

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**MANAGEMENT MESTA (TOWN MANAGEMENT) -
REVITALIZACIJA STARIH MESTNIH JEDER**

Ljubljana, marec 2006

ŠPELA JERŠE

IZJAVA

Študentka Špela Jerše izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr. Andreje Cirman in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 30.03.2006

Podpis:

KAZALO

| | |
|--|-----------|
| 1. UVOD | 1 |
| 2. ZGODOVINA NASTANKA MESTA IN FUNKCIJA MESTA | 3 |
| 2.1. Zgodovina mesta kot zgodovina prostorov potrošnje | 3 |
| 2.1.1. Vas-Trg(ovina)-Mesto..... | 3 |
| 2.1.2. Razcvet trgovine in spremembe v mestu..... | 4 |
| 3. MANAGEMENT MESTA (TOWN MANAGEMENT) | 5 |
| 4. REVITALIZACIJA STARIH MESTNIH JEDER | 6 |
| 4.1. Ekonomski in socialni vidik revitalizacije | 7 |
| 4.1.1. Ekonomski in socialni vidik revitalizacije na zgledu ameriških mest | 9 |
| 4.2. Urbanistični vidik revitalizacije | 11 |
| 4.2.1. Urbanistični vidik revitalizacije na zgledu evropskih mest | 11 |
| 4.2.2. Primer projekta revitalizacije degradiranega urbanega območja (DUO)..... | 16 |
| 5. ANALIZA UPRAVLJANJA MESTA LJUBLJANE | 21 |
| 5.1. Delovanje ljubljanskega mestnega managementa | 21 |
| 5.2. Re Urban Mobil | 28 |
| 5.3. Problemi zamiranja ljubljanskega mestnega središča | 28 |
| 5.4. Predlagane rešitve za Ljubljano | 32 |
| 6. DRUGA SLOVENSKA MESTA | 38 |
| 7. SKLEP | 40 |
| LITERATURA | 41 |
| VIRI | 42 |

1. UVOD

Evropska mesta¹ so nastajala hkrati z Evropo in so v nekem smislu pripomogla k njenemu rojstvu. Nemara so najpomembnejši razlog za obstoj Evrope kot posebne zgodovinske entitete. Ko je Evropa prevzela vodilno vlogo v svetu, so bila mesta še naprej pomembna značilnost evropske civilizacije in so dala sodobnim mestom po vsem svetu bodisi pozitiven oziroma negativen, vsekakor pa odločilen pečat.

Mesto je prostor, v katerem se srečujejo in križajo vsi zgodovinski procesi. Podoba mesta se je skozi čas ohranila in krojila tudi drugo dogajanje. Danes je nenadomestljiva povezava med sedanostjo in preteklostjo, pa tudi prvi pogoj, ki ga sedanost postavlja prihodnosti. Od tretjega tisočletja pred našim štetjem dalje je naloga urbane naselbine, da z zgostitvijo prostorskih razmerij pospešuje časovne spremembe in daje dogodkom hitrejši korak, kar zgodovino razlikuje od prazgodovine. Ohranja okolje, nastalo v določenem zgodovinskem obdobju, ga da naslednjim in delno vsebuje življenjske navade prejšnjih rodov. Je sidro, ki ohranja povezavo s preteklostjo, in hkrati gibalo hitrejšega napredovanja v prihodnosti: ker se giblje v obe smeri, je dvojni pripomoček za potovanje v času, za preskakovanje zaporedja dogodkov in približevanje oddaljenih položajev. Zaradi boljših povezav so vplivi fizičnega zgoščevanja človeških dejavnosti vedno manj pomembni, vse manj pomembno pa je tudi, ali živimo v mestu ali na podeželju; vendar fizični okvir, ki si prizadeva za vključevanje, ohranja in povečuje učinek na življenjske navade, medtem ko se večata mobilnost ljudi in količina prostega časa.

Evropska mesta so najpomembnejša stran tega okvira in ohranjanje njihove materialne dediščine je nujno, da se ne izgubi množica vrednot, ki so nam dostopne samo po tej poti. Identiteta krajev, v katerih živimo, trdnost, ki poudarja pretok izkušenj, različnih v vsakem rodu, in mu daje pomen, trajnost »središča«, ki se ne spreminja tako hitro kot obrobje, kamor torej lahko shranimo spomine in kjer lahko združimo tisti njihov del, ki je pretežak, da bi ga nosil vsak posameznik (Benevolo, 2004, str. 9-11).

Danes se veliko mest v Evropi in po vsem svetu ukvarja z izumiranjem mestnih jeder in ožje okolice. Vemo, kako pomembna so mesta za človeka in njegovo življenje, zato sem se odločila, da problem raziščem. Namen mojega diplomskega dela je proučiti različne zglede revitalizacij degradiranih mestnih območij, ki so jih oziroma jih izvajajo v različnih mestih po celem svetu. V prvi vrsti bom opredelila nastanek, funkcijo in razvoj mest ter naloge mestnega managementa (angl. town management) pri upravljanju mesta. Znotraj opisa nalog mestne uprave se bom posebej dotaknila revitalizacije starih mestnih jeder, ki predstavlja velik izziv za današnje mestne oblasti. Pomen revitalizacije bom prikazala na praktičnih primerih z več vidikov, in sicer ekonomskega, socialnega in urbanističnega. Nato bom na zgledu londonskih dokov pokazala, kako se je v praksi udeležil revitalizacijski projekt degradiranega urbanega območja. Na koncu, kot nekakšen cilj oziroma zaključek naloge, bom

¹ Kljub temu da sem uporabila izraz evropska mesta, se diplomska naloga ne nanaša samo na evropska mesta.

analizirala Ljubljano, pogledala, kako velik problem je zamiranje ljubljanskega mestnega središča in predlagala rešitve za njene najšibkejše točke. Te bom poiskala v različnih študijah, ki so bile narejene pri nas in v drugih evropskih mestih s podobnimi problemi.

Vsebinsko je diplomsko delo razdeljeno na štiri dele. Prvo poglavje opisuje zgodovino mesta kot zgodovino prostorov potrošnje in funkcijo mesta. Razčlenjeno je na dva podsklopa. V prvem je prek trgovine razložena preobrazba vasi v trg in trga v mesto, v drugem pa je opis razcveta trgovine in spremembe v mestu, ki so zaradi tega nastale.

V drugem poglavju bom najprej pojasnila, kaj je mestni management, kako je sestavljen in katere so njegove naloge. Poudarek je na nujni modernizaciji današnjih mestnih uprav in prilagoditvi novemu, hitrejšemu načinu življenja. V dobi globalizacije se bodo morala še tako velika mesta zavedati, da so le kaplja v oceanu. Prilagoditi se bodo morala novim razmeram na trgu, da bodo privlačna za domači in tuji kapital, ki bo poskrbel, da bodo tudi v bodoče dobro delovala. Pri modernejšem upravljanju mesta bodo morale mestne oblasti posebno pozornost nameniti strategiji mesta, financam, sodelovanju med zasebnim in javnim sektorjem, revitalizaciji degradiranih urbanih območij, trgovini, ohranjanju kulturne dediščine, urbani revščini, nepremičninskemu trgu, okolju in urbanemu transportu.

Tretje poglavje se ukvarja z revitalizacijo, ki je ena od funkcij mestnega managementa. Obsega tri vidike revitalizacije starih mestnih jeder, in sicer ekonomskega, socialnega in urbanističnega. Vsak od njih ima kratek teoretičen opis, sledi mu praktičen primer. Na koncu poglavja je analiza projekta revitalizacije londonskih dokov, degradiranega urbanega območja, ki se nahaja ob reki Temzi, v samem središču Londona.

Zadnje poglavje je namenjeno podrobni analizi upravljanja z mestom Ljubljana. Opisuje naloge vseh treh mestnih organov: mestnega sveta, župana in nadzornega odbora. Sledi razlaga funkcij dveh oddelkov, ki sta pomembnejša glede na temo mojega diplomskega dela. To sta oddelek za finance in za urbanizem. V okviru slednjega sem omenila tudi projekt Re Urban Mobil. Praktičen del prikazuje zamiranje ljubljanskega mestnega jedra. V nadaljevanju so predlagane možne rešitve za opisane probleme. Čisto na koncu sem še na kratko opisala stanje v drugih slovenskih, v glavnem srednjeveških mestih. Najbolj sem se posvetila Piranu, ki se je revitalizacije lotil na zanimiv način in bi ga lahko uporabila tudi druga slovenska turistična mesta. V sklepu bom navedla ugotovitve, do katerih sem prišla med pisanjem diplomske naloge.

2. ZGODOVINA NASTANKA MESTA IN FUNKCIJA MESTA

2.1. Zgodovina mesta kot zgodovina prostorov potrošnje

Zgodovina mesta je obenem tudi zgodovina prostorov potrošnje. Območje mesta se od svojega nastanka dalje močno prepleta s posebnimi okoliščinami delovanja in bivanja, ki narekujejo nujen obstoj prostorov potrošnje. K nastanku mest in njihovemu fizičnemu izgledu so prostori potrošnje pripomogli tako, da so pogojevali kompleksnejšo družbeno ureditev, kot je bila vas, dotlej osnovna tvorba družbene skupnosti. Prostori potrošnje privabljajo ljudi v mesta in predstavljajo prostor menjave, kjer se ne zamenjujejo samo dobrine, storitve in denar, temveč tudi socialni stiki, kultura, družbeni interesi in podobno (Uršič, 2003, str. 19).

2.1.1. Vas-Trg(ovina)-Mesto

V knjigi Mesto v zgodovini je Lewis Mumford (1969, str. 42) prikazal novo mestno življenje kot strožje in obenem zmogljivejše od prejšnjih bivalnih vzorcev, ki jih zastopa vas. Stare navade in udobno, lahkomiselnost življenje naj bi nadomestile posebne skupne dejavnosti prebivalcev mest. Po Mumfordovem mnenju naj bi prav naraščajoča diferenciacija opravil, ki naj bi bila porazdeljena med ljudi, povzročila »kristalizacijo mesta« in začetno prevlado mesta nad vasjo.

Za Uršiča (2003, str. 20, 21) je za vas značilna neodvisnost od zunanjih virov in samostojnost vsake posamezne družine, ki živi v njej. Vsaka družina v vasi je lahko pridelala večino dobrin, ki jih potrebuje za preživetje. Blago so menjali samo na ravni osnovnih in nujnih življenjskih potrebščin. Nastanek mest je pripeljal do spremembe strukture produkcije in premik iz družinske samozadostnosti (pod okriljem vasi) v povečevanje proizvodnje, kjer naj bi presežni proizvod služil za menjavo na trgu. Z razvojem trga in pospeševanjem menjave presežnih dobrin je prišlo tudi do diferenciacije proizvodnje. O tem so se nekateri še posebej inventivni posamezniki specializirali za čezmerno proizvodnjo in menjavo zgolj posameznih dobrin. Slednja je izničila raznolikosti in vsestranskost majhne produkcije dobrin v okviru vasi, ki je dotlej družinam omogočala neodvisnost in življenjsko samozadostnost. Razlika med obema načinoma življenja je, da življenje v mestu temelji na odvisnosti od drugih ljudi, ki kupujejo presežni proizvod na trgu. Prodajalec proizvodnega presežka je hkrati tudi kupec drugih dobrin, ki jih mora zaradi lastne proizvodne specializacije nabaviti, če želi preživeti v mestu.

Proizvodni presežek se ponuja na trgih, ki so središčno območje, vozlišče novih urbanih prostorskih tvorb, ki jih predstavljajo mesta. Ta so zaradi večje gostote ljudi in posebne diferencirane proizvodnje najboljše tržno območje. Večina meščanov specializirano proizvaja svoj produkcijski presežek, zato se zgodi, da vedno kdo kaj potrebuje in to kupi ali pa skuša to pridobiti z menjavo za svoj proizvodni presežek². Prostori potrošnje (menjave, trgovanja,

² Ob procesih koncentracije presežnega blaga v mestih prihaja tudi do delitve med intelektualnim in fizičnim delom. Ob tem ko se razvija mesto in njegovi prostori potrošnje, se izoblikujejo tudi nekateri segmenti populacije, ki so še posebej spretni pri trgovanju s presežnim blagom in se jim zaradi teh spretnosti ni treba ukvarjati s fizičnim delom.

nakupovanja) se skladno prepletajo z mestom kot prostorom, kjer se koncentrira družbeni presežni proizvod na enem mestu, in z njemu ustrezno posebno prostorsko razporeditvijo, ki služi za ohranjanje teh pogojev.

2.1.2. Razcvet trgovine in spremembe v mestu

Z razvojem trgovine in kapitalizma se je mesto začelo spreminjati in širiti svojo urbano strukturo. Do velikega preobrata v ravnotežju moči znotraj mesta je prišlo okoli 17. stoletja. Od takrat naprej se je pojavljala potreba po urbanem širjenju in razvoju predvsem na strani trgovcev, bankirjev in zemljiških posestnikov oziroma predstavnikov kapitala, ki so primarno skrbeli za povečevanje kapitalskega donosa in šele v sekundarni fazi skušali delovati tudi za izboljševanje življenja v mestu. To je med drugim vplivalo tudi na urbano strukturo mesta, ki se je pretirano širila čez meje srednjeveškega mesta in pri tem rušila vse, kar ji je prišlo na pot. Sama mesta so celo ponujala svoje najboljše prostore z namenom pospeševanja razvoja trgovine, investicij in povečanja dobička. Stavbe, ki so nekdanj služile za reprezentativne namene vladajočih oblastnikov, so zdaj uporabljali za privabljanje kapitala v mesto in povečevanje ekonomske koncentracije. Lastnikom kapitala je bila ponujena absolutna svoboda, ki se je izražala v svobodni trgovini in svobodnem skladiščenju blaga, brez posebnih davkov, vse z namenom pospeševanja poslovanja in oživljanja podjetništva v mestu. Zgled takega delovanja sta bila v 16. stoletju Lyon in Antwerpen, ki sta se v obdobju podjetniške svobode ekonomsko razcvetela. Svoboda v podjetništvu prinaša tudi beg pred nadzorom in omejitvami lokalne skupnosti. Največje spremembe so se zato dogajale predvsem v urbanem prostoru, ki je v najhujšem obdobju prevlade kapitalizma utrpel največjo škodo. V tej fazi nenadzorovanega širjenja se je kapitalizem izkazal kot rušilec urbanih vrednot, ki ga na poti k povečevanju profita ne zanimajo stare kulture in družbene institucije (npr. rokodelske delavnice, sirotišnice itd.), ki so opravljale storitve v javno korist (Uršič, 2003, str. 21-22).

Trgovsko mesto je za potrebe svojega ekonomskega širjenja in šele pozneje tudi zaradi javne splošne koristi najprej izoblikovalo določene mestne servise, ki so pomagali pri nadaljnjem ekonomskem razvoju in ohranjali že uveljavljene mehanizme produkcije in menjave v mestu. Skladno z razvojem mesta se je izoblikovala tudi cela vrsta poklicev in posebnih služb, ki so vzdrževali ekonomski red. Administracija, policija, pobiralci davkov, komunala in podobne institucije rastejo skupaj z mestom. Čimbolj se mesto razvija skozi zgodovino, tem bolj se diferencirajo tudi mestne službe oziroma kolektivni, skupni servisi, ki jih mesto nujno potrebuje za svoje vzdrževanje, delovanje in nadaljnji razvoj.

Menjava oziroma kroženje kapitala, ki poteka v prostorih potrošnje, je osnovni mehanizem, na podlagi katerega deluje mesto, zagotavljajo pa ga servisi kolektivne potrošnje. Na začetku razvoja mest, od atenskega demokratičnega polisa in antičnega Rima prek renesančnih italijanskih do srednjeveških hanzeatskih mest, so prostori potrošnje v mestnem središču vedno veljali za nujen mestni element, brez katerega urbana struktura ne deluje. K visoki koncentraciji trgovskih dejavnosti je spadal tudi živahen mestni utrip in raznovrstne prostočasne dejavnosti. Prizoriščnost kot element urbanosti se je zato skozi zgodovino v

zavesti prebivalcev in obiskovalcev mest povezovala s funkcionalnimi značilnostmi mestnega središča, ki jih najbolje opredeljujejo postori potrošnje (Uršič, 2003, str. 22-23).

3. MANAGEMENT MESTA (TOWN MANAGEMENT)

Management mesta (angl. town management) je organ, ki se ukvarja z vodenjem in upravljanjem mest in danes v svetu slovi kot eden glavnih mehanizmov pri urbani prenovi (Whyatt, 2005). V večini razvitih držav je mestna uprava sestavljena iz dveh delov, in sicer ima mestnega managerja (ravnateljja; angl. town manager) in mestni svet (angl. town council). Njihova naloga je postaviti ustrezne strategije za čim boljše izkoriščanje splošnih konkurenčnih prednosti mesta in ostalih področij, ki prinašajo ekonomsko korist mestu. Naloga mestnega managementa je tudi izboljšati vitalnost in uspešnost mesta, pri čemer mora predvsem mestni manager odigrati vlogo koordinatorja in katalizatorja idej ter aktivnosti, ki bodo oživile mesto. Vzpostaviti mora tudi trdno sodelovanje mestnega managementa z lokalnimi oblastmi, gospodarsko zbornico, trgovci, podjetji in ostalimi organizacijami, ki imajo kakršne koli interese v mestu (Exmouth in East Devon, 2005).

