

25. Izzivi prostorskega razvoja Ljubljane in Beograda

Marko Krevs

Ali nista Ljubljana in Beograd preveč različna, da bi ju mogli primerjati? To je bilo spontano vprašanje večine avtorjev v času, ko smo v sklopu dejavnosti bilateralnega projekta »Vloga strateškega planiranja, primerjalnih podatkov EU in GIS za prostorski razvoj srednjeevropskih mest: primer Ljubljane in Beograda« začeli razmišljati o pisanju te knjige. Odgovor na vprašanje podajamo avtorji sami, s knjigo, ki jo imate v rokah. V tem poglavju v slovenskem jeziku povzemamo in kolikor dopušča primerljivost zbranih gradiv sintetiziramo glavne ugotovitve zapisane v predhodnih poglavjih.

Pred vami je dokument časa v življenju obeh mest in vsebuje časovni presek novejših raziskav Ljubljane in Beograda, v katere sta bili vključeni sodelujoči ustanovi, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani in Geografska fakulteta Univerze v Beogradu. Uredniki in avtorji se zavedamo, da v enem delu ne moremo obravnavati vseh pomembnih dejavnikov prostorskega razvoja Ljubljane in Beograda ter njunih vplivnih območij. Med cilji si nismo zadali izdelave novih prostorskih razvojnih načrtov, sistematične kritike obstoječih prostorskih strategij in dokumentov, ali sistematičnega opredeljevanja razvojnih težav in izzivov. Podajamo razmeroma tipično geografsko in prostorsko-načrtovalsko širok in celovit pregled zgodovine prostorskega razvoja obeh mest, njunega prostorskega načrtovanja ter njunega dejanskega prostorskega spreminjanja. Avtorji med drugim soočamo načrtovanje in konkretne primere prostorskega razvoja, podajajo kritična mnenja o njunem ujemanju in morda še pogosteje o razhajanju ter se z zapisanim ozirajo tudi v prihodnost prostorskega razvoja Ljubljane in Beograda. Pri pisanju je večja pozornost namenjena tematikam, ki so jih avtorji obravnavali v svojih raziskavah. Tudi prostorsko merilo obravnavanih mest, ki praviloma zajema sami mesti ter njuni ožji in širši vplivni regiji, deloma vpliva na izbor in podrobnost obravnavanih vsebin. Med obravnavanimi vsebinami so na primer fizično-geografski dejavniki razvoja, položaj obravnavanih mest v sistemu naselij in središč, demogeografske značilnosti in procesi, dnevna mestna sistema, socialna mestna geografija, ekonomska geografija, prometna infrastruktura, prostorsko-funkcijske spremembe v metropolitanskih območjih, okoljske razmere, strateško načrtovanje ter geoinformacijska podpora načrtovanju in prostorskemu razvoju mest. Poglavja so praviloma pripravljena vzporedno, eno za Ljubljano in naslednje za Beograd, namenjena obravnavi sorodnih vsebin. Takšen sistematičen in celovit pristop daje knjigi monografski značaj.

Med obravnavanimi mestoma in njunima vplivnima območjema je mogoče izpostaviti vrsto razlik: v fizično-geografskih značilnostih, politično-geografskih vlogah, velikosti, demogeografskih, socialno-geografskih ter gospodarsko-geografskih razmerah in procesih. Razlikujeta se z vidika njune zgodovine, načrtov prostorskega razvoja, razmerij do sosednjih središč in regij, fiziognomije, mestne funkcijske sestave, okoljskih težav ter dejanskega prostorskega razvoja. Vendar izpostavljanje razlik lahko povzroči, da spregledamo sorodnosti, osredotočanje na prostorske načrte pa, da ne opazimo dejanskih prostorskih procesov. Pretežni del vsebine v knjigi je umeščene med omenjene skrajnosti – med pros-

torske načrte in spremljanje dejanskih procesov v pokrajini ter med obravnavo različnosti in podobnosti med mestoma. Avtorji želimo pokazati, da kljub razlikam med območjema obstaja vrsta razlogov za izmenjavo informacij, mnenj in izkušenj ter za medsebojno sodelovanje med raziskovalci, načrtovalci in upravljavci obeh mest.

Ljubljana je v knjigi obravnavana v različnih prostorskih »merilih«, od manjših območij znotraj mesta do Ljubljanske urbane regije ali še širše »metropolitanske regije«. Najpogosteje Ljubljano predstavimo z Mestno občino Ljubljana (MOL). Beograd večinoma predstavimo kot mestno območje, tudi »naselje Beograd«, sestavljeno iz 10 mestnih občin, ali kot mestno upravno (administrativno) območje Beograda, sestavljeno iz 17 občin.

25. I. Strateški položaj mest

Avtorji te knjige (že v uvodnih poglavjih Pak in B. Tošić, v nadaljevanju pa tudi drugi avtorji) in pripravljavci prostorskih načrtov izpostavljajo številne strateške prednosti Ljubljane in Beograda, ki so na primer posledice njenega fizično-geografskega, gospodarskega ter politično-geografskega položaja. Obe mesti sta prestolnici držav ter prebivalstveni, gospodarski, zaposlitveni, znanstveni, univerzitetni in kulturni središči. Razvojni strategiji obeh mest izpostavljata njun izreden strateški položaj na križišču pomembnih Evropskih prometnih koridorjev ter njuno zgodovinsko, sedanjo in predvideno prihodnjo vključenost v medregionalne in mednarodne mrežne povezave med mesti ali mestnimi regijami.

Ljubljanska kotlina leži na stiku alpskih, predalpskih in dinarskih pokrajin, kar se odraža v izjemni pokrajinski pestrosti samega mesta in širše mestne regije. V Ljubljanskih vratih je križišče V. in X. evropskega prometnega koridorja, kar po eni strani poudarja izjemen središčni položaj mesta znotraj Slovenije, po drugi pa povezanost Ljubljane in Slovenije z gospodarsko pomembnimi evropskimi regijami. Položaj in zgodovinski razvoj sta Ljubljani omogočila oblikovanje močnega in obsežnega gravitacijskega zaledja, ki z nekaterih vidikov zajema celotno ozemlje države.

Beograd leži na stiku panonske kotline in hribovite Šumadije, ob sotočju dveh v tem delu Evrope pomembnih plovih rek, na stiku Srednje Evrope in Balkanskega polotoka ter na križišču VII. in X. čezevropskega prometnega koridorja. Poleg središčne vloge znotraj Srbije je Beograd izrazito prebivalstveno, gospodarsko in prostorsko naraščal tudi zaradi strateške vloge prestolnice v kraljevinah SHS in Jugoslaviji ter v Socialistični Federativni Republiki Jugoslaviji.

Do 1990. let je razvoj obeh mest potekal v smeri krepitve njunih vlog, zlasti na lokalni, regionalni (republiški), državni in deloma tudi na mednarodni ravni. V zadnjem desetletju 20. stoletja pa sta se smeri njunega razvoja dramatično razšli. Ljubljana je postala prestolnica nove države, ki se je s hitrimi koraki vključevala v evropske integracije. Beograd pa je v tem času izgubil svojo strateško vlogo močne jugovzhodno-evropske prestolnice in bil za skoraj dve desetletji izločen iz procesov evropskega sodelovanja in povezovanja. V tem času je izgubil večino svoje gospodarske moči in mestne identitete, njegovo počasno okrevanje po dveh desetletjih mnogorazsežnostne krize pa še dodatno upočasnjuje svetovna gospodarska kriza.

25.2. Fizičnogeografski dejavniki

Med fizičnogeografskimi dejavniki, ki so v zgodovini in bodo tudi v bodoče najmočnejše vplivali na prostorski razvoj Ljubljane, lahko na podlagi poglavja D. Ogrina izpostavimo zlasti reliefno izoblikovanost, tektonsko ugrezanje Ljubljanske kotline, kamninsko zgradbo, poplavnost vodotokov in območja podtalnice. Pretežni del poselitve se razprostira na ravninskih območjih južnega dela Ljubljanske kotline. Severno od Ljubljanskih vrat leži Ljubljansko polje, ena najgostejše poseljenih pokrajin v Sloveniji. Ljubljansko polje je razmeroma uravnano prodno in konglomeratno površje, ki je sicer z vidika nosilnosti tal ugodno za poselitev, vendar so tam območja poljedelske rabe tal ter območja podtalnice, ki je glavni vir pitne vode za širše območje Ljubljane. Na Ljubljansko barje, južno od Ljubljanskih vrat, se je poselitev izdatneje razširila šele po drugi svetovni vojni. Gradnja je tam zaradi slabše nosilnosti tal dražja, bolj tvegana pa je tudi zaradi večje ogroženosti zaradi poplav in potresov. Zaradi slednjega intenziviranje širjenja poselitve proti Barju v zadnjih nekaj desetletjih sproža utemeljene pomisleke, ki so jih podprle tudi obsežne poplave v septembru 2010. Kljub regulaciji Save, izgradnji Gruberjevega kanala in obsežnim izsuševalnim ukrepom na Barju (z več kot 600 km izsuševalnih jarkov) se poplave še vedno dokaj redno pojavljajo na Barju, občasno tudi na južnem obrobju strnjenegega mesta.

