

# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



## DINAMIČNI MODEL VZPOSTAVITVE IN UPRAVLJANJA (SLOVENSКИH) REGIJ

ddr. MILAN KRAJNC

# PREDSTAVITEV

Pristop k razvoju regij vključuje mehak prehod v dinamične regije, kar omogoča prebivalcem, da se prilagodijo spremembam, hkrati pa izkoriščajo možnosti za razvoj in rast na lokalni ravni.

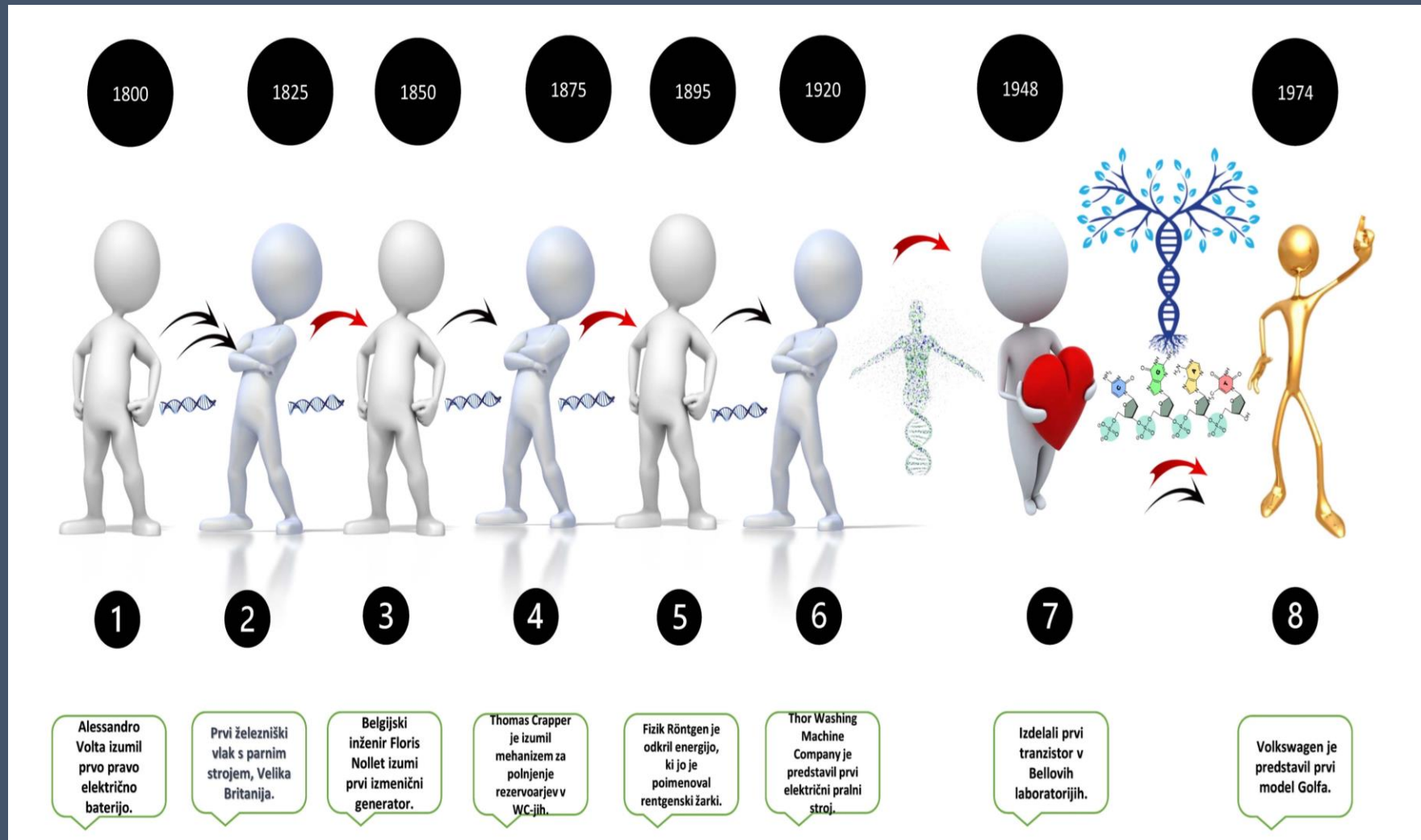
Besedo „DINAMIKA“ uporabljam, kot sopomenko za rek:

**„Sprememba je edina stalnica!“**

# RAZISKAVA

- Cilj: Odkriti vzrok za poslovne krize!
- 836 Družinskih podjetij v Sloveniji (2004-2008)
- Ugotovitve:
  - Preplet osebnega in poslovnega življenja
  - Travme iz otroštva / Zamere do staršev

# Spomin je samo v DNK!



# Psihološke smeti: Živimo zato, da umremo!

**PSIHOLOŠKE  
SMETI**



# Rešitev

- Osebne cilje postaviti pred materialnimi/poslovne/statusne
- Dolgoročni cilj Materialni cilj / Kaj si sploh želimo?
- Spremeniti sistem vodenja

# DINAMIOLOGIJA

Dinamilogija je aktivno proučevanje “živih” procesov in pojavov v povezavi s človekom in naravo! *Gre za „osnutek“ nove znanstvene vede, ki temelji na Fiziki, Psihologiji in Ekonomiji.*

Dekodiranje naravnih skrivosti – pravilno zaporedje!

**Dinamični Model Vodenja** sestavljajo:

**Metoda za osebno preobrazbo:**

- Sirius Personal Transformation

**Metoda, za poslovno preobrazbo:**

- Sirius Business Transformation
- Dynamic Communication Model
- Project Office (Projektna pisarna) in projektno vodenje

[www.DynamicLeadership.Management](http://www.DynamicLeadership.Management)

# Upoštevati vrstni red potreb

## MASLOWA PIRAMIDA POTREB





# Prenos v Lokalno skupnost

**Tabela 1:** Povezava med funkcijami podjetja in občine.

Podjetje	Občina
Storitev/Izdelek	Pogoji bivanja
Predsednik uprave	Župan
Uprava	Svetniki
Poslovni načrt	Proračun

**Tabela 3:** Sestava indeksa razvojnega potenciala slovenskih občin.

GOSPODARSKI KAZALNIKI		ČLOVEŠKI DEJAVNIK	
Kazalniki oziroma skupine kazalnikov	% znotraj celotnega indeksa	Posamezni kazalnik	% znotraj celotnega indeksa
<b>Infrastruktura (skupaj točk)</b>	<b>5</b>	<b>Demografski potencial (skupaj točk)</b>	<b>20</b>
Nova stanovanja v m <sup>2</sup> /1000	5	Naravni prirast	4
<b>Gospodarska uspešnost (skupaj točk)</b>	<b>47,5</b>	Število otrok v vrtcu/1000 prebivalcev	4
Dohodnina	17,5	Število otrok v osnovnih šolah/1000 prebivalcev	4
Bruto promet podjetij/preb.	10	Število porok/1000	4
Število zaposlenih/1000	10	Razmerje poroke/ločitve	4
Število s. p./1000	5	<b>Izobraževanje (skupaj točk)</b>	<b>20</b>
Štev. kmetovalcev/1000 (neg. kor.)	5	Število dijakov/1000 preb.	5
<b>Razvojne naložbe (skupaj točk)</b>	<b>7,5</b>	Število študentov/1000 preb.	5
Gradbena dovoljenja za nestanovanjske objekte m <sup>2</sup> /1000 preb.	7,5	Število tistih, ki so končali šolanje na 4. in 5. stopnji/1000 preb.	5
		Število tistih, ki so končali šolanje na 6., 7. in višjih stopnjah/1000 prebivalcev	5
<b>SKUPAJ GOSPODARSKI KAZALNIKI</b>	<b>60</b>	<b>SKUPAJ KAZALNIKI ČLOVEŠKEGA DEJAVNIKA</b>	<b>40</b>

**Korekturni faktor – odgovori občinskih uprav:**

Upošteva se –5 točk glede na seštevek vseh rangov po zgornjem izračunu.

## 6.3 INDEKS RAZVOJNEGA POTENCIALA SLOVENSkih OBČIN

### Metodološka pojasnila o statističnem raziskovanju

#### Namen raziskovanja

Namen raziskovanja je ugotoviti razvitost in napredek oziroma »presežek« občin.

**Tabela 4:** Kazalniki.

GOSPODARSKI KAZALNIKI			ČLOVEŠKI DEJAVNIK		EKONOMIČNOST
Infrastruktura	Gospodarska uspešnost	Sredstva za razvoj	Demografski potencial	Izobraževanje	Ekonomičnost delovanja OU
10 %	75 %	15 %	50 %	50 %	100 %
<b>45 %</b>			<b>35 %</b>		<b>20 %</b>

# REGIONALNI PRETRES

*Iz izzivov v priložnosti - spodbujanje regionalnih potencialov.*

Z dinamičnim modelom vodenja lahko prilagodimo in izboljšamo upravljanje regij v skladu s specifičnimi potrebami in izzivi posamezne regije.

Poleg tega se lahko poveča učinkovitost upravljanja in razvoja regij z uporabo strategij, ki temeljijo na inovacijah in sodelovanju vseh deležnikov.

Tako lahko regije dosežejo **boljše rezultate** in ustvarijo **trajnostne razvojne potenciale**.

# KORAKI PREOBLIKOVANJA REGIJ V DINAMIČNE RAZVOJNE REGIJE

## 7 KORAKOV

### 1. Analiza trenutnega stanja

- potenciali: lega, naravni viri, zgodovina, ljudje – potrebe – zadovoljitev potreb

### 2. Postaviti dolgoročni cilj (50 - 100 let)

- Interesne skupine, katere vodijo svetniki

### 4. Tehnična/Projektna vlada

### 5. Postavitev procesov

### 6. Komunikacija z javnostjo – svet modrecev

### 7. Volitve – politična vlada

# USTVARJANJE REGIJ PO MERI PREBIVALCEV

Za zagotovitev uspešne izvedbe strategij za razvoj regije je ključna **vklučenost prebivalcev** v proces odločanja.

Za ustvarjanje regij po meri prebivalcev s pomočjo dinamičnega modela vodenja je potrebno tesno sodelovanje med lokalnimi skupnostmi, javnimi institucijami in gospodarskimi subjekti.

Za dosego uspeha potrebna **medsebojna povezanost in sodelovanje** vseh deležnikov v regiji.

HVALA ZA POZORNOST!

Akademik prof. ddr. MILAN KRAJNC  
Evropski center za mir in razvoj, UM, OZN

# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



## Prometni koridorji in vozlišča kot podlaga policentričnemu razvoju Slovenije

Janez Nared



ZRC SAZU



RESULT



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO





# Cilji projekta

**CELOSTNI PRISTOP K RAZVOJU OB PROMETNIH KORIDORJIH IN VOZLIŠČIH**

**CRP projekt**

**Trajanje: 1. 9. 2021-31. 8. 2024**

**Partnerja pri projektu: ZRC SAZU in Result, d. o. o.**

- celostno načrtovanje ob prometnih koridorjih v Sloveniji,
- opredeliti vozlišča - pomembna prometna, storitvena, poselitvena območja z visoko kakovostjo bivalnega okolja,
- na pilotnem območju prikazati nabor možnih ukrepov za trajnostni razvoj mobilnosti.





# Aktivnosti

- oblikovanje koncepta razvoja ob prometnih koridorjih in vozliščih;
- oblikovanje predloga policentričnega sistema prometnih vozlišč kot izvornih in ponornih območij dnevne mobilnosti;
- preučitev koncepta razvoja ob železniških postajah kot modela za bolj trajnosten način poselitve, nizko- ogljične družbe, visoke kakovosti življenja, aktivnih oblik mobilnosti...;
- izdelava prototipa za zasnovo naprednega MaaS koncepta, ki bo poleg javnega transporta in aktivne mobilnosti ter novih mobilnostnih storitev vključeval tudi privatna vozila, in sicer na moderen ter podatkovno zasnovan (data-driven) način;
- izdelava smernic za povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni;
- priprava regionalno-specifičnih strokovnih podlag za vključitev razvojnih koridorjev v planske dokumente na regionalni ravni;
- predlog ukrepov za krepitev sistema javnega potniškega prometa na koridorjih ter za učinkovitejšo navezavo zalednih območij na prometne koridorje;
- preučitev dobrih praks iz tujine za bolj trajnosten model poselitve (vezane na koridorje) in učinkovitejšo organizacijo javnega potniškega prometa ter aktivnih oblik mobilnosti ter preučitev možnosti za njihovo vpeljavo v Sloveniji



# Navezava na projekte

- SMART-MR
- Care4Climate
- TuneOurBlock
- ESPON Atlas on QoL
- Demografske projekcije na ravni občin
- Policentrično omrežje središč ...
- Razvoj obmejnih problemskih območij
- Povezovanje prostorskega in razvojnega načrtovanja na regionalni ravni



# Značilnosti koncepta TOD

- **Mešana raba prostora:** trgovinske, stanovanjske, parkovne, javne, poslovne površine morajo biti v peš razdalji od postaje JPP
- **Zgoščanje rabe prostora v bližini postaj JPP**
- Ceste in poti naj bi bile zasnovane tako, da **spodbujajo pešačenje in so prilagojene kolesarjenju**
- **Visokofrekvenčna celodnevna storitev JPP**



# Možni izzivi pri implementaciji koncepta TOD

## Institucionalni izzivi

Dolgoročna politična podpora, podpora lokalnega prebivalstva, pomanjkanje namenskih sredstev, nedostopnost stanovanj po dostopnih cenah

## (Ne)prilagodljivost JPP

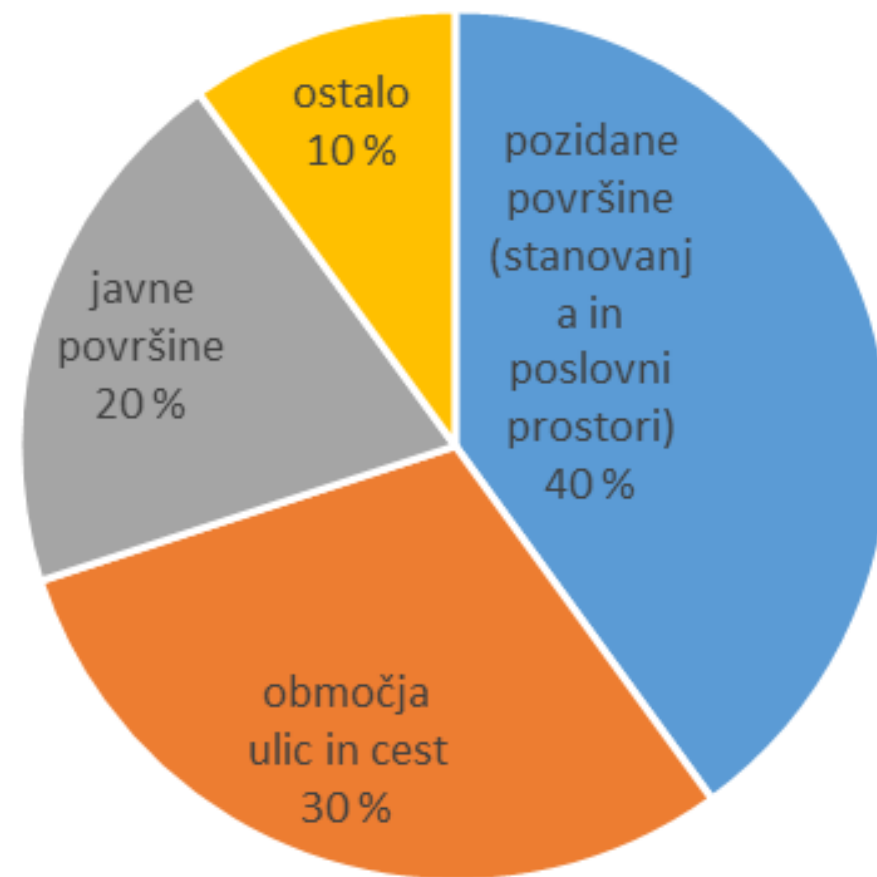
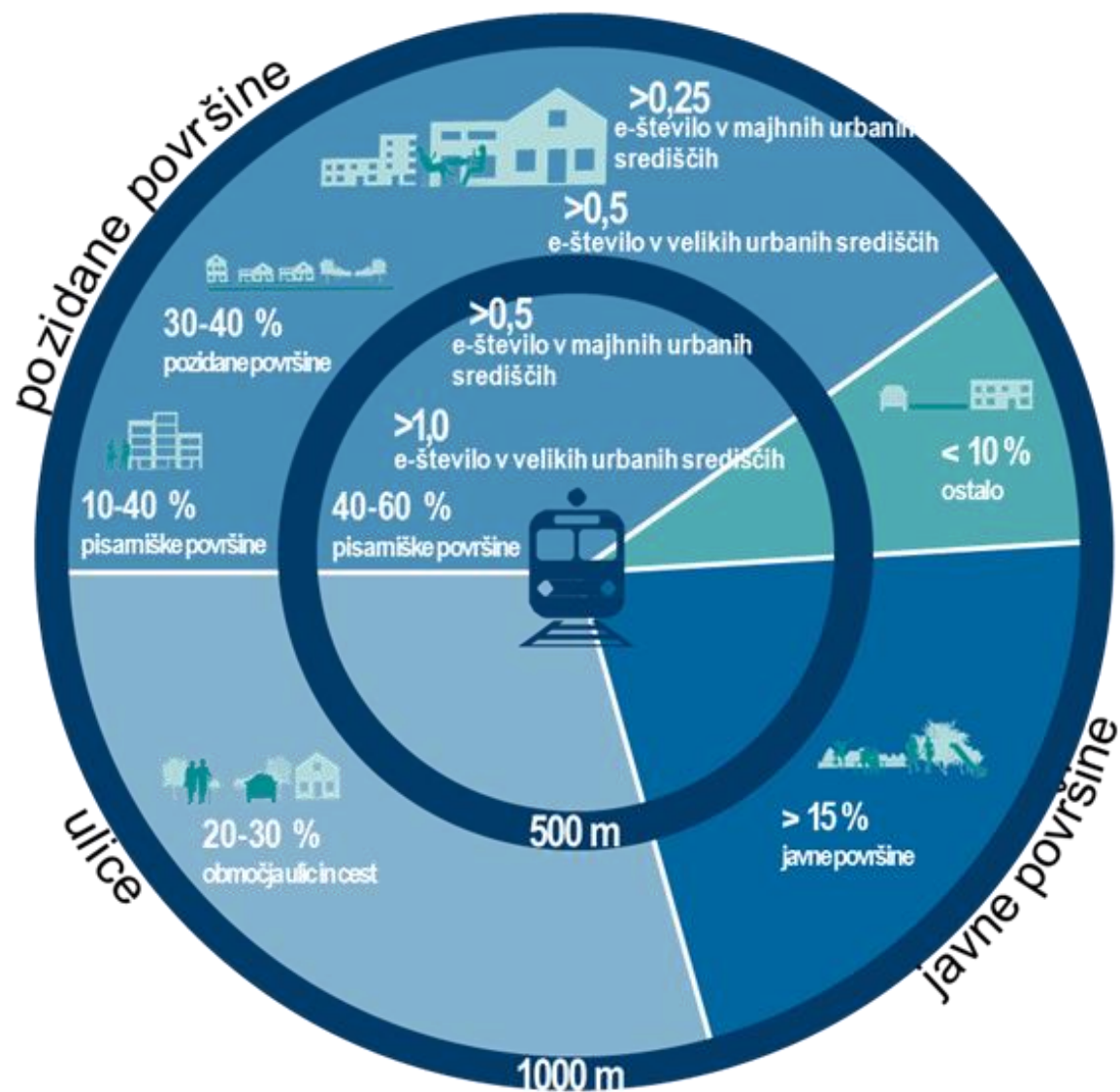
Veliki stroški nadgradnje sistema JPP, negotovost glede uporabe JPP, težavno spreminjanje rabe prostora v že pozidanih območjih

## Prostorsko-načrtovalski izzivi

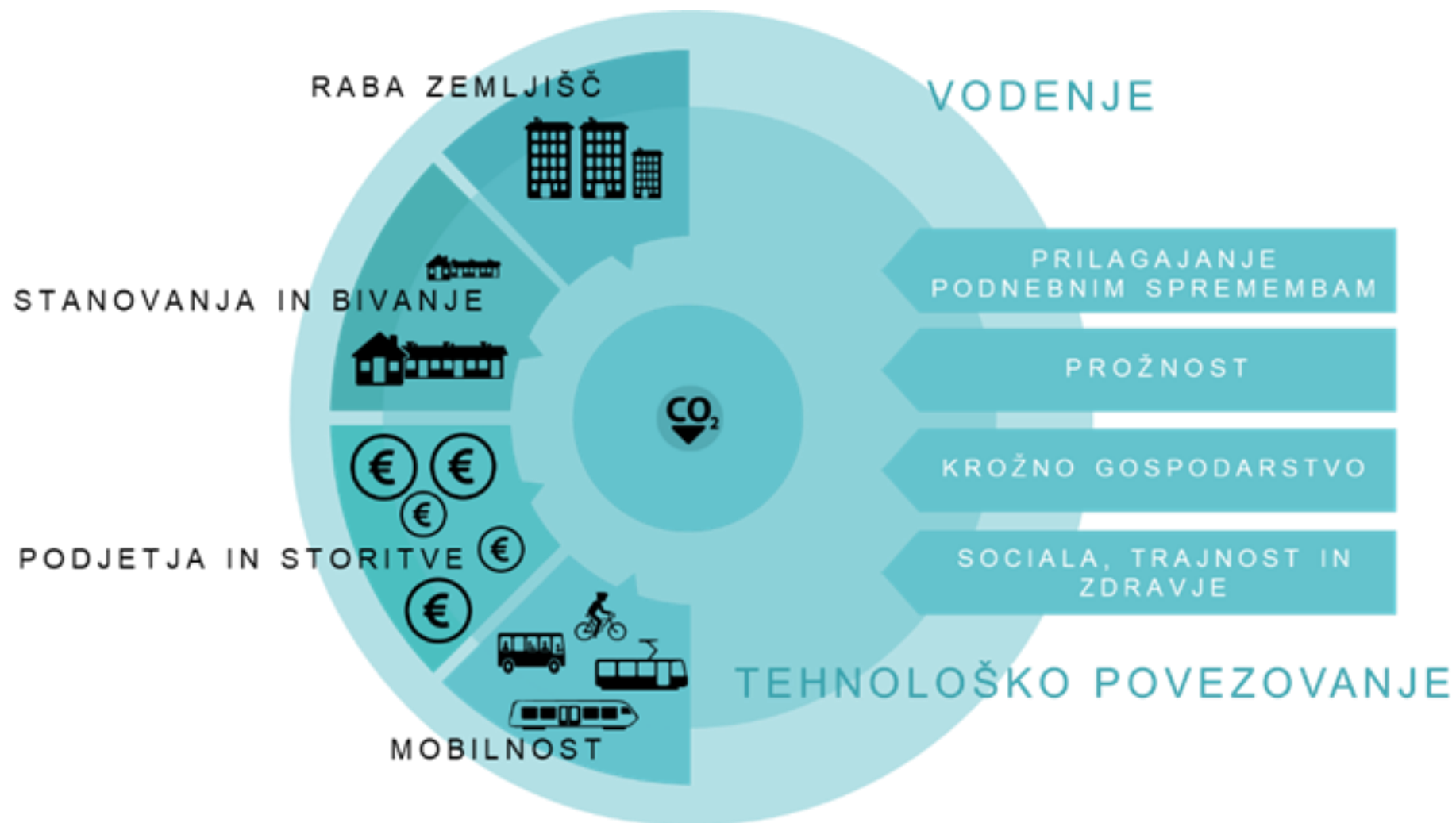
(Ne)dostopnost razpoložljivih zemljišč v mestih, organizacijski izzivi – kdo vodi projekt, visoke cene zemljišč, veliki investicijski stroški, tveganja za prekinitve projekta