Mesta so vedno bolj kompleksna, zato potrebujejo za upravljanje sposoben mestni management, ki se bo znal spoprijemati z vedno težjimi nalogami. Nenehna urbanizacija poleg dobrih stvari s seboj prinaša tudi negativne in manj ljube: nezaposlenost razvijajoče se urbane populacije, ki bi želela imeti čvrsto finančno in gospodarsko osnovo; uničevanje kulturne dediščine; socialno neravnotežje med prebivalci in onesnaževanje okolja. Zato je naloga mestnih uprav, da negativne dejavnike omilijo in naredijo mesta zanimivejša za investitorje in za gospodarske dejavnosti. Pri tem pa je treba poudariti, da morajo to napraviti z omejenimi viri.

Globalizacija, podprta s tehnološkim napredkom, spodbuja mesta, da med seboj tekmujejo za trgovino, kapital in informacije. Da bi bila kar se da konkurenčna, morajo mesta svoje konkurenčne prednosti nazorno pokazati, in to ne samo v boljši lokaciji in boljši proizvodnji, temveč tudi v boljšem vladanju, kvalitetnejši infrastrukturi in prikladnejšem okolju. V zadnjih nekaj letih se je na področju vodenja in upravljanja mest marsikaj spremenilo. Tradicionalno so naloge in odgovornost vodenja mesta imele centralne vlade, med decentralizacijo, pa so vlogo prevzele lokalne oblasti. Do prehoda je prišlo predvsem zaradi potrebe po hitrem in osredotočenemu prilagajanju lokalnemu in globalnemu povpraševanju.

Medtem ko je urbana tranzicija sprožila veliko težkih problemov, je hkrati ponudila tudi veliko priložnosti za bogatejše ustvarjanje v mestih. Tako so mesta danes glavna gonila sila gospodarske rasti v večini držav, saj se v njih ustvari 80% BDP-ja (The Urban and City Management Program, 2000, str. 3). S tem je povezan tudi eden glavnih izzivov mesta, kako izkoristiti nakopičeno bogastvo v njem, da bi iz tega financiralo javne dobrine, ki so bistvene za vzdrževanje produktivnosti in za zagotavljanje kvalitetnega življenja prebivalcev v njem.

Uresničevanje teh mestnih nalog je odvisno predvsem od vplivov nacionalnih in lokalnih politik.

Zanemarjanje urbanih problemov in izgovarjanje na nezmožnost njihovega reševanja povzroča velike socialne in okoljske stroške. Rast slumov v posameznih mestih priča o nezmožnosti lokalnih vlad, da bi preskrbele dovolj zaposlitev, in o njihovi napačni zemljiški ter stanovanjski politiki. Posledično to lahko pripelje do urbane bede in degradacije okolja ter s tem do uničenja mest. Hkrati pa postajajo ljudje, zaradi večje dostopnosti informacijskih tehnologij, bolj ozaveščeni in bolj uglašeni pri postavljanju svojih zahtev. Enako tudi investitorji skrbno proučijo kvaliteto infrastrukture in birokratske zahteve, preden se odločijo naložiti svoja sredstva. Da bi si spet pridobile zaupanje prebivalcev, skušajo lokalne oblasti izboljšati učinkovitost in zmogljivost svojih dejavnosti, povečati transparentnost svojih odločitev in bolj prevzemati odgovornost za svoja dejanja. Urbane oblasti se na ta način soočajo z novimi in bolj kompleksnimi izzivi. To pa še ni vse. Mesta bodo morala razviti tudi infrastrukturo, ki bo privabila mednarodni kapital in investicije. S tem bodo potrkala na vrata globalnega kapitalskega trga, v katerem so še tako velika mesta samo kamenček v mozaiku. Ob ustvarjanju novih delovnih mest, s katerimi bi zadovoljila javni interes, bodo morale mestne oblasti razviti tudi nove načine sodelovanja z zasebnim sektorjem. Hkrati bodo morale narediti mesta prikladnejša za življenje in skovati trdno zavezništvo s civilno družbo. Vse to pa zahteva novo držo in kulturo mestnih oblasti, kot tudi nova orodja in tehnike v urbanem managementu. Pri novem načinu upravljanja mest bodo morale oblasti posebno pozornost nameniti globalizaciji, strategiji mesta, financam, sodelovanju med javnim in zasebnim sektorjem, ohranjanju kulturne dediščine, urbani revščini, nepremičninskemu trgu, urbanemu okolju ter urbanemu transportu (The Urban and City Management Program, 2000, str. 2-10).

4. REVITALIZACIJA STARIH MESTNIH JEDER

Revitalizacija oziroma reurbanizacija, oživljanje in še kakšen izraz bi se našel, s katerim danes označujemo reševanje problema zamiranja starih mestnih jeder (predvsem v Evropi) in središča mest (inner-city-jev³) v ameriških mestih oziroma mestih, ki so grajena po njihovem vzoru. Najbolj odmevni so revitalizacijski projekti mesta Birmingham v Veliki Britaniji, Bilbao v španski Baskiji in južnofrancoskega mesta Montpellier. V ZDA je največkrat omenjen primer mesta Baltimore (Hočevar, 2000, str. 135). Z revitalizacijo mestnih jeder se ukvarjajo povsod po svetu, saj je zamiranje mestnih središč in selitev mestnih funkcij in aktivnosti (predvsem prostočasnih) na mestno obrobje že nekaj časa globalni problem. Ker je tema aktualna in široko razširjena, obstajajo različne definicije revitalizacije. Sama sem izbrala eno, ki so jo zapisali pri mednarodnem projektu Re Urban Mobil, v katerega je bila vključena tudi Ljubljana, in se glasi takole (Re Urban Mobil, 2004, str. 4):

³ Inner-city je v ameriških mestih predel, ki obdaja najožji center mesta (poslovni center-downtown), v njem pa živijo v glavnem revnejši sloji (marginalne skupine), največkrat Afro in Latino-američani.

»Reurbanizacija je proces optimizacije gospodarskih, pravnih, socialnih, gradbenih in okoljskih pogojev za zagotovitev dinamičnega življenjskega prostora znotraj mestnega jedra, kjer so se posamezniki in gospodinjstva odločili živeti in investirati.«

Vprašanje, ki se poraja takoj za tem, je, zakaj je prišlo do zamiranja mestnih jeder? Kot razlog lahko navedemo več dejavnikov: pojav in vedno večja uporaba avtomobila (problem parkiranja) (Uršič, 2003, str. 24-26), ekonomski razvoj in posledično dvig standarda prebivalcev ter s tem spreminjanje načina življenja (Exmouth in East Devon, 2005), staranje prebivalstva (Re Urban Mobil, 2004), globalizacija in selitev industrije na periferijo ter s tem nastanek degradiranih urbanih območij (Koželj, 1998, str. 13). Po Pickardu (2001, str. 1) pa lahko dodamo še zanemarjanje oziroma zapostavljanje mest, namerno uničevanje mest, gradnjo novih objektov, ki niso v skladu s staro arhitekturo in čezmeren promet v mestih (z vidika onesnaževanja).

4.1. Ekonomski in socialni vidik revitalizacije

Glavni in neposredni razlog, da je že v osemdesetih letih prejšnjega stoletja prišlo do celovitejšega in s tem tudi do bolj splošnega in objektivnega obravnavanja mestnih jeder, je bila povsod po svetu neverjetna prometna zgostitev in zmeda. Center kot težiščna točka je privlačil motorni promet celotnega naselja oziroma regije, ostal pa je v razsežnostih, ki so bile načrtane že pred stoletji (Mušič, 1980, str. 289).

Avto je v vsakdanje življenje ljudi vnesel večjo svobodo gibanja in neodvisnost od javnega prevoza. Zaradi slednjega je prišlo do velikih sprememb v urbani strukturi. Nastalo je veliko novih cest, nadvozdov, podvozdov in druge infrastrukture, ki je povežala vpeljevanje osebnih prevoznih sredstev. Pred uveljavitvijo avtomobila kot osebnega prevoznega sredstva so snovalci mest predvidevali pešca kot glavnega akterja v mestu. Največja pozornost je bila zato namenjena tokovom pešcev in temu se je prilagodila tudi urbana struktura mestnega središča in postavitev trgovin. Trgovci so zahtevali čim večjo elastičnost masovnega gibanja kupcev, zato so bile narejene velike »peš cone«, območja za pešce, ki naj bi pospeševala kroženje in menjavo ljudi v mestnem središču.

Ob uveljavitvi avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva so številna mesta začela spreminjati svojo urbano strukturo, da bi povečala ekonomske in finančne koristi. Novo cestno omrežje naj bi v središče mesta pripeljalo še več potrošnikov in povečalo »rentabilno zgoščenost v središču mesta«, vendar niso računali, da bo to povzročilo razpad številnih koristnih elementov družbenega življenja. Načrtovalci zaradi lažjega dostopa do središča rušijo številne družbeno pomembne urbane elemente, ki jim stojijo na poti. Širjenje ulic, gradnja viaduktov, parkirišč, garaž, postavljanje avenij in enosmernih ulic, vse se prilagaja lažjemu gibanju vozil po mestu. Območja, ki so bila prej odročna in predaleč, so zdaj dosegljiva v krajšem času. Zmanjšanje potovalnega časa razširi mesto v širino in postopno povečuje število prebivalcev, ti pa v mestnih središčih povzročajo vse večjo gnečo. Mestno

središče se polni, to pa sili načrtovalce, da namenljajo vse večjo pozornost reševanju problemov avtomobilskega prometa in pozabljajo na pomembnost družbenih funkcij, ki so prav tako nujne za obstoj mesta (Uršič, 2003, str. 24).

Sedanji premik kupcev v nakupovalne centre na mestnem obrobju je bil takoj opredeljen kot nenavaden in zaskrbljujoč pojav, ki naj bi opozarjal na krizo, v katero je zašlo mesto. Če se je hotel kapital v mestu povečevati in obenem mesto prilagoditi sodobnim družbenim razmeram, je bila izgradnja prometnega omrežja za individualna prevozna sredstva logičen odgovor na te izzive. Izgradnja avtomobilske prometne mreže v mestih je pomenila spremembe v dostopnosti posameznih prostorov. Prišlo je do selitve nekaterih trgovskih prostorov iz mesta, ki je postalo premajhno, neprimerno in nedostopno za širše množice avtomobilskih uporabnikov. Množična menjava oziroma potrošnja dobrin in storitev se je preselila na časovno in prostorsko primernejše ter cenejše lokacije na mestni periferiji in povlekla za seboj tudi vrsto prostočasnih dejavnosti, ki so bile do pred kratim značilnost in simbol središča mesta (npr. kino, nočni klubi, restavracije itd.) (Uršič, 2003, str. 25-26).

Drugi razlog je spremenjen način življenja, zaradi katerega sta se spremenila tudi način in lokacija povpraševanja. Danes ljudje trošijo večinoma v trgovskih centrih zunaj mestnih središč, v porastu pa je tudi trošenje »iz naslanjača«, ali tako imenovana e-trgovina. Zaradi tega danes ljudje po socialne, komercialne in tehnološke dobrine ne hodijo več v mestna središča, ki so nekdanj veljala za nakupovalni raj (tržnice, veleblagovnice itd.). Posledica tega je izumiranje mestnih jeder in boj mestnih oblasti, da bi zadržale življenje v mestu in mu vrnile tradicionalno vlogo (Exmouth in East Devon, 2005).

Tretji razlog je staranje prebivalstva, naslednji, mogoče bolj specifičen samo za Slovenijo, pa je nezmožnost vzdrževanja svojih nepremičnin. Privatizacija je omogočila, da je v Sloveniji ogromen odstotek lastniških stanovanj, prebivalstvo pa se vse bolj stara. Zato ni naključje, da v velikih stanovanjih (stara meščanska stanovanja) v središču mesta na 80 do 150 m² živita dva ali celo en sam starostnik. Stanovanja so stara, nevzdrževana in neizkoriščena, medtem ko se mlade družine stiskajo v majhnih stanovanjih.

Novo geografijo prilagodljive proizvodnje in prožne akumulacije kapitala postopno izoblikujejo decentralizacija, rehierarhiranje, fragmentacija in disperzija urbanega sistema. V visoko razvitih državah je razmah deindustrializacije sprožil zaostajanje tradicionalnih industrijskih in stabilnih zaposlitvenih centrov, ki se kaže v upadanju prebivalstva, visoki stopnji nezaposlenosti in v opuščanju razsežnih industrijskih con. Internacionalizacija proizvodnje, večanje fleksibilnosti, funkcionalno drobljenje velikih podjetij in prostorska mobilnost kapitala od srede sedemdesetih let preusmerjajo razvoj v periferne regije, ki so brez pomembne industrijske tradicije, omogočajo pa ugodne prostorske in socialne razmere za lokacijo visoko tehnološke industrije. Prenos težišč rasti proizvodnje na obrobje je spremljalo na drugi strani notranje prestrukturiranje razvojno prodornih velikih mest s programi prenove

degradiranih stanovanjskih območij znotraj mest in gentrifikacije⁴ četrti blizu mestnih središč za višje sloje. Nekdanja velika tovarniška območja in strnjeni kompleksi industrijskega mesta se preoblikujejo v manjše, diferencirane predele. V procesu reintegracije urbanega sistema nastajajo nova robna mesta, reurbanizirajo se sive cone, razvijajo se zapuščeni medprostori znotraj mest, renaturalizirajo se obširna degradirana urbana območja (v nadaljevanju DUO) opuščeni industrijskih kompleksov (Koželj, 1998, str. 13).

Ekonomski vidik je delno opisan v zgornjem tekstu, pri socialnem vidiku pa gre po Uršiču (2003, str. 52) predvsem za to, da so ljudje v mestih skozi kulturno ponudbo zadovoljevali vsakdanje potrebe po sprostitvi, zabavi, druženju in socialnih stikih. S preusmeritvijo toka obiskovalcev kulturnih prireditev pa je iz mesta izginila tudi ulična množica (med njimi tudi flanerji⁵), ki je eden izmed pomembnih elementov urbanosti.

4.1.1. Ekonomski in socialni vidik revitalizacije na zgledu ameriških mest

Boston

V zgodnjih osemdesetih, v obdobju javno-zasebnega družabništva (angl. public-private partnership) in v času nejasnega vladanja mestne administracije župana Kevina Whita, je v bostonskih naseljih ožjega mestnega jedra prišlo do velikega nazadovanja. Ogromno hiš je bilo zapuščenih in požganih, na ulice se je naselil kriminal, kratka naselja so potrebovala nujno pomoč. Paul Grogan, mladi namestnik direktorja mestne agencije za razvoj in zaposlenost v soseskah (City's Neighborhood Development and Employment Agency), je bil ravno v tem času imenovan za novega direktorja te agencije in vodjo na novem projektu, ki naj bi ljudem z nižjimi dohodki omogočil priti do socialnih stanovanj. Projekt, imenovan »Bostonsko stanovanjsko partnerstvo« (Boston Housing Partnership), je bil zasnovan z namenom, da bi izboljšal stanje v kritičnih delih mesta, ki se je poslabšalo tudi na račun Reaganovih drastičnih zmanjšanj federalnih socialnih programov. Glavna ideja projekta je bila, da bi mestna uprava in podjetniški sektor pomagala lokalnim borcem za izboljšanje razmer (Community Development Corporations-CDCs) na teh območjih, ki kazijo mestno podobo.

Glavni predstavnik zasebnega sektorja je bil William Edgerly, predsednik uprave Boston's State Street Bank, ki je k sodelovanju povabil še druge predstavnike bank, zavarovalnic in vladnih organizacij, kot je recimo Massachusetts Housing Finance Agency, da mu pomagajo uresničiti zastavljene cilje. Vendar stvar ni začela delovati, dokler se zasebni sektor ni prepričal, da država in mestne oblasti mislijo resno. Groganova agencija se je že na samem začetku izvajanja projekta znašla v velikih težavah, ker stanovalci ogroženih naselij niso imeli nikakršnega zaupanja vanjo, saj je veljala za neučinkovito in politično (koruptivno), pa še

⁴ Gentrifikacija je elitiziranje določenega območja v mestu, kar pomeni, da se tja naseljujejo bogatejši sloji prebivalstva.

⁵ Flaner je voajer-gledalec, ki uživa v opazovanju uličnega življenja, je hkrati del scenografije in kronist ulice, ki bodisi s svojim pogledom, pisano besedo ali slikarskim platnom popisuje vsakdanje življenje v mestu. Že sama navzočnost flanerja je tudi njegova funkcija in je prispevala k unikatnemu doživljanju mesta v 19. stoletju (Uršič, 2003, str. 34).

novi direktor je bil popoln novinec na tem področju. Novi koncept ni bil tuj samo njemu, ampak večini Američanov v tistem času. Danes, po dvajsetih letih, pa lahko trdimo, da so z njim dosegli revolucijo na področju urbane revitalizacije in spremenili veliko neslavnih sosesk v državi v zdrava urbana okolja. Agencija je novi projekt izvajala s pomočjo majhnih neprofitnih skupin, pogosto imenovanih CDC-ji. Ti so delovali kot široko razvejeno gibanje, ki je ljudem pomagalo priti do novih stanovanj in do novih delovnih mest. Slednja so se ustvarjala z ustanavljanjem malih podjetij, poleg tega pa so organizirali tudi poklicne delavnice, v katerih so ljudi usposabljali in šolali za opravljanje posameznih poklicev. CDC-ji so ustanavljali tudi nove zdravstvene centre, prek katerih so izvajali negovalne programe itd. Poleg ekonomsko-socialnih težav pa so se morali odločno boriti še proti kriminalu, ki je bil že široko razsejan po bostonskih ulicah.

