

---

Za novo perspektivo Slovenije in Ljubljane v jutrišnji Evropi

Author(s): Janez Lajovic

Source: *Urbani Izziv*, No. 14, INOVATIVNO MESTO (november 1990), pp. 69-71

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44179961>

Accessed: 26-09-2018 10:41 UTC

---

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact [support@jstor.org](mailto:support@jstor.org).

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

*Urbanistični inštitut Republike Slovenije* is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

vizurami proti starogoriškemu gradu. V tem nivoju (+1) se nahajajo v glavnem vsi bivalni prostori, razen pri zgornjih dveh enotah tipa A, kjer so ti zaradi specifične organizacije (vstop in garaža v nivoju +2 iz zgornje ulice, del nivoja +1 je popolnoma vkopan in služi kot klet) projektirani v dveh etažah z možnostjo vizualnega stika (del dnevne sobe na nivoju +1 je odprt preko dveh etaž tako, da nastopa jedilni del bivalne kuhinje kot galerija nad dnevno sobo).

Nivo +2 je razen v omenjenem primeru namenjen nočnemu delu stanovanja in je kljub temu, da so zaradi popolne fleksibilnosti stanovanj tlorisa možne tudi druge variante, po navadi organiziran kot ena spalnica, dva kabineta ter kopalnica.

Nivo +3 nastopa kot možnost samo v zgornjih dveh enotah pri vseh treh tipih. Ta nivo, ki je nujen pri tipu A (zaradi garaže na nivoju zgornje ulice - nivo +2), je pri tipu B prikazan kot samostojno stanovanje (po stanovanju izrazoslovju enosobno stanovanje z bivalno kuhinjo) za "drugo generacijo", pri tipu C pa kot delna razširitev s še dvema kabinetoma in kopalnico. Pri eni od zgornjih dveh enot tipa C je kot možnost prikazana tudi rešitev z vhomom iz čela (in ne iz dvorišča) ter z enoramnimi stopnicami.

Neto stanovanjska površina posamezne enote je pri tipu A 117 m<sup>2</sup> ali 160 m<sup>2</sup>, pri tipu B 117 m<sup>2</sup> ali 168 m<sup>2</sup> in pri tipu C 117 m<sup>2</sup> ali 155 m<sup>2</sup>.

Vrstne hiše tvorijo spodnji rob naselja. Ležijo pod spodnjo prometno ulico, iz katere imajo tudi glavni vhod in dostop v garaže. Padec terena je izkoriščen za polvišinsko zamikanje etaž. Neto stanovanjska površina pri tipu A je 188 m<sup>2</sup>, pri tipu B pa 200 m<sup>2</sup>.

Mladen Treppo, dipl. inž. arh.

Zazidalni načrt Pristava - jug, Urbanistični inštitut RS, 1990, urbanizem: Mladen Treppo, idejne zasnove objektov: Peter Pahor.

## Janez Lajovic Za novo perspektivo Slovenije in Ljubljane v jutrišnji Evropi

Politične spremembe vzhodnega bloka v zadnjega pol leta so celotni Evropi odprle popolnoma nove perspektive, v katerihsi je potrebno na novo ogledati tudi vlogo Slovenije in Ljubljane kot njenega v vsakem smislu najpomembnejšega središča.

Dejstvo, da železne zavese ni več in da bo že v nekaj letih ves podonavski bazen funkcioniral kot enoten gospodarski prostor, odpira tudi našim krajem enake možnosti, kot so jih imeli pred prvo svetovno vojno, ko je ne le habsburška monarhija, temveč večina današnje Evrope delovala kot skupen organizem, Trst, Pula in Reka pa so bila najvažnejša pristanišča monarhije. Čeprav so se razmere v marsičem spremenile - tako npr. Orient ekspres nima več nekdanjega pomena, ker ga je za daljše razdalje (vsaj do zgraditve hitrih železnic) nadomestil avion, spreminja se struktura težkih in voluminoznih tovorov in s tem obseg in pomen pomorskega transporta, itd. -, smo še vedno v isti prehodni geografski legi, na kateri so (čeprav dokaj abstraktno in bolj ali manj deklarativno) osnovani vsi dosedanji razmisleki o našem razvoju. Popolnoma nova pa je politična izkušnja zadnjih sedemdesetih let, ki nam in našim sosedom - prav v smislu Prešernove Zdravljice - narekuje v slogi in prijateljstvu ustvarjati skupne temelje za nov razcvet tega dela Evrope. Enako močno željo po sodelovanju in skupnem nastopu v širši Evropi srečujemo pri Hrvatih, zlasti tistih ob Kvarnerju in v Istri, ter v slovenskih in italijanskih krogih vse

do Benetk, Padove in Milana.