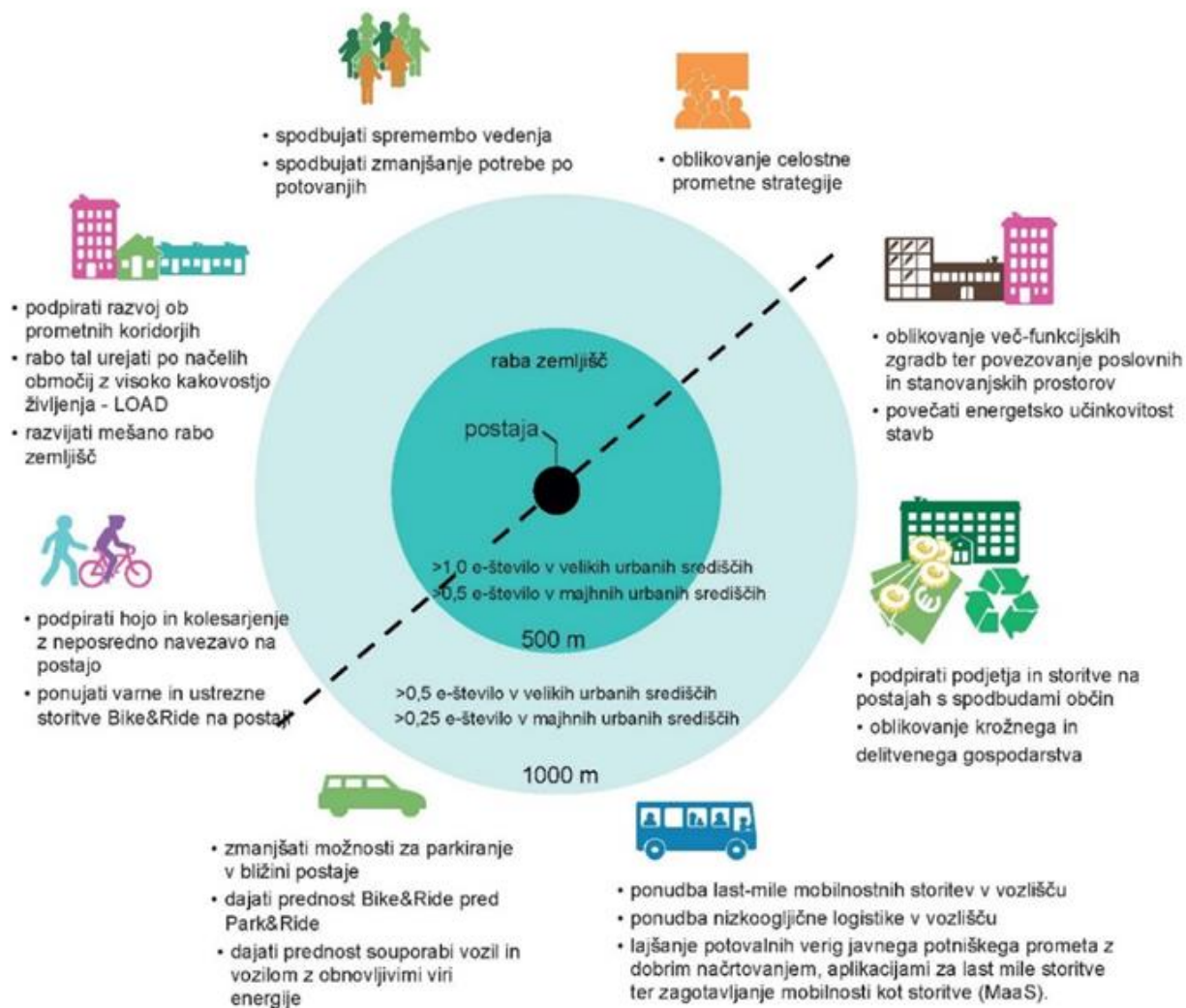
# Koncept vozlišča



# Koncept nizkoogličnega vozlišča



# Orodja za razvoj nizkoogličnih vozlišč





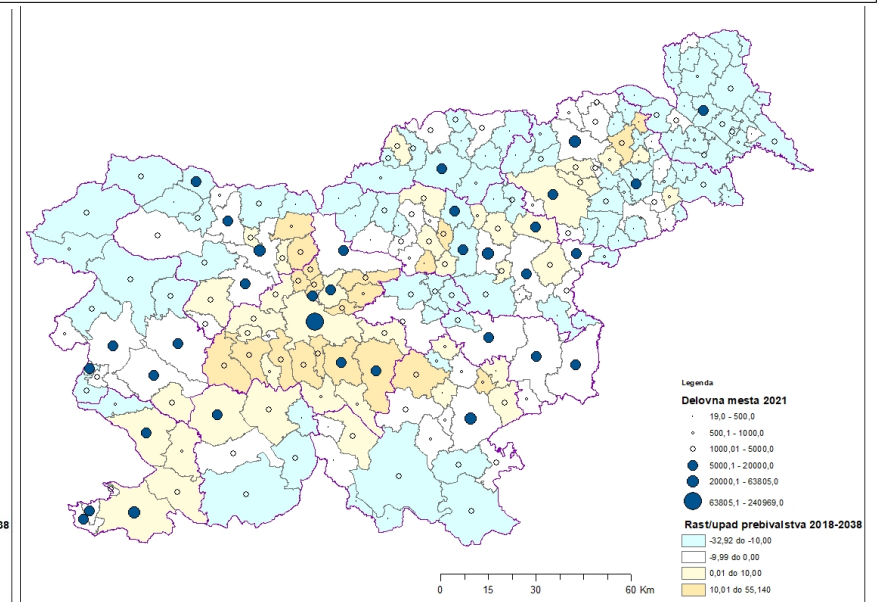
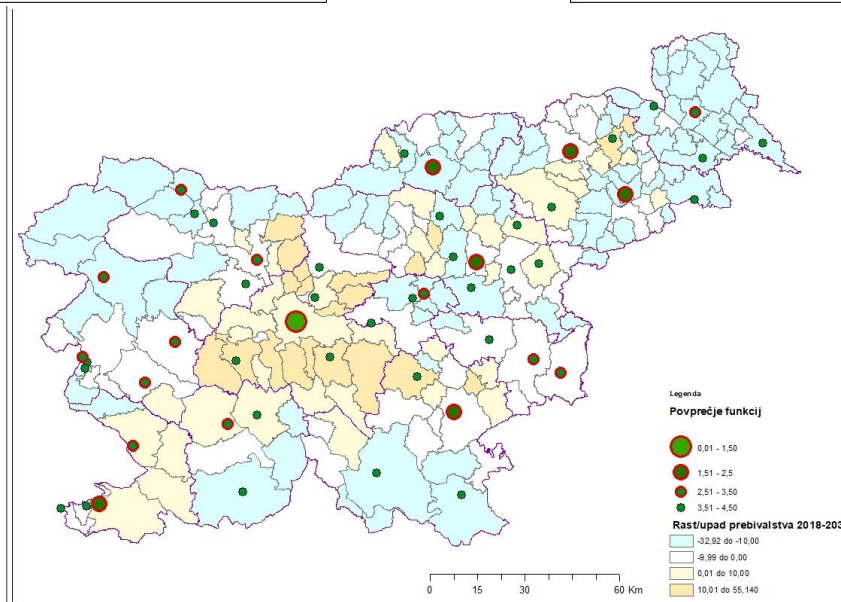
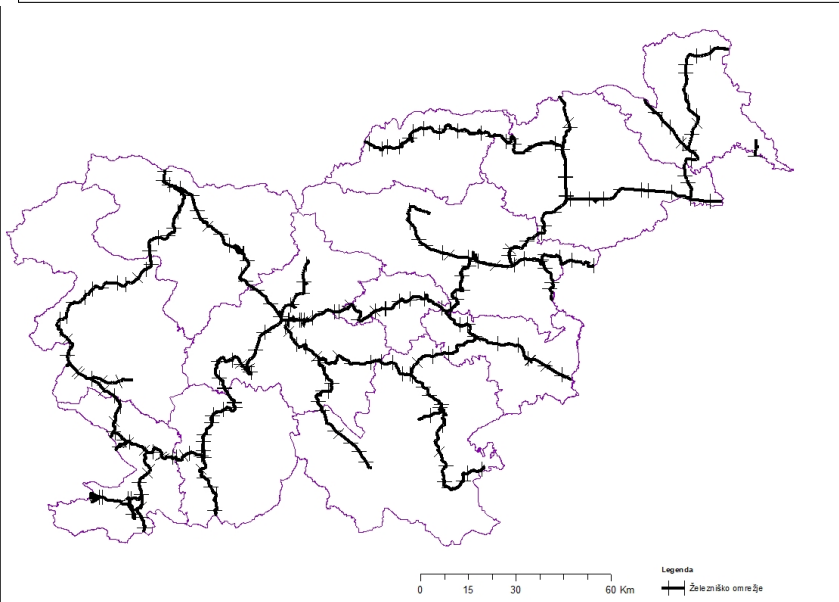
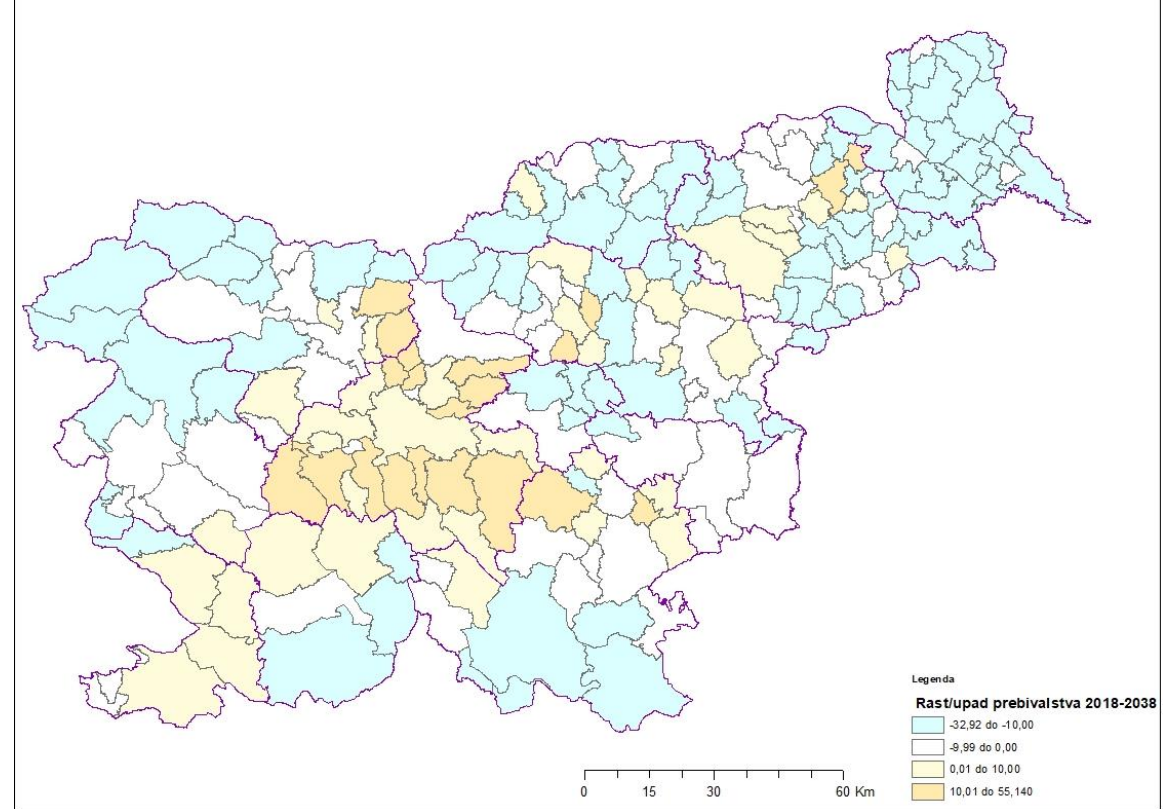
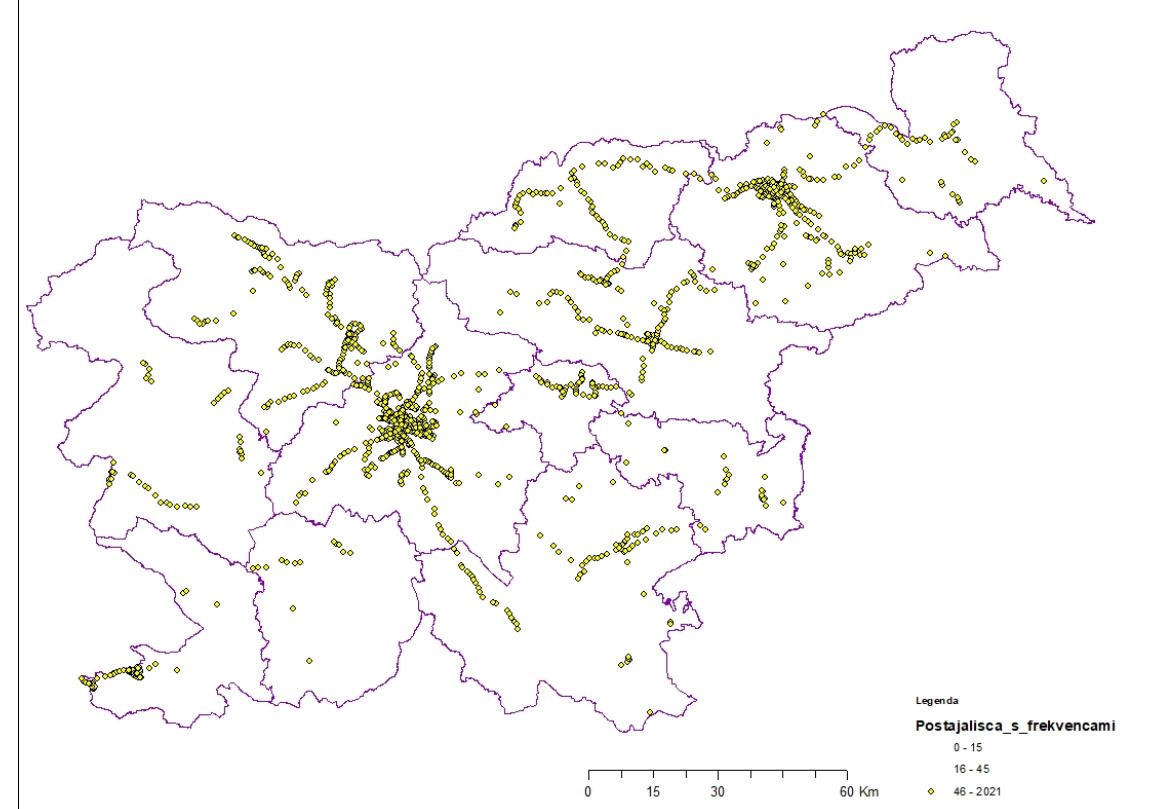
# Koraki pri načrtovanju vozlišč

1. Opredelitev policentrične strukture na regionalni / nacionalni ravni
2. Regionalna / območna analiza in primerjalna analiza
3. Pridobivanje politične podpore za participativni proces
4. Identifikacija deležnikov in njihovih perspektiv
5. Izvajanje participativnega procesa
6. Ponovna ocena rezultatov participativnega procesa v primerjavi z regionalno analizo
7. Določitev potrebnih ukrepov, odgovornosti, časovnega in finančnega načrta
8. Komuniciranje ciljev, ukrepov in političnih odločitev
9. Izvedba
10. Sistem spremljanja in vrednotenja

# Opredelitev vozlišč (1 km pas od postaje)

Pet meril, in sicer:

- 1) prisotnost centralnih funkcij (raven medobčinskega središča ali več),
- 2) ustreznost javnega potniškega prometa na ravni posamezne postaje (23 ali več parov voženj – ne glede na obliko prevoza - železniški in avtobusni),
- 3) delovna mesta na ravni občine (indeks delovne migracije nad 100 in/ali število delavnih vozačev 3000 in več ter/ali vsaj 5000 delovnih mest),
- 4) demografska slika na ravni občine (predvidena rast ali upad števila prebivalcev v obdobju 2018–2038),
- 5) vozlišče leži ob železnici ali ne.



# Tipologija vozlišč (1 km pas od postaje)

## primarno

- seštevek meril 4 ali 5

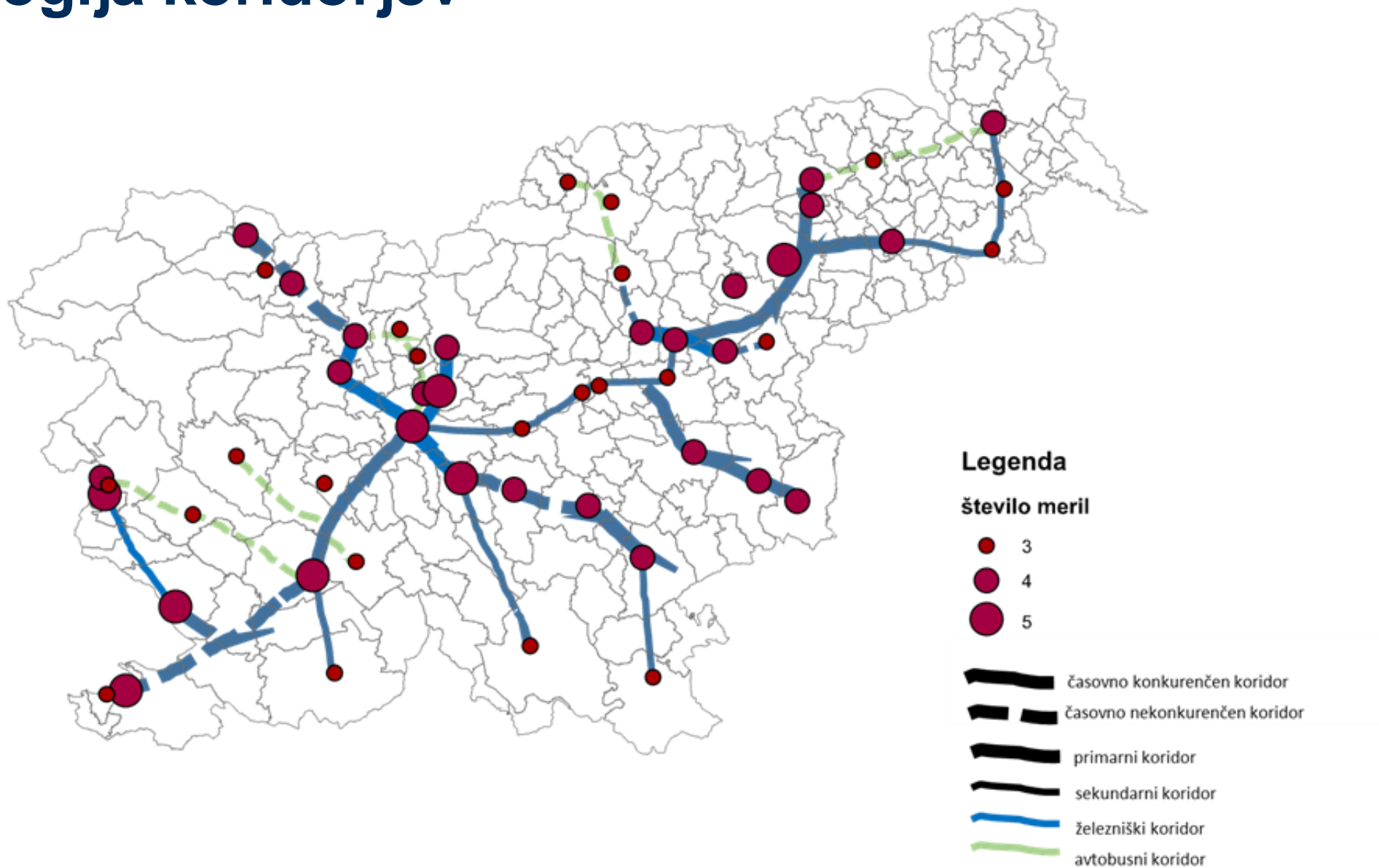
## sekundarno

- seštevek meril 3

# Tipologija koridorjev

tip	vrsta	opis
primarni	železniški	Železniški koridor z dovolj veliko pogostostjo voženj – 23 parov ali več med vozlišči z vrednostjo 4 in 5.
sekundarni	avtobusni	Cestni koridor z dovolj veliko pogostostjo voženj – 23 parov ali več.
	železniški	Železniški koridor, ki povezuje vozlišča z vrednostjo 3.

# Tipologija koridorjev



1	PODROČJE UKREPANJA	TEMA	UKREP 1 (ENOSTAVNO)	UKREP 2 (ZMERNO)	UKREP 3 (ZAHTEVNO)	RELEVANTNOST (1-NE, 5-ZELO RELEVANTNO)
8	JPP	Prijetno in udobno območje postaj	★ Prodaja vozovnic je organizirana na postaji, na postaji so varnostne kamere ali varovanje, pa tudi druge storitve.	★★ "Inovativna udobnost" se aktivno razvija na postaji z uporabo notranje opreme, umetnosti, pametne razsvetljave, lesenih materialov in visokokakovostnih materialov, odpornih na grafite.	★★★★ Postaja je prijetno in varno zbirališče in je postala osrednja točka skupnosti, ki zagotavlja na primer dejavnosti na prostem	
9	JPP širše	Celostne prometne strategije	★ Za območje je pripravljena celostna prometna strategija	★★ Podjetja in večje institucije imajo pripravljene mobilnostne načrte za zaposlene in uporabnike.	★★★★ Celostna prometna strategija je pripravljena za raven celotne regije.	
10	JPP širše	Nove mobilnostne platforme	★ Na območju postaje deluje sistem sopotništva (ali primerljiv sistem)	★★ Območje postaje nudi prestopne točke za sopotnike	★★★★ Sistem sopotništva je vključen v MaaS.	

# Razprava

- Možnosti uporabe pristopa razvoja ob koridorjih in vozliščih v strateškem načrtovanju na državni ravni (prostorski razvoj, stanovanjska politika) (razprava)
- Razvoj ob prometnih koridorjih in vozliščih na regionalni ravni (prispevek k pripravi regionalnih prostorskih planov) (razprava)



Hvala!

# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih  
politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



## REGIONALNI CENTRI MOBILNOSTI

Mateja KRAMPAČ, Uroš ROZMAN

# Definicija regionalnega centra mobilnosti

RCM skrbijo za zagotavljanje tistih storitev, ki so pomembne za upravljanje mobilnosti na nacionalni ravni (aktivnosti za vladne resorje, katerih delo je povezano s trajnostno mobilnostjo) in tistih, ki so potrebne za upravljanje mobilnosti na lokalni ravni (aktivnosti za občine), pri čemer RCM delujejo kot povezovalni subjekt.

