



Univerza v Ljubljani
Fakulteta za gradbeništvo
in geodezijo



DUPPPS
TSPAS

DRUŠTVO
URBANISTOV IN
PROSTORSKIH
PLANERJEV
SLOVENIJE

TOWN AND
SPATIAL
PLANNING
ASSOCIATION OF
SLOVENIA



SEDLARJEVO
SREČANJE

SEDLAR'S
MEETING

■ LJ·6-7·10·2022

SKLEPNE UGOTOVITVE S 33. SEDLARJEVEGA SREČANJA URBANISTOV IN PROSTORSKIH PLANERJEV SLOVENIJE, KI JE POTEKALO POD NASLOVOM INTEGRACIJA PROMETNEGA IN PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA

6. in 7. oktober 2022, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani

33. Sedlarjevo srečanje, ki je potekalo v četrtek in petek, 6. in 7. oktobra 2022, je bilo izvedeno v hibridni obliki. Tokrat nas je razveselila številčna udeležba – zbralo se je kar 140 kolegic in kolegov, od tega približno dve tretjini v živo na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo, preostali so dogodek spremljali prek spleta. Spletni ogled je srečanje približal vsem, ki jim je takšen način bližji, saj se izognejo vožnji, porabi časa, fizičnim stikom in drugo.

Obravnavali smo aktualno tematiko integracije prometnega in prostorskega načrtovanja. Krepi se namreč spoznanje, da je za doseganje ogljične nevtralnosti ter obvladovanje številnih prometnih in prostorskih izzivov nujno integrirati pristope k njihovem načrtovanju. Dodatne izzive in obenem potencialne v načrtovalskih procesih prinaša tudi vsesplošna digitalizacija družbe.

Uvodne in pozdravne nagovore so imeli dr. Alma Zavodnik Lamovšek, predsednica DUPPPS, Špela Spanžel, v. d. generalne direktorice Direktorata za kulturno dediščino pri ministrstvu za kulturo, Georgi Bangiev, generalni direktor Direktorata za prostor, graditev in stanovanja na ministrstvu za okolje in prostor, in dr. Igor Bizjak, direktor Urbanističnega inštituta RS.



Slika 1: Uvodni nagovor ge. Špele Spanžel, v. d. direktorice Direktorata za kulturno dediščino pri ministrstvu za kulturo.



Slika 2: Uvodno predavanje prof. Glenna Lyonsa je potekalo na daljavo.

Prvi dan je potekal v soorganizaciji DUPPS in Urbanističnega inštituta RS (UI RS). Uvodni referat z naslovom *Ponovni razmislek o prometnem načrtovanju za spreminjajoči se svet* je bil predstavljen prek spleta. V angleškem jeziku ga je podal prof. Glenn Lyons z Univerze na zahodu Anglije (UWE) iz Bristola v Veliki Britaniji. Predstavil je načrtovanje trojne dostopnosti (angl. *Triple Access Planning, TAP*), to je fizične mobilnosti (prometnega sistema), prostorske bližine (sistema rabe zemljišč) in digitalne povezljivosti. Pristop 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 sklenili z okroglo mizo, razpravo po njej in druženjem ob večerji.



Slika 3: Okrogla miza o trajnostni mobilnosti (govorci z leve proti desni: mag. Mateja Kukovec, UM d.o.o., mag. Polona Demšar Mitrovič, Ministrstvo za infrastrukturo, Georgi Bangiev, Ministrstvo za okolje in prostor, dr. Aljaž Plevnik, Urbanistični inštitut RS).

Uvodni referat drugega dne z naslovom *Več kot železnica: urbana integracija in prostorsko načrtovanje Hitre železnice 2* (angl. *High Speed Two, HS2*) je v živo v angleškem jeziku predstavila urbanistka Biljana Savič, 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 vanj vključujejo lokalne skupnosti.

V drugem uvodnem referatu tega dne z naslovom *Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja: izhodišča, izkušnje, možnosti* je dr. Aleš Mlakar izpostavil, da rešitev kompleksnih težav 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, razporejenih v tri vsebinske sklope: mesta kratkih poti, povezanost urbanega razvoja z javnim potniškim prometom ter integracija prometnega in prostorskega načrtovanja.