Na tej osnovi in skladno z idejo o enotnem gospodarskem in kulturnem prostoru Alpe-Jadran, ki jo je že prejšnja slovenska vlada močno pospeševala, predlagam, da začnemo sestavljati novo izhodišče, novo paradigmo za urejanje širšega slovenskega prostora. Izhajali naj bi ne samo iz spoznanja o odlični geopolitični legi Slovenije (ob najgloblji zajedi Sredozemskega morja v evropsko celino, na katerem je temeljil že Kavčičev koncept dolgoročnega razvoja SRS iz 1967-70), temveč predvsem na dogovoru Ljubljane s Trstom, Kopro, Reko in Puljem o ustanovitvi enotne pristaniško-gospodarske cone za oskrbo Srednje Evrope.

Mnogo razlogov govori takšni zvezi v prid:

- geografska lega glavnih treh pristanišč, ki imajo v odnosu do evropske celine praktično enakovredno lego, vsa skupaj pa omogočajo cenejši transport do vrste milijonskih mest ne le v vzhodni, temveč tudi v osrednji Evropi - zlasti iz azijskih dežel -, kot so npr. Rotterdam, Bremen ali Hamburg,
- že zgrajene pristaniške zmogljivosti in uveljavljene poslovne povezave posameznih pristanišč,
- že zgrajena prometna infrastruktura, ki jo je sicer potrebno obnoviti, dograditi in dodatno medsebojno povezati,
- razvojna lakota vzhodnoevropskih držav izza železne zavese, ki bo v nekaj letih generirala pomembne transportne tokove,
- povečan interes azijskih gospodarskih žarišč za sodelovanje z Evropo in za investiranje v opustošeno vzhodno Evropo,
- industrijsko že osveščena populacijska struktura prebivalcev te regije in zaradi ekonomske krize tudi močno motivirana za delo,
- dovolj površin za nove industrijske cone, zlasti na osnovi

sodobnih tehnologij in privlačne naselitvene možnosti za strokovnjake (ugodna klima, bližina morja in Alp ter starih kultur itd.) - pomembnejša omejitvena dejavnika sta le preskrba s pitno vodo in odstranjevanje odplak,

- pomembna kulturna raven in civilizacijska opremljenost vseh petih mest - zato pa skromna tehnološka oprema, kar ni vedno le v škodo, saj jo je ob potrebnem denarju mogoče hitro dopolniti z najnovejšimi dosežki - itd.

Kaj pa bi predstavljalo fizično srž zgornje zamisli, kaj bi vsako od teh mest imelo od takšnega skupnega projekta in kaj bi morali storiti, da bi se uresničili?

Za zahodnoevropske oči danes nobeno od teh mest s svojo velikostjo ne predstavlja pomembnega urbanega središča, čeprav po kulturni strani poznajo Trst zaradi Winckelmannna, Rilkeja in Joycea, Ljubljano zaradi Mahlerja, Reko z d'Annunziem, Pulj pa po amfiteatru. Če pa bi se združili v skupen razvojni projekt, če bi se zanj pričeli med seboj dogovarjati o delitvi funkcij na eni strani, na drugi pa o medsebojni povezavi z ustreznimi prometnimi sredstvi (podobno kot Japonci snujejo vrsto prometnih hrbtenic, ki naj bi najprej povezale posamezna mesta v regionalne aglomeracije, kasneje pa vse otočje v enotno telo, dolgo čez tisoč kilometrov), bi takoj pričeli nastopati z milijonskim številom. To dejstvo seveda ni samo po sebi nobena prednost, kot organizacijsko načelo, ki bi smiselno nadgradilo današnjo idejo policentričnega razvoja Slovenije, pa bi nam vsem lahko v zelo kratkem času bistveno spremenilo življenje.

O ukinitvi potnih listov na meji z Italijo se že pogovarjamo, toda razen z osebnim avtomobilom se voziš v Trst več ur, čeprav je od Ljubljane oddaljen komaj kaj nad sto kilometrov, zračne črte pa še petinšedemdeset ne. S sodobno železnico za takšno razdaljo v Zahodni Evropi

ne potrebuješ več kot uro (npr. od Frankfurta do Karlsruheja je zračne črte pribl. 120 km, z vlakom 75 minut), z jutrišnjimi medmestnimi hitrimi vlaki pa se bodo ti časi zmanjšali najmanj za polovico. Seveda pa same železniške zveze brez siceršnjih gospodarskih povezav današnjega mrtvila ne bodo odpravile.

