežij sta hkrati s prenosom akta kupovanja s fizičnega kraja (ulice, trga) v virtualni nekraj medmrežja pospešila tako imenovano doživetveno gospodarstvo (experience economy), saj ljudje namesto stvari raje kupujejo doživetja, ki jih osrečujejo in so kot statusni simbol bolj zanimiva za objave na družbenih omrežjih (Usborne 2017).

Celo vzpostavljane družabnih stikov se je preselilo z ulice v virtualni prostor tako imenovanega Tinder gospodarstva (poimenovano po platformi za iskanje partnerjev Tinder), v katerem ljudje na različnih medmrežnih platformah iščejo sebi primerne partnerje. Vrednost Tinder gospodarstva v Veliki Britaniji je bila že v raziskavi iz leta 2017 ocenjena na 11,7 milijona funtov letno. Vendar sedanje obdobje naraščanja različnih družbenih, gospodarskih in zdravstvenih kriz, pa tudi vojn, ki sovpadajo z razmahom družbenih omrežij in s tem povečanim vplivom na vedenje in vrednote ljudi, dokazuje, da so stiki med ljudmi v fizičnem prostoru pomemben regulator družbenih konfliktov. Virtualni prostor ne more nadomestiti ulic, ker te niso le prostor, kjer ljudje kupujejo, bodisi predmete, bodisi doživetja ali partnerje, ampak so mnogo več. So kraji z identiteto, kjer se ljudje zbirajo, med seboj komunicirajo in se počutijo domače v skupnem (Jenkins 2019).

## Merila kakovosti javnega prostora

Da bi ulica tudi v digitalizirani družbi ohranila svojo primarno funkcijo, se mora spremeniti iz nakupovalnega koridorja v kakovosten javni prostor. Merila kakovostnega javnega prostora niso poljubna, ampak so določena na podlagi različnih strokovnih in znanstvenih študij. Z njimi merimo in vrednotimo zmožnost uličnega prostora za prilagajanje na različne spremembe, kakovost zraka, obremenjenost s hrupom, prepoznavnost, udobnost, možnosti za druženje, položaj pešcev in možnost za izvajanje različnih aktivnosti (Carmona 2017; Gehl 2010). Kakovost ulice uravnavamo z različnimi orodji, kot so umirjanje prometa, sajenje dreves in umeščanje vodnih elementov, s skladnim oblikovanjem fasad in urbane opreme in s stimulativnimi politikami razporejanja programov v pritličja pa tudi višja nadstropja stavb. Kot je napisal Rogers v uvodu h Gehlovi knjigi *Cities for People* (Gehl 2010), so mestne ulice, trgi in parki oder in katalizator različnih dejavnosti. Brez njih mesta ne bi obstajala. Programi, ki tvorijo kakovosten in živahen ulični prostor, so raznovrstni, mešani, so del lokalne ekonomije, so prvenstveno namenjeni oskrbi lokalnih prebivalcev in podpirajo delovanje lokalne skupnosti. Takšen nabor programov spodbuja in omogoča razvoj aktivnega uličnega prostora s pestrim dogajanjem in raznolikim vedenjem uporabnikov (Gehl 2010).

Največji vpliv na kakovost uličnega prostora imajo programi v pritličju stavb. Po teoriji odprtega mesta so to programi, ki so se zmožni prilagajati spremembam (Sennett 2017), kot so se na primer programi pariških ulic in trgov za čas trajanja olimpijskih iger 2024 spremenili v športna in kulturna prizorišča. Prav tako pomembna je kombinacija programov, ki so aktivni ob različnih delih dneva, kar skupaj s pestrim naborom zagotavlja 24-urno prisotnost najrazličnejših skupin uporabnikov in s tem občutek varnosti ter dostop do živahnega družabnega življenja za vse. Programi, ki iz različnih razlogov škodljivo vplivajo na kakovost zraka in obremenjenost s hrupom (npr. povzročajo močan motorni promet), ne spadajo v kakovosten ulični prostor.

