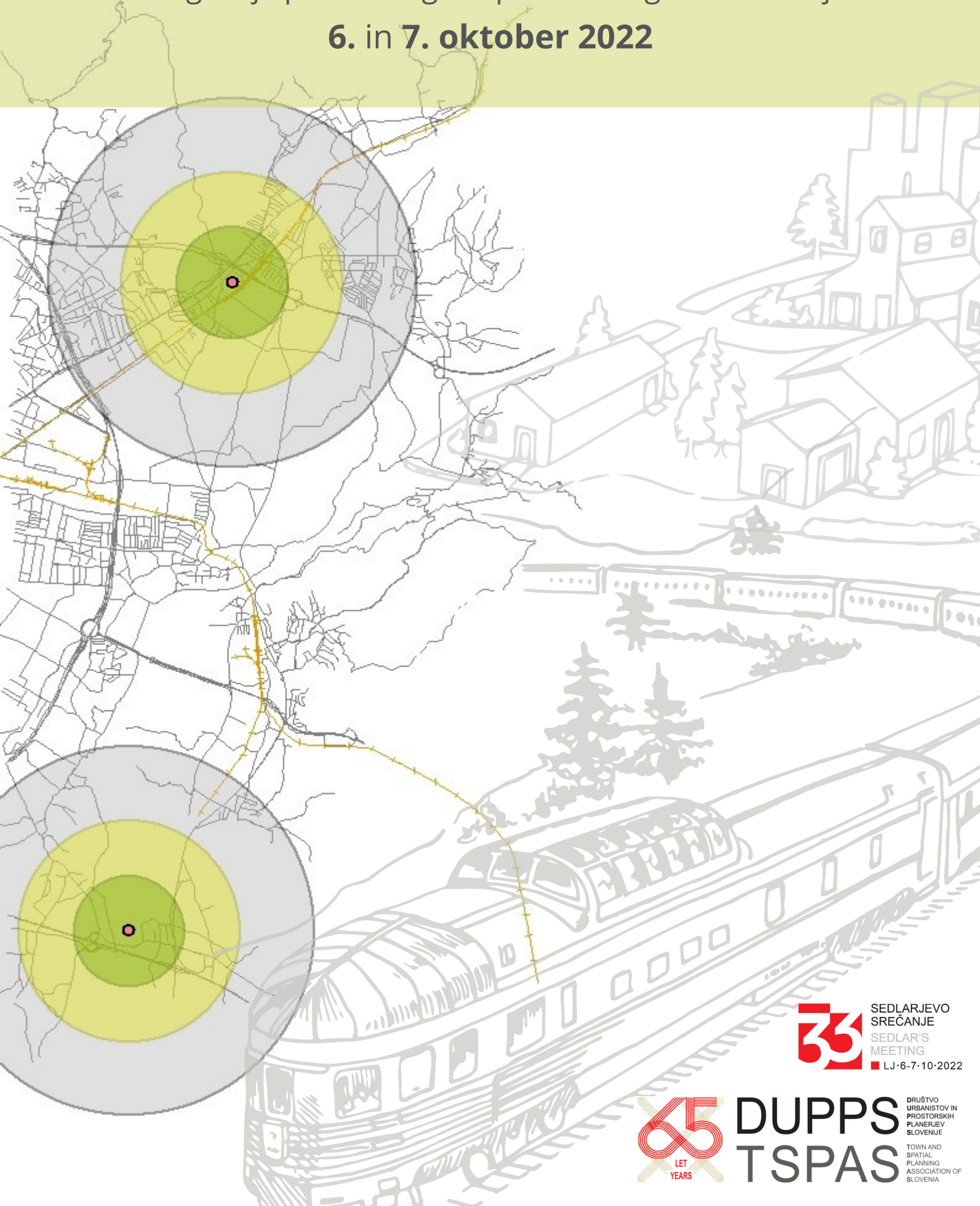


Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani

33. SEDLARJEVO SREČANJE

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja

6. in 7. oktober 2022



33 SEDLARJEVO
SREČANJE
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ-6-7-10-2022



DUPPS
TSPAS
DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA



DUPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE

TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



**SEDLARJEVO
SREČANJE**

SEDLAR'S
MEETING

■ LJ·6·7·10·2022

33. SEDLARJEVO SREČANJE

Integracija prometnega in prostorskega
načrtovanja

ZBORNİK POVZETKOV 33. SEDLARJEVEGA SREČANJA

Srečanje organizira Društvo urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije – DUPPS v sodelovanju s Fakulteto za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani in Urbanističnim inštitutom RS

Ljubljana, 6. in 7. oktober 2022



DUPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



SEDLARJEVO
SREČANJE
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ·6-7·10·2022

Sofinancer 33. Sedlarjevega srečanja:
Ministrstvo za kulturo RS



Soorganizator in gostitelj srečanja:
Fakulteta za gradbeništvo in
geodezijo
Univerza v Ljubljani



**Sponzor publikacije Urbani izziv/
strokovna številka – Zbornik 33.
Sedlarjevega srečanja:**
Urbanistični Inštitut RS



**Organizacijski odbor in redakcija
publikacije:**

Alma Zavodnik Lamovšek
Manca Jug
Katarina Konda
Liljana Jankovič Grobelšek
Gregor Čok
Mojca Šašek Divjak

Tehnični uredniki zbornika:

Sara Golčman
Sara Ana Kambič
Petra Orozel

Organizacija na UL FGG:
dr. Alma Zavodnik Lamovšek

Društvo urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije
The Town and Spatial Planning Association of Slovenia
Karlovska 3, 1000 Ljubljana, Slovenija
drustvo.dupps1@gmail.com
<http://www.dupps.si>

V Ljubljani, 6. in 7. oktober 2022



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



**SEDLARJEVO
SREČANJE**
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ·6·7·10·2022

INTEGRACIJA PROMETNEGA IN PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA

Na letošnjem, že 33. Sedlarjevem srečanju bo obravnavana aktualna tema integracije prometnega in prostorskega načrtovanja. V zadnjih letih se namreč krepi spoznanje, da bo za doseganje ogljične nevtralnosti ter za obvladovanje številnih prometnih in prostorskih izzivov potrebno integrirati pristope k njihovem načrtovanju. Dodatne izzive v procesu planiranja in načrtovanja predstavlja tudi vsesplošno prisotna digitalizacija družbe. Zato bo predstavljen nov pristop k obravnavi dostopnosti – t.i. trojno načrtovanje dostopnosti. Izboljšanje dostopnosti je mogoče doseči s pomočjo usklajenega načrtovanja prometnega sistema (fizična mobilnost), sistema rabe zemljišč (prostorska bližina) in telekomunikacijskega sistema (digitalna povezljivost); ti elementi skupaj tvorijo sistem trojnega dostopa. Obravnavani bodo naslednji novi pristopi integracije na urbani ravni:

Mesta kratkih poti – gre za koncept, ki je nastal kot odgovor na razvoj urbanih območij v zadnjih desetletjih, kjer praviloma med ključnimi dnevnimi programi kot so bivanje, delo, rekreacija in nakupovanje opravimo 30 minutne vožnje ali celo več z osebnim avtomobilom. Tako smo pričeli mesta načrtovati z razcvetom osebnega avtomobila, v osrednji Evropi torej šele pred tremi desetletji. Pred tem pa so večinoma vsa mesta bila 15-minutna mesta. Nekateri elementi koncepta so v teoriji prostorskega in urbanističnega načrtovanja prisotni že več kot stoletje in izhajajo iz potreb po učinkoviti organizaciji bivanja, dela in oskrbe prebivalcev, v luči omejenih možnosti za vsakodnevno opravljanje poti. Ponoven premislek o učinkih nadaljnega razprševanja prebivalcev in programov se pojavi z razvojem koncepta trajnostnega mesta oziroma trajnostne mobilnosti, ter celostnega prometnega načrtovanja. Nov zagon pa je mesto kratkih poti po svetu doživelo v času korona krize, ko je veliko držav in mest uvedlo ukrepe omejevanja gibanja prebivalcev na bližino njihovih bivališč. Nekatera mesta so prepoznala potrebo in potencial, da se pričnejo mestna območja celovito prenavljati z jasno izraženim ciljem zagotavljanja dostopnosti.

