

Mojca ŠAŠEK DIVJAK

# Usmerjanje urbanega razvoja na mestni ravni

## 1. Uvod

Politične spremembe v državah srednje Evrope so povzročile socialne in gospodarske spremembe, ki se odražajo tudi v mestnem prostoru. Novi razvojni pogoji v obdobju tranzicije v Sloveniji in za naš čas značilne spremembe v smeri globalizacije, tržne ekonomije in informacijske tehnologije zahtevajo spremenjen odnos do mestne urbanizacije. Zakonitosti trga, večja zasebna iniciativa pri posegih v prostor in urbana konkurenčnost so procesi, ki so v razvitejših zahodnoevropskih državah že vključeni in upoštevani v sistemu planiranja in pri mestnih razvojnih politikah. Slovenija se tem procesom prilagaja počasi, poleg tega pri nas še ne obstaja vrsta akterjev, ki v državah EU opravljajo pomembno vlogo pri urejanju mesta. Sem spadajo tudi različni razvojni skladi in agencije za izvajanje specifičnih razvojnih programov in izvedbo javnih projektov, kot so sanacija in prenova mestnih središč, javna stanovanjska gradnja, prestrukturiranje opuščeni industrijskih območij in podobno. Agencije imajo lahko vlogo pobudnika razvoja kritičnega območja oziroma z ekonomskimi in organizacijskimi posegi stimulirajo uresničitev projekta.

Mestne razvojne politike je potrebno uskladiti z nacionalnimi, vendar Slovenija še ni pripravila ustrezne nacionalne politike urbanega razvoja, prav tako pa se še ni opredelila do vloge in funkcij urbanega sistema v okviru nacionalne razvojne strategije. V obdobju tesnejšega evropskega povezovanja je ključnega pomena tudi odločitev o dolgoročnih smereh aktivne okoljske in prostorske politike trajnostnega razvoja, ki je

tesno povezana z usmerjanjem razvoja v mestih. V Sloveniji sedaj poteka prostorsko planiranje na ravni države in občin, nedefiniran ostaja vmesni člen regije, ki sicer predstavlja temeljno prostorsko enoto. V njenem okviru naj bi se družbeni, gospodarski, kulturni in okoljski elementi povezovali v celoto. Regionalno planiranje je še posej pomembno za mesta, ki jih ne moremo obravnavati v ozkem kontekstu, saj so vsestransko povezana s svojim širšim zaledjem, s katerim naj bi v smislu trajnostnega razvoja ustvarila ekološko-ekonomsko uravnoteženost v prostoru. Plan na ravni države naj bi določal le okvirne usmeritve razvoja, systemske rešitve, prostorske determinante in okoljske standarde; bistvene obveznosti za njegovo izvajanje in doseganje pa bi se prenesle na regionalni in občinski plan, če je potrebno tudi na podrobnejše lokalne načrte.

Kot primer je prikazan danski pristop k načrtovanju mesta, kjer poznajo dolgo tradicijo v planiranju in nam lahko njihove izkušnje služijo kot izhodišče pri pripravi mestnega načrta.

## 2. Danski pristop k načrtovanju mesta – mestni načrt za Kopenhagen

### 2.1 Danski sistem planiranja

Dansko planiranje je sestavljeno po načelu hierarhičnega nadzora planiranja, pri katerem načrti na nižji ravni ne smejo biti v protislovju s plani na višji ravni. V kolikor pride do sprememb na višjem nivoju, se mora odgovarjajoče prilagoditi tudi planiranje na vseh

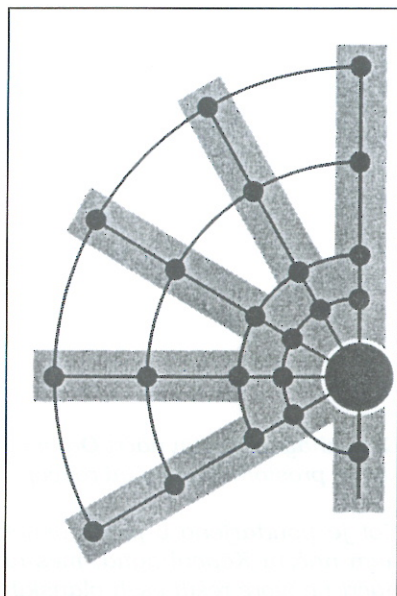
*Kopenhagen Mestni načrt Organizacija prostora Trajnostni razvoj*

*Kot je poudarjeno v predstavljenem načrtu Kopenhagna, mestni načrt ne more rešiti vseh planskih problemov mesta. Predstavljal naj bi predvideni red, ki pa se pogosto sprti podira glede na nepredvidena dogajanja v prostoru. Probleme je velikokrat treba reševati šele, ko se pokažejo. Zato mora biti mestni načrt zastavljen dovolj prilagodljivo in fleksibilno, da dovoljuje potrebne spremembe. Vendar mora kljub temu dati mestu trdne glavne usmeritve in s tem omogočiti, da meščani lahko izkoristijo priložnosti, ki jih nudi nova doba in uveljavljajo nove kvalitete bivanja.*

