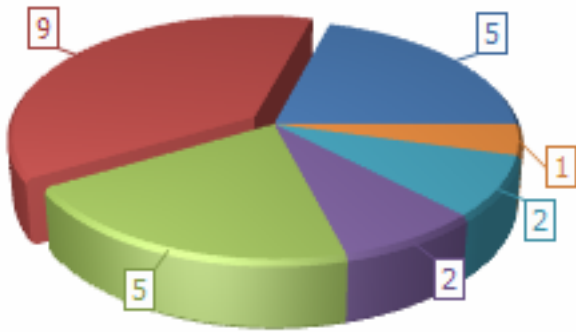
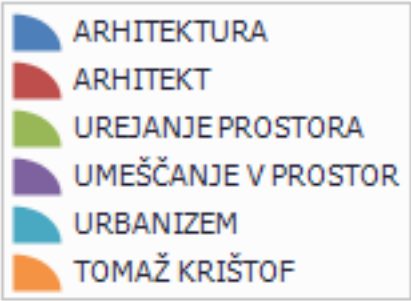


Poročilo
medijskih objav

21.09.2023

Objave v poročilu:



21. 09. 2023	Delo	Stran/Termin: 1	SLOVENIJA
Naslov:	Dopolnitev javnega sektorja		
Vsebina:	Zasebni muzeji in galerije		
Avtor:	I. B.		
Rubrika, Oddaja:	Naslovna stran	Žanr: NAPOVEDNIK	Naklada: 19.752,00
Gesla:	ARHITEKTURA, ARHITEKT		
21. 09. 2023	Delo	Stran/Termin: 3	SLOVENIJA
Naslov:	Potniškemu centru manjka povezava na mestni promet		
Vsebina:	Železniška in avtobusna postaja Koalicija za trajnostno prometno politiko opozarja, da izginjajo drevoredi, vse pa je podrejeno avtomobilom		
Avtor:	Borut Tavčar		
Rubrika, Oddaja:	AKTUALNO	Žanr: POROČILO	Naklada: 19.752,00
Gesla:	UREJANJE PROSTORA		
21. 09. 2023	Delo	Stran/Termin: 17	SLOVENIJA
Naslov:	Ko si želiš, da bi v tvojih nakupih uživali še drugi		
Vsebina:	Zasebni muzeji in galerije		
Avtor:	Igor Bratož		
Rubrika, Oddaja:	KULTURA	Žanr: POROČILO	Naklada: 19.752,00
Gesla:	ARHITEKTURA, ARHITEKT		
21. 09. 2023	Dnevnik	Stran/Termin: 1	SLOVENIJA
Naslov:	Kritike na načrtovano ureditev cest okoli potniškega centra		
Vsebina:	Koalicija za trajnostno prometno politiko je po pregledu dokumentacije Mestne občine Ljubljana z načrti za preureditev cest okoli ljubljanske železniške postaje izpostavila, da v izhodišču projekta očitno ni bila ureditev dobre navezave potniškega centra na mrežo prog Ljubljanskega		
Avtor:	Vanja Brkič		
Rubrika, Oddaja:	Naslovna stran	Žanr: NAPOVEDNIK	Naklada: 15.822,00
Gesla:	UREJANJE PROSTORA		
21. 09. 2023	Dnevnik	Stran/Termin: 1	SLOVENIJA
Naslov:	Stanovanja turistom, za Ljubljančane jih ni		
Vsebina:	Nenadzorovano oddajanje stanovanj turistom, premajhna in neustrezna ponudba ter napačna davčna in investicijska politika države in občin poglabljajo krizo na najemniškem trgu. Kako narediti bivanje cenovno dostopno?		
Avtor:	Tomaž Klipšteter		
Rubrika, Oddaja:	Naslovna stran	Žanr: NAPOVEDNIK	Naklada: 15.822,00
Gesla:	ARHITEKTURA, ARHITEKT		
21. 09. 2023	Dnevnik	Stran/Termin: 3	SLOVENIJA
Naslov:	Stanovanja turistom, za Ljubljančane jih ni		
Vsebina:	DRUŽBA / STANOVANJSKA POLITIKA		
Avtor:	Tomaž Klipšteter		
Rubrika, Oddaja:	V OSPREDJU	Žanr: POROČILO	Naklada: 15.822,00
Gesla:	ARHITEKTURA, ARHITEKT		

21. 09. 2023	Dnevnik	Stran/Termin: 8	SLOVENIJA
Naslov:	Kritike na načrtovano ureditev cest		
Vsebina:	Javna razgrnitev občinskih načrtov za urejanje cest okoli bodočega javnega potniškega centra je pritegnila pozornost Koalicije za trajnostno prometno politiko. Kot veliko pomanjkljivost so izpostavili, da v izhodišču urejanja prometnic ni dobra navezava na mestni potniški promet.		
Avtor:	Vanja Brkič		
Rubrika, Oddaja:	LJUBLJANA	Žanr: POROČILO	Naklada: 15.822,00
Gesla:	UREJANJE PROSTORA		
21. 09. 2023	Dnevnik	Stran/Termin: 26	SLOVENIJA
Naslov:	Kdaj bo železnica dobra alternativa in boljša rešitev za prevoz kot cestni promet?		
Vsebina:	PROMETNE DILEME IN IZZIVI		
Avtor:	Eva Brane		
Rubrika, Oddaja:	ZELENI PREHOD	Žanr: POROČILO	Naklada: 15.822,00
Gesla:	UMEŠČANJE V PROSTOR		
21. 09. 2023	Dnevnik	Stran/Termin: 28	SLOVENIJA
Naslov:	Prednost kolesarjenju in javnemu prometu		
Vsebina:	»OGOVOR Z JANEZOM KOŽELJEM O TRAJNOSTNI MOBILNOSTI		
Avtor:	Eva Brane		
Rubrika, Oddaja:	ZELENI PREHOD	Žanr: POROČILO	Naklada: 15.822,00
Gesla:	ARHITEKT, URBANIZEM		
21. 09. 2023	Večer	Stran/Termin: 1	SLOVENIJA
Naslov:	Potrebujejo pomoč		
Vsebina:	Ob Dnevu mobilnosti invalidov so znova ozaveščali o neupravičenem parkiranju na mestih za invalide in o arhitektonskih ovirah		
Avtor:	Jasmina Cehnar		
Rubrika, Oddaja:	Naslovna stran	Žanr: NAPOVEDNIK	Naklada: 16.328,00
Gesla:	ARHITEKT		
21. 09. 2023	Večer	Stran/Termin: 13	SLOVENIJA
Naslov:	Potrebujejo pomoč ali vsaj razumevanje		
Vsebina:	DAN MOBILNOSTI INVALIDOV		
Avtor:	Jasmina Cehnar		
Rubrika, Oddaja:	MARIBOR IN REGIJE	Žanr: POROČILO	Naklada: 16.328,00
Gesla:	ARHITEKT		
20. 09. 2023	Novi Matajur	Stran/Termin: 4	SLOVENIJA
Naslov:	Brežan napovedal zaostritve za gradnjo na poplavnih območjih		
Vsebina:	Brežan napovedal zaostritve za gradnjo na poplavnih območjih S spremembo poplavne uredbe bodo člani sveta za vode poskušali zmanjšati možnosti neprimernih posegov v prostor pri stanovanjski gradnji in pri gradnji industrijskih objektov na poplavnih območjih, za državno		
Avtor:			
Rubrika, Oddaja:	AKTUALNO	Žanr: POROČILO	Naklada:
Gesla:	UMEŠČANJE V PROSTOR		

21. 09. 2023	Nedeljske novice	Stran/Termin: 2	SLOVENIJA
Naslov:	Poplavljena območja so se poseljevala naprej		
Vsebina:	Ljudje bi radi čim prej obnovljali, izvajanje sanacije pod drobnogledom številnih, tudi stroke		
Avtor:	TOMICA ŠULJIĆ		
Rubrika, Oddaja:	SLOVENIJA	Žanr: POROČILO	Naklada: 31.853,00
Gesla:	ARHITEKTURA, ARHITEKT, URBANIZEM, UREJANJE PROSTORA		
21. 09. 2023	Tednik Panorama	Stran/Termin: 5	SLOVENIJA
Naslov:	Sanacija bo po oceni strokovnjakov trajala več let		
Vsebina:	Svet za obnovo po poplavih pod vodstvom Marjana Pipenbaherja		
Avtor:	Ines Kresnik		
Rubrika, Oddaja:	AKTUALNO	Žanr: POROČILO	Naklada: 2.100,00
Gesla:	ARHITEKT, TOMAŽ KRIŠTOF		
20. 09. 2023	NOVA 24TV	Stran/Termin: 19:30:00	SLOVENIJA
Naslov:	Gre gradnja Potniškega centra Ljubljana v pravo smer?		
Vsebina:	Na območju železniške in avtobusne postaje v Ljubljani se je lani začela gradnja novega potniškega centra, ki je bil več desetletij mrtva črka na papirju.		
Avtor:	Ines Kumalić		
Rubrika, Oddaja:	VEČERNE NOVICE	Žanr: DIALOGIZIRANO	Naklada:
Gesla:	UREJANJE PROSTORA		

21. 09. 2023 Delo

Stran/Termin: 1

Naslov: Dopolnitev javnega sektorja

Avtor: I. B.

Rubrika/Oddaja: Naslovna stran

Žanr: NAPOVEDNIK ČLANKA

Površina/Trajanje: 64,02

Naklada: 19.752,00

Gesla: ARHITEKTURA, ARHITEKT



+ KULTURA

Dopolnitev javnega sektorja

**Zasebni muzeji
in galerije** Zbiralci želijo
svoje nakupe razstavljati

Novo globalno Poročilo o umetnostnih muzejih, ki so ga sestavili sodelavci spletne strani Larry's List in raziskovalci amsterdamske univerze, je pokazalo, da je največ zasebnih muzejev in galerij v Nemčiji, ZDA in Južni Koreji, Seul pa je mesto z največ zasebnimi institucijami. Največ – natančno polovica oziroma 222 institucij – jih je sicer v Evropi. Po podatkih Zveze društev slovenskih likovnih umetnikov je slovenskih zasebnih oziroma prodajnih galerij zdaj 27, nekateri galeristi opažajo, da se je trg skrčil. **I. B.**



► STRAN 17

Naslov: Potniškemu centru manjka povezava na mestni promet

Avtor: Borut Tavčar

Rubrika/Oddaja: AKTUALNO

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 370,07

Naklada: 19.752,00

Gesla: UREJANJE PROSTORA



Potniškemu centru manjka povezava na mestni promet Železniška in avtobusna postaja

*Koalicija za trajnostno prometno politiko opozarja,
da izginjajo drevoredi, vse pa je podrejeno avtomobilom*

Ljubljanski potniški center je ovit v skrivnost, Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) se je zato odzvala na edini uradni postopek, to je predhodni postopek za poseg, imenovan ureditev gospodarske javne infrastrukture in obnova cest na območju Potniškega centra Ljubljana, na katerega je bilo mogoče oddati pripombe in predloge do 20. septembra. Priložene podlage povzročajo razburjenje, saj pomenijo odstranitev drevoredov in zelenja, širitev cest, poslabšanje razmer za pešce in slabo povezavo z mestnim prometom, ob velikem številu novih parkirnih prostorov.

BORUT TAVČAR

Načrtovana obnova Vilharjeve, Masarykove, Šmartinske in Železne ceste bo poslabšala razmere za pešce in kakovost bivanja lokalnih prebivalcev. Na boljšem pa ne bodo niti uporabniki javnega prometa, za katere naj bi se potniški center urejal, so opozorili strokovnjaki, združeni v KTPP. Načrti, ki jih je objavilo ministrstvo za oko-

lje, podnebje in energijo, namreč predvidevajo širitev cest na oboju nove železniške in avtobusne postaje – predvsem Vilharjeve in Masarykove. Na račun zelenih površin in drevoredov se širita tudi Šmartinska in Železna cesta.

