

so udeleženci lahko prisluhnili izzivom pa tudi pristopom, ki so jih razvili v posameznih državah, da bi naslovili kadrovske težave v stroki. Vsekakor so izzivi zelo različni – medtem ko se v zahodnoevropskih državah na splošno srečujejo s pomankanjem kadrov (Belgija, Irska, Francija, Nizozemska, Švedska, Velika Britanija itd.), so tudi svetle izjeme, kjer je interes za študij še vedno visok (Hrvaška, Poljska).

V popoldanski razpravi so udeleženci poskušali odgovoriti na vprašanja, kako prispevati k večji atraktivnosti študija za mlade ter prepoznavnosti stroke, posebna pozornost pa je bila namenjena razvojnim trendom ter s tem povezanim posodabljanjem študijskih programov ter izzivom usposabljanja kadrov in vseživljenjskim usposabljanjem. Povzetek delavnice bo objavljen v uradnem poročilu EuroSDR, ki bo dostopno na njihovi spletni strani www.eurosd.net.

Vir: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo

MEDNARODNA POLETNA ŠOLA BIKEACCESS

V svetu in Sloveniji se v zadnjem času veliko pozornosti namenja trajnostni mobilnosti in spodbujanju uporabe okolju prijaznejših oblik prevoza. Ena bolj priljubljenih oblik je kolesarjenje. Običajno srečujemo kolesarske povezave, ki so načrtovane za zdrave, odrasle kolesarje. Pogosto pa se pozablja, da so kolesarski uporabniki lahko različni. Da bi omogočali socialno pravičnost in promocijo vsakodnevnega kolesarjenja za vse, je treba posebej nasloviti tudi ranljive skupine. Kolesarjenje in kolesarska infrastruktura morata tako biti prijazna, varna in dostopna tudi otrokom, starejšim ter kolesarjem invalidom.

Tudi v Viziji razvoja Ljubljane je eden pomembnih ciljev izboljšanje trajnostnih oblik prometa za vse uporabnike, pri čemer je izpostavljeno sklenjeno omrežje državnih in lokalnih kolesarskih povezav. Ker pa te še niso povsod zgrajene, niti niso prilagojene za različne vrste uporabnikov, so se na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani (UL FGG) odločili izvesti mednarodno poletno šolo BikeACCESS, ki je potekala med 16. in 20. septembrom. Namenjena je bila študentom 1. in 2. stopnje, ki študirajo na smereh, povezanih z urejanjem prostora. Udeležilo se je je dvajset študentov iz Slovenije, Srbije, Bosne in Hercegovine ter Poljske (slika 1).



Slika 1: Udeleženci mednarodne poletne šole BikeACCESS z mentorji.

Poletna šola se je osredotočala na preveritev obstoječih pa tudi oblikovanje predlogov novih kolesarskih povezav in druge kolesarske infrastrukture na primeru Ljubljane, in sicer z vidika ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in invalidi. Pogosto se namreč pozablja, da so kolesarski uporabniki različni, posledično pa so tudi kolesarske povezave navadno načrtovane le za zdrave in odrasle kolesarje. Poletna šola je tako imela dva glavna cilja. Prvi je bil analizirati, kako lahko ranljiv kolesar kolesari od svojega doma do obravnavanih točk zanimanja (na primer zdravstvenega doma, delovnega mesta, javnega prostora), in na tej podlagi predlagati izboljšave obstoječih kolesarskih povezav ali napotke za izgradnjo novih oziroma manjkajočih.

Prvi dan se je začel dopoldne, ki je bil namenjen prihodu udeležencev, uvodnim pozdravom, predstavitvi teme poletne šole in njenega poteka. Sledile so uvodne predstavitve vabljenih predavateljev, ki so nas seznanili z obravnavano tematiko. Najprej je splošno predstavitev o kolesarski infrastrukturi v Sloveniji izvedel Gregor Steklačič, predstavnik Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Orisal nam je kolesarsko infrastrukturo v Sloveniji, zakonodajo, ki ureja področje kolesarjenja, v sklepnem delu pa pokazal tudi številne primere dobrih in slabih praks, ki so bili izhodišče za nadaljnje delo.

