
Trajnostno mestno prometno načrtovanje — priročnik / Sustainable urban transport planning — SUTP manual

Author(s): Aljaž PLEVNIK

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 19, No. 2, Mestne zelene površine / Urban green spaces (2008), pp. 117-118

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/10.2307/24906029>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



JSTOR

Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Aljaž PLEVNIK

Trajnostno mestno prometno načrtovanje – priročnik

Sustainable urban transport planning – SUTP manual

Naslov dela: Trajnostno mestno prometno načrtovanje – priročnik

Naslov izvirnika: Sustainable Urban Transport Planning – SUTP Manual – Guidance for stakeholders

Avtorji: Marc Wolfram, Sebastian Bührmann, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH, Köln, Nemčija

Prevod iz angleščine: Ana Grmek

Urednik slovenskega prevoda: Aljaž Plevnik

Založba in leto izdaje: Urbani izziv – publikacije, 2008

Tisk publikacije je omogočilo Ministrstvo za okolje in prostor.

Priročnik *Trajnostno mestno prometno načrtovanje* so za Komisijo Evropskih skupnosti, Generalni direktorat za okolje, leta 2007 pripravili v podjetju Rupprecht Consult iz Kölna v sodelovanju s sodelavci projekta PILOT. Prevod v slovenščino je izvedel Urbanistični inštitut RS v okviru projekta *Trajnostno načrtovanje prometa na lokalni ravni*. Priročnik je namenjen uresničevanju trajnostnega mestnega prometnega načrtovanja (TMPN, angl. Sustainable Urban Transport Planning – SUTP). Pripravljen je v strnjeni različici, razširjena različica z natančnejšimi opisi je dostopna na spletni strani projekta (www.pilot-transport.org).

Avtorji naslavljajo priročnik predvsem na lokalne oblasti: občine, mesta, mestne aglomeracije oziroma njihove uprave. Našteti nosijo najpomembnejšo odgovornost za začetek razprave o TMPN in njegovem izvajanju. Poleg tega so lokalne oblasti kot odgovorni organ za načrtovanje prometa najpomembnejši sogovorniki za izboljšanje obstoječih praks. Hkrati je cilj priročnika nagovoriti bistveno širšo skupino akterjev, zaradi česar se enako intenzivno



posveča celotni zainteresirani javnosti, ki se ukvarja z mobilnostjo v mestih in jo je treba vključiti v postopek kot bogat vir informacij za začetek razprave na lokalni ravni.

Osrednjih pet poglavij (2–6) priročnika postopno uvaša bralca v večplastno vprašanje TMPN. Razdeljena so na dva dela:

- I. del (poglavja 2–3), v katerem sta podana opredelitve in pregled TMPN znotraj širšega okvira razvoja evropske politike.
- II. del (poglavja 4–6), ki vsebuje kratek opis in pojasnitev različnih aktivnosti, ki so potrebne, da bi TMPN v celoti zaživel v praksi.

Zadnji del vsebuje slovar ključnih pojmov in okrajšav, ki so uporabljeni v dokumentu, ter definicije pomembnih pojmov za TMPN, kot tudi povezave do virov z nadaljnjimi informacijami o celotnem projektu.

Avtorji opozarjajo na morebitno lažno upanje, ki bi ga priročnik lahko vzbujal pri bralcih. Oris vzorčnega scenarija TMPN utegne prehitro dati vtis, da mu je treba za uspešno uresničevanje v praksi natančno slediti. Poudarjajo, da pričujoči priročnik morebitnim uporabnikom ne ponuja nič več in nič manj kot premišljeno strukturirano »snov za razmislek«, ki pa jo morajo kljub vsemu še pošteno »prežvečiti«.