Povezanost urbanega razvoja z javnim prometom (JPP) – koncept mesta kratkih poti predstavlja za slovensko merilo torej velik potencial, še posebej pa se ta izkaže v kombinaciji s konceptom povezanosti urbanega razvoja s sistemom JPP (ang. Transit Oriented Development). Če lahko koncept 15-minutnega mesta zagotovi dobro delovanje omrežja lokalnih središč, lahko JPP ta središča učinkovito poveže še na ravni regije. Izzivi načrtovanja in upravljanja JPP so tesno povezani s finančnimi omejitvami. V tem smislu je diskusija namenjena širšemu pogledu v smeri zagotavljanja ter sodelovanja vseh potrebnih elementov in deležnikov pri organizaciji učinkovitega in finančno vzdržnega sistema JPP tudi izven ožjih in širših vplivnih območij urbanih središč.

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja - obravnavano temo bodo osvetlila aktualna vprašanja, kako čim bolj učinkovito povezati prometno in prostorsko načrtovanje, za katera se zadnje čase zdi, da sta orientirana v nasprotni smeri. Odpreti želimo nove poglede na prihodnjo prometno in prostorsko organizacijo v razmerah razvitih digitalnih družb. Ta vidik je zlasti pomemben v relativno omejenem nacionalnem teritoriju, kjer vsaka sprememba v obstoječi organizaciji prostora bistveno vpliva na ustaljena programska razmerja v sistemu poselitve, prometne tokove in urbane funkcije.



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



**SEDLARJEVO
SREČANJE**
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ·6·7·10·2022



**DUPPPS
TSPAS**

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



**SEDLARJEVO
SREČANJE**

**SEDLAR'S
MEETING**

LJ-6-7-10-2022

PROGRAM 33. SEDLARJEVEGA SREČANJA

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja

PROGRAM četrtek 6. 10. 2022

13.30 *Prihod in prijava udeležencev*

14.00 prof. Glenn Lyons

Prometno načrtovanje v svetu hitrih sprememb

(predavanje bo v angleškem jeziku in bo potekalo preko spleta)

14.30 **Uvodni nagovori in pozdravi**

dr. Alma Zavodnik Lamovšek, predsednica DUPPPS

Špela Spanžel, v.d. generalna direktorica Direktorata za kulturno dediščino, MK

Georgi Bangiev, direktor Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, MOP

dr. Igor Bizjak, direktor Urbanističnega inštituta RS

15.00 dr. Aljaž Plevnik, dr. Luka Mladenovič

Izzivi integracije prometnega in prostorskega načrtovanja v Sloveniji

Kratka razprava

16.00 *Odmor za kavo*

16.20 **Okrogla miza**

Moderator : dr. Luka Mladenovič, Urbanistični inštitut RS

Georgi Bangiev, Ministrstvo za okolje in prostor

mag. Polona Demšar Mitrovič, Ministrstvo za infrastrukturo

mag. Mateja Kukovec, UM d.o.o

dr. Aljaž Plevnik, Urbanistični inštitut RS

17.45 *Zaključek 1. dne*

19.00 **Večerja z druženjem**

PROGRAM petek 7. 10. 2022

8.00 *Prihod in prijava udeležencev*

8.30 **Uvodni predavanji**

Biljana Savič, arch., Head of Urban Design and Integration, HS2 Ltd.

More than a railway: High Speed 2 urban integration and legacy planning

(predavanje bo v angleškem jeziku v živo na dogodku)

dr. Aleš Mlakar, prostorski načrtovalec

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja: izhodišča, izkušnje, možnosti

9.20 **1. sklop: Mesta kratkih poti:**

moderira mag. Lenča Humerca Šolar, Ministrstvo za okolje in prostor

dr. Maja Simoneti, Jana Okoren, Urška Didovič, Katarina Žemlja in Špela Berlot

Načrtovanje hoji prijaznega mesta

izr. prof. dr. Marjan Ravbar

Mešana raba površin – pot k uravnoteženem in decentraliziranem usmerjanju naselij kratkih poti

Maja Šinigoj, Leon Kobetič

Vloga prometnih razvojnih scenarijev pri izdelavi urbanistične zasnove

Kratka razprava

10.15 *Odmor za kavo*

10.45 **2. sklop: Povezanost urbanega razvoja z javnim potniškim prometom**

moderira dr. Alma Zavodnik Lamovšek, UL Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, DUPPS

dr. Matej Gabrovec, mag. Polona Demšar Mitrovič, mag. Mojca Piry

Mobilnostna revščina

Nejc Geržnič, Marko Peterlin, Špela Berlot, Nela Halilović, Blaž Lokar

ZMAJ – Zmogljive Mestne Avtobusne linije: povezan javni promet v Ljubljani

Ana Pezdirc, Sida Valentinčič, Jože Novak

Prenovljene potniške železniške postaje in postajališča kot prometna vozlišča in multimodalne točke

Mojca Novak, Jože Novak, mag. Barbara Likar, mag. Arabela Križ Galič, Ana Pezdirc, Vesna Draksler, Sida Valentinčič, Petra Grmek, Alja Kralj, Maruša Prezelj Martinšek, Urša Papler

Prostorsko umeščanje nadgradnje železniških prog v prostor

Kratka razprava

12.00 *Odmor s kosilom*

13.00 **3. sklop: Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja**
moderira dr. Liljana Jankovič Grobelšek, DUPPS

Vane Urh, Slavko Mezek

Povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja med pripravo regionalnih razvojnih programov 2021–2027 v Republiki Sloveniji

mag. Gregor Pretnar

Vloga prometa v integriranem načrtovanju

dr. Andrej Šmid

Priključki na prometna omrežja na robu zaključene urbane strukture

mag. Nika Rovšek

Prostorsko načrtovanje letališč za mednarodni zračni promet

dr. Naja Marot, Manca Krošelj, Barbara Kostanjšek

Presoja učinkov na prostor kot pristop k vrednotenju nacionalne prometne politike

Kratka razprava

14.30 **Vodena razprava in zaključki 33. Sedlarjevega srečanja**

15.00 *Zaključek 33. Sedlarjevega srečanja z druženjem ob kosilu*



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



**SEDLARJEVO
SREČANJE**
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ·6·7·10·2022

VSEBINA

(besedila niso lektorirana)

UVODNI REFERATI.....	13
SKLOP I – Mesta kratkih poti.....	19
SKLOP II – Povezanost urbanega razvoja z javnim potniškim prometom.....	25
SKLOP III – Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja.....	31



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



SEDLARJEVO
SREČANJE
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ-6-7-10-2022

UVODNI REFERATI



**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



prof. dr. Glenn Lyons

Prometno načrtovanje v svetu hitrih sprememb

V zadnjih letih se na področju obravnave dostopnosti razvija vrsta novih poudarkov. Med njimi se uveljavlja pristop načrtovanja trojne dostopnosti oziroma sistem trojnega dostopa (ang. Tripple Access Planning oziroma TAP). Pristop izhaja iz prepoznavanja, razumevanja in oblikovanja okolja, v katerem živimo. Okolja, v katerem obstajajo trije načini dostopa do ljudi, blaga, delovnih mest, storitev in priložnosti: fizična mobilnost (prometni sistem), prostorska bližina (sistem rabe zemljišč) in digitalna povezljivost (telekomunikacijski sistem). Sistem trojnega dostopa od nas zahteva, da nadgradimo precej kratkovidno osredotočenost načrtovanja mest pri obravnavi dostopnosti na izključno prometne rešitve.

Sistemsko razmišljanje pripomore k temu, da lahko sistem, ki ga želimo oblikovati in izboljšati, osmislimo metodično in z distance. Vse pogostejši so primeri, ko si časa za razmislek v zasedenem svetu, v katerem živimo, ne vzamemo. Soočenje z neposrednostjo in nujnostjo pandemije COVID-19 oziroma podnebnih izrednih razmer nam puščata še manj časa za razmislek o tem, kako bi bilo potrebno pristopiti k ukrepanju. A ironično je, da je razmišljanje potrebno bolj kot kdaj koli prej. Bolj kot kadarkoli prej moramo izzivati ustaljene poglede in razvijati boljše miselne modele sistema mobilnosti v širšem kontekstu preučevanja sistema trojnega dostopa. Pristop TAP nam to omogoča.

