



CARE
4 CLIMATE

EVROPSKI TEDEN
MOBILNOSTI

sptm

SLOVENSKA
PLATFORMA
ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja

Ljubljana, 12. februar 2020

Mateja Kukovec
ZUM d.o.o. Maribor

Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja

- Uvod
- Interaktivni del

Strategija prostorskega razvoja Slovenije in Strategija razvoja prometa

- Strategija prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS) z leta 2004 in Prostorski red Slovenije
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 – Osnutek
- Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030

Zakonsko opredeljene vsebine:

- Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave OPN....:
 - *Strateški del:*
 - pomembnejša obstoječa in načrtovana omrežja prometne infrastrukture
 - *Izvedbeni del (prostorski izvedbeni pogoji):*
 - regulacijska linija (javno/privat),
 - priključevanje objektov na GJI,
 - mirujoči promet,
 - območje sanacije razpršene gradnje – pogoj možnost priključitve na omrežje JPP,
 - prikaz obstoječih in predvidenih omrežij (kot podrobna namenska raba prostora, v enotah urejanja prostora)
 - *Vsebina Urbanističnega načrta:*
 - koncept prometnega omrežja in JPP,
 - prometne ureditve vključno z javnimi površinami za mirujoči promet (okvirno prikažejo oz. opredelijo)

Splošne smernice:

- Splošne smernice za področje trajnostne mobilnosti, MzI:
 - fizična integracija prometnih podsistemov
 - izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje
 - umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor
 - parkirni standardi
 - regionalni vidik trajnostne mobilnosti
 - izboljšanje ponudbe JPP
 - standard dostopnosti, postaje in postajališča JPP
 - celostne prometne strategije
- Splošne smernice za področja razvoja poselitve, MOP:
 - usmerjanje poselitve, kjer je moč zagotoviti JPP,
- Druge smernice

Vsebine prometnega načrtovanja v OPN

- V OPN se odraža sektorski pristop in nepovezanost vsebin
- Cilji prostorskega razvoja:
 - nezadostni, nejasni, za urejanje prometa jih ni
 - cilji običajno enaki usmeritvam
- Strateški del:
 - pretežno usmeritve za urejanje motornega prometa, v manjši meri tudi kolesarskega, peš in javnega potniškega prometa
 - usmeritve za urejanje prometa so večinoma načelne, brez prioritete in diferenciacije
 - brez opredeljenih prioritete na splošno

Vsebine prometnega načrtovanja v OPN

- Izvedbeni del:
 - prostorski izvedbeni pogoji (običajno za vse vrste prometa) so večinoma načelni, splošni, kot možnost, se dopušča – brez posebnih omejitev, brez prioritiet in diferenciacije,
 - usmeritve iz strateškega dela se ne odražajo dovolj v izvedbenem delu
- Podrobni prostorski izvedbeni pogoji za OPPN:
 - načelni ali v zelo majhnem obsegu,
 - brez prioritiet oz. etap.
- Konkretno:
 - oskrba – koncentracija na središča mesta, drugod bolj „čiste“ cone
 - urejanje mirnih prometnih con pogojevanje z izgradnjo obvoznic
 - oblikovanje peš con pogojevanje z gradnjo dodatnih parkirišč

Cilji CPS

- zagotovitev visoke prometne varnosti, predvsem šibkejšim udeležencem
- zagotovitev mobilnosti ranljivih skupin
- izboljšanje dostopnosti vseh ciljev v občini za vse uporabnike
- sprememba potovalnih navad, uravnotežiti načine potovanj (povečanje deleža kolesarjev in pešcev,...)
- optimizacija prometnih tokov
- spodbujanje aktivne dnevne mobilnosti
- povečanje privlačnosti javnih površin
- zmanjšanje negativnih posledic prometa na okolje
- izboljšanje kakovosti bivanja
- zagotavljanje transparentnosti odločanja
- izboljšati ozaveščenost prebivalstva o pomenu trajnostne mobilnosti,
- ...