Zagotavljajo ustrezen razvoj obstoječih storitev in vpeljujejo nove rešitve na področju trajnostne mobilnosti z ustrezno usposobljenim kadrom ter izobražujejo odločevalce na regionalni in lokalni ravni ter uporabnike o temah s področja trajnostne mobilnosti.

Glavni namen RCM je izvajanje dejavnosti za spodbujanje uporabe sredstev trajnostne mobilnosti.

# Razvoj modela upravljanja mobilnosti na regionalni ravni

- **Pregled praks in priporočila ključnih deležnikov**
- Predlog modela upravljanja mobilnosti
- Testiranje modela RCM
- Revidiranje modela RCM

# Razvoj modela upravljanja mobilnosti na regionalni ravni

➤ Pregled praks in priporočila ključnih deležnikov

Regija Viken  
Norveška in  
mobilnostna politika  
mesta Oslo

Regionalni  
mobilnostni center  
Bischofshofen  
Avstrija

# Razvoj modela upravljanja mobilnosti na regionalni ravni

- Pregled praks in priporočila ključnih deležnikov
- **Predlog modela upravljanja mobilnosti**
- Testiranje modela RCM
- Revidiranje modela RCM

# Model delovanja RCM



# Razvoj modela upravljanja mobilnosti na regionalni ravni

- Pregled praks in priporočila ključnih deležnikov
- Predlog modela upravljanja mobilnosti
- **Testiranje modela RCM**
- Revidiranje modela RCM



# Testni RCM v Sloveniji



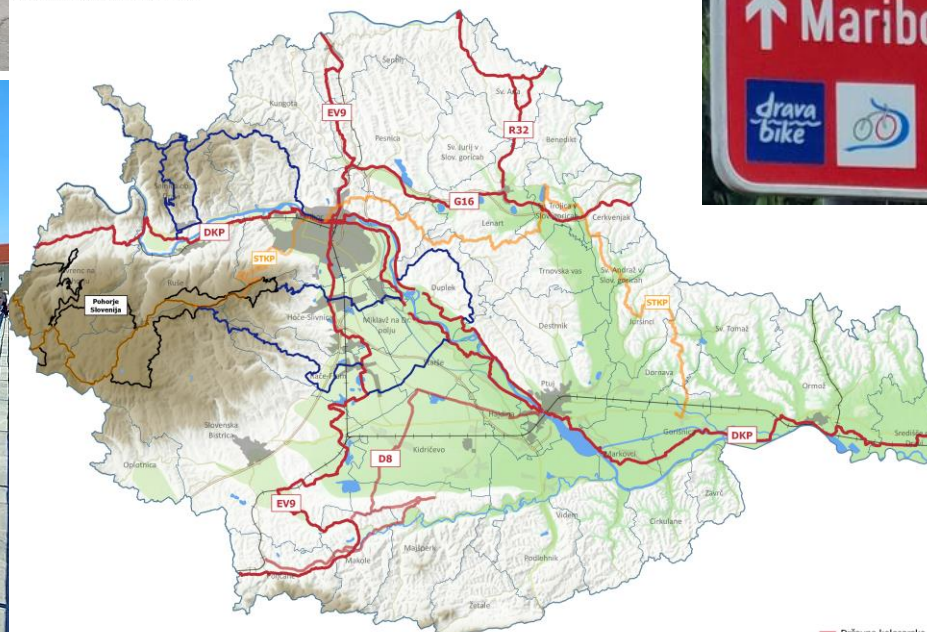
# VLOGA REGIONALNEGA CENTRA MOBILNOSTI V TESTIRANEM MODELU

- Koordinacija priprave regijskih CPS
- Koordinacija priprave regijskih prostorskih planov
- Pomoč občinam pri načrtovanju TM v novi finančni perspektivi
- Pomoč državi pri načrtovanju državnih kolesarskih povezav v DRR
- Promocija TM na regionalni ravni (prevoz na delo – vlak, kolo, bus)
- Sodelovanje z državo – optimizacija linij vlaka, avtobusa, itn.
- Regijska koordinacija ETM – več medobčinskih aktivnosti
- Sistematično zbiranje podatkov na regionalni ravni
- Strokovna podpora lokalnim skupnostim

# ALI NAM JE USPELO?



Kolesarske povezave v Podravju





# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



NAJKRAJŠE POTI NISO VEDNO NAJBOLJŠE.  
ŽIVLJENJE JE POTOVANJE SKOZI DOŽIVETJA.

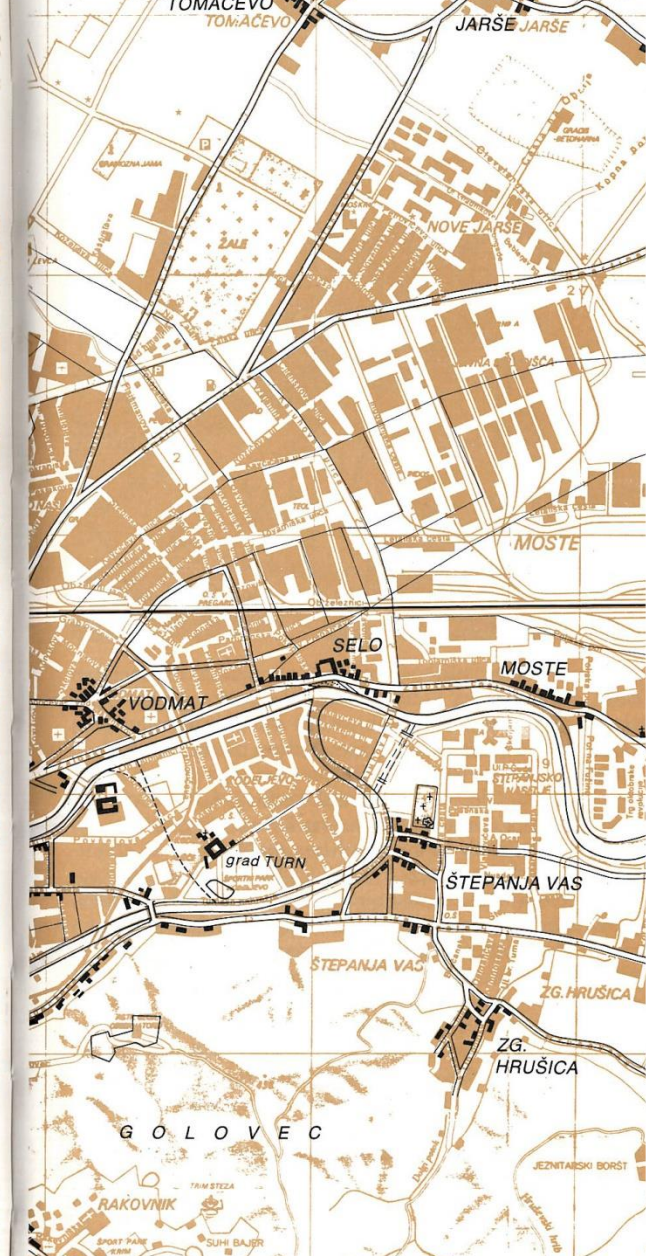
Foto: Tomaž Skale - Dnevnik

## LJUBLJANSKO ŽELEZNIŠKO VOZLIŠČE IN POTNIŠKI CENTER LJUBLJANA

avtorji: Milan Kovač, Peter Kerševan in Kaja Lipnik Vehovar

predstavitev: Kaja Lipnik Vehovar u.d.i.a., Kubusarhitektura

Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje  
v organizaciji DUPPS, RRP-Maribor in EPFUM  
**INOVIRANJE REGIONALNIH POLITIK IN PRAKS**  
Ekonomsko – poslovna fakulteta Univerze v Mariboru,  
Razlagova 14, Maribor, 16. – 17. november 2023



Ljubljana leta 1860, topografska rekonstrukcija na tlorisu današnjega mesta  
vir: Korošec B., Ljubljana skozi stoletja, mesto na načrtih projektih in v stvarnosti, l.1991  
vir: arhitektov bilten 173/174, Vizije so 2, november 2007



Ivan Vavpotič, Vsi v boj za poglobitev železnice – plakat s propagandne razstave na velesejmu, 1937

5

Železniška proga, ki poteka skozi Ljubljano na terenu že več kot stoletje pomeni pereč razvojni, urbanistični in arhitekturni problem Ljubljane. Zamisel o trasi Gorenjske in Tržaške proge skozi predor pod Rožnikom se je pojavila že l. 1919. Idejni projekt poglobitve železnice je ing. Dimnik predstavil že l. 1930. Izvedenih je bilo že več (mednarodnih) natečajev ureditev območja železniške postaje oz. železnice skozi Ljubljano (l. 1941, 1960, 1079, 2002)

vir: arhitektov bilten 173/174, Vizije so 2, november 2007

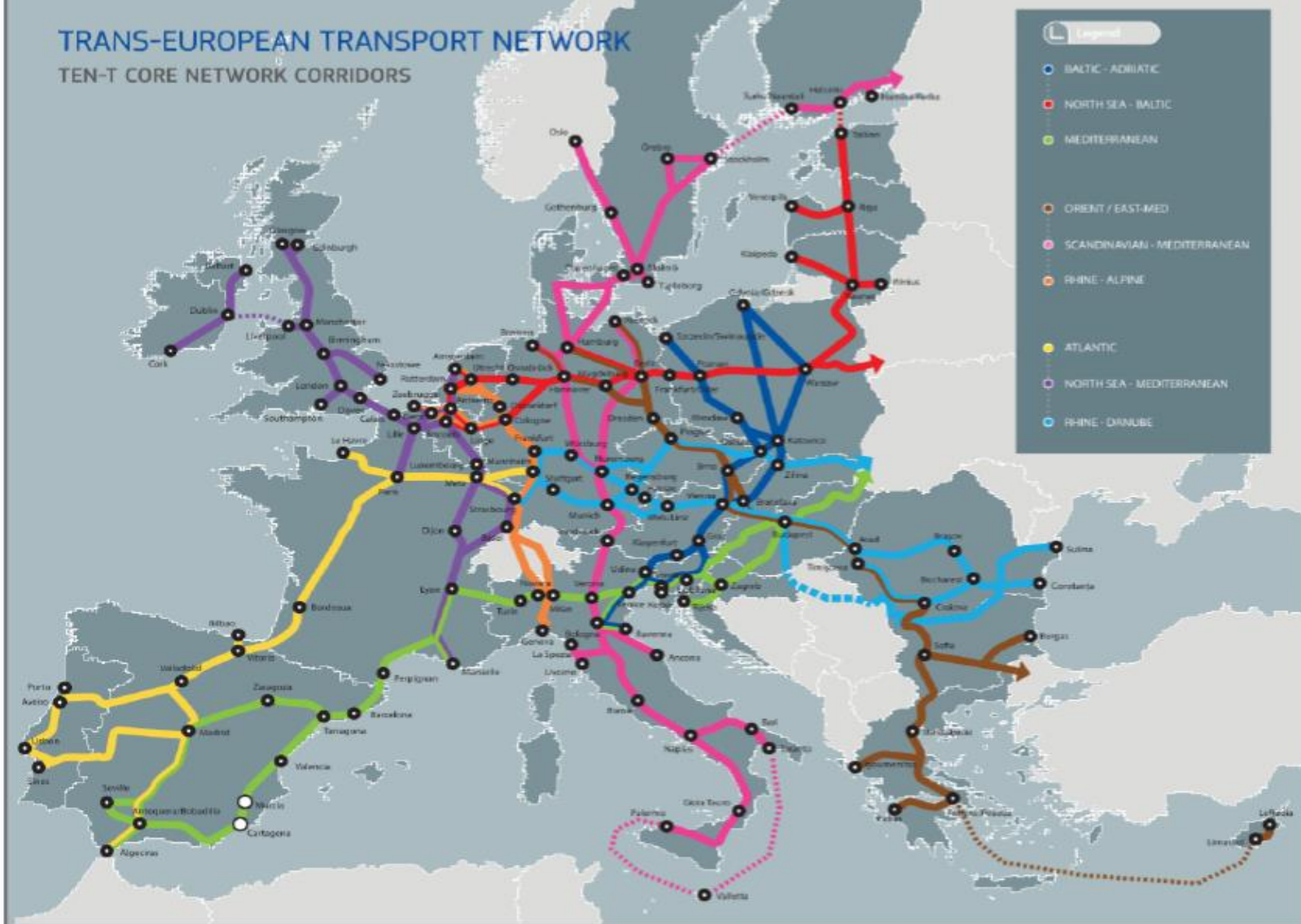


Sl. 5. - Dolina med Gradom in Rožnikom je prometna ožina med južnim delom mesta in nastajajočim severnim delom. Zapira pa jo 1800m dolga pregrada glavnega kolodvora in nad 1000m dolgi gorenjski kolodvor. Puščice kažejo mesta prometnih grl na Celovski cesti, Tyrševi in Šmartinski cesti. («Kronika» 1937: Arh. F. Tomažič: «Talni načrt mesta Ljubljane.»)



# TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

## TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



Danes Ljubljansko železniško vozlišče - LŽV, najpomembnejše železniško vozlišče na državni ravni in jedrno vozlišče mednarodnega prometnega omrežja TEN-T, prek katerega potekata Baltsko-jadranski in Sredozemski koridor, predstavlja ozko grlo na železniškem omrežju v širšem smislu.

Karta TEN-T – karta vseevropskega prometnega omrežja.  
vir: OPN MOL – strateški del (splet)



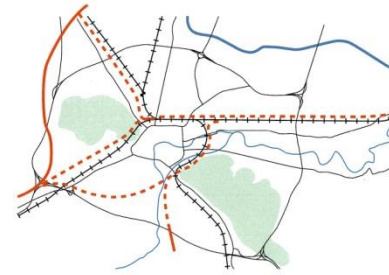
**1919 – 1935**

Shema ideje poglobitve LŽV  
Ideja: S. Dimnik s soavtorji



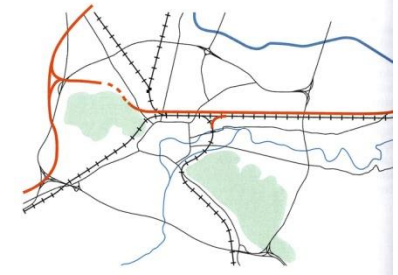
**1946– 1953**

Shema ideje tovarne obvoznice



**1957**

Shema ideje poglobitve LŽV  
Ideja: J. Lajovic



**1957**

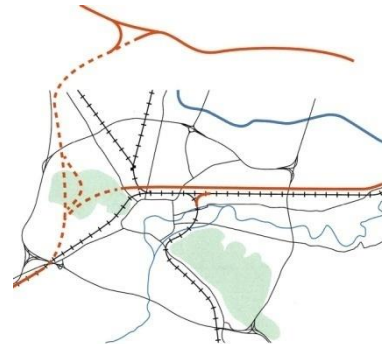
Shema razbremenitve severa  
Ideja: E. Ravnikar



**2009\***

Shema dvakratne poglobitve tirov:

Tovorna proga : 2. klet  
Potniška proga : 1. klet  
OI: 3.116.577.852,00 EUR



**2009\***

Shema poglobljen tovorni obvoz:

Tovorna proga : 1. klet  
Potniška proga : na terenu  
OI: 2.239.978.169,00 EUR



**2009\***

Shema poglobljen tovorni obvoz  
in vozlišče:

Tovorna proga : 2. klet  
Potniška proga : na terenu  
OI: 2.673.729.376,00 EUR



**2009\***

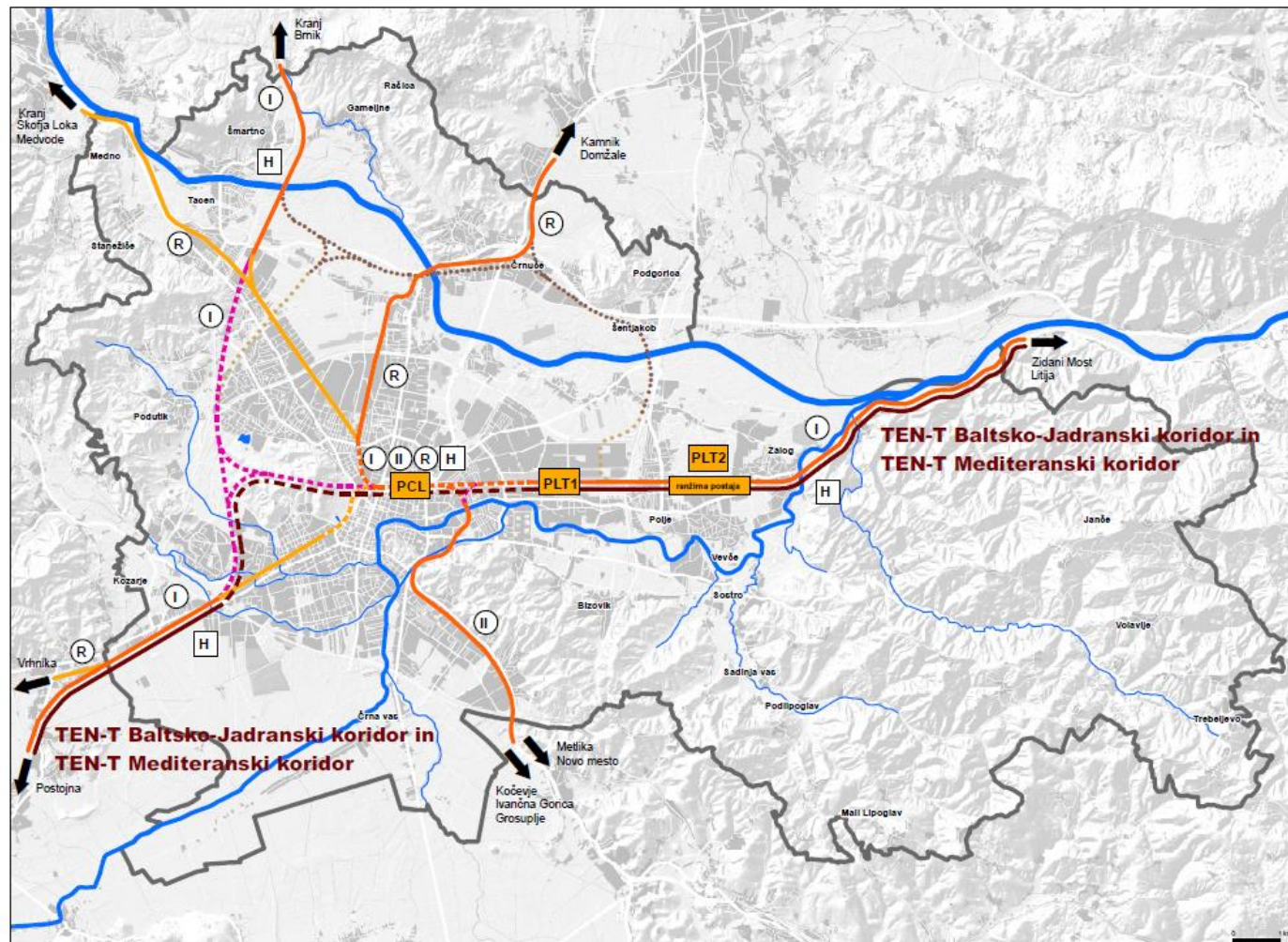
Shema potniki gor/tovor dol:

Tovorna proga : 1. klet  
Potniška proga : na terenu  
OI: 2.011.501.302,00 EUR

**2009\*** - sheme povzete iz študije variant ureditve LŽV, ki jo je l. 2009 opravil VepRo, Vossing in ddc v sodelovanju z UL FGG

vir: katalog razstave Društva arhitektov Ljubljana, 2022

Vizije so 17 : Meje ali priložnosti?



