

Trajnostna mobilnost v praksi

Zbornik dobrih praks



Trajnostna mobilnost v praksi

Zbornik dobrih praks

Trajnostna mobilnost v praksi:
zbornik dobrih praks

Izdal in založil:

Inštitut za politike prostora,
Tržaška 2, SI-1000 Ljubljana,
www.ipop.si

Urednika: Marko Peterlin, Petra Očkerl

Avtorji: Peter Prinčič, Marko Peterlin, Tatjana Marn, Marjeta Benčina, Katarina Otrin,
Anamarija Jere, Matej Ogrin, Kristina Glojek

Lektoriranje: Petra Očkerl

Postavitev: Luka Pajntar, kaloop.si

Ljubljana, oktober 2016

Publikacija je objavljena pod licenco Creative Commons »Priznanje avtorstva«, »Nekomercialno« in »Deljenje pod istimi pogoji«. Besedilo licence je na voljo na internetu na naslovu <http://www.creativecommons.si>.

Zbornik je izšel v okviru projekta Trajnostna mobilnost v praksi, ki ga iz sredstev Sklada za podnebne spremembe financira Ministrstvo za okolje in prostor. Projekt koordinira CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, partnerja pa sta še Focus, društvo za sonaraven razvoj in Inštitut za politike prostora – IPoP.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

711.2(082)(0.034.2)

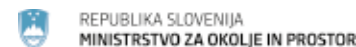
TRAJNOSTNA mobilnost v praksi : zbornik dobrih praks / [avtorji Peter Prinčič ... [et al.] ;
urednika Marko Peterlin, Petra Očkerl]. - El. knjiga. - Ljubljana : Inštitut za politike prostora, 2016

Način dostopa (URL): <http://ipop.si/wp/wp-content/uploads/2016/10/Trajnostna-mobilnost-v-praksi.pdf>

ISBN 978-961-92936-9-0 (pdf)

1. Prinčič, Peter 2. Peterlin, Marko, 1971-
286927104

TM v praksi



Kazalo

- 4 Trajnostna mobilnost v praksi
Marko Peterlin
- 7 Mesta in suburbana naselja
Marko Peterlin
- 9 Brezplačni lokalni avtobus
Peter Prinčič
- 11 Podaljšanje avtobusnih linij v primestna naselja
Peter Prinčič
- 12 Slepa ulica s prehodom za pešce in kolesarje
Peter Prinčič
- 13 Dvosmerno kolesarjenje v enosmernih ulicah (protitok, contra-flow)
Peter Prinčič
- 16 Kolesarska cesta
Peter Prinčič
- 18 Zožitev vozišča – ledvičke
Peter Prinčič
- 20 Skupni prometni prostor
Peter Prinčič
- 22 Pešbus in Bicivlak
Peter Prinčič, Marko Peterlin
- 24 Podeželje
Marjeta Benčina, Katarina Otrin
- 26 Železniška proga Merano–Malles v dolini Vinschgau na Južnem Tirolskem (Vinschgaubahn)
Katarina Otrin
- 28 Združevanje linij rednega in šolskega avtobusnega prevoza v Grosupljem
Katarina Otrin
- 30 Brezplačni prevozi za starejše – Zavod Sopotniki
Marjeta Benčina
- 32 Hitrostni otok
Katarina Otrin, Peter Prinčič
- 34 Načela za urejanje infrastrukture za pešce in kolesarje
Katarina Otrin, Peter Prinčič
- 36 Sopotništvo – Prevoz.org
Marjeta Benčina
- 39 Turistični kraji
Anamarija Jere, Matej Ogrin
- 40 Werfenweng
Matej Ogrin, Anamarija Jere
- 42 Trajnostna mobilnosti v italijanski vasi Chamois
Anamarija Jere
- 43 Trajnostna mobilnost v Kranjski Gori
Anamarija Jere
- 45 Mehka mobilnost v Bohinju
Anamarija Jere
- 47 WÖFFI – Na izlet z javnim prevozom
Anamarija Jere
- 49 Organizacija dogodkov
Matej Ogrin
- 50 Festival Coupe Icare
Anamarija Jere
- 51 Finale svetovnega pokala v smučarskih skokih v Planici
Kristina Glojek
- 53 Evropsko prvenstvo v košarki Eurobasket 2013
Anamarija Jere
- 56 Viri

Trajnostna mobilnost v praksi

Marko Peterlin

Danes o mobilnosti skoraj nihče več noče govoriti brez pridevnika 'trajnosten'. Tako kot pred njo 'trajnostni razvoj' je v vsakdanjem jeziku postala tudi besedna zveza 'trajnostna mobilnost' puhlica brez jasnega pomena, ki pride prav tako na javnih razpravah o prostorskih načrtih kot na otvoritvi novega krožišča. A zakaj je trajnostna mobilnost sploh pomembna? Kaj občani in državljani z njo pridobimo? In kaj sploh to je?

Zakaj trajnostna mobilnost?

Kljub temu da je Slovenija v zadnjih letih napravila opazen napredek k povečanju energetske učinkovitosti na številnih področjih, je na področju mobilnosti zaradi netrajnostnih mobilnostnih navad uspeh neznat. To se kaže v številnih kazalcih trajnostne mobilnosti, ki nas uvrščajo proti repu Evropske Unije. Slovenci sodimo med najbolj motorizirane narode v Evropi, saj kar 86 % kopnih poti opravimo z avtomobilom, kar nas uvršča na tretje mesto v Evropski uniji¹. Leta 2012 smo Slovenci v motorizaciji dosegli deveto mesto v Evropski uniji, v povprečju pa je slovenska družina za mobilnost porabila 16,1 % družinskega prihodka – le dve državi EU sta porabili večji delež od Slovenije². Hkrati z rastjo motorizacije je Slovenija doživela izrazit upad povpraševanja po javnem potniškem prometu. Odstotek zaposlenih, ki se na delo vozijo z javnim potniškim prometom, je leta 1981 znašal 64 %, leta 2001 pa le še 10 %³.

Promet je tudi največji vir emisij toplogrednih plinov v sektorjih, ki niso vključeni v trgovanje z emisijami in predstavlja največjo grožnjo za podnebne spremembe, saj emisije iz prometa še kar naraščajo. Samo od leta 1986 do leta 2010 so izpusti toplogrednih plinov iz prometa narasli za 258 %⁴, promet pa je v istem letu prispeval 27 % vseh

izpustov toplogrednih plinov v Sloveniji in je za energetiko drugi sektor po deležu izpustov⁵.

Med dolgoročnimi negativnimi učinki mobilnosti, ki temelji na avtomobilih, je tudi suburbanizacija večjih urbanih središč. Gre za proces razseljevanja prebivalcev, delovnih mest in urbanih dejavnosti iz osrednjih delov mest v obmestja in širša območja mestnih regij. Pri tem se soočamo z nesmotrno rabo prostora, izgubljanjem kakovostnih kmetijskih zemljišč ter zemljišč, pomembnih za varovanje naravnih vrednot in naravnih virov, visokimi stroški za infrastrukturno in komunalno opremljanje, selitvijo osrednjih urbanih dejavnosti v obmestje, onesnaževanjem okolja in izgubljanjem pokrajinske identitete⁶.

Kaj pridobimo s trajnostno mobilnostjo?

Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, s tem pa tudi onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva⁷. Ob enakih učinkih so skupni stroški nižji, manjši pa so tudi stranski učinki, tveganja in poraba naravnih virov. Trajnostni mobilnosti bi lahko rekli tudi učinkovitejša mobilnost. S tem pridobimo vsi, tako posamezniki, ki si znižamo stroške in povečamo kakovost življenja, kot širša skupnost, ki si prav tako zmanjša kratkoročne in dolgoročne stroške, omogoči višjo kakovost bivanja, ne da bi s tem ogrozila možnosti prihodnjih generacij.

Kaj lahko naredimo?

Očitne prednosti za širšo skupnost so vzrok za vse odločnejše usmerjanje k trajnostni mobilnosti na vseh ravneh

upravljanja, od globalne do lokalne. Zaradi ustaljenih načinov delovanja gospodarstva, institucij in posameznikov je pa to vse prej kot lahka naloga.

Pomemben premik se pri nas trenutno dogaja na ravni občinskih prometnih politik. Mnoge občine pripravljajo celostne prometne strategije, ki naj bi na lokalni ravni zagotovile premik v razmišljanju od asfaltiranja lokalnih cest in oblikovanja krožišč k bolj celovitemu razmisleku o prometu in mobilnosti nasploh. Eden največjih izzivov za pripravljavce in izvajalce novih strategij bo gotovo ozaveščanje prebivalcev in lokalnih odločevalcev o možnostih, ki so na voljo. Čeprav se lahko o ciljnih razmeroma široko strinjamo, pa je pomanjkanje vsakdanjih praktičnih izkušenj s konkretnimi ukrepi trajnostne mobilnosti lahko resna ovira za njihovo širšo uporabo.

Prav to je namen pričujočega kataloga. Mnogi izmed uspešnih ukrepov so namreč že izvedeni tudi pri nas ali v naši bližini, a pogosto širši javnosti niso dobro poznani. Pri tem ne gre le za primere dobrih praks v večjih mestih, ki pri nas, kjer prevladujejo srednja in majhna mesta, niso vedno uporabni. Še posebej ohrabrujoče je, da je mnogo zgledovanja vrednih praks uresničenih prav v majhnih okoljih, bodisi v suburbanih naseljih, na podeželju ali v turističnih krajih.

V tem zborniku so prvič v tiskani obliki na enem mestu zbrani primeri dobrih praks trajnostne mobilnosti pri nas. Pri tem še zdaleč nismo uspeli povzeti vseh zanimivih primerov. Vseh verjetno niti ne poznamo, pa tudi med tistimi, s katerimi smo se bolje spoznali, smo na koncu morali narediti izbor, pri čemer smo pazili tako na raznolikost samih ukrepov kot na raznolikost okolij, kjer so

uresničeni. Večino primerov smo poskusili poiskati v domačem okolju, a po nekatere smo le morali tudi malo dlje. Upamo, da nismo kakšnega zanimivega primera po krivici izpustili, predvsem pa upamo, da bodo primeri uporabno gradivo pri uresničevanju trajnostne mobilnosti v praksi in inspiracija za čim več podobnih primerov.

1 EU Energy and Transport in Figures, 2014

2 EU Energy and Transport in Figures, 2014

3 Bole, Gabrovec, 2012

4 Mekinda, Česen, 2012

5 Greenhouse gas emission trends and projections in Europe

6 Nared et al., 2012

7 Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2013



Z Solkon

AURIGO

MAN

GO 21-41K

Mesta in suburbana naselja

Marko Peterlin

V mestih se zgošča pretežni del vseh človeških aktivnosti in tudi največ poti, ki jih povezujejo. Dejavnosti v mestih privlačijo ena drugo: zaposleni v uradih so tako na primer stranke za lokale, kjer prodajajo hrano, ali za trgovine z vsakdanjimi potrebščinami, oboji zaposleni so klienti bank in bolj specializiranih trgovin, zaposleni v njih še okrepijo bazo strank lokalov in trgovin in tako naprej.

Težava prometa v mestih je tako ta, da ga je največ ravno tam, kjer je prostor najbolj dragocen tudi za druge rabe. Mesta in strokovnjaki, ki se ukvarjajo s prometom, so rabili skoraj pol stoletja za ugotovitev, da z osebnim avtomobilskim prometom nikakor ne morejo ustrezno rešiti tega protislovja, ker preprosto porabi preveč prostora tako v gibajočem kot v mirujočem stanju.

Avtomobilski promet je celo najmanj učinkovita oblika prometa z vidika porabe prostora glede na zmogljivost, kar je v mestih še kako pomembno. Poenostavljeno, a zelo nazorno ilustracijo tega dejstva so prvič uprizorili leta 2001 v Münstru v Nemčiji. 60 potnikov so najprej posedli v avtomobile, nato v avtobus – pri obojih so upoštevali običajno zasedenost vozil, nazadnje pa so jih posadili še na kolesa. Medtem ko so potniki v avtomobilih zasedli celotno štiripasovno cesto v dolžini skoraj 100 metrov, so se v drugem primeru vsi spravili v en sam avtobus!

Urejanje prometa v mestih in suburbanih naseljih mora zato dajati prednost prometnim načinom, ki imajo čim večji učinek ob čim manjši povzročeni škodi za družbo in okolje ter še posebej ob čim manjši porabi prostora. Zato so se prav v mestih najbolj razvile različne oblike prometa, ki jih danes imenujemo trajnostne: javni potniški promet, kolesarjenje in pešačenje, v novejšem času tudi souporaba

avtomobilov, sopotništvo in hibridne oblike prometa, kot so skiroji, rolke, električni skuterji in kolesa.

Omenjeni trajnostni prometni načini zahtevajo različne oblike podpore. Najzahtevnejša je podpora javnemu potniškemu prometu, ki pogosto zahteva tudi znatna vlaganja v infrastrukturo, vozila in organizacijo sistema. In čeprav se takšna vlaganja že srednjeročno več kot povrnejo skozi prihranke pri gradnji in vzdrževanju cest in dolgoročno npr. pri zdravstvenih izdatkih, pogosto finančni razlogi ne dopuščajo tovrstnih vlaganj. Zato so lahko zanimivi izbrani primeri v tem zborniku, ki praviloma zahtevajo razmeroma majhne vloške, kot so podaljšanja avtobusnih linij prek meja občin ali brezplačni lokalni prevozi, ki pa lahko znatno prispevajo k privlačnosti javnega potniškega prometa.

Kolesarjenje in pešačenje pa zahtevata ukrepe, ki predvsem izboljšujejo varnost obojih ter povečujejo privlačnost javnega prostora. Med take sodijo tudi primeri, zbrani v tem zborniku, kot so skupni prometni prostor ali preprosta "ledvička" na prehodih za pešce. Še bolj preprost je prometni znak, ki pešcem in kolesarjem sporoča, da je slepa ulica za njih prehodna, čeprav je za avtomobile zaprta.

Pomembno je poudariti, da je za ustrezne rešitve v konkretnem prostoru nujno gojiti stalna partnerstva med občinami ter lokalnimi prebivalci, nevladnimi organizacijami in tudi projektanti. Medtem ko eni podrobno poznajo svoje lokalno okolje, drugi poznajo sodobne rešitve iz tujine, tretji pa znajo te rešitve umestiti v konkreten prostor.

mesta, suburbana naselja, podeželje, turistični kraji

Javni potniški prevoz

Brezplačni lokalni prevoz – Kavalir

Peter Prinčič

Opis primera

Kavalir je brezplačno mini električno vozilo za prevoz potnikov na klic. Deluje v mestnem središču v območju za pešce in na osrednjem delu Slovenske ceste v Ljubljani (skupni prometni prostor). Nima stalnih linij. Možno ga je poklicati prek telefona ali ujeti na ulici. Pozimi vozita dve zastekljeni vozili, poleti pa še dve odprtega tipa.

Dejavniki uspeha

Kavalir služi za prevoz potnikov znotraj pešcone in do zelenega avtobusnega postajališča. Koristijo ga predvsem starejši občani in v zadnjem času tudi turisti s prtljago, peljejo pa se lahko tudi gibalno ovirane osebe. Pelje lahko do pet potnikov hkrati. Odzivnost na klic je 5–20 minut ali več, odvisno od povpraševanja. Hitrost vozila je povprečno 8 km/h, včasih pa pohiti na 15 km/h (maksimalno 25 km/h). Vozi vsak dan od 8. do 20. ure.

Kavalirje vozijo vozniki Ljubljanskega potniškega prometa (LPP). Po oceni LPP so med letoma 2008–2015 prepeljali 900.000 ljudi. Ob najbolj prometnih nedeljah prevozijo tudi 75 km. Skupni stroški obratovanja so okoli 30.000 evrov mesečno. Vključujejo devet voznikov, račun za elektriko (200 evrov) in vzdrževanje vozil.

Spoznanja

Po zaprtju mestnega središča za vsa motorna vozila vanj ne smejo ne avtobusi in ne taksiji. Razdalje med skrajnimi konci pešcone so okoli 800 metrov. Ponekod so vmesna

območja oddaljena od najbližjega postajališča več kot 300 metrov. Kavalir nadomešča to občasno potrebo po prevozu. Odziv prebivalcev je zelo pozitiven.

Potrebno je osveščanje voznikov drugih prometnih sredstev, saj npr. napačno parkirana vozila lahko ovirajo vožnjo s kavalirjem. Uporabniki kavalirja poleg udobja in varnosti cenijo zlasti prijaznost in komunikativnost voznikov.

Priporočila

Območja pešcone, ki so več kot 300 m oddaljena od postajališč mestnega potniškega prometa, je smiselno povezati z alternativno obliko prevoza, kot je na primer kavalir.

Infrastruktura in velikost vozila v mestu naj bosta usklajena tako, da je z vozilom dostopnih čim več lokacij znotraj pešcone.

Viri:

Spletna stran Ljubljanskega potniškega prometa: www.lpp.si

Žiga Brdnik, Kavalir od glave do pete, Dnevnik, 30.12.2014
http://www.lpp.si/sites/default/files/lpp_si/stran/datoteke/kavalir_od_glave_do_pete.pdf

Predstavitve Kavalirja na Visit Ljubljana
[https://www.visitljubljana.com/sl/obiskovalci/ljubljana-in-regija/promet-in-transport/kavalir/Slika 1 in 2: Arhiv IPoP](https://www.visitljubljana.com/sl/obiskovalci/ljubljana-in-regija/promet-in-transport/kavalir/Slika%201%20in%202%20Arhiv%20IPoP)



Slika 1: Zastekljen Kavalir (Foto: IPoP)

Slika 2: Odprt Kavalir (Foto: IPoP)

Brezplačni lokalni avtobus

Peter Prinčič

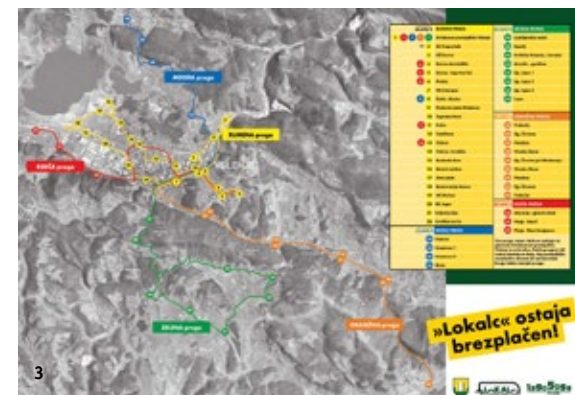
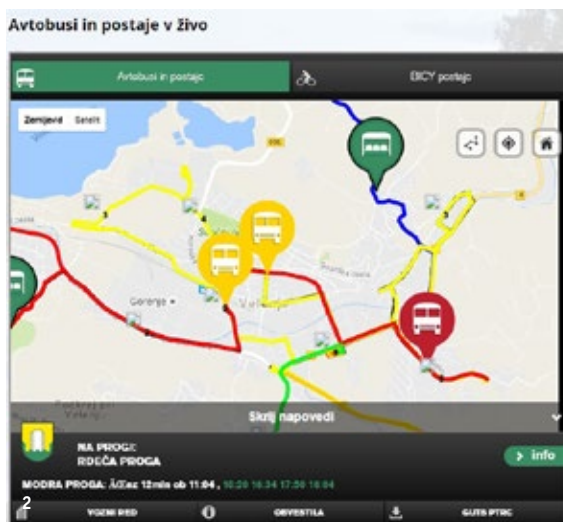
Opis primera

Brezplačen avtobusni prevoz imajo pri nas v Velenju, Novi Gorici in v Murski Soboti.

