

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Andreja Anžin

**Spreminjanje urbane mobilnosti za dvig kakovosti urbanega življenja:
kolesarjenje v Ljubljani**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2016

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Andreja Anžin

Mentor: izr. prof. dr. Drago Kos

**Spreminjanje urbane mobilnosti za dvig kakovosti urbanega življenja:
kolesarjenje v Ljubljani**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2016



IZJAVA O AVTORSTVU

magistrskega dela

Podpisani/-a Andreja Anžin, z vpisno številko 21041571, sem avtor/-ica magistrskega dela z naslovom: Spreminjanje urbane mobilnosti za dvig kakovosti urbanega življenja: kolesarjenje v Ljubljani.

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo magistrsko delo izključno rezultat mojega lastnega raziskovalnega dela;
- sem poskrbel/-a, da so dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric, ki jih uporabljam v predloženem delu, navedena oz. citirana v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem poskrbel/-a, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni element predloženega dela in je zapisan v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem pridobil/-a vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v predloženo delo in sem to tudi jasno zapisal/-a v predloženem delu;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del, bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesednega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oz. ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorski in sorodnih pravicah (UL RS, št. 16/07-UPB3, 68/08, 85/10 Skl.US: U-I-191/09-7, Up-916/09-16)), prekršek pa podleže tudi ukrepom Fakultete za družbene vede v skladu z njenimi pravili;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za družbene vede;
- je elektronska oblika identična s tiskano obliko magistrskega dela ter soglašam z objavo magistrskega dela v zbirki »Dela FDV«.

V Ljubljani, dne 10. 5. 2016

Podpis avtorja/-ice: _____

Spreminjanje urbane mobilnosti za dvig kakovosti urbanega življenja: kolesarjenje v Ljubljani

POVZETEK

Urbana mobilnost je zelo pomemben vidik delovanja mesta, ki vpliva na mobilnost ljudi, stanje naravnega in urbanega okolja ter kakovost urbanega življenja. V magistrskem delu sem pokazala, zakaj je uporaba osebnega avtomobila v Ljubljani prevladujoč način mobilnosti ter kako to vpliva na ostale načine mobilnosti in kakovost urbanega življenja. Kolesarjenje in hoja sta po novi prometni paradigmi trajnostne mobilnosti (*Trajnostna urbana strategija MOL 2014–2020*) najbolj zaželeni načina mobilnosti v Ljubljani, sledi uporaba javnega potniškega prometa, uporaba avtomobila pa je postavljena na zadnje mesto. Kar pa se še ne odraža v deležih različnih oblik mobilnosti in žal ni dovolj prisotno v izvajanju prometnih politik. Povečevanje deleža kolesarjev ima mnogo pozitivnih učinkov na ljudi in mesto: umirja promet, povečuje prometno varnost, izboljšuje kakovost zraka, oživlja javne prostore, pozitivno vpliva na psihično in fizično zdravje uporabnikov, zmanjšuje porabo energije in denarja itd. V magistrskem delu sem se zato spraševala, kaj vpliva na odločitev o izbiri načina mobilnosti, kaj ljudi odvraca od kolesarjenja ter na kakšne načine lahko v Ljubljani povečamo delež poti, opravljenih s kolesom. Kompleksnost sistema urbane mobilnosti in kriza legitimizacije sprememb v prostoru terjata nove načine odločanja in vodenja mesta, ki združujejo družbeno in okoljsko perspektivo ter omogočajo sodelovanje ljudi. Primere dobrih praks in inovacij, ki se dogajajo v mestih po celem svetu, sem uporabila za prikaz možnih načinov dviga deleža kolesarjev. Menim, da je izgradnja kakovostne, varne in povezane kolesarske infrastrukture odločilnega pomena, kar narekujejo tudi različne prometne politike Ljubljane. Pomembno je, da temu sledi prostorsko načrtovanje in prometno planiranje, saj so slaba prometna varnost, neprimerna kakovost in količina kolesarskih poti glavni razlogi, ki ljudi odvracajo od kolesarjenja. Nove (informacijske) tehnologije izboljšujejo uporabniško izkušnjo, nove oblike ekonomije, kot sta deljena in skupna uporaba, pa izboljšujejo kakovost in dostopnost avtomobilu alternativnih načinov mobilnosti.

Ključne besede: urbana mobilnost, kakovost urbanega življenja, Ljubljana, avtomobiličnost, kolesarjenje, kolesarska infrastruktura.

Urban mobility changes for increased quality of life: cycling in Ljubljana

SUMMARY

Urban mobility is a very important aspect of functioning of the city that affects the mobility of people, the condition of the natural and urban environment and the quality of urban life. In the master thesis I have demonstrated why the use of a car in Ljubljana is still the dominant mode of mobility and how it affects other modes of mobility and the quality of urban life. According to the new mobility paradigm (Sustainable urban strategy MOL 2014–2020) cycling and walking are the preferred modes of mobility in Ljubljana, followed by the use of public transport. The use of car is set on the last place. The new paradigm is not yet reflected in modal shares and not sufficiently present in the implementation of transport policies. Increasing the modal share of cyclists has many positive effects on people and the city: slowing down traffic, increasing road safety, improving air quality, reviving public spaces, having a positive impact on mental and physical health of cyclists, reducing energy and money consumption etc. In the master thesis I was trying to determine what influences the decision of choosing the mode of mobility, what averts people from cycling and in what ways we can increase the cycling modal share in Ljubljana. Due to the complexity of the urban mobility system and the crisis of legitimation of spacial changes we need new ways of decision-making and management of the city that combine social and environmental perspective and admit public participation. I used examples of good practice and innovations that are taking place in cities around the world to show possible ways of increasing the cycling modal share. I believe it is crucial to construct a high-quality, safe and integrated cycling infrastructure, which is also aim of various transport policies. It is crucial that adequate infrastructure is supported by spacial and transport planning. Poor traffic safety and inadequate quality and quantity of cycling routs are dominant reasons that discourage people from cycling. New (information) technologies improve the user experience and new forms of economy such as shared and common use improve the quality and accessibility of modes of mobility that are an alternative to the car.

Key words: urban mobility, quality of urban life, Ljubljana, automobility, cycling, cycling infrastructure.

KAZALO

1 UVOD	9
2 METODOLOŠKI NAČRT	11
2.1 Namen in cilji	11
2.2 Cilji magistrskega dela	13
2.3 Raziskovalne metode.....	14
3 KAKOVOST URBANEGA ŽIVLJENJA.....	16
3.1 Merjenje kakovosti življenja	19
3.2 Dejavniki kakovosti urbanega prostora.....	21
3.3 Vpliv mest na naravno okolje.....	23
3.3.1 Mesta so dobra za ljudi in okolje	23
3.4 Vpliv urbane mobilnosti na kakovost življenja.....	24
3.4.1 Avtomobiličnost.....	25
3.4.2 »Konec avtomobila« in družbe avtomobiličnosti?.....	27
3.4.3 »Nova mobilnost«	29
3.4.4 Trajnostna urbana mobilnost.....	33
3.5 Legitimizacija sprememb v prostoru.....	36
3.6 Vpliv kolesarjenja na kakovost urbanega življenja.....	39
4 URBANA MOBILNOST V LJUBLJANI.....	42
4.1 Kolesarjenje.....	43
4.1.1 Opis stanja kolesarske infrastrukture v Ljubljani.....	44
4.1.2 Varnost kolesarjev	50
4.1.3 Kolesarska kultura.....	55
4.2 Geografske in klimatske značilnosti Ljubljane	59
4.3 Onesnaženost zraka in hrup.....	61
4.4 Delež različnih oblik mobilnosti (ang. modal split).....	63
4.5 Vpliv poselitvenih vzorcev na urbano mobilnost.....	65

4.6 Lastništvo osebnih avtomobilov v Sloveniji	67
4.7 Ozaveščenost javnosti o vplivih prometa na okolje	69
4.8 Prometne politike Ljubljane	71
4.8.1 Trajnostna urbana strategija Mestne občine Ljubljana 2014–2020	72
4.8.2 Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2014–2020.....	75
4.8.3 Pobuda CIVITAS (City-Vitality-Sustainability).....	75
4.8.4 Ljubljana, Zelena prestolnica Evrope 2016.....	77
4.9 Želje in ideje prebivalcev Ljubljane	78
5 DOBRE PRAKSE IN INOVACIJE ZA DVIG DELEŽA KOLESARJENJA IN	
IZBOLJŠANJE KAKOVOSTI ŽIVLJENJA.....	82
5.1 Novi načini odločanja in vodenja mesta – vključevalno mesto	84
5.2 Sodelovanje javnosti v procesih odločanja	87
5.3 Uporaba javnomnenjskih raziskav	90
5.4 Prostorsko načrtovanje in prometno planiranje.....	92
5.4.1 Prometna politika MOL	95
5.4.2 Skupni prometni prostor.....	101
5.5 Nove tehnologije na področju urbane mobilnosti	104
5.6 Nove oblike ekonomije – skupna raba in deljenje prevoza.....	108
5.6.1 Javni sistem izposoje koles Bicike(LJ)	111
5.7 Spreminjanje družbenih vzorcev, vrednot, navad in življenjskih stilov.....	112
5.8 Promocija kolesarjenja	119
6 SKLEPI	127
7 LITERATURA	130
8 PRILOGA	146

KAZALO TABEL

Tabela 3.1: Dejavniki kakovosti urbanega okolja.....	21
Tabela 3.2: Vpliv kolesarjenja in povečevanja deleža kolesarjenja na posameznika, družbo, okolje, gospodarstvo in javne politike.....	40
Tabela 4.1: Pregled kolesarskih poti, pasov in stez.....	44
Tabela 5.1: Ukrepi za dvig deleža kolesarjenja.....	94
Tabela 5.2: Tradicionalno in trajnostno načrtovanje mestnega prometa	96
Tabela 5.3: Primeri sporočil za različne ciljne skupine	121
Tabela 8.1: Informacije o intervjuvancih	146
Tabela 8.2: Razlogi, da intervjuvanci ne kolesarijo in pogostost odgovorov	147

KAZALO GRAFOV

Graf 3.1: »Kdo naj presoja v primeru morebitnih sporov pri uvajanju nove prometne ureditve?«.....	38
Graf 4.1: Odgovori na vprašanje: »Kateri je glavni razlog za prevoz na delo (v šolo) s kolesom?«.....	44
Graf 4.2: Odgovori na vprašanje »Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?«	48
Graf 4.3: Oddaljenost doma od delovnega mesta oziroma šole	48
Graf 4.4: Odgovori na vprašanje: »Kateri so najpogostejši razlogi, da se ne odločite za vožnjo s kolesom po mestu?«	52
Graf 4.5: Delež oblik mobilnosti v Ljubljani	64
Graf 4.6: Odgovori na vprašanje: »Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo oz. v šolo?«.....	64
Graf 4.7: Odgovori na vprašanje: »Ali imate na delovnem mestu zagotovljeno parkirišče za vaš avtomobil?«.....	66
Graf 4.8: Stopnja motorizacije Slovenije in nekaterih evropskih državah leta 2011	67

Graf 4.9: Zadovoljstvo prometne ureditve v Ljubljani za kolesarje	79
Graf 5.1: Cilji prometne politike za leti 2015 in 2020	97
Graf 5.2: Zadovoljstvo z uporabo informacijskih tehnologij	105

1 UVOD

Kolesarjenje globalno gledano predstavlja pomemben del urbane mobilnosti, a obstaja velik neizkoriščen potencial. V letu 2015 je po ocenah uporaba koles predstavljala 6 % opravljenih urbanih poti po svetu (Mason in drugi 2015, 4), od 1 % do 25 % poti na nacionalni ravni ter do 60 % poti na ravni mesta (Gardner 2010). Polovica teh poti je bilo opravljenih na Kitajskem, Japonskem, Nizozemskem in Danskem, a v ZDA in Kanadi kolesarjenje predstavlja le 1 % opravljenih poti, trendi pa kažejo na počasno povečevanje deleža v večini razvitih držav ter zmanjševanja v mnogih državah v razvoju (Mason in drugi 2015, 4). V preteklih desetletjih je industrializacija predstavljala ločnico med državami z nizko in visoko uporabo kolesa: ko je avtomobil v industrijski družbi postal dominantna oblika mobilnosti, je bila uporaba kolesa postopoma opuščena. Podoben anti-kolesarski vzorec se ponavlja sedaj, ko se na Kitajskem, nekoč t. i. »kolesarskem kraljestvu«, pešci in kolesarji sistematično umikajo avtomobilom (Gardner 2010). A bolj natančen pogled na kolesarska in nekolesarska mesta in države pokaže, da odločilne vloge ne igra industrializacija, temveč transportne politike (Pucher in Buehler v Gardner 2010), kar dokazujejo danska, nizozemska in nemška mesta, ki so visoko industrializirana in imajo visok delež kolesarjev.

Zaradi praktičnosti, pozitivnih vplivov na zdravje in cenovne dostopnosti bi lahko kolesarjenje v Ljubljani predstavljalo mnogo višji delež opravljenih poti, hkrati pa bi vplivalo še na znižanje uporabe energije ter znižanje izpustov CO₂. Kolesarjenje izboljšuje mobilnost in lahko občutno vpliva na zmanjšanje emisij, povezanih s transportom. Kolesa v prometu zasedejo malo prostora, potrebujejo manj infrastrukture kot avtomobili, za njihovo proizvodnjo se uporabi manj energije, kolesa občutno upočasnjujejo promet in ga s tem delajo bolj varnega. Glede na izzive globalnih klimatskih sprememb je pomembno, da se k spreminjanju vzorcev mobilnosti zavežejo lokalne, nacionalne in mednarodne institucije. V EU je polovica poti z avtomobilom krajših od 5 kilometrov, razdalja, ki jo povprečen kolesar lahko opravi v 20 minutah (Walker 2015a), identični so podatki, pridobljeni za Ljubljano (Uršič in drugi 2012), kar kaže na velik neizkoriščen potencial kolesarjenja kot načina dnevne urbane mobilnosti. A ključno vprašanje je, kako ga realizirati. Izkušnje mnogih svetovnih mest kažejo (npr. Kopenhagen, Groning, Amsterdam), da je to mogoče; da je mogoče doseči visok delež kolesarjenja in izboljšati kakovost življenja, a le če transportne politike in urbanistično načrtovanje močno podpirata kolesarjenje in trajnostno mobilnost (Mason in drugi 2015, 9). Mesta imajo zaradi gostote ljudi, storitev in delovnih mest v primerjavi z

ruralnimi območji večje možnosti za prehod na trajnostne načine mobilnosti, predvsem na kolesarjenje.

Povečanje deleža kolesarjev se sprva lahko zgodi na račun uporabnikov javnih prevoznih sredstev (menim, da prehod iz uporabe avtomobila na kolo posamezniku predstavlja večji napor kot prehod iz uporabe javnega prevoza na kolo), cilj paradigme trajnostne mobilnosti pa je znižanje uporabe avtomobila, kar je običajno posledica politik in novih načinov upravljanja. Avtomobili tako postanejo predmet omejevanja dostopa, zniževanja hitrosti, plačila dodatnih cestnin, parkiranja, zgoščevalnih taks, z namenom, da se zmanjša njihova uporaba in negativni vplivi. Velik vpliv imajo lahko spremembe urbanistične politike, ki spodbujajo gostoto, mešanico uporabe prostora, plačljiva parkirišča in omejevanja dostopa avtomobilov v mestna središča. To predstavlja precejšen obrat od klasičnih transportnih politik, ki so podpirale ali se prilagajale sistemu avtomobilitičnosti (ang. *automobility*) (Urry 2004 in 2008) in so popolnoma določale uporabo prostora in sistem mobilnosti. Mestni politiki imajo mnogo motivov, da izberejo to pot, saj to pomeni znižanje stroškov investicij, stroškov energije in obratovanja, pozitivno vpliva na ekonomsko dobrobit, povečuje družbeno enakost in stabilnost ter znižuje negativne vplive prometa na okolje. Sledijo lahko mestom, ki so z uspešnimi ukrepi že delno ali popolnoma spremenila politiko mobilnosti, a na tej poti lahko pričakujejo tudi določeno mero odpora s strani lobijev, povezanih s sistemom avtomobilitičnosti, in tudi posamezniki, ki ne želijo, da se jim omejuje dostop in raba osebnega avtomobila.

2 METODOLOŠKI NAČRT

2.1 Namen in cilji

Urbana mobilnost je odvisna od prepleta družbenih, ekonomskih, tehnoloških, naravnih, psiholoških in urbanističnih značilnosti in vpliva na vse »uporabnike« mesta. Zaradi svoje kompleksnosti se pogosto zdi težko obvladljiva, a kot vse človeške institucije je tudi to mogoče spremeniti. Zadnje stoletje upravičeno imenujemo stoletje avtomobila, saj je ta bistveno spremenil mesta, podeželje, družbene in ekonomske vzorce, življenjske stile, kulturo, potrošnjo, načine preživljanja prostega časa, dojemanje prostora in časa ... A rast uporabe avtomobilov se v nekaterih družbah ustavlja, vzroki pa so raznovrstni. Ponekod prihaja do samoomejevanja uporabe zaradi različnih okoljskih, ekonomskih in osebnih izbir, ponekod uvajajo omejevanje rabe zaradi prevelike nasičenosti avtomobilov v mestih; predvsem pa smo prišli do točke, ko je postalo jasno, da trenutna avtomobiličnost (Urry 2004) negativno vpliva na okolje in kakovost urbanega življenja, predvsem pa je netrajnostna.

Učinkovita prometna ureditev in urbana mobilnost sta pomembni značilnosti kakovostnih urbanih prostorov. Urejen urbani prostor vpliva na fizično, družbeno in psihološko stanje ljudi in je zato pomemben dejavnik kakovosti življenja. Prijetno in ustrezno urbano okolje zajema kakovost zraka, dostop do pitne vode, zelenih površin, igrišč; kakovost grajenega prostora, dostopnost stanovanj in javnih prostorov; varne ulice in soseke, ki ljudi spodbujajo k druženju, ki je ena glavnih značilnosti mesta.

Če hočemo dosegati načela in cilje trajnostnega razvoja¹ in visokega standarda kakovosti življenja, je treba bistveno spremeniti trenutni sistem mobilnosti, individualnih praks in navad mobilnosti.

S trajnostno urbano mobilnostjo Ljubljane se ukvarja precej dokumentov: *Trajnostna urbana strategija mestne občine Ljubljana 2014–2020*, *Vizija Ljubljane 2025* (MOL 2007), *Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2014–2020* ter *Prometna politika MOL* (2012). *Prometna politika MOL* (2012) uvaja »novo prometno piramido«, ki temelji na hoji in kolesarjenju, razvitem javnem prevozu, ki omogoča mobilnost vsem socialnim in starostnim

¹ Trajnosten razvoj je razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjih generacij, brez da ogroža možnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo svoje potrebe; teži k uravnoveženemu socialnemu, ekonomskemu in okoljskemu razvoju (Ogrin in drugi 2013, 11).

skupinam, avtomobil pa je v novi mobilnostni politiki obravnavan kot najmanj zaželeno prevozno sredstvo.

Kolesarjenje kot način mestne mobilnosti izboljšuje kakovost urbanega življenja kolesarjem in tudi drugim uporabnikom mesta. Posamezniku lahko prihrani čas in denar, pozitivno vpliva na fizično in psihično stanje, omogoča stik z naravnim in grajenim okoljem, prinaša užitek, občutek »vetra v laseh« ter zadovoljstvo ob dejstvu, da naredi nekaj dobrega za okolje. Visok delež kolesarjev v skupnem prometu za družbo kot celoto omogoči upočasnitev mestnega prometa in povečanje prometne varnosti, pridobijo se novi javni prostori za druženje in srečevanje ljudi, manj je prometnih zastojev in potovalni čas postane krajši in bolj predvidljiv. Ko se poveča delež kolesarjev, pade delež poti, opravljenih z avtomobilom (in javnim potniškim prometom), kar izboljša kakovost zraka, zniža raven hrupa, zmanjša se uporaba naravnih virov, zmanjšajo se površine, namenjene avtomobilom, izboljša se kakovost urbanega okolja, kar je dobro za vse. Urbani prostori, ki so urejeni po meri kolesarjev in pešcev, stimulirajo ekonomske dejavnosti v mestu in oživljajo javne prostore, ker omogočajo druženje in srečevanje.