Za območje Ljubljane je značilno redno pojavljanje šibkejših in občasno tudi močnejših potresov. Skupaj z Zgornjim Posočjem sodi med potresno najbolj ogrožena območja v Sloveniji. Kljub temu, da imajo ti potresi večinoma razmeroma majhno magnitudo, lahko zaradi plitvih epicentrov povzročijo veliko škodo. Po mikrosezmični regionalizaciji sta potresno najbolj ogrožena Ljubljansko barje in prehod med Barjem in Ljubljanskim poljem v Ljubljanskih vratih, kjer leži tudi središče mesta.

Podnebne razmere so morda na videz manj neposredno povezljive s prostorskim razvojem mesta. Vendar dejansko močno vplivajo na kakovost življenja tamkajšnjega prebivalstva. Obenem pa širjenje in zgoščanje pozidave vplivata na lokalne podnebne razmere. K izrazitim povezavam med prostorskim razvojem in podnebnimi značilnostmi so v Ljubljani ugotovljene značilne poteze mestnega podnebja kot so mestni toplotni otok, nižja vlažnost zraka ter šibkejša prevetrenost, ki je tesno povezana z močnejšim onesnaženjem zraka. K slednjemu pripomore tudi pogost temperaturni obrat, ki ga običajno spremlja megla ali nizka oblačnost. Za sicer šibko, a z vidika zmanjševanja onesnaženja in zniževanja temperature zraka v Ljubljani izredno pomembno lokalno kroženje zraka so odločilni ustrežno razmeščeni zeleni koridorji v mestnem tkivu. Ohranjanju tovrstnih zelenih površin je potrebno pri načrtovanju prostorskega razvoja mesta nameniti posebno pozornost.

Med prednostmi z vidika prostorskega razvoja Ljubljane lahko med fizičnogeografskimi dejavniki izpostavimo reliefno »umirjenost«¹ poseljenih območij, kar med drugim prispeva k možnostim razvoja kolesarskega prometa. V sicer z lokalnega podnebnega vidika neugodnih kotlinskih razmerah so izredno pomembna območja zelenih površin, ki se bodisi preko nižjih vzpetin predalpskega hribovja, ali na ravninskih predelih mesta zajedajo globoko v mestno tkivo ter prispevajo k izboljšanju mikro-podnebnih razmer, posredno prispevajo k zmanjševanju onesnaženosti zraka ter predstavljajo pomembno rekreacijsko površino za prebivalce Ljubljane.

Na prostorski razvoj Beograda so v že v preteklosti in bodo predvidoma tudi v prihodnje vplivali predvsem naslednji fizičnogeografski dejavniki (Obradović-Arsić, Filipović): lega na območju sotočja velikih vodotokov, Donave in Save, erozijski pojavi, zemeljski plazovi in okoli 160 hudournikov na vzpetem južnem obrobju mesta, kamninska zgradba, poplavnost vodotokov in območja podtalnice. Zanimivo je, da se kljub izpostavljanju pomena lege ob sotočju velikih rek mesto ni v večji meri »spustilo« do rečnih bregov. Med razlogi je gotovo tudi poplavna ogroženost, ki je največja ravno v aluvialnih ravninah, zlasti na mokrotnih območjih severno od Donave, a tudi v nižje ležečih predelih starega mestnega jedra, na primer okolica železniške postaje. Poleg poplavne ogroženosti so najpomembnejši omejitveni dejavniki za širitev mesta usadi in zemeljski plazovi, zlasti na območjih južno od Donave in Save.

Aluvialne ravnice Donave, Save in Kolubare so bogate s podtalnico, ki predstavlja najpomembnejši vir pitne vode Beograda. Večje težave pri oskrbi z vodo lahko povzročijo sezonska nihanja v pretoku rek in s tem v količini razpoložljive podtalnice. Ob nižjem vodostaju dodaten problem predstavljata na primer tudi segrevanje rečne vode po njeni uporabi v hladilnem sistemu termoelektrarne v Obrenovcu ter njena uporaba za potrebe rudarjenja v rudarskem bazenu »Kolubara«. Za oskrbo z vodo je pomembna rečna akumulacija Savsko jezero, za zadrževanje poplavnega vala pa rečna akumulacija pri Avali.

Reliefna razgibanost kot kaže ni v večji meri neposredno zavirala prostorskega razvoja Beograda. Prav na hribovitih območjih južno od mesta je namreč eno od območij najintenzivnejšega širjenja nelegalnih gradenj stanovanjskih objektov. Tudi sicer precejšnji del mesta leži na reliefno razgibanem, v veliki meri puhličnem površju južno od Donave. Vendar pa prav na hribovitih območjih v Šumadiji velika ogroženost s strani zgoraj omenjenih erozijskih pojavov, usadov in zemeljskih plazov kaže na tveganost širjenja mesta na ta območja.

V primerjavo z Ljubljano ima Beograd nekaj pomembnih prednosti z vidika fizičnogeografskih dejavnikov prostorskega razvoja, na primer z vidikov potresne ogroženosti, prevetrenosti in osončenosti. Potresna ogroženost je v Beogradu sicer prisotna, vendar »ugodnejše« prostorsko razmeščena, saj pretežni del samega mesta ni potresno močnejše ogrožen. Najbolj potresno ogrožene so aluvialne ravnice ob Savi in Donavi na Sremski oziroma Banatski strani rek, ter ob Kolubari in nekaterih manjših vodnih tokovih v Šumadiji. Na splošno se potresna ogroženost na širšem območju Beograda povečuje proti jugu in je najvišja okoli Lazarevca. Območje Beograda je v povprečju dobro prevetreno preko celega leta. Posebnost je jesenski in zimski veter košava, ki pomembno prispeva k zmanjševanju problema onesnaženosti zraka v mestu. Visoka letna raven osončenosti in prevetrenosti sta z gospodarskega in okoljskega vidika ovrednoteni kot pomembna energetska razvojna možnost.

Posebnost naravnih danosti Beograda je prisotnost različnih rudnin v bližini mesta, od katerih v največjem obsegu rudarsko in energetsko izkoriščajo lignit v rudarskem bazenu »Kolubara« južno od mesta. Izkoriščanje rudnih bogastev je sicer lahko tudi v prihodnje pomemben dejavnik prostorskega razvoja beograjske regije, vendar bo potrebno posebno pozornost posvetiti zmanjševanju neugodnih vplivov te dejavnosti na razvoj mesta, zlasti z vidika varstva okolja, obremenitev prometnic in nenazadnje videza pokrajine.

25.3. Naselbinski sistem, demogeografske in socialnogeografske značilnosti in procesi

Prebivalstvo mesta (naselja) Ljubljana predstavlja okoli 13 %, prebivalstvo Mestne občine Ljubljana okoli 14 % ter prebivalstvo Ljubljanske urbane regije (ki se prostorsko ujema z Osrednjeslovensko statistično regijo) okoli 25 % celotnega prebivalstva Slovenije. Relativna zastopanost Beograjskega prebivalstva v celotnem prebivalstvu Srbije je dokaj primerljiva z navedenimi vrednostmi za Ljubljano. Na mestnem območju Beograda, ki je sestavljeno iz deset mestnih občin ter predstavlja »naselje Beograd«, prebiva okoli 16 %, na mestnem upravnem območju, ki je sestavljeno iz 17 občin ter predstavlja Beograjsko mestno regijo, pa okoli 21 % celotnega prebivalstva Srbije. Primerjava na podlagi absolutnih vrednosti seveda pokaže izrazito velikostno razliko med mestoma oziroma mestnima regijama. Prebivalstvo mestnega območja Beograda je več kot štirikrat tolikšno, kot prebivalstvo mesta Ljubljana. Število prebivalcev v beograjskem mestnem upravnem območju je skoraj šestkrat tolikšno kot število prebivalcev v Mestni občini Ljubljana ter okoli trikrat tolikšno kot število prebivalcev v Ljubljanski urbani regiji.

