

Mojca ŠAŠEK DIVJAK

# Prometni koridorji in poselitev v regiji

## Navezovanje poselitve na javni promet

Navezovanje poselitve na javni promet na regionalni in mestni ravni je osnovna vsebina tega prispevka. Kot je značilno za zahodno Evropo, se tudi v Sloveniji v širših zaledjih večjih mest pojavljajo izraziti poselitveni pritiski in problemi, ki so vezani na razvoj suburbanizacije. V območjih regionalnih središč, kjer so močni prometni tokovi s pogostimi zastoji motornega prometa, bi moral biti javni promet osnova prometnega sistema. Pomemben je tudi pri konsolidaciji večjih gravitacijskih območij, zlasti somestij. Vendar pa ugotavljamo, da vzporedno s povečano rabo osebnega avtomobila upada uporaba javnih transportnih sredstev. Zato sedanje stanje zahteva sanacijo transportnih sistemov in primerno zgostitev poselitve, vezano predvsem na razvoj javnega prometa. To pa lahko dosežemo le s sinergijskim povezovanjem razvoja javnega potniškega prometa in prostorskega načrtovanja v trajnostno usmerjen poselitveni sistem. Na območju ljubljanske funkcijske regije smo še posebej obdelali povezovanje poselitve z regionalnim sistemom javnega prometa, predvsem s predvideno regionalno lahko železnico oziroma tramvajskim sistemom na ožjem mestnem območju. Predstavljen je model decentralizirane zgostitve poselitve. Na osnovi študije o konceptu razvoja naselij v koridorjih tirnega prometa je bil narejen predlog za potencialne možnosti zgostitve poselitve v ožjih območjih postaj primestne železnice v severnem delu regije od Črnuče do Kamnika.

The focus of the article is conditioning settlement to public transport on the regional and urban level. Similar to occurrences in Western Europe even in Slovenia strong settlement pressures and issues tied to development of suburbanisation are emerging in wider hinterlands of larger cities. In regional centres, where strong transport flows with frequent congestion happen, public transport should be the backbone of the transport system. It is important for consolidation of larger gravitation areas, especially conurbations. We can nevertheless establish that parallel to increasing use of private cars, the use of public transport is decreasing. Thus the present condition demands improvements of transport systems and suitable settlement density in conjunction with development of public transport. This can be achieved only by synergetic linking of public transport development and physical planning in a sustainable settlement system. In the Ljubljana functional region we specifically dealt with links between settlement and the regional public transport system, above all the proposed regional light-railway and tram system in the strict urban area. The decentralised denser settlement model is presented. Based on the study concerning settlement development in the railway corridors we proposed potential possibilities for denser settlement in the immediate areas of suburban railway stations in the northern part of the region, from Črnuče to Kamnik.

Javni promet  
in poselitev

Model  
decentralizirane  
zgostitve

Primestni  
javni promet

Regionalno  
mesto

Urbana mobilnost

Model of  
decentralised  
denser

settlement

Public transport  
and settlement

Regional city

Suburban public  
transport

Urban mobility

### 1. Uvodne ugotovitve

Razvoj in posodobitev prometne infrastrukture (cestne in železniške) kot tudi razvoj energetske ter komunikacijske infrastrukture močno vplivajo na razvoj poselitve. Za trajnost in celosten razvoj Slovenije bo zato pomembno vzporedno razvijati predvsem prometni sistem (s poudarkom na upadajočem javnem prometu) in poselitev, kar je tre-

ba upoštevati pri izvajanju prostorske strategije, različnih politik in nacionalnih programov. Glede na predvideno regionalizacijo v Sloveniji je takšno načrtovanje zelo aktualno tudi za regionalno raven.

Navezovanje poselitve na javni promet na regionalni in mestni ravni je osnovna vsebina tega prispevka. Tematika je izrazito multidisciplinarna, saj se prepletajo področja širšega



prostorskega načrtovanja, urejanja prometa, vključeni sta tudi zemljiška, stanovanjska politika itd. Urbanistično planiranje, povezano z načrtovanjem javnega (in kombiniranega) prometa, je pogosto tema sodobnih urbanističnih študij (Frey, 1999; Calthrope, 2001). Vpliva na učinkovitost pri regionalni prostorski politiki, na konkurenčnost teh območij in njihovo usmerjanje v trajnostni razvoj (v gospodarskem, socialnem in okoljskem smislu). Seveda moramo pri tem upoštevati različne ravni:

### 1.1 Mednarodne strategije in usmeritve

V obdobju tesnejšega evropskega povezovanja je ključnega pomena upoštevanje priporočil evropske prostorske politike za trajnostni prostorski razvoj celotne evropske celine (CEMAT, 2000). Strategije vključujejo tudi razvoj učinkovitega in do okolja prijaznega javnega prevoza, ki naj bi prispeval k trajnostni mobilnosti. Podobna načela, ki govorijo o razvoju naselij in preprečevanju onesnaževanja okolja v povezavi s transportom, proizvodnjo in porabo, so zapisana tudi v Agendi Habitat, Zeleni listini urbanega okolja, Novi atenski karti itd. Vse te usmeritve so pomembne tudi za Slovenijo, ki se vključuje v Transevropsko transportno mrežo, s povezavami na V. in X. koridor, kar bo vplivalo na pospešeni razvoj makroregionalnih središč, predvsem Ljubljane, Maribora in Kopra.