Za razliko od podobnega državnega programa v petdesetih in šestdesetih letih je bil ta veliko uspešnejši, saj so v njem sodelovali in svoj interes videli prebivalci poslovnega centra mesta (angl. downtown) in zaradi temeljitega načina (angl. bottom-up approach) reševanja problema, pri katerem so si natančno določili cilje, jih zapisali in sproti merili svojo uspešnost. Kljub temu da ima gibanje svoje korenine v Bostonu, se je razširilo in danes lahko vidimo rezultate po vsej Ameriki, od New Yorka do San Francisca. Nekoč prazne in zapuščene stavbe so zdaj obnovljene, v njih so stanovanja ali trgovine, stopnje kriminala pa so padle na raven izpred štiridesetih let.

Male iniciativne skupine (CDC-ji) pa ne bile tako uspešne, če jih ne bi podpirale vladne agencije, podjetja, filantropi in neprofitne finančne institucije kot so Local Initiatives Support Corp. (NY), Neighborhood Reinvestment Corp. (Washington D.C.) in Enterprise Foundation (Columbia, Maryland), ki so jim ponudile kredite, dotacije, subvencije in tehnične napotke. Poleg teh pa ne smemo pozabiti na lokalno vlado, se pravi na izvoljene lokalne uradnike in vodje oddelkov, pa seveda tudi na čisto običajne ljudi, ki so bistveno pripomogli k revitalizacijski revoluciji mestnih središč z doniranjem zemlje (parcel), zagotavljanjem sredstev za stanovanjske namene, s pravno pomočjo pri premagovanju birokratskih ovir in s pošiljanjem policije nad ulični kriminal.

V revitalizacijo so v Ameriki vložili ogromno denarja. Eden izmed največjih projektov do zdaj je desetletni plan župana New Yorka Eda Kocha, ki je vreden 5 milijard USD. V času prvega bostonskega programa v osemdesetih letih prejšnjega stoletja je 10 CDC-jev v 69 zapuščenih stavbah uredilo 700 stanovanjskih enot po vsem Bostonu in za to porabilo 40 milijonov USD. Ta eksperimentalni program je moral do svojega uspešnega zaključka premagati različne ovire, vendar je na koncu dokazal, kako lahko s skupnimi močmi oživijo zapuščena mestna območja. Prvemu je čez nekaj let sledil drugi program »Boston Housing Partnership«, ki ga je ponovno vodil Grogan ob podpori novega župana Raymonda Flynn, kot cilj pa so si zadali obnovo tisoč stanovanjskih enot v 51 zgradbah v najbolj ogroženih in nevarnih revnih predelih mesta. Boston tako velja za kreatorja tega modela urbane revitalizacije, saj so v zadnjih dvajsetih letih transformirali podobo bostonskega mestnega

središča in hkrati utrli pot novim, še inovativnejšim projektom, ki bodo v bodoče izvedeni v sodelovanju z mestnimi oblastmi (Hoffman, 2003, str. 1-6).

4.2. Urbanistični vidik revitalizacije

Vse pogosteje govorimo o urbanizmu kot družbeni dejavnosti, kot poti do ustrežnejšega življenjskega in delovnega okolja, o urbanizmu širokega razpona, ki je ekonomska kategorija, družbena disciplina in akcija, dogovor za estetsko oblikovanje mesta in končno – način življenja, življenja v mestu in dejavnosti v mestu. Urbanizem že nekaj časa ni samo urbanistično urejanje in estetski predmet, ampak vse bolj tudi gospodarska in družbena dejavnost. Nov, širši pogled na urbanizem pa ne bi smel razvrednotiti tistega gledanja, iz katerega se je današnje razvilo, to je urbanistična funkcionalna organizacija in urbanistično oblikovanje (Mušič, 1980, str. 11).

4.2.1. Urbanistični vidik revitalizacije na zgledu evropskih mest

Možne strategije revitalizacije po zgledu evropskih mest so:

a) razširjanje delovnega časa nakupovalnih in storitvenih prostorov

Ne gre za standardno podaljševanje obratovalnega časa trgovine ali bara, ampak za večkratno dnevno preobrazbo funkcije in namembnosti poslovne dejavnosti. Če to ponazorimo s praktičnim primerom, pomeni, da v trgovino z oblačili postavimo restavracijo, bar ali klub in s tem v določenih časovnih obdobjih tržimo gostinske storitve (zajtrk, kosilo, večerja), v vmesnem obdobju pa prodajamo oblačila in druge modne artikle. Zgleda takih multifunkcionalnih trgovin sta npr. Armani (Pariz, New York itd.) ali pa nove Pradine trgovine, ki v zadnjem času rastejo po vseh večjih svetovnih metropolah. Glavna značilnost teh »antitrگوvin« je prav sposobnost kameleonske preobrazbe, ko se obiskovalec niti ne zaveda dobro, da je v prodajalni.

Zmanjševanje razlik med prostori potrošnje in prostori za opravljanje vsakdanjih življenjskih opravil, kot sta hranjenje in druženje, je ena novejših usmeritev v elitnih trgovinah mestnih središč, ki si lahko privoščijo najboljše oblikovalce, da bi privabili bogate kupce. Na splošno so elitne trgovine v mestnih središčih kar pogost pojav, ki ga lahko malo manj opazimo tudi v slovenskih mestih. V Ljubljani se je aprila lani odprla prva multifunkcionalna trgovina (Vale-Novak, trgovina s konceptom), do nedavnega pa je deloval lokal, za katerega bi lahko rekli, da je bil približek prostora potrošnje z razširjenim delovnim časom. To je bil nočni lokal in klub Papillon v samem središču mesta, ki je do večernih ur obratoval kot restavracija, zvečer pa se je prelevil v klasično diskoteko oziroma nočni klub. S tem je razširil obratovalni čas na ves dan in privabljal goste ob vseh mogočih urah. Po podobnem principu deluje tudi klub Global, ki je tudi v samem mestnem središču.

b) drastični prostorski posegi, ki obenem ohranjajo zgodovinsko strukturo in ustavljajo procese elitne gentrifikacije

Eden zgledov takega reševanja problematike je Zürich, ki je našel rešitev (sicer zelo drago) tako, da se je vrnil k nekakšni obrnjeni arheologiji nove modernosti: nakupovalna središča, parkirišča, banke, skladišča, laboratorije gradi pod mestnim središčem. To se ne širi več navzven ali navzgor, temveč navznoter, proti zemeljskemu središču. Novosti in spremembe v mestu so tako na prvi pogled skrite. S tem skušajo ohraniti mestno središče v vsej svoji ambientalni in societalni (razredna prebivalstvena struktura) pojavnosti, brez kakršnega koli spreminjanja. Na ta način skušajo tudi ohraniti privlačnost mesta in spodbuditi flanerstvo – pohajkovanje in obenem še povečati potrošnjo, ki je dobesedno v podzemlju.

Malo drugačen, a podoben princip revitalizacije so si izbrali v Nürnbergu. Središče mesta je bilo po drugi svetovni vojni precej uničeno, zato so se snovalci mesta odločili za korenit poseg in popolno obnovo starega mestnega jedra v slogu prejšnjih zgodovinskih obdobj. Stavbe iz umetno staranega kamna in nove stavbe s slogovno starimi, historičnimi fasadami so odigrale pomembno vlogo pri oživljanju mestnega središča, ki so ga povezali z učinkovitim sistemom podzemne in nadzemne železnice⁶. Z učinkovitim sistemom javnih prevoznih sredstev so prebivalcem olajšali bivanje in delovanje v mestu, obiskovalcem pa ogledovanje turističnih znamenitosti. Hkrati so pri obojih spodbudili potrošne dejavnosti (pester izbor prodajaln, restavracij, sejmi, javne prireditve itd.). Obenem so, kot v Zürichu, skušali zadržati ekonomsko mešano prebivalstveno strukturo, kar jim je dokaj uspelo z velikimi občinskimi vlaganji v obnovo stanovanj v samem središču mesta. Tako so izničili najemniški prepad (angl. rent gap) med »dejanskim ter možnim donosom neke lokacije in zgradbe glede na izrabo in kakovost v prostih tržnih pogojih«. Prenovljena stanovanja v središču, ki bi imela na prostem trgu astronomsko visoko ceno, so enakomerno porazdelili med različne ekonomske sloje in tako v središču poleg bogatašev obdržali umetnike, študente, izobražence ter s tem dvignili kakovost in pestrost mestnega življenja, to pa nedvomno prispeva tudi k boljši turistični obiskanosti.

c) povečevanje števila obiskovalcev s signalnimi (flagship) pristopi

Gre za velike in drastične posege v mestni prostor, s katerimi naj bi središče pridobilo na privlačnosti. Koncept je prevladoval predvsem v osemdesetih letih prejšnjega stoletja in je plod ameriških revitalizacijskih vzorov, ki so skušali z enostransko, spektakularno-fizično (gradbeniško) regeneracijo osrednjih delov mesta izriniti lokalno-krajevne urbane elemente. Novi signalni pristopi mestne revitalizacije so nekoliko drugačni in poskušajo zajeti tudi značilnosti posameznega urbanega prostora. Lep zgled take celovite revitalizacije in signalnega projekta je španski Bilbao (glavno mesto Baskije). Prej industrijsko in močno onesnaženo pristaniško mesto, v katerem sta vrsto let prevladovali metalurgija in tovorni

⁶ Kot zanimivost navajam, da ima Nürnberg približno enako število prebivalcev (okoli 300.000) kot Ljubljana in ima sistem podzemne železnice.

promet kot glavni gospodarski panogi, se je v nekaj letih skoraj popolnoma preusmerilo na turizem in spremljajoče dejavnosti (Uršič, 2003, str. 39-41).

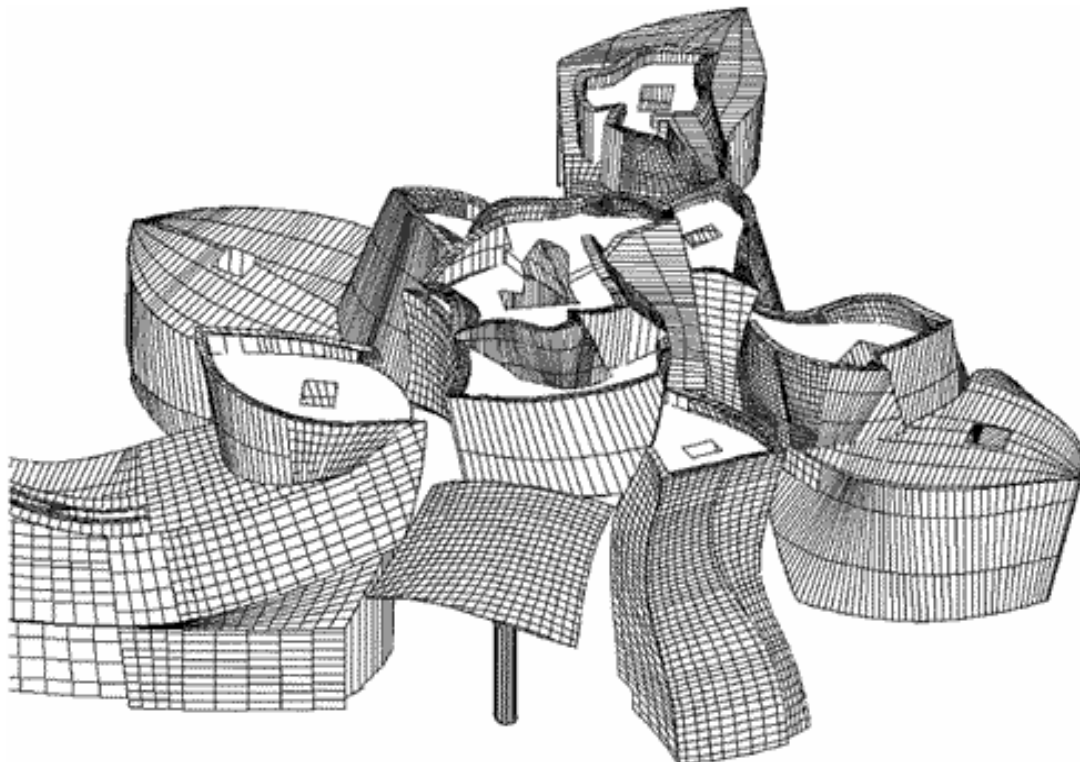
Hočevar (2000, str. 206) je opisal celovito revitalizacijo Bilbao kot medsebojno povezavo štirih osnovnih revitalizacijskih projektov, ki omogočajo mobilnost in dostopnost, okoljsko regeneracijo, kulturno središče in družbeno akcijo. Glavni adut institucionalno-podjetniškega združevanja mesta Bilbao (pri projektu sodelujeta domača baskovska gospodarska zbornica in država) in osnove uresničevanja vseh temeljnih razvojnih konceptov je bil veliki začetni signalni projekt Guggenheimovega muzeja⁷ sodobne umetnosti. Ta je leta 1997 Bilbao uvrstil na zemljevid globalnih posebnosti ter znamenitosti in v družbo mest, kot so New York, Berlin, Benetke ter Las Vegas, kjer so tudi Guggenheimovi muzeji.

Fundacija Solomon R. Guggenheim deluje po franšiznem načelu in podeljuje pod ustreznimi normativi (ekonomska privlačnost, priznani oblikovalci⁸) svoje ime umetniškimi podružnicam po vsem svetu. Leto dni po postavitvi Guggenheimovega muzeja (1998) je mesto s 370.000 prebivalci obiskalo 1.300.000 ljudi več kot leto prej. Mesto je s tem doživelo pravi infrastrukturni šok, hkrati pa dobilo ogromen ekonomski priliv, zato so lahko začeli urejati prometno omrežje in pospeševati okoljsko regeneracijo. Kljub velikanski začetni investiciji v signalni projekt se je v Bilbao račun izšel zaradi izredno drzne promocije in radikalnih posegov v tradicionalno podobo mesta. Prenova zapuščenih in močno onesnaženih industrijskih obratov, rudnikov in pristaniških dokov v širšem središču mesta ne bi nikoli uspela brez uspešne imaginarne preobrazbe in rekonstrukcije podobe mesta Bilbao v turistično-muzejsko mesto. To dokazujejo tudi večkrat zapored opravljene raziskave javnega mnenja, ki so ugotovljale relativno ravnodušnost in celo neodobravanje prebivalcev v začetnih fazah revitalizacije, češ da projekt ne vpliva bistveno na kakovost njihovega življenja. Po hitrem ekonomskem razvoju ob izgradnji muzeja pa se je javno mnenje obrnilo v dokaj močno podporo in pozneje celo v navdušenje nad projektom celovite revitalizacije mesta (Uršič, 2003, str. 41).

⁷ Zgradba, v kateri je Guggenheimov muzej v Bilbao, je še en veličasten dosežek avantgardne arhitekture 20. stoletja. Arhitekt Frank O. Gehry je zasnoval stavbo z drznim in skulpturalnim designom, ki jo mnogi strokovnjaki na tem področju vidijo kot zametek arhitekture tretjega tisočletja. Zgraditi muzej na 32.500 m² v centru Bilbao ni bila lahka naloga, a jo je Gehry uspešno premagal, saj je objekt tudi dobro umestil v ostalo urbano strukturo. Stavba je sama po sebi nenavadna kombinacija povezanih oblik. Pravokotne kamnite kocke apnenčaste barve, valovitih in upognjenih oblik, oblečene v titan (v njegovi obleki naj bi bila zgradba varna sto let), sestavljajo zgradbo, ki je v obliki ribe. V notranjosti pa so stene in stropi v obliki steklenih zaves, ki dajejo prostoru svetlobo in transparentnost, ki jo potrebuje (prospekt Guggenheimovega muzeja v Bilbao, 2005).

