

Lilijana JANKOVIČ

Zgodovinsko mestno jedro in promet v Novem mestu¹

V zgodovinskem jedru Novega mesta vladajo nevdružne prometne razmere. Osebni motorni promet duši mestno jedro, hkrati je dobra dostopnost bistvena za lastnike lokalov in preostale meščane, saj mestni avtobusi tja ne peljejo. Študija predlaga spremenjen prometni režim, katerega temeljna cilja sta preureditev dela osrednjega mestnega trga v ambient za pešce in izločitev tranzitnega prometa s preusmeritvijo vozil na manj prevodne stranske ulice. Uvede kratkotrajno parkiranje, uredi manjše parkirne hiše v jedru in večja parkirišča na obrobju, čez jedro pa spelje mestne avtobuse.

The historical town core of Novo mesto is subject to intolerable traffic conditions. Individual car use is suffocating the town core, but simultaneously good access is essential for shopkeepers and other inhabitants since buses don't go there. The project proposes changes to the traffic regime, its basic goals are to redesign the town square into a pedestrian place and to eliminate transitory traffic by re-routing vehicles to less burdened side roads. It introduces short-term parking, smaller parking garages in the core and larger parking spaces on the edge and routes the buses through the town core.

Mestno jedro
Novo mesto
Revitalizacija
Ureditev prometa
Parkiranje
Pešaške ureditve

Novo mesto
Parking
Pedestrian routes
Revitalisation
Town core
Traffic
management

1. Uvod

Splošna problematika bivanja, dela, prevoza, gibanja in rabe prostega časa v zgodovinskem jedru Novega mesta se ne razlikuje od problematike v drugih naših in evropskih starih mestih. Najtežje rešljivi problemi so pri urejanju prometa. Historična mestna jedra imajo prostorsko zgradbo, ki je nastala v dolgem zgodovinskem razvoju in ni prilagojena oblikam in zahtevam sodobnega prometa. Ulice, trgi in ceste Novega mesta v okljuku reke Krke in kandijskem predmestju so bili zgrajeni za pešca, jezdeca in konjsko vprego. Razmerje med pozidanim in odprtim, nepozidanim prostorom je odvisno od gostote srednjeveške in kasnejše kakovostne pozidave, ki se ji moramo prilagajati v vseh novih rešitvah.

Uporabi avtomobila, ki krepi individualno svobodo gibanja, se danes ne moremo upreti, lahko pa jo omejimo. Boljših prometnih razmer v historičnih jedrih ne more-

mo zagotavljati s širjenjem cest in parkirišč, temveč le z upoštevanjem nekaterih omejitev. Mestno jedro je zgodovinsko, kulturno in urbanistično najvrednejši prostor Novega mesta, zato morajo biti vse aktivnosti in vsi posegi v območju jedra podrejeni varovanju tako posameznih spomenikov oz. objektov dediščine kot varovanju jedra kot celote. V moderni naravnosti varstva dediščine pa je treba poudariti tudi revitalizacijo urbanih funkcij, kajti brez razvoja ni varstva. Mesta ni smiselno spremeniti v muzej, le razvoj gospodarskih in drugih dejavnosti lahko zagotovi trajno varstvo. Jedro je tudi programske privlačen del mesta s številnimi javnimi dejavnostmi (upravne, izobraževalne, poslovne, trgovske), ki so pomembni generatorji vseh oblik prometa.

Nepozidan prostor historičnega jedra je skopo odmerjen, pozidana struktura pa je temu primerno gosta. Treba jo je ohranjati, zato širitev prometnih površin in ureditev novih parkirišč nista mogoči.

2. Sedanje stanje in dosedanji poskusi urejanja

Preobremenjenost z motornim tekočim in mirujočim prometom (parkiranje) je povezana z upadanjem števila stanovalcev, vedno večjim številom praznih objektov in selitvijo trgovin v nova trgovska središča, kjer je parkirišč dovolj in je dostopnost z avtomobilom enostavnejša. V zadnjem času so vendarle opazni tudi pozitivni povratni trendi: iz jedra se umikajo neustrezne dejavnosti, vanj pa se postopoma vračajo primernejše, kot so specializirana butična prodaja, uslužnostna obrt, gostinstvo manjšega obsega in podobno.