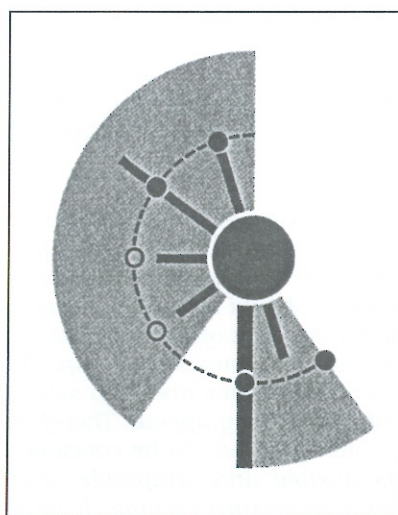
*Copenhagen Spatial organisation Sustainable development Town plan*

*As emphasised in the presented plan of Copenhagen, the town plan cannot solve all urban problems. It should represent a proposed order, that often crumbles because of unexpected spatial events. Problems are often solved only when they appear. Therefore a town plan has to be conceived as flexible and adaptable, allowing necessary change. It must nevertheless give a town strong basic guidelines and thus enable the inhabitants to use opportunities given by the new era to enforce dwelling qualities.*





**Slika 1:** Osnovna shema Regionalnega načrta 1989 metropolitanske regije Kopenhagna (Prstni načrt) vsebuje urbane površine (sive), prometno strukturo in strukturo centrov (osrednji stari center mesta in centri na križiščih transportnih poti). Vir: Copenhagen M. (1993)



**Slika 2:** Shema površin centralnih dejavnosti z dodatnim novim območjem Orestad. Vir: Copenhagen M. (1993)

nižjih ravneh. Plani se delijo na državno planske instrumente, regionalne plane, občinske plane in lokalne načrte. Občine so odgovorne za občinsko in lokalno planiranje, okrožja za regionalno, minister za okolje pa vpliva na celoten proces planiranja s predpisi, državnimi planskimi usmeritvami in informacijami za javnost. Resorni minister lahko z vetom posreduje pri planerskih odločitvah v občinah in okrožjih. Ministrstvo za okolje podpira tudi pilotske projekte, s katerimi naj bi pokazali, kako je v praksi mogoče uveljavljati cilje planiranja.

Glavni cilji, ki so si jih zastavili pri razvoju mest:

- danska mesta morajo okrepiti svoj položaj v Evropi,
- regija Oresund mora biti vodilna med nordijskimi mestnimi regijami,
- mesta se morajo učinkovito in na okolju prijazen način povezovati z mednarodnimi prometnimi tokovi,
- odprti prostor in mesta morajo ohranjati svojstvenost, morajo biti čisti in lepi in morajo ostati zanimivi turistični cilji.

Izhodišče strategije temelji na viziji, da se lahko varstvo okolja in gospodarska rast vzajemno krepi, kar prispeva k izboljšanju kvalitete bivalnega okolja in tudi pospešuje gospodarsko rast in zaposlovanje.

Občine imajo osrednjo vlogo pri prostorskem planiranju. Načelo je, da se lokalni problemi rešujejo lokalno. Občinski prostorski plani upoštevajo državno in regionalno planiranje ter omogočajo pripravo lokalnih načrtov. HARTOFT-NIELSEN, P. (1995)

## 2.2 Regionalni plan 1989

Zgodovinski „prstni plan“ („Finger plan“) iz leta 1947 še vedno vpliva na planiranje Kopenhagna, čeprav so se merilo, območje in metropolitansko planiranje bistveno spremenili v povojnem obdobju. Mesto se je pod njegovim vplivom razvijalo zvezdasto v smeri petih

krakov (prstov). V teh smereh teče tudi cestni in železniški javni transport. Prečno krake povezuje več prometnih polkrožnih koridorjev. Na mestih prometnih vozlišč ob železniških postajah so nastali novi lokalni centri, ki razbremenjujejo stari center mesta. Poudarjena je bila decentralizirana regionalna strategija. Samo najpomembnejše centralne aktivnosti so ostale v starem mestnem jedru, sicer naj bi se centralne dejavnosti preusmerile v lokalne centre. Uspeli so ohraniti zelene kline med kraki mesta. Tudi višinski gabarit se ni bistveno spremenil, celotno mesto daje vtis enotnosti in harmoničnosti.

