

Poročilo konference

Vključevanje primerov dobrih praks trajnostne mobilnosti v naše okolje

Ljubljana, City Hotel, 8.12.2016, 9-13

V okviru projekta Trajnostna mobilnost v praksi, je v Ljubljani potekala zaključna konferenca, ki so jo organizirali partnerji projekta: društvo Focus, CIPRA Slovenija in Inštitut za politike prostora. Čeprav se lahko o viziji in ciljih na poti k trajnostni mobilnosti hitro strinjamo, pa je pomanjkanje vsakdanjih praktičnih izkušenj s konkretnimi ukrepi lahko resna ovira za njihovo širšo rabo. Nekaj ukrepov je zajetih v [zborniku dobrih praks Trajnostna mobilnost v praksi](#), nekatere primere iz zbornika pa so na konferenci predstavili izvajalci sami. Odgovore na širše izzive smo iskali skupaj s predstavniki pristojnih ministrstev.

dr. Matej Ogrin, CIPRA Slovenija: [projekt Trajnostna mobilnost v praksi](#) (TM v praksi)

Dr. Matej Ogrin je predstavil izhodišča, zakaj so projekti kot je TM v praksi potrebni. Promet je rak rana moderne družbe, če ga ne načrtujemo in uporabljamo smotrno. Izpostavil je, da niso dovolj samo infrastrukturne izboljšave, temveč spremembe obnašanja in navad. Predstavil je rezultate projekta Trajnostna mobilnost v praksi, in sicer: Zbornik dobrih praks, seminarji za učitelje, ravnatelje, in zaposlene na občinah, ekskurzija, konferenca, priporočila odločevalcev. Primeri dobrih praks, ki obstajajo, bi morali postati primeri vsakdanjih praks.

Promet je zelo pomembna dejavnost, saj je integriran v vse druge dejavnosti: brez njega marsikatera dejavnost ne bi mogla delovati. Izpostavil je, da se kljub porastu pristopov trajnostne mobilnosti na lokalni ravni, na državni ravni ukrepov in filozofije ne upošteva. Aktualni večji infrastrukturni projekti (izgradnja 2. Cevi Karavanškega predora, 2. tir, 3. razvojna os) sledijo zastarelim rešitvam in idejam, ki niso v skladu s pojmom TM. Potrebna je jasna določitev vrednot in hierarhija le-teh med odločevalci na vseh ravneh. Prometa ne smemo prepustiti samemu sebi. Izpostavil je tudi izzive: onesnaženosti zraka, sprejemanje političnih dokumentov in izvajanje le-teh (CPS, SPRS).

[Predstavitev.](#)

mag. Tanja Bolte, Ministrstvo za okolje in prostor: [Trajnostna mobilnost v okoljskih in podnebnih ciljih](#)

Govornica je poudarila onesnaženje zraka, porast hrupa in emisij, ki jih v prihodnosti nameravajo še temeljiteje spremljati in analizirati preko meritev. V letu 2015 se so bile v Ljubljani kar 85x presežene dnevne mejne vrednosti PM delcev, v porastu so emisije toplogrednih plinov, prav tako je problematičen hrup. Imamo 7 odlokov za izboljšanje kakovosti zraka v mestnih občinah, ki pa nimajo zelenih učinkov, zato moramo sprejemati tudi kratkoročne ukrepe. MOP pripravlja zakonodajna izhodišča za kratkoročne ukrepe v primeru povišanih vrednosti onesnaževal v zraku. Ukrepi v prometu pa morajo vključevati tudi davčno, strateško načrtovanje, javna naročila idr. sektorje in ministrstva.

Več o ukrepih Programa porabe sredstev iz Podnebnega sklada v 2017 in 2018 [pa tukaj.](#)

Predstavitev primerov dobrih praks in omizje (*moderatorka Iva Gruden*):

mag. Bojan Žlender, *Ministrstvo za infrastrukturo*: [Postopek integracije šolskih prevozov v JPP](#);

Govorec je izpostavil željo, da vsi uslužbenci MZI-ja ponotranjijo vrednote in idejo trajnostne mobilnosti, ne le Služba za trajnostno mobilnost in prometno politiko, saj je promet za prebivalstvo in gospodarstvo ključnega pomena. Predvidevajo, da bo količina prometa do leta 2030 porasla za 60 %. Zato je potrebno sodelovati, se dogovarjati in temu primerno načrtovati ter spreminjati vedenjske vzorce že danes.