Ukrepi CPS

- nove peš povezave, nove kolesarske povezave
- nove cestne povezave in cestni odseki
- preureditev mestnih jeder
- območja prijaznega prometa
- javna zbirališča v manjših naseljih
- umirjanje prometa
- upravljanje z mirujočim prometom (uvedba, nadgradnja, optimizacija)
- preureditev obstoječih cestnih povezav
- nove železniške povezave in posodobitev obstoječih
- sistemi: parkiraj in pelji, izposoja koles
- odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe
- mobilnostni načrti
- opremljanje
- izdelava različnih smernic, katalogov

Možne vsebine prometnega načrtovanja v OPN

- *Strateški del:*
 - Izhodišča in cilji prostorskega razvoja:
 - jasno opredeljena izhodišča (rezultati analiz)
 - opredelitev ciljev ob upoštevanju ciljev celostnega prometnega načrtovanja
 - Zasnova prostorskega razvoja, prometa, zelenega sistema, javnih površin.....:
 - krajšanje poti med izvori in cilji potovanj
 - izboljšanje dostopnosti na splošno
 - zeleni sistem in sistem javnih površin – povezanost, enakopravnost, kratke poti ipd.
 - zasnova prometnega omrežja: obravnava vseh vrst prometa, oblikovanje prioritet, diferenciran pristop

Možne vsebine prometnega načrtovanja v OPN

- *Izvedbeni del:*
 - Prostorski izvedbeni pogoji:
 - diferencirani za posamezna območja (npr. enote urejanja prostora glede na ciljne oz. želene prometne razmere,
 - najkrajše možne peš povezave in kolesarske povezave,
 - opremljanje prometnih in drugih javnih površin,
 - mobilnostni načrti,
 - pogoji za preoblikovanje obstoječih cest,
 - Kartografski prikazi: izrisi vseh vrst prometnih omrežij (obstoječih in načrtovanih)
 - Podrobne usmeritve za EUP: pogojevanje z ureditvijo postajališč JPP, infrastrukture za pešce in kolesarje, tudi za motorni promet, posebni pogoji urejanja mirujočega prometa, etapnost, obveza za izdelavo mobilnostnega načrta ipd.