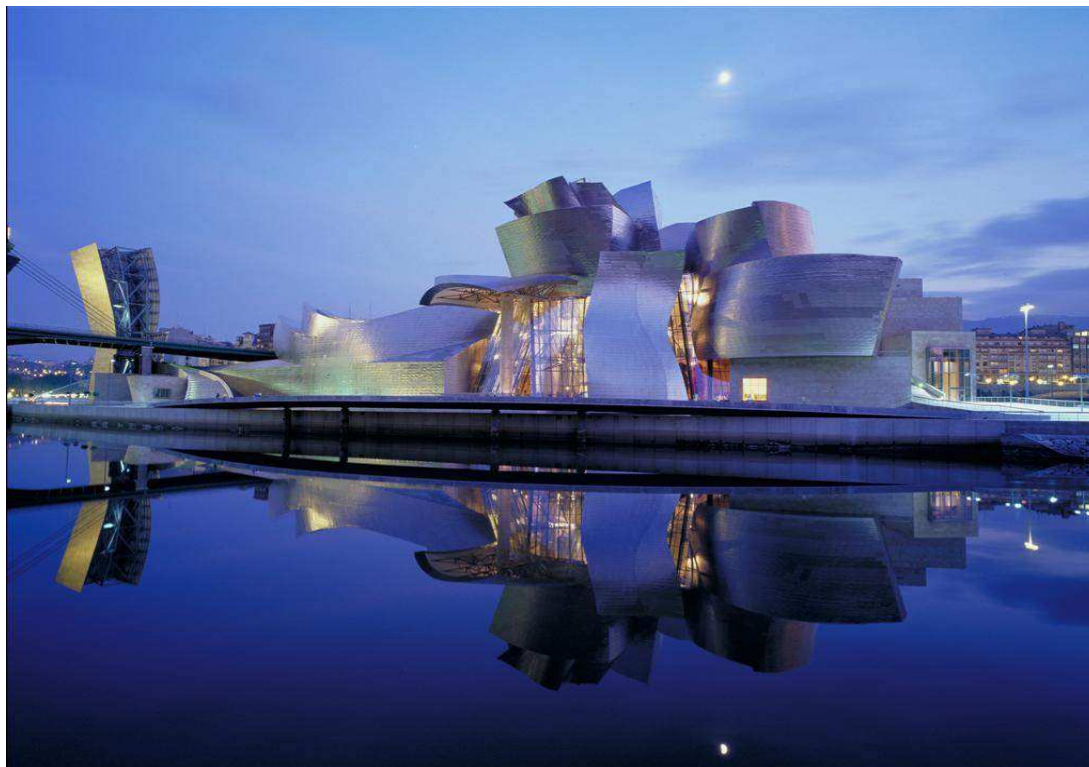
⁸ Pri zasnovi, svetovanju in izvedbi so sodelovali svetovno znani urbanisti in arhitekti: pri posodobitvi in razširitvi podzemne železnice arhitekt Norman Foster, pri prenovi in povečanju letališča Santiago Calatrava, pri prenovi pristaniškega obrežja arhitekt Cesar Pelli, svetovalca pri projektih sta bila urbanologa/socialna geografa Peter Hall in Leo van den Berg, muzej Guggenheim pa je zasnoval arhitekt Frank O. Gehry (Hočevar, 2000, str. 207).

Slika 1: Skica Guggenheimovega muzeja sodobnih umetnosti v Bilbao



Vir: Skica muzeja, 2005.

Slika 2: Zgradba Guggenheimovega muzeja, ki je v obliki ribe



Vir: Guggenheimov muzej, 2005.

Slika 3: Vijugaste stene iz kamnitih kock, ki so oblečene v titan, tvorijo zgradbo nepravilnih oblik⁹.



Vir: Zunanost (fasada) Guggenheimovega muzeja, 2005.

d) simulacija mestnega središča v nakupovalnih centrih na mestnem obrobju

Če so prejšnji trije primeri opisovali, kako mestna središča tekmujejo z nakupovalnimi jih skušajo posnemati in jim konkurirati, bo naslednji primer pokazal, kako skušajo nakupovalna središča ambientalno posnemati mestna in s tem privabiti kupce. Človek se najbolje počuti v okolju, ki mu je znano in domače, zato so oblikovalci prostorov potrošnje kaj kmalu ugotovili, da lahko s prenosom mestnega središča v nakupovalne centre močno povečajo identifikacijo potrošnika s temi prostori in povečajo obisk. V takem okolju se potrošnik počuti bolj sproščeno in laže počne vsakdanje prostočasne dejavnosti, kot so nakupovanje, rekreacija, obisk restavracije itd.

Kopiranje mestnih prostorov sega od preprostega posnemanja uličnih fasad do bolj sofisticiranega prevzemanja dejanskih urbanističnih in geometričnih mestnih vzorcev. Primer takega nakupovalnega kompleksa je »Vzhodni nakupovalni center« (Kauppakeskus Itäkeskus) v Helsinkih. V največje finsko nakupovalno središče vsak dan zaide 400.000 ljudi (ob podatku, da v Helsinkih živi le milijon prebivalcev) in lahko rečemo, da je postalo najpomembnejša lokalna destinacija za preživljanje prostega časa. Turo K. Lehtonen in Pasi Mäenpää sta nakupovanje v tem nakupovalnem centru opisala kot edinstveno doživetje. Kompleks je, enako kot središče mesta, na dveh tretjinah prepognjen in razdeljen na dva glavna dela. Vsak posamezni del na pol delita še nakupovalni ulici, poimenovani Boulevardi (Bulevar) in Pasaasi (Pasaža), ki se na enem koncu stikata in tvorita trg. Ta je dogodkovni center in prizorišče nakupovalnega središča. Povsem enako strukturo ulice opazimo v

⁹ Med stenami so steklene zavese, ki notranjim prostorom dajejo potrebno naravno svetlobo.

mestnem središču, enaka je celo postavitev treh največjih veleblagovnic (istih trgovskih znamk) in razmerja v velikosti teh prostorov (vleblagovnice v nakupovalnem središču so sicer večje, vendar po površini in velikosti prostorov razporejene v enakem razmerju, kakor v središču mesta). Tako imamo dvojniki mesta na mestnem obrobju, ki je potrošnikom lažje dosegljivo z večino prevoznih sredstev. Poleg tega je potrošniku tudi bolj prijazno, saj je glede na neugodne finske klimatske razmere ustrezno prekrito in prilagojeno vsem vremenskim nevšečnostim, ki lahko divjajo po mestnem središču. Središče mesta se je po izgradnji nakupovalnega centra dobesedno »preselilo 10 km iz centra in tam vrglo sidro«.

Ob različnih strategijah revitalizacije mestnega središča, ki so opisane zgoraj (razen zadnje, pri kateri gre za posnemanje mestnega jedra), lahko vidimo, da za vsemi dobrimi nameni povečevanja urbanosti v mestnem središču vedno stojijo tudi ekonomski procesi uveljavljanja potrošnje in trženja – ovrednotenja mestnega središča. Pri današnjem širjenju potrošnje na periferni, v suburbani prostor so precej pomembne tudi kulturne vsebine, ki posameznika nagovarjajo k zadovoljevanju imaginarnih potreb oziroma potrošniških želja. Prepletanje kulture, potrošnje in navad iz vsakdanjega življenja kupcev je gonilo delovanja sistema množične potrošnje in eden ključnih mehanizmov pri poskusih razčlenjevanja procesov spreminjanja urbanih prostorov potrošnje (Uršič, 2003, str. 42-43).

4.2.2. Primer projekta revitalizacije degradiranega urbanega območja (DUO)

Po svoji sestavi, obsegu in strukturi legi so DUO neprecenljivega pomena kot razvojna območja mest in regij. So praviloma zaokrožena, monofunkcionalna, enovita, v povprečju malo zazidana in strnjena zemljišča, ki jih je mogoče gospodarno pripraviti in preurediti za poljubno novo rabo. DUO so tudi edinstvena priložnost za celosten preustroj mest z rekonstrukcijami velikega merila, so novo odprta možnost za preustroj mestnih središč, za nove prometne povezave med območji in za razrešitev specifičnih funkcionalnih problemov v njihovi neposredni okolici (Koželj, 1998, str. 25).

Pojav degradacije urbanih območij se običajno povezuje s problemom začasnega ali trajnega opuščanja rabe velikih industrijskih, železniških in pristaniških kompleksov, kjer je že zaradi fizičnega obsega DUO težko spodbuditi procese prestrukturiranja dolgoročno in usklajeno v velikem merilu. Na razvoj, ustroj in funkcioniranje industrijskega mesta se navezujejo tudi druge oblike DUO, ki so posledica dolgotrajnega tehnološkega onesnaževanja okolja, prevelike urbane koncentracije ali razpršene suburbanizacije pretežno socialnih stanovanjskih območij« (Koželj, 1998, str. 15). Osnovni tipi DUO so (Koželj, 1998, str. 29): industrijska območja, pristaniška območja in območja železnice, rudarska območja, vojaška območja, sive cone, stanovanjska območja, predmestja in staromestna jedra.

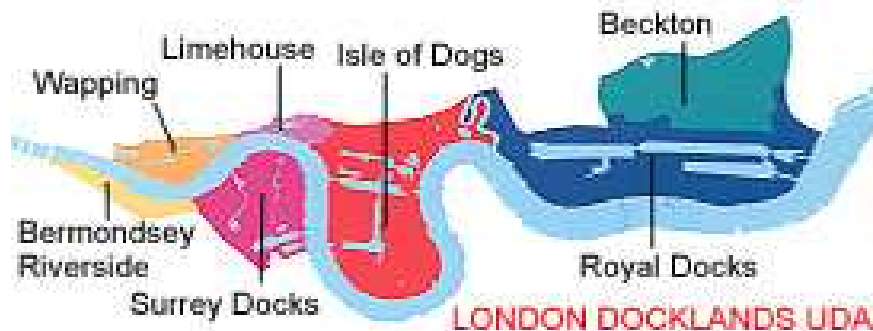
Obstoječe stanje urbanega območja torej ni obstojno, če ne vsebuje možnosti stalnega spreminjanja in izpopolnjevanja. DUO pomenijo v tem smislu spremenljivo sestavino mesta, ki ni obstojna, vendar je prav zato trajna potencialna možnost za uvajanje sprememb in preurejanje obstoječega (Koželj, 1998, str. 15).

Primer revitalizacije lahko prikažemo na zgledu londonskih dokov v Veliki Britaniji. V Londonu so se na obsežnem opuščnem pristaniškem območju lotili sanacije opuščnih dokov in skladišč, ki se povečini raztezajo vzdolž levega brega reke Temze s težiščem v predelu East End (Koželj, 1998, str. 160). Delna sanacija in nova zazidava sta potekali skoraj 17 let, od julija 1981 do marca 1998 (LDDC History Pages – Home Page, 2005). Naročnik projekta je bilo mesto London, nosilec projekta pa Družba za razvoj londonskih dokov LDDC (angl. London Docklands Development Corporation). Pri projektu so bili angažirani mednarodno uveljavljeni načrtovalci in arhitekti.

Londonske doke lahko uvrstimo med zapuščena pristaniška območja, mestno sivo cono, ki je ekonomsko propadala. Pristaniška dejavnost je bila opuščena, grajena struktura je začela propadati in pojavila se je tudi socialna problematika (nezaposlenost, marginalne skupine). DUO je obsegalo 2.200 ha in je bilo linearno razvito v 12 kilometrskem pasu ob robu zgodovinskega centra mesta do predmestja (Koželj, 1998, str. 160).

Delna sanacija in prestrukturiranje predela sta bila načrtovana in izvedena po interesih trga ter po pričakovanjih zasebnega kapitala, ki ne spremljata potreb javnega interesa. Hkrati je bila izvedena tudi ekološka sanacija - čiščenje zemljišča in opremljanje stavbnih zemljišč za novogradnje. Nova raba območja (prvotna pristaniška dejavnost je bila povsem opuščena) je namenjena za stanovanja, poslovno dejavnost, industrijo, obrt, lokalna središča in odprti mestni prostor. Pri prenovi so delno prenovili zgodovinsko strukturo, prevladujoča pa je nova metropolitanska struktura (Koželj, 1998, str. 160).

Slika 4: Območje londonskih dokov (London Docklands)



Vir: About LDDC, 2005.

Do pobude je prišlo, ker je zaradi spremenjenih tokov ladijskega prometa obsežni pristaniški predel ob Temzi postopoma začel izgubljati funkcijo. Začetek ekonomskega nazadovanja v šestdesetih letih je za seboj potegnil opuščanje dejavnosti, izgubo 55.000 delovnih mest in v osemdesetih letih tudi fizično propadanje zaprtega območja. Pobuda za regeneracijo ožjega mestnega jedra, od koder se doki raztezajo, je povezala interese državnih in mestnih oblasti z interesi zasebnega kapitala. Hkrati pa popolnoma izključila interese lokalnih organizacij ter obrobni socialnih skupin v tem predelu, kot so delavci, ženske in priseljenci. V programskih izhodiščih za prestrukturiranje obsežnega DUO so bile izrecno načrtovane uporabe z visokimi

donosi, npr. komercialne dejavnosti, elitna stanovanja in poslovni prostori. Projekt so financirali iz mešanih virov: državnih subvencij, iz javnih skladov in iz zasebnih vlaganj.

Celotno obdobje prestrukturiranja pristaniškega območja (1981-1998) je spremljalo spreminjanje programske strategije. Leta 1981 je bila ustanovljena Družba za razvoj londonskih dokov LDDC, ki je prevzela organizacijo in izvedbo celotnega projekta. LDDC je v skladu z državnimi interesi v osemdesetih letih usmerjala prenovo DUO po načelu »tržno usmerjenega urbanističnega planiranja«, to je z zmanjševanjem deleža investicij iz javnih skladov in maksimalno udeležbo zasebnega kapitala, vendar brez vizije celostne reurbanizacije opuščanih predelov. V začetku devetdesetih let so se pokazale slabosti liberalne strategije LDDC, tako da je bila razvojna družba prisiljena bolj upoštevati tudi kritike javnosti. »Novi konsenz«, na katerega so pristali izvajalci razvojnega projekta, je predpostavljala prirejen pristop tržno vodenega planiranja, ki je upošteval tudi kompromisne omejitve z vidikov lokalnih potreb in pričakovanj (Koželj, 1998, str. 160-162).

Glavni dosežki LDDC-ja v njegovem sedemnajstletnem delovanju so bili (About LDDC, 2005):

- investirali so 2,75 milijard €¹⁰ javnih sredstev,
- poleg tega je bilo še 11,4 milijard € zasebnih vlaganj,
- prodali so 4,3 km² površin, primernih za razvoj različnih dejavnosti,

Slika 5: Western Docks, Wapping, leta 1981



Vir: About LDDC, 2005.

Slika 6: Western Docks, Wapping, leta 1998



Vir: About LDDC, 2005.

¹⁰ Pri pretvorbi zneskov iz funtov v evre je upoštevan povprečni letni tečaj Banke Slovenije leta 1998 za omenjeni valuti (Bilten Banke Slovenije, 1999).

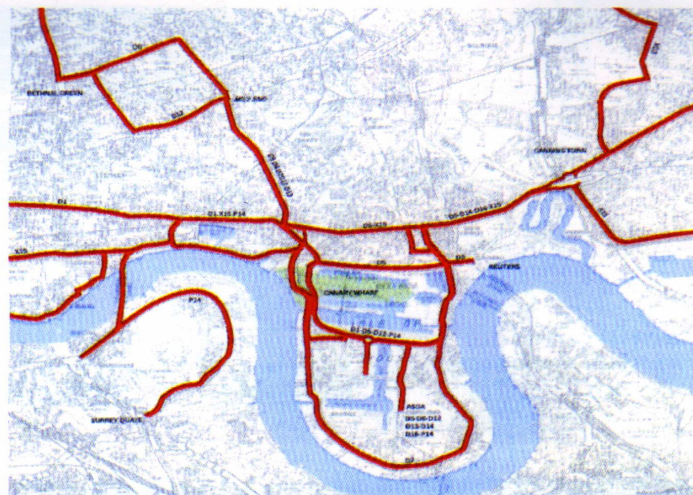
- zgradili in obnovili so 144 km cest,
- postavili so The Docklands Light Railway (železnico skozi doke),

Slika 7: Nove ceste in železniške povezave skozi območje dokov (Royal Albert Way)



Vir: About LDDC, 2005.

Slika 8: Situacija kompleksa londonskih dokov v omrežju cest



Vir: Degradirana urbana območja, 1998.

- sezidali in renovirali so 2,3 km² komercialnih oziroma industrijskih poslopij,
- v tem območju je registriranih 2.700 podjetij,

Slika 9: Canary Wharf leta 1982



Vir: LDDC Monography: Initiating Urban Change, 2005.

Slika 10: Canary Wharf leta 1996



Vir: LDDC Monography: Initiating Urban Change, 2005.

- regenerirali so 7,6 km² zapuščenih zemljišč,

Slika 11: Ekološki park



Vir: LDDC Completion Booklet – Royal Docks, 2005.

- zgradili so 24.046 novih domov,

Slika 12: Urbana vas v West Silvertown-u



Vir: LDDC History Pages – Key Events, 2005.

Slika 13: Socialna stanovanja v Winsor Park-u



Vir: About LDDC, 2005.

- sodelovali so pri postavitvi petih zdravstvenih domov in pri obnovi šestih,

- zgradili so nove osnovne, srednje in visoke šole in 9 poklicnih centrov,

Slika 14: Univerza UEL Docklands, končana leta 2000



Vir: LDDC History Pages – Key Events, 2005.

- območje je dalo tudi 85.000 novih delovnih mest,
- dobili so 94 nagrad za arhitekturo ter spomeniško in pokrajinsko varstvo.

Ta del Londona se je po zaslugi LDDC-ja v času prestrukturiranja popolnoma spremenil in pritegnil pozornost celega sveta in ne samo akademskih krogov. Raba zemljišča londonskih dokov se je po revitalizacijskih posegih leta 1998 kar precej spremenila, in sicer se je iz prejšnje pristaniške razširila na več različnih dejavnosti. Po podatkih iz leta 1998 so na tem območju parki (12%), stanovanjske površine (33%), površine, kjer se odvijajo poslovne (22%) in prostočasne dejavnosti (4%), različne državne institucije (4%), trgovine (3,5%), londonsko mestno letališče (2,5%), vodne površine (13%), nekaj prostora pa je še nezasedenega. Delo LDDC-ja je v glavnem uspešno končano. Današnje stanje je tako, da ne zahteva specializiranega podjetja, ki bi se še naprej ukvarjalo z doki, ampak bodo to naprej vodile posamezne mestne oblasti in lokalne agencije (About LDDC, 2005).