Kronološko je predstavil proces sprejemanja in spreminjanja zakonodaje na področju šolskih prevozov. Pri nas ne deluje t.i. ameriški model, saj so starši polno zaposleni in ne morejo spremljati otroke na avtobus. Izpostavil je težavo, saj z nekaterimi nepotrebnimi ukrepi vzgajamo otroke, ki niso pešci in kolesarji. Vozimo jih od vrat do vrat in onemogočamo izkušnjo premikanja s trajnostnimi sredstvi (peš, kolo, avtobus). Zato obstaja možnost, da tudi v odrasli dobi ne bodo del te skupine, niti ne bodo tolerantni do šibkejših prometnih udeležencev.

Z uvedbo IJPP sistema imajo dober pregled nad linijami, zaenkrat se še učijo upravljanja, komunikacije s prevozniki in uporabniki.

Postopek integracije šolskih prevozov v JPP je opisan v [predstavitvi tukaj](#). Integrirati ne moremo kar vseh prevozov, sploh tam, kjer šolske prevoze organizirajo s kombiji (cca 8 sedežev) in obstaja možnost, da ne bo dovolj prostora za šolarje. Zakonodajo so prehiteli v Ljubljanski urbani regiji (npr. Grosuplje), kjer so skupaj z občinami in drugimi deležniki izvedli pilote, ki bodo vzor za ostale dele Slovenije. Nekatere prevoze pa je zelo smiselno povezati, predvsem šolske z linijskim avtobusnim prevozom med naselji. Ocenjujejo, da bi lahko združili 10 - 15 mio sredstev občinskih in državnih sredstev namenjenih za različne prevoze. [Več.](#)

mag. Dušan Hočevar, *direktor občinske uprave občine Grosuplje*: Primer združevanja šolskih prevozov in LPP;

Predstavil je integracija mestnega in primestnega prevoza. Velik poudarek so v Grosuplju dali usklajenosti voznih redov, promociji novih linij in avtobusov, združevanju šolski prevozov in rednih linij. Sodelovali so tako z osnovnimi šolami kot dijaki, študenti – z željo optimizacije voznih redov in upoštevanja potreb uporabnikov. Poudaril je pomembnost promocije in komunikacije sprememb. Pred kratkim so vpeljali brezplačni avtobus do zdravstvenega doma, ki je seveda usklajen z linijo 3G.

Predstavitev je na voljo [tukaj](#).

Marko Zevnik, *Zavod Sopotniki, direktor*: Storitve prevoza na klic za starejše in mladi prostovoljci na Krasu;

Predstavitev Zavoda Sopotnik – namen je starostnikom na območju občin Sežana, Hrpelje-Kozina in Divača omogočiti lažjo dostopnost do storitev, občinskih središč. So prostovoljna organizacija, ki se financira iz donacij starostnikov, lastnih virov ter deloma pomoči občin. Želijo izboljšati kakovost življenja starostnikom, dnevno prepeljejo od 3 – 5 starostnikov, v 2, 5 letih delovanja še niso imeli dneva, ko ne bi imeli klica za prevoz. Njihova ideja je aplikativna na območjih, kjer je razpršenost naselij velika in le-ta gravitirajo v občinska središča. Projekt je pomemben tudi s socialnega vidika - starostniki so zelo osamljeni in jim že en pogovor z mladimi na teden veliko pomeni. Svoj model že širijo v druge občine in so pripravljeni na sodelovanje. Več informacij je na voljo na [njihovi spletni strani](#).

Klemen Langus, občina Bohinj: Trajnostna mobilnost in turizem;

2/3 površine občine Bohinj je znotraj Triglavskega narodnega parka, 83 % površine Natura 2000, kar predstavlja razvojni izziv in prednost. Veliko priložnost zaznavajo v trajnostni mobilnosti, ki mora prvotno služiti lokalnemu prebivalstvu ter tudi turistom. Zavedajo se, da je zelo pomemben trajnostni pristop, saj se število obiskovalcev vsako leto zvišuje.

Njihova vizija: »Bohinj je zelena turistična destinacija.« je jasna, zato je trajnostna mobilnost edini logični pristop pri zagotavljanju dostopnosti območij.

Ukrepi, ki so jih izpeljali:

- Prometna študija Bohinja, ki je bila podlaga za nadaljnje ukrepe. (pozor - slaba izbira imena: Študija zapor - kar lokalno prebivalstvo ni dobro sprejelo/se odzivalo nanjo)
- Različni modeli umirjanja prometa za tri cone: jezersko kotlino, doline ter Bohinjsko Bistrico.
- Spodbujajo mehko mobilnost, razvoj kolesarske infrastrukture, izločitev tranzitnega prometa v naselju Bohinjska Bistrica, Stara Fužina, zmanjševanje prometa z notranjim izgorevanjem na območju TNP, ponudba inteligentnega prevoza.