### 1.2 Nacionalne strategije

Pri izvajanju vizije in splošne prostorske strategije je pomembna usklajenost različnih politik in nacionalnih programov, prav tako tudi koordinacija na različnih ravneh. Sistem poselitve s hierarhijo mest oziroma naselij je temeljna komponenta družbenega in gospodarskega življenja države. Sposobnost opravljanja teh funkcij v mestih in njihovih funkcionalnih regijah je odvisna od gospodarskega, socialnega in kulturnega potenciala, pa tudi od prometne dostopnosti in stopnje prometne urejenosti.

Na državni ravni sta pomembni obe diagonalni povezavi (JZ–SV in SZ–JV), ki poudarjata Ljubljano kot osrednje potniško in tovarno prometno vozlišče in povezujeta večje poselitvene aglomeracije v koridorjih. Sočasno se bo izboljšala prometna dostopnost

drugih regionalnih in lokalnih središč. Trenutno v teh dveh koridorjih pospešeno razvijamo avtoceste, razvoj sodobnega železniškega prometa, ki je bolj trajnostno usmerjen, pa je izrazito zapostavljen. Čim prej bi morali preiti na gradnjo modernih tirnih povezav, saj v tem močno zaostajamo za razvitiimi evropskimi državami.

### 1.3 Regionalna raven

Kot je značilno za zahodno Evropo, se tudi v Sloveniji v širših zaledjih večjih mest pojavljajo izraziti poselitveni pritiski. V območjih regionalnih središč, kjer so močni prometni tokovi s pogostimi zgoštevami in zastoji motornega prometa, bi moral biti javni promet temelj prometnega sistema. Pomemben je tudi pri konsolidaciji večjih gravitacijskih območij, zlasti somestij. Vendar bi moral biti dobro organiziran, z visoko ravni storitev, da bi učinkovito konkuriral osebnemu avtomobilu.

Na suburbaniziranih območjih Slovenije je že v začetku devetdesetih let živela skoraj tretjina slovenskega prebivalstva. Več kot polovica prebivalcev se od tam vsak dan prevaža v večja središča na delo, predvsem z osebnimi avtomobili. Ugotavljamo, da pospešena suburbanizacija z dokaj nizko gostoto poselitve in razpršeno gradnjo, ki je vezana predvsem na osebni avtomobilski promet, povzroča negativne vplive na okolje in tudi na gospodarstvo:

- velike pozidane površine in slab izkoristek prostora, neekonomičnost pozidave,
- neracionalen razvoj cestnih povezav in vseh komunalnih omrežij,
- povečano onesnaževanje okolja zaradi vsakodnevnega transporta,
- pogosto nizki okoljski standardi (problemi kanalizacije in odpadnih voda),
- problem ohranjanja kulturne krajine, varstva kakovostnih zemljišč,
- zmanjšanje gospodarskih investicij v ta območja itd.

Vzporedno s povečano rabo osebnega avtomobila je v Sloveniji upadala uporaba javnih transportnih sredstev, saj se sedaj samo še okoli 10 % ljudi vozi z javnim prometom. Sedanje stanje zahteva sanacijo javnih transportnih sistemov (njihovo učinkovitost, racionalnost, praktičnost, ustvarjanje prometnih vozlišč), v širšem smislu primerno zgoštevitev poselitve, vezano predvsem na razvoj



javnega prometa. Glede na negativne učinke povečane uporabe osebnih avtomobilov (zatrpanost prometa, onesnaževanje, nesreče itd.), bi se morali preusmeriti k večji rabi javnega, kolesarskega in peš prometa. To pa lahko dosežemo le s sinergijskim povezovanjem razvoja javnega potniškega prometa in prostorskega načrtovanja v trajnostno usmerjen poselitveni sistem.

## 2. Primer Ljubljanske urbane regije

Tudi v osrednjeslovenski ali ljubljanski regiji se je suburbanizacija v sedemdesetih in osemdesetih letih močno razširila in se še danes intenzivno nadaljuje. Med tradicionalnimi poselitvenimi jedri so večja območja razmeroma redke gostote enodružinske stanovanjske gradnje. V Ljubljani in njeni neposredni okolici živi približno 580.000 prebivalcev, stopnja motorizacije je visoka (en avto na 2,2 prebivalca). Mobilnost prebivalstva znaša že 2,4 potovanja na prebivalca (MOL, 2002), kar je primerljivo celo z mobilnostjo v nemških mestih. Bistveni prometni problemi v Ljubljani so povezani z rastjo uporabe osebnih avtomobilov, zato je treba nujno razmišljati o bolj trajnostni poselitvi, predvsem o povezovanju zgoščenih struktur urbane rasti z razvojem javnega potniškega prometa.

### 2.1 Model regionalnega mesta

V več raziskovalno-razvojnih projektih, ki smo jih v zadnjih letih izdelali na URBANISTIČNI INŠTITUT RS (Šašek Divjak in dr. 2000, 2001, 2002, 2004), smo se ukvarjali s povezovanjem javnega prometa in poselitve. Na osnovi primerjave in ocenitve različnih scenarijev razvoja smo razvili model regionalnega mesta – decentralizirani zgostitveni model tudi za ljubljansko regijo, ki vključuje dvojne strategije:

- A) Razvijanje strnjenelega mesta in njegovega zgodovinskega jedra  
Ožja mestna območja potrebujejo preno-vo, revitalizacijo in transformacijo mestnih površin z izboljšavo urbanega tkiva.
- B) Na suburbaniziranih in podeželskih območjih pa dekoncentrirano zgoščevanje v obliki manjših zgostitvenih središč in dobrih mrežnih povezav med njimi. Ta princip pomeni tudi način sanacije su-

burbaniziranih območij, kjer prevladuje neorganizirana gradnja nizke gostote.

