

# Mobilnost v prostem času

## Osnovni dokument

### VSEBINA

<b>Kaj je pomembno pri prostočasnem prometu? .....</b>	<b>2</b>
<b>Mednarodna primerjava števila prevoženih kilometrov .....</b>	<b>2</b>
<b>Gibalo prostočasnega prometa .....</b>	<b>3</b>
<b>Kdor lahko izbira .....</b>	<b>4</b>
<b>Čas, udobje, denar .....</b>	<b>4</b>
<b>Nedeljski vozniki .....</b>	<b>5</b>
<b>Vesolja je konec, položaj se zaostrojuje .....</b>	<b>5</b>
<b>Da bo spet zabavno – trajnostna mobilnost .....</b>	<b>7</b>
<b>Splošna izhodišča .....</b>	<b>7</b>
<b>Pristopi v prostorskem načrtovanju in načrtovanju javnega potniškega prometa .....</b>	<b>7</b>
<b>Ponovno odkrivanje bližnje okolice .....</b>	<b>7</b>
<b>Določanje ključnih usmeritev v JPP .....</b>	<b>7</b>
<b>... in na področju turizma .....</b>	<b>9</b>
<b>Usmerjanje avtomobilskega prometa v prostem času .....</b>	<b>9</b>
<b>Primeri projektov za trajnostni promet na območju Alp .....</b>	<b>10</b>
<b>Prostočasni promet v prihodnje .....</b>	<b>11</b>
<b>Literatura .....</b>	<b>12</b>

## Kilometri, ki so nam v zabavo? Mobilnost v prostem času

Elke Haubner, CIPRA-International

### Kaj je pomembno pri prostočasnem prometu?

Promet, ki se odvija zaradi izvajanja prostočasnih dejavnosti, t.i. prostočasni promet, je segment potniškega prometa. V to skupino ne prištevamo potovanj na delo in z dela ter potovanj v izobraževalne namene, torej klasičnih dnevnih migracij, težko pa je potegniti ločnico pri potovanjih, opravljenih zaradi nakupovanja. To vrsto prometa pogosto obravnavamo kot samostojen člen prometnega sistema ali pa ga uvrščamo k „prometu zaradi opravkov“. Sicer pa nakupovanje vedno bolj postaja tudi pravo doživetje, zato ga je treba uvrstiti k načinom preživljanja prostega časa. Prizorišča prometa, ki se odvija v prostem času, so različna: mesta oz. urbane aglomeracije, rekreacijska, obrobna in gorska območja. Učinki prometa so različni, zato je treba sprejeti različne ukrepe.

Prostočasni promet prestopa državne meje. Pomembni podatki za prostočasni promet so torej tudi podatki o številu potniških kilometrov (zmnožek števila oseb/ potnikov in števila prevoženih kilometrov) domačih obiskovalcev v tujini oziroma tujih obiskovalcev v domači državi. Tako je bilo, recimo, v Švici v prostem času prevoženih 60 milijard potniških kilometrov, medtem ko so Švicarji v tujini v prostem času opravili 40 milijard kilometrov.

Delež prostočasnega prometa dosega v državah, kot so Avstrija, Nemčija ali Švica, že okrog 50 do 60 odstotkov obsega celotnega prometa. Delež osebnega motornega prometa (OMP) znotraj prostočasnega prometa je v teh državah na zelo visoki ravni, saj znaša od 60 do 80 odstotkov.

V Švici so promet v prostem času raziskovali v okviru Nacionalnega raziskovalnega programa (NFP 41) v poglavju „Promet in okolje - medsebojno učinkovanje med Švico in Evropo“ (Verkehr und Umwelt – Wechselwirkungen Schweiz-Europa).

### Mednarodna primerjava števila prevoženih kilometrov

Prostočasni promet zavzema v različnih državah primerljivo velik delež v strukturi celotnega prometa, tj. od 50 do 60 odstotkov (preglednica 1).

**Preglednica 1: Potniški kilometri v strukturi celotnega prometa in delež prostočasnega prometa v različnih državah, izražen v odstotkih**

Država	Potniški kilometri Celotni letni promet	Potniški kilometri Celotni promet na prebivalca in leto	Delež prostočasnega prometa
Švica	106 mrd. (Meier, 2000)	13.881	60 %
Nemčija	939 mrd. (ifo-Institut, 1995)	11.477	50 %
Avstrija	109 mrd. ( <a href="http://www.bmu.gv.at">www.bmu.gv.at</a> , 1995)	13.457	60 %

## Gibalo prostočasnega prometa

Kdor se ukvarja s prostočasnimi dejavnostmi, ki se ne odvijajo samo znotraj posameznikovega doma, povzroča prostočasni promet. Psihosocialne potrebe po svobodi, varnosti, moči, socialnih stikih, zasebni sferi in zabavi določajo način uporabe različnih oblik mobilnosti ob delavnikih in v prostem času.