Sledilo je predavanje Vite Kontić Bezjak z oddelka za gospodarske dejavnosti in promet mestne občine Ljubljana (MOL). Predstavila nam je, kakšne ukrepe in aktivnosti MOL že izvaja na področju trajnostne mobilnosti z namenom izboljšanja kolesarske infrastrukture in promocije kolesarjenja med vsemi prebivalci, skupaj z vključevanjem ranljivih skupin.

Že prvi dan poletne šole se je začelo skupinsko delo. Razdeljeni smo bili v mednarodne skupine, vsaki pa so bili dodeljeni tudi mentorji, ki so prav tako prihajali iz različnih držav. Naša prva naloga je bila povezana s pripravi na terensko delo, ki je sledilo prihodnji dan. Morali smo namreč proučiti dodeljeno območje, ki je zajemalo izhodiščno lokacijo in tri točke zanimanja. Med njimi smo morali načrtovati krožno pot, za katero smo predvideli, da bi jo bilo mogoče opraviti s kolesom. Spoznali smo se tudi z aplikacijo QField, s katero smo izvedli kartiranje na terenu. Za konec prvega dneva smo se vsi udeleženci skupaj z mentorji odpravili še v Center Rog, kjer je potekalo spoznavno druženje.

Začetek naslednjega dne je bil namenjen spoznavanju z življenjem invalida. Študentje smo bili razdeljeni v dve skupini za delavnice. Skupina z invalidskimi vozički se je pod vodstvom izr. prof. dr. Mateje Dovjak podala iz avle Fakultete za gradbeništvo in geodezijo do Trga republike (slika 2). Na voljo sta bila dva invalidska vozička, študentje pa smo se pri njuni uporabi izmenjevali in si med seboj pomagali pri premagovanju različnih ovir, ki jih je bilo na poti veliko. To so bili robniki, stopnice, klančine s prevelikim nagibom ter raznolika podlaga, pri čemer so veliko težav povzročale granitne kocke.

Medtem je druga skupina preizkušala prilagojena kolesa (slika 3), ki sta jih zagotovila zavod Uvid in pred. dr. Aleš Golja. Zaposleni iz zavoda Uvid so nas med preizkusom stalno spremljali in nam razložili, kako se uporabljajo prilagojena kolesa, na kaj moramo biti pozorni pri uporabi, pa tudi kaj tako kolo pomeni za uporabnika invalida. Tovrstna kolesa smo preizkušali kar na parkirišču fakultete, saj obstoječa kolesarska infrastruktura v Ljubljani zanje ni primerna. Poleg tega smo lahko preizkusili očala, ki posnemajo pijanost. S tem smo se lahko bolje živeli v počutje osebe, ki ima težave z ravnotežjem.



Slika 2: Preizkus invalidskih vozičkov.



Slika 3: Preizkus prilagojenih koles.

Srečali smo se tudi s parakolesarjem Primožem Jeraličem, samostojnim strokovnim sodelavcem Nacionalnega sveta invalidskih organizacij Slovenije. Na podlagi lastnih izkušenj kot kolesar invalid je izpostavil pomanjkljivosti in izzive, s katerimi se srečuje na obstoječi kolesarski infrastrukturi. Ti so predvsem posledica načrtovanja, ki ne sledi smernicam univerzalne dostopnosti. Prav tako je opozoril na pomanjkanje izposoje prilagojenih koles v javni mreži izposoje koles ne samo v Ljubljani, ampak tudi širše po Sloveniji.

Delavnicam je sledilo predavanje Janija Demšarja z Geodetskega inštituta Slovenije (GIS), ki nam je predstavil platformo Dostopnost prostora. Predstavitev je bila še kako aktualna, saj so na navedeni platformi zbrani javno dostopni podatki o ovirah za invalide. Na podlagi teh podatkov se tako lahko pripravijo akcijski načrti za občine z informacijami, kje so posamezna invalidom težje dostopna mesta, kar omogoča njihovo uspešnejše odpravljanje.