Spreminjanje načina mobilnosti je dolgotrajen proces, predvsem zaradi kompleksnega sistema avtomobilitnosti (Urry 2004), ki je zakoreninjena ideologija in vpliva na vse vidike življenja v mestu. Lokalne, nacionalne in mednarodne politike so se zavezale, da bodo postavile okvire in osnovne pogoje za trajnostno mobilnost, da bo posameznik imel možnost (primerna infrastruktura, varnost, fizična in cenovna dostopnost), da spremeni svoje ravnanje in izbere trajnostne načine mobilnosti (Georgi in Uhel 2009). Predvideva se, da bodo razvoj informacijskih tehnologij ter novi načini zagotavljanja storitev mobilnosti (souporaba, deljena uporaba, mobilnost na zahtevo) spodbudili uporabo avtomobilu alternativnih načinov mobilnosti. Kakovostna kolesarska infrastruktura bistveno vpliva na delež kolesarjenja, ne pojasni pa vseh razlik med mesti; vpliv na delež kolesarjenja imajo tudi struktura mesta, geografske danosti, kulturni vzorci, klimatske razmere in navade (prav tam).

Posameznik se za spremembo navad ali življenjskega stila odloči iz različnih razlogov, pogosto pričakujemo, da se naj najprej spremenijo »drugi«, potem pa smo se pripravljani spremeniti tudi sami. Rezultati raziskav javnega mnenja, opravljeni v okviru projekta *CIVITAS ELAN*, kažejo, da prevladujoča kultura »avtomobilitnosti« povzroča pasivni aktivizem, ki onemogoča hitrejšo uveljavitev trajnostnih transportnih rešitev v Ljubljani in

Ljubljanski regiji (Uršič 2012, 79). Te blokade pri spreminjanju navad lahko presežemo s sistematičnimi ukrepi prometnih politik, akcijami za promocijo kolesarjenja, novimi načini odločanja in vodenja mesta, ki povečujejo legitimnost sprememb in povečajo verjetnost za spremembo ravnanj posameznikov.

2.2 Cilji magistrskega dela

Cilj magistrskega dela je ugotoviti, zakaj je v Ljubljani še vedno največji delež poti opravljenih z osebnim avtomobilom, in pokazati, kako to vpliva na kakovost urbanega življenja. Uporaba osebnega avtomobila posamezniku res zvišuje nekatere vidike trenutne kakovosti bivanja, za družbo kot celoto pa ima tudi zelo močne negativne posledice. S pomočjo analize sedanje kolesarske infrastrukture in širših pogojev za kolesarjenje bom poiskala načine, ki lahko povečajo delež kolesarjenja v Ljubljani. Kakovost in razširjenost kolesarske infrastrukture je zelo pomembna, ne pojasni pa vseh razlik med mesti z visokim in nizkim deležem kolesarjenja. Zato bom raziskovala, kako lahko z novimi načini vodenja mesta (ki povečujejo legitimnost sprememb), promocijo kolesarjenja ter spreminjanjem družbenih vrednot še povečamo delež kolesarjev.

Osrednje raziskovalno vprašanje v magistrskem delu je, kako v obstoječem stanju urbane mobilnosti povečati delež potovanj, opravljenih s kolesom in s tem izboljšati kakovost urbanega življenja.

V delu se bom osredotočila še na naslednja podvprašanja:

- Zakaj vožnja z avtomobilom (še vedno) predstavlja največji delež mobilnosti v Ljubljani ter kako to vpliva na kakovost urbanega življenja?
- Kako lahko povečamo delež kolesarjenja v Ljubljani z izboljšanjem celotne kolesarske infrastrukture?
- Kako lahko povečamo delež kolesarjenja z uporabo informacijskih tehnologij in ekonomijo delitve?
- Kako lahko spodbujamo kolesarjenje v Ljubljani z bolj legitimnimi načini vodenja mesta, izobraževanjem, promocijo kolesarjenja, predstavljanjem dobrih praks ter spreminjanjem družbenih vrednot in življenjskih stilov?

2.3 Raziskovalne metode

V prvem delu bo glavna metoda raziskovanja analiza sekundarnih virov. Na podlagi analize raziskovalnih virov, statističnih podatkov ter treh lestvic, ki merijo kakovost urbanega življenja in prostora (*Monocle, Mercer, The Economist Intelligence Unit*), bom opredelila koncept kakovosti urbanega življenja in predstavila glavne indikatorje. Z analizo teorij kompleksnih sistemov in avtomobilitnosti (Urry 2008) bom obravnavala vpliv prometa na kakovost življenja, položaj in vlogo avtomobila v sistemu urbane mobilnosti ter možne scenarije prihodnosti. Teoretske vizije prihodnosti bom ilustrirala in preverjala v kontekstu razvoja, ki ga načrtujejo in že izvajajo nekatera evropska mesta. V nadaljevanju bom s pomočjo statističnih podatkov (Statistični urad RS, Agencija RS za okolje), z interpretacijo sekundarnih virov (*Kolesarski letopis 2012–2013*), analizo prometnih politik (*Ljubljana, zelena prestolnica Evrope 2016, Trajnostna urbana strategija Mestne občine Ljubljana 2014–2020 – Predlog, Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2014–2020*, javnomnenjskimi raziskavami (*Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji – končno poročilo o rezultatih longitudinalne javnomnenjske raziskave (primerjava 2009–2012)*),² ter lastno izkušnjo predstavila značilnosti urbane mobilnosti Ljubljane ter analizirala pogoje za kolesarjenje. Z analizo raziskav javnega mnenja (v okviru projekta *Ljubljana – pametno mesto* in *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji*, Uršič in drugi, 2008) bom poskušala ugotoviti, kakšne spremembe si želijo Ljubljančani, ter kako na izbiro prevoznega sredstva vpliva poznavanje vpliva prometa na okolje.

Z izvirno raziskavo v obliki polstrukturiranih poglobljenih intervjujev s posamezniki, ki ne kolesarijo, sem iskala bolj natančne objektivne in subjektivne vzroke, ki posameznike odvrčajo od kolesarjenja. V mesecu marcu in aprilu 2016 sem tako opravila 14 intervjujev s posamezniki, ki kolesa ne uporabljajo kot načina dnevne urbane mobilnosti. Prvi nabor intervjuvancev je bil iz kroga prijateljev in znancev, sledilo je vključevanje posameznikov, po principu snežne kepe. Podatki o poteku, strukturi in intervjuvancih so v 8. poglavju *Priloga A Informacije o intervjujih*, rezultati pa so vključeni v poglavja *4.1.1 Opis stanja kolesarske infrastrukture v Ljubljani*, *4.1.2 Varnost kolesarjev* ter *4.5 Vpliv poselitvenih vzorcev na urbano mobilnost*.

² V nadaljevanju bom uporabljala krajšo različico naslova: *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji*.

Osrednji del tega dela bo namenjen prikazu dobrih praks in inovacij za dvig deleža poti, opravljenih s kolesom. S študijami primerov bom opisala načine doseganja legitimnosti prometnih politik (vključevalno mesto, sodelovanje javnosti in uporaba javnomnenjskih raziskav). Pregledala bom literaturo o načrtovanju kolesarske infrastrukture danskih, nizozemskih, nemških in drugih mest, kjer dosegajo visoke deleže kolesarjenja in si postavljajo izjemno ambiciozne načrte mobilnosti, in jo primerjala z usmeritvami *Prometne politike MOL*. Izvajanje prometne politike Ljubljane bom ocenila in komentirala tudi kot kolesarska udeleženka v prometu in iskala vzroke za razhajanja med prometnimi politikami in dejanskim stanjem v prometu. Zavedam se kulturnih, ekonomskih, geografskih in socialnih specifik vsakega mesta, zato bom dobre prakse obravnavala kot idealne tipske modele, ki se jih ne da enostavno replicirati in prestaviti v drugo okolje.

Spremembe, ki jih povzročajo nove informacijske tehnologije in nove ekonomije delitve (ang. sharing economy), bom proučevala na primeru nekaterih, v tem smislu naprednih mest (Helsinki, Kopenhagen), ob tem pa bom poskušala oceniti, kakšen vpliv (npr. sistem Bicike(Lj)) in še neizkoriščen potencial imajo v Ljubljani. S pomočjo družboslovnih in ekonomskih teoretskih virov ter primerov dobrih praks (mesta, ki so z različnimi mehкими in trdimi ukrepi dosegla bistveno povišanje deleža kolesarjev) bom iskala vzroke in mehanizme za spreminjanje družbenih vrednot in življenjskih stilov, ki vplivajo na izbiro načina mobilnosti. Spreminjanje vrednot in življenjskih stilov je zelo zapleten proces, zato bom iskala načine in primere vplivanja na ravnanja posameznikov (npr. projekt Mobile 2020, naziv Ljubljana – Zelena prestolnica Evrope 2016).

Na vrednotenje spreminjanja urbane mobilnosti Ljubljane ter pogojev za kolesarjenje bo vplivala tudi lastna izkušnja. Kolo uporabljam kot najpogostejše prevozno sredstvo, krajše razdalje v peš coni opravim peš, ko vreme ali neočiščene kolesarske poti preprečujejo kolesarjenje, uporabljam LPP, za opravljanje večjih nakupov in poti iz Ljubljane pa uporabljam avtomobil. Kot uporabnica avtomobila spoštujem cestno-prometne predpise, kot kolesarka jih zaradi neprimerne infrastrukture, nejasno predvidenih poti, varnosti, udobja in kljubovanja avtomobilu podrejene ureditve prometa večkrat kršim.

3 KAKOVOST URBANEGA ŽIVLJENJA

Za življenje prijetno in ugodno (ang. livability in habitability – bivalnost, kakovost bivanja) mesto človeku ponuja veliko možnosti delovanja, je varno, ima dobro in dostopno javno šolstvo ter zdravstveno varstvo, ima dobre mednarodne prometne povezave ter dobro delujoč in trajnostni notranji promet, prijetno klimo z ugodno povprečno temperaturo in visokim številom sončnih dni, močne lokalne medije, dostop do narave, visok delež zelenih površin, močne okoljske iniciative, aktivno civilno družbo, odprto in tolerantno družbeno okolje. Pomemben je odnos mesta in njegovih uporabnikov do okolja in naravnega okolja, zaželeno je oblikovanje, ki povezuje naravno in grajeno okolje; čist zrak, voda, tla in kakovostne zelene površine so nujne za zdravje ljudi. Družbena in socialna raznolikost, gostota ljudi in aktivnosti, načrtovanje in uporaba prostora, kjer lahko soobstajajo prostori bivanja, dela, potrošnje in prostočasnih aktivnosti, ki omogočajo raznolikost in mešanje različnih ljudi, kar je predpogoj za tolerantne, demokratične in vključujoče družbe. Kakovosten urbani prostor omogoča lokalno pridelavo hrane in vzrejo živali ter lokalno prodajo; ima urejeno ločevanje, zbiranje, recikliranje, ponovno uporabo, predelavo ter odlaganje odpadkov (Bloomfield 2015).

Urbano okolje je pomemben dejavnik kakovosti življenja in vpliva na fizično, družbeno in psihološko počutje ljudi, učinkovita prometna ureditev pa je ena od glavnih značilnosti dobrega mesta. Nanjo vpliva tip nacionalne poselitve, poselitev širše urbane regije ter urbanistična zasnova mesta. Prometna ureditev in delež uporabe različnih prevoznih sredstev (avtomobil, javni prevoz, kolo, hoja) sta posledici zgodovinskega razvoja gradnje transportne infrastrukture, gospodarskega razvoja, kulturnih vzorcev in individualnih odločitev. Prometna ureditev, ki je okoljsko in gospodarsko trajnostna, ter posamezniku omogoča časovno in ekonomsko učinkovito premikanje po prostoru, je zelo pomembna dimenzija kakovostnega urbanega življenja.

Obstaja nešteto podob in vizij dobrega urbanega prostora, a popolno mesto ne obstaja in ga je nemogoče ustvariti. Mesto je živ organizem, živa nepopolnost, ki na vsakem koraku odraža nepopolnost človeške narave in družbe. Ko govorimo o prostorih, krajih, mestih, ki nam vzbujajo prijetne občutke, se pogosto oziramo v preteklost. V »dobrih« mestih se lahko soočimo z nasprotujočimi željami in emocijami, mesto nas stimulira in omogoča refleksijo, v mestu se učinkovitost sooči s kaotičnostjo. Elemente zgodovinskih mest je težko replicirati,

npr. sodobna pravila urbanističnega planiranja zaradi požarne varnosti ne dovoljujejo ozkih ulic. Lahko pa kopiramo in ponovno ustvarimo trge brez avtomobilskega prometa, prostore javnega življenja, ki omogočajo počasno premikanje, postopanje, srečanja ljudi in komunikacijo. Mesto je življenjski prostor večjega dela človeške populacije in je živa izkušnja, ki ves čas napada naše čute, povzroča različne občutke, nas stimulira, vpliva na naše individualno počutje in na občutek povezanosti z ostalimi, je pomemben element ustvarjanja skupnosti in družbe. Zato razprave o mestu ne morejo biti le iskanje primernih tehničnih rešitev, treba je upoštevati potrebe vsakdanjega življenja, občutke, želje in strahove ljudi (Landry 2007). Treba je zaznati in upoštevati »mehke« elemente, kot so občutek lokalnosti, kultura in šarm, saj gre za karakteristike mesta, ki jih lahko gojimo, negujemo, ohranjamo in nadgrajujemo s sodobnim in novim, težko pa jih ustvarimo iz nič (prav tam). Oziroma, z besedami Jana Gehla, pozornost moramo iz betona in prometnega sistema preusmeriti na potrebe prebivalcev in jih s tem postaviti na prvo mesto (v Macdonald 2010, 109–112). Gehl meni, da je človeško obnašanje v javnih prostorih popolnoma predvidljivo in determinirano z naravo grajenega okolja, promet je ljudi izpodrinil iz javnih prostorov in čas je, da se to spremeni, da ljudje postanejo ponovno vidni v mestih ter da se posledično izboljša njihova kakovost življenja (prav tam).

Največji izzivi mest 21. stoletja so: recesija, migracije, urbanizacija, demografske spremembe, okoljske spremembe, onesnaženost, gospodarska konkurenčnost in vsi nas spodbujajo k iskanju novih načinov urbane mobilnosti. Nacionalna država in različne mednarodne institucije so pomembne, a odgovornost in vpliv imajo pretežno župani oziroma lokalne oblasti. Soodgovorni so za prometno ureditev, kakovost zraka in vode, naravnega okolja, urbanistično planiranje, urbano regeneracijo, ustvariti morajo primerno gospodarsko in podjetniško okolje, informacijsko infrastrukturo itd. Upravljanje mest mora poiskati pravo mero med zapovedovanjem, dopuščanjem in omogočanjem; nujno je sodelovanje javnosti; spremembe mora voditi javni sektor, ki upošteva vse deležnike in je vključen in demokratičen. Ena glavnih pomanjkljivosti vodenja mest in še posebej načrtovanja prometa je pomanjkanje koordinacije med različnimi politikami in institucijami (Drevenšek 2014), zato so potrebne inovacije in izboljšave na področju koordinacije med različnimi sistemi. Za dosego trajnostne mobilnosti, ki izboljšuje kakovost življenja, je treba vzpostaviti prometni sistem, ki »zadovoljuje družbene, okoljske in ekonomske potrebe, hkrati pa zmanjšuje neželene učinke prometa na družbo, okolje in gospodarstvo« (Drevenšek 2014, 26). A dobro opravljanje javnih služb pogosto ni garancija za politični uspeh, saj mnogi ukrepi niso

popularni in se pozitivni učinki lahko pokažejo v daljšem časovnem obdobju. Lahko rečemo, da smo priča globalnim izzivom, ki jih najbolj učinkovito rešujemo na lokalni ravni. Vedno več je nevladnih organizacij ter različnih drugih oblik organiziranosti, ki se ukvarjajo z delovanjem mesta, predvsem kadar mestne oblasti iz različnih vzrokov ne opravljajo svojega dela.

Prostor in mesto sta predmet prostorske sociologije postala konec 19. stoletja, ko so se prvi urbani sociologi ukvarjali z odvisnostjo med družbenimi in prostorskimi procesi. Max Weber je poskušal formalno definirati mesto s prisotnostjo naslednjih karakteristik: obzidje, trg, sodišče z vsaj delno avtonomijo, oblike združevanja ter delna avtonomija z oblastjo, ki je izvoljena (Weber v Flanagan 2010), kjer je najpomembnejša lastnost obstoj trga z (denarno) menjavo, ki omogoča razvoj moderne individualnosti. Georg Simmel se je ukvarjal z vplivom velikosti in gostote mest ter tržne ekonomije na odnose med ljudmi, ter z načini prilagajanja ljudi na »stopnjevanje živčnih dražljajev« (Simmel 2000, 160). Velemestno identiteto oblikuje intelektualistični značaj, ki ga vodi razum, ki je sposoben nenehnega prilagajanja in človeka varuje pred izkoreninjenjem, ki mu grozi zaradi večnih neskladij v zunanjem okolju (Simmel 2000). Kot ključen psihološki pojav je Simmel izpostavil čustveno otopelost, ki je posledica spreminjajočih se in skupaj stisnjenih živčnih dražljajev (prav tam), ter zadržanost, kot držo velemeščanov, ki jo prakticirajo v medsebojnih odnosih (Simmel meni, da je notranja plat te zadržanosti ne le ravnodušnost, ampak tudi mržnja, tujost, zavračanje, ki se lahko sprevrže tudi v sovraštvo in boj) (Simmel 2000, 165). Ta zadržanost pa je osnova za duhovno bistvo velemesta, saj posamezniku omogoča posebno vrsto svobode (Simmel 2000). Weber je opazoval mesto kot trg, Simmel pa se je spraševal o vplivu trga na družbene odnose (Flanagan 2010). Louis Wirth pa je kot temelje urbanega načina življenja postavil velikost, gostoto ter heterogenost mest (prav tam). Sodobnik Richard Sennett (2011) pa trdi, da kompleksnost urbanega okolja izboljšuje kakovost urbanega življenja. Pravi, da je kakovost urbanega življenja dobra, ko so se prebivalci sposobni soočati s kompleksnostjo, ko mesto sprejme in uporabi razlike v socialnih razredih, etničnih pripadnostih, življenjskih stilih, ko iz razlik ustvari kolektivno moč (Sennett 2011). Odrasli v mestu razvijejo sposobnost, da se soočajo s situacijami, ki so izven njihovega nadzora, ter se naučijo živeti z ljudmi, ki so jim tujci. Sennett to družbeno kompetenco, da se počutimo povezane s tujci, z ljudmi, od katerih nimamo nobenih koristi, postavlja kot merilo kakovosti življenja odraslega človeka (prav tam). Željo načrtovalcev prostora, da bi ustvarili popolne prostore mešane uporabe, ki bi prebivalcem omogočali večje zavedanje o sočloveku, označi za iskanje »svetega grala«

(Sennett 2011). Načrtovanje urbanega prostora, tudi prometa, vpliva na družbene odnose in lahko krepi občutek skupnosti, demokratičnost in vključenost, zvišuje kakovost urbanega življenja in rešuje okoljske probleme sodobnih mest. Razprava o kakovosti urbanega življenja verjetno ne bo nikoli končana, ker se pogoji in dejavniki ves čas spreminjajo in jih je nemogoče enoznačno vključiti v raziskovalne modele.

3.1 Merjenje kakovosti življenja

Koncept družbene blaginje so začeli razvijati v Organizaciji združenih narodov v petdesetih letih 20. stoletja in se je v kontekstu ekonomske rasti nanašal na osebno srečo in družbeno blaginjo. Pojavil se je kot odziv na objektivne meritve materialnega napredka, ki so upoštevale bruto nacionalni prihodek in ponudile še druge indikatorje, materialne in nematerialne ter subjektiven pogled na stanje ljudi (Georgi in Uhel 2009, 12). V sedemdesetih letih je sledil koncept kakovosti življenja, ki je predstavljal idejo družboslovnih ved, da se pri vrednotenju in usmerjanju družbenega razvoja upošteva tudi nekatere neekonomske vidike, npr. družbeno blaginjo (Mandič 2005, 114). V Sloveniji se je koncept uveljavil z raziskovalnim projektom *Kvaliteta življenja v Sloveniji 1984*, ki sta ga izvedla Inštitut za sociologijo pri Univerzi v Ljubljani in Fakulteta za družbene vede Univerze v Ljubljani (Mandič 2005). Cilj desetletnega raziskovalnega projekta je bil dopolniti merjenje družbenega razvoja še z neekonomskimi kazalci (Kos 2002, 115). Novejše interpretacije kakovost življenja razlagajo v luči trajnostnega razvoja, kjer je ta opredeljena kot družbeni razvoj, ki uravnava gospodarske, okoljske in družbene potrebe ter se ne dogaja na račun prihodnjih generacij (Mandič 2005, 115).