Prostočasni promet je pomemben segment prometa, ki ga je treba resno obravnavati, saj je zaradi gospodarskih in družbenih razmer njegov pomen vedno večji.

Ljudje imajo na razpolago vedno več prostega časa – v Franciji šteje delovni teden samo še 35 ur – in razmerje med delovnim in prostim časom vpliva na to, kolikšen bo obseg prostočasnega prometa. Elektronska pošta, mobilni telefoni in internet so povzročili spremembo ali zamik delovnega časa, porazdelitev le-tega je v glavnem postala bolj prožna, v večji meri ga je mogoče uskladiti s prostočasnimi dejavnostmi. Tudi gospodarska rast in s tem povezani višji dohodki igrajo pri tem pomembno vlogo.

Obseg dejavnosti, ki se odvijajo izven posameznikovega doma, je vedno večji, med drugim tudi zaradi velikega števila različnih ponudb, kako preživeti prosti čas.

Rekreacijska območja in objekti, namenjeni izvajanju prostočasnih dejavnosti, kot so npr. športni objekti, večinoma niso v središčih, temveč izven mest, to pa tudi vpliva na povečanje prometa. Prav tako velja to za nakupovalna središča.

Počitnice so vedno krajše: leta 1970 so povprečne počitnice še trajale osem do devet dni, danes samo še pet dni. Število nočitev ostaja na enaki ravni, povečal pa se je obseg prometa, saj je pogostnost prihodov in odhodov večja.

### Preglednica 2: Različne oblike prostočasnega prometa in njihov delež v strukturi celotnega prostočasnega prometa (podatki za Švico)

	v mrd. potniških kilometrov	delež v %
Obiski znancev in sorodnikov	13	33
Športne dejavnosti	10	30
od tega: samo dnevni smučarski izleti		5
Prireditve (brez športnih, umetnostnih, kulturnih), sejmi za preživljanje prostega časa, politične, verske prireditve itd.	3-4	9
Umetnost, kultura	2	5
Gastronomski turizem	2	5
Živalski vrtovi, rekreacijski parki	1,3	3
Spolni turizem	1	3
Parki za preživljanje prostega časa	0,5	1
Obiskovanje kinematografskih predstav	0,5	1
Igralni in športni objekti	0,2	0,2
Drugo	6	15

Vir: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

## Kdor lahko izbira ...

Oblike prostočasnega prometa in njegov obseg so zelo odvisne od osebnih dejavnikov in socialno-ekonomskih vidikov: starost, dohodek, spol, kraj bivališča, poselitvene strukture in drugi sistemi infrastrukture, razpoložljivost in stroški prevoza vplivajo na ravnanje ljudi v prostem času in posledično na njihovo izbiro prometnega sredstva. Tako tisti, ki prihajajo iz urbanih aglomeracij, veliko pogosteje izbirajo sredstva javnega potniškega prevoza (JPP) kot pa tisti, ki živijo na podeželju ali v manjših mestih. Oblike mobilnosti, ki jih ljudje uporabljajo v prostem času, so odvisne od njihovih življenjskih razmer.

Če primerjamo uporabo prevoznih sredstev v obsegu celotnega prometa in prostočasnega prometa, ugotovimo, da so razlike le malenkostne. V strukturi celotnega prometa zavzema najpomembnejši del osebni motorni promet.

**Preglednica 3: Porazdelitev prometa po vrsti prevoza, izražena v % (modal split)**

Država	OMP	JPP	LP	PP	Vir
Švica - prostočasni promet	66	17		10	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Švica - celotna struktura prometa	71	17		7	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Nemčija - prostočasni promet	77	15	2		<a href="http://www.freizeitverkehr.de">www.freizeitverkehr.de</a>
Nemčija - celotna struktura prometa	82	15	3		ifo-institut, 1995
Avstrija - prostočasni promet	64	8		28	VCÖ, 1998
Avstrija - celotna struktura prometa	55	16		29	VCÖ, 1998
PP = počasen promet (pešačenje, kolesarjenje)					

Iz analize prevoženih kilometrov v železniškem sektorju: število kilometrov na prebivalca, ki so bili opravljeni po železnici, je v Švici med najvišjimi (1850), sledijo ji Francija (1130), Avstrija (1104), Nemčija (891) in Italija (711) (LITRA, 1999). A tudi če teh kilometrov ne bi mogli pripisati izključno prostočasnemu prometu, se v njih vendarle odraža odnos prebivalstva do javnega potniškega prometa.