Primer



Primer

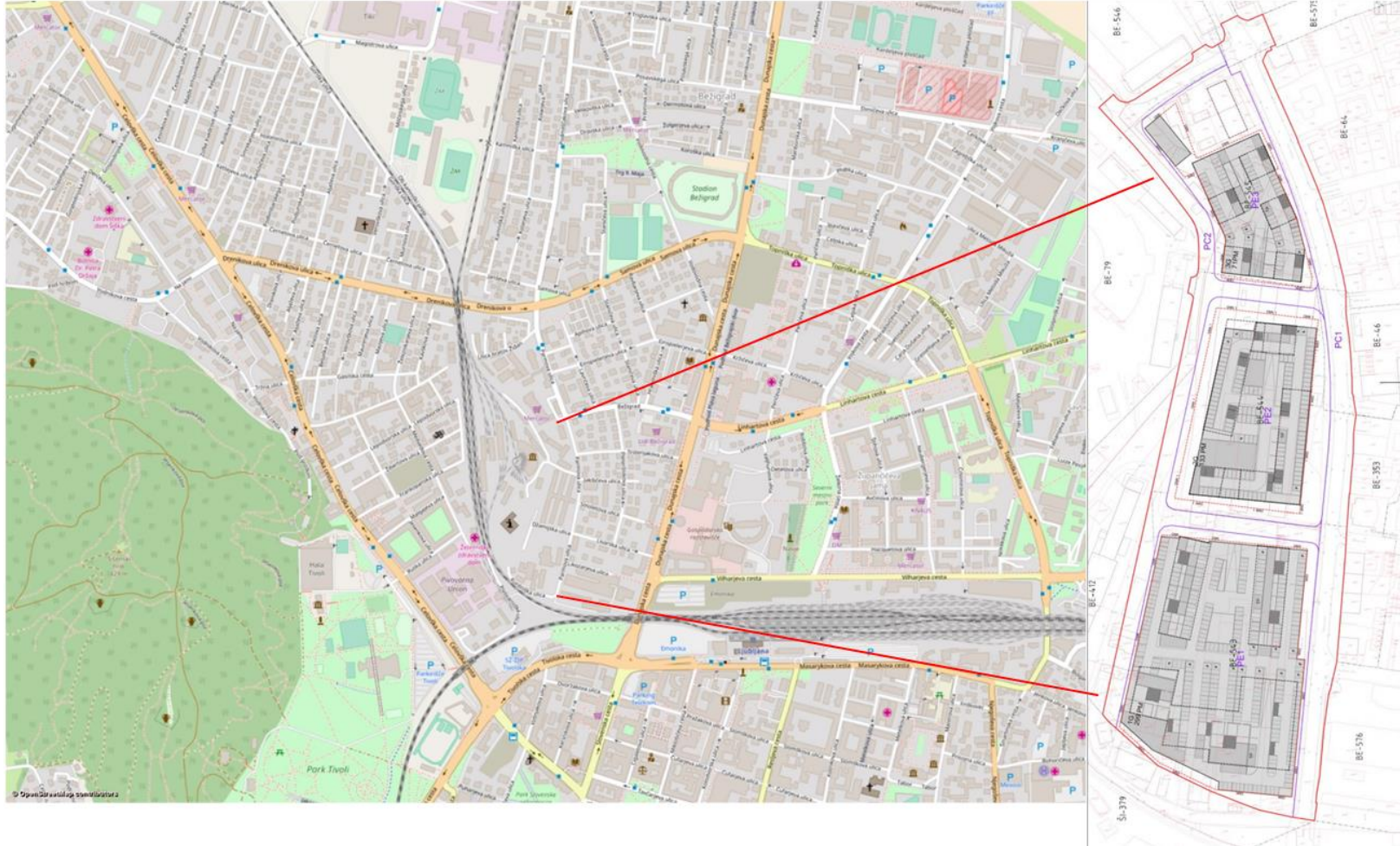


Industrijska cona Slov. Konjice

Primer



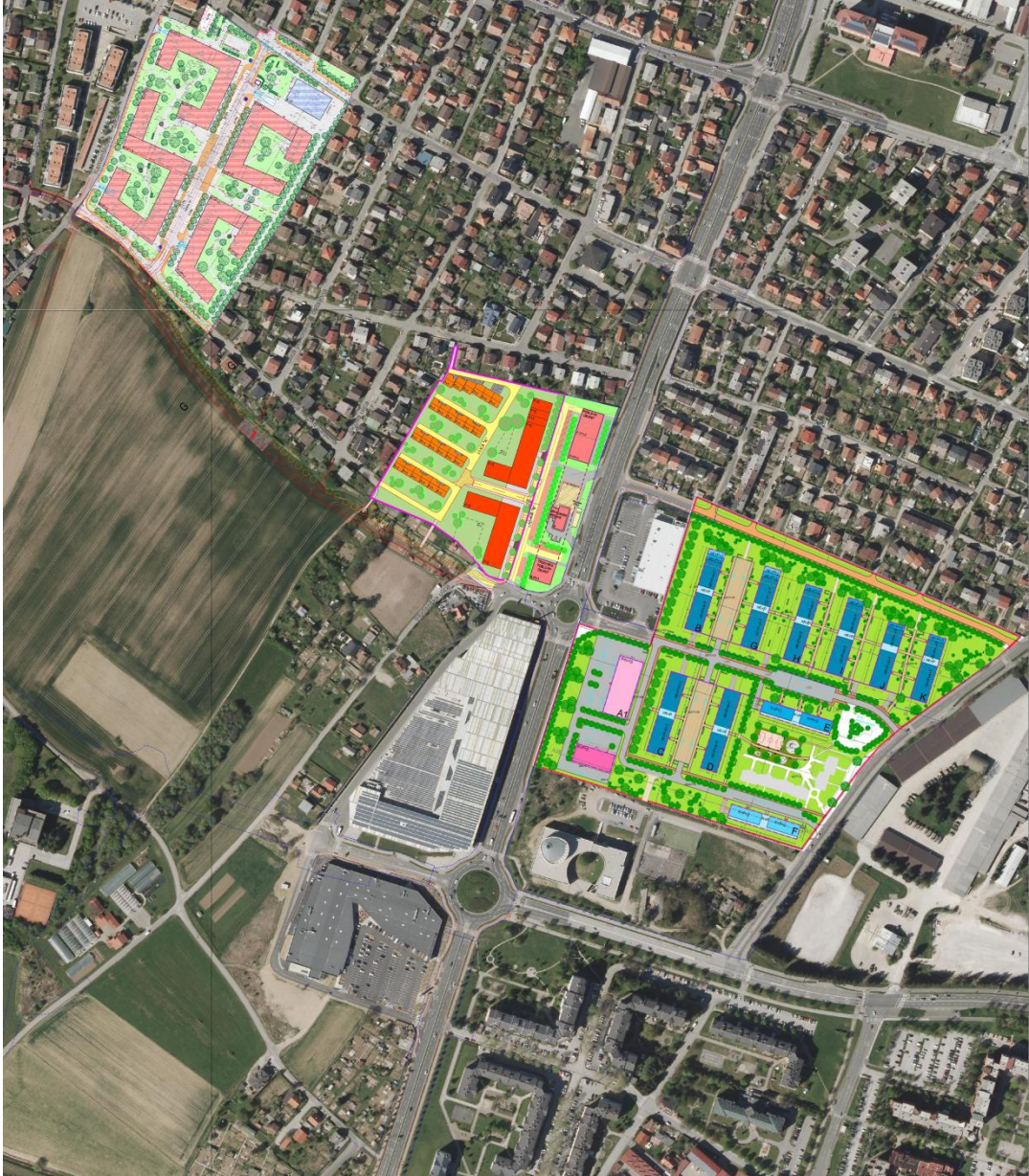
Primer



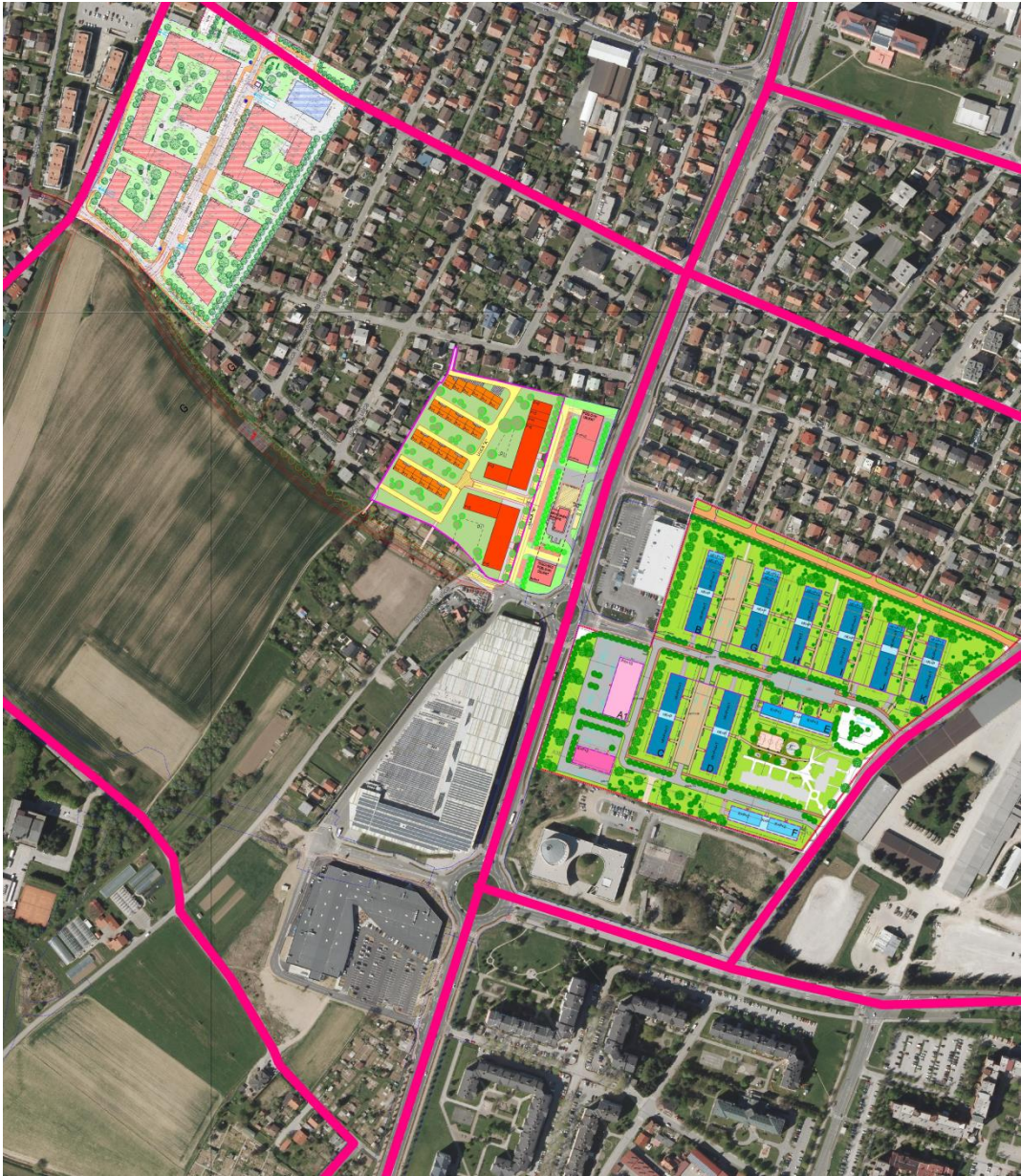
Primer







Primer



Umeščanje prostorskih ureditev v prostor (npr. večji generatorji prometa) - Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

1. Mehanizmi
2. Izzivi
3. Predlogi

4. nacionalna konferenca o trajnostni mobilnosti

DELAVNICA

Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

Tema delavnice

Vključevanje celostnega prometnega načrtovanja v občinske prostorske načrte (stanje, možnosti)

Namen delavnice

Predstaviti možne ukrepe in zbrati nabor možnih mehanizmov in predlogov za integracijo prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja ter zbrati izzive s katerimi se pri tem udeleženci srečujejo.

Potek

I. Uvod :

Uvodna predstavitev, ki jo je izvedla mag. Mateja Kukovec, je obsegala:

- predstavitev zakonskih okvirjev za integracijo prostorskega in prometnega načrtovanja,
- dosedanja praksa integracije prostorskega in prometnega načrtovanja, ki se odraža v občinskih prostorskih načrtih
- možna praksa integracije prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja v okviru občinskih prostorskih načrtov

II. Interaktivni del – delo po skupinah na treh temah:

1. Mehanizmi - mehanizmi, ki jih imajo ali pa bi jih lahko imele občine pri zagotavljanju integracije prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja
2. Izzivi – izzivi pri zagotavljanju integracije prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja
3. Predlogi – predlogi za uspešno integracijo prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja

Zaključki delavnic

1. Mehanizmi

- odloki o prostorskih načrtih
- odlok o komunalnem prispevku
- urbanistična pogodba
- javna naročila- merila za kader (interdisciplinarna skupina), reference
- upravljanje parkiranja
- občinski urbanist
- ljudje, ki želijo spremembo
- volja, zavedanje, znanje in pogum vodstva občin,

- aktivna zemljiška politika
- elaborat ekonomike, kot orodje za preprečevanje nerealnih prostorskih aktov in njihovo smiselno etapnost
- mobilnostni sklad, na ravni države in občine.

2. Izzivi

- strokovna podhranjenost manjših občin
- razvrednotena stroka, ne spoštovanje stroke s strani vodstvenih struktur občin
- strateški del OPN je slabo skomuniciran, ni sprejet s strani vodstva
- prevelika normiranost, stroka nima manevrskega prostora za kreativne rešitve
- sektorska zakonodaja in sektorski pristopi pri umeščanju – npr. zakonodaja s področja varstva voda, varstva kmetijskih zemljišč, ki omejuje umeščanje kolesarskih poti; npr. kolesarska pot mora biti na stavbnih zemljiščih
- dolgotrajni postopki umeščanja v prostor,
- prostorska zakonodaja se nenehno spreminja in vsaka naslednja še podaljša postopek umeščanja
- hitre spremembe zakonodaje
- ZUreP spodbuja razpršeno poselitev (z lokacijsko preveritvijo)