Pogost izziv pri razmišljanju o prihodnjem razvoju je, da težko ocenimo elemente, ki vplivajo nanj in intenzivnost njihovega razvoja, kar bi nam omogočilo smiselne informacije o potrebah, ki jih bomo morali zadovoljiti. Pandemija COVID-19 nam je dala nekaj izkušenj o tem, kaj bi lahko prinesla prihodnost. Videli smo, kako raznolika je lahko uporaba sistema trojne dostopnosti. Ta lahko vpliva na to, kje, kdaj in kako počnemo stvari, zlasti z večjo kolektivno uporabo digitalne povezljivosti za delo, nakupovanje in prosti čas. Spremenjene razmere so se v nekaterih pogledih zdele precej privlačne, spet v drugih manj. Izpostavljenost tej izkušnji zato ustvarja pomembno platformo za drugačno razmišljanje o prihodnosti in o tem, kako jo načrtujemo.

dr. Aljaž Plevnik, dr. Luka Mladenovič

Izzivi integracije prometnega in prostorskega načrtovanja v Sloveniji

V zadnjih letih se je razumevanje pojma dostopnosti v (predvsem prometnem) načrtovanju iz splošnega zagotavljanja dostopa do dobrin in storitev usmeril pretežno v obravnavo dostopnosti za osebe z oviranostmi. Tema prispevka temelji na prvotnem in s tem širšem pojmu dostopnosti prebivalcev do ključnih dobrin in storitev za bivanje. V skladu z njo dostopnost razumemo kot funkcijo bližine in pestrosti ciljev ter nabora potovalnih načinov. Čeprav se je ideja dostopnosti v prometnem in prostorskem načrtovanju pojavila že z rastjo motorizacije v razvitem svetu pred več kot 50. leti, se v načrtovalski praksi ni polno uveljavila. Pozivi, da je potrebno načrtovanje prometa preusmeriti od načrtovanja za mobilnost (zagotavljanju premikanja vozil, pretočnosti infrastrukture, oqwdpravljanju zastojev, ravni uslug inp.) k načrtovanju za dostopnost (zagotavljanju dostopa do dobrin brez potrebe po uporabi avtomobila s krajšanjem dolžine poti in krepitvijo alternativ avtomobilu), so marsikje šele v zadnjih letih padli na plodna tla. Žal še ne pri nas, vendar je zaradi vse večjih težav v prostoru, v prometnem sistemu ter v okolju (predvsem zaradi podnebnih sprememb) skrajni čas, da se koncept uveljavi tudi v naši načrtovalski praksi.

V prispevku bodo prikazani razlogi, zakaj je premik od načrtovanja za mobilnost k načrtovanju za dostopnost potrebno doseči čimprej in na vseh ravneh načrtovanja. Prikazane bodo praktične izpeljave koncepta dostopnosti, kot so mesta kratkih poti ali razvoj ob koridorjih JPP.

Mesto kratkih poti je koncept, ki je nastal kot odgovor na razvoj urbanih območij v zadnjih desetletjih, kjer praviloma med ključnimi dnevnimi programi, kot so bivanje, delo, rekreacija in nakupovanje opravimo 30 minutne vožnje z osebnim avtomobilom. Principi zagotavljanja dostopnosti teh programov v peš (in kolesarski) dostopnosti so kontinuirano prisotni v prostorskih dokumentih že od načrtovanja stanovanjskih sosesk v šestdesetih letih. V praksi se je njihov pomen v zadnjih desetletjih izgubljal.

Koncept povezanosti urbanega razvoja z JPP (angl. "Transit oriented development" oziroma TOD) se osredotoča na uveljavljanje dostopnosti urbanih območij z javnim prevozom že ob njihovi zasnovi. Z usmerjanjem urbanega razvoja in zagotavljanjem stanovanj in delovnih mest ob koridorjih in postajališčih JPP povečuje njegovo učinkovitost, s tem pa omogoča višjo kakovost storitev JPP, kakor tudi ostalih programov. Kot posledica je v teh območjih odvisnost prebivalcev od motornega prometa manjša, uporaba javnega potniškega prevoza pa bolj priročna in zaželeno.

Prispevek temelji na rezultatih projektov »Mesto kratkih poti« in »Povezanost urbanega razvoja z JPP«, ki jih je v letih 2021 in 2022 financiral MOP, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja. Ugotovitve obeh projektov kažejo, da so posamezni elementi obeh pristopov že vključeni v naše ključne strateške dokumente na področju prostorskega načrtovanja, vendar se v praksi ti pogosto ne izvajajo. Se pa v okviru konceptov uveljavljajo novi elementi in pristopi, s katerimi še nimamo izkušenj in lahko vplivajo na razvoj teh dveh konceptov razvoj pri nas v prihodnje. Po izkušnjah iz tujine pa lahko dodatni zagon pri spremembah v načrtovanju prispevajo močni zunanji dejavniki, ki so trenutno zelo aktualni kot je bila epidemija COVID, prilagajanje podnebnim spremembam ali spremembe cen ter vprašljiva dostopnost goriv.

Biljana Savic, Head of Urban Design and Integration, HS2 Ltd.

More than a railway: High Speed 2 urban integration and legacy planning

High Speed Two (HS2) is the United Kingdom's first new intercity railway north of London in 100 years and the largest infrastructure project in Europe. HS2 will link four of the UK's five largest economic regions - the Scottish Central Belt, the North West, West Midlands and the South East. It will integrate with new lines and upgrades across Britain's rail system to deliver faster travel to many towns and cities not directly on the HS2 route, including Liverpool, Sheffield, Leeds, Nottingham and Derby. 170 miles of new high-speed line is already under construction between London and Crewe and in total, the Government is planning over 260 miles of new high-speed line across the country. HS2 is being built to the highest standards, using world-class engineering to protect the countryside, protect local communities, and cut carbon.

The project is cliented by HS2 Ltd - an executive non-departmental public body, sponsored by the Department for Transport, and funded by grant-in-aid from the government.

The HS2 Ltd's Design Directorate is responsible for setting project design requirements, guiding design quality and ensuring that the design work developed through the wide range of HS2 contractors is compliant with its Design Vision. The Design Directorate's objective is to create and nurture a vibrant design culture within HS2 and to leave a legacy for design quality in infrastructure through key disciplines; architecture, landscape, inclusive design, urban design & integration, and arts & culture.

HS2's mission is to be "more than a railway". This means being a "catalyst for growth" and a "good neighbour" to the communities along the line of HS2 route. These principles are enshrined in the project's strategic objectives.

While HS2 Ltd's role is to deliver railway infrastructure and associated mitigation measures within the boundaries of the project, the company and the government aspire to multiply those benefits by exploring potential further built and natural environment improvements, growth & regeneration projects around HS2. HS2 Ltd works to ensure that its infrastructure plans do not preclude, and, where possible, that they enable delivery of these improvements and legacy projects.

By embedding urban design & integration thinking across all HS2 phases, commissioning urban / context integration studies and implementation plans, and by working with its external partners, HS2 Ltd is facilitating delivery of these opportunities and lasting benefits to residential and business communities, both now and in the future. This will be one of HS2's lasting and most important legacies.

Biljana Savic heads HS2 Ltd's Urban Design and Integration Team, part of the Design Directorate. She will provide an overview of the HS2 project and focus on her team's work related to bringing together the transport planning aspects of HS2, with growth & regeneration strategies and spatial frameworks along the line of HS2 route. She will present key aspects of HS2 urban integration approach and lessons for similar infrastructure projects and spatial planning in general.

dr. Aleš Mlakar

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja: izhodišča, izkušnje, možnosti

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja se zdi nekaj tako zgodovinsko pogojenega in samo po sebi umevnega, da prav veliko razprave o izzivih takšne integracije niti ne bi bilo potrebne. Pa vendar je v vabilu na letošnje Sedlarjevo srečanje zapisano, da "se v zadnjih letih krepi spoznanje, da bo za doseganje ogljične nevtralnosti ter za obvladovanje številnih prometnih in prostorskih izzivov potrebno integrirati pristope k njihovem načrtovanju". Mar to pomeni, da smo prišli do točke, ko menimo, da te integracije sploh ni več? Smo pozabili, da je sočasno načrtovanje prometa in prostora – od ceste kot osnovne prvine načrtovanja prostora Rimskega imperija, preko renesančnega koncepta ulice kot arhitekturne celote, Hauussmann-ovega pristopa k rekonstrukciji Pariza do urbanističnih teorij in rešitev na prehodu iz 19. v 20. stoletje, ko je z razvojem transporta cesta v mestu postala bistvena predpostavka planiranja – sooblikovalo tudi naš prostor in stroko?