Kljub različnim pogojem, ki jih mora izpolnjevati ulica, da je kakovosten in dejaven urbani prostor, je trgovanje še vedno njena bistvena funkcija. Vendar menjava ni omejena le na izmenjavo blagovnih dobrin, ampak se širi na menjavo storitev, doživetij, idej in odnosov. Nakupovanje v tem smislu ostaja osrednji generator urbanosti javnega prostora in mesta kot celote.

## Analiza kakovosti Slovenske ceste v Ljubljani

Analize in vrednotenje kakovosti uličnega prostora, ki smo jih izvedli leta 2024 za celotno Slovensko cesto med Aškerčevo in Tivolsko cesto, kažejo, da programska struktura mestnega pritličja odločilno vpliva na celovito kakovost ulice. Od nje so odvisni prometna ureditev, oblikovanje fasadnega ovoja v pritličju in urbana oprema, ki skupaj določajo stopnjo udobnosti, varnosti in univerzalne uporabnosti. Glede na rezultate vrednotenja se Slovenska cesta po strukturi programov

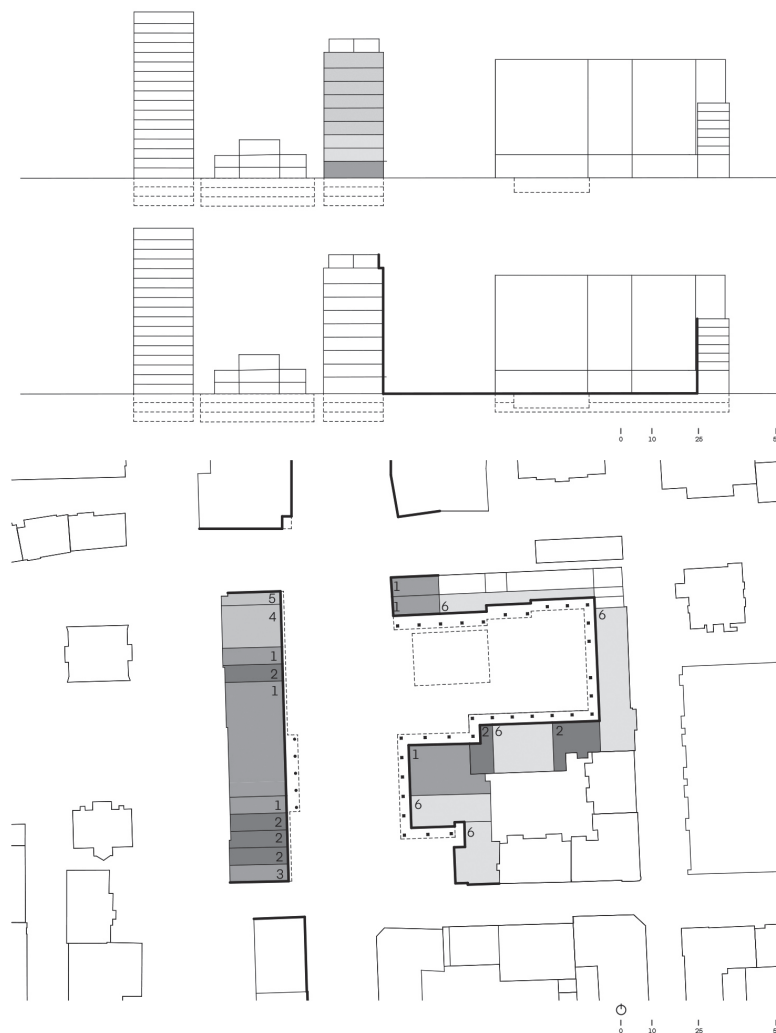
mestnega pritličja deli v tri homogene celote: na južni del med Aškerčevo cesto in Šubičevo ulico, kjer prevladujejo izobraževalni in kulturni programi, na osrednji del med Šubičevo ulico in Gosposvetsko cesto, kjer prevladujejo trgovski, storitveni in poslovni programi, ter na severni del med Gosposvetsko in Tivolsko cesto, kjer je programska struktura najbolj pestra in zajema vse za urbano ulico tipične programe, razen kulturnih in izobraževalnih programov. S to delitvijo sovpada tudi prometna ureditev uličnega prostora, ki je v osrednjem delu urejen kot skupni prometni prostor brez avtomobilskega prometa, na drugih dveh delih pa kot mestna prometna cesta za vsa vozila. Skladno s tezo, da sta lokalna ponudba in povpraševanje bistveni generator živahnega uličnega življenja, je vrednotenje pokazalo, da je osrednji del ulice, kjer imajo prednost pešci, kolesarji in javni promet, po kakovosti slabše ocenjen kot severni del, v katerem poteka precej intenziven avtomobilski promet, a je v njem več pestre lokalne ponudbe in povpraševanja. V tem delu je tudi jasno razviden negativen vpliv nelokalnih programov na kakovost uličnega prostora. Nedavno zgrajena velika hotela mednarodnih hotelskih verig sta bistveno poslabšala kakovost uličnega prostora v skrajnem severnem delu Slovenske ceste ob priključku na Tivolsko cesto. Poslabšanje kakovosti se kaže v spremembi prometnih tokov, ki je povezana z zahtevami delovanja obeh hotelov, po novih dovozi in parkiriščih za dostavo in uporabnike. Ti so umeščeni v ulični prostor na račun poti za pešce in kolesarje, jih ožijo in povečujejo število za njih nevarnih križanj, kar skupaj z neuporabnostjo hotelskih programov za lokalno prebivalstvo dolgoročno preprečuje razvoj tega dela Slovenske ceste v bolj kakovosten javni prostor. V nadaljevanju podrobneje predstavljamo rezultate vrednotenja severnega dela Slovenske ceste, ki najbolj nazorno kažejo povezavo med kakovostjo javnega prostora in programsko strukturo mestnega pritličja, tako z vidika stanja kot tudi procesov, ki jih povzroča umeščanje programov, ki niti na strani ponudbe niti na strani povpraševanja niso povezani z lokalnim gospodarstvom.