## Čas, udobje, denar

Kateri so neposredni razlogi za izbiro določenega prometnega sredstva? To je bilo osrednje vprašanje projekta o prostem času, ki ga je na podlagi ankete podjetje TopSwiss (Tourismus Profil Schweiz) izvedlo poleti 1997 in pozimi 1998. Iz opravljenih analiz izhaja, da uporabniki osebnega motornega prometa kot najpomembnejši motiv pri izbiri prometnega sredstva navajajo dva dejavnika – to sta čas in udobje. Šele na tretjem mestu je cena, na četrtem pa navada. Podobni so motivi tistih, ki se odločajo za potovanje z avtobusom ali letalom.

Za uporabnike javnega potniškega prometa je pglavitni razlog za izbor navada, sledita pa mu dejavnika „udobje“ in „cena“. Pri izbiri prometnega sredstva čas kot dejavnik izbire ni na prvem mestu.

## Nedeljski vozniki

Manj presenetljivo je spoznanje, da je večina prometa ob koncih tedna prostočasni promet. Ob nedeljah znaša njegov delež v strukturi celotnega obsega prometa celo več kot 90 odstotkov (preglednica 4). V Švici je ta delež med tednom 36 odstotkov, ob sobotah 70 odstotkov. Tudi potovanja zaradi preživljanja prostega časa trajajo v Švici najdlje ob nedeljah, med tednom pa so krajša. Položaj v Avstriji je podoben, izjema so le sobote: delež prometa v prostem času v strukturi celotnega prometa znaša med tednom 35 odstotkov, ob sobotah 46 odstotkov in ob nedeljah več kot 90 odstotkov (VCÖ, 1998).

### Preglednica 4: Delež prostočasnega prometa, izražen v odstotkih, in trajanje prostočasnih voženj ob delavnikih (podatki za Švico)

Časovno obdobje	Delež prostočasnega prometa v strukturi celotnega prometa	Trajanje voženj v prostočasnem prometu
Ob delavnikih	36%	33 min
Sobota	70%	55 min
Nedelja	> 90%	80 min

Vir: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

## Veselja je konec, položaj se zaostruje

Visoka stopnja rasti prometa, ki se odvija v prostem času, povzroča z okoljevarstvenega vidika daljnosežne probleme.

Negativni učinki osebnega motornega prometa v prostem času so – kot seveda tudi prometa na splošno – obremenjevanje okolja s hrupom, fizična zasedba prostora, zmanjševanje kakovosti zraka, raba fosilnih virov energije. Prostočasni promet je povezan tudi z vprašanjem varnosti: ker se te vrste promet odvija ob delavnikih večinoma v večernih in nočnih urah, je pogostnost prometnih nezgod še posebej velika. Prihaja do prometnih zastojev, ki so posledica prostočasnega prometa, npr. na začetku in ob izteku počitnic, da prometnih zastojev ob menjavi gostov v turistični sezoni niti ne omenjamo.

In ne nazadnje je tudi stalna rast prostočasnega prometa tista, ki bistveno prispeva k segrevanju našega ozračja: v celotnem obsegu emisij CO<sub>2</sub> znaša delež emisij iz prometa motornih vozil 30 odstotkov. Na delež prostočasnega prometa v strukturi celotnega prometa odpade od 50 do 60 odstotkov, kar pomeni, da se prav v segmentu prostočasnega prometa skrivajo največje nevarnosti za nastanek, a tudi učinkovite možnosti za zmanjšanje izpustov emisij CO<sub>2</sub>.

