
Povezovanje mesta, povezovanje meščanov: Bienale mest in prostorskih načrtovalcev v Evropi, Barcelona, 10.–12. aprila 2003

Author(s): Mojca ŠAŠEK DIVJAK

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 14, No. 1, Prostorsko planiranje v mejah zakona / Physical planning within the bounds of law (junij 2003), pp. 92–96

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

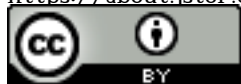
Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180843>

Accessed: 25-07-2025 15:02 UTC

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

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at

<https://about.jstor.org/terms>



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



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

Doc. dr. Mojca ŠAŠEK DIVJAK

Povezovanje mesta, povezovanje meščanov

**Bienale mest in prostorskih načrtovalcev v Evropi,
Barcelona, 10.–12. aprila 2003**

1. Uvod

Kot osrednji dogodek, namenjen prostorskim načrtovalcem v Evropi, je bil bienale dobro pripravljen in se je začel že pred srečanjem v Barceloni. Glede na izmenjavo prispevkov udeležencev in obsežno medmrežno stran je prej potekalo tudi več elektronskih konferenc o najpomembnejših vprašanjih, ki smo jih obravnavali na konferenci.

Že po elektronski pošti so nas »trajnostno« usmerili, naj za povezavo med letališčem in hotelom Barceló Sants, kjer je bilo srečanje, uporabimo primestno železnico. Kljub temu nas je presenetila dobra povezanost sodobnega letališča, ki ga še prenavljajo, s hotelom, ki je v osrednjem delu Barcelone. Prav pod njim je namreč večja transportna postaja s komercialnim središčem, kjer se na več podzemskih ravneh prepletajo železnica, podzemna železnica, avtobusi in taksi-ji. Dostop od vlaka do kongresnih dvoran in hotelske sobe je možen kar z dvigalom, kljub temu pa hrup in živahnost postaje ne motita dela v zgornjih nadstropjih.

2. Tema bienala

Bienale je podprl Evropski svet urbanistov (ECTP), ki je želel ustvariti možnosti za multidisciplinarno povezovanje in izmenjavo mnenj različnih akterjev, ki se ukvarjajo z urbanim razvojem. Tako smo se srečali planerji, urbani in krajinski oblikovalci, arhitekti, sociologi,

geografi, zgodovinarji in drugih profesionalci ter predstavniki civilne družbe, nevladnih organizacij in tudi nekaj predstavnikov mestnih in regijskih oblasti. Vsi skupaj smo se osredotočili na osnovno vsebino srečanja »povezovanje mesta in meščanov«. Tematika se navezuje na misel Manuela Castellsa, da vstopamo v informacijsko dobo, kjer gibanje tokov prevladuje nad tradicionalnimi prostori in se vse, kar je koristno za ljudi, nagiba k organiziranju v omrežja.

Pomembni so zaznavanje in upoštevane te tokov (ljudi, materiala, energije, informacij) ter omogočanje njihovega povezovanja in ustvarjanja omrežij (transportnih, telekomunikacijskih, informacijskih itd.) na različnih ravneh. Zato so tako organizirali delovne skupine:

1. Evropska raven – povezovanje mest v policentrični Evropi
2. Regionalna raven – povezovanje mest v regiji
3. Mestna raven – povezovanje socialnih skupin in četrti
4. Lokalna raven – povezovanje meščanov na ulici.

Glavna vprašanja, na katera naj bi iskali odgovore, so bila:

- kako mesta obvladujejo in usmerjajo naraščajoče tokove ljudi, transporta, informacij, energije itd.;
- kako razvoj omrežij vpliva na urbana območja (koncentrirano ali razpršeno poselitev);
- kako ta omrežja vključiti v čim bolj trajnostno usmerjen razvoj mest in regij;

- kako čim več prebivalcem omogočiti enakovreden dostop do različnih omrežij, da bi preprečili segregacijo in izolacijo med njimi;
- kako to vpliva na kakovost življenja in okolje;
- kakšno naj bo upravljanje take »omrežene« družbe.