Prevladujejo trije glavni principi razvoja: regionalne strukture urbane rasti morajo biti povezane z razvojem javnega prometa, coniranje mora zamenjati mešana raba površin in politika urbanističnega oblikovanja se mora usmeriti k humanim dimenzijam, peščevim razdaljam in skupnim odprtim prostorom.

Koncept je bil vključen tudi v pripravo prostorske zasnove Mestne občine Ljubljana (MOL, 2002). Na območju ljubljanske funkcijske regije smo še posebej obdelali povezovanje poselitve z regionalnim sistemom javnega prometa, predvsem s predvideno regionalno lahko železnico oziroma tramvajskim sistemom na ožjem mestnem območju.

V zadnjih desetletjih sta se življenje in delo močno spremenila. Večina industrije je postala čistejša, proizvodnja se pogosto spremeni v servisne dejavnosti. Vzpostavljene so nove elektronske komunikacije, ki omogočajo hiter in natančen prenos informacij. Vse to omogoča vse več dela doma in v bližini doma. Funkcijsko območje dela se ne omejuje več na strnjeno industrijsko produkcijo. Veliko delovnih mest je na področju storitev, ki so lahko povezana z območjem bivanja. Zato coniranje površin na delo in bivanje nima več smisla. Prav tako so se meje med mestom in podeželjem glede načina življenja začele brisati, saj se je urbano življenje razširilo tudi na širša suburbana območja.

### 2.2 Mestni in regionalni javni promet v Ljubljani

Mestno in regionalno prometno omrežje v Ljubljani je zasnovano radialno, kar povzroča ob hitrem naraščanju motornega prometa (predvsem osebnih avtomobilov) veliko koncentracijo prometnih tokov v osrednjem delu mesta. Slabša se prepustnost prometa, motorna vozila povzročajo precejšnje onesnaževanje ozračja, parkirana vozila zasedajo ulice in trge, ki so bili prvotno namenjeni pešcem, saj mesto ni bilo zasnovano za takšne količine cestnega motornega prometa.

V Ljubljani podatki kažejo, da število potovanj z osebnimi avtomobili narašča, število potovanj z mestnim in primestnim prometom pa se močno zmanjšuje. Za reševanje



teh problemov je bilo narejenih več študij, ki obravnavajo razvoj mestnega in primestnega javnega prometa v Ljubljani, in sicer:

- Pri raziskavi Zasnova dolgoročnega razvoja primestnega javnega prometa v Ljubljani (PNZ, 1995) so bile obdelane tri možnosti, od katerih je najustreznejša tretja, ki predlaga podaljšanje mestne železnice v regijo v obliki lahke železnice.
- Kasnejša raziskava Izdelava koncepta za javni mestni in primestni promet v Ljubljani (TTK – Karlsruhe, 1997) razvija dva možna koncepta delovanja: sistem A (izboljšan izključno železniški sistem) in sistem B (sistem mestno-regionalne železnice po karlsruhejskem zgledu). Strokovnjaki menijo, da je druga različica primernejša za obdelavo.

- V nadaljevanju študije TTK iz l. 1999 so ugotovljene tudi dnevne obremenitve in potrebe po javnem transportu (avtobusnem in železniškem) ter napovedi potreb za omrežje javnega prometa za leto 2010 (avtobus, tramvaj in vlak). Cilj drugega dela študije je bil identificirati, katera je najnujnejša investicija, da bi izboljšali regionalni in notranji mestni javni transport ter zaustavili njegovo nazadovanje.

- Opis mreže l. 2010 in dolgoročne možnosti (TTK, 1999): študija obremenitev in orientacije koridorjev je vodila do predloga dveh osnovnih prog in ene ločene linije. Glavna regionalno-mestna linija bi povežala sever in jug Ljubljane. Na jug bi vodili dve veji: prva proti jugozahodu in druga proti jugovzhodu, ki bi bila povezana z železnico do Grosupljega. Koristila bi 102.616 prebivalcem (40.079 delovnih mest). Glavna linija sever-jug bi bila sestavljena iz mestne linije WTC–Vič in regionalne linije (dvojno modalne) Kamnik–Grosuplje.

Druga mestna linija bi povezovala Nove Fužine z vzhodom in zahodni del Ljubljane s Poljanami. Koristila bi 125.378 prebivalcem (44.461 delovnih mest).

Mestna občina Ljubljana in Regionalna razvojna agencija LUR že dlje načrtujeta regionalno železniško omrežje, ki bo povežalo osrednjo mestno aglomeracijo s suburbanim zaledjem. Predlog obsega mestni in primestni javni promet, ki vključuje osnovno železniško mrežo kot hrbtenico (podaljšanje mestne železnice v regijo v obliki lahke železnice), na katero se navezujejo avtobusne linije.

### 2.3 Razvoj, vezan na javni potniški promet

Ljubljana se je iz svojega zgodovinskega jedra širila navzven in doživela različne razvojne stopnje rasti. Za razvoj mesta je značilna zvezdasta oblika: znotraj obvoznice se je že precej razvilo strnjeno zazidano mesto, od tod pa se je mesto širilo v obliki petih krakov, v zadnjem obdobju se je pod vplivom novih prometnic oblikovalo celo sedem razvojnih smeri. Širša ljubljanska aglomeracija se razvija v somestje, zato moramo razmišljati o harmoničnem razvoju celote.



Slika 1: Model decentralizirane zgostitve poselitve na območju Ljubljane – potencialne lokacije zgostitvenih središč, vezane na zasnovo mestnega in primestnega javnega prometa v Ljubljani. Avtor: doc. dr. Mojca Šašek Divjak, Urbanistični inštitut RS, 2001.



