

20. Nadaljevanje naložb v tehnološke parke: zgrajen tehnološki park Brdo 2008.
21. Razširitev živahnega mestnega jedra v kulturni kare na Metelkovi ter vzdolž Ljubljane vse do rečne zapornice in naprej do umetniških Akademij na Roški (izbrana natečajna rešitev upravnega središča Cukarna, OPPN za območje umetniških akademij).
22. Center mladinske kulture v Kinu Šiška: zgrajeno 2009.

Drugi mestni projekti strateškega pomena

1. Mestni vrtički: Dravljje, Štepanjsko naselje: izvedeno 2009.
2. Novi Šmartinski park in parkirišče Žale: izvedeno 2009.
3. Ureditev Koseškega bajerja: izvedeno 2009.
4. Dokončanje Severnega parka: v izvedbi; dokončanje 2010.
5. Prenova parka Hrvatski trg: izvedeno 2008.
6. Nov park in hologram Evrope na Bavarskem dvoru: izvedeno 2008.
7. Prenova javnega prostora in fasad: npr. 14 palač ob Slovenski cesti: Nebotičnik, Kozolec, Hribarjeva hiša, idr.: izvedeno 2010.
8. Prenova predora pod Gradom: izvedeno 2009.
9. Podzemne zbiralnice odpadkov: v izvajanju 2008-10.
10. Razširitev žarnega pokopališča na Žalah: izvedeno 2009, za klasični del pridobljeno GD, razpis za izbor izvajalca v teku; gradnja 2010.
11. Dokončanje prenove ljubljanskega Gradu: v gradnji Hribarjeva dvorana za gledališče, dvorana za Muzej zgodovine Slovencev, rok 2010.
12. Nova cesta Opekarska-Mivka: izvedeno 2009.
13. Razširitev Peruzzijske ceste, v gradnji 2009, dokončanje 2010.
14. Civitas Elan, EU pilotni projekt trajnostne mobilnosti v smeri nove prometne politike MOL in LUR-Ljubljanske urbane regije 2011: idejna zasnova preizkusnega koridorja, ukrepi prometne politike, strategija koleksarjenja 2009.
15. Vodovod na Cankarjev vrh, izveden 2009.
16. Cestna povezava z industrijsko cono Rudnik in nov prehod čez železnico z zapornicami (2009).
17. Celostni sistem uličnega pohištva in cestne opreme (2009).

Natečajni 2007-2010

1. Bavarski dvor: Severna vrata: MOL in ZAPS, javni, urbanistično-arhitekturni, 2007.
2. Bavarski dvor: stolpnica Immorent: MOL in ZAPS, pozivni, urbanistično-arhitekturni, 2008.
3. Center sodobnih umetnosti Rog: MOL in ZAPS, javni, arhitekturni, 2008.
4. Tržnice: Mahrova hiša, Mesarski most in Petkovškovo nabrežje: MOL in ZAPS, javni, urbanistično-arhitekturni, 2008.
5. Masarykova: Sodna palača MZP: MZP in ZAPS, javni, urbanistično-arhitekturni, 2008.
6. Območje med Povšetovo in Poljansko: MOL in European, mednarodni, urbanistični, 2008.
7. PCL-postajna dvorana: MOL, HSŽ in Emonika, vabljen, arhitekturni, 2008.
8. Območje Šmartinske ceste in BTC: javno zasebno partnerstvo "Šmartinska": MOL in ZAPS, javni, mednarodni, urbanistično-arhitekturni, 2008.
9. Prenova Plečnikovega stadiona za Bežigradom: projektni svet in BŠ, vabljeni, mednarodni, urbanistično-arhitekturni, 2009.
10. Mestno kopališče Kozelija: MOL in ZAPS, javni, urbanistično-arhitekturni, 2009.
11. Upravni center MOL in UE na Ambroževem trgu: MOL in ZAPS, urbanistično-arhitekturni, 2009.
12. Islamski verski center (džamija) na Kurilniški: MOL, Islamska verska skupnost in ZAPS, javni, mednarodni z vabljenimi udeleženci, arhitekturni, v pripravi 2010.
13. Spomenik Ivanu Hribarju na Bregu: v pripravi 2010.
14. Ljubljanska klop: v pripravi 2010.

za prometno in okoljsko prijazno, a obenem prodorno mesto

parcialni razmislek ob novem strateškem načrtu za Ljubljano

grega košak

Ko še usmerjaš prvi korak, moraš vedeti, kam si se namenil!