Različne možnosti povezovanja so danes ključni vidiki za razumevanje prostorskega načrtovanja. V tem kontekstu lahko razmišljamo tudi o ekonomski rasti, socialnem razvoju in varovanju okolja.

3. Predstavitve

Osrednji predavatelji so predstavitve navezali na zgoraj našeta vprašanja.

Manuel Castells, znan urbani sociolog in ekonomist, profesor na kalifornijski univerzi Berkeley, je govoril o Mestih in urbanizmu v omrežni družbi. Pravi, da je socialna struktura, ki ima za osnovo sodobna omrežja, zelo dinamičen, odprt sistem, dovzeten za inovacije. Omrežja so tudi primeren instrument za razvoj nove kapitalistične ekonomije, ki temelji na inovacijah, globalizaciji in decentralizirani koncentraciji. Opozoril je na krizo civilizacije, ki poudarja individualizem in slabo fizično povezanost med ljudmi ter tudi na probleme segregacije v prostoru. Zato je po njegovem pomemben razvoj urbanosti, njene vitalnosti in pluralnosti. Zagovarja mešanico različnih rab oz. funkcij, prav tako ak-

tivno življenje na ulici ali trgu, kjer se ljudje srečujejo v prostoru, ki jim hkrati omogoča povezanost z mestnim kolektivnim spominom. Nikos Salingaros (teksaška univerza San Antonio, ZDA) je razvil zanimivo teorijo o fraktalnem mestu, ki ima lastnosti živega sistema. Prometni sistem, ki ga vsiljuje avtomobil, vodi do geometrične rastrske tipologije, ki uničuje tradicionalne mestne oblike. Zanj je izziv, kako v sodobno strukturo mesta vključiti povezovalna omrežja (predvsem prometna) bolj optimalno, bolj organsko, s teorijo fraktalov.

Bernardo Secchi (univerza v Benetkah) je poudaril politično negotovost, značilno za naš čas, in hitre spremembe, še posebno glede selitve prebivalstva v Evropi in migracijske tokove v zahodno Evropo iz drugih držav. Mobilnost prebivalstva, ki ima ekonomsko osnovo, se