Za namen tega dela se bom osredotočila le na kakovost urbanega življenja, ter obravnavala vpliv urbane mobilnosti in prometa na kakovost urbanega življenja. Običajno je urbana mobilnost del kompleksnih modelov za merjenje in primerjanje kakovosti urbanega življenja. Učinkovit mestni transportni sistem je eden od predpogojev za dobro delujoče mesto, za spopadanje z okoljskimi izzivi, za varnost, zdravje, dnevno mobilnost ljudi in gospodarske dejavnosti. Urbana mobilnost seveda ni edini element kakovosti urbanega življenja, je pa zelo pomemben, saj vpliva na vse uporabnike mesta, prebivalce, dnevne obiskovalce in turiste.

Po svetu trenutno obstaja več neformalnih lestvic, ki letno objavljajo sezname za življenje najbolj primernih mest, oziroma mest z najboljšimi življenjskimi pogoji. Revija *Monocle* od

leta 2007 vsako leto objavi seznam za življenje najbolj prijetnih svetovnih mest oz. »Most liveable cities index«. Namen obširne raziskave je ugotoviti, kaj ljudje dejansko hočemo od mest in kaj lahko naredimo, da izboljšamo urbano izkušnjo. Indikatorji se skozi leta spreminjajo in dopolnjujejo, standardi se zvišujejo. Nabor indikatorjev je zelo raznolik, od zelo objektivnih in merljivih, do zelo subtilnih in subjektivnih. Del skupine *The Economist, Economist Intelligence Unit* letno objavi »Where-to-be-born index« (ki se je do pred kratkim imenoval »Quality of life index«), ki ocenjuje države glede na najboljše pogoje za zdravje, varnost in možnost uspešnega življenja (Economist Intelligence Unit). Finančna in svetovalna agencija Mercer letno objavi seznam »Quality of living survey«,³ ki je namenjen predvsem odločanju multinacionalk o primernosti novih lokacij za širitev poslovanja ter izračunavanju življenjskih stroškov in potencialnih kompenzacij glede na mesto in državo bivanja⁴ (kakovost življenja merijo tudi lestvic Eurobarometer Quality of life in cities survey, Happy planet index, OECD Better life index). Na vrhove vseh lestvic se uvrščajo mesta Kanade (Vancouver, Toronto), Nove Zelandije (Auckland), skandinavskih držav (Kopenhagen, Stockholm, Helsinki), Švice (Zürich, Ženeva), Nemčije (München, Düsseldorf, Berlin), Avstrije (Dunaj), Avstralije (Sydney, Melbourne), Japonske (Tokio, Fukuoka), ZDA (Portland, San Francisco) in Singapur.

Vse tri lestvice so pomanjkljive, parcialne in pristranske in služijo specifičnemu interesu avtorjem raziskave, kažejo na določene podobnosti, a prihaja tudi do nasprotij, ki kažejo na potrebno previdnost pri primerjavah. Rangiranje mest kot komunikacijsko orodje kaže na željo po poenostavljanju kompleksnosti, je pa tudi mehanizem tekmovalnosti in spodbujanja pozitivnih sprememb. Odločevalcem je lahko koristno orodje, a mora biti dobro razumljeno v celem kontekstu. Kljub pomanjkljivostim pa lestvice ponujajo pogled v raznolikost in hitro spreminjanje parametrov, ki jih ljudje pojmujejo kot za življenje pomembne.

³ Agencija Mercer v 460 mestih meri življenjske pogoje gleda na 39 dejavnikov, razdeljenih v 10 kategorij: politično in družbeno okolje (politična stabilnost, vladavina zakona, stopnja kriminala), ekonomsko okolje, družbeno-kulturno okolje (dostopnost medijev, cenzure, spoštovanje osebnih svoboščin), stanje zdravja in medicinskih storitev (zdravstvene storitve, nalezljive bolezni, kakovost zraka, ravnanje z odpadki), šole in izobrazba (standardi in dostopnost mednarodnih šol), javne službe in transport (elektrika, voda, javni transport, zgoščevanje prometa), prosti čas (restavracije, gledališča, šport in prosti čas), dostopnost potrošnih dobrin (dostopnost hrane in ostalih predmetov množične potrošnje, avtomobilov), nastanitev in naravno okolje (klima, naravne katastrofe) (2016 Quality of living rankings, 2016).

⁴ Za referenčno točko merjenja kakovosti urbanega življenja v Ljubljani so si v Mestni občini Ljubljana izbrali Mercerjevo lestvico. Župan Janković je v programu kandidature za župana napovedal, da se bo Ljubljana do leta 2014 iz 77. mesta povzpela med prvih 10 mest (Mulej 2011). Leta 2015 je bila Ljubljana na 75. mestu, na vrhu so bili Dunaj, Zürich in Auckland. Leta 2016 je Ljubljana na 76. mestu (2016 Quality of living rankings, 2016).

3.2 Dejavniki kakovosti urbanega prostora

Zavedam se pomanjkljivosti, subjektivnosti in parcialnosti zgoraj omenjenih lestvic, zato jih bom dopolnila še z drugimi sociološkimi in urbanističnimi viri. Kljub omejitvam raziskav merjenja kakovosti življenja pa lahko iz njih razberemo značilnosti naravnega in grajenega okolja, ter družbene in ekonomske dejavnike, ki pozitivno vplivajo na kakovost življenja. Te in podobne lestvice razumem predvsem kot mehanizme promocije in ozaveščanja strokovne in laične javnosti o vplivu mest na ljudi in okolje. Služijo tudi prikazu dobrih praks in širjenju inovativnih rešitev. Za namen tega dela se bom osredotočila le na dejavnike kakovosti urbanega življenja, Tabela 3.1 pa prikazuje nabor indikatorjev, ki jih upoštevajo lestvice Monocla, Economist Intelligence Unit in agencije Mercer.

Tabela 3.1: Dejavniki kakovosti urbanega okolja

Fizično in naravno okolje	<ul style="list-style-type: none">• Trajnostna in časovno učinkovita prometna infrastruktura;• cena in kakovost javnega prevoza;• odprti prostori, ki spodbujajo srečevanje in druženje ljudi;• mešana uporaba prostora;• mešanica storitvenih dejavnosti;• kratke razdalje med prostori za delo, bivanje, zabavo in rekreacijo;• mednarodne transportne povezave;• stopnja hrupa;• vrsta javne osvetljave;• estetska privlačnost,• spoštovanje tradicije in ohranjanje kulturne dediščine prostora;• bogastvo arhitekturnih stilov;• kakovost zraka, vode in tal;• število sončnih dni;• delež raznolikih zelenih površin in dostop do teh;• prisotnost za plavanje primernih voda;• urbano vrtnarjenje, čebelarstvo;• zlitje naravnih in grajenih prostorov;• bližina narave, prostorov za rekreacijo.
---------------------------	--

Družbeni dejavniki	<ul style="list-style-type: none"> • Odprtost in toleranca do raznolikosti in drugačnosti; • možnost samorealizacije; • občutek lokalnosti, skupnosti in identitete prostora; • varnost in občutek varnosti; • nizka stopnja kriminala in umorov; • vladavina prava in spoštovanje pravne države; • vključevalni procesi načrtovanja in odločanja; • transparenten birokratski sistem; • prisotnost okoljskih iniciativ; • dostopno javno šolstvo in zdravstvo; • center znanja; • močna in učinkovita lokalna oblast; • stopnja neenakosti; • raznolike možnosti preživljanja prostega časa.
Gospodarstvo	<ul style="list-style-type: none"> • Stopnja zaposlenosti; • lokalna pridelava in prodaja hrane; • dostop do storitev; • e-javna uprava; • prisotnost tehnoloških parkov, zagonskih podjetij in pospeševalnikov; • malim podjetnikom naklonjeno gospodarsko okolje; • prisotnost in uporaba novih tehnologij; • stimulatívno davčno okolje; • delež kreativnih industrij; • število knjigarn, kulturnih ustanov, dnevnih časopisov; • prisotnost multinacionalk; • poraba energije; • delež ločeno zbranih in recikliranih odpadkov; • 24-urni metabolizem mesta: dostopnost trgovin in restavracij 24 ur na dan.

Vir: Bloomfield (2015); The Economist Intelligence Unit (2015); Mercer (2016).

Promet in mobilnost sta posledici družbenih, ekonomskih, tehnoloških, naravnih, psiholoških in urbanističnih značilnosti, istočasno pa vplivata na stanje fizičnega in naravnega okolja ter družbeno in gospodarsko delovanje mesta.

3.3 Vpliv mest na naravno okolje

Na Zemlji po nekaterih ocenah živi 7,4 milijarde ljudi, od tega 54 % v različnih oblikah mestnih poselitev (World Population Clock). Po projekcijah predvidene rasti prebivalstva bo do leta 2050 v mestih živelo 75 % ljudi. Mesta se raztezajo na manj kot 3 % zemeljske površine in porabijo 80 % vse energije (Glaeser 2012), so eden od viškov človeške civilizacije, družbi in posamezniku omogočajo preživetje, rast in razvoj, ki se nikoli ne ustavi. Mesta so z raznolikostjo prebivalcev in aktivnosti že stoletja motor razvoja in inovacij, prostor, kjer se inovacije in ideje širijo po javnih mestnih prostorih, od človeka do človeka.⁵ Če so mesta prostor inovacij in reševanja problemov, so po drugi strani tudi generator problemov, saj so velike skupine ljudi, ki živijo in delajo na omejenem prostoru, breme za okolje in naravne vire. Trenutni model urbanega razvoja v razvitih državah omogoča visok življenjski standard in blaginjo, a ne uspe vedno pri zagotavljanju primerne kakovosti življenja. Trajnostni razvoj je mogoče doseči z administrativnimi, organizacijskimi, institucionalnimi in tehničnimi rešitvami; mestne oblasti pa ves čas spreminjajo in na novo vzpostavljajo urbani red: infrastrukturo ulic in cest, vodovodne napeljave, informacijske povezave, kanalizacijo, preskrbo z energijo, prometno ureditev, sisteme ravnanj z odpadki, bivanjsko infrastrukturo. Za zagotavljanje kakovosti življenja in doseganje ciljev trajnostnega razvoja je treba spremeniti urbano mobilnost, ki povzroča prometne zamaške, onesnažuje okolje in je energetska, finančno in časovno potratna. Prometne politike se morajo usmeriti k potrebam vseh ljudi, ne le ljudi v avtomobilih.

3.3.1 Mesta so dobra za ljudi in okolje

Obstaja zakoreninjeno prepričanje, da mesta kljub temu, da povečujejo blaginjo, vseeno delajo ljudi nesrečne; čeprav podatki kažejo, da so prebivalci bolj urbaniziranih držav v povprečju bolj srečni od manj urbaniziranih (Glaeser 2012, 7). Posledica t. i. urbanega primanjkljaja, ki je značilen za Ljubljano in Slovenijo (Kos 2007), je tudi popularna protiurbana ideologija, ki življenju v mestu pripisuje nehumanost, odtujenost, hiter življenjski

⁵ Izraz inovacija za potrebe tega dela uporabljam v najširšem pomenu besede, "inovacija ni le razvoj produkta: je način spreminjanja in izboljšanja naše družbe" (Barroso, EuroCities).

tempo, meglo, slab zrak itd. (Kos 2007, 153). Prav tako mesta ne ustvarjajo revnih ljudi, temveč privlačijo revne ljudi, ker je življenje v mestu še vedno najbolj zanesljiva pot iz revščine (Glaeser 2012, 70). Druga napačna splošna presoja je, da so mesta slaba za naravno okolje, čeprav je dokazano, da je urbana poselitev za okolje manj škodljiva kot razpršena ruralna poselitev. Prebivalec mesta porabi manj energije za transport, zaradi visokih cen zemljišč, nepremičnin in splošnega pomanjkanja prostora si lasti ali najema manj prostora, zaradi gostote poselitve potrebuje manj energije za ogrevanje prostorov; kar dela Manhattan, London in Šanghaj bolj okolju prijazne kraje in načine bivanja kot suburbano življenje (Glaeser 2012, 1–15). V mestih se dogajajo eksperimenti in razvijajo tehnologije za mobilnost in arhitekturo brez emisij, sobivanje idej in kapitala pa ustvarja okoljske inovacije. To stališče zavzema tudi Organizacija združenih narodov, ki pravi, da mesta paradoksalno predstavljajo našo najboljšo možnost za trajnostno prihodnost, kljub temu da se v mestih odvijajo mnogi trenutni okoljski problemi: rast populacije, onesnaženje, prekomerna uporaba naravnih virov in produkcija odpadkov (v Williams in Donald 2011, 73).

»Mesto je lahko način doseganja sreče, tudi v času ekonomske krize. Če spremenimo obliko in sistem, ki definira urbanost, lahko izboljšamo življenja ljudi« (Montgomery 2013, 87). Enrique Penalosa, bivši župan Bogote, pravi (v Montgomery 2013), da tako kot morajo ptice leteti, moramo ljudje hoditi, biti v bližini drugih ljudi, potrebujemo lepoto, stik z naravo, čutiti se moramo povezane z drugimi in čutiti enakost. »Dober javni prostor je nekakšna čarobna dobrina. Nikoli ne preneha proizvajati sreče. Je skoraj sreča sama« (Penalosa v Montgomery 2013, 102). Veliko mest je bilo v 20. stoletju močno spremenjenih zaradi prilagoditve na osebni avtomobil, suburbanizacije in privatizacije javnih prostorov, a mesto je lahko prijazno do avtomobilov ali do ljudi, ne more pa biti prijazno do obojih (prav tam).

3.4 Vpliv urbane mobilnosti na kakovost življenja

Kot sem že omenila, je urbana mobilnost odvisna od prepleta družbenih, ekonomskih, tehnoloških, naravnih, geografskih, psiholoških, urbanističnih itd. značilnosti in vpliva na vse »uporabnike« mesta. Prometna ureditev in mobilnost dobesedno na vsakem koraku vplivata na naša življenja in zaradi svoje kompleksnosti se nam celoten sistem zdi zakoreninjen in nespremenljiv. Če je 20. stoletje veljalo za stoletje avtomobila (saj je ta odločilno spremenil mesta, podeželje, družbene in ekonomske vzorce, življenjske stile, kulturo, potrošnjo, načine preživljanja prostega časa), se v 21. stoletju v mnogih mestih dogajajo velike spremembe na

področju prometa in mobilnosti, tudi zaradi nujne potrebe po izboljšanju kakovosti urbanega življenja. Rast uporabe avtomobila se v nekaterih družbah zaradi različnih razlogov ustavlja in prišli smo do točke, ko je postalo jasno, da avtomobilitičnost negativno vpliva na okolje in kakovost urbanega življenja, predvsem pa je netrajnostna. Da razumemo trenuten delež različnih oblik mobilnosti (ang. modal split), odvisnost od avtomobilov, in razmišljamo o prihodnjih alternativah, moramo razumeti sistem avtomobilitičnosti.

3.4.1 Avtomobilitičnost

John Urry sistem avtomobilitičnosti (ang. automobility) razlaga s teorijo kompleksnih sistemov Niklasa Luhmanna (v Urry 2008, 343), po kateri posamezni deli sistema z dinamično interakcijo spontano razvijejo skupne lastnosti ali vzorce, ki presegajo značilnosti posameznih delov. Teorija kompleksnosti pojasnjuje nastajanje skupnih lastnosti in vzorcev, ki presegajo značilnosti posamičnih delov, in presega redukcijo celote na posamične dele. Poudarja naravo močnih povezav, ki se ustvarijo med deli sistema, pogosto brez jasne hierarhične strukture, ki bi vodila in nadzorovala končni rezultat, ki je lahko negotov in nepovraten (prav tam).

Kompleksen sistem avtomobilitičnosti se je začel vzpostavljati konec 19. stoletja s produkcijo avtomobilov, ko so ti postali glavni industrijski produkt in nova gospodarska panoga. Avtomobil je poleg gradnje in nakupa stanovanj ter drugih nepremičnin postal glavni predmet individualne potrošnje, ki lastniku ali uporabniku skozi svoje lastnosti poleg praktične, uporabne vrednosti zagotavlja status (hitrost, varnost, karierni uspeh, svobodo, moškost, seksualno privlačnost ...) in se ga lahko antropomorfizira, se mu daje imena in pripisuje lastnosti, ki odražajo človeško naravo in želje. Avtomobilitičnost je produkt sodelovanja avtomobilske industrije, proizvodnje in distribucije goriva, sistema gradnje in obnove cest ter vse pripadajoče infrastrukture, hotelov, cestnih postajališč, servisov, prodajalne avtomobilov, prostorskega planiranja (Urry 2008). Vožnja z osebnim avtomobilom v mnogih delih sveta predstavlja dominantno obliko mobilnosti, ki je nadomestila hojo, kolesarjenje (npr. 1/3 Slovencev nikoli ne uporablja kolesa, Teden mobilnosti) in javni prevoz ter s tem vpliva na organizacijo življenj posameznikov. Predstavlja dominantno kulturo, ki definira, kaj je dobro življenje in kaj je mobilnost (Sheller in Urry v Green in drugi 2012). Predstavlja pa tudi pomembnega porabnika naravnih virov: materiali, prostor in energija, uporabljeni za proizvodnjo avtomobilov, cest in parkirišč, ter ravnanje in upravljanje z okoljskimi posledicami avtomobilitičnosti (Urry 2004, 26). Poraba energije v prometu predstavlja največji

delež v skupni porabi energije v Sloveniji (leta 2011 je bil delež 40 %); cestni promet predstavlja večino porabljene energije, v letu 2012 je predstavljal 97 % skupne porabe (Proizvodnja in raba električne energije 2015).

»Avtomobiličnost lahko konceptualiziramo kot samoorganiziran, avtopoetični, nelinearen sistem, ki se širi po svetu; zajema avtomobile, voznike, ceste, gorivo ter mnoge nove tehnologije, predmete in simbole. Sistem sam ustvarja predpogoje za svojo širitev« (Urry 2004, 27). Avtomobiličnost je na novo strukturirala razmerje med prostorom in časom in ustvarja potrebo po vedno novih avtomobilih, ki omogočajo življenje v novo nastalih razmerah, ki jih je ustvarila avtomobiličnost sama. Dvajseto stoletje je bilo v znamenju naturalizacije avtomobila, njegova širitev in dominacija nad ostalimi načini mobilnosti se je zdela naravna in neizogibna. Družbeno življenje je postalo nepovratno povezano in odvisno od načina mobilnosti, ki ga ustvarja in predpostavlja avtomobiličnost, kljub temu, da ta način mobilnosti ni nujen in neizogiben, se vseeno zdi, da se mu ne da izogniti (prav tam). Postal je neločljivo povezan z mnogimi institucijami in sistemi, kar je bilo podprto z novimi diskurzi vladanja. A kot pravi Paterson, razširjenost uporabe avtomobilov ni posledica človeške želje po svobodi, temveč razvoja določenega tipa kapitalizma v 20. stoletju in posameznika, ki si želi konstantne mobilnosti (2007). Države so desetletja z gradnjo infrastrukture in fiskalno politiko subvencij sistematično podpirale avtomobilistično industrijo, ker je ta direktno in indirektno pozitivno vplivala na ekonomsko rast, posledično pa so se postopoma zanemarjali javni potniški promet in nemotorizirani načini mobilnosti (Paterson 2007).

Sistem avtomobiličnosti s svojo strukturo prostora sili ljudi v oblikovanje in usklajevanje kompleksnih in heterogenih mobilnosti in socialnosti v velikih razdaljah. Urbano okolje, ki je bilo zgrajeno v drugi polovici 20. stoletja po meri avtomobila, je ločilo prostore bivanja, dela in prostega časa, ljudi pa postavilo v pozicijo nenehnega usklajevanja časovno prostorskih omejitev, ki jih ustvarja sistem sam (Urry 2008). Sistem ima t. i. Janusov obraz, ki po eni strani posameznikom omogoča neizmerno svobodo in fleksibilnost, a jih hkrati omejuje, s tem ko jim omogoča prostorsko razčlenjen in časovno zgoščen način življenja. Ustvarja željo po fleksibilnosti, ki jo lahko zadovolji le sam (Urry 2008, 344).