5. ANALIZA UPRAVLJANJA MESTA LJUBLJANE

Vsako mesto ima svoje značilnosti in svoje probleme, zato ni splošnega vzorca, kako uspešno voditi mesto in kako premagovati ovire, s katerimi se spopadajo mestne uprave. Nekaterim upravam gre ta naloga bolje, drugim pa slabše od rok. V tem poglavju bom opisala delovanje ljubljanskega mestnega managementa, poiskala njegove slabosti in različne rešitve, med drugim tudi take, ki so jih uporabila druga mesta pri podobnih težavah.

5.1. Delovanje ljubljanskega mestnega managementa

Mestna oblast oziroma Mestna občina Ljubljana (v nadaljevanju MOL) samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene s statutom v skladu z zakonom in drugimi predpisi, zlasti pa (Ljubljana - Mestna uprava MOL, 2005):

- normativno ureja lokalne zadeve javnega pomena,
- upravlja premoženje MOL, spodbuja gospodarski razvoj MOL,
- ustvarja pogoje za gradnjo stanovanj in skrbi za povečanje najemnega socialnega sklada stanovanj,
- ureja, upravlja in skrbi za lokalne javne službe,

- zagotavlja in pospešuje razvoj predšolskega varstva, vzgojno-izobraževalne dejavnosti ter razvoj športa in rekreacije,
- pospešuje zdravstveno dejavnost ter službe socialnega varstva,
- pospešuje raziskovalno, kulturno in društveno dejavnost,
- skrbi za varstvo zraka, tal, vode, za varstvo pred hrupom, za ravnanje z odpadki in opravlja druge dejavnosti varstva okolja,
- skrbi za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami,
- ureja javni red v MOL,
- ureja druge lokalne zadeve javnega pomena.

Organi MOL so mestni svet, nadzorni odbor in župan. Mestni svet je najvišji organ odločanja o vseh zadevah v okviru pravic in dolžnosti MOL. Ima 45 članov. Njegove pristojnosti so (Ljubljana - Mestna uprava MOL, 2005):

- sprejema statut, odloke in druge akte MOL,
- sprejema prostorske plane, prostorske izvedbene akte in druge plane razvoja MOL,
- na predlog župana sprejema proračun in zaključni račun proračuna MOL,
- na predlog župana določa organizacijo in delovno področje mestne uprave,
- daje soglasje k prenosu nalog iz državne pristojnosti na MOL,
- potrjuje mandate in ugotavlja predčasno prenehanje mandatov funkcionarjev,
- imenuje in razrešuje predsednike in člane komisij in odborov mestnega sveta, predsednika in člane nadzornega odbora ter predsednika in člane volilne komisije,
- na predlog župana imenuje in razrešuje podžupana izmed članov sveta,
- nadzoruje delo župana, podžupana in mestne uprave glede izvrševanja odločitev mestnega sveta,
- izvaja ustanoviteljske pravice do zavodov, podjetij, skladov in drugih organizacij, če ni z ustanovitvenim aktom določeno drugače,
- daje mnenje k imenovanju načelnikov upravnih enot,
- imenuje in razrešuje predstavnike MOL v sosvetu načelnika upravne enote,
- imenuje in razrešuje člane sveta za varstvo uporabnikov javnih dobrin,
- imenuje in razrešuje člane komisije po zakonu o nezdružljivosti opravljanja javnih funkcij s pridobitno dejavnostjo ter obravnava poročilo komisije,
- odloča o pridobitvi in odtujitvi premoženja MOL, razen o pridobitvi in odtujitvi premičnega premoženja ter o pridobitvi nepremičnega premoženja MOL do vrednosti, za katero ni predpisan javni razpis,
- odloča o dolgoročnem zadolževanju MOL za investicije,
- daje soglasja k zadolževanju javnih podjetij in javnih zavodov, katerih ustanovitelj je MOL,
- daje poročstva za izpolnitev obveznosti javnih podjetij in javnih zavodov, katerih ustanovitelj je MOL,
- predpisuje način upravljanja in gospodarjenja s premoženjem MOL,

- odloča o drugih zadevah, ki jih določa zakon, statut ali drug predpis, ter o zadevah, za katere ni pooblaščen drug organ.

Nadzorni odbor je najvišji organ nadzora javne porabe v MOL. V okviru svoje pristojnosti opravlja nadzor nad razpolaganjem s premoženjem MOL, nadzoruje namenskost in smotrnost porabe proračunskih sredstev ter nadzoruje finančno poslovanje uporabnikov proračunskih sredstev. Pri svojem delu je neodvisen. Ima predsednika ter šest članov, ki jih imenuje in razrešuje mestni svet. Član nadzornega odbora ne more biti član mestnega sveta, župan, podžupan, član sveta ožjega dela MOL, direktor mestne uprave, delavec mestne uprave ter član posloводства organizacije, ki je uporabnik proračunskih sredstev.

Župan ima naslednje pristojnosti (Ljubljana - Mestna uprava MOL, 2005):

- predlaga proračun MOL in zaključni račun proračuna, odloke in druge akte iz pristojnosti mestnega sveta,
- skrbi za izvajanje odločitev mestnega sveta,
- predlaga organizacijo in delovno področje mestne uprave,
- določi sistemizacijo delovnih mest v mestni upravi,
- skrbi za objavo statuta, odlokov in drugih splošnih aktov MOL v predpisanih rokih,
- gospodari s premoženjem MOL v okviru danih pooblastil kot dober gospodar,
- odloča o pridobitvi in odtujitvi premoženja MOL v primerih, ko je način odtujitve predpisan s posebnimi zakoni (stanovanjski zakon, zakon o razlastitvi in o prisilnem prenosu pravice uporabe, zakon o naravni in kulturni dediščini, zakon o denacionalizaciji, zakon o izvrševanju kazenskih sankcij itd.),
- odloča o pridobitvi in odtujitvi premičnega premoženja ter o pridobitvi nepremičnega premoženja MOL do vrednosti, za katero ni predpisan javni razpis,
- odloča o uporabi sredstev splošne proračunske rezervacije,
- odloča o najetju posojila največ do višine 5% zadnjega sprejetega proračuna, če se zaradi neenakomernega pritekanja prihodkov proračuna izvrševanje proračuna ne more uravnovesiti,
- odloča o uporabi sredstev proračunske rezerve v skladu z zakonom,
- predlaga imenovanje in razrešitev podžupana,
- imenuje in razrešuje direktorja mestne uprave in predstojnike organov mestne uprave,
- odloča o imenovanju oziroma razrešitvi ter o sklenitvi oziroma prenehanju delovnega razmerja zaposlenih v mestni upravi, kolikor za to ne pooblasti direktorja mestne uprave ali kolikor ni s predpisi drugače določeno,
- daje mnenja v imenu MOL, zahtevana z zakoni in drugimi predpisi,
- odloča o upravnih stvareh iz izvirne pristojnosti MOL na drugi stopnji,
- opravlja druge naloge, določene s tem statutom in drugimi predpisi.

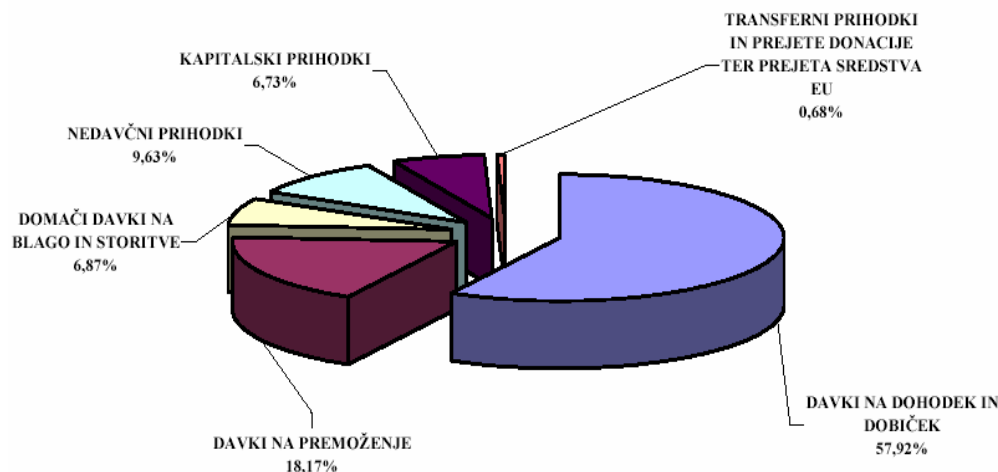
Župan predstavlja mestni svet, ga sklicuje in vodi njegove seje, nima pa pravice glasovanja. Seje mestnega sveta sklicuje v skladu z določbami poslovnika mestnega sveta in jih mora

sklicati najmanj štirikrat letno. MOL ima najmanj enega podžupana. Z aktom o imenovanju podžupana mestni svet na predlog župana določi podžupana, ki bo v primeru predčasnega prenehanja mandata župana opravljal funkcijo župana v času od sprejema sklepa o predčasnem prenehanju mandata in razpisa nadomestnih volitev do izvolitve novega župana. Podžupan pomaga županu pri njegovem delu ter opravlja posamezne naloge iz pristojnosti župana, za katere ga župan pooblasti. Podžupan nadomešča župana v primeru njegove odsotnosti ali zadržanosti (Ljubljana – Statut MOL, 2005).

Pomemben je tudi oddelek za finance MOL, njegova naloga pa je, da:

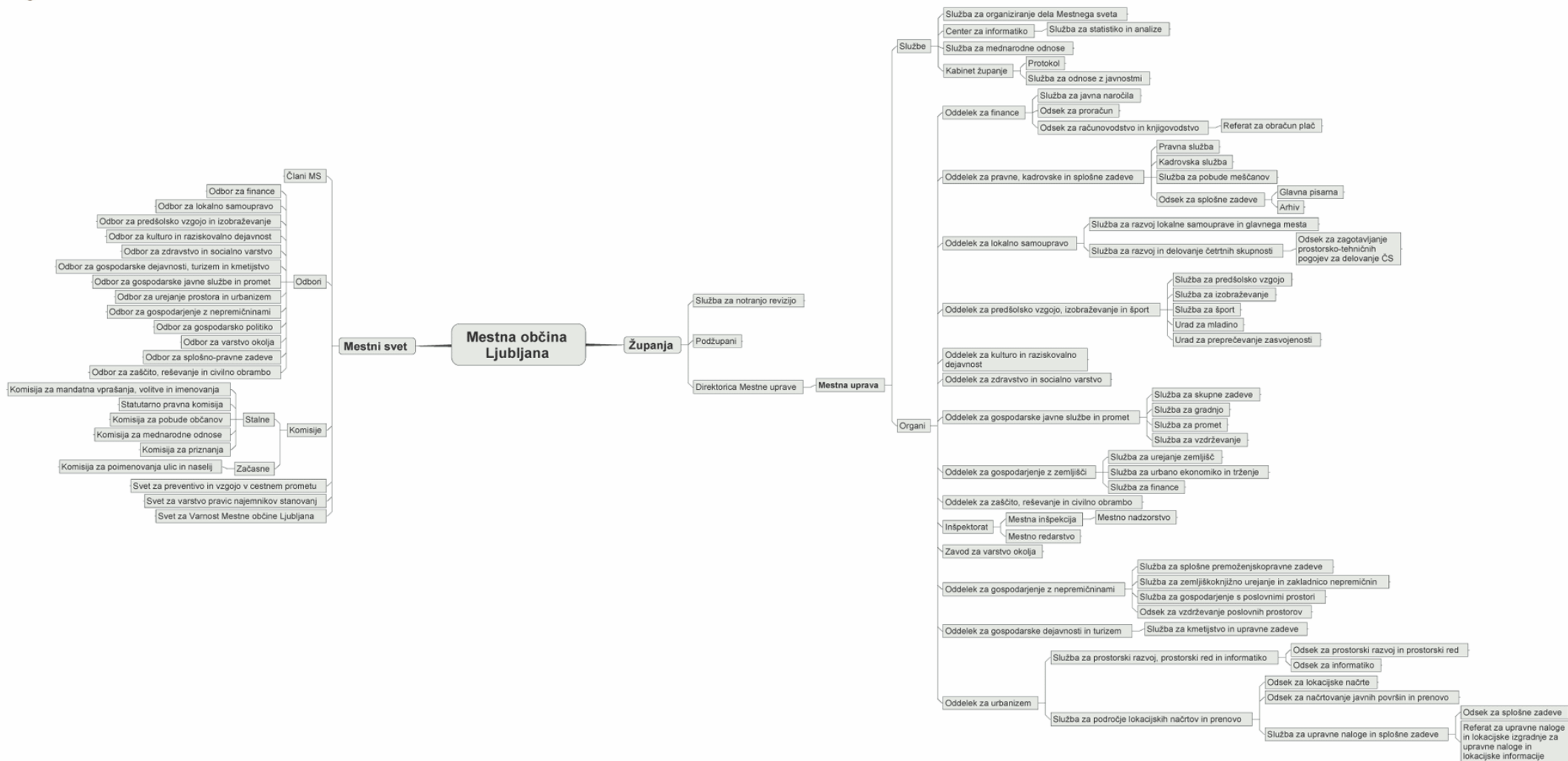
- pripravlja in izvaja proračun Mestne občine Ljubljana, zaključni račun proračuna in druge akte s področja financ,
- sestavlja premoženjsko bilanco,
- vodi finančno poslovanje,
- vodi računovodstvo,
- spremlja in nadzira porabo sredstev pri proračunskih uporabnikih in o morebitnih nepravilnostih obvešča župana ter mu predlaga ustrezne ukrepe,
- opravlja svetovanje in nadzor v zvezi z javnimi naročili ter druge naloge v skladu z zakonom o javnih financah.

Slika 16: Struktura prihodkov proračuna MOL za leto 2005



Vir: Ljubljana – Proračun za leto 2005.

Slika 15: Organigram Mestne občine Ljubljana



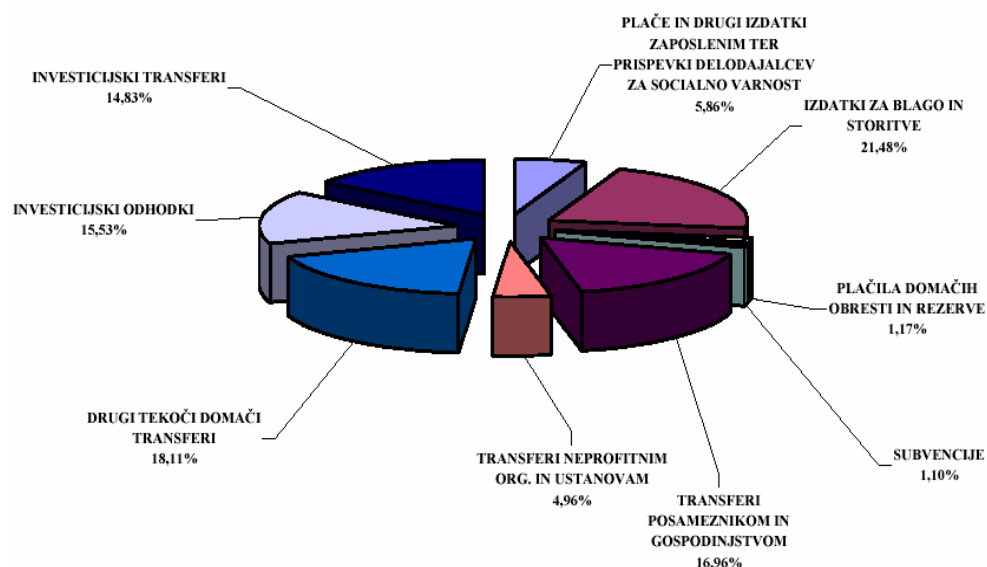
Opomba: Zaradi preglednosti strukture smo izpustili "samostojne izvajalce".

Vir: Ljubljana – Mestna uprava MOL, 2005.

Prihodki se delijo na davčne prihodke, nedavčne prihodke, kapitalske prihodke, prejete donacije, transferne prihodke in prejeta sredstva iz Evropske unije. Prihodki, ki sestavljajo primerno porabo¹¹, so: dohodnina (to je edini deljiv prihodek med državo in občinami; 65% pripada državi, 35% občinam) (Čok et al., 2002, str. 5), davek na dediščine in darila, davek na promet nepremičnin, davek na dobiček od iger na srečo, posebna taksa za uporabo igralnih avtomatov zunaj igralnic in upravne takse. Nadalje med prihodke za primerno porabo spadajo še davek od premoženja, nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča, krajevne turistične takse, komunalne takse, pristojbine, odškodnina zaradi spremembe namembnosti kmetijskega zemljišča in gozda, odškodnine in nadomestila za degradacijo prostora in onesnaževanje okolja, prihodki uprave in prihodki, določeni z drugimi akti. Znesek primerne porabe na prebivalca za leto 2005 znaša 93.946 tolarjev.

