



Mojca Furman
Oman (1975)

Je leta 2001 končala univerzitetni študij geodezije z diplomom Estetski kriteriji urejanja podeželja glede na različne krajske tipe. Po diplomi se je zaposlila v Celju, in sicer v geodetskem zavodu. Od leta 2003 z možem mag. Gorazdom Furmanom Omanom, arhitektom in urbanistom, v Celju vodita biro Urbanisti. V okviru katerega je kot avtorica ali soavtorica na delovnem mestu prostorske načrtovavke do zdaj sodelovala pri pripravi številnih strokovnih podlag s področja poselitve in vseh vrst občinskih prostorskih aktov. Od leta 2012 vodi neprofitni zavod Metro SR, zavod za prostor Savinjske regije, ki se ukvarja s promocijo, z izobraževanjem in razvojem novih znanj z namenom doseganja višje prostorske kulture v Savinjski regiji. Leta 2012 je končala doktorski študijski program Arhitektura na Fakulteti za arhitekturo Univerze v Ljubljani z doktorsko disertacijo Razpisana gradnja v luči razvoja slovenske prostorske zakonodaje pod mentorstvom prof. mag. Petra Gabrijelčiča. V zadnjem obdobju je dobitnica nacionalnega priznanja zlata kocka 2014 in zlata kocka 2017 ter priznanja pametni urbanizem 2013. Živi in dela v Celju, v prostem času se ukvarja z jogo kot registrirana učiteljica zen yoge.

Do več kulture v prostoru

s spremembo vrednot

Intervju z urbanistko dr. Mojco Furman Oman

Pred dnevi je dr. Mojca Furman Oman z možem Gorazdom, prav tako arhitektom in urbanistom, v okviru njune ga zavoda Metro SR ponovno sodelovala v globalni akciji priprave urbanih sprehodov Jane's Walk. Ti so namenjeni

uvpeljavanju in uresničevanju ideje ameriško-kanadske aktivistke Jane Jacobs o načrtovanju mest po meri pešcev. Namen njune ga letošnjega sprehoda z naslovom Čuteč po mestu je bil zaznavati mesto z vsemi čutili, ne le z vidom.

Sicer pa je bila nova izvedba urbane ga sprehoda le izhodišče za pogovor z Mojco Furman Oman o širši razsežnosti prostorskega načrtovanja v Celju, še posebej z vidika, koliko je knežje mesto urejeno ali bi moralo biti po meri pešcev.



»Máša družina tudi hodi v nakupovalna središča, vendar sama od širih obiskov v povprečju tri opravi peš ali s kolesom, ob čemer še sprehodim psa in poskrbim za rekreacijo, še se iz Lisc z nahrbtnikom odpravim po teh opravih v bližino Golovca.«



»Z zapiranjem Gaspoške ulice še ni treba hitei.«

Je boljša celostna izkušnja mesta, ki ga je mogoče doživeti z vsemi čutili, tudi dokaz višje kakovosti bivanja v njem? Kaj glede tega pomenja Celje, kako kakovostno je s tega vidika bivanje v knežjem mestu?

Kakovost bivanja je področje v urbanizmu, kjer se soočamo z javnim in zasebnim interesom. Javni je, kar bi po moje morali zapisati tudi v ustavo, kakovostno urejeno okolje. Kaj je kakovost prostora? Zame, ki sem se izobrazil na tem področju, je to jasno. Verjemo tudi nekemu, ki veliko potuje, predsem po mestih zahodne Evrope, in ima izkuševne vzorce, kaj so kakovostna mesta. Če bi vprašali nekoga, ki je prišel iz tujega sveta, bi bil v Celju že zelo vesel tekoče pitne vode in navdušen nad komunalno infrastrukturo, ki je zares na zavirljivi ravni, tudi v slovenskem merilu.

Če vas vprašam drugače, koliko je danes Celje po meri pešcev, koliko v skladu s cilji in idejami Jane Jacobs?

Ideje Jane Jacobs po peščenju ne izvirajo iz tega, da bi spodbujala k zdravemu načinu življenja, ampak so v vlogi podpore lokalni ekonomiji. Kar pomeni, da greš peš v mestu, na ta način opraviš nakup pri lokalnem posarju, greš k frizerju, spodbujaš lokalnega obrtnika in s tem pravzaprav spodbujaš živost mest. Podpora lokalnemu gospodarstvu z vidika peščenja je bila njena najpomembnejša ideja, ker je rekla, da pešči soustvarjamo mesto in da smo pešči v mestu bolj pomembni od stavb.

Celje je z vidika peščenja po eni strani idealno, ker je mesto v takšnem merilu, da avta niti ne potrebuje, če živimo nekeje v primestni soseški, na Ostržnem, Lavi... Doma sicer imamo en avto, ampak teoretično, če bi delovali javni potniški promet, če bi bile urejene kolesarske poti in privlačne peš povezave, bi lahko človek v Celju vse opravil peš, kar mi je zelo všeč. Imamo tudi dobre rekreativne površine, kamor lahko gredo tudi bolj ali manj zahtevni rekreativi, mestni gozd je fantastičen.

