

## Zaključne ugotovitve 33. Sedlarjevega srečanja urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije *Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja*, ki je potekalo v četrtek in petek, 6. in 7. oktobra 2022, na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani

33. Sedlarjevo srečanje je na hibridni način potekalo v četrtek in petek, 6. in 7. oktobra 2022, 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 Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo, preostali pa so dogodek spremljali prek spleta. Spletni ogled je približal Sedlarjevo srečanje vsem, ki se želijo izogniti vožnji, večji porabi časa, fizičnim stikom ipd.

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

Za doseganje ogljične nevtralnosti ter obvladovanje številnih prometnih in prostorskih izzivov je nujno treba integrirati pristope k njihovem načrtovanju. Dodatne izzive v procesu planiranja in načrtovanja prinaša tudi vsesplošno prisotna digitalizacija družbe.

Uvodne in pozdravne nagovore so imeli dr. Alma Zavodnik Lamovšek, predsednica Društva urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije, Špela Spanžel, vršilka dolžnosti generalnega direktorja Direktorata za kulturno dediščino Ministrstva za kulturo, Georgi Bangiev, generalni direktor Direktorata za prostor, graditev in stanovanja Ministrstva za okolje in prostor, in dr. Igor Bizjak, direktor Urbanističnega inštituta Republike Slovenije.

Prvi dan je potekal v soorganizaciji Društva urbanistov in prostorskih planerjev (DUPPS) in Urbanističnega inštituta Republike Slovenije (UIRS). Uvodni referat Ponovni razmislek o prometnem načrtovanju za spreminjajoči se svet je prek spleta v angleškem jeziku predstavil prof. Glenn Lyons, University of the West of England iz Bristola. Predstavil je načrtovanje trojne dostopnosti (ang. *Triple Access Planning*, TAP), to je fizične mobilnosti (prometni sistem), prostorske bližine (sistem rabe zemljišč) in digitalne povezanosti. 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 UIRS, ki je predstavil izzive integracije prometnega in prostorskega načrtovanja v Sloveniji. Udeleženci so sodelovali interaktivno, z odgovori na anketna vprašanja. Popoldne smo končali z okroglo mizo, razpravo po njej in z druženjem ob večerji.

Uvodni referat drugega dne z naslovom 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 Savič, vodja skupine za urbanistično oblikovanje in integracijo pri HS2 Ltd. iz Velike Britanije. HS2 je največji evropski infrastrukturni projekt, ki bo povezal London s Škotsko in ga financira britanska vlada. Pri načrtovanju uporabljajo najvišje standarde za zaščito okolja in podeželja in vključujejo lokalne skupnosti.

V drugem uvodnem referatu tega dne z naslovom Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja: izhodišča, izkušnje, možnosti je dr. Aleš Mlakar poudaril, da rešitev kompleksnih problemov ne more biti preprosta ter 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 ter Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja.

V posameznih sklopih srečanja – v nagovorih, dveh dneh predavanj, eni okrogli mizi in več razpravah – so bili predstavljeni raziskave ter konkretni projekti in raziskave, ki odgovarjajo na vprašanja o povezovanju 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 Republiki Sloveniji, vloga prometa v integriranem načrtovanju, priključki na prometna omrežja na robu urbanih struktur, prostorsko načrtovanje letališč za mednarodni zračni promet in presoja učinkov na prostor kot pristop k vrednotenju nacionalne prometne politike.

Med razpravami so udeleženci Sedlarjevega srečanja v živo in prek spleta komentirali prikazano, navajali pa so tudi svoja opažanja in mnenja, ki niso vedno enopomenska ali enaka. V smislu interdisciplinarne obravnave so bili soočanje mnenj in iskanje rešitev za slovenske razmere tudi cilji srečanja.