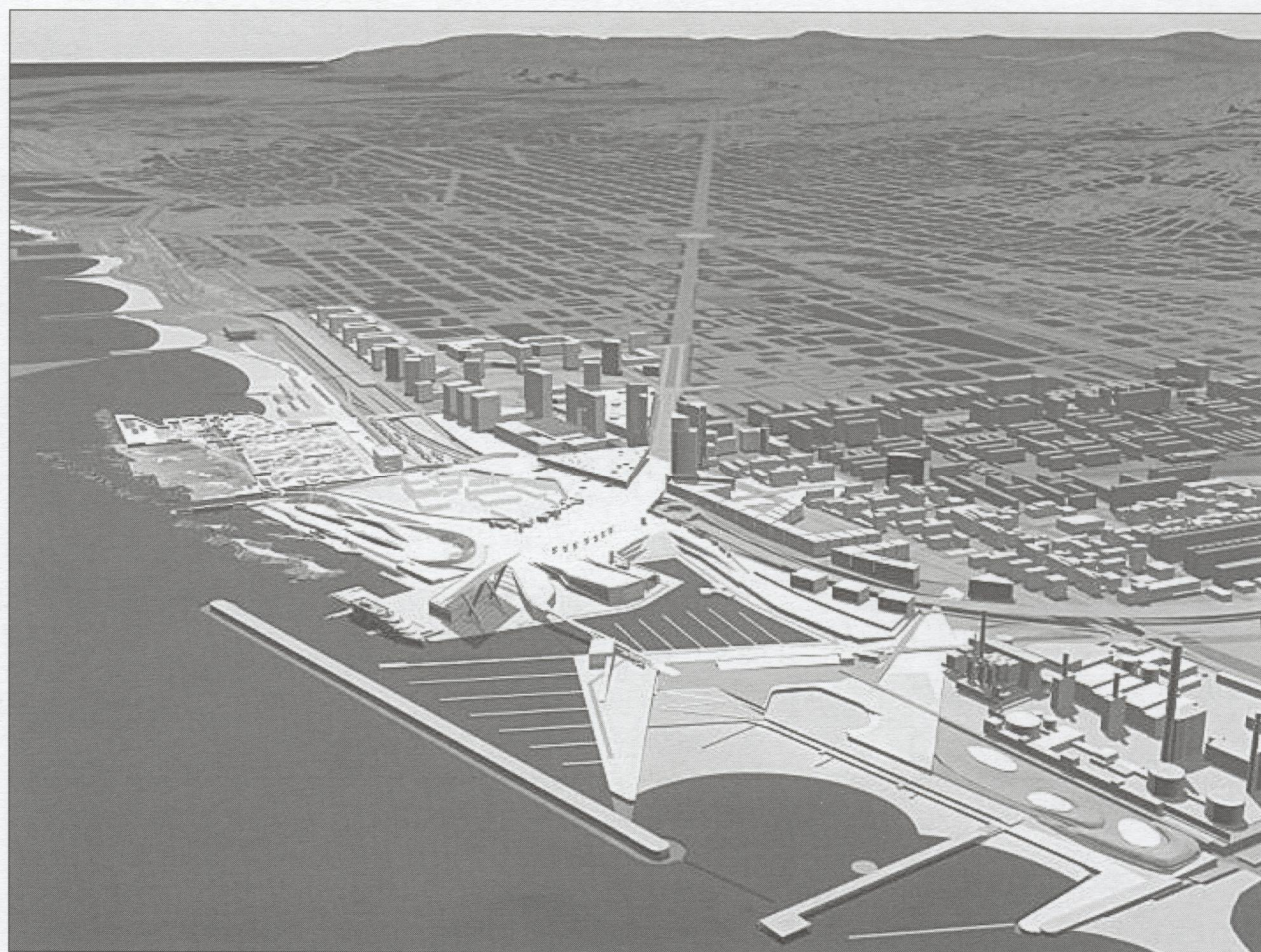
povečuje in z njo tudi socialni problemi. Veča se hierarhično razlikovanje v družbi (med posameznimi skupinami, revni/bogati, domačini/priseljenci itd.). Za evropska mesta so značilne geografska in kulturna različnost ter sočasna povezanost z močnimi medsebojnimi vplivi. Imamo zgoščena velemesta in disperzne strukture med njimi, z neracionalno in drago infrastrukturo, kjer živi že polovica Evropejcev. Zaradi različnih problemov se v nasprotju s povezovanjem pogosto oblikujejo zaprte skupnosti. Podal je nekaj možnih scenarijev razvoja, najti pa je treba novo obliko bivanja oz. urbanosti, ki ustreza našemu času. Meni, da bi morala urbana politika z intervencijami odgovoriti predvsem na socialno problematiko, ki se povečuje.

Stephen Graham (Center za urbano tehnologijo, univerza Newcast-

le, Velika Britanija) je poudaril rastočo razdrobljenost mest in zato še posebej pomen njihovega povezovanja. Razmišljal je, kako uskladiti urbano načrtovanje in tehnološko prihodnost (kibernetično mesto), kako povezati grajene urbane strukture, transport in elektronsko vodenje. Po njegovem bi morali telekomunikacije veliko bolj vključevati v urbano politiko, prakso in strategije.