Če se vrnemo k teoriji kompleksnih sistemov, je ena njenih glavnih značilnosti ideja, da ni nič večno. Linearno razmišljanje o prihodnosti avtomobila predvideva in pričakuje spremembo v enem vidiku avtomobila, npr. izboljšana energetska učinkovitost, zmanjšanje uporabe

materialov, ali povečanje skupne in deljene uporabe avtomobilov (ang. car-sharing in car pooling) (Urry 2008, 345). Teorija kaosa, iz katere izhaja teorija kompleksnih sistemov, pa zavrača idejo o linearnosti, idejo, da lahko ena velika sprememba privede do velikih rezultatov in daje prednost nelinearnim povezavam. Sprememba kompleksnih sistemov je po tej teoriji mogoča skozi majhne spremembe, t. i. točke preloma (Gladwell v Urry 2008, 345), kjer manjše spremembe privedejo do pomembnih in velikih posledic.

3.4.2 »Konec avtomobila« in družbe avtomobilitnosti?

Urry našteje nekaj mogočih nelinearnih sprememb, ki bi lahko privedle do prekinitve soodvisnosti sistema mobilnosti s sedanjim sistemom avtomobilitnosti (2004, 2006):

- nova goriva: biogoriva, vodikova energija, litij-ionske baterije, hibridna električna vozila; do točke preloma lahko pride, ko nenadoma velik delež uporabnikov preide na eno od novih energij;
- novi materiali, ki bodo omogočili manjše, lažje, varnejše in pametnejše avtomobile, ki se jih bo dalo bolj učinkovito reciklirati;
- nove pametne tehnologije in inteligentni transportni sistemi (ITS), ki bodo omogočali nove načine mobilnosti;
- deprivatizacija avtomobilov: nemogoče je pričakovati razcvet sistema javnega prevoza, ki bo temeljil na avtobusih in vlakih, razen morda v določenih primerih, kot npr. v Singapurju.

Po svetu se dogajajo različne oblike deprivatizacije osebne avtomobila skozi oblike deljene uporabe, avtomobilskih kooperativ in sistemov najema pametnih avtomobilov; kar odraža premik v sodobni ekonomiji, prehajanje od lastništva k dostopu. Transportne politike se odmikajo od politike »predvidi in določi« in prehajajo v diskurz digitalizacije, trajnosti in varnosti, v t. i. model »novi realist« (ang. new realist). Gre za idejo spreminjanja potovalnih navad skozi strategije zmanjševanja povpraševanja in razvijanje alternativnih mobilnosti (z integriranim javnim prevozom, boljšimi pogoji za hojo in kolesarjenje, z naprednim upravljanjem prometa, načrtovanjem prostora, uporabo informacij v realnem času ter širšo analizo vplivov prometa na okolje), ki lahko razbremenijo mestni promet (Urry 2004, 2006).

Nobena od zgoraj naštetih poti sama po sebi ni dovolj, da se sistem avtomobilitnosti spremeni v post-avtomobilni sistem, a njihova prepletenost in dinamika vplivanja lahko pripeljeta do post-avtomobilnega sistema. Vpliv avtomobilitnosti je posledica sistemskih lastnosti,

predstavlja način življenja in zaznamuje celotno kulturo (Miller v Urry 2008, 347). Avtomobil je postal centralni in zakoreninjen del glavnih ekonomskih sektorjev in družbenih vzorcev kapitalizma 20. stoletja, vpliva na vse druge sisteme in je steber individualistične in potrošniške kulture sodobnega kapitalizma (Urry 2008).

Urry predvideva, da bo do točke preloma prišlo v 21. stoletju, a so bolj natančne napovedi nemogoče, ker gre za večplasten proces. Geels (v Urry 2008, 347) meni, da bo do tega prišlo s hkratnim razvojem med seboj povezanih elementov, spremembo na strani ponudbe in povpraševanja, vpletenih bo mnogo deležnikov, proces bo dolgotrajen, trajal bo desetletja in ne bo posledica posamezne politike. Urry pričakuje, da se bo zgodilo v manjši družbi ali mestni državi in postalo moderno, zgodilo se bo zaradi krize trenutnega ekonomskega sistema in okoljske krize (Urry 2008).

Število in uporaba avtomobilov sta se v razvitih družbah povečevala celo 20. stoletje in podatki kažejo, da je v nekaterih državah rast dosegla vrhunec, ter da se ta umirja in se število avtomobilov v nekaterih mestih zmanjšuje (Metz 2014). Podatki iz Velike Britanije kažejo, da povprečno število potovanj na leto ter povprečen dnevni potovalni čas ostajata skoraj nespremenjena zadnjih 40 let. V tem času se je konstantno zviševala povprečna dnevna potovalna razdalja, ki pa je na letnem nivoju dosegla višek leta 1995 pri 11.000 kilometrih (Metz 2014, 195–207).⁶ V Londonu se je med leti 1990 in 2011 delež poti, opravljenih z avtomobilom iz 50 % zmanjšal na 38 %, kljub temu, da sta se število prebivalcev in življenjski standard povečevala (Metz 2014, 369). A veliko zaslug za ta padec gre tudi uvedbi zgoščevalne takse leta 2003. Trend zviševanja prepotovanih kilometrov na prebivalca se po letu 2000 ustavlja tudi v ZDA, a se skupno število prepotovanih kilometrov še vedno povečuje na račun rasti populacije, urbanizacije in podaljševanja življenjske dobe (Metz 2014, 474). A globalno gledano se potreba po mobilnosti povečuje kot posledica zviševanja življenjskega standarda in prihodkov ter želja ljudi. Podatki za Slovenijo kažejo, da se poraba energije v prometu po padcu, ki je bil posledica ekonomske krize, ponovno povečuje, saj je bil leta 2012 izenačen najvišji delež prometa v rabi končne energije iz leta 2008 (Raba končne energije v prometu 2014).

⁶ Podatki britanske National Travel Survey, ki se izvaja od leta 1970 in zajema vsa potovanja, razen mednarodnih poletov. Povprečni letni potovalni čas je 370 ur, oziroma eno uro na dan, število potovanj je blizu 1000 letno na osebo (Metz 2014, 195–207).

Metz kot glavni razlog za ustavitev povečevanja prepotovanih poti navaja povečano dostopnost in možnost izbire, ki se je s preходом iz hoje in kolesarjenja na avtomobil eksponentno povečevala, saj v istem času lahko dosežemo prej oddaljene destinacije. A po teoriji padajoče mejne vrednosti potovalne razdalje v neki točki prenehajo rasti, ker nam ne predstavljajo dodatne vrednosti. Drug razlog pa je nasičenost in velika dostopnost določenih storitev, npr. nakupovalnih središč, trgovin, šol, kar skrajšuje potovalne razdalje (Metz 2014).

Podatki in trendi kažejo, da se končuje eno obdobje načina potovanja v človeški zgodovini. Človek v lovsko-nabiralniški skupnosti je po nekaterih ocenah letno prehodil med 4800 in 6500 km. Človek v obdobju agrarne revolucije je prehodil le 1600 km. Tretje obdobje, ki se je začelo pred 200 leti, je z uporabo novih tehnologij in fosilnih goriv omogočalo premagovanje vse večjih razdalj v vse krajšem času. V nekaterih družbah se je rast ustavila, dosežen je naravni limit (Metz 2014, 282). Razvite družbe, kjer visok delež populacije živi v mestih in so se mobilnostne navade in potrebe posameznikov spremenile, vstopajo v četrto obdobje mobilnosti (prav tam).

A zniževanje uporabe osebnega avtomobila se dogaja v prepletenem razmerju z ostalimi transportnimi možnostmi. Ljudje se odpovedo uporabi avtomobila, če so jim na voljo primerne in dostopne alternative. Večje povpraševanje po javnem prevozu se odraža v bolj pogostih vožnjah, krajšemu čakalnemu času in novih linijah, kar vse spodbuja še dodatno rabo javnega transporta.

3.4.3 »Nova mobilnost«

Nekatera mesta in njihovi prebivalci prihajajo do podobnih zaključkov, da bolje delujejo z manj avtomobili. Kje se dogajajo »točke preloma« in kaj je v »novi mobilnosti« novega? V novi mobilnosti, modelu, ki lahko nasledi sistem avtomobilitičnosti, ljudje niso več odvisni le od avtomobilov, transportni načini so postali bolj heterogeni, ljudje uporabljajo javni transport, hodijo, kolesarijo, avtomobile in kolesa uporabljajo po sistemu deljene uporabe, ter s pomočjo digitalne tehnologije uporabljajo podatke v realnem času. Nova mobilnost omogoča nove načine gibanja, ki močno preoblikujejo javni prostor in ustvarijo mesta za ljudi. Posledično lahko mesta postanejo bolj čista, tiha in mirna, poveča se kakovost urbanega življenja.

Digitalna tehnologija spreminja mobilnost in omogoča odmik od avtomobilov. »Digitalna informacija je gorivo mobilnosti. [...] Nekateri trdijo, da informacija o mobilnosti predstavlja 50 % mobilnosti. Avto bo postal dodatek pametnega telefona« (Vesco v Moss, 2015). Razvoj v smeri multimodalnosti in medsebojni povezljivosti različnih načinov mobilnosti vodi v prihodnost, kjer prebivalcem mest ne bo več treba biti lastniki avtomobilov. Učinkovit javni prevoz in kolesarjenje bosta postala norma za premikanje po mestu, za občasne poti izven mesta pa se bo najemalo avtomobile ali uporabljalo sistem souporabe avtomobila. Statistike govorijo, da je avto v neuporabi 96 % svoje življenjske dobe (Moss 2015), je strošek in v vseh ozirih potraten. Zato je povsem normalno, da se razvijajo načini, ki bodo bolj učinkoviti pri zagotavljanju mobilnosti za teh 7 ur v tednu, ko povprečen lastnik avtomobila potrebuje svoje vozilo.

A spremembe ne bodo enostavne, tudi zaradi zakoreninjenosti sistema avtomobilitnosti, ki je bil dominanten desetletja in je temeljito oblikoval mesta, vso infrastrukturo, družbo, kulturo, življenjske stile in vsakodnevne rutine ljudi. Spremembe se v različnih družbah dogajajo z različno intenzivnostjo in hitrostjo, prav tako so razlike med različnimi demografskimi in družbenimi skupinami.⁷ Demokratično in vključujoče mesto mora misliti na vse prebivalce, posebno pozorno mora biti na mobilnost družbeno depriviligiranih, invalidov in starejših, ki zaradi objektivnih danosti ne morejo izbirati med vsemi transportnimi načini (več o tem v poglavju 5.1 *Novi načini odločanja in vodenja mesta – vključevalno mesto*). Tudi trenutni vozniki se bodo postarali in ne bodo več sposobni samostojne vožnje, tako da je interes trenutnih generacij, da anticipiramo naše prihodnje potrebe in poskrbimo za mobilnost po uporabi osebne avtomobila.

Pomembno je ustvarjanje okolja, kjer imajo ljudje izbiro, da se odločajo med različnimi možnostmi mobilnosti, ter da odločitev za kolesarjenje in javni transport ni težka, ampak predstavlja prednost pred uporabo avtomobila. Eno vodilnih mest, ki s strateškim urbanim planiranjem stopa na pot manjše odvisnosti od avtomobilov, so Helsinki. Do leta 2050 predvidevajo 50 % povečanje populacije in posledično povečano gostoto poseljenosti. Načrtujejo nove stanovanjske soseske, ki nimajo predvidenih parkirnih mest, mestne vpadnice se spreminjajo v bulvarje s povečanimi površinami za kolesarje. Napovedujejo, da prebivalci

⁷ 90 % projektov stanovanjske gradnje v Hackneyju, ki se trži kot najbolj zelen predel Londona, ne predvideva avtomobilov in parkirnih mest. Mestni svet v zameno obljublja alternative lastništvu osebne avtomobila, ter predvideva, da bodo lastniki stanovanj do najbližjega prevzemnega mesta za izposojanje avtomobila imeli le 3 minute (Moss 2015).

Helsinki v ne tako oddaljeni prihodnosti ne bodo imeli avtomobila (Moss 2015). Novo vizijo mesta in mobilnosti omogočata prav povečana gostota in aglomeracija, ki pomeni bolj učinkovito delovanje mesta, saj krajše potovalne razdalje omogočajo bolj učinkovito bivanje in premikanje. Vizija Helsinki je, da ustvarijo mesto z več centri, večpolarno strukturo močnih sosesk, kjer ljudje živijo, delajo, nakupujejo in se družijo; s čimer bi se razbremenil center in zmanjšale bi se prometne zgojitve (Manninen v Moss 2015). A kot pravi Putkonen, odgovoren za promet in prometno načrtovanje v Helsinki, nemogoče je ustvariti mesto brez avtomobilov. A mestne oblasti lahko prevzamejo pobudo in nadzor nad tem, kje so avtomobili dovoljeni, kako se jih uporablja, lahko dajo več prostora pešcem in kolesarjem ter omogočijo učinkovit javni prevoz (v Moss 2015). Finci se tako odmikajo od mobilnosti, ki temelji na avtomobilih in parkirnih mestih, ter gradijo bolj uravnotežen sistem, kjer so pešci kralji, kolesarji imajo svoje steze, avtomobilom pa se omejuje prostor in zmanjšuje hitrost (prav tam).

Opazne so tudi generacijske spremembe pri odnosu do lastništva nasploh, ter tudi do lastništva avtomobila. T. i. generacija Y, dvajset- in tridesetletniki, ki so odraščali v času velikih informacijskih sprememb, je vse manj avtomobilistično usmerjena, njihov »podaljsek« telesa ni več avtomobil, ampak pametni telefon, ki omogoča uporabo nove oblike mobilnosti, »mobilnosti kot storitve«, kjer za mobilnost ni potrebno lastništvo avtomobila, ampak dostop do mobilnosti. Manj jih opravi vozniški izpit, oziroma ga opravijo kasneje (zaradi spremenjenih vrednot, zviševanja izobrazbe, spremembe življenjskega stila, posledic ekonomske krize, stroškov opravljanja izpita in lastništva avtomobila), vpetost v digitalno tehnologijo pa jim znižuje samo potrebo po fizični mobilnosti (Metz 2014; Moss 2015). Drugačen odnos do mobilnosti je zaznati tudi med mladimi v Sloveniji, ki imajo manj statičen življenjski stil, manj konstanten življenjski urnik in so bolj naklonjeni fleksibilnim načinom transporta ter uporabi različnih transportnih načinov (Hočevar in Zorman 2012). Pri mladih je tako zaznati podoben trend kot v nekaterih skandinavskih državah, kjer trendi odnosa do avtomobilov in poznanih transportnih opcij kažejo na pomembne premike, tudi v smeri ideje o »koncu« avtomobila. Dodatne raziskave in čas bosta pokazala, ali gre le za časovni odlog in zamik, ali to dejansko postaja nova normalnost. In ravno zmanjšanje potrebe po mobilnosti kot posledice uporabe in razvoja informacijskih tehnologij kaže, da smo na »točki preloma«

oziroma sredi pomembnih sprememb v družbi. Avtomobil v nekaterih družbah izgublja svojo simbolno funkcijo in vse bolj postaja le sredstvo, ki nas pripelje iz ene v drugo točko.⁸

Po večjih mestih Evrope in ZDA se pojavlja mnogo ponudnikov souporabe, a ker gre za dejavnost, v kateri je ključna ekonomija obsega, Moss predvideva, da bo kot v mobilni telefoniji prišlo do konsolidacije ponudnikov, kjer bo nekaj igralcev obvladovalo trg (Moss 2015). Namesto nakupa avtomobila se bomo lahko odločili za mesečno naročnino pri ponudniku deljene uporabe, ki bo podobno kot pri paketih mobilne telefonije najbolj ustrezala našim potrebam (več o tej temi sledi v poglavju *5.6 Nove oblike ekonomije – skupna raba in deljenje prevoza*).

Za 20. stoletje je bilo značilno, da se je stanovanjske in transportne probleme reševalo z graditvijo novih stanovanj in cest, v 21. stoletju pa je potreben nov pristop, ne-gradnja, kjer uporabimo že obstoječe grajene in druge fizične resurse (Hill v Moss 2015).⁹ Dogajajo se spremembe v mobilnosti, nekateri govorijo o revoluciji v mobilnosti (Hill v Moss 2015), o koncu dobe avtomobilov (Bayley v Moss 2015) ter o vrhu uporabe avtomobilov (ang. peak-car) (Metz 2014). Spremembe se dogajajo po mestih celega sveta, a z različno hitrostjo in intenzivnostjo. Helsinki, Kopenhagen in Zürich, mesta s strnjanim jedrom in širšo mestno populacijo okoli 2 milijona, bodo v naslednjih petih letih po določenih predvidevanjih imela dobro uveljavljeno storitev mobilnosti na zahtevo (ang. mobility on demand) (Hill v Moss 2015). Trenutno stanje in cilji politike, prisotnost storitve souporabe avtomobilov, dober javni transport, dobri pogoji za hojo in kolesarjenje, politika zniževanja okoljskih emisij ter zavezanost k izboljšanju kakovosti urbanega življenja, kažejo, da so ta mesta na pravi poti. Kopenhagen, Helsinki in Zürich so mesta, o katerih je govoril Urry (2008 in 2004), ko je napovedoval dogodke, ki bodo vodili do točke preloma. Način življenja, mobilnosti in kakovosti življenja, ki ga ponujajo ta mesta, je popularen in postaja vse bolj zaželen med evropskimi in svetovnimi mesti, ki si želijo podobno smer razvoja.

Postaja očitno, da se mesta prihodnosti po nekaterih lastnostih zgledujejo po mestih preteklosti. Večja je gostota poselitve in močne so seseske, ki omogočajo preplet funkcij ter

⁸ Na spremembe se odziva tudi avtomobilistična industrija, BMW tako sodeluje s podjetjem, ki ponuja souporabo vozil v sistemu DriveNow, kar vidijo kot pridobivanje novih potencialnih kupcev. Zanašajo se na idejo, da je mlad uporabnik njihovega avtomobila v shemi skupne uporabe v starejših letih, ko si ustvari družino ali iz drugih razlogov potrebuje avtomobil, potencialen kupec njihovega avtomobila.

⁹ Uber spreminja mobilnostne navade, brez da bi imel v lastništvu avtomobil, AirBnB spreminja trg kratkotrajnega najema nepremičnin, brez da bi v lasti imel nepremičnino.

manjše potrebe po mobilnosti. Prometne zastoje in druge probleme z mobilnostjo rešujemo s starim izumom, inovacijo dobe fosilnih goriv, kolesom, ki se je v obliki, ki je v mnogočem podobna današnji, pojavil proti koncu 19. stoletja in velja za najcenejšo tehnologijo premikanja, ki je hitrejša od hoje. V preteklosti so kolesa že bila množično prevozno sredstvo, a običajno z dvigom dohodkov in življenjskega standarda sledi množična uporaba motornih dvokolesnikov, tej pa avtomobili. Že več desetletij pa se ponovno povečuje in v zadnjih letih zelo aktivno promovira uporaba koles kot načina mestne mobilnosti. Kolesa so praktična za premagovanje kratkih razdalj, pozitivno vplivajo na zdravje in počutje, občutek »vetra v laseh« krepí občutke svobode, samostojnosti, predvidljivost trajanja potovanja pa pozitivno vpliva na dožemanje same mobilnosti.

3.4.4 Trajnostna urbana mobilnost

Trajnostni urbani promet je promet na način, ki ima majhne negativne vplive na okolje, to so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet, in predvideva odgovorno rabo avtomobila in uporabo okolju prijaznih motoriziranih sredstev (Ogrin in drugi 2013, 10–11). Trajnostna mobilnost je tako premikanje na trajnostne načine ter skrb za učinkovito in enakopravno dostopnost do mobilnosti za vse (starejše, mlajše in tiste, ki nimajo avtomobilov), s poudarkom na omejevanju uporabe osebnega avtomobila (prav tam). Za doseganje načel trajnostnega razvoja in visokega standarda kakovosti življenja je potrebna sprememba trenutnega sistema mobilnosti in individualnih mobilnostnih navad ter praks, torej upravljanje trajnostne mobilnosti. Spremembe na področju vrednot, želja, infrastrukture, tehnologij, upravljanja in gospodarstva lahko ustvarijo mobilnost v okviru okoljskih meja in socialne pravičnosti (mobilnost za ljudi, ki iz različnih razlogov avtomobilov ne uporabljajo).

Sistem avtomobilitnosti (Urry 2004, 2008) je za celo stoletje popolnoma zaznamoval naše razumevanje mobilnosti, urbanistično planiranje, naša dnevna življenja, načine potrošnje in preživljanje prostega časa. Neučinkovit in slabo dostopen sistem javnega prevoza in pomanjkanje kakovostnih alternativ uporabi avtomobila krepí odvisnost od avtomobila, selitev prostorov potrošnje iz centra mest na obrobje povečuje potrebo po mobilnosti in povzroči ekonomsko nazadovanje centra mesta.