## Ugotovitve in sklepi 33. Sedlarjevega srečanja

Med konkretnimi ugotovitvami in predlogi letošnjega 33. Sedlarjevega srečanja poudarjamo te:

- 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 dejavnosti v prostem času. Primeri so delo na domu, ki se je povečalo s pandemijo covid-19, mednarodna srečanja, ki lahko potekajo deloma ali popolnoma prek spleta, nakupovanje prek spleta ipd. Z novo paradigmo načrtujemo zeleno prihodnost (ang. *preferred future*), namesto da bi jo poskušali napovedati (ang. *predicted future*).
- Mesto kratkih poti, 15-minutno mesto (na primer Pariz) temelji na pešdostopnosti 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 podprti z alternativami – z izboljšanjem pogojev za varno pešhojo, kolesarjenje, učinkovit javni promet ipd. Pomemben ukrep je znižanje prometnih normativov oziroma uveljavitev maksimalnih namesto minimalnih.
- 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 tunelov v mestih in na podeželju – na primer prehodih HS2 preko naravnih rezervatov. Pri načrtovanju se tvorno povezujejo z lokalnimi planerji, da so vključeni razvoj v lokalnem okolju vzdolž železnice, gospodarske cone ipd. Beležijo multiplikativne učinke HS2 na razvoj gospodarstva, boljšo povezanost in dostopnost, kakovost bivanja idr.

## Sklep

Ena od največjih kakovosti in obenem nalog Sedlarjevih srečanj je interdisciplinarnost. Srečanja vsako leto združijo urbaniste, prostorske planerje, arhitekte, krajinske arhitekte, geografe in predstavnike drugih povezanih strok 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 mogočih 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 oziroma nevtralizacija onesnaževanja. Zato smo srečanje končali s pogledom v prihodnost:

- Potrebne so prometne in prostorske rešitve, prilagojene času podnebnih sprememb. Ukrepi za doseganje ogljično nevtralnih mest so izjemno kompleksni, pri teh izzivih pa imata velik vpliv celostno prostorsko in prometno načrtovanje. Razvojna območja moramo načrtovati v navezavi na javni promet, z ustreznimi pešpovezavami in kolesarskimi povezavami, mešano rabo prostora in kakovostnimi zelenimi površinami.
- Povečati je treba aktivno vlogo celostnih prometnih strategij in zagotoviti sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Trajnostna mobilnost promovira varno in prijetno dnevno pešhojo za vse skupine prebivalcev in kolesarjenje, oboje povečuje vitalnost in zdravje ljudi, mesta in naselja pa razbremeni vpliv 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 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 zeleni prehod potnikov z uporabe avtomobilov na uporabo JPP. Spremenjenim razmeram se prilagaja tudi letalski JPP, na razdaljah do 500 kilometrov ga nadomešča železniški, letalski JPP pa povečuje prilagodljivost z večjim številom manjših letal.
- Nujno potrebno je povečanje deleža železniških prevozov tovora. Spodbujamo nadaljnje načrtovanje in izvedbo železniških projektov, da bo železnica prevzela večino tovarnega prometa in bistveno povečala delež potniškega. Da bodo prenovljene potniške postaje multimodalna vozlišča ter bo vožnja z vlaki časovno konkurenčna vožnji z avtom in prijetna.
- Cilj omejevanja avtomobilskega prometa je lahko postopno dosežen le, če druge oblike mobilnosti postanejo

konkurenčne tudi časovno. Vendar pa glede na policentrično urbano omrežje Slovenije avtomobilski promet ostaja najboljša možnost (ali edina možnost) za prebivalce oddaljenih naselij in vasi (t. i. prisilno lastništvo avtomobila), ki nimajo drugih prevoznih izbir.

- Policentrična poselitev Slovenije je dejstvo in obenem kakovost, 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 je potreben razvoj prometnega cestnega in kolesarskega omrežja ter pešpoti, tudi avtobusnega in železniškega JPP.
- Da bomo dohajali razvito Evropo, je treba nadaljevati tudi načrtovanje hitrih železnic v trasah evropskih prometnih koridorjev ter po vzoru predstavljenega projekta Hitre železnice 2 (HS2) iz Velike Britanije in drugih uspešnih evropskih primerov.
- 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.

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, ministru za kulturo, Skupnosti občin Slovenije, Združenju mestnih občin Slovenije in Združenju občin Slovenije, Zbornici za arhitekturo in prostor Slovenije, Društvu krajinskih arhitektov Slovenije, Društvu arhitektov Ljubljane, Slovenskemu geografskemu društvu, poslanskim skupinam Državnega zbora, medijem idr.

.....  
Izvršni odbor Društva urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije,  
Ljubljana  
E-pošta: drustvo.dupps1@gmail.com