Cilj mestne občine Ljubljana in države naj bi bil povečanje deleža potnikov v javnem potniškem prometu in učinkovito prestopanje med različnimi vrstami javnega prometa. KTPP opozarja, da objavljeni načrti kažejo drugačno sliko in dajejo prednost osebnim avtomobilom. »Načrti ne predvidevajo primerne navezave potniškega

centra na mestni potniški promet. Predvideni rumeni pasovi za avtobuse niso povezani, nelogično umeščeni in prekinjeni v križiščih, kjer je potreba po tekočem javnem prometu največja. V nasprotju s tem ima osebni motorni promet prednost pred avtobusi v vseh križiščih, za hitrejši pretok pa bo žrtvovan celo park,« je pripombe povzel Marko Peterlin z Inštituta za politike prostora.

Posekan drevored in uničen park

V KTPP opozarjajo, da načrti predvidevajo tudi posek drevoreda na Vilharjevi cesti, zaradi novega zavijalnega pasu pa bo uničen tudi park ob križišču Šmartinske, Vilharjeve in Topniške, skozi katerega zdaj vodi sprehajalna in kolesarska pot. Prav to križišče je že zdaj lokacija z najslabšo kakovostjo zraka v Ljubljani, širše območje železniške postaje pa ena od lokacij v Ljubljani, kjer je učinek urbanega toplotnega otoka najintenzivnejši. S širitvijo cest in gradnjo 3700 novih parkirnih mest v novih objektih Vilharje, Emonike in avtobusne postaje se bo povečala tudi količina

prometa, zato se bodo okoljski kazalniki na območju še poslabšali. Pri tem se zaradi širših vozišč slabšajo pogoji za pešce, na Vilharjevi in Masarykovi pa se celo zmanjšuje število prehodov za pešce.

Zgodovinska priložnost

Po drugi strani je projekt zgodovinska priložnost za vzpostavitev učinkovitega javnega prevoza v

Ljubljani in širši regiji. »Novo postajo in okolico gradimo za najmanj dve generaciji. Najmanj pol stoletja ni mogoče pričakovati drugačne ureditve od te, ki jo načrtujemo zdaj. Ureditev mora zato omogočiti najnaprednejše, trajnostne rešitve na področju urejanja prostora in prometa. Če potniški center ne bo omogočil hitrega prestopa na mestni promet in privla-

nega javnega prostora, projekt ne bo uspešen in tudi ni upravičen,« pravi Peterlin, ki dodaja, da sta avtobusna in železniška postaja blizu, vendar ni mogoče pričakovati veliko prestopov z vlaka na avtobuse na regijskih progah. Mestnega avtobusa pa ni blizu.

KTPP je že pred dvema letoma opozorila na sodobne smernice iz tujine, ki določajo, da mora biti čas prestopa med eno in drugo vrsto javnega prevoza krajši od treh minut. Poleg tega je za udobje in varnost pešcev ključen privlačen javni prostor, vključno z drevoredi, ki zagotavljajo senco in prijetne pogoje za potnike. Pravijo, da so poskušali vzpostaviti dialog s predstavniki projekta, vendar jim v vseh letih to ni uspelo. Celovite preveritve projekta, ki je nastajal po natečaju leta 2002, ni bilo. »To je edini uradni postopek, na katerega smo se lahko odzvali in dali pripombe,« opozarja Peterlin.

Projekt v obravnavi izboljšuje le zelo slabe razmere za kolesarje. V KTPP predlagajo dvopasovne in dvostranske kolesarske steze na razširjenih Masarykovi in Šmartinski ter tudi boljše vodenje kolesarjev skozi križišča. Dodaten predlog je podaljšanje podhoda.

- Projekt ljubljanskega potniškega centra ne upošteva sodobnih smernic.
- Najbolj moteča je slaba povezava z mestnim potniškim prometom.
- Kar 3700 novih parkirnih prostorov bodo zgradili v okolici.



PROJEKT BODO PREDSTAVILI 10. OKTOBRA

Izvedeli smo, da bosta mestna občina Ljubljana (MOL) in ministrstvo za infrastrukturo usklajen projekt ljubljanskega potniškega centra predstavila 10. oktobra. V MOL neuradno pravijo, da bo končani projekt bolj zelen, kot je prikazano. Drevesa naj bi ostala ali bila nadomeščena, zeleni bodo tudi otoki v krožiščih. Nova parkirna mesta so nadomestilo za parkirišča na površini. Vilharjeva pa ne bo več tranzitna cesta, čeprav ni povsem jasno, kam bodo avtobuse vodili rumeni pasovi na njej. Končne rešitve še ni, ko pa bo, bo projekt predstavljen javnosti.



Koalicija za trajnostno prometno politiko ugotavlja, da projekt v obravnavi izboljšuje le precej slabe razmere za kolesarje. FOTO CIPRA

21. 09. 2023 Delo

Stran/Termin: 17

Naslov: Ko si želiš, da bi v tvojih nakupih uživali še drugi

Avtor: Igor Bratož

Rubrika/Oddaja: KULTURA

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 1.147,34

Naklada: 19.752,00

Gesla: ARHITEKTURA, ARHITEKT



Ko si želiš, da bi v tvojih nakupih uživali še drugi

Zasebni muzeji in galerije Novo poročilo kaže, da je največ zasebnih institucij, polovica oziroma 222, v Evropi

Sodelavci hongkonške spletne strani Larry's List, namenjene predvsem zbiralcem in trgovcem z umetniškimi deli, so pred sedmimi leti izdali prvi globalni pregled zasebnih umetnostnih muzejev. Letošnje drugo *Poročilo o umetnostnih muzejih* kaže, da so se okoliščine spremenile, zasebne, a za javnost odprte institucije, imajo nespregledljiv vpliv. Največ jih je v Nemčiji, ZDA in Južni Koreji.

IGOR BRATOŽ

V pregled, ki so ga opravili v sodelovanju z oddelkom za sociologijo amsterdamske univerze (izšel je v programu dunajske založbe VfmK, Verlag für moderne Kunst), so raziskovalci zajeli 446 institucij v 58 državah (splošno sprejete definicije, kaj sploh je muzej ali galerija, ni), geografski kriterij je pokazal, da je največ zasebnih umetnostnih muzejev, natančno 50 odstotkov oziroma 222 institucij, v Evropi, s 24 odstotki sledi Azija, Severna Amerika je s 15 odstotki na tretjem mestu, daleč zadaj so Latinska Amerika, Karibi in Bližnji vzhod s po 4 odstotki, Afrika in Oceanija imata manj kot dva odstotka zasebnih muzejev.

Zapolnjevanje vrzeli v Aziji

Vodilno mesto Evrope pripisujejo dolgi tradiciji zasebne pobude in razstavljanja, ki sega v renesanso. Evropski zbiralci so svoje dragocenosti vedno radi razstavljali, tako je bilo že z Medičejci in sobami ču-



des v nemških deželah 17. stoletja. Zasebniki so v Evropi močno vplivali na razvoj muzejev.

V svetovnem merilu je po kriteriju števila muzejev v posameznih državah slika malce drugačna: največ zasebnih muzejev, 60, je v Nemčiji, z enim manj so na drugem mestu Združene države Amerike, tretja je Južna Koreja s 50 (obstranski podatek: ta država je vodilna na svetu po številu ustanoviteljic muzeja, 40 odstotkov so jih ustanovile ženske), Kitajska in Italija si delita četrto mesto s 30 muzeji, sledijo Španija (21), Francija (19), Belgija in Švica z 11 ter Grčija in Japonska s po 10 zasebnimi muzeji.

Na prvem mestu po številu zasebnih muzejev je Nemčija s šestdesetimi, z enim manj so na drugem mestu Združene države Amerike, tretja je Južna Koreja s petdesetimi.

Trend odpiranja zasebnih muzejev v Aziji je po presoji raziskovalcev vsaj delno posledica dejstva, da je javnih muzejev, ki bi predstavljali sodobno umetnost, v regiji premalo, zaradi česar zasebni za polnjujejo vrzel v ponudbi. Podatek, da je v prvih petih državah po številu zasebnih muzejev kar polo-

vica vseh na svetu, avtorji poročila razlagajo z dolgo tradicijo zbiranja umetnin v Nemčiji, ZDA in Italiji, Kitajski pri visoki uvrstitvi pomaga velikost trga z umetninami, čeprav je prvi zasebni muzej odprl vrata šele leta 2002.

Večina brez vstopnine

Evropska premoč malce zbledi ob pregledu števila muzejev po mestih: največ zasebnih institucij je v Seulu, 17, na drugem mestu je Berlin s štirinajstimi, Pekingu z enajstimi sledi New York z desetimi, v Atenah jih je devet, v Šanghaju osem, v Kjongiju, Londonu in Miamiju jih je po sedem. Pregled razkriva, da je bilo 82 odstotkov zajetih zasebnih muzejev ustanovljenih po letu 2000, največ, 152, so jih odprli v preteklem desetletju (rekordni sta bili leti 2011 z 29 muzeji in 2017 s 24), a le 21 od teh med letoma 2020 in 2022, kar se zdi posledica pandemije.

Od prvega poročila leta 2016, navajajo raziskovalci, so odprli 111 muzejev, 98 jih še zmeraj deluje, 82 odstotkov jih ima reden odpiralni čas, od tega večina pet ali več dni na teden, pri preostalih 18 odstot-



kih se je treba za ogled dogovoriti posebej.

Različne velikosti zbirk

Okrog tretjina, 35 odstotkov, muzejev obiskovalcem ne zaračuna vstopnine, 49 odstotkov zbirk v zasebnih muzejih ima največ 500 umetniških del, 29 odstotkov jih ima več kot 1500. Najmanjši je muzej Salta v Argentini, kjer Donald in Úrsula Hess razstavlja devet instalacij ameriškega umetnika Jamesa Turrella, največji pa Muzej Würth Reinholda Würtha, ki razstavlja v množici galerij in muzejev, celotna zbirka – večinoma slik in kipov – obsega 18.300 umetniških del, med njimi dela Hansa Holbeina, Maxa Ernsta, Edwarda Muncha, Pieta Mondriana, Pabla Picassa, Georga Baselitza, Roya Lichtensteina, Davida Hockneyja, Alexa Katza, Friedensreicha Hundertwasserja, Anselma Kieferja, Christa in Jeanne-Claude in drugih.

Polovica muzejev, obravnavanih v pregledu, deluje kot neprofitni sklad, kar jim ponekod, predvsem v ZDA in Evropi, prinaša davčne olajšave. Enainpetdeset odstotkov zasebnih muzejev ima največ deset zaposlenih, skoraj vsi muzeji z manj kot petimi zaposlenimi so v Evropi ali ZDA, tisti z največ zaposlenimi, po 40 ali več, so razpršeni po Grčiji, ZDA, Litvi, Turčiji, Braziliji, Argentini, Južni Afriki in Indoneziji.

Muzejska oziroma galerijska dejavnost

V publikaciji *Analiza panoge muzeji v Sloveniji*, ki sta jo lani jeseni sozaložila Muzej za arhitekturo in oblikovanje ter Center za kreativnost, je navedeno, da statistični urad posebej spremlja dejavnost muzejev in galerij, toda veliko podatkov ne omogoča razločevanja med muzeji in galerijami. Leta 2019 je skupaj delovalo 91 ustanov z muzejsko ali galerijsko dejavnostjo, od tega 58 muzejev, 14 muzejskih zbirk in 19 galerij.

Po podatkih iz poslovnega registra je bilo v panogi SKD 91.02 (po standardni klasifikaciji dejavnosti dejavnost muzejev) decembra 2020 86 pravnoorganizacijskih enot, po deležih so večino (58 odstotkov) predstavljali javni zavodi,



Vodilno mesto Evrope avtorji poročila pripisujejo dolgi tradiciji zasebne pobude in razstavljanja. Utrinek z dražbe Banskijevih del v Sotheby's v Londonu pred dvema letoma. FOTO TOM NICHOLSON/REUTERS

preostalo pa samostojni podjetniki, družbe z omejeno odgovornostjo in druge oblike. Statistični urad v razdelku muzejska in galerijska dejavnost upošteva javne in zasebne muzeje, galerije in muzejske zbirke, vse enote, o katerih je iz preteklih raziskovanj in drugih informacij razvidno, da opravljajo muzejsko oziroma galerijsko dejavnost, niso pa vključene prodajne galerije, ki po klasifikaciji sodijo med trgovine.