Očitna izguba integralnosti tovrstnega načrtovanja je postranska škoda razpada celovitega prostorskega načrtovanja, vsaj takšnega, kot si ga predstavlja stroka. Verjetno ga ne zmore več povrniti noben nov zakon o urejanju prostora. Vedno večje ločevanje urejanja prostora in urejanja prometa, ki se kaže v vedno večji avtonomnosti mehanizmov, miselnosti, organizacijske strukture in aktov teh področij, je dejansko zaskrbljujoče. Zato se je moč strinjati, da je tema srečanja še/spet aktualna in pomembna. Je priložnost za stroko, da opozori, da zna in zmore dobro razmišljati tudi znotraj težavnega miselnega, pravnega in upravnega okvira.

Ključni prometni problem Slovenije je povezan s prihodom delovno aktivnih oseb na delo z avtomobilom v Ljubljano. Običajna teza je, da je rešitev tega problema, tudi kot alternativa in nasprotovanje razmišljanju o širitvi ljubljanskega AC obroča in vpadnih cest, razvoj železniškega omrežja. Konkurenčne potovalne čase – to je hitrejša od vožnje z avtomobilom – je med ključnimi središči možno zagotoviti, vendar postaja jasno, da sicer nujno potrebna nadgradnja železniškega omrežja žal ne more rešiti vseh problemov na (avto)cestnem omrežju. Okoljska prednost razvoja železniškega prometa – predvsem z naslova doseganja ciljev trajnostne mobilnosti in prilagajanja podnebnim spremembam – je lahko na deklarativni ravni (komunikacijsko) všečna. Vendar pa gre v vseh smereh za precej zahtevne rešitve, ki ji bo težko ekonomsko upravičiti in katerih prostorske in okoljske vplive nikakor ne gre podcenjevati.

Rešitev kompleksnih problemov torej ni enostavna. Zahteva uporabo celotnega nabora ukrepov usmerjanja prostorskega razvoja in trajnostne mobilnosti. Začeti je treba pri jedru problema. Ključnih prometnih problemov Slovenije ni možno rešiti s spremembo načina potovanja, tudi z elektrifikacijo prometa ne, ampak z zagotavljanjem pogojev za zmanjšanje obsega (dnevni) potovanj, predvsem v smeri ustvarjanja dobrih delovnih mest zunaj Ljubljane. Bolj kot prepričevati, da je vožnja z vlakom udobna, kaj vse je možno v tem času postoriti, bi bilo smiselno zagotoviti, da ljudem na dolgotrajno vsakodnevno pot (z avtom ali vlakom) sploh ne bi bilo treba.

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja zato ni dovolj – treba je integrirati načrtovanje vseh vidikov razvoja družbe. Pri tem je ključno ustvarjanje skupnih ciljev, naslavljanje pravih (izhodiščnih) problemov, razmišljanje izven ustaljenih okvirov, razumevanje dejanskega dometa in vseh razsežnosti (vplivov) ukrepov trajnostne mobilnosti, trezno in odločno sprejemanje odločitev ter dobra komunikacija med deležniki.



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



SEDLARJEVO
SREČANJE

SEDLAR'S
MEETING

■ LJ·6·7·10·2022

SKLOP I

Mesta kratkih poti



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



**SEDLARJEVO
SREČANJE**
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ·6·7·10·2022

dr. Maja Simoneti, Jana Okoren, Urška Didovič, Katarina Žemlja in Špela Berlot

Načrtovanje hoji prijaznega mesta

V prispevku predstavljamo pristop k načrtovanju hoji prijaznega okolja, ki smo ga razvili v programu Aktivno v šolo in zdravo mesto s podporo Ministrstva za zdravje že od leta 2015 spodbujamo aktivno hojo otrok v šolo in promoviramo hojo kot zdravju in okolju prijazno prometno prakso. Pri tem se opiramo tudi na koncept Svetovne zdravstvene organizacije Zdravo mesto.

V programu smo prizadevanja za aktivno mobilnost šolarjev in spremljano hojo v šolo s Pešbusom in Bicivlakom povezali z načrtovanjem šolskih poti, šole pa postavili v središče procesa priprave lokalnega načrta hodljivosti (LNH) in prizadevanj lokalne skupnosti za ustvarjanje zdravju in dobremu počutju prijaznega bivalnega okolja. V okviru programa smo LNH pripravili v sodelovanju z občinami Črna na Koroškem, Piran in Velenje in na njihovi osnovi opredelili ključne značilnosti procesa priprave in vsebine LNH.

LNH je dokument, s katerim občina z vključevanjem številnih lokalnih akterjev opredeli lokalne pogoje za hojo, evidentira probleme in določi infrastrukturne, organizacijske in ozaveščevalne ukrepe za izboljšanje razmer. LNH rešitve smiselno povezuje z javnim potniškim prometom in s pogoji za kolesarjenje ter nadgrajuje Celostno prometno strategijo in druge strateške dokumente občine s področja javnega zdravja, univerzalne dostopnosti, izobraževanja, turizma in varstva okolja. Načrt v urejanje prostora vnaša novo kulturo vključujočega in povezanega načrtovanja in tako omogoča, da hoja in z njo prizadevanja za aktivno in zdravo življenje vodijo odločitve o načrtovanju in razvoju prostora. S pomočjo LNH občina okrepi zavedanje o pomenu hoje kot prometne prakse in prostorsko načrtovalskega izhodišča pri različnih lokalnih akterjih in izboljša možnosti za to, da hoja in peš dostopnost postaneta merilo za načrtovanje kakovosti bivanja ter usmerjanja in vodenja razvoja v prostoru.

Priprava LNH se metodološko opira na usmeritve Ministrstva za infrastrukturo "Infrastruktura za pešce" (2017) in predvsem na posodobljene nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije s prilogami (2021), ki narekujejo načrtovalcem interdisciplinaren pristop, osredotočenost na človeka, dostopnost in kakovost bivanja ter posebej opozarjajo na pomen participacije, ki javnost in več skupin deležnikov vključuje v vse faze načrtovalskega procesa. Namen vključevanja širokega spektra lokalnih akterjev in splošne javnosti sta tako legitimizacija ukrepov kot pospeševanje uresničevanja ciljev načrtovanja in spreminjanja potovalnih navad.

Proces priprave LNH v programu Aktivno v šolo in zdravo mesto sledi predvideni organizaciji in procesu dela, hkrati pa so posamezne analitične metode in aktivnosti prilagojene specifičnim potrebam in značilnostim lokalnega okolja. Glavna značilnost procesa dela sta sodelovanje načrtovalcev s predstavniki občine s področja urejanja prostora, prometa, izobraževanja, javnega zdravja in turizma ter vključevanje lokalnih akterjev v analitični proces in oblikovanje predlogov rešitev s fokusno skupino, intervjuji, sprehodi in drugimi metodami. Glavno orodje za načrtovanje so peš razdalje. Območje obravnave določimo v sodelovanju z občino na osnovi prvih analitičnih ugotovitev in predhodne izmere peš razdalj v prostoru. Posebno mesto v analizi stanja imajo šole ter peš razdalje in dostopnost storitev. Pri delu sodelujemo z učenci in skrbimo, da njihova opažanja dobijo mesto v analizi in ukrepih za izboljšanje stanja. Prebivalce vključimo v presojo stanja s pomočjo spletne ankete, intervjujev in dodatnih srečanj s predstavniki določenih ciljnih skupin, lokalnih organizacij, zaposlovalcev, šol in podobno. Na podlagi nabora vseh ugotovitev pripravimo oceno stanja in ugotovitve preverimo z lokalno fokusno skupino ter nato opredelimo ukrepe in izdelamo akcijski načrt.

izr. prof. dr. Marjan Ravbar

MEŠANA RABA POVRŠIN – pot k uravnoveženem in decentraliziranem usmerjanju naselij kratkih poti

Prizadevanja za smotrno namensko rabo, skrb za kmetijske površine in zmanjševanje prometnih obremenitev se v teoriji prostorskega in urbanističnega načrtovanja ciklično spreminjajo in izhajajo iz potreb po učinkovitejši organizaciji bivanja, dela, rekreacije in oskrbe prebivalcev. Ponoven premislek o učinkih nadaljnega razprševanja prebivalcev in gospodarskih programov se pojavi z razvojem koncepta trajnostnega mesta oziroma trajnostne mobilnosti, ter celostnega prometnega načrtovanja

Mešana raba površin je eden izmed pomembnejših sodobnih nastavkov za bolj uravnovežen naselbinski razvoj saj stremi k prostorskemu in socialno-ekonomskemu prepletanju med območji bivanja, dela in rekreacije, s tem pa na ta način lahko neposredno vpliva na racionalnejšo organizacijo prometnih tokov (= "oblikovanje območij - naselij kratkih poti"). Čim bolj raznovrstno je prostorsko prepletanje različnih ekonomskih in socialnih funkcij namenske rabe površin oz. organizacije dejavnosti v prostoru, tem krajše so dnevne poti zaposlenih. Z njimi je povezan tudi življenjski slog tam prebivajočih prebivalcev.