Od leta 1990 pa se je planiranje preneslo iz skupne metropolitanske regije na 5 novih občin, ki morajo med seboj sodelovati za skupne cilje. Dogovor je bil, da delujejo na osnovi Regionalnega plana 1989. Mesto Kopenhagen v ožjem smislu (465.000 prebivalcev) se je lotilo svojega občinskega načrta oziroma **Trajnostnega načrta za Kopenhagen 1993**, ki določa glavne strukturalne usmeritve (stanovanja, služba, rekreacija, promet, energija, vodna oskrba, zaščita okolja itd.) in zelo poudarja prepletanje urbanih funkcij. Planiranje glede na četrti („district planning“) se je pojavilo kot nova planska raven. Konzervacija (ohranjanje, varstvo urbanega tkiva kot tudi krajine), urbana prenova in nova pozidava so v tem mestnem planu enako pomembni elementi urbane strategije. Urbana prenova ne pomeni celotne odstranitve hiš z nizkim standardom, ampak bolj njihovo modernizacijo, krajinska prenova pa bolj vzdrževanje krajine kot njeno ureditev. Temu bi lahko rekli „vsestranski urbani reciklažni projekt“. Dobro uravnotežena mestna politika ohranja identiteto mesta, ne da bi ga spremenila v muzej. Srednjeveško mesto je kot osrednji stari del mesta še vedno zelo prisotno. Ne v treh dimenzijah, ker so že skoraj vse srednjeveške zgradbe propadle, ampak dvodimenzionalno, v vzorcu ulic in delitvi zemljišč na majhne dele z ozkimi fasadami hiš in ozkimi ulicami



ter ostanki obzidja v sklopu rekreacijskega zelenega predela.

Večino trgov in ulic tega starega dela so zaprli za motorni promet. Zato so jih preuredili z novim tlakovanjem in opremo za pešce. S tem se je obnovilo življenje na odprtih prostorih, ki kažejo pravi demokratični duh: kakovostno urejeni prostori so dostopni za vse meščane.

Mesto pa tudi neprestano nadgrajuje svojo infrastrukturo. Pri prometu sta poudarjena javni transport in kolesarski promet. Osebnih avtomobile so uspeli v veliki meri izriniti iz ožjega mesta, tako da je sedaj avtomobilski promet na ravni izpred 20 let. V historičnih predelih mesta pa je zelo omejen in tudi parkiranje je zmanjšano na minimum.

Mestni toplovod bo do leta 2000 pokrival 90% celotnih potreb po gretju. Vezan je na incineratorje za odpadke, pri katerih je topla voda stranski produkt. Zelo je poudarjena skrb za čim manjše onesnaževanje zraka pri zažiganju smeti. Prav tako kot naravnim virom (čista voda, zrak, tla), posvečajo pozornost tudi kulturnemu in humanemu okolju ter socialnemu ravnovesju.

Veliko debat je bilo v smeri, kako revitalizirati mesto, ki leži na pomembnem stičišču severnih in južnih, prav tako pa tudi zahodnih in vzhodnih dežel. Sprejet je bil dogovor med Švedsko in Dansko o povezavi med Kopenhagnom in Malmojem (leta 1991) prek mostu z železniškim in cestnim prometom. S tem nastaja velika nova mednacionalna regija, ki daje mestu Kopenhagen v evropskem smislu večji pomen. Glede na te vizije je mesto zahodno od celotnega kompleksa letališča predvidelo veliko novo cono Orestad (5 km dolgo in 1/2 km široko) predvsem za centralne aktivnosti (trgovina, zastopništva), ki so povezane s pričakovano povečano prometno aktivnostjo, čeprav je v celoti tudi v tem predelu uveljavljena mešana raba površin.

Vodila regionalnega planiranja za lokacijo določenih urbanih aktivnosti:

- Trgovina in poslovne dejavnosti

Po ocenah v regionalnem planu je za industrijske in družbene gradnje namenjenega dovolj prostora v občinskih načrtih, premalo pa za poslovne in servisne dejavnosti. Nove trgovske in poslovne površine bodo v principu locirane ob postajah javnega prometa v okviru „prstnega mesta“. Realistična možnost gradnje okrog teh postaj bo



**Slika 3:** Strukture centralnih dejavnosti na mestnem načrtu. Vir: Copenhagen M. (1993)



ocenjena v povezavi z nadaljnjim občinskim planiranjem. Okrog postaj je predvidena večja gostota zazidave, kjer je tudi prostor za delovna mesta, ki so lahko dostopna z vsega metropolitanskega območja. Regionalni plan poudarja tudi cono zahodnega Amagerja (južno od Bella centra) kot prostor glavnih aktivnosti za mednarodne in nacionalne potrebe.

- Aktivnosti nacionalnega pomena

Te aktivnosti so locirane tesno ob postajah javnega prometa – ob prometnih vozliščih.

- Lokacije za kulturo, šport, višje šolstvo – izobraževanje, koncertne in konferenčne dvorane

Primerne lokacije so poleg prometnih vozlišč ali v centru mesta (city area).