Mestna občina Nova Gorica in Občina Šempeter-Vrtojba izvajata skupen mestni potniški promet. Vožnja je od aprila 2006 brezplačna. Občini sta v letu 2014 skupaj prispevali okoli 500.000 evrov. Koncesijo ima podjetje Avrigo in je v 2014 prepeljalo več kot 450.000 potnikov. Vozi približno na pol ure.

Murskosoboška občina je septembra 2007 uvedla mestni avtobus Sobočanec, ki ga z brezplačnimi vozovnicami lahko brezplačno uporabljajo občani ter dijaki tamkajšnjih srednjih šol. Občani lahko brezplačno uporabljajo tudi primestno linijo, ki iz smeri trgovskega centra Maximus pelje mimo Centra poklicnih šol, tamkajšnjega zdravstvenega doma, do avtobusne postaje in nato dalje v smeri proti bolnišnici v Rakičanu. Za ostale, ki niso občani Murske Sobotice, je cena vožnje 50 centov. Prevoze izvaja Avtobusno podjetje Murska Sobota, obstajajo pa ena mestna in dve primestni liniji. Občina za izvajanje letno nameni skoraj 266.000 evrov. V 2014 se je peljalo 93.000 potnikov. Med delavniki vozi med 6. in 16. uro na vsako uro.

Lokalc, ki je v nadaljevanju podrobneje predstavljen, pa je brezplačen linijski mestni prevoz v Mestni občini Velenje. Deluje na eni glavni, eni pomožni in treh občasnih progah.



Slika 1: Lokalca

Slika 2: Spremljanje lokacije avtobusa
(Vir: <http://www.velenje.si/e-obcina/lokalca>)

Slika 3: Karta širšega območja Lokalca
(Vir: <http://www.velenje.si/e-obcina/lokalca>)

Slika 4: Karta ožjega območja Lokalca
(Vir: <http://www.velenje.si/e-obcina/lokalca>)



Dejavniki uspeha

Lokalca so uvedli, da bi zmanjšali prometno gnečo, potrebo po parkiriščih ter povečali dostopnost nekaterih točk v mestu, tudi trgovskih središč, starejšim, ki nimajo lastnega prevoza. Potem ko so ga dve leti pripravljali, so začeli projekti izvajati leta 2008. Med pripravami so kontaktirali prevoznike in mesta, ki tako obliko že poznajo. Že na začetku so avtobusi vozili med delavniki na 30 minut ter na 15 minut v jutranjih in popoldanskih konicah.

Sistem obsega pet prog. Rumena proga je glavna, najbolj frekventna in prilagojena posebnim potrebam potnikov. Med delavniki deluje od 6. do 20. ure na 15 minut in na 30 minut. Preostale proge služijo kot pomožne proge. Ena vozi 8-krat dnevno, tri pa 4-krat dnevno. Šolski prevozi se izvajajo ločeno.

Lokalca ima urejenih 19 postajališč s streho, klopmi in voznimi redi. Lokacijam avtobusov je mogoče slediti v živo prek spletne strani (<http://www.velenje.si/e-obcina/lokalca>). Na glavni, rumeni, progi je med delavniki v povprečju okoli 1500 potnikov. V mesecu maju 2016 je Lokalca prepeljal 30.000 potnikov.

Projekt Lokalca občino Velenje skupaj z vsemi progami stane 334.439,22 evrov letno (šolski prevozi pa 523.199,40 evrov).

Spoznanja in priporočila

Za uspeh ni dovolj brezplačnost vožnje, temveč je pomembna tudi dovolj pogost prihod po taktnem voznem redu – npr. vsakih 15 minut. Potniki si tako lažje

zapomnijo ure prihodov. Višja je pogostnost prihodov, bolj je avtobus privlačen.

Viri

Tri slovenska mesta imajo brezplačen prevoz, RTV Slovenija, 28.6.2015 <http://www.rtvlo.si/lokalne-novice/tri-slovenska-mesta-imajo-brezplacen-javni-prevoz/368536>

Predstavitve lokalnega avtobusa na spletni strani občine Velenje <http://www.velenje.si/uprava-organi-obcine/projekti/lokalca>

Po Velenju kar z Lokalcem, Žurnal24.si, 25.8.2008 <http://www.zurnal24.si/po-velenju-kar-z-lokalcem-clanek-30420>

Statistika prevozov za mesec maj 2016 (Andreja Forštner, Mestna občina Velenje)

Mestna občina Murska sobota, <http://www.murska-sobota.si/>

Primorske novice, spletna stran, <http://www.primorske.si/>

Spletna stran Avrigo, <http://avrigo.si/>



Slika 5: Sobočanec (Vir: Murska-sobota.si) Foto: Boštjan Bensa

Slika 6: Postajališče v Šempetru (Foto: avrigo.si)

Podaljšanje avtobusnih linij v primestna naselja

Peter Prinčič

Opis primera

Vpeljava podaljšanih ljubljanskih primestnih avtobusnih linij v občini Grosuplje in Brezovica sta prinesli sinergične učinke za osrednjeslovensko urbano regijo.

Dejavniki uspeha

V skladu s prvotnim državnim načrtom o vpeljavi tarifnih con za javni potniški promet po vsej državi, so Ljubljana in okoliške občine vzpostavile enotni tarifni sistem vozovnic ločen po conah.

Ključna je tarifna integracija. LPP je skoraj povsod združil mestni in primestni promet. S tarifno integracijo (enotna cena v posamezni coni in enotna vozovnica za prestopanje – Urbana) so posamične vozovnice cenejše. Popolnoma integrirane so npr. Linije 19 (do Iga), 3 (do Grosuplja) in 6 (do Brezovice).

Drugi ključni vidik je integracija prog. Primestni avtobusi so nekoč imeli neprepoznavna imena linij in so odpeljali z glavne avtobusne postaje. Sedaj vse integrirane linije peljejo čez Bavarski dvor ali Pošto, ki sta glavno prestopno vozlišče mestnega prometa, in čez več postaj mestnega prometa. Uporabniki mestnih linij slabše poznajo trase primestnih linij. Ker pa integrirane linije delujejo kot podaljšek že obstoječih mestnih, uporabniki mestnih linij zlahka razumejo smer in traso potovanja.

Na liniji 3G bi se zaradi tega potovalni čas rahlo podaljšal. Zato ta podaljšana linija izpušča nekaj mestnih postaj na vpadnici (Dolenjska cesta). Z medkrajevno linijo Grosuplje–Ljubljana je bilo v letu 2010 prepeljanih 294.656 potnikov. Nova linija 3G od 2011 beleži izjemen uspeh – kar 40-odstotno povečanje števila potnikov (čez 400.000 potnikov).

Trenutne državne spodbude navidez ne podpirajo tovrstnih integracij. Država je iz neznanih razlogov 2013 odstopila od vpeljave tarifnih con povsod po državi, vpeljala pa je drugačno subvencioniranje dijaških prevozov. Na omenjenih primerih se integracija primestnih linij v mestni promet vseeno izkaže za zelo priporočljivo.

Spoznanja

Tarifna integracija in consko plačevanje omogočata cenejše vozovnice, enotna vozovnica pa olajša prestopanje. Ni potrebno imeti podvojenih avtobusov in voznikov za isto smer vožnje. Uporabniki mestnih linij lažje razumejo potek potovanja na podaljšani liniji napram prejšnjim primestnim.

Viri:

Pogovor z dr. Matejem Gabrovcem (ZRC SAZU); september 2016

Spletna stran Ljubljanskega potniškega prometa: www.lpp.si

5 let linije 3G, Spletna stran občine Grosuplje; <http://www.grosuplje.si/novice/5-let-linije-3g.html>



Slika 1: Podaljšana linija 3G (Vir: LPP)

Slika 2: Podaljšana linija 6B (Vir: Openstreetmap)

mesta, suburbana naselja, podeželje, turistični kraji

kolesarjenje, pešačenje

Slepa ulica s preходом za pešce in kolesarje

Peter Prinčič

Opis primera

Znak za prehodno slepo ulico obvešča pešce in kolesarje o možni izbiri krajših poti. Posledično pripomore k privlačnosti pešačenja in kolesarjenja ter ju dela konkurenčnejša vožnji z osebnim avtom.

Dejavniki uspeha

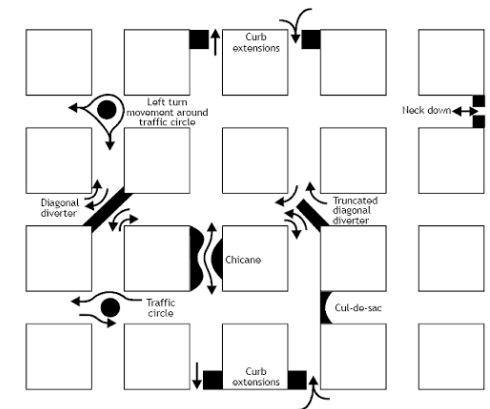
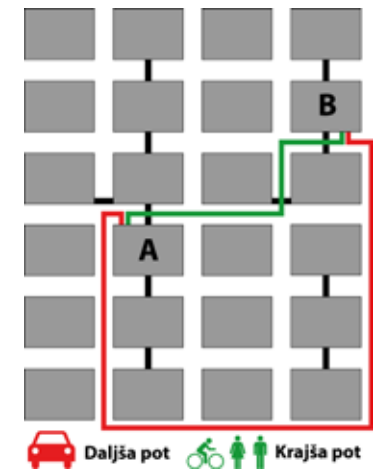
Marsikje so slepe ulice že sedaj prehodne za pešce, a so označene s starim znakom. Ulica se na primer konča pred brvjo čez potok ali pred podhodom pod železniško progo. Novi znak obvešča o obstoječih alternativah.

Izziv: Naselje, ki se infrastrukturno povsem podreja avtomobilom, praviloma ni gostoljubno za pešce in kolesarje. Voznik je povabljen k izkoriščanju tehničnih zmogljivosti avta. Spodbuja se večje hitrosti, agresivno pospeševanje in vodi v konflikt z ranljivimi skupinami.

Rešitev: Naselje, ki želi imeti javne ulice gostoljubne za najranjlivejše udeležence v prometu, omogoča pešcem in kolesarjem najkrajše direktne poti do cilja. Avtomobilom pa se podaljšuje pot in potovalni čas.

Spoznanja

Prometni znak pomembno informira vse udeležence o že obstoječih možnih poteh pešcev in kolesarjev. Uvedba prehodne slepe ulice je ukrep, ki lahko izboljša bivalne pogoje v stanovanjskih območjih.



Slika 1: Nov prometni znak – slepa ulica s preходом za pešce in kolesarje

Slika 2: Kantetova ulica, Ljubljana (Vir: Google Street View)

Slika 3: Ažmanova ulica, Ljubljana (Vir: Google Street View)

Slika 4: Bakklundet, Trondheim, Norveška (Vir: Google Street View)

Slika 5: Simbolična mreža prehodnih slepih ulic (Vir: IPoP)

Slika 6: Principi umirjanja prometa (<http://www.fhwa.dot.gov/>)

Dvosmerno kolesarjenje v enosmernih ulicah (protitok, contra-flow)

Peter Prinčič

Opis primera

Na enosmernih cestah se lahko omogoči dvosmerni promet za kolesarje. Ukrep je popularen, ker ustvari bližnjice za kolesarje in je dokazano varen. Tudi v ozkih ulicah, kjer je prometa malo in je upočasnjena – v Sloveniji so to praviloma ulice in območja z omejitvijo hitrosti 30 km/h. Protitok na enosmernih ulicah je najbolje uvesti v celotnem naselju oziroma občini, saj postane splošno predvidljivo stanje in odstrani dvome o posameznih situacijah. Ukrep je izjemno poceni in umirja promet.

Enosmerne ceste se uvaja, ko na ozkih ulicah ni mogoč dvosmeren promet, ko na dvosmernih ulicah primanjkuje parkirnih mest, in kadar se na območju organizira enosmeren promet, da prepreči tranzitnemu prometu ubiranje bližnjic. Vstop in izstop v območje sta dovoljena le na enem koncu. Promet se sili na glavne arterije. Enosmerne ulice v naselju bolj prizadenejo kolesarje kot voznike, saj morajo v obvoze vložiti več energije. Odrinjeni so lahko na bolj prometne ceste in nevarna križišča. Kolesarji morajo pazljivo načrtovati pot, saj ne morejo po isti nazaj. Kolesarsko omrežje postane nepovezano, manj privlačno, odvrča od kolesarjenja in spodbuja nezakonito vožnjo proti toku.

Kolesarje je zato modro izvzeti iz pravila enosmernega prometa, kar je mogoče skoraj vedno, kadar je dovolj

prostora za srečanje kolesarja in avta. Protitok se praviloma uvaja na glavnem kolesarskem omrežju in na ulicah z nizko omejitvijo hitrosti. Uvesti ga je mogoče tudi na bolj prometnih in hitrejših cestah (z omejitvijo 50 km/h), a s primernimi varnimi rešitvami (kolesarski pas, kolesarska steza).

Ukrep je namenjen spodbujanju vsakdanjega mestnega kolesarjenja po opravkih (in ne športnemu kolesarjenju) v mestih in naseljih z mestnim značajem.

Dejavniki uspeha in priporočila

Večletne izkušnje različnih mest in držav kažejo vsesplošno varnost kolesarjenja proti toku. Število nesreč se po uvedbi praviloma zmanjša. Večinoma upravljalci cest in policija sčasoma opustijo tudi zelo ostre kriterije uvedbe. Vožnja proti toku je varna, saj kolesar in avtomobilist lahko vzpostavita očesni stik in prilagodita svojo vožnjo.

Križišča so lahko nevarna zaradi kombinacije treh razlogov:

- > kolesar ima prednost in prihaja v križišče iz enosmerne ulice, a proti toku,
- > pot kolesarja in avta se križata,
- > avtomobilist kolesarju zaradi nevednosti ali nepozornosti ne pusti prednosti.

Vsako križišče naj bo previdno obravnavano, a na splošno že primerni znaki in označbe vzpostavijo zadostno objektivno varnost. Sicer se dodajo ukrepi za subjektivno varnost. Ključno je, da se avtomobilisti zavedajo pravic kolesarjev in njihove vožnje iz nepričakovane smeri. Varnost se najbolj poveča ob vsesplošni uvedbi dvosmernega prometa za kolesarje po vsem območju naselja ali občine.



Slika 1: Izvoz iz enosmerne ulice, Ljubljana (Foto: IPoP)



Prometnim znakom se doda ustrezna dopolnilna tabla. Talne označbe so praviloma učinkovitejše od prometnih znakov. Sploh na nepreglednih ovinkih. Priporočljivo je zarisati pomožne kolesarske pasove (*advisory cycle lane*) in talne označbe v križiščih. Odstranitev parkiranih vozil dramatično poveča vidnost. Pravilo prednosti se nanaša tudi na kolesarje. Kjer se kolesar vključuje v križišče iz enosmerne ceste v nasprotni smeri, so priporočljivi prometni znaki in talne označbe (npr. stop črte)

Uvedba dvosmernega prometa za kolesarje v mešanem prometu je mogoča brez težav ob omejitvah hitrosti 30 km/h. V naseljih z omejitvijo nad 30 km/h ali zunaj naselij z omejitvijo več kot 60 km/h je priporočljiv kolesarski pas. Kolesarski pas je priporočljiv ob povečanem prometu ne glede na hitrost. Morda bo zanj potrebno ukiniti pas za parkiranje. Priporočena širina je vsaj 1,5 metra. V praksi je ponekod zožen na 1,2 metra ali celo 0,9 metra na ozkih ulicah.

Empirične evalvacije in statistike nesreč z gotovostjo kažejo, da širina ulice ni ključnega pomena za varnost kolesarjenja proti toku. Nasprotno, ožje ulice silijo uporabnike k počasnejši vožnji in povečani pozornosti. Za uvedbo mora biti cestišče široko vsaj 3 metra, ponekod samo 2,6 metra. Mesta z višjimi standardi zahtevajo vsaj 3,85 metra cestišča za kolesarjenje v mešanem prometu in vsaj 5 metrov cestišča za uvedbo 1,5 metra kolesarskega pasu proti toku. Pomembno je ustvariti omrežje in privabiti nove kolesarje. Potencialna dobrobit je tolikšna, da je osnovna varnost pomembnejša od udobja kolesarjenja. Statistika sicer kaže, da je ožje cestišče prav tako varno, saj upočasnjuje vozila.

Spoznanja

- > Dvosmeren kolesarski promet (oz. "protitok") na enosmerni cesti je varen.
- > Protitok je najbolje uvesti v celotnem naselju oziroma občini, saj postane splošno predvidljivo stanje in odstrani dvome o posameznih situacijah.
- > Ukrep je izjemno poceni in umirja promet.
- > Za udobno kolesarjenje je priporočljivo poskrbeti za čim širša kolesarska pasova v obeh smereh vožnje.

Primer: Belgija

Od leta 2002 morajo cestni upravljavci obvezno omogočiti dvosmeren tok za kolesarje na cesti s širino vsaj 3 metre in največjo dovoljeno hitrostjo 50 km/h. Poleg tega je dvosmerno kolesarjenje dovoljeno, kjer je vsaj 2,6 metra prostora in najvišja dovoljena hitrost 50 km/h. Širina 2,6 metra prisili voznike v vožnjo precej pod 30 km/h. Smernice Belgijskega nacionalnega inštituta za cestno varnost priporočajo širino 3,5–3,8 metra za primere občasnega avtobusa ali tovornjaka. Kjer je promet intenziven in kjer vozijo avtobusi, priporočajo kolesarske pasove.

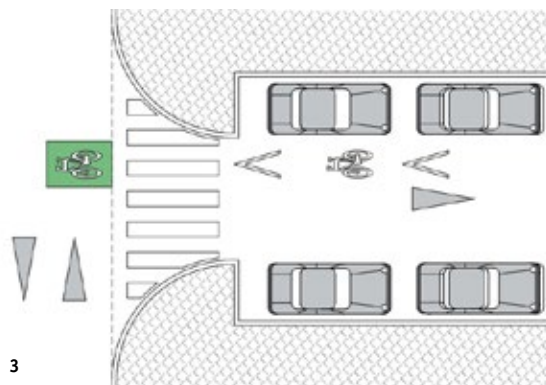
Viri:

Priročnik Presto cycling:
<http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/presto#lesson>

Presto priročnik, poglavje o kolesarjenju proti toku: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/05_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Contra-flow_Cycling.pdf

Belgijske smernice za kolesarske oznake: http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/shared/DIRS/Marq_contresens_cyc.pdf

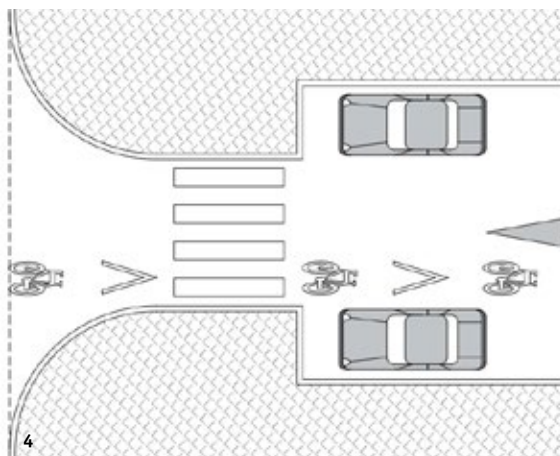
Slika 2: Dopolnilna tabla za dvosmeren kolesarski promet v enosmerni ulici, Ljubljana (Foto: IPoP)



3



6



4



7



5



8

Slika 3: Dodaten kolesarski simbol opozarja voznike na smer vožnje kolesarjev iz enosmerne ulice v križišče (Belgijske smernice: http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/shared/DIRS/Marq_contre-sens_cyc.pdf)

Slika 4: Talne oznake za pomožen kolesarski pas opozarjajo voznike in pešce na dvosmeren kolesarski promet (Belgijske smernice)

Slika 5: Pomožni kolesarski pas (advisory cycle lane), ki na nepreglednem ovinku opozarja voznike na dvosmerni kolesarski promet, Ljubljana (Foto: IPoP)

Slika 6: ozka Rimska cesta brez pomožnih kolesarskih pasov, Ljubljana (Foto: IPoP)

Slika 7: ozka Rimska cesta s pomožnim kolesarskim pasom, Ljubljana (Foto: IPoP)

Slika 8: Kolesarjenje proti toku v širokih enosmernih ulicah po dvosmernih pomožnih kolesarskih pasovih (Foto: Google Street View)

mesta, suburbana naselja

kolesarjenje

Kolesarska cesta

Peter Prinčič

Opis primera

Kolesarska cesta (Fahrradstrasse -nem., Fietsstraat -niz., Bicycle boulevard -ang.) je javna cesta, prednostno namenjena kolesarjem. Nanjo smejo tudi druga vozila, a morajo vožnjo prilagajati kolesarjem. Dovoljena je vzporedna vožnja kolesarjev. Za motorna vozila lahko velja bodisi enosmeren bodisi dvosmeren promet. Najvišja dovoljena hitrost je 30 km/h.