- pomanjkanje nadzora izvedbe ureditev načrtovanih s prostorskim načrtom (npr. z OPPN so uredite primerno načrtovane, pride pa do delne izvedbe)
- OPPN-je naročajo večinoma investitorji in izvajajo pristiske na izdelovalce OPPN, občine pa OPPN nekritično vodijo in sprejmejo
- občinski urbanist se mora v praksi uklanjati navodilom z vrha občine
- občinski načrti se na podlagi pobud investitorjev nekritično spreminjajo, zaradi interesa po investiciji (gospodarski rasti) se občine, predvsem njene vodilne strukture, uklanjajo željam investitorjem
- sosednje občine med seboj tekmujejo za investicije, cilj: čim manj zavezujočih določil v prostorskih načrtih
- ločeno delovanje sektorjev občinskih uprav
- nepovezano delovanje občin
- neregionalizacija Slovenije,
- neinterdisciplinarno delo pri pripravi prostorskih načrtov
- problema umeščanja kolesarskih povezav zaradi prostorskih omejitev, posegov na privat zemljišča ipd.
- splošne smernice MZI ali MOP niso dovolj trdna podlaga, potrebovali bi akte kot podlago za odločitve – nasproti je recimo MKGP, ki ima pravno podlago, da ne dopusti sprememb v OPN
- SPRS je "vsem rekla ja", na ravni posamezne občine je nemogoče uskladiti interese, ki imajo vsi podlago v SPRS, niso pa medsebojno skladni, SPRS manjkajo odločitve
- avtomobilistično razmišljanje na vseh področjih: načrtovanju, izvajanju
- slaba pokritost nemotornih načinov prevoza in JPP s predpisi glede na številne predpise za motorni promet
- komunalni prispevek je namenjen izključno infrastrukturi, ni povezave med gradnjo in npr. izvajanjem JPP