Ljubljana sodi med najmanjše državne prestolnice v Evropi, ki zaradi posebnosti slovenskega naselbinskega sistema in vključenosti Slovenije v mednarodne povezave vendarle igra pomembno vlogo »nacionalnega središča mednarodnega pomena«. Po osamosvojitvi Slovenije leta 1991 se je položaj Ljubljane, kljub zmanjševanju števila prebivalcev v samem mestu, v okviru hierarhične mreže slovenskih središč okrepil, povečalo in prebivalstveno se je okrepilo njeno vplivno območje, obenem pa se krepijo tudi nekateri vidiki njenega mednarodnega položaja. Kušar in Pichler-Milanović izpostavljata, da je Ljubljana uvrščena na primer med 76 evropskih metropolitanskih območij rasti (MEGA). V nekaterih scenarijih razvoja mednarodnih povezav pod skupnim imenom »Alpe – Adria – Panonija« pa se Ljubljana pojavlja tudi kot možno središče te morebitne nove EU regije.

Slovenija ima izredno razdrobljen naselbinski sistem, kar nazorno pokaže že samo število naselij (okoli 6000), ki je primerljivo s številom naselij v prebivalstveno in ozemeljsko bistveno večji Srbiji. Strategija policentričnega in regionalno uravnoteženega razvoja, ki jo je Slovenija izvajala od 1970. let naprej, je bila do neke mere uspešna. Med drugim se odraža v zelo nizki stopnji urbaniziranosti (okoli 50 %) ob hkrati eni najvišjih stopenj deagrarnosti prebivalstva v Evropi. Poseljenost podeželja in zaposlovanje v bližnjih ali manj bližnjih zaposlitvenih središčih ima tudi neugodne učinke, ki se med drugim odražajo v izrazitosti prometnih težav zaradi intenzivnih dnevnih migracij prebivalstva. Ljubljana je kot najmočnejše zaposlitveno, izobraževalno in poslovno središče države deležna tudi največjih tovrstnih težav.

V orisu prebivalstvenih procesov v Ljubljani Rebernik ugotavlja, da je bila za mesto Ljubljana po drugi svetovni vojni značilna stalna počasna rast števila prebivalcev do 1990. let, ko se je število prebivalcev Ljubljane celo nekoliko zmanjšalo, kljub naraščajočim priselitvenim tokovom. Medtem, ko je bila za mestno središče, starejša predmestja in starejše stanovanjske blokovske soseske značilna depopulacija, se je v 1980. in 1990. letih prebivalstvo izraziteje gostilo v največjem suburbanem območju v Sloveniji, ki obkroža mesto Ljubljana. V Ljubljanski urbani regiji opažamo procese peri-urbanizacije oziroma eks-urbanizacije, z značilnostmi nenadzorovanega širjenja mesta (urban sprawl) v obliki razpršene poselitve, pogosto izven območij obstoječih podeželskih naselij. Krepitev

priseljavanja v mesto Ljubljana je zlasti po letu 2007 ustavilo upadanje števila prebivalcev, v zadnjem desetletju pa je opazno tudi povečanje selitev prebivalstva znotraj mesta, ki so v primerjavi z večino evropskih mest še vedno razmeroma redke. Slednje so omogočili možnost odkupa najemnih državnih stanovanj v 1990. letih, krepitev stanovanjske gradnje ter posledična oživitve trga nepremičnin. Stanovanjska gradnja pa krepko zaostaja za povpraševanjem po stanovanjih, ki se kljub stagnaciji števila prebivalcev povečuje zaradi spreminjanja velikosti in sestave gospodinjstev (leta 2015 naj bi v Ljubljani primanjkovalo okoli 15.000 stanovanj).

Omenjeni procesi med mestom in njegovo okolico se odražajo v izrazito različni starostni sestavi prebivalstva, kar je tudi sicer splošna značilnost urbanih regij v Evropi: na okoliških suburbanih območjih je prebivalstvo razmeroma »mlado«, v mestu pa v povprečju zelo staro (indeks staranja za Mestno občino Ljubljana znaša okoli 135, za celotno urbano regijo pa okoli 70). Z vidika prostorskega načrtovanja se na primer pojavljajo problemi neustrezne prostorske razmestitve javnih storitev in delovnih mest glede na zastopanost določenih starostnih skupin prebivalstva. V številnih občinah na obrobju regije primanjkuje mest v otroških vrtcih in osnovnih šolah, medtem ko jih je ponekod v Ljubljani več, kot je povpraševanja. Pojavljajo se problemi pomanjkanja razpoložljivih mest v domovih za ostarele in alternativnih oblik storitev za ostarelo prebivalstvo, kot so na primer oskrbovana stanovanja ter skrb za ostarele na domu.

V orisu ljubljanskega »dnevnega mestnega sistema« Pichler-Milanović in Krevs poudarjata, da selitve delovno aktivnega prebivalstva na obrobje regije izdatno prispevajo k povečevanju dnevnih selitev med obrobjem mestne regije in Ljubljano. Dnevni (lokalni) mestni sistem Ljubljane, ki se po merilih uporabljenih v novejših raziskavah približno ujema z Ljubljansko urbano regijo, prispeva okoli 150.000 dnevnih migrantov na delo in izobraževanje v Mestno občino Ljubljana. Količina dnevnih delovnih migrantov v MOL se je v obdobju 2000–2007 povečala za več kot 40 %.

V poglavju o socialno-geografskih značilnostih Ljubljane Rebernik in Krevs ugotavljata, da kljub razmeroma majhnim družbenim razlikam v Sloveniji v primerjavi z drugimi evropskimi državami urbano-geografske raziskave kažejo, da v Ljubljani obstajajo socialno-ekonomske razlike med mestnimi območji in se v zadnjih dveh desetletjih povečujejo. Na splošno je stopnja socialno-ekonomske segregacije med območji v Ljubljani zmerna, vendar obstajajo tudi razmeroma homogena socialno-ekonomska območja. Med takšna na primer sodijo socialno deprivirana območja, kot sta Rakova jelša in Sibirija, za katera so značilni zgostitev prebivalstva z zelo nizkim socialno-ekonomskim statusom, visok delež »Neslovenskega« prebivalstva in pogosto pojavljanje nelegalne gradnje v preteklosti. Območja prebivalstva z visokim socialno-ekonomskim statusom se na primer nahajajo v »tradicionalno elitnih« predelih mesta z vilami, tudi na nekaterih območjih starejših ali novejših večstanovanjskih, enodružinskih ali vrstnih hiš v različnih delih mesta, tudi v obmestjih, ter na manjših območjih gentrifikacije v starejšem mestnem jedru.

Raziskave medobmočnih razlik z vidika kakovosti življenja ter dojemanja območij znotraj Mestne občine Ljubljana podpirajo in dopolnjujejo spoznanja »tradicionalnih« urbano-geografskih raziskav. Med potencialno obetavne izzive za usmerjevalce prostorskega razvoja, med njimi tako mestne politike, kot različne informacijske medije, pa lahko uvrstimo ne le neposredno poseganje v prostor, ampak tudi izpodrivanje negativnih stereotipov o nekaterih območjih s pozitivnimi, tudi bolj verodostojnimi predstavami o teh soseskah.

Z utrjevanjem pozitivne lokalne identitete je mogoče izboljšati možnosti lokalnega povezovanja in sodelovanja pri reševanju lokalnih problemov, zmanjševati napetosti med stanovalci različnih socialno-ekonomskih ali etničnih skupin prebivalstva, nenazadnje pa lahko vplivamo tudi na privlačnost sosesk za bivanje ter posledičen dvig vrednosti nepremičnin.

