

# Logaška pobuda za trajnostno mobilnost

---

## Analiza zbranih predlogov za izboljšanje javnega potniškega prometa in kolesarske infrastrukture v Logatcu

V času Evropskega tedna mobilnosti je bila v Logatcu na pobudo prebivalcev Logatca izvedena akcija zbiranja predlogov občanov in občank za izboljšanje javnega potniškega prometa in kolesarske infrastrukture v Logatcu. Akcijo so izvajale organizacije Slovenska Filantropija, Inštitut za elektronsko participacijo ter Focus, društvo za sonaraven razvoj.

Že iz pobude za izvedbo akcije, ki je prišla od prebivalcev samih, kot tudi iz odziva občanov v okviru zbiranja predlogov (vsi predlogi so bili zbrani v obdobju med 10. in 30. septembrom), je razviden pomemben interes prebivalcev Logatca za okolju prijazne načine mobilnosti. V akciji je svoje predloge za izboljšanje javnega potniškega prometa in kolesarske infrastrukture podalo 255 občanov in občank, od tega 38 % moških in 62 % žensk. Starostna struktura sodelujočih v anketi je bila naslednja: mladi med 15-20 letom – 12 %, stari med 21-40 let – 54 %, 41-60 let – 31 % ter starejši od 61 let – 4 %. Odzvalo se je 1,8 % prebivalcev občine<sup>1</sup>. Pomemben podatek je, da je med anketiranci prevladovala starostna skupina prebivalcev, ki predstavljajo delovno aktivne državljane in imajo zato tudi največje potrebe po mobilnosti.

Predlogi so se zbirali s pomočjo vprašalnika. Iz analize zbranih vprašalnikov izhaja, da večina Logatčanov vsakodnevne poti (poleg pešačenja) opravi z osebnim avtomobilom – le 20 % sodelujočih v anketi je odgovorilo, da avtomobila ne uporablja skoraj nikoli ali nikoli. Z osebnim avtomobilom vsakodnevne poti redno opravi 71 % sodelujočih, 16 % pa si avtomobil deli z drugimi sopotniki. Le 11 % jih redno uporablja vlak, avtobus pa 20 %.

### → Predlogi za izboljšave v avtobusnem prevozu

Med predlogi za izboljšave v avtobusnem prevozu so sodelujoči v anketi izpostavili potrebo po: enotni vozovnici za vse prevoznike, večji frekvenčnosti avtobusov (predvsem v smer Ljubljana, pa tudi Postojna, Rovte in Idrija), več hitrih, direktnih povezav z večjimi mesti, več večernih in nočnih povezav s prestolnico ter nižji ceni prevoza in boljši dostopnost do informacij.

### → Predlogi za izboljšave v železniškem prevozu

Med predlogi za izboljšanje železniških prevozov so bili najpogosteje izpostavljeni: večja frekvenčnost vlakov (predvsem v smeri Ljubljana in Postojna), možnost prevoza kolesa na vseh vlakih (ob tem tudi zagotovitev ustreznega prostora za prevoz koles), brezplačen oz. vsaj cenejši prevoz koles, hitrejši vlaki, možnost nakupa vozovnic na avtomatih, iste cene vozovnic kupljenih na postaji kot na vlaku.

### → Predlogi za izboljšave v kolesarski infrastrukturi v Logatcu

Predlogi za izboljšave lokalne logaške kolesarske infrastrukture so se nanašali na: več varnih, sklenjenih kolesarskih poti, popravilo napačno projektiranih kolesarskih poti, več varnih stojal za kolesa ter varne kolesarnice za daljše shranjevanje koles na avtobusnih in železniški postaji.

---

<sup>1</sup> Podatek izračunan na podlagi števila prebivalcev občine Logatec v letu 2011. Vir: [http://www.upravneenote.gov.si/logatec/o\\_upravni\\_enoti/](http://www.upravneenote.gov.si/logatec/o_upravni_enoti/)

---

## Povzetek

---

Na vprašanja je odgovarilo največ posameznikov, ki so delovno aktivni. Le-ti za vsakodnevne poti pretežno uporabljajo osebno vozilo, 50 % vprašanih vsakodnevne poti vsaj enkrat na teden opravi s kolesom, 80 % peš. Razvidno je, da te oblike mobilnosti močno prednjačijo pred uporabo javnega prevoza, ki je za vprašane najmanj privlačen.

Pri uporabi javnega potniškega prometa imajo anketiranci največ pripomb v zvezi z **vozovnicami**: Pri avtobusnem prevozu izstopa potreba po enotni vozovnici, saj se lahko Logatčani npr. do Ljubljane zapeljejo s pestro ponudbo prevoznikov, a vendar jim ta pestrost v praksi ne doprinese veliko, saj lahko mesečno vozovnico (ki je glavni stimulans, da ljudje v večji meri koristijo JPP) kupijo zgolj za enega prevoznika, kar negativno vpliva na ceno avtobusnega prevoza, ki je za anketirance drugi najbolj boleči trn v peti. Pri železniškem prevozu močno izstopa problematika dražje vozovnice kupljene na vlaku v primerjavi s tisto, ki jo kupimo na postajališču.

