

Mojca ŠAŠEK DIVJAK

Urbanistično načrtovanje strateškega prostorskega razvoja Ljubljane

V uvodnem delu obravnavamo urbanistično načrtovanje Ljubljane v preteklosti in predstavimo nove prostorske akte Mestne občine Ljubljana (MOL). V osrednjem delu prispevka razčlenimo temeljne sklope Strateškega prostorskega načrta MOL z nekaj najpomembnejšimi poudarki. Pri načrtovanju smo izhajali iz sodobnih načel oblikovanja mesta z upoštevanjem trajnostnega razvoja. Poudarjamo predvsem kakovostno nadgradnjo že urbaniziranih območij, prenovo in sanacijo razpršene gradnje. Poselitev širimo, kjer je to za razvoj občine nujno. Načrtovane so tudi dopolnitve družbene in gospodarske infrastrukture.

Zasnovo organizacije prostora razvijamo v treh značilnih območjih MOL: kompaktnem mestu, obmestju in hribovitem zaledju. V strnjeno zazidanem mestu ohranjamo osrednji koncentrični model in krepimo radialno pozidavo ob krakih, med njimi pa ohranjamo zelene kline. Na ravni obmestja navezujemo na krake mrežo lokalnih centrov in uveljavljamo racionalno rabo prostora z zagotovitvami poselitve. Novo poselitev v hribovitem zaledju usmerjamo predvsem v območja obstoječih naselij in ohranjamo krajinske vrednote. Kot pomembne strukturne prvine mesta poudarjamo odprte javne in zelene površine.

V sklopu namenske rabe prostora so posebej obdelani stanovanja, centralne in proizvodne dejavnosti. Podajamo tudi nekaj glavnih usmeritev za razvoj prometa. Zadnji sklop vključuje usmeritve za urbanistično in arhitekturno oblikovanje. Kot glavne elemente razpoznavne strukture mesta opredeljujemo karakteristična območja, povezovalne in velike krajinske strukture.

KLJUČNE BESEDE: urbanistično načrtovanje, strateški prostorski razvoj, poselitev, krajina, gospodarska infrastruktura.

In the introduction, previous town planning practices in Ljubljana and recent spatial documents of the Municipality of Ljubljana (ML) are presented. In the central part of the paper, the basic chapters of the Strategic spatial plan of the ML are analysed and some important parts emphasised. The plan is based on contemporary principles of urban design and the sustainable development. We have stressed the importance of the qualitative upgrading of existing urbanised areas, the renewal of degraded areas and the amelioration of dispersed building. The new housing construction is planned only when that is necessary for the development of the municipality. The improvements of social and economic infrastructures are envisaged as well.

The concept of spatial organisation has been developed in three characteristic areas of the ML: the compact city, the suburbia, and the hilly hinterland. In the compactly city a central radiocentric model has been preserved. New building is stimulated along radially city thoroughfares with green wedges between them. In the suburbia, the network of local centres is linked to the thoroughfares at traffic nodal points. A rational use of land is emphasized by decentralised concentration model. In the hilly hinterland new housing construction is mainly directed to existing settlements for preserving quality landscape features. As significant structural elements of the city we emphasise open public and green areas.

In the chapter of land use, special attention is paid to housing construction, the central areas and industrial activities. We also give some basic guidelines for traffic development. The last chapter presents the guidelines for urban and architectural design. Characteristic areas, the connecting structures and large landscape structures are defined as basic elements of the city structure identity.

KEY WORDS: urban planning, city planning, strategic spatial development, housing construction, landscape, infrastructure.

1. Uvod

1.2 Urbanistično načrtovanje Ljubljane v preteklosti

Začetki modernega urbanističnega načrtovanja Ljubljane segajo v obdobje, ki je sledilo potresu leta 1895, ko je bila Ljubljana še provincialno središče v

avstro-ogrski monarhiji s 36.000 prebivalci. V času popotresne obnove je mestni občinski svet naročil izdelavo prvega splošnega regulacijskega načrta dunajskemu arhitektu Camillu Sitteju, načrt pa je na lastno pobudo predložil tudi Maks Fabiani. Oba sta izhajala iz dunajskega kulturnega kroga, vendar sta pripadala različnim urbanističnim usmeritvam. Sitte je izhajal iz kulturalistične tradicije in ni bil naklonjen geometrično pravilnim oblikam novih



Slika 1: Regulacijski načrt Ljubljane Maks Fabianija (l. 1895). (Vir: Pozzetto, 1988: 43)

mest z »amerikansko« cestno mrežo, razvoj Ljubljane v naslednjih petdesetih letih pa je predvidel na območju tedanjega mesta znotraj meja južne železnice. Fabiani je bil bolj napredno usmerjen in je velikopotezno obdelal vrsto problemov mestnega razvoja, njegove organizacije, prometne ureditve in oblike, leta 1899 pa je občini predložil tudi načrt za regulacijo severnega dela Ljubljane, današnjega južnega Bežigrada. Ta čas predstavlja prelomnico v načrtovanju in gradnji mesta, njegov razvoj pa je prvič postal tudi predmet širših razprav.

Po razpadu avstro-ogrške monarhije se je vloga Ljubljane okrepila, postala je upravno, politično in kulturno središče Slovenije. Trideset let po Fabianijevem predlogu mestnega ringa je Plečnik v načrtu velike Ljubljane dodal novi širši ring zunaj mestnega

središča, ki je zaobjel tudi bližnje vasi in naselja. Plečnik je Ljubljano zasnoval kot koncentrično mesto, ki se iz starega jedra širi radialno navzven, vendar njegov osnutek regulacije Ljubljane in okolice ni toliko vplival na razvoj mesta kot Fabianijev načrt, razen za območje Bežigrada.

Pri obeh načrtovalcih, Plečniku in Fabianiju, lahko opazimo vpliv Otta Wagnerja (izdelava regulacijskega načrta Dunaja iz l. 1892), saj sta bila njegova ožja sodelavca. Vpliv je najvidnejši pri Plečnikovem regulacijskem načrtu za Svetokriški okraj za Bežigradom.

Med obema svetovnjima vojnoma se je mesto hitro razvijalo in doseglo približno 100.000 prebivalcev. V sklopu priprav za izdelavo novega regulacijskega



Slika 2: Študija regulacije Ljubljane in okolice Jožeta Plečnika (l. 1929). (Vir: Mihelič, 1983)

načrta je bil l. 1940 izveden natečaj za regulacijo Ljubljane. Na podlagi rezultatov je mestni tehnični urad izdelal regulacijsko skico in osnutek glavne- ga cestnega omrežja (l. 1943). K delu so pritegnili kot najboljšega domačega natečajnika tudi Edvarda Ravnikarja, vendar rezultati niso bistveno vplivali na povojni razvoj Ljubljane, saj sta od štirih glav- nih nalog (stanovanje, delo, rekreacija in promet) pomembnejši vlogi dobili le stanovanjska in indu- strijska gradnja.

Po drugi svetovni vojni je nastala vrsta študij in ur- banističnih raziskav o mestu. Na njihovi podlagi je bil izdelan in l. 1966 sprejet Generalni plan urbane- stičnega razvoja Ljubljane (GUP). Pri načrtovanju je uvedel coniranje in usklajeno infrastrukturno ure- janje. Njegov cilj je bil skladen razvoj celotne širše Ljubljane, dejansko pa se je osredotočil predvsem na razvoj ožjega mestnega območja (internet 1).

V osemdesetih letih je nastal Dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000, ki je še vedno veljaven prostorski dokument, kratko imeno- van Ljubljana 2000. Upošteval je morfološke značil- nosti mesta in na njih ustvarjal novo razpoznavno obliko mesta. Med kraki vpadnic je ohranjal zelene kline kot pomembne prvine odprtega prostora. Za reševanje javnega potniškega prometa je že predvi- deval gradnjo mestne cestne železnice (tramvaja).

1.2 Novi prostorski akti MOL

Leta 2002 je Mestna občina Ljubljana sprejela do- kument Prostorska zasnova MOL, ki na strateški ravni konceptualno opredeljuje prostorski razvoj občine. Določa glavno razmestitev dejavnosti in rabe prostora, pomembne sisteme infrastrukture, zlasti prometa, ter varovanje dediščine, naravnih in drugih dobrin. Izdelana je bila z vključevanjem širšega kroga strokovne javnosti in prebivalcev, ki so prispevali tudi številne pripombe, pobude in mne- nja. To je bila strokovna podlaga za pripravo novih prostorskih aktov občine.