V okviru švicarskega Nacionalnega raziskovalnega programa (NFP 41) so bili za področje prometa izdelani naslednji kriteriji in kazalci sonaravnega razvoja (preglednica 5):

### Preglednica 5

Področje	Kriteriji	Kazalci
Okolje, naravni viri	Podnebje	Emisije CO <sub>2</sub>
	Higiena zraka	Emisije NO <sub>x</sub> , vdihani fini prah
	Hrup	Obremenitve zaradi hrupa
	Habitati, krajine	Potreba po površinah, razdrobljenost površin
	Viri, energija	Raba fosilnih virov energije
Gospodarstvo	Realni stroški	Eksterni stroški zaradi nastale škode
	Cena	Zahteva po ceni za specifične storitve prometa, nevtrarno pobiranje dajatev
	Rast	Letna rast BDP
	Bivanje/ površine	Prometne površine v km <sup>2</sup> , delež prometnih površin v strukturi poselitvenih površin v odstotkih
Družba	Solidarnost	Prometne storitve javnih podjetij na osebo in leto, dosegljivost regionalnih središč s sredstvi javnega potniškega prometa
	Varnost	Žrtve prometnih nesreč, kazniva dejanja v javnem prometu
	Udeležba	Zadovoljstvo posameznika z možnostmi za udeležbo pri sprejemanju odločitev
	Individualnost	Ustrezen kazalec ni bil določen

Vir: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000.

K vsakemu od navedenih kazalcev, ki jih je mogoče izmeriti in opisati, so bili določeni cilji (upoštevanje mejnih vrednosti itd.) ter ovrednotene potrebe po nadaljnjem ukrepanju posebej za področje pristočnega prometa. Prednost kazalcev je tudi v tem, da je z njimi mogoče primerjati strategije in razvoj različnih mest, območij itd., kar imenujemo tudi *benchmarking* ali primerjalno presojanje.

## Da bo spet zabavno – trajnostna mobilnost

### Splošna izhodišča

Cilji so spodbujanje energetske učinkovitosti vozil, prizadevanje za realne stroške, upravljanje s parkirišči in podpora gospodinjstvom brez avtomobila.

### Pristopi v prostorskem načrtovanju in načrtovanju javnega potniškega prometa

Področje prometa v prostem času mora biti zajeto v strateškem in konkretnem načrtovanju. Prostorska ureditev oz. prostorsko načrtovanje bi moralo spodbujati bivanje v središčnih legah in preprečevati razpršeno gradnjo, tako da bi bili objekti za rekreativne in prostočasne dejavnosti dostopni s sredstvi javnega potniškega prometa. Poskrbeti je treba za uskladitev stičnih točk med infrastrukturnimi objekti za prostočasne dejavnosti s sistemom javnega potniškega prometa. Infrastruktura prometnic ima zelo pomembno vlogo: mreže nemotoriziranega prometa (mreža kolesarskih stez in pešpoti) je treba izboljšati, razširiti, vzdrževati in označiti. Izgradnja novih obvoznic, kar naj bi razbremenilo poselitvena in rekreacijska območja, je možna samo v povezavi z izvedbo spremljajočih ukrepov za razbremenitev prometa.

Javni potniški promet je treba razvijati in izboljševati. Pomembna je vzpostavitev neposrednih in hitrih povezav med posameznimi središči in povezav od središča do rekreacijskega območja.

Glede vprašanja upravljanja s sistemom prometa v turističnih krajih je analiza v okviru nacionalnega programa NFP 41 pokazala, da štirje sklopi ukrepov prometne politike (Obvoznice, Omejitve prometa na celotnem območju, Večja učinkovitost javnega potniškega prometa in njegov nadaljnji razvoj ter Namenska prostorska porazdelitev parkirnih mest in upravljanje z njimi) pozitivno vplivajo na razbremenitev okolja ter hkrati zmanjšujejo obseg cestnega prometa in obremenitve okolja na področjih, ki so na lokalni ravni okoljsko najbolj obremenjena.

### Ponovno odkrivanje bližnje okolice

Bližnja okolica bivališč bi morala biti toliko privlačna, da bi njihovi prebivalci lahko tam preživeli vsaj določen del svojega prostega časa. K temu bi pripomogla ureditev rekreacijskih območij na manjših površinah v mestu in njegovi širši okolici. Delež zelenih površin ima velik učinek na navade prebivalcev v zvezi z mobilnostjo. Na rekreacijskih območjih bi moral biti promet omejen. Zato bi bilo treba zagotoviti, da bi bila ta območja dostopna s sredstvi javnega potniškega prometa ali s kolesom..