Nemški predpisi pravijo, da pride kolesarska cesta v poštev, kadar so kolesa prevladujoča oblika prometa ali pa se pričakuje (oziroma načrtuje), da bo to šele postala. Druge oblike so izjemoma dovoljene z dopolnilno tablo. Zato je pred uvedbo ukrepa potrebno upoštevati potrebe preostalega prometa in morebitne alternativne obvoze. Otroci na kolesih mlajši od 8 let, pešci, rolerji in kotalkarji morajo uporabljati pločnik. Kotalkanje in rolanje je dovoljeno, če to sporoča dopolnilna tabla.

Nizozemski predpisi podrobneje predpisujejo obliko talnih površin kolesarske ceste. Denimo smerna pasova se loči s posebnim povoznim pasom, barva pa je rdeča, ki na Nizozemskem avtomatično pomeni kolesarsko infrastrukturo.

Leta 2014 je bilo v Nemčiji več kot 140 kolesarskih cest. Od teh 12 v Hannoveru, 16 v Münstru (Westfalen), 17 v Berlinu, 18 v Kielu, 30 v Essnu in 57 v Münchnu. V Münchnu so kljub velikemu številu to ponekod le krajši odseki. Mesto Kiel

ima najdaljšo kolesarsko cesto – 10 km. Kolesarske ceste so v povprečju dolžine 550 metrov.

Dejavniki uspeha

Pogoj za uvedbo kolesarske ceste je majhna frekvenca motornih vozil. Na Nizozemskem je to lokalna cesta z manj kot 500 avtomobili na dan ali 20 avtomobili na uro (v konicah so številke jasno večje).

Čeprav pravna kategorija kolesarske ceste v Sloveniji trenutno ne obstaja, jo je možno uvesti s kombinacijo že obstoječe signalizacije. Kolesarska pot je cesta namenjena izključno kolesarjem. Možno je že obstoječo lokalno cesto razglasiti za kolesarsko pot in z dopolnilno tablo dovoliti motoriziran promet in pojasniti pravila morebitnega parkiranja. Na taki cesti se morajo vsi udeleženci prilagajati vožnji koles. Glede na tuje izkušnje mora biti cesta izrazito lokalnega značaja. Priporočljivo je prilagoditi talne oznake in barvo površine, da se kolesarsko cesto loči od klasične ceste.

Kolesarska pot je površina najvišjega nivoja uslug za kolesarje. Poteka neodvisno od ostale cestne mreže in je namenjena izključno kolesarjem (vir 4, 47. člen). Kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo označena javna cesta, namenjena kolesarjem (vir 5, 23. člen). Na njej je prepovedano parkiranje in ustavljanje drugih motornih vozil (52. člen). Kolesarji morajo na cestah voziti drug za drugim, razen na kolesarski poti, kjer smeta voziti dva kolesarja vzporedno, če širina poti to omogoča (vir 5, 103. člen). Če je treba zaradi nalaganja ali razlaganja tovora vozilo ustaviti na kolesarski poti, mora imeti voznik za to dovoljenje pristojnega organa lokalne skupnosti (vir 5, 72. člen).



Spoznanja in priporočila

Prednost takšne ureditve je, da ni potrebno graditi nove kolesarske infrastrukture, temveč se že obstoječo cesto prednostno nameni kolesarjem. To se stori z ustrezno signalizacijo. Na taki cesti je dovoljena vzporedna vožnja kolesarjev, ostala vozila pa se temu prilagajajo. Motorni promet je lahko bodisi dvosmeren bodisi enosmeren.

Kaj so pogoji za uspeh?

Cesta mora biti lokalnega značaja z zelo nizko frekvenco motornih vozil (pod 500 vozil na dan oziroma približno 20 vozil na uro). Praviloma naj bodo dostop in morebitna parkirna mesta namenjeni le lokalnim prebivalcem. Omejitev hitrosti ne sme presegati 30 km/h. Za pešce mora obstajati primerno širok pločnik. Kolesarska cesta naj bo smiselna del širšega kolesarskega omrežja.

Viri

Članek o kolesarski cesti, Wikipedia, nemški jezik: <https://de.wikipedia.org/wiki/FahrradstraÙe>

Članek o kolesarski cesti, Wikipedia, nizozemski jezik: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Fietsstraat>

Članek »Do not misunderstand the fietsstraat«, 12.6.2013, na blogu »As easy as riding a bike« <https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2013/06/12/dont-misunderstand-the-fietsstraat/>

Uradni list RS, št. 91/2005 z dne 14. 10. 2005 3896. Pravilnik o projektiranju cest, Stran 9303.

(Uradni list RS, št. 56/2008 z dne 6. 6. 2008 2345. Zakon o varnosti cestnega prometa (uradno prečiščeno besedilo) (ZVCP-1-UPB5), Stran 6021.)

Slika 1: Kolesarska cesta, Nizozemska (vir: Wikipedia) Slika 2: Kolesarska cesta z rdečim tlakom in ločilnim sredinskim robnikom, Nizozemska (vir: Wikipedia)

Slika 3: Tabla z napisom »avto je gost«, Nizozemska (vir: Wikipedia)

Slika 4: Kolesarska cesta, Nemčija (vir: Wikipedia)



mesta, suburbana naselja

kolesarjenje



Zožitev vozišča – leđvičke

Peter Prinčič

Opis primera

Pomemben vidik pešačenja je varno in udobno prečkanje ulic. Dober primer varno načrtovanega prehoda za pešce je izvedba t. i. »leđvičk«. S tem izrazom poimenujemo razširitev pločnika pred prehodom za pešce. Ukrep »leđvičk« skrajša pot pešcem, poveča preglednost ceste in zmanjša hitrost vozil čez prehod ter verjetnost trka pešca in vozila.

Dejavniki uspeha

Če so avtomobili parkirani na ulici do zebre, je voznikov vidni kot zelo majhen. Če so avtomobili parkirani v primernem odmiku od prehoda za pešce in kolesarje, se vidni kot poveča, kar lahko poveča varnost najšibkejših v prometu.

Prehod za pešce z leđvičkami zagotavlja večji vidni kot voznika, pri čemer so pešci bistveno bolj v središču, kar učinkuje kot še bolj varen prehod. Možna je tudi ozelenitev leđvičk in postavitve klopi ali kolesarskih stojal. Poleg tega leđvička preprečuje tudi nedovoljeno parkiranje vozil tik pred ali na zebri.

Zakon sicer prepoveduje parkiranje vozil na razdalji manj kot 5 metrov pred prehodom za pešce ali kolesarje. Če so na vozišču pred prehodom označena parkirna mesta, mora biti prepoved označena s predpisano označbo na vozišču. Območje 5 metrov pred prehodom je najbolje uporabiti za namen, ki ni parkiranje, in je prijeten za pešce.

»Leđvičke« se praviloma uredi z gradbenimi deli in fizičnim premikom robnika pločnika. Podoben (sicer manj trajen) učinek je možen tudi brez gradbenih del. Na primer s postavitvijo stojal za kolesa in klopi na zadnjih 5 metrov pred zebro. Parkirišče, ki je za »leđvičko« najbližje zebri, je lahko rezervirano za gibalno ovirane, kar zmanjša verjetnost stalne uporabe parkirišča in poveča vidni kot vsem udeležencem. Tudi če pred zebro ni parkirišč, je zaradi omejevanja hitrosti v naselju dobro zožiti vozišče, kot kažejo slike.

Spoznanja

Gre za zelo uspešno metodo kratkoročnega in dolgoročnega umirjanja prometa. Na kratek rok se takoj pokaže učinek umiritve motornih vozil zaradi učinka »ozkega grla«. Dolgoročno pa lahko spodbuja k alternativni rabi parkirnih površin na isti ulici – na primer nadomestitev parkirišč z gostinskimi letnimi vrtovi, otoki za komunalne odpadke, klopmi ali zazenitvijo.

Ukrep »leđvičk« je dobro kombinirati z dvigom vozišča na nivo pločnika. Pešačenje čez prehod je udobnejše, še posebej za starejše in za gibalno ovirane. Tako ustvarjena grbina učinkuje kot ležeči policaj.

Priporočila

Če so na cestišču predvidena parkirna mesta, je v križiščih smiselno načrtovati pločnike v obliki leđvičk. Razmik med zadnjim parkirnim mestom in prehodom za pešce naj bo vsaj 5 metrov, tudi v primeru dvignjenega prehoda. Prostor na leđvičkah se uporabi za zasaditev zelenja in postavitve ulične opreme (na primer klopi in stojala za kolesa).

Viri:

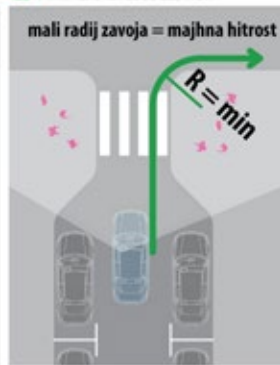
Prometna politika Mestne občine Ljubljana:

<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/>

VIDNI KOT VOZNIKA OB
PARKIRANIH VOZILIH DO ZEBRE



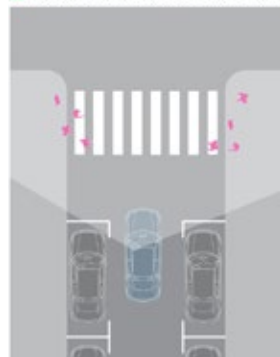
VIDNI KOT VOZNIKA
V PRIMERU IZVEDBE LEDVIČK



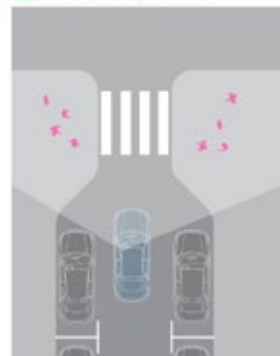
VIDNI KOT VOZNIKA OB
PARKIRANIH VOZILIH DO ZEBRE



VIDNI KOT VOZNIKA PRI GDMIKU SM
PARKIRANIH VOZIL OD PREHODA ZA PEŠČI



VIDNI KOT VOZNIKA
V PRIMERU IZVEDBE LEDVIČK



Slika 1: Obojestranska zožitev vozišča pred prehodom za pešce – Turjaška ulica, Ljubljana (Foto: Google Street view, 2013)

Slika 2: Učinek povečanega vidnega kota voznikov (izsek iz Prometne politike Mestne občine Ljubljana)

Slika 3: Učinek zmanjšanja hitrosti vozil (kot podloga je uporabljeno gradivo Prometne politike Mestne občine Ljubljana)

Slika 4: Križišče Slovenske ceste in Rimske ceste (Ljubljana). Obojestranska zožitev vozišča s premikom robnika, namestitvev stojal in komunalnega otoka za odpadke. (Foto: IPoP)

Slika 5: Učinek ledvičk je možen tudi brez gradbenih del – Tržič (Monfalcone), Italija (Foto: IPoP)

Skupni prometni prostor

Peter Prinčič

Opis primera

Skupni prometni prostor (shared space) pomeni ukinjanje fizičnih ločitvev med prostorom, namenjenim izključno motornemu prometu, in prostorom, namenjenim izključno pešcem in kolesarjem. Namen take ureditve je spodbujanje hoje, kolesarjenja, družbenega udejstvovanja, lokalnih poslovnih dejavnosti in hkrati zmanjšanje prometnih nesreč. Pešci in kolesarji imajo tukaj prednost pred motornimi vozili in se lahko gibljejo po celotni površini ulice. Počasen avtomobilski promet je za razliko od pešcon dovoljen. Ureditev skupnega prometnega prostora je primerna za stanovanjske in trgovske ulice, pomembne za posamezne četrti in v centru mesta.

Skupni prometni prostor spodbuja lokalne prebivalce k dnevni souporabi ulice z možnostjo izvajanja različnih socialnih in storitvenih dejavnosti. Ureditev ulice se podreja potrebam pešcev in kolesarjev. Izgled in oblikovanje ulice zagotavlja vožnjo osebnih vozil s hitrostjo pešca. Oblikovanje uličnega prostora spodbuja lokalne prebivalce k srečevanju, sprehajanju in druženju. S tem se krepi tudi občutek solastništva in soodgovornosti za vzdrževanje javnega prostora. Lahek dostop pešcev in kolesarjev do lokalnih dejavnosti v posameznih četrtih je pomemben za razvoj lokalne trgovine, servisov in raznih storitev.

Dejavniki uspeha

Celotna širina ulice je na enem nivoju, brez višinskih razlik med pločnikom, kolesarsko stezo in voziščem. Za

tlakovanje se uporabi različne vzorce in materiale, ki pešce spodbujajo k souporabi ulice in voznikom preprečujejo visoko hitrost. Na vhodnih in izhodnih delih ulice z ustrežno signalizacijo (območje umirjenega prometa) se nazorno opozori uporabnike o mešani rabi cestišča. Pešcem in kolesarjem je dovoljeno prosto gibanje po celotni površini ulice. Ulice se oblikuje tako, da je zagotovljena nizka hitrost (tlakovanje, zožitve, vijuganje, ...). Uporablja se znak za območje umirjenega prometa, kjer je določena hitrost 10 km/h.

Ulica naj bo ustrezno opremljena. Urediti je potrebno prostor za počitek in igro (klopi, mize, igrala), predvsem pred vhodi v stanovanja in komercialne stavbe. Dobršen del ulice je dobro nameniti stojalom za kolesa, po možnosti tudi s streho. Drevesa in zelene površine so obvezni del komunalne opreme. Lahko se spodbuja prebivalce k samoiniciativnim zazelenitvam. Pomembna je pešcem prijazna osvetlitev, ki je nižja in daje občutek varnosti in intimnosti.

Parkirni prostori so v razmikih izmenično porazdeljeni po ulici. Parkirna mesta se uredi prednostno za lokalne prebivalce na stanovanjskih ulicah, na trgovskih ulicah pa za dostavo in delno za kratkoročno (najraje plačljivo) parkiranje obiskovalcev.

Primer takšne ureditve je Slovenska cesta v Ljubljani, kjer je prepovedan ves avtomobilski promet (tudi za taksi-je). Izjeme so vozila gostov hotela in dostavna vozila za peščono v jutranjem času. Tlakovanje je praktično brez višinskih razlik razen pri avtobusnih postajališčih. Pešci, kolesa, motorji in avtobusi se pogajajo za svoj prostor.



Kot skupni prometni prostor je urejena Špica na Prulah v Ljubljani. S kamnitimi kockami poenotena površina ne dela razlik med voziščem in pločnikom. Samo kamniti konfini nakazujejo smer vožnje za motorna vozila.

Priporočila

Potrebno je razlikovati med sorodnimi ureditvami:

- > Cona 30: Območje ulic z omejitvijo hitrosti 30 km/h. Območje za pešce:
- > Območje namenjeno pešcem. Kolesarji morajo vožnjo prilagoditi pešcem. Območje umirjenega prometa:
- > Območje, kjer se pričakuje igra otrok na ulici. Omejitev hitrosti je 10 km/h. Marsikje so ceste preozke za ločitev površin za uporabnike – npr stara vaška in trška jedra ter ozke mestne ulice.
- > Autoluwte in Woonerf (Nizozemska): Ohranjanje čim manj avtomobilov v stanovanjskih območjih (samo lokalni promet). Ni razlik med pločnikom, cesto in javnim prostorom za stanovalce, ker ni prostora za ločitev površin za ločene funkcije. Gre za princip umirjanja hitrosti prometa z ovirami za vozila. Ovine so elementi namenjeni socialni funkciji stanovalcev – klopi, ulični vrtovi, drevesa, umestitev parkirnih površin, torej urbana oprema, in onemogočajo hitro vožnjo. Avtomobili morajo vožnjo prilagoditi šibkejšim uporabnikom.
- > Shared space: Območje brez prometne signalizacije. Računa se na očesno interakcijo vseh uporabnikov prostora.

- > Begegnungszone (Švica, Avstrija): "območje srečanja" je območje umirjenega prometa, kjer imajo najvišjo prednost pešci, nato kolesarji pred vsemi ostalimi vozili. Najvišja hitrost je 20 km/h. (Na Dunaju so v takem območju avtomobili dovoljeni, vendar niso dobrodošli. Aktivno se jih odvrača s časovno omejitvijo parkiranja na ulici, omejitvijo na lokalni promet in dostavo.)

Viri:

Prometna politika Mestne občine Ljubljana
<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/>

Wikipedia
<https://de.wikipedia.org/wiki/Begegnungszonehttps://de.wikipedia.org/wiki/>

Woonerf
<https://nl.wikipedia.org/wiki/>

Autoluwte
https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space

Zakonsko besedilo o »Begegnungszone« v Avstriji
<http://www.jusline.at/index.php?cpid=fdfdb9555e1b818d0e269bad11308871&lawid=24&paid=76c>

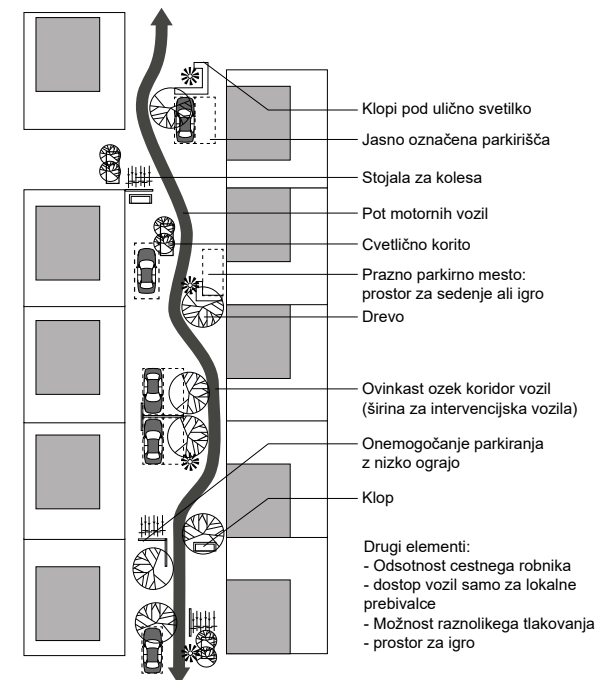
Slika 1: Begegnungszone na Mariahilferstrasse, Dunaj, Avstrija (Foto: GugereLL, Wikipedia)

Slika 2: Prule, Ljubljana (Foto: IPoP)

Slika 3: Slovenska cesta, Ljubljana (Foto: IPoP)

Slika 4: Corso del Popolo, Tržič (Monfalcone), Italija (Foto: IPoP)

Slika 4: Skupni prometni prostor v stanovanjskih ulicah (IPoP)



mesta, suburbana naselja, podeželje,

kolesarjenje



Pešbus in Bicivlak

Peter Prinčič, Marko Peterlin

Opis primera

Pešbus in Bicivlak sta organizirana oblika spremljanja otrok v šolo. Cilj je otroke in starše spodbuditi za vsakodnevno pot do šole brez osebnega avtomobila.