V jedru ni urejenih kolesarskih poti, zato se ta promet v praksi odvija delno po voziščih in delno po peščevih površinah, kar je nevarno in je vzrok za nepriljubljenost kolesarjenja po jedru. Peščeve površine so bolj urejene, vendar tudi te nemalekkrat nevarne, najbolj moteča pa

je odsotnost večje javne peš površine, kjer bi se lahko uredil privlačen prostor za prireditve in zbiranje meščanov. Del Glavnega trga se za pre za promet le občasno, obvoz pa se uredi po stranskih ulicah.

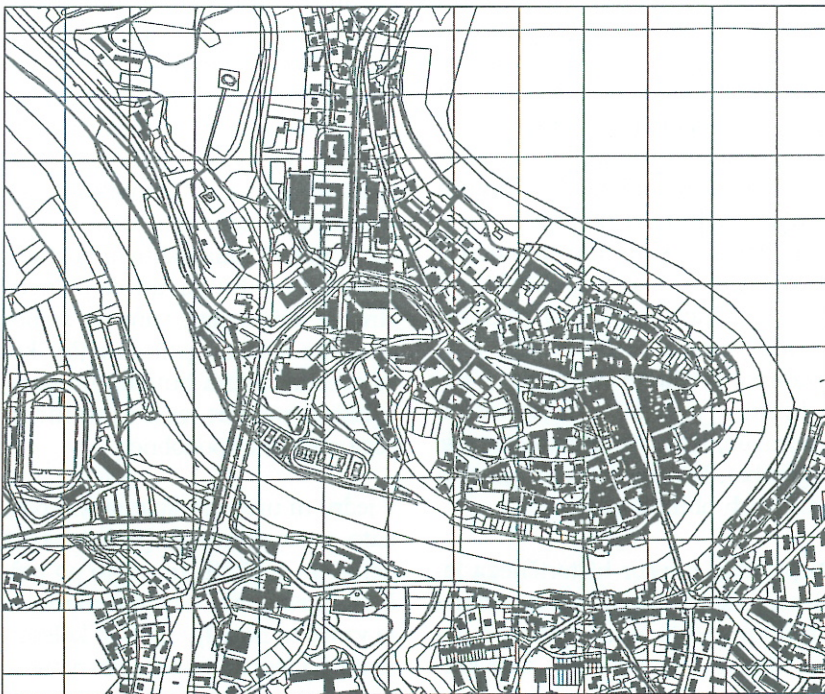
V preteklih desetletjih je bilo že več poskusov urejanja prometne prob-

lematike v jedru, vendar je bila le uvedba enosmernega prometa v 80. letih ukrep, ki je vsaj delno izboljšal razmere. V letu 1999 je bil uveden mestni potniški promet (MPP). S preusmeritvijo na javni prevoz naj bi se razbremenile mestne prometnice, zmanjšale potrebe po parkirnih prostorih in izboljšale raz-

mere za življenje v mestu. MPP še vedno ni zaživel, nobena linija ne poteka skozi jedro, najbližji avtobusni postajališči sta od ožjega jedra oddaljeni od 300 do 750 m. Te razdalje so prevelike. Za učinkovito reševanje dostopnosti za pešce je optimalna razdalja od 200 do največ 400 m, kar pomeni 5 minut hoje.