Na podlagi kartiranja programov na terenu smo na katastrskem načrtu prikazali členitev pritličij stavb glede na tamkajšnje programe. Izbor programov smo določili na podlagi *Uredbe o razvrščanju objektov* (Uradni list RS, št. 96/2022). Programsko strukturo v nadstropjih smo na podlagi opazovanja in javno dostopnih podatkov Geodetske uprave prikazali z značilnimi prečnimi prerezi ulice. Kartiranju programov je sledila natančnejša obdelava. Ugotavljali smo, v kolikšnem deležu se določen program odpira na Slovensko cesto (dolžina fasade programa). Za namen analize in vrednotenja smo posamezne dele Slovenske ceste razdelili na manjše enote, segmente, ki so omejeni s prečnimi ulicami. Za celotno dolžino posameznega segmenta smo izračunali deleže posameznih programov in jih prikazali s tortnim diagramom. Deleže programov smo prikazali s petimi grafikoni. Prvi grafikon prikazuje skupni delež vseh programov na obravnavanem segmentu Slovenske ceste. Sledita grafikona, ki prikazujeta deleže programov v pritličju stavb, ločeno za vzhodno in zahodno stran obravnavanega segmenta. Četrty in peti grafikon vrednotita programe na podlagi meril kakovosti uličnega prostora. Tako so v četrtem grafikonu prikazani deleži programov glede na zadovoljevanje človekovih potreb (delo in izobraževanje, preživetje in oskrba, prosti čas). Peti diagram prikazuje razmerje programov glede na njihovo ustreznost za tvorjenje kakovostnega uličnega prostora (ustrezni, pogojno ustrezni, neustrezni in nevarni programi).