### Določanje ključnih usmeritev v JPP

Storitve javnega potniškega prometa morajo upoštevati potrebe ljudi pri preživljanju prostega časa, zato jih je treba izboljševati in razvijati. K temu sodijo storitve, kot so dostava oz. prevoz prtljage, sistemi rezervacij, najemanje opreme itd. Cenovna politika javnega prometa mora vsebovati posebne ponudbe za izvajanje prostočasnih dejavnosti. V času prireditev je treba spodbujati uporabo prometnih sredstev, ki so sprejemljiva za okolje, npr. možnost kombiniranega nakupa, tj. vstopnice za prireditev in vozovnice za javni promet.



Navedimo nekaj primerov posebne ponudbe javnega potniškega prometa za prostočasne dejavnosti, ki so v praksi že bili uresničeni:

- Pri vorarlberški prometni zvezi (VVV) so pripravili posebno vozovnico (*SchülerPlus-Ticket*), ki šolarjem omogoča mobilnost in samostojnost tudi v prostem času in času počitnic. Vozovnica je cenovno zelo ugodna in je med šolarji naletela na ugoden sprejem. Namenjena je učencem in vajencem v njihovem prostem času, velja pol leta ali celo leto in jo je mogoče kupiti za celotno območje VVV ali pa za posamezno regijo.
- Prav tako v avstrijski zvezni deželi Vorarlberg obiskovalci ob nakupu vozovnice za avtobus ali vlak, ki vozi do smučišč, prejmejo še bon za 10-odstotni popust pri nakupu smučarske karte.
- Avstrijske zvezne železnice ponujajo športnikom posebno vozovnico, ki vključuje vožnjo z vlakom do smučišča, prevoz in smučarsko karto
- „*Alpen retour*“ je akcija, v kateri je Švicarski planinski klub skupaj s Zveznimi švicarskimi železnicami pripravil posebno vozovnico „*Rail&Sleep*“ samo za člane Švicarskega planinskega kluba, ki lahko pripotujejo iz katerega koli kraja v Švici. Ponudba obsega povratno vozovnico in tudi kupon za enkratno nočitev v eni od planinskih postojank, ki je pod okriljem Švicarskega planinskega kluba.
- Planinski sekciji München in Oberland pri Nemškem planinskem društvu (DAV) ter regionalno prevozno podjetje *Regionalverkehr Oberbayern* (RVO) so uvedli posebno linijo s planinskim avtobusom, ki vodi v pogorje Karwendla v času, ki je najbolj primeren za planinske ture. Člani planinskega društva imajo pri nakupu vozovnice 15-odstotni popust.
- Planinska zveza Slovenije (PZS) je s Slovenskimi železnicami (SŽ) sklenila poseben dogovor, na podlagi katerega imajo vsi člani PZS 40- oziroma 50-odstotni popust pri nakupu železniške vozovnice v notranjem potniškem prometu, in sicer ob petkih, sobotah, nedeljah in praznikih ter vsak dan v juliju in avgustu. Popust velja za prvi ali drugi razred vseh vrst vlakov razen vlakov Intercity Slovenija (ICS).

Javni potniški promet mora poskrbeti za ugodno in privlačno ponudbo tudi v večernih urah in ob koncih tedna. S posebnimi nočnimi linijami (*NightLines*) bi lahko bistveno izboljšali večerni prostočasni promet. V avstrijskem Vorarlbergu so tako začeli izvajati projekt „Zbirni taksi na poziv v Zgornjerenski dolini“ in uresničevati novo pobudo za večjo učinkovitost prostočasnega prometa v večernih urah.

Še večje možnosti pa so v izletniškem prometu: obiskovalcem bi bilo treba omogočiti, da bi s sredstvi javnega potniškega prometa lahko enostavno in hitro prispeli do pomembnejših izletniških ciljev. Kot je bilo ugotovljeno v eni od opravljenih anket, bi bila krajši potovalni čas in večja udobnost pri potovanju tista dva dejavnika, ki bi uporabnike osebnega motornega prometa preusmerila k uporabi storitev javnega potniškega prometa.

Samo izboljšanje ponudbe pa seveda ne zadostuje, da bi ljudje takoj spremenili navade glede svoje mobilnosti, zato si je treba prizadevati tudi za njihovo ozaveščanje. Ponovno bi bilo treba razmisliti o dejavnikih, kot so čas in hitrost, neodvisnost in udobnost. Ne nazadnje bodo ljudje izkoristili najboljšo ponudbo, če bodo o njej tudi dovolj seznanjeni. Kakovostne informacije, oglaševanje in trženje so prvi koraki za doseg te ciljev. Najbolje je, da vsi prizadeti subjekti



delujejo skupaj; to zahteva intenzivno sodelovanje med prevoznimi podjetji in prometnimi združenji, podjetji, ki se ukvarjajo s prostočasnimi dejavnostmi, sredstvi prostočasnega prometa, kot so žičnice in ladijske linije, ter turističnimi društvi.

