



OBLIKOVANJE PROSTORA  
Trnovski pristan 2, Ljubljana  
telefon: +386 01 420 18 90

## Tehnične izboljšave in prenova infrastrukture kot uničevalec identitete in zamujena priložnost v slovenski kulturni krajini in arhitekturi

### Stanje

V zadnjih letih je v Sloveniji veliko lokalnih skupnosti, z evropskim denarjem ali brez, prenovilo cestno in komunalno infrastrukturo. Žal samo v izjemnih primerih z dovolj občutka za dragoceno stavbno dediščino in krajino, ki jo še imamo ponekod pri nas. Tako je pod naslovom osvetlitve in izvedbe pločnikov veliko neponovljivih naselbinskih ambientov v naši državi za vedno degradiranih. Dragoceni vaški prostori ob sicer potrebni prenovi tako izginejo, saj dobijo bolj ali manj podobo primestnega naselja. Poseg je po svojem vplivu bistveno večji kot npr. gradnja enodružinske hiše, a je tudi po oblikovni plati več ali manj prepuščen projektantom cest, pločnikov in električne napeljave.

### Zadeva običajno poteka nekako takole:

Ceste in poti v kraju so stare in preozke, saj niso bile namenjene današnjemu načinu rabe. Makadamska ali asfaltirana pot skozi naselje služi tako tranzitu kot vaščanom. Tak skupen način rabe, ki omogoča in hkrati umirja promet imenujejo strokovnjaki »shared space« in »integrated reserve«. V skladu s temi spoznanji zdaj preurejajo mesta in naselja po Evropi. Ta so pred tem že imela ceste, svetilke in pločnike z robniki pa jih sedaj zaradi problemov in umirjanja prometa preurejajo. Očitno pa je pri nas težko preskočiti to vmesno fazo s pločniki. V sosednji občini ali večjem kraju so ravno asfaltirali novo širšo cesto in postavili nove cestne svetilke. Ker to na prvi pogled pomeni napredek in razvoj in so ceste potrebne prenove tudi v našem kraju nočemo zaostajati. Občina uspe pridobiti določena sredstva za obnovo infrastrukture. Ta sredstva so običajno iz različnih državnih in evropskih virov. Pri njihovem dodeljevanju se po naših izkušnjah največja pozornost posveča pravni namenski porabi sredstev v skladu z različnimi pravilniki, zelo malo ali nič pa za kakšen poseg so se porabila. Naroči se projekt, ki je običajno sicer izdelan po vseh tehničnih predpisih a gre žal le za prometno-tehnične parametre, ki se uporabljajo po inerciji in brez večjega razmisleka, kaj bi bilo za določeno naselje ali prostor primerno. Pri projektiranju se ne izhaja iz konteksta kraja, ampak večinoma samo iz logike najbolj tehničnega prometnega urejanja. Zadeve se v resnici ne ureja iz in zaradi prostora, ampak zaradi same ceste. Pri tem nastane še paradoks. Zato, ker naj bi bil prostor urejen v skladu s cestno prometno logiko, ta nazadnje ni bolj, ampak je manj varen, tako za pešce kot tudi za avtomobiliste.

Pred 'urejanjem' je bila cesta ožja in brez pločnikov. Pešci in avtomobilisti so si delili isti prostor, imeli so težave, a so bili vsi bolj previdni. Potem pešci dobijo enostranski ali obojestranski pločnik. Ta je tudi višinsko ločen od vozišča. Navadno preozek pločnik je poln klančin, saj je v vaseh običajno veliko uvozov na posamezna dvorišča. Samo vozišče se razširi, radiji se ublažijo. Običajno gre to na račun kraja - vaška lipa ali kašen star objekt se pač mora umakniti napredku. Prostor sedaj vozniku sporoča, da je na svojem in da lahko vozi hitreje. Seveda je postavljena ustrezna prometna signalizacija, vendar se je ne upošteva. Skozi kraj se vozi prehitro in začnejo se dogajati nesreče. Namesto vaške lipe ali obstoječe zožitve v vasi, se sedaj zaradi omejevanja hitrosti predvidi še nekaj grbin, zebro in utripajoč oranžni semafor. Namesti se še nekaj tipskih cestnih svetilk in bivši vaški ambient se je spremenil v konfekcijsko primestno naselje.

Na nas se večkrat obračajo posamezniki z območij, kjer nameravajo na tak način »izboljšati« infrastrukturne ureditve v kraju. Nekateri pač vidijo, kaj so že naredili drugje in vidijo da to ni prav ter da takšne prenove ne pomenijo izboljšave ampak kljub veliki investiciji prej dokončno degradacijo njihovega okolja v brezoblično predmestno naselje. Da bi se kdaj zgodilo tudi drugače, smo na pobudo krajanov pripravili pričujočo študijo. V njej je nekaj slabih in dobrih primerov in naš predlog za dve lokaciji, ki smo jih izbrali in oblikovali skupaj s krajanji. Čas bo pokazal kakšni bosta v prihodnosti.