Zaradi navedenih zadržkov izpostavljajo, da priročnik ni in ne more biti:

- »Kuharska knjiga, v kateri bi predpisali zaporedje korakov. Informacije v priročniku si je treba razlagati v kontekstu lokalnih razmer, kar nas lahko včasih pripelje do zaključka, da moramo za izvajanje TMPN ubrati alternativne poti.
- »Tehnični priročnik«, ki bi pokrival vse aktivnosti, ki so potrebne za delovanje TMPN v praksi. Poučitev je na celovitem pogledu, ne na tehničnih podrobnostih.
- »Jamstvo za uspeh«, po katerem bi lahko sklepali, da bo z uporabo opisanih načel prav vsako mesto uspešno uvedlo TMPN. Po eni strani je za bolj uravnoteženo predstavo o mogočih ukrepih

in njihovi ustreznosti k postopku smiselno pritegniti lokalno strokovno znanje, po drugi strani pa sta ključna pogoja načrtovanja nacionalni in regionalni politični kontekst ter seveda tudi razumevanje in zavzetost lokalnih akterjev, ne pa koncept, ki je opisan v tem priročniku.

V okviru projekta Civitas Elan bomo na UIRS-u do leta 2011 s pomočjo predstavljenega priročnika izdelali prometno strategijo Mestne občine Ljubljana in na osnovi teh izkušenj pripravili za slovenske razmere prirejeno različico priročnika.

Dr. Aljaž Plevnik, univ. dipl. geogr. in zgod.
Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana
E-pošta: aljazp@uirs.si

Aljaž PLEVNIK

Okolje in promet: Slovenija

Environment and transport: Slovenia

Naslov dela: Okolje in promet: Slovenija

Avtor: Aljaž Plevnik

Leto izida: 2008

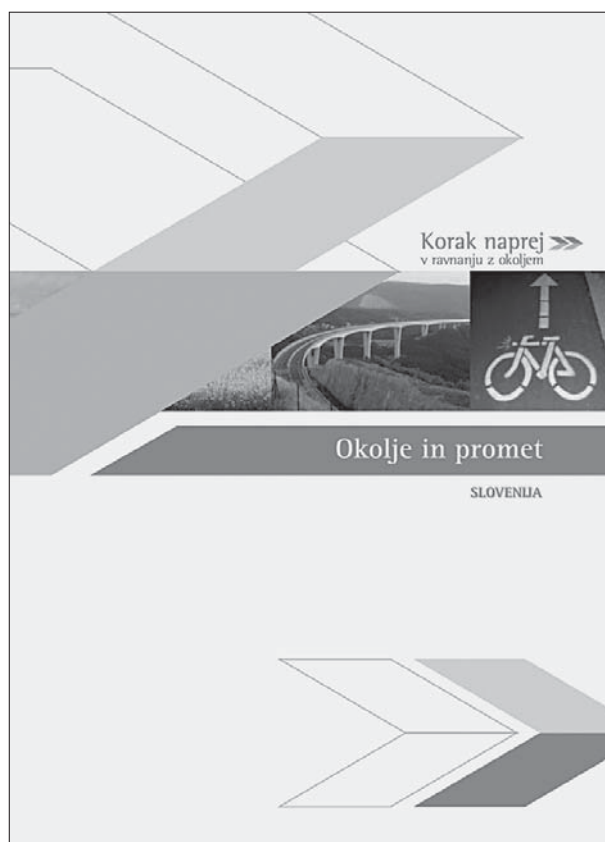
Digitalna verzija: <http://eionet-si.arso.gov.si/publikacije>

Publikacija *Okolje in promet: Slovenija* je tematsko poročilo, pripravljeno na podlagi kazalcev, ki jih je v okviru poročanja o okolju Evropski okoljski agenciji za Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija Republike Slovenije za okolje – pripravil Urbanistični inštitut Republike Slovenije. Kazalci se letno osvežujejo, objavljeni pa so tudi na spletnem portalu Kazalci okolja v Sloveniji (<http://kazalci.arso.gov.si>).

Avtor je iz širšega nabora kazalcev izbral deset ključnih sporočil o okolju in prometu v Sloveniji ter jih podrobneje predstavil. Izbrana sporočila so:

1. Obseg cestnega motornega prometa hitro narašča.

Rast cestnega motornega prometa je posledica povečanja avtomobilskega in tovornega prometa, ki



povzročata največ okoljskih problemov. Sočasno zaradi nekonkurenčnosti upada delež železniškega in javnega potniškega prometa, zapostavljeni pa so tudi nemotorizirani prevozni načini.

2. Ponudba prometnih podsistemov ni uravnotežena.

V Sloveniji se ponudba prometnih podsistemov ne razvija uravnoteženo, kar je predvsem posledica