Učenci se v šolo odpravijo v organiziranih skupinah peš ali s kolesom po domišljeno začrtanih poteh preko dogovorjenih »postaj« in po stalnem urniku. Otroci uživajo v pešačenju ali vožnji s svojimi sošolci in v spremstvu odrasle osebe, starši pa niso več obremenjeni z jutranjim razvažanjem. Bicivlak omogoča, da se legalno v šolo vozijo tudi učenci, ki še nimajo kolesarskega izpita.

Aktivnost se je razvila kot odziv na dejstvo, da osnovnošolci ne preživijo več dovolj časa zunaj in v šolo manj prihajajo peš, aktivno in samostojno. Prekomerna teža in majhna fizična aktivnost sta velika problema. Pri tem je treba upoštevati, da na mobilnost otrok vplivajo tako osebne in socialne okoliščine v družini, kot tudi prostorske lastnosti soseske ter politika šol in občin.

Aktivna pot v šolo je pomembna za zdravje, samostojnost in socialni razvoj otrok, saj zagotavlja minimalno priporočeno količino fizične aktivnosti in spodbuja vzgojo o prometni varnosti ter trajnostnem razvoju. Otroci, ki hodijo v šolo peš ali s kolesom, so boljše telesno pripravljene kot tisti, ki jih vozijo z avtom. Dokazano je, da se taki otroci tudi sicer več gibljejo in med drugim lažje sledijo pouku.

Analiza dejavnikov za uspešno delovanje

Praksa je že zelo razširjena v Švici, Italiji, po nekaterih deželah v Nemčiji in Avstriji, pa tudi v Združenem kraljestvu. V vsaki državi je sicer konkreten način izvedbe nekoliko drugačen. Ponekod se starši na primer organizirajo sami, lokalna organizacija pa poskrbi za označbe in promocijski material. Praviloma akcija traja 2 ali 3 tedne zapored, ponekod pa jo izvajajo tudi celo leto.

V Sloveniji za koordinacijo zaenkrat skrbi Inštitut za politike prostora, ob podpori Ministrstva za zdravje. Ciljna starostna skupina za pešbus so otroci prvih dveh razredov osnovnih šol, lahko pa so udeleženci tudi starejši. Ciljna starostna skupina za bicivlak so tudi večji otroci, med 6 in 11 let. V Sloveniji je potrebno otroke spremiti v vrtec ali šolo do 7. leta starosti. Npr. v Švici te omejitve ni in se otroke spodbuja k čim večji samostojnosti.

Starši se lahko seveda organizirajo tudi sami in se izmenjujejo pri jutranjem spremstvu. Tako jim ostane več prostega časa. Izkušnja pilotnih projektov v Sloveniji kaže, da mora imeti aktivnost podporo vodstva osnovne šole.

Spoznanja

Najlažje je organizirati pešbus, bicivlak pa je za otroke najbolj zanimiv in privlačen. Izziv je zagotoviti stalno spremstvo, predvsem za bicivlak. Saj zakon zahteva enega spremljevalca na kolesu za dva mlada kolesarja brez kolesarskega izpita.

Vprašanja glede odgovornosti spremljevalcev deloma rešujejo podpisane izjave staršev, spremljevalcev in otrok o odgovornem vedenju. Zelo pomembna je komunikacija med šolo, starši in spremljevalci.

Nobena oblika vremena ni ovira. Pešačiti in kolesariti je možno v vsakem vremenu z ustrezno garderobo in z izpravnim kolesom.

Priporočila

- > Pobuda naj ima aktivno podporo vodstva šole.
- > S finančnimi sredstvi za materiale (table, jopiči itd.) lahko pomaga tudi občina.
- > Priložnost je v smotrnejši uporabi sredstev za šolske prevoze, ki se jih lahko izkoristi bodisi za financiranje stalnega spremstva bodisi za fizično preoblikovanje ulic v otrokom prijazne in varne poti.

Viri:

<https://www.facebook.com/zdravsolar/>

<http://zdravsolar.si/>

Slika 1: Bicivlak (Foto: IPoP)

Slika 2: Pešbus (Foto: Društvo Focus)

Slika 3: Karta rdeče proge bicivlaka in rumene ter modre proge pešbusa



Podeželje

Marjeta Benčina, Katarina Otrin



Mobilnost na podeželju je v Sloveniji izrazito vezana na osebna vozila. Razlog za to je prometna politika, ki je desetletja zanemarjala javni prevoz in se po drugi strani usmerila v gradnjo (avto)cest, s tem pa prepuščala organizacijo prevoza posameznikom. Organizacijo javnega prevoza dodatno otežuje razpršena poselitev, ki jo je omogočala zgrešena prostorska politika. Posledici sta visoka stopnja motorizacije na eni strani ter visoka stopnja mobilnostne revščine na drugi. Občani, ki ne posedujejo avtomobila, ga nočejo ali ne morejo voziti, so odvisni od pomoči in dobre volje sosedov in sorodnikov, tako imajo otežen dostop do storitev ter najnujnejših opravkov v lokalnih središčih.

Predvsem zaradi razpršene poselitve in navajenosti ljudi na vožnjo z osebnim avtomobilom je organizacija 'klasičnega' javnega prevoza otežena. S sodobnim načinom življenja se večja potreba po mobilnosti, skladno s tem pa se razvijajo novi sistemi organizacije prevoza, ki jih je smiselno uvesti tudi na podeželju. Ena od vse bolj priljubljenih oblik je sopotništvo, ko se več ljudi pelje skupaj z enim avtomobilom. S tem se zmanjša število vozil na cesti, kar pripomore k večji pretočnosti, manjši onesnaženosti zraka z izpusti in manjši potrebi po parkirnih mestih. V vse bolj virtualni dobi in individualnem načinu življenja pa ni zanemarljiv niti socialni vidik, saj takšna oblika prevoza spodbuja druženje in medosebno komunikacijo. Predstavlja alternativo individualni uporabi avtomobila, premikanje pa olajša tudi osebam, ki ne posedujejo avtomobila.

Alternativo klasični organizaciji javnega prevoza predstavlja organizacija prevoza 'na klic' ter združevanje posebnih linijskih prevozov z rednimi linijskimi prevozi. V praksi to pomeni, da se npr. s šolskim ali delavskim avtobusom

lahko peljejo tudi drugi potniki. V tujini (npr. v Švici) poznamo primere, ko lahko po vaseh domačine pobere tudi poštar. Prevoz na klic je najbližja alternativa klasičnemu javnemu prevozu, saj poteka po ustaljenih linijah, vendar s to razliko, da gre vozilo na pot zgolj, če ga pravočasno obvestimo, da potrebujemo prevoz. Običajno se izvaja tudi z manjšimi vozili (npr. minibusi ali kombiji), kar pomeni nižje obratovalne stroške v primerjavi s klasičnim javnim prevozom. Poznamo še vaške taksije in razne prostovoljsko organizirane oblike prevoza (Zavod Sopotniki na Krašu, Prostofer).

Najbolj priljubljena oblika javnega prevoza ostaja železnica. Nekateri dolinski deli podeželja so oziroma so bili povezani z železnico, katere potencial pa ni izkoriščen. Prevoz z vlakom ni zanimiv zgolj za lokalno prebivalstvo temveč tudi za turiste. Obnova železnice lahko ogromno pripomore k razvoju regije (veliko več kot nova cesta), v kolikor je ta obnovljena na način, ki ustreza sodobnim potrebam po mobilnosti in storitvah. Dokaz za to je npr. obnova železniške proge Merano–Malles pri Bolzanu, ki jo predstavljamo v nadaljevanju poglavja.

Podeželje ni zapostavljeno zgolj s pomanjkanjem alternativ osebne prevozu, ampak tudi z infrastrukturnega vidika. Kraji, skozi katere vodijo lokalne in regionalne cestne povezave, so v večini primerov brez ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje, zaradi česar sta hoja ali kolesarjenje znotraj naselja neprijetna in nevarna, to pa dodatno spodbuja uporabo avtomobila. V tem poglavju predstavljamo primere ukrepov, kako z manjšimi infrastrukturnimi posegi zmanjšamo hitrosti vozil znotraj naselja in ustvarimo pogoje za hojo in kolesarjenje, s tem

pa naselje ponovno povežemo in dvignemo kakovost bivanja lokalnega prebivalstva.

Ukrepi na poti k trajnostni mobilnosti so na slovenskem podeželju nujni, potrebno bi jih bilo začeti izvajati takoj. Osebni avto ne bi smel biti prva izbira in rešitev prebivalcev ruralnih območij, temveč izhod v sili. Alternative obstajajo, potrebno jih je le prenesti v naše okolje. Tako bomo poskrbeli za vse prebivalce, predvsem pa za najšibkejše skupine.

podeželje

javni potniški promet, podeželje, turistični kraji, turizem

Železniška proga Merano–Malles v dolini Vinschgau na Južnem Tirolskem (Vinschgaubahn)

Katarina Otrin

Opis primera

V dolini Vinschgau na Južnem Tirolskem so uspešno oživili opuščeno lokalno železniško progo Merano–Malles. Idejni oče in gonilna sila projekta je Helmut Moroder iz integriranega lokalnega javnega transportnega podjetja SAD - trasporto locale. Proga je bila v 90-ih letih 20. stoletja opuščena, leta 2005 pa so jo ponovno oživili. Po prvotnem predlogu naj bi jo s 40 milijoni evrov za silo obnovili, kar ne bi omogočilo krajših potovalnih časov in boljših storitev. Vendar so strokovnjaki prepričali odločevalce, da je potrebno narediti zanesljivo, kakovostno in varno progo, ki bo imela nizke operativne stroške. Na koncu je prenova stala 130 milijonov evrov. Vse postaje imajo enak nivo perona in tal v vagonu, kar omogoča enostaven vstop za vse, tudi za kolesarje in gibalno ovirane. Ker kolesa zavzemajo dragocen prostor na zelo zasedenih vlakih, poskušajo z nudenjem brezplačnih parkirnih mest za kolesa v varovanih kolesarnicah lokalne prebivalce usmeriti k rabi dveh koles: prvega kolesa od doma do vstopne postaje in drugega od izhodne postaje do cilja. Prevoz z železnico pa je zelo popularen tudi med turisti – kolesarji, ki jim je na voljo dnevna karta za kolo. Ker v turistični sezoni zaradi rastočega povpraševanja na vlakih ni bilo dovolj zmogljivosti za prevoz vseh koles, so pred kratkim uvedli novost – možnost oddaje kolesa ob vstopu na železniško postajo. Železnica pa do izstopne postaje kolo dostavi s kombijem. Na voljo je tudi dnevna karta za kolo in vlak, brezplačen

prevoz kolesa na vseh vlakih, izposoja kolesa za cel dan, ki ga lahko potniki vrnejo na drugi lokaciji, model kolesa pa je mogoče tekom dneva tudi zamenjati.

Pred otvoritvijo prenovljene proge so avtobusni prevozniki v dolini prepeljali milijon potnikov na leto. Po otvoritvi proge so večino regionalnih avtobusnih prog v dolini ukinili, prebivalcem pa prvih 6 mesecev omogočili brezplačen prevoz z novimi, udobnimi vlaki. Leta 2009 so na progi zabeležili že 2,7 milijona potnikov.

Dejavniki uspeha

Glavni dejavnik uspeha je bil v osnovi eden: ta, da so zgradili železnico, ki je vsečna, ki dobro deluje, je zanesljiva, točna in s katero je prijetno potovati, kot pravi Helmut Moroder, začetnik projekta. Dobro zgrajena železnica bo vedno delovala. Čeprav je železnica star prevozni sistem, vlak ostaja najbolj priljubljena oblika potovanja.

Kot je danes večinoma praksa, je storitev železniškega prevoza razdeljena na dva dela:

- > upravljanje infrastrukture, kar opravlja STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA, podjetje avtonomne pokrajine Bolzano, katerega naloga je izgradnja in upravljanje infrastrukture za javni prevoz in
- > upravljanje storitev prevoza, za katero skrbi SAD - Trasporto locale SpA, privatno podjetje, ki izvaja tako železniške kot cestne javne prevoze.

Pogovori o tem, ali bi jo po ukinitvi leta 1991 spet odprli, so trajali 8 let. Zasluge grede manjši skupini idealistov in okoljevarstvenikov, ki se niso prenehali boriti, dokler železnice niso obnovili. Leta 1999 so se lokalne oblasti



1



2



3

odločile za ponovno vzpostavitev povezave in odobrile potrebna finančna sredstva.

Železniška proga je v lasti avtonomne pokrajine Bolzano, ki je financirala vsa obnovitvena dela, danes pa zagotavlja sredstva za njeno upravljanje. Zavedati se moramo, da se s prodajo vozovnic pokrije zgolj 30 % stroškov upravljanja.

Spoznanja

Kaj je potrebno s tehničnega vidika?

- > Najprej je treba opraviti analizo potreb, oblikovati vozni red, šele nato infrastrukturo.
- > Pri odpravi napak lahko pomaga sodobna tehnologija.
- > Pomembno je, da so vozni redi sinhronizirani.
- > Primerna začetna investicija bo zmanjšala kasnejše stroške vzdrževanja.

Kaj je potrebno s političnega vidika?

- > Imeti podporo javnosti.
- > Imeti podporo gospodarskega sektorja (npr. ponudnikov turističnih storitev)
- > Imeti politično vizijo za nadaljnjih 20 let.
- > Inženirji: pozitivne rezultate projekta je potrebno izpostaviti tik pred naslednjimi volitvami.

Priporočila

- > Lokalne oblasti se ne smejo ustrašiti železniških projektov na lokalni ravni: ni nujno, da je projekt realiziran s strani državnih železnic, ravno nasprotno, včasih je bolje, da to prevzamejo drugi, saj vložijo več strasti in so bolj inovativni.

- > Za zagon takega projekta je dobro imeti ekipo z jasnimi idejami, ki ne dopušča, da nanjo vsakodnevno vplivajo nove ideje.
- > Ekonomičnosti železnice ne gre vrednotiti zgolj na podlagi števila prepeljanih potnikov in prihodkov od prodanih vozovnic. Ekonomska vrednost je veliko širša, ovrednotiti moramo posredne in neposredne učinke na regijo, kateri služi.

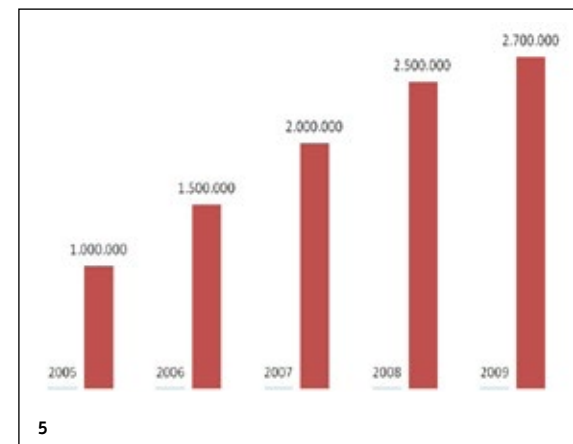
Viri

Javni potniški promet na Južnem Tirolskem, <https://www.sad.it/it-infor@sad.it>

http://www.borovnica.si/datoteka/5087Moroder___Borovnica__Vinschgerbahn_CIVINETinschgerbahn_CIVINET.pdf

Seminar Vlak in kolo Borovnica, 11.5.2016, http://civinet-slohr.eu/wp-content/uploads/2016/05/Seminar-Vlak-in-Kolo-_Borovnica.pdf

Intervju s Helmutom Moroderjem, SAD - trasporto locale.



Slika 1: Prenova postaje na železniški progi Merano–Malles (foto: Helmut Moroder).

Slika 2: Intermodalna postajališča: enostavna zamenjava potovalnega načina ob železniški progi Merano–Malles (foto: Helmut Moroder).

Slika 3: Enostavno vstopanje in izstopanje iz vlaka tako za invalide kot kolesarje; proga Merano–Malles (foto: Helmut Moroder).

Slika 5 (graf): Naraščanje števila potnikov (vir: Helmut Moroder, SAD - trasporto locale).

podeželje, razpršena poselitev, suburbana naselja

Javni potniški promet, podeželje, šolski prevozi

Združevanje linij rednega in šolskega avtobusnega prevoza v Grosupljem

Katarina Otrin

Opis primera

Z združevanjem avtobusnih prevozov je občina Grosuplje začela že v šolskem letu 2012/2013. Združevanje avtobusnih prevozov je uvedeno na sedmih linijah: Polica–Grosuplje, Št. Jurij–Grosuplje, Sp. Slivnica–Grosuplje, Luče–Grosuplje, Ilova gora–Grosuplje, Gatina–Grosuplje in Brezje–Grosuplje.

Pobudnik za združitve avtobusnih prevozov je bil župan Občine Grosuplje, dr. Peter Verlič. K tej pobudi ga je vodil osnovni motiv, da omogoči prevoz z javnim potniškim prometom hkrati osnovnošolcem in ostalim občanom, uporabnikom javnega prevoza. Z združitvijo prevozov namreč dobijo možnost prevoza tudi občani iz oddaljenih krajev občine, ki nimajo možnosti osebne prevoza, predvsem pa tudi dijaki in študentje, ki bi jih v nasprotnih primerih morali iz oddaljenih vasi na avtobusno ali železniško postajo v Grosupljem voziti starši.

Rezultati združitve prevozov so zelo pozitivni, saj je to omogočilo vzpostavitev več dodatnih terminov prevozov na posamezni liniji, prilagojenih tako potrebam šolarjev kot tudi potrebam dijakov, študentov in drugih uporabnikov javnih prevozov.

Tako šole kot tudi občani so ukrep sprejeli s pozitivnimi odzivi, saj jim omogoča dodatne termine prevozov: na primer zgodaj zjutraj (prevoz na delo, prevoz dijakov v

srednjo šolo ipd.) in pozno zvečer (pomembno na primer za dijake in študente za vračanje domov s študijskih obveznosti), ki brez združitve prevozov zaradi nerentabilnosti ne bi bili izvedljivi.

Dejavniki uspeha

Sistem se v osnovi prilagaja potrebam osnovnošolcev in hkrati obstoječemu sistemu javnih prevozov. Logika sistema je, da se z združevanjem prevozov in z dobrim medsebojnim sodelovanjem vseh deležnikov tega sistema zagotovi tako optimalne prevoze osnovnošolskih otrok, hkrati pa tudi javni prevoz drugim uporabnikom. Študentom, dijakom in drugim uporabnikom se z usklajevanjem voznih redov z drugimi linijami, na primer 3G ali z voznim redom vlakov omogoči, da imajo dobre povezave od svojega bivališča v oddaljenih vaseh do Grosuplja, kjer zaradi medsebojnega usklajevanja voznih redov v ustreznem času oziroma s krajšimi postanki nadaljujejo pot v kraj šolanja.

Integracija šolskih in rednih linijskih prevozov se lahko izvede na dva načina:

1. Šolarji se vozijo s posebnim linijskim prevozom, Ministrstvo za infrastrukturo (Direktorat za promet) pa izda dovoljenje, da se lahko s to linijo vozijo tudi drugi potniki. V tem primeru velja 54. zakonski člen (ZPCP-2). Slabost te rešitve je, da ti prevozi nimajo statusa rednih linij, zato niso v voznorednih iskalnikih, poleg tega pa lahko tudi brez obvestila odpadejo ali se spremeni vozni red, če imajo v šoli kake posebne dejavnosti.