- Razvojni center Amager

Povezan je z avtocesto do letališča, ki je podaljšana prek morja do Švedske (štiripasovna avtocesta in dvotračna železnica). Ta povezava bo spremenila strukturo prometa v mestu, toda dala bo tudi nove razvojne možnosti Amagerju. V Orestadu se združujejo nacionalni, regionalni in lokalni interesi. Cilj je, da bi razširili javni transport in da bi komercialna baza Kopenhagna postala osnova za dolgoročno strategijo razvoja mesta v okviru kompetitivnih mest Evrope.

- Pristanišče, zemlja v lasti železnic, v lasti ministrstva za obrambo, zeleni robovi, naravni rezervat.

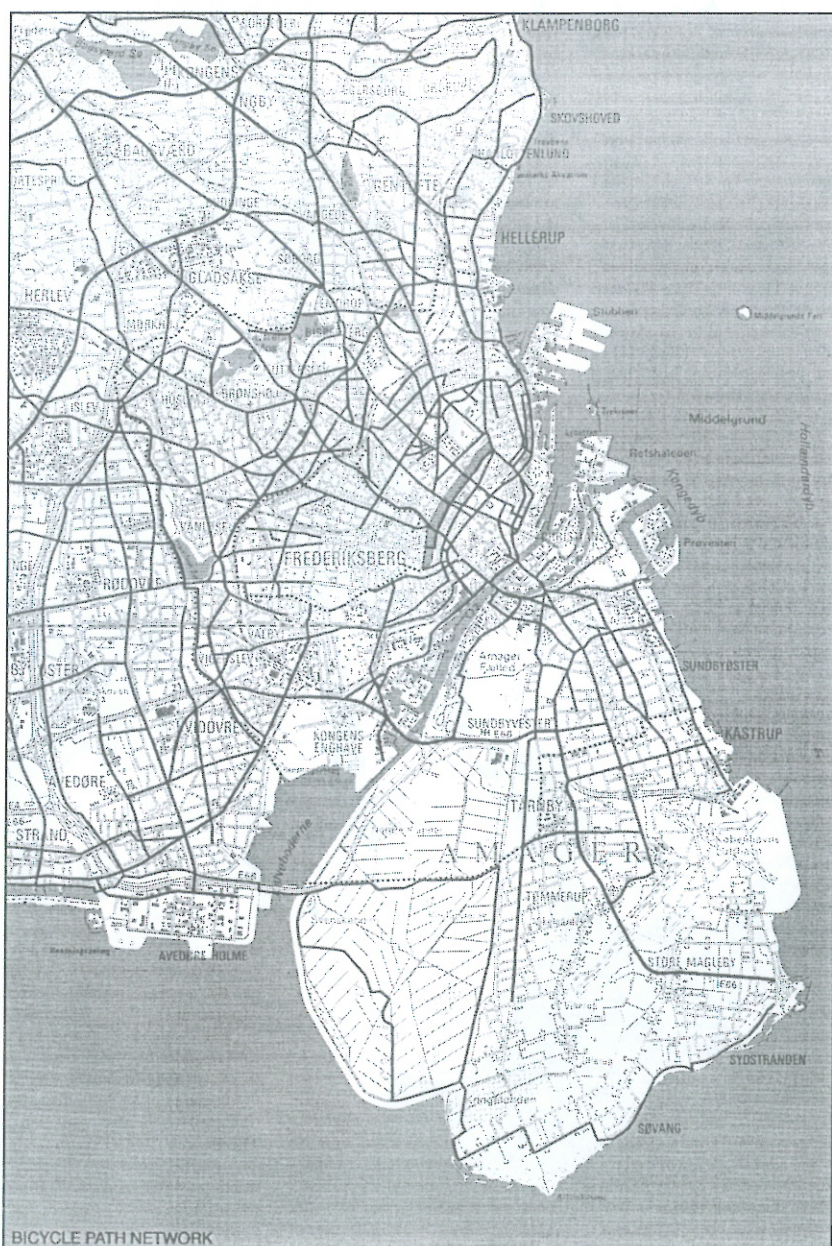
### 2.3 Mestni načrt Kopenhagna 1993

Mestni načrt iz leta 1993 poudarja trajnostne cilje v razvoju mesta, zato so ga poimenovali kar „trajnostni načrt“. Sestavljen je iz štirih delov.

Prvi del mestnega načrta sestavljata dve poglavji:

1. o spremenjenih planskih okoliščinah,
2. o štirih osnovnih temah planiranja.

1. Poglavje o spremenjenih planskih okoliščinah obravnava pozicijo Danske in metropolitanskega območja Kopenhagna v Evropi odprtih mej. Opisani so posebni pogoji, ki ustvarjajo dansko metropolitansko „K-regijo“. V luči te mednarodne in nacionalne perspektive je opisanih več planov in zakonov, ki neposredno vplivajo na plan Mestne občine Kopenhagen. Med pomembnejšimi je Regionalni plan iz leta 1989.



