

Nove prvine urbanistične politike

(ob najnovejši publikaciji OECD)

I

V Organizaciji za gospodarsko sodelovanje in razvoj s sedežem v Parizu imajo že nekaj več kot desetletje tudi sektor, ki ga imenujejo preprosto »urbane zadeve«. Predzgodovina tega sektorja raste iz dejavnosti na področju proučevanja in pospeševanja *upravljanja mest*,¹ ki je potekalo v okviru Tehničnega sodelovanja (TECO), in iz dejavnosti *Direktorata za okolje*,² s tem da je bil program *Urbanih zadev* formaliziran na pobudo Združenih držav Amerike v času Carterjeve administracije. Pobudo so utemeljevali z obsegom in pomenom problemov mest v najrazvitejših državah sveta, pa tudi s splošno problematiko procesa urbanizacije v deželah v razvoju. Jugoslavija, ki od leta 1961 po posebnem sporazumu sodeluje v nekaterih dejavnostih OECD, je bila v Urbanih zadevah prisotna od ustanovitve, zadnja leta pa jo pri tem zastopa Urbanistični inštitut Republike Slovenije. Mimogrede lahko ugotovimo, da je to zastopanje dober primer (in model) za decentralizirano vodenje mednarodnega sodelovanja.

Konec preteklega leta so v OECD objavili knjižico z naslovom, ki bi se v neposrednem prevodu angleške verzije lahko glasil »Okoljske politike za mesta v 1990-ih« (Environmental Policies for Cities in the 1990s); v francoski verziji so publikacijo naslovlili rahlo drugače: »L'Environnement Urbain: Quelles politiques pour les années 1990«. Gre za poročilo posebne projektne skupine, ki je delala v okviru Urbanih zadev in je v treh letih proučevanja analizirala dvajset mest ter januarja 1989 organizirala veliko mednarodno konferenco v Berlinu. Poročilo zajema različne obstoječe politike izboljševanja mestnega okolja, predlaga ukrepe za usklajevanje politik, ki vplivajo na okolje mest, in opisuje politični instrumentarij, ki ga je najti na nacionalni, regionalni in lokalni ravni državne uprave. Poročilo vrednoti tudi krajevne pobude na treh glavnih področjih problematike, in sicer:

- prenova mest,
- mestni promet in
- upravljanje energije v mestih.

Na teh treh področjih predlaga pričujoče poročilo *smernice* za potrebne izboljšave. Zanimiva pa je tudi postopkovna pot takega dokumenta. Nove okoljske smernice za urbanistično politiko je potrdilo vodstvo Urbanih zadev v maju 1990, Svet OECD pa jih je »sprostil« (derestriction) julija 1990.

Menim, da moramo pričujoče poročilo presojati v perspektivi zadnjih dveh desetletij, ko lahko sledimo postopni preobrazbi načel urbanizma in krepitvi ekološke zavesti ter razvoju dejavnosti varstva in izboljševanja okolja. V taki perspektivi se namreč obrusijo skrajnosti in se izpoje evforičnost, naberejo se spoznanja iz operativnega obravnavanja konkretnih primerov oz. akcij. Za problematiko mest in urbanizma je v luči prav paradigmatskih sprememb pomembno, da se prizna in realno oceni gospodarski in socialni pomen mest in procesov urbanizacije, da se prav oceni vpliv novih tehnologij, in ne nazadnje, da se operacionalizirata ekološka

¹ Podpisani je bil več mandatov predsednik usmerjevalnega komiteja te dejavnosti.

² V Direktoratu za okolje sta Jugoslavijo dlje časa zastopala ing. arh. Marjan Tepina in dr. Avgustin Lah.

sanacija ter vnaprejšnje (plansko) upoštevanje okoljskih omejitev. *Urbanizem je vsekakor treba presoјati kot eno izmed najmočnejših orodij varstva in izboljševanja okolja.*

Poročilo, ki je pred nami, očitno stremi za tem, da bi »kljub množici dreves vendarle zaznalo gozd«, da bi dognalo celoto vzrokov in posledic, ki se s svojimi soodvisnostmi trajno vpišejo v prostorsko strukturo mest. Zaradi tega obsega kratek opis inovativnih in uspešnih pristopov k razreševanju sodobne problematike mestnega okolja in gre od analize do smernic za akcijo na vseh ravneh – lokalni, nacionalni in mednarodni.

V prvem poglavju se poročilo loteva definicij (in redefinicij) *urbanega okolja* in pokaže stvarno stanje stvari z vzroki, ki so povzročili sedanje pogoje bivanja in dela v mestih. Pri tem seveda ne more mimo ekonomskih struktur, spreminjajočih se družbenih vrednot, naraščajoče ozaveščenosti in razumevanja problemov okolja v mestih – pa tudi neuspešnosti nekaterih dosedanjih intervencij in neuspešnosti tržnih načel v tem kontekstu.

Drugo poglavje predstavlja okvir politike, ki naj ureja urbano okolje in se posebej osredotoča na vprašanje, zakaj so potrebne v ekološki akciji prav pobude iz mest. Pri tem opisuje značilnosti sedanje politike in razpravlja o prihodnjih smereh ekološko občutljive urbanistične politike, politike, ki naj si zastavlja za cilj *sprejemljivi razvoj mest* (»sustainable development«, »sustainable city«).

Tretje poglavje govori o organizacijskih in institucionalnih mehanizmih, nujnih za doseganje uspešne integracije splošnih usmeritev, programov in izvedbenih načrtov v mestnem okolju. Sem je vključen ves razpon ukrepov, ki naj jih upoštevajo tisti, ki odločajo o *internalizaciji stroškov varstva in izboljševanja okolja v strategijah mestne graditve*.

Zaradi velikanskega obsega okoljevarstvene problematike se predlagane prvine urbanistične politike zavestno omejujejo na omenjena tri področja – prenavo ali rehabilitacijo starejših mestnih območij, integralni promet v mestih in urbano energetiko. Iz poročila so kljub splošnosti deklarativnega in usmerjevalnega dokumenta vseskozi razvidni tudi inovativni pristopi in koristni nauki glede financiranja, kratkoročnih in dolgoročnih vplivov odločitev, pa tudi glede politične smotrnosti ukrepov. Zaradi slepe ulice, v kakšni smo se znašli tudi pri nas, zaradi ekstremističnih, slepo enostranskih, zgolj varstvenih in razvojno konservativnih naravnosti je pomembno, da v luči sedanje hude in vsesplošne krize ter razvojne letargije pogumno pritegnemo tistim, ki vidijo edini izhod v nadaljnji krepitvi gospodarstva, v kreativnosti in v aktivnem spopadu s težavnimi razmerami v družbi. V takem sobesedju postaneta čitljivi tudi sintagmi *sprejemljivo mesto* in *sprejemljivi razvoj*.