Slika 1: Morfološka analiza: ceste, poti in odprte javne površine



Slika 2: Morfološka analiza: vzorec grajenega tkiva

3. Potek dela in metodologija

Analiza mirujočega prometa je izdelana po metodologiji, ki temelji na ravnotežju med parkirnimi potrebami, parkirno uporabo (ta pove, kolikokrat na dan se uporabi posamezni parkirni prostor) in parkirnimi možnostmi. Za izvedbo analize smo opravili štetje parkiranih vozil in parkirnih možnosti po conah. Dimenzioniranje potrebne števila parkirnih prostorov izhaja iz podatkov o dejavnostih, njihova razmestitev pa iz kriterija, da je največja dolžina peš poti od parkirnega prostora do cilja 200 do 400 m. Analiza tekočega prometa je zahtevala štetje vozil na vstopnih točkah v območje z južne in severne strani in zapisovanje registracij, s čimer smo dobili podatke o gibanju vsakega vozila.

Urbanistične analize so vključevale pregled dolgoročnega koncepta urejanja mesta in vloge jedra pri tem (UZN) ter pregled dosedanjih predlogov urejanja historičnega mestnega jedra (PUP). V okviru te študije smo izdelali dodatne analize, saj za jedro ni pripravljene celovitega programa razvoja in prenove. Izdelali smo sintezno prometno analizo s prekrivanjem posameznih vrst prometa (pešaški, kolesarski, motorni in mirujoči) ter analizo razmestitve sedanjih dejavnosti s poudarkom na programih, ki generirajo večji promet. Končni predlog je oblikovan ob sodelovanju celotne interdisciplinarno sestavljene delovne skupine in glede na sintezo vseh analiz, tako

da so bili upoštevani številčni podatki in prostorske možnosti. Pri oblikovanju rešitve smo upoštevali prioriteto – dejstvo, da gre za izjemen mestni prostor, ki sicer mora biti dobro dostopen in opremljen s parkirišči, a ga je hkrati treba zavarovati pred naraščajočim motornim prometom in ga vsaj delno nameniti izključno pešcem in kolesarjem ter tako vzpostaviti možnosti za kakovostnejše bivanje in revitalizacijo jedra.

4. Cilji prometne študije

Cilji prometne študije so:

- ugotoviti prometne tokove in njihove čez dan ter značilnosti in koncentracije vozil,
- ugotoviti zmožljivosti, lokacije, tipe in značilnosti površin za mirujoči in tekoči promet ter stopnjo njihovega izkoristka,
- ugotoviti programe, njihovo razmestitev in parkirne potrebe,
- preveriti prostorske možnosti za nove parkirne prostore,
- predlagati prometno ureditev jedra, ki bo postopno in učinkovito reševala prometne ter z njimi povezane okoljske in prostorske razmere,
- predlagati rešitve za kakovostno ureditev površin, ki so namenjene motornemu prometu ter pešcem, kolesarjem in prebivalcem,
- določiti dejavnosti, ki so z vidika prometa primerne za mestno jedro (in ne bodo generirale večjega tovornega prometa in dolgotrajnega parkiranja ter ne bodo moteče za prebivalce),
- podati rešitve, ki bodo stanovalcem omogočile ustrezne dostope in parkiranje, lokalom pa dostavo blaga in uporabo mestnih površin,
- predlagati prometni režim, ki bo (zaenkrat) ohranjal prehodnost jedra za promet, omogočal ureditev najbolj smiselne peš cone in njeno postopno širitev,
- vse ureditve zasnovati v smislu oživiljanja jedra.

4.1 Prometne analize

Štetje prihodov in odhodov vozil na podlagi zapisovanja registracij po urah je bilo izvedeno na dveh vstop-

nih točkah v jedro na delovni dan od 7.⁰⁰ do 19.⁰⁰. Bistven je podatek, da je tranzit obsegal 45 % vsega prometa, kar nas je usmerilo k rešitvi, ki bi izločila tranzitni promet.

