



Univerza v Ljubljani
Fakulteta za gradbeništvo
in geodezijo



DUPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE

TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA



SEDLARJEVO
SREČANJE

SEDLAR'S
MEETING

■ LJ•6-7-10•2022

Zaključne ugotovitve 33. Sedlarjevega srečanja urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije, z naslovom Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja

6. in 7. oktober 2022 na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani

33. Sedlarjevo srečanje je potekalo v četrtek in petek, 6. in 7. oktobra 2022 na hibridni način, na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani. Tokrat nas je razveselil visok obisk – na srečanju je bilo skupaj prisotnih 140 kolegic in kolegov, od tega približno dve tretjini v živo na dogodku na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo, ostali pa so spremljali dogodek preko spleta. Spletni ogled je približal Sedlarjevo srečanje vsem, ki jim je tak ogled enostavnejši, saj se izognejo vožnji, večji porabi časa, fizičnim stikom in drugo.

Obpravnavali smo aktualno tematiko 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.

Uvodne in pozdravne nagovore so imeli dr. Alma Zavodnik Lamovšek, predsednica DUPPS, Špela Spanželj, v. d. generalna direktorica Direktorata za kulturno dediščino Ministrstva za kulturo, Georgi Bangiev, generalni direktor Direktorata za prostor, graditev in stanovanja MOP in dr. Igor Bizjak, direktor Urbanističnega inštituta RS.

Prvi dan je potekal v soorganizaciji DUPPS in Urbanističnega inštituta RS (UI RS). Uvodni referat Ponovni razmislek o prometnem načrtovanju za spreminjajoči se svetu je preko spleta v angleškem jeziku podal prof. Glenn Lyons, University of the West of England iz Bristola, Velika Britanija. Predstavil je načrtovanje trojne dostopnosti (ang. Triple Access Planning, TAP), to je fizične mobilnosti (prometni sistem), prostorske bližine (sistem rabe zemljišč) in digitalne povezljivosti. Gre za pristop, ki povezuje prometno in prostorsko načrtovanje s priložnostmi digitalne realnosti in prihodnosti za organiziranje dela in prostega časa.

Sledilo je predavanje dr. Aljaža Plevnika z UI RS, ki je predstavil izzive integracije prometnega in prostorskega načrtovanja v Sloveniji. Udeleženci smo sodelovali interaktivno, z odgovori na anketna vprašanja. Popoldne smo zaključili z okroglo mizo, razpravo po njej in z druženjem ob skupni večerji.

Uvodni referat drugega dne Več kot železnica: urbana integracija in prostorsko načrtovanje Hitre železnice 2 (ang. High Speed Two, HS2) je v živo v angleškem jeziku predstavila urbanistka Biljana Savić, vodja Skupine za urbanistično oblikovanje in integracijo pri HS2 Ltd., Velika Britanija. HS2 je največji evropski infrastrukturni projekt, ki bo povezal London s Škotsko. Financira ga britanska vlada. Pri načrtovanju uporabljajo najvišje standarde za zaščito okolja in podeželja ter vključujejo lokalne skupnosti.

V drugem uvodnem referatu tega dne Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja: izhodišča, izkušnje, možnosti je dr. Aleš Mlakar izpostavil, da rešitev kompleksnih problemov ne more biti enostavna in zahteva uporabo celotnega nabora ukrepov usmerjanja prostorskega razvoja in trajnostne mobilnosti. Treba je integrirati načrtovanje vseh vidikov razvoja družbe. Sledilo je dvanajst predavanj v treh sklopih: Mesta kratkih poti, Povezanost urbanega razvoja z javnim potniškim prometom in Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja.