Model na konceptualni ravni priporoča možne spremembe v naselbinski strukturi mestnih regij in zmanjšano obremenjevanje okolja pri čemer ohranja izmenjavo prostega pretoka ljudi in dobrin. V pričujočem prispevku gre za vprašanje, ali je mogoče oblikovati konkretne koncepte oz. priporočila za nadaljnje usmerjanje decentralizirane koncentracije naselbinskega razvoja s ciljem zmanjševanja prometnih obremenitev?

Decentralizirana mešana namenska raba površin je prav zaradi sodobnih socialno-geografskih zakonitosti, povezanih z načinom življenja prebivalstva, ne nazadnje tudi prostorsko-planerski cilj in hkrati eden izmed možnih kompromisov med varčno (strnjeno) in razpršeno poselitvijo. Potrditev hipoteze nas bo vodila k novim prostorskim zgledom pri planiranju prihodnjega razvoja poselitve, ki stremi k decentralizirani mešani rabi površin, upoštevajoč simbiozo funkcij bivanja, rekreacije in dela v funkcionalno in geografsko zaokroženih območjih mestnih regij. Usmeritve podpira ravnovesje, ki zagovarjajo hkratno večnamensko rabo prostora in tudi stremljenja za preprečevanje naraščajočega obremenjevanja okolja, povezanega s pretežno individualističnim načinom prometa.

Maja Šinigoj, Leon Kobetič

Vloga prometnih razvojnih scenarijev pri izdelavi Urbanistične zasnove

Prebivalci mest postajamo vse bolj občutljivi in ozaveščeni do prostorskih in okoljskih pogojev bivanja v mestih. Naša stremjenja so zaradi vse hitrejšega življenja usmerjena v praktične in učinkovite rešitve za udobno in prijetno bivanje v mestu. Te na prvi pogled nasprotujoče si težnje so posebej izpostavljene pri načrtovanju mestnega prometa oziroma sistemov za kvalitetno mobilnost v mestu.

Načrtovanje prometa predstavlja enega ključnih izzivov za pripravo urbanistične zasnove mest. Urbanistična zasnova je dokument, ki mesto obravnava celovito z vseh razvojno pomembnih vidikov in na podlagi njih poda temeljne usmeritve za dolgoročni prostorski razvoj ter usmeritve za urbanistično urejanje in izvedbeno regulacijo mesta.

Prometni sistem mesta, ki smo ga dolgo razumevali predvsem kot načrtovanje za potrebe prometa z osebnimi avtomobili, se mora bistveno spremeniti. Prometne rešitve je treba v mestno tkivo bolje integrirati in jih povezati z drugimi sistemi ter ponuditi kompleksnejše rešitve mobilnosti. Iskanje takih rešitev se prične s pripravo urbanistične zasnove katere del so tudi ciljno naravnane prometne študije, ki morajo poleg motornega prometa prednostno obravnavati trajnostne oblike mobilnosti (peš, kolesarski in javni potniški promet).

Pri načrtovanju mestnega prometnega prostora je treba, poleg prometne obremenjenosti in iz tega izhajajočih ukrepov, izpostaviti tudi druge potrebe naselij, kot so povezljivost funkcij, zeleni sistem mesta, kvalitetno bivalno okolje, mestni ambienti ipd. Drugače povedano, načrtovanju prometa je potrebno postaviti prave robne pogoje za realizacijo čim širšega polja načrtovanih ciljev.

Za postavitev in uskladitev pravih vprašanj (robnih pogojev) razvoja prometa v mestu je potrebna priprava razvojnih scenarijev, ki ob drugih temeljijo tudi na scenarijih prometnega razvoja. Alternativni scenariji prostorskega razvoja so pomembno strokovno orodje za načrtovanje mest. Ključen del priprave razvojnih scenarijev je usklajevanje in dogovor s prebivalci mest o tem, v kakšnem mestu želijo bivati, delati in realizirati svoje življenjske potrebe. Občutljivost prebivalcev do urejanja prostora v mestu, se namreč najbolj odraža v odnosu do javnih površin in skupnega prostora, katerega ključni del predstavlja prav prostor, ki ga namenjamo mobilnosti. Skozi proces usklajevanja lahko prebivalce seznanjamo in osveščamo glede sodobnih pristopov k trajnostni mobilnosti, ob izbiri najustreznejšega razvojnega scenarija pa se s prebivalci dogovorimo tudi o posledicah sprememb iz vidika regulacij mestnega prometnega prostora in pogojev za boljše bivanje v mestu.



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



SEDLARJEVO
SREČANJE
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ-6-7-10-2022



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE

TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



**SEDLARJEVO
SREČANJE**
SEDLAR'S
MEETING

■ LJ·6·7·10·2022

SKLOP II

Povezanost urbanega razvoja z javnim potniškim prometom



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE
TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA

**Integracija prometnega
in prostorskega
načrtovanja**



SEDLARJEVO
SREČANJE
SEDLAR'S
MEETING
■ LJ-6-7-10-2022

dr. Matej Gabrovec, mag. Polona Demšar Mitrovič in mag. Mojca Piry

Mobilnostna revščina

V Sloveniji se srečujemo z mobilnostno revščino v njeni primarni in sekundarni obliki. Primarna oblika mobilnostne revščine pomeni tako pomanjkanje storitev (predvsem v smislu slabe ponudbe javnega prevoza), kot tudi pomanjkanje ustrezne infrastrukture za trajnostno mobilnost. Sekundarna oblika mobilnostne revščine kot posledica primarne se odraža v težavah ljudi na drugih področjih, od zagotavljanja primernih bivališč do dostopa na trg dela, zdravstvenih in drugih storitev, kar vodi v povečano neenakost v družbi.

Učinkovita trajnostna mobilnost je ključna, še posebej na podeželju, saj omogoča neodvisnost od osebnega avtomobila in dostop do osnovnih storitev ter preprečuje družbeno izolacijo.

V Sloveniji je še vedno prisoten trend naraščanja osebnega motornega prometa in povečevanje tranzitnega prometa. Slovenska gospodinjstva za mobilnost porabijo velik delež družinskega proračuna, v tem kazalcu smo v evropskem vrhu. Živimo v onesnaženem okolju (zrak, hrup, razlitja nevarnih snovi), pogoste so prometne nesreče, država se zadolžuje z gradnjo avtocestnega omrežja, zaradi urbanizma, podrejenega kapitalu, izgubljammo kmetijske in zelene površine, osebe brez avtomobila so mobilnostno depriviligirane, vse več ljudi prizadene mobilnostna revščina. Ozaveščeni prebivalci pa imajo kljub želji po spreminjanju potovalnih navad težave z izbiro alternativ osebnemu avtomobilu.

Za izhod iz začaranega kroga mobilnostne revščine je potrebno ustvariti bolj socialno vključujoč sistem, ki bo zagotovil pravičen prehod v nizkoemisijsko oz. brezemisijsko družbo. To je še posebej pomembno v luči EU svežnja »Pripravljeni na 55« in vpliva oblikovanja cen ogljika na ranljive skupine prebivalcev v povezavi s Predlogom Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje. Namen sklada je podpreti države članice pri izvajanju ukrepov za pravičen prehod, kjer je mobilnostna revščina eden od ključnih segmentov tega prehoda.

