

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

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

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

4. Sklep

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

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

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

poudarki in vizije dolgoročnega razvoja Ljubljane do leta 2025

janez koželj

Ljubljana bo idealno mesto

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

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

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

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

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

Ljubljana bo sonaravno mesto

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

Ljubljana bo vseslovenska metropola

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

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

za promocijo znanosti v sklopu nove Politehnik ob Barjanski vpadnici in razširjeno Biološko središče z novim Prirodoslovnim muzejem.

Vse mestne vpadnice bodo razširjene v šestpasovne avenije, ob katerih so predvidene različne oblike vzdav mešane rabe. Z novo zazidavo bodo reaktivirana vsa degradirana območja opuščene industrije in neizkoriščena zemljišča železnice. Območje nekdanje Tobačne tovarne bo spremenjeno v živahno in pestro mesto v malem, izgradnja džamije in razširitev železniškega v prometni muzej Slovenije bosta sprožila preobrazbo Bežigrada. Z novo večnamensko Mestno dvorano bodo izpolnjeni pogoji za razvoj sejemske dejavnosti v poslovnem središču mesta. Izgradnja novega Kliničnega centra bo mesto nudilo vrhunske zdravstvene storitve za vso državo in sosednje regije.

Nadaljnja poselitve bo vezana na železnico, ki bo na pomenu pridobivala kot prednostna oblika javnega prometa v Ljubljanski metropolitanski regiji. Novi potniški center Ljubljana bo s prepletom in zgostitvijo različnih dejavnosti in tokov ustvaril težišče velikomestnega življenja, Masarykova cesta bo postala avenija z nizom državnih in mestnih ustanov. Nov logistični prometni terminal, poslovne cone in raziskovalni inštituti se bodo povezali za potrebe nove evropske makroregije med Jadrnom in Alpami, Srednjo Evropo in Balkanom. Z delovanjem prometnega terminala se bodo izboljšali tokovi blaga in zmanjšale obremenitve okolja zaradi tovarnega prometa.

Izhodišča urejanja in razvoja mesta

Urejanje Ljubljane v obdobju 2006-2009 je temeljilo:

- na viziji dolgoročnega razvoja mesta do leta 2025.
- na Plečnikovem pristopu širitve javnega prostora s spletnjem velikih potez skozi povezovanje posameznih manjših in obvladljivih ureditev.
- na Fabianijevem razumevanju mesta kot organizma v stalnem preoblikovanju, v katerem ni prostora za negibnost, in v katerem moramo zasledovati možnosti ter vzpodbujati smeri razvoja.
- na Ravnikarjevi zamisli o točkovnem zgoščevanju mesta z interpolacijami v stavbne otoke in z visoko obzidavo vpadnic.
- na uresničevanju predhodnih usmeritev in izvedbi ustavljenih oziroma odloženih mestnih projektov, ki imajo strateški pomen in dolgoročni razvojni učinek.
- na strategiji mestne prenove in notranjega razvoja mesta, ki novo gradnjo in točkovne zgostitve usmerja na vrzeli v strnjenem mestnem tkivu in degradirana območja opuščene industrije.
- na strategiji širitve javnih prostorov z razširjanjem con za pešce in kolesarje, prenovo obstoječih parkov in otroških igrišč, urejanjem novih parkov in nabrežij ter mestnih vrtičkov.
- na strategiji širitve tehnične infrastrukture z gradnjo mostov ter povezavo mreže cest in kanalizacije.
- na strategiji širitve družbene infrastrukture z gradnjo centrov sodobne umetnosti, športno rekreacijskih centrov, domov za starejše, dnevnih centrov in vrtcev.
- na strategiji urejanja prometa, ki daje prednost pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu ter omejuje motornega prometa z izgradnjo integralnega sistema prestopnih postaj, parkirnih hiš, ločenih pasov in novih linij javnega prevoza.
- na strategiji dogovornega urbanizma in sklepanjem različnih oblik javno zasebnega partnerstva med državo in zasebniki za gradnjo zahtevnih mestnih projektov.
- na razpisovanju mednarodnih, javnih in vabljenih natečajev za urbanistične, arhitekturne, krajinske in oblikovalske rešitve mestnih projektov.
- na vzpostavitvi celostnih sistemov ulične in cestne opreme, upravljanja z zelenimi površinami in trženja mesta.