Delež mestnega prebivalstva v Srbiji znaša 56 %, kar je nekoliko več, kot v Sloveniji, a tudi Srbijo uvršča med evropske države z nizko stopnjo urbanizacije. Delež srbskega mestnega prebivalstva, ki živi v Beogradu, je primerljiv z deležem slovenskega mestnega prebivalstva, ki živi v Ljubljani (v obeh primerih nekaj več kot četrtnina). Vendar je Beograd z vidika števila prebivalcev skoraj šestkrat tolikšen kot drugo največje mesto, medtem ko je Ljubljana manj kot trikrat tolikšna kot Maribor. Avtorja poglavja o omrežju mestnih naselij v Srbiji (D. Tošić, Nevenić) ocenjujeta, da pozivi prostorskih načrtovalcev k policentričnemu razvoju naselbinskega sistema niso bili uspešni. Izredno visoka stopnja centralizacije se kaže predvsem v pomanjkljivi razvitosti srednje velikih (makro-)regionalnih središč, ki bi jih bilo potrebno okrepiti ne le zaradi izboljšanja nacionalnega naselbinskega omrežja, temveč tudi za uspešnejše prevzemanje vloge v mednarodnem evropskem medregionalnem povezovanju. Avtorja opozarjata tudi na nujnost preobrazbe policentričnega metropolitanskega območja Beograda, za katerega je značilno močno glavno središče in šibka suburbana središča, v sodobno policentrično območje, v katerem bodo okrepljena suburbana središča prevzela več funkcij glavnega središča. Posebnost srbskega naselbinskega omrežja je izpostavljanje povezovanja s srbskimi območji izven Srbije, na primer s središči v Republiki Srbski v Bosni in Hercegovini.

Glavne značilnosti demografskega razvoja mesta Beograda, ki ga v knjigi obravnavata Vojković in Devedžić, so upočasnitev skupne rasti števila prebivalstva v 1980. in 1990. letih, depopulacija mestnega jedra in prebivalstvena krepitev suburbanih območij. Selitvene procese so v 1990. letih dopolnili vojni begunci, ki so se priseljevali v mesto ter številni dotedanji prebivalci, ki so mesto (in državo) zapustili. V obdobju po letu 2000 je bil pretežni del priselitev usmerjen v suburbana območja, medtem ko je bil naravni prirastek v vseh mestnih in suburbanih občinah negativen (v celotnem mestu Beograd -3,3 % leta 2000). Slednje je zlasti zaskrbljujoče, ker je Beograd največja zgostitev prebivalstva v državi in ima relativno ugodnejšo starostno sestavo od ostale Srbije. Posebnost demografskih procesov v Beogradu je bilo izrazito pomanjkanje ženskega prebivalstva v celotnem 19. in v prvi polovici 20. stoletja. V drugi polovici 20. stoletja beležijo stalno naraščanje in sedanjo prevlado deleža ženskega prebivalstva. Kljub velikim priselitvam v mesto sta zniževanje rodnosti ter povečevanje pričakovane dolžine življenja povzročila neprekinjen proces staranja prebivalstva (indeks staranja 103). Proces danes zajema vse dele mesta, najmočnejši pa je v mestnem jedru.

Stamenković in Gatarić analizirata obseg dnevnik migracij in njihov učinek na »dnevni mestni sistem« Beograda. Zaradi različne upravne delitve ozemlja ter tudi različnega prostorskega in prebivalstvenega obsega Ljubljane in Beograda težko neposredno primerjamo tovrstne ugotovitve za obe mesti. Vendarle ugotavljamo, da se dnevna mestna sistema precej razlikujeta. V Beogradu so dnevne delovne in izobraževalne selitve znotraj ozemlja samega mesta že zaradi razdalj relativno večje, kot v Ljubljani. Absolutna količina dnevnik migrantov med suburbanim zaledjem in mestom pa je v Ljubljani celo nekoliko večja, kot v Beogradu, kar nakazuje izrazito zgoščanje dnevnik migrantov na ozemlju Ljubljane.

V analizi socialno-geografskih značilnosti Beograda Ratkaj in Grcić predstavita faktorsko-ekološko preučitev in členitev mestnega ozemlja. Posebnost njenega pristopa je, da poleg »socialnih kazalcev« uporabita tudi »kazalce fizičnega prostora«. S členitvijo na »socialna območja« sta opredelila območja skrajno mestnega socialnega statusa, območja prehodnega socialnega statusa z visokim stanovanjskim standardom, območja socialnega statusa suburbanih migrantov, območja podeželskega socialnega statusa ter območja stanovanjske segregacije. V členitvi na podlagi »kazalcev fizičnega prostora« opredelita: staro mestno jedro (ki zavzema manj kot 5 % površine, okoli 25 % prebivalstva ter 41 % delovnih mest v mestu Beogradu), suburbana stanovanjska območja, suburbana podeželska območja, poslovna središča in območja podstandardnih stanovanjskih razmer.

Socialnogeografske in etnično-geografske segregacije ter ponekod njenega povečevanja avtorji (Rebernik, Krevs oziroma Ratkaj, Grcić) ne izpostavljajo kot pomembnejšega izziva za (prostorske) načrtovalce v Ljubljani in Beogradu. To dejstvo najverjetneje odraža razmeroma nizke stopnje segregacije v primerjavi s številnimi mesti v Evropi, ki jih vsaj do neke mere lahko pripišemo učinkom socialistične družbene ureditve do 1990. let. Z vidika etnične segregacije so najverjetneje še pomembnejši razlog bistveno manjše kulturne razlike med priseljenimi, ki v primeru obeh mest izvirajo skoraj izključno z ozemlja nekdanje skupne države Jugoslavije, in večinskim prebivalstvom, v primerjavi s tovrstnimi razlikami in problemi v večini zahodnoevropskih prestolnic.

25.4. Ekonomskogeografske, prostorsko-funkcijske in prometne spremembe

Obe obravnavani mesti sta v svojem nacionalnem okviru daleč najmočnejši gospodarski središči. Kljub velikostni razliki med mestoma ter različnih razvojnih kontekstih v zadnjih dveh desetletjih Ljubljana in Beograd doživljata nekatere podobne procese prostorskega razvoja gospodarstva.

Gospodarski položaj Ljubljane v okviru slovenskega gospodarstva lahko na primer predstavimo z zgostitvami zaposlitve več kot petine delovno aktivnega prebivalstva, tretjine celotnega prihodka in bruto dodane vrednosti ter več kot 40 % celotnega dobička v Sloveniji (Bole, 2008). Zanimivo je, da Ljubljana k izvozu države prispeva manj od 15 %, k uvozu pa več kot 36 %. Sodi med izrazito kvartarno in zmerno terciarno dejavnostno usmerjena slovenska mesta (ibid.). Po ocenah (Ljubljana..., 2010; GDP..., 2009) znaša bruto domači proizvod na prebivalca v paritetah kupne moči (GDP PKM) za Slovenijo 88 %, za Ljubljansko urbano regijo 125 % ter za Mestno občino Ljubljana med 140 in 175 % povprečja Evropske unije (EU 27). V letu 2008 to pomeni 20680 € za Slovenijo, 29375 € za Ljubljansko urbano regijo ter 32900 – 41125 € na prebivalca (GDP PKM) za Mestno občino Ljubljana. Od več kot 190.000 delovnih mest (Statistični letopis Ljubljane, 2008) jih je med dejavnostmi največ v trgovini, javni upravi, obrambi in obveznem zdravstvenem zavarovanju, gradbeništvu, šolstvu in zdravstvu. Med vsemi dejavnostmi največje površine zasedajo poslovne dejavnosti in storitve, servisi in trgovina. Ocena, da je neizkoriščenih okoli 27% površin (Bole, 2008) kaže, da obstajajo precejšnje prostorske možnosti za umeščanje dejavnosti.

Med gospodarsko-prostorskimi procesi je na splošno opazna dekoncentracija gospodarskih dejavnosti, ki se selijo iz gosto poseljenih mestnih območij na suburbana območja, kjer je boljša prometna dostopnost, nižje cene zemljišč in boljša prilagodljivost lokacij (Ravbar, 2002). Med takšnimi dejavnostmi je v velikem obsegu tudi trgovina, kar povzroča zamiranje trgovine v mestnem središču na račun predmestnih nakupovalnih središč (Rebernik, 2007).