Slika 4: Omrežje kolesarskih poti. Vir: Copenhagen M. (1993)



2. Drugi del mestnega (občinskega) načrta sestavljajo teme:

- „območja ob postajah javnega prometa“, zgoščitve pozidave in poudarek na dostopnosti z javnim prometom,
- „mesto ob morju“, mestna pristanišča, Amager,
- „zeleno mesto“, naravni rezervati, mestni parki, urbani prostori,
- „3. in 4. dimenzija“ (mestna silhueta – višinski gabariti in historične karakteristike).

Nove planske možnosti morajo biti izkoriščene v širši perspektivi, opisani v planskih temah. Regionalni plan 1989 podaja koncept „ob postajah javnega prometa“ kot centralni koncept planiranja. V predstavitvi planskih tem je poudarjena potreba po občutljivi in diferencirani aplikaciji glede na posebne pogoje v posameznih lokalnih situacijah.

Ti dve poglavji predstavljata del revizije glavne strukture občinskega načrta.

### 2.3.1 Osnovne strukture in vodila

Drugi del načrta vsebuje 7 poglavij o osnovnih ciljih za razvoj občine, pa tudi pomožne cilje in usmeritve za zaščito specialnih interesnih sektorjev, kar naj bi jih občinski plan koordiniral. Načrt iz leta 1993 predvideva, da bodo vodila posodobljena glede na dejansko stanje, na osnovi dejanskega razvoja in v luči spremenjenih okoliščin ter z upoštevanjem poudarjenih planskih tem. Za dopolnitev osnovne strukture mestnega načrta je bil izoblikovan set urbanih razvojnih strategij.

Občinske usmeritve za promet (predvsem cilji in bistveni elementi) so bile pripravljene na osnovi prometnega načrta Kopenhagna iz leta 1991.

### 2.3.2 Strukture mestnih četrti in njihovo planiranje

Tretji del vsebuje 2 poglavji:

- o posameznih četrtih in mestu kot celoti,
- o planiranju v posameznih četrtih.

Prvo poglavje o četrtih in mestu kot celoti govori o 15 mestnih četrtih (teme so predvsem prebivalstvo, stanovanja, možnosti zaposlitve, zelene površine). Poglavje oriše pomembne funkcionalne karakteristike posameznih četrti in njihove planske probleme ter odnos do mesta kot celote. Podčrtane so tudi strategije za nadaljnji razvoj. To je raven obdelave med generalnimi osnovnimi strukturami in projektno orientiranim lokalnim planiranjem.

### 2.3.3 Okvir za lokalno planiranje

Zadnji del občinskega načrta vsebuje 2 poglavji o lokalnem planu:

- generalni ukrepi,
- specialni ukrepi v posameznih četrtih.

Poglavje o generalnih ukrepih opisuje kategorije rabe in stavbne regulative, ki pomenijo osnovo za posamezna območja v načrtu. Kot v načrtu iz leta 1989 je bilo v novem načrtu uporabljenih 8 glavnih kategorij rabe površin:

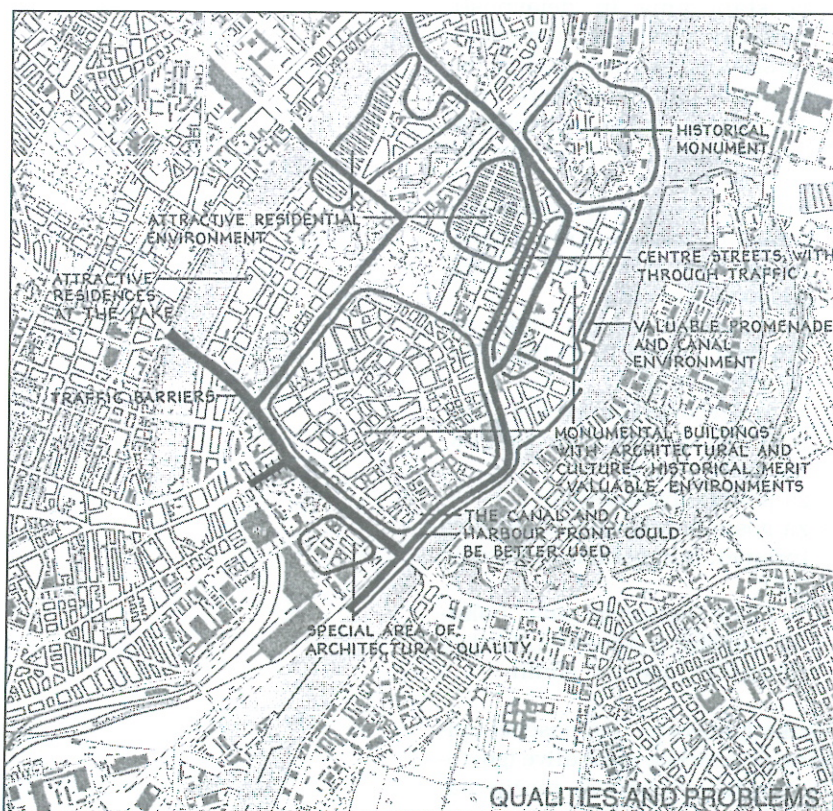
- za stanovanja in dejavnosti, združljive z bivanjskimi prostori,
- za stanovanja in servisne dejavnosti (administracija, izobraževanje, trgovina, gostinstvo, turizem, drobno gospodarstvo itd.),
- za servisne dejavnosti (administracija, izobraževanje, trgovina, gostinstvo, turizem, drobno gospodarstvo itd.),
- za mešane dejavnosti (lažja industrija, delavnice, trgovina, skladišča itd.),
- za proizvodnjo (proizvodni obrati, delavnice, trgovina, skladišča, promet itd.),
- za potrebe pristanišča,
- za gospodarsko infrastrukturo (promet, energetika, komunala itd.),
- za javne institucije, šole, bolnice, socialne ustanove in tudi za rekreacijo, šport in oddih.