Celoten sistem transporta je odgovoren za številne okoljske in družbene probleme: onesnaževanje zraka, izguba biodiverzitete, uničevanje ekosistemov, degradacija zemljišč,

slabšanje zdravja in kakovosti življenj, družbena izključenost zaradi transportnih stroškov (Kemmerlander in drugi 2015). Če želimo zmanjšati negativne vplive prometa na okolje in družbo, se mora ta spremeniti v smer multimodalnosti, trajnosti, cenovne dostopnosti, inkluzivnosti in deljenja (prav tam). Zagovorniki trajnostne evropske mobilnostne politike predlagajo holističen pristop, ki je izvedljiv v okvirih okoljskih meja (t. i. safe operating space), zadosten v sredstvih, učinkovit v delovanju in vključujoč v dostopnosti. Ker zgolj tehnične rešitve ne zadoščajo, je ideja utemeljena v participaciji in sodelovanju ljudi, državljanov, po principu »od spodaj navzgor«, na novih strategijah vodenja in poslovanja ter odgovornemu vladanju (Kemmerlander 2015, 2).

Vizija trajnostne evropske mobilnosti¹⁰ predvideva, da bo do leta 2050 Evropa vzpostavila novo razumevanje mobilnosti. Ljudje bodo poznali in se zavedali realnih stroškov mobilnosti za okolje in ljudi, ter bodo posledično spremenili svoja ravnanja, kar bo močno zmanjšalo trenuten razkorak med izraženim mnenjem in dejanskim ravnanjem. K temu bo pripomoglo tudi participatorno upravljanje, ki pozitivno vpliva na spreminjanje navad ljudi. Vizija predvideva, da bo prepoznan pomen dostopa do mobilnosti kot pomembnega elementa družbene vključenosti (za starejše, hendikepirane in depriviligirane skupine), ter da bo mobilnost s pomočjo informacijskih in drugih tehnologij postala fizično in cenovno dostopna vsem. Po cestah bodo še vedno vozili avtomobili, a poganjala jih bo kombinacija novih energentov, ki bo imela manj negativnih vplivov na okolje. Predvidevajo upad skupnega prometa v Evropi na račun boljše učinkovitosti, hkrati se naj bi se zaradi prehoda na obnovljive vire zmanjšala evropska odvisnost od fosilnih goriv (Kemmerlander in drugi 2015, 3). Zaradi sprememb v urbani mobilnosti bodo evropska mesta postala bolj čista, zelena, tiha ter bolj atraktivna za življenje. Predvidevajo tudi občutno zmanjšanje lastništva osebnih avtomobilov, prostor, prej namenjen avtomobilom, bo spremenjen v javne prostore, prostore za pešce in kolesarje, kar bo urbano mobilnost posledično preusmerilo h kolesarjenju in hoji. Sistem javnega transporta bo močno razširjen, trajnosten, multimodalen, postal bo učinkovit in dostopen vsem, saj predvidevajo, da bo brezplačen (Kemmerlander in drugi 2015, 4). Vizija trajnostne evropske mobilnosti je zelo ambiciozna in na meji utopistike, a je tudi odgovor na pogosto premalo drzne ideje o prihodnjem razvoju.

¹⁰ Vizija je bil razvita v okviru projekta, ki ga je podprla EU, *Policy options for a resource efficient economy* leta 2013.

Zgoraj zastavljeni cilji so dosegljivi s holističnim pristopom, novimi tehnologijami in spremembami navad. Povpraševanje uporabnikov in državne subvencije motivirajo inovacije v tehnologiji proizvodnje vozil in goriv, poudarek pa je na t. i. mehkih ukrepih: informiranje, širjenje informacij, ozaveščanje, vodenje, treningi in pomoč pri uporabi različnih načinov mobilnosti in novih informacijskih tehnologij (Kemmerlander in drugi 2015). Če hočemo spodbujati ljudi, da več hodijo, to običajno zahteva spreminjanje njihovih potovalnih vzorcev in krajše poti, kar pa je pogojeno s prostorskimi politikami in strateškim prostorskim planiranjem, ki omogoča mešanico uporabe prostora za različne dejavnosti in s tem manjšo potrebo po mobilnosti. Povečanje deleža kolesarjenja je posledica individualnih odločitev ljudi za kolesarjenje ter javnih investicij v kolesarsko infrastrukturo (sistemi skupne uporabe koles, izboljšana cestna infrastruktura, kolesarnice ...). Boljši so pogoji za kolesarjenje, več ljudi se odloči za kolesarjenje (po isti inerciji se je širil tudi avtomobilističen sistem). Nujni so tudi mehki ukrepi, kot so širjenje informacij, dvig zavesti, spreminjanje vrednot in navad, posredovanje informacij o pozitivnih učinkih kolesarjenja na zdravje ljudi in okolja, o pozitivnih učinkih na okolje ter finančnih prednostih za posameznika (Kemmerlander in drugi 2015, 5), a sama promocija je premalo.

Uporaba sistemov deljene uporabe, najema in souporabe avtomobilov bo zmanjšala stopnjo lastništva avtomobilov, skupno količino prevoženih kilometrov in povečala izkoriščenost avtomobilov (Kammerlander in drugi 2015, 5). Z razvojem trajnostne mobilnosti prihaja tudi do družbenih inovacij, ki izboljšujejo mobilnost iz različnih vzrokov družbeno izključenih skupin, kot npr. mikro transportne sheme in dostava od vrat do vrat (prav tam). Prehod od trenutne mobilnosti k trajnostni mobilnosti omejujejo tehnične in strukturne ovire ter družbeni in ekonomski odpor, kar je lahko preseženo z dobro načrtovanim in večnivojskim upravljanjem.

Izzivi prehoda na trajnostno mobilnost so (Kemmerlander in drugi 2015):

- Premagovanje strahov in negotovosti, ki jih sprožajo spremembe: kljub temu da se ljudje zavedajo negativnih vplivov svojih ravnanj na okolje in družbo, vseeno ne spremenijo svojih ravnanj, kar imenujemo kognitivna disonanca ali razkorak med prepričanji in delovanjem/ravnanjem (ang. belief-behavior gap). Ena razlaga je, da so posledice spremenjenega ravnanja nejasne in to ustvarja strah ali nelagodje (npr. uporaba javnega prometa, strah pred kolesarjenjem v mestu). Da se torej omogoči tranzicijo in preseže nelagodje in strahove, je ljudem treba omogočiti, da eksperimentirajo z novimi načini

mobilnosti in da spoznajo ljudi, ki so šli skozi podobno spremembo (več o tem v poglavju *5.7 Spreminjanje družbenih vzorcev, vrednot in življenjskih stilov*).

- Preseganje statusa quo, ki ustreza delu gospodarstva, politikom in drugim odločevalcem, ki so soodgovorni za trenutno mobilnostno strukturo. To lahko spremenijo aktivnosti civilne družbe, razvoj zelenih ekonomij in storitev, novi nišni sektorji gospodarstva, oblike direktne demokracije in sodelovanja javnosti, ter promocija priložnosti, ki jih prinaša trajnostna mobilnost.
- Preseganje infrastrukturnih pogojev in posledic sistema avtomobilitičnosti z dolgoročno evropsko vizijo razvoja.
- Podpiranje ekoloških inovacij (ki lahko pospešijo prehod v trajnostno mobilnost) s subvencijami in promocijo.
- Povezovanje akterjev za doseganje potrebnih sistemskih sprememb – povezovanje gibanj »od spodaj navzgor« z »od zgoraj navzdol« vodenimi politikami, da različnim akterjem omogočimo soustvarjanje novih produkcijskih načinov in življenjskih modelov. Povezovanje naj bo odprto, spodbuja naj zaupanje, spoštovanje in deljenje informacij ter deležnikom omogoča izražanje idej, rešitev in skrbi (Kemmerlander in drugi 2015).

3.5 Legitimizacija sprememb v prostoru

Problem legitimnosti in spreminjanje procesov odločanja sta značilnosti vseh sfer civilnega življenja sodobne družbe. Procesi odločanja se spreminjajo in odpirajo za sodelovanje javnosti, od planiranja za ljudi prehajamo na planiranje z ljudmi, skozi odprt proces odločanja se dosega nujno potrebna legitimnost. Kriza legitimnosti je posledica reflektivne modernosti, v kateri se »družbene prakse ves čas preverjajo in spreminjajo v luči novih informacij o teh samih praksah, ki bistveno spreminjajo njihov značaj« (Giddens v Trček in Kos 2012, 15–16). Glavni izziv spreminjanja transportnih politik je, kako doseči radikalne spremembe, ki so potrebne za doseganje trajnostne mobilnosti in hkrati zagotoviti politično legitimnost in demokratičnost procesov.

Za »preproste« moderne družbe je veljalo, da lahko družbeno opisujemo s povprečji in prevladujočimi večinskimi trendi, kjer je bila večinska logika zadosti prepričljiva in ni povzročala nezaupanja in dvomov (Kos 2002, 13). Za sedanjo družbo pa je značilna večja kompleksnost, fragmentacija družbenega delovanja in institucij, kjer te ne moremo več opisovati z večinskimi trendi, saj je večinskost nemogoče identificirati. Znotraj družbe imamo

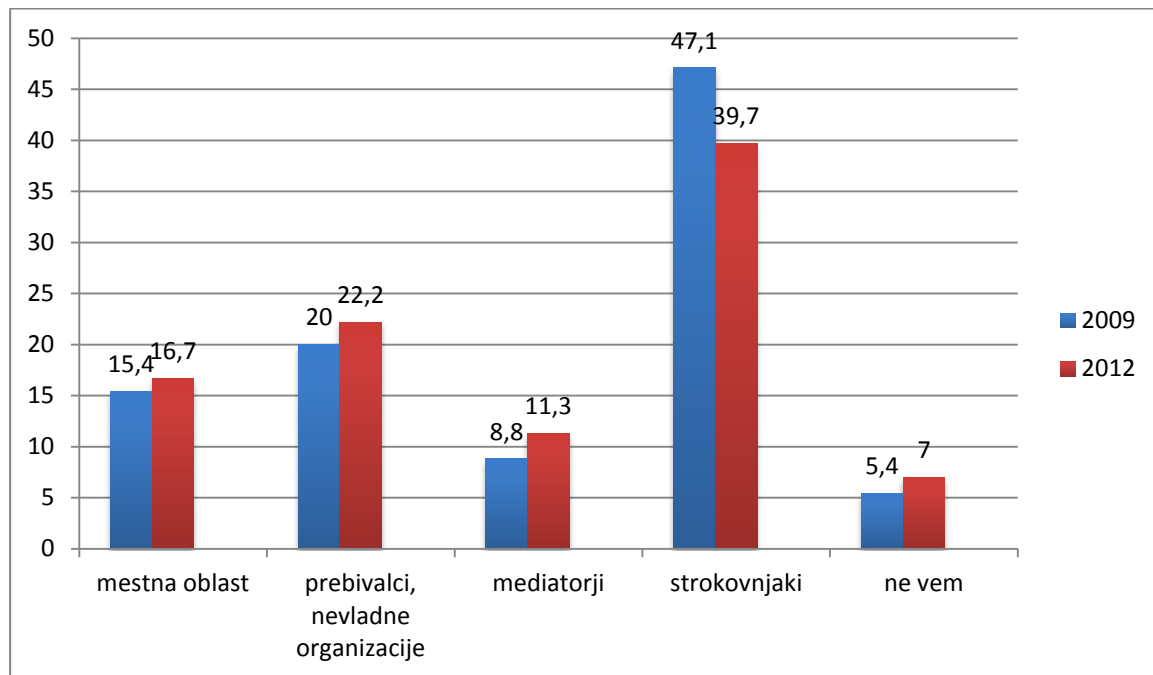
množico manjšinskih družb in potrebujemo nove instrumente in načine zaznavanja te raznolikosti potreb (prav tam), tudi na področju upravljanja in načrtovanja urbane mobilnosti. Lahko rečemo, da je del družbe sprejel postmoderno sposobnost prilagajanja in preoblikovanja, nekateri deli pa niso pripravljeni na spremembe, ki spreminjajo tradicionalne strukture in načine delovanja. Posledica je sobivanje različnih pogledov, kar omogoča raznovrstnost, ki je sicer pomembna sestavina mestnega življenja, lahko pa povzroča zaplete in konflikte (Kos 2002).

Vzrok legitimizacijskih težav urejanja in načrtovanja prostora, ter posledično težav učinkovitosti, je zožitev vsebinske racionalnosti na formalno racionalnost, kar zadošča v enostavnih situacijah, v postmoderni družbi pa ni zadostno (Kos 2002). Kos meni (2002), da je ta kriza legitimnosti tako velika, da niti strokovno neoporečne ureditve ne zadovoljijo ljudi in lahko sprožijo zavračanja. Cilj urejanja prostora je dvigovanje kakovosti življenja z zagotavljanjem dobrih prostorskih pogojev, a podleganje pogojem formalne racionalnosti planiranje pogosto postavlja v položaj, ki je »vedno v faznem zaostanku za neformalnim svetom življenja« (Kos 2002, 27). Kos zato za doseganje legitimnosti v urejanju in načrtovanju prostora predlaga:

- akterji naj upoštevajo družbeno okolje, v katerem delujejo;
- upoštevanje okolja in konteksta omogoča odprtost sistema za različne prostorske diskurze;
- sistem urejanja in načrtovanja prostora mora postati bolj odprt in povečati sposobnosti koordinacije različnih interesov, rab in podob prostora, uvesti je treba soodločevalsko načrtovanje, ki predvideva tudi spreminjanje ciljev (Kos 2002).

A po rezultatih raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012) t. i. strokovnjaki še vedno uživajo visoko stopnjo zaupanja in legitimnosti, anketiranci so na vprašanje: »Kdo naj presoja v primeru morebitnih sporov pri uvajanju nove prometne ureditve?« odgovorili, kot je vidno v Grafu 3.1.

Graf 3.1: »Kdo naj presoja v primeru morebitnih sporov pri uvajanju nove prometne ureditve?«



Vir: Uršič in drugi (2012, 48).

Relativno visoka legitimnost strokovnjakov se je med leti 2008 in 2012 nekoliko zmanjšala na račun zainteresiranih prebivalcev, civilnih gibanj in nevtralnih posrednikov oz. mediatorjev (Uršič in drugi 2012, 48).

Kos meni, da je urbana mobilnost in predvsem spreminjanje vzorcev le-te kompleksno področje zaradi dejstva, da mobilnost zadeva skoraj vse ljudi, ki so kakorkoli povezni z določenim prostorom, ter dejstva, da urbano mobilnost v večini urbanih območij še vedno obvladuje avtomobil, ki pa je v stalnem konfliktu z urbanim načinom življenja (Kos 2012, 17). Sistem avtomobilitnosti je vseprisoten; vpliva na vsakdanje življenje, načrtovanje poti, dojemanje prostora in časa, preživljanje prostega časa, zdravje, okolje, varnost, socialne stike, gospodarstvo, turizem ... Zdi se nam samoumeven in v tem smislu nespremenljiv, a kot vsak družbeni sistem ali ideologija je tudi avtomobilitnost družbeno dejstvo z materialnimi karakteristikami, ki se ves čas spreminjajo. Mobilnost je interdisciplinarno področje, ki vsebuje tehnične, okoljske, ekonomske, pravne in družbene vidike; vsako od teh področij ima svoje zakonitosti in specifične, za dober sistem mobilnosti pa morajo biti upoštevana vsa področja. Način povezovanja različnih vidikov mobilnosti predstavlja stalno ocenjevanje ekspertnih odločitev v kontekstu družbenih vrednot. Pri razumevanju sprememb v urbani

mobilnosti nam lahko pomaga analiza treh vidikov, analitičnega, normativnega in strateškega (Becker in drugi v Kos 2012, 18).¹¹ Zaradi razlik med normativnim in analitičnim vidikom je izpeljava strateškega nivoja za doseganje trajnostne mobilnosti zahtevna naloga. Kos (2012) zato predlaga dvosmerno komunikacijo med analitičnim in normativnim nivojem, ki je usmerjena k razumevanju (transparenten pretok informacij, odprtost komunikacije in možnost sodelovanja javnosti v odločevalskem procesu).

3.6 Vpliv kolesarjenja na kakovost urbanega življenja

Pot na delo predstavlja najpomembnejši delež opravljenih poti in ima pogosto negativen predznak: gneča na cesti, prometni zastoji, pomanjkanje časa, stres, slabe vremenske razmere, prometne nesreče, čakanje na avtobus, gneča na javnem potniškem prometu, nepredviden čas potovanja, pomanjkanje osebne prostora, neudobnost, neprijeten vonj. Pot na delo oblikuje naš dan, predstavlja tamponsko cono med delom in domom, med javnim in zasebnim (Macdonald 2016, 104). V najslabšem primeru se kot udeleženci v prometu lahko počutimo manj človeški; kot kolesca v stroju, kot pasivni udeleženci lastnega bivanja. Kolesarjenje pa je sodoben hibrid med rekreacijo in transportom; kolona kolesarjev, ki »jadra« skozi urbani prostor pa sinonim za srečno in zdravo mesto (Macdonald 2016, 117). Nekateri kolesarji občutke kolesarjenja v mestu opisujejo z izrazi hipnotično, evforično; počutijo se povezane z okoljem. S tem ko posameznik kolesari, izboljšuje kakovost življenja vseh ljudi, saj vpliva na skupno zmanjšanje onesnaženosti in hrupa. Kolesarjenje naredi urbana območja bolj primerna za življenje, kolesarjenje omogoča bolj direkten stik z okoljem in krepi občutek skupnosti (Deffner in drugi 2014, 187). Kolesarjenje omogoča posamezniku prihranek stroškov in časa, ponovno pa to pozitivno vpliva tudi na druge udeležence v prometu (npr. eksterni stroški vožnje avtomobila, pri kolesarjenju govorijo celo o pozitivnih eksternalijah oz. negativnih eksternih stroških (prav tam)). Vplivi kolesarjenja na zdravje se pogosto uporabljajo za motiviranje ljudi pri spreminjanju mobilnostnih navad. Kolesarjenje krepi fizično pripravljenost, odpornost, psihično zdravje in zmanjšuje stroške zdravstvene blagajne (ovira

¹¹ Analitični nivo je domena tehničnih znanosti, kjer gre za ocene vpliva določenih sprememb mobilnosti na družbene in okoljske vidike urbanega okolja. V teoriji naj bi šlo za kar se da objektivno zbiranje podatkov, a zaradi kompleksnosti, medsebojne povezanosti družbenih in okoljskih vplivov ter nepredvidenih posledic le-teh, prihaja v rezultatih različnih ekspertnih skupin do različnih ocen, kar zmanjšuje mobilizacijski učinek in legitimnost ter kredibilnost strokovnih ocen (Kos 2012, 19). Normativni nivo predstavlja oceno razkoraka med analitičnimi podatki o trajnostni urbani mobilnosti in med tem, kako se na te rezultate odzovejo ljudje. Normativne analize pogosto pokažejo na velik razkorak med zavedanjem sprememb, pripravljenostjo na spreminjanje vedenjskih vzorcev in ravnanj ter med dejanskimi spremembami vedenja. Omogočajo nam uvid v obnašnja in motivacije različnih družbenih skupin, na katere lahko nadalje vplivamo s točno njim namenjenimi aktivnostmi (Kos 2012, 20–22).

za kolesarjenje v mestu so lahko slab vid in sluh, težave z ravnotežjem in koordinacijo, načeloma pa je kolesarjenje primerno za zelo velik del populacije; tveganje za zdravje predstavlja kolesarjenje v onesnaženem zraku ter varnost, o čemer bom govorila v poglavju 4.1.2 *Varnost kolesarjev*). V tabeli 3.2 so zbrani vplivi kolesarjenja na posameznika, družbo, okolje, gospodarstvo in javne politike.

Tabela 3.2: Vpliv kolesarjenja in povečevanja deleža kolesarjenja na posameznika, družbo, okolje, gospodarstvo in javne politike

Posameznik	<ul style="list-style-type: none"> • Užitek, občutek svobode, nadzora in »vetra v laseh«; • znižanje deleža stroškov, namenjenih za mobilnost; • prihranek časa; • pozitivni vplivi gibanja na fizično in psihično zdravje, zmanjšanje stresa; • stik z naravnim in grajenim okoljem mesta; • občutek zadovoljstva ob dejstvu, da kolesarjenje ne onesnažuje okolja; • povečana mobilnost; • manj tveganj za hude poškodbe, ki lahko nastanejo z vožnjo v avtomobilu.
Družba	<ul style="list-style-type: none"> • Novi javni prostori in prostori za druženja in srečevanja ljudi; • upočasnitev mestnega prometa in povečanje prometne varnosti; • manj prometnih nesreč s hudimi posledicami; • manj prometnih zastojev; • boljši izkoristek in večja predvidljivost potovalnega časa; • povečanje družbene vključenosti.
Okolje	<ul style="list-style-type: none"> • Izboljšanje kakovosti zraka; • znižanje izpustov CO₂ in delcev PM₁₀; • znižanje uporabe naravnih virov; • ohranjanje in povečanje zelenih površin; • zmanjšanje segrevanja mesta; • sprememba urbanega okolja.