Prihodki, ki se ne štejejo kot sestavni del primerne porabe, so lastni prihodki občin: obresti na depozite, najemnine za stanovanja in poslovne prostore, prodaje premoženja, drugih prihodkov od premoženja, vrnjenih depozitov, akreditivov in garantnih pisem, nakupov in prodaje vrednostnih papirjev, komunalnih prispevkov, samopriskupka in drugih prihodkov od občanov za sofinanciranje določenih nalog in obveznosti na lokalni ravni. Prihodki skupaj so znašali v letu 2005 52,5 milijard tolarjev (Ljubljana – Proračun za leto 2005).

Slika 17: Struktura odhodkov proračuna MOL za leto 2005



Vir: Ljubljana – Proračun za leto 2005.

Skladno z ekonomsko klasifikacijo so odhodki ločeni po vrstah na tekoče odhodke, tekoče transfere ter na investicijske odhodke in investicijske transfere. Tekoči odhodki zajemajo vsa tekoča plačila, nastala zaradi stroškov dela (to je plač in drugih izdatkov zaposlenim ter

¹¹ Pod pojmom primerna poraba razumemo sredstva, s katerimi občina lahko zagotovi izvajanje ustavnih in zakonskih nalog oziroma s katerimi zagotovi primeren obseg sredstev za financiranje lokalnih zadev javnega pomena.

prispevkov delodajalcev za socialno varnost), nadalje vsa plačila materialnih in drugih stroškov ter ostalih izdatkov za blago in za opravljene storitve. Vključujejo tudi izdatke za nakupe drobne opreme, ki je klasificirana glede na računovodska pravila med tekočimi odhodki, in sicer glede na njihovo vrednost in življenjsko dobo. V kategorijo tekočih izdatkov za blago in storitve pa se razvrščajo tudi plačila obresti za servisiranje domačega in tujega dolga ter sredstva, izločena v rezerve. Tekoči odhodki zajemajo tri velike skupine odhodkov, in sicer za plače, prispevke delodajalcev za socialno varnost, izdatke za blago in storitve, plačilo obresti ter sredstva rezerv.

Sledijo jim tekoči transferji, ki so sestavljeni iz subvencij, transferjev posameznikom in gospodinjstvom, transferjev neprofitnim organizacijam in ustanovam, drugih tekočih transferjev ter tekočih transferjev tujini. Naslednji so investicijski odhodki, ki se nanašajo na nakup in gradnjo osnovnih sredstev. Kot zadnji pa so investicijski transferji, ki se delijo na investicijske transferje pravnim in fizičnim osebam, ki niso proračunski uporabniki, ter tistim, ki to so. Odhodki so v letu 2005 v celoti znašali 54,05 milijard tolarjev (Ljubljana – Proračun za leto 2005). Proračunski primanjkljaj je določen kot razlika med skupnimi prihodki in skupnimi odhodki v bilanci prihodkov in odhodkov in je znašal 1,55 milijard tolarjev (Ljubljana – Proračun za leto 2005).

Znotraj različnih oddelkov, iz katerih je sestavljena ljubljanska mestna uprava, ni nobenega, ki bi bil zadolžen samo za revitalizacijo degradiranih mestnih območij. Še največ takih akcij poteka pod vodstvom oddelka za urbanizem. Te akcije oziroma projekti so Prostorski plan MOL, Trgovina na drobno v MOL, Športno-rekreacijski center Barje, v preteklosti pa so sodelovali tudi v mednarodnem projektu Re Urban Mobil.

V oddelku za urbanizem pri ljubljanski mestni upravi menijo, da sta premišljeno prostorsko planiranje in sodelovanje z zavzetimi javnostmi ter meščani temelja, na katerih sloni kakovosten urbanistični koncept. Njegove naloge so (Ljubljana – Mestna uprava MOL, 2006):

- priprava prostorskih planov urbanističnih in krajinskih zasnov in prostorskih izvedbenih aktov,
- organizacija in vodenje postopka obravnave in sprejemanja prostorskih planskih ter izvedbenih aktov, vključno z javno razgrnitvijo in javno razpravo,
- spremljanje uresničevanja prostorskega plana, urbanističnih in krajinskih zasnov in prostorskih izvedbenih aktov,
- priprava smernic za lokacijske dokumentacije,
- skrb za usklajenost lokacijskih dokumentacij s prostorskimi izvedbenimi akti,
- priprava urbanističnih programskih rešitev za pomembnejše stavbne in infrastrukturne posege v Mestni občini Ljubljana,
- izvedba upravnih nalog ter dajanje informacij in mnenj v zvezi z urejanjem prostora,
- vzpostavljanje in vzdrževanje prostorskega informacijskega sistema, zbiranje, evidentiranje in analiziranje podatkov o predvideni rabi prostora in posegih v prostor

ter vodenje evidence in dokumentacije predpisov in drugih aktov mestne občine, s katerimi se ureja prostor.

5.2. Re Urban Mobil

Re Urban Mobil je bil mednarodni projekt, pri katerem je sodelovala tudi Mestna občina Ljubljana skupaj z Leipzigom, Bologno in Leonom ter z devetimi univerzami oziroma inštituti. Re Urban Mobilizing oziroma Re Urban Mobilization lahko razložimo kot Re-Urbanisation on Condition of Demographic Change. Naloga je potekala v petem programskem okviru Evropske komisije v programu Improvement of Life Quality. Kot samostojni partnerji iz Ljubljane so sodelovali še Fakulteta za arhitekturo, Ekonomska fakulteta in Urbanistični inštitut RS. V okviru tega projekta naj bi razvili instrumente, s katerimi bi mestna središča ponovno preoblikovali v bivanjska ter za razvoj dejavnosti atraktivna okolja. V Ljubljani problemi sicer še niso tako nevzdržni kot v njenih partnerskih mestih, kljub temu pa je opazno nevzdrževanje stavbne dediščine, neustrezno poseganje vanjo, zapiranje lokalov, nenadzorovano tržno naravnana preobrazba njihove vsebine ter izginjanje nekaterih historičnih ali manj donosnih dejavnosti osnovne preskrbe (Ljubljana - Re Urban Mobil, 2005).

5.3. Problemi zamiranja ljubljanskega mestnega središča

Glavne probleme, zaradi katerih zamira mestno življenje v Ljubljani, bom razvrstila v dva sklopa, in sicer v ekonomsko – socialnega in urbanistično – arhitekturnega (Pollak, Jurančič, 2004).

Ekonomska in socialna problematika se kaže v:

1. visokih nakupnih cenah in visokih najemninah stanovanj v centru mesta,
2. visokih cenah prenove in vzdrževanja stanovanjskega fonda,
3. nizki ekonomski in socialni strukturi lastnikov stanovanj, ki niso sposobni vzdrževanja in prenove (tudi staranje prebivalstva),
4. pomanjkanju finančnih in strokovnih spodbud za prenovo stavbnega fonda,
5. pomanjkanju in izumiranju poslovnih dejavnosti (predvsem trgovine in servisnih dejavnosti),
6. neselektivnih oziroma premalo selektivnih najemninah za poslovne prostore,
7. izgubljanju identitete (izguba lokalne prepoznavnosti),
8. slabem davčnem sistemu.

Urbanistična problematika pa se kaže v:

1. prometnih problemih (pomanjkanju parkirnih mest),
2. slabi trgovinski in kulturni ponudbi,
3. pomanjkanju oziroma neustrezni razporeditvi in opremljenosti rekreacijskih in zelenih površin ter otroških igrišč,
4. slabem stanovanjskem standardu (pomanjkanje dvigal in parkirišč, dotrajana komunalna infrastruktura),
5. stihijski zazidavi nepozidanih parcel in nekvalitetnih nadomestnih gradnjah.

Poleg naštetega bi morali najprej posodobiti mestno upravo. V Ljubljani namreč prevladuje birokratski tip institucionalnega upravljanja z mestom z močno vlogo klasične strankarske politične navzočnosti ter paradržavnih agencij z velikimi pooblastili in brez odgovornosti v smislu negativnih sankcij. Razmerje med javnim in zasebnim na večini področij upravljanja z mestom ni v skladu s sodobnimi urbanimi trendi (Ljubljana – Trgovina, 2006).

a) Promet

V raziskavi Trgovina na drobno v mestni občini Ljubljana, ki je potekala v letu 2002, so se dotaknili tudi prometne problematike. Kot zelo perečo so izpostavili problematiko avtomobilskih parkirišč, pri čemer so omenili previsoke cene parkirnin in premalo parkirnih mest. Kritike udeležencev raziskave so se nanašale tudi na neurejenost in nepovezanost kolesarskih stez in na pogoste kraje koles v mestnem jedru. Zaradi tega se je v diskusijah velikokrat pojavila ideja o varovanih parkiriščih za kolesa. Omenimo lahko, da večina udeležencev podpira idejo o zaprtju mestnega jedra za promet. Prav tako pa niso bili zadovoljni z javnim oziroma avtobusnim prevozom, ki so ga ocenili kot predragega in včasih tudi neučinkovitega (neustreznost žetonov in pomanjkanje nočnih voženj) (Ljubljana – Trgovina, 2006).

b) Trgovina

Skupna prodajna površina v Ljubljani je marca leta 2003 znašala 453.027 m². Glede na leto 2000 je narasla za 38%. Če to preračunamo na prebivalca, se je ta od leta 2000 dvignila z 1,2 m²/prebivalca na 1,7 m²/prebivalca. Porast skupne prodajne površine v občini je predvsem rezultat širjenja trgovinske dejavnosti v velike trgovske centre na obrobju mesta. Trgovinski centri na obrobju imajo že 45% vseh prodajnih površin v Mestni občini Ljubljana, samo središče Ljubljane pa jih ima le še 18%. Med nakupovalnimi centri izstopa Blagovno trgovinski center (BTC) na Šmartinski cesti, ki skupaj z nekaterimi bližnjimi večjimi trgovinami (Bauhaus, Harvey Norman) obsega skoraj 105.000 m² prodajnih površin (Ljubljana – Trgovina, 2006).

Na območju centra je slika povsem drugačna. Za 5,4% se je zmanjšalo število prodajaln, za 3,2% pa se je zmanjšala prodajna površina. To pomeni, da je prišlo v centru do strukturnih premikov, in sicer so bile ukinjene predvsem manjše prodajalne, novo odprte pa so bile predvsem trgovine večjega formata. Razlogi za zaprtje so predvsem nerentabilno poslovanje oziroma premajhna prodaja glede na stroške. Nekaj prodajaln pa je bilo zaprtih tudi zaradi denacionalizacije. Povprečna prodaja na prodajno površino v letu 2002 na celotnem območju MOL je bila 831.000 tolarjev, v centru Ljubljane pa 679.000 tolarjev, kar pomeni za okrog 18% manj (Ljubljana – Trgovina, 2006).

V članku v Sobotni prilogi arhitekt Košak opozarja, da je selitev trgovin in s tem kupcev na periferijo v današnjem času povsem normalen pojav, le da so ozaveščene mestne uprave drugod po svetu o tem pravočasno razmišljale, naša pa je malo zaspala (Mljač, 2006). Ta ga je

naivno prepuščala samoregulaciji, v ključnih mestnih dokumentih pa ta trend celo še vedno podpira. Ravno zaradi tega na primer Shopping City Süd na Dunaju ali podobni SC-West v Gradcu ne ogrožata njihove centralnomestne ponudbe, BTC in Rudnik pa sta našo že skoraj nepovratno zavozila. Ob tem pa se sprašuje, ali bo načrtovanemu programu v novem Potniškem centru Ljubljana poleg prometne logistike uspel tudi za mestno jedro nujni preobrat tega trenda? To vprašanje ostaja odprto in obenem tudi problem nadaljnje perspektivnosti BTC-ja.

c) Stanovanjska problematika

Razmere na stanovanjskem področju so po tranzicijskem obdobju v Sloveniji težavne, tako kot v večini držav z našo ali nižjo stopnjo razvitosti v Evropi. Stanovanjsko vprašanje ni celovito rešeno, kot v razvitih evropskih državah, kjer stanovanjska oskrba temelji na učinkovitih modelih javno-zasebnega partnerstva. Po nekaterih ocenah je stanje pri nas celo kritično. Slovenija v času tranzicije, to je v času prehoda na tržno-socialni gospodarski sistem, ni uspela oblikovati celovitega in delujočega modela stanovanjske oskrbe v vseh njenih stopnjah in segmentih, to je od oskrbe s stavbnimi in drugimi zemljišči do sistema stabilnega financiranja stanovanjske oskrbe. V državi v povprečju prebiva 2,5 oseb v stanovanju, v EU pa 2,2 osebi. To pomeni, da v povprečju zaostajamo 14% za EU. Tudi z velikostjo stanovanja zaostajamo za 17,5%: v Sloveniji je povprečna velikost stanovanja 75 m², v EU pa 91,9 m². To je po nekaterih ocenah primanjkljaj v višini 120.000 stanovanj za aktivno uporabo - stalno bivališče. Ta razlika je v sorazmerju tolikšna, kot je razlika v BDP-ju med evropskimi državami in Slovenijo (SSRS, 2005, str. 6).

Če upoštevamo trend cepitve gospodinjstev, je po grobih ocenah neto primanjkljaj stanovanj oziroma stanovanjskih površin še za polovico večji. Po popisu iz leta 2002 imamo v Sloveniji 777.772 stanovanj ter velik obseg nezazidanih, vendar težko dosegljivih gradbenih zemljišč. Za popraviljanje trenutnega stanja na nepremičninskem trgu pa bi bil zaželen namesto primanjkljaja celo presežek stanovanj. Za operativne programe je potrebno analizirati podatke in preučiti vprašanje celovite strukture slovenskega stanovanjskega fonda. Prav tako bi morali zmanjšati oziroma odpraviti število neprimernih oziroma podstandardnih, nehigienskih in prenaseljenih stanovanj (SSRS, 2005, str. 6).

Poleg splošne stanovanjske problematike so stanovanja v središču mesta še posebej problematična. Povečini so stara in slabo vzdrževana, v njih pa prebivajo starostniki ali slabše situirani prebivalci, ki nimajo denarja za obnovo in vzdrževanje. Dodatna slabost so tudi njihova visoka nakupna cena oziroma visoke najemnine, slaba dostopnost z avtomobilom in pomanjkanje parkirnih mest. Občina je problem delno rešila z uvedbo parkirnih dovolilnic za stalne prebivalce mesta. Oddelek za gospodarske javne službe in promet Mestne občine Ljubljana je dal prednostno pravico prebivalcem Ljubljane pri najetju lastnega parkirnega prostora. Glavni kriterij za pridobitev te pravice je stalno prebivališče v Ljubljani, za pridobitev dovoljenja pa mora vsak prosilec v omenjeni oddelek oddati vlogo.

Obstajata dve vrsti dovoljenj; eno je časovno omejeno in je rezervirano za peš cone, drugo pa je namenjeno parkiranju za kratek čas. Prvo lahko dobijo tudi ne-Ljubljanci, vendar se vsi na teh območjih lahko zadržijo samo eno uro in še to s posebnim parkirnim listkom (Re Urban Mobil, 2004, str. 198). Drugo lahko dobijo samo prebivalci s stalnim prebivališčem v Ljubljani, in sicer vsako gospodinjstvo po enega. Dovoljenje se praviloma izda za parkirno površino v neposredni bližini naslova stalnega bivališča upravičenca, in sicer na javnih parkirnih površinah, kjer je sicer čas parkiranja omejen s prometnim znakom. Ta omejitev za upravičence ne velja in imajo lahko tam svoje vozilo parkirano dalj časa, vendar ne dalj kot 24 ur (Uradni list RS, št. 33/2001). Obe dovoljenji je treba kupiti, prvi tip stane 10.000 sit, drugi pa 25.000 sit na leto. Kazalnik, ki kaže razmerje med izdanimi dovoljenji in številom razpoložljivih parkirnih mest, je zaenkrat pozitiven in znaša 1 proti 8, v korist parkirnih mest. Drugi, se pravi obiskovalci Ljubljane, pa lahko svoje jeklene konjičke parkirajo na parkirnih mestih, ki so razvrščena v štiri različne tarifne razrede.

d) Zelene površine

Tu moramo omeniti mestne parke (Tivoli, park Zvezda), ki jih večina občanov, še posebej tisti z otroki in starejši, izredno visoko ceni. Glede na to da ima Ljubljana relativno malo zelenih površin, bi jih morali bolj čuvati. Kritika leti predvsem na lastnike psov, ki za svojimi ljubljenci ne pospravljajo iztrebkov. Vsi si namreč želijo, da bi bilo na zelenih površinah dovoljeno in možno posedanje in da bi se na igriščih z igrali otroci lahko nemoteno igrali (Ljubljana – Trgovina, 2006).

Mesto Ljubljana se v veliki meri razvija nekoordinirano in neenakomerno. V zadnjih nekaj letih je MOL sicer sprejela nekaj ukrepov, vendar pa je opaziti še vedno preveliko neuskkljenost predlagateljev oziroma izvajalcev posameznih nalog. Sprejetih je bilo veliko nalog, pogosto tudi brez opredeljenih priorit. Njihova realizacija zamuja ali pa se sploh še ni začela izvajati oziroma je neustrezna. Iz središča mesta odhajajo tudi posamezni poslovni subjekti iz drugih dejavnosti; preselile so se nekatere kulturne in zabavne institucije, kar vse vpliva na manjšo privlačnost centra. Kritična masa ponudbe, ki vpliva na privlačnost, se vztrajno manjša. K temu dodatno prispeva še slabša prometna dostopnost centra.