Aprila 2008 je bil po več kot dvajsetih letih spet izde- lan in razgrnjen celovit prostorski načrt MOL, ki ga sestavljata strateški in izvedbeni del. Po fazi javnih razprav, obravnavi pripomb in pobud ter dopolni- tvah načrta bo začel veljati po sprejemu v mestnem svetu, predvidoma do konca l. 2008.

Za pripravo novih prostorskih aktov MOL smo na Urbanističnem inštitutu RS skupaj z Urbi, d. o. o., in Fakulteto za gradbeništvo Univerze v Ljubljani (Prometno-tehničnim inštitutom) izdelali Strateški prostorski načrt MOL (SPN MOL). Sodelovalo je

več kot štirideset strokovnjakov, delo pa je potekalo usklajeno z vodilno skupino naročnika na Oddelku za urejanje prostora MOL.

2. Strateški prostorski načrt MOL

»Vsako količkaj bistveno specialno regulacijsko vprašanje kakega mesta da se zadostno in do- vršeno rešiti samo tedaj, če se gleda hkratu na sliko istega mesta v popolni njegovi celoti.« Maks Fabiani, 1985. (Pozzetto, 1988: 35).

2.1 Izhodišča in cilji

Vsebino SPN MOL sestavlja več glavnih sklopov. To so poleg izhodišč in ciljev tudi zasnova prostorskega razvoja (poselitev, promet in krajina), usmeritve za določanje namenske rabe, zasnova gospodarske jav- ne infrastrukture ter urbanistično in arhitekturno oblikovanje. Pri namenski rabi obravnavamo stano- vanja, proizvodnjo, centralne dejavnosti z družbeno javno infrastrukturo in posebna območja (trgovski centri). V gospodarsko javno infrastrukturo so vkl- jučeni promet, telekomunikacije, energetika, oskr- ba z vodo, odvajanje in čiščenje odpadne vode in drugo. Zadnji sklop vsebuje določitve za prostorske izvedbene pogoje s splošnimi usmeritvami za obli- kovanje mesta ter urbanistično in arhitektonsko oblikovanje.

Podati strategijo in vizijo prostorskega razvoja Me- stne občine Ljubljana pomeni načrtovati in predvi- devati, kakšno bo mesto v prihodnjih petnajstih do dvajsetih letih (do l. 2027).

Izhajali smo iz sodobnega načrtovanja mesta z upo- števanjem trajnostnega razvoja, iz sedanjih razmer in problemov, ki jih rešujemo predvsem s kakovo- stno nadgradnjo že urbaniziranih območij (razvojem mesta »navznoter«, prenovi) in s sanacijo razpršene gradnje ali drugače neustrezno izrabljenih površin. Kjer je za razvoj občine potrebno, širimo poselitev po izbranih merilih (prometne in komunalne in- frastrukture, rabe prostora itd.) ter dopolnjujemo družbeno in gospodarsko infrastrukturo.

Izhajali smo iz vloge Ljubljane v evropskem prostoru in poudarili njeno pomembno strateško lego na kri- žišču V. in X. panevropskega prometnega koridorja ter povezavo z Jadranskim morjem. Osrednjesloven- ska regija naj bi okrepila svojo vlogo v srednjeevrop- skem prostoru in bila pomembnejše območje rasti (glej Sliko 3). Na nacionalni in regionalni ravni pa mora MOL prevzeti večjo usklajevalno vlogo, saj je

potrebno medobčinsko sodelovanje pri številnih pomembnejših projektih (integriranem javnem potniškem prometu, varstvu pred poplavami, krajinskih parkih, gospodarjenju z odpadki itd.). Cilj je, da se Ljubljana razvije v vseslovensko metropolo kot moderno mesto z bogato zgodovinsko dediščino, mesto umetnosti, kulture in znanja, varno, zdravo in zeleno mesto.

Varovanje, nadgradnja in razvoj kakovosti urbanega okolja ter identitete mesta so opredeljeni kot ključni elementi prostorskega razvoja. Za razvoj trajnostnega mesta pa so potrebni tudi ustrezni družbeni, gospodarski in okoljski parametri.

Upoštevali smo, da je za sedanjí čas značilna čedalje večja uporaba informacijsko-telekomunikacijske tehnologije, ki vpliva na spremembe pri organizaciji prostora. Prepletajo se delovno in bivalno okolje, izobraževalne in prostočasne dejavnosti. Spreminja se življenjski slog, predvsem pod vplivom medmrežja se čedalje bolj uveljavljajo delo na domu, telenakupovanje in druge oblike digitaliziranih storitev, ki narekujejo nova razmerja v rabi prostora in prostorski mobilnosti. Kljub temu se osebni avtomobilski promet še povečuje, zato so predvsem v osrednjem mestu potrebni celoviti ukrepi za njegovo omejevanje in vzporedno izboljšanje javnega potniškega

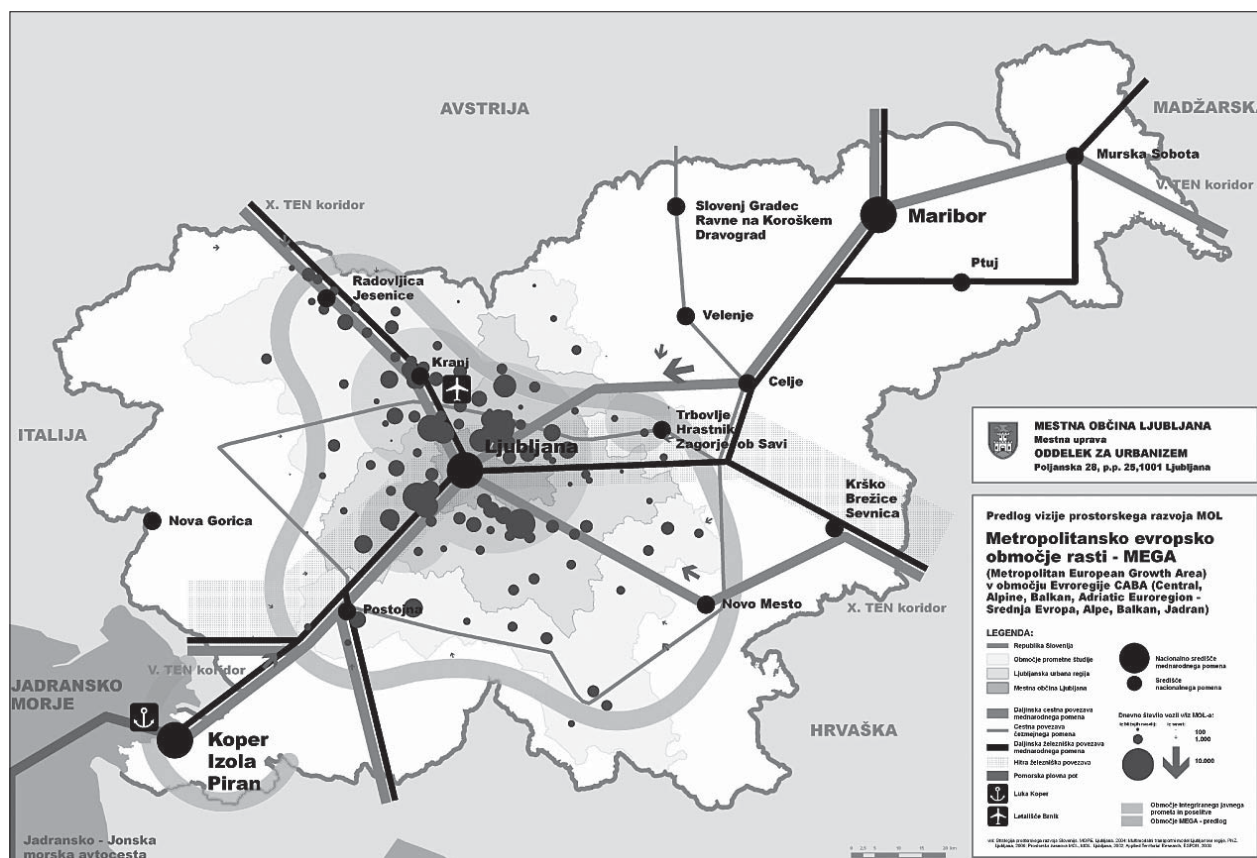
prometa. Tako bi znova pridobili pešceve površine in na njih omogočili razvoj socialne interakcije, zato smo posebej poudarili pomen omrežja odprtih javnih prostorov, ki povezujejo mesto in pospešujejo življenje na trgih, ulicah, nabrežjih in pešpoteh.

2.1.1 Demografske osnove

Ljubljana je zdaj po velikosti primerljiva s srednje velikimi evropskimi središči, ima 267.000 prebivalcev. Demografski problemi so predvsem manjšanje števila prebivalstva zaradi izseljevanja v sosednje občine, majhna rodnost in staranje prebivalstva.