II

Sprejemljivi razvoj je vsekakor nov izziv za mesta in njihove upravljalce. Mesto pa znova definira kot dinamično gospodarsko in socialno celoto, kot resnično središče prebivalstva, proizvodnje in porabe z vodilno vlogo v razvoju regionalnih, nacionalnih in mednarodnih ekonomij. Zaradi tega se moramo sprijazniti z dobrimi in slabimi platmi mest, saj le-ta po eni strani združujejo (pozitivne) prednosti gospodarske bližine, merila in koncentracije proizvodnih sil, po drugi strani pa povzročajo obsežno degradacijo okolja – tako zraka kot vode, so vir hrupa, zastrupljajo zemljo in nenehno proizvajajo velikanske količine odpadkov. Ti dejavniki, vzeti skupaj ali posamično, bistveno zmanjšujejo kvaliteto življenja mestnih prebivalcev in jasno kažejo, da mesta še ne prispevajo v polni meri k dose-

ganju globalnega sprejemljivega razvoja.³ V luči takih uvodnih opredelitev se utrjuje zahteva, da morajo mesta svojo kratkoročno razvojno in ureditveno (s tem pa tudi urbanistično) politiko usklajevati z dolgoročnimi cilji varstva in izboljševanja okolja. Poročilo na kratko povzema glavne probleme okolja v deželah članicah OECD in opozarja na »pritisk na urbano okolje«:

– *Onesnaževanje zraka* je zgoščeno prav v mestnih območjih v glavnem zaradi prometa in industrije (pri nas tudi zaradi neustreznega kuriva in goriva). Tako so nacionalno sprejeti standardi za kvaliteto zraka kakor tudi dopustne meje koncentracije škodljivih snovi, ki jih je priporočila Svetovna zdravstvena organizacija (WHO), v mestih dežel OECD še vedno preseženi.

– *Onesnaževanje voda* je pogojeno z rabo voda za hlajenje v energetskih postajah, z različno industrijsko rabo in z rabo v gospodinjstvih. Naprave za pridobivanje vode (vključno z varstvenimi območji zajetij podtalnice) so danes veliki porabniki prostora in energije; neadekvatna obdelava in odvajanje mestnih odplak tako gospodinjstev kot tudi industrijskih pa pogosto ogrožata zdravje.

– *Trdi odpadki*, ki nastajajo v mestih, naraščajo po obsegu sorazmerno z rastjo mest in porastom osebne porabe. Številnim mestom in urbaniziranim območjem že primanjkuje odlagališč za trde odpadke. Vrh tega pa je tudi vse več lokalnih skupnosti, ki se upirajo odpiranju novih ali širitvi obstoječih smetišč.

– *Povzročanje hrupa* v mestih ima svoj glavni vir v cestnem prometu, v različnih dejavnostih v soseski in v letalskem prometu. Računajo, da je okrog 15 odstotkov prebivalstva (ali več kot 100 milijonov ljudi) v deželah OECD že izpostavljenih potencialno škodljivi ravni urbanega hrupa. Hrup še vedno narašča, zlasti vzporedno z večanjem prometa.

– *Pritisk na stavbna zemljišča*. Rast mestnih območij je v nekaj zadnjih desetletjih pripeljal do znatne konverzije zemljišč iz poljedelskih v urbane rabe. V nekaterih deželah OECD ne gre le za problem vse večjega obsega kontaminiranih zemljišč v mestih in za bolj intenzivno rabo prostora vsehprek, temveč gre za večje povpraševanje po stavbnih zemljiščih za predmestno ekspanzijo poselitve v obliki nizkih gostot zazidave.

– *Slabšanje kvalitete bivanja v mestih* je zaznavno predvsem v velemestih, ki postajajo prenasočena in bolj umazana, s tem pa manj privlačna in manj učinkovita – tako za posameznika kot tudi za poslovne dejavnosti. To okoliščino vse bolj poudarjajo v kontekstu hitrega prestrukturiranja dejavnosti v sfero visoke tehnologije, ki je odvisna od visoko kvalificiranega kadra, ali drugače povedano, od »razvajenih« prebivalcev.

– *Degradacija urbanih krajin*. Mesto je samo po sebi v nekem smislu neobnovljiva dobrina. Grajeno okolje v historičnih delih številnih mest predstavlja nenadomestljive nacionalne in globalne zaklade. Čeprav so morda Benetke najskrajnejši in najbolj občutljivi primer za to, pa ima v različni meri prav sleherno mesto zmes grajenih okolij in soodvisnih kulturnih dediščin in tradicij, ki bi jih po izgubi ne mogli nikoli nadomestiti.

Temu zgoščenemu povzetku problemov in opozoril, pisanih v kaj elementarnem jeziku, sledi opredelitev načel za urbanistično okoljevarstveno politiko, ki izhaja iz sedanje, povečane splošne ozaveščenosti na področju ekologije in zanima-

³ »Sprejemljivi razvoj« je bil kot pojem prvič opredeljen v Poročilu svetovne komisije za okolje in razvoj (Bruntland Report) kot »razvoj, ki zagotavlja potrebe sedanosti brez ogrožanja možnosti, da bodo tudi bodoče generacije lahko zagotavljale svoje potrebe.«

nja za akutne probleme okolja in s tem povezanih zdravstvenih problemov. Vse širše pa je tudi znanje in z njim povezano razumevanje soodvisnih procesov, s kakršnimi imamo opraviti v naravi. Pomembna so spoznanja o določenosti meja poškodb v okolju, ki jih je še mogoče dopuščati – in še več, znana postaja tudi spirala stroškov za izboljševanje urbanega okolja, ki spodbuja doseganje političnega konsenza o pobudah in akcijah za omejevanje nadaljnje degradacije okolja. Vsi ti dejavniki skupaj dajejo snovalcem državne politike varstva in izboljševanja okolja močne motive za iskanje novih rešitev. Glede na področja splošnega soglasja o relevantnih načelih za oblikovanje novih rešitev na področju javne uprave lahko govorimo o potrebi po:

- razvijanju *dolgoročnih strategij* za upravljanje okolja v mestih v kontekstu sprejemljivega globalnega razvoja;
- odločitvi za *izrazitejši medsektorski pristop* k načrtovanju razvojnih pobud, npr. za boljšo integracijo načrtovanja prometa in načrtovanja rabe tal. To naj bi združilo upravne in politične sile za učinkovitejše delo pri varstvu in izboljševanju okolja;
- olajševanju *sodelovanja in usklajevanja* v javnem sektorju ter med javnim in zasebnim sektorjem ter krajevnimi skupnostmi;
- *usposabljanju proizvajalcev polutantov*, da prevzamejo okoljevarstvene in socialne stroške s pomočjo fiskalnega in cenovnega mehanizma;
- določanju in izvajanju *minimalnih ekoloških standardov*, ki naj zaščitijo različne vidike mestnega okolja pred razvrednotenjem, ki ga povzročata tako posameznikova kot tudi skupinska dejavnost, npr. postavitve maksimalnih tolerančnih ravni na eni strani in zaščita prostih površin, zelenic in parkov na drugi strani;
- povečanju *obnovljivih virov* in pospeševanju procesov reciklaže (ponovne uporabe snovi) oz. procesov z majhnim odpadkom;
- spodbujanju in graditvi na *lokalnih pobudah* – z vključevanjem občanov in krajevnih interesnih skupin ter izboljševanjem lokalnih zmogljivosti za ekološko dejavnost, še posebej s pomočjo prešolanja ljudi za zaposlitev v bližini njihovega doma.