V sporočilu iz pisarne Zveze društev slovenskih likovnih umetnikov so med zasebnimi oziroma prodajnimi galerijami te dni navedli 27 institucij, a dodali, da se seznam ves čas spreminja in dopolnjuje.

Majhen, a kakovosten trg

Emil Šarkanj iz Galerije Hest je v izjavi za *Delo* pojasnil, da »več kot štiriintridesetletna prisotnost te galerije na slovenskem umetnostnem trgu dokazuje, da je želja ljudi po kakovostni ponudbi umetniških del (od slovenskih klasikov do sodobnih avtorjev) še kako prisotna. Slovenski umetnostni

40 %

zasebnih muzejev v Južni Koreji so ustanovile ženske

trg je kljub majhnosti kakovosten, kar dokazuje tudi v zadnjih letih čedalje pogostejše povpraševanje strank iz tujine. Bi pa bilo gotovo lahko še bolje, če bi se rešili sivega trga in ponaredkov, prav tako bi pomagale davčne olajšave.«

Galerija Visconti Fine Art je v sporočilu zapisala, da je od začetka, ko so leta 1991 prenesli svojo profesionalno dejavnost z Dunaja in New Yorka v Ljubljano, predstavljala dela pomembnih, mednarodno priznanih umetnikov, na mednarodnih sejmih v Bologni, New Yorku, Parizu, Baslu, Zürichu pa so predstavljali nekatere zanimive slovenske umetnike in nadaljevali svojo drugo pomembno dejavnost, založništvo originalne grafike slovenskih in tujih avtorjev. »Po covidnem obdobju,« so zapisali, »ki je bilo za vse javne dejavnosti

dokaj pogubno, je bil upad obiskovalcev galerije znaten; naš trg se je že pred tem obdobjem, morda že z osamosvojitvijo, in zaradi številnih drugih vzrokov znatno skrčil.«

Branko Volkar, ustanovitelj Zale galerije, je dodal, da se ta galerija od leta 1991 v tukajšnji likovni prostor vključuje z razstavnimi programi slovenskih in tujih umetnikov. »Samo delovanje na slovenskem trgu je od ustanovitve galerije podrejeno želji po kakovostnem razstavnem programu in podpori mlajšim generacijam. Ponosni smo na že dvajset let trajajoč projekt Zoran Mušič, ki je rezultat sodelovanja z vrhunskimi umetnostnimi zgodovinarji, kritiki, zbiralci, oblikovalci in avtorjevo družino ter domačimi in tujimi ustanovami, ki je vodilo razstav tako v Sloveniji kot v Londonu, Beogradu in na Dunaju, nadaljnja posledica tega je bilo sodelovanje s tujimi muzeji in zbiralci, ki nam še danes omogoča, da so na primer publikacije, izdane v okviru tega projekta, priznane tudi kot vir provenience slikarjevega opusa.«



Poročilo o umetnostnih muzejih je zajelo 446 institucij v 58 državah. Na fotografiji prizor z letošnje julijske razstave del Roya Lichtensteina v Nacionalni galeriji v Washingtonu.

FOTO KEVIN WURM/REUTERS



Južna Koreja je vodilna na svetu po številu ustanoviteljic muzeja. Na fotografiji utrinek z razstave *Veliki svet Andyja Warhola* leta 2009 v Grand Palais v Parizu. FOTO BENOIT TESSIER/REUTERS

21. 09. 2023 Dnevnik

Stran/Termin: 1

Naslov: Kritike na načrtovano ureditev cest okoli potniškega centra

Avtor: Vanja Brkič

Rubrika/Oddaja: Naslovna stran

Žanr: NAPOVEDNIK ČLANKA

Površina/Trajanje: 164,36

Naklada: 15.822,00

Gesla: UREJANJE PROSTORA



LJUBLJANA / PROMET

Kritike na načrtovano ureditev cest okoli potniškega centra

Koalicija za trajnostno prometno politiko je po pregledu dokumentacije Mestne občine Ljubljana z načrti za preureditev cest okoli ljubljanske železniške postaje izpostavila, da v izhodišču projekta očitno ni bila ureditev dobre navezave potniškega centra na mrežo prog Ljubljanskega potniškega prometa.

✂ Vanja Brkič

Koalicija za trajnostno prometno politiko je kritična do načrtov ljubljanske mestne občine za urejanje

cest okoli železniške postaje, kjer bo v prihodnjih letih država s Slovenskimi železnicami gradila nov potniški center. V načrtih pogoja dobro povezavo potniškega centra s progami Ljubljanskega potniškega prometa, ki

bi potnikom omogočala hitro prestopanje. Zmotili so jih obeti sekanja drevoredov za potrebe širjenja nekaterih prometnic, uničenje parka nasproti Situle, nelogično umeščanje rumenih pasov in ukinjanje nekaterih prehodov za pešce. Pohvalili pa so nekatere izboljšave, ki si jih lahko obetajo kolesarji.

Na občini so včeraj sporočili, da bodo urejanje prometa in komunalne infrastrukture prvič predstavili 10. oktobra v mestni hiši. »V javnosti so se v zadnjem času pojavljali odzivi

na načrtovane ureditve, ki pa še niso bile usklajene ali potrjene na ravni investitorjev, države in mesta, zato poudarjamo, da bodo odzivi in morebitni predlogi za izboljšave s strani

različnih javnosti smiselni šele po tej predstavitvi,« so pojasnili.

Velja poudariti, da je Koalicija za trajnostno prometno politiko svojo oceno načrtovanih rešitev pripravila na podlagi dokumentacije, ki jo je občina v okviru predhodnega postopka vložila na ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Na osnovi te dokumentacije bo ministrstvo odločilo, ali pred začetkom pridobivanja gradbenih dovoljenj za te posege občina potrebuje tudi okoljevarstveno soglasje. ✕

Več ➡ 8

Koalicija za trajnostno prometno politiko v načrtih pogoja dobro povezavo potniškega centra s progami Ljubljanskega potniškega prometa.

21. 09. 2023 Dnevnik

Stran/Termin: 1

Naslov: Stanovanja turistom, za Ljubljance jih ni

Avtor: Tomaž Klipšteter

Rubrika/Oddaja: Naslovna stran

Žanr: NAPOVEDNIK ČLANKA

Površina/Trajanje: 432,85

Naklada: 15.822,00

Gesla: ARHITEKTURA, ARHITEKT



DRUŽBA / STANOVANJSKA POLITIKA

Stanovanja turistom, za Ljubljance jih ni

Nenadzorovano oddajanje stanovanj turistom, premajhna in neustrezna ponudba ter napačna davčna in investicijska politika države in občin poglobljajo krizo na najemniškem trgu. Kako narediti bivanje cenovno dostopno?

Tomaž Klipšteter

Hrvaško glavno mesto se skuša dramatični »apartmanizaciji« upreti z maksimalnim dvigom pavšala na turistično posteljo, smo poročali. Kdor v Zagrebu kratkoročno oddaja v najem do 20 postelj, bo moral za posteljo plačati 199 evrov na leto, kar bo skoraj petkrat več kot doslej. Zagreb se bo pridružil Dubrovniku in Splitu, ki sta že uvedla najvišji možni pavšal, z namenom, da bi zaježili rast najemnin v mestnih jedrih in vzpostavili cenovno vzdržen dostop do stanovanj.

Ukrep zagrebške mestne uprave ne bo povečal ponudbe stanovanj za dolgoročni najem, opozarjajo kritiki, kvečjemu pričakujejo razcvet črnega trga turističnih namestitev. »Pavšal na turistične postelje je znatno prenizek in tudi preblag ukrep, da bi imel kakršen koli vpliv na zmanjšanje kratkoročnega oddajanja, saj je še vedno manj obdavčeno kot dolgoročno oddajanje,« izpostavi Anja Lazar z Inštituta za študije stanovanj in prostora.

Nadaljevanje ➔ 3



V Ljubljani je veliko več stanovanj na voljo za turistični kratkoročni najem kot za dolgoročne najemnike. Fotografija je simbolična. Bojan Velikonja DOKUMENTACIJA DNEVNIKA

Naslov: Stanovanja turistom, za Ljubljance jih ni

Avtor: Tomaž Klipšteter

Rubrika/Oddaja: V OSPREDJU

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 684,51

Naklada: 15.822,00

Gesla: ARHITEKTURA, ARHITEKT



DRUŽBA / STANOVANJSKA POLITIKA

Stanovanja turistom, za Ljubljance jih ni

Nadaljevanje s strani 1

Kratkoročna oddaja preko platform, kot sta Airbnb in Booking.com, zaostre tudi razmere na slovenskem najemniškem trgu. Zmanjšuje dostopnost prostih stanovanj, zvišuje najemnine in najemnika sili v sklepanje še krajših najemnih pogodb.

Točnih podatkov o oddajanju stanovanj nima nihče

Koliko stanovanj se ta čas oddaja v kratkoročni in koliko v dolgoročni najem? »Močno dvomim, da obstaja kdo, ki vam lahko poda natančne podatke o številu stanovanj, ki se oddajajo v najem, bodisi kratkoročno ali dolgoročno – kjer koli v Sloveniji,« odgovori Richard Senti, vodja stanovanjskih študij na Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije. »Razlog za to je, da področje zasebnega najema ni ustrezno regulirano, še vedno deluje večinoma ilegalno, niti statistični urad ne zbira natančnih podatkov o tej dejavnosti.«

Vsaj delno vpogled v stanje ponuja portal Nepremičnine.net. Na njem je bilo v sredo le 18 odstotkov enot, ponujenih v Ljubljani, cenejših od 500 evrov, kar 62 odstotkov le-teh je imelo mesečno najemnino nad 1000 evri. »Za dostojno življenje najemnika naj ne bi presegala 30 odstotkov dohodkov gospodinjstva, skupaj z vsemi stanovanjskimi stroški pa 40 odstotkov,« piše na portalu SOS nepremičnine, ki sta ga vzpostavila združenje Danes je nov dan in IŠSP. Po tem standardu si oseba z minimalno plačo ne more privoščiti nobenega od ponujenih stanovanj na portalu, v Ljubljani so ji cenovno dostopne le sobe.

Ponudba za turiste trikrat večja kot za dolgoročne najemnike

Ponudba za turistični kratkoročni najem stanovanja v Ljubljani je pestrejša. Če je za daljši najem v glavnem mestu in njegovi okolici preko portala Nepremičnine.net trenutno

na voljo okoli 300 najemniških stanovanj, je na Airbnbju za november na voljo okrog 900 bivališč.

»Koliko stanovanj je trenutno aktiviranih na Airbnb, niti ni najbolj bistveno za stanovanjsko področje,« dodaja Anja Lazar. Bolj problematičen je vpliv Airbnbja na razumevanje stanovanja kot investicije, kot sredstva za ustvarjanje dobičkov. »Visoki zaslužki na Airbnbju spodbujajo rast cen in ker so cene vse višje, posledično rastejo tudi najemnine. Airbnb je torej še bolj kot zaradi jemanja stanovanj z najemnega trga problematičen zaradi spodbujanja nadaljnje financiranja stanovanj

in ustvarjanja nevzdržnih razmer, ne le na področju najemanja, ampak tudi glede kakršnega koli naslavljanja stanovanjskega vprašanja.«

Za izboljšanje razmer bi bilo ključno nemudoma vzpostaviti strog inšpekcijski nadzor in sankcioniranje nelegalne rabe stanovanj za turistične namene. Sistem bi moral spodbujati sklepanje dolgoročnih najemnih razmerij in omejevati rast najemnin. Razmere bi izboljšala tudi uvedba progresivnega premoženjskega davka in obdavčitve praznih stanovanj, ki bi investitorje odvrčala od špekulativnega delovanja, kar bi dolgoročno pripeljalo do umiritve cen najema in nakupa stanovanja.