Preglednica 1: Štetje prihodov in odhodov vozil

Območje je prepeljalo brez ustavljanja	4203 vozil	45,2 %
– do 15 minut se je v območju zadrževalo	2058 vozil	22,2 %
– do 1 ure se je zadrževalo	913 vozil	9,8 %
– od 1 ure do 7 ur se je zadrževalo	735 vozil	7,9 %
– od 7 ur do 12 ur se je zadrževalo	148 vozil	1,6 %
– več kot 12 ur se je zadrževalo	349 vozil	3,7 %
– v večernem času po 19. ⁰⁰ se je zadrževalo	891 vozil	9,6 %
Skupaj:	9294 vozil	100 %

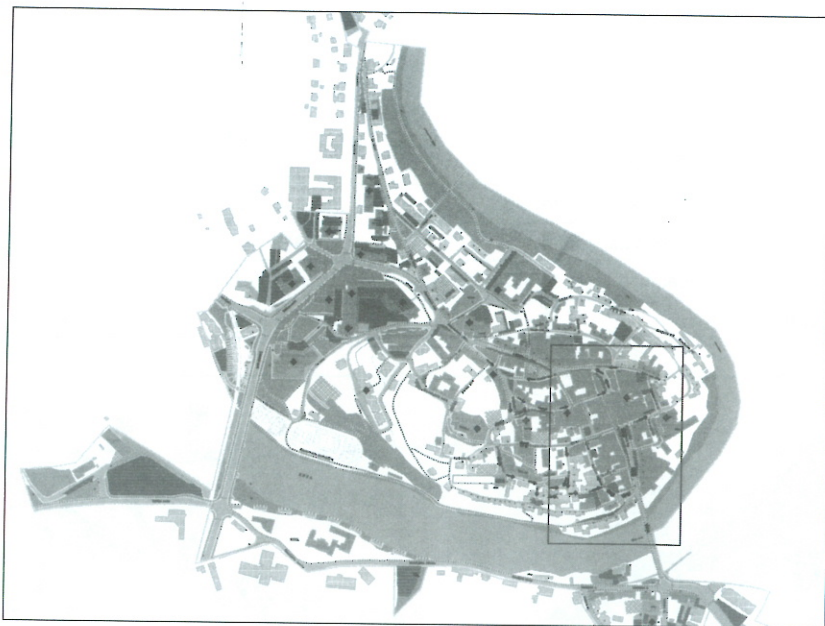


Slika 3: Glavni trg je osrednji in najlepši novomeški trg. Njegova podoba v času največje prometne gneče (delavnik dopoldne) je povsem drugačna od sobotnega popoldneva, ko je prometa še najmanj. Glavni trg je že sedaj občasno namenjen pomembnejšim mestnim prireditvam, predvsem v prednovoletnem in pustnem obdobju, ipd. Takrat se trg delno zapre za promet, ki se preusmeri na stranske ulice. Študija predlaga, naj se uvede podoben režim skozi vse leto.

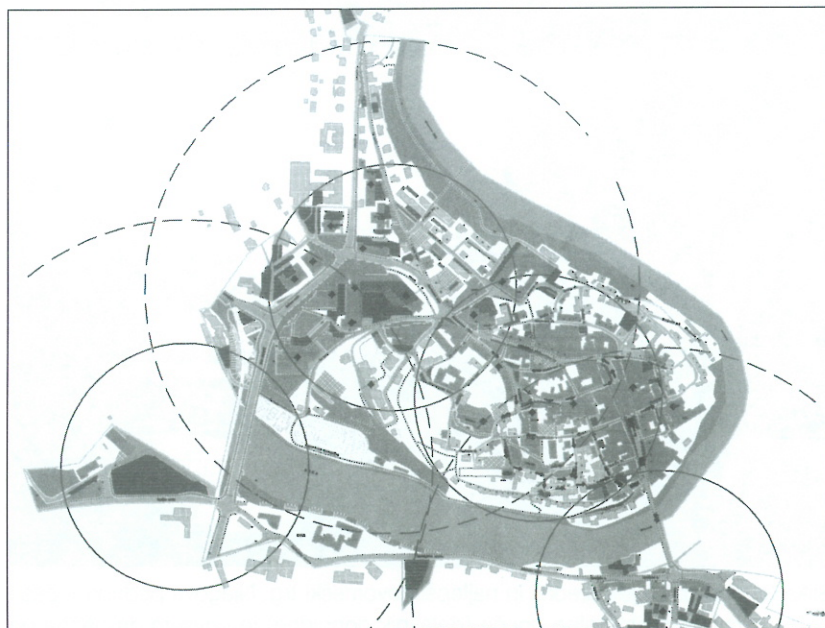
Štetje parkiranih vozil je bilo izvedeno v obdobju, ko lahko predpostavljamo, da so bile potrebe v celoti izražene (delovni dnevi dopoldan). Parkirana vozila (1709) so za 150 preseгла parkirne možnosti.