Navedene smeri potrebnih akcij govorijo že same po sebi o zahtevnosti nastajajočih usmeritev. Snovanje in izvajanje takih preusmeritev obstoječe prakse terja usklajeno delovanje vseh ravni in akterjev – od zakonodajne oblasti do šolstva.

III

V recentni dejavnosti OECD na področju problematike urbanega okolja gre za nekaj *posebnih poudarkov*, t.j. za tri izbrana področja, ki smo jih že omenili.

Rehabilitacija starejših mestnih območij je vsekakor že vrsto let prevladujoča urbanistična tema v najbolj razvitem delu sveta. Zdi se, da je prevladala zaradi čisto določenih razlogov, med katerimi kaže najprej omeniti umirjanje procesa urbanizacije, zastarelost fonda stanovanj, zgrajenega v času burne industrializacije in urbanizacije konec 19. stoletja in v začetku 20. stoletja, splošen dvig življenjske ravni ter finančne in tehnološke možnosti socialne države (*»the Welfare State«*). Razumljivo je, da ob vsem tem ne smemo pozabiti na kulturne aspiracije v sodobnih razvitih družbah in državah ter na dejstvo, da predstavlja dobršen del starih mestnih jeder kulturno dediščino. Pojavljanje prenov kot strateške (planske) naravnosti ali *»rehabilitacije«* starejše stavbene substance mest pa v povezavi z ekološko senzibilizacijo nove urbanistične paradigme zaznavamo tudi v kontekstu varčevanja z naravnimi viri in s *»ponovno uporabo snovi«* – to pot gradbenih elementov.

Podobno je s *prometom v mestih*, ki se zgošča v mestnih središčih – skladno z gospodarskim razvojem – in prispeva znaten delež k onesnaževanju vseh sestavin okolja.

Na področju *urbane energije* tudi v deželah OECD še ni posebnih izkušenj, vendar gre za področje, kjer imamo na eni strani »sektorsko« usmerjeno proizvodnjo in ponudbo, ki jo zvečine upravljajo na nacionalni ali regionalni ravni, na drugi strani pa kompleksno in v glavnem neusmerjevano potrošnjo, ki se spet najbolj zgošča v mestih.

Sestavljalcem obravnavanega poročila je vseskozi jasno, da našeta tri področja še zdaleč ne razgrinjajo vseh sodobnih ekoloških problemov mest, vendar poudarjajo, da so prav ta področja indikativna za naravo in doseg nekaterih najpomembnejših problemov in rešitev, predstavljenih kot prednostne naloge za urbano ekološko politiko.

Prenova

Množično industrijsko prestrukturiranje v 70. in 80. letih je v najrazvitejših deželah opustilo velike površine mestnih zemljišč, saj so mnoge tradicionalne industrije mesta zapustile. Pri nas se je ta pojav pokazal šele v sorazmerno neznatni meri na obrobju osrednjih poslovnih območij večjih mest, kamor pa je kar hitro »vskočila« širitev terciarnih dejavnosti, se pravi trgovine, storitev, poslovnih dejavnosti pa tudi stanovanj in spremljajočih naprav. Posebno obliko tega problema morda lahko zaznavamo v nekaterih starih središčih industrijske proizvodnje in rudarstva, sicer pa se bomo s problemom verjetno v večji meri srečali šele sedaj, v zadnjem desetletju 20. stoletja in v prvem desetletju prihodnjega, ko se bodo pokazale vse posledice propada z drugačno ideologijo pogojenega proizvodnega sistema.

Vzporedno s starimi središči industrije in primarnih, ekstraktivnih gospodarskih dejavnosti so se na naglo razvila skoraj nova mesta – z nekvalitetno ali nezadostno komunalno, energetske in prometno infrastrukturo ter brez upoštevanja ekoloških omejitev. Tu obstajajo bolj neposredne vzporednice med visoko razvitimi deželami OECD in med ešalonom dežel, ki bi se jim rade priključile, med temi je tudi naša. (V delovnih telesih OECD sta se pri obravnavanju številnih tehničnih vprašanj upravljanja mest izoblikovali značilni regiji: severna in srednjeevropska ter sredozemska – s Portugalsko, Španijo, Italijo (!), – posebej južno Grčijo, Ciprom, Turčijo in Jugoslavijo. V vseh teh državah je na področju stanovanjsko-komunalne graditve še sredi 80. let prevladovala problematika nove gradnje, proizvodnje novih stanovanj, medtem ko so v razvitejšem delu Evrope že več kot desetletje posvečali glavno pozornost prenovi.)

Izhodišče je optimistično in računa z intervencijo države, ki naj zagotovi strateški razvojni okvir in investira v dejavnosti, ki bodo pritegnile druge naložbe, – torej gre za klasični vzorec »diskretne« vpliva na tržne odnose in za *infrastrukturno spodbujanje strukturalnih sprememb*. Vsekakor je zlasti pomembno odkriti latentni potencial zaostalih mestnih območij in ga vključiti v vitalni tok urbanih ekonomij. Narava in merilo problemov se med mestnimi območji neizogibno spreminjata: ponekod imamo opraviti s kontinuirnim in inkrementalnim propadanjem fizičnega in socialnega okolja, drugod pa npr. s sorazmerno nenadnim, dramatičnim zapiranjem posamezne tovarne ali z neko drugo zaposlitveno bazo lokalnega prebivalstva. Čeprav je urbana preobrazba vedno in povsod v gibanju, se obravna-

vano poročilo OECD ukvarja predvsem z razmerami, za katere so značilna velika območja in znatna dediščina zaostalih fizičnih problemov, kot so npr. kontaminirana zapuščena zemljišča nekdanjih industrijskih con ali stavbišča brez adekvatne tehnične opreme. V najbolj razvitih evropskih deželah in v Severni Ameriki so se v zadnjih letih sprostila velika mestna območja na obalah in bregovih morja, jezer ali rek, ki so bila prvotno zajeta z zgodnjo industrializacijo. Nove (predvsem infrastrukturne) investicije javnega sektorja oz. države pritegujejo na ta območja (ob Velikih ameriških jezerih, vzdolž Temze, Seine ali Rena) zasebni kapital, ki ustvarja novo (pretežno stanovanjsko in poslovno) vlogo in novo identiteto teh delov mest.

Na področju prenove oz. rehabilitacije starih mestnih območij ugotavljajo določene *inovacije*, ki si jih kaže ogledati, preden povzamemo nove smernice za prenavo.

