

LJUBLJANA – Cilji za urejanje prometa so lahko zelo sprejemljivi za vse, vendar se nihče zlahka ne odpove staremu načinu, v katerem je avto določevalec prostorskih ureditev. Zato je nujno občinam in šolam predstaviti dobre prakse.

BORUT TAVČAR

Društvo Focus, Cipra in Inštitut za politike prostora (Ipop) so pripravili priročnik *Trajnostna mobilnost v praksi*, v njem pa zbrali dobre prakse v Sloveniji, nekaj jih je tudi iz tujine. Med njimi so rešitve za mesta in podeželje, turistične kraje pa tudi za prireditve. »Naša gospodinjstva porabijo 16 odstotkov proračuna za mobilnost, ob tem največji delež v Evropi za osebni avto,« je povedal Marko Peterlin iz Ipopa. V državi je mobilnost organizirana povsem netrajnostno. Veliko ljudi, industrije in drugih dejavnosti se seli na obrobje mest, kar za sabo potegne vso gradnjo infrastrukture, kar niso le ceste do vsake hiše, temveč tudi vodovodi, kanalizacija, elektrika in drugo. Vse to veliko stane. »Zato želimo te dobre prakse približati vsem. Trajnostno mobilnost se da organizirati povsod, ne le v Ljubljani,« dodaja Peterlin.

Občine sestavljajo celostne prometne strategije. »Vsi se lahko strinjamo, kaj so cilji, višja kakovost življenja in čist zrak, ustavi pa se pri ukrepih, saj ni primerov dobrih rešitev, ni niti izkušenj. Kar je mogoče v Københavnu, je verjetno res težko uresničiti v Črni ali na Bledu, imamo pa tudi izkušnje v primerljivih krajih v sosednjih državah,« je povedal Peterlin, pri tem pa dodal, da je za predstavitev dobrih praks kar veliko zanimanje občin. Zbornik bodo do konca projekta, ki ga v celoti financira ministrstvo za okolje in prostor, predstavljali tudi šolam.

Prevoz in pomoč starejšim

Za mnoge je zanimiv prostovoljski projekt zavoda Sopotniki. Marko Zevnik je povedal, da organizirajo prevoze starejših na podeželje, za zdaj v občinah Divača, Sežana in Hrpelje-Kozina. Vozniki so prostovoljci, prevozi za starostnike znotraj občin pa so brezplačni. »Edini javni prevoz na podeželju je šolski avtobus, na tega pa starejši pogosto niti ne smejo,« je povedal Zevnik, dodal pa, da so jim starostniki, ki so pogosto zelo izolirani, povedali, da so s prevozi zmanjšali njihov stres, prej so čakali tudi po ves teden, da so otroci pripeljali potrebščine iz

Dobre prakse mobilnosti imamo tudi v Sloveniji

Omejevanje avtomobilov Nikoli v zgodovini se ljudje niso tako malo gibali kot danes, krivi so avtomobili



FOTO BLAŽ SAMEC

trgovine, za obisk pri zdravniku in podobno pa so morali klicati vse sorodstvo. Prostovoljci opravijo od tri do štiri prevoze na dan.

Zavod Sopotniki združuje 25 prostovoljcev, tudi mladih upokojencev in študentov socialnega dela, ki so denar za avto zbrali sami. »Starostniki ne načrtujejo tako kot mi. Dolgo vnaprej lahko napovedo, kdaj bodo potrebovali prevoz do zdravnika. Velika večina klicev je takšnih,« je Zevnik odgovoril na pomislek, da je en avto malo za tri občine in 150 uporabnikov. Poleg tega nočejo biti le prevozniki, so člen organizacije, ki skrbi za boljše življenje starostnikov. Ti so tudi hvaležni, z njihovimi donacijami zavod pokrije 80 od-

stotkov stroškov prevozov. Prevoz zunaj meja treh občin pa stane 0,11 evra na kilometer, le toliko, da pokrije glavnino stroškov.

Drugače je z občinami; Zevnik je priznal, da je pričakoval večje zanimanje. »Dobil sem občutek, da stvari, ki niso obvezne po zakonodaji, najraje pustijo kar ob strani, financirale jih tudi ne bi,« pravi Zevnik. Bi pa Sopotniki radi uporabili brezplačne električne polnilnice, ki so jih občine postavile, vendar so električna vozila še prevelik zalogaj.