Projekcija prebivalstva, pri kateri upoštevamo pozitivni migracijski saldo 1000 prebivalcev letno, kaže, da bo v Ljubljani l. 2025 samo 250.000 prebivalcev. Cilji so zato zagotoviti boljše razmere za bivanje in delo in s tem zaustaviti izseljevanje, ki je značilno zlasti za mlade družine.

Dejansko pa je v MOL več prebivalcev, če upoštevamo še 56.000 univerzitetnih študentov, od katerih jih je le malo vključenih v skupno število prebivalcev, in 12.000 slovenskih državljanov z začasnim prebivališčem. Precej je tudi dnevnih delovnih migrantov (70.000, število pa se še povečuje) in



Slika 3: MOL in Metropolitansko evropsko območje rasti – MEGA. (Vir: MOL, Oddelek za urbanizem, 2007)

dnevnih šolskih migrantov. Tako je v MOL dejansko več kot 300.000 prebivalcev, ob delavnikih celo do 400.000.

2.1.2 Okoljske osnove

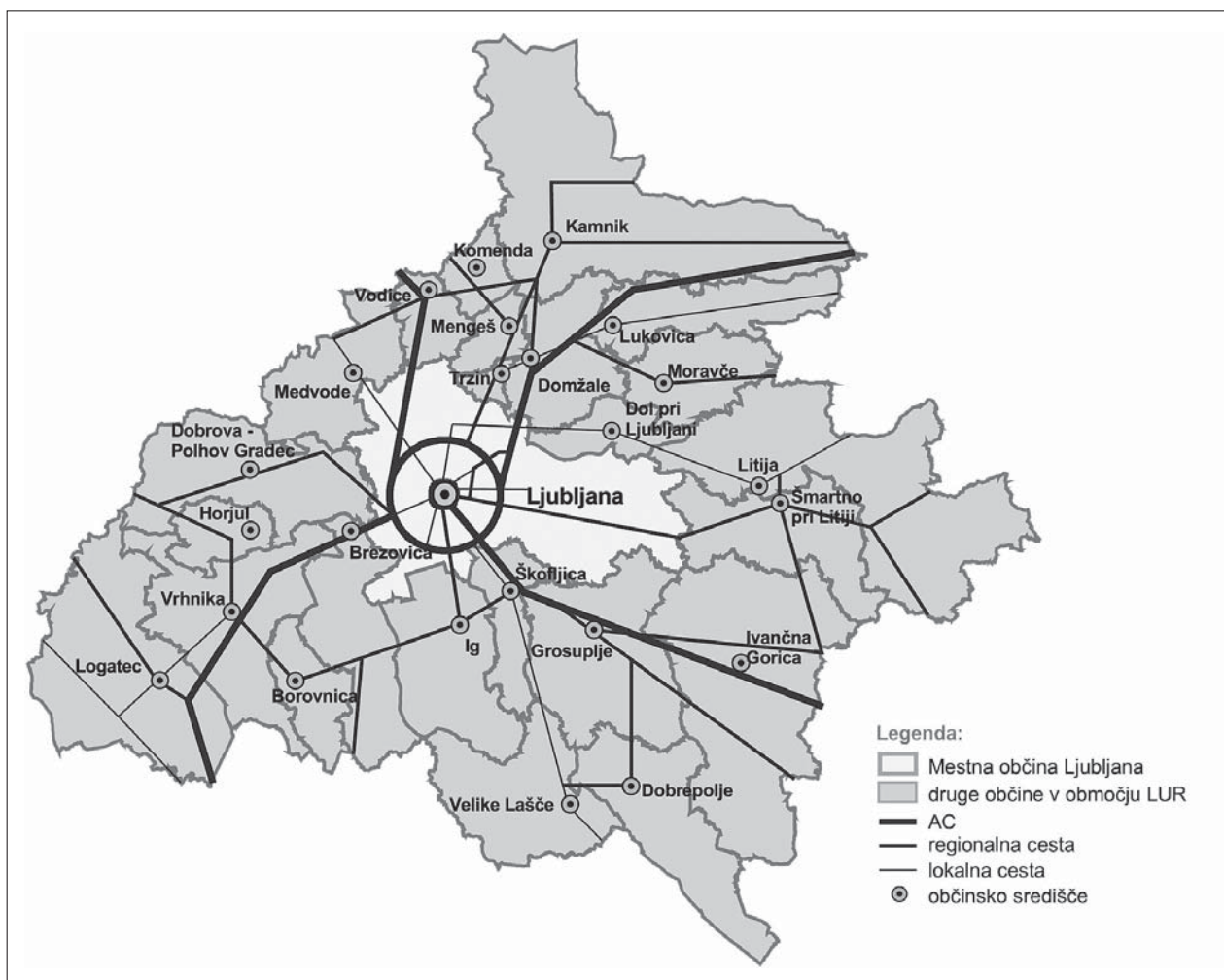
Trajnostni razvoj je glavno vodilo načrtovanja, zato so vse ureditve prostora usmerjene v ohranjanje naravnih kakovosti. Omejitve pri poselitvi so varovana območja gozdov, kakovostne kmetijske površine, varstveni pasovi vodnih virov, poplavna območja itd. V dokumentu poudarjamo, da nove poselitve ne bomo usmerjali na poplavna območja, značilna predvsem za jug Ljubljane, dokler ne bodo izvedeni načrtovani protipoplavni ukrepi (ureditve sistema zadrževalnikov, razbremenilnikov in regulacije). Posebna pozornost je namenjena tudi dobri prevetrenosti mesta in dostopu do naravne krajine v krajinskih parkih in zaledju. Obstoječi krajinski parki so trije: Polhograjski Dolomiti, Tivoli-Rožnik-Šišenski hrib in Zajčja Dobrava, predlagani pa še Šmarna gora, Rašica-Dobeno in Ljubljansko barje.

2.2 Zasnova prostorskega razvoja MOL

Ljubljana se je iz svojega zgodovinskega jedra širila navzven ob krakih, zato je za **regionalni razvoj mesta** značilna zvezdasta oblika. Širša ljubljanska aglomeracija se razvija v somestje, zato je pri konceptu upoštevan harmonični razvoj celote (glej Sliko 4). Da bi sledili trajnostnim usmeritvam razvoja mesta v regiji, je predviden razvoj po načelu decentraliziranega zgostitvenega modela poselitve. Ta vključuje razvijanje strnjenegega mesta z zgodovinskim jedrom (prenova mestnih površin z izboljšavo urbanega tkiva), na suburbaniziranih območjih pa dekoncentrirano zgoščevanje ob poteh javnega potniškega prometa, zlasti tirnega.

V **mestu** je ohranjena značilna kombinacija koncentričnega in krakastega modela, s poudarjenim razvojem ob vpadnicah in z vmesnimi zelenimi klini (glej Sliko 5).

Omrežje središč smo oblikovali glede na raven oskrbe in položaj v hierarhiji mesta. Njihova funk-

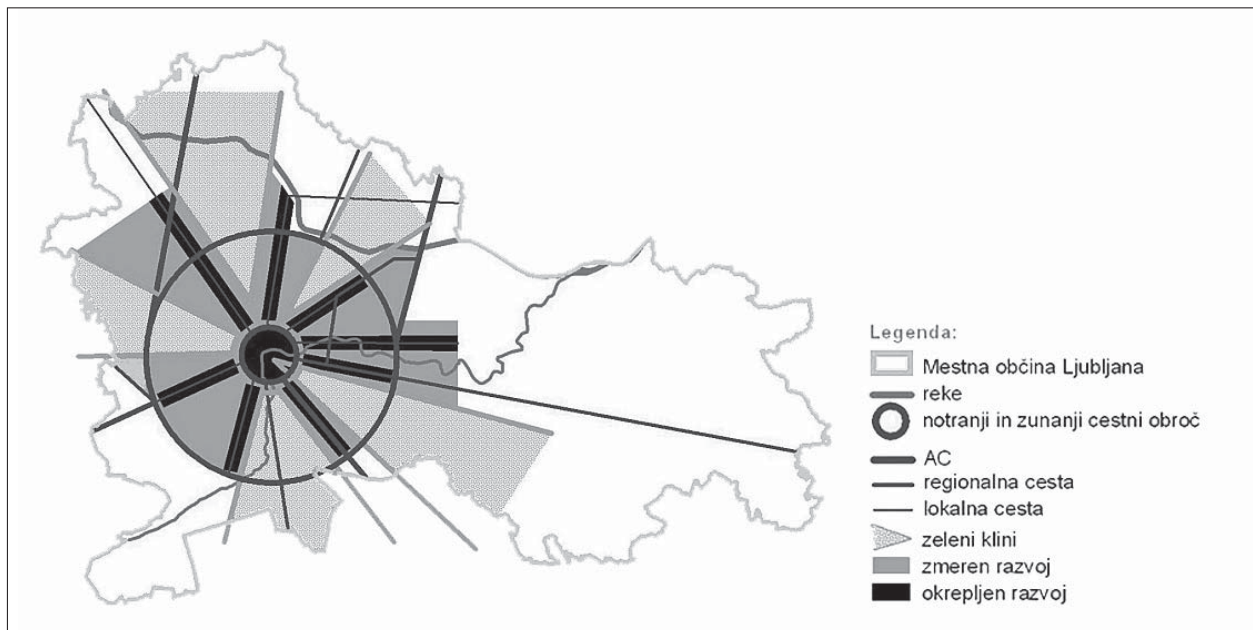


Slika 4: Razvoj regionalnega mesta z Ljubljano kot osrednjim gravitacijskim središčem. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)