Pred začetkom letošnjega urbanega sprehoda ste z dvomom pospremili moje razmišljanje, da se je v Celju v zadnjih letih vendarle nekaj premaknilo v korist peščenja. Nad pisalno mizo imam kolektar Zgodovinskega arhiva Celje s fotografijami, na katerih je mogoče videti Stanetovo ulico, po kateri vozijo avtomobili, in množico avtomobilov na današnjem Krekovem trgu. Danes so to peš območja. Torej vendarle je napredek, se strinjate?

Zapiranje mestnega jedra za promet je zagotovo premik na bolje. V sedemdesetih letih bi lahko motorna vozila prešli tudi na prste

ene roke, zato tudi ni bilo tako velikega problema. V tistem času sem živela ob Ljubljanski cesti, kjer je bilo bistveno manj prometa, kot ga je zdaj na severni obvoznici in na avtocesti, čeprav je bila Ljubljanska cesta glavna vpadnica. Pravzaprav je ves prehodni promet med Celjem in Mariborom šel po Ljubljanski cesti. Prometa kolikšinsko ni bilo toliko, da bi ga doživljala kot motečega. Stariši me pri prečkanju Ljubljanske ceste niso nikoli opozarjali, naj bom še posebej previdna.

Ko so moji otroci začeli na tem območju hoditi v šolo, sva jih z mozem usmerjala izključno k semaforju in jih pri tem še posebej opozarjali, da vsi avtomobili ne ustavljajo pri rdeči luči. Torej je bil nekdanji promet veliko bolj počesen in ga je bilo precej manj. Seveda si želim, da bi se zapiranje mestnega jedra nadaljevalo.

Pred urenitvijo je uredba javnega linijskega avtomobilnega prometa, za polje je napovedan začetek gradnje sistema javne izposoje koles. Kakšno težo pripisujete tem

»Vse spremembe v urbanizmu so počasne, dolgotrajne, kar je po svoje tudi prav. Zavedajoč se nekega problema, lahko dobiš odziv prebivalcev, svoje strokovne rešitve prepišeš in potem prideš še do boljših rešitev. Moti me predvsem to, da ko se začne nekaj delati, ni rdeče niti, ki bi ji bilo mogoče slediti naslednjih deset, petnajst let, ampak gre za iskanje ad hoc rešitev za neke trenutne probleme.«

trajnostno mobilnim ukrepom?

Kapitan je zdaj lepo izplul iz pristanišča. Ima ogromen dober tovor, javni potniški promet, sistem javne izposoje koles. Vsa ta tovara na krovu seveda pozdravljam. Pri javnem potniškem prometu bo največji izziv spodbujati prebivalce k njegovi uporabi, glede na to, da je država leta očitno spodbujala mobilnost z osebnimi vozili. V gospodinjstvu sta po najmanj dva avtomobila zaradi razpršenosti delovnih mest. Vemo na primer, da se veliko dobro izobraženih Celjanov vozi v Ljubljano, Maribor in še kam. In vsi ti so bolj ali manj vezani na avto. Zelo malo je delovnih mest v Celju. Treba bo veliko spodbude in truda, da bodo v takšnih gospodinjstvih predsedali na javni potniški promet. Čez noč tega ne moremo pričakovati.

Ob teh ukrepih zelene mobilnosti je za prihodnje upravičeno mogoče pričakovati, da bo za promet zaprt še kakšen del mestnega središča. Najbolj nevratilna točka je trenutno zagotovo Prešernova ulica. Tam včasih vlada popolna prometna zme-

da. Manj kaotično, a podobno stanje je v Gosposki ulici. Če tam vprašate trgovce in obrtnike, če bi zaprti ulico za parkiranje, so vsi proti, ker bodo imeli še manj prometa. Vrednote celotne družbe so šle v to smer, da je avto naša največja vrednota, dostopnost z avtomobilom in vožnja od vrat do vrat sta najbolj pomembni. Tudi dostopnost do tgo-

»Nimamo še urejenih privlačnih povezav, da bi na primer prebivalce s Hudinje motivirali, da bi prišli peš v službo v mesto, po opravih. Hoja po Mariborski cesti, čeprav je kratka, se mi zdi trkrat daljša kot hoja ob Savinjskem nabrežju. Je demotivacijska, neprimerna tudi z zdravstvenega vidika, vprašljivo je, koliko se je koristno tam sprehajati ob vsem tem prometu.«

vsakih središč je tisto, kar prevlada nad vsemi drugimi vrednotami. Naše vrednote niso čistejši znak, varno okolje, varne poti za peščenju, privlačni prostori lokalne ekonomije. V zavodu Metro se trudimo vplivati na vrednote širše družbe ali večjega kroga ljudi. Če takoj zapremo Gosposko ulico in tam postavimo znak, da je neprevozna, bomo naredili veliko škodo v ekonomskem smislu. Zato čisto razumem ponudnike lokalov v Gosposki ulici z urbanističnega vidika. Če me sprašujete po strokovnem mnenju, je Gosposka ulica res katastrofa, se strinjam. Ampak gre za vprašanje vrednote, te je treba spreminiti, da ne bomo doživljali zapore te ulice kot neko amputacijo roke. Za to pa je potreben čas.