V posameznih sklopih srečanja – v nagovorih, v dveh dneh predavanj, eni okrogli mizi in več razpravah so bili predstavljeni raziskave ter konkretni projekti in študije, ki odgovarjajo na vprašanja povezovanja trajnostnega prometa z načrtovanjem v prostoru. Predstavljeni so bili: načrtovanje hoji prijaznega mesta, vloga prometnih razvojnih scenarijev pri izdelavi urbanistične zasnove, mobilnostna revščina, ZMAJ – zmogljive mestne avtobusne linije: povezan javni promet v Ljubljani, prenovljene železniške postaje in postajališča kot vozlišča in multimodalne točke, prostorsko umeščanje nadgradnje železniških prog v prostor, povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja med pripravo regionalnih razvojnih programov 2021 – 2027 v RS, vloga prometa v integriranem načrtovanju, priključki na prometna omrežja na robu urbanih struktur, prostorsko načrtovanje letališč za mednarodni zračni promet ter presoja učinkov na prostor kot pristop k vrednotenju nacionalne prometne politike.

V času razprav so udeleženci Sedlarjevega srečanja v živo in preko spleta komentirali prikazano, podali pa tudi svoja opažanja in mnenja, ki niso vedno enoznačna ali enaka. V smislu interdisciplinarne obravnave so bili soočanje mnenj in iskanje rešitev za slovenske razmere tudi cilji srečanja samega.

Ugotovitve in sklepi 33. Sedlarjevega srečanja

- Smo na prehodu iz pretežno avtomobilske mobilnosti v načrtovanje sistema trojne dostopnosti, ki vključuje usklajeno načrtovanje prostorskega (raba zemljišč) in prometnega sistema (fizična mobilnost) s telekomunikacijskim sistemom (digitalna dostopnost). To omogoča organiziranje boljše dostopnosti do dela in prostega časa. Primeri so delo na domu, ki se je povečalo s pandemijo Covid-19, mednarodna srečanja, ki lahko potekajo deloma ali v celoti preko spleta, nakupovanje preko spleta ipd. Z novo paradigmo načrtujemo želeno prihodnost (ang. preferred future) namesto predvidene.
- Mesto kratkih poti, 15-minutno mesto (primer Pariz) temelji na peš in kolesarski dostopnosti vsakodnevnih programov (bivanje, delo, rekreacija, nakupi), namesto avtomobilskih voženj. Novi pristopi se navezujejo na obstoječe dobre prakse. Tradicionalno zgoščeno mesto z mešano rabo prostora (ang. mixed-use) je že mesto kratkih poti in primer dobre prakse.
- Ukrepi za zmanjševanje osebne avtomobilskega prometa so umirjanje prometa, omejitve in prepovedi, ki so obenem podrti z alternativami – z izboljšanjem pogojev za varno peš hojo, kolesarjenje, učinkovit javni promet ipd. Pomemben ukrep je znižanje prometnih normativov oz. uveljavitev maksimalnih namesto minimalnih.

- Predstavljen je bil primer dobre prakse iz Velike Britanije High speed 2 (hitra železnica 2) od Londona do Škotske. V pProjektu sta integrirana prometno in prostorsko načrtovanje. Prometne in gradbeno-tehnične rešitve načrtujejo vzporedno s prostorskimi in okoljskimi. Sofinanciranje projekta je državno. Načrtujejo gradnjo daljših tunelov tako v mestih, kot na podeželju – npr. prehodih HS2 prek naravnih rezervatov. Pri načrtovanju se tvorno povezujejo z lokalnimi planerji, da je vključen razvoj v lokalnem okolju vzdolž železnice, gospodarske cone ipd. Beležijo multiplikativne učinke HS2 na razvoj gospodarstva, boljšo povezanost in dostopnost, kakovost bivanja idr.