Z dodatnim finančnim virom bi država obenem lažje financirala gradnjo neprofitnih stanovanj in subvencionirala združno gradnjo. »Po tujih zgledih bi lahko omogočila tudi delovanje najemniške svetoval-

nice z brezplačno pravno pomočjo, ki bi podprla najemnike in pomagala krepiti kulturo stanovanjskega oddajanja, ki je pri nas zares nizka,« še pove sogovornica.

Nevzdržne razmere na nepremičniškem trgu še daleč niso slovenski fenomen. Številne države in dežele so že zaostrele nadzor tržnega najema in uvajajo ukrepe za omejitev rasti najemnin. Katalonija, na primer, spodbuja gradnjo nešpekulativnih združnih stanovanj po zgledu Dunaja ali Züricha, ki na trg prinaša dostopna, varna in kakovostna domovanja.

Kjer socialno stanovanje ni stigma, temveč pravilo

Dunajski model se pogosto postavlja kot ideal stanovanjske preskrbe. Predvsem zato, ker temelji na dostopnosti in kakovosti. Na Dunaju stanovanjsko področje prepoznavajo kot del razvojne politike, in ne zgolj kot domeno socialnega področja. Povprečna najemnina za 50-kvadratnih metrov veliko stanovanje ta čas znaša približno 430 evrov. V Münchnu, najdražjem nemškem mestu, je treba za isto kvadraturu v povprečju plačati dvakrat več, okoli 950 evrov. V Ljubljani se najemnina giblje med 700 in 1200 evri.

Gradnja socialnih stanovanj ima na Dunaju več kot stoletno tradicijo, zato večina prebivalcev in prebivalcev živi v stanovanjih, ki so jih zgradili občina (več kot 220.000 enot), stanovanjske zadruge in socialna podjetja. Socialno stanovanje tam ni stigma, temveč pravilo. Na Dunaju le 13 odstotkov prebivalcev in prebivalcev stanuje v lastnih nepremičninah. »Prvi ukrep, pri katerem bi se v Ljubljani morali zgledovati po Dunaju, je ta, da bi morali nehati prodajati javna zemljišča, ker se tako nad njimi izgublja



nadzor,« opozarja Maja Hawlina iz IŠSP. Bistveno vlogo pri izboljšanju stanovanjskih razmer ima namreč zemljiška politika, ki bi morala spodbujati ljudem dostopne gradnje. Primer zgrešene politike je denimo prodaja občinskega zemljišča za Bežigradom zasebnemu investitorju zato, da bi na njem gradil oskrbovana stanovanja. Dejansko je zgradil stanovanja, ki jih prodaja za 4000 evrov in več za kvadratni meter, kupci pa se morajo strinjati, da se stanovanja v bloku lahko oddajajo v turistične namene. ✕

Tomaž Klipšteter

Vlada še podpira zadružno gradnjo?

Cilj koalicije vlade Roberta Goloba je do konca mandata vzpostaviti dolgoročno vzdržen sistem po vzoru Dunaja, ki bo omogočal gradnjo 3000 javnih stanovanj na leto. Nosilec bo republiški stanovanjski sklad, iz proračuna naj bi se namenilo po približno 100 milijonov evrov letno, je februarja letos napovedal premier. Za gradnjo naj bi se namenjalo tudi zemljišča v lasti Slovenskega državnega holdinga, javna neprofitna stanovanja bodo poleg stanovanjskih skladov gradile tudi neprofitne stanovanjske organizacije, ki so organizirane kot podjetja ali stanovanjske zadruge. »Žal se je zadružnim stanovanjem trenutna vlada ne glede na obljube in ne glede na njihov potencial, kot kaže, že odpovedala,« je razočarana Anja Lazar z IŠSP, ki je aktivna tudi v zadrugi Zadrugator.

Kako si je Berlin zakuhal nepremičninsko krizo

Dunaj je izjema v širšem zahodno-evropskem prostoru, pomanjkanje dostopnih stanovanj v gospodarskih in upravnih urbanih središčih je globalen problem. Glavno mesto Nemčije je dolgo veljalo za »revno in seksi« metropolo. Bivanje je bilo dostopno, ponudba pestra. Število prebivalcev je začelo strmo naraščati, sočasno je mestno vodstvo spodbujalo novogradnjo tako, da je zasebnikom prodajalo občinska stanovanja. Več kot 200.000 enot

je pristalo v lasti velikih nepremičninskih koncernov. Ti so zatem začeli dražiti najemnine, od leta 2010 so se več kot podvojile. Mestno vodstvo se zaveda svoje napake. Od zasebnih nepremičninskih družb je začelo odkupovati stanovanja, lani je še omejilo višino najemnin. Slednji ukrep je imel negativen učinek. Veliki stanovanjski koncerni so namreč skrčili ponudbo, s čimer so še poglobili krizo na nepremičninskem trgu.



Za daljši najem je v Ljubljani in njeni okolici preko portala Nepremicnine.net trenutno na voljo okoli 300 najemniških stanovanj, na Airbnbju je za november na voljo okrog 900 bivališč.  Tomaž Skale

DOKUMENTACIJA
DNEVNIKA

21. 09. 2023 Dnevnik

Stran/Termin: 8

Naslov: Kritike na načrtovano ureditev cest

Avtor: Vanja Brkič

Rubrika/Oddaja: LJUBLJANA

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 718,73

Naklada: 15.822,00

Gesla: UREJANJE PROSTORA



Zaradi predvidene širitve Vilharjeve ceste bo ljubljanska občina morala posekati obstoječi drevored. Na novo ga bo lahko uredila le na odseku Vilharjeve med Dunajsko in Neubergerjevo ulico.

JAVNI POTNIŠKI CENTER

Kritike na načrtovano ureditev cest



Javna razgrnitev občinskih načrtov za urejanje cest okoli bodočega javnega potniškega centra je pritegnila pozornost Koalicije za trajnostno prometno politiko. Kot veliko pomanjkljivost so izpostavili, da v izhodišču urejanja prometnic ni dobra navezava na mestni potniški promet.

Vanja Brkić

Koalicija za trajnostno prometno politiko je kritična do načrtovanih rekonstrukcij cest okoli bodočega potniškega centra Ljubljana, ki jih je ministrstvo za okolje, podnebje in energijo javno razgrnilo v sklopu predhodnega postopka. V omenjenem postopku bo ministrstvo odločilo, ali bo Mestna občina Ljubljana morala zaradi teh gradbenih posegov opraviti presojo vplivov na okolje.

Marko Peterlin iz Koalicije za trajnostno prometno politiko je kot veliko pomanjkljivost načrtovane prometne ureditve izpostavil, da navezava bodočega potniškega centra na mestni potniški promet iz načrtov ni razvidna, čeprav bi ravno ta vidik moral biti v izhodišču projekta. »Potniški center je lahko učinkovit samo toliko, kolikor so učinkovite poti do njega. Ne more služiti svojemu namenu, če ne bo omogočil hitrega prestopa na mestni promet, privlačnega dostopa in parkiranja za kolesa in če okoli postaje ne bo privlačnega javnega prostora, vključno z drevoredi, ki dajejo senco in prijetne pogoje potnikom,« je dejal Peterlin, ki je prepričan, da bo večji del potnikov z vlakov in medkrajevnih oziroma mednarodnih avtobusov prestopal ravno na avtobuse Ljubljanskega potniškega prometa.

Do 3700 novih parkirnih prostorov

Čeprav občina denimo na Vilharjevi, Topniški in Masarykovi cesti načrtuje zaris rumenih pasov, ki bodo namenjeni avtobusom, Peterlin opozarja, da so ti pasovi v načrtih na območju križišč večkrat prekinjeni in nepovezani zaradi zagotavljanja pretočnosti avtomobilskega prometa. Omenil je še, da so rumeni pasovi umeščeni na Topniško cesto, kjer danes sploh ni pomembnejših prog javnega prometa, po drugi strani pa denimo na

Šmartinski cesti, kjer bi bili potrebni, rumeni pasovi niso predvideni.

»Za hitrejši motorni promet je žrtvovan celo manjši park nasproti Situle. Zaradi širših vozišč se poslabšujejo pogoji za hojo, projekt ponekod celo zmanjšuje obstoječe število prehodov za pešce. Projekt na več mestih predvideva posek drevoredov, bodisi deloma bodisi v celoti, kar je z vidika zmanjševanja učinkov zdaj zelo izrazitega toplotnega otoka okoli potniškega centra Ljubljana, bivalnih pogojev bližnjih sosesk ter pogojev za kolesarjenje in hojo več kot neprimerno,« je našteval Peterlin, ki pa je hkrati pohvalil, da je veliko načrtovanih rešitev za ureditev kolesarskih površin bistveno boljših od trenutnega stanja. »Ob zapostavljanju javnega potniškega prometa in slabšanju pogojev za pešce se ni mogoče izogniti občutku, da je dejanski cilj urejanja cestnega obročja okoli potniškega centra predvsem omogočanje dostopa do tisočih novih parkirnih prostorov v novih zasebnih in javnih garažah okoli potniškega centra,« je razmišljal Peterlin. V Koaliciji za trajnostno prometno politiko so naštevali, da bi z načrtovanimi novogradnjami na območju glavne železniške postaje investitorji v prihodnjih letih lahko zgradili še okoli 3700 novih parkirnih prostorov.

V javnosti so se v zadnjem času pojavljali odzivi na načrtovane ureditve, ki pa še niso bile usklajene ali potrjene na ravni investitorjev, države in mesta, zato ob tem poudarjamo, da bodo odzivi in morebitni predlogi za izboljšave s strani različnih javnosti smiselni šele po tej predstavitvi.

Mestna občina Ljubljana



»Projekt, ki se gradi za vsaj dve generaciji«

Koalicija za trajnostno prometno politiko si prizadeva za čim boljšo ureditev prometa ter pešcev in kolesarskih površin, zato so dali tudi več konkretnih predlogov za izboljšave in

Ob zapostavljanju javnega potniškega prometa in slabšanju pogojev za pešce se ni mogoče izogniti občutku, da je dejanski cilj urejanja cestnega obroča okoli potniškega centra predvsem omogočanje dostopa do tisočih novih parkirnih prostorov v novih zasebnih in javnih garažah okoli potniškega centra.

Marko Peterlin, Koalicija za trajnostno prometno politiko

upajo, da jih bodo pristojni upoštevali. »Gre za projekt, ki ga gradimo za najmanj dve generaciji. Vsaj pol stoletja na tem območju ni mogoče pričakovati drugačne ureditve od te, ki jo načrtujemo zdaj, ta trenutek. Ureditve mora zato danes predvideti in omogočati najbolj napredne rešitve na področju urejanja prostora in urejanja prometa,« je poudaril Peterlin.

Dodal je, da so si v koaliciji želeli in si tudi aktivno prizadevali, da bi se javna razprava o tem projektu začela že veliko prej. »Z vsemi vključenimi institucijami smo poskušali vzpostaviti dialog, pisali smo jim, imeli tudi kakšen sestanek tu pa tam, vendar ko se je odločalo o rešitvah, pravzaprav nismo imeli možnosti sodelovati ali pa razumeti, kako so bile te odločitve sprejete,« je pojasnil Peterlin. Z občine so včeraj sporočili, da bodo 10. oktobra skupaj z investitorji v potniški center javno predstavila projekt ureditve cestne in komunalne infrastrukture. »To bo prva javna predstavitev usklajenih optimalnih rešitev projekta in ukrepov, povezanih z zagotavljanjem dostopnosti na navedenem območju. V javnosti so se v zadnjem času pojavljali odzivi na načrtovane ureditve, ki pa še niso bile

usklajene ali potrjene na ravni investitorjev, države in mesta, zato ob tem poudarjamo, da bodo odzivi in morebitni predlogi za izboljšave s strani različnih javnosti smiselni šele po tej predstavitvi,« so sporočili z občine.