Agencije s posebno nalogo, ki sledijo *vseobsežnemu*, na območje vezanemu projektnemu pristopu, so vpeljali že v večjem številu mest. Tako so pospešili proces preobrazbe, npr. v kanadskem Winnipegu, v Dublinu na Irskem in drugod. Podoben primer je Podjetje za mestno gradnjo v Združenem kraljestvu. Avtorji nove urbanistične politike zagovarjajo postavitev implementacije projektov na lokalno raven, da bi vključili čim večji razpon najbolj pomembnih krajevnih dejavnosti. Obstaja namreč že dolga vrsta primerov zgrešenih poskusov pobud centralnih vlad, ki so vsiljevale načrte in programe, še preden jim je uspelo spodbuditi večjo vključenost lokalnega nivoja oblasti ali preden so se uveljavile pobude »od spodaj navzgor«. Seveda pa ni vse v lokalni oblasti, bolj gre za lokalni razvojni potencial, za razumevanje širših silnic in za izbiro pravega trenutka za začetek usklajene razvojne (ali prenovitvene) akcije, ki mora vsebovati prvine partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem in skladnost med širšo, državno urbanistično politiko in lokalno dejavnostjo, ki izvira iz municipalne avtonomije krajevne oblasti.

Navedeni in sicer poznani primeri kažejo, da področje urbane rehabilitacije v deželah OECD presega klasično pojmovanje prenove historičnih območij mest, ki je značilno za naše sedanje razmere. Velja pa se prav na tem mestu spomniti zgodnjih primerov študij arh. Mitje Jernejca in drugih v Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije ter v Ljubljanskem urbanističnem zavodu, ki so se lotevale kompleksne prenove širših, strukturalno in funkcionalno raznolikih območij, pri katerih je urbana substanca vključevala več sto let stara historična jedra in urbane ter suburbane strukture iz druge polovice 19. stoletja ter iz začetka tega stoletja (Sp. Šiška in Poljane v Ljubljani, pa tudi Zelena jama, Studenci in Lent v Mariboru, Krško, Novo mesto, Celje itd.). V tem kontekstu ostaja še neobdelano vprašanje usode nekaterih pomembnih predlaganih projektov, in sicer v njihovi relaciji do sklopa odločanja na ravneh mesta, občine ali krajevne skupnosti. Ostaja še neobdelan vpliv pobud, porojenih v nekdanjih stanovanjskih skupnostih, gradbenih podjetjih ali v zavodih za izgradnjo.

Ustvarjanje strateške vizije in razvojnega okvira za neko območje prenove je skoraj pri vseh primerih značilno in pomembno za uspeh območnih pobud, saj je pomenilo nujen podporni okvir za animacijo zasebnih investitorjev. Dodatno k temu je dediščina pomembnih posebnih problemov posamičnih lokacij terjala državna (»združena«) finančna sredstva za čiščenje območja in infrastrukturno opremo z magistralnimi in primarnimi vodi komunalij kot prvim pogojem za pritegnitev zasebnega investitorja. Pristojnosti glede nakupa (ali pridobitve) stavbnih zemljišč so bile potemtakem med temeljnimi pogoji za uspeh projekta. Kako bi

sicer razrešili probleme razdrobljenosti zemljiške lastnine ali probleme paraliziranja projektov s strani zemljiških posestnikov in/ali špekulantov, ki držijo v rokah nekaj ključnih parcel? Kako bi sicer razvili mehanizme usklajevanja množice interesov...?

Da, to so verno ali vsaj smiselno povzete besede nekega poročila OECD kot organizacije najrazvitejših kapitalističnih držav sveta. Retorika »socializacije« stavnih zemljišč ali nadzora nad prometom z zemljišči bo morda komu pri nas ta hip tuja, vendar je na drugi strani tudi res, da smo se (pri nas) znašli v razmerah, ko so praktično vsi večji projekti urbane preobrazbe, prenove ali izgradnje blokirani. Bariera, ki se zdi nepremagljiva, se imenuje zemljiška lastnina in vrednost zemljišč, ima pa še veliko podtonov, kot npr. denacionalizacijski in reprivatizacijski postopki, vrednost zemljišč ob veliki inflaciji, vidik naložbe zaradi socialne varnosti ipd. Napovedani (?) predlog za izdajo zakona o reprivatizaciji stavnih zemljišč v mestih bi moral tudi pri nas upoštevati prakso razvitih kapitalističnih držav na področju nadzora nad prometom z mestnimi (zlasti stavbnimi) zemljišči, vsekakor pa tudi ustrezna priporočila mednarodnih organizacij, ne nazadnje tudi Združenih narodov.⁴ Poanta je v okoliščini, da vsaka kompleksnejša prenova (mlajših) delov mest pomeni tudi prestrukturiranje parcelacije, spremembe namembnosti in podobne radikalne posege v zemljišča.

Navajanje inovativnih prijemov na področju prenove mest lahko sklenemo s poudarkom pomena *širšega razpona »partnerstva« med javnim in zasebnim sektorjem*. Potrebne pa so še druge povezave, npr. z organizacijami lokalne skupnosti, saj si je drugače težko zamisliti usklajevanje skupnih ciljev, jasno delitev odgovornosti in vsesplošno učinkovitost pri izvajanju nalog. Skratka, potrebno je vzpostaviti soodvisnost med ekonomskimi, socialnimi, ekološkimi in drugimi cilji pomladitve starih mestnih območij. Izkušnje v pogledu razvoja in graditve mest v zadnjih dveh ali treh desetletjih so pokazale (tako v razvitem svetu kakor tudi pri nas), da je ustvarjanje visoko kakovostnega bivalnega okolja, okolja, ki predstavlja privlačno vrednoto že samo po sebi, eden od nujnih predpogojev za pritegnitev komercialnega razvoja in najbolj ustvarjalnih plasti prebivalstva. Zanimivo je, da ob takih, sicer na videz ekonomističnih (ali pridobitniških) ciljih opozarjajo v OECD tudi na primerno mešanico v stavbni tipologiji stanovanjskih hiš in na vsestranskost dejavnosti, ki običajno spremljajo stanovanjska območja v mestnih skupnostih. Pri tem opozarjajo tudi na nevarnost socialne polarizacije in na neprimerno prelivanje haskov zvišane gospodarske vrednosti prenovljenih območij. Obstaja že veliko primerov blagodejnega vpliva oz. spodbude, ki jo kaže prenova starejših mestnih delov na sosednjih območjih.

Smernice nove urbanistične politike povzemajo avtorji študije v šestih kategorijah:

1. *Strateška vizija in razvojni okvir*, ki morata med drugim zagotoviti sinergetski učinek med različnimi vidiki načrtovanja in redukcijo neproduktivnih motenj obstoječih mestnih dejavnosti (ali celo obstoječih kulturnih in drugih vrednot mestnega okolja).