V študiji, ki jo je naročila Mestna občina Ljubljana *Urbanistični koncept razvoja naselij v ljubljanski regiji v koridorjih integriranega mestnega in regionalnega tirnega potniškega prometa* (Šašek Divjak in dr., 2002), smo se osredotočili na območja ob železniških koridorjih zunaj ožjega središča mesta. Ugotavljamo, da je tam gostejša poselitev z večjimi in manjšimi naselji, med njimi pa prevladuje razpršena gradnja enodružinskih hiš. V koridorjih ob tirnem prometu se širi gostejša poselitev v smereh proti Medvodam, Kamniku, Litiji, Grosuplju, proti jugozahodu pa v dveh smereh: Borovnici z zdajšnjo železniško progo in proti Vrhniki (z možnostjo obnovitve stare tirne železniške trase).

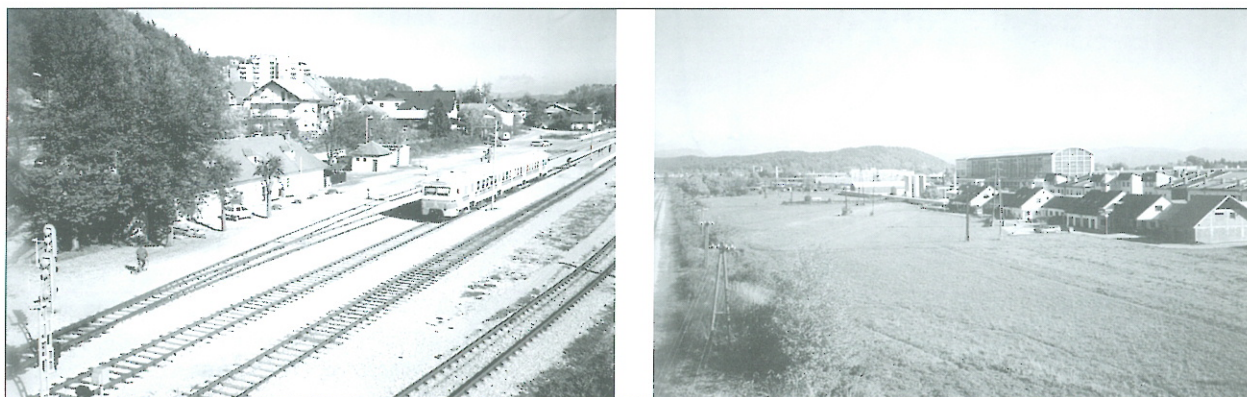
Glede na trajnostne vidike razvoja Ljubljane bi morali razbremeniti pritisk na osrednji del mesta z razvijanjem zgostitvenega decentraliziranega modela, ki poudarja razvoj več manjših centrov s celovito oskrbo ob trasah javnega transporta. Tako bi se mesto razvijalo ob železnici v obliki gostejše zazidanih koridorjev s samostojnimi središči, tesno vezanimi na hitri javni transport. Predvidevamo tudi vmesne prečne cezure, ki omogočajo ko-

municiranje med nosilnimi krajinskimi prvinami in ohranjajo celovitost urbanih enot. Z upoštevanjem preostalih središč oziroma naselij vezanih na cestno infrastrukturo in vmesnih prečnih cestnih povezav, bi nastajajoča urbana struktura počasi prehajala v mrežno povezanost.

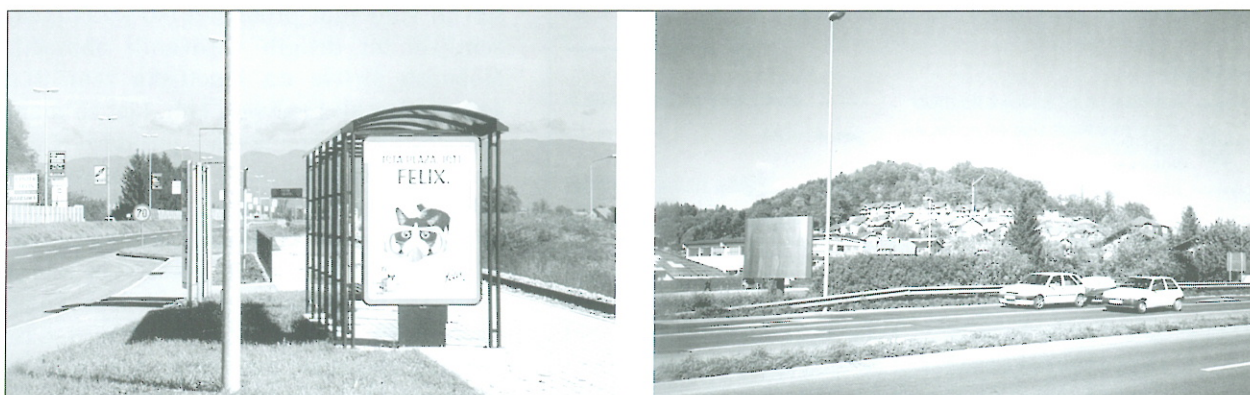
Prikazana je mestna regionalna shema decentralizirane zgostitve poselitve (slika 1), kjer so vključena tudi obsežna suburbanizirana območja razpršene gradnje. Regionalne strukture urbane rasti (nova urbana jedra – zgostitvena središča) se vežejo predvsem na sistem razvoja javnega prometa.