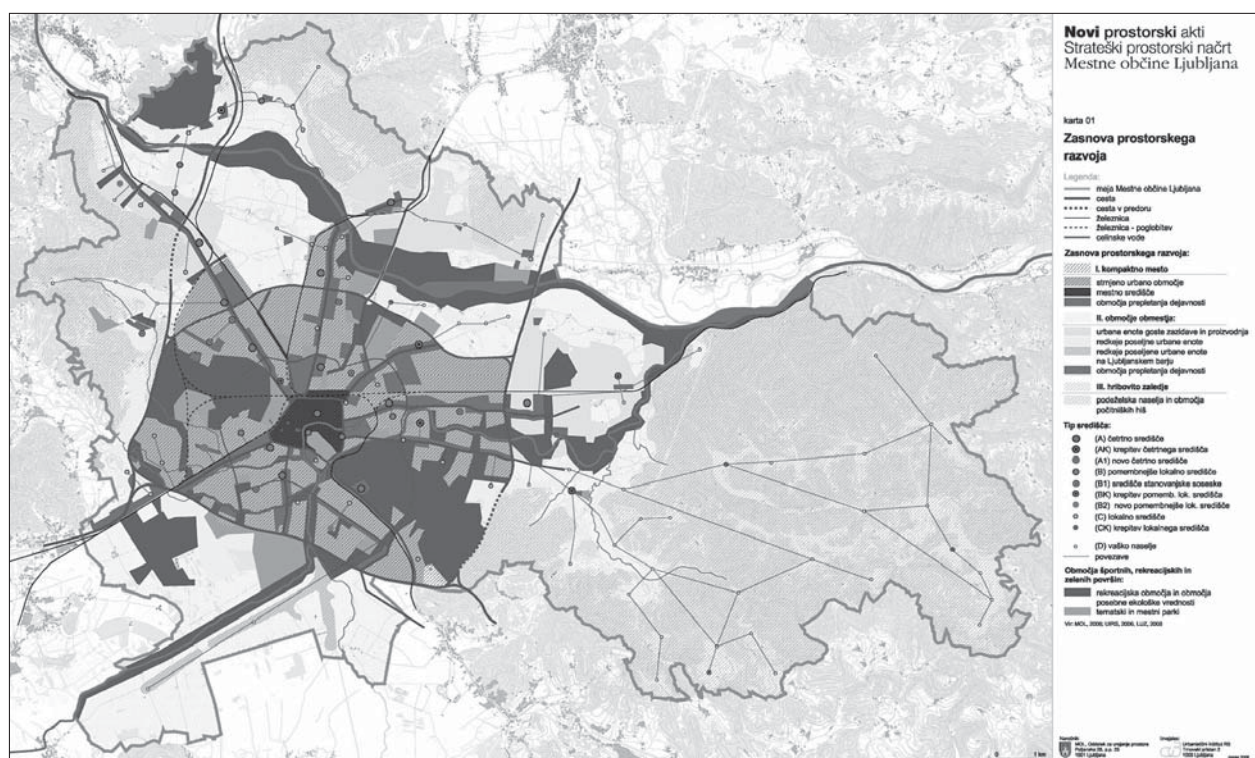
cijsko-gravitacijska območja so dokaj avtonomne urbane celote oziroma zaokrožene in razpoznavne mestne četrti. Upoštevali smo mnogosrediščnost mestnega organizma, kjer so enakomerno razporejene funkcije, ki se med seboj prepletajo: delo, bivanje, rekreacija in promet. Za vsa osrednja območja je značilna mešana raba površin, kjer se povezujejo družbena, poslovna, oskrbna in stanovanjska vsebina.

2.2.1 Koncept prostorskega razvoja MOL

Zasnovo organizacije prostora kot pristop k urbanističnemu urejanju smo razvijali v treh značilnih območjih MOL. To so: kompaktno mesto, območje obmestja in hribovito zaledje (glej Sliko 6). Delitev je seveda shematska, saj je težko razmejiti območja osrednjega mesta, obmestja in zaledja, ker se vsebine prepletajo.



Slika 5: Okrepljen razvoj mesta ob krakih – vpadnicah in ohranjanje zelenih klinov. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)



Slika 6: Zasnova prostorskega razvoja MOL. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)

Kompaktno mesto sestavljajo območja strnjene poselitve, predvsem znotraj avtocestne obvoznice, in območja večjih gostot pozidave v neposrednem zaledju vpadnic zunaj obvoznice (Dravlje in Ježica/Ruski car). V morfološki zgradbi Ljubljane so razpoznavna različna zgodovinska obdobja: od rimskega mesta, ki se je razvilo v ravnini ljubljanskih vrat, in srednjeveškega mesta, stisnjenega med Grajski hrib in Ljubljano, ki sta dala osnovo današnjemu mestnemu središču, do modernega mesta, ki se je organsko razširilo vzdolž glavnih štirih mestnih vpadnic (Celovška, Dunajska, Dolenjska in Tržaška). Model krakastega mesta je dopolnjen z novimi razvojnimi kraki. Štajerski krak se razvija ob Šmartinski cesti, Dunajska dobi s podaljškom proti jugu (z Barjansko cesto) pomen programsko in oblikovno bogate mestne magistrale, proti vzhodu mesta pa se ob Ljubljani dograjuje že začeta poteza, predvsem ob Zaloški in Litijski cesti. Vzoredno se širi središče mesta proti severu, jugu in vzhodu. Strnjeno urbano območje z osrednjimi mestnimi predeli razvijamo zlasti s prenovo, revitalizacijo in transformacijo na obstoječih urbanih površinah.

Ravninsko **območje obmestja**, kjer se stikajo urbana, kulturna in naravna krajina, je zdaj prostor hitrih sprememb, večjih pritiskov za poselitve ter problemov, povezanih s suburbanizacijo (razpršeno gradnjo, slabim izkoriščanjem prostora, neorganizirano gradnjo nizke gostote). V tem območju uveljavljamo racionalno rabo prostora z zgoščitvami poselitve znotraj sedanjih zazidalnih površin, preprečevanje in sanacijo razpršene gradnje ter širitve poselitve, kjer je to za razvoj mesta potrebno.

Prostor **hribovitega zaledja** Ljubljane sestavljajo redkeje poseljena območja: na zahodu Polhograjsko hribovje, na severu Šmarna gora, Rašica, Dobeno in na vzhodu Posavsko hribovje. Novo poselitve v hribovitem zaledju usmerjamo v območja naselij, kjer je treba prvenstveno izkoristiti proste in nezadostno izkoriščene površine (zapolnitve, zaokrožitve, prenove starih vaških jeder). Pri odprti krajini postajata čedalje pomembnejši ekološka in socialna funkcija (rekreacijska, izletniška, turistična).

2.3 Usmeritve za razvoj poselitve

Pri **zasnovi poselitve** posebej obravnavamo prednostna območja prenove, nova razvojna območja in sanacijo razpršene gradnje.

2.3.1 Prednostna območja prenove

Prenova je v najširšem pomenu ukrep za izboljšanje fizičnega stanja mesta in arhitekture, za izboljšanje

njegove socialne in gospodarske strukture ter za okrepitev identitete prostora (genius loci). Z vidika razpoznavne strukture mesta opredeljujemo kot prednostna območja prenove karakteristična območja grajenega prostora, povezovalne strukture odprtega prostora in območja krajinskih struktur, kjer se prepletata odprti in pozidani prostor.

Prednostna območja prenove so tudi tista, ki so degradirana zaradi gospodarskih, tehnoloških in socialnih sprememb. Mednje se uvrščajo opuščena industrijska območja in železniški kompleksi, vojaška območja in sive cone (nerazvita območja, razvojno zapostavljena). V vseh se praviloma izvaja celovita prenova.