2. *Rehabilitacija mestnih območij z »večrazsežnostnim pristopom«*, ki mora izboljšati fizično okolje, grajeno okolje in socialno tkivo mesta s splošno narav-

⁴ Gl. npr.: HABITAT: United Nations Conference on Human Settlements, Vancouver, 31. 5.–11. 6. 1978, Resolucija »Priporočila za nacionalno akcijo«, zlasti poglavje o zemljiški politiki na str. 52–58 v dokumentu A/Conf. 70/5.

nanostjo k izboljšanju kakovosti življenja mestnih prebivalcev in k povečanju učinkovitosti gospodarstva. Tudi tu gre za utrjevanje identitete nekega mestnega območja in spet za prvenstveno spoštovanje kulturne dediščine.

3. *Javno-zasebno partnerstvo*, ki se mora vzpostavljati na medsebojnem zaupanju in dopolnjevanju.

4. Namensko ustanovljene, lokalno utemeljene *razvojno-prenovitvene organizacije*, ki zmorejo premagovati birokratske ovire in so občutljive za posebnosti kraja, hkrati pa v svojih prijemih dovolj gibke.

5. Prenova mestnih območij mora *zmanjševati možne negativne socialne implikacije sprememb*, zlasti kar zadeva izrinjanje obstoječih prebivalcev (in med njimi še posebno siromašnejših, ostarelih in pripadnikov manjšin ali marginalnih skupin, ki so še posebno občutljivi za abruptne spremembe v njihovem socialno-prostorskem miljeju).

6. V polni meri je treba pritegniti *krajevno pobudo*, ki izhaja iz poznavanja lokalnih potreb in aspiracij. Participacija lokalne skupnosti je pomembna v procesu sprememb okolja, pa tudi v končnih fazah rehabilitacije, ker krepi občutek odgovornosti prebivalcev.

Promet

Pobude za boljši promet v mestu nas spremljajo skoz vsa desetletja burne rasti mest, pa vendar je le malo mest v razvitem svetu, ki bi se lahko pohvalila z vidnejšimi ali nedvoumnimi uspehi. V času, ko smo tudi v Ljubljani priče ponovnim prizadevanjem za radikalnejše izboljšave prometa v mestnem središču, ne moremo mimo ugotovitev o izredno veliki zahtevnosti (in predvsem izredno visokih stroških) za kakršne koli resnejše izboljšave. Popularnost kritiškega diskurza o prometu v mestu in splošna veljava opozoril o težkih ekoloških, funkcionalnih, varnostnih, pa tudi estetskih posledicah prometne stihije v mestih nam omogočajo ali dovoljujejo bistveno skrajšati navajanje povzetka in komentiranje problematike v tem delu obravnavanega dokumenta OECD. Omenili bomo le »maligned« večine vidikov prometnih problemov v mestu, o kateri pa smo pri nas tudi že pisali, (gl. npr. avtorjevo knjigo *Urbanizem – bajke in resničnost*, CZ Lj. 1980). Veliko časa je moralo preteči, da smo spoznali, da nenehno širjenje cest oziroma večanje njihove prepustnosti ni primerna rešitev. Izboljšanje dostopnosti se namreč sprevrže v še večji volumen vozil v kritičnem območju mesta... Zločestost problema in nezadostnost enostavne dedukcije, ki sta podlaga tehnični rešitvi, je namreč v nepredvidljivosti posledic, le-te pa so vkoreninjene v obnašanje voznikov motornih vozil, tega »dvojnega blagoslova« moderne civilizacije.

Preskočimo v povzetek in kratek komentar ugotovljenih in preizkušenih *inovacij*, ki jih lahko delimo na kratkoročne in dolgoročne. Pri prvih gre za ukrepe na področju upravljanja prometa (spremembe prometnih režimov) in za fiskalne aranžmaje. Pri drugih pa za zvečina nove tehnološke ideje in rešitve.

Opcija *uvajanja pristojbin* za posamezne ceste (ali celo za posamezna območja mesta) je bila dolgo časa v ospredju pozornosti, vendar je niso dosledno uveljavili skoraj nikjer. Več uspeha kaže *diferencialna obdavčitev* vozil, pač glede na njihove emisijske značilnosti. Na splošno so v večini držav članic OECD uvedli različno obdavčitev glede na osvinčeni in neosvinčeni bencin. V Nemčiji so šli še dlje; z davčnimi olajšavami favorizirajo »okolju prijazna vozila«, torej tista, ki so čistejša in bolj tiha od normiranih zahtev.

Poglavitna naravnost pri reševanju mestnih prometnih problemov so *integrirani paketi prometnih ukrepov*. Pri njih gre za hkratno upoštevanje:

- racionalizacije rabe obstoječih cest in parkirišč;
- zvečanje hitrosti pretoka pri javnem mestnem prometu, pa tudi pri osebnih vozilih (manj emisij in prihranek pri času);
- integracije javnih in zasebnih prometnih omrežij;
- zaščita okolja v posameznih območjih ali conah.

V Atenah, ki so bile še nedavno med mesti bližnje Evrope najhujši primer odsotnosti vsakršnega načrtovanja, so se nedavno odločili za večjo vlogo urbanističnega planiranja in za načrtne posege v prostor spontano zrastle urbane strukture. Ob tem so se odločili za nove cestne obročje zunaj središča mesta, za gradnjo novih sistemov javnega prometa, za boljšo koordinacijo različnih vidikov javnega prometa, za restrikcijo prometa v ožjem mestnem središču in za realokacijo velikih podjetij, zlasti tistih, ki pritegujejo ali generirajo velike količine prometa, pri tem pa niso odvisna od neposredne interakcije z drugimi dejavnostmi, lociranimi v centru. Take dejavnosti selijo na obrobje mesta.

Posebne ukrepe izvajajo v mestih, ki so občutljiva zaradi svoje lege ali klimatskih značilnosti (npr. zaradi pojava smoga v neprevetrenih kotlinah). V takih primerih gre za *lokalno specifične prepovedi* prometa, zlasti osebnih motornih vozil, vendar spet ob upoštevanju njihovih emisijskih značilnosti.

Tudi pri prometu gre za šest *smernic* nove, ekološko senzibilizirane urbanistične politike:

1. Na področju upravljanja mestnega prometa je potrebno uvesti *strateško planiranje*. S tem naj bi omogočili premik od ad hoc inkrementalnih odgovorov na potrebe k dolgoročnejšim časovnim horizontom. Strateško planiranje mora biti povezano s strateškimi vizijami bodočih preselitvenih vzorcev tako znotraj kot tudi zunaj posameznih urbanih območij. Zaradi tega sta *planiranje prometa* in *planiranje rabe tal* nerazdružno povezani.

2. Kljub temu da povpraševanje na področju osebnega prometa v mestih še vedno narašča, očitno ni drugih rešitev kot *preusmerjanje na medije množičnega prevoza* in na alternativne oblike komuniciranja, kot npr. na hojo, vožnjo s kolesom in na širšo uporabo telekomunikacijskih sredstev.