Parkirna potreba izhaja iz podatkov o dejavnostih in kvadraturi njihovih prostorov, upoštevani so bili tudi prazni objekti. Pri izračunu smo uporabili Tehnične normative za projektiranje in opremo mestnih

prometnih površin FAGG – PTI, Ljubljana, 1991. Potrebni bi bilo 1854 parkirnih prostorov (v nadaljevanju tudi p.p.), kar za 295 presega parkirne možnosti. V jedru torej primanjkuje približno 300 p.p. Pomemben podatek je uporaba posameznega p.p., ki je odvisna od dejavnosti. Največja je pri javnih dejavnostih s kratkotrajnimi obiskovalci (trgovine, javne službe). Skupno število parkiranih vozil na dan štetja je bilo 3033. Povprečna uporaba enega p.p. je 2,45 krat na dan, od tega 6-krat na odprtih parkiriščih in le 1,4-krat v parkirni hiši. S povečano parkirno uporabo, ki bi jo dosegli z območji za kratkotrajno parkiranje, bi lahko pokrili del potreb.



Slika 4: Prikazane so prometne in spremljajoče prostorske ureditve jedra Novega mesta. Mestne ulice ostanejo večinoma dostopne za promet, ki se bistveno upočasni. Izjemi sta Glavni in Florijanov trg, kjer se promet izloči. Označen je izsek, ki ga prikazuje slika 5.



Slika 5: Prikazana so območja prekrivanja parkirnih potreb s parkirnimi hišami in parkirišči. Večji krogi s polmerom 400 m so največje upoštevane prepešaçene razdalje, manjši krogi s polmerom 200 m pa optimalne. Iz sedanjih in načrtovanih parkirnih možnosti bo celotno jedro dostopno v teh razdaljah.

Analiza prometa, ki se zaustavlja znotraj območja mestnega jedra: 40 % vozil se zadržuje le do 15 minut, parkiranje za celotni delovni čas je razmeroma malo (14,4 %). Podatki kažejo, da je večina parkiranja kratkotrajnega in da so zato posamezni p.p. večkrat uporabljeni, kar je ugoden trend (preglednica 2).

5. Predlog prometne ureditve jedra mesta

5.1 Koncept predlaganih ureditev

Osrednji poudarki koncepta ureditve so:

- nujen ukrep je izločitev tranzita in omejitev uporabe avtomobila v jedru, promet se lahko v celotnem območju odvija le pod režimi;
- promet se umiri in upočasni z zaporo dela glavnega trga in enosmernimi obvozi (zankami) po stranskih ulicah. Drobnno členjeno omrežje postane prepočasno za tranzit, ki bi sčasoma odpadel. Sprostitev motornega prometa spodbudi oskrbo dejavnosti, omogoči dogajanje na prostem ter pešaçenje in kolesarski promet.
- spodbuja se kratkotrajno parkiranje, omeji se parkiranje na tere-

- nu in uredi manjše parkirne hiše ter peš cone na krajih, ki jih sedaj zasedajo parkirani avtomobili
- avtomobilski promet se omeji s hitrostnimi omejitvami (do 30 km/h). Spodbuja se načeli *parkiraj in odidi* ter *parkiraj in se odpelji*, za kar je treba v jedro speljati MPP in urediti parkirišča na vstopnih točkah v mestno jedro,
- programi, ki se dopolnjujejo, naj bodo skupaj, da bodo prehojene razdalje največ 3- do 10-minutne,
- spodbuja se stanovanja v jedru, vzpostavlja prijetnost bivanja in ohranja intima dvorišč,
- predvidi se postopno povečevanje peš cone.