Poleg tega med prednostna območja prenove spadajo tudi območja, ki so bila zgrajena v starejših obdobjih po drugačnih merilih in drugih standardih ter zdaj ne ustrezajo več zahtevam sodobnega življenja. To so območja, ki so npr. slabo opremljena (servisi, osnovna preskrba, infrastruktura ...) oziroma slabo urejena, stanovanja v njih pa ne zagotavljajo ustreznih bivalnih razmer. Mednje spadajo nekatera predmestja, starejša stanovanjska naselja in kolonije, urbanizirane vasi pa tudi nekatere starejše stanovanjske soseske.

2.3.2 Nova razvojna območja in širitve poselitve

Za večje razvojne projekte oziroma posege, ki zahtevajo velike površine, so opredeljena nova razvojna območja in območja širitve poselitve, ki so v glavnem prazna in nepozidana. Praviloma gre za nove površine kompleksne graditve, strnjenih potez prestrukturiranja ter parkovnih in rekreacijskih ureditev, ki so bile predvidene v prostorski viziji Ljubljana 2025.

2.3.3 Sanacija razpršene gradnje

Za razpršeno gradnjo in stihijsko urbanizacijo, ki sta v ljubljanskem obmestju zelo razširjeni, sta značilni neracionalna raba tal in pogosto neustrezna komunalna opremljenost (problemi kanalizacije, odpadne vode) itd. Poleg tega je na območjih nižje gostote veliko prometa z osebnimi motornimi vozili (dnevne migracije), kar povzroča prometne probleme in zastoje v celotnem mestu ter negativno vpliva tudi na okolje.

Glavna cilja sta sanacija razpršene gradnje in preprečevanje nove. Razpršeno gradnjo se sanira z zgoščevanjem stanovanj in različnih urbanih dejavnosti pa tudi s primernim infrastrukturnim opremljanjem.

2.4 Zasnova omrežja odprtih javnih površin

Temeljni strateški cilj je ustvariti povezano in pregledno mrežo odprtih javnih prostorov visoke kakovosti na celotnem območju MOL, predvsem pa zagotoviti programsko osmišljene in raznolike javne prostore ter izoblikovati prestolnični značaj. Omrežje javnega prostora oblikujejo območja (npr. mestno središče, programska, rekreacijska), linijski prostori in posamezne lokacije. Posamezne sestavine so v Strateškem prostorskem načrtu kategorizirane glede na vrsto uporabnikov.

Ogrodje omrežja so dve sklenjeni krožni povezavi in žarkaste povezave iz središča mesta v zaledje (na primer v obsavski prostor, na Šmarno goro, Barje). Krožni povezavi sta obstoječa POT in nova sklenjena povezava, ki jo sestavljajo poti ob vodotokih (Sava, Ljubljanica, Gruberjev prekop, Špica, Gradaščica in Glinščica) in povezave med njimi (obstoječe poljske poti in nove povezave). Na to ogrodje se navezujejo posamezne lokacije javnih prostorov, tako da je zagotovljena enakomerna preskrba celotnega mesta. Zgoščajo se proti središču mesta, kjer oblikujejo območje mestnega središča. Poleg tega so sestavni deli omrežja javnega prostora tudi rekreacijska (na primer Šišenski hrib, Golovec) ter programska območja (na primer univerza, živalski vrt, nakupovalna središča).

2.5 Zasnova zelenih površin mesta

Območja zelenih površin so izjemno pomembne strukturne prvine Ljubljane, ki soustvarjajo podobo mesta, hkrati pa so eden ključnih potencialov za visoko kakovost bivanja v njem.

Temelj zasnove zelenih površin mesta Ljubljana je ohranitev **petih zelenih klinov**, ki iz zaledja prodirajo v mestno središče. Nanje se navezujejo krožne in prečne zelene povezave ter točkovno **omrežje parkov**. Kot poseben element zasnove zelenih površin so opredeljene **poteze zelenih površin in povezave**: vodne površine, vodotoki in obvodne ureditve.

Zeleni klini prodirajo globoko v središče mesta in se navezujejo na krajinsko zaledje. Za mesto imajo poseben pomen tako s funkcionalno-členitvenih kot tudi ekoloških vidikov. Ustvarjajo ustrezne mikro- in mezoklimatske razmere in omogočajo prevetrenost mesta ter vzpostavljanje naravnih koridorjev v zaledje. Vsak od klinov ima nezamenljiv pomen, zato je ena glavnih strateških usmeritev ohranitev vseh petih zelenih klinov, ki jih ustrezno značaju in pomenu za mesto tudi urejajo.

Vzpostavitev **omrežja parkov** je pomemben korak za izboljšanje kakovosti bivanja v mestu. Tivoli, Grajski hrib in Severni mestni park – Navje

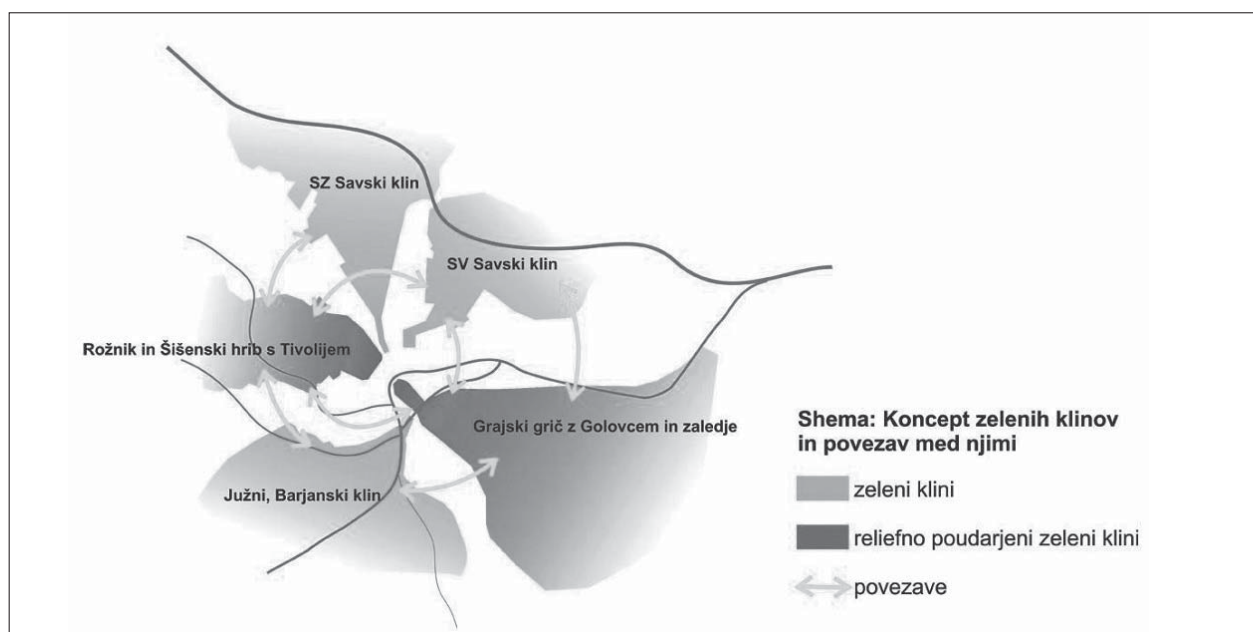


Slika 7: Omrežje odprtih javnih prostorov. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)