Popoldne je sledil teren, na katerega smo se študentje po skupinah odpravili s kolesi BicikeLj (slika 4). Odkolesarili smo traso, ki smo jo začrtali prejšnji dan, po poti pa smo fotografirali in kartirali omejitve v prostoru za ranljive skupine. Pri tem smo uporabljali predpripravljeno aplikacijo QField in kriterije, ki smo jih morali upoštevati pri delu.



Slika 4: Odprava na teren s kolesi BicikeLj.

Na začetku tretjega dneva smo prisluhnili predavanjem gostujočih mentorjev iz Srbije in Poljske, ki so nam predstavili kolesarjenje v svojih državah. Prav tako smo bili seznanjeni z dostopnostjo za študente invalide do fakultet in institucij Univerze v Beogradu. Tako smo dobili tudi vpogled v kolesarsko infrastrukturo ter prilagoditve za ranljive uporabnike prostora v drugih državah.

Pretežen del tretjega dne je bil namenjen skupinskemu delu. Izdelali smo SWOT (analiza prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti) in problemsko analizo območja, ki smo ga prekosarili in kartirali prejšnji dan. Za potrebe vmesne predstavitve smo izdelali plakat, predvsem pri izdelavi problemske karte pa smo uporabljali tudi digitalna orodja. Karto smo izdelali z GIS programi, bodisi s QGIS ali ArcGIS Pro. Ob koncu tretjega dne smo mentorjem predstavili vmesne rezultate, ti pa so podali predloge za izboljšave in nadaljnje delo.

Četrty dan smo pod vodstvom mentorjev nadaljevali delo v skupinah (slika 5), pri čemer smo proučevali različne rešitve in predloge za izboljšavo obstoječih kolesarskih povezav na proučevanem območju. Skupinskemu delu je bilo posvečeno celotno dopoldne, popoldanski čas pa smo posvetili vodenemu ogledu Ljubljane (slika 6), ki se je končal na Ljubljanskem gradu. Vodenega ogleda so bili še posebej veseli tuji študentje, saj je večina Ljubljano obiskala prvič.



Slika 5: Delo v skupinah.



Slika 6: Voden ogled Ljubljane.

Prvi del zadnjega dne je bil namenjen zaključevanju skupinskih nalog, popoldne so sledile predstavitve analiz in rešitev sodelujočim mentorjem ter vabljenim strokovnjakom. Predstavitev so se udeležili predstavniki MOPE, UL FGG, GIS in Fakultete za arhitekturo Univerze v Ljubljani. Študentje smo med poletno šolo prepoznali številne neustreznosti pri izgradnji kolesarske infrastrukture v Ljubljani. Pri tem so bile največkrat izpostavljene manjkajoče in preozke kolesarske povezave, ki imajo za posledico številčnejše konflikte med kolesarji in motornim prometom. Poleg tega so v središču Ljubljane pogosta območja gneče, kar število konfliktov še poveča, predvsem med kolesarji in pešci. Na kolesarskih povezavah so bile pogosto prisotne ovire (na primer količki, prometna signalizacija, reklamni panoji), problematični pa so bili tudi nepričakovani zaključki kolesarskih povezav in neprimerna podlaga (na primer makadam, granitne kocke). Prav tako smo na več mestih opazili, da je bila signalizacija neustrezna ali pomanjkljiva. Pogosto je bilo opaziti tudi pomanjkanje klančin oziroma spuščanih robnikov za lažji dostop ter pomanjkanje ostale kolesarske infrastrukture, kot so postajališča s klopami, pitniki in oprema za popravilo kolesa. Poleg tega obstoječa shema izposojanja mestnih koles v MOL ne omogoča izposoje prilagojenih koles.