Svetniki o programu komunalnega opremljanja

Ljubljanski mestni svet bo na ponedeljkovi seji potrjeval program opremljanja stavbnih zemljišč v območju zazidalnega načrta za potniški center. Ta določa, katera nova komunalna oprema in druga gospodarska javna infrastruktura se bo gradila, roke za dokončanje in podlago za odmero komunalnega prispevka. Gradnja komunalne opreme se bo sodeč po predlogu programa opremljanja začela še letos, končana pa naj bi bila do julija 2027. Iz dokumentacije za mestni svet je razvidno, da bo komunalno opremljanje tega območja občino stalo kar 71,6 milijona evrov, pri čemer bo največji strošek ravno urejanje cest z odvodnjavanjem in javno razsvetljavo, kar so ocenili na skoraj 53,5 milijona evrov.

Predlagajo nove spremembe pri avtobusni postaji

Jutri se bo končala javna razgrnitev predloga lokacijske preveritve za novo avtobusno postajo, ki bo del potniškega centra Ljubljana. Iz elaborata lokacijske preveritve je razvidno, da Slovenske železnice v sklopu nove stavbe avtobusne postaje ob Vilharjevi cesti ne morejo zagotoviti dovolj peronov za avtobuse. Tam bi jih lahko zgradili le 34, glede na podatke o potrebah pa bi jih potrebovali vsaj 51.

To težavo želijo rešiti tako, da bi nova avtobusna postaja imela dva terminala. Na severnem ob Vilharjevi bi ustavljali primestni in regionalni avtobusi, na južnem ob Masarykovi pa mednarodni avtobusi, nekaj peronov bi namenili za potrebe nadomestnih prevozov Slovenskih železnic in za avtobuse Ljubljanskega potniškega prometa. Južni terminal bi zgradili na mestu sedanje upravne stavbe Slovenskih železnic, ki stoji vzhodno od obstoječe železniške postaje. Ker takšnih sprememb trenutni zazidalni načrt ne omogoča, želijo Slovenske železnice spremembo doseči s postopkom lokacijske preveritve. x

21. 09. 2023 Dnevnik

Stran/Termin: 26

Naslov: Kdaj bo železnica dobra alternativa in boljša rešitev za prevoz kot cestni promet?

Avtor: Eva Branc

Rubrika/Oddaja: ZELENI PREHOD

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 887,30

Naklada: 15.822,00

Gesla: UMEŠČANJE V PROSTOR



PROMETNE DILEME IN IZZIVI

Kdaj bo železnica dobra alternativa in boljša rešitev za prevoz kot cestni promet?

Več potnikov na vlakih pomeni manjšo obremenitev okolja in tudi večjo varnost v prometu, saj je statistično gledano prevoz potnikov po železnici kar 40-krat bolj varen od prevoza s cestnim avtomobilskim prometom. A kdaj bi železnica v Sloveniji realno lahko postala alternativa cesti?

Eva Branc

Potniki si seveda želimo hitrih in frekventnih železniških povezav, vendar je železnica speljana glede na naravne danosti. Ker včasih ni bilo toliko tunnelske in viaduktne gradnje, imajo proge daljše kilometrske razdalje kot cestne povezave. Če vzamemo za primer dolžino poti iz Ljubljane do Kopra, je železniška pot v primerjavi s cesto občutno daljša, kar posledično pomeni daljši potovalni čas. Železnica tudi pelje mimo krajev, kjer so zaradi naseljenosti in varnosti v prometu predpisane nižje hitrosti. Potniški vlaki Slovenskih železnic lahko sicer tehnično dosegajo hitrosti od 100 do 200 kilometrov na uro, a na omrežju javne železniške infrastrukture v Sloveniji lahko vozijo do 160 kilometrov na uro.

Železnica je ena od prioritet

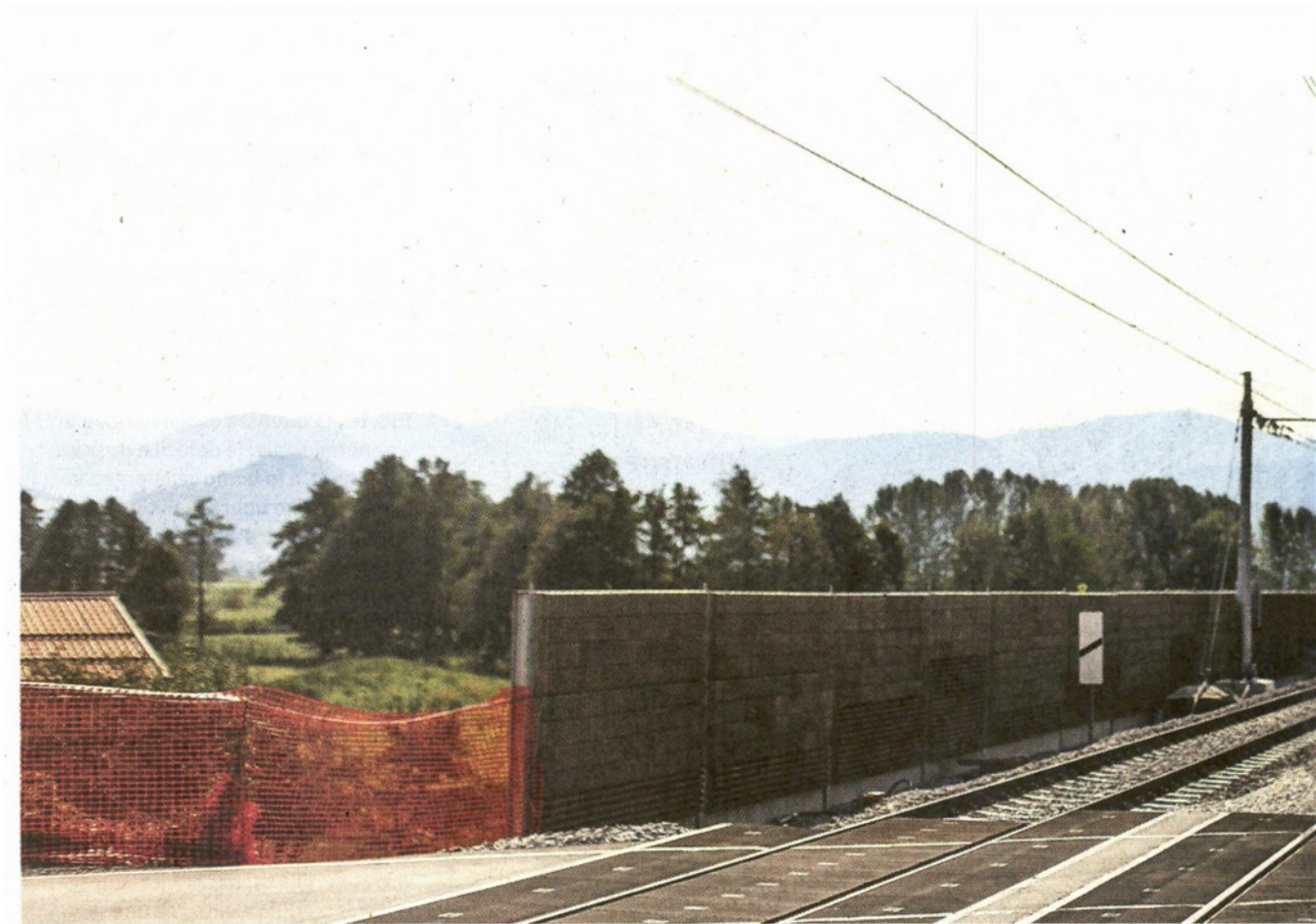
Kot pravijo na ministrstvu za okolje, podnebje in energijo, je železnica v Sloveniji vsekakor ena od prioritet na področju prometne politike, ki se usmerja tako na izboljšavo sedanje infrastrukture kot na gradnjo nove, s ciljem izboljšanja storitev za potnike

in gospodarstvo. Zato so hkrati v pripravi izboljšave na področju potniškega prometa z izboljšanjem ponudbe voznega reda in možnostjo nakupa enotne vozovnice »Slovenija«, pristojni si prav tako prizadevajo za povečanje deleža tovora, prepeljanega po železnici.

Temu pritrjujejo tudi v Slovenskih železnicah (SŽ), kjer pravijo, da so vlaganja v železniški promet in izboljšanje ponudbe javnega prometa pomembna, saj s tem lahko veliko prispevamo k dobrobiti družbe in kvaliteti našega življenjskega sloga. »Na slovenskem železniškem omrežju smo v obdobju povečanega obsega tako vzdrževalnih kot tudi investicijskih del, ki jih s pospešenim vlaganjem izvaja država kot lastnica javne železniške infrastrukture. To na dolgi rok prinaša možnosti za boljši javni železniški promet, več vlakovnih povezav, prenovljene postaje in postajališča,« pojasnjujejo.

Ustanavljajo Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa

Za to, da bi železnica tudi v praksi postala alternativa cestnemu oziroma avtomobilskemu prevozu, je eden od predpogojev celovita vzpostavitev infrastrukturnega omrežja, drugi pogoj



Bo železnica v Sloveniji res lahko kdaj alternativa cestnemu prevozu? 📷 Bojan Velikonja

pa je celovito in učinkovitejše upravljanje prometa na tem omrežju. Na ravni potniškega prometa bo za to skrbela Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, ki je v ustanavljanju in bo polno zaživela naslednje leto.

Ob tem na ministrstvu za okolje, podnebje in energijo poudarjajo, da železniški promet ne more v celoti nadomestiti cestnega prometa, saj imajo tam, kjer železnice ni, v potniškem prometu pomembno vlogo avtobusni

prevozi. Zato je po njihovih besedah pomembno, da razvijamo celovit več-modalni prevoz, ki se dopolnjuje in po potrebi omogoča tudi udobno prestopanje med posameznimi prevoznimi načini. Na glavnih povezavah pa mora →



→ po njihovem mnenju železniški promet postati hrbtenica javnega potniškega prometa in s tem alternativa cestnemu prometu. »Za to sta nujni vzpostavitev dvotirnosti, v prvi fazi vsaj od Ljubljane do Kranja, Kamnika in Ivančne Gorice,

ter elektrifikacija regionalnih prog,« naštevajo in dodajajo, da na pobudo direktorije za infrastrukturo ministrstvo za naravne vire in prostor pripravlja državne prostorske načrte za te ključne odseke, celoten proces umeščanja



v prostor, načrtovanja in izgradnje pa traja približno desetletje.

Najpomembnejša ukrepa sta omejenjena nadgradnja regionalnih prog in nadaljevanje z rekonstrukcijo glavnih koridorskih prog. V pripravi so državni prostorski načrti za nadgradnjo odsekov prog Ljubljana–Zidani Most in Ljubljana–Divača; njihova izvedba bo znatno skrajšala potovalne čase. Največji zalogaj pa je vsekakor nujna nadgradnja ljubljanskega železniškega vozlišča, kjer bo treba tovorni promet ločiti od potniškega in zagotoviti pretočnost obeh. Optimalno rešitev iščejo s študijo, sledita umeščanje v prostor in izvedba.

»Vse to bo omogočilo tako boljšo storitev za potnike (frekvenca, taktni vozni red in krajši potovalni čas) kot večjo prepustnost za tovorni promet, ki jo bo omogočal tudi drugi tir med Divačo in Koprom, ki je v gradnji,« še pravijo na ministrstvu za okolje, podnebje in energijo.

Ključen je tudi sodoben vozni park

Ključen pri razvoju potniškega prometa je poleg investicij v železniško infrastrukturo, ki jih izvaja država kot lastnica, tudi sodoben vozni park, ki daje možnosti za še več okolju prijaznih povezav. Kot pojasnjujejo v SŽ, imajo v prometu že 52 novih sodobnih vlakov. Junija letos so s podpisom pogodbe za nakup dodatnih 20 sodobnih potniških garnitur začeli tretji cikel vlaganj v vozni park potniškega prometa SŽ. V četrtem ciklu prenove so v načrtu tudi štiri večsistemske lokomotive in 20 vagonov, s čimer bodo lahko potnikom

ponudili boljše mednarodne povezave in več le-teh, s klimatiziranimi sodobnimi vagoni. Prve vagone in lokomotive pričakujejo v letu 2026. V petem ciklu pa bi si v SŽ želeli še dodatne hitre vlake z nagibno tehniko.