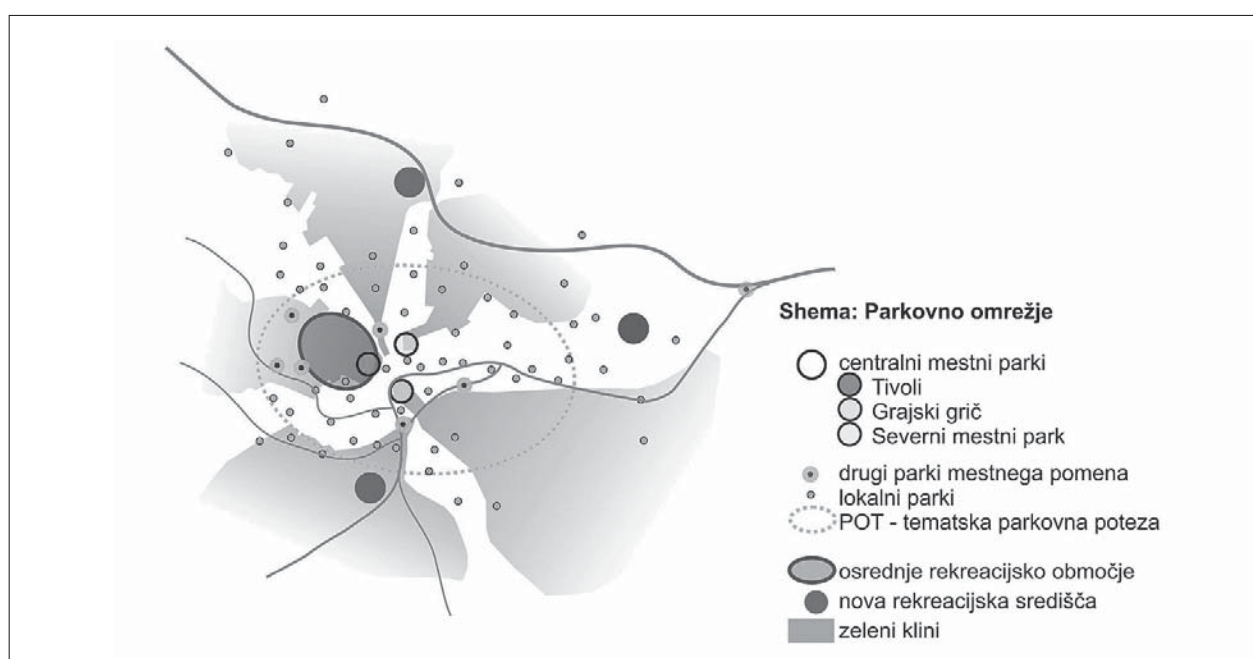
se urejajo kot centralni mestni parki. Parkovne ureditve mestnega pomena so še: Koseški bajer – naravoslovni park, park Špica, botanični in živalski vrt ter ureditev sotočja Save, Ljubljance in Kamniške Bistrice. Rekreativski parki so poleg osrednjega Rožnika in Šišenskega hriba še novopredvideni: Savski park, Južni, barjanski park in Zajčja dobrava. Predvidena sta vsebinska nadgradnja manjših parkovnih površin in vzpostavitev omrežja posebnih tematskih (na primer postajni park, ekološki park Zalog) in lokalnih parkov v priporočljivi petminutni peš dostopnosti.

Poteze vodotokov Save, Ljubljance ter Glinščice, Gradaščice in Malega Grabna so pomemben del zelenega sistema mesta in tudi sistema odprtih javnih prostorov. Najpomembnejša velikopotezna krožna povezava je POT, ki ima kulturnozgodovinski značaj. Povezuje posamezna naravna območja in obstoječa ter nova programska jedra. Na POT se, kjer to dopuščajo prostorski pogoji, navežejo ureditve lokalnih in tematskih parkov.

Zasnova zelenih površin mesta opredeljuje tudi območja režimov zelenega sistema. To so vsa območja



Slika 8: Koncept zelenih klinov in povezav med njimi. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)



Slika 9: Parkovno omrežje. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)

zelenih površin v drugih namenskih rabah, ki so za zeleni sistem pomembna zaradi morfoloških značilnosti ali ekološke vrednosti. Večinoma so znotraj zelenih klinov. Zanje so določene ustrezne usmeritve varovanja in urejanja.

2.6 Usmeritve za določanje namenske rabe

Območja za osnovno namensko rabo zemljišč (Preglednica 1) so bila določena na podlagi usmeritev za razvoj poselitve, razvoj v krajini in zasnove gošpodarske javne infrastrukture.

Preglednica 1: Bilanca zemljišč po osnovni namenski rabi zemljišč.

Stavbna zemljišča	8648 ha	31,5 %
Kmetijska zemljišča	7531 ha	27,4 %
Gozdna zemljišča	11.284 ha	41,0 %
Vode	20 ha	0,1 %
Ostala zemljišča	14 ha	
Površina MOL	27.497 ha	100 %

Vir: Šašek Divjak in dr. (2008)

Pri zasnovi razmestitve dejavnosti v prostoru in določanju namenske rabe smo prednostno obravnavali razvoj poselitve na območjih notranjega razvoja mesta in celovite prenove, ki obsegata skupno 74 odstotkov predvidenih poselitvenih površin do l. 2027. Območje širitev naselij pa obsega 26 odstotkov teh površin.

2.6.1 Stanovanja

V Ljubljani ugotavljamo izrazit primanjkljaj stanovanj. V zadnjih letih smo jih zgradili približno 900 na leto, načrtujemo pa postopno povečanje gradnje na približno 2000 stanovanj na leto. Območja zanje so predvidena kot zgostitve, sanacije ali celovita prenova v obstoječih stanovanjskih območjih (Galjevica, Rakova Jelša ...), rekonstrukcija ali sprememba namembnosti v degradiranih urbanih območjih (Parmova ulica, Tobačna tovarna, Kolinska, območje ob Šmartinski cesti ...) in gradnje na novih površinah (Hrušica, Stanežiče, Ilovica, Stožice ...). Načrtovana je tudi celovita prenova starejšega stanovanjskega tkiva in sosesk iz šestdesetih in sedemdesetih let.

Za starejše občane je predvidena nova gradnja enakomerno razporejenih domov in oskrbovanih stanovanj (Trnovo, Fužine, Šmartinska cesta, Podutik ...). Poleg tega se zagotavlja stanovanja za starejše osebe v vseh načrtovanih večjih stanovanjskih soseskah; njihov delež je od 10 do 15 odstotkov skupnega števila stanovanj.

2.6.2 Centralne dejavnosti in omrežje družbene javne infrastrukture

Centralne dejavnosti vključujejo oskrbne, storitvene in družbene dejavnosti. Podrobneje jih definiramo kot osrednje in mešane dejavnosti ter družbeno infrastrukturo. Med osrednje uvrščamo državno in javno upravo, pošte, banke, trgovine, hotele, gledališča, kinodvorane, knjižnice itd. Med družbeno infrastrukturo pa spadajo univerza, šole in vrtci, bolnišnice, zdravstveni domovi in drugo.

Območja mešanih dejavnosti so tista, kjer so različne komplementarne ali nemoteče vsebine. Kot je zapisano v mednarodnih dokumentih in prikazano na dobrih primerih rekonstrukcije mest, sta združevanje in mešanje raznovrstnih dejavnosti (delovna mesta, stanovanja, prostočasne dejavnosti) na izbranih prostorih pogoj za zagotavljanje vitalnosti in privlačnosti posameznih mestnih predelov. Zaradi dobre dostopnosti (bližine) vseh teh vsebin pa se zmanjšuje tudi avtomobilski promet in izboljšuje splošna kakovost bivanja.

Enakomerna razporeditev dejavnosti od upravnih, izobraževalnih, zdravstvenih do kulturnih pripomore k uravnoteženemu razvoju v mestu in kakovostnejšim bivalnim razmeram v različnih mestnih predelih.

2.6.3 Proizvodne dejavnosti

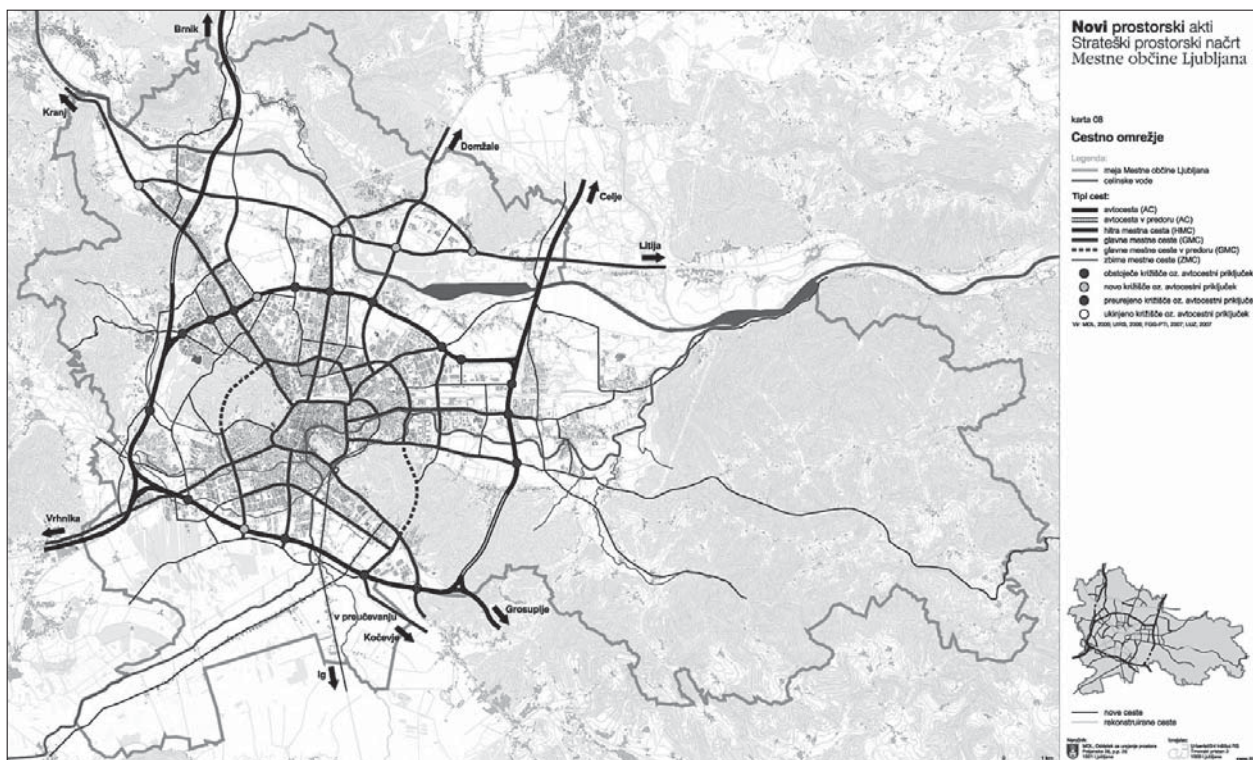
Družbenoekonomske spremembe, ki smo jim priča v zadnjem času, imajo razmeroma velik vpliv na območja za proizvodnjo, tako zaradi razvoja kakor tudi stagnacije posameznih dejavnosti. V območjih, ki so bila z veljavnim planom opredeljena za proizvodnjo, je opazen hiter razvoj drugih, zlasti poslovnih, storitvenih in trgovskih dejavnosti. Zaradi ukinitve več proizvodnih con v MOL uvajamo nova območja za proizvodnjo, skladno z usmeritvami Lizbonske strategije EU, ki v gospodarstvu poudarja pomen rasti in novih delovnih mest.