### 3. Razvoj v severnem delu regije

Kot je bilo ugotovljeno v študiji koncepta za javni mestni in primestni promet v Ljubljani (TTK 1999), so večje možnosti realizacije prometnih izboljšav v smereh stranskih prog proti severu (Kamnik) in jugu (Grosuplje). Glede na oceno investicij v tirni promet in ob upoštevanju tehničnih in or-

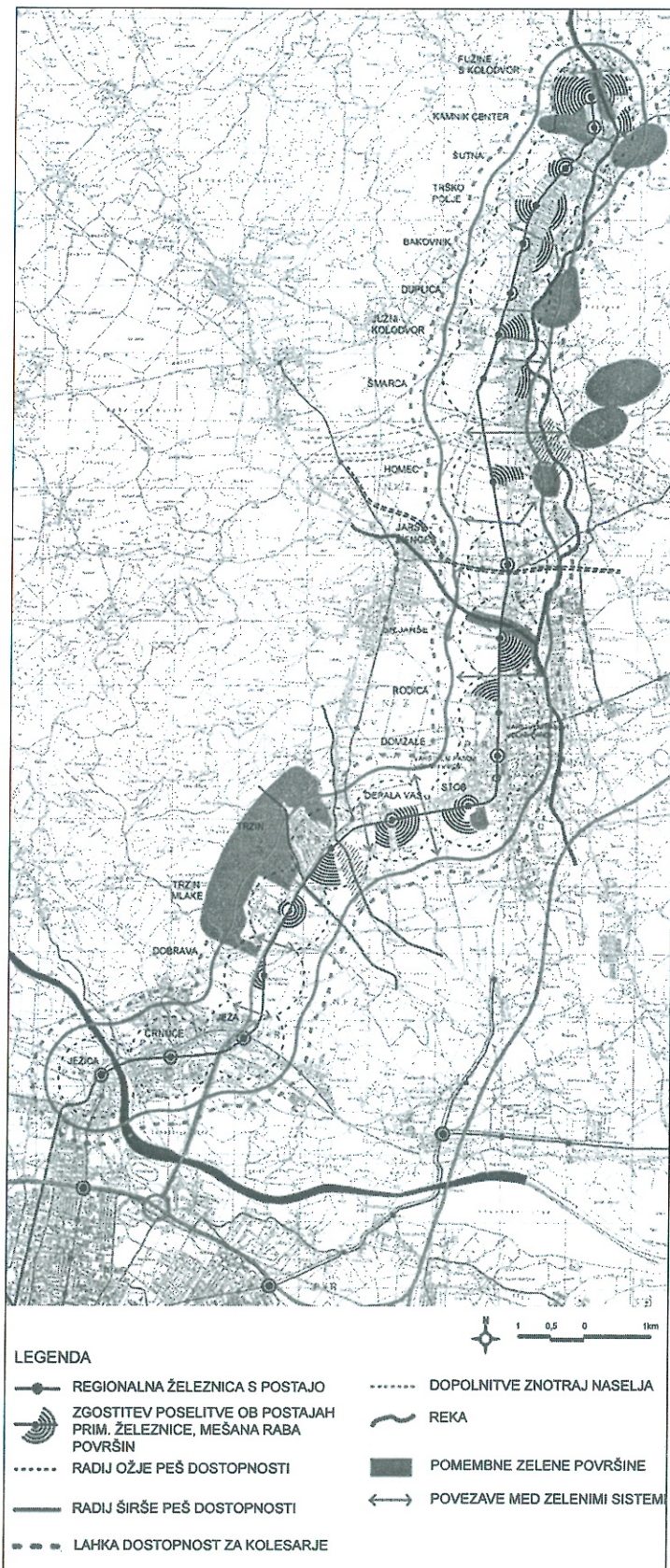


Slika 2: Širši prostor postaje Črnuče.



Slika 3: Postajališče za železnico in avtobus v Trzinu in stanovanjski del naselja ob hribu.





Slika 4: Severni krak ljubljanske urbane regije s potencialnimi površinami zgostitve poselitve (v območjih postaj primestne železnice od Črnuča do Kamnika). Avtor: doc. dr. Mojca Šašek Divjak, Urbanistični inštitut RS, 2002.

organizacijskih vidikov se je razvoj primestne železnice proti Kamniku pokazal prednostno. Zato smo ta krak in možnosti zgostitve poselitve v ožjih območjih postaj primestne železnice obdelali podrobneje. Prikazane so možnosti širitve v povezavi z zdajšnjimi naselji glede na dvojne strategije: dopolnjevanje zdajšnjih površin (prvenstveno, kratkoročno) in dodajanje novih (glede na potrebe, dolgoročno).

V Prostorski zasnovi Ljubljane (MOL, 2002) je glede na potrebe po stanovanjskih površinah ugotovljeno, da je treba iskati primerne površine tudi zunaj Mestne občine Ljubljana. V obdelavi severnega dela regije se nam je zdelo še posebno pomembno, da upoštevamo zgostitve poselitve ob postajališčih javnega (zlasti tirnega) prometa, če želimo omogočiti dostop do javnega transporta čim več uporabnikom (otroci, šolarji, starejši itd.). Tu bo treba prilagoditi in dopolniti občinske plane, saj bo pritisk še večji. Sicer bodo potencialne površine hitro pozidane in ne bo možno več organizirati zgostitvenih središč ob komunikacijskih vozliščih.

Rentabilnost tako velike investicije v tirno infrastrukturo, kot je predvidena za severni krak, zahteva vzporedno ponudbo novih bivalnih in drugih površin, ki jih v osrednjeslovenski regiji močno primanjkuje.