Enako skromne so cestne zveze. Podaljšave avtoceste do Reke, Kopra in Trsta (kar bi se dalo v precejšnji meri racionalizirati) bi prej kot vse drugo pomagale k občutku vzajemnosti teh mest, z navezavo mimo Ajdovščine na Gorico in naprej proti Vidmu pa bi nas povezale tudi z razvijajočo se furlansko industrijsko regijo, ki sega še naprej od Pordenona. Na drugi strani se Ljubljana skozi predor povezuje s Koroško in se bo - upam, da v kratkem - tudi proti Celju in naprej skozi Maribor na Gradec in Dunaj ter Budimpešto, kar vse bo privedlo do povečanja prometa v osnovnem trikotniku LRT (Ljubljana-Reka-Trst) in še močnejšega turističnega priliva v Istro ter Kvarner.

Telekomunikacijske zveze z optičnimi in integralnimi mediji (telefon, video in računalnik hkrati), kakršne se že uvajajo v ZRN in se bodo po ločitvi le-teh od tradicionalne pošte verjetno v kratkem pričele tudi pri nas, fizične razdalje tako rekoč izničujejo. Vsakodnevna komunikacija na ravni običajnega pogovora med poljubno oddaljenimi sogovorniki (kakršne za sedaj gledamo le na TV), bo po napovedih že sredi 90. let popolnoma vsakdanja inle njena cena bo omejevala uporabo na prevelike razdalje, znotraj območja v velikosti trikotnika LRT pa bo praktično enaka stroškom današnje mestne telefonske zveze.

Prometne in telekomunikacijske zveze pa so osnovni pogoj za temeljno strateško usmeritev v skupno trženje zmogljivosti danes skoraj enakovrednih pristanišč Reke,

Kopra in Trsta ter za koordiniran nastop pri promociji znanstvenih, turističnih, zdravstvenih, proizvodnih, skladiščnih in ostalih kapacitet vseh petih mest.

Drugi temelj za takšno usmeritev je medsebojno zaupanje treh pristaniških direktcij, česar s skupnim koordinacijskim telesom ni nemogoče doseči, in kasnejše povezovanje vseh petih mestnih uprav na podoben način. Takoj bi se morali lotiti študije skupnega razvoja in začeti vabiti interesente k sodelovanju s prezentacijami, podprtimi s številkami. Pri tem bi se lahko največ naučili od Japoncev, ki so nedvomno tudi neposredno zainteresirani za sodelovanje.

Ideja regionalne linearne aglomeracije oziroma, boljše, ogrlice (obstoječih, le po potrebi razširjenih krajev), ki bi v obliki trikotnika povezovala obstoječa urbana jedra med Ljubljano, Trstom in Reko (s podaljški do Pulja in Kopra in s turistično magistralo med njimi ter z že omenjenimi tipalkami proti zahodu in severu), pri tem pa ohranjala prostor med urbaniziranimi predeli kolikor le mogoče prirodni, vsa mesta pa znotraj polurne vožnje s hitrim metrojem, bi nedvomno pritegnila množico tujih vlaganj. Možnost, da živiš med zelenjem z domala enakim udobjem kot v središču mest, pa bi bila zanimiva tudi za vse nas bodisi kot razširjeno in hkrati na vse strani povezano delovno mesto ali kot stanovanje.

Jasno je, da bi od takšne povezave vsa mesta in ostali kraji med njimi imeli le korist, saj je edina možnost zanjo enakovreden, le relativno prirejen položaj vsakega od njih. Vsem bi ostale današnje institucije, ob njih pa bi se zaradi sinergijskega učinka velikega števila rodilo mnogo novih, ne le znanstvenih, temveč vseh vrst, pa tudi podjetij, servisov, zastopstev in množica trgovin, skratka izbruh delovnih mest, kakršnega lahko opazujemo v podobnih situacijah drugod po svetu.

Vendar pa obstaja en sam bistveni pogoj, ki med investitorji danes velja kot merilo za dejansko pripravljenost zahodnoevropskih mest na prestrukturiranje, to je čas, v katerem je mogoče dobiti lokacijsko in gradbeno dovoljenje v za to vnaprej določenih industrijskih conah. Danes običajni rok za ti dve dovoljenji znaša od tedna ali dveh do samo nekaj dni in mnogi kraji so zaradi oklevanja že izgubili bogate vlagatelje.

Preden bi se torej v Sloveniji lotili omenjenega oglaševanja, bi morali rešiti bistvena vprašanja glede lastnine in sprejeti nov, hitrejši način za pridobivanje soglasij in izdajo dovoljenj za gradnjo. Ker tudi ostali problemi zahtevajo za rešitev svoj čas, bi jih bilo potrebno pregledati in nato izdelati realno oceno možnosti za začetek delovanja.

Vse to so morda le dobre želje, saj je za resen začetek potrebno navdušiti in prepričati vrsto odločilnih dejavnikov ne samo doma, temveč tudi v sosednjih deželah, pred nadaljevanjem pa skleniti več meddržavnih dogovorov. Toda možnosti za uspeh obstajajo, saj se po vseh pogovorih pripravljenosti za sodelovanje in za tveganje ne manjka. Naj bo torej to kratko besedilo samo prva spodbudak razmišljanju o ideji, ki bi poleg vsega ostalega utegnila tudi bistveno pomagati pri uveljavljanju slovenske manjšine v sosednjih državah.