**Občinski prostorski načrt  
 Mestne občine Ljubljana  
 - strateški del**

karta 09

**Železniško omrežje**

Legenda:

- meja Mestne občine Ljubljana
- ocelinske vode

Vrste železniških prog:

- H hitra proga (proga za visoke hitrosti)
- R potniške in tovorne proge
- R potniška proga
- R tovorna proga (varianta)
- R tovorne proge: poglobitev ali v predoru
- R potek proge: poglobitev ali v predoru

Kategorije železniških prog:

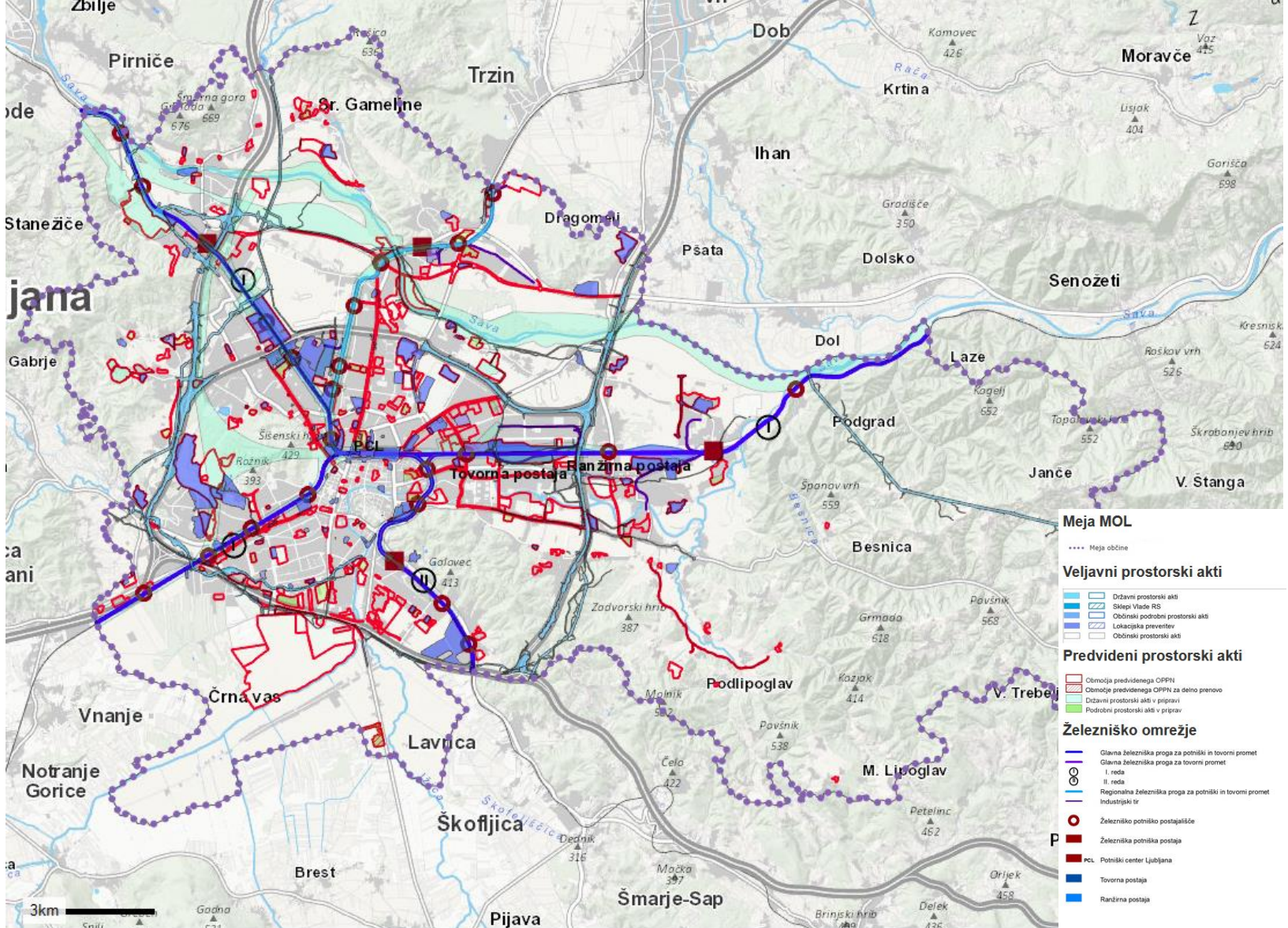
- I glavne proge I. reda
- II glavne proge II. reda
- R regionalne proge

PCL Potniški center Ljubljana

PLT prometno logistični terminal

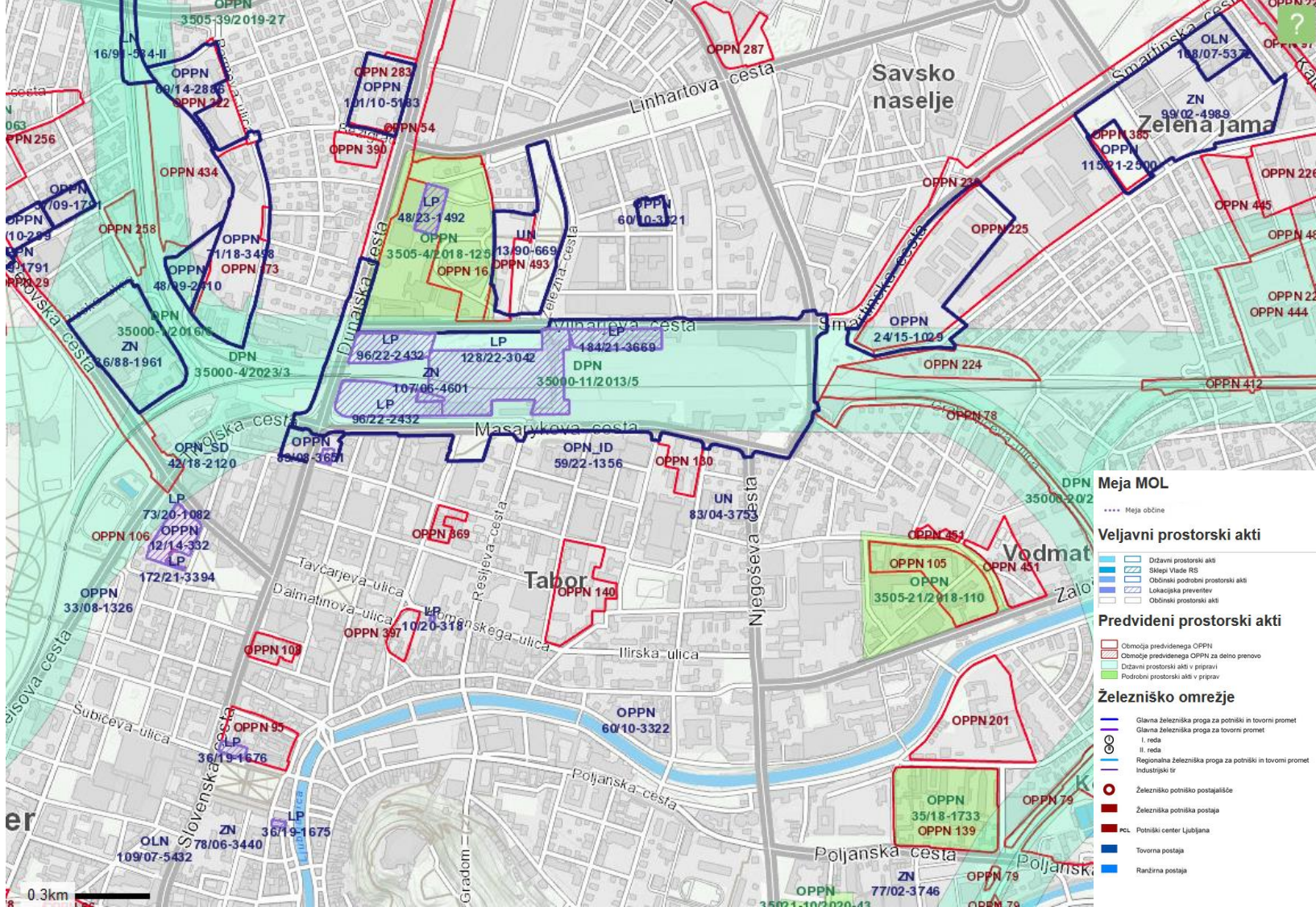
**TEN-T** Vseevropsko transportno omrežje  
 TEN-T (Trans-European  
 Transport Network)

Občinski prostorski načrt mestne občine Ljubljana – strateški del  
**Karta 09: Železniško omrežje**



Občinski prostorski načrt mestne občine Ljubljana – izvedbeni del  
**Karta železniškega omrežja z vključenimi rezervati območij državnih prostorskih aktov v pripravi ter območji že pripravljenih in predvidenih podrobnih prostorskih načrtov (OPPN)**

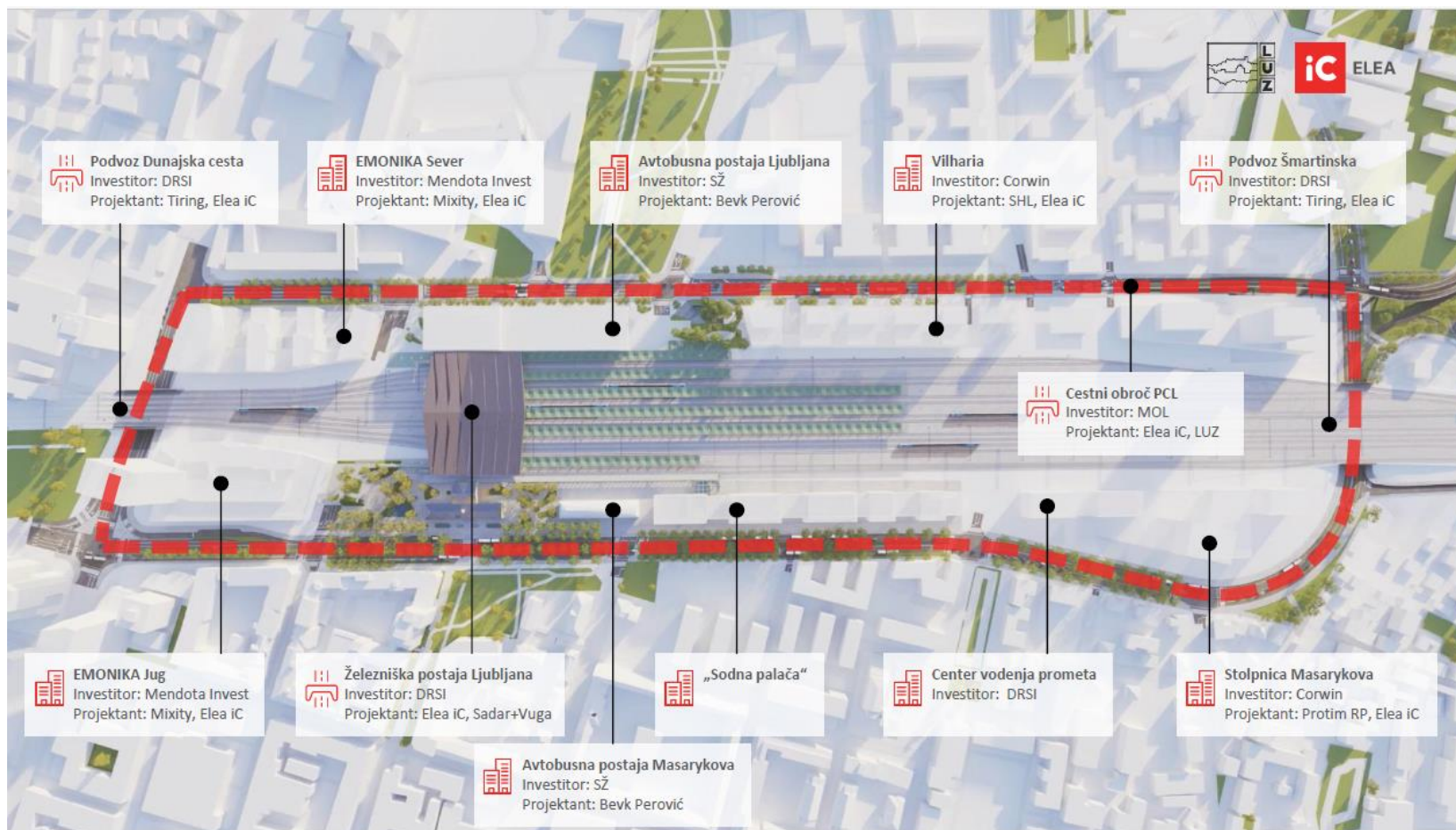
vir: OPN MOL – izvedbeni del (Urbinfo, splet, nov. 2023)



Občinski prostorski načrt mestne občine Ljubljana – izvedbeni del

**Karta območja PCL z vključenimi rezervati območij državnih prostorskih aktov v pripravi ter območji že pripravljenih in predvidenih podrobnih prostorskih načrtov (OPPN) – PRIKAZ OBMOČIJ ZA KATERA SO BILE IZVEDENE LOKACIJSKE PREVERITVE**

vir: OPN MOL – izvedbeni del (Urbinfo, splet, nov. 2023)



## Potniški center Ljubljana

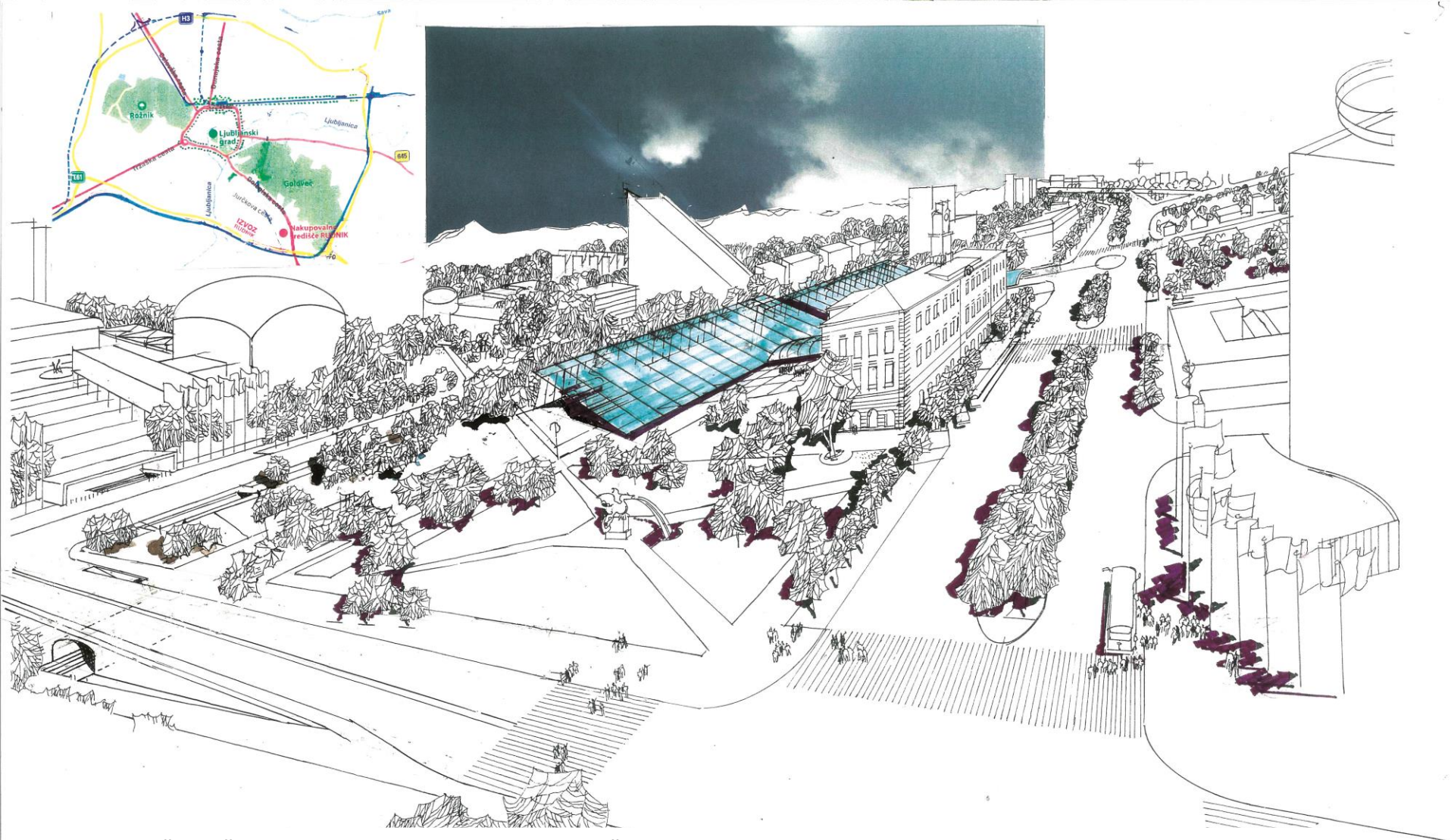
vir: Potniški center Ljubljana – prometna ureditev, okt. 2023, avtorji: Avsec R., Detellbach S., Račič B. (splet, nov. 2023)



**Potniški center Ljubljana - pregledni načrt situacije predvidene obnove okoliških cest** (izvorni vir: MOPE)

Prenova cest in sprememba prometnega režima je predvidena na Trgu OF, na Masarykovi, Šmartinski, Topniški, Vilharjevi, Dunajski, Linhartovi ter Železni cesti.

vir: Obnova cest okrog Potniškega centra Ljubljana: odziv KTPP, Outsider, september 2023 , spletna izdaja (splet, november 2023)

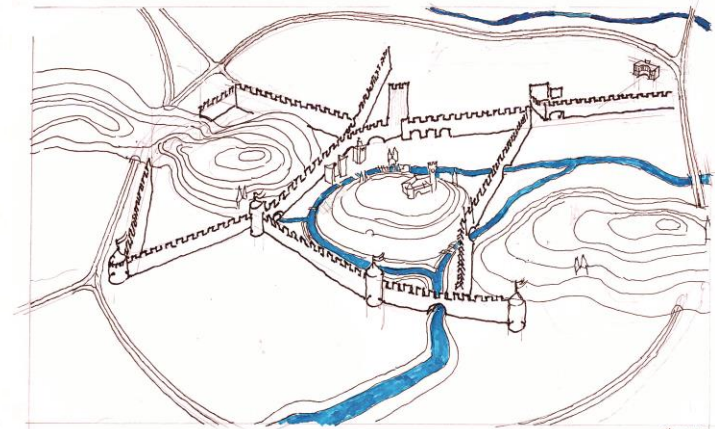
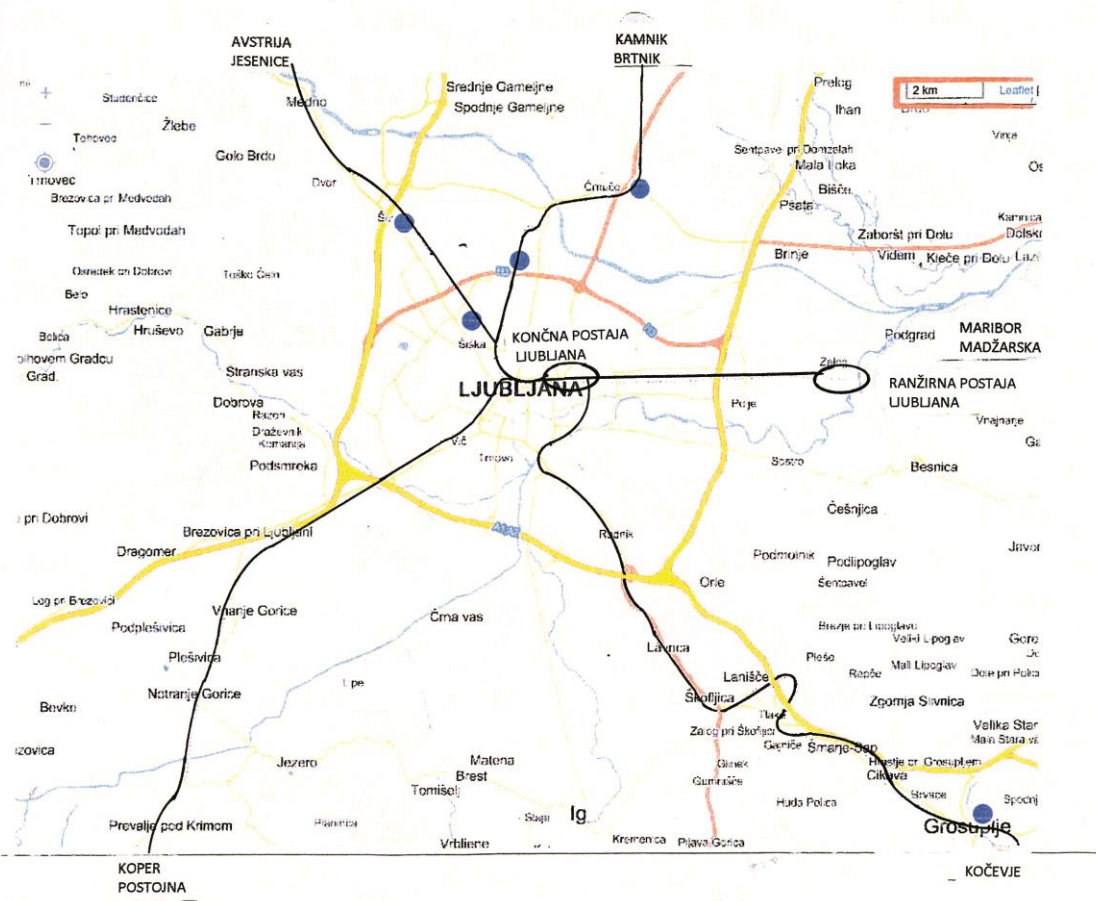


### **Kovač – Kerševan: Alternativni predlog ureditve Potniškega centra Ljubljana**

predvideva vhod na novo železniško postajo skozi obstoječe postajno poslopje, ki bi še naprej služil svojemu prvotnemu namenu. Nakup vstopnic in prehod na ploščad bi bila urejena na nivoju terena (parter), s ploščadi bi se potnik spustil na poglobljene železniške perone. Predlog predstavlja rešitev, ki omogoča enostavno in smiselno pot potnikov (vzponi potnikov na ploščad nad tiri za nakup kart in nato spusti nazaj na perone, kot je predvideno v aktualnem projektu PCL, niso več potrebni) ter dobre navezave na postajališča LPP, taxi službo in kratkotrajno parkiranje. Med železniško postajo in Dunajsko cesto (ki teče na nivoju terena nad železniškimi tiri v pokritem vkopu) je urejena velika parkovna površina.