Kljub omejenim prometnim zagatam se zdi, da privlačno celjsko mestno jedro predvsem izkoriščamo za poučavanje razlik v doživljanju prostora. Za razliko od nakupovalnih središč, kjer vladajo vrvež, gneča in hrup, mestno mestno jedro ponuja sprehod na svežem zraku, več miru, prostornosti, manj hrupa. Kar pomeni, da lahko deluje kot nek balzam po obisku nakupovalnega središča.

Se strinjam. Ravno letošnji sprehod je spodbujal obiskovalce, da so razmišljali o razlikah med nakupovalnim središčem in mestnim jedrom. Ob urbanem sprehodu so lahko ugotovili, kakšna pestrost vlada v mestnem jedru. Različne vonjave, raznoliki klimatski pogoji, ko smo hodili s sence na sonce in obratno, po različnih tlakih, siljali smo peti pite v mestnem središču, češar v nakupovalnem središču ni mogoče. Mesto je zelo demokratičen javni prostor v primerjavi z nakupovalni središčji, ki so napoli zaseben, napoli javni prostor, kjer je nadzorovan

vstop in izstop. Mesto je prostor, kjer lahko izrazi svoja prepričanja, pestrost mesta nam to omogoča, zato ga je treba negovati in čuvati. Sredi mesta si je mogoče pogrniti odejo in si pripraviti piknik, vzeti v roke kitaro in zapeti serenado pod oknom svoje izvoljenke, češar si v nakupovalnih središčih ni mogoče privoščiti. V mestu je pomemben tudi poslovni utrip. Koliko lahko pri tem postori mesta oblasti?

Če si predstavljamo, da bo mesto izgubilo vse funkcije, nakupovalne in javne, tudi te se namreč selijo izven mesta (center za socialno delo, geodetska uprava...), če bo vse to šlo iz mest, kaj bo potem od mesta še ostalo? Prazne stavbe. Jane Jacobs je rekla, da mesta niso stavbe, ampak ljudi. Zato se je treba zavedati pomena, ki ga ima mesto. A ni samo oblast tista, ki naj bi ustvarjala razpore za pestrost in promocijo mesta. Pravzaprav smo prebivalci tisti, ki s svojim obnašanjem in z dejanji podporamo neke druge ekonomije in urbane stavbe in prostore. Če bi vsak pri sebi razmišljal, da bi eno storitev v nakupovalnem središču zamenjal za storitev v mestnem jedru, bi se obisk v njem zelo povečal. Tržna prednost mesta je, da lahko ponudi čisto drugo kulturo kot nakupovalna središča. S tem izvirno se srečujejo vsa slovenska mesta po obdobju turbokapitalizma, v času katerega je prostor postal tržno blago in smo pozabili na kakovost prostora, pri čemer smo v urbanizmu bolj skrbeli za donosnost kapitala.

Zakaj z mozem nista ostala v Ljubljani? Celje nudi čudoviti prostor za kakovostno družinsko življenje, ki si ga, potem ko sva z Gorazdom končala študij, v Ljubljani nisva mogla privoščiti. V Celju sva si lahko ustvarila družino, zgradila hišo, mesto ponuja varno okolje in številne rekreativne možnosti. Hkarta ti sva si potem v Celju ustvarila tudi biro za urbanizem in arhitekturo in se začela ukvarjati s prostorskim načrtovanjem.

V Celju je v pripravi nov občinski prostorski načrt, ki bo strateško prostorsko usmeril kneže mesto za prihodnja desetletja. Kakšna naj bo smer razvoja?

Celje ima idealno geografsko lego, zlasti v mobilnostnem smislu. Leži ob avtocesti, ob hodoči tretji razvojni osi, ima dobre železniške povezave, je takoj za Ljubljano, na središču vseh glavnih prometnih poti. To mu omogoča velik gospodarski potencial. Zato bi bilo zelo pametno privabljati nazaj mlade intelektualce, ki so nam ušli v službo v druga mesta, da bi mesto postalo magnet za poslovne naložbe, da bi pritegnilo znanstvenoraziskovalne ustanove, vse to v povezavi s turizmom.

ROBERT GORJANČ, foto: SHERPA



Kako ukrotiti in urediti kaotično Prešernovo ulico?

»Včasih pridejo tudi novi izumi, kot na primer električni avtomobili, ki bodo prometne tokove povsem spremenili ali pa bodo na obstoječe tako vplivali, da zvočno in okoljsko ne bodo več tako moteči. Tako bomo promet čez dvajset let čisto drugače dojemali, kot ga dojemamo danes.«