Pri obravnavi mobilnostne revščine je potrebno nagovoriti vse potencialne ciljne skupine kot so otroci, starejši, ženske, invalidi, prebivalci iz ruralnih in odmaknjenih območij, brezposelni, ljudje z nizkim dohodkom, migranti, begunci.

Obravnava vseh ciljnih območij, od ruralnih, subruralnih, suburbanih do urbanih skladno z njihovimi specifikami je ključna za celovito naslavljanje mobilnostne revščine. Izhajati je potrebno iz njim lastnih izzivov, kot na primer upadanje števila prebivalstva, staranje prebivalstva, slabša uporaba svetovnega spleta, slaba ponudba JPP, večja uporaba avtomobila, zdravje starostnikov (število zdravih let po 65 letu) ipd..

Razpršenost poselitve in nizka gostota poselitve v RS predstavljata poseben problem pri organizaciji in upravljanju prevoza na trajnosten način. Infrastrukturno omrežje (predvsem cestno), predstavlja v taki obliki poselitve visok strošek vzdrževanja na enoto in zato veliko finančno breme za državo in občine in posledično tudi na prebivalce. Načela urejanja prostora zahtevajo, da se načrtovanje v prostoru izvaja z zagotavljanjem racionalne rabe prostora, pogojev za kakovostno in zdravo življenjsko okolje, uravnotežene razmestitve površin za bivanje, izvajanje družbenih, storitvenih in prostočasnih dejavnosti na učinkovit način. Enakovreden dostop vsega prebivalstva do dobrin in delovnih mest je ključen za doseg učinkovite trajnostne mobilnosti.

Kompleksen in integriran pristop pri naslavljanju problematike mobilnostne revščine mora obravnavati prostorske in prometne danosti kot celovito in povezano izhodišče za razumevanje in iskanje rešitev.

Nejc Geržinič, Marko Peterlin, Špela Berlot, Nela Halilović in Blaž Lokar

ZMAJ – Zmogljive Mestne Avtobusne linije: povezan javni promet v Ljubljani

Javni potniški promet je privlačen za potnike, ko je učinkovit, povezan in konkurenčen avtomobilu (tako časovno kot cenovno). Za konkurenčnost javnega prometa je ključnega pomena, da lahko potnik opravi z njim celotno pot od začetka do cilja, torej z medkrajevnim in mestnim prometom, ter s čim manj in čim krajšimi prestopi. Vzpostavitev Potniškega centra Ljubljana do leta 2025 predstavlja kakovosten preskok za javni promet na ravni države, regije in mesta – hkrati pa je potrebno zagotoviti odlično povezanost medkrajevnega prevoza z mestnim prometom, kar zahteva preoblikovanje trenutnega koncepta mestnega prometa.

Strokovnjaki zbrani pod okriljem Koalicije za trajnostno prometno politiko smo zato pripravili predlog prenove sistema mestnega prometa in njegove integracije s potniškim centrom. Predlog temelji na konceptu optimizacije in reorganizacije linij po konceptu “1 koridor = 1 linija” in tako izkorišča možnosti enotne mestne kartice Urbana za neomejeno prestopanje na linijah javnega prevoza znotraj 90 min od začetka potovanja. Predlog je ambiciozen a realističen. Izhaja iz različnih primerov dobrih praks v tujini, ki so prilagojeni za lokalne razmere in na podlagi javno dostopnih informacij o načrtovanih projektih na območju potniškega centra, predhodnih študij ter podatkov, ki so nam na voljo.

Koncept ZMAJ – Zmogljive mestne avtobusne linije: povezan javni promet v Ljubljani temelji na sistemu hitrih avtobusnih linij (BRT - Bus Rapid Transit) in predlaga sledeče ključne spremembe:

- 1 - Uvedbo novih, visoko zmogljivih linij LPP poimenovanih ZMAJ A, B in C z novimi avtobusi dolžine 24 m in visoko frekvenco, ki potekajo po glavnih mestnih vpadnicah
- 2 - Ureditev prestopnih postaj LPP Bavarski dvor, Emonika in Kolodvor, za vzpostavitev odlične navezanosti nove železniške in avtobusne postaje na LPP omrežje;
- 3 - Uvedbo več obodnih linij, ki omogočajo potovanja mimo centra mesta.

Uspešna integracija projektov Potniškega centra Ljubljana in prenovljenega sistema linij Ljubljanskega potniškega prometa lahko v le nekaj letih pomembno približa Ljubljano in Ljubljansko urbano regijo cilju dvakratnega povečanja deleža uporabe javnega potniškega prometa v prihajajočih letih ter tako prispeva med drugim tudi k podnebnim zavezam Slovenije in Evrope.

Ana Pezdirc, Sida Valentinčič in Jože Novak

Prenovljene potniške železniške postaje in postajališča kot prometna vozlišča in multimodalne točke

Železniške proge so bile v preteklosti, še bolj pa bodo v prihodnosti pomemben vzpodbujevalec nastanka in razvoja mest oz. naselji. Naselja ob progi so se v preteklosti, zlasti v prometnih vozliščih, razvijala hitreje kot naselja brez železniške povezave, nekatera naselja so med drugim tudi zaostala v razvoju.

Republika Slovenija je na podlagi strateških načrtov pristopila k pripravi državnih prostorskih načrtov za nadgradnjo glavnih in regionalnih železniških prog. Eden izmed ciljev nadgradnje je privabiti čim več potencialnih potnikov na javni železniški prevoz, kar bo med drugim doseženo tudi s skrajšanjem potovalnih časov ter uvedbo taktnega voznege reda in navezavo na preostale oblike javnega prevoza.

Ključna naloga države na področju trajnostne mobilnosti in prometne politike je celosten pristop pri načrtovanju prometa in mobilnosti, pri čemer si moramo prizadevati rešiti ne le izzive države, temveč tudi regij in lokalnih skupnosti, ki so povezani z železniškim prometom in mobilnostjo, ter s tem prispevati k ključnim razvojnim potencialom posameznih teritorijev. Nujno je tudi medsebojno povezovanje strateških načrtov države in prometih politik lokalnih skupnosti, kjer potniške železniške postaje in postajališča postajajo osrednje točke povezovanja različnih vrst prometa.

Pri načrtovanju nadgradnje železniških prog nove generacije v Sloveniji (regionalnih in glavnih prog, ki so del evropskega železniškega omrežja) se železniške postaje in postajališča načrtujejo kot multimodalne točke. Nadgrajene postaje oz. postajališča predstavljajo osnovo in dodaten potencial ter priložnost za razvoj naselij, ker multimodalne točke potnikom omogočajo večjo mobilnost ter fleksibilnost s prestop med različnimi oblikami javnega in zasebnega prevoza (P+R, avtobus, kolesar, pešec).

Povečanje obsega in kakovosti javnega železniškega prometa, tako, da bodo potovalni časi krajši od potovalnih časov cestnega prometa ter zagotovitev zanesljivosti vozniških redov bo pomembno vplivalo na spremembo potovalnih navad. Konkurenčne oblike javnega železniškega prevoza v povezavi z ostalimi vrstami javnega prevoza pomembno vplivajo na trajnostni razvoj prostora, naselij, infrastrukture in dobrega počutja ljudi.

Ob načrtovanju nadgradnje in posodobitvi železniškega omrežja, železniških postaj in postajališč je treba, da lokalne skupnosti pristopijo k pripravi prenovljene lokalne prometne politike in urbanističnih načrtov naselij, ki bodo pri razširitvi programov in dostopnosti do železniških postaj in postajališč upoštevali osnovne principe trajnostne mobilnosti.

Nova paradigma spodbuditve javnega prometa bo med drugim zmanjšala potrebo po zasebnih avtomobilskih prevozih istočasno pa povečala dostopnost in mobilnost ljudi.

mag. Mojca Novak, Jože Novak, mag. Barbara Likar, mag. Arabela Križ Galič, Ana Pezdirc, Vesna Draksler, Sida Valentincič, Petra Grmek, Alja Kralj, Maruša Prezelj Martinšek in mag. Urša Papler

Prostorsko umeščanje nadgradnje železniških prog v prostor

Skladno s strateškimi načrti je Republika Slovenija pristopila k posodobitvi železniških prog z namenom dviga konkurenčnosti potniškega in tovornega železniškega prometa s skrajšanjem potovalnih časov glede na cestni promet ter s hkratnim zagotavljanjem prostorsko okoljsko prometnih ciljev.