V nadaljevanju smo analizirali in vrednotili tudi soodvisnost programske strukture pritličja in prometnih tokov in s tem povezan vpliv prometnih tokov na kakovost uličnega prostora. Na situaciji Slovenske ceste smo na podlagi opazovanja na terenu prikazali poteke vseh prometnih tokov, območja njihovih koncentracij (kot so npr. stojišča pešcev, parkirišča, avtobusna postajališča, stojala za kolesa), smeri njihovega gibanja (vzdolžno ali prečno gibanje, enosmerno ali dvosmerno gibanje) in območja križanja tokov. Kakovost uličnega prostora glede na razmerja med programi v mestnem pritličju in prometnimi tokovi smo ovrednotili glede na delež tokov pešcev in kolesarjev v vseh prometnih tokovih na podlagi opazovanja v dnevnem času. Po merilih za ocenjevanje kakovosti javnega prostora smo za neustrezne programe prepoznali tiste, ki vežejo manj kot 20 % pešcev in kolesarjev. Ustrezni so programi, ki vežejo 20 do 50 % tokov pešcev in kolesarjev. Najustreznejši so programi, ki vežejo več kot 50 % tokov pešcev in kolesarjev.

### Analiza in vrednotenje programske strukture

Severni del Slovenske ceste smo razdelili na dva segmenta, in sicer Segment 9, med Trdinovo in Dvořakovo ulico, ter Segment 10, med Dvořakovo ulico in Tivolsko cesto.