Vsaka kategorija ima posebej opisane prostorske normative (gostota, zazidanost, izraba), možne namenske rabe površin, možne zahteve glede prostorsko organizacijskih in oblikovnih determinant,





**Slika 5:** Mestne četrti – središče mesta: urbani vzorec. Vir: Copenhagen M. (1993)



**Slika 6:** Mestne četrti – središče mesta: kakovosti in problemi. Vir: Copenhagen M. (1993)

višine nadstropij, parkirnih površin, okoljske zahteve (standardi in normativi glede polucije za posamezne dejavnosti).

V zadnjem delu generalne ukrepe zamenjajo specialni za posamezna območja z upoštevanjem lokalnih posebnosti. Določene ulice so poudarjene kot centralne ulice (z javnim programom v pritličjih).

### 3. Osnovna vodila in optimalna organizacija prostora na regionalni in mestni ravni

#### 3.1 Regionalna raven

Na regionalni ravni je pomembna ekološko-ekonomska uravnoteženost prostora **mesto-podeželje**, ki naj bi bila nasprotje industrijskemu mestu z velikoprostorsko delitvijo funkcij. Za mesto je bistvena vključitev v obdajajoče ga zaledje, ki mu omogoča preživetje, istočasno pa mesto pomeni temu prostoru njegovo (upravno, gospodarsko, trgovsko, kulturno, izobraževalno itd.) jedro.

**Na regionalni ravni je v smislu optimalne organizacije prostora pomembno:**

- celostno urejanje prometa na ravni regije s povezovanjem vseh vrst transporta in tendenco zmanjševanja avtomobilskega prometa,
- urejanje in širjenje predvsem javnega prevoza, organizacija prestopa pred centralnimi mestnimi površinami iz avtomobilskega in medkrajevnega avtobusnega prevoza na mestni javni prevoz,
- urejanje prometa z vzporednim urejanjem odprtih in zelenih površin v mestu,
- povezovanje regionalne strukture urbane rasti z razvojem javnega prometa (železnica, avtobus, tramvaj),
- uveljavljanje decentralizirane zgoštevane poselitve z razvijanjem novih centrov,