Gospodarstvo	<ul style="list-style-type: none"> • Razvoj ekonomskih dejavnosti v mestu; • visok delež kolesarjev pozitivno vpliva na lokalno ekonomijo (kolesarji naredijo več nenačrtovanih postankov, nakupujejo bolj pogosto) (glej Kastrup 2013 in Angus 2015b); • vzpon storitvenih in servisnih dejavnosti, povezanih s kolesarjenjem; • možnosti za razvoj zelenih delovnih mest in socialnega podjetništva; • znižanje stroškov parkiranja avtomobilov; • izboljšanje življenjskih pogojev naredi mesto bolj privlačno za nove prebivalce.
Politika	<ul style="list-style-type: none"> • Zmanjšana odvisnost od fosilnih goriv; • zmanjšani pritiski na javna sredstva.

4 URBANA MOBILNOST V LJUBLJANI

Kot večina mest se tudi Ljubljana spreminja in prilagaja na sodobne težave in izzive: onesnaženje zraka, hrup, prometni zastoji, demografske spremembe, gospodarski razvoj, zniževanje kakovosti urbanega življenja, izumiranje javnih prostorov in prostorov za druženje, pomanjkanje zelenih površin, tekmovalnost med globalnimi mesti za kapital, turiste, moč ipd. Večina ljudi si želi živeti v zdravem življenjskem okolju, ki hkrati zagotavlja delovna mesta, gospodarski razvoj, prostore za druženje, rekreacijo, zabavo in potrošnjo. Mesta imajo težko nalogo, da skrbijo za kakovost naravnega okolja ter hkrati zagotavljajo družbeni, ekonomski in socialni razvoj; upravljati morajo s t. i. socialnim razcepom, konfliktom med kratkotrajnimi individualnimi in družbenimi koristmi ter dolgoročnimi družbenimi potrebami in škodami.

Sistem mobilnosti, ki ga vsiljuje »avtomobiličnost« (Urry 2004), kjer avtomobil predstavlja prevladujočo obliko mobilnosti, je zaznamoval tudi Slovenijo in Ljubljano. Vlaganja v cestno infrastrukturo in izgradnjo sistema avtocest se odražajo v vzorcu poselitve (velika razpršenost poselitve, malo velikih koncentracij poselitve), visoki dnevni mobilnosti, upadanju deleža javnega prevoza, osebni avtomobil pa v družbi in kulturi zaseda pomembno mesto, ki presega le njegovo uporabno vrednost. Do 70. let prejšnjega stoletja je bilo kolesarjenje v Ljubljani dobro razvit način mobilnosti (s podobnim deležem kot uporaba avtomobilov in javnega prevoza), potem je uporaba kolesa in javnega prometa postopoma padala na račun uporabe avtomobila (Mladenovič in drugi 2012). Točni podatki in raziskave za to obdobje ne obstajajo, v zadnjih 5–10 letih se kolesarjenje postopoma ponovno povečuje (prav tam). Poselitveni sistem in urbani prostor v Sloveniji je bil grajen po meri avtomobila, ni se sistematično vlagalo v javni potniški promet, zaradi zanemarjanja potreb kolesarjev in pešcev je delež obojih v skupnem prometu dolga leta padal. Posledica množične uporabe osebnega avtomobila je onesnaženje zraka, hrup, degradacija javnih prostorov, slaba prometna varnost, prometni zastoji ipd. Če želimo živeti v skladu z načeli trajnostnega razvoja in ob tem imeti visoko raven kakovosti življenja moramo spremeniti sedanji sistem mobilnosti. Menim, da ima Ljubljana dobre predispozicije, da poveča delež poti, opravljenih s kolesom (glede na trenutno stanje kolesarske infrastrukture, geografske in klimatske značilnosti ter *Prometno politiko MOL*).

4.1 Kolesarjenje

Urbano kolesarjenje je način urbanega transporta, ki lahko zagotavlja visoko stopnjo mobilnosti. Gre za celoten fizični in simbolni sistem, ki ga definira strateško urbanistično in prometno načrtovanje, načrtovanje in vzdrževanje kolesarske infrastrukture, vse storitve, povezane s proizvodnjo in vzdrževanjem koles ter komunikacijski ukrepi za izboljšanje vedenja vseh udeležencev v prometu. Povečanje uporabe koles za opravljanje vsakodnevnih krajših poti ima velik potencial pri zniževanju izpustov toplogrednih plinov, poleg ostalih pozitivnih vplivov na kakovost življenja posameznika in celotne družbe.

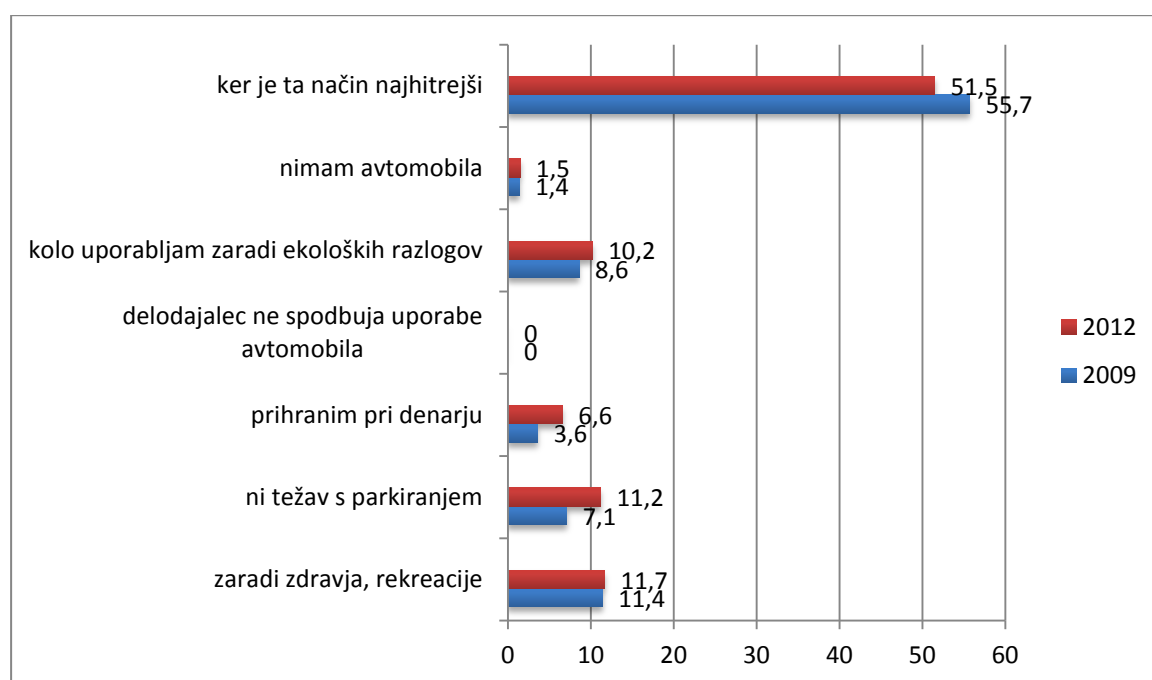
A gre za nekakšen paradoks, saj lahko na nek način primitiven, 130 let star produkt, ki je v osnovi dosti enak prvotnemu, pomaga reševati težave modernega sveta, kot so globalno segrevanje, onesnaženje in težave v prometu, s katerimi se soočajo vsa velika svetovna mesta. Slabo izkoriščanje potenciala kolesarjenja lahko razumemo kot pomanjkanje ambicij, vizije, politične volje, domišljije (Walker 2015a) ali poslovnega modela. A ideja, da lahko kolo rešuje probleme mobilnosti sodobnih mest, se nam zdi paradoksalna prav zaradi naše odvisnosti od osebnih avtomobilov in sistema avtomobilitnosti.

Izboljševanje pogojev za kolesarjenje v mestu je najboljši način za dvig kakovosti urbanega življenja (Gardner 2010) ter za povečanje deleža kolesarjenja. Kolesarjenje predstavlja večstransko rešitev težav mnogih mest, ker hkrati zmanjšuje prometne zgostitve, onesnaženja zraka s CO₂ in prašnimi delci, fizična aktivnost izboljšuje zdravstveno stanje in zmanjšuje negativne posledice sedečega življenjskega stila mnogih ljudi, in je tudi ekonomsko opravičljivo, ker se investicije v kolesarjenje povrnejo (Litman v Gardner 2010).

Na kolesarjenje (kolesarje in kolesarsko infrastrukturo) se v vsakodnevnem diskurzu urbanega transporta še vedno pogosto gleda kot na problem in ne kot na rešitev problema (Avizohar v Van der Zee 2016), kar ni nenavadno, če razumemo, da je dominanten diskurz še vedno diskurz avtomobila in avtomobilistične družbe. Ljubljana je zaradi geografskih danosti in vzorca poselitve zelo primerna za kolesarjenje, določeno oviro predstavlja visoka letna raven padavin, nizke zimske temperature in sneg. Obstoječa kolesarska infrastruktura in dodajanje novih kolesarskih poti ima velik potencial, da kolesarjenje postane pomemben del v strukturi transportnih zvrsti. Prebivalci Ljubljane menijo, da je lahko kolesarjenje glavna in najbolj zaželena alternativa trenutnemu stanju urbane mobilnosti (Hočevar in Zorman 2012).

Zanimivo je, da željo po kolesarjenju spodbuja podobna logika, kot tisto po uporabi avtomobilov (pod pogojem, da ni prometnih zgoščevanj) – hitrost (Hočevar in Zorman 2012, 52). Na vprašanje: »Kateri je glavni razlog za prevoz na delo (v šolo) s kolesom?« so anketiranci leta 2012 v 51,5 % navedli hitrost, 11,7 % zdravstvene razloge in rekreacijo, 10,2 % zaradi okoljskih razlogov, 11,2 % ker nimajo problemov s parkiranjem, 6,6 % da privarčujejo denar, 1,5% ker nimajo avtomobila (Uršič in drugi 2012), kot je vidno v grafu 4.1.

Graf 4.1: Odgovori na vprašanje: »Kateri je glavni razlog za prevoz na delo (v šolo) s kolesom?«



Vir: Uršič in drugi (2012, 31).

4.1.1 Opis stanja kolesarske infrastrukture v Ljubljani

V zgodnjih sedemdesetih letih 20. stoletja so v Ljubljani zgradili prvih 45 km kolesarskih poti. Podatki v Tabeli 4.3 prikazujejo dolžino kolesarskih poti, pasov in stez konec leta 2013.

Tabela 4.1: Pregled kolesarskih poti, pasov in stez

Dolžina (m)	Tip kolesarske proge
2.904	Javna pot za kolesarje in pešce

Dolžina (m)	Tip kolesarske proge
3.848	Javna pot za kolesarje
84.503	Kolesarski pas na pločniku
42.339	Kolesarski pas na vozišču
57.922	Kolesarska steza nivojsko ločena
14.927	Kolesarska steza ločena z oviro
206.443	Skupna dolžina

Vir: Bertoneclj in Kontić (2014, 10).

Podatki za leto 2016 so cca. 220–230 km (Alič 2016b) in v letu 2016 MOL napoveduje mnoge potrebne oz. nujne izboljšave kolesarske infrastrukture.¹² V letu 2015 je bil obnovljen ali na novo urejen le en kilometer kolesarske infrastrukture, so pa v procesu izgradnje določeni odseki, ki se bodo končali v letu 2016 (Alič 2016b). Med leti 2009 in 2013 je bilo povprečno letno urejenih 5 km kolesarskih površin (prav tam). Poleg dolžine kolesarskih površin je pomembna še njihova kakovost (da omogočajo varnost, udobnost, privlačnost, povezanost in neposrednost), kar je na mnogih odsekih problematično in po besedah predsednika Ljubljanske kolesarske mreže lahko Ljubljano po dolgem in počez brez večjih težav prevozi le izkušen kolesar, ki se ne boji prometa, za otroke in starejše pa je trenutna infrastruktura lahko nevarna (Gabršček v Alič 2016b).

¹² MOL za leto 2016 napoveduje številne izboljšave kolesarske infrastrukture: kolesarski pas na Barjanski cesti pred križiščem z Aškerčevo, kolesarsko stezo ob Slovenski cesti med Šubičevo ulico in Aškerčevo cesto, ob Vojkovi cesti, ob Zaloški cesti med vzhodno obvoznico in Vevško cesto, ob Dolenjski cesti med priključkom na avtocesto in Lavrico, na Dunajski cesti med severno obvoznico in krožiščem pri Obvozni cesti, ob Dalmatinovi ulici ter ob Ižanski cesti med Jurčkovo ulico in priključkom Hradeckega. Izboljšali naj bi tudi potek kolesarske steze na križišču Dunajske ceste in Kržičeve ulice ter ob Dunajski cesti med Linhartovo cesto in severno obvoznico (Alič 2016b).

Copenhagenize Index, ki razvršča mesta gleda na primernost za kolesarjenje, je v letu 2015 na lestvico 122 mest uvrstil tudi Ljubljano, ki se je uvrstila na 13. mesto.¹³ Zadovoljstvo uporabnikov s kolesarsko infrastrukturo v Ljubljani bom analizirala s pomočjo rezultatov anketne raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012), žal na voljo nimamo novejših podatkov.

Rezultati ankete iz leta 2012 v primerjavi z letom 2009 kažejo na percepcijo izboljšanja pogojev mobilnosti pri skoraj vseh posameznih skupinah uporabnikov (pešci, otroci, kolesarji, uporabniki avtobusov, avtomobilisti, uporabniki vlakov, hendikepirani ter drugi uporabniki, npr. rolerji) – največ napredka ljudje ocenjujejo pri pešcih, najmanj pa pri kolesarjih (leta 2008 je 26,3 % respondentov menilo, da je ureditev za kolesarje ustrezna, 42,6 % da je neustrezna, leta 2012 se je delež prvih povečal na 31,7 %, drugih pa zmanjšal na 34,1 %) (Uršič in drugi 2012). Zanimivi so odgovori na vprašanje: »Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani?« kjer se je delež odgovorov »slabo urejene kolesarske steze« iz 26,1 % povečal na 35,3 % (najbolj pogosti odgovori so »zastoji, gneča na cesti« in »pomanjkanje parkirišč«) (prav tam), kar kaže na spremembo pomembnosti kolesarjenja kot načina mobilnosti: z večanjem deleža kolesarjev se povečujejo potrebe po količini in urejenosti kolesarskih poti. Promociji in povečevanju deleža kolesarjenja mora slediti izgradnja in izboljšanje kolesarske infrastrukture, saj lahko ob povečanju števila kolesarjev in neprimerni infrastrukturi pričakujemo porast prometnih nesreč.

¹³ Lestvica je sestavljena na osnovi sledečih parametrov: razvitost in vpliv s kolesarjenjem povezanih nevladnih organizacij in kolesarskega zagovorništva, razvitost kolesarjenja kot načina mobilnosti, razvitost kolesarske infrastrukture, kakovost sistema deljene uporabe koles, delež moških in žensk med kolesarji, kakšen je delež s kolesom opravljenih poti, kakšen je bil delež povečanja deleža kolesarjenja po letu 2006, kakšno je dojemanje varnosti, kakšen odnos ima do kolesarjenja politika, kakšna je družbena sprejemljivost kolesarjenja, ali je urbanistično planiranje usmerjeno v avtomobile ali v kolesarje in pešce ter kakšni so ukrepi za umirjanje prometa, zniževanje hitrosti (copenhagenize.eu). V okviru projekta *CIVITAS-ELAN* je bil uporabljen "bikeability index", ki pa se osredotoča le na infrastrukturne pogoje in upošteva npr. kakovost prometne signalizacije, širino kolesarskih stez, tipe kolesarskih poti, razdaljo od kolesarskega pasu do cestišča, talne označbe itd. (Van Acker in drugi 2012).

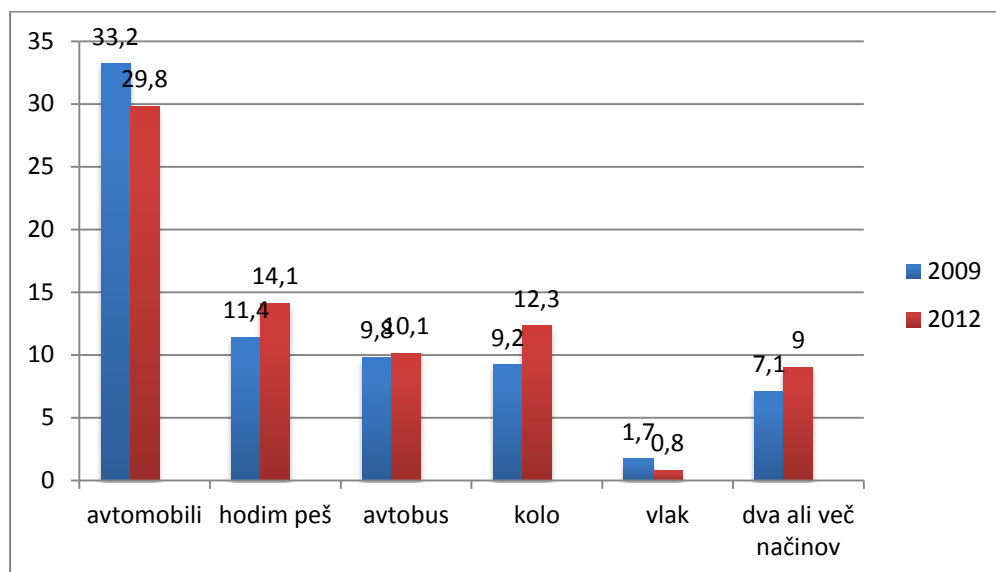
Med odgovori na vprašanje: »Ali se vam zdi v Ljubljani in Ljubljanski regiji potrebno izboljšati železniški promet, mestni avtobusni promet, medkrajevni (primestni) avtobus, uvesti tramvaj, lahko železnico, urediti in razširiti površine za pešce, urediti omrežje kolesarskih poti v mestu in urediti omrežje regionalnih kolesarskih poti?« je največja podpora namenjena ureditvi in izboljšanju kolesarskih poti v mestu (81,6 % leta 2012) in regiji (74,8 % leta 2012) (prav tam).¹⁴

Kot razlog, da ne kolesarijo, je slabo kolesarsko infrastrukturo omenilo šest od štirinajstih intervjuvancev (podatki o izvedenih intervjujih so v Prilogi A). Janja na delo ne kolesari, ker med Črno vasjo in Rakovnikom ni kolesarske steze in se ji pot po cesti zdi preveč nevarna (čeprav je izkušena gorska kolesarka). Ko bo zgrajena kolesarska steza, bo začela za pot na delo uporabljati kolo. Podobno Lucija med Rožno dolino in centrom nima nepretrgano urejene kolesarske poti, vožnja po cestišču zaradi jutranje gneče in avtobusov se ji zdi nevarna, vožnja po pločniku pa se ji zdi neprimerna zaradi ogrožanja varnosti pešcev.

Pri odgovorih na vprašanje: »Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo oz. v šolo?« večina anketirancev uporablja avtomobil. Med leti 2009 in 2012 je opazen upad uporabe avtomobila iz 33,2 % na 29,8 %, največji porast pa je opazen pri deležu kolesarjev, iz 9,2 % na 12,3 % (prav tam), kar je prikazano v grafu 4.2.

¹⁴ Odnos do sprememb je močno pogojen s prometnimi navadami. Hočevar opaža (2012b, 34), da se s selektivno percepcijo, ki je pogojena z ustaljenimi praksami in navadami, te še vzpodbujajo. Iz tega sledi, da so pešci najbolj naklonjeni reševanju okoljske problematike, kolesarji spodbujajo izboljševanje kolesarske infrastrukture, uporabniki vlakov si želijo boljše pogoje za hojo ter boljšo regionalno povezavo, uporabniki avtobusov bi več sredstev namenili LPP, avtomobilisti pa so izrazito naklonjeni izboljšanju avtomobilistične infrastrukture ter parkiriščem na obrobju mesta (v Hočevar 2012b, 34).