V poglavju o prostorsko-funkcijskih spremembah metropolitanskega območja Ljubljane Rebernik opaža tudi intenziven »notranji razvoj« ter sanacijo in ponovno rabo nekaterih degradiranih mestnih območij. Po letu 1995 so zasebni investitorji postali pomembni dejavniki spreminjanja mesta in njegovih grajenih struktur. Po eni strani se je nadaljevala načrtovana in nenačrtovana širitev pozidanih površin na suburbanih in podeželskih območjih v urbani regiji. Po drugi strani se je okreplil tudi »notranji razvoj« mesta, z gradnjami znotraj gosto pozidanih mestnih območij, na mestnih degradiranih površinah ter na mestnem obrobju. »Notranji razvoj« je v celoti prepuščen zasebni pobudi, kar pogosto prinaša tudi neustrezne in s prostorskim planom slabo usklajene posege v prostor. Stanovanjske pozidave degradiranih mestnih površin so največkrat izvedene v obliki posameznih zgradb, večinoma »vilskih stanovanjskih blokov«. Na degradiranih območjih se pojavljajo tudi nove nakupovalne površine, manj pogosto pa nameščanje drugih gospodarskih dejavnosti. Zlasti znotraj mesta so značilni pretirani izkoristki z zgradbami zasedenih površin, kar sicer prinaša investitorjem večje dobičke, uporabnikom prostora pa znižuje kakovost bivalnega okolja.

Tudi območja razpršene poselitve na obrobju mesta in širše na suburbanih in podeželskih območjih v urbani regiji lahko pogosto obravnavamo kot degradirana stanovanjska območja. Prevladujoče skupne značilnosti teh območij so namreč, da so slabo ali sploh niso načrtovana, brez enotne urbanistične ali morfološke zasnove, skromno opremljena s komunalno in drugo infrastrukturo, za starejša tovrstna območja pa je značilen tudi razmeroma nizek socialnoekonomski status prebivalstva.

Tradicionalni način opredeljevanja namenske (planske) rabe prostora s pomočjo neprilagodljivega coniranja se je izkazal kot problematičen, saj načrtovalci težko predvidijo potrebe in interese investitorjev. Tako se pojavljajo območja, predvidena za gradnjo, za katera ni zanimanja investitorjev, drugod pa slednji s pritiski na občine dosegajo spremembe obstoječe planske rabe zemljišč. Takšne razmere bodisi »odganjajo« investitorje, ali pa povzročajo neustrezne posege v prostor. Nov pristop k reševanju tega problema, uporaba kategorije »mešana raba« zemljišč, naj bi omogočil večjo prilagodljivost pri posegih v prostor. Rebernik se sprašuje, če je to prava pot k reševanju problema. Ne prav redki primeri novejših stanovanjskih zgradb z nezasedenimi poslovnimi prostori v pritličju namreč kažejo, da mešana raba morda ni vedno pot k smotrnejši rabi prostora.

Prometno problematiko Ljubljane v knjigi M. Ogrin obravnava predvsem z vidika dnevnih migracij prebivalstva, saj ta tudi največ pripeva k obremenitvam prometnega omrežja ter okoljskim učinkom prometa znotraj mesta in v širši urbani regiji. Slovenske ceste sodijo med manj obremenjene evropske cestne povezave. Kljub temu lahko v prihodnje pričakujemo, da bo imel rastoči tovorni in turistični, v veliki meri tranzitni promet večji vpliv tudi na prometne in okoljske probleme v Ljubljani in njeni mestni regiji.

Pospešeni proces motorizacije je v Ljubljani povzročil veliko prevlado osebnega avtomobilskega nad ostalimi oblikami prometa tako znotraj mesta (65 % vseh potovanj) kot v urbani regiji (90 % vseh potovanj). Avtobusni javni potniški promet ima le manjšo vlogo v znotraj-mestnem in še manjšo v medmestnem prometu med Ljubljano, njenimi obmestji in širšo Ljubljansko urbano regijo. Njegova glavna pomanjkljivost je po mnenju Mateja Ogrina izredna počasnost potovanja in cenovna nekonkurenčnost v primerjavi z osebnim avtomobilom. Starega železniškega omrežja doslej ni uspelo pomembneje vključiti med prometna sredstva dnevnega migriranja med Ljubljano in širšo urbano regijo. Da bi dosegli boljšo znotraj-mestno mobilnost vse številnejši prebivalci za potovanje na primer na delo in v šolo uporabljajo kolo. Matej Ogrin v knjigi ocenjuje, da se kolesarska infrastruktura razvija prepočasi, da bi lahko zadovoljila potrebe hitro rastočega kolesarskega prometa.

Z naraščanjem števila prebivalstva, ki se iz širše regije vozijo dnevno na delo in v šole v Ljubljani, lahko pričakujemo, da bo javni cestni potniški promet še naprej izgubljal svoj pomen, če ne bo celovito izpopolnjen. Obstoječi trendi nakazujejo povečevanje prometnih gneč in prevlade osebnih avtomobilov. Takšni trendi vodijo tudi k vse večjim obremenitvam okolja, od neustrezne rabe tal do povečanja hrupa, onesnaževanja zraka in porabe energije.

Med razvojnimi izzivi javnega potniškega prometa lahko izpostavimo ustrezno vključitev železniškega potniškega prometa v sistem javnega prevoza v mestni regiji in tudi znotraj mesta, boljše možnosti za kombiniranje različnih načinov potovanja (na primer možnost prevoza koles z vlakom ali avtobusom) ter izboljšanje kolesarske infrastrukture v Ljubljani in v njeni urbani regiji. V zvezi s slednjim je bila na podlagi vse glasnejših in bolj organiziranih pritiskov prebivalcev Ljubljane leta 2010 sprejeta »strategija kolesarskega razvoja«.

Gospodarski položaj Beograda kaže v okviru srbskega gospodarstva nekoliko višjo stopnjo centralizacije, kot položaj Ljubljane v Sloveniji. V Beogradu je zgoščenih okoli 30 % delovnih mest od vseh delovnih mest v Srbiji, 35 % bruto domačega proizvoda, 40 % visoko izobraženega prebivalstva ter prav toliko zaposlenih v storitvenih dejavnostih. Podobno, kot v Ljubljani, prevladujejo terciarne in kvartarne dejavnosti, obenem pa Miletićeva opaza modernizacijo sekundarnih dejavnosti, zlasti na obrobni mestnih območjih. Posebnost Beograda je velik pomen rudarstva, zlasti pridobivanja lignita, ter dejstvo, da je eno redkih velikih mest, ki s primarno kmetijsko proizvodnjo in predelavo hrane zmorejo zadovoljiti potrebe lastnega prebivalstva. Bruto domači proizvod na prebivalca je leta 2005 znašal 2800 evrov. Po veliki krizi v 1990. letih kljub stalnemu naraščanju šele v zadnjih letih presega raven iz leta 1989, ko je znašal okoli 4000 evrov.

V poglavju o ekonomskogeografskih vidikih prostorskega razvoja Beograda Miletićeva izpostavlja proces dekoncentracije, lahko bi ga poimenovali tudi proces »notranjega mestnega policentriзма«, ki se odraža na različne načine. Tradicionalni mestni središči Beograda in Zemuna postopno postajata vse manj gospodarsko pomembni, zlasti na področju trgovine. Med območji izrazitejšega zgoščanja poslovnih in finančnih funkcij avtorji v knjigi izpostavljajo Novi Beograd, celo kot možno novo poslovno-finančno središče mesta. Razvojna prednost Novega Beograda pred sedanjim mestnim jedrom je predvsem v obsežnih prostih površinah (za t.i. greenfield naložbe), dobra urbanistična zasnova ter obstoječa infrastruktura. Proizvodne dejavnosti se bolj zgoščajo na perifernih in robnih območjih strnjenegega mesta, v bližini pomembnejših cest. Med razvojnimi prednostmi mesta Miletićeva in tudi Prostorski plan Republike Srbije izpostavljajo »Svo-

bodno cono Beograd«, kjer se na okoli 8 hektarih zgoščajo številne dejavnosti – od predelovalnih, do trgovskih. Prepoznava predvsem dva tipa razvojnih gospodarskih jeder: »dinamična« v obliki nakupovalnih središč, letaliških con, tehnoloških parkov, poslovno-komercialnih con, ki se večinoma pojavljajo na mestni periferiji ter »stagnirajoča« v obliki tradicionalnih industrijskih con, vojaških objektov in podobnih brownfield razvojnimi oblikami. Med izzivi prostorskega razvoja avtorji v knjigi izpostavljajo tudi boljše izkoriščanje ugodnega prometnega položaja, možnosti razvoja turizma, zmanjševanje gospodarske nekonkurenčnosti in soočanje z zgostitvami okoljsko tveganih oziroma obremenjujočih dejavnosti znotraj mesta.