V SŽ menijo, da je vlak že danes boljša izbira kot avtomobil, sploh če upoštevamo še ceno prevoza, možen izkoristek časa na poti, varnost in ogljični odtis.

V SŽ menijo, da je vlak že danes boljša izbira kot avtomobil, sploh če upoštevamo še ceno prevoza, možen izkoristek časa na poti, varnost in ogljični odtis. Na železnici so odseki, ki so časovno absolutno konkurenčni cesti, predvsem v prometnih konicah na primer pot iz Borovnice v Ljubljano ali proga Ljubljana–Dobova, kjer je do Sevnice časovna prednost na strani vlaka. Tudi progi Jesenice–Kranj–Ljubljana in Kamnik–Ljubljana sta v prometnih konicah za potnika lahko hitrejša alternativa. Obe progi sta enotirni, kar pomeni, da bi v primeru dvotirne proge lahko zagotavljali še boljšo pretočnost vlakov in zelo razširili ponudbo, saj je tu potencial potnikov resnično velik, prav tako bi bila omogočena vzpostavitev taktnega prometa, ki je prijazen za uporabo. Tudi nova kočevska proga je po času potovanja v časovnih konicah primerljiva s cestnim prevozom,

prav gotovo pa varnejša, udobnejša in prijaznejša do okolja.

Ovire tudi zaradi investicij in vzdrževanj

Glavni dejavnik pri omejevanju širjenja ponudbe voženj potniških vlakov so danes infrastrukturne omejitve, predvsem na enotirnih progah, ter trenutno investicijska in vzdrževalna dela na infrastrukturi, ki zmanjšujejo prepustnost prog. V zadnjih letih država obsežno vlaga v železniško infrastrukturo, kar v železniškem prometu trenutno povzroča ovire in zamude ter zahteva tudi nadomestne prevoze zaradi zapor prog in začasno počasnejšo vožnjo, dolgoročno pa prinaša možnost boljših storitev za potnika. Ministrstvo za infrastrukturo sicer z rebalansom proračuna 2023 namenja 689,4 milijona evrov za železniški promet in infrastrukturo.

Na SŽ si za zelo želijo vlaganj v potniški promet, nadgradenj, dvotirnosti in tudi elektrifikacije regionalnih prog, kot sta kamniška in dolenska proga ter tudi nekatere druge. Zelo težko pričakujejo tudi dvotirnost gorenjske proge, ki ima velik potencial za rast potnikov, ob pogoju razširitve kakovostne ponudbe za potnike. Ko bodo dokončana vsa dela na primorski progi, vključno z drugim tirom Divača–Koper, pa lahko računamo na boljšo in večjo povezljivost Obale z zaledjem tudi z vlakom. Potencial za razvoj in širitev ponudbe je po njihovem mnenju tudi drugje po Sloveniji, vključno z maloobmejnimi območji in večjimi mesti v sosednjih državah. Vozni park z novimi vlaki nam bo po njihovih besedah to omogočil. ✕

Naslov: Prednost kolesarjenju in javnemu prometu

Avtor: Eva Brane

Rubrika/Oddaja: ZELENI PREHOD

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 694,98

Naklada: 15.822,00

Gesla: ARHITEKT, URBANIZEM



Janez Koželj, nekdanji ljubljanski podžupan za področje [urbanizma](#) © Bojan Velikonja

POGOVOR Z JANEZOM KOŽELJEM O TRAJNOSTNI MOBILNOSTI

Prednost kolesarjenju in javnemu prometu

V Sloveniji je na področju trajnostne mobilnosti zaznati vsesplošen napredek, se pa naša mesta po izvajanju projektov in ukrepov v tej smeri med seboj zelo razlikujejo. O izzivih trajnostne mobilnosti v različnih slovenskih mestih smo se pogovarjali z nekdanjim ljubljanskim podžupanom, [arhitektom](#) Janezom Koželjem.

Eva Branc

V Sloveniji gospodinjstva za stroške prevoza porabijo vse več denarja, ceste pa so vse bolj obremenjene. Kot kažejo podatki

statističnega urada, so leta 2021 prebivalci Slovenije le 29 odstotkov svojih dnevnih poti opravili na varčen način. Večina Slovencev se na delo vozi z avtomobilom; po podatkih statistikov Slovenci več kot dve tretjini svojih dnevnih poti namreč

opravijo z avtomobilom. Med letoma 2013 in 2022 se je število registriranih osebnih avtomobilov povečalo za 14 odstotkov.

»Pri izvajanju projektov in ukrepov trajnostne mobilnosti se naša mesta zelo razlikujejo glede na lokalne okoliščine, politično voljo, znanje in pripravljenost ljudi, da spremenijo ustaljene prometne navade in s tem povezan slog življenja. Tam, kjer je to sploh mogoče,« opisuje **Janez Koželj**, ki sicer pravi, da sam nima verodostojnih podatkov o spremenjenih deležih načinov vsakodnevni potovanj v mestih, ki bi jih lahko med seboj primerjali in potem



ugotavljali, koliko blizu so mesta postavljenim ciljem v svojih strategijah trajnostne mobilnosti.

»Vsekakor je zaznati vsesplošen na-predek, še posebno po pandemiji, ko so se osnovna spoznanja o tem, da je izhod iz prometne krize mogoče doseči samo z doslednim dajanjem prednosti kolesarjenju in pešačenju v povezavi z javnim prevozom na daljše razdalje, začela uveljavljati v praksi tako v mestih kot v nekaterih podeželskih občinah,« meni Koželj. To se po sogovornikovih besedah izvaja v večji ali manjši meri in bolj ali manj dosledno – v Kranju drugače kot v Radovljici, v Velenju drugače kot v Novem mestu, v Kopru drugače kot v Piranu ali v Izoli in tako naprej.

Z državami EU in Švico se težko primerjamo

»Za mene je vendarle najprepričljivejše merilo uspešnosti politike trajnostne mobilnosti v mestih obseg javnih prostorov, ki so namenjeni in prirejeni pešcem in kolesarjem z vso potrebno opremo in infrastrukturo,« sicer poudarja Koželj. Po njegovih besedah se z državami Evropske unije, posebno zahodnimi in najnaprednejšimi, kot so Danska, Nizozemska in Švica (ki sicer ni članica EU, a vseeno), težko primerjamo. »Predvsem zaradi zelo majhnega deleža dnevnih voženj z vlakom v povezavi z mestnim avtobusom smo, kolikor vem, na repu, takoj za Litvo, a pred Hrvaško,« opisuje sogovornik. Po njegovem mnenju smo se torej tukaj nenadoma znašli v največjem zaostanku, zaradi česar nam nikakor ne uspe zmanjšati deleža uporabe osebne avtomobila za pot na delo in z dela.

»Kljub spodbudam in novim, udobnim vlakom imamo zastarele, večinoma enotirne proge in sisteme, da bi lahko zmanjšali zamude, trajanje voženj, uvajali taktne vozne rede. Tudi pri izgradnji državnih kolesarskih povezav smo še preveč na začetku, da bi lahko bolj vplivali na večjo uporabo električnih koles znotraj regij dnevnih migracij tudi v navezavah na prestopne postaje z železnico,« našteva arhitekt in pravi, da se tudi sicer po uspešnosti trajnostnih prometnih ureditev bolj kot z državami raje primerjamo z mesti, s katerimi sodelujemo in se po njih zgledujemo. V tem je na primer

Ljubljana boljša od Trsta, a slabša od Gradca, boljša od Zagreba, a slabša od Barcelone in tako naprej. »Zato tudi bolj verjamem v sposobnost mest, da s svojimi projekti in sistemi trajnostne mobilnosti izvajajo pritisk na državo, kot da preveč in predolgo računamo z njo,« pravi in kot primer navaja, da že deset let čakamo, da bo pristojno ministrstvo izdalo celovit pravilnik za trajnostno urejanje prometa v mestih, ki bi zagotovil tudi enotno projektiranje prometnih ureditev v mestih na sistemski način. Tako pa morajo napredna mesta uporabljati možnosti začasnih, poskusnih ureditev, kakršna je bila na primer v Ljubljani preureditev Slovenske ceste v skupni prometni prostor. »Prav ta smela poskusna preureditev prometne tranzitne ceste v ulico s posebnim prometnim režimom vzbuja še vedno veliko zanimanja v tujini. Sicer se Ljubljana postavlja s sorazmerno veliko ekološko cono umirjenega, omejenega in izločenega avtomobilskega prometa, ki je bil prvi pogoj za prenovo in oživitev prej z avti okupiranega in onesnaženega mestnega središča,« opisuje sogovornik.

Veliko projektov trajnostne mobilnosti

Kot naslednji korak Koželj navaja učinkovit in dostopen sistem izposoje mestnega kolesa Bicikelj, razvejan vzdolž vpadnic od prestopnih postaj P+R ob avtocestnih priključkih do mestnega središča, ki postaja konkurenčen mestnemu javnemu prevozu. »Da ne spregledamo podpornega sistema krožečih električnih vozil na klic za kratke prevoze in malo dostavo v mestnem središču, kakršen je na voljo za vožnje med oddaljenimi parkirišči in kliničnem centrom,« pravi in dodaja, da so v glavnem sistemi trajnostne mobilnosti v mestu vzpostavljeni, treba jih je samo razvijati in nenehno izboljševati njihovo infrastrukturo s projekti, kakršni so nova železniška in avtobusna postaja, dvotirne gorenjska, dolénjska in kamniška proga, rumeni pasovi s prednostnimi križišči za mestni avtobusni promet, rekonstrukcija dolénjske vpadnice s kolesarskimi stezami do Škofljice, kolesarski cesti ob štajerski vpadnici, ob Savi in ob Ljubljani, krožni javni rečni prevoz ter drugi podobni sistemski projekti. ✕

21. 09. 2023 Večer

Stran/Termin: 1

Naslov: Potrebujejo pomoč

Avtor: Jasmina Cehnar

Rubrika/Oddaja: Naslovna stran

Žanr: NAPOVEDNIK ČLANKA

Površina/Trajanje: 510,40

Naklada: 16.328,00

Gesla: ARHITEKT



Maribor

Potrebujejo pomoč

Ob Dnevu mobilnosti invalidov so znova ozaveščali o neupravičenem parkiranju na mestih za invalide in o arhitektonskih ovirah

Jasmina Cehnar

V Evropskem tednu mobilnosti invalidov imajo svoj dan že 14 let tudi invalidi. "Širšo javnost poskušamo ozaveščati, da smo invalidi del te družbe in da vsekakor potrebujemo pomoč ali pa vsaj obzirnost, empatijo in razumevanje, pa

čeprav pri tako preprostih stvareh, kot je parkiranje," je povedal Milan Kotnik, predsednik Sveta invalidov Mestne občine Maribor.

Invalidi so se lahko med drugim seznanili z novimi pripomočki, ki olajšajo njihovo življenje. Eden takih je evakuacijski stol za prevoz oseb po stopnicah (na posnetku). Naprava ima posebno go-

senico na električni pogon, ki omogoča enostavno premikanje gor ali dol po stopnicah. "Ta evakuacijska oprema je na letališčih že obvezna, prav tako v nekaterih državah, verjetno jo bo kmalu vključila tudi slovenska zakonodaja," je povedala Laura Resnik iz Zavoda Brez ovir, ki je pripravilo simulacijo evakuacije invalida.

Tudi letos ni šlo brez sprehoda z evidentiranjem arhitektonskih ovir. Družina na invalidskih vozičkih, njihovih spremljevalk pa slepih in slabovidnih se je odpravila po Koroški cesti do tržnice in do novega mlečno-mesnega paviljona. Kaj so ugotovili?