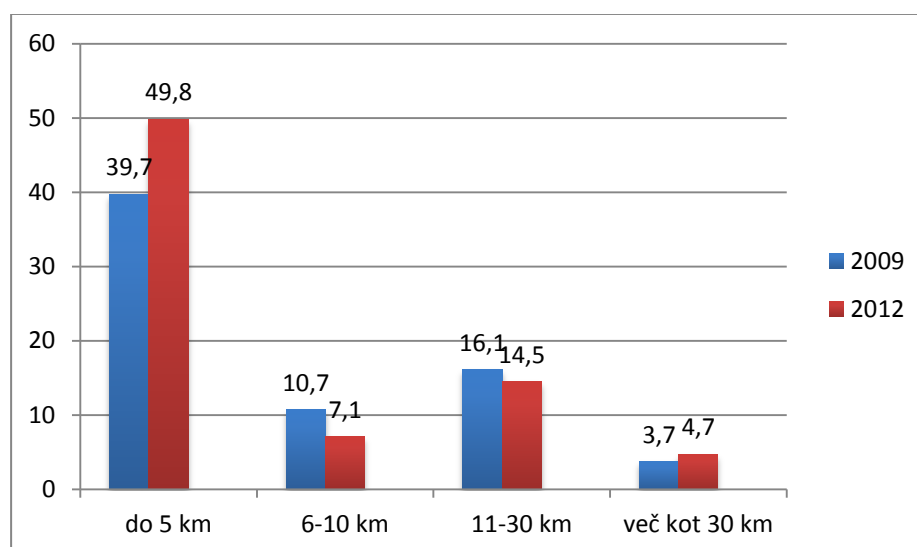
Graf 4.2: Odgovori na vprašanje »Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?«



Vir: Uršič in drugi (2012, 29).

O potencialu kolesarjenja v Ljubljani nam lahko veliko pove podatek o oddaljenosti doma od delovnega mesta oziroma šole, kar so spraševali tudi anketirance v anketah leta 2008 in 2012, kar je razvidno iz grafa 4.3. Skoraj 50 % respondentov ima do delovnega mesta oziroma šole do 5 km, kar je razdalja, ki jo povprečno zdrav in fizično aktiven človek lahko opravi s kolesom.

Graf 4.3: Oddaljenost doma od delovnega mesta oziroma šole



Vir: Uršič in drugi (2012, 33).

»Za te relativno kratke razdalje se namreč zdi namesto avtomobila neprimerno bolj smiselna uporaba alternativnih prevoznih sredstev; tako z vidika posameznika kot tudi za mesto intenzivna uporaba avtomobila pomeni ekonomsko, ekološko in tudi časovno vse bolj nesmotrno dejavnost, ki pa je utemeljena na določenih družbeno kulturnih elementih (vrednotah, statusu ipd.)« (Uršič in drugi 2012, 33).

Dva od intervjuvancev sta kot oviro za kolesarjenje predstavila preveliko razdaljo, Tomaž (36 let) se na delo v center Ljubljane vozi iz Lavrice. Ko bodo električna kolesa postala bolj cenovno ugodna in energetske učinkovita, Tomaž načrtuje, da si bo kupil električno kolo in s tem delno presejal oviro, ki jo predstavlja razdalja, saj bo s tem skrajšal čas potovanja. Enako pomembno oviro pa mu predstavlja varnost, saj se brez kolesarske steze na delu Dolenjske ceste počuti ogroženega, ker so avtomobili hitrejši in lahko ob prehitevanju pride do stika, ki lahko povzroči padec in nesrečo. Štirje anketiranci so omenili, da je v Ljubljani vse blizu in da lahko veliko poti opraviš peš, oziroma kot je dejala Lucija (56): »Rada hodim peš, ker je brezskrbno.« Dve anketiranki sta odgovorili, da se vožnji s kolesom po centru mesta izogibata, Jasna (39 let) je odgovorila, da jo moti gneča na ulicah in trgih ter da »se ji ne ljubi slalomirati med ljudmi in lokali«.

Po podatkih Direkcije za ceste RS iz leta 2005 imajo ljudje večino opravkov v mestu v krogu od dveh do štirih kilometrov, 10 % avtomobilskih voženj v mestu ni daljših od enega kilometra, 11 % pa ni daljših od dveh kilometrov, iz česar so izračunali, da lahko ljudje v mestih 75 % voženj, ki jih sedaj opravijo z avtomobilom, opravijo peš ali s kolesom (Andrejčič Mušič 2005, 19). Na izbiro načina potovanja na delovno mesto, ki predstavlja večino potovanj v mestu, močno vpliva dolžina potovanja. Pri ugotavljanju potenciala kolesarjenja in hoje je tako pomemben podatek o razdaljah med krajem bivanja in delovnim mestom ter o maksimalni razdalji, ki so jo ljudje pripravljeni prekolesariti ali prehoditi. Maksimalno sprejemljivo razdaljo je nemogoče določiti, ker je pogojena z objektivnimi in subjektivnimi dejavniki, obstajajo pa podatki o prevladujočih razdaljah v različnih državah. Na Danskem je 90 % kolesarskih poti na delo krajših od 5,5 km, v Veliki Britaniji je zgornji limit 7 km, na Nizozemskem je sprejemljiv čas kolesarjenja na delo do 30 minut, kar pomeni tudi do 7,5 km, za Ljubljano so predvidevanja podobna, torej do 7 km, 10 km se večini zdi maksimalna razdalja (Mladenovič in drugi 2012).

Mesta z dobro razvitimi kolesarskimi infrastrukturami in politikami promocije kolesarjenja imajo v svojih proračunih sredstva, namenjena za kolesarsko infrastrukturo (npr. Dunaj približno 5 evrov na prebivalca). MOL za to nima posebej namenjenih sredstev, investicije v kolesarske steze in drugo infrastrukturo so vključene v druge projekte obnove cestne infrastrukture in javnega prostora (Polet 2015). Kolesarske površine se ureja nesistematično, ko se ureja ceste. Na voljo je le podatek o sredstvih, ki so namenjena za nakup kolesarskih števec in kolesarskih stojal, ki letno znaša okoli 50.000 evrov (prav tam).

Stojala za kolesa predstavljajo pomemben element kolesarske infrastrukture. Pomembna je njihova dostopnost in število ter tip (ne/pokrita, ne/varovana). Po ocenah naj bi na javnih površinah v MOL bilo 9.000 parkirnih mest za kolesa (Bertoncelj in Kontić 2014, 10), a kot pravi Andrej Klemenc iz Regionalnega centra za okolje v Slovenji stojal za kolesa ni nikoli dovolj, z vidika varnosti in zadostnega števila pa sta problematični predvsem glavna avtobusna in železniška postaja (Klemenc v Rakovec 2014).

4.1.2 Varnost kolesarjev

Kolesarjenje je pogosto obravnavano kot nevarno in kolesarji so v kombinacijami z avtomobili pogosto res ogroženi. Za avto, ki vozi s hitrostjo 48 km/h je v primerjavi s tistim, ki vozi 32 km/h, 9x večja verjetnost, da v primeru trka s pešcem tega ubije, ranljivost kolesarjev je podobna (Gardner 2010). A percepcija nevarnosti kolesarjenja je vseeno pretirana, saj so tveganja, ki jih npr. predstavlja fizična neaktivnost, mnogo večja od tveganj, ki jih predstavlja kolesarjenje (glej Hussey 2016), a na odločitve ljudi vpliva dojeta in ne dejanska nevarnost.

Kolesarje v prometu ogrožajo različna motorizirana vozila, zaradi večje mase, velikosti in hitrosti. Tveganje povzroča še odsotnost zaščitne opreme (čelade in ustrezna oblačila), slaba vidljivost zaradi neuporabe luči, alkoholiziranost, tehnična neizpravnost kolesa, neupoštevanje cestno-prometnih predpisov in neprimerna »tehnika« vožnje (Markl 2015). Tako kot avtomobili predstavljajo nevarnost kolesarjem, jo kolesarji drugim šibkejšim udeležencem v prometu, otrokom, starejšim in invalidom.

V Mestni občini Ljubljana se letno v povprečju zgodi 300 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, posledice so: 69 % lažje telesne poškodbe, 19 % brez poškodbe, 11 %

hude telesne poškodbe in 1 % smrt (Bertoncelj in Kontić 2014). Med vzroki nesreč prevladuje neupoštevanje pravil o prednosti s strani voznikov avtomobilov in neprilagojena hitrost ter napačna smer vožnje kolesarjev (prav tam). Podatki Javne agencije RS za varnost prometa kažejo, da so v večini primerov povzročitelji nesreč kolesarji, kar kaže na neprimerno ravnanje kolesarjev v prometu, o čemer govori tudi podatek, da so alkoholizirani kolesarji v letu 2014 povzročili 144 prometnih nesreč, povprečna stopnja alkohola v krvi pri kolesarjih povzročiteljih nesreč pa je bila 1,68 mg/l zraka (Markl 2015).¹⁵

»V letu 2014 so bili kolesarji udeleženi v 7,4 % vseh prometnih nesreč v Sloveniji« (Markl 2015, 2) in ta delež se v zadnjih letih povečuje, zaradi česar Javna agencija RS za varnost prometa kolesarjem in kolesarskemu prometu posveča še posebno pozornost (prav tam). Preventivne akcije so zato namenjene zmanjšanju smrtnih žrtev, zmanjšanju števila hudo telesno poškodovanih in povečanju števila kolesarjev, ki uporabljajo zaščitne čelade (Markl 2015). Podatkov o uporabi zaščitnih čelad v Sloveniji nimamo, med tistimi, ki so bili v prometni nesreči hudo poškodovani, jih je 30 % uporabljalo zaščitno čelado, pri tistih, ki so umrli, pa je zaščitno čelado uporabljalo 20 % kolesarjev (Markl 2015).

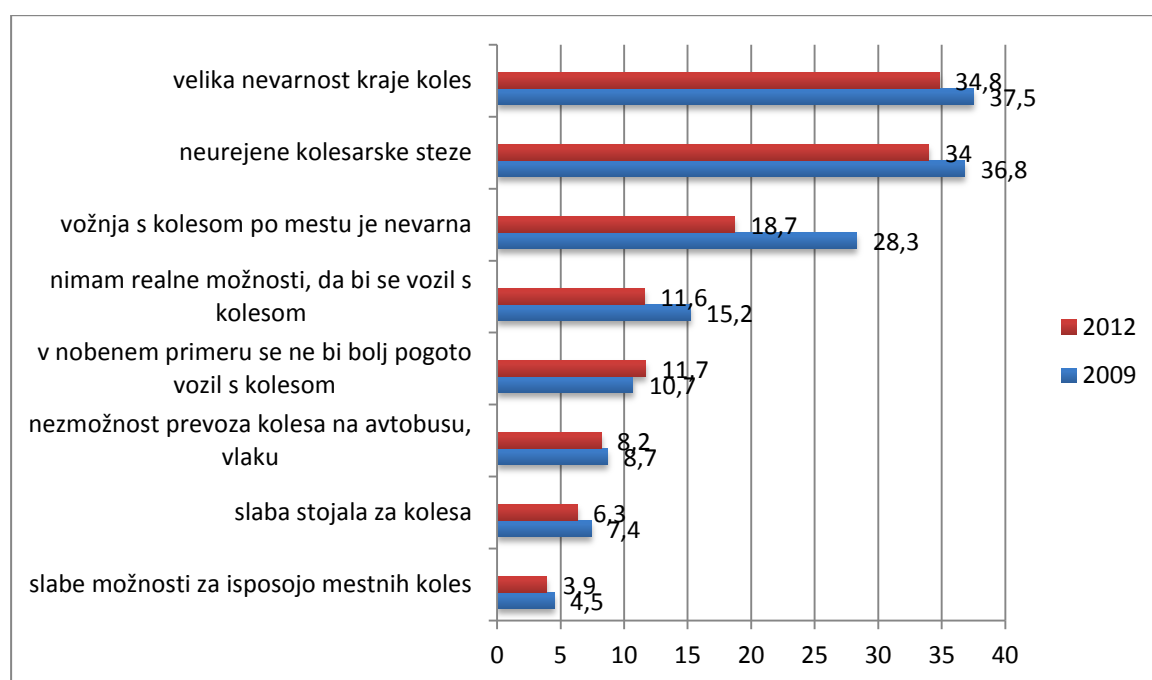
Najboljši ukrep za varnost kolesarjev v prometu je povečevanje števila teh, ker se s tem poveča pozornost ostalih udeležencev v prometu. Povečanju deleža kolesarjev v prometu običajno sledi padec števila nesreč (Gardner 2010), na kar računajo tudi pri Javni agenciji RS za varnost prometa. Argument, da ljudje nočejo kolesariti, ker se v prometu ne počutijo varne, zagovorniki kolesarjenja običajno poskušajo zavreči z razlago, da so ti občutki posledica napačne percepcije ali da so pravilen in realen odziv na kolesarsko infrastrukturo in obnašanje ostalih udeležencev v prometu. Zagovorniki kolesarjenja posledično predlagajo promocijo varne vožnje, nošenje zaščitnih čelad in gradnjo ločenih kolesarskih stez. A ravno ukrepi, ki si kolesarjenje prizadevajo narediti bolj varno, lahko z retoriko nevarnosti ustvarjajo konstrukt in diskurz o kolesarjenju kot nevarni praksi, zato je potrebna previdnost pri načinih promocije kolesarjenja, saj lahko pride do nepredvidenih negativnih posledic (Horton in drugi 2007). Tako npr. večne debate o pomembnosti oz. nepomembnosti uporabe čelad sporočajo, da je kolesarjenje nevarna aktivnost, kar pa v večini primerov ni. Nekateri menijo, da je za zdravje celotne populacije bolj nevarno odvracanje ljudi od kolesarjenja (Hussey 2016). Stališče Javne agencije RS za varnost prometa je nujnost uporabe zaščitne kolesarske čelade

¹⁵ Nesreče, kjer kolesar trči v drugega kolesarja ali avtomobil v kolesarja, in ob tem ne nastane materialna škoda ali telesna poškodba, v večini primerov niso prijavljene (Markl 2015).

zaradi visokega števila nesreč s poškodbami glave. Po trenutno veljavni zakonodaji je uporaba čelad obvezna za mlajše od 14. leta ter otroke, ki se na kolesu vozijo kot potniki (Markl 2015).

Anketirani v raziskavi *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012) so na vprašanje: »Kateri so najpogostejši razlogi, da se ne odločite za vožnjo s kolesom po mestu?« odgovorili kot kažejo podatki v grafu 4.4.

Graf 4.4: Odgovori na vprašanje: »Kateri so najpogostejši razlogi, da se ne odločite za vožnjo s kolesom po mestu?«



Vir: Uršič in drugi (2012, 35).

Pogostost odgovorov »vožnja s kolesom po mestu je nevarna« je med leti 2008 in 2012 iz 28,3 % padlo na 18,7 %, kar je zelo spodbuden podatek. Avtorji raziskave spremenjen občutek varnosti pripisujejo politiki MOL o omejevanju avtomobilov ter razširitvi mreže kolesarskih poti (Uršič in drugi 2012).

Občutek nevarnosti je kot razlog za nekolesarjenje omenilo šest intervjuvancev. Martina (52 let) je kolo za pot na delo prenehala uporabljati pred desetimi leti in v spominu ji je ostal dogodek: »Enkrat me je na Celovški cesti skoraj zbil avto, ki je na cesto prihajal s parkirišča, tako sem zavrla, da sem strgala zavoro.« Maji (35 let) predstavlja varnost, poleg pomanjkanja

nepretrganih in urejenih kolesarskih poti, največji razlog, da ne kolesari po mestu. Pravi, da jo je strah ostalih udeležencev v prometu, kot voznica avtomobila in peška na cesti zaznava veliko nestrpnosti, izsiljevanja, neupoštevanja varnostne razdalje in trobljenja. Od prijateljev, ki kolesarijo, sliši ogromno negativnih zgodb o odnosu voznikov avtomobilov do kolesarjev in meni, da bi potrebovali »neko investicijo, komunikacijo v prometno vzgojo, obnašanje v prometu nasploh«. Lucija (56 let) pa kot faktor tveganja vidi lastno nekompetenco, v smislu nezadostnega opazovanja in odzivanja na dogajanje v prometu (vid, sluh, hitro reagiranje na spremenjeno prometno situacijo ipd.), razlog za to vidi v tem, da že več let ne vozi avtomobila in ni vajena biti aktivna udeleženka v prometu. Podobno meni Eva (36 let), ki se je s kolesom naučila voziti po svoji polnoletnosti in se na kolesu ne počuti tako sigurno kot ostali (ki kolesarijo že od otroštva). Ko gre občasno na vožnjo s kolesom po mestu, dobro premisli, kje bo šla, če so na poti kolesarske steze in ali je cesta dovolj široka, če steze ni. Problem varnosti je izpostavila tudi Janja (41 let), ki je sicer izkušena gorska kolesarka. Od rekreativnih kolesarjev običajno neupravičeno pričakujemo, da bodo kolo uporabljali tudi kot način mobilnosti, a temu pogosto ni tako, saj so motivi za športno kolesarjenje in kolesarjenje kot način mobilnosti različni (Mullan 2013). Na podlagi lastne izkušnje menim, da gorski kolesarji hrepenimo po doživetju v naravi, ki prinaša zabavo, užitek in sprostitvev ter določeno mero adrenalina, občutek premagovanja ovir, preseganja lastnih meja in strahov, občutek napredovanja v tehniki in nabiranje izkušenj. Prisotna je tudi določena mera tveganja, ki pa jo obvladujemo z učenjem tehnike vožnje in uporabo zaščitne opreme (čelada, ščitniki na kolenih in komolcih, ščitniki za prsni koš itd.). Pri kolesarjenju po mestu pa je cilj minimalizacija tveganj in čim večja varnost.

V poglavju 4.1.3 *Kolesarska kultura* bom omenila, da sta lastništvo in število prodanih koles v šibki korelaciji z uporabo kolesa kot vsakdanjega prevoznega sredstva (Mason in drugi 2015, 18). Veliko število športnih in rekreativnih kolesarjev se ne odraža nujno v razširjenosti kolesa kot prevoznega sredstva. Raziskava, ki je bila opravljena na Irskem in je zajemala športne in rekreativne kolesarje, je pokazala, da kljub temu, da gre za izkušene kolesarje, varnostni vidik (nevarni in netolerantni vozniki avtomobilov ter nevarni pogoji za kolesarjenje) predstavlja pomembno oviro (Mullan 2013). Varnost in percepcija varnosti je povezana s poznavanjem varnih poti, nevarnih odsekov, opazovanjem prometa in stalnim zavedanjem, kaj se dogaja okoli tebe ter anticipacija obnašanja ostalih udeležencev v prometu. Anketiranim kolesarjem na Irskem so največjo nevarnost predstavljali avtomobili: nevarno prehitevanje, neupoštevanje varnostne razdalje ob prehitevanju, hitrost avtomobilov,

odpiranje vrat stoječih avtomobilov, izsiljevanja pri zavijanju, ustavljanje na kolesarskih stezah ipd. (Mullan 2013). Določeno nevarnost izkušenim kolesarjem predstavljajo tudi različne oblike kolesarskih stez, ki pa so iz različnih razlogov neprimerne in lahko dajejo kolesarju lažen občutek varnosti (poškodovano in dotrajano cestišče, drevesne korenine, mehanske poškodbe, parkirani avtomobili, količki proti parkiranju avtomobilov, nenaden konec kolesarske steze ...) (prav tam).

Zanimiv je tudi podatek, da športni in rekreativni kolesarji, ki so sodelovali v irski raziskavi, kolesarjenja kot načina urbane mobilnosti ne dojemajo kot rekreacijo, pač pa le kot način, da pridejo iz točke A v točko B (ker gre običajno za prekratke razdalje, nizke hitrosti, ustavljanje na semaforjih in uporabo navadnih, mestnih koles). Odločitev za kolesarjenje je posledica učinkovitosti, hitrosti ter dejstva, da radi kolesarijo, ne pa ideje, da naredijo nekaj dobrega za svoje zdravje ali da s tem prispevajo k boljšemu stanju okolja (Mullan 2013). Na izbiro načina mobilnosti vplivajo praktične ovire (čas, razdalja, slabo vreme, mokra oblačila, izgled) ter koristi (priročnost in zanesljivost). To priča o tem, da na izbiro načina mobilnosti ne vplivajo prednosti in slabosti kolesarjenja, temveč primerjanje kolesa z ostalimi načini mobilnosti, običajno z avtomobilom (Garrard v Mullan 2013). Kjer je torej avtomobilističen promet hiter in zanesljiv, je verjetnost, da bodo praktične ovire kolesarjenja (varnost, vreme, razdalja) odvrčale ljudi od tega. Drug pomemben vidik pa je dejstvo, da predstavlja varnost v prometu problem tudi za izkušene kolesarje, kar daje slutiti, da je za neizkušene kolesarje to še večji problem. Obe dejstvi pričata o tem, da so potrebne infrastrukturne in politične intervencije, ki bodo kolesarjenje naredile konkurenčnejše uporabi avtomobila (Mullan 2013). Nujno je izboljšanje kolesarske infrastrukture, varnosti in povečanje legitimnosti kolesarjenja kot načina urbane mobilnosti. Brez tega bodo promocijske aktivnosti usmerjenke na pozitivne učinke na zdravje, okolje in osebno zadovoljstvo brez učinka.