Drugi predavatelji so prišli iz številnih evropskih držav, nekateri tudi iz ZDA. Prispevke o povezovanju mest (na različnih ravneh in na različne načine, tudi virtualne) bi lahko strnili v 4 večje skupine:

- prometne povezave in sistemi, s poudarkom na javnem prometu;
- problemi reurbanizacije in prenove v povezavi z različnimi infrastrukturami;



Slika 1: Prikaz obsežne ureditve obale v okviru projekta Forum 2004 in povezovanje preko avenije Diagonal z ostalimi mestnimi območji Barcelone

- trajnostni razvoj mesta: okoljske, ekološke in kulturne teme;
- upravljanje mest in vrednotenje intervencij.

Moj prispevek je bil edini iz Slovenije. Članek in predstavitev sta govorila o tem, kakšne povezave podpirajo trajnostni razvoj mesta, predvsem o povezovanju razvoja urbanizacije in javnega prometa, zlasti tirnega. Kot primer sem pokazala načrte Ljubljanske funkcio-

nalne regije, podrobnejše za severni razvojni krak, ki se je v študiji zasnov regionalnega prometa izkazal kot prednostni.

4. Razstava mest

Vzporedno je tekla razstava mest, ki jo je pripravilo mnogo evropskih mest in njihovih regije. Največ sta prispevali Barcelona kot gostiteljica in regija Katalonija, zanimive raz-

vojne načrte so razstavili tudi Amsterdam, Antwerpen, Bologna, Bremen, Luxembourg, München, Rotterdam in drugi. Navajam nekaj primerov.

Barcelona, Španija

je na razstavi in tudi na ekskurzijah predstavila svoje obsežne razvojne načrte: za območje 22Ž (pomeni predhodno industrijsko klasifikacijo) v Poblenu in za obalni pas v vzhodnem delu Barcelone. V Poblenu, na osrednjih mestnih površinah ob aveniji Diagonal, kjer so bili stari industrijski obrati, zdaj predvidevajo moderen, raznolik razvoj, temelječ na informacijskem znanju. Nove tehnološke cone, ki ne onesnažujejo okolja, se bodo prepletale z osrednjimi programi (šolstvo, znanost, kultura, šport, komercialni programi in družabno življenje). Obkrožale jih bodo nove stanovanjske soseske. Urbana transformacija bo odprla avenijo Diagonal do morja in povezovala meščane z njim. Na pomembnem prometnem križišču Plaça de Les Glòries, novem mestnem središču, je v gradnji visok stolp Torre Agbar (arh. Jean Nouvel), v načrtu so tudi nov Muzej oblikovanja, novo Narodno gledališče, središče s kinodvoranami, trgovski in administrativni program.

V povezavi z obsežnim projektom Kulturni forum 2004 z mnogo koncerti, razstavami, festivali in predvidenimi petimi milijoni obiskovalcev poteka prenova območja ob obali, kjer je že precej dokončanega. Vključuje novo marino, parke, plaže, ohranjanje in urejanje lagun in odprtega prostora. Glede na nove potrebe mesta so za obširno vzhodno območje mesta načrtovani različni programi, od skupnih večjih prostorov v poslopu Forum in središča Convention, doma starejših do univerzitetnega območja. Ob reki Besòs so predvidena stanovanja različnih tipov z različnimi gostotami zazidave. Poudarek je na od-



Slika 2: Prikaz dveh razvojnih con ob tramvajski progi v dolini reke Thur v Alzaciji

prtih prostorih za zbiranje pa tudi pešaških in kolesarskih povezavah. Parkirni prostori so večinoma pod zemljo. Upoštevali so tudi druge ekološke cilje: energetska učinkovito rabo energije, solarni energetski obrat, propustnost tlakov za vodo in uporabo atmosfarske vode, sodobno ravnanje z odpadki itd.

Aalborg, Danska

Tudi mesto Aalborg ima načrte za povezovanje obalnega pasu z drugimi predeli. V preteklosti je bilo odrezano od vode zaradi proizvodnih obratov in pristaniške cone. Ustvariti želijo dejaven in raznolik urban prostor. Nova koncertna dvorana oznanja začetek tega razvoja.