Tibetanski pregovor

Ljubljana kot mesto je, zaskrbljujoče, že nekaj let na nezavidljivem svetovnem seznamu »shrinking cities«, t.j. mest, ki vztrajno izgubljajo svoje prebivalce. Kar je nadvse vprašljivo, je da je to dejstvo celo vgrajeno v njena planska izhodišča! S tem mesto izgublja svoj ekonomski in kulturni potencial, posredno pa tudi konkurenčnost in generativno vlogo, še posebej v primerjavi z bolj vodilno usmerjenimi bližnjimi mesti: Zagrebom, Grazom, Budimpešto, Dunajem. In to v Evropi, ki namesto Evrope meja vedno manj pomembnih državnih tvorb, vse bolj postaja nova Evropa konkurenčnih si »mest« v skupni Evropski uniji.

Zato si mora Ljubljana v bodočnosti prizadevati, da ostane meščanom in turistom prijazno mesto, predvsem pa tudi dobro in trajno delujoče, urbano okolje z visoko kvaliteto bivanja in temu ustreznega družbenega outputa. Slednje pomeni, da v novih globalnih tehnoloških pogojih še naprej nujno ostaja to, kar so mesta vedno bila v vsej svoji zgodovini: prostor intenzivne in trajne izmenjave realnih in duhovnih dobrin - »matrica razvoja človeštva«. Pri tem je za Ljubljano posebej pomembno to, da mora dodatno izpolnjevati tudi simbolno in reprezentativno vlogo prestolnice naroda in ambicij mlade države. Nekoliko slabšalo oceno londonskega Economista »pocket size capital« si je Ljubljana, sicer nekoliko krivično, prislužila, ko ji je, tekmo tranzicije prodorni gospodarski potencial večinsko pobegnil v primestne nakupovalne centre, z njim pa tudi mestni utrip. Tja sta mu sledili zelo pomembni zabava in rekreacija (Kolosej, Atlantis), tako da npr. danes mestno jedro premore le še eno samo mestno kinodvorano! Pri tem preseneča, da se pomena mestnega središča bolj zavedajo tuji gospodarski prišleki (Boss, Benetton, Zara, Max Mara, Lacoste) kot pa njihovi domači konkurenti, da o dosedanji »laissez faire« urbanistični praksi niti ne govorimo. Ta je s teorijo »mozaičnega poselitvenega vzorca« celo ustvarila teoretično podstat za to, kar se nam je že zgodilo, brez presoje ekonomske in še zlasti ekološke končne cene.

Tuji obiskovalci si prvi in obenem odločilni celostni vtis o mestu (posledično pa tudi do države) vedno ustvarjajo po njegovih centralnih točkah: newyorški Times Square, firenški Piazza Duomo, minhenski Stachus, londonski Piccadilly Circus, dunajski Kaerntner Strasse, ne pa po perifernih npr. Shopping City Sud in podobnih.

Kaj trenutno ponuja Ljubljana in ali se temu ustrežno tudi odziva, mimo puhlih velikih besed v politiki seveda? Ali Ljubljana sploh prepoznava svoj pravi potencial, ki bi ga morala čimbolj ažurno poslati v novo postindustrijsko družbo znanja, sinergije in globalne tekmovalnosti?

V ožjem mestu so ostali pretežno administracija, izobraževanje in kultura, ki pa zaradi izoliranosti in naključnosti njihovih lokacij, celodnevno niso



več zmožni zagotavljati funkcij sodobnega in prodornega mesta. Mesto se je kot nekdanji logično prepleteni »biotop« razpolovilo v dva nadomestna, dislocirana in funkcionalno nepopolna surogata. Tipološko sta še najbližje zgodovinsko že preseženemu prostorskemu coniranju mestnih funkcij, predpisanem v Atenski karti iz 30tih let prejšnjega stoletja. Pravkar zaključeni natečaj »Šmartinka« to skuša spremeniti, vprašanje pa je, če mu bo to uspelo, ali bo končal podobno razparceliran med motne vode domačega in tujega špekulativnega kapitala kot Emonika in projekt Potniškega centra.