## Primeri razvrednotenja prostora brez razloga



**Prej:** v središču vasi stojijo znamenje, gasilski dom in dve lipi. Tako se je spontano skozi čas izoblikoval center kraja. Cesta je bila brez pločnikov, prostor med hišami je bil velik in enovit. Delili so si ga vsi uporabniki.

**Potem:** namesto lip je izveden blažji radij ceste s pločnikom. Enovit vaški prostor je z robniki razrezan na različne nivoje in rabe. Večina prej skupnega prostora znotraj vasi je dodeljena tranzitu, da gre lažje in hitreje skozi kraj, vaščanom je ostal ozek pločnik. Slabo izbrana in postavljena cestna svetilka tik pred kapelico dokončno razvrednoti obstoječ ambient in simbolno sporoča, kaj je sedaj pomembnejše.



Urejanje prostora je v celoti podrejeno »cestarski« logiki, profili, krivine, skloni in robniki in razsvetljava so verjetno ustrezni. Od samega kraja pa žal ni ostalo prav veliko. Svetlo je podnevi in ponoči. « Dobra novica » pa je da tako vozniki kot krajanji skoraj ne potrebujejo več svojih luči v avtomobilih in hišah.

### Primeri dobrih rešitev

Ponekod se že bolj zavedajo kvalitet in posebnosti svojega okolja. Modernizacija tam ne pomeni degradacije, prostor se izboljša:



*Primer boljše ureditve v naselju: namesto nivojskih razlik s pločniki je v istem nivoju izvedena razlika v tlakovanju. Betonska mulda skrbi za odvodnjavanje in hkrati nevsiljivo ločuje površine namenjene pešcu in avtomobilistu. Svetilka je žal navadna cestna luč, ki osvetljuje brez potrebe preveč. (Stari Trg ob Kolpi)*



*Primer boljše rešitve zunaj naselja: namesto pločnikov je predvidena posebna površina za pešce in kolesarje, ločena od vozišča. Svetilke so žal manj primerne, saj so za pešce previsoke, avtomobili pa jih ne potrebujejo. (Banovci)*

### Primer dveh lokacij v Poljanah pri Škofji Loki, kjer zaenkrat še ni prepozno

Izbrali smo dve lokaciji in načelno prikazali, kako bi jih bilo mogoče urediti. Tako urejene bi zadoščale prometnim potrebam in hkrati prostora ne bi razvrednotile. Ureditve z »delitvijo prostora in vgrajeno rezervo« (»shared space«, »integrated reserve«) so v bistvu značilne za urbani prostor in še posebej za vaška naselja. Skupnega javnega prostora ne razrežejo in razdelijo z nivoji in monofunkcionalnimi rabami, ampak ga ohranijo celovitega. **Primer 1** je manjša cesta ob potoku z relativno malo prometa. **Primer 2** je cesta ob reki, ki poplavlja (Natura 2000) in zaščiteni kmetijskimi površinami. Prometa je več, delno tudi tranzitnega. Prostor za širitev je omejen.

Primer 1: ureditev ob potoku - stanje



**Obstoječe stanje:** ureditev je neprimerna tako za avtomobile kot tudi za pešce.

Cesta ni zelo prometna, prostora ni veliko, ob cesti se vije potoček. Nekje na sredi je med potokom in cesto ekološki otok.

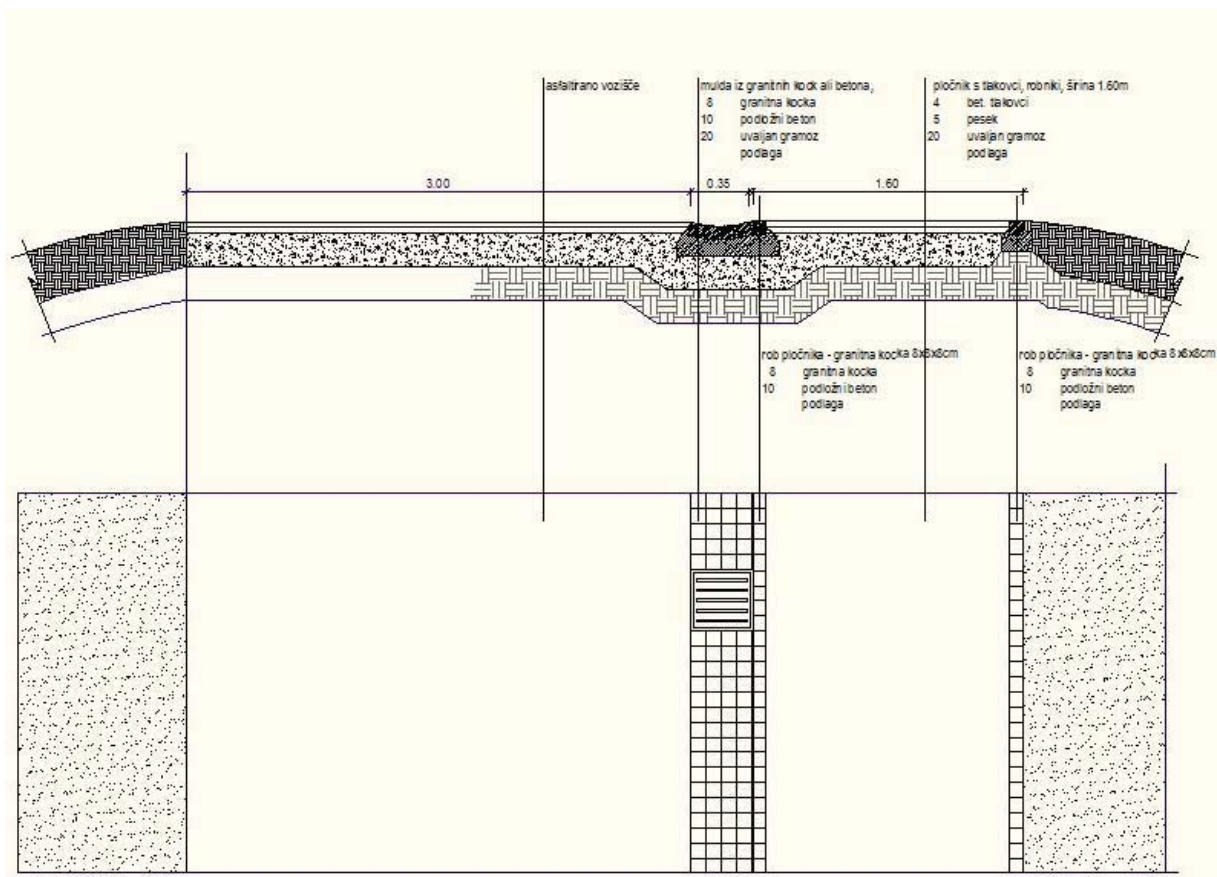
Ureditev s pločnikom in dovolj široko cesto za srečevanje bi bila toga in bi zavzela veliko prostora.