Alzacija — dolina reke Thur, Francija

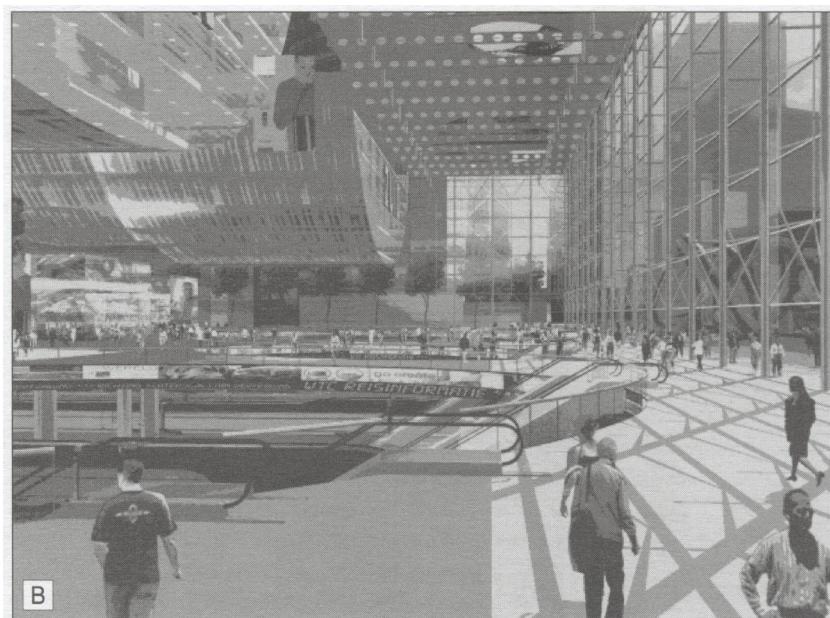
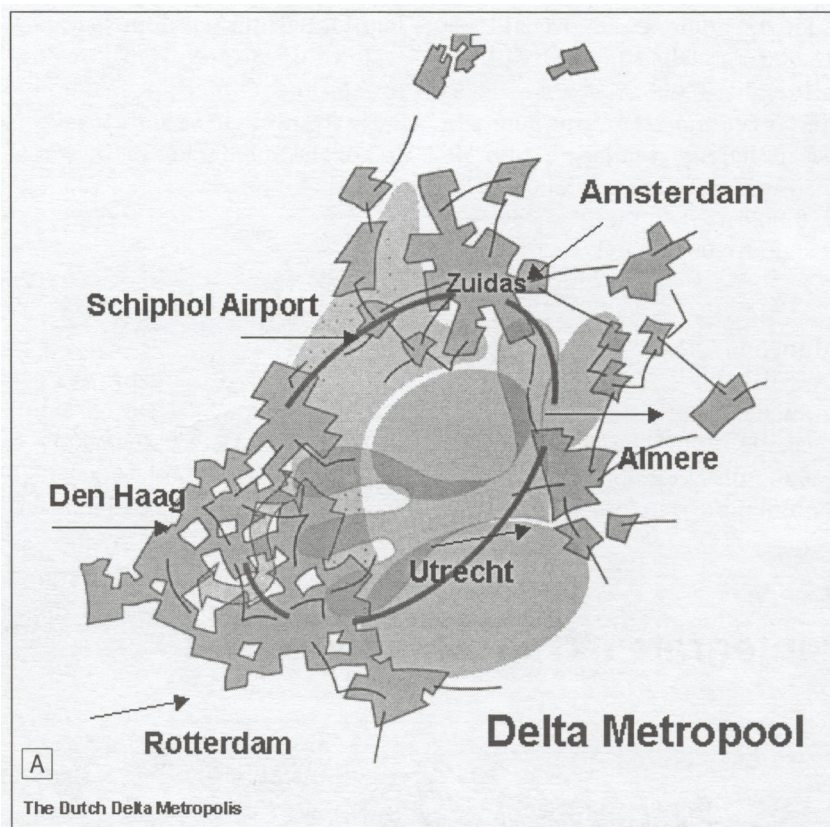
V regiji Mulhouse v južni Alzaciji načrtujejo povezovalno tramvajsko omrežje (639 km), ki bo do leta 2007 dopolnilo staro železniško linijo. Sistem vozil bo tak, da bo možna njihova uporaba v mestnem in primestnem omrežju. Razvoj bodo skupaj omogočile francoske železniške družbe RFF in SNCF ter regijska transportna družba. K enotni organizaciji transporta želijo pritegniti širok krog partnerjev. Modernizacijo tirnega prometa, ki mu bodo dali precej višji standard, vključujejo v celoten urbani kontekst. Širše so obdelana območja ob postajališčih zaradi dobrih dostopov, javnih programov in boljše opremljenosti postajališč.