Izpeljani projekti:

- Ladjica na Bohinjskem jezeru - ne zgolj kot turistična atrakcija, temveč kot način prevoza in razbremenitev cestne povezave.
- Krožna večnamenska kolesarska steza
- Električna kolesa
- Zeleni vikend v Bohinju (če gost pride z JPP, dobi zastonj nočitev, pomaga pri čistilni akciji)
- Bohinj SKI BUS/VLAK - namenjen tudi lokalnemu prebivalstvu, da izboljša obstoječ JPP
- Kartica GOST BOHINJA - vsi prevozi brezplačno, zaenkrat poslovni model pokriva vse stroške s ceno kartice (15€)

Tako g. Langus kot g. Kristan sta izpostavila, da bi bilo potrebno alpski prostor – glede mobilnosti upravljati regionalno in celostno, saj le tako lahko prebivalcem in obiskovalcem ponudimo zanimivo, zanesljivo storitev, ki konkurira uporabi osebnega avtomobila. V skladu s to idejo vsakoletno s pomočjo CIPRE oblikujejo Vozne rede. Oblikovali so tudi nova spletno stran: mobility.julian-alps.eu. Primere dobrih praks iz tujine črpajo s pomočjo skupine Alpine Pearls.

Miro Kristan, Posoški razvojni center: Trajnostna mobilnost v Posočju, Tolmin – Alpsko mesto leta;

Naziv Alpsko mesto leta je priznanje za poskuse tolminske trajnostne naravnosti in služi kot dobra samorefleksija za prebivalce. Naziv Alpskega mesta odlična priložnost za Tolminve, da se odločijo in spremenijo navade. V Tolminu so si postavili tri prioritete: 1 mladi, 2 turizem, 3 mobilnost in zelene ekonomije, želeli so da se vsak občan odzove in pove, kaj lahko prispeva tej zgodbi.

G. Kristan je izpostavil percepcijo premikanja na podeželju, ki ni enaka v urbanem okolju - kolesarstvo je šport in ni vsakodnevna mobilnost.

Izpeljani projekti: Hop on - hop off v festivalskem obdobju

Zaznavajo porast prevoza koles na Bohinjski progi, temu primerno bi bilo potrebno prilagoditi vlakovno kompozicijo. Bohinjska proga ima velik potencial, Primorci ne morejo načrtovati brez gorenjskih občin (npr. Kolo - vlak - kolo do Korit).

Predstavitev obeh govorcev je na voljo [tukaj](#).

Po predstavitev je potekala razprava o predstavljenih praksah.

Pogovarjali smo se o posledicah enotne vozovnice, ki so že opazne- ponekod so avtobusi bolj privlačni kot vlak. Ministrstvo mora še vedno spodbujati konkurenčnost vlaka in železnico kot hrbtenico JPP v Sloveniji. Še vedno nam primanjkuje veliko vlakovnih kompozicij za zadostitev trenutnega povpraševanja. Regionalne proge imajo potencial, če bodo hitre, učinkovite in zanesljive (npr. Kočevska proga v 20' v Lj) in ne bo potrebe po obvoznici na Škofljici. Proga naj bi bila zaključena 2018.

Velik je potencial tudi pri povračilu stroškov prevoza na delo. Vendar so ukrepi za spodbujanje teh sprememb še na idejni ravni.

Dotaknili smo se Celostnih prometnih strategij. Pričakuje se, da bodo občine delovale v skladu s temi strategijami. Tudi sredstva EU, za katera se bodo prijavljale občine v bodoče, bodo temeljila le na ukrepih trajnostne mobilnosti in ne bodo podpirala netrajnostne infrastrukture. Občine nimajo moči pri urejanju državnih cest, zato pozivajo ministrstvo, da hitro reagirajo na njihove ukrepe. Prav tako morajo občine dovolj hitro obveščati MZI glede načrtov, ki jih imajo na vseh prometnih področjih. MZI zagotavlja, da so se z direkcijo usklajevali, da bodo sprejeli dogovore, kjer bodo čim hitrejši in administrativno kar se da enostavne rešitve sprejeli in omogočili prilagoditev cest lokalnemu prebivalstvu. Nekatere občine (Sevnica) imajo zelo visoke stroške s šolskimi prevozi, raba JPP tam je zelo nizka. Sevnica ima zaradi svoje velikosti prednost pri integraciji različnih sistemov, vendar bo ostala trd oreh pri reševanju problema visokih stroškov.

Po odmoru smo si ogledali film [Ogled primerov dobrih praks v Bolzanu](#).

Sledila je razprava o [priporočili za odločevalce](#), ki jih je pripravil **Marko Peterlin**, *Inštitut za politike prostora*.

Priporočila do konca decembra zbiramo na [tej povezavi](#). Vabljeni k sodelovanju!