V posebnem poglavju študije o severnem kraku (Šašek Divjak in dr., 2002) smo opisali tudi nekatere primerne instrumente zemljiške politike, ki bi jih lahko uporabili za uresničevanje zastavljenega koncepta (glede na vpliv lastninsko-posesne strukture, omejitve in režime varovanja, načrtovanje naselij z vidika potrebnih vlaganj v gradnjo infrastrukture in nakup zemljišč, zagotavljanje virov financiranja itd.). Upoštevali smo tudi problematiko kmetijskih zemljišč ter drugih varovanih območij. Možnosti širitve na kmetijska zemljišča smo upoštevali predvsem tam, kjer so manj kakovostna ali že načeta s pozidavo. Opozorili pa smo, da bi bilo treba ponekod na novo premisliti, koliko je smiselno najstrožje varovanje kmetijskih zemljišč, predvsem z vidika družbenih stroškov in koristi ter dobre organizacije urbanizacije. Poleg tega pomeni zgoščevanje poselitve, v nasprotju z razpršeno poselitvijo, tudi varovanje kmetijskih zemljišč in odprtih zelenih površin v širšem smislu.



### 3.1 Ožja obdelava razvoja v koridorju primestne železnice od Črnuč do Kamnika

Severni krak Ljubljane ima v novejšem času v tirnem koridorju tri pomembnejša zgostitvena jedra: Trzin, Domžale in Kamnik. Trak poselitve se vleče od mestne obvoznice prek reke Save do Črnuč in Trzina. Tu se razdeli na dva dela: severno proti Mengšu in vzhodno proti Domžalam. Ob reki Kamniški Bistrici se proti severu nadaljuje do Kamnika, ki je kot staro mesto ostal lokalno središče.

Kot so pokazali rezultati študije koncepta javnega prometa za mesto in regijo Ljubljana (TTK, 1999), prinaša severni krak prioriteto transportno izboljšavo, zato smo natančneje obdelali možnosti urbanizacije v tem koridorju tirnega prometa (Črnuče-Kamnik).

Predvideli smo možnosti zgostitve poselitve v ožjih območjih železniških postaj, z upoštevanjem dvojne strategije:

- A) Dopolnjevanje zdajšnjih urbanih površin (prvenstveno, kratkoročno):  
Možnosti urbanizacije z dopolnjevanjem znotraj pozidanih območij, sanacijami degradiranih površin, prenovo starih jeter itd. Ta strategija ima seveda prednost pred zasedanjem novih površin.
- B) Dodajanje novih površin (glede na dodatne potrebe, dolgoročno)

Upoštevali smo omejitve oziroma varovalna območja (vodni viri, kmetijska zemljišča, gozd, območje poplav, koridor plinovoda, pomembnejše zelene površine, naravna in kulturna dediščina). Obdelali smo širino koridorja ob železnici, ki nas zanima v zvezi z možnostjo urbanizacije:

- objestransko 500 m kot ožja pešdostopnost v radiju 10 minut peš hoje,
- objestransko 800 m kot širša pešdostopnost,
- obojestransko 1000 m, lahka dostopnost s kolesom.

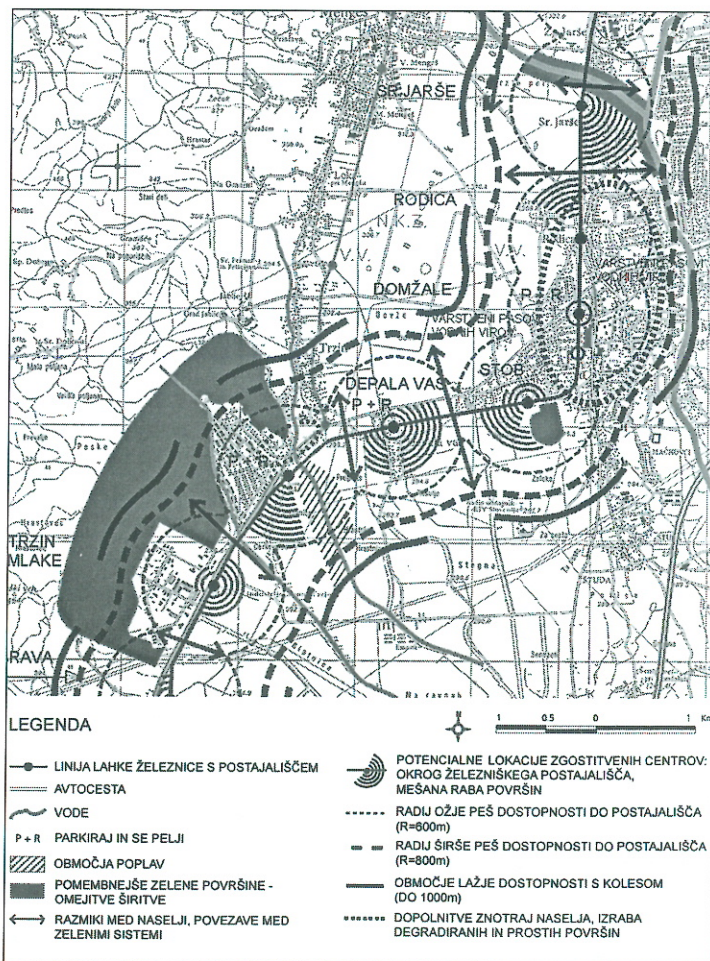
Glede na vzdolžni razvoj naselij v severnem kraku je večina poselitve vključena v te meje. Prikazali smo potencialne površine za širitev ob postajališčih.