Sledi problem večjih frekvenc in nujnost hitrejših povezav.

Kolesarjenja je glede na anketo v Logatcu veliko, kar pomeni, da problematiko kolesarske infrastrukture zelo dobro poznajo. Vsakodnevno se namreč srečujejo z nevarnostjo, ki jo predstavljajo **nevarni odseki pomanjkljive infrastrukture, z napačno projektiranimi kolesarskimi stezami in pločniki, pomanjkanjem varnih stojal/ kolesarnic za kolesa. Zelo očitna je tudi težnja po intermodalnosti, ki je najbolj očitna pri kombiniranju kolesa in vlaka in za katero je zelo slabo poskrbljeno.**

Med anketiranci nas je morda presenetilo zelo dobro zavedanje problematike v zvezi z mobilnostjo, kar morda nakazuje na iskanje izgovorov za ne-uporabo trajnostnih načinov prevoza, predvsem pa nakazuje na to, **da javni prevoz ne sledi potrebam po mobilnosti sodobnega človeka in kliče po ukrepih, ki bi ga uporabnikom približali.**

### **Kaj lahko stori občina, da bi občanom približala trajnostno mobilnost?**

Veliko od navedenih ukrepov je v domeni države, a bi se marsikaj dalo postoriti tudi na lokalni ravni. Predvsem na področju kolesarske infrastrukture.

---

## Predlogi

---

- postavitve varnih stojal za kolesa
- pogoj za gradnjo objekta je TM dostopnost
- vzpostavitev sodelovanja med občino in SŽ: postavitve varnih kolesarskih stojal, ki kolo varujejo tudi pred vremenskimi nepravilnostmi na železniški postaji (na ta način bi izboljšali priljubljenost tako uporabe kolesa kot vlaka), **omogočanje prevoza koles na vseh vlakih**
- vzpostavitev sodelovanja med občino in državo: **popravilo in dograditev kolesarskih stez**
- vzpostavitev sodelovanja med občino, državo in avtobusnimi prevozniki: **povečanje frekvenc voženj, dodatne linije med vikendi in prazniki ter v nočnem času** (subvencioniranje LPP), **vzpostavitev hitrih, direktnih povezav** (medkrajevni avtobusi)
- **promocija in ozaveščanje na področju TM**
- **spodbujanje 'mešane rabe zemljišča' in s tem zmanjšanje potrebe po mobilnosti, oz. uporabe avtomobila** (v nasprotju je npr. spodbujanje gradnje velikih trgovskih centrov na robu naselja brez enostavne in varne povezave za pešce in kolesarje)

Žal najbolj pereča problema (enotna vozovnica in cena vozovnice kupljene na vlaku) nista v rokah občine. A vendar, občina bi lahko tudi v teh primerih z opozarjanjem, **spodbujanjem iskanja ustreznih rešitev med ponudniki** in pritiski odgovornim, ukrepanje pospešila.

---

## Zaključek

---

Uporaba različnih prevoznih načinov v nekem kraju je lahko pokazatelj kvalitete življenja, ki ga imajo njegovi prebivalci. Kvaliteta življenja je višja tam, kjer pešačenje, kolesarjenje in uporaba javnega prometa prednjačijo pred uporabo osebnega vozila. Ti načini mobilnosti namreč prinašajo čistejši zrak, manj hrupa, več zelenih površin, varnejše ulice. Ljudje so bolj zdravi in 'fit', zaradi manjše odvisnosti od osebnega vozila, so denarnice debelejše in življenje iz socialnega vidika enakopravnejše.

Za premagovanje krajših razdalj ima Logatec idealen teren za kolesarjenje, lega ob železnici in glavnih avtobusnih povezavah s prestolnico pa nudi dobre pogoje za uporabo javnega potniškega prometa (JPP). Vendar je zaradi številnih pomankljivosti JPP, pa tudi kolesarske infrastrukture, zadržkov na strani potencialnih uporabnikov bolj trajnostnih načinov mobilnosti še veliko. Občina lahko in bi morala pristopiti k reševanju teh ovir. Najboljši pristop je celostno načrtovanje prometa, ki nadgrajuje obstoječe metode načrtovanja in ustrezno upošteva načela strateškega razmišljanja, vključevanja, sodelovanja in vrednotenja. Na ta način je možno odgovoriti na potrebo lokalnih skupnosti po boljši kakovosti bivanja za sedanje in prihodnje generacije.