

VZPOSTAVLJANJE OBMOČIJ PRIJAZNEGA PROMETA

NAČELA, PRIPOROČILA
IN PRIMERI DOBRIH PRAKS



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR

VZPOSTAVLJANJE OBMOČIJ PRIJAZNEGA PROMETA

NAČELA, PRIPOROČILA
IN PRIMERI DOBRIH PRAKS

Ljubljana, januar 2026

VZPOSTAVLJANJE OBMOČIJ PRIJAZNEGA PROMETA

NAČELA, PRIPOROČILA IN PRIMERI DOBRIH PRAKS

Izdalo in založilo: Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direktorat za prostor in graditev

Avtorji: dr. Mojca Balant
dr. Luka Mladenovič
dr. Aljaž Plevnik
Andraž Hudoklin

Uredila: mag. Mojca Piry

Kreativno oblikovanje besedila: Rdeči oblak

Jezikovni pregled: Tatjana Capuder

Ilustracija na naslovnici: Matej de Cecco

Oblikovanje, prelom, priprava za tisk: Sonja Eržen, Studio Aleja, d. o. o.

Tisk: Medium, d. o. o.

Naklada: 400 izvodov

Ljubljana, januar 2026

www.mnvp.gov.si

Publikacija Vzpostavljane območij prijaznega prometa je rezultat naloge Usmeritve za vzpostavitev območij prijaznega prometa (in brezemisijских con) za mesta in druga urbana naselja (št. pogodbe 2560 – 24 – 510009, marec 2024), ki jo je po naročilu Ministrstva za naravne vire in prostor Republike Slovenije izdelal Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

711.2/.4:656(497.4)

VZPOSTAVLJANJE območij prijaznega prometa : načela, priporočila in primeri dobrih praks / [avtorji Mojca Balant ... [et al.] ; uredila Mojca Piry]. - Ljubljana : Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direktorat za prostor in graditev, 2026

ISBN 978-961-6276-66-5
COBISS.SI-ID 267796227

Predgovor

Publikacija *Vzpostavljanje območij prijaznega prometa* predstavlja pomemben korak k uresničevanju ciljev trajnostnega prostorskega in prometnega razvoja v Sloveniji. Gre za dokument, ki združuje izkušnje, znanje, interdisciplinarno sodelovanje in primere dobre prakse ter ponuja strokovna izhodišča za načrtovanje prostora, v katerem je človek postavljen v ospredje.

Na Direktoratu za prostor in graditev se zavedamo, da kakovosten prostor nastaja z usklajevanjem prostorskih, prometnih, okoljskih, socialnih in drugih politik ter družbenega konsenza. Prav zato publikacija ni le zbirka priporočil, temveč sistematičen pristop k oblikovanju naselij, v katerih so razdalje krajše, gibanje varnejše in življenje prijetnejše. Za vse generacije. Območja prijaznega prometa so rezultat sodobnega načrtovanja – omogočajo boljšo dostopnost, spodbujajo aktivno mobilnost in prispevajo k zmanjšanju ogljičnega odtisa ter boljši kakovosti bivanja.

Publikacija obravnava sedem ključnih načel, ki vodijo od strateškega načrtovanja do konkretnih prostorskih ureditev. Od sledenja strateškim ciljem in celostne obravnave naselij, do krajšanja vsakodnevnih poti, aktivnega upravljanja prometnega povpraševanja ter oblikovanja kakovostnega javnega prostora. Poseben poudarek je na umeščanju teh vsebin v vse vrste občinskih dokumentov in na vključevanju javnosti, saj le na ta način zagotovimo dolgoročno uspešne rešitve.

V podporo načelom so predstavljeni primeri dobrih praks iz Slovenije in tujine, iz katerih je razvidno, da so načrtovane in izvedene rešitve trajnostno naravnane, koristne in izvedljive. Kakovost prostora v prihodnosti je odvisna od odločitev, ki jih sprejemamo danes.

Naj bo ta publikacija spodbuda in vodilo za nadaljnje delo – za načrtovanje slovenskih mest in naselij, ki bodo prijazna do ljudi. Skupaj lahko ustvarimo prostor, kjer bo življenje v mestnem prostoru varno, zdravo, povezano in prijazno do človeka.

dr. Nataša Bratina

generalna direktorica, Direktorat za prostor in graditev

Kazalo vsebine

Uvod	9
Sedem načel uvajanja območij prijaznega prometa.....	10
PRVO NAČELO: Sledenje strateškim ciljem	12
Izhodišča na področju načrtovanja prostora	12
Izhodišča na področju načrtovanja prometa	13
DRUGO NAČELO: Celostna obravnava naselja	14
Celotno naselje	15
Del naselja.....	15
TRETJE NAČELO: Krajšanje vsakodnevnih poti	16
Razmestitev dejavnosti	16
Opredelitev velikosti območja.....	16
Uvajanje selektivne prepustnosti	17
ČETRTO NAČELO: Aktivno upravljanje prometnega povpraševanja	18
Skrb za dostopnost in pravičnost	18
Zagotavljanje hodljivosti.....	18
Grajenje kakovostnega kolesarskega omrežja	19
Razvoj konkurenčnega javnega prevoza	19
Umirjanje in vodenje motornega prometa.....	20
Upravljanje parkiranja.....	20
PETO NAČELO: Oblikovanje kakovostnega javnega prostora	22
Transformacija cestnih površin	22
Opremljanje prostora	22
Krepitev zelenih površin.....	23
Omogočanje družbenih interakcij	23
ŠESTO NAČELO: Vključevanje javnosti.....	24
SEDMO NAČELO: Umestitev v vse ravni občinskih dokumentov	25
Priporočila za umeščanje območij prijaznega prometa v občinske dokumente	28
Relevantni občinski dokumenti.....	28
Obravnava podrobnejših vsebin.....	29
Stopnje vključevanja podrobnejših vsebin	30
Dobre prakse vzpostavljanja območij prijaznega prometa	32
A: Središče naselja brez avtomobilov (Groningen, Nizozemska)	33
B: Superblok Horta-Guinardo (Barcelona, Španija).....	34
C: Urejanje območij prijaznega prometa (Ljutomer, Slovenija)	36
D: Omejevanje motornega prometa (London, Združeno kraljestvo)	38
E: Omejevanje hitrosti motornega prometa (Edinburg, Združeno kraljestvo)	40
F: Preobrazba prometnih površin v prostore za ljudi (Pariz, Francija).....	41
G: Celovito načrtovanje fizičnega prostora mesta (Stockholm, Švedska)	42
H: Usmeritve za oblikovanje javnega prostora (Praga, Češka republika)	43
I: Vključevanje javnosti v proces načrtovanja (Barcelona, Španija)	44
Seznam kratic.....	47
Viri in literatura	48

Uvod

V sodobni načrtovalski praksi postajajo območja prijaznega prometa vse bolj uveljavljen pristop. Glavni razlog so učinki: s temi območji namreč povečujemo kakovost prostora in omogočamo večjo dostopnost ter obenem spodbujamo prebivalce k aktivni mobilnosti.

V Sloveniji so za uveljavitev območij prijaznega prometa pristojne občine. Trenutno jih lahko uveljavljajo z občinskimi odloki, neodvisno od veljavnih prostorskih aktov. Hkrati v Sloveniji do sedaj tudi nismo imeli enotnih priporočil za vzpostavitev teh območij.

Območje prijaznega prometa (OPrP) se je v Sloveniji uveljavilo kot prevladujoč pristop k celostnemu umirjanju prometa v naseljih. Opredeljuje prostorsko zaokroženo enoto, zamejeno s tranzitnimi cestami, železnico in naravnimi ovirami, na območju strnjene poselitve. Območja prijaznega prometa se najpogosteje najprej uveljavijo v mestnih središčih, okolici šol ter v stanovanjskih soseskah, sčasoma pa tudi (kot sistem) v celotnih naseljih oziroma njihovih strnjenih osrednjih delih. V takšnih območjih so namesto sredstev premikanja (vozil) prioriteto obravnavani uporabniki prostora (ljudje). Območja na podoben način opredeljuje tudi Zakon o celostnem prometnem načrtovanju,¹ ki hkrati za njihovo vzpostavitev predvideva izdelavo zasnove območij prijaznega prometa.

Posamezno območje prijaznega prometa je priključeno na tranzitne ceste, več njih pa je med sabo povezanih z urejenimi ter (za pešce in kolesarje) varnimi prehodi oziroma povezavami. Znotraj tako oblikovanega območja je hitrost motornega prometa omejena na 30 km/h ali celo manj. Upočasnjena vožnja je nadalje regulirana tudi s fizičnimi preureditvami uličnega prostora, pa tudi osredotočanjem na urejanje površin za hojo, kolesarjenje, druženje ter zelenih površin.

Pričujoča publikacija temelji na izhodiščih, ki jih opredeljuje *Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050*, ter se sklicuje na sodobne pristope prostorskega in prometnega načrtovanja. Ključna povezava s celostnim prometnim načrtovanjem izhaja iz *Zakona o celostnem prometnem načrtovanju*, ki poudarja trajnostni promet, predvsem pa tudi območja prijaznega prometa ter infrastrukturo za hojo in kolesarjenje.

Publikacija pred vami prvič doslej prinaša pregled temeljnih načel pri vzpostavljanju območij prijaznega prometa in jih tudi podrobno opisuje. V ospredje postavlja celovito obravnavo ter povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja na področju umirjanja prometa na lokalni ravni. Območja prijaznega prometa predstavlja kot osnovno enoto urejanja prometa v naseljih, predvsem z namenom zmanjšanja tranzitnega prometa, ki nima cilja v posameznem območju in ga zgolj prečka, izboljšanja razmer za trajnostno mobilnost, izboljšanja odprtega javnega prostora v naseljih ter povečanja kakovosti bivanja. Publikacija v sklepnem delu podaja priporočila za uveljavljanje območij prijaznega prometa v načrtovanju prostora in prometa na lokalni ravni ter izbrane primere dobrih praks iz tujine ter tudi izkušnje iz pilotnega območja v soseski Juršovka v Ljutomeru.

¹ Območje prijaznega prometa (OPrP) je del mesta ali naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen in z začetkom ali ciljem v območju, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je goste in povezano.

Sedem načel uvajanja območij prijaznega prometa

Učinkovito umirjanje motornega prometa v naseljih je pomemben element varnih, udobnih in zdravju podpornih naselij. Da bi to lahko dosegli, moramo preseči navado parcialnega reševanja posameznih izzivov in k upravljanju prometa v naseljih pristopiti celostno – z usklajevanjem gospodarskih, družbenih, zdravstvenih, prostorskih in okoljskih vidikov.

Temeljna načela predstavljajo pregled najpomembnejših aktivnosti, potrebnih za sistemsko umestitev območij prijaznega prometa (OPrP) v načrtovalsko prakso. Najučinkoviteje jih namreč vzpostavljamo skozi celovit proces, ki mora biti usklajen s cilji in načeli sodobnega prostorskega ter prometnega načrtovanja. V nadaljevanju predstavljena načela podajajo tudi osnovna izhodišča za načrtovalske in projektantske odločitve, ki bodo zagotovile kakovostne prostorske rešitve – predvsem tako, da bodo dale prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, denimo hoji, kolesarjenju in javnemu prevozu.

Sledenje strateškim ciljem

Urejanje območij prijaznega prometa je pomembno za doseganje vseh ključnih ciljev na področju prostorskega razvoja oziroma prometa – tako z vidika nacionalnih kot tudi z vidika strateških ciljev na ravni lokalnih skupnosti. Z urejanjem območij prijaznega prometa v naseljih uspešno uresničujemo ambicije višje kakovosti bivanja, boljše lokalne dostopnosti, zmanjšanja ogljičnega odtisa in večje usklajenosti s potrebami ranljivih skupin uporabnikov.

S ciljno usmerjenim načrtovanjem ustvarjamo skupnosti, kjer imajo varnost, udobje in dobrobit ljudi prednost pred opremo in napravami.

Celostna obravnava naselja

Z vzpostavitvijo območij prijaznega prometa uspešno povežemo naše prostorske, prometne, okoljske in socialne politike. Ker načrtujemo dolgoročno, hkrati tudi presegamo razdrobljeno, neusklajeno in kratkoročno reševanje posameznih izzivov. Zato območja prijaznega prometa vedno obravnavamo celovito oziroma strateško.

To od nas zahteva načrtovanje v dveh merilih. V večjem merilu obravnavamo celotno naselje in vzpostavitev sistema območij prijaznega prometa ter omrežja prednostnih povezav znotraj njega. V manjšem merilu se osredotočamo na podrobno načrtovanje posameznih območij prijaznega prometa ali delov naselja in njihove navezave na sosednja območja.

Krajšanje vsakodnevnih poti

S pozornim razmeščanjem dejavnosti in upoštevanjem vidika dostopnosti zagotavljamo krajšanje vsakodnevnih poti. Pri tem med opredeljevanjem velikosti posameznega območja prijaznega prometa skrbimo za enostavno dostopnost storitev in funkcij znotraj območja. Prednostne, varne in neposredne povezave za

pešce, kolesarje in javni prevoz zagotavljamo z urejanjem krajših in neposrednih povezav zanje (selektivna prepustnost), avtomobilski promet, ki nima cilja znotraj območja (tranzitni promet), pa v takšnih območjih omejujemo. Ohranjamo dostop za posebna vozila, še posebej za tista na nujnih vožnjah.

Krajšanje poti in izboljšanje razmer za aktivno mobilnost sta pristopa, ki ju redno uporabljamo med načrtovanjem območij prijaznega prometa, saj neposredno vplivata na kakovost življenja prebivalcev in zmanjšujeta njihovo odvisnost od osebnega avtomobila.

Aktivno upravljanje prometnega povpraševanja

Z učinkovitim upravljanjem motornega prometa zmanjšujemo prekomerno obremenitev s prometom – omejujemo kratke vožnje z avtomobilom in prevoznost območij prijaznega prometa za tranzitni promet osebnih motornih vozil brez cilja znotraj območij. To posledično zmanjšuje tudi obremenitve prostora, kot so izpusti in hrup.

Pri (pre)oblikovanju prostora dajemo prednost celovitim ukrepom, ki so dokazano učinkoviti. Takšni ukrepi vključujejo načrte vodenja prometa, transformacijo cestnih površin, vzpostavljanje kakovostnih razmer za aktivno mobilnost in javni prevoz, izboljšanje dostopnosti za vse skupine uporabnikov ter upravljanje parkiranja.