3. Predlogi

- državna strategija jasno opredeljene prioritete
- strategije naj imajo jasnejše cilje in bolj učinkovit PR, ter obvezne karte
- jasni občinski cilji prostorskega načrtovanja – pred postopkom priprave OPN
- občinam s strani države jasna navodila za načrtovanje npr. jasna določila za pogoje za dostop – ločeno za JPP, peš, avto, kolo
- OPN naj bo izvedbeni dokument strategije, ne le zbirka pogojev za gradnjo
- vnašanje novih ali več vsebin v prostorske načrte (OPN, OPPN): širše območje OPPN (območje vpliva na prometne razmere), spremembe potovalnih navad, razpršena poselitev, upravljanje parkiranja, parkirni normativi, obvezno načrtovanje koridorjev in linij JPP v OPN
- več ustreznih strokovnih podlag
- priročniki s skicami
- regionalizacija na vseh segmentih (upravljavski, načrtovalski): regionalni CPS, regionalni prostorski načrti, interdisciplinaren strokovni kader
- ogledi dobrih praks v Sloveniji
- nagrajevanje izvedenih dobrih praks (strokoven interdisciplinarni pristop, rešitve) (finančno s strani ministrstva)
- finančne spodbude (za ukrepe TM ipd.)
- osveščanje vodilnih občinskih struktur
- urbanistična komisija, ki mora delovati avtonomno, ne da je le sredstvo župana za potrjevanje, kadar on to potrebuje
- mobilnostni svetovalec občinam – politično neodvisen
- občine bolj zahtevne do investitorjev (visoka politična podpora ukrepom TM)
- nedotakljivost stroke bi morala biti bolj spoštovana
- obveznost certificiranega strokovnjaka za pripravo CPS v ekipi za pripravo urbanistične zasnove
- pri javnih naročilih za OPN bi morala biti sestava ekipe obvezen pogoj
- trening za izdelovalce CPS je treba organizirati tudi znotraj ZAPS
- skupne občinske uprave na področju upravljanja prometa in prostorskega načrtovanja
- integracija oddelkov znotraj občine vsaj na nekaterih projektih, manj sektorskih delitev znotraj občinskih uprav (dober primer povezovanja občin je s projektom KolesCE (izposoja koles – enak sistem v več sosednjih občinah)
- mobilnostni sklad na ravni države in občine;
- predpis za nivo uslug (tudi za JPP) in drugi predpisi za različne prevozne načine in ne le za motorni promet
- pravilniki morajo dopuščati izjeme, ko se zasleduje sodobne cilje (primer – nivo uslug pri cestnem prometu bi se lahko s cilji CPS upošteval drugače);
- večji izkoristek železnic, prevozi na klic, izboljšava kolesarske infrastrukture
- plansko zaščititi koridorje za železniške proge
- sprememba resornih zakonodaj (kmetijska zemljišča, vode, ceste)
- predpisati obvezo in standard spremljanja staja na področju trajnostne mobilnosti
- pogojevanje (so)financiranja delovanja JPP ob vsaki gradnji izven koridorja JPP
- elaborat ekonomike se uporabi kot orodje za preprečevanje nerealnih prostorskih aktov in za njihovo smiselno etapnost
- več razpisov za ruralna območja