Ker ni usklajene vizije razvoja mesta, zaradi spremembe nakupovalnih navad, prometnih, komunalnih, nepremičninskih in drugih problemov prihaja do hitrega slabljenja mestnega jedra. Če mestna uprava ne bo sprejela in izvedla korenitih sprememb, se bo negativni trend še nadaljeval. Revitalizacijski načrt mestnega jedra bo moral nujno vsebovati idejo komplementarnosti in ne medsebojne izključljivosti ter podvajanja programov med mestnim središčem in nakupovalnimi centri na obrobju mesta. Naloge Mestne občine Ljubljana morajo biti usmerjene na oblikovanje institucionalne infrastrukture, ki bo zagotavljala stimulatívno okolje za delo poslovnih subjektov v skladu z opredelitvijo oziroma odgovorom na osnovno vprašanje: kakšno mesto in kakšen center prestolnice Mestna občina Ljubljana sploh želi? Določiti bo treba splet vsebin – trgovskih in drugih, ki sodijo v center prestolnice in povečati trgovsko in drugo zanimivost s spodbujanjem raznovrstnosti in razločljivosti trgovske in

storitvene ponudbe. Še bolj se morajo povezati nakupovanje in storitve. Pri tem bo treba poleg potreb prebivalcev upoštevati tudi potrebe obiskovalcev, ki že prihajajo in bodo začeli prihajati v mestno središče. Pri manjkajočih dejavnostih bo treba ugotoviti, na kakšen način jih privabiti v center. V okviru trgovske ponudbe je treba omogočiti tudi ponudbo kakovostnih slovenskih proizvodov, saj se bo s tem prestolnica predstavila tujcem in hkrati pospešila prodajo tako domačim kot tujim kupcem (Ljubljana – Trgovina, 2006).

5.4. Predlagane rešitve za Ljubljano

Po Pickardu (2001, str. 1 in 6) bi morali za ohranitev življenja v mestih izpolniti najmanj dva pogoja, in sicer izboljšati in sanirati stanovanjske zgradbe v mestnih jedrih ter na mestne ulice vrniti poslovno oziroma trgovsko vzdušje. Da bi to dosegel, vidi enega glavnih finančnih virov v turizmu, ki bi posel prinesel tudi hotelom in trgovinam in s tem bistveno pripomogel k revitalizaciji. Zaslužen denar bi lahko investirali v obnovo mesta in njegovih zgradb ter v organizacijo javnih prireditev, ki bi privabljalje ljudi v mesto. Pri tem pa opozarja, da je treba turistično dejavnost skrbno planirati in kontrolirati, da nam ta na koncu ne naredi več škode kot koristi.

Pri mestni upravi pa menijo, da bodo morali (Ljubljana – Ekonomski potenciali MOL, 2006) nadoknaditi razvojni zaostanek na številnih področjih, pospešiti stanovanjsko gradnjo, spodbuditi potrebne naložbe v gospodarsko infrastrukturo, poskrbeti za spodbujanje gospodarskega razvoja in privabiti tuje vlagatelje.

a) Mestni management

Mestna uprava je potrebna korenite kadrovske in intelektualne prenovе, zlasti v javnih strokovnih službah. Senioritetni, strankarski, mediokratski in rotacijski principi morajo biti čimprej (postopno) nadomeščeni z meritokratskimi kadri, ki so podvrženi predhodnemu in sprotnemu preverjanju njihove kompetentnosti. Treba je na novo vzpostaviti razmerje med javnimi in zasebnimi interesi (Ljubljana – Trgovina, 2006).

b) Financiranje revitalizacijskih projektov

Strokovnjaki iz Centra za mednarodno konkurenčnost so evidentirali ekonomske potencialne MOL za izvedbo posameznih večjih projektov. Seveda pa so poleg finančnih možnosti pogoj za uresničljivost projektov tudi učinkovite organizacijske oblike. Bodoči dolgoročni prostorski razvoj Ljubljane ne bo temeljil le na sedanji gospodarski in finančni moči mestnega gospodarstva, mestnega proračuna in podjetij gospodarske infrastrukture, ampak lahko pričakujemo financiranje razvojnih programov tudi iz naslednjih virov (Ljubljana – Ekonomski potenciali MOL, 2006):

- državnega proračuna,
- državnih skladov,
- financiranja prebivalstva,
- sofinanciranja posameznih projektov iz predpristopnih skladov EU,

- posojil Evropske banke pod ugodnimi pogoji in
- tujih vlagateljev.

Zaradi slednjih bo treba pripraviti katalog gradbenih lokacij in poenostaviti administrativne postopke. Zanimiv predlog, kako bi s spremembo davčnega sistema prišli do večjih sredstev, mi je v intervjuju predlagal g. Pollak iz MOL-ovega oddelka za urbanizem. Omenil je dva davka, in sicer dohodnino in davek na dodano vrednost (v nadaljevanju DDV). Po zakonu o dohodnini občini pripada 35% pobrane dohodnine (Čok et al., 2002, str. 5), in sicer od prebivalcev, ki imajo stalno bivališče v njej. Ljubljana ima pri tem ogromen problem, saj veliko ljudi pride v mesto samo delat, stanujejo in prijavljeni pa so v drugih občinah. Ljubljani delajo stroške, za to pa nič ne plačajo. To je niša, iz katere bi mesto lahko prišlo do večjih sredstev. Davčna uprava bi recimo teh 35% morala razdeliti med dve občini, in sicer med tisto, v kateri je davčni zavezanec v službi, in tisto, v kateri biva.

Drugi njegov predlog se nanaša na spremembo razdelitve DDV-ja po vzoru Avstrije (Dunaja). Pri nas gre celoten DDV v državni proračun (Čok et al., 2002, str. 5). V Avstriji pa gre od vsakega prodanega artikla določen procent pobranega DDV-ja v lokalni proračun. Pomeni, da bi moralo mesto, ki več proda, biti temu ustrezno nagrajeno s sredstvi, ki bi jih potem lahko investiralo nazaj v mesto, tudi za revitalizacijo.

Pri MOL-u menijo, da so posamezni razvojni programi sicer izvedljivi v tem desetletju, a bo potreben konstruktiven dialog ter politični in institucionalni konsenz. S pomočjo dobrih in produktivnih strokovnjakov, bolj smeje aktivnosti mestne uprave in nove organiziranosti mestnega razvojnega in investicijskega managementa, ob angažiranju investicijskega potenciala ter sofinanciranju iz državnega in evropskega proračuna ter bank bo Ljubljana čez deset let moderno razvito konkurenčno evropsko mesto. Ugotavljajo tudi, da je sredstev relativno dovolj, vendar so prostorsko in časovno razdrobljena, zato bi morali za vse večje projekte doseči ustrezno obliko političnega in organizacijskega konsenza. Skupna grobo ocenjena vrednost večjih prioritarnih projektov (v višini več kot milijardo tolarjev) v MOL v naslednjih desetih letih je 714 milijard tolarjev, od katerih bi bila potrebna udeležba MOL (skupaj s Holdingom) 213 milijard tolarjev, ostalo pa bi prispevali drugi udeleženci investicij. Ti so Republika Slovenija, zasebni domači kapital (gospodarstvo in prebivalstvo), evropski skladi in drugi tuji naložbeniki (Ljubljana – Ekonomski potenciali MOL, 2006).

Največji potencialni naložbenik v Ljubljani je vsekakor gospodarstvo, ki bo po oceni v desetih letih v tem prostoru investiralo za 1500 milijard tolarjev. Iz teh števil lahko razberemo, da je potreben predvsem velik napor pri oblikovanju političnega soglasja za posamezne projekte in ustrezne organiziranosti, s katero bodo pripravili in izvedli projekte ter pritegnili nujno potreben domač in tuj kapital (Ljubljana – Ekonomski potenciali MOL, 2006).

c) Stanovanjska politika

Kar se tiče stanovanj v samem središču Ljubljane, bi bilo treba sprejeti zakon o nepremičninah, ki bi prisilil prebivalce, ki živijo v prevelikem stanovanju, da ga prodajo in se preselijo v manjše, ki bi ga lahko vzdrževali. Kar se tiče zunanjih pročelij, bi morala lokalna oblast iz proračuna nameniti še malo več sredstev za projekt »Ljubljana-Moje mesto«. Za parkirna mesta pa naj bi poskrbela kar sama mestna uprava, ki ima v prihodnjih načrtih tudi rešitev tega problema (predvsem z izgradnjo nekaj parkirnih hiš v samem mestnem središču).

Na splošno bi stanovanjski problem v Ljubljani rešili z bolj učinkovitim in transparentnejšim delovanjem Stanovanjskega sklada RS (brez afer). Ta v prihodnosti, po besedah direktorja sklada Jožeta Novaka, do leta 2008, obljublja izgradnjo več kot 2250 stanovanj (Forum v Financah, 2005). Potem s politiko, ki bi zasledovala cilj počasnejše rasti cen stanovanj od rasti plač ali pa za krajše obdobje celo od rasti indeksa cen življenjskih potrebščin, z znižanjem komunalnih prispevkov in z večjo preglednostjo administrativnih postopkov, ki so vezani na urejanje prostorske dokumentacije, pridobivanjem gradbenih in drugih dovoljenj. Pomembno vlogo pa ima tudi Stanovanjski sklad MOL, ki zagotavlja cenovno dostopna najemna stanovanja (Cirman, Polanec, 2005).

d) Poslovna dejavnost in trgovina

Podobno kot Dunaj, ki se danes promovira kot metropola razširjene Evrope (predvsem zaradi geografske lege), bi lahko tudi Ljubljana izkoristila svojo lego predvsem z vidika širjenja EU na Balkan. Na Dunaju zatrjujejo, da investiranje vanj še nikoli ni bilo tako donosno kot zdaj. Številne primerjalne študije, med njimi tudi KPMG-jeva, potrjujejo, da se mesto ponaša z idealnimi pogoji za dinamično rast podjetij (Business – Investing in Vienna, 2005). To je tudi glavni razlog, da v njem odpirajo svoje podružnice in predstavništva največje svetovne korporacije. Dunaj je že v preteklosti veljal za metropolo, saj imata v njem sedež tudi OZN in OECD, sedaj pa postaja še atraktivnejši. Poleg odlične lege se Dunaj ponaša še z visoko kvalitetno delovno silo, z dolgoletnimi poslovnimi izkušnjami s centralno in vzhodno Evropo in po KPMG-jevi oceni z najbolj stroškovno učinkovito lokacijo v kontinentalni Evropi (Business – Investing in Vienna, 2005).

Podobno bi lahko svoje izkušnje in kvalitete izkoristila Ljubljana na področju bivše Jugoslavije. Ima kvalitetno delovno silo, ki je bila in je še vedno visoko cenjena na prostoru bivše države, strokovnjake, ki so na svojih področjih (medicina, strojništvo, elektrotehnika) v samem svetovnem vrhu, hkrati pa ima s temi trgi dolgoletne poslovne izkušnje. Glede trgovine ima mesto tudi veliko prednost pred predmestjem, saj se v njem vsak dan, zaradi različnih obveznosti, nahajajo različne vrste potencialnih kupcev, kot so poslovni kupci, turisti, študentje in šolarji ter mladi in starejši posamezniki, ki jih ni treba posebej privabljati vanj (Ljubljana – Trgovina, 2006). Ne staro mestno jedro s čudovitim ambientom ne mestno središče si ne zaslužita cenene potrošniške ponudbe, kot se razvija v nekaterih halah BTC-ja. Mestno središče bi s tem razvrednotili. Mesto nima pogojev za razvoj takšnih trgovin in

množičnega nakupovanja, tako zaradi fizične strukture in majhnih kvadratur lokalov, kot tudi višin najemnin in parkirnih mest. Mestno jedro si zasluži, tako kot drugod po svetu, trgovine in lokale s ponudbo srednjega in višjega cenovnega razreda, predvsem pa dejavnosti z lokalno identiteto, ki bi v današnjem času globalizacijskih procesov prispevale h kulturni prepoznavnosti mesta. Med te spadajo ponovno oživljene tradicionalne in zgodovinske dejavnosti. Hkrati bi morali dati prednost razvoju dejavnosti s področja kulture, gostinstva in turizma ter njimi povezanega druženja ljudi in družabnega življenja (Pollak, Jurančič, 2004, str. 1-6).

e) Turizem

V Ljubljani primanjkuje hotelov C in D kategorije oziroma malih pezionov. Zato Zavod za turizem že izvaja projekt pod imenom »Gostoljubnost ljubljanskih hiš – nove sobe in apartmaji«, ki ga je podprla tudi MOL. Poleg tega bi morala MOL spodbujati tudi razvoj malih penzionov, naj si bo s sodelovanjem v partnerstvu, bodisi z vložkom svojih nepremičnin ali sredstev. Kar se tiče hotela nižje kategorije, bi morala najti ustrezno zgradbo ali lokacijo, izkazati resen interes in začeti iskati primernega soinvestitorja ali tujo verigo (Pollak, Jurančič, 2004, str. 1-6).

Turistično dejavnost bi v Ljubljani lahko pospešili tudi z izvedbo signalnega projekta, po vzoru evropskih mest, kot so Bilbao (Guggenheimov muzej), Malmö (Zaviti torzo), Barcelona (s stvaritvami Gaudija) itd., ki bi za seboj potegnili celotno turistično dejavnost. Po mnenju g. Pollaka iz MOL-a je to zelo malo verjetno v Ljubljani, je pa ena od idej. Ljubljana ima nekaj starih kompleksov (Cukrarna, Kolizej, Šumi itd.) in praznih lokacij, kjer bi to lahko izvedli, vendar bi za to potrebovali dodatno finančno injekcijo. Privoščiti bi si morali uveljavljenega (angl. brand name) arhitekta (Calatravo, Fosterja, Gehrya, Piana itd.), ki bi zasnoval atraktivno zgradbo in bi vzbujala pozornost po vsem svetu. Pred kratkim je znani španski arhitekt Santiago Calatrava tak projekt uresničil v švedskem Malmö-ju, kjer so zgradili 190 m visok stanovanjsko-poslovni nebotičnik »Zaviti torzo«. Ta ponuja veličasten pogled na ožino Oresund med Dansko in Švedsko. Sestavljen je iz devetih kock, njegova vzdolžna os pa se zavrti za 90 stopinj (HSB Turning Torso – English Guest, 2006).

f) Promet

Prometna dostopnost mestnega središča in njegovo razbremenjevanje osebne prometa po Pollaku in Jurančiču (2004). MOL si bo prizadevala:

- zagotoviti čim boljšo dostopnost mestnega središča, z izboljšanjem kakovosti javnega prometa in ga hkrati razbremeniti tranzitnega prometa Mestnega potniškega prometa. Predviden je nov sistem prog, na novo bo uvedena proga na notranjem mestnem obroču (ringu) in čez mestno središče uvedeni mini busi,
- čimprej uresničiti povezavo Roške in Njogoševe z novim mostom, s čimer bi zaključili notranji prometni obroč in s tem razbremenili mestno središče osebne prometa,
- realizirati projekt tramvaj oziroma mestne železnice,

Slika 18: Zaviti torzo v Malmö-ju na Švedskem, stvaritev španskega arhitekta Santiaga Calatrave



Vir: HSB Turning Torso – English Guest, 2006.

- pospešiti gradnjo garaž v mestnem središču in ob njegovem robu (Kongresni trg, Šarabon, Komenskega in ob Grubarjevi palači), da bi začeli razbremenjevati dragocene mestne površine mirujočega prometa,
- zgraditi Potniški center Ljubljana, kot osrednje slovensko potniško vozlišče, obogateno z vrsto spremljajočih dejavnosti z največjo mero udobnosti in učinkovitosti,
- pospeševati razvoj kolesarskega prometa z nadaljnjim urejanjem kolesarskih stez in poti, z zagotovitvijo stojal, kolesarnic in drugo opremo, kot nadaljevanje v letu 2003 uspešno izvedene pilotne faze projekta brezplačne izposoje posebnih mestnih koles.

g) Arhitekturne rešitve (Vizije so – Projekti za Ljubljano, 2006):

V teh dneh je bila v ljubljanski Galeriji Kresija otvoritev razstave Projekti za Ljubljano, na kateri sta Mestna občina Ljubljana in Društvo arhitektov Ljubljana predstavila okoli deset projektov, ki naj bi jih Ljubljana v naslednjih letih realizirala. Projekti zajemajo tudi področja, ki sem jih izpostavila v diplomski nalogi (promet, parkirišča, stanovanja in turizem).

Projekti za Ljubljano so:

- sistem garažnih hiš (manjše garažne hiše ob Tivolski cesti in večja garažna hiša v grajskem hribu),
- mestna železnica,

- Kolizej kot kongresni center,
- Cukrarna kot nova upravna zgradba mestne uprave MOL; v njo bi preselili celotno mestno upravo, ki se zdaj nahaja na 16 različnih lokacijah, stare lokacije bi prodali ali jih dali v najem. S tem bi rešili prostorsko stisko in propadanje kulturnega spomenika, ki ga zaradi zelo slabega stanja MOL ne more prodati,
- povezava Njegoševe in Roške ceste,
- novi NUK, ki je predviden na lokaciji za Križankami med Rimsko ulico in Aškerčevo cesto,
- prenova Plečnikovega stadiona, na katerem bi bilo prostora za 15.000 ljudi, vključena bi bila tudi izgradnja garažne hiše za 1.200 avtomobilov in 30 avtobusov,
- univerzitetna športna dvorana in severni športni park Stožice ob Vojkovi cesti do obvoznice,
- Tovarna Rog ali 3A, za tri akademije: Akademijo za likovno umetnost, glasbo in AGRFT,
- Tobačna tovarna (Guggenheim Ljubljana),
- Tiskarna Mladinska knjiga, tu naj bi bil Ljubljanski univerzitetni inkubator,
- novi most čez Ljubljanico v Trnovem.