Janez Lajovic, dipl. inž. arh., Ljubljana

Mark J. KASOFF

## Urbana politika v Sloveniji

Namen mojega prispevka je podati mnenje in opažanja o urbani politiki v Sloveniji na osnovi izkušenj in raziskovanja v Ljubljani ter primerjave z ameriškimi izkušnjami.

Večina mojih pripomb se nanaša na načine financiranja urbanih servisov in na to, kako dvigniti nivo lokalnega ekonomskega razvoja. Na lokalni ekonomski razvoj vplivajo politike tako na republiški kot tudi na zvezni ravni, ne glede na to, ali so po svojem značaju urbane ali neurbane.

S tem ko se jugoslovanski sistem približuje orientaciji svobodnega trga, je pomembno upoštevati, da bodo tudi odločitve o rabi zemljišč v mestih narekemale tržne zakonitosti. Glede na to bi morala mestna uprava (mestna oblast) razviti racionalen sistem obdavčenja, upoštevati možne pomanjkljivosti trga ter zadovoljiti socialne potrebe. Predvsem davčna politika lahko vpliva in usmerja namensko rabo prostora.

Po mojem mnenju bi morali mestno davčno politiko in politiko javnih financ ponovno preučiti. Trenutno je dan prevelik poudarek prostovoljnemu prispevku in takšnim davkom, ki temeljijo na osebnih dohodkih ali prihodkih delovnih organizacij. To se odraža v zmanjševanju davčne osnove in v večjih regresivnih davkih. Z regresivnimi mislimo, da je preveliko breme usmerjeno na nižjo in srednjo dohodkovno skupino.

Prihodek od davkov bi lahko povečali s spremembami v obdavčenju zemljišč v mestih, kar bi vplivalo tudi na bolj racionalno izrabo zemljišča. Trenutno sta družbena in zasebna lastnina podcenjeni, medtem ko tudi med uporabniki uslug javnih služb (nepremičnine v lokalnih okoljih) in tistimi, ki usluge zagotavljajo, ni dovolj močne povezave in odvisnosti.

V ZDA predstavljajo davki na nepremičnine pogosto tudi eno tretjino ali eno polovico vseh prihodkov, ki jih zbere mesto, kar precej presega delež, ki se zbere iz naslova davka iz nepremičnin v vašem primeru. Pri vas nadomestilo za uporabo stavbnih zemljišč sicer

vsebuje nekatera manjša odstopanja glede na lokacijo in vrsto lastništva, vendar so te razlike zelo majhne in zato nimajo bistvenega vpliva na odločitve o lokaciji. Potrebna bi bila natančna analiza obstoječih davčnih stopenj, vrednosti nepremičnin ter redna prilagajanja teh stopenj.

Odsotnost takšnega trga javnega kapitala v Jugoslaviji, kjer bi mesta izdajala obveznice, bodisi kot generalno obvezo ali plačljive preko zaračunavanja stroškov uporabe, je vplivala na raven porabe za infrastrukturo in narekovala drugačne, dodatne načine financiranja. V večini primerov so bili viri teh sredstev davki na dohodek, prostovoljni prispevki in zaračunavanje stroškov uporabnikom. Številne nove možnosti prinaša Zakon o podjetjih, ki dovoljuje tudi zadolžnice.

Dejanska implementacija danih možnosti utegne biti zaradi visoke stopnje inflacije dokaj zapletena. Možno bi bilo uvesti posebne obveznice za večje infrastrukturne projekte, ki bi jih financirali uporabniki (s plačilom stroškov uporabe) s tem, da bi bilanazivna vrednost obveznice prilagojena inflaciji. Po ameriški zakonodaji so obresti na takšne obveznice izvzete iz obdavčljivega dela osebnega dohodka, kar po eni strani stimulira nakup teh obveznic, po drugi strani pa dovoljuje mestni upravi, da izdaja te obveznice z obrestno mero, ki je pod dejansko tržno obrestno mero.

Vaš sistem mestnih javnih financ povzroča, da se ves finančni pretok odvija v kratkem obdobju konstrukcije nekega projekta. Najti je treba način, da bi takšno financiranje razširili na daljše obdobje. Ker to predstavlja dokaj zapleteno področje, bi želel priporočiti vašim raziskovalnim inštitutom in fakultetam, pa tudi ostalim ustanovam, da se začnejo ukvarjati z raziskovanjem možnosti na teh področjih. Potreben je pristop na ravni mesta, saj tekovanje med občinami lahko ogrozi racionalno namensko rabo prostora.