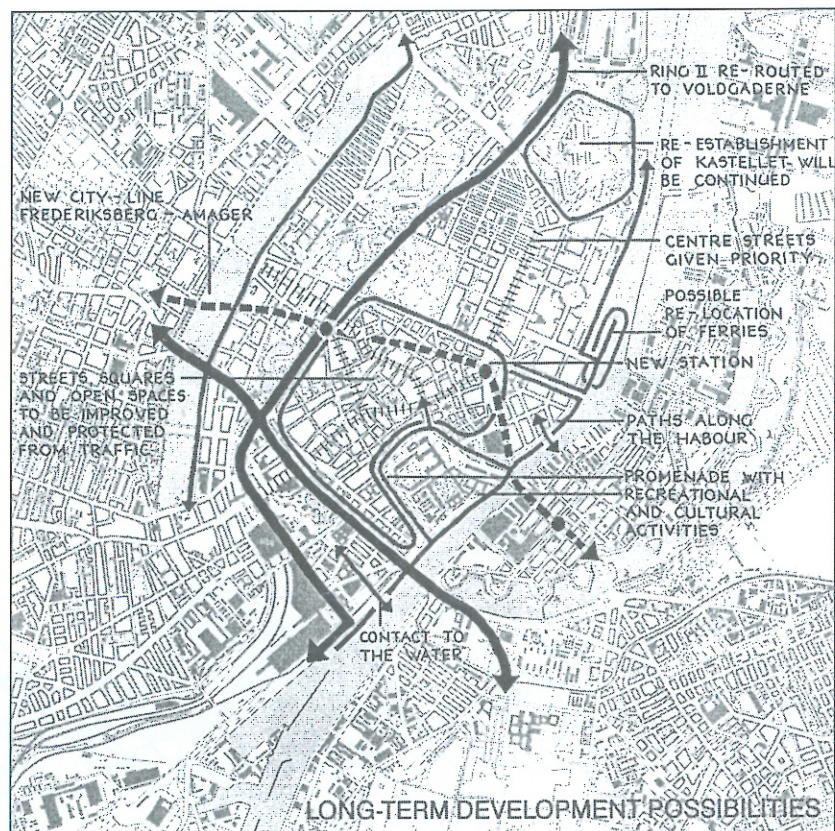


- razmeščanje teh centrov ob transportnih regionalnih poteh oziroma ob prometnih vozliščih, s čimer bi zgoščili in vsebinsko dopolnili razpršeno poselitve, ki je nastala zaradi procesov suburbanizacije,
- uveljavljanje mešane rabe površin v novi centrih (stanovanja in ustrezna javna raba površin, trgovine in servisi),
- ohranjanje samo določenih osrednjih dejavnosti v ožjem mestu, sicer pa se te preusmerijo na lokalne centre v regiji,
- uveljavljanje take regionalne sheme mesta, da se ohranjajo zelene površine, ki naj prodirajo čim globlje v mestno strukturo,
- ohranjanje obrobnihs podeželskih izravnalnih površin, zelenega pasu okrog mest,
- varovanje naravnega okolja: zraka, virov pitne vode ter živalstva in rastlinstva, predvsem naravnih biotopov.

### 3.2 Mestna raven

Mestni razvoj se mora oblikovati v smislu **decentralno integrirane mestne strukture**. Ustvariti je treba relativno avtonomne dele mesta ali „kraje“, četrti. Jedra bi lahko bili dosedanja stranski ali tudi novo oblikovani centri, ki bi se razvili v majhne avtonomne centre. V tem modelu naj bi bilo poudarjeno povezovalno in udeleževanje občanov pri pomembnih odločitvah glede prostora in skupnosti.

Pri decentralno integrirani mestni strukturi se oblikujejo **organski spleti** izkoriščenosti znotraj pozidanih območij po prepletenem, fleksibilnem, to je organskem redu. Prepletanje mestnih funkcij po vzoru decentralno integrirane mestne strukture predstavlja nasprotje prejšnjim vzorom, ki so mesto razdelili na funkcionalno razčlenjene dele. Na različna mestna območja, kot so *City*, stanovanjske površine, industrija in druge, ne smemo gledati kot na monostrukture; navedene funkcije so le prednostne funkcije teh površin. Na teh površinah se mora prav tako uveljaviti mešana raba, če želimo usmeriti razvoj proti



**Slika 7:** Mestne četrti – središče mesta: dolgoročne razvojne možnosti. Vir: Copenhagen M.(1993)



**Slika 8:** Mestne četrti – središče mesta: območja načrtovane prenove v planskem obdobju. Vir: Copenhagen M.(1993)



višji **sistemske stabilnosti in prepletanju funkcij.**

Obsežna osnova urbanega ekosistema opozarja na potrebo po celostnem mestnem planiranju z vključevanjem vseh plansko relevantnih mestnih uradov in služb. Na splošno naj bi praktično mestno planiranje sledilo strategiji reagiranja na potrebe, ne pa

samo nekemu začrtanemu mestnemu razvoju. Sedanja praksa planiranja mnogokrat ohranja vzorec „funkcionalno razčlenjenega mesta“. Take predstave mesta, razdeljenega na funkcije dela, bivanja, prometa in oddiha, so še ostanek gledanja, formuliranega v Atenski karti (iz leta 1933), ki je bilo ob času nastanka napredno, danes pa je že dolgo preživeto.



**Slika 9:** Zasnova namenske rabe in dejavnosti v prostoru za središče mesta. Vir: Copenhagen M.(1993)



**Na mestni ravni** je v smislu **optimalne organizacije prostora** pomembno:

- narediti strukturalne spremembe v mestu, delitev na več samostojnih četrti s svojimi centri,
- kot enako pomembne elemente urbane strategije upoštevati ohranjanje spomeniško zaščitenega urbanega tkiva, prenove in modernizacije obstoječih mestnih četrti ter novo pozidavo (zaokroženih urbanih skupnosti),
- namesto odstranjevanja starih predelov uveljavljati njihovo prenovno kot „reciklažni projekt“,
- prenova in transformacija obstoječih mestnih površin morata imeti prednost pred odpiranjem novih površin, pred širjenjem mesta navzven naj imajo prednost kakovostne izboljšave v mestu,
- uveljavljanje mešane rabe površin,
- poudarjanje identitete mesta, *geniusa loci*, posebnosti,
- razvijanje predvsem javnega prevoza, površin za pešce in kolesarskih poti,
- širjenje centralnih peš površin in kvalitetno urejanje javnih odprtih površin: trgov, ulic, dvorišč,
- upoštevanje peščevega merila v mestu (ne avtomobilskega), raznolikosti, živosti, odprtosti,
- dograjevanje različne infrastrukture: transporta, toplovođa, plinovoda, kanalizacije, prečiščevalnih vodnih naprav itd.
- ohranjanje, prenova in širjenje zelenih površin (parkov, pasov ob rekah, rekreacijskih predelov ...).