Prostorsko na novo strukturirana sodobna družba vsestransko povečane mobilnosti (prostorske, logistične, delovne, prometne, pa tudi socialne) je sovisev sistem, ki močno pogojuje obnašanje povprečnega urbanega prebivalca. Ta mesto uporablja predvsem kot kraj dela, opravkov in druženja, le delno pa kot zaželeni kraj bivanja. Za prebivanje so privlačnejše bolj individualne oblike gradnje z lastnimi zelenimi površinami v običajno eksplozivno rastočih primestnih naseljih (kar ni značilno le za Slovence). Ta niso le prijaznejša, ampak so zaradi visokih cen stanovanj v mestnih centrih, vsaj v trenutku nakupa, tudi cenejša, morda še najbolj odločilno pa so tudi postopno nadgradljiva v trajno rešitev. Večina jih je v zameno pripravljena sprejeti daljše in zamudnejše poti na delo in do mnogih mestnih storitev. Obenem pa gre tudi za bistveno spremembo načina izrabe časa v novem življenjskem vzorcu prebivalcev. Dvomim, da je ob današnji vseprisotnosti hladilnikov, zamrzovalnikov, osebnih vozil in v konkurenci »ekonomije obsega« še vedno možno zagotavljati tradicionalno zadovoljevanje nakupnih zahtev z izbiro v manjših trgovinah, ki poleg tega zahtevajo intenzivno uporabo trgovske delovne sile in zato nekonkurenčne cene. Poleg tega so ljudem tedenski nakupi postali nekak družinski ritual in mini »doživljaj tedna«, največkrat smiselno dopolnjen s prehrano, zabavo in rekreacijo. Vse to so dovolj zgodaj zaznali in kar spretno izkoristili veliki nakupovalni centri (tak je v Ljubljani pogojno le BTC!).

Vse to bistvu nujno potrebuje in ustvarja več prometne in komunalne infrastrukture na bistveno večjih mestnih površinah z značilno (pre)majhno gostoto poselitve. Že današnja Ljubljana na svojega prebivalca porabi 4,5-krat več površin kot primerljiva danska mesta. Trend prodora v urbanizacijo mestne okolice pa še narašča, skupaj z višanjem javnih zlasti pa individualnih izdatkov zagotavljanja ustreznega prometa in komunale. Ob znakih najavljajoče se globalne energetske in ekonomske krize postaja ta trend vedno bolj nevzdržen.

Posledica je kar celodnevne zgostitev individualnega prometa v mestnem središču, še zlasti pa na vpadnicah in tolikšne zamude, da postaja nujen trezen razmislek, če je z dosedanjo prakso in klasičnimi paradigmi sploh še možno nadaljevati. Za ilustracijo le en primer: fizioterapevka v Rehabilitacijskem centru na ljubljanski Linhartovi, se tako kot še mnogo dnevnih migrantov sama vsakodnevno vozi na delo iz Zlatega polja v Kranju. Ko jo vprašam, kako obvladuje ta časovni in finančni problem, mi odgovori, da jasno le z osebnim avtomobilom. Češ da prerediti javni promet sploh ne pride v poštev, saj bi zanj porabila vsaj dvakrat toliko časa in zanj v enem tednu plačala več, kot za bencin porabi v dveh tednih! Ekonomska in vedenjska logika, ki ji niti ni mogoče nasprotovati, zlasti pa ne enostransko vsiljevati uporabe sedanjega nezadovoljivega javnega prometa ali pa visokih komercialnih parkirnin ob delovnem mestu. Približno podobno situacijo pomnožite s 125.000 dnevnimi migranti, ki bi jih želeli v bodočnosti preusmeriti na javni prevoz. Odgovoru fizioterapevke pa vendarle že vsebuje jasen napotek, kje in kako se je treba problema najprej in najuspešneje lotiti.

Pri nas se mnogi časopisni in strokovni članki vedno pogosteje ukvarjajo z idejo nujnega in korenitega zmanjševanja prometne obremenitve. Čeprav je naravnost avtorjev na skrb za trajnostno vzdržno in zdravo urbano okolje seveda pozitivna, pa je potrebno nekatere radikalne sugestije analizirati glede na njihovo dejansko izvedljivost. V zadnjih 15 letih je, zaradi inertnosti in neprilagodljivosti, javni promet pri nas upadel na vsega 20% nekdanjega, prav nasprotno od postopne rasti tega v tujini. Nujna posledica je redčenje