V posameznih sklopih srečanja, ki so obsegali nagovore, predavanja, okroglo mizo in različne razprave, so bile predstavljene številne raziskave ter konkretni projekti in študije, ki ponujajo odgovore na vprašanja povezovanja trajnostnega prometa z načrtovanjem v prostoru. Dotaknili smo se najrazličnejših tem: načrtovanja hoji prijaznega mesta, vloge prometnih razvojnih scenarijev pri izdelavi urbanistične zasnove, mobilnostne revščine, pristopa ZMAJ – zmogljive mestne avtobusne linije: povezanega javnega prometa v Ljubljani, prenovljene železniške postaje in postajališča kot vozlišča in multimodalne točke, prostorskega umeščanja nadgradnje železniških prog v prostor, povezovanja prostorskega in prometnega načrtovanja med pripravo regionalnih razvojnih programov 2021–2027 v RS, vloge prometa v integriranem načrtovanju, priključkov na prometna omrežja na robu urbanih struktur, prostorskega načrtovanja letališč za mednarodni zračni promet ter presoje učinkov na prostor kot pristopa k vrednotenju nacionalne prometne politike.



Slika 4: Udeleženci 33. Sedlarjevega srečanja v dvorani.

Udeleženci Sedlarjevega srečanja so med razpravami v živo in prek spleta komentirali prikazano, podali svoja opažanja in mnenja, ki seveda niso vedno enoznačna ali enaka. Ravno soočanje mnenj in iskanje rešitev za slovenske razmere v interdisciplinarni razpravi sta bila med osnovnimi cilji samega srečanja.

Ugotovitve in sklepi 33. Sedlarjevega srečanja

- Smo na prehodu iz pretežno avtomobilske mobilnosti v načrtovanje dostopnosti. Sistem trojne dostopnosti vključuje usklajeno načrtovanje prostorskega in prometnega sistema (raba zemljišč in fizična mobilnost) s telekomunikacijskim sistemom (digitalna dostopnost). To omogoča organiziranje boljše dostopnosti do dela in aktivnosti v prostem času. Primeri so delo na domu, ki se je povečalo s pandemijo covid-19, mednarodna srečanja, ki lahko deloma ali v celoti potekajo prek spleta, spletno nakupovanje ipd. Z novo paradigmo zeleno prihodnost (angl. *preferred future*) načrtujemo, namesto da bi jo poskušali napovedati (ang. *predicted future*).
- Mesto kratkih poti, petnajstminutno mesto (primer Pariz) namesto na avtomobilski vožnji temelji na peš in kolesarski dostopnosti vsakodnevnih programov (bivanje, delo, rekreacija, nakupi). Novi pristopi se navezujejo na obstoječe dobre prakse. Tradicionalno zgoščeno mesto z mešano rabo prostora (angl. *mixed-use*) je že mesto kratkih poti in primer dobre prakse.
- Ukrepi za zmanjševanje osebne avtomobilskega prometa so umirjanje prometa, omejitve in prepovedi, ki pa so podprti z alternativami – z izboljšanjem razmer za varno peš hojo, kolesarjenjem, učinkovitim javnim prometom ipd. Pomemben ukrep je znižanje oziroma uveljavitev najvišjih namesto najnižjih prometnih normativov.
- Predstavljen je bil primer dobre prakse iz Velike Britanije *High speed 2* (Hitra železnica 2) od Londona do Škotske. V projektu sta integrirana prometno in prostorsko načrtovanje. Prometne in gradbeno-tehnične rešitve načrtujejo vzporedno s prostorskimi in okoljskimi. Sofinanciranje projekta je državno. Načrtujejo gradnjo daljših predorov tako v mestih kot na podeželju – na primer na prehodih HS2 prek naravnih rezervatov. Pri načrtovanju se tvorno povezujejo z lokalnimi planerji, s čimer je poskrbljeno za razvoj v lokalnem okolju vzdolž železnice (gospodarske cone ipd.). Pri tem merijo multiplikativne učinke HS2 na razvoj gospodarstva, povezanost in dostopnost, kakovost bivanja idr.