Risba: Peter Kerševan

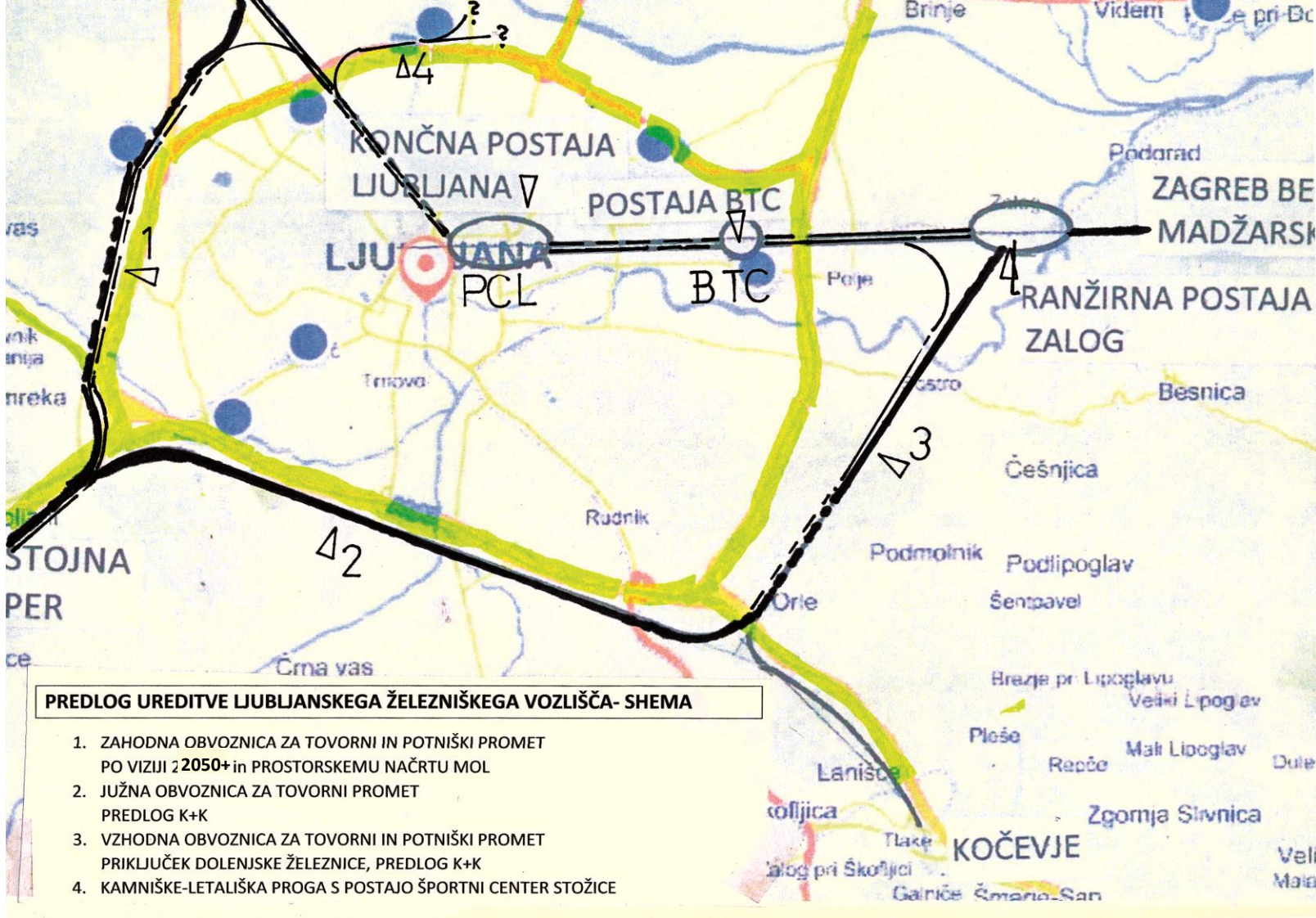




## Razkosana Ljubljana

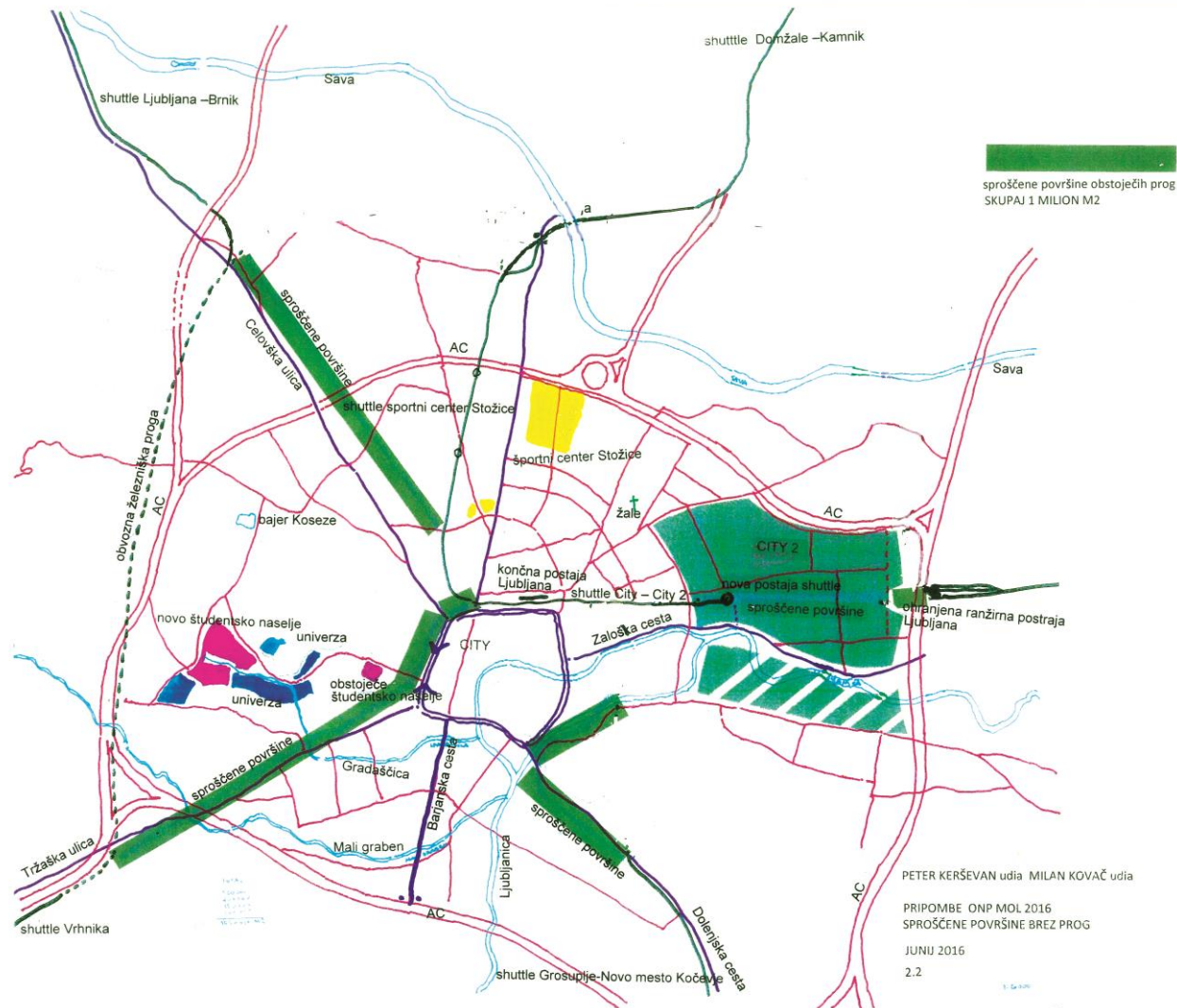
Slovenska prestolnica je danes z železniškimi progami razrezana na pet delov. Z nadgradnjo obstoječih tirov in postavitvijo protihrupne zaščite (2,5 m visoke protihrupne ograje) bodo rezi, ki jih železnica predstavlja za mesto, še izrazitejši. Urbanistično in socialno se bo mesto razvijalo v pet ločenih getov. Za celovit in trajnostni urbanistični razvoj Ljubljane je ključna združitev segmentov razrezanega mesta na enem nivoju.

Risbe: Peter Kerševan



### Kovač – Kerševan: Predlog ureditve Ljubljanskega železniškega vozlišča z južno – vzhodno obvoznico (shema)

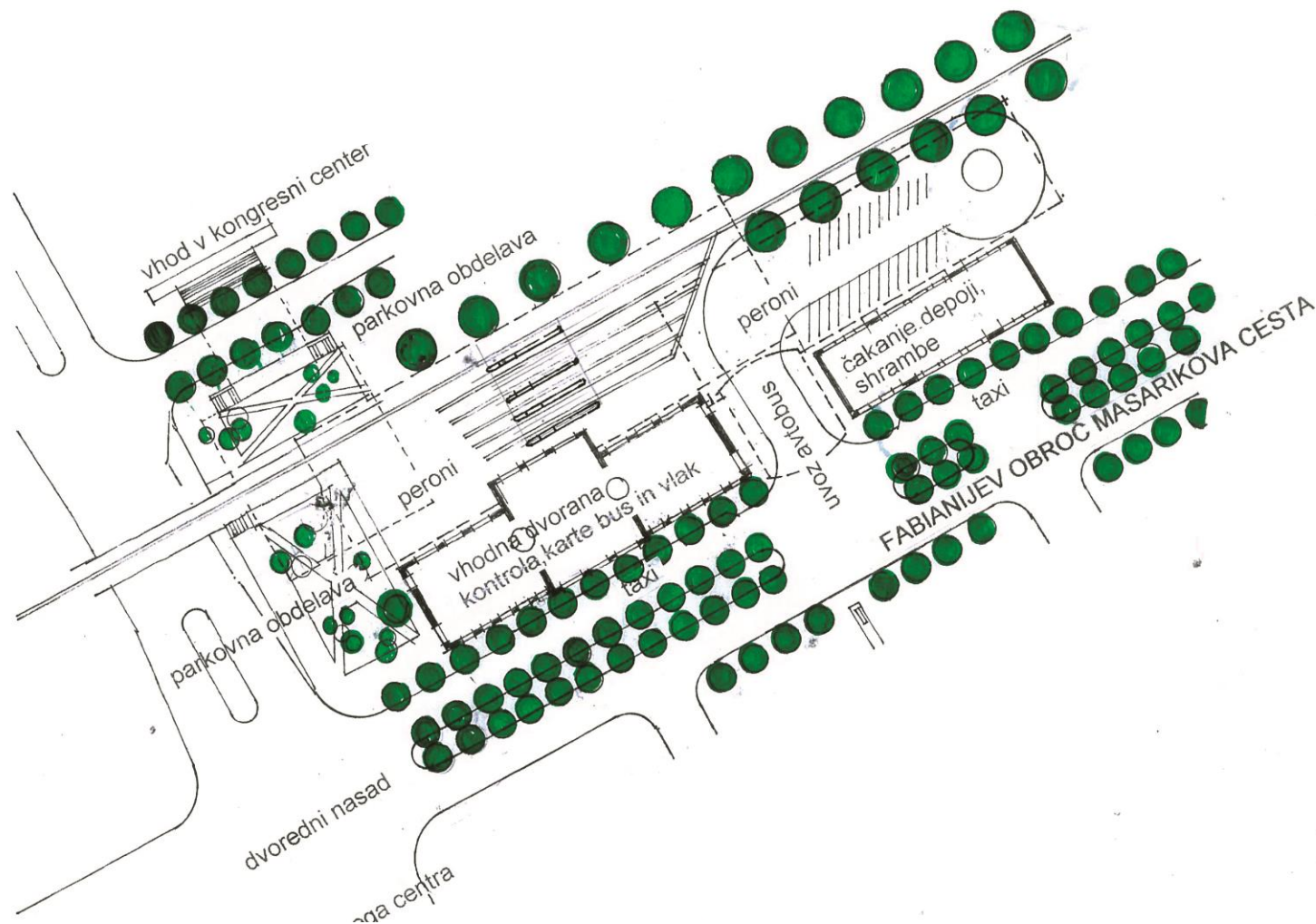
predlaga izvedbo **južno-vzhodne trase** med Dolгим mostom in Zalogram, ki bi potekala po vkopu ali predoru pri železniškem odcepu iz Dolgega mosta v Vižmarje, po terenu ob Južni ljubljanski obvoznici in po viaduktu do predora v Zalog. Upoštevana je rešitev za izgradnjo **zahodne obvoznice Dolgi most - Vižmarje** (skladno z Vizijo 2050+), ki bi/bo neposredno povezala Primorsko in Gorenjsko progo. Posebej pomembna je **zahodno - vzhodna os**, po kateri potekajo vse regionalne in mednarodne proge od Zaloga do Vižmarij. Poglobitev tirov znotraj avtocestnega obroča s pokritim vkopom v geološki nasip proda reke Save, kjer ni pričakovati problema podtalnice, bi omogočila združitev severne in južne Ljubljane, in nemoten urbanističen razvoj mesta.



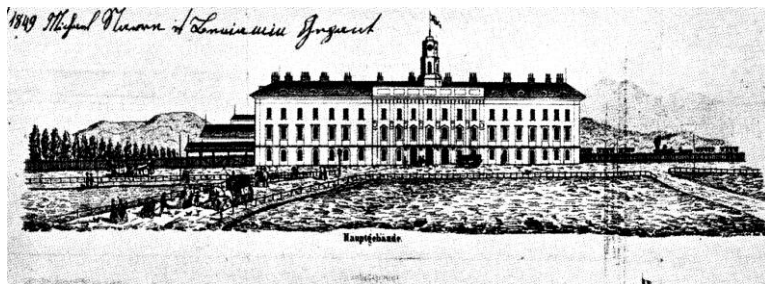
### Kovač – Kerševan: Predlog ureditve Ljubljanskega železniškega vozlišča za južno – vzhodno obvoznico: sprostitve zemljišč (shema)

Z ureditvijo obvoznih prog za tovorni železniški promet, z ukinitvijo Tržaške proge znotraj ljubljanskega avtocestnega obroča, s preusmeritvijo regionalnih vpadnic in s poglobitvijo železniških tirov za potniški promet od Vižmarij do Založja in bi mesto pridobilo veliko sproščenih komunalno opremljenih zemljišč za mestno in državno upravo, stanovanjsko gradnjo in zelene površine.

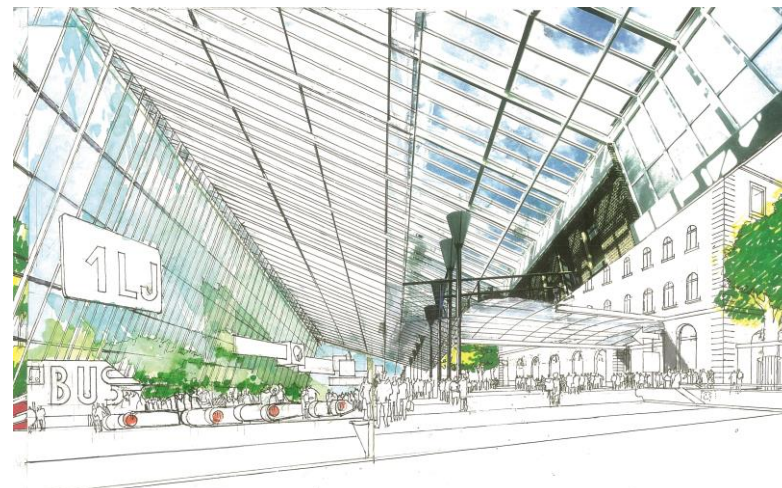
**NIVO PRITLIČJA**  
VSI PROMETNI TOKOVI  
V ENEM NIVOJU



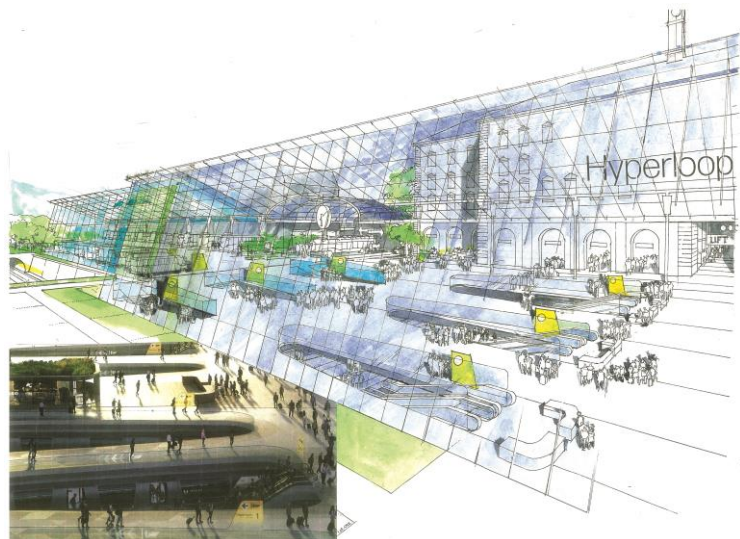
**Kovač – Kerševan: Alternativni predlog ureditve novega Potniškega centra Ljubljana – železniška in avtobusna postaja**  
Vsi prometni tokovi so na nivoju terena.



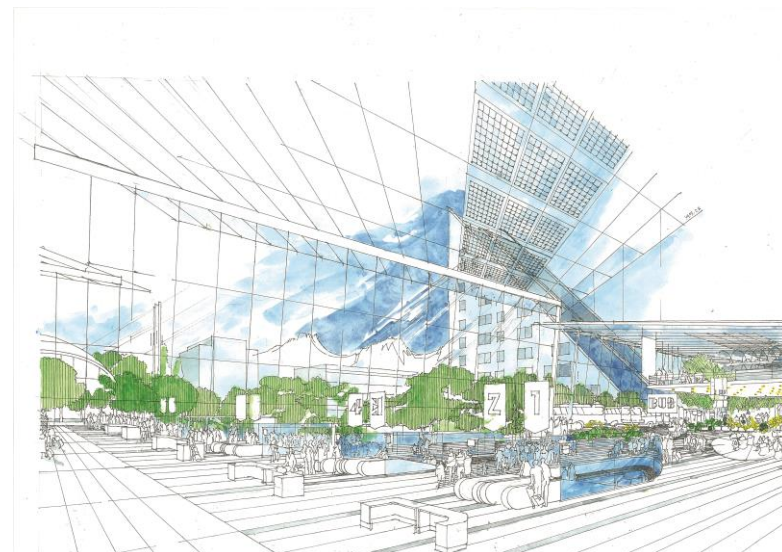
Postajno poslopje glavnega železniškega kolodvora v Ljubljani, l. 1849, kulturni spomenik, edš.: 9432 (Vir: Kamra)



Vhod iz obstoječega postajnega poslopja na ploščad na nivoju parterja ter vhodi na perone (etaža -1).



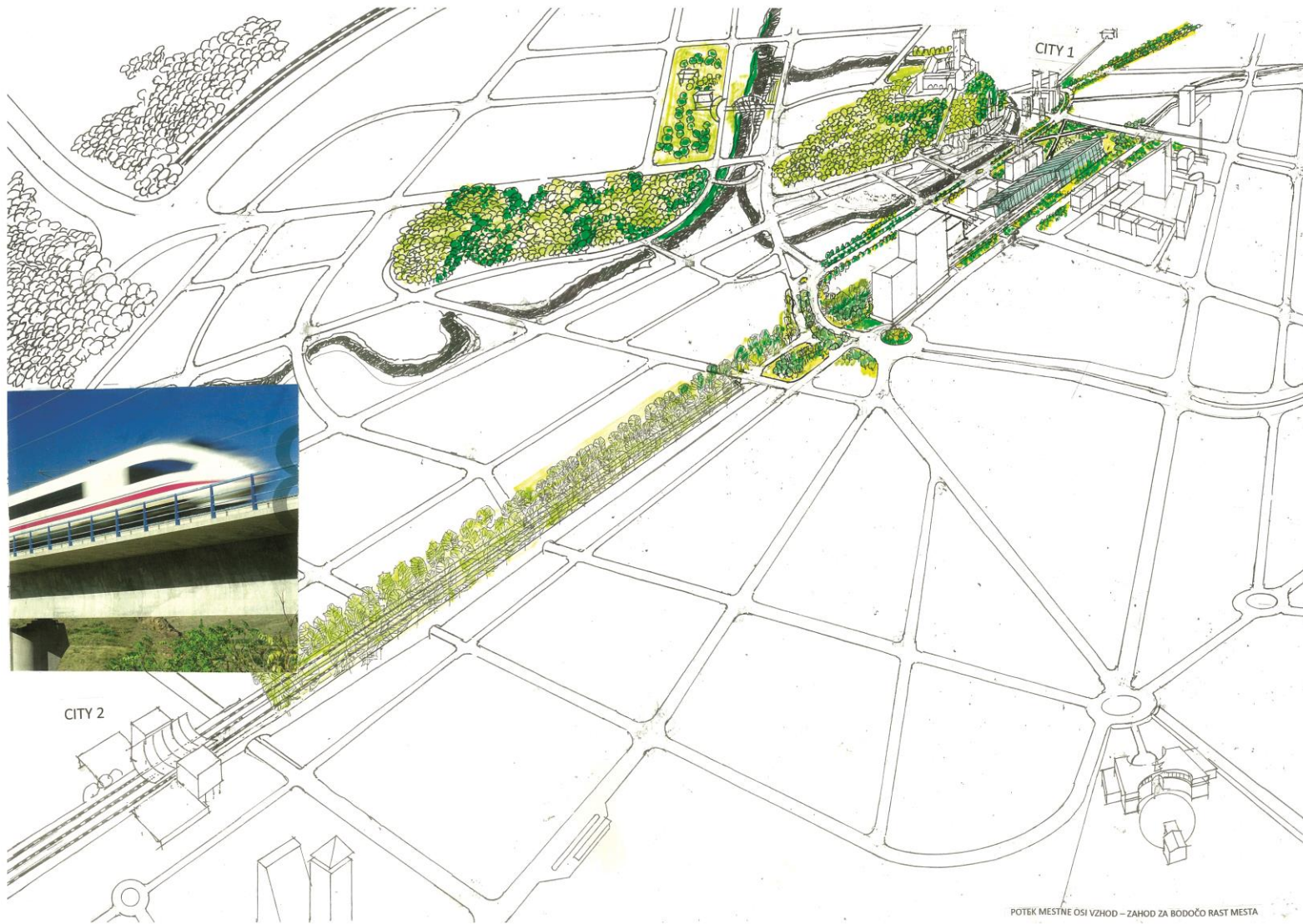
Pogled na notranjost železniške in avtobusne postaje z Vilharjeve ceste



Notranjost železniške postaje - ploščad v nivoju parterja s tekočimi stopnicami za spust na perone

**Kovač – Kerševan: Alternativni predlog ureditve novega Potniškega centra Ljubljana – železniška postaja**

risba: Peter Kerševan



**Kovač – Kerševan: Predlog ureditve Ljubljanskega železniškega vozlišča : Razvojna os vzhod – zahod z v pokriti vkop poglabljeno železnico povezuje PCL in BTC (shema)**

Po zahodno - vzhodni osi, ki je predvidena za poglobitev v pokritem vkopu, potekajo vse regionalne in mednarodne proge od Zaloga do Vižmarij. Predlagana je vzpostavitev frekventne povezave novega PCL (City 1) in BTC (City 2), ki je že danes satelitsko mesto. Z omrežjem taktnih vlakov bi bila povezovana tudi parkirišča P+R, ki so danes slabo izrabljena. Frekventna povezava taktnih vlakov celotnega območja bi tvorila kvalitetno železniško infrastrukturo za nadaljnji urbanistični razvoj.

## SKLEP

Tudi variantna rešitev za LŽV, ki sta jo pripravila arhitekta in urbanista Kerševan - Kovač naj bi bila analizirana in ovrednotena v sklopu priprave strokovnih podlag za DPN, ki jih pripravljajo na DRSI. Izvedljiva pa, če bodo v območju PCL realizirani vsi trenutno aktualni projekti države, mesta in zasebnih investitorjev, tudi če bi bila v vseh ozirih prepoznana kot najprimernejša, ne bo izvedljiva.

Projekte, ki lahko kakorkoli prejudicirajo strateške odločitve glede ureditve LŽV (vključno z gradnjo PCL in z njim povezanih ureditev) je potrebno, dokler ni obravnavan in sprejet koncept LŽV kot celote, nemudoma ustaviti. Država in MOL morata napeti vse sile, da bo celovita strategija rešitve ljubljanskega železniškega vozlišča čim prej dorečena, potem pa morajo vsi nadaljnji projekti strogo slediti zastavljenemu cilju.

Mesto mora (p)ostati čim bolj povezano, rešitve morajo omogočati njegov nadaljnji kvaliteten in trajnostni razvoj ter pripomoči k ohranjanju ali izboljševanju kvalitete bivanja. Nujna je vzpostavitev celovitega sistema cestnega in železniškega prometa s poudarkom na uporabniku prijaznem javnem potniškem prometu, z dobrimi prostorskimi in časovnimi povezavami (prestopi vlak - bus - LPP). Predolge procedure in prelaganje odločitev glede dolgoročne strategije ureditve ljubljanskega železniškega vozlišča, s katero že desetletja zamujamo, v daljno prihodnost (l. 2050!) so nesprejemljive.

# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



## Demografija in migracijski trendi

mag. Borut Jurišič



# Pregled demografskih trendov med leti 2013 in 2023 v Republiki Sloveniji

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Živorojene osebe</b>	4.952	4.993	4.888	4.915	4.768	4.703	4.565	4.453	4.497	4.198	3.971
<b>Umrle osebe</b>	5.454	5.089	5.600	5.518	6.204	5.748	5.980	5.734	6.451	6.305	5.829
<b>Priseljeni državljani SI</b>	634	830	671	683	799	1.296	1.008	987	830	727	1.093
<b>Priseljeni tuji državljani</b>	2.967	2.833	2.812	2.957	3.281	4.108	6.773	6.374	4.413	6.364	8.350
<b>Odseljeni državljani Si</b>	1.821	1.986	1.988	2.061	2.017	2.115	1.337	1.620	1.288	1.636	1.589
<b>Odseljeni tuji državljani</b>	1.642	1.798	1.705	1.793	1.686	1.840	1.636	3.126	3.852	4.313	5.294

Vir: PXWEB – SiSTAT

# Pregled prebivalstva Mestne občine Maribor, Podravske regije in Republike Slovenije, glede na najpogostejše skupine tujcev (2018 / 2023)

		VSI	SKUPAJ	0-14	% otrok	15+		VSI	SKUPAJ	Sprememba	v%	0-14	% otrok	Sprememba	v%	15+	Sprememba	v%
MARIBOR			9.804	1.301	13,27	8.503			16.257	6.453	166	2.426	14,92	1.125	186	13.831	5.328	163
Bosna in hercegovina	2018	110.087	4.659	617	13,24	4.042	2023	113.000	8.042	3.383	173	1.189	14,78	572	193	6.853	2.811	170
Srbija			1.251	121	9,67	1.130			1.873	622	150	176	9,40	55	145	1.697	567	150
Kosovo			1.194	281	23,53	913			2.355	1.161	197	528	22,42	247	188	1.827	914	200
Hrvaška			873	35	4,01	838			841	-32	96	63	7,49	28	180	778	-60	93
Severna Makedonija			603	90	14,93	513			858	255	142	111	12,94	21	123	747	234	146
ostale tuje države			1.224	157	12,83	1.067			2.288	1.064	187	359	15,69	202	229	1.929	862	181
PODRAVJE			16.408	1.868	11,38	14.540			27.871	11.463	170	3.541	12,70	1.673	190	24.330	9.790	167
Bosna in Hercegovina			6.902	773	11,20	6.129			13.157	6.255	191	1.570	11,93	797	203	11.587	5.458	189
Hrvaška	2.230	47	2,11	2.183	1.852	-378	83	90	4,86	43	191	1.762	-421	81				
Kosovo	2.048	526	25,68	1.522	4.187	2.139	204	928	22,16	402	176	3.259	1.737	214				
Srbija	2.032	161	7,92	1.871	3.375	1.343	166	238	7,05	77	148	3.137	1.266	168				
Severna Makedonija	890	130	14,61	760	1.274	384	143	163	12,79	33	125	1.111	351	146				
Ukrajina	337	33	9,79	304	1.373	1.036	407	306	22,29	273	927	1.067	763	351				
ostale tuje države	1.969	198	10,06	1.771	2.653	684	135	246	9,27	48	124	2.407	636	136				
SLOVENIJA	2018	322.085	121.875	16.139	13,24	105.736	2023	329.014	189.796	67.921	156	26.873	14,16	10.734	167	162.923	57.187	154
Bosna in Hercegovina			54.044	6.843	12,66	47.201			87.446	33.402	162	12.004	13,73	5.161	175	75.442	28.241	160
Kosovo			14.860	3.760	25,30	11.100			27.013	12.153	182	5.775	21,38	2.015	154	21.238	10.138	191
Srbija			11.832	918	7,76	10.914			17.652	5.820	149	1.434	8,12	516	156	16.218	5.304	149
Severna Makedonija			11.346	2.087	18,39	9.259			14.863	3.517	131	2.543	17,11	456	122	12.320	3.061	133
Hrvaška			9.472	364	3,84	9.108			9.819	347	104	560	5,70	196	154	9.259	151	102
Bolgarija			3.153	158	5,01	2.995			3.135	-18	99	193	6,16	35	122	2.942	-53	98
Ruska federacija			2.570	459	17,86	2.111			4.172	1.602	162	711	17,04	252	155	3.461	1.350	164
Italija			2.226	174	7,82	2.052			2.695	469	121	244	9,05	70	140	2.451	399	119
Ukrajina			2.030	259	12,76	1.771			8.524	6.494	420	2.030	23,82	1.771	784	6.494	4.723	367
ostale tuje države			10.342	1.117	10,80	9.225			14.477	4.135	140	1.379	9,53	262	123	13.098	3.873	142

# Potreba po integraciji

	Otrok skupaj	Iz tujine	Romski otroci	Otroci iz primarnega slovenskega govornega področja (v%)
OŠ MOM - X1	245	45	34	67,76
OŠ MOM - X2	721	139	36	75,73
OŠ MOM - X3	651	106	40	77,57
OŠ MOM - X4	357	41	34	78,99
OŠ MOM - X5	459	47	45	79,96
OŠ MOM - X5	338	55	9	81,07
OŠ MOM - X6	326	41	15	82,82
OŠ MOM - X7	518	44	34	84,94
SKUPAJ	8.892	900	329	86,18

Vir: Gradivo za sestanek ravnateljev mariborskih OŠ, feb 2022

# Identificirane težave

Pereče težave, s katerimi se v vsakdanjem življenju srečujejo tujci ter njihovi družinski člani, ki so v Republiko Slovenijo prišli na podlagi združitve družine:

- neposredna možnost vključitve na trg dela za družinske člane, ne glede na status dovoljenja za prebivanje (začasno ali stalno),
- regulacija najemnega trga nepremičnin,
- skrajšanje čakalnih dob v primeru podaljševanja dovoljenj za bivanje (začasnih ali stalnih),
- omogočanje obiska države stalnega bivališča tudi v času čakanja na izdajo podaljšanega dovoljenja za bivanje,
- podpora pri jezikovni in kulturni integraciji v lokalno okolje.

Vir: Civilna iniciativa za revizijo Resolucije o migracijski politiki Republike Slovenije, apr 2022

# Delo na področju integracije

## »AKTIVNO ŽIVIM V SLOVENIJI«

PROGRAM SOCIALNE AKTIVACIJE ZA ŽENSKÉ IZ DRUGIH KULTURNIH OKOLIJ (ALBANSKE ŽENSKÉ)

**Naziv projekta:** Program socialne aktivacije za ženske iz albanskega kulturnega okolja »Aktivno živim v Sloveniji« (kratek naziv »Od A do Ž«)

**Obdobje izvajanja projekta:** od 23. 9. 2019 do 30. 9. 2022

**Izvajalec projekta za enote CSD Maribor, Ruše, Pesnica, Slovenska Bistrica:**

Andragoški zavod Maribor-Ljudska univerza, Maistrova ulica 5, 2000 Maribor

**Financerja:** Evropska unija iz sredstev Evropskega socialnega sklada in Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti



<https://azmlu.splet.arnes.si/projekti/socialna-aktivacija/>

Arhiv RRA Podravje - Maribor

# Delo na področju integracije

Delavnice na OŠ Slave Klavore Maribor

Zaposlena na šoli v vlogi kulturne mediatorke:

- pomoč pri komunikaciji med albansko govorečimi družinami in šolo,
- nudenje učne pomoči,
- neformalno poučevanje slovenskega jezika za matere iz albanskega govornega področja.



Arhiv RRA Podravje - Maribor

# Podpora integraciji

Potrebno je pospešiti procese integriranja tujih državljanov v družbo in lokalno okolje in prav OŠ so tisti vezni člen kjer prihaja do kulturnega stika med tujimi družinami in lokalnim okoljem.

Primeri dobre prakse so Romski pomočniki, ki so ključni za integracijo romske skupnosti v lokalno okolje. Tovrstna praksa pa zaradi drugačnega statusa romske manjšine v Republiki Sloveniji ni prenosljiva na druge skupine prebivalcev, ki se v praktičnem smislu srečujejo s podobnimi jezikovnimi težavami na področju integracije v lokalno skupnost.

Smiselno bi bilo, da Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje, ob medresornem usklajevanju z drugimi ministrstvi (Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti) uvede program kulturnih mediatorjev/pomočnikov, ki bi bili na razpolago šolam, kjer bi se zaznalo več kot določen odstotek tujih otrok iz istega jezikovnega in kulturnega okolja.



**Mednarodna  
regionalna razvojna  
konferenca in  
34. Sedlarjevo  
srečanje**

**Inoviranje regionalnih  
politik in praks**

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



% tujih državljanov je vedno večji

Delež šoloobveznih otrok iz tujega jezikovnega okolja narašča

Jezikovne ovire predstavljajo vse večji problem integracije

Predlog za mehanizem jezikovne podpore

**HVALA ZA VAŠO POZORNOST!**





**Mednarodna  
regionalna razvojna  
konferenca in  
34. Sedlarjevo  
srečanje**

**Inoviranje regionalnih  
politik in praks**

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november

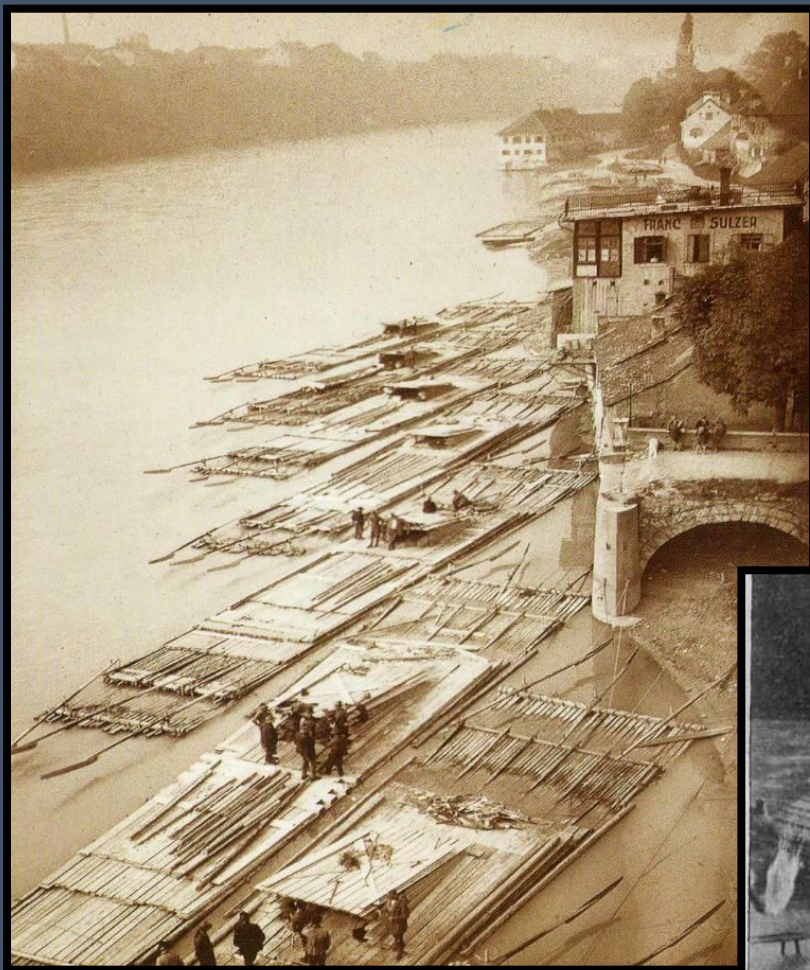


# PLOVNOST NA REKI DRAVI

Uroš Rozman  
RRA Koroška d.o.o.



# REKA DRAVA – PLOVNA REKA S TRADICIJO



# REKA DRAVA – PLOVNOŠT DANES



# REKA DRAVA – VSTOPNA MESTA DANES



# VELJAVNI ODLOKI IN UREDBE O PLOVBI

## UREDBA:

- Ptujsko jezero (dovoljen motorni pogon)

## ODLOKI:

- Dravograd
- Muta
- Vuzenica
- Radlje ob Dravi
- Podvelka
- Maribor (dovoljen motorni pogon)
- Ptujsko jezero (dovoljen motorni pogon)

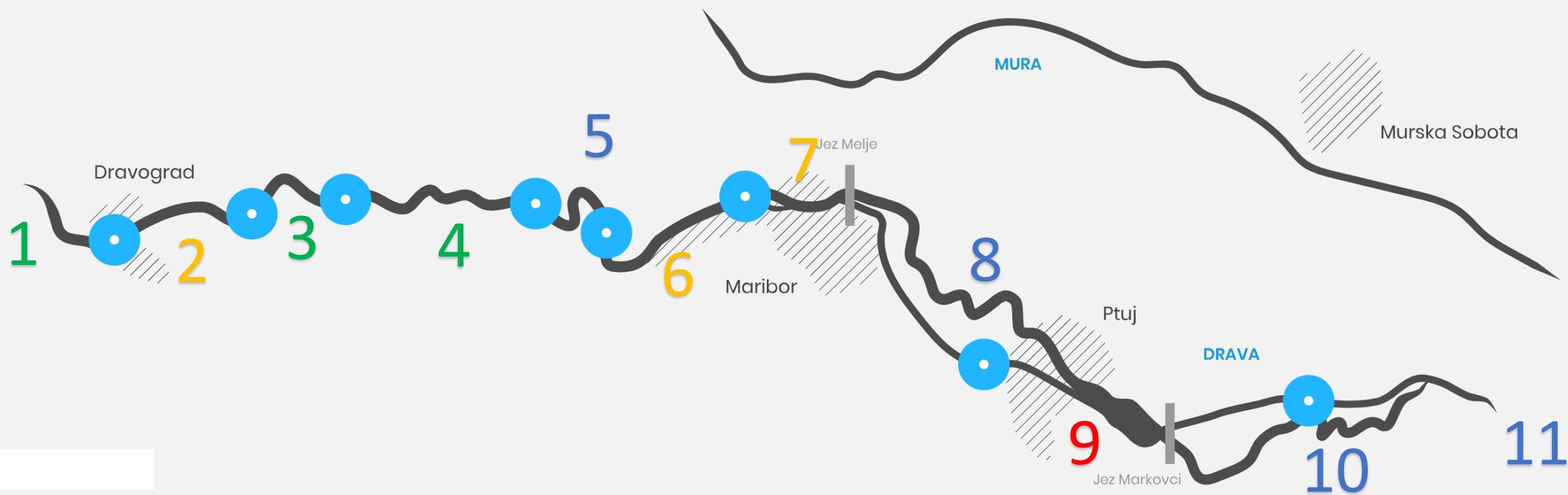
## OSNUTEK UREDBE:

- Jezero HE Zlatoličje
- Jezero HE Mariborski otok

## STROKOVNA PODLAGA DRSV:

- Jezero HE Vuzenica

# REKA DRAVA – JEZOVI IN BAZENI



VIZIJA PLOVBE  
- MARIBOR -

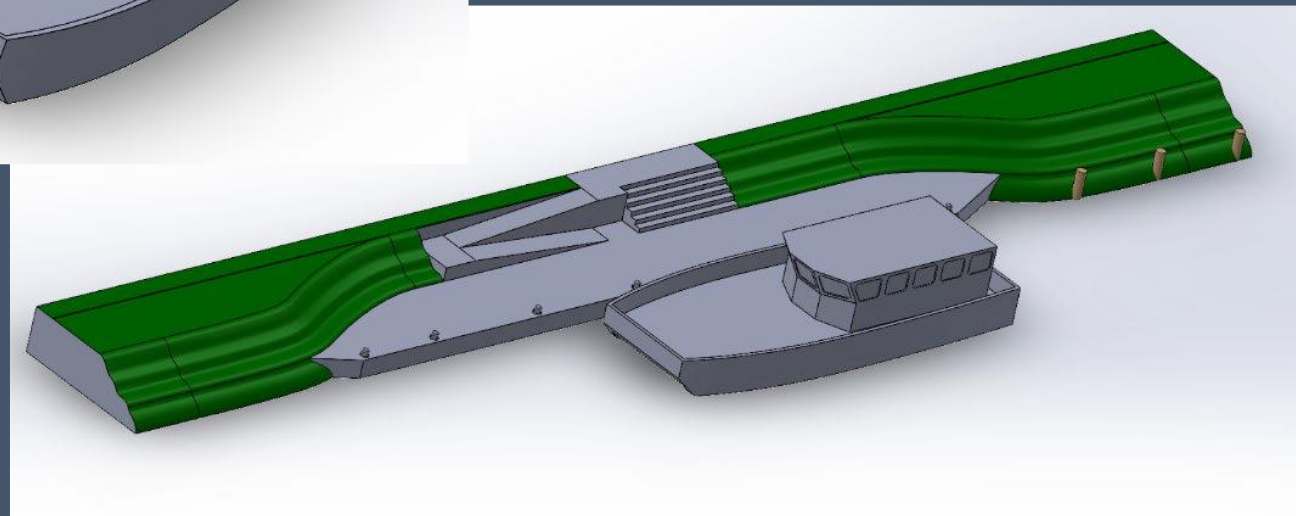
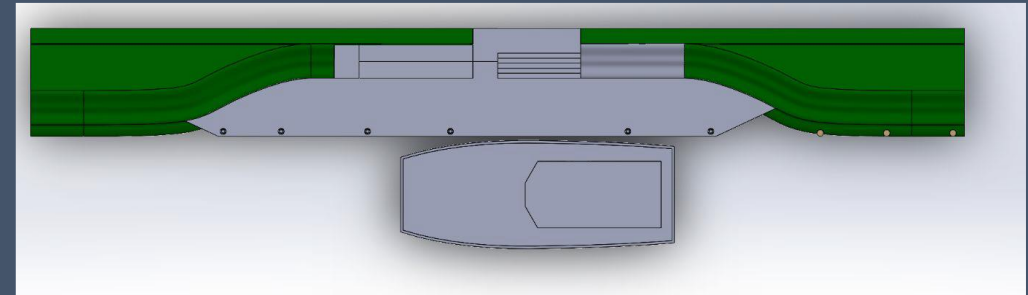
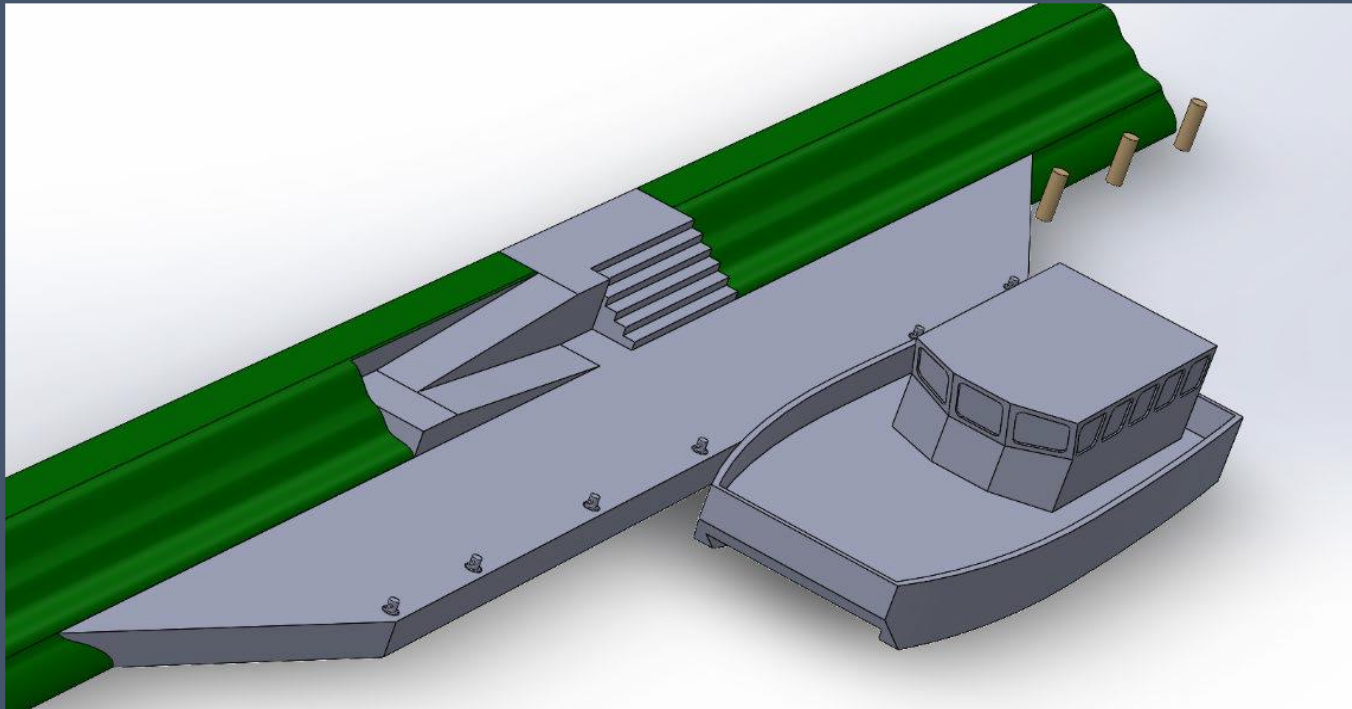




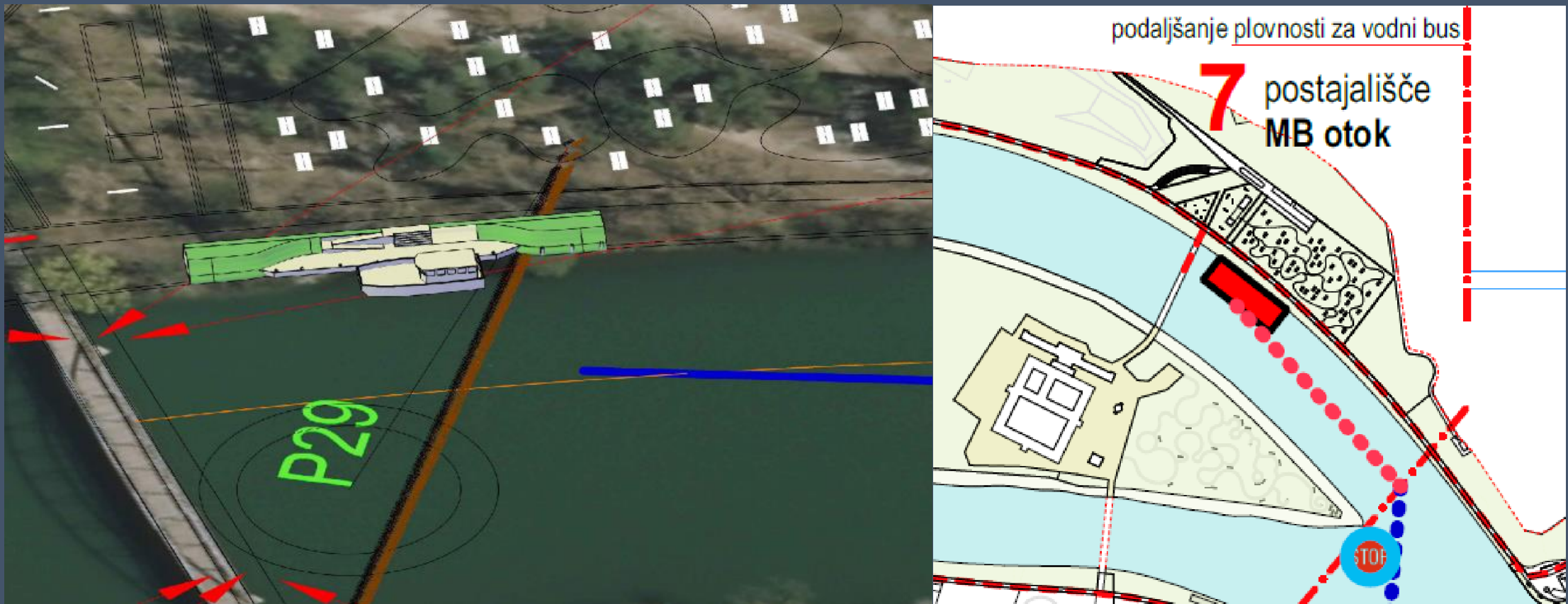
# TRAJANJE VOŽNJE IN HITROST PLOVBE

		Čas postanka na petih postajališčih		
		4 min	5 min	6 min
Primer	Hitrost plovila (NM/h)	Trajanje plovbe (min)		
1	5	47.8	52.8	57.8
2	6	43.2	48.2	53.2
3	7	39.9	44.9	49.9
4	8	37.4	42.4	47.4
5	9	35.5	40.5	45.5
6	10	33.9	38.9	43.9
7	11	32.7	37.7	42.7
8	12	31.6	36.6	41.6
9	13	30.7	35.7	40.7
10	14	29.9	34.9	39.9
11	15	29.3	34.3	39.3