V okviru NFP 41 so bili natančneje analizirani trije segmenti prostočasnega prometa:

- promet zaradi večjih prireditvah;
- promet zaradi dnevnih izletov smučarjev in deskarjev;
- promet zaradi odhodov in prihodov v počitniškem prometu.

Velike prireditve z več kot 500 obiskovalci so v strukturi prostočasnega prometa zastopane z nezanemarljivim 15- do 20-odstotnim deležem.

Analiza dveh primerov je pokazala, da je delež javnega prometa ob takih dogodkih nadpovprečen, saj znaša več kot 50 % - zlasti zaradi restriktivnega upravljanja parkirišč ter hitre in neposredne ponudbe javnega potniškega prometa. Zdi se, da cena vozovnice nima odločilne vloge. Raziskovalci so ugotovili še eno možnost za preusmeritev potniškega prometa na podjetja javnega prometa. Preizkušene prometne rešitve služijo kot primeri dobre prakse, ki jih je mogoče uresničevati tudi v prihodnje.

Dnevni prevozi smučarjev in deskarjev do smučišč predstavljajo s 7 odstotki nov segment v strukturi prostočasnega prometa. Zelo visok je delež osebnega motornega prometa, ki znaša okrog 80 %. Tudi tukaj obstajajo po mnenju raziskovalcev še precejšnje možnosti, kako preusmeriti potniški promet na podjetja javnega prometa. Zlasti bi bilo to možno doseči z učinkovitejšim in privlačnejšim sistemom voznih redov in povečanjem udobnosti potovanj s sredstvi javnega prometa kakor tudi s pomočjo sistema za nadzorovano usmerjanje upravljanja s parkiranjem.

V sestavi prostočasnega prometa so odhodi in prihodi počitniških gostov udeleženi s približno 7 odstotki, pri čemer je delež javnega potniškega prometa sorazmerno velik. Ocenjujejo, da se bo obseg počitniškega prometa v naslednjih 15 do 20 letih povečal do 30 odstotkov. Zato tudi na tem področju obstajajo znatne možnosti za preusmeritev na javni potniški promet in njegovo povečanje, če bo pri tem najpomembnejši ukrep namensko izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa, npr. boljše storitve pri dostavi in prevozu prtljage.

### ... in na področju turizma

Da bi omilili probleme, ki so posledica krajših počitnic in s tem povezanih prometnih zastojev pri prihodih in odhodih gostov, bi bilo treba okrepiti „partnerski“ turizem, če želimo, da bi se gostje dlje zadržali v turističnem kraju. Obenem bi se zmanjšalo tudi število prihodov in odhodov.

### Usmerjanje avtomobilskega prometa v prostem času

Ena od možnosti za usmerjanje tokov cestnega prometa je pobiranje cestnine. Izkušnje pa kažejo, da je „bolečinski prag plačnikov cestnine“ zelo visok in da vsota, ki jo je treba plačati, uporabnikov sploh ne odvrne od tega, da se ne bi odpeljali na cilj potovanja s svojim vozilom. Visokogorsko cesto na Veliki Klek (Grossglockner) v Avstriji je leta 1997 kljub sorazmerno visoki cestnini prepeljalo skoraj 43.000 motoristov. Gledano s tega vidika so cestnine namenjene

„samo“ za kritje internih stroškov gorskih cest, cest čez gorske prelaze oz. v zaprte doline, kar vendarle predstavlja prispevek k realnejšim stroškom.

Druga možnost je občasna ali stalna zapora gorskih cest in cest v zaprte doline za avtomobilski promet in uvedba alternativnih ali javnih oblik prevoza. Uspešen primer za to je cesta v dolino Gschlössstal v vzhodnotirolskem delu Narodnega parka Visoke Ture, kamor se je mogoče odpeljati samo s kočijo. Za take omejitve so zainteresirani zlasti lastniki zemljišč, lovci, ribiči in naravovarstveniki, medtem ko gostinci temu nasprotujejo.

Vedno pa je odločilno sodelovanje in uvajanje različnih ukrepov, ki morajo ustrezati celotni razvojni strategiji.