prometa na sedanjih linijah in s tem še manjša uporabnost za občane. Ta trend se še stopnjuje, do te mere da javni promet uporabljajo le še tisti, ki si osebna avtomobila ne morejo privoščiti, ga še ne smejo, ali ne morejo več voziti. Ljudi ne bomo uspeli zaobrtniti z radikalnimi urbanističnimi dogmami, ampak le z realnimi in očitnimi prednostmi uporabe javnega prometa: osebno hitreje in ceneje, družbeno pa okolju prijazneje. Vse to opozarja na nujno predčasno uveljavitev logistično in tarifno sinhroniziranega javnega (mestnega in primestnega) prometa, z bistveno povečano frekvenco voženj zlasti na ožjem mestnem območju. Trenutno frekvenca voženj izven časa prometnih konic, celo na najbolj zasedenih smereh v centru, pade na razmake 12-15 minut, kar za večino krajših voženj pomeni, da v času čakanja isto pot skoraj opraviš peš, pri prestopih pa čakaš še enkrat in plačaš dvojno ceno. To nikakor ne kaže najavljenega prihranka časa, ki naj bi ga prinesla investicijsko mnogo zahtevnejša uvedba ločenih vozniških pasov po (razširjenih mestnih) vpadnicah! Tuji prometni režimi so temu že dolgo pravičnejše prilagojeni: znotraj notranje mestne cone ima javni promet enotno ceno, ne glede na število prestopov (ali pa so vozovnice časovno omejene na 1 ali 2 uri). Naš primestni (tirni in cestni) in mestni promet nima enotne tarife, prijazne za uporabnike. Sorazmerno je še posebej predrag avtobusni promet: potnika namreč avtobus stane v povprečju 9,5 centa/km, kar je analogno porabi 8,5 l goriva za 100 km individualne vožnje!

Kaj nova prometna praksa pomeni za spremenjeno mestno morfologijo in za nadaljnje urbanistično načrtovanje? Zgoščena stanovanjska poselitve v mestu in znotraj regije bi morala biti praviloma skoncentrirana vzdolž osnovnih prometnih koridorjev (tirnih ali cestnih), za prebivalce pa naj pristop do njih ne bi bil daljši od približno 400m. Šele dovolj gosta poselitve (več kot 200 prebivalcev/ha) namreč vzpostavi ekonomske pogoje za cel dan dovolj visoko frekvenco voženj, da potrošniku javni promet postane realna alternativa osebnemu avtomobilu. Zlasti na pomembnejših primestnih prestopnih točkah je nujna uvedba dodatnih P+R parkirnišč s parkirnino, ki že vključuje povratno mestno avtobusno vozovnico. Čas fascinacije nad osebnimi avtomobili in statusom, ki ga prinašajo, je z njihovo splošno dosegljivostjo sicer že dolgo v zatonu, ni pa v zatonu individualni komfort, ki ga prinaša: na voljo je ob vsakem času, odveže nas prenašanja večjih nakupov, direktno nas pripelje od kraja nakupa ali opravka do stanovanja; za uporabnika zato šteje le celostna primerljiva vrednost ponujene alternative!

Realno predpostavljam, da bo (pol)urbani Ljubljčan še naprej tudi deloma pešec, kolesar, uporabnik javnih storitev in javnega prometa, pa redkeje, pa tudi še individualni voznik. Odločal se bo racionalno, a obenem tudi individualno, glede na vsakršno trenutno situacijo. Ni naklonjen vsiljeni represivni regulaciji z eno samo obvezujočo in »odrešilno« rešitvijo. Kakšne naj bodo predvidljive posledice v mestu? V Ljubljano se dnevno pripelje več kot 105.000 migrantov, od tega le 24.500 z javnim prometom, tudi mesto samo pa ima tudi že preko 0,4 vozila na prebivalca (to je približno 115 000 vozil!). V vsakem primeru je nujna rešitev zmanjšanje količine osebnega s favoriziranjem javnega prometa; realen zastavljeni cilj (po zgledu tujih mest) je v prihodnosti doseči vsaj 35% vseh potrebnih voženj z javnim prevozom. To bi bilo realno možno in okoljsko smiselno, doseči (poleg sinergijske uskladitve javnega prometa) tudi z delnim subvencioniranjem LPP iz mestnih sredstev, namesto da se jih usmerja v predvideno širitev mestnih vpadnic!