Primer 1: ureditev ob potoku - predlog



**Predlog:** namesto širitve vozišča in dodajanja pločnikov predlagamo novo ureditev. Celovito urejen skupni prostor si delita pešec in avtomobilist ("shared space"). Vsak ima svoj del, vendar ta ni strogo ločen, tako da se lahko avtomobilist v primeru srečevanja z nasprotno vozečim vozilom umakne tudi na prostor, namenjen pešcem; hkrati pa tudi pešci in kolesarji po potrebi uporabljajo vozišče. Širše območje ekološkega otoka se tlakuje, otok se obda z lesenim zaslonom. Ureditev z betonskimi tlakovci, muldo in asfaltom ni nič dražja od klasične ureditve z betonskimi robniki.

## Shematski profil in tloris primera 1



Za vozišče je predvidene 3.00m asfaltirane površine, betonska mulda je široka cca 35cm, z betonskimi tlakovci tlakovan del, namenjen pešcem je širok najmanj 1.60m. Celotna širina ureditve je manj kot 5,00m. Seveda se lahko profil še razširi, vendar ne na račun prostora ob potoku. Točne širine in prereze bo mogoče predvideti šele na podlagi projekta in z ustrezno geodetsko podlogo. Pri manjših obremenitvah (pešci, avtomobili) je pod tlakovci lahko uvaljan gramoz in pesek pri večjih obremenitvah (tovornjaki) pa je potrebno pod tlakovci izvesti AB podlago.

Primer 2: ureditev ob reki – stanje



*Cesta ob Sori je ozka in brez urejenih površin za pešce, verjetno je v bodočnosti predvidena širitev ceste in pločniki. Poteka po občutljivem in kvalitetnem krajinskem prostoru ob reki.*

Primer 2: ureditev ob reki – varianta 1



Namesto prometno-tehnične širitve vozišča in dodajanja pločnikov predlagamo ureditev, ki bo primerna značaju prostora in bo hkrati tudi prometno ustrezna. Površina za pešce, tlakovana z betonskimi tlakovci, je na strani reke. Ob izteku stare poti preko polja se uredi počivališče z gručo avtohtonih dreves. V podaljšku poti se tlak nadaljuje tudi preko ceste - tako se simbolno označi, da imajo tu prednost pešci, razlika v tlaku pomeni tudi fizično omejitev prehitre vožnje. Na podoben način bi tlakovanje preko ceste označevalo in umirjalo promet tudi na drugih prehodih za pešce.

## Primer 2: ureditev ob reki – varianta 2



Predstavljamo še različico z drevoredom. Sprehajalci dobijo senco, vendar prostor dobi tudi bolj urbani značaj kar je mogoče v tem prostoru odveč, zadeve bi bilo potrebno pred dokončno odločitvijo še pretehtati. Razlog za to varianto pa je da bi drevored pomagal utrditi poplavno površino.

V okoljih, kot je obravnavano, je posebno pozornost potrebno nameniti premišljenemu načrtovanju razsvetljave. Pretirano osvetljevanje naravnih in vaških ambientov zelo hitro razvrednoti okolje, če sploh ne govorimo o drugih ekoloških problemih. Namesto toge linearne (cestne) osvetlitve priporočamo bolj ambientalno točkovno osvetlitev, samo tam, kjer je to res smiselno in potrebno.

Pripravil Urbi-studio:

Andrej Erjavec, udia  
Mojca Balant, udika

Ljubljana - februar 2011