5.2 Programske usmeritve

Spodbujajo se za jedro mesta primerne dejavnosti, ki nase ne vežejo večjega prometa, parkiranja in dostave ter ne povzročajo negativnih vplivov na okolje, kot so hrup, emisije v zrak, psihološko neugodne razmere, občutek nevarnosti in podobno. Po vzoru drugih starih mest se naredi katalog dejavnosti, ki jih bo spodbujala mestna uprava.

Prostorski ureditveni ukrepi, ki so posledica spremenjenega prometnega režima:

- preuredi se trge, s katerih se umakne motorni promet (Glavni trg, Florijanov trg s tržnico, Frančiškanski in Novi trg),
- sedanje pešaške površine, kjer je bil motorni promet onemogočen zaradi fizičnih preprek ali funkcionalnih potreb dejavnosti, se ohrani in prenovi. Nove in zdajšnje peš cone se poveže v sklenjeno omrežje,
- v jedru ni mogoče zagotavljati novih odprtih parkirnih površin, vse dostopne namreč že zaseda parkiranje. Del teh površin je treba v skladu s PUP za mestno jedro pozidati, del pa jih je treba nameniti ureditvi peš območij, kar pomeni, da se odprte parkirne površine v jedru postopno zmanjšuje,

- nadomestna parkirišča se pridobi v načrtovanih parkirnih hišah v jedru in na obrobju ter na večjih parkiriščih na obrobju jedra (ob Težki vodi in pri Portovalu).

Nekatere manjše parkirne hiše v jedru (Loka, Rozmanova, Jerebova, Kapitelj, tržnica, Muzejska, Mej vrti) bodo javne, druge (Kulturni center, Knjižnica, Roz-

Preglednica 2: Analiza prometa, ki se zaustavlja znotraj območja mestnega jedra

Število vozil, ki se zaustavlja v jedru	5091 vozil	100,0 %
Od tega parkira do 15 minut	2058 vozil	40,4 %
– do 1 ure	913 vozil	17,9 %
– od 1 ure do 7 ur	735 vozil	14,4 %
– od 7 ur do 12 ur	148 vozil	2,9 %
– več kot 12 ur	346 vozil	6,8 %
– parkiranje zvečer	891 vozil	17,6 %



Slika 6: Izsek iz zbirne karte, območje s pikčastim rastrom označuje peš cone, puščice smer motornega prometa, linije pik poti pešcev in kolesarjev, večje pike pa programe, ki generirajo večji promet (tržnica, Rotovž, cerkev).

manova) pa bodo namenjene kritju internih potreb.

5.3 Ukrepi za ureditev kolesarskega in peš prometa

Treba je dosledneje ločiti pešca in kolesarja od motornega prometa ter vzpostaviti sklenjeno omrežje, ki se povezuje z novopredlaganimi pešaškimi območji in trgi. Ločitev pešca in kolesarja ni mogoča, saj tega gosto pozidana struktura mestnega jedra ne dopušča, vendar mora kolesar upoštevati hitrostne omejitve in druga pravila dobrega vedenja v prometu.

Kjer se površine za pešce in kolesarje združujejo s prometnimi, sta zelo pomembni omejitvi hitrosti motornega prometa na največ 30 km/h ter hkratna uporaba fizičnih omejitev, kot so zožitve, simbolne ograje, in podobno. Pešaške in kolesarske poti je smiselno tlakovati drugače kot ceste.