3. Doseči je treba *večjo koordinacijo med javnim in zasebnim prometom* in za to nalogo poskrbeti tudi po institucionalni poti, npr. z enotnim upravljanjem sistemov.

4. Oceniti je treba *polne družbene in ekološke stroške* prometa v mestih in jih naložiti uporabnikom. (O tem so se že bili sporazumeli evropski ministri za promet na posebni seji novembra 1989). Med stroške je treba prišteti vse, tudi stroške nesreč, zastojev, onesnaževanja in sanacije, ukrepov proti hrupu in stroške za javna zemljišča, katera zasedajo prometna sredstva. Pridobljeni denar naj bo usmerjen za smotrne subvencije in izboljšavo prometne infrastrukture.

5. Težišče prometnega *obdavčenja* je treba *preusmeriti od lastništva k uporabi*. To pomeni premik od letne takse za avto ali prispevka za ceste k obdavčitvi goriva in k pristojbinam za uporabo cest ter določenih mestnih območij (ki imajo posebno licenco). Taka obdavčitev naj bi vplivala na navade udeležencev v prometu.

6. *Poudarek privatni pobudi*, zlasti na področju javnega transporta.

V mestih (in v vse bolj urbaniziranem svetu) si moramo prizadevati za odkrivanje vedno novih pobud za večjo učinkovitost urbane energije. Osrednje področje problematike zadeva dobavo energije neposredno stanovanjem in delovnim mestom. V tem kontekstu se moramo zavedati tega, da pri proizvodnji in potrošnji energije ne gre le za neobnovljive naravne vire, kot so npr. fosilna goriva. Celovitejši pristop mora upoštevati tudi rabo in onesnaževanje zraka, vode in tal ter tveganje morebitnih velikih nesreč. Vse te dejavnike je treba vključiti tudi v zamisel o »energetski učinkovitosti« in v novo, ekološko občutljivejšo energetsko politiko.

V preambuli tega poglavja se spet srečamo z opozorili glede pomena atraktivnejšega okolja mest kot prvine kompetitivnosti med mesti, a tudi zaradi sodobnega razvojnega potenciala. Drugo opozorilo, ki govori o širšem, *izvenmestnem vplivu onesnaženja*, ki ga povzročata proizvodnja ali potrošnja energije, pa izzveni v ugotovitev, da je potrebno vsa vprašanja urbane energetike reševati tudi na regionalni in nacionalni ravni. Tudi tu gre za idejo polne internalizacije vseh stroškov.

Med *inovacijami* postavljajo na prvo mesto *varčevanje z energijo* in s slikovito prisposodbo ugotovijo, da je najcenejša infrastruktura tista naložba, ki je ni zgraditi zaradi prihrankov na obstoječih napravah.

Na drugem mestu so energetski načrti, ki upoštevajo *krajevne posebnosti*, tj. npr. razpoložljiva goriva, najprimernejše oblike proizvodnje energije, najcenejše sisteme distribucije, optimalne lokacije, strukturo gospodarskih in drugih dejavnosti, ki je primerna, mikroklimo itd. V kolikor pojmujeemo pri varčevanju z energijo prvenstveno vprašanje tehnologije, moramo na tem mestu poudariti še vse druge vidike, npr. *shranjevanje energije in omejevanje porabe*. S tem pa odpremo zelo razsežno področje problematike gradbene izolacije, zasnove objekta, tipa zazidave itn. Zavzemajo se za svetovalno službo, uvajanje energetskih bilanc pri presojanju ustreznosti gradbenih načrtov, se pravi ukrepe in metode, ki so jih že predlagali ali pa jih delno že izvajajo tudi pri nas.

Med inovacije, ki jih predlagajo v OECD, so uvrstili tudi *kombinirano proizvodnjo toplote in elektrike*, rešitev, ki jo v Ljubljani poznamo v Termoelektrarni-Toplarni I. »Kogeneracija« energije pomeni boljši izkoristek goriva in pomeni prihranke v prenosnih omrežjih, ker je praviloma locirana v bližini velikih porabnikov. Sem sodijo tudi priporočila v zvezi z *izvenkonično proizvodnjo in porabo*.

V Združenih državah se množijo *zasebne tvrdke za svetovalno dejavnost* in projektiranje na področju »varčne energetike«, ki že vplivajo na naložbe v prestrukturiranje industrijske tehnologije in na druge vidike porabe energije. Ekonomsko motivacijo ustvarjajo z deležem prihodka, ki nastaja po uspešnem uvajanju varčevalnih ukrepov ali ustreznih projektnih izboljšav.

Poseben poudarek dajejo vlogi državne uprave pri pospeševanju raziskovalnega dela na področju izboljševanja tehnologije za uporabo *obnovljenih energetskih virov*, kakršni so npr. veter, sonce ali bibavica.

Smernice za novo politiko obsegajo:

1. *Upoštevanje lokalne in globalne perspektive pri urbani energetski politiki* pomeni ozaveščanje o povezanosti lokalne politike z globalnim učinkom in nepriernost strategije »visokih dimnikov«.

2. *Usklajevanje na lokalni ravni* in skupna odgovornost krajevnih oblasti in višjih (ali širših) ravni uporabljanja.

3. *Javno-zasebno partnerstvo*, to pot predvsem na področju identifikacije novih možnosti za izboljševanje energetskih učinkovitosti.

4. *Novi računovodski postopki*, ki težijo k internalizaciji mehanizmov cen, in to ne le pri gorivu, marveč tudi pri »ekoloških stroških«.

5. *Prakso vzorčnih projektov*, ki se uvajajo najprej tam, kjer ima mestna uprava možnost vplivanja, npr. na področju solidarnostne stanovanjske graditve, pri mestnih javnih podjetjih itd.

6. *Varčevanje z energijo* doma in na delovnem mestu, ki se ga moramo lotevati na kar najbolj vseobsežen način, npr. s sistematičnim (namenskim) prestrukturiranjem tehnologije, upoštevanjem boljše izolacije in z bilanciranjem energije pri prodaji zgradb.

7. *Upoštevanje posebnega položaja občutljivih socialnih skupin.*

IV

Obravnavani dokument OECD, ki je namenjen oblikovanju nove urbanistične politike kot sistema ukrepov v urejanju in oblikovanju prostora – s posebnim ozirom na vprašanja varstva in izboljševanja okolja – navaja in analizira tudi konkretne primere pozitivnih izkušenj in podrobneje predstavlja številne usmeritve, ki smo jih v tem prikazu v grobem povzeli in komentirali. V dokumentu je dodana še ugotovitev o potrebi po nenehnem dopolnjevanju predlaganih usmeritev in s tem v zvezi navajajo avtorji tudi potrebo po *nadaljnem raziskovalnem delu*.