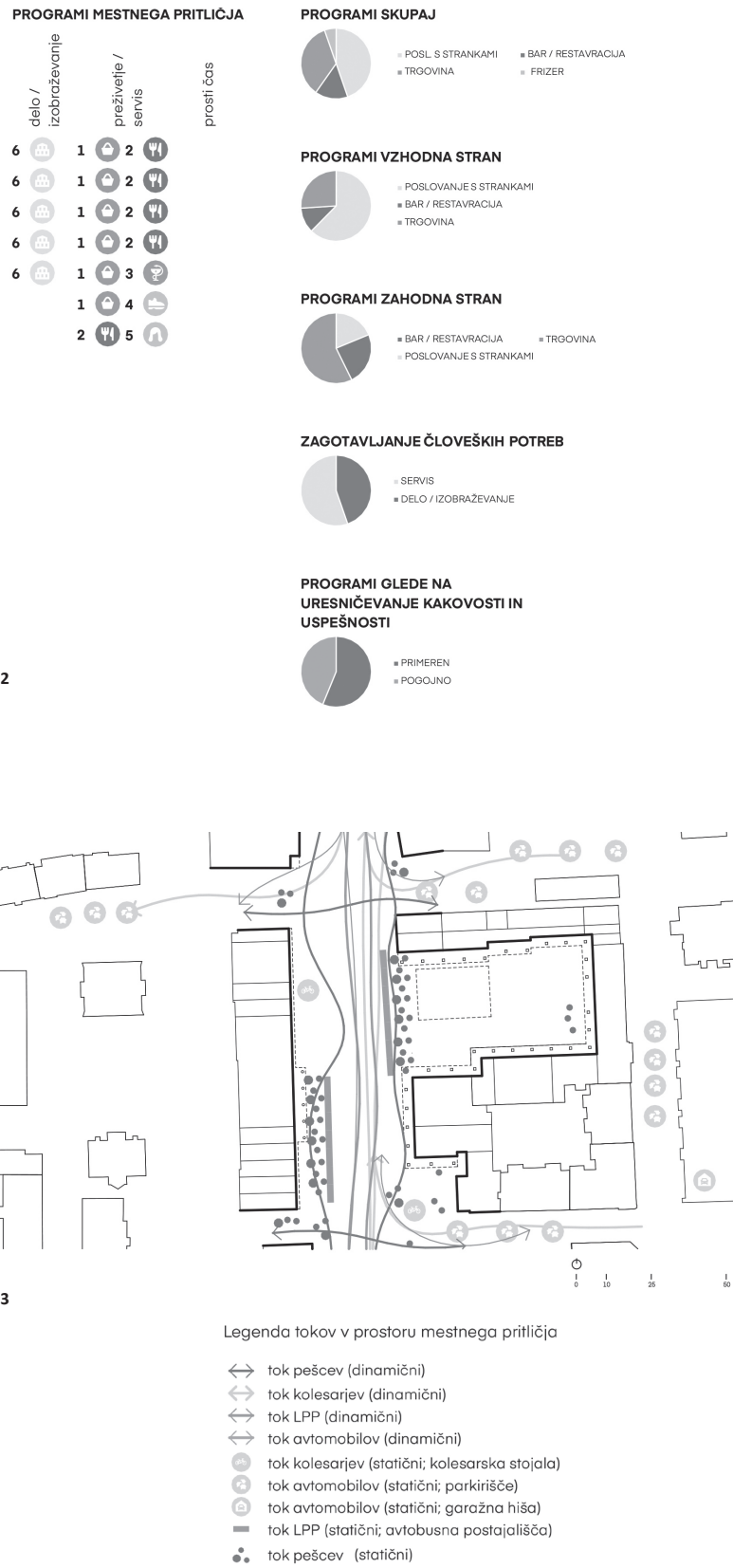
Legenda programov mestnega pritličja

- stanovanja
- hoteli in podobno
- gostilne, restavracije, točilnice
- poslovne in upravne stavbe
- banka, pošta, posl. s strankami
- trgovine
- storitve (frizerski saloni, fotostudii ipd.)

### Segment 9

Sl. 1: Programi v Segmentu 9.

Med Trdinovo in Dvořakovo ulico (**Segment 9**) zavzemajo prostori za poslovanje s strankami 45 %, trgovina 35 %, restavracije in bari 15 % ter prostori za frizerje ali podobne drobne storitve 5 % celotne dolžine fasadnega ovoja mestnega pritličja. Ustrezni programi predstavljajo 55 % (trgovina, frizerstvo ali urarstvo oziroma podobno), 45 % jih je pogojno ustreznih (prostori za poslovanje s strankami). Noben program v tem segmentu ni ocenjen kot neustrezen. Zaradi prevlade prvih je segment ocenjen kot programsko ustrezen, saj je programsko pester in temelji na lokalnem gospodarstvu. Tudi z vidika zadovoljevanja potreb ljudi je programska struktura uravnotežena, saj je 45 % programov namenjenih opravljanju dela ter 55 % oskrbi in storitvam. Višji nivo programske kakovosti bi lahko zagotovili z večanjem deleža ustreznih programov, kot bi bilo na primer drsališče v atriju na vzhodni strani ulice, in manjšanjem deleža pogojno ustreznih programov (prostori za poslovanje s strankami). V tem segmentu poteka prometni tok motornega prometa po ločenem in samostojnem pasu (dvosmerno gibanje tokov). Tok pešcev in kolesarjev poteka levo in desno od toka motornega prometa na skupni enotni in združeni površini. Gibanje motornega prometa je omejeno na hitrost 50 km/h, tok kolesarjev pa naj bi bil prilagojen hitrosti hoje pešcev.