Gebiedstypering — Amsterdam, Nizozemska

Območje Zuidas leži na obeh straneh obvozne ceste A 10, med rekama Amstel in Schinkel. Projekt predvideva razvoj privlačnih novih območij južnega Amsterdama (s stanovanjskimi, administrativnimi, komercialnimi, rekreacijskimi

programi), ki bodo zelo dobro povezana (ceste, vlaki, tramvaji) z letališčem Schipol in središčem Amsterdama. V tem delu naj bi se mešale vsebine življenja in dela. Zuidas naj bi postal popolno kompaktno mesto na več ravneh, kjer

bi se funkcije prepletale. Bistveno za kakovost življenjskega okolja je predstavitev vse prometne (ceste in železnice) in druge infrastrukture na razdalji 1,2 km pod zemljo, s čimer bodo dobili 1.000.000 m² novih površin za razvoj. Postaja



Slika 3: Razvojno območje Zuidas v Amsterdamu
A. Situacija
B. Osrednja postaja javnega transporta ZUID/WTC

Zuid/WTC bo še povečala zmogljivost, njen intermodalni center pa deluje že od l. 2001. Od novih 982.000 m² stanovanjskih površin bo tretjina namenjenih najemnim socialnim stanovanjem, za komercialne namene bo zgrajenih novih 263.000 m². Število ljudi se bo tako na območju povečalo za 12.000, na delo v ta predel jih bo prihajalo 50.000. Kot predvidevajo, bo celotna izgradnja potekala več desetletij, vendar je bilo do sredine leta 2002 že dokončanih 150.000 m², v gradnji pa je bilo dodatnih 200.000 m².

tehnike, nove oblike komunikacij itd. V projektu predvidevajo, da se bo mesto razvijalo kot »Media« mesto, v katero bodo aktivno vključeni mestna uprava, prometna stroka, socialni in zdravstveni servisi, šolstvo (tudi šolanje starejših meščanov za uporabo nove tehnologije). Slednja naj bi prispevala k trajnostnim usmeritvam, urejenemu prometu, boljšim socialnim, zdravstvenim in izobraževalnim storitvam, predvsem pa k boljši medsebojni povezanosti meščanov.

ter razvoj danske prestolnice, ki ga omogočata tudi dobra cestna in železniška povezava med Dansko in švedskim mestom Malmö prek najdaljšega mostu v Evropi.