Zasnova območij za proizvodnjo v MOL opredeljuje gospodarske cone, območja za proizvodnjo in distribucijo energije, območja za industrijo in tehnološke parke ter prometnologistični terminal v Zalogu. Območja gospodarskih con (Nadgorica, Brnčičeva ulica jug) so namenjena obrtnim, skladiščnim, prometnim, trgovskim, poslovnim in proizvodnim dejavnostim. Vanje uvrščamo predvsem tiste, ki za delovanje potrebujejo dobro infrastrukturno opremljenost in dobro prometno dostopnost z navezavo na avtocestni sistem in železniško omrežje. Razvoj industrije in tehnoloških parkov (Brdo, Litostroj ...)

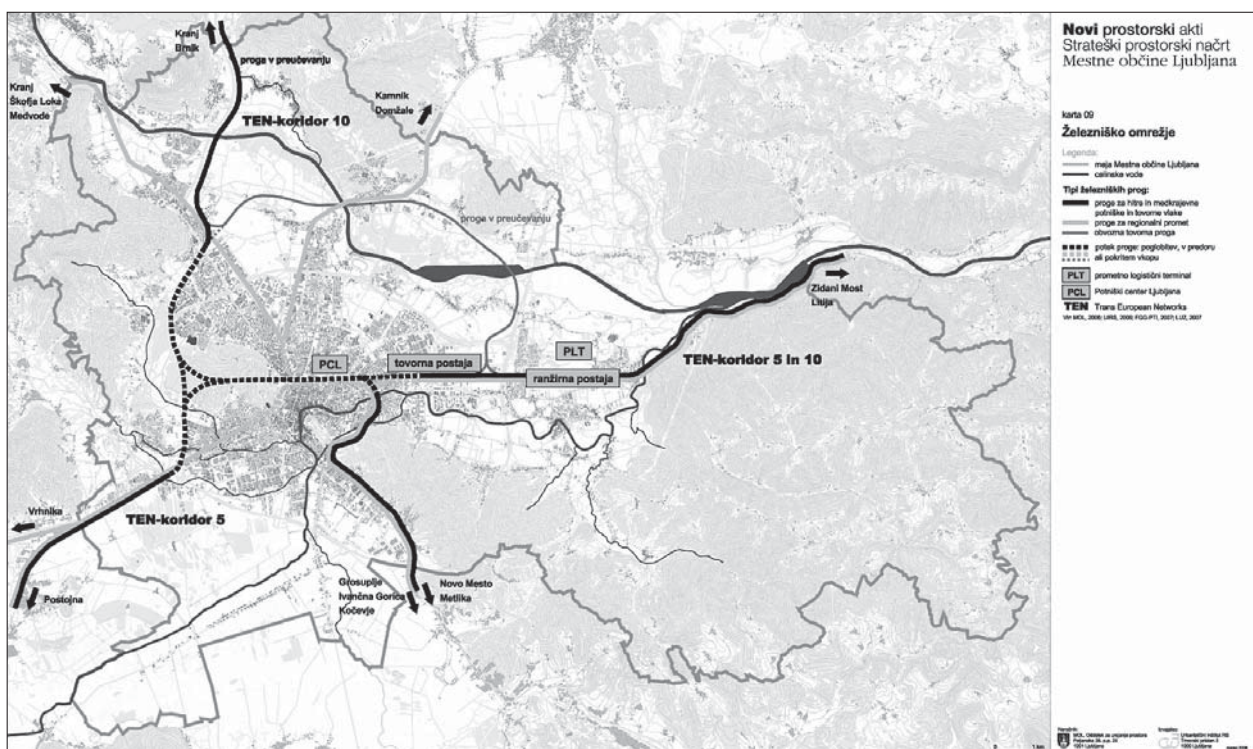
je izredno pomemben za razvoj celotnega gospodarstva na regionalni in državni ravni. Omogoča visokostrokovno in inovativno delo v povezavi z univerzo in raziskovalnimi inštituti, ki se prenaša v strukture proizvodnje in storitev.

2.7 Usmeritve za razvoj prometa

Poleg načrtovane dopolnjene in dograjene cestne mreže (glej Sliko 10) je urejen javni potniški promet (JPP) osnova za izboljšanje prometnih in



Slika 10: Cestno omrežje. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)



Slika 11: Železniško omrežje. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)

bivalnih razmer v mestu. Zaradi izredno veliko dnevnih migrantov iz regije se njegovo urejanje ne more omejiti na meje občine, ampak mora vključevati tudi regijska središča. Povečati moramo delež potovanj s sredstvi JPP, ki se je v zadnjih letih v Ljubljani močno zmanjšal in obsega le približno 13 odstotkov vseh potovanj v mestu, v razvitejših državah pa 30.

V zasnovi načrtujemo tri vrste linij JPP. Osnovne povezujejo glavne mestne predele s tramvajem ali hitrim avtobusom. Dopolnilne povezujejo sosednje predele mesta z zglobnim oz. navadnim avtobusom. Servisne linije pokrivajo minibusi, ki vozijo v ožjih zaključenih območjih. Za zagotavljanje dostopnosti v ožjem mestnem jedru se ponuja sorazmerno enostavna rešitev z uvedbo brezplačnega minibusa (»shuttle«), ki bi ustrezal najvišjim merilom varovanja in zaščite okolja in bi vozil v obliki osmice po notranjem obroču.

Železniška infrastruktura je zastarela in potrebna temeljite prenove. Med najpomembnejše mestne projekte spadata ureditev Potniškega centra Ljubljana in poglobitev železnice, ki bosta bistveno vplivali na urejanje osrednjega dela mesta (glej Sliko 11). S tem bomo lahko vzpostavili nivojske cestne povezave med osrednjim delom mesta in bežigraskim ter šišenskim območjem in tudi neposredne pešpoti s Tivolijem. Poleg tega bomo pridobili pomembne površine za reurbanizacijo v ožjem mestnem središču. Različica severne obvozne tovorne proge (Trata-Črnuče-Polje) je zaradi omejevanja razvojnih prostorskih potreb mesta, predvsem pa z okoljskega vidika (poteka po vodovarstvenem območju), problematična in zato manj sprejemljiva.

Med drugimi vrstami prometa je poudarek na **kolesarskem prometu**, ki bi s kakovostno ureditvijo načrtovanega omrežja lahko postal pomemben del prevoza v mestu in rekreacijskem zaledju.