Oblikovanje kakovostnega javnega prostora

S premišljenim urejanjem prometne površine spreminjamo v javni prostor, ki ga obravnavamo celostno, kot hrbtenico vzpostavljenih območij prijaznega prometa. Prometna funkcija se posledično tesno prepleta z drugimi funkcijami, predvsem z omrežjem javnih površin in zelenim sistemom naselja.

Z oblikovanjem ulic znotraj območij prijaznega prometa vzpostavljamo kakovostne razmere za hojo, kolesarjenje in druženje. Prednost dajemo preglednim in varnim ureditvam in pri tem vključujemo zelene površine z drevesi, urbano opremo, otroška igrala ter površine za premikanje, srečevanje in počitek.

Vključevanje javnosti

Z vključevanjem prebivalcev in drugih deležnikov v proces načrtovanja območij prijaznega prometa zagotovimo boljše, bolj premišljene, širše sprejete in dolgoročno bolj uspešne rešitve. Bistvena prednost vključevanja javnosti je, da lahko tako že med procesom načrtovanja naše rešitve podpremo tudi z znanji, izkušnjami in alternativnimi vizijami zelo različnih deležnikov.

V začetnih fazah procesa vzpostavljanja območij prijaznega prometa se osredotočamo predvsem na razlage in komuniciranje ciljev ter koristi. V fazi podrobnega načrtovanja in vzpostavljanja območij se posvetimo sodelovanju deležnikov pri sooblikovanju končnih rešitev.

Umestitev v vse ravni občinskih dokumentov

Uspešno uvajanje območij prijaznega prometa temelji na celoviti integraciji prostorskih in prometnih dokumentov – na strateški in izvedbeni ravni. S tem namenom moramo biti dosledni in območja prijaznega prometa opredeliti v vseh ravneh občinskih prostorskih in prometnih dokumentov.

Posebno pozornost namenjamo izvedbenim dokumentom. Tako zmanjšujemo tveganje, da bi pri prenosu v prostor opustili izhodišča in namene, ki so bili opredeljeni (in usklajeni) na začetku procesa.

PRVO NAČELO

Sledenje strateškim ciljem

Oblikovanje območij prijaznega prometa je dobro podprto z obema zakonodajnima okvirjema – v prostorskem so sistemsko vključene vrednote in cilji, ki jih ta območja uresničujejo; v prometnem je območje prijaznega prometa neposredno opredeljeno, izražena pa je tudi zahteva po izdelavi zasnove teh območij kot obvezne strokovne podlage. Oba torej odpirata pot za formalno uveljavitev območij prijaznega prometa v prostorskem načrtovanju na lokalni ravni.

Izhodišča na področju načrtovanja prostora

Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3, ZUreP-3A in ZUreP-3B) ter strateški dokumenti, kot sta *Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050* (SPRS 2050) in *Prostorski red Slovenije* (PRS),² postavljajo temelje trajnostnega prostorskega razvoja in med ključnimi vrednotami izrecno navajajo kakovost bivanja, dostopnost in prehod v nizkoogljično družbo. Čeprav območja prijaznega prometa v teh dokumentih niso neposredno opredeljena, pa so skladna tako z navedenimi vrednotami kot njihovimi izhodišči – usmeritvi k notranjemu razvoju naselij in njihovi prenovi, zahtevi po zagotavljanju javnih in zelenih površin ter zahtevi po uravnoteženju grajenega in zelenega prostora.

S samo temo umirjanja prometa je najbolj tesno povezan cilj številka 3 SPRS 2050 (*»zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih«*), še podrobneje pa njegova prednostna naloga P6 (*»povečati privlačnost in kakovost bivanja v slovenskih mestih«*). Cilj med drugim navaja urejanje mirnih con v naseljih ter uveljavljanje in izboljšanje trajnostne mobilnosti kot osnovnega koncepta zagotavljanja udobne, učinkovite, zdrave in okolju prijazne dostopnosti v mestih in drugih naseljih. Tako postavljena izhodišča so v sinergiji tudi z *Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju* (ZCPN), ki v poglavju Trajnostni promet v povezavi s prostorskim načrtovanjem v 34. členu predvideva izdelavo *»zasnove območij prijaznega prometa za mesta in druga urbana naselja«*.

Posamezne podrobnejše vsebine uveljavljanja območij prijaznega prometa v praksi so že opredeljene tudi v *Prostorskem redu Slovenije*. Relevantna enotna pravila in merila podajajo členi 22, 23, 25, 27, 29, 32, 44, 46 in 96. Njihova vsebina je kakovostna in sodobna, saj je skladna s pristopi odgovornega in večfunkcionalnega prostorskega načrtovanja ter z načeli celostnega prometnega načrtovanja.

Občinski prostorski dokumenti – *občinski prostorski plan* (OPP), *občinski prostorski načrt* (OPN), *občinski podrobni prostorski načrt* (OPPN) ter *lokacijska preveritev* (LP) – omogočajo obravnavo OPPrP že na ravni strateških, pa tudi izvedbenih usmeritev. To še posebej velja za stanovanjske soseske, historična jedra in območja ob šolah in vrtcih ter drugih javnih ustanovah. *Urbanistična zasnova* (UZ) ter *smernice nosilcev urejanja prostora* (NUP) prav tako zagotavljajo dodatno strokovno podlago, saj hojo, kolesarjenje in javni prevoz obravnavajo kot ključne elemente razvoja naselij. Območja prijaznega prometa se v občinah trenutno uveljavljajo z *odloki o urejanju prometa*, neodvisno od veljavnih prostorskih aktov – zaradi tega je praksa na tem področju nesistematična in nepregledna.

2 PRS se – kljub prenehanju veljavnosti – v času izdaje te publikacije še uporablja.

Izhodišča na področju načrtovanja prometa

Prometni zakonodajni okvir ponuja konkretna orodja in pravne podlage, ki omogočajo, da se območja prijaznega prometa uveljavijo kot sestavni del lokalnega načrtovanja prometa in prostora.

Nabor vsebin, ki prostorsko načrtovanje povezujejo s celostnim prometnim načrtovanjem (CPN), opredeljuje *Zakon o celostnem prometnem načrtovanju* (ZCPN). Ta v 4. poglavju določa pripravo smernic s področja trajnostnega prometa ter obveznih strokovnih podlag za trajnostni promet, med katerimi sta za vsebino te publikacije ključni zasnova območij prijaznega prometa ter *zasnova lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje*.

Ob tem ZCPN tudi pravno definira območje prijaznega prometa ter določi, da morajo biti zasnove teh območij obvezna strokovna podlaga za pripravo občinskih prostorskih aktov. Na ta način tudi omogoča vzpostavitev neposredne povezave med prometnim in prostorskim načrtovanjem.

Strategija razvoja prometa do 2030 na izvedbeni ravni sicer ostaja osredotočena na cestni promet, kljub temu pa v viziji prepozna pomen trajnostne mobilnosti in zmanjševanja okoljskih obremenitev. *Zakon o cestah* (ZCes-2) občinam daje pravno podlago za izvajanje ukrepov umirjanja prometa, zlasti na občinskih cestah in ob šolskih poteh, ter jim omogoča uvajanje večjih območij z umirjenim prometom.

Čeprav podrobnih navodil za urejanje območij prijaznega prometa še ni, pa strokovna izhodišča zanje že vključujejo obstoječe tematske smernice za pripravo *občinske celostne prometne strategije* (OCPS) ter za dolgoročno vzdržno načrtovanje področij hoje, kolesarjenja, parkiranja in logistike.

DRUGO NAČELO

Celostna obravnava naselja

Mnoge elemente območij prijaznega prometa (denimo umirjanje in vodenje motornega prometa ali preurejanje uličnega prostora) so mnoga slovenska naselja že uvedla. Žal pa so se te ureditve pogosto izvedle parcialno, brez celovitega razmisleka o vplivih na širši prostor. Obstoječe projektne rešitve se večinoma osredotočajo zgolj na posamezno ulico, trg ali na nekaj sosednjih ulic.

Posamezne ureditve umirjanja prometa, izvedene točkovno in nesistemske, ne prinašajo dolgoročnih koristi, temveč v nekaterih primerih celo poslabšajo razmere v širšem prostoru, saj povzročijo nove težave. Da bi se izognili tem neželenim posledicam, se v Sloveniji v paradigmi celostnega prometnega načrtovanja v zadnjih letih uveljavlja pristop umirjanja prometa z urejanjem območij prijaznega prometa.

Območja prijaznega prometa načrtujemo na ravni celotnega naselja (oziroma njegovega strnjenege osrednjega dela) ter na ravni posameznega zaključenega dela (ta denimo obsega mestno središče, okolico šole ali stanovanjsko soosko).

V obeh primerih moramo upoštevati načelo prednosti pri zagotavljanju dostopnosti in pri tem (skladno z izhodišči celostnega prometnega načrtovanja in PRS³) sledimo naslednjemu vrstnem redu: hoja, kolesarjenje, javni prevoz, avtomobilski in drugi motorni promet. Poskrbeti moramo tudi za povečanje obsega kakovostno urejenih odprtih javnih prostorov, saj so dandanes v naseljih večinoma v ospredju in zato tudi v prevladi površine za (osebni) motorni promet.

Pregled razvoja prakse kaže, da ima Evropa na področju celostnega umirjanja prometa že večdesetletne izkušnje. Najbolj splošno poznani so primeri dobre prakse na ravni delov naselij, še posebej prometno umirjena stanovanjska območja z večjim deležem javnih odprtih prostorov. Taki primeri so *woonerf* na Nizozemskem, *home zone* in *soseska z omejenim prometom* v Združenem kraljestvu, *superblock* v Španiji in *soseska z malo avtomobili* oziroma trajnostna sooska v Nemčiji. Primera dobre prakse, ki obravnavata celotno naselje, sta *načrt vodenja prometa* ter *mesto z omejitvijo hitrosti na 30 km/h*.

Vsi navedeni primeri so si podobni po ciljih in pristopu, med seboj pa se razlikujejo predvsem glede na načrtovalski proces, nabor intervencij in velikost obravnavanega območja.

Območja prijaznega prometa, ki se uveljavljajo v Sloveniji, obsegajo obe ravni obdelave ter združujejo in nadgrajujejo nabor intervencij prej naštetih pristopov k celostnemu umirjanju prometa.

3 Enako v 44. členu določa tudi PRS.

Celotno naselje

Načrtovanje mreže oziroma sistema območij prijaznega prometa v celotnem naselju (oziroma na območju večjega strnjenege osrednjega dela naselja, navadno zamejenega z obvozno prometnico) obsega razmejitve naselja na območja prijaznega prometa ter opredelitev omrežij, namenjenih različnim potovalnim načinom. Med samim načrtovanjem moramo tovrstne vsebine obdelati v urbanistični zasnovi in v zasnovi območij prijaznega prometa.

Povezanost znotraj naselja moramo zagotavljati za vse potovalne načine ter ob tem zagotoviti kakovostno povezovanje posameznih večjih delov in tudi celotnih naselij med seboj.⁴ Posebno pozornost pri tem namenimo načrtovanju omrežja prioriternih povezav za aktivno mobilnost, ki so ločene od motornega prometa ter prednostnih linij javnega prevoza. V prostoru so to povezave s tranzitnim značajem – zeleni koridorji s povezavami za hojo in kolesarjenje, hitre kolesarske povezave, železnica, vpadnice in obvoznice s prednostnimi pasovi za javni prevoz ter zbirne ceste. Njihova glavna funkcija je zagotavljanje učinkovite dostopnosti (za ljudi in tovor) na večje razdalje znotraj naselja ob hkratnem razbremenjevanju lokalnih oziroma stanovanjskih ulic.

Na ravni celotnega naselja moramo podrobneje opredeliti osnovne povezave za motorni promet v naselju, ki zamejujejo posamezna območja prijaznega prometa (tranzitne povezave za motorni promet, ki nima cilja v posameznem območju). Hkrati s temi povezavami opredelimo sistem omejevanja dostopa za (osebni) motorni promet znotraj OPrP. Nadalje določimo še preostalo omrežje pomembnejših povezav za hojo in kolesarjenje v naselju, lokacije pomembnejših javnih površin za druženje, večjih zelenih površin in parkirne režime. Na področju javnega prevoza obravnavamo obstoječe linije javnega prevoza vključno z razmestitvijo postajališč in prestopnih točk ter po potrebi predvidimo izboljšanje potekov linij ali njihovo nadgradnjo.

Del naselja

Načrtovanje prostorsko zaključenega območja prijaznega prometa znotraj naselja obsega opredelitev rabe uličnega prostora in določitev razmerij med površinami za odprti javni prostor, mešanimi površinami in prometom.

Načrtovanje ulic mora, s spoštovanjem raznolikosti in vključevanja, omogočati dobro povezljivost za vse vrste premikov in vse skupine uporabnikov. Z namenom uresničevanja splošnih ciljev celostnega prometnega načrtovanja (piramida potovalnih načinov, kjer je motorni promet na zadnjem mestu) znotraj območij primarno razvijamo kakovostna in sklenjena omrežja povezav za hojo in kolesarjenje (aktivno mobilnost). Posebej pozorni smo na povezave do osnovne infrastrukture in storitev, zelenih površin ter do postajališč javnega prevoza.

Učinkoviti ukrepi za omogočanje dobre povezljivosti so denimo čim večji delež ločenih povezav za aktivno mobilnost, selektivna prepustnost (ki pešcem in kolesarjem zagotavlja krajše in bolj neposredne poti), povečevanje deleža površin, namenjenih vsem uporabnikom (to je odprtih javnih prostorov brez motornega prometa in skupnega prometnega prostora), umirjanje osebnega motornega prometa s ciljem znotraj območja in usmerjanje tranzitnega motornega prometa (brez cilja v območju) mimo območij umirjenega prometa.

Podrobneje (na ulico oziroma del ulice natančno) opredelimo tudi vodenje motornega prometa, lokacije in dostope do postajališč oziroma prestopnih točk javnega prevoza, lokalne povezave z omrežji prioriternih povezav za hojo in kolesarjenje, podrobne parkirne režime ter razmestitev lokalnih zelenih in površin za druženje.