V poglavju o prostorsko-funkcijskih spremembah metropolitanskega območja Beograda B. Tošić in Živanović ugotavljata, da razlike med »prostorskimi enotami« znotraj Beograjskega upravnega območja posredno kažejo tudi nekatere poteze funkcijske zgradbe mesta in procesov njenega spreminjanja. Za naselje Beograd (sestavljeno iz 10 mestnih občin) je značilna stagnacija števila prebivalstva z dolgotrajno depopulacijo v samem jedru mesta, stabilno in razvito funkcijsko sestavo s prevlado storitvenega sektorja v gospodarski usmerjenosti, okoli 85000 dnevnimi imigranti in najvišjimi dohodki prebivalstva. Drugo enoto predstavljajo naselja v suburbanem območju Beograda, za katera je sicer značilen dolgotrajen razvojni vpliv mesta in zmerna stopnja deagrarizacije. Med tamkajšnjimi območji prevladujejo stanovanjska predmestja, naselja »vikendov« in stanovanjsko-industrijska naselja. Tretjo enoto predstavlja sedem suburbanih občin, ki so se tudi razvijale pod močnim vplivom Beograda, kar se odraža v velikem deležu (nad 60 %) neagrarnih naselij in velikem številu dnevnih migrantov proti mestu. Za del teh območij je značilna večja zastopanost primarnih gospodarskih funkcij ter predelava kmetijskih pridelkov. Za velik del širšega obrobja Beograda je značilna ilegalna razpršena stanovanjska in »vikendaška« gradnja, tako na ravninskih kot na reliefno razgibanih območjih. Posebnost poselitve je »sklenjena razpršena« gradnja, ki zapolnjuje tudi območja med naselji.

Lukić in Šećerov ugotavljata, da promet sodi med velike razvojne probleme, a tudi potencialne Beograda. V zadnjih dveh desetletjih se je mednarodna prometna vloga mesta drastično skrčila, zato so bile v tem času v ospredju predvsem prometne problematike navezane na vlogo mesta v državi in mestni funkcijski regiji. S ponovnim gospodarskim in političnim povezovanjem Srbije s sosednjimi in drugimi evropskimi državami so v razvojnih načrtih mesta spet oživiljeni tudi izzivi mednarodnega prometnega povezovanja. Ti izzivi vključujejo na primer reševanje problematike izgradnje avtocestnega omrežja z ustrežno tehnično-informacijsko opremljenostjo ter storitvenimi dejavnostmi, posodobitev in razširitev železniškega omrežja, posodobitev in povečanje letaliških zmogljivosti za prevoz blaga, posodobitev rečnih pristanišč in njihovo medsebojno usklajeno delovanje ter razvoj ustrezne mreže sodobno opremljenih logističnih središč. Na regionalni in lokalni ravni so med najbolj izpostavljenimi prometnimi problemi slabo stanje cestnega in železniškega omrežja in samih prometnic, nezadosten železniški vozni park ter izkoriščenost rečnega prometa izključno za prevoz blaga. Z vidika prostorskega razvoja mesta in mestne regije so med najbolj izpostavljeni naslednji razvojni problemi: pretirana enosrediščna zgostitev delovnih mest v mestnem jedru, delno mešanje lokalnega in tranzitnega prometa, pomanjkanje visoko zmogljivih oblik prometa v najbolj obremenjenih prometnih koridorjih, izredno veliko pomanjkanje parkirnih mest, nerešen problem beograjskega železniškega vozlišča, zanemarjen in marginaliziran rečni promet, izrazito zmanjšanje vloge Beograda v letalskem prometu v tem delu Evrope ter navsezadnje odsotnost dolgoročne prometne

politike. Prioritete pri reševanju številnih navedenih težav mesto daje izgradnji mostov, avtocestne mestne obvoznice in drugih mestnih cestnih obvoznic, ob posodabljanju obstoječih prometnih sistemov.

25.5. Onesnaževanje in varstvo okolja

Različni vidiki onesnaženja okolja so hkrati posledice (do)sedanjega ter dejavniki bodočega prostorskega razvoja Ljubljane. Varovanje okolja žal ni samoumevno in je pogosto žrtev prevlade ozkoglednega in kratkoročnega sledenja zasebnim in gospodarskim ciljem nad dolgoročnejšim, okoljsko odgovornim ravnanjem. Vendarle Plut in Špes v poglavju o onesnaževanju in varstvu okolja ugotavljata, da v načrtovanju trajnostnega razvoja Ljubljane postaja okoljski vidik vse bolj enakovreden ekonomskemu in socialnemu.

Med najpomembnejšimi okoljskimi problemi prostorskega razvoja Ljubljane in Mestne občine Ljubljana avtorja izpostavljata povečevanje prometnega onesnaževanja zraka in hrupa vzdolž najbolj obremenjenih prometnic, močno onesnaženje površinskih voda v mestu ter občasno previsoko vsebnost zdravju škodljivih strupenih snovi v podtalnici na Ljubljanskem polju, povečevanje okoljskih pritiskov na hidrogeografsko zaledje črpališč pitne vode na Ljubljanskem polju, težave z odlaganjem in reciklažo velikih količin odpadkov, številna ilegalna odlagališča odpadkov, velik ekološki odtis na prebivalca ter prekomerne izpuste toplogrednih plinov.

V obdobju 1998 – 2007 avtorja poročata o izboljšanju z vidika treh oblik okoljskega onesnaženja: zmanjšanju onesnaženja zraka z žveplovim dioksidom, obratovanja čistilne naprave za čiščenje odpadnih voda ter delno očiščenje in reorganizacijo odlagališča odpadkov na Barju. V tem obdobju pa so se na primer poslabšale okoljske razmere z vidika onesnaženja z dušikovimi oksidi in nelegalnih odlagališč odpadkov.

Za doseganje trajnostnih načel v bodočem prostorskem razvoju Ljubljane bo po mnenju avtorjev potrebno v ospredje prostorskega načrtovanja in delovanja postaviti ohranitev okoljsko primerne zvezdasto oblikovane mestne zasnove; uravnoteženje zgoštevane pozidave in drugih okoljskih pritiskov z zgoščanjem gradenj vzdolž prog javnega prometa; ohranjanje in povečanje samočistilnih zmogljivosti, pokrajinske in biotske raznovrstnosti mestnih in podeželskih ekosistemov v Mestni občini Ljubljana; postopno zmanjšanje rabe naravnih virov in različnih emisij ter ustrežnejšo prostorsko organizacijo stanovanjskih, zaposlitvenih in priložnostnih dejavnosti.

Okoljski problemi prostorskega razvoja Ljubljane in Beograda se razlikujejo že zaradi različnih fizičnogeografskih razmer, izrazite velikostne razlike med zgoštevama prebivalstva, gospodarskih in negospodarskih dejavnosti ter različnih dosedanjih pristopov k soočanju s tozadevno problematiko. V zvezi s slednjim Filipović in Obradović-Arsić v poglavju o okoljskih vidikih načrtovanja in razvoja Beograda navajata številne pomanjkljivosti, ki jih lahko razumemo kot doslej zamujene priložnosti in obenem kot izzive za obravnavo okoljske problematike v bodoče. Ni sistematičnega nadzora nad katerikoli vidikom onesnaževanja okolja, niti nad nevarnimi odpadki, ki jih ponekod že desetletja shranjujejo v neustreznih »začasnih« skladiščih. Splošna raven komunalne čistoče je nizka, kemična sredstva se v kmetijstvu uporabljajo brez nadzora, ni čistilnih naprav za čiščenje odpadnih voda in emisij v zrak, vlada nered na področju organiziranega odlaganja odpad-

kov. Zlasti v središču mesta so izredno problematični onesnažen zrak, hrup ter nameščanje nekaterih proizvodnih dejavnosti in dejavnosti, ki uporabljajo nevarne snovi. Na območjih kmetovanja izstopata prekomerna onesnaževanje prsti in nelegalna pozidava kmetijskih površin. Poleg teh avtorja izpostavljata še problematiko neposrednega izlivanja kanalizacije v reke, neracionalne rabe naravnih virov in energije ter pomanjkanja gozdnih površin. Avtorja izpostavljata strateške usmeritve razvoja proizvodnih dejavnosti, kmetijstva, turizma, prometne in komunalne infrastrukture, zaščite vodnih virov in gozdarstva, ki naj bi prispevale k reševanju navedenih nakopičenih okoljskih problemov.

Da se mestna uprava zaveda pomena reševanja okoljskih problemov, nakazuje izražen namen, da se Beograd pridruži zvezi »zdravih mest«. Prepoznavanje pomembnosti in daljnosežnosti reševanja te problematike v Beogradu in Ljubljani je pomemben korak. Samo reševanje pa zaradi počasnosti spreminjanja potekajočih naravnih in družbenih procesov, v veliki meri pa tudi vztrajnosti obstoječih navad glede okoljskega ravnanja na vseh ravneh, od mestnih uprav, podjetij, do posameznikov, žal ne bo prav hitro.