Na prvem mestu se kaže potreba po elaboraciji koncepta »sprejemljivi razvoj« za mesta in širše okolje, to pa na podlagi konkretnih izkušenj posameznih mest. Temu sledi apel k objavljanju poročil o izkušnjah oz. k spremljanju prakse posameznih mest. Končno pa se zavzemajo tudi za to, da bi pri raziskovanju, naravnanim k prihodnosti, povezali vse ravni in različne akterje – državne, javne, zasebne in posameznike.

Vsekakor so zanimiva prizadevanja, da bi se moglo v večji meri spet uveljaviti planiranje, ki je kot dejavnost in pojem stopilo v ozadje tisti hip, ko so se v posameznih zahodnih državah uveljavile vlade »nove desnice«. Kadar zaznavamo sklicevanje na »funkcionalno« ali na »samo-regulirano« rast in podobna načela v zvezi s težnjo po »sprejemljivem mestu«, se ne moremo znebiti vtisa, da gre za poskus ponovne krepitve načrtovanja (predvsem) na lokalni ravni.

Vseobsežnost vprašanj, ki se pri tem odpirajo, pa jasno nakazujejo veliko raznolikost znanstvenih in strokovno tehničnih metod, ki pomagajo zbirati podatke, analizirati razmere, opredeljevati razvojne cilje, formulirati projektne naloge, vrednotiti in izbirati alternative, se odločati, nadzorovati izvajanje itd. – tedaj vsega tistega, kar sodi v vsako proceduro razumskega odločanja in tudi v planiranje. S tem se nakazuje tudi pot iz voluntarizma in ritualizma našega nekdanjega, hiperinstitucionaliziranega ter hipertrofiranega sistema družbenega samoupravnega planiranja.

Ob predstavitvi in vrednotenju aktualnih priporočil OECD v zvezi z boljšim okoljem v mestih in glede vloge mest pri splošnem izboljševanju okolja bi bilo umestno primerjati še druge dokumente te organizacije⁵ in/ali dokumente, ki so nastali v drugih organizacijah in ustanovah v zadnjem času. Naj omenimo predvsem »Zeleno poročilo o mestnem okolju«, ki ga je predložila posebna komisija

⁵ Ob množici gradiv, ki jih producira Direktorat za okolje OECD v svoji dejavnosti na področju Urbanih zadev (zanj pa gradivo pripravljajo ugledni znanstveniki in mednarodno uveljavljeni konzultorji) omenimo le dve publikaciji: The Urban Impacts of National Policies, OECD, Paris 1983, in – Urban Growth policies in the 1980s, OECD, Paris 1983.

svetu in parlamentu Evropske skupnosti⁶. Ta komunikacija je po vsebini kompleksnejša, zato bolj splošna, vendar je hkrati tudi »bolj zelena« in »bolj urbanistična«. Vsebinskih razhajanj ni videti, zato lahko ugotovimo, da se gradivi zanimivo dopolnjujeta. Za položaj urbanistične stroke pri nas in v času, ko se oblikujejo »raziskovalna polja« in nacionalni raziskovalni program, je diapazon obeh dokumentov nadvse pomemben, ker obravnava *mesto* kot vsestranski fenomen in kot močan »subjektivni faktor« razvoja. Mesto kot tako dobiva svoj položaj in vlogo v razreševanju nakopičenih ekoloških problemov in v veliki gospodarski tekmi, ki jo je najprej napovedal datum 31. 12. 1992, potem pa še novi dogodki v evropskih integracijskih in političnopruebasbenih procesih.

Komisija Evropske skupnosti predstavlja svetu in parlamentu Skupnosti *mesto in proces urbanizacije* ter v tem »mesto kot projekt«, zlasti pa *ustvarjalno vlogo mest*. Poročilo govori o *urbanem okolju*, tako o njegovi kompleksnosti (notranji soodvisnosti elementov sistema) kot tudi o posameznih vidikih onesnaževanja in degradacije. Govori o *grajenem okolju* in o *naravi v mestu*. Posebno zanimivo in udarno pa postane tedaj, ko govori o posameznih funkcionalnih členih mest. Poročilo ima dve poglavji:

- Bodočnost mestnega okolja in
- Za strategijo Skupnosti na področju mestnega okolja.

V drugem poglavju obravnava *urbanistično planiranje* kot enega od akcijskih področij, med ostalimi področji pa vključuje seveda tudi preново, promet in energetiko, torej področja, ki so dobila prednostno mesto v dokumentu OECD. Podobnosti in razlike med obema dokumentoma lepo kažejo splošno aktualnost določenih vprašanj in pogledov, tako npr. glede urbanizma, prav tako pa tudi glede varstva in izboljševanja okolja v mestu, kažejo pa tudi praktične relacije in politične implikacije njune soodvisnosti. Ne gre prezreti relativne avtonomnosti dveh mednarodnih organizacij, čeprav OECD in ES že več let usklajujeta svoje strokovne in akcijske programe in se medsebojno vabita na seje vseh strokovnih in politično odločujočih organov. Podobno velja za ženevsko izpostavo Združenih narodov, za Svetovno zdravstveno organizacijo, za Svetovno banko itd.

V luči predstavljenega in povedanega, predvsem pa zaradi aktualne domače problematike, ki konvergira k temeljito prenovljeni zakonodaji (in celo k drugačni profesionalni etiki urbanistov), bi kazalo vsaj omeniti še druge »tipe« novejših publikacij, ki formalizirajo nastajanje nove urbanistične paradigme. Tako je bila v svojem strokovnem krogu distribucije zelo odmevna publikacija Svetovne banke »The Evolution of Paradigms of Environmental Management in Development«, ki jo je spisal Michael E. Colby, sodelavec oddelka za strateško planiranje in presoje pri Svetovni banki. Po ugotovitvi o hitrih spremembah pomena in metodike upravljanja okolja in razvoja avtor opozarja, da je zelo dolgo (»stoletja dolgo«) prevladovala – ponavadi – implicitna debata o tem, kar se je začinjalo imenovati »ekonomika« in »razvoj« na eni strani ter zaščita narave oz. »ekologija« na drugi strani. V zadnji četrtini stoletja se ta dihotomija podira, ker postaja upravljanje okolja vse bolj eksplicitno in s tem pomemben predmet pozornosti državne uprave. Tudi v uvodu v Colbyjevo razpravo zasledimo magični neologizem sintagme »sustainable development« – sprejemljivi razvoj, ki se ga po sugestijah znamenite komisije ZN, ki ji je predsedovala gospa Bruntlandova, lotevajo in ga poskušajo osvetliti različne strokovne discipline. (Zaenkrat puščamo ob strani pomisleke dežel v raz-

⁶ Commission of the European Communities: Green Paper on the Urban Environment, COM(90)218 final, Brussels 27. 6. 1990.

voju, ki še ne morejo razumeti premikov v ekološki etiki visoko razvitega Zahoda). Pri vsem tem vidimo, da se zelo hitro spreminjajo tudi koncepcije o tem, kaj je ekonomsko in tehnološko praktično, ekološko nujno in politično sprejemljivo. V navedenem delu je predstavljenih pet temeljnih paradigem upravljanja okolja in razvoja, ki so poimenovane takole:

– »Mejna ekonomika« (če »frontier economics« in nakazane vsebine te paradigme, izoblikovane in prakticirane v eri preproste gospodarske rasti, ne bi raje prevajali z »osvajalsko ekonomiko«);

– »Zaščita okolja«;

– »Upravljanje naravnih dobrin«;

– »Eko razvoj« in

– »Globinska ekologija« (»Deep Ecology«).