STRAN 13

Naslov: Potrebujejo pomoč ali vsaj razumevanje

Avtor: Jasmina Cehnar

Rubrika/Oddaja: MARIBOR IN REGIJE

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 1.001,59

Naklada: 16.328,00

Gesla: ARHITEKT



Jasmina Cehnar

V Evropskem tednu mobilnosti imajo svoj dan že štirinajst let rezerviran tudi invalidi. Dan mobilnosti invalidov je tudi tokrat potekal v znamenju domiselne akcije. Pridem takoj, v okviru katere so nekaj parkirnih mest pred občinsko stavbo v Ulici heroja Staneta namesto avtomobilov zasedli invalidski vozički, da bi opozorili na pomanjkanje parkirnih mest za invalide in na to, da tovrstna parkirna mesta pogosto zasedejo običajni vozniki, ki nato svoje dejanje skušajo opravičiti z izgovorom, podobnim naslovu akcije.



"Veljam za herojko, ampak na tej klančini se ne počutim varno"

"Širšo javnost poskušamo ozaveščati, da smo invalidi del te družbe in vsekakor potrebujemo pomoč ali pa vsaj obzirnost, empatijo in razumevanje, pa čeprav pri tako preprostih stvareh, kot je parkiranje," je povedal **Milan Kotnik**, predsednik Sveta invalidov Mestne občine Maribor, ki organizira Dan mobilnosti invalidov.

Po stopnicah z evakuacijskim stolom

Osrednje dogajanje se je medtem odvijalo na Glavnem trgu, kjer so se na stopnicah predstavila invalidska društva, invalidi pa so se lahko med drugim seznanili z novimi pripomočki, ki olajšajo njihovo življenje. Eden takih je evakuacijski stol za prevoz oseb po stopnicah. Naprava ima posebno gosenico na električni pogon, ki omogoča enostavno premikanje gor ali dol po stopnicah. "Ta evakuacijska oprema je na letališčih že obvezna, prav tako v nekaterih državah, verjetno jo bo kmalu vključila tudi slovenska zakonodaja," je povedala **Laura Resnik** iz Zavoda Brez ovir, ki je pripravilo simulacijo evakuacije invalida. Kot je navedla, se pri načrtovanju evakuacij včasih še vedno pozabi, da so lahko v objektu gibalno ovirane osebe.

Tudi letos ni šlo brez sprehoda z evidentiranjem arhitektonskih ovir. Druščina na invalidskih vozičkih, njihovih spremljevalk pa slepih in slabovidnih se je odpravila po Koroški cesti do tržnice in do novega mlečno-mesnega paviljona. Pot je tekla gladko, presegal je ni noben cestni robnik. Zataknilo pa se je pri obnovljenem paviljonu, natanč-



DAN MOBILNOSTI INVALIDOV

Potrebujejo pomoč ali vsaj razumevanje

Ob Dnevu mobilnosti invalidov so v Mariboru znova ozaveščali o neupravičenem parkiranju na mestih za invalide in o arhitektonskih ovirah

neje pri dostopu do mesnice. "Veljam za herojko, ampak na tej klančini se ne počutim varno," je povedala **Štefanija Peklar**, ki je na svojem električnem invalidskem vozičku zelo samostojna in okretna, a si po preozki klančini brez ograje in robnika ni upala.

Zakaj je Koroška brez taktilnih oznak

Če je bila to poleg grobo tlakovanega Minoritskega prehoda edina ovira za

invalidske vozičke, pa so pot povsem drugače doživljali slabovidni. "Ko se je prenavljala Koroška, so rekli, da ne bo nikjer taktilnih oznak, ker se lahko slepi in slabovidni gibajo ob robu stavb, vendar to ni mogoče, ker so tam parkirana kolesa, so gostinski vrtovi, cvetlična korita in reklamni panoji," je izpostavila **Alenka Gajšt**.

Ker je slabovidna, ima težave tudi na obnovljenem Vojašniškem trgu. Tam sicer je taktilna oznaka, vendar slabovidno osebo usmeri naravnost



proti klopi, ki je podobne barve kot tlak, zato se lahko vanjo zaleti, nato to pot preseka še gostinski vrt. Problematične so tudi stopnice na severni strani Minoritske cerkve. "Prvič sem se tukaj skoraj prevrnila. Površino vidim kot vzorec v tlaku, ne kot stopnice," je Alenka Gajšt povedala, da stopnice premalo vizualno izstopajo.

Zadnji velik uspeh dvigalo v Narodnem domu

Invalidi si še vedno prizadevajo za dostopne sanitarije v središču mesta. Primerne so sicer v prenovljenem objektu Tri babe, a so vezane na obra-

Družčina na invalidskih vozičkih, njihovih spremljevalk pa slepih in slabovidnih se je odpravila po Koroški cesti do tržnice in do novega mlečno-mesnega paviljona.

Foto: Igor Napast

tovalni čas objekta. "V štirinajstih letih smo skozi akcijski načrt za izboljšanje enakih možnosti invalidov v Mestni občini Maribor odpravili več kot 500 različnih arhitektonskih ovir, tako imenovane klančine na prehodih za pešce smo zagotovili praktično vsepovsod," je povedal Kotnik in poudaril, da s strokovnimi službami na občini dobro sodelujejo, za zadnji velik uspeh pa štejejo postavitev dvigala v Narodnem domu.

Sprehod Iskanje klopi

V okviru Evropskega tedna mobilnosti Svet za starejše Mestne občine Maribor skupaj s Totim dnevnim centrom aktivnosti (DCA) pripravlja sprehod po Taboru z namenom popisa obstoječih klopi in ugotavljanja potreb po postavitvi novih. Predloge bodo poslali občinski oblasti, da bi zagotovili primerno urbano okolje za starejšo populacijo. Na sprehod Iskanje klopi bodo krenili danes ob 10. uri izpred Totega DCA na Gorkega 34, šli po Cesti zmage po spodnji trasi s postankom na Schreinerjevem trgu do nekdanjega športnega igrišča ob Cesti zmage in se mimo vhoda v Kadetnico vrnili na izhodiščno točko. Sprehod bo trajal predvidoma dve uri.



Invalidi le stežka premagajo grob tlak v Minoritskem prehodu. Foto: Igor Napast



Na stojnicah so merili sladkor v krvi, krvni tlak, svetovali diabetikom ... Foto: Igor Napast

20. 09. 2023 Novi Matajur

Stran/Termin: 4

Naslov: Brežan napovedal zaostritve za gradnjo na poplavnih območjih

Avtor:

Rubrika/Oddaja: AKTUALNO

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 133,58

Naklada:

Gesla: UMEŠČANJE V PROSTOR



Brežan napovedal zaostritve za gradnjo na poplavnih območjih

S spremembo poplavne uredbe bodo člani sveta za vode poskušali zmanjšati možnosti neprimernih posegov v prostor pri stanovanjski gradnji in pri gradnji industrijskih objektov na poplavnih območjih, za državno infrastrukturo pa naj bi bili postopki lažji.

Člani sveta za vode so po pojasnilih ministra za naravne vire in prostor Uroša Brežana na drugem srečanju obravnavali dve temi – spremembo poplavne uredbe in zakon o obnovi. Člani so ugotovili, da je poplavna uredba na podlagi izkušenj, pridobljenih v zadnjih 20 letih, »še posebej pa z ujmo na začetku avgusta, potrebna prenove«, je dejal minister. »Uredba bo pripravljena do

konca letošnjega leta, gre za spremembo na področju dovoljevanja umeščanja objektov v prostor, ki bo imela dolgoročne posledice.«

Brežan je napovedal, da se bo že naslednji teden sestala operativna skupina, ki bo pripravila osnutek spremembe. Z vsebinske plati jo bo vodil gradbeni inženir in hidrolog Rok Fazarinc, ki koordinira tudi delo sveta za vode. Fazarinc je pojasnil, da bodo s spremembo poplavne uredbe poskušali predvsem zmanjšati možnosti neprimernih posegov v prostor pri stanovanjski gradnji in pri gradnji industrijskih objektov na poplavnih območjih. Po drugi strani pa bo za državno infrastrukturo umeščanje v prostor lažje.

21. 09. 2023 Nedeljske novice

Stran/Termin: 2

Naslov: Poplavljena območja so se poseljevala naprej

Avtor: TOMICA ŠULJIČ

Rubrika/Oddaja: SLOVENIJA

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 1.217,21

Naklada: 31.853,00

Gesla: ARHITEKTURA, ARHITEKT, URBANIZEM, UREJANJE PROSTORA



Poplavljena območja so se poseljevala naprej



Razdejanje bi radi čim prej odpravili, a bodo morali razmišljati preudarno. FOTO: DEJAN JAVORNIK



OPUSTOŠENJE



Ljudje bi
radi čim prej
obnavljali,
izvajanje
sanacije pod
drobnogledom
številnih, tudi
stroke

PIŠE:
TOMICA ŠULJIĆ



Voda je odtekla, posledice so ostale; marsikomu na Koroškem ter v Zgornji Savinjski dolini se je temeljito spreminilo življenje. »To je že sedmi teden od poplav, ljudje so malo nestrpni,« nam je povedal **Klavdij Strmčnik**, župan Luč, kjer so prebivalci zelo nastradali: »Še nihče si ne upa reči, ali se bo zadeve dalo protipoplavno varno obnoviti ali ne. Enkrat je treba potegniti črto pa reči, bo ali ne bo, potem bodo ljudje vedeli, pri čem so,« je ubesedil čustveno stisko marsikoga na prizadetih območjih. Občine so v danih okoliščinah storile, kolikor so lahko; **Matija Tasič**, župan Prevalj, nam je prejšnji mesec pojasnjeval, kako bodo pomagali nesrečnim poplavljenecem, pred dnevi pa potrdil, kako delajo: »Šli smo v interventni nakup zazidljivih parcel, objektov, stanovanj; vsi me čudno gledajo, ampak mi bomo izpolnili obljubo, parcele bomo komunalno opremili in jih dali ljudem.« Da bo prebivališča na njih postavila država, je prav ta teden potrdil **Boštjan Šefic**, vodja vladne službe za obnovo po poplavih. Obnova pa ne bo preprosta zaradi več dejavnikov.

Enaki problemi kot 1990.

»Ambicija je, da vodotoke do jeseni toliko uredimo, da ne bodo povzročali dodatne škode v primeru deževja, ki pa seveda verjetno bo, upamo, da ne preveč obsežno,« je Šefic dejal po prejšnjem sestanku s koroškimi župani. Prav s tem si belijo glavo ljudje pa tudi občinsko vodstvo: »Zima gotovo ne bo enostavna, vsi se bojimo že jeseni, ko so večkrat razne poplave. To je za nas izziv, da moramo hitro reagirati,« pravi **Peter Stočko**, podžupan Raven na Koroškem: »Zdaj počasi prihaja realnost od zadržanosti, pričakujemo odzivnost in pomoč države, tako kot mora biti, da se bodo ljudje lahko preselili v svoje domove, da bodo lahko sanirali in se



V Zgornji Savinjski dolini imajo enake težave kot leta 1990.

vrnili v neko normalno življenje, ki so ga imeli pred poplavami.«

Oglasila se je tudi stroka, ki pravi, da je opustošenje razkrilo sistemske probleme na področju upravljanja voda. »Javne oblasti, občine in država že vrsto let ignorirajo oziroma zavračajo številna opozorila, pripombe in priporočila strokovnjakov, ki opozarjajo, da je treba pri soočanju z vedno hujšimi vremenskimi pojavi slediti novim, sonaravnim in trajnostnim praksam,« se glasi opozorilo iz javnega poziva, ki ga je podpisalo več kot 150 posameznikov ter organizacij, med njimi številni predsedniki strokovnih združenj, akademiki in inženirji. »Vzpostaviti je treba kompetenten in strokoven nadzor nad izvajanjem sanacije,« so med drugim pozvali.