25.6. Strateško usmerjanje prostorskega razvoja

Na poenostavljen način lahko strateško usmerjanje prostorskega razvoja razumemo kot delovanje, ki teži k doseganju dolgoročnejših, trajnejših, za velik del prebivalstva pomembnih ciljev v prostorskem razvoju. V obeh obravnavanih mestih je bilo tako razumljeno strateško načrtovanje po drugi svetovni vojni, do 1990. let, pomemben, na marsikaterem področju tudi prevladujoč način načrtovanja prostorskega razvoja, čeprav je dejanski prostorski razvoj pogosto odstopal od načrtovanega. Dolgoročno načrtovanje, oziroma kar načrtovanje nasploh, je v 1990. letih dobilo prizvok dotedanje socialistične družbene ureditve. V zadnjem desetletju 20. stoletja se je v obeh mestih in njihovih mestnih regijah zgodil velik preobrat v dejavnih prostorskega razvoja. Vse večjo, ponekod tudi prevladujočo vlogo je pri posegih v prostor prevzel zasebni kapital oziroma »tržne sile«, kar je pogosto pripeljalo do večjih odstopanj od dolgoročnih načrtov prostorskega razvoja in tudi od načel sodobnega urejanja in oblikovanja mest in še bolj okoliškega podeželja, bistveno večjih, kot v preteklosti.

V Ljubljani je po mnenju Pichler-Milanovičeve povod za ponovno vrnitev strateškega načrtovanja proti koncu 1990. let njeno postopno oblikovanje kot prestolnice novonastale države ter njena internacionalizacija. Z vidika dolgoročnejšega razvoja mesta in njegovega vplivnega območja je izrednega pomena načrtovanje in usklajevanje (prostorskega) razvoja v širši mestni regiji, k čemur pripomore leta 2002 ustanovljena Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije. Med najpomembnejšimi strateškimi dokumenti, ki so vplivali ali še vplivajo na prostorski razvoj Ljubljane, so na primer:

- na državni ravni: Strategija gospodarskega razvoja: približevanje Evropi – rast, konkurenčnost in integriranje (1995), različni sektorski razvojni programi (v obdobju 1995–2000), Zakon o urejanju prostora (2002), Zakon o graditvi objektov (2002), Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije s Prostorskim redom (2004), Nacionalna strategija razvoja Republike Slovenije (2005), Zakon o prostorskem načrtovanju (2007) in poseben akt o prestolnici Zakon o glavnem mestu Republike Slovenije (2004);

- na regionalni ravni: Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2002-2006 in 2007-2013;
- na občinski oziroma mestni ravni: Vizija mesta Ljubljana 2025 (2007), Strategija prostorskega razvoja Mestne občine Ljubljana in Izvedbeni del prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana (2010).

Hitrost in obseg razvojnih procesov po drugi svetovni vojni sta po mnenju D. Djordjevića in Dabovičeve v Beogradu še bolj, kot v drugih republiških središčih Jugoslavije, terjala strateško načrtovanje razvoja. Kljub nekaterim še vedno neuresničenim načrtom iz Generalnega plana Beograda iz leta 1950 je strateško načrtovanje vendarle uspevalo vsaj do neke mere usmerjati prostorski razvoj mesta do 1990. let. V obdobju med Generalnima planoma v letih 1985 in 2003 je stopilo strateško načrtovanje v senco drugih dejavnikov prostorskega razvoja. Poleg sorodnih, kot v Ljubljani, na primer zasebnih investicij, sprememb v delovanju trga nepremičnin, denacionalizacije nepremičnin, je v Beogradu desetletna globoka mnogorazsežna kriza pripeljala do »kolektivne krize identitete in erozije zaupanja v ustanove«. V prostorskem razvoju se je to med drugim odražalo v nelegalni gradnji v širši mestni regiji in tudi v mestnem središču, med primeri skrajnejših, sicer na videz legaliziranih, posegov v prostor pa avtorja omenjata t.i. »kiosk urbanizacijo«. Poleg omenjenega Generalnega plana Beograda do leta 2021 (iz leta 2003) sta v procesu nastajanja še dva pomembna strateška načrtovalska dokumenta. Osnutek Razvojne strategije mesta Beograda je nastal leta 2008, strategija pa naj bi začela veljati leta 2012. Regionalni prostorski plan Administrativnega območja Beograda (2004) predstavlja strateško podlago za urejanje prostorskega razvoja v širši mestni regiji Beograda. Avtorja sta zaskrbljena, da bodo nakopičeni problemi strateškega načrtovanja in prostorskega razvoja, dodatno obteženi s svetovno gospodarsko krizo, vplivali na odlaganje uresničevanja strateških razvojnih ciljev, zlasti tistih bolj optimistično navezanih na proces vključevanja Srbije v Evropsko Unijo, v nedoločeno prihodnje obdobje.

25.7. Informacijske in komunikacijske tehnologije, geoinformatika, prostorsko načrtovanje in razvoj

Geoinformatika je na različne načine vključena v pripravo strateških in izvedbenih prostorskih načrtov v obeh mestih oziroma njunih mestnih regijah. Uporaba geoinformacijskih postopkov, standardov in orodij lahko pomembno prispeva k časovni, tudi ekonomski učinkovitosti izvajanja posameznih prostorsko raziskovalskih in prostorsko načrtovalskih opravil ter h kakovosti informacij, ki jih uporabimo v ta namen. Izrazito je napredovala uporaba geoinformatike, v povezavi s sodobnimi informacijskimi in komunikacijskimi tehnologijami, pri posredovanju geografskih (kartografskih) informacij o prostorskem planu in o stanju v prostoru javnosti. Težko pa bi ocenili, da geoinformatika pomembno vpliva na kakovost celotnega prostorskega načrtovanja in prostorskega razvoja v obravnavanih mestih. Razen nekaj izjem namreč postopki na področju urejanja prostora potekajo še na zelo tradicionalen način; možnosti, ki jih za posodobitev tovrstnih postopkov v smeri e-uprave in e-demokracije ponuja geoinformacijska tehnologija, so izkoriščene še v zelo majhni meri.

Med možnostmi za izpopolnitev rabe geoinformatike v občini Ljubljana Krevs izpostavlja izboljšave kakovosti nekaterih obstoječih ter vzpostavitev nekaterih novih geoinformacijskih slojev ter zakonsko ureditev uporabe geografskih podatkov, ki jih zbira Agencija RS za okolje. Kljub kakovostni »zunanji« geoinformacijski podpori, ki jo Mestni občini Ljubljana nudijo na primer Ljubljanski urbanistični zavod, posredno pa tudi številne raziskovalne ustanove, avtor meni, da bi bilo nujno okrepiti (geo)informacijski oddelek na MOL. To naj bi povečalo možnosti za inovativno rabo geoinformatike v približevanju prostorskemu načrtovanju in prostorskemu razvoju z večjo in bolj vsestransko udeležbo javnosti. Prav napredek v smeri e-uprave in e-demokracije, in ne zgolj tehnična opremljenost in kakovost podatkov, naj bi po mnenju avtorja predstavljal glavno obetajoče področje za prispevek geoinformatike k smotrnejšemu prostorskemu razvoju. Z javnim spletnim dostopom do prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana je bil storjen pomemben korak v smeri informiranja javnosti. S spletno aplikacijo, ki je omogočala odzivanje prebivalcev na predlagani prostorski načrt in vključuje tudi preko spleta dostopne odgovore MOL na te odzive, pa je občina naredila naslednji korak k vključevanju javnosti v prostorsko načrtovanje in prostorski razvoj. Na podlagi uporabljenega »modela« za ocenjevanje dosežene stopnje razvoja prostorskega načrtovanja je Mestna občina Ljubljana še vedno daleč od demokratičnega prostorskega načrtovanja, ki bi vsebovalo dejansko in večstransko dejavno vključevanje javnosti. Vendar upamo, da omenjena primera dobre prakse nakazujeta zavedanje občine, da je razvoj v to smer pomemben in smiseln. Geoinformacijske in informacijsko-komunikacijske tehnologije, ki lahko podpirajo razvoj v to smer, predstavljajo bistveno manjši problem, kot odločitve in delovanje občine, da jih uporabi za doseganje tega možnega razvojnega cilja.