## Primeri projektov za trajnostni promet na območju Alp

- Od leta 1989 poteka v avstrijskih regijah Lungau, Murau, Nockberge ter Schladming in Sölk projekt (Tälerbus), v okviru katerega je bila uvedena posebna avtobusna proga, ki povezuje javne potniške linije z malimi turističnimi avtobusi, žičnicami, vlakci iz traktorjev ter drugimi alternativnimi oblikami javnega prometa. Dolinski avtobus vozi tudi v odročnejše kraje na območju doline. V dolini Lignitztal izvajajo projekt „Null-Emission“, ki predvideva uporabo avtobusov na električni pogon.
- V dolini Großwalsertal v avstrijski deželi Vorarlberg so uvedli posebno avtobusno linijo (t.i. walserski avtobus - Walserbus), saj na ta način želijo povečati konkurenčnost javnega potniškega prometa. Avtobusi prevažajo potnike po vsej dolini večkrat na dan, prav tako so ugodne tudi cene vozovnic. V nočnih urah je na voljo „walserski nočni avtobus“, ki deluje na poziv.
- V Martignyju v kantonu Valais je na voljo 30 električnih avtomobilov, ki si jih je mogoče izposoditi na enem od skupaj 20 postajališč v mestu („CityCar“) in jih uporabljati ne glede na čas. Voznina se obračuna na posebni kartici.
- Prevozna sredstva, ki so sprejemljiva za podnebje, so začeli uporabljati tudi v drugih krajih. V Oberstdorfu tako v javnem potniškem prometu uporabljajo avtobuse s pogonom na obnovljive vire energije (sončna in vodna energija), ki nimajo izpustov škodljivih snovi. V Krajinskem parku Logarska dolina v Sloveniji kot prevozno sredstvo uporabljajo kolesa, kočije in traktorje, ki vlečejo vozove, cilj pa je zmanjšanje obsega izletniškega prometa ter obremenitev okolja s hrupom in škodljivimi snovmi v zraku.
- S projektom „Trajnostna mobilnost – turizem brez avtomobila“ so v Werfenbergu in Bad Hofgasteinu v deželi Salzburg v Avstriji uvedli ukrepe, s katerimi so gostom ponudili nove storitve na področju trajnostne mobilnosti: prihod gostov se odvija po železnici, ki je okolju prijazno prometno sredstvo, pomembno pa je tudi zavzemanje za mobilnost brez uporabe osebnih avtomobilov.
- V Zillergrundu v avstrijski dolini Zillertal so vsi, ki za prevozno sredstvo izberejo avtobus, nagrajeni s posebni okoljskim bonom v vrednosti 1,45 EUR, ki naj bi še spodbudil ravnanje, ki je sprejemljivo za okolje. Bon je mogoče vnovčiti v vsaki od sedmih gostiln v vasi. Ob vstopu v dolino so uredili še dodatno parkirišče, čas odhodov pa uskladili z voznim redom drugih javnih prevoznih sredstev (avtobus in železnica).

- V zgornjem delu Pustriške doline (Val Pusteria/ Pustertal) v Italiji se lahko gostje odločijo za preživljanje „počitnic brez avtomobila“. Vrsta ukrepov naj bi v tej regiji prispevala k zmanjšanju avtomobilskega prometa, zato so za počitniške goste oblikovali turistično ponudbo, ki uporabe avtomobila ne predvideva. Ciljna skupina, ki so ji namenjeni tovrstni ukrepi, niso samo počitniški gostje, ampak tudi domači prebivalci.
- V francoski pokrajini Savoiji so uredili mrežo pešpoti, ki povezuje regionalne naravne parke Chartreuse, Massif des Bauges z bližnjimi mesti, npr. s Chambéryjem. Naravne parke je mogoče prehoditi po krožni pešpoti v več etapah, potovanje pa se lahko prične vsakokrat v enem od bližnjih mest. Avtomobil postane v tem primeru popolnoma odveč.
- In še primer pobude, ki pa je ne organizirajo samo na območju Alp: vsako leto 22. septembra organizirajo povsod po Evropi dan brez avtomobila. Leta 2001 je bil ta dan sobota. V številnih mestih in občinah so potekale dejavnosti, ki so prebivalce spodbujale k „nakupovanju brez avtomobila“, pri tem pa poudarile pomen lokalne oskrbe. Organizirane so bile tudi številne akcije, posvečene kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu. V Evropi se je pobudi pridružilo 1000 mest in lokalnih skupnosti. Leta 2002 je dan brez avtomobila potekal v nedeljo, geslo pa je bilo: „V mestu brez avtomobila“.