K pripravi dokumentacije za nadgradnjo prog za vzpostavitev zelenega stanja omrežja železniških prog se pristopa na različne načine: na eni strani z direktno pripravo izvedbene dokumentacije za vzdrževanje in rekonstrukcije prog s strani upravljavca prog ali z nadgradnjo prog po postopku vzdrževalnih del v javno korist, na drugi strani s pripravo državnih prostorskih načrtov. V tem prispevku je poudarek na pripravi državnih prostorskih načrtov za nadgradnjo obstoječih prog z zagotovitvijo ciljnih karakteristik v obstoječih koridorjih in gradnjo novih prog z novimi povezavami ali smermi.

V Sloveniji se je v zadnjih letih zamenjalo kar nekaj prostorskih zakonov. Tako kot prejšnji, tudi trenutno veljavni ZUreP-3 določa cilje, načela in pravila urejanja prostora, udeležence, ki delujejo na tem področju, vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja, postopke za njihovo pripravo in sprejetje, njihovo izvedbo ter postopke umeščanja, podrobnejšega načrtovanja in dovoljevanja prostorskih ureitev državnega pomena. Določa tudi prostorske ukrepe in druge akte urejanja prostora, instrumente in ukrepe zemljiške politike ter ureja spremljanje stanja prostorskega razvoja, delovanje prostorskega informacijskega sistema in izdajanje potrdil s področja urejanja prostora. Pričakovanja, da bo vsak na novo sprejet prostorski zakon povečal prožnost prostorskega načrtovanja, so bila velika. Predvsem v smislu skrajševanja rokov, odprave določenih faz, združevanja postopkov, priprave dokumentacije, uzakonjanjem molka organa in podobno, vse z namenom, da bodo postali postopki priprave prostorskih aktov bolj racionalni in hitrejši. Pa vendar danes ugotavljamo, da ni tako. Optimiziranje projektnih rešitev ob hkratnem upoštevanju omejitev prostora, okolja ter želj in potreb lokalnih skupnosti kaže, da je postalo prostorsko načrtovanje predvsem usklajevanje različnih interesov. Velikokrat so ti interesi medsebojno nasprotujoči, zato je v postopku prostorskega načrtovanja treba poiskati kompromisne ali variantne rešitve, ki še vedno sledijo cilju in so podlaga za sprejem odločitev za prostorsko umeščanje linijskih infrastrukturnih objektov v prostor.

Namen prispevka je predstaviti odseke železniških prog, za katere so v pripravi državni prostorski načrti in izzive, s katerimi se prostorski načrtovalci in vsi sodelujoči srečujejo v postopkih priprave prostorskih aktov, upoštevajoč dejanske potrebe družbe ter prostorske in okoljske omejitve prostora. Prispevek izhaja iz izkušenj, upoštevajoč teoretična in zakonska izhodišča, ter skuša nakazati možnosti za optimizacijo postopkov od ideje do sprejema in uveljavitve prostorskih aktov.

SKLOP III

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja

mag. Vane Urh, dipl. Slavko Mezek

Povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja med pripravo regionalnih razvojnih programov 2021 – 2027 v Republiki Sloveniji

V Republiki Sloveniji smo leta 2019 pričeli s postopkom priprave regionalnih razvojnih programov za evropsko večletno finančno obdobje 2021–2027. V prispevku predstavljamo vsebine, ki so povezane s prostorskim in prometnim načrtovanjem, ki je ena ključnih simbioz v prostoru za visoko kakovost bivanja v vseh regijah.

Postopek povezovanja prostorskega in prometnega načrtovanja med pripravo regionalnih razvojnih programov za obdobje 2021–2027 bomo podrobneje predstavili na primeru dveh izbranih regij (Istra–Brkini–Kras in Jugovzhodna Slovenija) ter s hitro analizo še izbrane ugotovitve iz ostalih desetih regij.

Ovrednotili bomo posamezne ukrepe in pomembnejše regijske projekte z različnih vidikov, kot so npr. skladnost s sprejetimi celostnimi prometnimi strategijami, stopnja in način umeščenosti v prostor, način priprave projektov ipd. Z uporabo različnih participativnih metod bomo med pripravljavci regionalnih razvojnih programov preverili kakšno je njihovo razumevanje načrtovanja prometa na regionalni ravni in kako prepoznajo povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja. Ugotavljamo ali in kakšni kriteriji obstajajo za povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja na regionalni ravni, saj bodo morali na odprte izzive odgovoriti tudi prihajajoči regionalni prostorski plani.

S prispevkom želimo predstaviti primere dobrih praks, opozoriti na potrebo po celovitem načrtovanju prometa, ki povezuje trajnostno mobilnost in smotrno rabo osebnega prometa, v prostoru pa daje vtis visoke kakovosti bivanja, elegance, čistosti in trajnosti. Nakazujemo, kako je potrebno v prihodnje organizirati delo na regionalni ravni, da bo povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja bolj učinkovito.

mag. Gregor Pretnar

Vloga prometa v integriranem načrtovanju

Promet ni nikoli sam sebi namen, temveč je posledica izpolnjevanja osnovnih potreb posameznika in družbe (delo, izobraževanje, zdravstvo, družbene dejavnosti, nakupovanje, prosti čas). Prostorska razpršenost dejavnosti in njihova (ne)dostopnost vpliva na čas, razdaljo in način, s katerim posameznik potuje od ene do druge točke. Prostorski razvoj in promet bi morala zato biti naravna zaveznika pri načrtovanju, pogosto pa ali ne upoštevata drug za drugega ali pa sta celo na nasprotnih bregovih.

Prispevek bo obravnaval tudi vlogo prometnega modeliranja pri integraciji prometnega in prostorskega načrtovanja. Ustrezno razvit prometni model mesta že v svoji definiciji vključuje navedene pristope integracije, kratke poti (peš in kolo), dostopnost z javnim prometom in digitalizacija (delo od doma, spletno nakupovanje). V zadnjem obdobju se izkazuje potreba, da se prometni model ne uporablja samo za iskanje rešitev težav z zmogljivostjo omrežja, ki so posledica prostorskega razvoja (angl. predict&provide), temveč za iskanje alternativnih pristopov pri izboljšanju dostopnosti za vse načine prevoza (angl. decide&provide). Prometni model omogoča izdelavo različnih scenarijev razvoja, ki predstavljajo most do razumevanja negotove prihodnosti. Pristop »decide&provide« zahteva tudi kompleksnejše strokovne podlage, saj odločevalcev zahteva odločitve glede izzivov, na katere trenutno nimamo vseh odgovorov. Priprava takih strokovnih podlag ni nujno časovno in finančno zahtevnejša.

V luči zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ bo morala država namreč vprašanje emisij nasloviti drugače, kot do sedaj. Določiti je treba ukrepe, ki bodo vodili k uresničevanju ambiciozno postavljenih ciljev. Pričakovati je, da bodo ti ukrepi ekonomsko, okoljsko, prostorsko in družbeno precej zahtevnejši od sedanjega okvirja, zato bo za njih potrebno širše soglasje.

Predstavljeni bodo praktični primeri (ne)uporabe prometnega modela pri celostnem načrtovanju, kot npr. analiza potenciala javnega prometa, 15 minutna dostopnost, internalizacija eksternih stroškov, inducirani promet. V zaključki bodo podani nekateri predlogi za večjo stopnjo integracije načrtovanja prostora in prometa (npr. medsektorski urad za izdelavo napovedi ključnih dejavnikov (prebivalstvo, BDP, proizvodnja in poraba energije), obvezna uporaba več scenarijev...).

dr. Andrej Šmid

Priključki na prometna omrežja na robu zaključene urbane strukture

Prispevek se primerjalno ukvarja s štirimi situacijami priključevanja različnih, praviloma novih prometnih omrežij v naseljih regije in srednje Evrope. Prvi primer je priključevanje novega železniškega omrežja v drugi polovici devetnajstega stoletja, ki praviloma omrežje pripne na rob takrat zaključenega mesta. Drugi primer je priključevanje avtocestnega omrežja na rob mesta dvajsetega stoletja, pri tem prikaz tipa mimoželeznice, ringa in avtoceste skozi mesto. Tretji primer je lociranje letališča na rob obmestja. Četrty primer preučuje odločitve v zvezi z lociranjem pristanišča na rob urbanega tkiva obmorskih mest v drugi polovici dvajsetega stoletja.