Med težavami, s katerimi se srečujejo na področju rabe geoinformatike za potrebe prostorskega načrtovanja in urejanja prostora v Srbiji in v Beogradu A. Djordjević izpostavlja razdrobljenost, neuskkljenost, tudi podvojenost prostorskih podatkov in geoinformacijskih aplikacij. Med temeljnimi ustanovami, ki skrbijo za razvoj in delovanje geoinformatike v Beogradu sta Direkcija za gradbena zemljišča in gradnjo Beograda ter Inštitut za informatiko in statistiko pri mestni upravi Beograda. Direkcija med drugim skrbi za dostopnost in ažurnost interaktivne karte Beograda ter podrobnih prostorskih ureditvenih načrtov od leta 2003 naprej. Omenjeni inštitut pa je nosilec razvoja uporabe geoinformatike v mestu Beogradu. Tudi v Beogradu po oceni avtorja dostopnost in kakovost uporabljene računalniške strojne in programske opreme ne predstavlja ovir nadaljnjemu razvoju geoinformatike. Opozarja pa, da brez usklajene in sistematične rabe geoinformatike v prostorskem načrtovanju ne morejo pričakovati napredka na tem področju, kljub razmeroma visokim finančnim vložkom.

25.8. Izzivi prostorskega razvoja: primerjalna sinteza

Izzive običajno povezujemo z optimističnim stališčem do uresničljivosti ciljev, ki jih je težavno doseči. V obravnavi izzivov prostorskega razvoja mesta smo se osredotočili tako na izkoriščanje razvojnih priložnosti in prednosti, kot na uspešno reševanje razvojnih problemov ter izogibanje razvojnim oviram.

Avtorji v knjigi so obravnavali prostorski razvoj Ljubljane in Beograda z različnih vidikov, zato ne preseneča, da so izpostavljali tudi različne razvojne probleme in priložnosti. Ven-

darle je ob podrobnejši primerjalni analizi slednjih mogoče prepoznati nekaj razvojnih izzivov, ki posebej izstopajo. Lahko bi jih opredelili kot »sintezne izzive«, saj uspešno soočanje s posameznimi izmed njih rešuje številne razvojne probleme hkrati, njihovo skupno reševanje pa zajame večino problemov in priložnosti prostorskega razvoja, ki jih avtorji izpostavljajo v knjigi. Na bolj splošni ravni so nekateri razvojni izzivi podobni za obe obravnavani mesti, medtem ko se z njihovo podrobnejšo opredelitvijo razločneje pokažejo tudi razlike med mestoma. Med »sinteznimi prostorsko-razvojnimi izzivi« lahko izpostavimo zlasti naslednje:

- iskanje in uveljavljanje primernih gospodarskih, prebivalstvenih in drugih »razvojnih vsebin« v širšem mestnem središču;
- reševanje nakopičenih težav nenačrtnega, v Ljubljani v veliki meri razpršenega, v Beogradu pa v veliki meri nelegalnega sklenjenega širjenja mesta na bližnja ali bolj oddaljena suburbana in podeželska območja;
- soočanje z razvojnimi izzivi, ki jih prinaša vse starejše prebivalstvo obeh mest;
- posodobitev sistema mestnega in obmestnega potniškega prometa, z ustreznim sistemom ukrepov, ki bodo učinkovito vodili v smer pomembnega zmanjšanja prometa z osebnimi avtomobili, bistveno pa povečali uporabo javnega potniškega prometa in kolesarjenja;
- zmanjševanje ali odpravljanje negativnih učinkov dosedanjih primerov neustreznega prostorskega razvoja;
- ohranjanje in izboljševanje kakovosti življenjskega okolja in širših, tudi socialnih in gospodarskih, življenjskih razmer, ob vse doslednejšem sledenju načelom trajnostnega razvoja;
- ustreznejša vloga strateškega in izvedbenega prostorskega načrtovanja, na lokalni in regionalni ravni, v prostorskem razvoju mesta in širše mestne regije;
- vključevanje javnosti v različne faze načrtovanja in spremljanja prostorskega razvoja mesta, v smeri demokratizacije (e-)upravljanja z mesti in mestnimi regijami, ob ustreznem geoinformacijski podpori.

Med bolj specifične prostorsko-razvojne izzive, ki se nanašajo na izkoriščanje priložnosti, lahko v obeh mestih hkrati uvrstimo boljše izkoriščanje strateškega prometnega in geografskega položaja ter okrepitev regionalnega načrtovanja in regionalnega povezovanja. V Ljubljani lahko dodatno izpostavimo izzive kot so utrditev položaja mesta in mestne regije v mednarodnih omrežjih središč in regij, izkoriščanje ugodnih reliefnih razmer za nadaljnji razvoj kolesarjenja kot vse pomembnejše oblike mestnega prometa, ohranitev zvezdaste tlorisne zasnove mesta, pomembne z vidika trajnostne zasnove prometa ter kakovosti bivalnega okolja prebivalstva, izboljšanje kakovosti površinskih voda in posledično podtalnice ter bolj smotrno rabo slednje in gentrifikacijo mestnega jedra. V Beogradu je mogoče med posebnimi razvojnimi izzivi opredeliti izboljšanje položaja mesta in mestne regije v mednarodnih omrežjih središč in regij, možnosti za izkoriščanje sončne energije zaradi velike količine sončnih dni, vključevanje v evropske povezave vključno s predvidenim vstopom v Evropsko Unijo ter posodobitev oziroma razvoj prometa, na primer rečnega potniškega prometa in letalskega tovornega prometa.

V drugo skupino razvojnih izzivov, ki se nanašajo predvsem na reševanje razvojnih težav in izogibanje razvojnim oviram, lahko v Ljubljani na primer uvrstimo zmanjšanje ali odpravo naravne ogroženosti obstoječih poseljenih območij zaradi potresov ali poplav, preusmerjanje prihodnjih gradenj na manj ogrožena območja, krepitev središč v ožjem in širšem zaledju Ljubljane, posledično zmanjšanje pritiskov dnevnih migrantov na mestni oziroma primestni promet, približevanje ponudbe stanovanj v mestu količini in vrsti povpraševanja, načrtno (medijsko podprto) zmanjševanje negativnih stereotipov o nekaterih mestnih ali obmestnih soseskah, s ciljem izboljšanja lokalne identitete. V Beogradu lahko med tovrstne izzive uvrstimo na primer zmanjšanje ali odpravo naravne ogroženosti obstoječih večinoma ilegalno poseljenih reliefno razgibanih suburbanih območij zaradi erozije in plazovitosti, preusmerjanje prihodnjih gradenj na manj ogrožena območja, zmanjševanje neustrezne infrastrukturne in storitvene opremljenosti na območjih ilegalne poselitve ter razvoj rudarjenja v bližini glavnega mesta s čim manj negativnih vplivov na razvoj mesta, zlasti na promet, onesnaževanje zraka in vode ter na izgled pokrajine.

Zgornji pregled razvojnih izzivov nikakor ni popoln. Izdelan je na podlagi izbranih problemov in priložnosti prostorskega razvoja Ljubljane in Beograda, ki so se jih v svojih novejših raziskavah lotili avtorji poglavij. Podrobnejši izzivi, predstavljeni v knjigi, so že sami po sebi odraz merila obravnave mest in mestnih regij ter raziskovalnih usmeritev avtorjev. Izbor »sinteznih izzivov«, predstavljenih v tem poglavju, je skromen poskus sintetiziranja obsežnega zbranega gradiva. Izbor specifičnih izzivov pa je namenjen le predstavitvi njihove raznovrstnosti in širine, v kakršni so postavljeni pred prostorske raziskovalce, načrtovalce, upravljalce, nenazadnje pa tudi prebivalce Ljubljane in Beograda.

Knjigo smo se odločili pripraviti v angleščini. S tem smo želeli informacije in mnenja avtorjev o stanju in perspektivah prostorskega razvoja in njegovega načrtovanja narediti dostopne širši mednarodni javnosti. Z jezikovnega vidika nam zaradi finančnih in časovnih omejitev morda ni uspelo pripraviti tako kakovostnega izdelka, kot smo si želeli. Vendarle verjamemo, da bodo zbrana besedila in druga predstavljenega gradiva, vključno z uporabljenimi in navedenimi viri, našla pomemben prostor med dokumenti o prostorskem razvoju in načrtovanju Ljubljane in Beograda v začetku 21. stoletja.