#### 4. Zaključek

Usmerjanje procesa urbanizacije je tesno povezano z družbenoekonomsko razvojno politiko. Zahteva združevanje okoljevarstvene dimenzije z ekonomsko in drugimi politikami ter odločanjem na vseh področjih delovanja. Trajnosten vidik je pri razvoju mesta posebno pomemben, saj prav dejavnosti, ki so povezane s poselitve-

nimi procesi, povzročajo v prostoru največje spremembe in obremenitve okolja.

Čeprav politično-gospodarska transformacija traja že nekaj let, Slovenija še ni pripravila novim razmeram prilagojene celovite razvojne strategije, ki mora upoštevati cilje trajnostnega razvoja. Lokalne razvojne strategije bodo morale biti usklajene z globalnimi strategijami vse republike, ki so v pripravi (s strategijo gospodarskega razvoja, prostorsko politiko RS in novim prostorskim planom).

Mestno planiranje je povezano z okoljsko, infrastrukturno, stanovanjsko, zemljiško in drugimi politikami. Pogoji za usklajeno delovanje sistema planiranja in urejanja prostora pa je povezovanje posameznih sektorskih politik in reševanje njihovih medsebojnih konfliktov.

Kot je poudarjeno v predstavljenem načrtu Kopenhagna, mestni načrt ne more rešiti vseh planskih problemov mesta. Predstavljal naj bi predvideni red, ki pa se pogosto sproti podira glede na nepredvidena dogajanja v prostoru. Probleme je velikokrat treba reševati šele, ko se pokažejo. Zato mora biti mestni načrt zastavljen dovolj prilagodljivo in fleksibilno, da dovoljuje potrebne spremembe. Vendar mora kljub temu dati mestu trdne glavne usmeritve in s tem omogočiti, da meščani lahko izkoristijo priložnosti, ki jih nudi nova doba in uveljavljajo nove kvalitete bivanja. Možnosti ohranjanja starih mestnih predelov se povečajo, če ponudimo področja za možno prenovno ali razvoj urbane rasti. Pri načrtovanju imamo dve možnosti: lahko dajemo prednost varovanju, ohranjanju stanja in struktur preteklosti z manjšimi prenovami, lahko pa dovolimo korenito preobrazbo z novim, ki lahko vodi tudi v uničenje kvalitetne substance mesta. Rezultat je najboljši, če uspemo najti sintezo, ravnovesje med obeh skrajnostima.

Urbanistično načrtovanje naj bi bolj usmerjalo kot togo predpiso-

valo spremembe v razvoju mesta, z razvojnimi koncepti, programi, strukturnimi načrti. Sprememb pa ne bi smeli načrtovati v ozkem krogu strokovnjakov (različnih profilov: planer, urbanist, arhitekt, krajinski arhitekt, geodet, geograf itd.), ampak z udeležbo širše javnosti. Postopek mora biti dovolj transparenten in načrtovanje dovolj jasno izraženo, da je sodelovanje javnosti mogoče, tudi že v fazi določanja ciljev. Potrebno je sodelovanje in usklajevanje med različnimi interesi v prostoru, med javnim in privatnim sektorjem, med občinskimi upravami in potencialnimi investitorji, pa tudi med drugimi akterji v prostoru: strokovnimi organizacijami, nevladnimi organizacijami, gospodarskimi in projektantskimi podjetji itd.

Dr. Mojca Šašek Divjak, univ. dipl. inž. arh., Urbanistični inštitut RS

#### Viri in literatura

Green Paper on the Urban Environment, CEC, Commission of the European Communities, COM (90) 218 CEC, Brussels 1990.

Copenhagen Municipal Plan 1993, Copenhagen Municipality, The Municipal Corporation of Copenhagen, Copenhagen 1993.

Dimitrovska, K. et al.: Urbanistična regulativa za potrebe mestnega načrta, Sklad stavbnih zemljišč mesta Ljubljane, Ljubljana 1994.

Towards Sustainability, A European Community programme of policy and action in relation to the environment and sustainable development, OJ No C 138, 1993.

European Sustainable Cities, First Annual Report, EU Expert Group on the Urban Environment, Sustainable Cities Project, Aalborg 1994.

Hartoft-Nielsen, P.: The Urban Environment and Planning - Examples from Denmark, Ministry of Environment and Energy, Spatial Planning Department, Copenhagen 1995.

Šašek Divjak, M.: Trajnostno uravnotežen razvoj mest, doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, FA, Ljubljana 1997.

City and Culture, Urban Sustainability and Cultural Processes, Conference Papers, Urban Environment Council, Sweden, Stockholm 1998.