Malce ironično zveni, da mora stroka opozarjati, da »država in občine morajo udeležati lastne predpise,« kot so zapisali. Toda to je povsem logično glede na prakso preteklosti, ki jo je nedavno na okrogli mizi STA razgalil **Peter Gabrijelčič**, nekdanji dekan fakultete za arhitekturo na ljubljanski univerzi. Gabrijelčič je po poplavah leta 1990 v Savinjski dolini sodeloval v skupini, ki je zasnovala poplavalne ukrepe: »Ni bilo sprotnega vzdrževanja in seveda ni bilo izvajanja vseh ukrepov, ki smo si jih zamislili takrat leta '90.« Posledice poplav so bile enake kot danes, je dejal ter nadaljeval: »Območja, ki so bila takrat poplavljenja,

so se poseljevala naprej. Industrija, tista najbolj občutljiva, je ostala tam, brez posebnih varovalnih ukrepov. Imamo enake probleme, kot so bili leta 1990.«

Prevetrili protipoplavne ukrepe

»Gradnja na poplavnih območjih je samo ena izmed negativnih posledic razgradnje, ki pa v času katastrofalnih poplav, kot smo jim bili priča letos avgusta, odraža veliko materialno škodo, degradirano okolje in neizmerno stisko prizadetih ljudi,« pojasnjuje krajinska arhitektka **Darja Matjašec**, sicer docentka na biotehnični fakulteti: »Vse načrtovane gradnje in posegi na poplavnem območju se morajo zato nujno ustaviti, nujno se morajo prevetrili tudi protipoplavni ukrepi, če ti niso načrtovani tako, da se večina visoke vode zadrži gorvodno od urbaniziranih območij.« Matjaščeva, ki je predstavila javni poziv stroke, je odprla eno izmed Pandorinih skrinjic z naslednjim predlogom: »Občine tako zaradi zagotavljanja splošne varnosti, varstva pred naravnimi nesrečami in prilagajanja na podnebne spremembe ne smejo imeti več avtonomije na področju urejanja prostora.«

V resnici bo država z našim, skupnim denarjem reševala poplavlence; ker pa bo račun gromozanski, se marsikdo ukvarja tudi z uporabo sredstev. Odgovornosti za nastale

posledice v posamičnih krajih ni, saj je pojasnilo državne sekretarke na ministrstvu za naravne vire in prostor **Lenka Kavčič** glede gradenj na poplavnih področjih na okrogli mizi zvenelo precej pavšalno: »Večinoma gre za zatečeno stanje iz preteklosti, ki ga je ta katastrofa razgalila.«

Nadzor nad vodotoki

Katastrofa pa je razgalila tudi, da država nima nadzora nad urejanjem vodotokov: »Velika anomalija je, da so rečni nadzorniki, ki bi morali bdeti nad koncesionarji, zaposleni pri teh koncesionarjih. Kako bo rečni nadzornik kritičen do koncesionarja, če mu ta daje plačo?« se je spraševal predsednik Skupnosti občin Slovenije **Vladimir Prebilič**. Vodja sveta vlade za obnovo po poplavah **Marjan Pipenbaher** pa je bil v pogovoru za našo medijsko hišo nedvomen: »To področje je treba prenoviti, država bo morala imeti nad vzdrževanjem vodotokov večji nadzor.«

Letošnje poplave so po ugotovitvah piscev javnega poziva stroke pokazale, da so škodni potenciali mnogih poselitev in prostorskih ureditev na poplavnih površinah veliki, njihovi prebivalci in drugi uporabniki pa zelo ranljivi ob poplavah. Nekateri so že ostali brez domov, drugi se vanje nikoli več ne bodo mogli vrniti. Preselitev bo še eno kislo jabolko za marsikatero poplavljenca; in samo želimo jim lahko, da bodo na novih lokacijah poplavno varni.



Država bo morala imeti nad vzdrževalci vodotokov večji nadzor. FOTO: BLAŽ SAMEC



V Zgornji Savinjski dolini ni bilo sprotnega vzdrževanja
FOTO: BLAŽ SAMEC



Ambicija je, da vodotoke do jeseni toliko uredimo, da ne bodo povzročali dodatne škode v primeru deževja, ki pa seveda verjetno bo.



Da bo prebivališča na zazidljivih zemljiščih postavila država, je potrdil Boštjan Šefic. FOTO: BOJAN RAISEK

Občine zaradi zagotavljanja splošne varnosti ne smejo imeti več avtonomije na področju urejanja prostora.

Velika anomalija je, da so rečni nadzorniki, ki bi morali bdeti nad koncesionarji, zaposleni pri teh koncesionarjih.



Nekateri se ne morejo vrniti na svoj dom, druge to spoznanje še čaka. FOTO: CRT PIKSI

Naslov: Sanacija bo po oceni strokovnjakov trajala več let

Avtor: Ines Kresnik

Rubrika/Oddaja: AKTUALNO

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 176,94

Naklada: 2.100,00

Gesla: ARHITEKT, TOMAŽ KRIŠTOF

*Svet za obnovo po poplavah pod vodstvom Marjana Pipenbaherja*

Sanacija bo po oceni strokovnjakov trajala več let

Vlada Republike Slovenije je na svoji redni seji 24. avgusta ustanovila svet za obnovo po uničujočih poplavah, ki so avgusta prizadele velik del države. Za predsednika 14-članskega sveta je bil imenovan priznani gradbeni inženir Marjan Pipenbaher.

Svet, ki ga sestavljajo Matjaž Mikoš, Rok Fazarinc, Primož Banovec, Janko Logar, Lidija Kegljevič Zagorc, Gregor Ficko, Andrej Jan, Robert Lesničar, Srđan Brković, Danilo Malnar, Tomaž Krištof, Janez Koželj ter Darja Matjašec, je pod vodstvom Marjana Pipenbaherja pristojen za svetovanje pri oblikovanju strokovnih rešitev glede obnove po naravnih nesrečah pri opredeljevanju poplavnih območij, vzdrževanju vodotokov, sanaciji plazov, gradnji objektov in infrastrukture. Člani sveta pa prav tako spremljajo delovanje ministrstev in samoupravnih lokalnih skupnosti pri obnovi prizadetih območij in oblikujejo predloge dejavnosti za izboljšanje predpisov in drugih

ukrepov, ki bodo prispevali k učinkovitejši obnovi po naravnih nesrečah in razvijanju odpornosti nanje.

V slabem mesecu od ustanovitve so člani strateškega sveta že pripravili strokovno analizo trenutnega položaja in jasno določili smernice potrebnih aktivnosti, ki jih bodo kot svetovalno telo vlade po potrebi še dopolnjevali. Usmeritve za sanacijo na 18 straneh so po poročanju časnika Finance posredovali državnemu sekretarju za koordinacijo ukrepov in aktivnosti za obnovo po poplavah v kabinetu predsednika vlade Boštjanu Šeficu, ki operativno koordinira postopke na ravni ministrstev in lokalnih skupnosti. Prav tako so že bile ustanovljene državne tehnič-

ne pisarne, ki bodo na regijski ravni skrbale za neoviran potek poplavalne sanacije. Gradbeni inženirji, hidrologi, arhitekti, krajinski arhitekti, urbanisti, geologi, geotehniki in drugi strokovnjaki iz lokalnega okolja bodo v tehničnih pisarnah na voljo za pomoč poplavljenim občinam in občanom, ki so utrpeli škodo v avgustovskih poplavah. Poleg svetovanja in reševanja perečih težav predviden obseg dela strokovnjakov v tehničnih pisarnah vključuje tudi pripravo projektnne dokumentacije in organizacijo izvedbe dela. Sama sanacija poplavljenih območij pa bo glede na obseg naravne katastrofe po ocenah strokovnjakov trajala več let.

Ines Kresnik

20. 09. 2023 NOVA 24TV

Stran/Termin: 19:30:00

Naslov: Gre gradnja Potniškega centra Ljubljana v pravo smer?

Avtor: Ines Kumalić

Rubrika/Oddaja: VEČERNE NOVICE

Žanr: DIALOGIZIRANO POROČILO

Površina/Trajanje: 00:03:37

Naklada:

Gesla: UREJANJE PROSTORA

JANEZ HOČEVAR: Na območju železniške in avtobusne postaje v Ljubljani se je lani začela gradnja novega potniškega centra, ki je bil več desetletij mrtva črka na papirju. Potniški center bo dokončan do prihodnjega leta in kot je na predstavitvi projekta aprila lani dejal ljubljanski župan Zoran Janković, bo končno odpravljena sramota Ljubljane in Slovenije. Medtem pa v koaliciji za trajnostno prometno politiko sporočajo, da predstavljeni načrti obnove cest niso šli v korak v načrtano smer. Prispevek je pripravila Ines Kumalić.

INES KUMALIĆ: Gradnja Potniškega centra Ljubljana skupaj z obvodnimi cestami je projekt državnega pomena in največja javna investicija v prestolnici. Kot poudarjata tako mesto kot država, je glavni cilj projekta povečanje deleža potnikov v javnem potniškem prometu in učinkovito prestopanje med različnimi oblikami javnega potniškega prometa.

MARKO PETERLIN (Koalicija za trajnostno prometno politiko): Gre za projekt, ki ga gradimo za najmanj dve generaciji. Vsaj pol stoletja na tem območju ni mogoče pričakovati drugačne ureditve od te, ki jo načrtujemo zdaj ta trenutek. Ureditev mora zato danes predvidet in omogočiti najbolj napredne rešitve na področju [urejanja prostora](#) in urejanja prometa.

INES KUMALIĆ: Potniški center je lahko učinkovit samo toliko, kolikor so učinkovite poti do njega, še pravi Marko Peterlin in opozarja:

MARKO PETERLIN (Koalicija za trajnostno prometno politiko): Načrtovana obnova Vilharjeve, Masarykove, Šmartinske in Železne ceste ne bo pripomogla k boljši povezanosti javnega potniškega prometa, na slabšem pa bodo tudi pešci, med njimi potniki v javnem prometu in prebivalci okoliških območij.

INES KUMALIĆ: Zakaj so v koaliciji za trajnostno prometno politiko takega mnenja?

MARKO PETERLIN (Koalicija za trajnostno prometno politiko): Glavna naloga Potniškega centra Ljubljana in posledično urejanje obvodnih cest naj bi bila zagotovitev multimodalnega javnega prevoza, torej učinkovitega prestopanja z vlaka ali primestnega, medkrajevnega in mednarodnega avtobusa na mestni oziroma lokalni promet. Pri tem je ključen vidik takšnega multimodalnega vozlišča navezava na mestni potniški promet. Ta v projektu sploh ni obravnavana, kaj šele, da bi bila v izhodišču načrtovanja, kot bi bilo nekako logično pričakovati.

INES KUMALIĆ: Glavno orodje za izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa so po njegovem rumeni pasovi.

MARKO PETERLIN (Koalicija za trajnostno prometno politiko): Ki naj bi služili avtobusnemu prometu, a rumeni pasovi so nepovezani, prekinjeni v križiščih, na primer proti Dunajski, kjer je potreba po tekočem javnem prometu največja in nelogično umeščeni. Ni jih tam, kjer bi jih pričakovali, na primer na Šmartinski, so pa tam, kjer danes ni pomembnejših linij javnega prometa, na primer na Topniški.

INES KUMALIĆ: Peterlin še poudarja, da ne v projektni nalogi, ne v opisu samega projekta ni razviden krovni cilj načrtovanja novega potniškega centra, kot ga navajajo predhodni strateški dokumenti in izjave odgovornih.

MARKO PETERLIN (Koalicija za trajnostno prometno politiko): Enosmerna Vilharjeva na odseku mimo nove avtobusne postaje tukajle za nami, ne bo omogočala ureditve linije ljubljanskega potniškega prometa po Vilharjevi in s tem hitrega pristopa z regionalnega in medkrajevnega avtobusa na mestni avtobus. Zato predlagamo, da se na Vilharjevi prednostno uredi dvosmerni avtobusni promet z ločenimi oziroma rumenim pasovi, preostali motorni promet pa lahko ostane enosmeren, da se prepreči tranzit, kot je nekako omenjeno v projektu.

INES KUMALIĆ: Peterlin še pravi, da je projekt zgodovinska priložnost za vzpostavitev učinkovitega javnega prevoza v Ljubljani in širši regiji, ki pa je lahko s slabo prometno ureditvijo zamujena priložnost. Če potniški center ne bo omogočil hitrega prestopa na mestni promet in privlačnega javnega prostora, projekta ne bodo mogli oceniti kot uspešnega in tudi zelo dvomijo v njegovo upravičenost.