V zadnji fazi smo oblikovali širok nabor predlogov za odpravljanje prepoznanih težav, kot so širitve obstoječih kolesarskih povezav in izvedba novih na mestih, kjer manjkajo; za preprečevanje konfliktov med kolesarji in motornim prometom pa smo predlagali še nivojsko ločitev kolesarskih povezav od cestišča. Kolesarske povezave je treba opremiti z ustrežno signalizacijo, pri čemer smo še posebej postavili barvanje površin, jasne kolesarske oznake in opozorila za nevarnosti. Prav tako je treba urediti ustrezne klančine, poglobiti robnike in postaviti območja postajališč za kolesarje s pitniki ter opremo za popravilo koles. Predlagali smo tudi ureditev dostopa do zemljevidov ter aplikacij z informacijami o dostopnih in varnih kolesarskih povezavah. Menimo, da je treba urediti tudi zakonodajo, ki mora ustrezno naslavljaliti vse kolesarje (tudi ranljive) ter zagotoviti primerne ureditve za novejša prevozna sredstva, kot so električni skiroji.

Študentje smo želeli poudariti, da načrtovanje kolesarskih povezav ne sme biti usmerjeno le v zdrave in sposobne ljudi, temveč je treba vključiti tudi ranljivejše skupine posameznikov, ki bi sicer radi kolesarili, a jim sedanja kolesarska infrastruktura v Ljubljani tega žal ne omogoča.

Na sklepnem dogodku so bila podeljena potrdila o udeležbi na poletni šoli BikeACCESS, ki sta nam jih v petek popoldan podelili organizatorki poletne šole izr. prof. Alma Zavodnik Lamovšek ter asist. Jana Breznik. Dodam lahko še, da smo na poletni šoli študentje pridobili koristne izkušnje s področja načrtovanja prostora in mednarodnega sodelovanja ter nova poznanstva.

Damjana Lamovšek,

UL Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo

asist. Jana Breznik,

UL Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo

Avtorja fotografij sta Jana Breznik in Branko Protič.

Opomba: Poletna šola je potekala v okviru ukrepa RSF »Razvoj in krepitev sodelovanja v okviru transnacionalnih medinstitucionalnih učnih skupnosti« (ukrep B.II.3). Vsebinsko se navezuje na CRP V5-2303: Izdelava modela kolesarskih povezav glede na namen uporabe, ki ga sofinancirata ARIS in MOPE. Tiuji študenti in mentorji so bili stipendirani iz programa CEEPUS.

REGIONALNA KARTOGRAFSKA KONFERENCA MEDNARODNEGA KARTOGRAFSKEGA ZDRUŽENJA ICA EUROCATO, DUNAJ, AVSTRIJA, 9.–11. 9. 2024

Na Dunaju so septembra pripravili sedaj že tradicionalno, 4. regionalno kartografsko konferenco mednarodnega kartografskega združenja ICA. Konferenca, v celoti izvedena v prostorih Tehniške univerze na Dunaju, je bila ponovno izjemno uspešna. Formalni soorganizatorji konference so kartografska združenja Avstrije, Nemčije, Švice, Združenega kraljestva in tokrat tudi Češke, pretežni del izvedbe pa je kot vedno zagotovila ekipa TU Dunaj na čelu s prof. Georgom Gartnerjem, tudi aktualnim predsednikom ICA. Čeprav je bil dogodek regionalen, se je zbralo več kot tristo udeležencev iz osemindesetih držav z vsega sveta.

Že dan pred začetkom je bilo na voljo kar enajst različnih delavnic z raznolikih področij kartografije, nekatere so bile usmerjene v tehnološke novosti, druge v uporabniške izkušnje in družbene izzive. Konferenca se je začela z večernim odprtjem in uvodnim govorom prof. dr. Lorenza Hurnija, šele četrtega predstojnika inštituta ETH Zürich v njegovi skoraj stoletni zgodovini, sledilo pa je druženje prisotnih v izjemno obnovljeni podstrešni dvorani univerzitetne stavbe. V naslednjih treh dneh je bilo v treh