Lilijana Jankovič, univ. dipl. inž. arh.,
ACER d. o. o., Novo mesto
e-pošta: lilijana.jankovic@acer.si

Opomba

1 V podjetju Acer Novo mesto smo v letu 2001 po naročilu Mestne občine Novo mesto pripravili Prometno študijo za ožje središče Novega mesta, ki smo jo že predstavili na strokovnih in javnih obravnavah. Odzivi so bili različni – od podpore do nasprotovanja. Projekt je vodil mag. Radovan Nikić, univ. dipl. inž. grad., za področje urbanizma sva sodelovala Lilijana Jankovič, univ. dipl. inž. arh. in zunanji sodelavec prof. mag. Vladimir Braco Mušič, univ. dipl. inž. arh., za področje prometa pa je bil vključen zunanji sodelavec Pavel Pečenko, univ. dipl. inž. grad.

Viri in literatura

GIVE, Grazer integrierte verkhers entwicklung (1995) Magistrat Graz, Gradec.
Stadtentwicklungskonzept 1990 (1990), Steckgraz, Magistrat Graz, Gradec.
Platz für Menschen (1990) Steckgraz, Magistrat Graz, Gradec.
Gesamtverkehrskonzept Graz (1992) Steckgraz, Magistrat Graz, Gradec
Prometno ekonomska študija Novega mesta (1978) IBT TOZD Projektiva, Ljubljana.
Novelacija prometno ekonomske študije Novega mesta (1988) Razvojno raziskovalni center TOZD Urbanistični biro Novo mesto, Novo mesto.
Študija javnega potniškega prometa v Novem mestu (1981) IBT TOZD projektivni bi-

roji Ljubljana, Biro za promet in ekonomiko, Ljubljana.

Novelacija študije javnega potniškega prometa v Novem mestu (1990) Prometno-tehniški inštitut, VTOZD Gradbeništvo in geodezija, FAGG, Ljubljana,

Študija-program ureditve prometa po izgradnji novega mostu v Novem mestu (1990) Prometnotehniški inštitut, VTOZD Gradbeništvo in geodezija, FAGG, Ljubljana.

Program ureditve mirujočega prometa, kolesarskih stez in pešpoti v širšem območju Novega mesta (1989) DPB, št. 700-280/88, Novo mesto.

Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti in nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov v občini Novo mesto, (UL RS, št. 38/92),

Prometna študija mesta Novo mesto (1997) Trafcons, d.o.o., Ljubljana.

Prostorski ureditveni pogoji za mestno jedro Novega mesta, (SDL, št. 12/91)

Ureditveni načrt Novi trg v Novem mestu (št. UN-6/93, Ur. list RS, št. 50/94),

Lokacijski načrt Cesta herojev, ZDPUN Občine Novo mesto, Ureditveni načrt Portoval (osnutek),

Ureditveni načrt Stavbni otok med Kastelčevo in Rozmanovo v mestnem jedru Novega mesta, 1999 (predlog).

Urbanistična zasnova Novega mesta, Urbanistični inštitut RS Ljubljana, 1999 (predlog).

Renata RESNIK
Tatjana KERČMAR
Erna FLOGIE
Maja ŠTEFULA
Leon KOBETIČ

Zasnova prostorskega razvoja radgonske mikroregije

1. Uvod

Pri Interdisciplinarnem podiplomskem študiju prostorskega in urbanističnega planiranja na ljubljanski univerzi smo pod mentorstvom prof. dr. Andreja Pogačnika v decembru

2001 opravili drugi in tretji interdisciplinarni seminar. Po ekskurziji s krajev na obeh straneh reke Mure in po pogovorih s pristojnimi službami na obeh straneh meja je sledilo skupinsko delo, katerega rezultate vam predstavljamo v sledečem povzetku.

Namen prve naloge je bil izdelati in oblikovati zasnovo možnega prihodnjega prostorskega razvoja radgonske mikroregije. Cilj, ki smo mu sledili, je bil zvišati življenjsko raven in gospodarsko moč območja ter premostiti razvojne ovire, ki