## Prostočasni promet v prihodnje

Kako hitro bo napredovala rast prostočasnega prometa, bo odvisno od stopnje zaposlenosti in demografskega razvoja. V prihodnje lahko pričakujemo povečevanje deleža te vrste prometa. Število zaposlenih se kratkoročno ne bo povečalo, vendar pa je treba računati z dejstvom, da bo število tistih, ki se bodo upokojili, še naprej naraščalo.

Učinkovite strategije za reševanje problemov, ki jih s seboj prinaša hitro rastoči prostočasni promet, morajo vsebovati različne vrste ukrepov. Upoštevati je treba tako ekonomske in socialne dejavnike kakor tudi ekološke, saj so tudi gonilne sile prostočasnega prometa socialno-ekonomske narave. Da bi lahko dosegli učinek trajnostnega razvoja, pa si je treba prizadevati, da bodo tisti, ki prostočasni promet „ustvarjajo“, torej uporabniki prometnih sredstev, pripravljeni vse te zahteve tudi sprejeti.

Izhajajoč iz ugotovitev analiz, opravljenih v okviru NFP 41, lahko sklenemo, da smo izbrali način, ki omogoča uresničevanje trajnostnega razvoja v prostočasnem prometu. Po nekaterih ocenah bi bilo mogoče v primerjavi z razvojem iz referenčnega obdobja do leta 2020 zmanjšati odstotek CO<sub>2</sub> v cestnem prometu od 30 do 50 odstotkov in v letalskem prometu od 15 do 50 odstotkov. Kilometri, ki jih bomo prevozili v prostem času, nam bodo torej še naprej v zabavo – če le ne bomo pozabili načel trajnostnega razvoja ...

## Literatura

1. Ruedi Meier: Nachhaltiger Freizeitverkehr, Publikation im Rahmen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Verlag Rüegger, Chur/Zürich 2000.
2. Ruedi Meier: Freizeitverkehr: Analysen und Strategien, Studie im Rahmen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Bericht D5, Bern 2000.
3. Ruedi Meier: Daten zum Freizeitverkehr, Studie im Rahmen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Materialienband M19, Bern 2000.
4. Urs Brodmann, Werner Spillmann: Verkehr – Umwelt – Nachhaltigkeit: Standortbestimmung und Perspektiven, Teilsynthese S3 NFP 41, Bern 2000. ([www.factorag.ch/pdf\\_20files/nfp\\_41\\_umweltsynthese.pdf](http://www.factorag.ch/pdf_20files/nfp_41_umweltsynthese.pdf))
5. Raziskovalni projekt: „Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus“, 1. Ergebnisbericht, 31. März 2001. ([www.eventverkehr.de/datpdf/events\\_zwischenbericht\\_Kurzform.pdf](http://www.eventverkehr.de/datpdf/events_zwischenbericht_Kurzform.pdf))
6. Program za varstvo podnebja: KliP Working Paper Nr. 5 – Bestandsaufnahme und Handlungsfelder: Mobilität, September 1997. ([www.eva.ac.at/publ/pdf/klip-wp5.pdf](http://www.eva.ac.at/publ/pdf/klip-wp5.pdf))
7. Spletni naslov Omrežja občin „Povezanost v Alpah“: [www.alpenallianz.org](http://www.alpenallianz.org)
8. Spletni naslov Sveta Republike Avstrije za podnebje: [www.accc.gv.at](http://www.accc.gv.at)
9. Prometni klub Avstrije (Verkehrsclub Österreich – VCÖ): Freizeitmobilität – Umweltverträgliche Angebote und Initiativen, aus der Reihe Wissenschaft & Verkehr, Nr. 1/1998.
10. Spletna predstavitev istoimenskega ključnega raziskovalnega področja nemškega Zveznega ministrstva za šolstvo in raziskovanje (BMBF): [www.freizeitverkehr.de](http://www.freizeitverkehr.de).
11. Spletni naslov Zveze za podnebje Avstrije (Klimabündnis Österreich): [www.klimabuendnis.at](http://www.klimabuendnis.at)
12. Informacije o inovativnih pristopih za omejevanje turističnega prometa: [www.mobiltour.ch](http://www.mobiltour.ch)