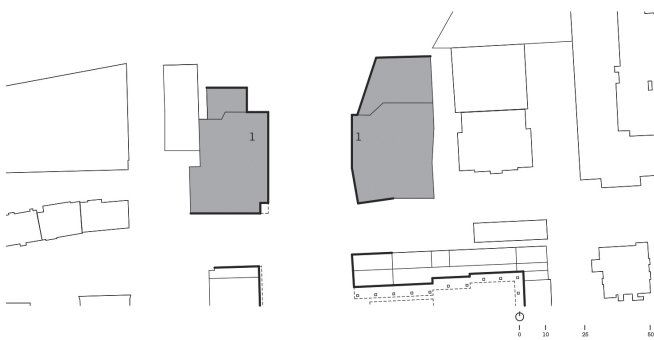
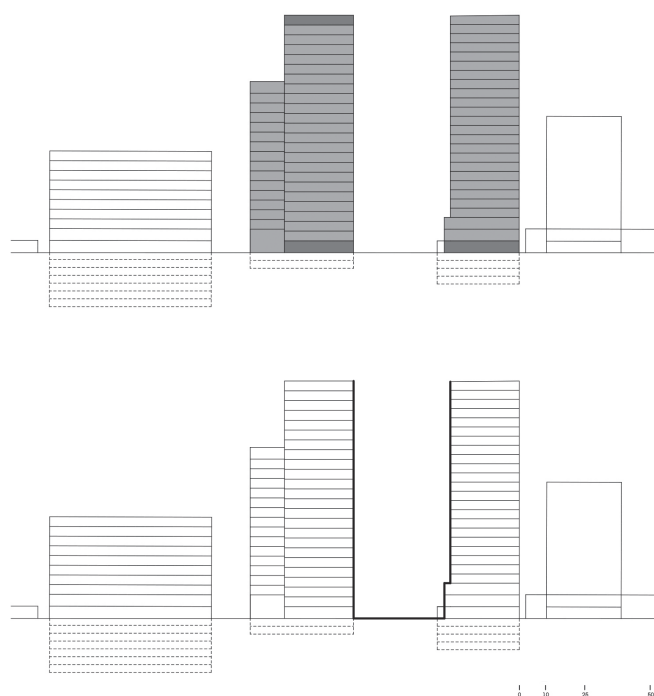
Segment 9  
Sl. 2: Vrednotenje programov v Segmentu 9.  
Sl. 3: Prometni tokovi v Segmentu 9.

Razdelitev na pasove omogoča varno uporabo vsem uporabnikom (tudi ranljivim skupinam), saj sta omogočena njihova integracija ter varno prečkanje območja tako v vzdolžni kot prečni smeri. Ureditev oziroma delitev na pasove torej omogoča varnost, vključenost in dostopnost vsem uporabnikom, vendar ta rešitev (motorni tokovi na ločenih pasovih) ne omogoča programske in funkcionalne integracije mestnega pritličja, saj ga deli na dva dela in med njima ustvarja mejo. Kljub temu je treba poudariti, da je to edini segment Slovenske ceste, ki je v celoti urejen z izključno ustreznimi in primernimi elementi, ki tvorijo kakovosten ulični prostor (transparenten fasadni ovoj v pritličju stavb, arkade, drevesa, nadstrešnice, klopi, kioski ipd.). Tudi v programski zasnovi je ta segment ocenjen kot ustrezen, saj dobra polovica programov ustreza kriterijem kakovostnega javnega prostora. Uspešna kombinacija elementov mestnega pritličja, pestrih programov, lokalne ponudbe in lokalnega povpraševanja tvori kakovosten ulični prostor, ki je dobro obiskan, z različnimi tipi uporabnikov, v katerem ni nezasedenih ali nedelujočih pritličnih prostorov.

Segment med Dvořakovo ulico na jugu in Tivolsko cesto na severu (**Segment 10**) v celoti zavzema program hotelov – 100 % dolžine celotnega fasadnega ovoja mestnega pritličja na vzhodni in zahodni strani ulice. Ker je v tem segmentu izključno pogojno ustrezen program (hoteli), smo ga ocenili za programsko neustreznega. Monoprogramska struktura mestnega pritličja in vase zaprta generična tipologija hotelskih stavb ustvarjata reven in enoličen ulični prostor. Zaradi dovozov in hotelskih parkirišč, ki so umeščena med Slovensko cesto in pritličji obeh stavb, je zadrževanje drugih uporabnikov tam oteženo ali celo onemogočeno. Pešci in kolesarji uporabljajo ta del ulice le za funkcionalno prehajanje po pločnikih in kolesarskih stezah. Čeprav so v območjih dostopa do hotelov točke križanja različnih prometnih tokov jasno definirane s semaforji, prihaja do trenj in konfliktov med različnimi prometnimi tokovi, zato sta varnost in dostopnost za bolj ranljive uporabnike (pešci, kolesarji, otroci idr.) slabi. V primerjavi z drugimi segmenti je Segment 10 programsko najmanj ustrezen za oblikovanje kakovostnega uličnega prostora. Neustrezen je tudi z vidika možnosti za zadovoljevanje človekovih potreb, saj je namenjen le preživljanju prostega časa za nelokalne uporabnike (turiste). Izključene so možnosti za zadovoljevanje preostalih pomembnih potreb, kot so delo, izobraževanje in oskrba, ki so bistvenega pomena za življenje lokalnih uporabnikov. Ker ekskluzivnost hotelskega programa in njegova neskladnost s prevladujočim programskim ustrojem ulice spodbujata generiranje motornega prometa in izključevanje lokalnih uporabnikov, je odsek med Dvořakovo ulico in Tivolsko cesto edini segment Slovenske ceste, v katerem smo programske vsebine v celoti ocenili za neustrezne.