2. Prevoznik po dogovoru z občino in Ministrstvom za infrastrukturo registrira šolske prevoze kot redno linijo.



Slika 1: Otvoritev avtobusne linije (foto: Občina Grosuplje).

V tem primeru je linija vnešena v voznoredne iskalnike, prevoznik pa jo mora izvajati vsak šolski dan po objavljenem voznem redu. Slaba plat takšne rešitve je, da šolam onemogoča spreminjanje šolskih prevozov (npr. na športni dan). Ta praksa je na primer uveljavljena v nekaterih občinah Ljubljanske urbane regije, v sodelovanju z Ljubljanskim potniškim prometom (Grosuplje, Škofljica, Polhov Gradec, Ivančna gorica, Vrhnika ...) in v občini Koper.

Žal Ministrstvo za infrastrukturo ne vodi natančne evidence občin in šol, ki uveljavljajo eno ali drugo prakso združevanja posebnih in rednih linij.

Spoznanja

Izkušnja Občine Grosuplje z združevanjem prevozov je bila za njih zelo poučna. Spoznali so, da se kljub začetnim težavam (zapleti z vzpostavljanjem dodatnih postajališč) in nejasnostim, lahko z vztrajnostjo, predvsem pa z dobrim namenom in dobrim sodelovanjem vseh akterjev doseže odlično rešitev.

Priporočila

Priporočila občini, ki bi želela uvesti združitev avtobusnih prevozov:

- > najprej je potrebno identificirati povpraševanje po javnem prevozu,
- > občine naj k sodelovanju povabijo vse skupine uporabnikov javnega prevoza in z njimi vzpostavijo konstruktiven dialog,
- > po vzpostavitvi združitve avtobusnih prevozov naj vzpostavijo kontrolo izvedbe.

Viri

Občina Grosuplje: <http://grosuplje.si/>

Občina Grosuplje: <http://www.grosuplje.si/linija-3g.html>

Spremembe linij, Ljubljanski potniški promet: http://www.lpp.si/sites/default/files/lpp_si/aktualno/datoteke/szj_lpp_-_spremembe_linij_september_2013zv.pdf

Spremembe linij, Ljubljanski potniški promet: <http://www.lpp.si/javni-prevoz/spremembe-linij-lpp-september-2013>

Občina Grosuplje: <http://www.grosuplje.si/novice/promocijska-vonja-s-plinskim-avtobusom-do-spodnje-slivnice-kocjana-lu-in-do-police.html>

Avrigo bo šolarje vozil ceneje, torek, 28. oktober 2014, Primorske novice: <http://www.primorske.si/Novice/Srednja/Avrigo-bo-solarje-vozil-ceneje> Intervju z Občino Grosuplje

Intervju z dr. Matejem Gabrovcem, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU



Slika 2: Ozaveščanje o pomenu JPP naj se prične pri najmlajših (foto: Občina Grosuplje).

podeželje, razpršena poselitev

upravljanje povpraševanja, sopotništvo, mobilnost starejših

Brezplačni prevozi za starejše – Zavod Sopotniki

Marjeta Benčina

Opis primera

Zavod Sopotniki so ustanovili mladi iz Obalno-kraške regije v letu 2014 z namenom pomagati izoliranim in osamljenim starostnikom z ruralnih območij pri vključevanju v aktivno družbeno življenje ter spodbujati medgeneracijsko sodelovanje. Oddaljenost krajev od mestnih središč, demografska ogroženost, neučinkovit in pomanjkljiv javni potniški promet so bili še dodatni razlogi za ustanovitev zavoda. Prostovoljci brezplačno prevažajo starejše po občinah Hrpelje-Kozina, Divača in Sežana, na voljo imajo en avtomobil, storitev je na voljo vse dni razen ob nedeljah. Prednost imajo potniki, ki potrebujejo zdravniško oskrbo.

Občan en teden pred potrebo po prevozu kontaktira zavod na telefonsko številko 031 831 030 ali preko e-pošte info@sopotniki.org. V centrali poiščejo prostovoljca, ki ima takrat čas, in mu posredujejo vse potrebne informacije glede lokacije, dolžine in trajanja prevoza. Prostovoljec pobere potnika na dogovorjenem mestu. Če mu ta plača, mora podpisati obrazec o donaciji.

V letu 2016 imajo 110 rednih uporabnikov, sodeluje 23 prostovoljcev. V letu 2015 so opravili 1780 prostovoljskih ur, 5000 km na mesec, 3–5 voženj na dan. Skoraj tretjina uporabnikov je stalnih, vozijo pa jih do trgovine in nazaj, k zdravniku ali k frizerju.



Zavod se financira s prispevki posameznikov, podjetij in potnikov. Trenutno je v zavodu preko javnih del zaposlena ena oseba, ki koordinira prostovoljce in usklajuje vožnje. Njena naloga pa je tudi iskanje finančnih sredstev, ki bi zagotovile nemoteno koordinacijo in pokrile tekoče stroške organizacije. Dogovarjajo se z lokalnimi občinami, da bi razpise pripravile na način, da se lahko nanje prijavljajo tudi zavodi. Dobro sodelujejo tudi z lokalnimi organizacijami, npr. Zavodom dobra pot, zavodom za kulturo in sonaravno delovanje.

Storitev je zanimiva predvsem z vidika individualne obravnave in močne povezanosti med prostovoljci in uporabniki. Ne koristi le starejšim občanom, temveč aktivira tudi mlade, promovira prostovoljstvo in aktivno državljanstvo, spodbuja medgeneracijsko povezovanje v lokalni skupnosti ter marsikomu odpre nove poti, na primer pri iskanju zaposlitve.

Prevoze na klic ureja tudi pobuda Prostofer, ki ga vodi Mreža Matija in prav tako temelji na prostovoljnih šoferjih. Mreža zbira povpraševanje za celotno Slovenijo, najbolj poznan pa je primer iz Radelj ob Dravi, kjer je občina zagotovila tudi električno vozilo. Prostofer je skovanka iz besed "prostovoljec" in "šofer".

Dejavniki uspeha

- > Ključno je poudarjanje prostovoljstva, solidarnosti in medgeneracijskih odnosov.
- > Storitev prinaša obojestranske koristi, tako prostovoljcem kot uporabnikom. Razbremenjuje pa tudi občino in državo, ki ne zagotavljata učinkovitega javnega prevoza.

- > Primer je lokalno vpet na območju Obalno-kraške regije, se povezuje z občinami Hrpelje Kozina, Sežana, Divača. Občine bi lahko zagotovile več finančnih sredstev, že samo s prilagoditvijo razpisov.
- > Dejavnik uspeha je tudi dobro sodelovanje z institucijami. Zavod Sopotniki sodeluje tudi s Centrom za socialno delo Sežana, od koder jih večkrat pokličejo za storitev za socialno ogrožene starejše.

Spoznanja

Prepričani so, da se s podobnimi težavami soočajo še marsikje. V naslednjih mesecih ustanavljajo novo enoto. S svojo vizijo, izkušnjami in koordinacijo želijo, da zaživijo nove enote Sopotnikov. Želijo si sodelovanja in podpore občin ter širšega lokalnega okolja, ki prepoznajo takšne iniciative kot družbeno in okoljsko koristne.

Potrebno je več povezovanja z občinami, ki lahko zagotovijo sistemsko financiranje. Navsezadnje storitev rešuje problem mobilnosti za ranljive občane, za kar bi sicer morale poskrbeti javne službe.

Za zagotovitev dolgoročnega delovanja in razvoja si bo zavod moral zagotoviti financiranje iz evropskih virov.

Za še boljšo storitev bi morali ponudbo razširiti z novimi enotami v občinah z razpršeno ruralno poselitvijo in izboljšati vozni park, na primer z električnimi vozili.

Priporočila

Občine bi morale zagotoviti večjo podporo takšnim prostovoljnim pobudam, ki imajo veliko pozitivnih učinkov za občino.



Viri

Tudi v Brkinih brezplačni prevozi za starejše, RTV Slovenija, 9.1.2016, <http://www.rtvlo.si/moja-generacija/novice/slovenija/tudi-v-brkinih-brezplacni-prevozi-za-starejse/383008>

Darja Pograjc, Zmanjšana mobilnost vodi v družbeno osamljenost, RTV Slovenija, 10.11.2015, <http://radioprvi.rtvlo.si/2015/11/dobra-dela-25/>

Zavod za medgeneracijsko solidarnost, <http://www.sopotniki.org/info@sopotniki.org>

Prostofer, <http://www.prostofer.si/>, info@cd-matija.si

Članek o Prostoferju na spletni strani Občine Radlje ob Dravi, <http://www.obcina-radlje.si/prostofer>, http://www.radjlje.si/doc2/novice/Novicke_Obcine_Radjlje_ob_Dravi_st_45_2014.pdf

Prostofer namesto javnega prevoza, februar 2015, <http://www.vzajemnost.si/clanek/171917/prostofer-namesto-javnega-prevoza/>

Slika 1: Prostovoljci na Sopotniških poteh (Foto: Pika Ciuha).

Slika 2: Sopotniki (Foto: Jošt Hobič).

Slika 3: Sopotniki na Artvižah (Foto: Jošt Hobič).

podeželje, razpršena poselitev

Podeželje, infrastruktura1)

Hitrostni otok

Katarina Otrin, Peter Prinčič

Opis primera

Ukrep umirjanja prometa so s hitrostrnim otokom in zožitvijo ceste skozi naselje uvedli v Retečah v občini Škofja Loka. Zaradi visokih hitrosti in manjše varnosti je bila ta lokacija umeščena na seznam črnih točk Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, zato so bili primorani poiskati rešitev, kako to črno točko odpraviti. Odločili so se za izgradnjo hitrostrnega otoka pri vstopu v naselje, vozišče skozi naselje pa zožili z izgradnjo pločnika in ureditvijo kolesarske steze. Pri hitrostrnem otoku gre za zožitev vozišča z zeleno površino ali drugo oviro sredi vozišča oziroma med obema pasovoma, ki voznika prisili, da zmanjša hitrost. Za večji učinek hitrostrnega otoka so dodali še prikazovalnik hitrosti in varovalno ograjo. Hitrosti v naselju so se po uvedbi teh ukrepov bistveno zmanjšale. Lokalno prebivalstvo ukrepe sprejema pozitivno, saj je bila zaradi gostega prometa in visokih hitrosti kakovost bivanja v naselju močno zmanjšana.

Ukrep zožitve vozišča se počasi uveljavlja tudi v slovenskem prostoru. Drugi primeri tega ukrepa so Dolnja Prekopa (Občina Kostanjevica na Krki), Kranjska Gora, Cerklje ob Krki (Občina Brežice) in Deskle (Občina Kanal ob Soči).

Zožitev vozišča je učinkovit ukrep za zmanjšanje hitrosti vozil na območju vstopa v naselje. Obstaja več načinov umirjanja prometa: Najbolj pogosto izvedena ukrepa sta izgradnja hitrostrnih otokov in izvedba umetnih zavojev oziroma zamikov osi cestišča (npr. šikane). Širina vozišča ima velik vpliv na hitrost vožnje. Vozne hitrosti se z zožitvijo vozišča zmanjšajo, z razširitvijo vozišča pa povečajo. Če



1



2

hočemo doseči zmanjšanje hitrosti, zadošča širina vozišča med 6 metri in 6,5 metra, z zožitvijo vozišča pa se pridobijo tudi nove površine, ki se jih lahko nameni pešcem in kolesarjem. Zožitve vozišča lahko delamo s strani ali na sredini. Pri določanju najmanjše širine vozišča moramo upoštevati vozne hitrosti in različne primere srečevanja.

Dejavniki uspeha

Hitrostni otok ali kateri drug ukrep zožitve vozišča lahko uvedemo na lokalni ali regionalni cesti pri vstopu v naselje, kadar omejujemo hitrost na ali pod 50 km/h, pri tem pa moramo zožitev obvezno ustrezno osvetliti in opremiti s prometno signalizacijo.

Za hitrostni otok ali kateri drug ukrep zožitve vozišča se je smotno odločiti, če želimo spremeniti navade voznikov in izboljšati bivalne pogoje. Cilji tovrstnih ukrepov so zmanjšanje hitrosti in gostote prometa, zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic ter omejitev vplivov na okolje. Istočasno želimo s temi ukrepi povečati prostor za pešce in kolesarje ter zelene površine za igro otrok in uporabo javnih prevoznih sredstev.

Spoznanja

Prednost takšne ureditve je, da z manjšim infrastrukturnim posegom dosežemo velik učinek. Ukrep mora biti premišljeno umeščen v prostor, ustrezno projektantsko zasnovan, pri čemer je estetska izvedba dodana vrednost. Pri projektiranju ne smemo pozabiti na infrastrukturo za ostale udeležence v prometu, kot so pešci in kolesarji, ter vzpostaviti dobro sodelovanje z javnostjo in Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo.

Priporočila

Kadar gre za državno cesto, je potrebno tesno sodelovanje z Direkcijo RS za infrastrukturo. Država ukrep financira zgolj, če gre za črno točko. Sofinanciranje s strani države je mogoče tudi, če lokacija ni na seznamu črnih točk, vendar ga je zelo težko pridobiti. V tem primeru je treba argumentirati, da gre za preventivni ukrep, s katerim se preprečuje nastanek nove črne točke. Občina mora pri načrtovanju tesno sodelovati z lokalnim prebivalstvom ter po potrebi odkupiti potrebna zemljišča.

Viri

Stanek, Janko. 2007. Umirjanje prometa v naselju. Diplomsko delo. Višja strokovna šola B&B. http://www.bb.si/doc/diplome/Stanek_Janko-Umirjanje_prometa_v_naseljih.pdf

Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva : gradiva za krepitev zmogljivosti za usposabljanja multiplikatorjev v okviru projekta mobile 2020 / [prevod in priredba slovenske izdaje Andrej Klemenc, Klemen Gostič, Polona Andrejčič Mušič]. - Ljubljana : Regionalni center za okolje, 2014 http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_si/downloads/Mobile_prirocnik_small_01.pdf

Gradišek, Mateja. 2008. Ukrepi za umirjanje prometa. Diplomsko delo. <https://dk.um.si/Dokument.php?id=6989>

Pušnik, Borut. 2006. Metodologija ukrepov za umirjanje prometa. Diplomsko delo. http://drugg.fgg.uni-lj.si/574/1/GRU_2908_Pusnik.pdf

Slika 1: Hitrostni otok pri vstopu v naselje, Reteče (Foto: Katja Košir)

Slika 2: Šikana, Klein Neusidl, Avstrija. Šikana je horizontalni zamik osi vozišča. Uporabi se v primeru, ko želimo zagotoviti zmanjšanje hitrosti motornih vozil, saj voznike prisili k zmanjšanju hitrosti, da lahko obvozijo šikano. (Foto: Blaž Lokar)

Slika 3: Klein Neusidl, Avstrija. (Foto: Blaž Lokar)

Slika 4: Optična zožitev vozišča, Klein Neusidl, Avstrija. (Foto: Blaž Lokar)

Slika 5: Optična zožitev vozišča z odsotno sredinsko črto, Klein Neusidl, Avstrija. (Foto: Blaž Lokar)

Slika 6: Optična zožitev vozišča, Klein Neusidl, Avstrija. (Foto: Blaž Lokar)



Načela za urejanje infrastrukture za pešce in kolesarje

Katarina Otrin, Peter Prinčič

Opis primera

Veliko naselij, skozi katera potekajo regionalne ceste, so brez osnovne infrastrukture, ki bi zagotavljala varno hojo in kolesarjenje, kar prebivalcem onemogoča varno gibanje brez avtomobila. Posebej problematični so deli naselij ob regionalnih cestah, kjer je promet gostejši in so hitrosti večje, zato je tam toliko bolj pomembno zagotoviti primerno infrastrukturo za pešce in kolesarje. Pešačenje in kolesarjenje imata ogromen potencial za prispevanje k učinkovitemu, trajnostnemu in bolj zdravemu prometnemu sistemu, k večji varnosti in višji kakovosti bivanja v naselju.

Dejavniki uspeha

Da bi zagotovili okolje, ki kot način premikanja vključuje pešačenje in kolesarjenje, je pomembno izpolniti nekaj zahtev, ki jih moramo imeti stalno pred očmi. Bistvenih je pet osnovnih zahtev (Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva):

1. Povezanost

Najbolj osnovna zahteva za omrežje kolesarskih povezav in tudi peš povezav je njihova povezanost. To pomeni, da lahko vsak doseže zeleni cilj peš ali s kolesom.

2. Neposrednost

Neposrednost oziroma čim manj obvoznih povezav v omrežju kolesarskih in peš povezav se nanaša bodisi na razdalje bodisi na čas, ki ga nekdo potrebuje od starta do cilja.

3. Varnost (Smernice za večjo varnost pešcev in kolesarjev):

- > Izogibanje se prometnim konfliktom v križiščih. Na gosto naseljenih območjih teorija priporoča rešitve kot so podvozi, nadvozi in mostovi, vendar so to tehnično zahtevne in drage rešitve. V praksi se zato uporabljajo predvsem semaforji in ukrepi za umirjanje prometa.
- > Ločitev različnih uporabnikov cest, če so razlike v hitrosti kolesarskega in motoriziranega prometa prevelike. Osnovno priporočilo je ločevanje kolesarjev od motoriziranega prometa povsod tam, kjer ta presega hitrost 50 km/h, v praksi pa priporočamo, da je ta meja 30 km/h.
- > Omejitev hitrosti na zelo konfliktnih mestih. Kadar ločevanje različnih prometnih načinov ni mogoče, je treba zmanjšati razliko v hitrosti. Največja priporočena hitrost pri mešanem prometu je 50 km/h, vendar je bolj priporočljivo, da ta znaša 30 km/h ali manj.
- > Zagotoviti prepoznavno kategorizacijo prometnih površin.

4. Udobje

Udobna hoja je čim bolj neposredna hoja do cilja, brez ovinkov do zebre in nepotrebne čakanja ob semaforjih, brez višinskih razlik v profilu ceste. Za premagovanje



Slika 1: Primer pravilnega projektiranja – pločnik ostaja na isti ravnini, klančino ima avtomobil, Klein Neusidl, Avstrija. (Foto: Blaž Lokar)

večjih višinskih razlik naj bo poleg stopnic na voljo tudi udobna klančina.

Pri udobju kolesarjenja gre za omogočanje radostne, tekoče in sproščene izkušnje kolesarjenja. Treba je kar se da zmanjšati telesni in psihični napor. Za tekočo vožnjo se je potrebno izogniti pogostim ustavljanjem, saj so stresna, ponovna speljevanja pa precej naporna. Pozorni moramo biti tudi na to, da je infrastruktura dobro zgrajena in vzdrževana. Odpraviti moramo luknje, pesek na površini ali drseča in s snegom prekrita tla. Posebno pozornost je treba posvetiti uvozom in izvozom, ki se križajo s kolesarskimi in peš potmi. Pločnik in kolesarska steza naj ostanejo na isti ravnini, klančino naredimo na robu pločnika, kjer se uvoz ali izvoz spoji z glavno cesto.

5. Privlačnost

Privlačnost pomeni, da je kolesarska infrastruktura dobro integrirana v okolje. To je stvar subjektivne zaznave in celostne podobe kraja in lahko močno vpliva na to, ali se ljudje odločijo za pešačenje in kolesarjenje ali ne.

