

Prva pomoč za prometni infarkt



Dr. Janez Nared je zaposlen na Geografskem Inštitutu Antona Melika ZRC SAZU. Njegova raziskovalna področja so regionalno načrtovanje, regionalni razvoj in politika, prostorsko načrtovanje, ekonomska geografija in participativno načrtovanje. Je član številnih odborov in predsednik Mednarodnega znanstvenega komiteja za preučevanje Alp. Je tudi profesor na Oddelku za geografijo Fakultete za humanistične študije Univerze na Primorskem. Leta 2024 je s sodelavci zaključil projekt Celostni pristop k razvoju ob prometnih koridorjih in vozliščih. V intervjuju smo osvetlili izzive regionalnega razvoja in rešitve prometnih zastojev.

Kaj so prednosti usklajenega prostorskega načrtovanja?

V prostoru se odvijajo različne dejavnosti in srečujejo različni akterji. Ti imajo različne predstave o razvoju in različne interese. Če bi razvoj prepustili stihiji in interesom posameznih skupin, bi v prostoru hitro nastal kaos.

Zato je treba različne želje spraviti na skupen imenovalec, kjer pretehta skupna korist pred koristjo posameznika ali posamezne skupine. Še posebej pomembna je usklajenost tistih resorjev, čigar dejavnost se bolj odraža v prostoru oziroma čigar aktivnosti imajo lahko daljnosežnejše posledice. Usklajenost načrtovanja zmanjšuje prostorske konflikte, prispeva k optimalnejši urejenosti prostora in na dolgi rok preprečuje ali vsaj zmanjšuje škodljive vplive. Medtem ko bi posameznik iskal najboljšo rešitev zase, usklajeno prostorsko načrtovanje išče najboljšo rešitev za vse. Pri tem ne gre zgolj za usklajevanje med sektorji (kmetijstvo, infrastruktura, okolje ...), temveč tudi različnimi prostorskimi ravni oziroma enotami – med državno in lokalno ravno, med različnimi občinami.

Katere največje izzive na področjih regionalnega načrtovanja in razvoja opazate v Sloveniji in kako bi se lahko učinkovito lotili njihovega reševanja?

Na področju razvoja bi izpostavil neskladje lokacij in procesov. Na eni strani imamo močno centralizacijo delovnih mest, tujih naložb, naložb v raziskave v Ljubljano in njeno okolico, na drugi strani pa se prebivalstvo še vedno seli v suburbana zaledja, kjer so nepremičnine cenejše. Posledično se podaljšujejo poti na delo, z dnevno mobilnostjo



SAMO 1 PLANET
CARE4CLIMATE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



CIPRA
ŽIVETI
V ALPAH

na delo izgubimo ogromno časa, zmanjšuje se kakovost življenja, veliki so pritiski na okolje in tudi zdravje. Zakaj? Deloma zato, ker tržne sile temeljijo na aglomeraciji, še pomembnejši vzrok pa je, da država s svojimi sistemi in politikami ne krepí policentričnega razvoja oziroma zaostaja za potrebami. Imamo Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, ki izpostavlja policentrični razvoj, a politike temu ne sledijo dovolj. Težiti bi bilo treba k enakomernejši porazdelitvi delovnih mest, storitev in stanovanj, s čimer bi zmanjšali potrebe po potovanjih in posamezna območja delali bolj samozadostna. Pogosto sprejete politike še naprej zaostrejuje odnose med centri in njihovimi zaledji. Tipičen primer so brezplačne vozovnice za upokoјence. Zaradi povpraševanja je treba krepiti povezave med Ljubljano in Koprom, na drugi strani pa upokoјenci na podeželju javnega prometa nimajo niti za najnujnejše opravke. Tovrstni ukrepi bodo še v naprej ustvarjali regionalne razlike, z območji, ki se praznijo in območji, ki postajajo prenasočena.

Regionalno načrtovanje pa je pred zahtevno nalogo, da z vsemi akterji (od države do občin) uskladi vizijo razvoja in stremi k odpravi prej omenjenih neskladij. Iskati mora načine, da s čim manjšo porabo virov ustvari kar največjo dodano vrednost, da zagotavlja trajnostni razvoj in visoko kakovost bivanja. To bo mogoče z izvirnimi idejami, usposobljenimi kadri, nujna bo tudi pomoč države, tako v obliki preišljene zakonodaje kot razvojnih sredstev.

Kateri dejavniki po vašem mnenju najbolj zavirajo učinkovito izvajanje regionalnih razvojnih politik v Sloveniji?