Tabela 1: Preglednica stanja in predlogov strategij razvoja posameznih področij v MOL

| Tipa mest → Značilnosti, primeri ↓ | <i>PREJ IN SEDAJ</i> | <i>V PRIHODNOSTI</i> |
|---------------------------------------|--|--|
| <i>Urbana struktura</i> | Ljubljanska urbana strukturiranost ne ustreza sodobnim razvojnim potrebam. Spontani »prenos« centralne težiščnosti iz zgodovinsko centralnih predelov na obrobje je tako močno, da je odnos med centrom in periferijo nenaraven. Tradicionalno središče namreč že funkcionira kot obrobje (zlasti BTC-ja). Ljubljana je še vedno zlasti slovenski urbani center, ne kaže pa tendence po navezavi na evropsko urbano strukturo. | Potrebni so premiki v smeri heterogene prostorskiosti z uravnavanjem enakomernejšega razvoja celotnega urbanega območja. Akterji območja hitrejšega razvoja bi morali (v smislu zakonskih obveznosti) participirati (z delom zaslužka ipd.) pri razvoju »novih« perifernih območij. |
| <i>Urbana ekonomija</i> | V Ljubljani klasični industrijski obrati še vedno zasedajo lokacije, ki so razvojno, zlasti storitveno zanimive. Lastniki industrijskih podjetij nimajo interesa za selitev proizvodnje, ker ni ustreznih vzpodbud. | Ljubljana sicer je storitveno mesto, vendar so v večini primerov storitvene dejavnosti klasične in nediverzificirane. Storitvene dejavnosti bi morale biti orientirane ne le na prebivalce mesta, temveč bistveno bolj na servisiranje nadnacionalnih uporabnikov (npr. hotelska, konferenčna in druga poslovno-turistična infrastruktura.) |
| <i>Urbana kultura</i> | Prave urbane kulture v Ljubljani ni. Promovirana je klasična »nacionalna« ti. visoka kultura, prizorišč in proizvajanja sodobne kulture pa kronično primanjkuje. Prostorska segregacija kulturne ponudbe se kaže v tem, da so najboljša prizorišča namenjena servisiranju klasične kulture, ki v osnovi ni urbana kultura. | Potrebna je promocija in financiranje prave urbane kulturne produkcije za sodobno urbano publiko. Prizorišča naj bodo razpršena in fluidna. (npr. potrebna je popolna reorganizacija festivalskega financiranja in uvedba fleksibilnejšega meritornega pristopa k ustvarjanju »prostorov kulture«). |
| <i>Urbana podoba, arhitektura</i> | Ljubljanska urbana podoba temelji na »zgodovinskosti«, ki je »prekratka«, da bi pritegnila nove urbane akterje (investitorje, obiskovalce, uporabnike). Urbana oprema je zastarela, nesodobna, brez estetskih distinktivnosti, provincialna. Fetišizacija »arhitekturnih biserov preteklosti« je ekscesna in ne dopušča novih idejnih rešitev. | Potrebna je večja uravnovešenost med poudarjanjem arhitekturne in urbano-oblikovalske dediščine ter novimi, tudi nenavadnimi in spektakelskimi rešitvami. Potrebno je omiliti ortodoksijo spomeniškega varstva, kjer ni gotovo, kateri so kriteriji, da je nek objekt zaščiten brez možnosti spreminjanja. |
| <i>Urbano planiranje</i> | V Ljubljani je še vedno prevladujoča logika totalističnega planiranja v smislu neproduktivnih »dolgoročnih načrtov«, ki niso ustrezni sedanjim dinamičnim družbeno-prostorskim procesom hitrih in nepričakovanih sprememb. Prevladuje sektorsko in hierarhično planiranje, ki ga vodijo klasične prostorsko urbanistične discipline. | Dolgoročni plan je lahko le okvir za razvojno izrabo prostora. Konkretni postopki izrabe morajo biti bolj fleksibilni. To pomeni, da je možno, če se pokažejo potrebe, dolgoročne planske projekcije tudi radikalno spremeniti. Potrebna je kombinacija z inkrementalističnimi pristopi k planiranju s pritegnitvijo drugih, zlasti družboslovnih prostorskih strok. |

Vir: Ljubljana – Trgovina, 2006.

6. DRUGA SLOVENSKA MESTA

Eden od člankov v Dnevnikovi prilogi Denar&Svet Nepremičnin se začne takole: »Trenutno najbolj aktualen problem, s katerim se ubadajo v večjih slovenskih mestih, je izumiranje mestnih jeder, ki se zaradi gradnje velikih trgovskih središč na obrobjih vse bolj praznijo«, drugače pa govori o izumiranju mestnih središč kot o globalnem problemu in hkrati omenja primer angleškega mesta Birmingham, ki ga daje za zgled pri reševanju tega problema (Kopušar, 2005, str. 4).

V Sloveniji se te problematike zavedamo že kar nekaj let. V tem času so bili in so še v teku raznovrstni projekti in programi, ki na različne načine poskušajo preprečiti izumrtje mestnih jeder. Eden takih je vseslovenski projekt Imago Sloveniae - Podoba Slovenije, ki je nastal na pobudo Društva za oživljanje kulturne podobe starega mestnega jedra, pod vodstvom pianista Primoža Lorenza (Gruden, 2002). Projekt se je rodil iz potrebe po oživitvi starih mestnih jeder, cerkva in gradov na Slovenskem. Z njim naj bi se uresničila zamisel, kako turistično ponudbo slovenskih krajev popestriti s kulturno ponudbo, ki bo pospešila kulturni in gospodarski razvoj slovenskih krajev in jih povezala v skupni promociji slovenske države. Podoba Slovenije tako postaja stičišče treh pomembnih dejavnosti. Na eni strani želi ohranjati kulturno dediščino, na drugi si prizadeva za obujanje kulturnega turizma in podjetništva, vse skupaj pa naj bi povezovala živa umetniška ustvarjalnost vsakoletnih kulturnih prireditev (prospekt Imago Sloveniae, 2005). V okviru tega projekta se od leta 1994 vsako poletje zvrstijo povečini glasbene, poleg njih pa še gledališke, likovne in literarne prireditve v zdaj že približno tridesetih slovenskih mestih. Mednje sodijo tudi Noč v Stari Ljubljani, ljubljanski Mednarodni poletni festival, mariborski Festival Lent, piranski glasbeni večeri, itd. (Gruden, 2002).

Drugi, podoben projekt, ki ima v ozadju tudi turistično dejavnost, je pred nekaj leti sprožilo Združenje zgodovinskih mest Slovenije. V združenju so bili mnenja, da bi Slovenija lahko veliko več iztržila na račun svojih starih spomeniško zaščitenih mest. K sodelovanju so povabili predstavnike Slovenske turistične organizacije, Ministrstva za kulturo in gospodarstvenike. Glavni cilj tega projekta naj bi bil pridobiti sredstva Evropske unije in izmenjava izkušenj pri oživljanju in dajanju novih vsebin starim mestnim jedrom. Hkrati pa bi se lahko povezali tudi s podobnimi evropskimi združenji, prek katerih bi prišli do rešitev, ki bi jim omogočale hitrejše reševanje tega problema (Šuligoj, 2003).

Eno glavnih orožij pri revitalizaciji mestnih središč, na katero opozarjajo različni strokovnjaki po vsem svetu, naj bi bilo povezovanje zasebnega in javnega sektorja. To sodelovanje naj bi mestu prineslo dodatna sredstva, s katerimi bi lahko mestu vrnili sposobnost za življenje in vitalnost (Whyatt, 2004). Med prvimi mesti v Sloveniji, ki jim je uspelo vzpostaviti tako sodelovanje, je Piran. Ta bi lahko bil dober zgled drugim slovenskim mestom z enakimi težavami. Tu je namreč vodstvo Nacionalne finančne družbe, ki ima v lasti več kot polovico hotelskih postelj v piranski občini, z občino sklenilo ustanoviti sklad, s pomočjo katerega

bodo prenovili mestno jedro. Po trditvah prvega moža Nacionalno finančne družbe, Staneta Valanta, bi s tem radi pospešili oživitev in obnovo Pirana, saj sedanji ritem ne zadošča. Če jim bo uspelo izpeljati načrt, bi morali mestece obnoviti v sedmih letih, osrednji piranski trg pa naj bi bil podoben beneškemu Markovemu trgu, lepo jedro z enkratno arhitekturno kuliso in globoko vsebino. Projekt je nedvomno dobro zastavljen, čas pa bo pokazal, ali je šlo samo za uspešno delo politike ali so gospodarstveniki ugotovili, da za uspešno ponudbo potrebujejo več kot samo hotelsko postrežbo. Skratka v prihodnje je treba računati na čim več oblik podobnega sodelovanja in to ne samo v Piranu (Kopušar, 2005, str. 5).

7. SKLEP

V diplomskem delu sem skozi funkcijo mesta razložila pomen revitalizacije starih mestnih jeder ter proučila njen vpliv z več vidikov. Mesta so pomembna tako za prebivalce, ki bivajo v njem, kot tudi za nestanovalce, ki v njem samo delajo, nakupujejo, se izobražujejo itd. V kratkem se pričakuje, da bo več kot polovica svetovnega prebivalstva živela v mestih, v Evropi pa že zdaj v mestih živi več kot 75% Evropejcev. Zato je pomembno, da revitalizacije ne jemljemo kot moderni slogan zadnjih desetletij, ampak naredimo kaj, da ta postane stalni proces, ki bo potekal v prihodnosti iz enega v drug kraj posameznih pokrajin oziroma iz ene mestne četrti v drugo. Revitalizacije ne smemo prepuščati same sebi in zgodovinskim tokovom, temveč moramo poskrbeti, da jo izvajajo vodstva skupnosti, kot je na primer mestna oblast, in da postanemo njeni dejavni usmerjevalci.

Pri izpeljavi kakršnih koli projektov so vedno zelo pomembna tudi finančna sredstva. Revitalizacijski projekti jih ponavadi zahtevajo še več, ker ne gradijo novega, ampak obnavljajo in spreminjajo staro. Predlagala sem nekaj rešitev za zbiranje denarja, in sicer povezovanje javnega in zasebnega sektorja, spremembo davčnega sistema, vključevanje tujih vlagateljev in pridobivanje sredstev iz evropskih razvojnih skladov. Glede na številne ideje oživljanja mestnega jedra, ki so opisane v nalogi, bo moral mestni management pritegniti strokovnjake različnih (multidisciplinarnih) področij, ki bodo skupaj določili prioriteten seznam projektov. K realizaciji načrtane poti bi morali pristopiti takoj, saj čas ne dela v prid razvoju naših mest.

LITERATURA

1. Andreja Jug, Ilka Čerpes: Vizije so. Arhitektov Bilten, Ljubljana, 167-168 (2005), 35, str. 2-25.
2. Benevolo Leonardo: Mesto v zgodovini Evrope. Ljubljana : Založba * CF, 2004. 304 str.
3. Cirman Andreja, Polanec Sašo: Cene stanovanj so previsoke zaradi nedostopnih zemljišč. Finance, Ljubljana, 2005, 207.
4. Čok Mitja et al.: Javne finance v Sloveniji. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2002. 97 str.
5. Gruden Mateja: Hrupne prireditve je treba pregnati na obrobje mesta. Delo, Ljubljana, 12.6.2002.
6. Hočevar Marjan: Novi urbani trendi. Ljubljana : Fakulteta za družbene vede, 2000. 304 str.
7. Hoffman Alexander von: Communities Born Again. American City & County, Pittsfield, 9(2003),118, 6 str.
8. Jakhel Rudi: Iluzija in resničnost urbanih središč. Ljubljana : Cankarjeva založba, 1979. 220 str.
9. Kopusar Sebastijan: Umetno dihanje za mestne četrti. Denar & Svet Nepremičnin (Dnevnikova priloga), Ljubljana, 7(2005), 6, str. 4 in 5.
10. Koželj Janez: Degradirana urbana območja. Ljubljana : Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje, 1998. 252 str.
11. Mljač Matej: Varno vračanje v preteklost sesuva mesto. Delo (Sobotna priloga), Ljubljana, 14.6.2006. 22-24 str.
12. Mumford Lewis: Mesto v zgodovini. Ljubljana : Državna založba Slovenije, 1969. 439 str.
13. Mušič Vladimir: Urbanizem – Bajke in resničnost. Ljubljana : Cankarjeva založba, 1980. 375 str.
14. Pickard Robert: Management of Historic Centres. London and New York : Concil of Europe, 2001. 294 str.
15. Pollak Karel, Jurančič Igor: Izbor razmišljanj o mestnem jedru in prenovi. Interno gradivo Mestne občine Ljubljana, Ljubljana, 2004. 6 str.

16. Re Urban Mobil: Interim report on WP5 context and existing instruments of reurbanisation in each city: Work Package 5 – Economics, Law and Governance. 2004. 229 str.
17. Šuligoj Boris: Prednosti zgodovinskih mest. Delo, Ljubljana, 2003, 30.01.2003.
18. Uršič Matjaž: Urbani prostori potrošnje. Ljubljana : Fakulteta za družbene vede, 2003. 133 str.
19. Whyatt Georgina: Town centre management: how theory informs a strategic approach. International Journal of Retail & Distribution Management, Bradford, 7(2004), 32, str. 346-353.

VIRI

1. About LDDC.
[URL: <http://www.lddc-history.org.uk/lddcachieve/index.html>], 12.12.2005.
2. Bilten Banke Slovenije. Ljubljana : Banka Slovenije, 8(1999), 9, 93 str.
[URL: http://www.bsi.si/html/publikacije/bilteni/bil1999_09cel.pdf], 12.2.2006.
3. Exmouth in East Devon.
[URL: <http://www.exmouth-guide.co.uk/etc/tcentrem.htm>], 21.11.2005.
4. Guggenheimov muzej.
[URL: [http://www.itea.es/imagenes/edificios/estado/223-126 Guggenheim%20\(Large\).jpg](http://www.itea.es/imagenes/edificios/estado/223-126 Guggenheim%20(Large).jpg)], 12.12.2005.
5. HSB Turning Torso – English Guest.
[URL: <http://turningtorso.doxcentral.com/mainframe.aspx>], 25.01.2006.
6. LDDC Completion Booklet – Royal Docks.
[URL: <http://www.lddc-history.org.uk/royals/index.html>], 12.12.2005.
7. LDDC History Pages – Home.
[URL: <http://www.lddc-history.org.uk>], 12.12.2005.
8. LDDC History Pages – Key Events.
[URL: <http://www.lddc-history.org.uk/timeline/index.html>], 12.12.2005.
9. LDDC Monography: Initiating Urban Change.
[URL: <http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html>], 12.12.2005.
10. Ljubljana – Ekonomski potencial MOL.

- [URL: http://www.ljubljana.si/si/mescani/urbanizem/prostorski_plan/ekonomski_potenciali/default.html], 15.01.2006.
11. Ljubljana – Mestna uprava MOL.
[URL: http://www.ljubljana.si/si/mol/mestna_uprava/default.html], 17.01.2006.
 12. Ljubljana – Proračun za leto 2005.
[URL: http://www.ljubljana.si/si/mescani/proracun/proracun_2005/default.html], 17.12.2005.
 13. Ljubljana – Re Urban Mobil.
[URL: http://www.ljubljana.si/si/mescani/urbanizem/reurban_mobil/default.html], 15.12.2005.
 14. Ljubljana – Statut MOL.
[URL: http://www.ljubljana.si/si/mol/mol_statut/default.html], 17.01.2006.
 15. Ljubljana – Trgovina.
[URL: http://www.ljubljana.si/si/gospodarstvo/podjetniske_priloznosti/moja_trgovina/default.html], 19.01.2006.
 16. Odlok o cestnoprometni ureditvi (Uradni list RS, št. 33/2001).
 17. Program dela Stanovanjskega sklada RS (SSRS) javnega sklada za leto 2005 z usmeritvami do leta 2008 (SSRS, 2005). 38 str.
[URL: http://www.stanovanjskisklad-rs.si/upload/mo_files/lang_slo/ijz_prog_dela_2005.pdf], 25.11.2005.
 18. Prospekt Guggenheimovega muzeja v Bilbao, 2005.
 19. Prospekt Imago Sloveniae, 2005.
 20. Skica muzeja.
[URL: <http://www.archimetal.com/applications/batiments/fiches/guggenheim/images/axo2.gi>], 12.12.2005.
 21. The Urban and City management Program, Progress Report 2000. World Bank Institute, 15 str.
[URL: <http://siteresources.worldbank.org/CMUDLP/Resources/progress2000.pdf>], 16.12.2005.
 22. Zunanost (fasada) Guggenheimovega muzeja.
[URL: http://www.mykreeve.net/bilbao/riverside_and_guggenheim_museum/guggenheim_bilbao_curves.jpg], 12.12.2005.