Ugotovitve

Ena od največjih prednosti in nalog Sedlarjevih srečanj je interdisciplinarnost. Srečanja vsako leto združijo urbaniste, prostorske planerje, arhitekte, krajinske arhitekte, geografje in predstavnike drugih povezanih strok v Sloveniji 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 predlaganih rešitvah, glede katerih pa si nismo vedno enotni. Pluralnost mnenj je bogastvo in vedno je mogoče poiskati skupne smernice, ki so vodilo našega strokovnega delovanja. V sedanjih razmerah, ki nas postavljajo pred nove izzive, je izjemno pomembno pozorno ravnanje z naravnimi viri in bistveno znižanje oziroma nevtralizacija onesnaževanja. Zato smo srečanje sklenili s pogledom v prihodnost:

- Treba je poskrbeti za prometne in prostorske rešitve, prilagojene času podnebnih sprememb. Ukrepi za doseganje ogljično nevtrálnih mest so izredno kompleksni, na te izzive pa precej vpliva celostno prostorsko in prometno načrtovanje. Razvojna območja moramo načrtovati v navezavi na javni promet, z ustreznimi peš in kolesarskimi povezavami, mešano rabo prostora in kakovostnimi zelenimi površinami.
- Okrepiti je treba vlogo celostnih prometnih strategij in zagotoviti sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Trajnostna mobilnost promovira varno in prijetno dnevno peš hojo za vse skupine pre-

- bivalcev in kolesarjenje, oboje povečuje vitalnost in zdravje ljudi, mesta in naselja pa razbremenjuje vplivov avtomobilskega prometa – onesnaževanja, gneče na cestah, parkiranih vozil ipd.
- Trajnostna mobilnost promovira izboljšanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa (JPP), za kar pa so potrebni tudi ukrepi sofinanciranja JPP v mestih. 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 zeleni prestop potnikov iz avtomobilov na JPP. Spremenjenim razmeram se prilagaja tudi letalski JPP, na razdaljah do petsto kilometrov ga nadomešča železniški, letalski JPP pa povečuje prilagodljivost z večjim številom manjših letal.
 - Nujno je povečanje deleža železniških prevozov tovora. Spodbujamo nadaljnje načrtovanje in izvedbo železniških projektov, da bo železnica prevzela veliko večino tovarnega prometa in se bo bistveno povečal delež potniškega prometa na njej. Da bodo prenovljene potniške postaje multimodalna vozlišča in bo vožnja z vlaki časovno konkurenčna vožnji z avtomobilom in prijetna.
 - Cilj omejevanja avtomobilskega prometa je lahko postopno dosežen le, če postanejo ostale oblike mobilnosti konkurenčne tudi časovno. Glede na policentrično urbano omrežje Slovenije pa za prebivalce oddaljenih naselij in vasi za zdaj ostaja najboljša (ali edina) možnost avtomobilski promet (tako imenovano prisilno lastništvo avtomobila za vse, ki nimajo druge prevozne izbire).
 - Policentrična poselitev Slovenije je dejstvo in obenem prednost, zato se načrtovanje trajnostnih prometnih in prostorskih rešitev v mestih v marsičem razlikuje od tistih na podeželju – to je treba spoštovati in ohranjati vitalnost podeželja z izboljšanjem dostopnosti. Tu sta potrebna razvoj prometnega cestnega in kolesarskega omrežja ter pešpoti, pa tudi avtobusnega in železniškega JPP.
 - Da bomo šli v korak z razvito Evropo, je treba nadaljevati načrtovanje hitrih železnic na trasah evropskih prometnih koridorjev in po vzoru predstavljenega projekta Hitre železnice 2 (HS2) iz Velike Britanije ter drugih uspešnih evropskih primerov.
 - Sklenili smo tudi, da za prometne težave ne obstajajo samo prometne rešitve in da za prostorske težave ne obstajajo le prostorske rešitve. Treba je zagotoviti tvorno sodelovanje in jih integrirati, obenem pa zagotoviti podporo državnih politik in ukrepov.

Sklepne 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.

Sklepne ugotovitve so bile poslane vsem prisotnim na Sedlarjevem srečanju, članom DUPPS, ministru za okolje in prostor ter ministrici za kulturo, Skupnosti občin Slovenije, Združenju mestnih občin Slovenije in Združenju občin Slovenije, Zbornici za arhitekturo in prostor Slovenije, Društvu krajskih arhitektov Slovenije, Društvu arhitektov Ljubljane, Slovenskemu geografskemu društvu, poslanskim skupinam državnega zbora, medijem idr.

Alma Zavodnik Lamovšek, alma.zavodnik-lamovsek@fgg.uni-lj.si