Ena od podedovanih stalnih cestne mreže v ožji Ljubljani je njena historično pogojena poddimenzioniranost površin, ki si jih morajo uporabniki deliti še z občestnimi parkirnimi površinami. Teh pa, zaradi nujnosti poslovnega in trgovskega utripa znotraj mesta, ni smiselno popolnoma in zlasti ne povsod kar ukinjati, temveč, njihovo dosedanjo izrabo izboljšati. Obcestna parkirna mesta imajo namreč vsaj 2x večjo frekvenco dnevne menjave vozil kot mesta v izvenivojskih garažah. Zato mora mestu prvi cilj postati eliminacija trajnega parkiranja z ulic in njihova dosledna sprostitev za kratkotrajno parkiranje (ki tako omogočijo nujne opravke). Časovno dolgotrajnejše parkiranje pa se mora z občestnega prostora preseliti na oddaljenejša (in s tem cenejša)

velika javna parkirišča, v parkirne hiše in na zasebna nivojska ali izven nivojska parkirišča. Pri tem lahko dodatno koristimo prednosti dvojne izrabe: za stanovalce, hotelske goste (ponoči) in prišleke (podnevi), kar nam pri isti kapaciteti parkirišč z boljšo izrabo poveča razpoložljive površine (v garažah pod poslovnimi in stanovanjskimi objekti, pod mestnimi parki, ipd.). Nadaljnje možnosti nudi prekalificiranje dvosmernih cest v enosmerne in »podvojen« raba površin, še posebej pod novimi drevoredi (z razmakom dreves na cca 7,5 m in s travnimi ploščami med njimi).

Kvaliteto osrednjih mestnih površin in njihovo privlačnost za pešce in kolesarje povečujejo pešcone, vsem poznane iz niza tujih in domačih mest. A kot primarni kriterij tudi zanje velja dobra dostopnost predvsem z javnim prevozom, obenem pa tudi z bližina stacionarnega osebne prometa. Skupaj s kolesarskimi stezami oba pogoja predstavljata nujno prekrvavljenost mestnega ožilja, s tem pa pogoj za intenziven pretok pešcev med (po navadi dvema) atraktivnimi poli mesta in intenzivno funkcioniranje tipično mestnih funkcij med njimi. Če se hočejo stara mestna središča poslovno uspešno prilagoditi konkurenci novih nakupovalnih centrov na zemljiško cenejši periferiji (zato z brezplačnim parkiranjem) in biti obenem privlačna, kot so bila nekdanj, se bodo morala inovativno in prepričljivo odzvati z ponudbo vsaj primerljive stopnje udobja storitev: temperiranega nadkritja, kritične mase ponudbe in njene povezanosti, prometne varnosti in razpoložljivosti parkirišč; historično okolje in obstoječi kulturni kontekst pa so jim pri tem dobrodošla konkurenčna »added value«, pri spopadanju z novim, lahko celo uničujočim, izzivom. Oboje je lokalno pogojeno s specifično morfologijo prostora, ki ima predvsem v stari Ljubljani dokaj omejen dostop: na eni strani z bregovi Ljubljane, na drugi pa z grajskim hribom. Nedavni izpad postajališča LPP pri Magistratu je nevarno ogrozil življenjski in trgovski utrip na Mestnem in Ciril Metodovem trgu; tako da slednji funkcije spremembe v peš cono sploh ne opravlja.

Prostor pešcev in kolesarjev se na mestnem parterju, kljub deklarirani humanizaciji, dodatno omejuje s pretiranim varnostnim »količkanjem«, ki pa 40 cm odmiki od cestišča, samo še zožuje pločnike in bolj varuje pločevino kot pa tiste, ki naj bi od njih pravzaprav imeli korist. Na poznam evropskega mesta, ki bi vizualno tako nasilno členilo cestni prostor, pešce pa, podobno kot živino na teksaških rančih, dosledno utirjalo v preozke koritnice zoženih pločnikov. K neurejenemu vizualnemu vtisu mestnega jedra poleg vseprisotnih reklamnih citylightov, dodatno nasilno prispevajo še raznobarvne kompozicije kontejnerjev za selekcionirano zbiranje komunalnih odpadkov, ki so nadomestili nekdanje, sicer banalne, črne vreče. Vendar pa so te v urbani javni prostor prinesli in so ga obremenjevale le 2x tedensko nekaj jutranjih ur, sedanja rešitev pa ga trajno obremenjuje vseh 24 ur in 7 dni v tednu. Tudi pospešeno uvajanje dragih (in ne povsod izvedljivih) začasnih podzemnih kontejnerjev, zbuja dvom o njihovi ustreznosti. Ali ne bi, na primer, mogla in morala mestna redarska služba, sedaj z drastično povečanimi pooblastili (in ustrezno visokimi kaznimi), s stalnim nadzorom seveda, učinkovito in obenem bistveno bolj diskretno zagotavljati, da na pločnikih šoferji ne bi puščali svojih vozil, prebivalci pa ne kontejnerjev? Premalo posluha mestnih oblasti za glas civilnih iniciativ po nepotrebem vzbuja upravičene dvome v domišljenost in dobronamernost načrtovanih ukrepov (garaža pod tržnico, namesto v grajskem hribu, Kolizej) in v prepričanje da ne gre predvsem za enostransko, kapitalu naklonjeno naravnost.