4 Kakovostno prometno povezanost naselij in njihovega zaledja v 22. členu določa tudi PRS.

TRETJE NAČELO

Krajšanje vsakodnevnih poti

Vsakodnevne poti – kot so pot na delo, v šolo ali po nakupih – so ključne pri delovanju naselij, saj vplivajo na to, ali bodo prebivalci za te poti uporabili avtomobil ali pa jih bodo lahko opravili bolj učinkovito. Krajšanje vsakodnevnih poti je eno temeljnih načel t. i. udobnih mest,⁵ uveljavljamo ga s posvečanjem pozornosti dejavnikom, kot so razmestitev dejavnosti, velikost območja in selektivna prepustnost.

Razmestitev dejavnosti

Razmeščanje dejavnosti, tako prostorsko kot časovno, je pomemben vidik pri načrtovanju območij prijaznega prometa, saj s krajšanjem poti pomembno prispeva k izboljšanju dostopnosti storitev, stanovanj in delovnih mest brez potreb po motorni mobilnosti. V dobro načrtovanih naseljih prebivalci vse ključne storitve in programe enostavno in udobno dosežejo peš, s kolesom ali javnim prevozom.

K dobremu razmeščanju pomembno prispevajo mešanje rab prostora, uravnoteženo povečanje gostote poselitve (z dovolj zelenega in javnega prostora) in krepitev lokalnih središč, saj zagotavljajo raznolikost dejavnosti ter večjo dostopnost znotraj posameznih delov naselja.

S preišljeno razmestitvijo dejavnosti – pri umeščanju novih ter z usmerjanjem pri prenovi naselij – izboljšujemo kakovost življenja, zmanjšujemo ogljični odtis (stavb, sosesk in naselij), krepiamo odpornost naselij na podnebne spremembe ter zmanjšujemo potrebo po širitvi naselij.

Opredelitev velikosti območja

Priporočena velikost posameznega območja prijaznega prometa obsega približno kvadratni kilometer površine – takšno območje je dovolj majhno, da ga je mogoče prehoditi ali prekolesariti v nekaj minutah, hkrati pa dovolj veliko, da v njem lahko zagotovimo osnovne funkcije in storitve. Razdalja od središča do roba je v takšnem območju v povprečju dolga 500 metrov, kar omogoča udoben dostop do javnega prevoza, trgovin in storitev. Z oblikovanjem območij primerne velikosti tako spodbujamo aktivno mobilnost in zmanjšujemo odvisnost od motornega prometa.

Pri določanju velikosti in zamejitve območij imajo pomembno vlogo naravne in grajene prostorske meje, kot so reke, železnice, večje mestne ceste in parki. Te meje že same po sebi omejujejo tranzitni promet in usmerjajo tokove gibanja, zato zmanjšujejo potrebo po dodatnih infrastrukturnih ukrepih. Območja, ki sledijo takim mejam, so prebivalcem bolj logična in prepoznavna, hkrati pa se lahko soseske ob parkih in rekah odprejo proti zelenim površinam in s tem še izboljšajo kakovost bivanja.

⁵ Značilnosti udobnih mest ter koncepti in strategije za njihovo uresničevanje so predstavljeni v publikaciji Udobna mesta: priporočila s primeri dobrih praks (MNVP, 2023). V udobnem mestu je dostopnost do ciljev poti preprosta, varna in raznovrstna, življenje brez avtomobila pa udobno, kakovostno in poceni. Vizija takšnega mesta je izvedljiva le s skupnimi prizadevanji različnih strok ter s povezovanjem prostorskega in prometnega načrtovanja.

Uvajanje selektivne prepustnosti

Selektivna prepustnost pomembno vpliva na izbiro potovalnega načina za opravljanje dnevnih poti. Omogoča namreč, da imajo pešci, kolesarji in uporabniki javnega prevoza na voljo neposredne in varne povezave skozi območja in med območji prijaznega prometa, medtem ko je tranzitni avtomobilski promet usmerjen na prometnice zunaj območij prijaznega prometa (obodne ceste), s čimer se poti z avtomobilom znotraj naselja bistveno podaljšajo. S takšnimi ukrepi povečamo konkurenčnost in privlačnost hoje oziroma kolesarjenja, kar še dodatno zmanjša delež poti, ki jih prebivalci posameznega območja opravijo z avtomobilom.

Selektivno prepustnost v prostoru dosegamo z vzpostavljanjem in oblikovanjem kakovostnih, neposrednih in varnih povezav za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza. Hkrati z umirjanjem motornega prometa ustvarjamo mirnejše in prijetnejše bivalno okolje. Takšno načrtovanje daje prednost človeku in javnemu prostoru ter spodbuja trajnostne oblike gibanja v vsakdanjem življenju.

ČETRTO NAČELO

Aktivno upravljanje prometnega povpraševanja

Kar nekaj ukrepov (še bolje pa se obnesejo kombinacije ukrepov) imamo na voljo, če želimo v skupnosti vplivati na bolj uravnoteženo uporabo razpoložljivih prometnih podsistemov. Načrtno lahko izboljšujemo razmere za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza. Hkrati lahko z omejevalno in cenovno politiko parkiranja dosežemo, da avtomobil ni več najbolj zanimiva izbira na dnevnih poteh znotraj naselja.

Skrb za dostopnost in pravičnost

Načrtovanje in oblikovanje območij prijaznega prometa mora biti vključujoče in vsem uporabnikom zagotoviti enako kakovostne razmere. Posebno pozornost moramo pri tem nameniti otrokom, starejšim in funkcionalno oviranim osebam,⁶ saj ima vsaka od teh skupin specifične potrebe glede oblikovanja prostora. Upoštevanje njihovih potreb pa pogosto izboljša uporabnost prostora tudi za vse druge skupine uporabnikov. Pomembni so tudi varni in enostavni dostopi do avtobusnih postajališč, do drugih vozlišč ter ciljev poti, kakor tudi dostopi za nujne službe in dostavo.

Osrednja značilnost dostopnosti je možnost izbire – čim večja je izbira alternativnih možnosti opravljanja poti do zelenega cilja, tem večja je njegova dostopnost. Zato se med načrtovanjem osredotočamo predvsem na cilje poti in se ukvarjamo z ljudmi, torej z dejanskimi uporabniki prometnega sistema. Osrednji vprašanji tovrstnega načrtovanja sta: »Ali se bodo uporabniki lahko enostavno in varno premikali z različnimi potovalnimi načini?« in »Ali bodo uporabniki imeli dostop do dejavnosti, ki jih potrebujejo ali pri katerih želijo sodelovati?«

Zagotavljanje hodljivosti

Med oblikovanjem območij prijaznega prometa moramo vzpostaviti celovito – sklenjeno in kakovostno – omrežje povezav za hojo, ki uporabnikom zagotavlja enostavno in privlačno opravljanje dnevnih poti peš.⁷ Dobra hodljivost je namreč najpomembnejša in osnovna lastnost t. i. udobnih mest, ki so kakovostna in privlačna za bivanje.

Hodljivosti vsebuje vrsto različnih komponent. Med te ob sklenjenem omrežju povezav za hojo sodijo še urejenost površin za pešce, ustrezna velikost in opremljenost teh površin, urejeni prehodi za pešce, vzpostavljena prehodnost in senčenje prostora, hoji primerna gostota povezav in dejavnosti v prostoru, vizualna privlačnost prostora, občutek prometne in splošne varnosti ter nizka hitrost motornih vozil.

⁶ Dostopnost za vse skupine uporabnikov določata tudi PRS v 23. členu ter ZCPN v 10. členu.

⁷ Razvoj omrežja povezav za hojo in dostopnost peš določata tudi PRS v 23. členu ter ZCPN v 33. in 35. členu.

Če želimo znatno povečati delež hoje na dnevnih poteh, moramo zagotoviti tudi ureditev zelenih koridorjev in dobro opremljenih odprtih javnih prostorov. Med projektiranjem moramo predvideti dovolj široke pločnike in poti, prehode za pešce v nivoju pločnikov, dostopnost za vse skupine uporabnikov, predhodni interval za pešce v semaforiziranih križiščih ter kratek interval čakanja pešcev (kadar načrtujemo uporabo semaforovskih tipk za pešce).

V območjih prijaznega prometa so povezave za pešce pogosto urejene tudi brez ločene infrastrukture. Prvi pogoj za take ureditve sta primerno nizka hitrost in majhna količina motornega prometa.

Grajenje kakovostnega kolesarskega omrežja

Med načrtovanjem in oblikovanjem ulic znotraj območij prijaznega prometa moramo predvideti tudi vzpostavitev celovitega omrežja kolesarskih povezav.⁸ Omrežje naj sestavljajo različne vrste kolesarskih povezav, ki jih lahko varno uporabljajo različno stari in različno izkušeni kolesarji.

Uporabo kolesa na dnevnih poteh bomo dodatno vzpodbudili, če bomo snovali dovolj široke, nivojsko zvezne ter prostorsko jasno ločene kolesarske povezave ali celo ulice, po katerih se kolesarji hitro, enostavno in varno premikajo iz enega dela naselja v drugega. Med projektiranjem moramo dati prednost kolesarjem (pred motornim prometom) – denimo z dobro označenimi križanji, enotnim nivojem vozne površine za kolesarje, kolesarskimi ulicami in predhodnim intervalom za kolesarje v semaforiziranih križiščih.

Razvoj konkurenčnega javnega prevoza

Sistem javnega prevoza mora biti vključen že v zgodnje faze načrtovanja vodenja prometa znotraj naselja in območij prijaznega prometa. Tako bomo lahko zagotovili vzpostavitev učinkovitega in udobnega sistema, ki bo uporabnikom služil kot privlačna in konkurenčna alternativa osebnemu avtomobilu.⁹ Ob koridorje javnega prevoza moramo usmerjati tudi razvoj in prenovo naselij, s čimer bo javni prevoz lahko postal hitra, priročna in konkurenčna izbira opravljanja dnevnih poti.

Pomembni elementi konkurenčnega sistema javnega prevoza so kakovostno omrežje linij (pa tudi njegovo kontinuirano nadgrajevanje), kakovostna postajališča, visoka frekvenca voženj, prednost v prometu (kot so rumeni pasovi, prednost v križiščih in pri speljevanju s postaj), udobna vozila in razumljive ter dostopne informacije o cenah in voznih redih.

Za učinkovito povezovanje posameznih območij prijaznega prometa med seboj (pa tudi na ravni celotnega naselja) moramo urediti ali izboljšati različne oblike javnega prevoza (mestni avtobus, medkrajevni avtobus, vlak, prevozi v območjih za pešce in podobno). Hitre oblike javnega prevoza praviloma potekajo po robu območij prijaznega prometa. Predvsem pri načrtovanju večjih območij pa moramo predvideti tudi ponudbo počasnejših oblik, ki zagotavljajo prevoze znotraj območij. Ob postajališčih moramo predvideti tudi prostor za dodatno ponudbo, ki uporabniku omogoča udobno nadaljevanje poti, kot je denimo izposoja koles ali skirojev.

⁸ Razvoj omrežja kolesarskih povezav določata tudi PRS v 23. in 27. členu ter ZCPN v 33. in 35. členu.

⁹ Elemente kakovostnega sistema javnega prevoza določa tudi PRS v 23. in 25. členu.

Umirjanje in vodenje motornega prometa

Zagotavljanje zmanjšanja količine in hitrosti motornega prometa sodi med temeljne poteze urejanja območij prijaznega prometa. Umirjanje motornega prometa je namreč pomembno za povečanje varnosti in kakovosti bivanja.

Znotraj območja prijaznega prometa hitrost motornega prometa omejimo na 30 km/h ali manj, tranzitni promet pa usmerimo na manjše število zbirnih cest, ki potekajo po robu ali izven posameznega območja.

Ulice oblikujemo tako, da vplivajo na vedenje voznikov motornih vozil: da omejijo hitrost vožnje na primerno raven, da omogočijo mešanje različnih vrst prometa na skupnih površinah, da odvrtaajo tranzitni promet in zagotavljajo varne ulice za vse, predvsem za pešce in kolesarje.¹⁰

Znotraj hierarhije uporabnikov postavimo pešce na prvo, voznike zasebnih motornih vozil pa na zadnje mesto. Ko oblikujemo ulični prostor, dajemo prednost omejevanju površin za motorni promet in jih hkrati celovito preurejamo v površine za hojo in kolesarjenje, odprte javne prostore in zelene površine. Vozne površine torej fizično in vizualno ožimo in tako dodatno umirjamo motorni promet.

Med oblikovanjem uličnega prostora moramo zagotoviti dostop za nujna in druga intervencijska, servisna ter dostavna vozila. Ob tem moramo vključevati tudi zadostne površine za intervencijske dostope in obračališča.¹¹ Ureditve morajo zagotavljati neovirano in varno vožnjo takšnih vozil, hkrati pa ne smejo poslabšati razmer za hojo in kolesarjenje.

Upravljanje parkiranja

Sodobno in celostno upravljanje parkiranja presega pasivno prakso, ki je usmerjena v zagotavljanje številnih parkirišč ne glede na cilje poti. Pri načrtovanju parkiranja moramo sicer zagotoviti ustrezne površine za mirujoči promet, pri čemer pa dajemo prednost javnim parkiriščem, ki lahko zagotovijo rabo istega parkirnega mesta več uporabnikom ob različnih urah dneva, upoštevajo pa tudi predvideno zmanjševanje potrebe po osebnih vozilih. To izhodišče je pomembno pri načrtovanju novih programov in gradnji novih parkirnih mest.

Razpoložljivo povpraševanje po parkiriščih upravljamo s parkirnimi režimi tako, da se skušamo čim bolj približati 85-odstotni zasedenosti parkirišč skozi večji del dneva. Vizualni in klimatski vpliv parkirnih površin izboljšamo s premišljeno uporabo materialov, razmestitvijo parkirnih mest in umeščanjem zelenih površin.¹²

S takšnim pristopom k upravljanju parkiranja lahko učinkovito omejimo obseg osebnega motornega prometa. Pri tem moramo biti pozorni na številne vidike – od usposobljenosti in zavzetosti občinskega kadra in načina organiziranosti sistema upravljanja parkiranja (in seveda izvajanja nadzora) do našega posluha za razvoj in dostopnost alternativ osebnemu avtomobilu.

¹⁰ Nujnost umirjanja motornega prometa v naseljih določata tudi PRS v 27. členu ter ZCPN v 34. členu.

¹¹ Urejanje dostopov za posebna vozila določa tudi PRS v 27. členu.