Zaključki

Ena od največjih kakovosti in obenem nalog Sedlarjevih srečanj je interdisciplinarnost. Srečanja vsako leto združijo urbaniste, prostorske planerje, arhitekte, krajinske arhitekte, geografe in druge povezane stroke Slovenije in širše, letos tudi prometne inženirje in načrtovalce trajnostnega prometa po meri ljudi. Kolegice in kolegi, ki delujemo na različnih področjih, predstavimo rezultate raziskav in projektov, soočamo mnenja o stanju in možnih rešitvah, ki si jih ne delimo vedno. Pluralnost mnenj je kakovost, vedno pa lahko potegnemo skupne smernice, ki so vodilo naših strokovnih delovanj. V sedanjih razmerah, ki nas postavljajo pred nove izzive, je izjemno pomembno pozorno ravnanje z naravnimi viri in bistveno znižanje oz. nevtralizacija onesnaževanja. Zato smo srečanje zaključili s pogledom v prihodnost:

- Potrebne so prometne in prostorske rešitve, prilagojene času podnebnih sprememb. Ukrepi za doseganje ogljično nevtrálnih mest so izredno kompleksni, pri teh izzivih pa ima precejšen vpliv celostno prostorsko in prometno načrtovanje. Razvojna območja naj se načrtujejo v navezavi na javni promet, z ustreznimi peš in kolesarskimi povezavami, mešano rabo prostora in kakovostnimi zelenimi površinami.
- Poveča naj se aktivna vloga celostnih prometnih strategij in zagotovi sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Trajnostna mobilnost promovira varno in prijetno dnevno peš hojo za vse skupine prebivalcev in kolesarjenje, oboje povečuje vitalnost in zdravje ljudi, mesta in naselja pa razbremenjuje vplivov avtomobilskega prometa – onesnaževanje, gneča na cestah, parkirana vozila ipd.
- Trajnostna mobilnost promovira izboljšanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa (JPP), za kar pa so potrebni tudi ukrepi sofinanciranja mestnih JPP. Predvsem izboljšana konkurenčnost JPP (mestnega, primestnega in daljinskega, železniškega, cestnega in vodnega) lahko namreč poveča njegovo uporabo in dejansko vpliva na spremembo potovalnih navad, na želeni prestop potnikov z avtomobilov na JPP. Spremenjenim razmeram se prilagaja tudi letalski JPP, na razdaljah do 500 km ga nadomešča železniški, letalski JPP pa povečuje prilagodljivost z večjim številom manjših letal.
- Urgentno je povečanje deleža železniških prevozov tovora. Spodbujamo nadaljnje načrtovanje in izvedbo železniških projektov, da bo železnica prevzela veliko večino tovarnega prometa in bistveno povečala delež potniškega. Da bodo prenovljene potniške postaje multimodalna vozlišča in bo vožnja z vlaki prijetna.

- Da bomo šli v korak z razvito Evropo je treba začeti tudi z načrtovanjem hitrih železnic (trase evropskih prometnih koridorjev), po vzoru predstavljenega projekta Hitre železnice 2 (HS2) iz Velike Britanije in drugih evropskih primerov.
- Cilj omejevanja avtomobilskega prometa je lahko postopno dosežen le, če postanejo ostale oblike mobilnosti konkurenčne tudi časovno. Vseeno pa glede na policentrično urbano omrežje Slovenije avtomobilski promet verjetno še nekaj časa ostaja nujnost za prebivalce oddaljenih naselij in vasi (t.i. prisilno lastništvo avtomobila), ki nimajo drugih prevoznih možnosti.
- Sklenili smo tudi, da za prometne težave niso samo prometne rešitve in da za prostorske težave niso le prostorske rešitve. Potrebno je tvorno sodelovanje in integracija rešitev, obenem pa podpora državnih politik in ukrepov.

Zaključne ugotovitve je pripravila dr. Liljana Jankovič Grobelšek, dopolnil in potrdil pa izvršni odbor Društva urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije, zanj predsednica dr. Alma Zavodnik Lamovšek.

Zaključne ugotovitve so bile poslane vsem prisotnim na Sedlarjevem srečanju, članom DUPPS, ministru za okolje in prostor ter ministru za kulturo, Skupnost občin Slovenije, Združenju mestnih občin Slovenije in Združenje občin Slovenije, Zbornici za arhitekturo in prostor Slovenije, Društvu krajinskih arhitektov Slovenije, Društvu arhitektov Ljubljane, Slovenskemu geografskemu društvu, poslanskim skupinam Državnega zbora, medijem idr.