# TIP VODNEGA POSTAJALIŠČA



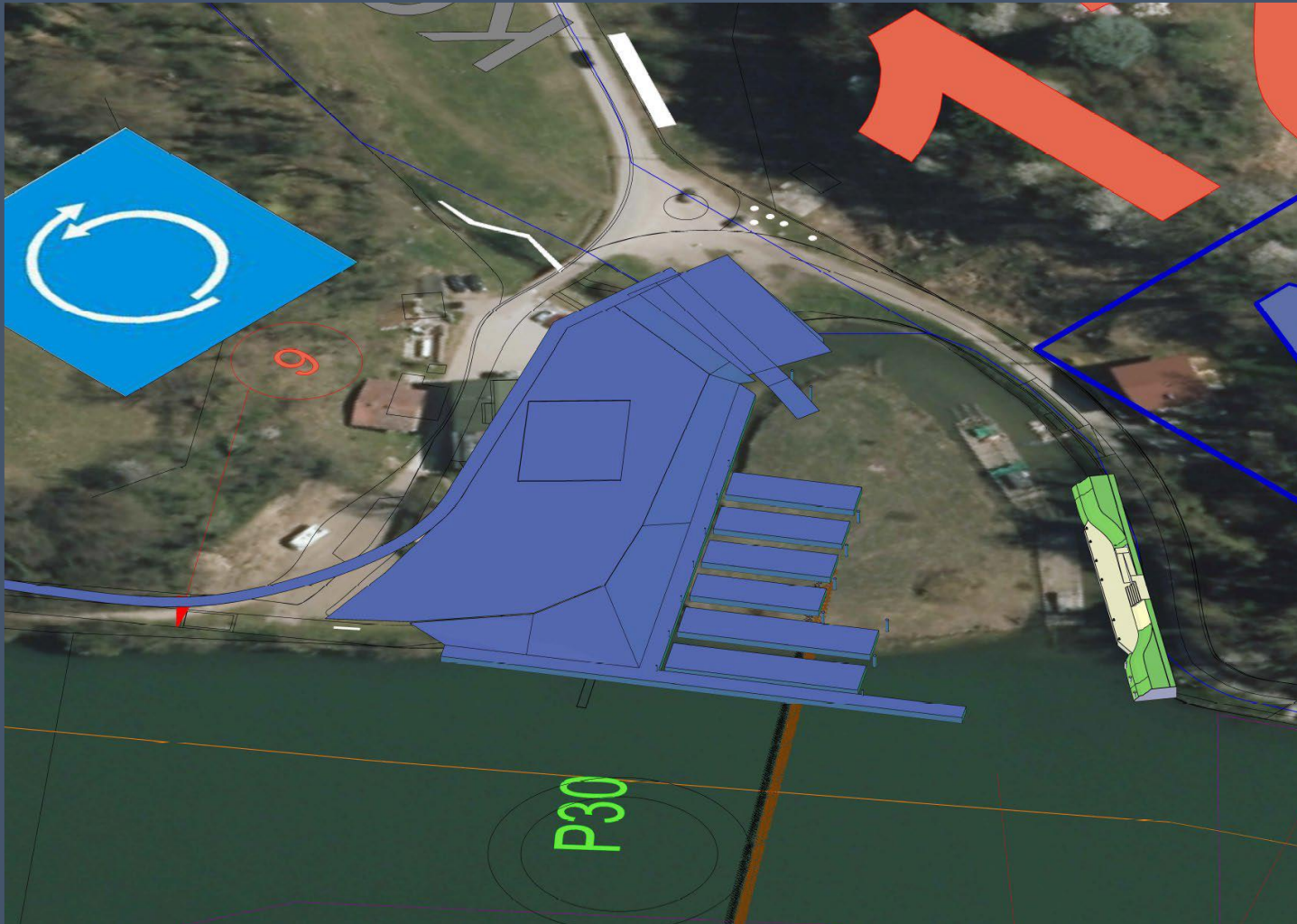
# UMESTITEV VODNEGA POSTAJALIŠČA



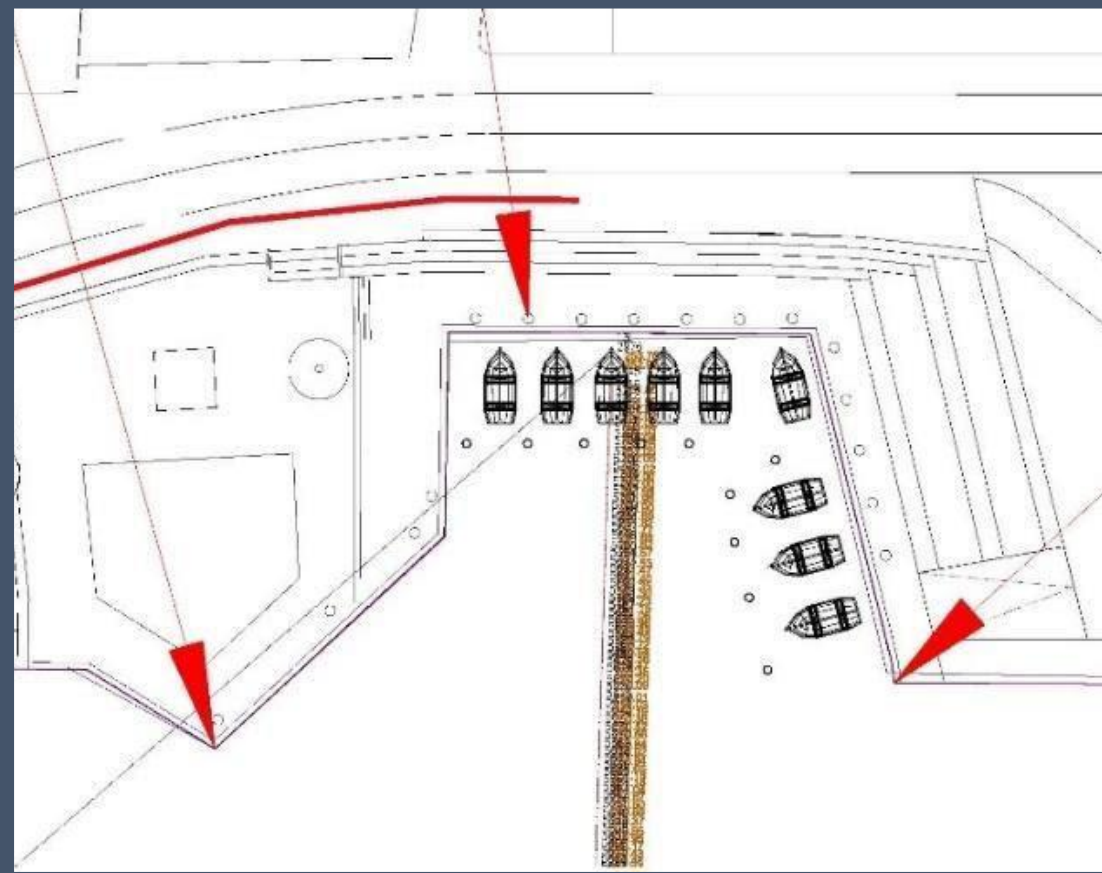
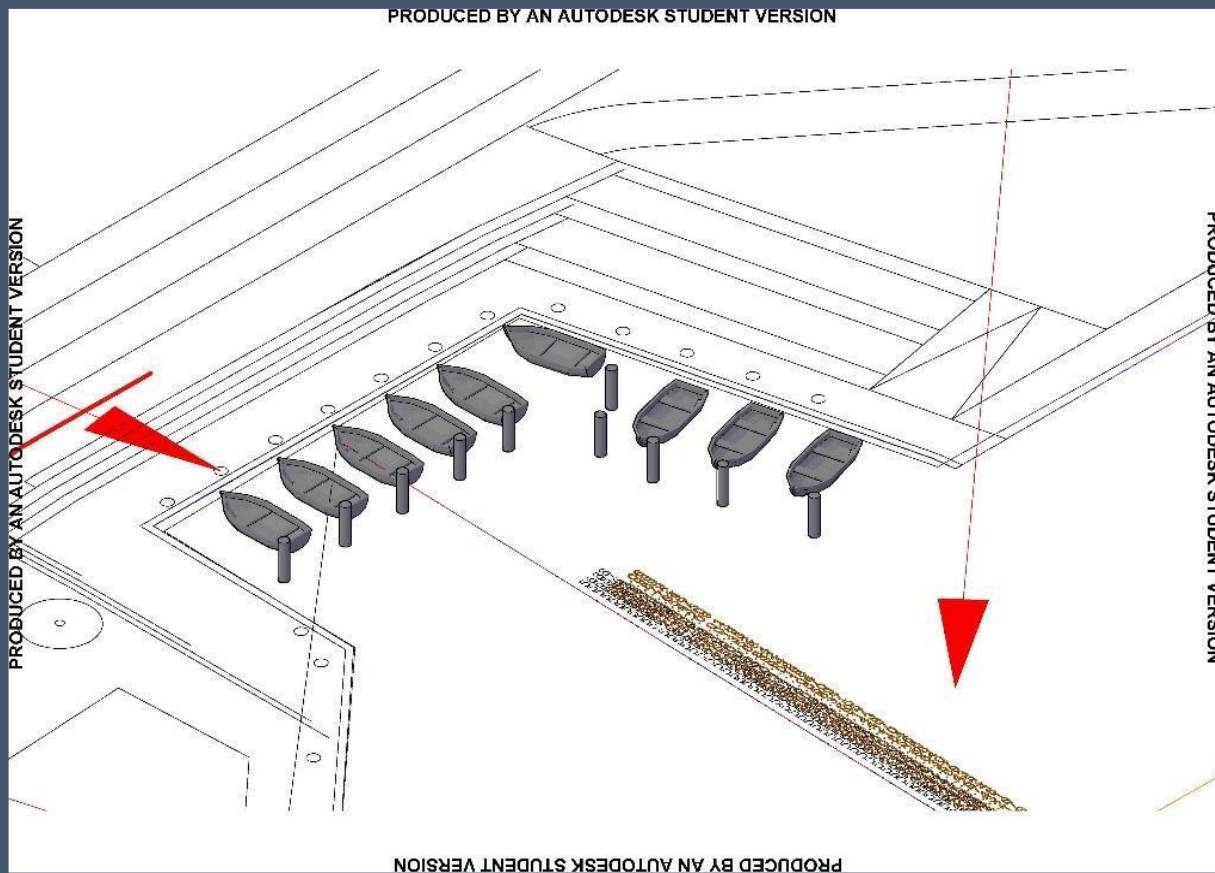
# KONCEPT PLOVILA ZA VODNI JPP



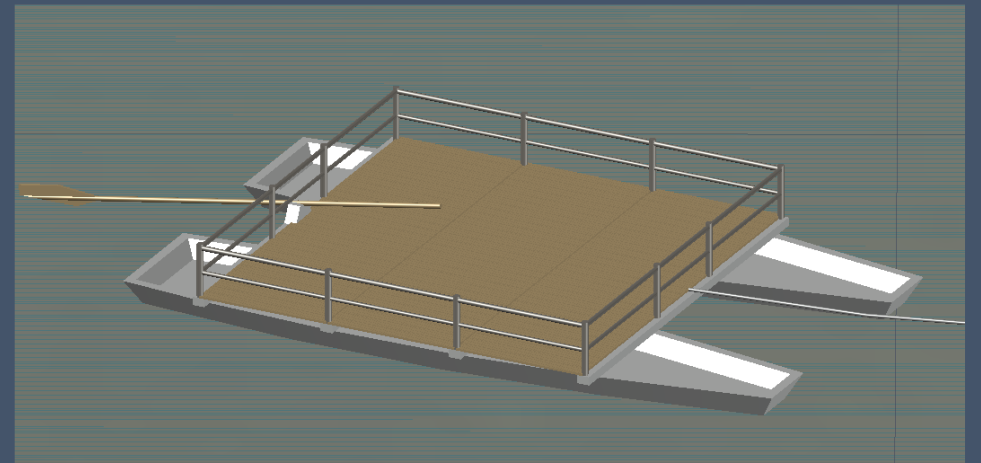
# PRISTANIŠČE IN SERVISNA TOČKA ZA PLOVILA



# MARINA PRI VODNEM STOLPU



# BROD NA REKI DRAVI



VIZIJA PLOVBE  
- BRESTNIŠKO JEZERO-



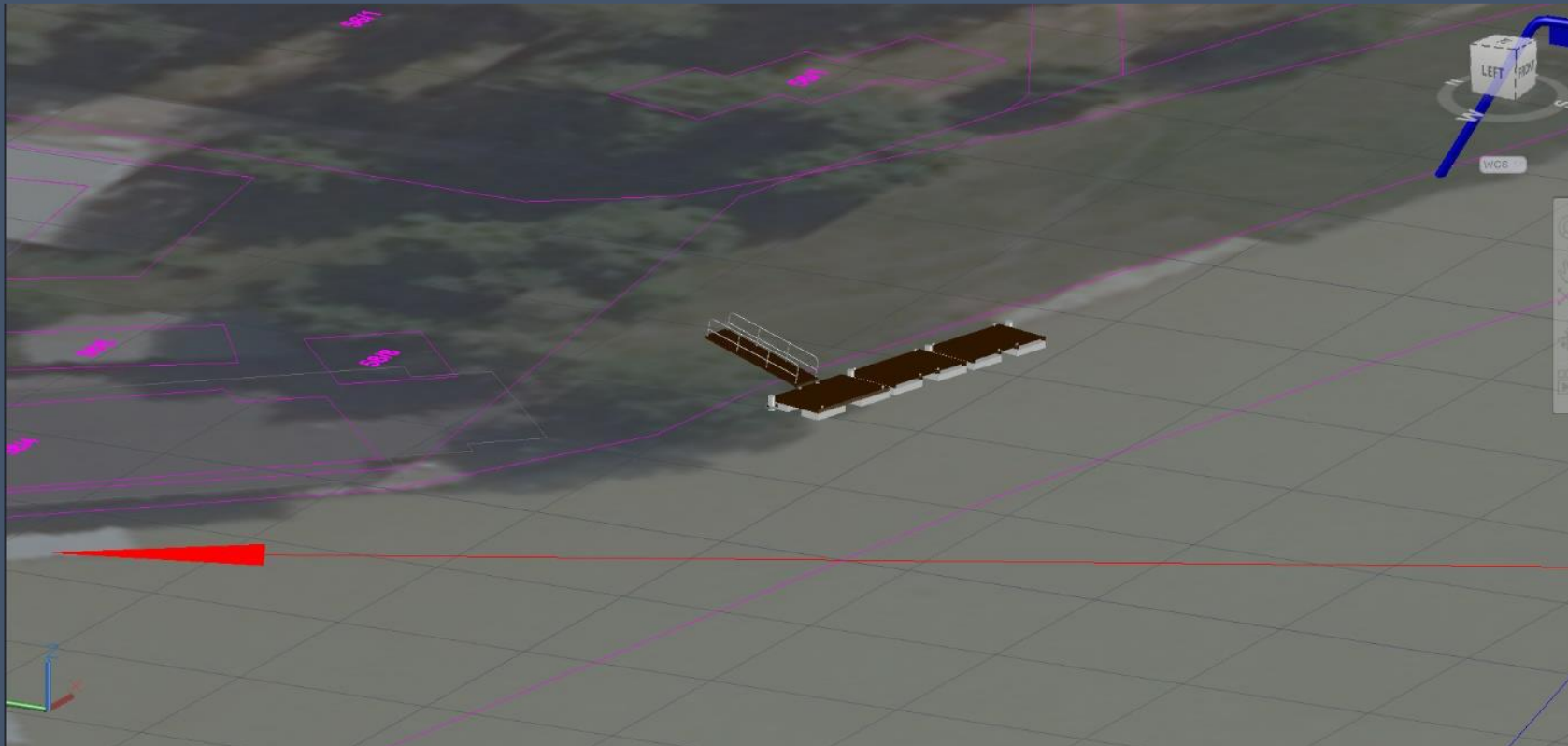
# PLOVBA MED HE MARIBORSKI OTOK IN HE FALA



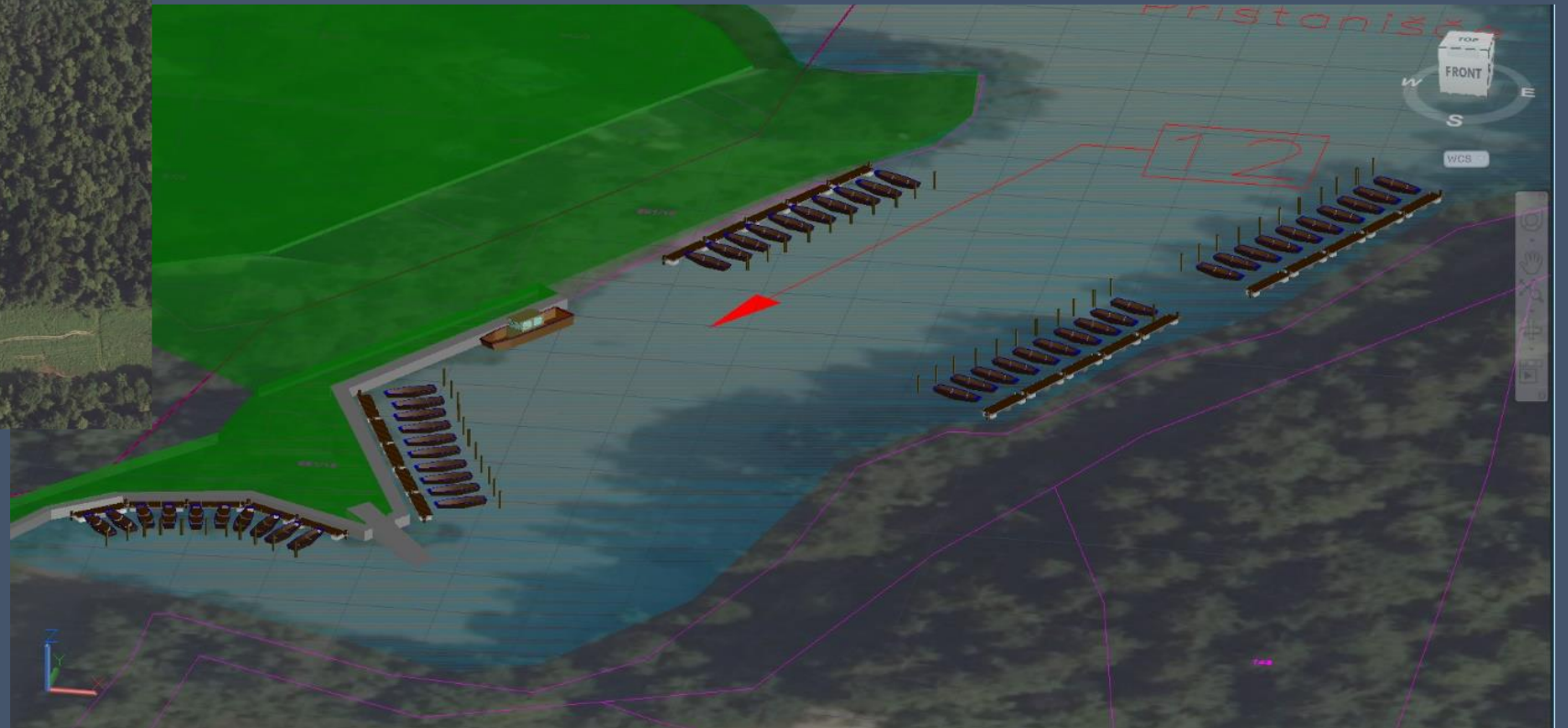
# PLOVBA MED SIDROM IN DRAVA CENTROM



# PRISTAN VK DEM



# PRISTANIŠČE STARI ILIR



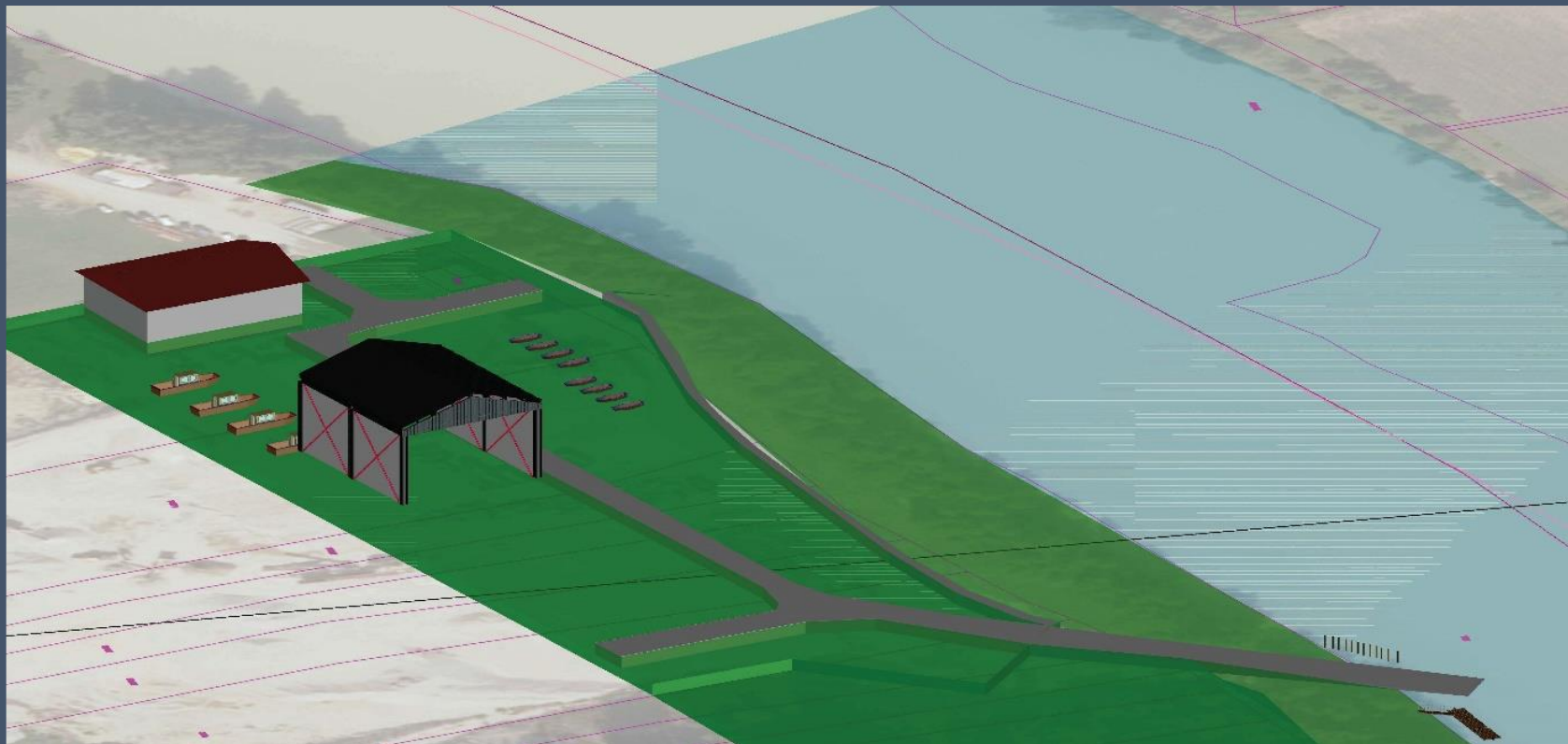
# UREDITEV DRAVA CENTER IN ČOKOLADNA VAS