Občine se morajo izobraziti

Projektant Andrej Cvar je povedal, da je Ljubljana že leta 2012 pri-

pravila natančna načrtovalska navodila za trajnostni promet. »Pri naročnikih del pogosto pogrešam uporabo teh navodil, ki so javno dostopna. Če uporaba navodil ni naročena, so projekti običajno neprimerni, saj so projektanti desetletja dolgo projektirali prometne rešitve, prilagojene avtomobilu,« je opozoril Cvar in dodal, da so dobre prakse tudi zato zelo koristne. Ukrepi so lahko izvedeni z zelo malo denarja, talna signalizacija, ki jo je tako treba redno obnavljati, je, denimo, lahko prilagojena avtomobilom ali pa kolesarjem in pešcem.

Kot največjo pomanjkljivost občinskih prometnih strategij je

Cvar ocenil »popolno odsotnost nemotorne infrastrukture«. Kot priložnost pa je navedel ureditev storitve prevozov na klic, ki je ena od velikih rešitev za podeželje. Prazni avtobusi so odločno predragi.

Največ dela je na plečih občine, država pa upravlja železniški in deloma tudi avtobusni prevoz. »Bohinj je svoje rešitve črpal iz izkušenj podobnega kraja v Avstriji. Občinam je precej lažje, če imajo primeren zgled. Pomembna je izkušnja, da se vseh ciljev ne da doseči z enim ukrepom. Turistični kraji lahko nehajo graditi parkirišča, namesto tega ponudijo nove linije javnega prevoza, ob tem po-

nudijo ugodnejše pakete za obiskovalce, ki pridejo brez avtomobila, in drugo. Običajno pa traja tudi več let, da se spremembe zares primejo,« je povedala Anamarija Jere iz Cipre.

Peterlin je dodal, da je trajnostna mobilnost pravzaprav le bolj učinkovita mobilnost. V Avstriji nekateri kraji tudi zato del cene vsake prenočitve usmerijo v javni prevoz.

Dobre prakse v zborniku

Med dobrimi praksami se je znašel brezplačen prevoz z vozili Kavalir v Ljubljani, prav tako brezplačen avtobusni prevoz v Velenju, Novi Gorici in Murški Soboti. Občine

za te prevoze plačujejo po več sto tisoč evrov na leto, vendar z njimi zmanjšujejo prometno gnečo in potrebo po novih parkiriščih, poleg tega so zaradi prevozov nekatere točke v mestu bolj dostopne za starejše in otroke.

Za kolesarje in pešce so dobro ocenjeni prehodi v slepih ulicah pa tudi dvosmerno kolesarjenje v enosmernih ulicah in projekta Pešbus in Bicivlak, oblika spremljanja otrok v šolo. Slovenijo čaka še dobra praksa uvajanja kolesarskih cest, na katerih je mogoče kolesariti vstric.

Za podeželje so posnemanja vredni primeri železnice Merano-Malles, pri nas pa združevanje linij rednega in šolskega avtobusnega prevoza v Grosupljem in Sopotniki. Infrastrukturno je dobro premisliti o hitrostnih otokih pa tudi o varnih in udobnih kolesarskih stezah ter površinah za pešce. Dobro oceno imajo tudi Prevozi.org.

1, 2, 3 Ljubljana

V projektu Drive Green so CVS Mobile, ZRC SAZU in fakulteta za elektrotehniko najprej pripravili aplikacijo, ki ugotavlja, kako ljudje vozijo avto, saj lahko z mirno vožnjo prihranijo desetino emisij in goriva, obenem pa povečajo varnost v prometu. Nato pa so, kot je povedal antropolog Dan Podjed iz ZRC SAZU, pomislili, da bi lahko vozniki emisije zmanjšali tudi za 100 odstotkov, če se preprosto ne bi usedli v avto.

Predvidoma v začetku prihodnjega leta bo pripravljena aplikacija, ki bo samodejno ugotavljala, kako se ljudje premikajo. »Vse na deklarativni ravni skrbijo emisije, a ta opozorila nikogar ne odvrta od uporabe avtomobila. Podobno je kot z opozorili na škatlicah cigaret. Niti majhni dnevni prihranki nikogar ne premaknejo. Zelo pomembna sta zdravje in dobro počutje, sram nas je, ker se tako malo gibljemo. Zato aplikacija pokaže, kako aktivni smo bili. Nikoli v zgodovini se nismo ljudje gibali tako malo kot zdaj, glavna krivca pa sta avto in internet,« pravi Podjed.

V načrtu so tudi tekmovanja z znanimi osebnostmi, povezovanje ljudi za skupen cilj je tudi velik motivacijski dejavnik. Hoja in kolesarjenje ugodno vplivata na fizično in psihično zdravje, prav tako na družbeno povezanost. »Leta 1994 sem parkiral pri Prešernovem spomeniku v Ljubljani. Danes si tega verjetno nihče več ne predstavlja,« pravi Podjed, ki z ekipo išče prvih 100 uporabnikov aplikacije.