**Zaključek**

Vrednotenje kakovosti javnega prostora Slovenske ceste v Ljubljani je pokazalo, da nevidna roka liberalnega kapitalističnega trga, ki naj bi po ekonomistu Adamu Smithu zagotavljala največjo možno družbeno blaginjo (Smith 1776), v resnici prečrpa javno dobro iz javnih ulic v zasebne prostore potrošnje in bivanja. Za ohranjanje vloge ulice kot regulatorja urbanega družbenega razvoja je treba z načrtno politiko in z različnimi gospodarskimi orodji vzdrževati in nadgrajevati programske sheme, ki ustvarjajo kakovosten javni prostor za preživetje lokalne skupnosti, kot je na primer politika 15-minutnega mesta (Moreno 2024). Ta spodbuja dostopnost s kolesi ali peš do vseh pomembnih storitev, ki celostno zadovoljujejo človekove potrebe, s čimer ohranja in razvija ulico kot hrbtnico urbanega življenja. Za kakovost in vitalnost uličnega prostora ni pomembno, ali so programi vezani na trgovanje z dobrinami, storitvami ali doživetji. Pomembneje je, da so utemeljeni na lokalni ponudbi in povpraševanju (torej trgovanju), ki v ulični prostor kot sistem samoorganizirano dovajata energijo in ga s tem varujeta pred entropijo.



4

## Legenda programov mestnega pritličja

- hoteli in podobno
- gostilne, restavracije, točilnice

## Viri in literatura

- Carmona, Matthew, Gabrieli, Tommaso, Hickman, Robin, Laopoulou, Terpsi, & Livingstone, Nicola. 2016. "Street appeal: The value of street improvements." *Progress in Planning*, 126, 1–51. Dostop 12. 2. 2020 na: <https://doi.org/10.1016/j.progress.2017.09.001>
- Gehl, Jan. 2010. *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.
- Jenkins, Simon. 2019. "We can't rely on shops to revive our town centres. They need a new magnet", *The Guardian*, 12. 12. 2019. Dostop na: [www.theguardian.com/commentisfree/2019/dec/12/shops-town-centre-high-street-online-retail](http://www.theguardian.com/commentisfree/2019/dec/12/shops-town-centre-high-street-online-retail)
- Jenkins, Simon. 2023. "Developers and their Tory allies are killing the high street. Only a people's revolt can stop them now", *The Guardian*, 15. 9. 2023. Dostop na: [www.theguardian.com/commentisfree/2023/sep/14/developers-tory-killing-high-street](http://www.theguardian.com/commentisfree/2023/sep/14/developers-tory-killing-high-street)
- Moreno, Carlos. 2024. *15-Minute City A Solution to Saving Our Time and Our Planet*. Wiley-Blackwell.
- Sennett, Richard. 2006. *Housing and Urban Neighbourhoods, The Open City, Urban Age, Berlin*. Dostopno na: [downloads.lse.ac.uk/cities-net/0\\_downloads/Berlin\\_Richard\\_Sennett\\_2006-The\\_Open\\_City.pdf](https://downloads.lse.ac.uk/cities-net/0_downloads/Berlin_Richard_Sennett_2006-The_Open_City.pdf)
- Shead, Sam. 2017. "Tinder Economy's are worth £11.7 billion to the UK economy every year," *Business Insider* 8. 2. 2017. Dostopno na: <https://www.businessinsider.com/tinder-economy-is-worth-117-billion-to-the-uk-every-year-2017-2?r=US&IR=T>
- Smith, Adam, 1776, *Bogastvo narodov, Nevidna roka kot samoregulacija trga*. Dostop 11. 9. 2024 na [sl.economy-pedia.com/11035496-invisible-hand](http://sl.economy-pedia.com/11035496-invisible-hand)
- Usborne, Simon, 2017, "Just do it: the experience economy and how we turned our backs on 'stuff'", *The Guardian*, 13. 5. 2017. Dostop na: [www.theguardian.com/business/2017/may/13/just-do-it-the-experience-economy-and-how-we-turned-our-backs-on-stuff](http://www.theguardian.com/business/2017/may/13/just-do-it-the-experience-economy-and-how-we-turned-our-backs-on-stuff)
- Uradni list RS, 2022, št. 96/22, *Uredba o razvrščanju objektov*. Dostop na: [www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2022-01-2391](http://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2022-01-2391)