Spoznanja

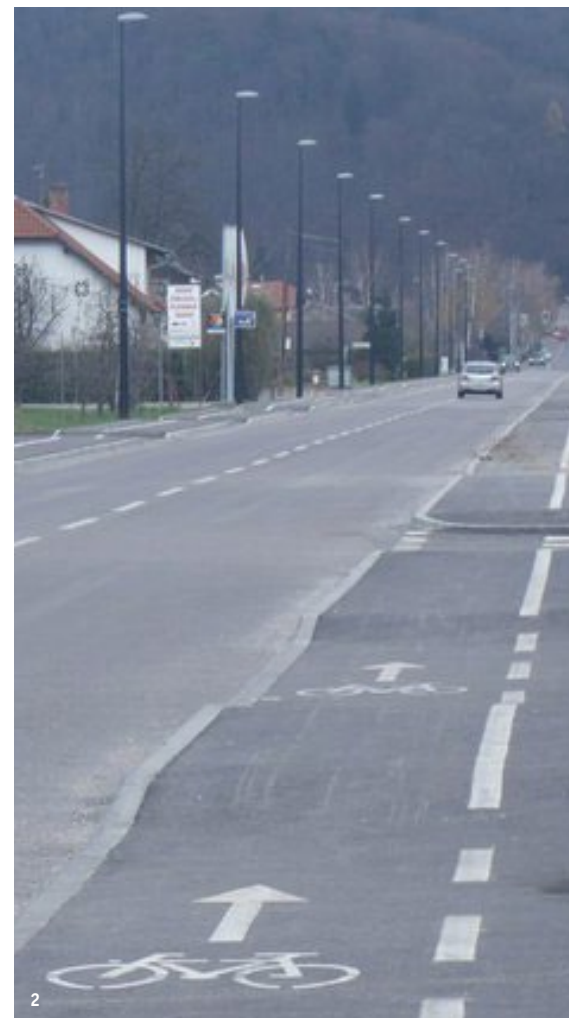
Za pešce in kolesarje prijazna in varna pot bistveno izboljša varnost in kakovost življenja v naselju, saj s tem ne zagotovimo zgolj površin za najšibkejše člene v prometu, ampak je to tudi ukrep, s katerim lahko zožimo vozišče in voznike avtomobilov prisilimo k zmanjšanju hitrosti. Površine za pešce in kolesarje načrtujemo po sodobnih načrtovalskih smernicah, zato ni vseeno, kdo prevzame projektiranje. Poseben izziv predstavljajo ozki prehodi skozi naselja – v tem primeru se ne smemo ustrašiti odvzema prednosti avtomobilu. V naselju je potrebno zagotoviti dovolj veliko število varnih prehodov za pešce.

Priporočila

Kadar gre za državno cesto, je potrebno tesno sodelovanje z Direkcijo RS za infrastrukturo. Če država ne zagotovi finančnih sredstev, naj infrastrukturo financira občina, saj koristi takšnega ukrepa odtehtajo finančen vložek. Občina mora pri načrtovanju tesno sodelovati z lokalnim prebivalstvom ter po potrebi odkupiti potrebna zemljišča.

Viri

Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva. http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_si/downloads/Mobile_prirocnik_small_01.pdf



Slika 2: Primer neprimerne projektiranja – neudobna »rodeo« pločnik in kolesarska steza (Foto: Ljubljanska kolesarska mreža)

podeželje, razpršena poselitev, mesta, suburbana naselja

sopotništvo, upravljanje povpraševanja, podeželje, mesto

Sopotništvo - Prevoz.org

Marjeta Benčina

Opis primera

Spletno mesto Prevoz.org so leta 2005 ustanovili študenti Univerze v Ljubljani. Leta 2014 je imelo več kot 30.000 registriranih uporabnikov. Na mesec ima spletno mesto več kot 250.000 unikatnih obiskov. Prevoz.org vsak mesec beleži okoli 55 tisoč ponudb, od teh je deset tisoč mednarodnih prevozov. Vsako leto se je število ponudb povečalo za 30 %. V povprečju so uporabniki stari 29 let, na velik delež študentov pa kaže večji interes ob koncu in začetku tedna. Poleti je povpraševanja manj, septembra pa močno naraste. Ponudniki prevoza, ki bi radi iz različnih razlogov popeljali še nekoga, na portalu Prevoz.org objavijo čas in lokacijo odhoda ter prihoda ter strošek za iskalce prevoza. Iskalec prevoza izbere ponudnika, ga kontaktira ter se z njim dogovori o vseh podrobnostih (npr. kje ga pobere in kje ga odloži). Portal je še posebej pomemben za podeželje, kjer so povezave javnega potniškega prometa redkejšje.

Za objavo prevoza se je potrebno na portalu registrirati s telefonsko številko, lahko tudi preko različnih računov (Google, Yahoo). Koristno je objaviti tudi model in barvo avtomobila ter omeniti, ali ima avto zavarovane sopotnike. Če iskalec med ponudniki ne najde ustreznega prevoza, lahko objavi iskanje prevoza in sporoči, kam se želi peljati, priloži kontaktne informacije in čaka na klic potencialnega ponudnika.

Prevoz.org je brezplačna spletna storitev in v Sloveniji najbolj priljubljena oblika sopotništva. Njen model delovanja je zelo enostaven, spletno mesto pa zagotavlja vse potrebne in uporabne informacije. Analiza iz leta 2014 je pokazala, da uporabniki zaupajo upravljalcem spletne strani in so v celoti zadovoljni s spletnim mestom.

V Sloveniji obstajajo podobni portali (npr. Deliva.si, Sopotništvo.si, Peljime.si), ki pa niso tako priljubljeni oziroma so osredotočeni na določene ciljne skupine, na primer sopotništvo med zaposlenimi. V sosednjih državah so se bolj uveljavili večji mednarodni sistemi (BlaBlaCar na Hrvaškem in v Italiji, Uber v Avstriji in na Madžarskem), ki nudijo storitev za daljše razdalje, med večjimi mesti, vključujejo tudi avtobusne prevoze, v Sloveniji pa se niso uveljavili.

Dejavniki uspeha

Spletno mesto Prevoz.org so ustanovili študentje in ga upravljajo prostovoljci. Povod za ustanovitev je bila želja po skrajšanju potovalnih časov študentov, kmalu pa je storitev začela uporabljati širša javnost. Kljub kar nekaj predlogom izboljšav storitev ostaja preprosta in se ne povezuje z drugimi institucijami, podjetji in občinami.

Spoznanja

Gre za alternativo javnemu potniškemu prevozu, saj je hitrejša, bolj prilagodljiva uporabnikom, prinaša ekonomske koristi obema stranema, napolnjen avto pa je okolju prijaznejši, saj pomeni manj voženj in posledično manj izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal. Koristna je tudi z družbenega vidika, saj se lahko med vožnjo spletejo tako osebne kot poslovne povezave.

Priporočila

Podeželske občine lahko storitev promovirajo med manj mobilnimi prebivalci ali pomagajo starejšim, ki ne uporabljajo moderne tehnologije, da se lažje dogovorijo za prevoz. Na lokalni ravni lahko se lahko vzpostavi portal za dnevne migrante. Občine lahko sopotništvo podprejo tako, da zagotovijo, uredijo ali organizirajo park & ride površine.

Viri

Prevozi na klic www.prevoz.org

Mihevc, Anže. 2014. Uporabniška izkušnje spletnega mesta www.Prevoz.org. http://dk.fdv.uni-lj.si/diplomska_dela_1/pdfs/mb11_mihevc-anze.pdf

Ponujam prevoz – Iščem prevoz https://www.facebook.com/home.php?sk=group_178651302188851

Mikuš, Špela. Potrebujete prevoz? Prosite sodelavko. 28.5.2014. Finance <http://avto.finance.si/8803293>

The screenshot shows the website <https://prevoz.org>. The header includes the logo 'prevoz' with a camel icon and a navigation link 'Prijava in registracija »'. A dark button 'Dodaj prevoz »' is visible. The main section is titled 'Kam greš danes?' and contains a search form with three input fields: 'Kraj odhoda:' (with a dropdown menu showing 'Ljubljana, Maribor, Koper'), 'Kraj prihoda:' (with a dropdown menu showing 'Ljubljana, Maribor, Koper'), and 'Kdaj:' (with a dropdown menu showing 'sreda, 5.10.' and a sub-label 'jutri, pojutrišnjem'). An orange 'išči' button is to the right. Below the form is a button for 'mednarodni prevozi'. The section 'Prebrskaj po rezultatih' has two tabs: 'ponujeni prevozi' (selected) and 'iskalci prevozov'. The results are for 'sreda, 05. oktober' (with a link to 'četrtek »'). A table lists transport services:

OD	DO	ČAS	STROŠEK
Ajdovščina	Koper	sreda, ob 15:40	4 €
Ajdovščina	Koper	sreda, ob 17:00	4 €
Ajdovščina	Ljubljana	sreda, ob 13:30	4 €
Ajdovščina	Ljubljana	sreda, ob 13:30	4 €
Ajdovščina	Ljubljana	sreda, ob 14:00	4 €
Ajdovščina	Ljubljana	sreda, ob 14:00	4 €



Turistični kraji

Anamarija Jere, Matej Ogrin

Turistični kraji se soočajo s specifičnimi mobilnostnimi potrebami, saj je narava turizma pogosto taka, da ima viške sezone, ko je prometnih obremenitev bistveno več kot v vmesnih obdobjih. Ob konvencionalnem prometnem načrtovanju se v viških sezon pogosto zdi, da je prometna infrastruktura nezadostna prometnemu povpraševanju, na drugi strani pa se večji infrastrukturni projekti, ki ustrezajo tem velikim obremenitvam v kratkih viških, pogosto izkažejo za močno predimenzionirane v preostalem delu leta, poleg tega pa tovrstna infrastruktura marsikje pomeni velik poseg v prostor (npr. v gorskih pokrajinah) in je zelo draga.

Zato je še posebno pomembno, da v turističnih krajih poiščemo čim več različnih oblik trajnostne mobilnosti, ki izhajajo iz modernejšega pristopa prometnega povpraševanja, ki teži k optimalnemu izkoriščanju obstoječe infrastrukture, podpori javnega potniškega prometa ter iskanju inovativnih načinov mobilnosti. Gradnja večje infrastrukture je šele skrajni ukrep.

Parkirišča so seveda potrebna, a spet se poraja vprašanje njihove velikosti in lokacije ter oblike. A z upravljanjem mobilnosti, razpršenostjo parkirišč in uvedbo katere od oblik javnega prometa – lahko tudi sezonsko vpeljanega ali le ob nekajdnevnih viških – lahko precej zmanjšamo prometne pritiske na določenih območjih, ob enaki stopnji obiska in še večji kakovosti doživljanja. Morda bomo do turistične zanimivosti uvedli brezplačni prevoz, morda ponudimo kolesa in za tiste, ki težje vozijo, električna kolesa. Interes turističnih delavcev naj bo, da je že prevoz na lokacijo lahko posebno doživetje ter dodana vrednost doživljanja izbrane lokacije.

Pri urejanju mobilnosti turističnih krajev brez sodelovanja lokalnega prebivalstva ne gre. Še več. Zelo je pomembno, da se mobilnost in njeno urejanje ves čas prilagaja tudi potrebam lokalnega prebivalstva.

To je danes tudi eden od izzivov v turističnih krajih, v Sloveniji je dober primer Bohinjske doline, v tujini pa avstrijski Werfenweng in tudi nekateri kraji v Švici in Italiji.

Majhen, a uspešen korak v tej smeri je tudi projekt Vozni redi v Alpah, ki ga že sedem let izvaja CIPRA Slovenija. Združuje vse vozne rede v slovenskih Alpah na enem mestu, da bi na ta način približal in olajšal uporabo javnega prevoza na območju slovenskih Alp. Turisti so boljše informirani in vsako leto se pokaže, da povpraševanje presega ponudbo tiskanih izvodov, pri čemer povpraševanje turistov močno presega povpraševanje domačinov, kar je za slovenske potovalne navade, ki so močno podrejene avtomobilu, razumljivo in kaže na velik potencial ponovnega razvoja javnega potniškega prometa tudi za lokalno prebivalstvo alpskega sveta.

Podeželje, turistični kraji

Kolesarjenje, pešačenje, javni potniški promet, upravljanje povpraševanja, podeželje, turistični kraji, trajnostna mobilnost kot dodana vrednost v turizmu

Werfenweng

Matej Ogrin, Anamarija Jere

Opis primera

Werfenweng je odličan primer uvajanja mehke mobilnosti v turizmu. K uspešnosti primera je veliko prispevala sama lega kraja. Nahaja se 45 km od Salzburga, ima pa tudi odlične avtobusne in železniške povezave. Je končno naselje v dolini in skozenj ni tranzitnega prometa, ves ostali promet pa lahko nadzirajo in usmerjajo.

Leta 1994 se je kraj znašel na razpotju, saj s svojim smučiščem in klasično turistično ponudbo ni mogel konkurirati okoliškim turističnim krajem. Pripravili so delavnico na temo nadaljnega razvoja v smeri trajnostne mobilnosti in leta 1995 prijavi projekt za pilotno območje turizma brez avtomobila. Ves čas so sodelovali z lokalnim prebivalstvom. Leta 2000 so vpeljali kartico SaMo Card, in tako začeli pionirsko uvajati mehko mobilnosti v turizmu.

Vsak gost dobi SaMo Card, če prispe z javnim prometom ali na recepciji pusti ključke svojega vozila. S to kartico je deležen številnih brezplačnih storitev:

- > uporabo shuttla, ki vozi vsaki dve uri iz postaje Bischofshofen do Werfenwenga,
- > prevoze z lokalnim taksijem ELOIS (tudi ponoči),
- > najem vozila ‚kobilica‘, ki vozi na biogorivo,
- > najem električnega vozila za štiri ljudi,
- > najem zanimivih dvo- ali večokolesnikov kot del ponudbe FUN MOBILITY,
- > najem gorskih koles,
- > enodnevne izlete v okolico,



- > plavanje v umetnem jezeru z gorsko vodo,
- > voden pohod po okoliških tematskih poteh,
- > uporabo zimskega Ski Busa in gondole,
- > najem tekaške in smučarske opreme, drsalk in brezplačne vstopnine,
- > vožnjo s kočijo na saneh, pohod z lamami itd.

To brezplačno ponudbo financirajo ponudniki storitev, ki v ta namen prispevajo 1,4 EUR na nočitev. 80 % ponudnikov ležišč v kraju je vključenih v SaMo Card ponudbo.

V naselju je več kot 100 turističnih ponudnikov. Največji turistični objekt je ekološki hotel, zgrajen leta 2012 in ima 80 zaposlenih ter 400 ležišč in je vključen v koncept trajnostne mobilnosti. Ogreva se s centralno kotlovnico na biomaso, ima pa tudi svojo vrtino za vodo. Zimska ponudba ni več le izključno smučarska, poletna sezona pa večinoma temelji na pohodništvu in izletih v Salzburg.

Dejavniki uspeha

- > Najpomembnejši dejavnik uspeha je gotovo sodelovanje z železnicami, tako z nemškimi (DB) kot avstrijskimi (ÖBB). Z lastniki zemljišč nimajo večjih konfliktov, največkrat se konflikti nanašajo na uporabo zasebnih poti. Vse več je pritiska za povezovanje s tujim kapitalom, kar ni vedno nujno dobro. Ekološki hotel je že v nemški lasti, lokalni ponudniki prenočišč pa so večinoma družinska podjetja.
- > V naselju uporabljajo fotovoltaično elektriko in vso elektriko, ki jo potrebujejo za razna električna vozila ter vse ulične svetilke, pridobijo iz sonca.

- > Danes promocija poteka večinoma po spletu, na začetku so imeli prispevke na bavarski televiziji, večino promocije pa so opravili ustno.
- > Pred uvedbo koncepta so bili lokalni prebivalci zelo skeptični, saj so imeli večinoma turiste iz Nemčije, ki so močno navezani na avtomobile.

Ob vpeljavi SaMo Card so doživeli porast obiska, saj je kraj postal tudi poletna počitniška destinacija. V kraju živi 950 ljudi, veliko jih je tukaj tudi zaposlenih, nekaj pa se jih pripelje od drugod. V hotelih zaposlujejo tudi tujce. Za lokalne prebivalce nudijo krožne avtobusne prevoze, nočne prevoze, uredili so nove trgovine in podobo naselja, pojavljajo se nova delovna mesta. Mladi ostajajo v kraju. Kar 280 gospodinjstev je vključenih v ponudbo SaMo za domačine. Od vpeljave koncepta so dobili več kot dvajset domačih in mednarodnih nagrad, svoj koncept pa predstavljajo po celem svetu, od Japonske do ZDA.

Načrti za prihodnost so gradnja parkirišča pred vasjo, ki bo pokrito s fotovoltaičnimi celicami, skozi vas pa bi speljali pot za pešce. Razmišljajo o uvedbi SaMo Card tudi za dnevne obiskovalce, vendar so predvsem gostinci skeptični.

Spoznanja

Zavedajo se, da ima kraj omejitve, zato so v strategijo razvoja zapisali zgornjo mejo turističnih prenočišč, ki znaša 3000 (zdaj jih imajo 2000). Zelo pomembno je dejstvo, da so v koncept vključili tudi mobilnost domačinov, ki se istovetijo z idejo in tako dodatno prispevajo k celoviti podobi kraja.

Priporočila

Trajnostna mobilnost ni nujno cokla razvoja in se jo lahko tudi ekonomsko upraviči. Ključni pogoji za uspeh koncepta Werfenwenga so bili postopnost, pozitivna motivacija, ki je nagrajevala vstopnike v koncept in ni vršila pritiska na ostale, zaveza k dolgoročnem trajnostnem razvoju, ki je že prepisala zgolj trajnostno mobilnost. Ne glede na nagrade in uspeh, ki je presegel pričakovanja, se v Werfenwengu vsi trudijo nadaljevati po začrtani poti in iščejo vedno nove ideje in koncept širijo tudi na druga tematska področja (sodelovanje z lokalnimi ponudniki, energetska neodvisnost, vključevanje domačinov, ...).

Viri

Vozelj T., 2014. Vpliv trajnostne mobilnosti na turistični razvoj manjših alpskih krajev na primeru združenja Alpski biseri

www.werfenweng.eu

www.infochamois.it

Slika 1: Električni avto Smile-E (Foto: Tourismusverband Werfenweng)

Slika 2: Elois lokalni taksi (Foto: Tourismusverband Werfenweng)

Slika 3: Werfenweng (Foto: Tourismusverband Werfenweng)

Slika 4: Kolesa za otroke (Foto: Tourismusverband Werfenweng)

Slika 5: Kolo Dorfvelo (Foto: Tourismusverband Werfenweng)

Slika 6: Ponudba mobilnosti (Foto: Tourismusverband Werfenweng)“



Turistični kraji

Podeželje, turistični kraji

Trajnostna mobilnosti v italijanski vasi Chamois

Anamarija Jere

Opis primera

Italijanska vas Chamois leži na višini 1815 m in ima 100 prebivalcev, ki so uspeli ohraniti svoje stare običaje, jezik in arhitekturo. Od leta 2006 so člani združenja Alpski biseri. Leta 2012 se je kraj povezal s sosedno vasjo La Magdeleine, kar omogoča turistom, da obišejo dve lokaciji z uporabo trajnostne mobilnosti. Obe naselji tesno sodelujeta in sta povezani s kolesarskimi in peš potmi, sodelujeta pa tudi na področju športnih in kulturnih prireditev. La Magdeleine leži na nadmorski višini 1644 m in prav tako šteje okoli 100 prebivalcev. Vasi sta med seboj oddaljeni 30 minut hoje.

Chamois je edina občina v Italiji, ki ni dosegljiva z avtomobilom, temveč samo z žičnico, peš ali s kolesom. Za krajevni prevoz oseb in prtljage od žičnice do vasi in hotelov so na razpolago gorska kolesa, električna kolesa in druga alternativna prevozna sredstva.