#### Predlog zasnove urbanizacije severnega kraka

Nekaj železniških postajališč smo dodali, nekatera pa smo delno premaknili, zaradi ena-

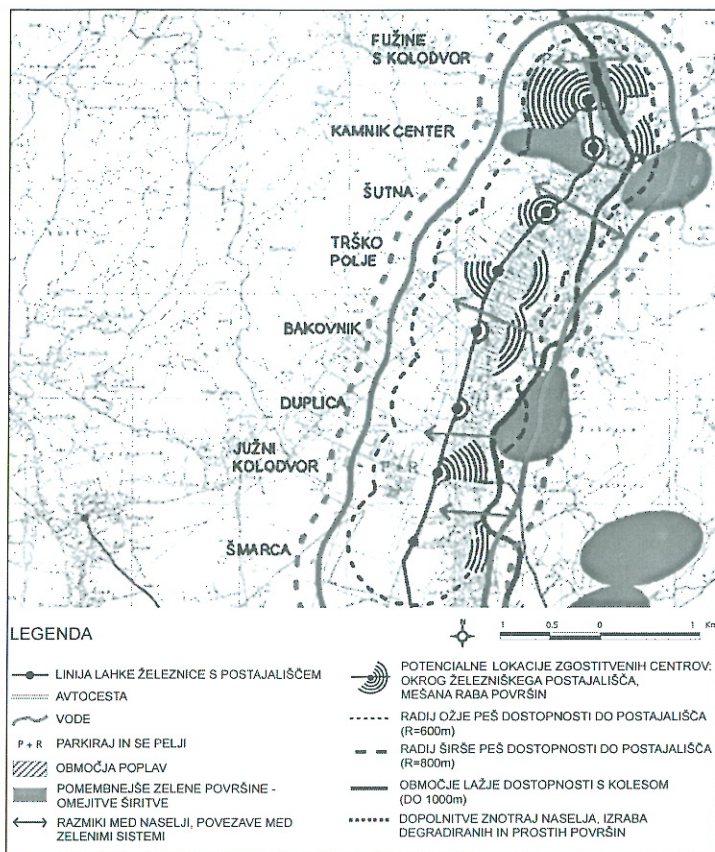
komernejše ali smiselnejše razporeditve postaj. Vzporedno z dodatnim tirom in elektrifikacijo proge bo treba modernizirati in opremiti tudi postajališča, še posebno tista, ki so predvidena za postaje P+R (parkiraj in se odpelji z vlakom). Okrog železniških postajališč so koncentrično prikazani pasovi možne širitve (po 50 m). Seveda vsako naselje zahteva še podrobnejšo obravnavo.

V Domžalah predlagamo predvsem zgostitve in preoblikovanje urbanega tkiva znotraj sedanjih zazidanih površin. Možno bi bilo sanirati in preurediti opuščene industrijske komplekse (v stanovanjske, poslovne in tržne površine). Območje ob Kamniški Bistrici je zelena rekreacijska površina, ki naj bi sklenjeno tekla skozi naselje. Za železniško postajo v Domžalah je predvidena prestavitev – nekoliko severneje (skupaj z avtobusno postajo), kjer je možnost modernizacije in dopolnilnih programov. Večje možnosti širitve poselitve vidimo v Srednjih Jaršah, nekaj tudi v Homcu.



Slika 5: Potencialne možnosti zgostitve v ožjih območjih postaj v osrednjem delu kraka. Avtor: doc. dr. Mojca Šašak Divjak, Urbanistični inštitut RS, 2002.



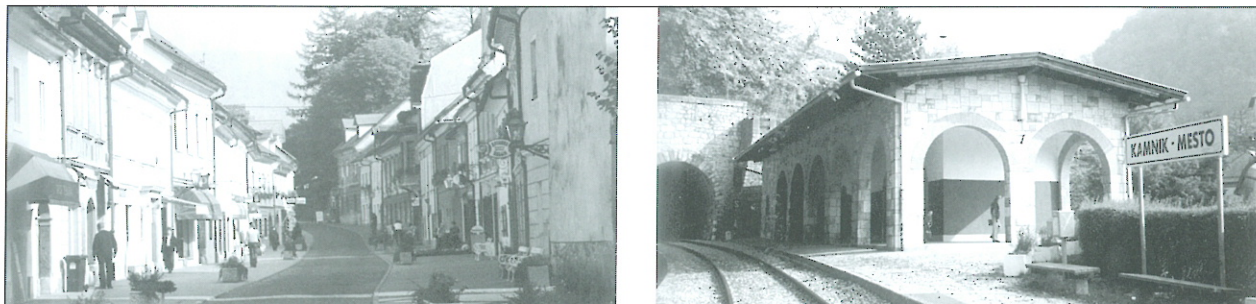


Slika 6: Potencialne možnosti zgostitve v ožjih območjih postaj na območju Kamnika. Avtor: doc. dr. Mojca Šašek Divjak, Urbanistični inštitut RS, 2002.

V Kamniku smo prilagodili postajališča predvidenim spremembam na osnovi koncepta urbanistične zasnove mesta (Čargo 1998), ki predvideva zgostitev postajališč, naslonjenih na novoorganizirana središča posameznih delov naselja. Kamniška Bistrica pomeni zeleno os v smeri S-J skozi naselje. Prečno na os reke zeleni pasovi povezujejo to območje z Mengeškim poljem in delijo zazidane površine na manjša, jasno definirana območja. Tako se ne združujejo v neprekinjeno vzdolžno strukturo. Tu so tudi povezave novoorganiziranih središč znotraj mesta do železniških postaj. Zgostitve poselitve so možne predvsem znotraj zazidanih površin. Glavne možnosti širitve so predvidene na postajališčih Južni kolodvor in Fužine – severni kolodvor, manjše pa ob postaji Trško polje. Nova urbanistična zasnova temelji na reorganizaciji amorfnе poselitve v zaporedje več prepoznavnih naselij z jasno sliko programskih središč in robov.