# UREDITEV SIDRO



# SERVISNA TOČKA BETONARNA BRAČKO



VIZIJA PLOVBE

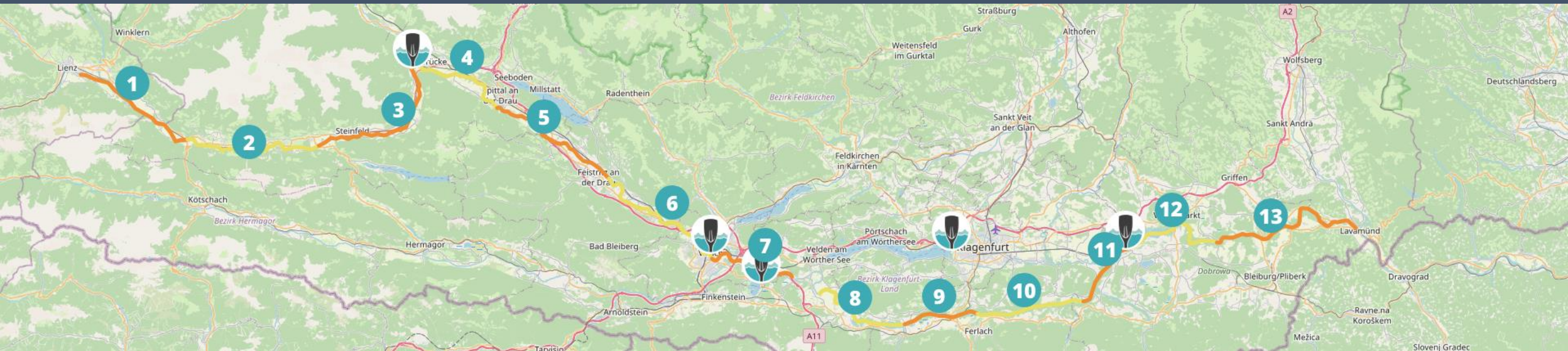
- PREHOD ELEKTRARN -



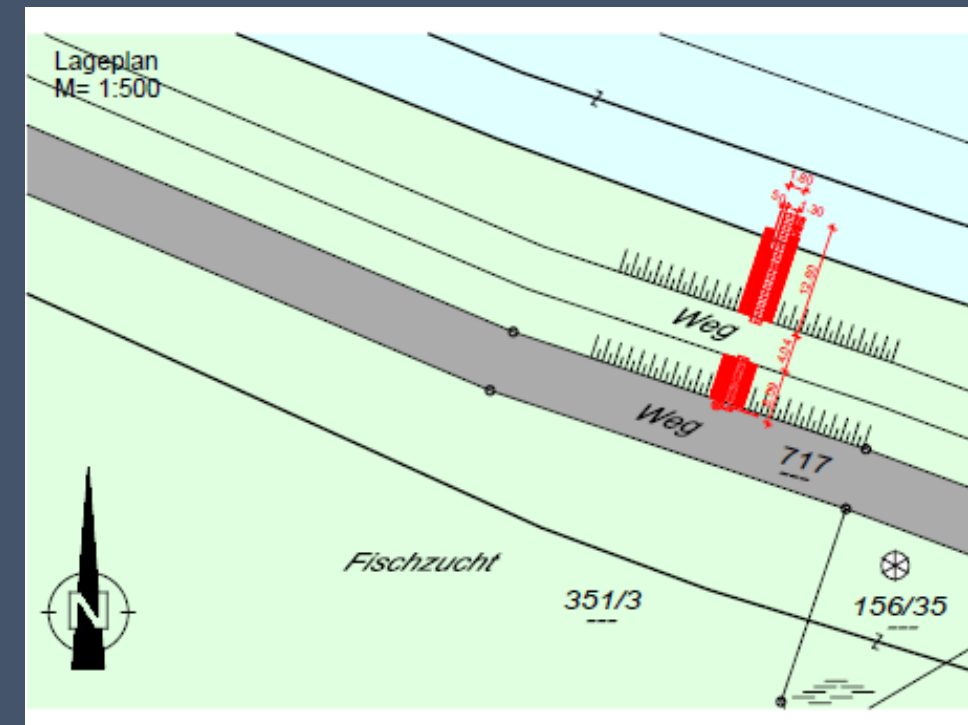
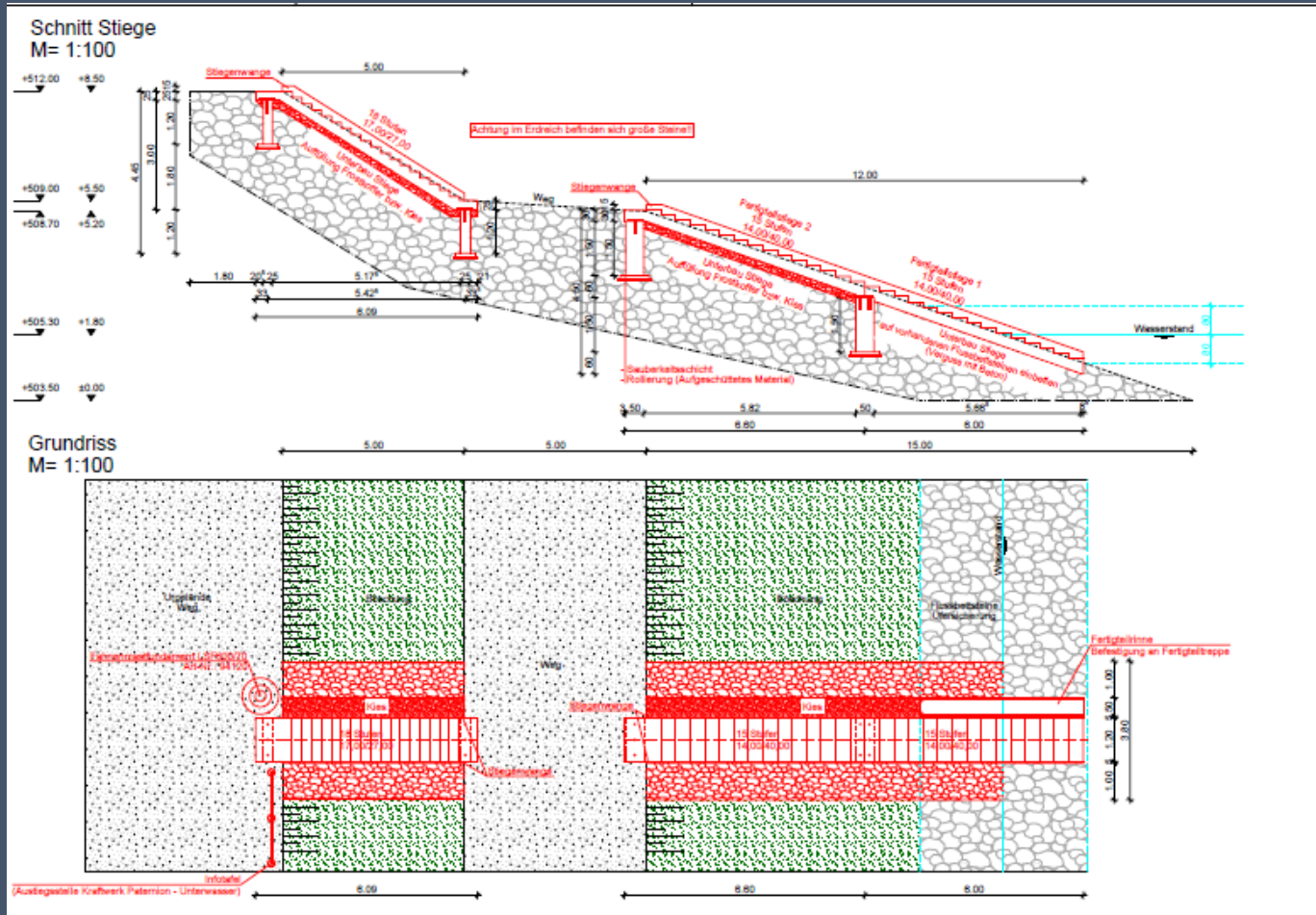
# PREHODI HIDROELEKTRARN ZA KANUJE

## DRAU PADDELWEG

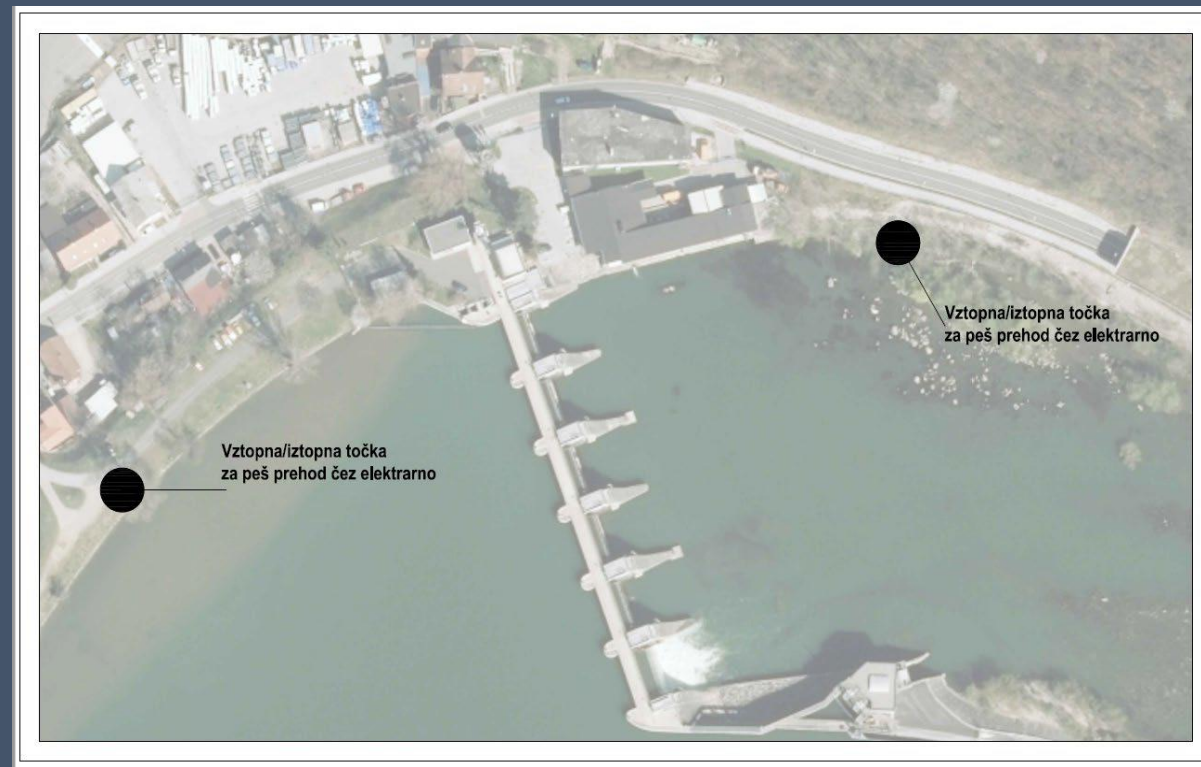
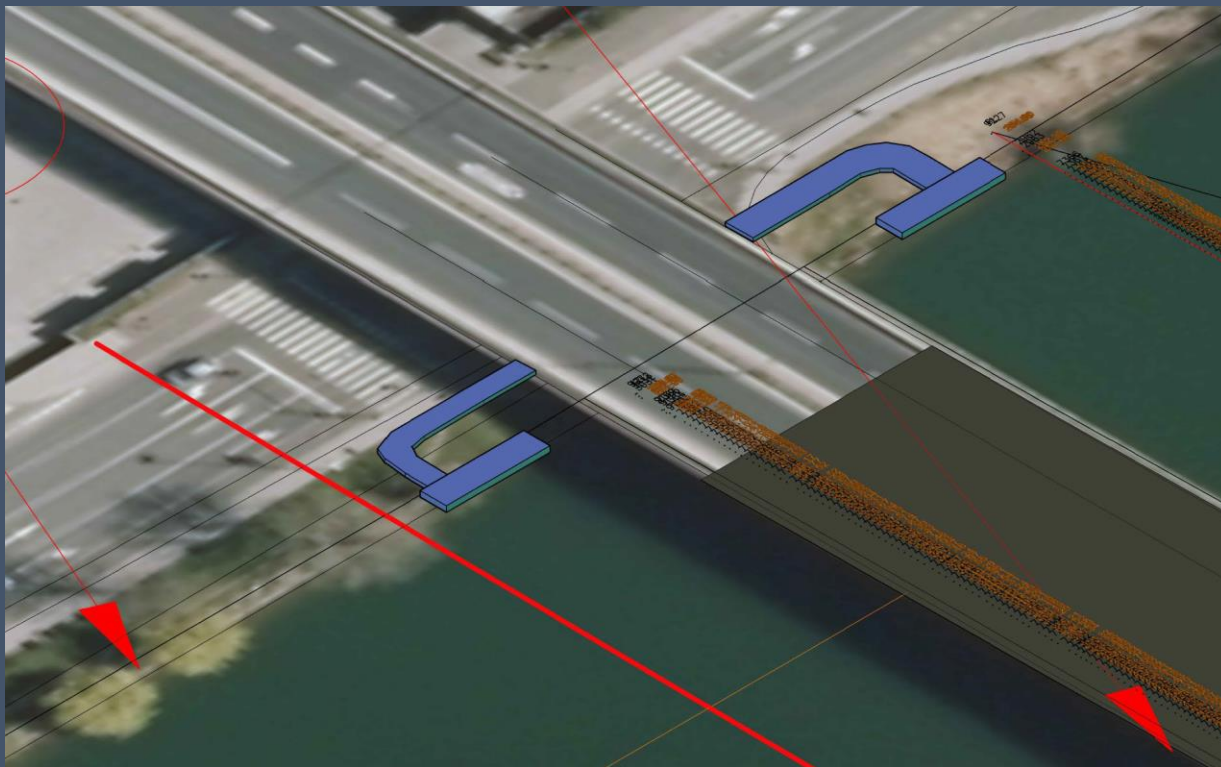
Kanu Wandern & Kanu fahren auf der Drau.



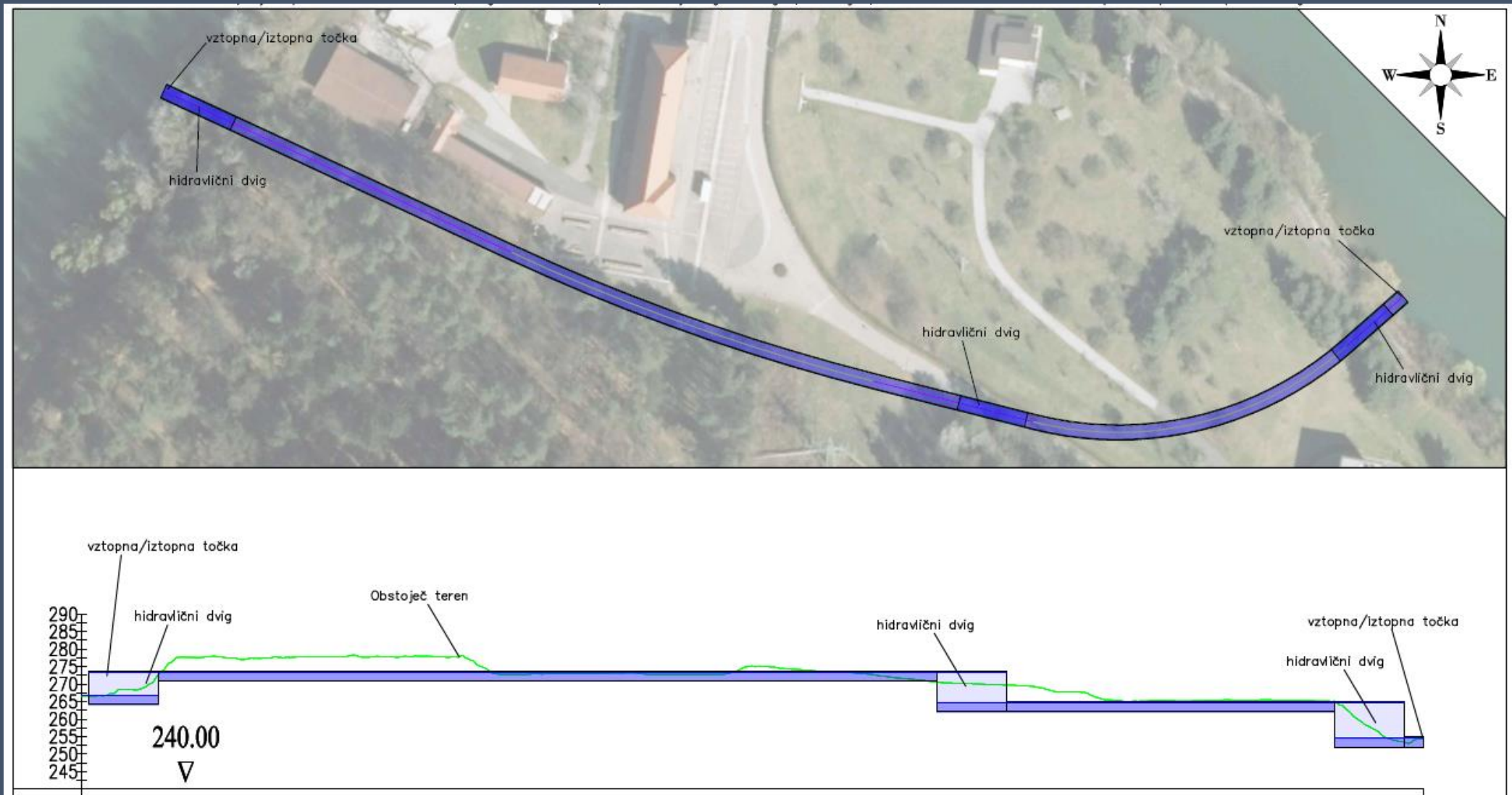
# PREHODI HIDROELEKTRARN ZA KANUJE



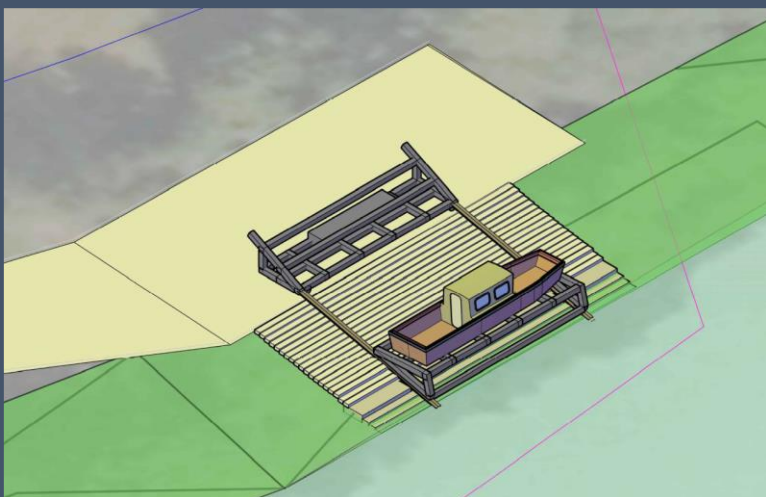
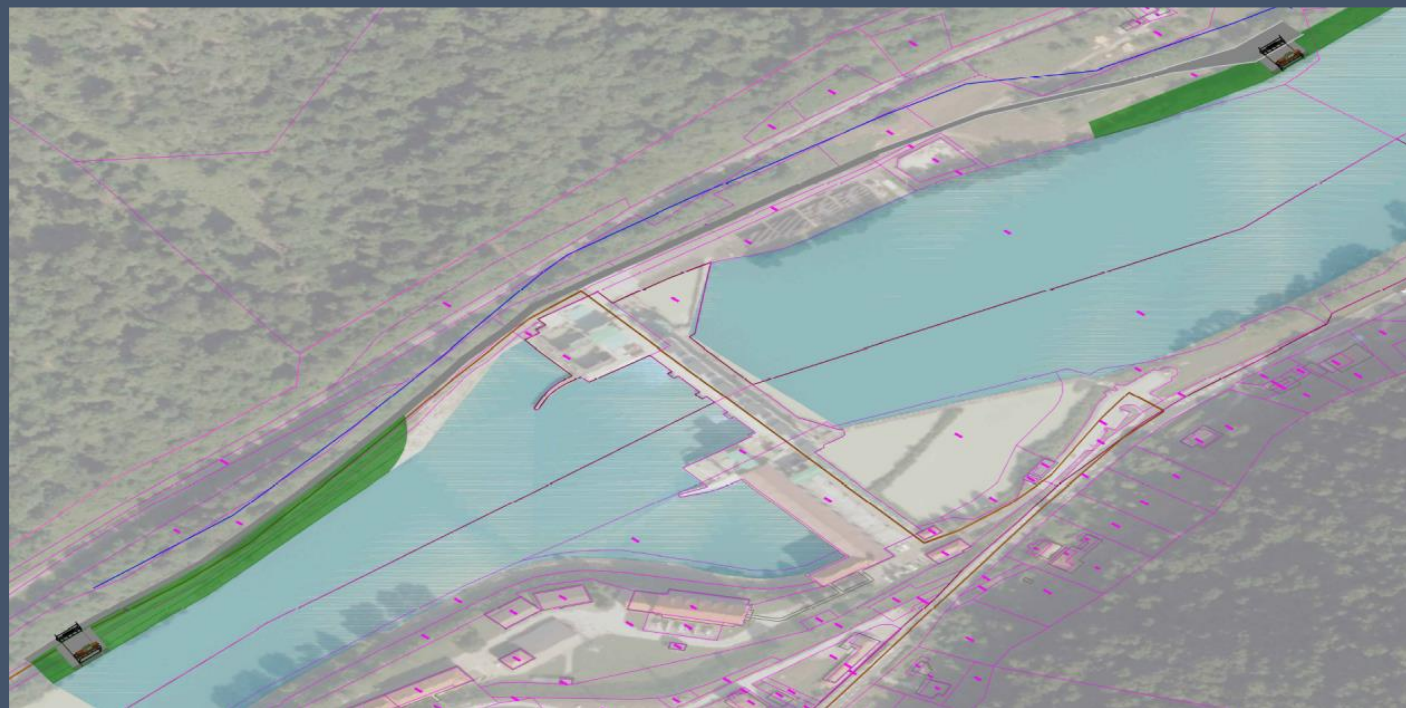
# PREHODI MOSTU IN JEZU



# PREHOD HE MARIBORSKI OTOK ZA PLOVILA



# PREHOD HE FALA



# PRIMER SKUSTA PLOVILA PO BREŽINI



# PRIORITETNI CILJI – DO 2030

- SPREJEM UREDB IN NOVELACIJA ODLOKOV: 7 jezer.
- Predlogi pri pripravi manjkajočih Uredb:
  - Poenotenje ključnih omejitev na reki Dravi.
  - Omogočanje izjem za javni in turistični prevoz (čas plovbe in motorni pogon).
  - Razširitev območja plovbe – kjer je to potrebno.
- SPREJEM NOVIH ODLOKOV: 4 jezera.
- Ureditev obstoječih vstopnih mest in vzpostavitve novih.
- Ureditev vstopnih mest na območju elektrarn (vzpostavitve produkta Drava Kayak).
- Želja je vzpostavitve rečne kapitanije – po ureditvi uredb in odlokov.

# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih  
politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



**RRAKOROŠKA**

REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO

# HVALA ZA VAŠO POZORNOST!