## PROGRAMI MESTNEGA PRITLIČJA

- delo / izobraževanje
- preživetje / servis
- prosti čas

## PROGRAMI SKUPAJ



= HOTEL

## PROGRAMI VZHODNA STRAN



= HOTEL

## PROGRAMI ZAHODNA STRAN



= HOTEL

## ZAGOTAVLJANJE ČLOVEŠKIH POTREB



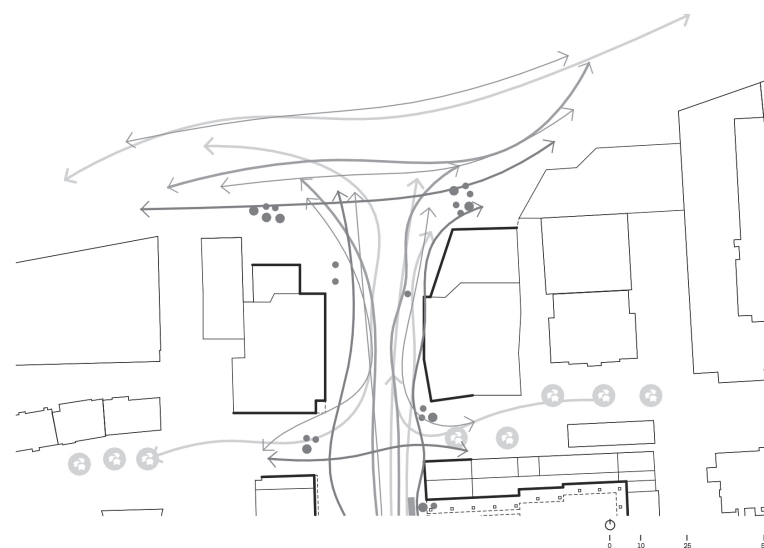
= PROSTI ČAS

## PROGRAMI GLEDE NA URESNIČEVANJE KAKOVOSTI IN USPEŠNOSTI



= POGOJNO

5



6

## Legenda tokov v prostoru mestnega pritličja

- tok pešcev (dinamični)
- tok kolesarjev (dinamični)
- tok LPP (dinamični)
- tok avtomobilov (dinamični)
- tok kolesarjev (statični; kolesarska stojala)
- tok avtomobilov (statični; parkirišče)
- tok avtomobilov (statični; garažna hiša)
- tok LPP (statični; avtobusna postojališča)
- tok pešcev (statični)

## Segment 10

Sl. 4: Programi v Segmentu 10.

Sl. 5: Vrednotenje programov v Segmentu 10.

Sl. 6: Prometni tokovi v Segmentu 10.