¹² Uvedbo upravljanja parkiranja določata tudi PRS v 27. in 32. členu ter ZCPN v 24. členu.



Slika 1: Primer transformacije cestnih površin z namenom oblikovanja kakovostnega javnega prostora, namenjenega ljudem (Seattle, Združene države Amerike)

PETO NAČELO

Oblikovanje kakovostnega javnega prostora

Kakovost bivanja je močno odvisna od našega doživljanja prostora in možnosti za preživljanje prostega časa – v tem smislu je neposredno povezana s kakovostjo celotnega odprtega javnega prostora v naselju. V tem pogledu sta ključni dobro povezana ulična mreža, ki omogoča prepustnost, dostopnost, orientacijo in izbiranje poti za hojo oziroma kolesarjenje, ter vzpostavitev prostorov za počitek, druženje in igro.

Sestavni del zasnove območij prijaznega prometa je omrežje javnih odprtih površin z elementi zelenega sistema naselja. Razmerje med njim in prometnimi površinami določamo skladno s prevladujočimi potrebami uporabnikov prostora v posameznem delu naselja. Premišljeno zasnovan odprt javni prostor v naselju krepi kakovost bivanja, spodbuja družbene interakcije in javno življenje ter obenem soustvarja prepoznavno podobo naselja. Pregledne, varne in dobro opremljene javne površine morajo biti oblikovane po meri človeka in jih mora biti dovolj.

Transformacija cestnih površin

Praksa umirjanja motornega prometa zgolj s postavitvijo prometne signalizacije, ki omejuje hitrost vožnje, se je v praksi izkazala kot neučinkovita. Poleg tega so se površine za motorni promet v preteklosti pogosto širile na račun preostalega odprtega javnega prostora v naseljih – na račun prostora, namenjenega ljudem. Danes je zato pri razvoju naselij veliko bolj razširjena praksa transformacije cestnih površin.

S transformacijo cestnih površin povečujemo obseg javnih površin, namenjenih pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu. V praktičnem smislu to pomeni preurejanje površin, ki so danes na ulicah in trgih namenjene vožnji in parkiranju motornih vozil v kakovosten odprt javni prostor in površine za uporabo trajnostnih potovalnih načinov. Tako omogočimo in vzpodbudimo oblike gibanja, ki so prostorsko učinkovite, okolju prijazne in višajo kakovost življenja.

Opremljanje prostora

Pridobljen javni prostor moramo kakovostno oblikovati in opremiti tako, da prostor in njegovo urejanje podpira vsakodnevno gibanje ljudi peš ali s kolesom. Značilnosti kakovostno opremljenega javnega prostora v naselju so enakovredna dostopnost in opremljenost za vse, varnost, udobnost, prepoznavnost, spoštljivost do kulturne dediščine (pa tudi naravnih danosti in okolja) ter učinkovitost za dostop do različnih dejavnosti s trajnostnimi potovalnimi načini.

Ulično opremo (denimo klopi, koše za odpadke in pitnike), razsvetljavo, urbano signalizacijo, oglasne panoje in avtobusna postajališča (nadstrešnice) postavimo tako, da kar najbolj prispevajo k funkcionalnosti in urejenosti javnega prostora. Ker teh elementov ni malo, moramo poiskati način, da ne ovirajo hoje in kolesarjenja ter premikanja vozil po prostoru¹³ in da na ulicah hkrati ohranimo dovolj velik svetli profil.

Krepitev zelenih površin

Zelene površine so pomemben element umirjanja prometa. Drevesa in zeleni pasovi pomagajo upočasniti promet, saj zožujejo vidno polje voznikov, hkrati pa zagotavljajo fizično in psihološko pregrado, ki ločuje pešce od premikajočih se vozil. Z zadrževanjem onesnaževal izboljšujejo kakovost zraka, z absorpcijo zvoka zmanjšujejo hrup ter tako prispevajo k zmanjševanju stresa in splošnemu psihološkemu dobremu počutju ljudi. Drevesa uporabniku zagotavljajo prijetno počutje, ugodno mikroklimo in senčenje.

Načrtovanje odprtega javnega prostora v naseljih mora zelene površine vključevati v čim večji meri. Zelenih površin mora biti v naselju dovolj, da pokrijejo potrebe po rekreaciji, druženju, izboljšanju mikroklimatskih razmer ter ohranjanju biotske raznovrstnosti. Zato jih snujemo raznoliko ter povezane v sklenjen zeleni sistem, ki prispeva tudi k prepoznavnosti naselja.¹⁴ Zelene površine v naseljih je priporočljivo zasnovati tudi tako, da prispevajo k zadrževanju padavinske vode.

Navedene koristi zelenih površin so dosežene le, kadar so te skrbno vključene v zasnovo ulic. To od nas zahteva ustrezno izbiro rastlinskih vrst, pravilno sestavo in količino tal, dovolj prostora za koreninske sisteme ter učinkovite namakalne metode. Dolgoročni uspeh je odvisen tudi od rednega vzdrževanja, ki zagotavlja, da vegetacija ostane zdrava in ne ovira preglednosti.

Omogočanje družbenih interakcij

Ena pomembnejših vlog odprtega javnega prostora v naseljih je omogočati in vzpodbujati družbene interakcije – ohranjanje stikov, srečevanje, druženje in sodelovanje med ljudmi, kar prispeva h krepitvi vsakodnevnega družbenega življenja. To dosežemo z oblikovanjem dovolj velikih in kakovostno opremljenih javnih površin, s katerimi omogočimo prehajanje, srečevanje, druženje, igro in rekreacijo.¹⁵ Z dobro oblikovanimi zelenimi površinami poskrbimo tudi za prepoznavnost naselja in tako še dodatno vzpodbudimo njegovo privlačnost v očeh prebivalcev in obiskovalcev. Pri oblikovanju pričakovanja, zahteve in medsebojne vplive posameznih skupin prebivalcev usklajujemo z lokalnim kontekstom in tako ustvarjamo javni prostor z lastnim, avtentičnim značajem.

V podeželskih naseljih je priporočljivo zagotoviti vsaj eno večjo odprto javno površino. V urbanih območjih moramo poleg ene večje – navadno v središču naselja – zagotoviti tudi več manjših, med seboj dobro povezanih površin.

¹³ Usmeritve za postavitev ulične opreme določa tudi PRS v 27. členu.

¹⁴ Usmeritve za integracijo zelenih površin določa tudi PRS v 23., 25., 27. in 32. členu.

¹⁵ Usmeritve za vzpodbujanje družbenih interakcij določa tudi PRS v 23., 25. in 27. členu.

ŠESTO NAČELO

Vključevanje javnosti

Premišljeno informiranje in vključevanje javnosti – prebivalcev območja obravnave in relevantnih deležnikov – izboljša kakovost ureditev, poveča transparentnost načrtovalskega procesa in pripomore k pozitivnemu odzivu javnosti.

Pri uvajanju območij umirjenega prometa se pogosto posega v obstoječa naselja in območja. Spremembe v prometnem režimu in oblikovanju prostora zato vplivajo na obstoječe potovalne navade prebivalcev, kar lahko brez ustrezne komunikacije in vključevanja javnosti povzroči odpor ali nasprotovanje. Aktivno vključevanje prebivalcev in ključnih deležnikov v proces načrtovanja prispeva k oblikovanju rešitev, ki so funkcionalne, pravične in družbeno sprejete.

S takšnim pristopom pravočasno prepoznamo potrebe različnih skupin uporabnikov in jih vključimo v naše končne rešitve. Z vključevanjem javnosti lahko dosežemo tudi boljše razumevanje ciljev in koristi preureditve, zmanjšujemo odpor do uvajanja sprememb ter krepimo občutek soodgovornosti za kakovost življenja v skupnosti. Upoštevamo tudi, da je vključevanje javnosti zahtevno glede porabe časa (podaljšajo načrtovalski proces), vključevanja strokovnjakov (uspešno vključevanje zahteva izkušnje) in sporočanja končnih odločitev (nekateri predlogi ali želje ne bodo uresničeni).

V dialogu z različnimi deležniki rešitve varno preizkušamo in jih z dokaj nizkimi stroški prilagajamo pred končno ureditvijo. Tako zagotovimo, da bodo območja prijaznega prometa resnično odražala potrebe lokalne skupnosti in dolgoročno podpirala višjo kakovost življenja.

Največ aktivnosti vključevanja javnosti izvajamo v času izdelave idejne zasnove za preureditev naselja ali posameznega območja. Takrat organiziramo delavnice s prebivalci in predstavitve, izvajamo intervjuje in ankete. Na ta način zaznavamo realno stanje in potrebe ter pridobivamo vpogled v dejanske vrednote in prioritete prebivalstva, ki jih usklajujemo s strateškimi cilji in vizijo, kar nam nudi dobro podporo pri snovanju kakovostnih končnih rešitev. O vsem tem tudi premišljeno poročamo.

SEDMO NAČELO

Umestitev v vse ravni občinskih dokumentov

Celovito in sistematično uvajanje območij prijaznega prometa zahteva umeščanje v vse ravni načrtovanja v občini – tako v praksi poskrbimo za kakovostno načrtovanje odprtega prostora naselij ter učinkovito oblikovanje območij prijaznega prometa.

Na podlagi pregleda dosedanjih (sicer zelo redkih) primerov celostnega umirjanja prometa v slovenskih naseljih lahko ugotovimo, da imajo vsi pomembno slabost: ta območja so bila vpeljana, ne da bi bila hkrati tudi umeščena v ključne občinske prostorske dokumente. Tovrstna območja so sicer v nekaterih občinskih dokumentih opredeljena kot posebno pomembna, vendar jih dejansko obravnavajo le izvedbeni dokumenti.

Za usklajeno načrtovanje in upravljanje prostora morajo biti vsebine, povezane z uvajanjem in oblikovanjem območij prijaznega prometa, vključene v vse občinske dokumente, ki skupaj tvorijo celovit sistem strateškega in izvedbenega prostorskega ter prometnega načrtovanja. Ti dokumenti se med seboj dopolnjujejo in nadgrajujejo, zato je za uspešno uvajanje območij prijaznega prometa nujno postopno in hierarhično vključevanje vsebin vanje – od strateških izhodišč in strokovnih podlag do prostorskih aktov in pravno izvršljivih določil.

Za uvajanje območij prijaznega prometa so ključni naslednji dokumenti: *urbanistična zasnova, zasnova območij prijaznega prometa, občinska celostna prometna strategija, občinski prostorski plan, občinski prostorski načrt, občinski podrobni prostorski načrt in občinski odloki s področja urejanja prostora in prometa.*





Priporočila za umeščanje območij prijaznega prometa v občinske dokumente

Urejanje in načrtovanje območij prijaznega prometa je ključen del uresničevanja strateških ciljev trajnostnega prostorskega in prometnega razvoja občin. Z njimi občine uresničujejo nacionalne in občinske cilje na področju celostnega prostorskega razvoja in zagotavljanja dostopnosti ter ustvarjajo naselja, kjer imajo ljudje prednost pred vozili in prometno infrastrukturo.

Pri umeščanju območij prijaznega prometa v občinske dokumente moramo zagotoviti celostno obravnavo naselja – povezovanje prostorskih, prometnih, okoljskih in socialnih politik v skupno vizijo razvoja. Tak pristop presega parcialno in kratkoročno reševanje posameznih prometnih ali prostorskih izzivov ter nam omogoča dolgoročno usklajeno načrtovanje.

Pri podrobnem načrtovanju območij prijaznega prometa smo pozorni tudi na to, da se prostorske in prometne ureditve osredotočajo na dejanske pogoje bivanja, gibanja in uporabe javnega prostora. Cilj je ustvariti okolja, kjer so razdalje med dejavnostmi krajše, promet mirnejši, javni prostor pa bolj privlačen in varen za vse uporabnike. To zagotovimo z ustrezno obravnavo podrobnejših vsebin, vezanih na tretje, četrto in peto načelo uvajanja območij prijaznega prometa.

Relevantni občinski dokumenti

Najpomembnejšo strokovno podlago za uvajanje območij prijaznega prometa v prostorsko načrtovanje predstavlja *Urbanistična zasnova* (UZ), ki je obvezna strokovna podlaga za pripravo drugih občinskih prostorskih aktov in obravnava prostorski razvoj, prenovo in organizacijo naselij. Načela uvajanja območij prijaznega prometa moramo v njej obravnavati kot integralni del zasnove javnih prostorov, zelenih površin in omrežij povezav. Pri pripravi UZ moramo upoštevati tudi usmeritve občinske celostne prometne strategije ter zasnovo območij prijaznega prometa (če sta izdelani). UZ omogoča prostorsko in oblikovno opredelitev območij prijaznega prometa ter njihovo usklajitev z zasnovo naselja. Hkrati omogoča tudi prenos opredeljenih pristopov in podrobnejših vsebin v preostale občinske dokumente s področja prostorskega načrtovanja.

Na področju prometnega načrtovanja je pomembno izhodišče *občinska celostna prometna strategija* (OCPS), ki določa temeljne strateške usmeritve razvoja prometa v občini. V OCPS opredelimo koncept območij prijaznega prometa ter določimo prednostna območja obravnave. Strategija vključuje tudi akcijski načrt, v katerem predvidimo pripravo zasnove območij prijaznega prometa kot strokovnega in usmeritvenega dokumenta, namenjenega podrobnejši obravnavi teh območij.

Zasnova območij prijaznega prometa je obvezna strokovna podlaga za pripravo občinskih prostorskih aktov (opredeljena je v ZCPN). Občini omogoča celovit premislek o preobrazbi obravnavanega naselja tako, da se

Slika 2 (na straneh 26-27): Del novo urejenega javnega prostora v območju Eixample (Barcelona, Španija)

motorni promet podredi drugim potovalnim načinom ter izpostavi vidik kakovostnega javnega prostora. Zasnova zameji območja prijaznega prometa, opredeli omrežja (prednostnih) povezav za posamezne potovalne načine, povezuje prostorske in prometne ukrepe, določa prednostna območja urejanja ter faznost izvedbe. V njej opredeljene usmeritve in podrobnejše vsebine vključimo v urbanistično zasnovo in občinske prostorske akte. S tem postane zasnova operativno orodje občine za sistematično uvajanje območij prijaznega prometa.

Osrednja prostorska akta občine, v katera moramo vključiti usmeritve za vzpostavljanje območij prijaznega prometa, sta *občinski prostorski plan* (OPP) in *občinski prostorski načrt* (OPN). V prvem dokumentu opredelimo vizijo, cilje in dolgoročne usmeritve za razvoj območij prijaznega prometa. V istem dokumentu opredelimo tudi podrobnejše vsebine, kot so sistem območij prijaznega prometa (zamejitev posameznih območij), omrežje povezav za hojo in kolesarjenje, omrežje in dostopnost javnega prevoza, opredelitev in umestitev večjih odprtih javnih prostorov ter zelenih površin. OPN te vsebine konkretizira s prostorskimi izvedbenimi pogoji, kot so minimalne širine pločnikov, zahteve za kolesarsko infrastrukturo, določila za umirjanje prometa in delež zelenih površin.

Posamezna območja prijaznega prometa moramo natančneje opredeliti tudi v *občinskih podrobnih prostorskih načrtih* (OPPN). OPPN-ji morajo biti vsebinsko usklajeni z OPP in OPN ter zagotavljati operativno izvedbo načrtovanih ukrepov, ki so merljivi, preverljivi in izvedljivi. S tem omogočajo konkretno umeščanje podrobnejših vsebin območij prijaznega prometa v prostor ter določajo pogoje za njihovo izvedbo.

Poleg navedenih dokumentov imajo pomembno vlogo tudi *občinski odloki* za področji prostora in prometa. Gre za pravno zavezujoče akte, s katerimi občina določi konkretne prometne režime, kot so območja umirjenega prometa, cone 30, območja za pešce ter parkirni režimi. Občinski odloki nam v tem smislu omogočajo dejansko izvajanje podrobnejših vsebin območij prijaznega prometa. Podrobne prostorske izvedbene pogoje, vezane na oblikovne elemente izvajanja podrobnejših vsebin, lahko posamezna občina opredeli tudi z *Odlokom o urejenosti naselij in krajine* (OUNK).¹⁶

Obravnava podrobnejših vsebin

Oblikovanje območij prijaznega prometa v naseljih mora vključevati obravnavo podrobnejših vsebin, s katerimi uveljavljamo načela krajšanja vsakodnevnih poti, aktivnega upravljanja prometnega povpraševanja in oblikovanja kakovostnega javnega prostora. Obravnavamo jih v dveh merilih ter vključujoče. V širšem merilu oblikujemo sistem območij in povezav med njimi znotraj celotnega naselja oziroma njegovega strnjenege osrednjega dela, v ožjem merilu pa podrobneje načrtujemo ureditve znotraj posameznih območij prijaznega prometa.

Krajšanje vsakodnevnih poti zagotavljamo z načrtovanjem treh podrobnejših vsebin. Z zamejitvijo ustrezne velikosti posameznega območja prijaznega prometa in razmestitvijo dejavnosti zagotavljamo, da so osnovne storitve in funkcije dobro dostopne ter dosegljive peš ali s kolesom. Tranzitni avtomobilski promet omejujemo s selektivno prepustnostjo, prednost pa imajo varne, neposredne in logično povezane poti za pešce, kolesarje in javni prevoz ob hkratnem ohranjanju dostopa za nujna vozila.

Aktivno upravljanje prometnega povpraševanja izvajamo s kombinacijo šestih podrobnejših vsebin. Razmere za hojo izboljšujemo z zagotavljanjem hodljivosti, razmere za kolesarjenje pa z grajenjem kakovostnega kolesarskega omrežja. Uporabo javnega prevoza krepimo z razvojem konkurenčnega sistema. Z umirjanjem in vodenjem motornega prometa ter upravljanjem parkiranja zmanjšujemo prevoznost naselja in omejujemo nepotrebne vožnje z avtomobilom. Ob vsem naštetem skrbimo tudi za zagotavljanje visoke ravni dostopnosti in pravičnosti.

¹⁶ Namen in vsebino odloka opredeljuje 132. člen ZUreP-3, priporočila za njegovo pripravo podaja publikacija *Odlok o urejanju naselij in krajine: priporočila* (MNVP, 2023).

Oblikovanje kakovostnega javnega prostora, ki je ključno za dvig kakovosti bivanja v naselju, usmerjamo v transformacijo cestnih površin, opremljanje prostora in krepitev zelenih površin. Prometne površine se s tem preoblikujejo v večnamenske javne prostore, kjer se prometna, bivalna in zelena funkcija prepletajo. S tem omogočamo družbene interakcije, saj ulice postanejo prostori srečevanja, gibanja, počitka in druženja.

Posamezni dokumenti že imajo opredeljene minimalne standarde ali obvezne postopke vključevanja javnosti v proces priprave. Priporočljivo pa je, da med razvojem dokumentov poglobimo postopke vključevanja javnosti v proces odločanja. To povečuje legitimnost in kakovost rešitev, saj omogoča upoštevanje lokalnih potreb in izkušenj. Z zgodnjim sodelovanjem se preprečujejo konflikti, krepi zaupanje med prebivalci in odločevalci ter spodbuja občutek soodgovornosti za skupno urejanje prostora. Za doseganje boljših rezultatov je na voljo vrsta smernic in priporočil.

Javnost vključujemo glede na potrebe procesa priprave dokumenta, s katerim pripravljamo podrobnejše vsebine glede območij prijaznega prometa. Pri pripravi urbanistične zasnove in zasnove območij prijaznega prometa primarno vključujemo fokusne skupine. V procesu priprave OCPS sodelujejo ključni deležniki na ravni občine ter splošna javnost. Priprava OPP in OPN zahtevata tesno sodelovanje z nosilci urejanja prostora, javnost vključujemo v javne razgrnitve in s podajanjem pripomb. V pripravo in sprejem občinskih odlokov vključujemo občinske svetnike.

Stopnje vključevanja podrobnejših vsebin

- **Obvezna ali vsebinsko zelo pomembna vključitev podrobnejše vsebine (stopnja A)** označuje najvišjo stopnjo vključevanja podrobnejših vsebin, ki jih moramo v dokument vključiti skladno z zakonskimi ali drugimi formalnimi zahtevami, ali pa je njihova vključitev ključna za doseganje ciljev, izhajajočih iz strokovnih usmeritev in dobre prakse. Ta stopnja vključevanja podrobnejših vsebin zagotavlja izpolnjevanje (minimalnih) standardov kakovosti in celovitost dokumenta ter omogoča, da dokument izpolnjuje svoj formalni in pravni namen.
- **Priporočena vključitev podrobnejše vsebine (stopnja B)** označuje vmesno stopnjo, pri kateri je vključitev podrobnejših vsebin priporočena zaradi njihovega pomembnega prispevka h kakovosti in celovitosti dokumenta. Ta stopnja izdelovalce dokumentov usmerja k dobri praksi in višjemu standardu obravnave, pri čemer je odločitev o dejanski vključitvi posamezne podrobnejše vsebine v domeni izdelovalca oziroma naročnika dokumenta.
- **Koristna vključitev podrobnejše vsebine (stopnja C)** označuje najnižjo stopnjo vključevanja podrobnejših vsebin. Vključitev posamezne podrobnejše vsebine sicer dokumentu prinese dodano vrednost in izboljša njegovo celovitost, vendar pa njena odsotnost ne vpliva na samo skladnost ali veljavnost dokumenta.
- **Vključitev podrobnejše vsebine izhaja iz nadrejenih prostorskih aktov (stopnja D).** Ta stopnja označuje podrobnejše vsebine, ki niso predmet obravnave dokumenta, ampak se v okviru priprave dokumenta uporabijo kot vhodni podatek, z dokumentom pa se lahko opredeli predloge za njihovo prilagoditev ali izboljšavo v novi generaciji nadrejenega prostorskega akta.

Preglednica 1: Predlog stopenj vključevanja podrobnejših vsebin načrtovanja in oblikovanja območij prijaznega prometa v relevantne občinske dokumente

Občinski dokumenti / Načela in podrobnejše vsebine		Zasnova območij prijaznega prometa	Občinska celostna prometna strategija (OCPS)	Urbanistična zasnova (UZ)	Občinski prostorski načrt – strateški del (OPP)	Občinski prostorski načrt – izvedbeni del (OPN)	Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN)	Občinski odlok
DRUGO NAČELO: Celostna obravnava naselja		Naselje	Naselje	Naselje	Naselje	Naselje	Del naselja	Del naselja
TRETJE NAČELO: Krajsanje vsakodnevnih poti	Razmestitev dejavnosti	D	D	A	A	A	B	D
	Opredelitev velikosti območja	A	B	A	B	A	D	D
	Uvajanje selektivne prepustnosti	A	C	A	C	C	A	B
ČETRTO NAČELO: Aktivno upravljanje prometnega povpraševanja	Skrb za dostopnost in pravičnost	A	A	A	A*	C	A	B
	Zagotavljanje hodljivosti	A	A	A	B	B	A	B
	Grajenje kakovostnega kolesarskega omrežja	A	A	A	B	A*	A	B
	Razvoj konkurenčnega javnega prevoza	A	A	A	A	B	A	B
	Umirjanje in vodenje motornega prometa	A	A	B	B	C	A	A
	Upravljanje parkiranja	A	A	B	C	B	B	A
PETO NAČELO: Oblikovanje kakovostnega javnega prostora	Transformacija cestnih površin	A	B	A	A	B	B	A
	Opremljanje prostora	A	B	B	C	C	A	B
	Krepitev zelenih površin	A	B	A	A*	A*	A	A
	Omogočanje družbenih interakcij	A	C	A	B	C	A	C
ŠESTO NAČELO: Vključevanje javnosti		Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da

Legenda:

A – obvezna ali vsebinsko zelo pomembna vključitev podrobnejše vsebine; **B** – priporočena vključitev podrobnejše vsebine; **C** – koristna vključitev podrobnejše vsebine; **D** – vključitev podrobnejše vsebine izhaja iz nadrejenih prostorskih aktov; * – podrobnejša vsebina je že obvezna, a njena obravnava potrebuje nadgradnjo.

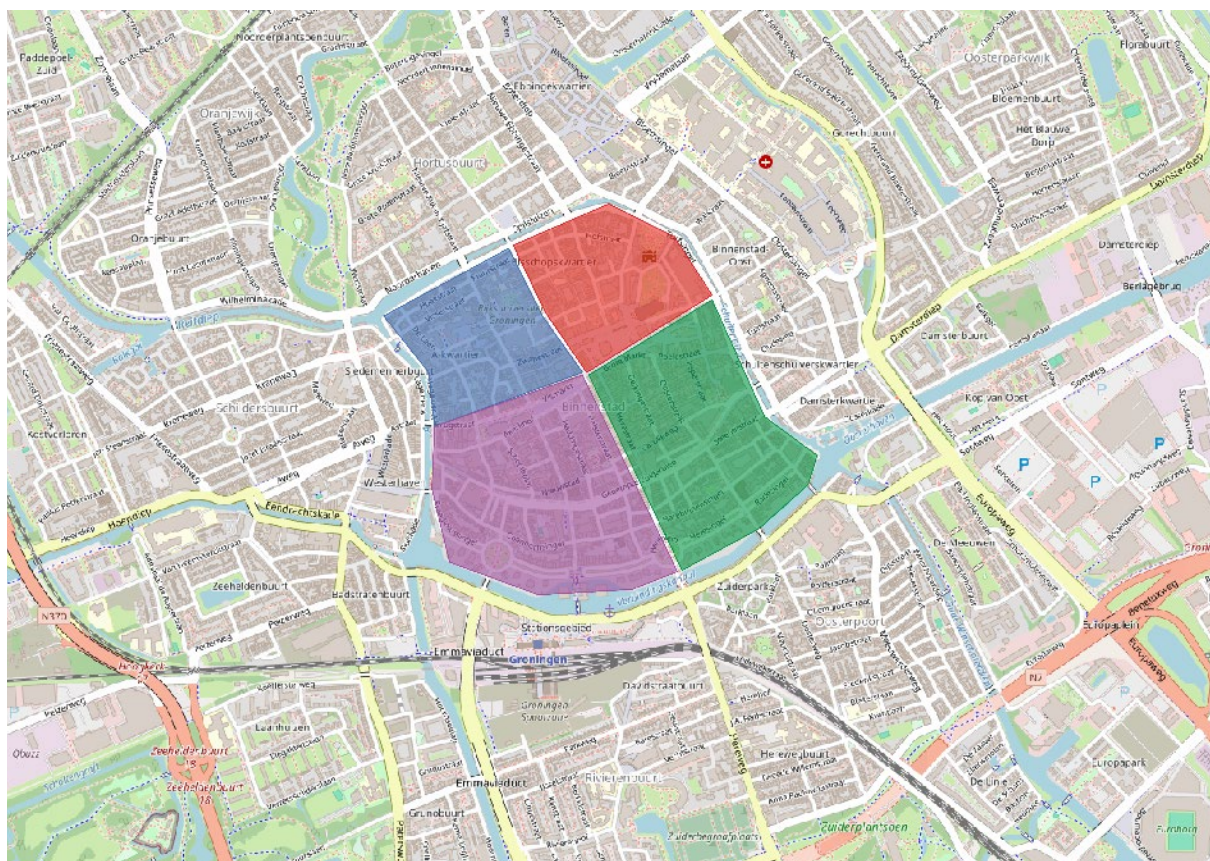
Dobre prakse vzpostavljanja območij prijaznega prometa

Predstavljene dobre prakse vključujejo enega ali več načel vzpostavljanja območij prijaznega prometa. Predstavljeni primeri dobrih praks so si podobni po svojih ciljih in pristopih k urejanju prostora ter upravljanju prometa, razlikujejo pa se glede na značilnosti načrtovalskega procesa, obseg obravnavanega območja, obravnavan nabor podrobnejših vsebin in konkretne intervencije v prostoru. Skupaj ponujajo raznolik nabor izkušenj, ki lahko služijo kot navdih in strokovna podlaga za razvoj podobnih pristopov tudi v slovenskih naseljih.

- A: Središče naselja brez avtomobilov (Groningen, Nizozemska)
- B: Superblok Horta-Guinardo (Barcelona, Španija)
- C: Urejanje območij prijaznega prometa (Ljutomer, Slovenija)
- D: Omejevanje motornega prometa (London, Združeno kraljestvo)
- E: Omejevanje hitrosti motornega prometa (Edinburg, Združeno kraljestvo)
- F: Preobrazba prometnih površin v prostore za ljudi (Pariz, Francija)
- G: Celovito načrtovanje fizičnega prostora mesta (Stockholm, Švedska)
- H: Usmeritve za oblikovanje javnega prostora (Praga, Češka republika)
- I: Vključevanje javnosti v proces načrtovanja (Barcelona, Španija)

A: Središče naselja brez avtomobilov (GRONINGEN, NIZOZEMSKA)

Načrt vodenja prometa v celotnem osrednjem delu mesta Groningen je bil sprejet že leta 1977, po dveh letih priprav in realizacije. Osnovna zamisel je bila narediti središče mesta brez avtomobilov: s preprečitvijo motornega prometa, s spodbujanjem trajnostnega načina opravljanja poti in izboljšanjem kakovosti življenja za prebivalce in obiskovalce. To so dosegli z oblikovanjem prometnega obroča okoli mestnega središča (z dvema pasovima za enosmerni promet), ki je v veliki meri sledil obstoječemu kanalu. Mestno jedro znotraj obroča je bilo razdeljeno na štiri območja, prilagoditve ulic so neposredno prehajanje iz območja v območje omogočale pešcem, kolesom, javnemu prevozu, taksijem in intervencijam, ne pa tudi avtomobilom. Da bi prišel iz enega območja v drugo, je moral avtomobilist najprej na obroč. Prometni načrt je bil sprva deležen ostrih kritik in dolgotrajnih razprav med občinskim svetom in različnimi skupinami prebivalcev, predvsem podjetniki. Po uvedbi in letih izvajanja so model vse manj kritizirali in sčasoma je postal zgled drugim mestom. Takšno prometno ureditev danes med drugim uspešno uporabljajo tudi v Utrechtu na Nizozemskem ter Gentu in Leuvnu v Belgiji.



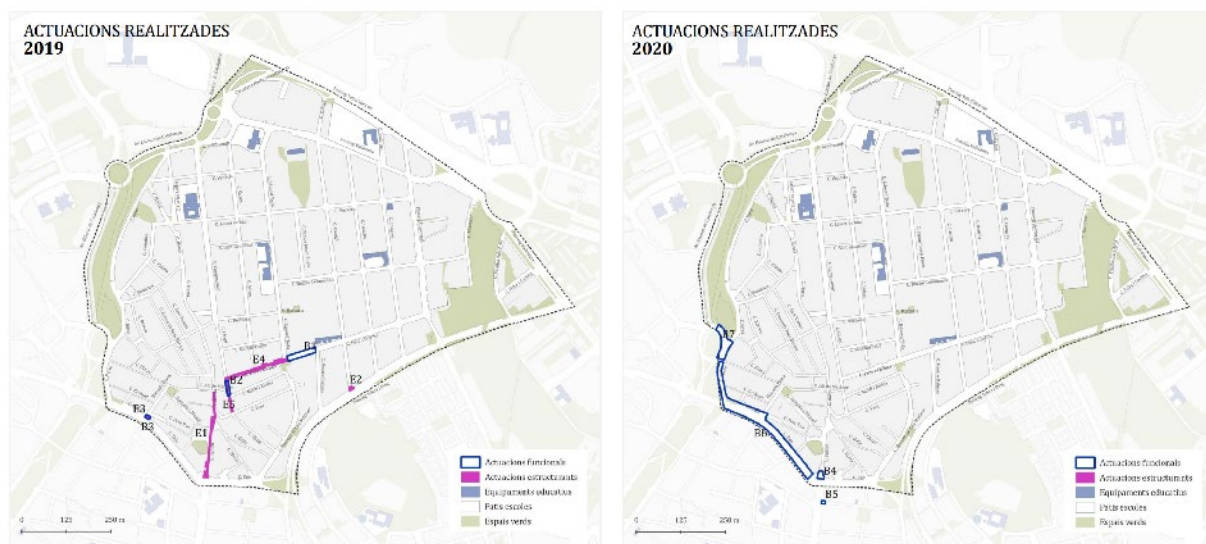
Slika 3: Prikaz štirih delov mesta, urejenih z načrtom vodenja prometa v središču Groningena

B: Superblok Horta–Guinardo (BARCELONA, ŠPANIJA)

Osnovna značilnost koncepta *superblokov* je redčenje mreže cestnih povezav za tranzitni motorni promet, kar omogoča umiritev prometa in sprostitev uličnega prostora. Območje Horta-Guinardo je zanimivo predvsem zato, ker je v sorazmerno obrobem delu mesta in ker nima oblike pravokotnega kareja iz drugih starejših delov Barcelone. Območje je bilo vas, ki je bila s širitvijo mesta integrirana v mestno tkivo, v sami soseski pa je bilo kar precej prometa.

Predlogi za ureditev *superbloka* Horta-Guinardo so bili javnosti prvič predstavljeni leta 2017. Cilji *superbloka* so bili trije: zmanjšanje tranzitnega prometa, izboljšanje bivalnega okolja s preoblikovanjem uličnega prostora in izboljšanje prometne varnosti z upočasnitvijo prometa. Načrt preureditve je vključeval stalne inčasne preobrazbe uličnega prostora ter spremembe smeri številnih enosmernih ulic, da bi zmanjšali tranzitni promet (vozil, ki iščejo bližnjice). Odstranili naj bi tudi manjše število (26) parkirnih mest. Skupno območje *superbloka* obsega približno en kvadratni kilometer, vendar je bila večina predlaganih ukrepov osredotočena na severozahod, okoli ene glavnih šol, in na jugozahod, kjer je večina trgovin. Razvoj ukrepov in proces sodelovanja s prebivalci in deležniki je vodil mestni oddelek za arhitekturo in urbanizem, samo izvedbo pa je vodil oddelek za inženiring in javna dela. Izvedba ukrepov je potekala v letih 2019 in 2021.

Med letoma 2018 in 2021 so na ulicah v območju in okoliških arterijah skupno izmerili 12-odstotno zmanjšanje dnevnega motornega prometa, pa tudi 23-odstotno zmanjšanje nesreč s poškodbami (trend se je nadaljeval v letu 2022). Velika večina prebivalcev je v anketi izrazila mnenje, da so se prometne razmere in javni prostor na preurejenih ulicah v soseski izboljšali. Prebivalci prav tako zaznavajo zmanjšano število vozil, zmanjšane hitrosti vožnje in manj hrupa ter izboljšano dostopnost za ljudi z omejeno mobilnostjo.



Slika 4: Superblok Horta-Guinardo v Barceloni v letih 2019 (levo) in 2020 (desno): temno modre črte predstavljajo spremembe smernosti ulic, ciklamna barva označuje preureditve v skupni prometni prostor, svetlo modra pa spremembo poteka avtobusne linije zaradi spremembe smeri ulice.



Slika 5: Del ulice Feliu Codina pred preureditvijo in po njej (*superblok* Horta-Guinardo, Barcelona)



Slika 6: Del ulice Feliu Codina pred preureditvijo in po njej (*superblok* Horta-Guinardo, Barcelona)

C: Urejanje območij prijaznega prometa (LJUTOMER, SLOVENIJA)

Občina Ljutomer je prva občina v Sloveniji, ki je območja prijaznega prometa sistematično uvedla v svojo načrtovalsko prakso. Prva občinska celostna prometna strategija (2012) je kot cilj navedla, da bo občina vsa stanovanjska območja v Ljutomeru in nekatere dele manjših naselij v občini postopoma preuredila v *območja prijaznega prometa* – z inovativnimi ureditvami, prevzetimi iz dobrih praks v Evropi. Za pilotno območje so izbrali sosesko Juršovka, ker so v njej že prej načrtovali sanacijo podzemne infrastrukture (preureditev soseske je bila dokončana leta 2016). Občina je v tem obdobju naročila tudi izdelavo dokumenta, s katerim je dobila podrobna izhodišča za druge izboljšave in preureditve: opredelitev hierarhije cest in ulic, opredelitev *območij prijaznega prometa*, zasnovo omrežja povezav za pešce in kolesarje ter zasnovo mirujočega prometa.

Hkrati z ureditvijo *območij prijaznega prometa* bo v mestu vpeljana nova hierarhija cest, ki bo še dodatno pripomogla k umiritvi in optimizaciji cestnega prometa. Z novo ureditvijo bo tranzitni promet motornih vozil preusmerjen na tranzitne ceste, tako da bo v *območjih prijaznega prometa* lahko hitrost vožnje omejena na največ 30 km/h. Nizke hitrosti bodo zagotovljene z različnimi prostorskimi elementi, ki bodo voznike obveščali o tem, da vstopajo na območje, v katerem potekajo tudi druge aktivnosti, hkrati pa jim bodo onemogočali hitrejšo vožnjo. Nove ureditve bodo povečale varnost ter izboljšale kakovost bivanja in privlačnost mesta kot celote, kar bo prebivalce in obiskovalce spodbudilo k pogostejši hoji in kolesarjenju. Ureditve *območij prijaznega prometa* bo pripomogla tudi k doseganju številnih ciljev za področja hoje, kolesarjenja ter cestnega in mirujočega prometa.

Načrtovanje območij sledi metodologiji celostnega prometnega načrtovanja, oblikovanje tipičnih ureditev pa upošteva teorijo povezav in prostorov skozi matriko povezav in prostorov za celostno umirjanje prometa ter elemente drugih konceptov celostnega umirjanja prometa iz obstoječe prakse.

Osnovni princip prometne preureditve Juršovke je znižanje hitrosti motornega prometa na vseh ulicah v soseski na 30 km/h ali manj in vzpostavitev varnega okolja za pešce in kolesarje. Hitrost so umirili s preureditvijo uličnega prostora – z zožitvami (urejenimi kot počivališča), z ureditvami za igro, z označevanjem parkirišč, zelenimi otoki oziroma s kombinacijo naštetega. Vsa križišča v soseski so preuredili v mini krožišča. Parkiranje ob ulicah je bilo dovoljeno le na označenih parkirnih prostorih, enakomerno razporejenih po celotni soseski. Glavna ulica je dobila v celotnem poteku urejen enostranski pločnik, stranske ulice pa so postale območja umirjenega prometa brez pločnikov, saj je bila hitrost na njih tako znižana, da lahko pešci in kolesarji varno uporabljajo celo širino ulice. Nizke hitrosti omogočajo varno kolesarjenje povsod brez posebej označenih kolesarskih stez. Skupno je bilo uporabljenih 12 vrst intervencij za aktivno upravljanje prometnega povpraševanja in izboljšanje kakovosti javnega prostora soseske.

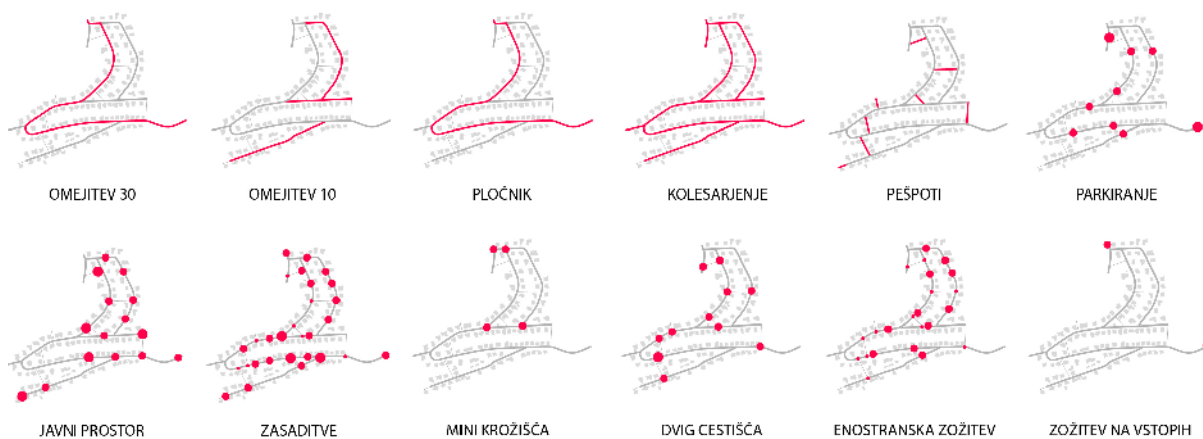
Projekt preureditve je potekal v redni komunikaciji in z večkratnim vključevanjem prebivalcev soseske. Izvedeni so bili intervjuji, ankete, delavnica in javna razgrnitev. V soseski je bilo izvedeno štetje prometa in merjenje hitrosti ter vzpostavljena dobra podatkovna podlaga za spremljanje uspešnosti projekta v prihodnje. Rezultat preureditve je varnejše, prijetnejše in okolju prijaznejše bivalno okolje. Občina načrtuje in izvaja tudi prenovo drugih delov naselja Ljutomer po enakem pristopu.



Slika 7: Primeri izvedbe različnih vrst ureditev in njihovih kombinacij v soseski Juršovka (Ljutomer)



Slika 8: Opredelitev območij prijaznega prometa in tranzitnih cest v naselju Ljutomer, soseska Juršovka je v jugozahodnem delu naselja.



Slika 9: Pregled uporabljenih ureditev in njihovih lokacij v soseski Juršovka (Ljutomer)

D: Omejevanje motornega prometa (LONDON, ZDRUŽENO KRALJESTVO)

Soseske z omejenim prometom so pristop k urejanju prometa v mestih, še posebej v Londonu (low traffic neighbourhood oziroma LTN). Njihov namen je zmanjšanje tranzitnega motornega prometa v stanovanjskih območjih ter izboljšanje razmer za hojo, kolesarjenje in kakovost bivanja. Pristop temelji na razdelitvi mestnega tkiva v prometne celice, znotraj katerih je omogočen dostop do vsakega naslova, onemogočen pa je tranzitni prehod za motorna vozila. Tako se promet preusmeri na obodne ceste, lokalne ulice pa postanejo varnejše, tišje in prijetnejše.

Eden osnovnih ukrepov pri urejanju območij z malo motornega prometa je uvajanje selektivne prepustnosti, ki običajno vključuje fizične ovire ali elektronske naprave – količke, korita z zasaditvijo, zapornice ali kamere –, ki preprečujejo prehod motornim vozilom, hkrati pa ohranjajo prepustnost za pešce, kolesarje, javni prevoz in nujna vozila. Poti za pešce in kolesarje so zato bolj direktne in se pomembno skrajšajo. Uporaba selektivne prepustnosti se je kot dobra praksa izkazala zlasti tam, kjer je omejevanje prehodnosti za tranzitni motorni promet sprostito površine za ureditev kakovostnega odprtega javnega prostora.

Posamezne prometne celice so po navadi velike od 0,5 do 1 kvadratnega kilometra, kar pomeni, da je večina vsakodnevnih ciljev dostopna v petih do desetih minutah hoje. Pomembno je, da selektivna prepustnost pri tem ne deluje kot izolacija, temveč kot način za ustvarjanje bolj povezanega, varnega in prijaznega mestnega okolja.

Eden najbolj znanih primerov dobre prakse je Walthamstow Village v londonski občini Waltham Forest, kjer jim je s preureditvami uspelo tranzitni promet zmanjšati za več kot polovico. Uredili so osrednji trg in uvedli časovno omejen dostop za osebna motorna vozila, ki še naprej omogoča prehod avtobusov in kolesarjev.

Rezultati tovrstnih ureditev so dosledno pozitivni: zmanjšanje količine motornega prometa in hitrosti, večja prometna varnost, povečanje deleža hoje in kolesarjenja ter izboljšana kakovost zraka in bivanja. Londonske izkušnje kažejo, da območja z malo motornega prometa niso le prometni ukrep, temveč celosten pristop k preobrazbi mestnih sosesk v prijaznejše, bolj zdravo in povezano urbano okolje.



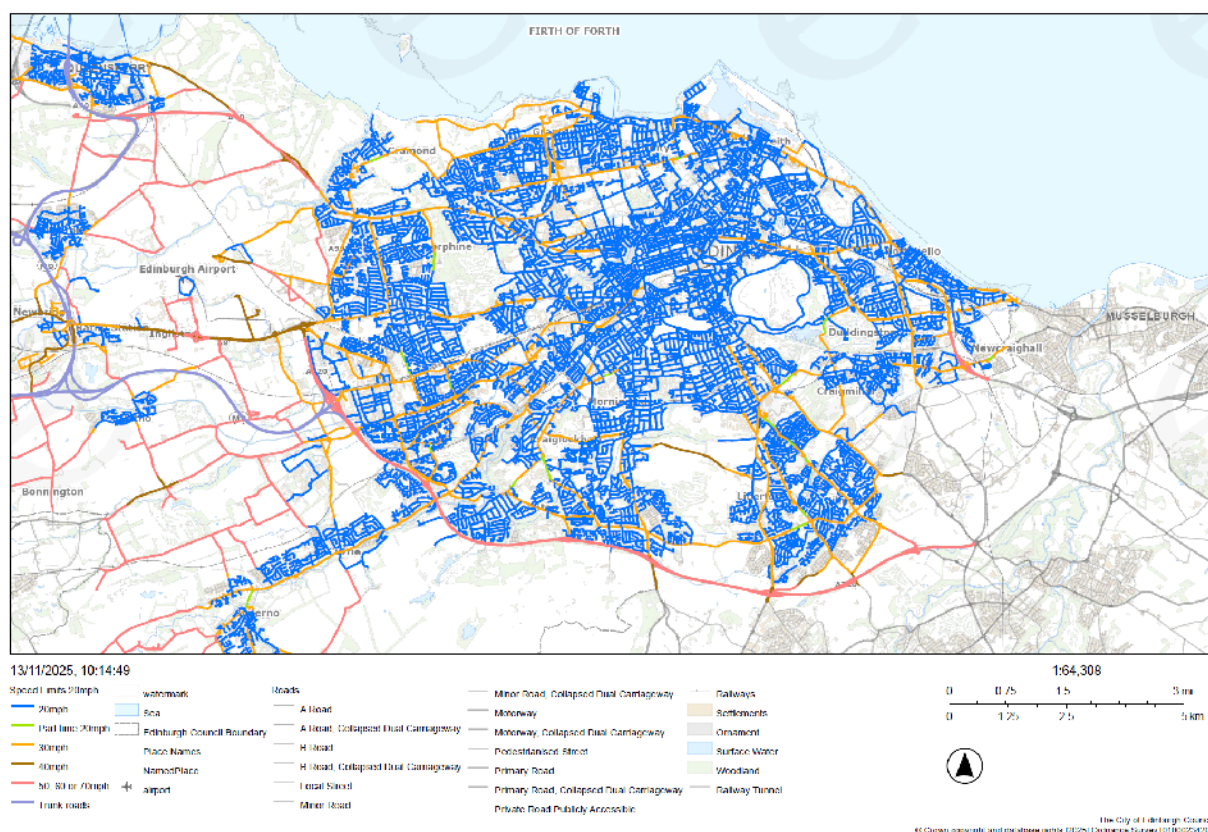
Slika 10: Primer ureditve selektivne prepustnosti in hkratne ureditve novega kakovostnega odprtega javnega prostora (Van Gogh Walk, Lambeth, London)



Slika 11: Primer ureditve selektivne prepustnosti in hkratne ureditve novega kakovostnega odprtega javnega prostora (Walthamstow Village Square, Waltham Forest, London)

E: Omejevanje hitrosti motornega prometa (EDINBURG, ZDRUŽENO KRALJESTVO)

Edinburg je eno prvih mest na svetu, ki je uvedlo *omejitev hitrosti 30 km/h* (20 milj na uro) na 80 % cest v širšem območju mesta. Shema je bila uvedena v fazah med letoma 2016 in 2018. Čeprav skorajda ne vključuje fizičnih ukrepov za umirjanje prometa (npr. grbin), je bilo kljub temu doseženo statistično pomembno zmanjšanje hitrosti in števila prometnih nesreč. Monetarna vrednost zmanjšanja števila poškodb in smrtnih primerov v prvih treh letih sheme je znašala približno 45 milijonov evrov (za primerjavo: strošek ureditve je bil 3 milijone). Podpora javnosti se je sčasoma povečala, nobena ulica pa ni bila vrnjena na višjo hitrostno omejitev, kljub nekaj izzivom z izvajanjem.



Slika 12: Načrt *Sheme 20 mph* (30 km/h) v Edinburgu; različne barve območij predstavljajo različne omejitve hitrosti. Modra barva 20 mph oz. 30 km/h, rdeča barva 30 mph oz. 50 km/h, rumena barva 40 mph oz. 60 km/h, zelena barva 50–70 mph oz. 80–110 km/h. S črno barvo je označena avtocesta.

F: Preobrazba prometnih površin v prostore za ljudi (PARIZ, FRANCIJA)

Glavno mesto Francije se je v zadnjih petih letih močno spremenilo. Ena ključnih pobud je *Pariz diha* (Paris Respire), ki je namenjena postopni preobrazbi površin, namenjenih avtomobilskemu prometu, v prostore za ljudi ter spodbujanju hoje, kolesarjenja in bivanja na prostem. V okviru programa v izbranih četrtih uvajajočasne in stalne zapore motornega prometa, zlasti ob koncih tedna in poleti – v času zapor prebivalci ulice uporabljajo kot prostore srečevanja, igre in sprostitev. Leta 2025 je Pariz začasno (za en dan) za motorni promet popolnoma zaprl štiri osrednja okrožja, kar pomeni enega najodločnejših korakov v smeri zelene preobrazbe mesta.

Pobuda je tesno povezana z drugimi ukrepi, kot so *šolske ulice* (rues aux écoles), *zelene ulice* (rues végétales), urejanje kolesarskih povezav ter prenova trgov in ulic v zelene, večnamenske prostore. Z zelenimi in šolskimi ulicami se klasične mestne ulice spreminjajo v zelene koridorje z zasaditvami dreves, cvetnic in grmovnic, kar zmanjšuje toplotne otoke in hrup ter ustvarja nove odprte javne prostore za premikanje, druženje in igro. Ulice so oblikovane z naravnimi materiali, senčilnimi zasaditvami, klopmi, pitniki, igrali, učnimi kotički in drugo opremo, včasih tudi z vodnimi motivi. Preobrazbe kažejo, da odvzem prostora avtomobilom izboljšuje varnost, kakovost zraka in družbeno povezanost. Med večjimi infrastrukturnimi preureditvami izstopa še predel Porte Maillot, kjer so odstranili prometni rondo in ga nadomestili z zelenim trgom in 1.500 drevesi, kar je območje preoblikovalo v prijeten javni prostor za pešce in kolesarje.

Skupna značilnost vseh projektov je celovit pristop – povezovanje transformacije cestnih površin, umirjanja motornega prometa, zagotavljanja hodljivosti in kolesarskih povezav, urejanja zelenih površin, prostorske prenove in skrbi za družbene interakcije, ki javne površine ponovno vrača ljudem in jih spreminja v zdrava, vključujoča in odporna mestna okolja.



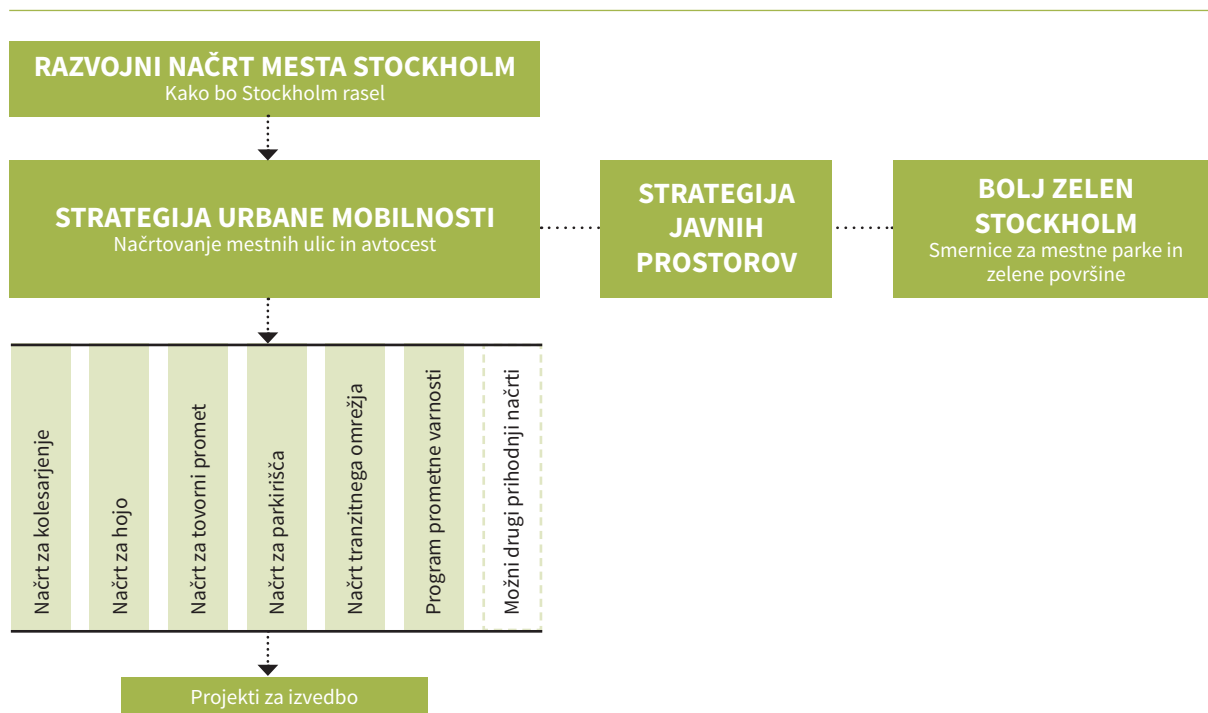
Slika 13: Primer šolske ulice (Pariz)

G: Celovito načrtovanje fizičnega prostora mesta (STOCKHOLM, ŠVEDSKA)

V Stockholmu s strateškim pristopom vse aktivnosti urejanja javnih prostorov v mestu dobro medsebojno dopolnjujejo, nadgrajujejo in integrirajo.

Razvojni načrt mesta Stockholm (The Stockholm City Plan) določa usmeritve dolgoročnega razvoja fizičnega prostora mesta. Zagotavlja usmeritve pri odločitvah o tem, kako naj se uporabljajo zemljišča in vodna območja ter kako naj se uporablja, razvija in ohranja grajeno okolje. Ena od ključnih strategij za izvajanje omenjenega načrta je Strategija urbane mobilnosti, ki jo podpirajo še *Strategija javnih prostorov* in smernice *Bolj zelen Stockholm*. Vsi trije strateški dokumenti vsebujejo usmeritve za razvoj koncepta Living Stockholm, ki vključuje različne aktivnosti za izboljšanje kakovosti življenja v mestu. *Strategijo urbane mobilnosti* dopolnjujejo in v celoto povezujejo podrobnejši načrti na različnih področjih (kolesarjenje, hoja, prometna varnost, tranzitno omrežje, parkirišča in tovarni promet).

Poleti 2015 so izvedli prve ukrepe za izboljšanje uličnega življenja v mestu. Začasno so za promet zaprli dve ulici. Namen zapor je bil izboljšati bivalne razmere in družbene interakcije na ulicah ter ustvariti bolj kakovostne prostore za prebivalce. Od leta 2016 dalje kaže koncept *Living Stockholm* dobre rezultate. V mestnem jedru izvajajočasne ukrepe (t. i. poletne in šolske ulice,časni parki), s katerimi preizkušajo in izboljšujejo rešitve. Med aktivnostmi vključujejo izboljšanje komunikacije, razvoj civilnega dialoga ter podporo pobudam državljanov in poslovne skupnosti. Na podlagi rezultatov začasnih ukrepov mesto Stockholm načrtuje nove začasne ureditve, kakor tudi spremembe nekaterih začasnih ureditev v trajne.



Slika 14: Hierarhija in povezanost strateških dokumentov urejanja odprtega prostora (Stockholm)

H: Usmeritve za oblikovanje javnega prostora (PRAGA, ČEŠKA REPUBLIKA)

Za potrebe oblikovanja javnega prostora v Pragi sta leta 2014 pripravljena dva dokumenta. *Predlog strategije razvoja javnih prostorov v Pragi* analizira obstoječe izzive, opredeljuje razloge in cilje za kakovostne razvojne projekte javnih prostorov ter obravnava možna orodja za doseganje teh ciljev. Predstavlja tudi ozadje in uvod v osrednji dokument, *Priročnik za oblikovanje javnega prostora v Pragi*. Priročnik določa načela, pravila, priporočila in merila za oblikovanje javnega prostora. Služi kot osnova za razvoj javnega prostora – opredeljuje kakovost, odgovarja na dolgo nerešene probleme in obravnava orodja za izboljšanje, pri čemer se ukvarja tako s celoto kot s posameznimi podrobnostmi. Pri pripravi priročnika so uporabili preizkušene primere priročnikov iz razvitih večjih mest z visokokakovostnim javnim prostorom, pri čemer pa so upoštevali tudi razlike, ki izhajajo iz češkega zakonodajnega okolja ter družbenih, političnih in kulturnih razmer v mestu. Cilj teh usmeritev je Prago postopoma preoblikovati v prijetno mesto, ki ljudi privablja v javni prostor.

Oba dokumenta sta namenjena deležnikom, ki sodelujejo pri ustvarjanju javnega prostora na vseh ravneh, pa naj gre za načrtovanje, projektiranje, naročanje projektov, vzdrževanje, delovanje ali naložbe. Med ključnimi uporabniki so predstavniki mestnih uradov in njihovi načrtovalci ter predstavniki različnih občinskih okrožij. Koristno gradivo je tudi za zasebne vlagatelje in splošno javnost.



Slika 15: Dokumenta *Predlog strategije razvoja javnih prostorov v Pragi* in *Priročnik za oblikovanje javnega prostora v Pragi*

I: Vključevanje javnosti v proces načrtovanja (BARCELONA, ŠPANIJA)

Med preurejanjem območja Horta-Guinardo v *superblok* so celoten proces dobro podprli z aktivnostmi sodelovanja in posvetovanja z javnostjo. Na začetku procesa so pripravili *Osnutek akcijskega načrta* in ga nato dokončno oblikovali v sodelovanju z deležniki. Osrednjo aktivnost vključevanja javnosti je predstavljalo delo *Usmerjevalne skupine*, nagovorjene pa so bile tudi druge skupine deležnikov ter splošna javnost.

Usmerjevalno skupino so sestavljali občinski uslužbenci in predstavniki različnih skupin deležnikov (med njimi združenje prebivalcev, lokalna poslovna skupina, združenje staršev). Ta skupina je imela aktivno vlogo pri razvoju predlogov, vendar je delovala tako, da so njeni člani samostojno komunicirali s svojimi matičnimi organizacijami glede poročanja o zaključkih in prenosa zahtev organizacij nazaj usmerjevalni skupini. V mestu so izvedli tudi posvete s posameznimi skupinami deležnikov (z združenji staršev lokalnih šol, skupino stanovalcev in organizacijo, ki zastopa lokalne skupnosti). Za prebivalce oziroma splošno javnost so pripravili nekaj aktivnosti na ulicah soseske in javno razpravo, na voljo so bile tudi spletne informacije. Po izvedbi so organizirali dodatna javna posvetovanja predvsem za potrebe nagovarjanja izzivov, ki so se pojavili v zvezi s preusmeritvijo prometa.

IZVEDENE DELAVNICE / OBMOČJE SUPERBLOKA HORTA



Slika 16: Shema vključevanja javnosti v izvedbo preureditev (*superblok* Horta-Guinardo, Barcelona)

Seznam kratic

CPN	Celostno prometno načrtovanje
DPR	Državni prostorski red
LP	Lokacijska preveritev
MNVP	Ministrstvo za naravne vire in prostor
NUP	Nosilec urejanja prostora
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
OPN	Občinski prostorski načrt
OPP	Občinski prostorski plan
OPPN	Občinski podrobní prostorski načrt
OPrP	Območje prijaznega prometa
OUNK	Odlok o urejenosti naselij in krajine
PRS	Uredba o prostorskem redu Slovenije
SPRS	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
UZ	Urbanistična zasnova
ZCes-2	Zakon o cestah
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju
ZUreP-3	Zakon o urejanju prostora (tudi ZUreP-3A in ZUreP-3B)

Viri in literatura

- Balant, M. (2023): Razvoj metodologije za načrtovanje, spremljanje in vrednotenje umirjanja prometa v okviru celostnega prometnega načrtovanja. Disertacija. Maribor, Univerza v Mariboru. Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo.
- Balant, M., in Lep, M. (2020): Comprehensive Traffic Calming as a Key Element of Sustainable Urban Mobility Plans—Impacts of a Neighbourhood Redesign in Ljutomer. *Sustainability*, 12(19), str. 8143. <https://doi.org/10.3390/su12198143>
- Balant, M., in Plevnik, A. (2017): People friendly travel zones as a basic planning unit in SUMP - Case study from Ljutomer. V: *Towards a Humane City, Smart Mobility - Synergy between Sustainable Mobility and New Technologies*, 6th International Conference, Proceedings, str. 149–164. Predstavljeno na *Towards a Humane City*. Novi Sad, Department of Traffic Engineering, Faculty of Technical Sciences, University of Novi Sad.
- Barcelona (2025): Superilles. Dostopno na: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/horta> in https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20230313_Sessio_propostes_millora_Superilla_Horta_0.pdf
- Barcelona City Council (2016): Let's fill streets with life: Establishing Superblocks in Barcelona.
- Barrie, E. et al. (2010): Designing streets: a policy statement for Scotland. Edinburgh, Scottish Government.
- Bartol, B. (ur.) idr. (2023): Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS). Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor. Dostopno na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-razvoj/SPRS/Strategija_prostorskega-razvoja_2050.pdf
- Biddulph, M. (2001): Home zones. A planning and design handbook. Policy Press. <https://doi.org/10.13140/2.1.1360.9927>
- Biddulph, M. (2012): Street Design and Street Use: Comparing Traffic Calmed and Home Zone Streets. *Journal of Urban Design*, 17(2), str. 213–232. <https://doi.org/10.1080/13574809.2012.666206>
- Bruijn, D. de (ur.) (2025): The greening revolution: from Paris with love. Ede, Blauwdruk.
- Buehler, R., in Pucher, J. (2011): Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5(1), str. 43–70. <https://doi.org/10.1080/15568311003650531>
- Carmona, M. (ur.) (2010): Public places - urban spaces: the dimensions of urban design, 2nd ed. izdaja. Amsterdam, Architectural Press, Elsevier.
- Clarke, R. (2022): School Streets: Putting Children and The Planet First, A Political Economy Analysis of The Rise of School Streets in Europe and Around the World. Child Health Initiative's Advocacy Hub. Dostopno na: <https://www.fiafoundation.org/media/hr3fmbHin/school-streets-report-pages.pdf>
- DPR (2025): Splošne smernice nosilcev urejanja prostora. Dostopno na: <https://www.gov.si/teme/drzavni-prostorski-red/>
- Elvik, R. (2001): Area-wide urban traffic calming schemes: a meta-analysis of safety effects. *Accident Analysis & Prevention*, 33(3), str. 327–336. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00046-4](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00046-4)
- Escudero, J.C. (2017): Innovation brief on Superblocks. CIVITAS PROSPERITY Project.
- EU (2025): New European Bauhaus Prizes. Green axes and squares of BCN's Eixample. Dostopno na: <https://prizes.new-european-bauhaus.europa.eu/application/38546>
- Gehl, J. (2010): Cities for people. Washington, DC, Island Press.
- Hagen, O. H., Tennøy, A. (2021): Street-space reallocation in the Oslo city center: Adaptations, effects, and consequences. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 97, 102944. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102944>
- ISIS (2013): Civitas Modern. Final Evaluation Report.. No. D12.3. CIVITAS MODERN Project.
- ITDP (2024) Paris - Transforming Public Space to Serve the Public. Spotlight: Paris, France. Sustainable Transport Award 2023 Winner. Dostopno na: <https://itdp.org/wp-content/uploads/2024/07/STA-2023-Spotlight-ParisFrance-june.pdf>
- Jepson, R., Baker, G., Cleland, C., Cope, A., Craig, N., Foster, C., idr. (2022): Developing and implementing 20-mph speed limits in Edinburgh and Belfast: mixed-methods study. *Public Health Research*, 10(9), str. 1–164. <https://doi.org/10.3310/XAZI9445>
- Lauwers, D. (2008): Functional road categorization: New concepts and challenges related to traffic safety, traffic management and urban design - reflections based on practices in Belgium confronted with some Eastern European cases. *Transportation and land use interaction*, Proceedings. p.149-164, str. 8.
- London Borough of Waltham Forest (2017): Mini-Holland Programme: Walthamstow Village Scheme – Monitoring Report. London: Waltham Forest Council.
- Melková, P. idr. (2014): Prague Public Space Design Manual. Prague Institute of Planning and Development.
- Melková, P. idr. (2014): Prague Public Space Development Strategy / Proposal. Prague Institute of Planning and Development.
- Mladenovič, L., Plevnik, A., Balant, M., Koblar, S., in Ščetinin, V. (2015): Zasnova prometnih površin v mestu Ljutomer.
- Muller, L. (2023): Girugten: faculty magazine of spatial sciences. Dostopno na: <https://www.girugten.nl/the-revolutionary-four-sections-of-the-groningen-city-centre/>
- Mušič, B. idr. (2020): Priporočila za izdelavo urbanistične zasnove. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor. Dostopno na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/OPN/priporocila_za_izdelavo_urbanisticne_zasnove.pdf
- Nikšič, M. idr. (2023): Odlok o urejenosti naselij in krajine : priporočila. Ljubljana: Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direktorat za prostor in graditev. Državni prostorski red. ISBN 978-961-6276-55-9. Dostopno na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-red/odlok_o_urejenosti_naselij_in_krajine.pdf
- Paris (2021): La vitesse limitée à 30 km/h dans la majorité des voies parisiennes. Dostopno na: <https://www.paris.fr/pages/generalisation-de-la-vitesse-a-30-km-h-les-parisiens-ont-donne-leur-avis-16967>

- Pharoah, T.M., in Russell, J.R.E. (1991): Traffic calming policy and performance: The Netherlands, Denmark and Germany. *Town Planning Review*, 62(1), str. 79. <https://doi.org/10.3828/tpr.62.1.j186m470756022nk>
- Plevnik, A. idr. (2023): *Udobna mesta : priporočila s primeri dobrih praks*. Ljubljana: Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direktorat za prostor in graditev. ISBN 978-961-6276-56-6. Dostopno na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/urejanje_prostora/Udobna_mesta.pdf
- Plevnik, A., Mladenovič, L., Rye, T., Balant, M., Hudoklin, A. (2023): *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje*. Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Ljubljana: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN_s_CIP.pdf
- RS (2004): *Uredba o prostorskem redu Slovenije (PRS)*. Uradni list RS, št. 122/2004 z dne 12. 11. 2004. Dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2004-01-5064>
- RS (2017): *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030*. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije. Dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>
- RS (2021): *Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3)*. Uradni list RS, št. 199/2021 z dne 22. 12. 2021. Dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2021-01-3971>
- RS (2022): *Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN)*. Uradni list RS, št. 130/2022 z dne 11. 10. 2022. Dostopno na: <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607>
- RS (2022): *Zakon o cestah (ZCes-2)*. Uradni list RS, št. 132/2022 z dne 14. 10. 2022. Dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2022-01-3113>
- RS (2024): *Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3B)*. Uradni list RS, št. 109/2024 z dne 20. 12. 2024. Dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2024-01-3541>
- RS (2024): *Zakon o spremembah in dopolnitvi Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3A)*. Uradni list RS, št. 23/2024 z dne 19. 3. 2024. Dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2024-01-0694>
- Sarazin, C. (2024): *Zapiski intervjuja z Nicolasom Vignotom, skrbnikom projekta 'Rues aux écoles' (šolske ulice) za mesto Pariz*. Intervju je izvedla francoska novinarka Camille Sarazin.
- SPTM (2025): *Različne tematske smernice*. Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. Dostopno na: <https://www.sptm.si/gradiva/smernice>
- Stockholm Stad (2018): *Stockholm City Plan*. Dostopno na: www.stockholm.se/oversiktsplan
- Stockholm Stad (2018): *Stockholm Strategy for Public Spaces, Part of the Urban Mobility Strategy*.
- Stockholm Stad (2021): *The Stockholm Pedestrian Plan, Part of the Urban Mobility Strategy*.
- Ščetinin, V., Balant, M., Plevnik, A., in Mladenovič, L. (2014): *Ureditev stanovanjske soseske Juršovka kot območja prijaznega prometa*. Projektna dokumentacija IDP.
- Ščetinin, V., Balant, M., Plevnik, A., in Mladenovič, L. (2015): *Ureditev stanovanjske soseske Juršovka kot območja prijaznega prometa*. Načrt zasaditve in opreme. Projektna dokumentacija PZI.
- Šuklje Erjavec, I. idr. (2020): *Zeleni sistem v mestih in naseljih: usmerjanje razvoja zelenih površin : priročnik*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja. 93 str., ilustr. Državni prostorski red. ISBN 978-961-6276-48-1. Dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostorski-red/zeleni-sistem.pdf>
- The City of Edinburgh Council (2025): *About 20mph for Edinburgh*. Dostopno na: <https://www.edinburgh.gov.uk/20mph-edinburgh/20mph-edinburgh-1>
- Transport for London (2020): *Low Traffic Neighbourhoods Guidance*. London: Transport for London.
- Tranter, P., in Tolley, R. (2020): *Slow cities: conquering our speed addiction for health and sustainability*, 1. izdaja. San Diego, Elsevier.
- UK Department for Transport (2022): *Monitoring and Evaluation of Low Traffic Neighbourhoods*. London: Department for Transport.
- University of Leeds (2021). Dostopno na: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/> (sneto 31. 7. 2017).
- Urban Design London (2018): *Filtered Permeability Guidance v2*. London: Urban Design London.
- Vivanco, A.A., in Escudero, J.C. (2017): *The Sustainable Urban Mobility Plan of Vitoria Gasteiz, Spain*. CIVITAS PROSPERITY Project.
- VTPI (2022). Dostopno na: <https://www.vtpi.org/tdm/> (sneto 16. 4. 2021).
- Walker, M. (2018): *13 years later, Gemenskap Park is now a reality*. Dostopno na: <https://myballard.com/2018/09/25/13-years-later-gemenskap-park-is-now-a-reality/>
- Webster, D. (ur.) (2005): *Pilot home zone schemes: summary of the schemes, prepared for Traffic Management Division, Department for Transport, TRL report*. Crowthorne, TRL Limited.
- Williams, A. J., Manner, J., Nightingale, G., Turner, K., Kelly, P., Baker, G., & Jepson, R. (2022). *Public attitudes to, and perceived impacts of 20mph (32 km/h) speed limits in Edinburgh: An exploratory study using the Speed Limits Perceptions Survey (SLiPS)*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 84, 99-113.

www.mnvp.gov.si