Dominantni imperativ teh zvrsti, ki so hkrati sekvence v evoluciji ekološkega prebujenja, se vrsti od »prograsa« kot neskončne gospodarske rasti in prosperitete prek kompenzacij (»Tradeoffs«), kot npr. med ekologijo in gospodarsko rastjo, do »zelenih rasti«, ki sorazvija ljudi in naravo ter znova opredeljuje pojem varnosti, do »ekotopije« kot omejene harmonije z naravo, naravnane proti ekonomski rasti in njenim pogubnim posledicam v entropični naravi.

Za vseh pet paradigem so, podobno kot za dominantni imperativ, opredeljene še druge temeljne značilnosti in razlike v obliki matrice, ki vsebuje še razmerje med človekom in naravo, poglavitno obliko ogrožanja (narave), glavne vsebinske teme, prevladujoče režime lastništva, vprašanje: kdo plača?, opredelitev odgovornosti za razvoj in upravljanje, okoljske tehnologije in strategije upravljanja, analitično, modelsko in načrtovalsko metodologijo in poglavitne hibe. Zaradi omejenosti prostora in domače aktualnosti omenimo le navedeni razpon lastniških režimov. Le-ti segajo od privatizacije (v času neoklasične ekonomike) in nacionalizacije (v okvirih marksizma) vse lastnine do pluralizma lastništev, ki vključuje še zasebno in splošno lastnino, predvideno predvsem zaradi učinkovite zaščite določenih prostorov in/ali dobrin. Proces poddržavljanja ali podružbljanja lastnine se – po Colbyju – vzpenja od nakupa zemljišč za nacionalne in javne parke do globalno veljavnih splošnih aktov, ki varujejo oceane, atmosfero, klimo in morda tudi raznolikost živega sveta.

Zanimivi so tudi odgovori na vprašanje o plačniku, ki segajo od lastnikov oz. družbe kot celote (in posebno revnih) v primitivni obliki nacionalizacije proizvodnih sredstev, davkoplachevalcev, onesnaževalcev (PPP: Polluter Pays Principle) in PPPP oz. »princip plačevanja preprečitve polucije« do odsotnosti stroškov zaradi opustitve vsega razvoja... Matrični primerjalni prikaz petih paradigem se v naključnem, skrajno desnem spodnjem okencu simbolično konča z vprašanjem: Kako reducirati prebivalstvo? Na to vprašanje seveda še ni »sprejemljivega« odgovora – tako kot na poti do »ekotopije« niti Colby niti drugi aktualni avtorji še ne odgovarjajo na vitalno vprašanje o izenačevanju razvojne stopnje v svetu in v pogojih vse globljega prepada med razvitim in nerazvitim delom sveta. Zadovoljujejo se z ugotovitvijo, da se različne paradigme med seboj dopolnjujejo in povezujejo.⁷

⁷ Navajamo še nekaj avtorjevih razprav in prikazov problematike nove urbanistične paradigme ali preobrazbe pogledov na razvoj:

– Nove paradigme planiranja in načrtovanja mest, str. 1–34 v letnem poročilu o raziskovalni nalogi Osnove za razvoj arhitekturnega oblikovanja glede na vpliv družbenih in tehnoloških sprememb, URP C2-3549/505-89 »Urejanje prostora«, UI RS Ljubljana 1989.

Evropska mesta in urbanizem po letu 1992, str. 11–35, v letnem poročilu o isti raziskovalni nalogi kot zgoraj, obj.

Kljub očitni omejenosti sicer zelo razčlenjenih in z novimi poudarki obogatenih idej o urbanistični politiki za devetdeseta leta, ki smo jih skušali predstaviti ob najnovjšem dokumentu OECD ter besedil iz dveh drugih, svetovno pomembnih organizacij, se moramo sprijazniti z »zdaj in tukaj« prisotnim prostorom in okoljem, v katerem živimo. V tej luči nas zanimajo tudi drugi, po pomenu skromnejši prispevki k viru novih prvin urbanistične politike. Tako bo letos oktobra v Berlinu zasedal svetovni kongres Mednarodne federacije za stanovanje in urbanizem, ki bo naravnani k temi »Upravljanje mest in okolja za sprejemljivo kvaliteto življenja v metropolah« (podčrtal avtor).⁸ V to zvrst sodi tudi »Graški memorandum«, ki je bil sprejet na Mednarodnem mestnem forumu v Gradcu junija 1990 in predstavlja deklaracijo, ki naj bi pomagala, »da se naša mesta ne bi zadušila v prometu«. Memorandum, izoblikovan na 3. Mednarodnem kongresu za stara mesta in stavbno kulturo, zgoščeno povzema opozorila o tem, kako avtomobili ogrožajo mesto, in navaja cilje človeku in mestu prilagojene prometne politike.

Posebno zanimivost vseh, tu izbranih primerov iskanja novih prvin urbanistične in ekološke politike, lahko pojmuje tudi kot evokacijo ene od temeljnih dilem v odnosu človek-družba-narava, tj. širokega in občutljivega razpona med svobodo in razvojnim potencialom posameznika nasproti omejitvam, ki izvirajo iz širših interesov sožitja na »vesoljski ladji Zemlja«. Ta temeljna dilema pridobiva nove barve in nianse v času, ko se zdi, da so ruševine realsocialističnih režimov pokopale pod seboj tudi vse tiste ideje socializacije in socializma, ki so še nedavno tega ponujale »sprejemljivo« osnovo za sodobno urbanistično politiko. Moderni urbanizem je (bil?) nedvomni sopotnik industrijske revolucije in »priklopnik« socialnoreformnih procesov v 19. stoletju, kamor sodi tudi organizirano delavsko gibanje.

V (na videz?) praznem prostoru, ki danes obdaja urbanizem, si bodo morali urbanisti kot stroka – in urejanje prostora kot sicer nepogrešljiva dejavnost moderne države – poiskati nova načela *normativne etike*.

Ljubljana, 28. 5. 1991

v publ. UI RS »Arhitektura v času sprememb«, Ljubljana 1990.

– Vidiki blišča in bede postmodernizma, 22 str. rokopisa, pripravljenega za tematsko številko revije »AB«, Ljubljana, april 1991.

⁸ Avtor je eden od štirih vabljenih uvodnih govornikov, in sicer s temo »Urbanistično planiranje in oblikovanje«.