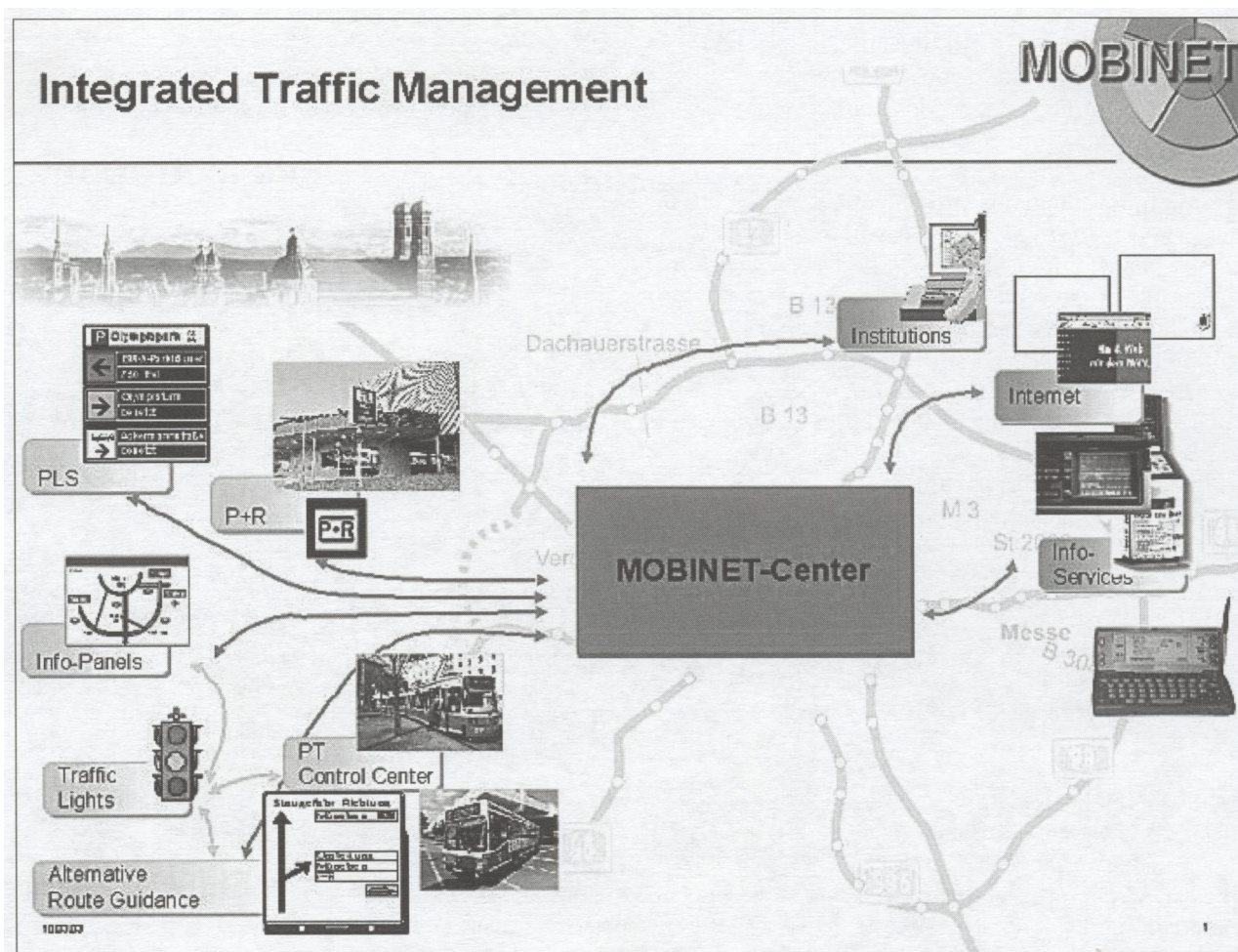
Doc. dr. Mojca Šasek Divjak, univ. dipl. inž. arh., Urbanistični inštitut RS, Ljubljana
E-pošta: mojca.sasek@urbinstitut.si

5. Zaključek

München, Nemčija

München je predstavil uporabo in uvajanje novih tehnologij v mestu: računalniške tehnologije, interneta, mobilne telefonije, satelitske

Z okroglo mizo in razpravo se je konferenca končala. Na naslednji bienale, ki bo leta 2005 v Københavnu, nas je povabil župan tega mesta. Ogledali si bomo lahko hi-



Slika 4: V Münchnu bo celotno elektronsko urejanje prometa vodilo središče MOBINET