Dejavniki uspeha

Njihova zgodovina je dokumentirana od 1300. leta; do 1955 je bila edina povezava z dolino samo peš in z mulami. Leta 1955 so zgradili povezavo, ampak so se odločili, da ne bodo imeli dostopa z avtom, da ohranijo lepoto narave in alpsko kulturno krajino. Avtonomna pokrajina Valle d'Aosta je lastnik povezave in kljub težavnosti oskrbuje to območje skozi celo leto.

Spoznanja

Ta posebnost je turistična atrakcija in izziv jo je ohraniti za prihodnost.

Viri

Vozelj T., 2014, Vpliv trajnostne mobilnosti na turistični razvoj manjših alpskih krajev na primeru združenja Alpski biseri



Trajnostna mobilnost v Kranjski Gori

Anamarija Jere

Opis primera

Trajnostno mobilnost so v Kranjski Gori vključili v turistično ponudbo zato, ker želijo vrednote – Alpe in naravo – ohraniti za zanamce. Deloma tudi zato, ker je trajnost danes ‚in‘. Sicer se zaščiti okolja načrtno posvečajo že od leta 2000, ko so začeli s projekti umirjanja prometa v alpskih dolinah. Že leta 1999 pa so uvedli kolesarsko pot.

Skupaj z občinama Bovec in Bohinj izvajajo ukrepe umirjanja prometa v dolini Vrata in drugih alpskih dolinah. Z urejenim avtobusnim prevozom preko Vršiča, ki je tudi subvencioniran, se lahko pohvalijo že od leta 1998. Ker si želijo spodbuditi kolesarjenje, so med prvimi v Sloveniji uredili kolesarsko pot skozi celotno občino. Izboljšali so tudi ponudbo gorskega kolesarjenja. Uvedli so lokalni avtobus, ki deluje po principu hop-on hop-off. Obžalujejo, da zaradi geografskih značilnosti ne more biti električen. Uredili so več kot 20 sprehajalnih poti (tudi pot Alpe-Adria). Za lastnike električnih avtomobilov pa so postavili električno polnilnico, ki je dostopna 24 ur na dan.

Poleg ukrepov, povezanih s turistično ponudbo, so uvedli tudi ponudbo za lokalne prebivalce, ki obsega subvencioniran prevoz preko Vršiča, brezplačno uporaba lokalnega turističnega avtobusa in možnost brezplačnega najema koles. O vseh načrtovanih spremembah in ukrepih občane redno obveščajo.



Slika 1: Kranjska Gora (Foto: Turizem Kranjska Gora)



Dejavniki uspeha

Za uspeh programa je pomembna promocija. Občina promovira kolesarjenje in hojo, objavlja članke na to temo in sodeluje pri izdelavi Voznih redov v Alpah. Vozni red v Alpah je knjižica, ki združuje informacije o skoraj 50 linijah avtobusov, vlakov, žižnic in ladij po slovenskih Alpah in čez mejo ter tako spodbuja uporabo javnega potniškega prometa.

Občina si želi, da bi imela več kontrole nad javnim prometom in bi ga lažje prilagajala potrebam občanov. Rešitve, ki jih narekuje država in EU, npr. v zvezi z izbiro avtobusnih prevoznikov, se jim zdijo oddaljene od dogajanja na lokalnem nivoju in pogosto predstavljajo oviro. Povezovanje z drugimi občinami in nevladnimi organizacijami pri iskanju novih rešitev pa je lahko zelo plodno.

Dobro sodelovanje je Občina Kranjska Gora vzpostavila s Trbižem in Jesenicami preko INTERREG projekta Idago, v okviru katerega so kupili kolesa, vzpostavili kolesarsko povezavo od Trbiža do Jesenic, in izposojajo koles. Dve sezoni je brezplačno vozil tudi avtobus med Jesenicami in Trbižem za turiste in občane, potem pa so ga zaradi razlik med predpisi v Italiji in Sloveniji ukinili. Med drugim so v projektu ugotovili, da sta oviri za dobre povezave med državama neusklajeni vozni redi in odsotnost železniških povezav.

Spoznanja

Večje spremembe na območju po uvedbi ukrepov niso vidne, je pa vedno več povpraševanja ozaveščenih ljudi, ki si želijo trajnostnih počitnic. Tudi hoteli imajo malo bolj trajnostno ponudbo, spet se je vzpostavil avtokamp.

Uvajanje trajnostne mobilnosti je bilo zelo zahtevno, potrebno je bilo veliko časa in truda. Največje ovire so bili državni predpisi, tako npr. pri turistični cesti v Vrata kot pri cesti na Vršič. Slednje je država želela urediti z zaprtjem parkirišč ob cesti in ureditvijo večjih parkirnih površin na vrhu.

Izzivi za prihodnost so boljše povezave z javnim prometom – tako za občane kot goste – med turističnimi občinami v Julijskih Alpah, s povezavami v Italijo in Avstrijo, ureditev in umiritev prometa v alpskih dolinah, večja ponudba zelenih prevoznih sredstev in uvedba avtobusne povezave na relaciji Trbiž–Beljak–Kranjska Gora.

Priporočila

- > Pri uvajanju ukrepov, ki predvidevajo omejitve oziroma zapore, je priporočljiva metoda malih korakov oziroma postopna uvedba ukrepov.
- > Zagotavljanje javnega prometa oziroma avtobusnih prevozov izven obstoječih javnih linij zahteva veliko finančnih sredstev in dodatne vire financiranja.
- > Pri uvedbi trajnostnih rešitev je smiselno povezovanje in iskanje izkušenj v občinah s sorodnimi problemi. Občina Kranjska Gora je na primer rešitve iskala v drugih alpskih občinah.

Viri:

<http://www.obcina.kranjska-gora.si>

Mehka mobilnost v Bohinju

Anamarija Jere

Opis primera

Motorni promet v času glavne zimske in poletne turistične sezone onemogoča kvalitetno doživetje Bohinja kot turističnega kraja v Triglavskem narodnem parku, zato je občina Bohinj že pred leti sprejela strategijo umirjanja prometa, Turizem Bohinj pa začel z mehкими aktivnostmi v tej smeri.

Zaradi močno povečanega obiska je bilo potrebno celovito pristopiti k razvoju trajnostnega turizma. V Turizmu Bohinj skupaj s partnerji in lokalno skupnostjo zadnjih nekaj let snujejo številne aktivnosti in projekte, s katerimi ustvarjajo boljše pogoje za bivanje v tem alpskem biseru tako za obiskovalce kot lokalne prebivalce. S promocijo uporabe javnih prevoznih sredstev, kolesarjenja in pohodništva želijo vplivati na kakovost zraka v Bohinjski dolini. Želijo predvsem zmanjšati obremenjevanje območja z individualnim motornim prometom, zato parkirišča odmikajo iz neposredne bližine jezera. Izvajajo sledeče ukrepe oziroma akcije.

Akcija Zeleni vikend

Akcija je namenjena vsem, ki na Zeleni vikend v Bohinj pripotujejo z vlakom in se udeležijo enega od organiziranih krajših izletov, namenjenih čiščenju okolice. V zameno za čiščenje ponudniki Bohinja omogočijo brezplačno ali 50-odstotno znižano nastanitev. Z akcijo se promovira kraj in pomen ekološko osveščenega sobivanja z naravo.

Kartica mobilnosti gost Bohinja

Kartica mobilnosti je na voljo za tiste goste, ki najmanj dvakrat prespijo v Bohinju. S kartico je parkiranje za eno vozilo brezplačno, koristi pa se lahko tudi za brezplačne javne prevoze v Bohinju, brezplačne ogledе naravnih zanimivosti in kulturnih ustanov (muzejev), ugodnosti pri ponudnikih v Bohinju in drugod po Sloveniji. Na voljo sta tudi družinska kartica, za goste brez lastnega prevoza pa kartica popustov, ki vključuje samo ugodnosti, ne pa brezplačnega parkiranja.

Bohinjski vlak

V zimskem času je na voljo cenovno ugoden paket Bohinjski vlak, ki vključuje povratno vozovnico za vlak iz smeri Ljubljana, Jesenice, Nova Gorica in Sežana ter na vseh vmesnih železniških postajah do Bohinjske Bistrice in nazaj, prevoz s ski busom iz železniške postaje Bohinjska Bistrica do smučišča in nazaj, dnevno smučarsko vozovnico za smučišče Vogel ter malico »Lačni smučar« v restavraciji Viharnik na smučišču Vogel. Smučarji se s tem izognejo dolgim čakalnim vrstam pred blagajnami in težavam pri parkiranju na prostorsko omejenem območju.

Poletni avtobusi

Hop-on hop-off avtobus, ki vozi z Bleda in Bohinja na Pokljuko vsako soboto in nedeljo, ter avtobus po Zgornji Bohinjski dolini do slapa Savice.

V okviru projekta Pohodniške poti po Bohinju je bilo označenih 22 pohodniških poti v dolini. Na Turizmu Bohinj je na voljo 10 električnih koles.

V Bohinju je bila v zadnjih letih zgrajena nova kolesarska pot od Bohinjske Bistrice do Srednje vasi in v letu 2016 še



Slika 1: Železniška postaja (Foto: Arhiv Turizem Bohinj)

Slika 2: Avtobus Hop-on Hop-off (Foto: Arhiv Turizem Bohinj)



3

do Bohinjske Češnjice. S tem bo zaključena pentlja okrog Bohinja. Zgrajena je bila kolesarska brv čez Savo pri kampu Danica, ki je Bohinjsko Bistrico povezala s kolesarsko potjo. Pred Bohinjskim jezerom nasproti hotela Kristal v Ribčevem Lazu je bilo urejeno začasno parkirišče, od koder je organiziran brezplačen prevoz do jezera.

V okviru projekta Parkiraj & doživi naravo! načrtujejo dve novi izposojevalnici koles (park & bike) in zasnovano ter izvedbo sistema inteligentnega transporta, ki bo omogočal informiranje in promocijo obiskovanja turističnih znamenitosti z oblikami mehke mobilnosti.

Dejavniki uspeha

Z obveščanjem (letaki za turiste, članki v lokalnem časopisu za domačine), promocijo cenovno ugodnih prevozov, v nekaterih primerih brezplačnih, z javnimi prevoznimi sredstvi in ogledom primerov dobrih praks (na primer Werfenwenga) so osveščali ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti za turistično privlačnost območja.

Spodbujanje uporabe javnih prevoznih sredstev in nasploh trajnostne mobilnost skozi turizem razumejo v luči ohranjanja možnosti javnega prevoza tudi za lokalno prebivalstvo.

Odlično sodelovanje med Turizmom Bohinj in Občino Bohinj, Slovenskimi železnicami, ponudniki javnih prevozov, narodnim parkom, CIPRO in drugimi je bilo ključnega pomena za dobre rezultate.

Spoznanja

Navdušujoča je vedno bolj razširjena uporaba Kartice mobilnosti gost Bohinja. Obiskovalci vedno pogosteje za

raziskovanje območja Bohinja uporabljajo avtobus, kolo ali pa se sprehajajo, svoj avto pa pustijo pri svojem gostitelju (v hotelu, kampu, apartmajih). Za avtobus ali vlak se pogosto odločijo tudi pri obisku sosednjih destinacij (Bleda, Posočja). V poletni sezoni je spodbudno tudi dejstvo, da veliko obiskovalcev, ki pride na enodnevni obisk v Bohinj, parkira svoje vozilo v oddaljenosti pet kilometrov pred jezerom in se do njega odpravi s kolesom po kolesarski poti.

Priporočila

Spodbujanje uporabe javnih prevoznih sredstev oziroma trajnostnih oblik mobilnosti mora biti uravnoteženo med težnjami turistov in lokalnega prebivalstva.

Viri

http://www.bohinj.si/si/poletje/mehka_mobilnost

<http://youredenexperience.com/eden-innovation-prize/eip-bohinj-slow-mobility/>



4

Slika 3: Zeleni vikend v Bohinju (Foto: Arhiv Turizem Bohinj)

Slika 4: Kolesarska steza (Foto: Arhiv Turizem Bohinj)

WÖFFI – Na izlet z javnim prevozom

Anamarija Jere

Opis primera

Dobra mreža javnega prometa lahko omogoči tako dolge pohodniške izlete in kot tudi raznolike izlete z različnimi izhodišči in kraji sestopa. Ne gre samo za okolju prijazno obliko prevoza, ampak tudi udobnejšo in bolj pustolovsko v primerjavi s potovanjem z osebnim avtomobilom. S projektom WÖFFI so v Naravnem parku Karwendel želeli podpreti takšno obliko pohodništva.

Prvo sezono, leta 2015, so razdelili 20.000 brošur, ki opisujejo možne izlete in ture, skupaj s povezavami javnega prevoza. Leta 2016 so se povezali s štirimi drugimi tirolskimi naravnimi parki in pripravili skupno ponudbo za prihajajočo sezono. Tudi v prihodnje želijo spodbujati uporabo javnega prevoza pri aktivnostih, povezanih z doživljanjem narave, in v ta namen že tesno sodelujejo s spletno platformo za pohodniške, kolesarske in smučarske ture Alpenvereinaktiv. Želijo si tudi intenzivnejšega mednarodnega sodelovanja, s čimer bi razširili uporabo tovrstnega modela.

Dejavniki uspeha

Vodstvo Naravnega parka Karwendel je v okviru projekta vzpostavilo tesno sodelovanje s številnimi partnerji. To sodelovanje so izpostavili tudi pri promociji oblike pohodništva, pri katerem se do izhodišča pripeljemo z javnim prometom. Pred tiskanjem brošur so jih partnerjem poslali v pregled, da so se ti tako še bolj identificirali s projektom.

Za uspešnost projekta je bila ključna podpora lokalnih in državnih institucij, ki lahko projekt delno sofinancirajo in ga promovirajo.

Spoznanja

Za uspešen potek projekta je zelo pomembna vzpostavitev dobrega odnosa s partnerji.

Priporočila

Pri promociji tovrstnega načina pohodništva ima večji učinek na spremembo potovalnih navad pohodnikov poudarjanje pozitivnih vidikov uporabe javnega prevoza na posameznika, na primer dostopnost in udobnost potovanja, kot pa poudarjanje okoljskega vidika, kar lahko ljudje, ki se vozijo do izhodišč in krajev sestopa z avtomobili, zaznajo kot občutek krivde.

Viri

vse slike: (Foto Arhiv APK)

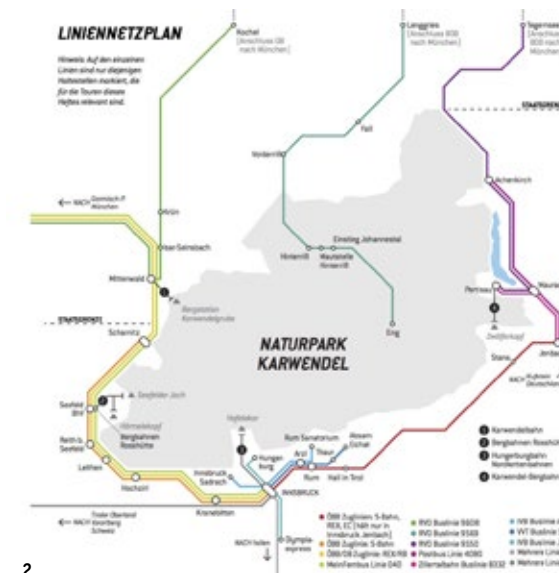
Vir za karto: (Vir www.karwendel.org) www.karwendel.org/woeffi

www.karwendel.org/anreise

franz.straubinger@karwendel.org



1



2



3



4



Organizacija dogodkov

Matej Ogrin

Množični dogodki v organizacijskem in logističnem smislu predstavljajo izredne situacije. Velika gostota obiskovalcev na enem mestu povzroči veliko porabo energije in snovi, močno se povečajo tudi izpusti in ostali pritiski na okolje in prostor. Zato so organizatorji množičnih prireditvev v zadnjem času začeli izvajati aktivnosti za zmanjševanje teh pritiskov v obliki trajnostnega načrtovanja in izvedbe dogodkov. Pogosto so bila prizadevanja usmerjena v zmanjševanje količine odpadkov in energije in tako so marsikje zmanjšali ogljični in okoljski odtis prireditve, pogosto pa so prihranili tudi precej denarja.

A s prometnimi izzivi pri organizaciji velikih dogodkov so se začeli ukvarjati že mnogo prej, saj je bilo potrebno veliko obiskovalcev pripeljati na eno lokacijo ter jih kasneje z nje odpeljati v zelo kratkem času, kar z običajno organizacijo prometa, ob prometni infrastrukturi, ki je bila zgrajena za vsakodnevne obremenitve, preprosto ni bilo mogoče. Za množične dogodke so zato organizirali javni prevoz vseh vrst, spremenili prometni režim za čas trajanja prireditve, povečali število parkirnih mest in močno okrepili ozaveščanje ter obveščanje o spremenjeni prometni ureditvi. Seveda tovrstna prizadevanja urejanja prometa še niso bila podkrepjena s smernicami trajnostnega razvoja, saj jih tedaj enostavno nismo poznali niti niso bila tako pomembna kot danes, vseeno pa so si organizatorji nabrali številne izkušnje, ki jih pri organizaciji velikih dogodkov s pridom uporabljajo še danes.

Trajnostna organizacija velikih dogodkov tako postaja ne le velik izziv, pač pa tudi posel. Številni tradicionalni dogodki so postali skozi čas tako veliki, da število obiskovalcev marsikje omejujejo, dogodke selijo na druge lokacije, ponekod pa se jih tudi že otepajo. Zaradi hitre

rasti motorizacije je prometna ureditev velikih dogodkov izziv tudi za vse obiskovalce, ki se pogosto le težka sprijaznijo, da s svojim avtomobilom ne bo mogoče priti na samo prizorišče dogajanja. A vendarle, če je organizacija dogodka dobra in uspešna in če je promet organiziran trajnostno in tekoče, to lahko pomeni veliko promocijo uporabe trajnostne mobilnosti in primer kakovostne uporabe, ki ga v kratkem času doživi mnogo uporabnikov – lahko bi celo rekli, da gre za stroškovno ugodno promocijo množične trajnostne mobilnosti. Namen poglavja, ki sledi, je pregled praks in izkušenj urejanja mobilnosti množičnih dogodkov v Sloveniji v luči trajnostne mobilnosti in primerjava teh praks z uveljavljenimi standardi v tujini.

Festival Coupe Icare

Anamarija Jere

Opis primera

Festival Coupe Icare je vsakoletni štiridnevni festival prostega letenja v francoskih Alpah, ki poteka od leta 1974 v jesenskem času. Najbolj je znan po tekmovanju Letenje v maskah, kjer se za nagrade potegujejo našemljeni piloti jadralnih padal in zmajev. Pobuda za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti za prihod do kraja dogodka se je pojavila leta 2011. Organizatorji dogodka, društvo Coupe Icare, so želeli zmanjšati uporabo avtomobilov za prihod na dogodek, ponuditi razvejano mrežo avtobusov in kolesarskih poti, dovolj parkirnih prostorov za kolesa, dodatno postajališče za regionalni vlak ter organizirati »car sharing«. Prvo leto so bili javni prevozi iz Grenobla brezplačni. Kasneje so jih po nekaterih izboljšavah začeli zaračunavati, kar so obiskovalci dobro sprejeli. Zaradi zmanjšanja avtomobilskega prometa je prišlo tudi do zmanjšanja škodljivih emisij.

Dejavniki uspeha

K uspehu projekta je veliko pripomoglo, da so združile moči tri lokalne organizacije .

Spoznanja

Izvedbo aktivnosti je potrebno začeti postopoma, a vendarle s tako velikimi koraki, da je mogoče po končanem dogodku preveriti uspešnost akcije. Z lobiranjem si je mogoče zagotoviti potrebno podporo.