Načrtovan županovi mestni projekti

1. Barjanska vpadnica z mostom čez Gradaščico: zgrajeno 2008.
2. Sklenitev notranjega cestnega obroča z ureditvijo Njegoševе ulice z mostom čez Ljubljano: v gradnji.
3. Parkirna hiša pod mestno tržnico: izbrana rešitev na natečaju, izgradnja infrastrukture, PGD 2009.
4. Parkirna hiša pod Kongresnim trgom: v gradnji, rok 2010.
5. Ponovni premislek o premiku tirov pod zemljo še pred izgradnjo Potniškega centra Ljubljane (investitor Emonika) in odmik železniškega tovarnega prometa iz središča mesta (investitor SŽ): študija ponovnega vrednotenja variant obvoznih prog 2009 (državni projekt, SŽ), v izdelavi PGD za železniško in avtobusno postajo.
6. Oživitev promenade med Tivolijem in Ljubljanskim gradom ter posledično širitev cone za pešce starega mestnega jedra vse do Slovenske ceste: peš con Wolfova in Mestni trg izvedeni 2008, Stritarjeva in Ciril Metodov trg izvedeno 2009.
7. Obogatitev programov (sprehajališča, zabavišča, kopališča) v Tivoliju in realizacija projekta Ilirija: razstavišče Jakopičevе sprehajališče izvedeno 2007, prenova podhoda pod Tivolsko izvedena 2009, obnovljeno kopališče v Tivoliju 2009, rastlinjak oddan Botaničnemu vrtu 2009,
8. Prenova Plečnikovega stadiona za Bežigradom: izbrana rešitev na natečaju, OPPN v postopku sprejemanja 2009
9. Izgradnja novega nogometnega stadiona in večnamenske, univerzitetne športne dvorane v Stožicah: v gradnji do 2010.
10. Oživitev nabrežij Ljubljane in mostovi: Poljanski nasip ureditev 2008, Trnovski pristan prenova 2008, Krakovski nasip ureditev 2009, Breg ureditev v izvedbi 2010, Mesarski most (pričetek gradnje 23.11.2009; dokončanje 2010), Most na Grablovičevi (PGD), Mrtvaški most (zgrajena nadomestna brv 2009), brv čez Gruberjev prekop (zgrajena 2009), brv pri Rdeči hiši (GD 2009, gradnja 2010 - donacija), možnost ponovnega kopanja na Špici (OPPN, PGD 2009, ureditev parka v izvedbi) je povezana z izgradnjo kanalizacije in čistilne naprave za Rakovo jelšo.
11. Oživitev bregov Save z rekreativnimi površinami in izletniškimi točkami: odstranjeni ilegalni vrtički in črne gradnje 2008; prestavljeno.
12. Obnova oziroma dograditev kanalizacijskega sistema na vodovarstvenih (npr. Tomačevo) in poseljenih območjih (čistilna naprava in kanalizacija Rakova Jelša v izgradnji).
13. Izgradnja objektov za predelavo odpadkov v regionalnem centru z odpadki (RCRO) na območju odlagališča nevarnih odpadkov Barje: sklep o financiranju sredstev EU 2009, del zgrajen, javni razpisi za oddajo del nadaljevanje gradnje 2009-10.
14. Mestna negovalna bolnišnica za prebivalce Ljubljane: zaveza Ministrstva za zdravje (sklenjen dogovor MOL-MZ); v ta namen predvidena stara Pediatrična klinika 2009 na Vrazovem trgu, zaveza MZ za realizacijo v 2010 (100 postelj).
15. Izgradnja 3000 stanovanj v Stanežičah: odložena zaradi gradnje stanovanj v Polju, Zeleni jami, na Celovski, na Viču, pogojena z izgradnjo primarnega kanalizacijskega zbiralnika in druge komunalne infrastrukture.
16. Obnova Roga z javnimi površinami v pritličju, sodobnimi stanovanji in podzemno garažo: izbrana natečajna rešitev, PGD, razpis javno-zasebnega partnerstva za izgradnjo Centra sodobnih umetnosti 2009.
17. Izgradnja doma za starejše občane in oskrbovanih stanovanj v Trnovem (zgrajeno 2009) in dograditev doma v Šiški (odloženo).
18. Izgradnja dodatnih vrtcev: dozidava Kekec in Jelka, v gradnji 2009, prizidek k vrtcu Črnuče, enota Sonček v Šentjakobu, vrtca Galjevica in Šentvid, enota Mravljincek na Brodu, vrtce Pedenjped, enota Kašelj, v pripravi so investicijski projekti za vrtec v Tehnološkem parku, v Podutiku in za nove prizidke k vrtcem Zelena jama, na Selu in na Brdu.
19. Izgradnja študentskih domov na Vojkovi (investitor GINA): izbrana natečajna rešitev 2007, GD pridobljeno maj 2009, pričetek gradnje predvidoma 2010.

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 Cukrarna, OPPN za območje umetniških akademij).
22. Center mladinske kulture v Kinu Šiška: zgrajeno 2009.

Drugi mestni projekti strateškega pomena

1. Mestni vrtički: Dravlje, 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 kolesarjenja 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).

Natečaji 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 Kozlejška: 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, tekom 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 ustrezno tudi odziva, mimo puhlih velikih besed v politiki seveda? Ali Ljubljana sploh prepozna 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 sovise 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 osebnega avtomobila ne morejo privoščiti, ga še ne smejo, ali ne morejo več voziti. Ljudi ne bomo uspeli zaobrtni 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 parkiršč 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 primerjalna 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 stalnic 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 obcestnega prostora preseliti na oddaljenejša (in s tem cenejša)