Gre za več dejavnikov. Na ravni države sektorske politike pogosto nimajo ciljev na ravni regij, tudi sektorske regionalizacije se med seboj zelo razlikujejo, vprašanje regionalnega razvoja ni ravno v ospredju, sploh ne z vidika posameznega sektorja. Na ravni regij nimamo dovolj močnih institucij, ki bi lahko odigrale pomembno razvojno vlogo. Regionalne razvojne agencije delajo po najboljših močeh, nimajo ne odločevalske moči ne razvojnih sredstev. Na lokalni ravni so posamezni župani sicer zelo uspešni, imajo vizijo, vendar je ta omejena na raven občine. Prav vloga občin je bila v marsičem odločilna tudi za uspešnost regionalne

politike, saj so imeli v preteklosti župani veliko odločevalsko moč tudi na ravni regij. Po drugi strani so regionalni projekti pogosto služili ozkim lokalnim interesom.

Kaj so glavne značilnosti koncepta razvoja ob prometnih koridorjih, na katerega se opirate v okviru projekta Celostni pristop k razvoju ob prometnih koridorjih in vozliščih?

Ideja koncepta temelji na umeščanju poselitve in različnih dejavnosti v območja, ki imajo kakovosten javni potniški promet. To so praviloma železniški koridorji, pri čemer skušamo ob njih vzpostaviti območja z mešano rabo prostora: trgovinske, stanovanjske, parkovne, javne, poslovne površine. Ta območja skušamo narediti privlačna za hojo in kolesarjenje, zato morajo biti v peš oddaljenosti od železniške postaje, na splošno pa privlačna za bivanje. Mešana raba prostora pomeni, da so v bližini stanovanj tako delovna mesta kot različne storitve, do katerih lahko dostopamo peš ali s kolesom, če že moramo potovati drugam, je na voljo dovolj velika in kakovostna ponudba javnega potniškega prometa. S tovrstnim pristopom zmanjšujemo potrebo po rabi osebnih avtomobilov, preprečujemo razpršeno poselitev in spodbujamo bolj preišljen prostorski razvoj.

Kaj je pristop MaaS? Kako lahko uresničevanje pristopa pomaga zmanjšati odvisnost od osebnih avtomobilov in izboljšati učinkovitost javnega prevoza?

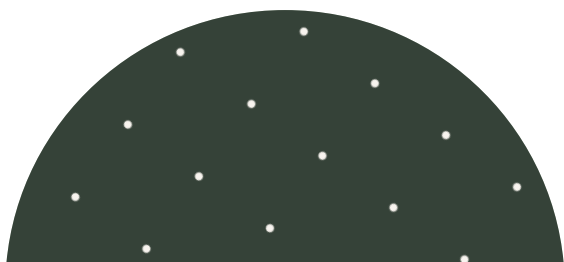
MaaS je okrajšava za mobilnost kot storitev. Osnovna ideja pristopa je, da različne oblike mobilnosti poveže v en sistem in uporabniku ponudi ugodno, zanesljivo povezavo in dobro uporabniško izkušnjo. V sistem so povezani različni ponudniki storitev – na primer železnice, avtobusni prevozniki, taksi ... pri čemer aplikacija uporabniku ponudi celotno pot ne glede na ponudnika in enotno vozovnico. Sistem tako s svojo enostavnostjo in učinkovitostjo krepí uporabniško izkušnjo in s tem prispeva k večji uporabi javnega potniškega prometa. Osnovni pogoj zanj je, da obstaja dobro razvit javni potniški promet, ki ga aplikacija oziroma MaaS nadgradi in poveže, ne more pa ga nadomestiti.



Katere ključne ugotovitve vašega projekta bi bile najhitreje oz. izvedljiva z najmanj vložka in hkrati imele največji učinek?

Projekt se je nanašal na poselitev in infrastrukturo, ki se oba razvijata na dolgi rok. Pa vendar smo pri analizi Grosupljega prišli tudi do rešitev, ki bi lahko stanje izboljšale že na kratek rok. Pri analizi mobilnostnih navad smo ugotovili, da javni potniški promet najpogosteje uporabljajo uporabniki, ki imajo kraj dela ob prometnem koridorju in jim ni treba presedati. Glede na to, da v Ljubljano potuje veliko število delavcev, dijakov in študentov, bi lokacijam dela in študija lahko prilagodili trase avtobusov. Namesto da gredo vsi na glavno avtobusno postajo, bi jih del lahko šel na Vič, del avtobusov pa bi v Ljubljano lahko vozil mimo BTCja in Most. Tako bi številnim dijakom, študentom in delavcem ponudili časovno učinkovitejšo ponudbo javnega potniškega prometa, s čimer bi se povečala tudi njegova raba.

Ob tem se je treba zavedati, da močnih tokov dnevne mobilnosti nima le Grosuplje, temveč tudi številne druge občine. Če bi imeli podrobnejše podatke o lokacijah bivanja, dela ali izobraževanja, bi lahko obstoječi javni prevoz z nekaj popravki tras močno izboljšali.



SAMO 1 PLANET
CARE4CLIMATE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



CIPRA
ŽIVETI
V ALPAH