Trenutno odprt in presoje javnosti vreden problem je že vnaprej »pošrafirana« Slovenska cesta v delu med Kongresnim trgom in Ajdovščino, ki je predvidena za bodočo peš cono, kljub temu da prometni status celote Barjanske-Slovenske-Dunajske ceste še ni dokončno prometno niti statusno opredeljen (garaža pod Kongresnim trgom, namembnost in dovoz do Južnega trga, mestotvorno izjemno pomembnega kareja, usoda linij mestnega javnega prometa, prost dovoz do hotela Slon, do Pošte in do peš cone Čopova). Ali lahko Ljubljana na 750 m razdalje svoje »hrbtenične« Slovenske ceste med Gradiščem in podvozom, ki je danes predvsem le prometnica, ključna med

drugim tudi za bližnji dostop LPP-ja v obstoječo peš cono (Čopova, Stritarjeva, Ciril Metodov trg, Mestni in Stari trg), res ustvari prepotrebno reprezentativno peš potezo, vredno prestolnice? Ta je, vsaj trenutno, v skoraj vsem svojem parterju zazidalno nepovezana, programsko pa opustošena in neatraktivna. Zato se postavlja kar nekaj vprašanj o njenem, na hitro načrtovanem »face-liftingu« s preureditvijo v izključno peš cono. Verjetno bi bilo obvezno pred tem opraviti temeljit premislek, ki bi istočasno zadeval več funkcionalnih in behaviorističnih plasti. Koliko svoje dosedanje tranzitne funkcije povezovalja kar treh mestnih vpadnic (Barjanska, Dunajska in Celovška, za katere je predvidena širitev v šestpasovnice) bo zato morala (bojim se da nerodno) preusmeriti na, že sedaj preobremenjeni, notranji mestni obroč.

Niti še ni dokončne odločitve za tramvaj, ki je nekoč obetal rešiti vse težave, vendar bi bil investicijsko izjemno zahteven (prometno pa nefleksibilen). Mislim, da ta ni najbolj primeren za šesterokrako prometno okostje Ljubljane. Namreč, bistveno je primernejši za stalno visoke obremenitve (kompozicije z 270 sedeži, nasproti avtobusom z 48/85 sedeži), ki pa jih sedanja šesterokraka poselitvena struktura Ljubljane tekom večine dneva še ne zagotavlja, še avtobusi, ob redkih časovnih ritmih, vozijo polprazni. Infrastrukturno nezahteven in bistveno bolj fleksibilen avtobusni promet bo še dolgo prva in zlasti ekonomska prioriteta za večino mestnega območja, zlasti še zato, ker tudi avtobusi postajajo vse bolj okoljsko sprejemljivi (na baterije, na vodik, itd.). Dobro umeščene trase sedanjega tirnega prometa, (ki so skoraj paralelne s Tržaško, Celovško, Dunajsko in Dolenjsko cesto), se bodo z načrtovanimi novimi, podzemnimi trasami za hitre mednarodne proge večinoma sprostile. Te bi zato veljalo polno izkoristiti kot bodoče koridorje primestne železnice v širšem mestnem jedru. S svojo obstoječo infrastrukturo bi te bistveno racionalneje nadomestile predvideni tramvaj. In to brez rušilnih posegov vstavljanja ločenih tramvajskih pasov v preozke cestne profile mestnih vpadnic, in ulic mestnega središča. Ob postajališčih novih primestnih železnic pa bi bilo smiselno locirati prestopne točke na obstoječo, razvejano avtobusno mrežo. Tudi ekološka taksa za avtomobilski vstop v mestno središče, o kateri se tudi razpravlja, in ki bo sčasoma najverjetneje postala nujna, kot alfo in omego svoje uspešnosti predpostavlja obstoječ in učinkovit javni prevoz. Svoje, za naša trenutna gledanja morda tudi znotraj stroke nekoliko heretično, razmišljanje zaključujem s poznanim, že starim, a še vedno veljavnim spoznanjem ameriškega urbanista K. Lyncha, da »je dober urbanizem v 80% pogojen s pravilnim opazovanjem življenja!«