#### Fužine – severni kolodvor

Ena bistvenih prostorskih sprememb pri organizaciji primestne železnice v Kamniku je podaljšanje proge oziroma premestitev končne postaje proti severu. Glavni razlog je bil organizacija potniške postaje za vse vrste pro-



Slika 7: Staro mestno jedro Kamnika in postaja v bližini, ki je slabo dostopna z motornimi vozili. Zato smo predlagali povezavo mestnega središča s postajama ob parkirišču na Francišanskem trgu in Šutno, locirano pod gradom Zaprice.



Slika 8: Kamnik – območje Fužin, kjer predlagamo severni kolodvor na zdaj opuščnem delu kemične industrije in slabo izkoriščnem skladiščnem prostoru (mešana raba površin: potniški terminal, poslovne, komercialne dejavnosti, stanovanjski program itd.).



meta pred prometnim ozkim grlom v območju starega jedra, česar zdajšnja lokacija na Grabnu ni omogočala. Tako bi na Fužinah, v prostoru opuščene delavnice kemične industrije in sedaj slabo izkoriščenega skladiščenega prostora, nastal severni kolodvor z vsemi programi končne in prestopne postaje primestne železnice, vključno z odstavnimi tiri ter z dolgoročno vizijo centralne avtobusne postaje za medkrajevne, primestne in mestne avtobuse. Urbanistična zasnova dopolnjuje potniški terminal s centralnimi dejavnostmi, umeščeni ob cesti ob Kamniški Bistrici. Omogočen je razvoj palete programov, ki sodijo v ta prostor: poslovne, komercialne, storitveno-servisne dejavnosti, večstanovanjska gradnja in na skrajnem zahodnem robu ob gozdu območje individualne stanovanjske gradnje (Čargo, E. V. Šašek Divjak, 2002).

## 4. Sklep

Uravnoteženo načrtovan poselitveni in prometni sistem (zlasti javnega prometa) naj bi zagotavljal možnosti trajnostne mobilnosti, ki pomeni predvsem:

- boljšo dostopnost,
- višjo kakovost življenja,
- učinkovito varovanje okolja,
- večjo socialno izenačenost glede dostopnosti (tudi za revnejše sloje brez avtomobilov, šolske otroke in mladino, starejše ljudi itd.).

Posledično naj bi s sistemom javnega prometa in nanj vezane poselitve (zgostitvenimi središči: nova oziroma dopolnjena poselitev v bližini postaj javnega prometa) dosegali tudi naslednje cilje:

- zmanjševanje negativnih vplivov suburbanizacije in njihovo sanacijo,
- boljši gospodarski razvoj in socialno zgradbo v regijah,
- manj negativnih vplivov na okolje,
- racionalnejšo rabo prostora,
- večjo ekonomsko učinkovitost.

Za doseganje racionalnejšega sistema poselitve je treba poleg prostorskega načrtovanja oblikovati tudi različne instrumente zemljiške politike (planske, davčne, tržne, finančne in upravne). Prav tako lahko uravnotežena stanovanjska politika pozitivno vpliva na gospodarski razvoj in zaposlenost v regiji. Za stanovanjske potrebe bo treba, glede na cilje Nacionalnega stanovanjskega programa, v kratkem

času v mestih in njihovih suburbaniziranih območjih zagotoviti več primernih zemljišč. Zato je nujen premislek, kje, v kakšni obliki in obsegu locirati novonastale stanovanjske skupnosti (novogradnje, zapolnitve in prenova) in kako jih povezati v uravnotežen urbani sistem, zlasti z javnim prometom.

---

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

### Literatura in viri

Calthorpe, P. in Fulton, W. (2002) *The Regional City: Planning for the End of Sprawl*, Washington-Covelo-London, Island Press.

CEI (1999) *Towards Sustainable Transport in the CEI Countries*, Dunaj.

CEMAT (2000) *Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine*, MOP UPP, Ljubljana.

Čargo, E. In dr. (1998), *Spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Kamnik*, LUZ, Ljubljana.

Frey, H. (1999) *Designing the city, Towards a more sustainable form*, E & FN SPON, London.

PNZ (1989) *Mestna železnica v Ljubljani*, Ljubljana.

PNZ (1995) *Zasnova dolgoročnega razvoja primestnega javnega prometa v Ljubljani*, Ljubljana.

Prostorska zasnova, *Prostorski plan Mestne občine Ljubljana (2002) MOL*, Oddelek za urbanizem, Ljubljana.

OZN. *Habitat Agenda Habitat; Carigradska deklaracija; Deklaracija Svetovnega zbora mest in lokalnih uprav; II. Konferenca Združenih narodov o človekovih naseljih – Habitat II*, Urad RS za prostorsko planiranje, MOP, Ljubljana 1997.

Šašek Divjak, Mojca in dr. (2000) *Izvajanje prostorskih vidikov Agende Habitat v Sloveniji*, Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

Šašek Divjak, Mojca in dr. (2001) *Zgostitveni centri kot trajnostni princip reševanja problematike razpršene gradnje*, Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

Šašek Divjak, Mojca in dr. (2002) *Urbanistični koncept razvoja naselij v Ljubljanski regiji v koridorjih integriranega mestnega in regionalnega tirnega potniškega prometa*, Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

Šašek Divjak, Mojca in dr. (2004) *Reševanje problematike razpršene gradnje, upoštevajoč parametre zemljiške politike za severni, južni in zahodni del Mestne občine Ljubljana*, Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana.

TTK (1997) *Izdelava koncepta za javni in primestni promet v Ljubljani*, Skrajšana različica končnega poročila za Faza 1a, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH, MOL Ljubljana.

TTK (1999) *Public Transport Concept for City and Region of Ljubljana (Phase 1b-A)*, draft report 07.05.99, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH, Slovenske železnice in MOL, Ljubljana.