2.8 Usmeritve za urbanistično in arhitekturno oblikovanje

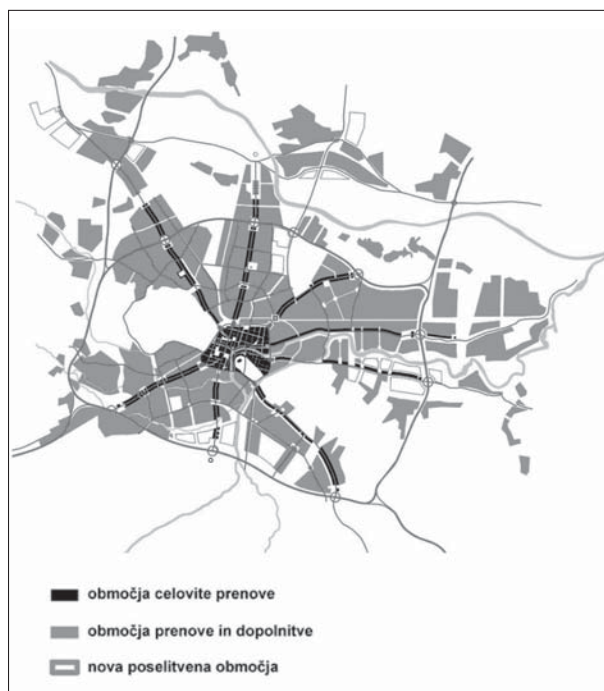
Pri načrtovanju prostorskega razvoja MOL izhajamo iz vrednot Ljubljane (naravnih, kulturnih in funkcionalnih), ki ustvarjajo identiteto mesta in potencialne za kakovosten razvoj. Ohranjanje in razvijanje **kakovosti urbanega okolja in njegove identitete** sta pogoj za uspešen gospodarski razvoj in kulturni pomen vsakega evropskega mesta. Na to nas v času pospešene globalizacije opozarjajo nova teoretična spoznanja in izkušnje uspešnih evropskih mest, zato so varovanje, nadgradnja in razvoj kakovostne strukture mesta Ljubljane kot celote in

njenih posameznih karakterističnih območij opredeljeni kot ključna težišča prostorskega razvoja.

Strateški prostorski načrt podaja podrobnejše usmeritve za urejanje in urbanistično arhitekturno oblikovanje na različnih ravneh mesta (obmestje, kompaktno mesto in mestno središče).

Na ravni **obmestja** ohranjamo in utrjujemo krakasti razvoj mesta, na katerega navezujemo mrežo lokalnih centrov ob hkratnem ohranjanju krajinskih vrednot. Na ravni **kompaktnega mesta** ohranjamo in krepimo radiocentrični morfološki model mesta s koncentrirano pozidavo ob krakih in ohranjanjem zelenih klinov med njimi ter prenovo karakterističnih mestnih območij. Na ravni **mestnega središča** ohranjamo in dograjujemo obstoječi morfološki model, ki ga sestavljata koncentrično mestno jedro med Grajskim hribom in Ljubljano in ortogonalno mesto med njim in notranjim obročem. Z varovanjem in prenovo kulturne dediščine krepimo zgodovinsko in kulturno identiteto mesta (baročna, Fabianjeva, Plečnikova, Ravnikarjeva Ljubljana ...).

Varovanje in izboljšanje ključnih pogledov in silhete mesta, predvsem pri ustvarjanju novih prostorskih identitet z visokimi objekti, sta pomembna cilja oblikovanja in urejanja mesta. Strateški prostorski načrt varuje značilne poglede na Ljubljanski grad in pomembnejše krajinske dominante, novi višinski poudarki pa so predvideni oziroma koncentrirani ob vstopih v mesto (predvsem iz avtocestnega obroča), ob vstopnih trgih v mestno središče, v lokalnih



Slika 12: Morfološki model mesta. (Vir: Šašek Divjak in dr., 2008)

središčih ob vpadnicah, ob pomembnih funkcionalnih vozliščih/programskih žariščih in kot zaključki dolgih pogledov. Območja, primerna za gradnjo višjih objektov, so v severnem in severovzhodnem delu kompaktnega mesta (glej Sliko 12).

Varovanje, nadgradnja in razvoj **razpoznavne strukture** mesta so temelj za zagotavljanje njegove identitete in konteksta v prenovi, prestrukturiranju in razvoju. Strateški prostorni načrt opredeljuje kot temeljne elemente razpoznavne strukture mesta: karakteristična območja, povezovalne strukture in velike krajske strukture.

Karakteristična območja mesta so tista območja, ki so se razvijala in izgrajevala po svojstvenih zakonitostih organsko v določenem zgodovinskem obdobju (srednjeveško mestno jedro, srednjeveška predmestja in primestne vasi) ali pa so bila zgrajena po enotnem urbanističnem načrtu (mestne četrti 19. stoletja, območja organizirane stanovanjske gradnje, stanovanjske soseske, kompleksi javnih dejavnosti). Identificirali smo jih po njihovih topoloških, morfoloških in tipoloških značilnostih. Zaradi bogastva kulturne dediščine in/ali zaradi izrednih arhitekturno urbanističnih odlik so to prednostna območja celovite preнове.

Povezovalne strukture so sistemi ulic, trgov, parkov, vodotokov, skratka odprti prostor, ki povezuje pozidana območja v mestno tkivo na ravni obmestja, kompaktnega mesta in mestnega središča. Najkakovostnejše povezovalne strukture grajenega prostora oziroma mestne poteze so stalnice mestnega razvoja, oblikujejo identiteto mestnega središča in sooblikujejo morfološko strukturo mesta. Te poteze (vodilne poteze mestnega središča, notranji cestni obroč, mestna magistrala in vpadnice, avtocestni obroč, POT, obrečni prostor Ljubljane in Save) varujemo, prenavljamo ter kakovostno programsko in oblikovalsko nadgrajujemo.

Velike krajske strukture so območja kulturne krajine, kjer varujemo krajsko zgradbo in pomembne sestavine naravne in kulturne dediščine. To so predvsem območja Grajskega hriba z Golovcem in z zelenim zaledjem Janč in Orel, Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib v navezavi na Polhograjsko hribovje in Ljubljansko barje. V njih varujemo ekološko pomembne lokacije, ohranjamo rekreacijski značaj gozdnih površin, spodbujamo programsko pestrost z urejanjem novih tematskih parkov in izboljšujemo dostopnost.

3. Sklep

Podali smo samo nekaj **vsebinskih poudarkov** iz strateškega prostorskega načrta. Eden glavnih ciljev tega dokumenta je ohranjati in nadgrajevati kakovostno okolje za bivanje in delo. Tako želimo zadržati več mladih prebivalcev v občini, ki mora postati čim privlačnejša in konkurenčnejša v evropskem merilu. Poleg tega poudarjamo prenovu obstoječih in ureditev novih javnih in zelenih površin. Obrečni prostori Ljubljane in Save bodo postali sistemsko urejene površine mesta, ob gradnji hidroelektrarn na Savi in njeni zavezitvi pa se ponudijo tudi možnosti za večjo rekreacijsko in športno izrabo tega prostora, seveda ob upoštevanju okoljevarstvenih zahtev in varovanja naravnih vrednot.

V Ljubljani se tako kot v drugih mestih, ki so žarišča razvoja, prepletajo številne potrebe, problemi in interesi. Poleg novih načrtov in vizij je ostalo še precej neizpeljanih, a že dlje načrtovanih pomembnih občinskih projektov. Zato naj še enkrat poudarimo misel Maksa Fabianija ob načrtovanju Ljubljane iz l. 1895, ki se neposredno navezuje na določila in usmeritve strateškega prostorskega načrta, da je treba imeti pri reševanju posameznih območij pred očmi tudi sliko mesta »v popolni njegovi celoti«.

Dr. Mojca Šašek Divjak, univ. dipl. inž. arh., docent
Urbanistični inštitut Republike Slovenije
E-pošta: mojca.sasek@uir.si

Viri in literatura

Internet 1: <http://ppmol.org/urbanizem5/submain.php?get=123> (sneto 24. 4. 2008).

Mihelič, B. (1983) *Urbanistični razvoj Ljubljane*. Ljubljana, Partizanska knjiga.

MOL, Oddelek za urbanizem (2007) *Predlog vizije prostorskega razvoja MOL*. Ljubljana.

Pozzetto, M. (ur.) (1988). *Maks Fabiani. O kulturi mest: spisi 1895–1960*. Trst, Založništvo tržaškega tiska.

Šašek Divjak, M., Dimitrovska Andrews, K., Bizjak, I., Cotič, B., Goličnik, B., Golobič, M., Gulič, A., Jakoš, A., Kerbler, B., Kozamernik, J., Mihelič, B., Mladenovič, L., Mujkič, S., Mušič, B., Nikšič, M., Plevnik, A., Praper, S., Sendi, R., Stanič, I., Šuklje Erjavec, I., Gubina, F., Gubina, A., Hočevar, M., Juvanc, A., Kavaš, D., Koman, K., Kos, D., Marc, D., Panjan, J., Prelovšek, A., Slaček, M., Stojič, Z., Šantej, B., Trček, F., Uršič, M., Žura, M. (2008) *Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana, Dopolnjeni osnutek*. Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije.