

Trajnostni ukrepi za učinkovitejši promet v metropolitanskih regijah

Veronika Sorokin



Fotografije: Veronika Sorokin

Udeleženci na prvi delavnici v okviru projekta SMART – MR: »Trajnostni ukrepi za učinkovitejši promet v metropolitanskih regijah« v Veliki sejni dvorani v Mestni hiši.



Matej Gojčič, namestnik direktorice za razvoj in splošne zadeve iz RRA LUR na vodni predstavitvi delavnice.

Pred začetkom evropskega tedna mobilnosti je v ljubljanski Mestni hiši 15. in 16. septembra 2016 potekala prva od sedmih delavnic projekta SMART – MR: »Trajnostni ukrepi za učinkovitejši promet v metropolitanskih regijah«. Glavni cilj projekta je podpreti lokalne in regionalne oblasti pri izboljšanju prometne politike in zagotavljanju trajnostnih ukrepov za doseg prožne nizkoogljične mobilnosti v metropolitanskih regijah. Delavnico sta organizirala ZRC SAZU (Geografski inštitut Antona Melika) kot vodilni partner projekta in Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). V okviru delavnice je beseda tekla o nadvse aktualni temi – participativnem prometnem planiranju (PPP) oz. dejavnosti, ki poskuša dognati, kako vključevati javnost v načrtovanje prometa. Na mednarodnem srečanju smo lahko prisluhnili gostom iz 8 metropolitanskih regij (iz Osla, Göteborga, Helsinkov, Budimpešte, Rima, Porta, Barcelone in Ljubljane), ki so izmenjali izkušnje s področja mestnega prometa in načrtovanja mobilnosti ter predstavili svoje dobre prakse.

Dobra praksa v Ljubljani – izjemno povečanje površin za pešce in kolesarje

Prvi dan v okviru delavnice je goste nagovoril dr. Janez Nared, višji znanstveni sodelavec v ZRC SAZU, ki je poudaril pomen lokalnih nacionalnih politik za izboljšanje mestne prometne politike in spregovoril o pomembnosti sodelovanja z drugimi institucijami ter izmenjavi rezultatov 10 projektih partnerjev. Uvodne besede je z gosti delila tudi mag. Lilijana Madjar, direktorica RRA LUR, ki je spregovorila o pomenu učinkovito notranje povezane regije kot ključnega nosilca nacionalnega ekonomskega razvoja, pridružila pa se ji je še mag. Polona Demšar Mitrovič z Ministrstva za infrastrukturo in prostor, ki je poudarila zlasti potrebo po vključevanju različnih institucij. V uvodnem delu srečanja je kot predsednik Sveta LUR udeležence nagovoril župan Zoran Jankovič in povedal, kako pomembno si je na tovrstnih delavnicah izmenjati dobre prakse in ne ponavljati starih napak. Poudaril je, da so bili v okviru LUR v zadnjih nekaj letih narejeni veliki koraki na poti k izboljšanju prometne politike v mestni regiji. Na račun zaprtja strogega mestnega centra za promet in zmanjšanja števila avtomobilov so se optimalno povečale infrastrukture za pešce in kolesarje. Kot je povedal župan, ni zanemarljivo, da se je po uvedbi sistema BicikeLJ, po zgledu sorodnih storitev Citybike v drugih evropskih mestih, število uporabnikov mestnih koles v zadnjem času zelo povečalo, kar je nadvse spodbudno.

Participativno prometno planiranje (PPP)

Rdečo nit tokratnega srečanja in delavnice – participativno prometno planiranje (PPP) je predstavil dr. David Bole iz ZRC SAZU, ki je povedal, da imajo glede dejavnosti PPP različni projektni partnerji različna pričakovanja in predstave. Opozoril je, da si glede vključevanja posameznikov v planiranje prometa v metropolitanskih regijah iz severnih držav predstavljajo zlasti splošno javnost, medtem ko si v državah z južnega dela Evrope v tej vlogi bolj kot ne predstavljajo mestne občine. V sklepnem delu predstavitve je poudaril, da je v samem procesu PPP vključevanje ljudi iz različnih družbenih skupin izrednega pomena in da se je pri tem potrebno spoprijeti tudi z vsakokratnimi aktualnimi izzivi.

Naslednji govorec, Magnus Ljung, projektni vodja in univerzitetni predavatelj na Univerzi v Göteborgu, si je zastavil zanimivo vprašanje, ali lahko pogled splošne javnosti na prometno planiranje vpliva na nadaljnje korake pri razvoju lokalne mobilne politike. Pri tem je izpostavil primer mestnega predela Backa v severnem delu Göteborga, ki kot regija s povečanim kriminalom in pogostimi konflikti pomeni svojevrstno mentalno in ekonomsko ločnico v odnosu do središča mesta. Povedal je, da so v okviru omenjene regije organizirali lokalna srečanja in javne diskusije ter dodal, da se pri PPP vselej soočamo z zelo različnimi izzivi. Sredi tako različnih perspektiv je po njegovem mnenju potrebno razumeti vse procese prometnega planiranja drugih projektih partnerjev,

zaradi česar so sodelovanje, koordinacija, izmenjava dobrih praks in upoštevanje mnenj strokovnjakov bistveni. Pri vključevanju ljudi in upoštevanju njihovega zornega kota glede PPP je nujen demokratičen in kritičen pristop, obenem pa je pri tem potrebno delovati transparentno in zdržema, da bi lahko tovrstno sodelovanje obrodilo sadove. Z vidika načrtovanja delovnih procesov je opozoril na pomen pravočasnega planiranja, ki edino lahko zagotavlja tudi pravočasno uvedbo in sprotno spremljanje potrebnih sprememb.

Vključevanje ranljivih družbenih skupin in spodbujanje projektih partnerjev v PPP

V drugem delu srečanja prvega dne so predstavniki posameznih ustanov in organizacij spregovorili o pomembnih temah, koga vključevati v fazi načrtovanja prometne politike in s kakšnimi težavami se pri tem soočajo posamezne ranljive družbene skupine, denimo ljudje z različnimi oblikami oviranosti. Dr. Nika Razpotnik Visković iz ZRC SAZU je povedala, da sodelovanje s temi družbenimi skupinami, med katere bi lahko prišli tudi starejše občane in otroke ter marginalne skupine, na področju PPP pomeni posebne vrste izziv tako za arhitekto, urbaniste kot za številne druge strokovnjake.

Na primeru Helsinkov so nato na kratko predstavili projekt *Helsinki Region Transport (HSL/HRT)*, ki poteka že od leta 2004 in si v prvi vrsti prizadeva vključevati projektne



Dr. Nika Razpotnik Visković iz ZRC SAZU je govorila o pomembnosti vključevanja vseh družbenih skupin na področje PPP.

partnerje k dialogu. Projekt vključuje tudi prostorsko načrtovanje, v okviru katerega so si zadali 4-letni načrt, kako se spoprijeti z visoko koncentracijo poselitve v mestu. V finski prestolnici namreč na 6 % površine živi kar polovica vsega mestnega prebivalstva.

O daljnosežnem projektu na področju prometnega planiranja so spregovorili še za primer Barcelone. Vanj je vključenih okoli 200 ljudi iz različnih organizacij in ustanov, mreža znanstvenikov in svetovalcev, zajema pa kar 36 mestnih občin. Povedali so, da so zaradi prilagajanja potrebam ljudi uvedli celo digitalno platformo.

Delavnica Vključevanje PPP na širšo regionalno raven

Po začetnih strokovnih predstavitvah je sledila delavnica, v okviru katere so se udeleženci razdelili v 4 delovne skupine. S praktičnimi primeri dobrih praks iz svojih držav na področju PPP so razpravljali o pozitivnih in negativnih dejavnikih načrtovanja mestnih prometnih politik in si zadali ključno vprašanje, kako PPP vključiti na širšo regionalno raven.

Nato je bila na vrsti predstavitev rezultatov in ugotovitev ter splošna diskusija, med katero so si sodelujoči izmenjali svoja mnenja in izkušnje. Večina je soglašala, da dualnost delovanja na lokalni in regionalni ravni vsekakor vpliva na rezultate načrtovanja PPP in da se je obenem potrebno zavedati, da za posamezne aktualne dileme ni le ene rešitve, temveč jih je navadno več. Poudarili so, da to še posebej velja, če govorimo o uporabnosti konkretnih rešitev v večjih mestih. S stališči regionalnega delovanja je potrebno sproiti in pravočasno seznanjati vse prebivalce.

Po mnenju številnih udeležencev je pri načrtovanju PPP ključnega pomena vzpostavitev transparentnega sistema, ki bi med ljudmi zbuja zaupanje, kajti vse prevečkrat se zaradi močnega vpliva medijev in pristranskosti ne upošteva širšega vidika, kar vodi k omejenim in enostranskim zaključkom. Dodali so, da je razdelitev vpliva in moči na področju odločanja o mestnih prometnih politikah pogosto odvisna tudi od velikosti in vplivnosti regije. V toku razprave so še ugotovili, da v sam proces PPP nikoli ni mogoče vključiti vseh organizacij in ustanov ter da je na strani strokovnjakov, da odločajo o legitimnosti sodelovanja konkretnih projektih partnerjev. Opozorili so še na problematiko izključenosti vedno istih skupin ljudi (otrok, invalidov, posameznikov, ki jih področje ne zanima, in drugih marginalnih skupin), ki niti nimajo svojih predstavnikov. Udeleženci so se strinjali, da je za to, da bi jih motivirali k sodelovanju, potrebno poznati tudi njihova stališča.