Priporočila

- > Koristno je imenovati osebo v organizaciji, ki se ukvarja samo s področjem trajnostne mobilnosti.
- > S predhodno pripravljenimi vprašalniki za obiskovalce se lahko preveri uspešnost izvedenih ukrepov,
- > na osnovi rezultatov pa se lahko pripravi program aktivnosti za naslednji dogodek. Pri tovrstni analizi lahko priskočijo na pomoč študentje.

Viri

www.coupe-icare.org

Finale svetovnega pokala v smučarskih skokih v Planici

Kristina Glojek

Opis primera

Organizatorji smučarskih skokov v Planici so pionirji pri uvajanju ukrepov na področju trajnostne mobilnosti pri organizaciji večjih dogodkov v Sloveniji. Tekmovanja podobnega ranga potekajo v Planici že več kot 60 let. Prireditev v štirih dneh povprečno obišče od 40.000 do 111.000 ljudi. Trajnostni vidik prireditve v Planici organizirano izvajajo že 6 let. Leta 2013 so se v sodelovanju z Umanotero še posebej osredotočili na trajnostne smernice. Med drugim so pričeli z akcijo Z vlakom v Planico, ki je vsako leto uspešnejša. Nosilec aktivnosti je Organizacijski komite Planica, ki je del Smučarske zveze Slovenije, ter vodi in upravlja s prireditvijo v Planici. Glavni motiv za uvedbo aktivnosti je bilo zavedanje pomena trajnostnega razvoja. Planica se nahaja na robu Triglavskega narodnega parka in za to vrednoto morajo skrbeti tudi organizatorji prireditev v Planici.

Obisk Planice s sredstvi trajnostne mobilnosti organizirajo z lokalnimi avtobusi, s turističnimi avtobusi, pri čemer sodelujejo z lokalnimi turističnimi organizacijami in z vlakom, ki pelje do Hrušice, od tam pa je prevoz organiziran z avtobusi. Poleg tega spodbujajo sopotništvo (za to je posebej zadolžena oseba), organizirajo peš pohode od



Slika 1: Parkirišče avtobusov pod skakalnicami (Foto: OK Planica)



2



3

hotelov in spodbujajo peš dostop iz vseh bližnjih krajev, kot so Podkoren, Kranjska Gora in Rateče. Na prizorišču so urejeni prednostni parkirni prostori za gibalno ovirane osebe. Za dogodke, ki potekajo v četrtek in petek, imajo poseben dogovor s Združenjem invalidov Slovenije in zanje organizirajo poseben dostop. Dostop s trajnostnim prevozom spodbujajo tudi pri gibalno oviranih in v ta namen organizirajo kombije.

Obiskovalcem, ki za prevoz uporabijo trajnostno obliko prevoza nudijo posebne ugodnosti. Tisti, ki se peljejo z vlakom in avtobusom, imajo vlak po polovični ceni ter zastoj avtobusni prevoz z Jesenic do Planice in nazaj. Tudi prevoz iz Kranjske Gore do Planice je brezplačen.

Dejavniki uspeha

Dejavniki uspeha so dobro komuniciranje, sodelovanje z nevladnimi organizacijami in drugimi akterji ter motiviranost organizatorjev.

Uporabo načinov trajnostne mobilnosti pri prihodu na dogodek spodbujajo preko različnih komunikacijskih kanalov, kot so uradna spletna stran in spletne strani partnerjev, z uporabo družabnih medijev (facebook in Twitter), preko spletne strani Slovenskih železnic in njihovih drugih kanalov, v sodelovanju s Kompas Holidays, z oglaševanjem v glavnih nacionalnih medijih (Val 202, RTV, Delo in Slovenske novice) ter preko lokalnih turističnih organizacij.

Že leta 2013 so uspešno sodelovali z nevladno organizacijo Umanotera, ki jim je pomagala pri oblikovanju trajnostnih smernic. Dobro sodelujejo s Slovenskimi železnicami in Kompas Holidays pa tudi s policijo in vojsko. Želijo si sodelovanja s še več deležniki. V zadnjem času je prisotno tudi večje

vključevanje s strani občine. Želijo si močnejše sodelovanje z državnimi institucijami, saj si za trajnostno mobilnost preko različnih projektov prizadevajo samostojno, zakonodaja pa jim pri tem predstavlja predvsem oviro in ne pomoč.

Organizatorji so okoljsko ozaveščeni in dobro poznajo smernice organizacije trajnostnih dogodkov, kar se kaže tudi pri ravnanju z zaposlenimi, ki jih prevažajo z organiziranimi avtobusi. K sopotništvu pa jih spodbujajo tako, da plačajo stroške le za polne avtomobile, z minimalno štirimi osebami.

Spoznanja

Največjo težavo predstavljajo prevozi za tekmovalce, servisere ter pripadajoče službe in spremljevalce (za celotno ekipo). Za prvenstvo 2016 so želeli za njih organizirati prevoz z avtobusom, vendar jim ni uspelo, saj so tekmovalne ekipe temu nasprotovale. Tako se ti še vedno pripeljejo z lastno organiziranim prevozom.

Izzivi, s katerimi se še soočajo, so manjkajoča kolesarska steza, ki bi jo uporabili za pešce, in železnica od Rateč. Svojevrsten izziv predstavlja tudi letni čas, saj dogodek poteka pozimi, zato je možnost dostopa s kolesom omejena. Prizorišče ima tudi prostorske omejitve, do njega pa vodi samo ena cesta. Na tekmovanje leta 2016 so z vlakom in avtobusom pripeljali več kot 5.000 ljudi, kar je veliko. Vzrok je verjetno ugodna karta. Vsak dan je z Jesenic pripeljalo po 30 avtobusov. Ugotavljajo tudi, da je odziv obiskovalcev na sprejete ukrepe trajnostne mobilnosti iz leta v leto boljši, k čemur je pripomogla cenejša vozovnica, pa tudi želja ljudi, da se izognejo gneči, da potujejo varneje in bolj brezskrbno ter se izognejo stresu. Obiskovalci sprejete ukrepe podpirajo.

Slika 2: Slovenska skakalna reprezentanca (Foto: OK Planica)

Slika 3: Spletna stran prireditve aktivno promovira alternative avtomobilskemu prevozu (Foto: spletna stran)

V prihodnje si želijo še povečati uporabo avtobusnih prevozov, z državno finančno podporo urediti oziroma izgraditi kolesarske in pešpoti v dolini, z vlakom pripeljati Eko šole, nadaljevati z ukrepi na področju trajnostne mobilnosti in uvesti parkirnine za avtomobile.

Ukrepe na področju trajnostne mobilnosti želijo nadgraditi z ukrepi za trajnostno organizacijo celotnega dogodka, saj se jim ti zdijo za njihov dogodek relevantni. Zavedajo se, da se nahajajo na meji s Triglavskim narodnim parkom in da ima njihov prostor omejene nosilne in regeneracijske sposobnosti, zato ga želijo ohraniti čim bolj nedotaknjena.

Priporočila

- > Pomembno je informiranje ljudi, ki sodelujejo pri organizaciji, in motiviranje za trajnostni vidik delovanja.
- > Izkušnje in znanja je mogoče pridobiti od drugih organizatorjev, ki imajo s tem več izkušenj.
- > Ukrepe je treba zastaviti tako, da jih je mogoče racionalno izpeljati z obstoječimi viri.

Viri

Uradna stran zimskih dogodkov v Planici <http://www.planica.si/trajnostni-razvoj>

Uradna stran zimskih dogodkov v Planici <https://www.facebook.com/planica.si/>

Planica kraljica – pod Poncami izjemnih 111 tisoč gledalcev, 20.3.2016. RTV Slovenija. <https://www.rtvlo.si/zabava/druzabna-kronika/foto-planica-kraljica-pod-poncami-izjemnih-111-tisoc-gledalcev/388683>

Evropsko prvenstvo v košarki Eurobasket 2013

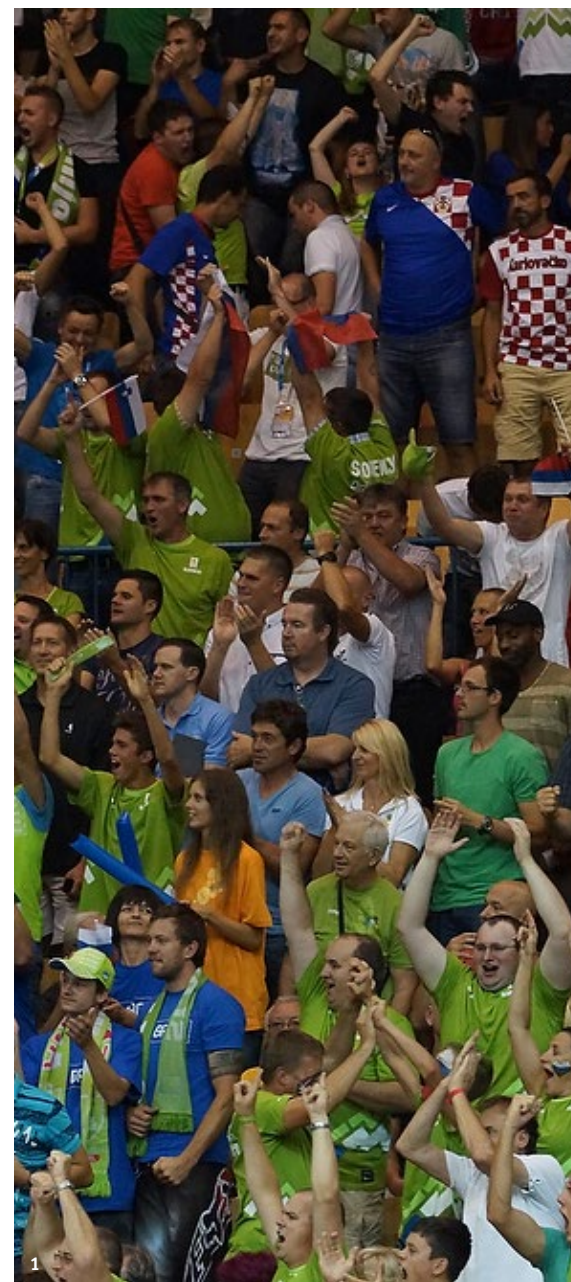
Anamarija Jere

Opis primera

Evropskega prvenstva košarki, ki je leta 2013 potekalo v Sloveniji, se je udeležilo okrog 500.000 ljudi. Obiskovalci so prišli do kraja dogodka z organiziranim avtobusnim in železniškim prevozom, z osebnim avtomobilom do parkirišča v kraju, z osebnim avtomobilom do parkirišča izven kraja, s kolesom po urejeni kolesarski stezi ali peš po pločniku oziroma urejeni poti.

Občine Jesenice, Celje, Koper in Ljubljana, kjer so bila prizorišča tekem, so sprejele različne ukrepe, s katerimi so spodbujale uporabo trajnostnih prevoznih načinov za obisk prizorišč. V sodelovanju s ponudniki javnega potniškega prometa je bil omogočen dostop do kraja dogodka z vlakom in avtobusom. Cilj je bil čim več obiskovalcev pripeljati z linijskimi prevozi, kjer to ni bilo mogoče, so organizirali kombije. Povezave z javnim potniškim prometom so bile urejene tudi z lokacij namestitvev. Parkirišča v bližini prizorišč so bila posebej označena, od tam pa je bil urejen transport do dvoran; v Ljubljani z javnim avtobusnim prevozom, v Kopru peš, drugje pa je bil prevoz organiziran s kombiji. Vsa parkirišča neposredno ob dvoranah so bila rezervirana za osebje. Invalidom so bili dodeljeni prednostni parkirni prostori.

Informiranje o možnostih dostopa s trajnostnimi oblikami prevoza je bilo dobro urejeno, in sicer so promocijo izvajale same občine preko svojih občil in objav v medijih





2

(časopis, radio, televizija), informacije o tem so bile objavljene v brošurah in knjižicah, ki so obveščale o prvenstvu (In your pocket, Official guide). Posebej so obveščali o popolnih zaprtjih območij za avtomobile, kamor je bil možen dostop le z javnim potniškim prometom.

Obiskovalci so bili zelo dobro informirani, zato njihova mobilnost ni bila motena. Na nobenem prizorišču bilo zastojev, pritožb ali slabe volje obiskovalcev. Obiskovalce se je spodbujalo, da pridejo na dogodek z eno od oblik trajnostne mobilnosti, bodisi da si delijo avtomobil ali da pridejo z javnim potniškim prometom, ter da na dogodek pridejo pravočasno. Pred dvoranami so bile postavljene navijaške cone s pijačo, hrano in priložnostmi za zabavo, svoje prostore so tam dobili tudi sponzorji, tako da je vsak, ki je prišel prej, začetek tekme pričakal v dobrem vzdušju.

Tekmovalci so imeli po predpisih organizacije FIBA Europe organiziran 24-urni avtobus. Uporabljali so samo nove avtobuse, z visoko ekološkimi motorji (Euro 5), to so najbolj ekološki avtobusi, dostopni v Sloveniji.

Dejavniki uspeha

Trajnostne načine prevoza so spodbujali in promovirali, ker so okolju prijazni, pa tudi ker imajo dvorane premalo parkirnih mest, organizatorji pa so se želeli izogniti tudi prometnim zastojem.

Akcija je bila uspešna, ker so organizatorji uporabili že obstoječo infrastrukturo za pešce in kolesarje (v domeni dvoran) in peš dostop do lokacije dogodka dobro označili. Uporabnike trajnostnih načinov potovanja so nagradili z dodatnimi ugodnostmi: z nakupom vstopnice so imeli

navijači brezplačen mestni javni potniški promet v Kopru in Ljubljani (3 ure pred in 3 ure po tekmi); vse akreditirane osebe so imele brezplačen avtobusni prevoz in prevoz s Slovenskimi železnicami; navijači, ki so prišli na dogodek z vlakom, so imeli cenejšo vstopnico za Eurobasket 2013 in cenejšo vozovnico za vlak.

Pri spodbujanju trajnostnih prihodov na dogodek so sodelovale štiri občine, v katerih je potekalo prvenstvo. Sodelovali so tudi vlada in pristojna ministrstva. Sodelovanje z občinami – skupno načrtovanje in izvajanje aktivnosti – je bilo zelo dobro. Vsi sodelujoči so imeli velik interes, da se dogodek izvede na najvišjem nivoju.

Obiskovalci in tekmovalci so se na celotno organizacijo dogodka zelo dobro odzvali. Organizacije transporta je prejela same pozitivne komentarje. Analiza stroškov in koristi je pokazala, da so bili nad samo organizacijo dogodka zelo zadovoljni tudi tujci, ki so tukaj tudi veliko potrošili.

Košarkarska zveza Slovenije je za leto 2015 prejela visoko priznanje Mednarodnega olimpijskega komiteja za izjemno organizacijo in izvedbo EuroBasketa 2013.

Pri uvajanju ukrepov je bilo malo ovir, saj so si občine za to vzele dovolj časa, tako da so bili vsi postopki ustrezno in pravočasno izvedeni, in so ukrepe potrdili tudi občinski sveti.

Spoznanja

Glede na obstoječo infrastrukturo in možnosti na področju trajnostne mobilnosti je bil dogodek izveden na zelo visokem nivoju. Področje trajnostne mobilnosti se zelo



3

hitro razvija, tako da bi danes dogodek lahko izvedli še bolj učinkovito. Pred prvenstvom na primer sopotništvo in kolesarstvo še nista bila tako razvita oziroma sprejeta med ljudmi. Pri organizaciji večjih dogodkov v prihodnosti je velika priložnost uporaba električne mobilnosti.

Priporočila

- > Maksimalno je treba izkoristiti javni prevoz, da se zmanjša število osebnih avtomobilov v okolici dvorane in v mestih nasploh.
- > Nujna je močna medijska podpora, kar pomeni, da je treba vzpostaviti partnerske ali sponzorske odnose z večjimi medijskimi hišami.
- > Velik poudarek naj bo pri informiranju javnosti preko družbenih omrežij.
- > Zanimiv pristop bi bil partnerstvo s proizvajalcem okolju prijaznih avtomobilov za prevoz poslovnih gostov, sponzorjev in morda tudi medijev.
- > Dobro je vzpostaviti sodelovanje z Ministrstvom za promet in Ministrstvom za okolje in prostor, ker lahko pomagata pri označevanju prihoda do prizorišča.

Viri

Spremembe prometne ureditve v času prireditve Evrobasket 2013. <http://www.celje.info/sport/eurobasket-2013-spremembe-prometne-ureditve-v-casu-tekem-ep/>
<http://www.kzs.si/novice/eurobasket-2013/novica-eurobasket-2013/article/kzs-ju-nova-nagrada-za-izjemno-organizacijo-ep-2013/>
vse slike (Foto KZS alesfevzer.com)



Viri

- Bole, D., Gabrovec, M. 2012. Daily commuters in Slovenia. Geografski vestnik, 84 (1): 171-185.
- Česen, M., Mekinda, M. A. 2013. Izpusti toplogrednih plinov iz prometa. Kazalec je bil osvežen 25.3.2013.
http://kazalci.arso.gov.si/print?ind_id=557&lang_id=302 (Pridobljeno 10. 9. 2016.)
- EEA report, 2015. Trends and projections in Europe 2015. Tracking progress towards Europe's climate and energy targets. Luxembourg. Publications Office of the European Union:100.
- EU transport in figures, Statistical pocketbook, 2015.
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2015/pocketbook2015.pdf>. (Pridobljeno 26. 9. 2016.)
- Gradišek, Mateja. 2008. Ukrepi za umirjanje prometa. Diplomsko delo. Maribor, Fakulteta z gradbeništvo: 70.
<https://dk.um.si/Dokument.php?id=6989> (Pridobljeno 15. 8. 2016.)
- Kaj je trajnostna mobilnost? Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2013.
http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_mobilnost.pdf (Pridobljeno 7. 9. 2016.)
- Nared, J., Bole, D., Gabrovec, M., Geršič, M., Goluža, M., et al. 2012. Celostno načrtovanje javnega potniškega prometa v ljubljanski urbani regiji. Ljubljana. Založba ZRC: 89.
- Pravilnik o projektiranju cest, 2005. Ur. l. RS, št. 91/2005.
- Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva : gradiva za krepitev zmogljivosti za usposabljanja multiplikatorjev v okviru projekta mobile 2020. Ljubljana, Regionalni center za okolje, 2014.
http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_si/downloads/Mobile_prirocnik_small_01.pdf (Pridobljeno 21. 9. 2016.)
- Prometna politika Mestne občine Ljubljana.
<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/> (Pridobljeno 12. 7. 2016.)
- Promoting cycling for everyone as daily transport mode (PRESTO), European Commission, Intelligent Energy Europe
<http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/presto#lesson> (Pridobljeno 9. 10. 2016)
- Pušnik, Borut. 2006. Metodologija ukrepov za umirjanje prometa. Diplomsko delo. Ljubljana, Fakulteta z gradbeništvo in geodezijo: 84.
http://drugg.fgg.uni-lj.si/574/1/GRU_2908_Pusnik.pdf (Pridobljeno 12. 9. 2016.)
- Stanek, J.2007. Umirjanje prometa v naselju. Diplomsko delo. Višja strokovna šola B&B. http://www.bb.si/doc/diplome/Stanek_Janko-Umirjanje_prometa_v_naseljih.pdf (Pridobljeno 18. 7. 2016.)
- Vozelj T., 2014. Vpliv trajnostne mobilnosti na turistični razvoj manjših alpskih krajev na primeru združenja Alpski biseri. Diplomsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta:77.
- Zakon o varnosti cestnega prometa, 2008. Ur. l. RS, št. 56/2008.