Preverjena bo teza o ustreznosti lociranja priključkov na primarna omrežja na robove: rob mestnega jedra, rob strnjene mestnega tkiva, na rob obmestja.

mag. Nika Rovšek

Prostorsko načrtovanje letališč za mednarodni zračni promet

Mednarodni zračni promet je dejavnost, ki je izredno dinamična, obenem pa zaradi varnostnih razmer tudi zelo regulirana. Mednarodno civilno letalstvo se med državami članicami Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) opravlja na podlagi Čikaške konvencije, vključno z vsemi njenimi spremembami in pripadajočimi prilogi, ki določajo mednarodne standarde in priporočeno prakso. ICAO je že v letu 1967 izdala prva priporočila za postopke umeščanja letališč v prostor, z nazivom »Airport Planning Manual, Master Planning«, ki jih stalno nadgrajuje in dopolnjuje.

Priporočeni postopki so integracija prometnega, prostorskega in ekonomskega načrtovanja ter okoljskega presojanja. V Sloveniji, ki ima uveljavljen in utečen sistem umeščanja objektov državnega pomena, se tako izvajanje postopkov »Master Planning-a« deli med upravljalce letališča, ministrstvo, pristojno za promet ter ministrstvo pristojno za prostor.

Razumeti je treba izredno kompleksnost letališča, na katerem se izvaja mednarodni zračni promet, saj ta predstavlja:

- mesto prileta – vzleta letala, za kar je treba zagotoviti ustrezno varnost (območja nadzorovane, omejene in izključne rabe letališča, nadzor nad okoliškimi dejavnostmi in ovirami), z obveznimi in drugimi službami na letališču (gasilsko-reševalna služba, služba za vodenje prometa, služba za vzdrževanje in nadzor letališke infrastrukture, služba za zmanjšanje nevarnosti, ki jih povzročajo ptice), s službo za izvajanje navigacijskih služb upravljanja zračnega prometa, s katero je povezana tudi meteorološka služba;
- prometno vozlišče – sečišče različnih prometnih sistemov (povezljivost s kopenskimi prometnimi sistemi in javnim potniškim prometom);
- točka oskrbe zrakoplovov (vzdrževanje in popravila zrakoplovov, zagotavljanje letalskih goriv in maziv, zemeljska oskrba);
- območje gospodarske javne infrastrukture nacionalnega pomena;
- gospodarsko - storitveno cono – letališče veže nase veliko kompatibilnih dejavnosti, zlasti storitev za prevoznike in potnike;
- območje koncentracije ljudi, zato sta zagotavljeni varnostna služba in nujna medicinska pomoč;
- mednarodni mejni prehod za potnike in blago (policija, carina, inšpekcijske službe s področja zdravstva, veterine in fitopatologije),
- na njih se izvajajo tudi policijski, vojaški ter reševalni in urgentno medicinski vzleti in pristanki zrakoplovov.

»Master Planning« mora glede na pričakovan obseg prometa, tako odgovoriti na potrebe in povezljivost zgoraj navedenih dejavnosti na letališču, ob tem pa še na velike prostorske potrebe letališč, njihovo ustrezno navezanost na druge prometne sisteme, zmanjševati obremenitve okolja ter se uskladiti z okoliškimi rabami in varovanji prostora. Ob tem mora rezultat odgovarjati na potrebe uporabnikov, tako na strani potnikov kot prevoznikov, zadovoljiti obstoječim tehničnim standardom, se pripraviti na

prihajajoče trende in zahteve z namenom, da se dejavnost zračnega prometa razvija ekonomsko konkurenčna, okoljsko vzdržna in predvsem varna.

Načrtovalci letališč se zavedajo tudi, da je kriza povezana z epidemijo bolezni Covid-19, močno vplivala na mednarodni zračni promet. Novi planski pristopi upoštevajo, da se bodo zaradi upokojitve velikega števila večjih letal, bolj uporabljala manjša letala, da je treba na potniških terminalih zagotoviti dodatne prostore za obdelavo potnikov, da se posledično potniki na terminalu zadržujejo dlje, torej je zanje treba zagotoviti dodatne prostore, treba pa je opremiti tudi terminale v smislu večje digitalizacije, ipd.

dr. Naja Marot, Manca Krošelj, Barbara Kostanjšek

Presoja učinkov na prostor kot pristop k vrednotenju nacionalne prometne politike

Začetki presoje učinkov na prostor segajo najprej v leto 1999, ko so bile sprejete Evropske prostorsko-razvojne perspektive in izražena potreba po večji prostorski občutljivosti politik. Leta 2004 je ESPON (Evropsko omrežje za opazovanje prostorskega razvoja) naročil prvo študijo na to temo. V tej in v vseh študijah, ki so sledile, so raziskovalci stremeli k pripravi metodologij za omenjeno presojno. Najprej so se zatekli k kvantitativnim pristopom, kasneje pa ugotovili, da so kvalitativni pristopi prijaznejši do uporabnika in bolj verjetni za širšo vsakdanjo rabo v postopkih priprave in spremljanja izvajanja politik. Zadnja prizadevanja Evropske komisije v podporo izvajanju na novo sprejete Teritorialne agende 2030 so se materializirala v pilotni aktivnosti, katere namen je priprava pristopa k presoji učinkov na prostor izbranih sektorskih politik in identifikacija prostorskih (ne)ravnovesij, ki jih te politike lahko povzročijo. Pri tem je poudarek na izboru območij, ki so v čezmejnem prostoru. V aktivnosti sodeluje pet evropskih držav, poleg Slovenije še Nizozemska, Poljska, Češka in Nemčija.

V tem prispevku se bomo osredinili na eno od slovenskih pilotnih območij, in sicer na čezmejno območje EZTS GO!, to je območje občin Šempeter-Vrtojba, Mestna občina Nova Gorica in italijanska Gorica. Deležniki z območja so si kot sektorsko strategijo izbrali Strategijo razvoja prometa v Sloveniji do leta 2030 (2015). Pristop k presoji smo določili na podlagi želja lokalne skupnosti, ki je poudarila zlasti pomen identifikacije izzivov na področju prometa v lokalnem, nacionalnem kot tudi čezmejnem kontekstu. Na prvi delavnici smo tako kvalitativno opredelili učinke prometne strategije na področje družbe, gospodarstva, okolja in prostora ter upravljanja ter jih ovrednotili tudi v oziru čezmejnosti. Ugotovili smo večji učinek na področji upravljanja in družbe ter manjšega na okolje in prostor ter gospodarstvo. Med največkrat omenjenimi učinki so:

- zvišanje konkurenčnosti lokalnega gospodarstva zaradi hitrejšega potovalnega časa, večjega pretoka prometa in večje učinkovitosti omrežja ter sistema izposoje koles;
- brezplačen JPP;
- mehki ukrepi trajnostne mobilnosti, večanje ozaveščenosti: teden mobilnosti;
- izboljšanje varnosti v prometu;
- izboljšava mestnega kolesarskega omrežja in delna navezava izven mesta (Solkan-Šempeter);
- pozitivni okoljski učinki – čistejši zrak, zmanjšanje hrupa in izpustov ter večja energetska učinkovitost;
- vzpostavljanje bolj celovitega načrtovanja kolesarskega območja, označevanje skupnega kolesarskega omrežja na nivoju regije in
- sprejetje celostnih prometnih strategij in priprava politike mobilnosti.

Drugi del delavnice smo zastavili problemsko, kjer smo s pomočjo identifikacije problemov poiskali manko obstoječe strategije. Probleme smo kategorizirali glede na to, ali jih je potrebno reševati lokalno/regionalno/nacionalno ali tudi čezmejno. Udeleženci so predlagali tudi veliko različnih ukrepov, s katerimi bi omenjene probleme lahko naslovili. Participativni pristop k presoji nam je omogočil, da smo načrtno preučili, v kolikšni meri se lokalni deležniki zavedajo prostorskih učinkov sektorskih politik in koliko njenih čezmejnih prelivov, ki so odvisni od specifik tega tipa območja. Prispevek zaključimo z opisom dodane vrednosti potencialne uporabe pristopa presoje učinkov na prostor k boljši integraciji in usklajevanju priprave in izvajanja prostorske in prometne (ali druge sektorske) politike.