Varnostni vidik kolesarjenja predstavljajo tudi kraje koles, v Sloveniji je bilo leta 2014 ukradenih 2.682 koles, večina v večjih mestih, največ v Ljubljani (Hus 2015), dogajajo se tudi kraje osebnih predmetov iz košar (torbice, denarnice, osebni računalniki). Kot je vidno v zgornjem grafu 4.6, odgovori na vprašanje: »Kateri so najpogostejši razlogi, da se ne odločite za vožnjo s kolesom po mestu?« kraje koles predstavljajo najpogostejši razlog, da ljudje ne kolesarijo v službo ali šolo. Leta 2012 je kar 34,8 % respondentov odgovorilo, da v mestu ne kolesarijo zaradi velike nevarnosti kraje koles, kar je že dolga leta resen problem in kraje koles so postale skoraj normalen del ljubljanske kolesarske kulture. Problem kraje koles kot

enega od razlogov, da ne kolesarijo, so izpostavili tudi štiri intervjuvanci, trem pa je bila ovira pomanjkanje varnega prostora za parkiranje kolesa na delovnem mestu. Simona (33 let) pravi: »Pred leti so mi ukradli tri kolesa, dve slabši za vožnjo po mestu in tretjega, ki sem ga uporabljala za daljše kolesarske podvige. Razočarana zaradi kraj, se za nakup novega kolesa nisem odločila.« Martina (52 let) trenutno nima primerne mestnega kolesa, ima pa več gorskih koles, a jih zaradi možnosti kraje ne upa uporabljati, ker na delovnem mestu nima zagotovljenega varnega parkiranja. Varnost parkiranega kolesa skrbi tudi Mašo (34 let), ki pravi, da »so imeli sodelavci v službi precej slabih izkušenj s parkiranjem koles, kolesa in deli koles so izginili«.

Pomembno je, da ugotovimo, kaj ljudi odvrča od pogostejše uporabe koles, ter se na osnovi teh podatkov fokusiramo na reševanje največjih ovir. Včasih lahko z relativno enostavnimi ukrepi močno spremenijo situacijo, npr. povečanje števila kolesarskih parkirnih mest. K zmanjšanju možnosti kraje kolesa lahko pripomorejo tudi kolesarji sami, s kakovostno in pravilno nameščeno ključavnico, parkiranjem na dobro osvetljenem in obljudenem mestu, veliko pa vplivajo tudi infrastruktura, stojala za kolesa ter varovane kolesarnice, o čemer smo pisali v poglavju *4.1.1 Opis stanja kolesarske infrastrukture v Ljubljani*.

4.1.3 Kolesarska kultura

Kolesarjenje je v nekaterih državah izjemno popularen vrhunski šport in hkrati relativno neobičajno prevozno sredstvo (Italija, Španija, Francija), v drugih pa je zelo običajno in je pomembno urbano prevozno sredstvo (Danska, Nizozemka, Švedska)¹⁶ (Horton in drugi 2007). Tudi v Sloveniji je kolesarjenje kot šport popularno, tako cestno kot gorsko, o čemer govorijo tudi podatki o številu prodanih koles na 1000 prebivalcev, kolesarska društva, tekmovalne ekipe, tekmovanja ipd.

V posameznih družbah obstajajo velike razlike v deležu kolesarjenja, glede na spol, starost, družbeni razred, narodnost in visok delež ženskih kolesark se pogosto uporablja kot indikator varnosti in razvitosti kolesarske kulture in infrastrukture. Nekateri družbeni vidiki

¹⁶ European Cyclists' Federation (ECF) je leta 2015 objavila rezultate raziskave *Cycling Barometer 2015*, kjer je Slovenija med 27 državami Evropske unije prav na vrhu po številu prodanih koles na 1000 prebivalcev, s skoraj 120 prodanimi kolesi (ostali indikatorji kolesarske razvitosti družbe so: delež uporabe kolesa kot najbolj pogostega načina transporta, delež umrlih kolesarjev na cestah, število kolesarskih turističnih potovanj, število članov v organizacijah, povezanih z ECF, skupno je Slovenija na 7. mestu) (European Cyclists' Federation). A prodaja koles ni uporaben indikator za delež kolesarjenja v določeni družbi, lastništvo kolesa je v šibki korelaciji z uporabo kolesa kot prevoznim sredstvom za vsakodnevne opravke (Mason in drugi 2015, 18).

kolesarjenja se med družbami zelo razlikujejo.¹⁷ V nekaterih okoljih lastniki avtomobilov kolesarijo pogosteje kot tisti brez avtomobilov (Velika Britanija), v drugih družbah se kolesarjenje dojema kot mobilnost revnih, spet tretjih pa kot mobilnost izrazito bogatejšega dela družbe; ponekod se kolesarje dojema kot mentalno in fizično močne, po drugi strani pa je lahko emancipatorna praksa družbeno, fizično in mentalno depreviligiranih skupin (Horton in drugi 2007).

O razvitosti kolesarske kulture v Sloveniji nam veliko pove spolna in starostna struktura kolesarjev, raznolikost te je posledica kakovostne infrastrukture, varnosti in občutka varnosti ter visoke prometne kulture. Leta 2010 je MOL izvedla raziskavo *S kolesom v šolo*, ki je merila potovalne navade šolarjev. Na vprašanje: »Kako si danes prišel/prišla v šolo?« jih je 6 % odgovorilo s kolesom ali skirojem, 52 % peš, 28 % z avtom in 14 % z avtobusom ali vlakom. Na vprašanje: »Kako bi najraje prišel/prišla v šolo?« jih je 43 % odgovorilo s kolesom ali skirojem, 28 % peš, 20 % z avtom in 9 % z avtobusom ali vlakom. Avtorji *Kolesarskega letopisa 2012–2013* predvidevajo, da se ti deleži od takrat niso bistveno spremenili (Bertoncelj in Kontić 2014). Delež otrok v cestnem prometu je indikator varnosti in kakovosti urbane mobilnosti, dejstvo, da se otrok lahko sam s kolesom pelje v šolo pa ena od karakteristik kakovosti urbanega življenja in za življenje prijetnega prostora. Za primerjavo, v danskem mestu Odense, ki ima 200.000 prebivalcev, 545 km ločenih kolesarskih stez in 1000 km cest, 80 % otrok pride v šolo peš, s kolesom ali rolko, a ocenjujejo, da je mogoče doseči še več in so si za cilj glede na objektivne pogoje postavili 90 % (Peters 2016).

Spolna struktura kolesarjev je pomemben indikator varnosti kolesarjev, za Ljubljano imamo le podatke, ki se jih da razbrati s primerjanjem različnih odgovorov raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012), iz katere je razvidno, da je med respondenti, ki za pot na delo ali šolo uporabijo kolo, cca. 55 % žensk in

¹⁷ Transport for London je opravil intervjuje z 78 udeleženci v prometu (s kolesarji, tistimi, ki ne kolesarijo, in tistimi, ki razmišljajo o tem, da bi začeli kolesariti) z namenom, da ugotovijo, zakaj je kolesarjenje predvsem način urbane mobilnosti belcev moškega spola in z višjimi dohodki (Hill 2015). Glavna ugotovitev raziskave je usklajenost med osebo, ki kolesari in družbeno identiteto, povezano z razredom, narodnostjo, vrednotami in pričakovanji. Londonski kolesarji so naklonjeni varovanju okolja, neodvisni, politično rahlo levo usmerjeni, vegetarijanci, povezuje se jih z meščansko identiteto. Za nekatere družbene skupine pa je kolesarjenje družbeno nesprijemljivo, smešno, znak nizkega socialnega statusa in revščine, zabavna aktivnost, primerna za mlade in ne za uspešne odrasle posameznike. Za nekatere ženske kolesarjenje povzroča tudi soočanje z idejo feminilnosti in osebne izgleda (Hill 2015).

45 % moških (Uršič in drugi 2012),¹⁸ kar Ljubljano postavlja ob bok kolesarsko najbolj razvitim družbam. Občutek o dokaj enakomerni spolni strukturi kolesarjev dobiš tudi ob vsakodnevni vožnji s kolesom po mestu. V Londonu kolesarke predstavljajo 26 %¹⁹ in nizek delež naj bi bil predvsem posledica strahu in pomanjkanje varnosti (Slavin 2015). V ZDA kolesarke predstavljajo 25 %, Kanadi 30 %, Nemčiji 49 %, na Danskem in Nizozemskem pa predstavljajo večji del, 55 % (prav tam). Ženske predstavljajo indikator varnosti in primernosti mesta za kolesarjenje (Penalosa v Slavin 2015), tako npr. v New Yorku po Manhattnu vozi 80 % moških, po urejeni kolesarski stezi ob reki Hudson pa je več kot polovica kolesarjev žensk (Slavin 2015). Več o varnosti in percepciji varnosti sem pisala že v poglavju *4.1.2 Varnost kolesarjev*.

Žal nimamo kvalitativnih raziskav, ki bi nam dale podatke o ljubljanski kolesarski kulturi in o tem, kako se kot kolesarji in kolesarke počutijo Ljubljančani. Kolesarji v Ljubljani so v medijskem poročanju in splošnem diskurzu, ki sem ga zaznala v pogovorih o kolesarjenju v Ljubljani z intervjuvanci, pogosto obravnavani kot enotna kategorija, označuje se jih kot hitre, predrzne, neolikane, očita se jim sistematično neupoštevanje prometnih predpisov (nepripravljena hitrost, nepravilna smer vožnje, vožnja pod vplivom alkohola, izsiljevanje prednosti, neupoštevanje pešcev ...). Intervjuvanko Evo (36) od kolesarjenja po mestu delno odvrača tudi kultura kolesarjev, ki jo moti, da je »na velikih križiščih z veliko kolesarji kar boj, nobeden ne upošteva kakšnih pravil, ampak kar peljejo vzporedno ali pa zapeljejo pred teboj, če se jim zdi, da bi šli v drugo smer«. Moss meni (2015), da ima vsako mesto kolesarje, kakršne si zasluži; če ima dobro infrastrukturo, ima dobre kolesarje, enako je s pešci in vozniki avtomobilov in posamezni kolesar se pogosto počuti poklicanega, da se od takšnega obnašanja distancira in ga obsodi. Gre za vzgib, ki ga kot vozniki avtomobilov ne občutimo. Eden od znakov razvite kolesarske kulture je, da so kolesarji tako številni in raznoliki, da skupna identifikacija ni pričakovana. Neprimerno obnašanje drugega kolesarja v prometu ni dojeta kot kritika in napad na posameznega člana skupnosti (Horton in drugi 2007). V kolesarsko razvitih družbah se kolesar ne počuti kolesarja, je le človek, ki kolesari: če gre za majhen del populacije, sledi identifikacija z dejavnostjo, če to počne večji del populacije, kot npr. vožnja z avtomobilom, te identifikacije ni. Ta kolektivna pripadnost je oblika zamišljene skupnosti (Benedict Anderson), skupino ustvari in poenoti marginalnost in konfrontacija z

¹⁸ Obstajajo pa podatki o žrtvah prometnih nesreč v Sloveniji. V letu 2014 je na slovenskih cestah umrlo 13 kolesarjev (vsi moški), med 1411 poškodovanimi je bilo 68 % moških in 32 % žensk (Markl 2015).

¹⁹ V prvi polovici leta 2015 je na cestah v Londonu umrlo 8 kolesarjev, od tega 6 žensk, a gre vejetno za anomalijo, saj je leta 2014 umrlo 13 kolesarjev, od tega ena ženska (Slavin 2015).

zunanjim svetom, ki predstavlja nevarnost in občutek zatiranosti (Cox 2015). V kolesarsko razvitih družbah je kolesarjenje le način mobilnosti, če sam sebe definiraš kot kolesarja, pa to implicira entuziazem, ki meji na fetišizem in fanatizem (prav tam). Besede, ki jih uporabljamo za opisovanje sveta, oblikujejo tudi našo percepcijo sveta in odnos do ljudi. Ko se javna debata odvija z izrazi kolesarji, avtomobili in vojna med prvimi in drugimi, se izbriše človeški element in se ustvarijo fiksne in brezosebne identitete, ki temeljijo na načinu prevoznega sredstva. Ta brezosebnost pa omogoča visoko stopnjo izražanja jeze in sovraštva, ki se težko izrazi, če imamo na drugi strani posameznika z lastno identiteto (Angus 2015a). Če torej kolesarje poimenujemo kot ljudi, ki kolesarijo, s tem normaliziramo kolesarjenje kot dostopno in vključujočo dnevno aktivnost ter ustvarimo pogoje, ki ljudi, ki kolesarijo ne postavlja v opozicijo ljudem, ki vozijo avtomobile (prav tam).

Za ponazoritev ljubljanske kolesarske in siceršnje kulture si bom dovolila sposoditi primer iz romana Tunel (Batista Napotnik 2016):

Tedaj je za hrbtom zaslišala zvonjenje kolesarja. Krista se je obrnila in se iz oči v oči srečala z moškim kakih tridesetih let. Bil je svetlih las in temnih oči in Krista je zaradi njegove lepote še bolj natakjeno zasikala: "Poslušaj, tole je cona za pešce in niti najmanj se ne nameravam kot peška umikati kolesom."

Tip je nesramno pripomnil: "Aja? Ja, kje pa naj potem vozim, naj grem po zgornji strani centra? Ali naj se raje usedem v avto in smradim kot vsi vi drugi?"

V Kristi je naraščal srd: "Mene niti najmanj ne briga, kje se boste vozili kolesarji. Jaz samo povem, da je to cona za pešce."

Tip se je režal in se kar vozil stoje na kolesu počasi za Kristo. "Vsi bi morali na bicikel, mesto bi bilo veliko lepše, kot je. In vsi bi lahko uživali na čistem zraku!"

Tedaj pa je Kristi prekipelo. Z vrščečim glasom se je zadržala nad kolesarjem: "Misliš, da je kolo opcija za vse meščane? Mar si moja sedemdesetletna tašča, ki jo boli noga in niti pod razno ne more voziti kolesa, ne zasluži priti v središče mesta? Povej mi, smart-ass, kako bi se družina s tremi majhnimi otroki s kolesom spravila v mesto sredi januarja, ko pada leden dež, na cesti pa je pol metra razčofotanega snega? Naj ostanejo pol leta doma in počakajo na ugodne vremenske pogoje? Misliš, da v mestu živijo samo mladi, zdrav in lepi, kot si ti???"

Zariplega obraza in tresoč se po vsem telesu je ugotovila, da kar nekaj ljudi z zanimanjem opazuje ulični prepir.

Tip se je še bolj zarežal: "No, hvala za kompliment. Tudi vi ste nadvse lepi, čeprav že nekoliko v letih!"

Potem je pogнал pedala in ležerno odpeljal naprej. Krista je bila popolnoma razburjena, mladenka z otroškim vozičkom pa ji je zarotniško pomežiknila: "Kolesarji imajo božji refleks. Rešujejo svet." Krista se je hotela samo izogniti vprašujočim pogledom prič dogodka in je zavila v stransko ulico (Batista Napotnik 2016, 96–97).

Odlomek opisuje vsakdanjo in pogosto situacijo, ki se lahko zgodi tudi na območjih skupnega prometnega prostora, ki se jih uveljavlja v Ljubljani in od vseh uporabnikov prostora terja določene prilagoditve. Zanimiv je tudi diskurz kolesarjev kot »okoljskih bojevnikov«, ki ga bom omenila tudi v nadaljevanju.

O razvijajoči se urbani kolesarski subkulturi v Ljubljani in Sloveniji govorijo tudi različne ne/formalne kolesarske skupine (ne športno-kolesarske), vezane predvsem na uporabo t. i. kolesa »muslauf« (kolo z minimalno opremo in fiksnim prenosom, ang. fixie ali fixed gear). V zadnjih letih se je pojavilo nekaj zagonskih podjetij, ki proizvajajo kolesa oz. dodatke za mestna kolesa (Tratar Bikes, Musguard, FlyKly Smart Wheel, Ziggie Bag), obrtniška in trajnostna izdelava in predelava kolesa, poskus socialnega podjetništva, povezanega s popravilom in prodajo rabljenih koles (npr. Zavod za delovanje, razvoj in izobraževanje socialnega podjetništva Karo), ter dostava živil po Ljubljani s triciklom (Bor Čeh in Zavod Juhahu). Okoli entuziastičnih posameznikov in skupin (npr. Musverks, zavod za razvoj kulture Kolesarjenja) v Kulturni coni Šiška in širše se razvija urbana kolesarska scena, ki združuje servis koles, skupnostno kolesarsko delavnico, prodajalno koles in kolesarskih dodatkov, cesto-kolesarska društva, sestavljanje dizajnerskih koles in organizacijo različnih dogodkov in festivalov (npr. festival Piči Dalje, v okviru katerega se je zgodila ulična kolesarska dirka, tekma Alleycat, projekcija kolesarskih filmov, predstavitev kolesarske dostave pic, otvoritev *drive-in* kavarne za kolesarje, otvoritev mobilne popravljalnice koles itd.) za promocijo kolesarjenja in oživljanje javnih prostorov. Evropska kolesarska industrija (izdelava in prodaja koles, kolesarski turizem, infrastruktura in ostale storitve) po podatkih iz leta 2014 zaposluje 655.000 ljudi, kar je več kot rudarstvo in industrija jekla (Neslen 2014). Po projekcijah dviga skupnega deleža s kolesom opravljenih poti v Evropi iz 3 % na 6 % bi se do leta 2020 število zaposlenih v dejavnostih, povezanih s kolesarjenjem, lahko povečalo na milijon (prav tam).

4.2 Geografske in klimatske značilnosti Ljubljane

V Mestni občini Ljubljana po podatkih iz leta 2015 živi 287.347 ljudi, gostota poseljenosti je 1044,4 prebivalca na km² (Statistični urad RS). Mesto leži v Ljubljanski kotlini, na nadmorski višini 299 m, z izjemo zelenih klinov v obliki Šišenskega hriba, Rožnika, Grajskega griča in Golovca je skoraj povsem ravninska in tako optimalna za kolesarjenje.

Celinsko podnebje se odraža v povprečni letni temperaturi 12,6 °C (leta 2014, leta 2005 pa 10,4 °C), povprečna januarska temperatura je 5,4 °C (leta 2014, leta 2006 pa -1,5 °C), julijska pa 20,8 °C (leta 2014 23,5 °C). Letno pade okoli 1400 mm padavin (leta 2015 1851 mm, leta 2011 1000 mm), kar Ljubljano uvršča med bolj deževne evropske prestolnice. Ljubljana je v povprečju s snežno odejo prekrita 65 dni v letu (leta 2010 85 dni, leta 2011 le 11 dni) (Statistični urad Republike Slovenije).

Omejitve, ki jih predstavljata klima in tipografija prostora, so po mnenju promotorjev in zagovornikov urbanega kolesarjenja mit in izgovor. Za ljudi, ki jim kolesarjenje v neoptimalnih vremenskih razmerah predstavlja oviro – objektivna okoliščina, ki jih odvrča od kolesarjenja. Dež, sneg, veter in nizke temperature so dejavniki, ki vplivajo tudi na uporabo avtomobila, še posebej pa so vremenskim vplivom izpostavljeni pešci in kolesarji. Mesta, kot so Rio de Janeiro, Queensland, Barcelona in Singapur, dokazujejo, da je visok delež kolesarjenja mogoče doseči tudi v mestih z visokimi povprečnimi temperaturami. Podobno je z mrazom in snegom, kjer primeri finskih, danskih, švedskih in kanadskih mest dokazujejo, da stabilen delež ljudi kolesari celo leto, ne glede na mraz in sneg, če so temu prilagojena kolesarska infrastruktura, oblačila in prednostno čiščenje kolesarskih stez. V Ljubljani je glede čiščenja kolesarskih stez še vedno zaznati visoko aroganco s strani cestnih javnih služb, sneg iz cestišč in pločnikov pogosto konča prav na kolesarskih stezah, kar kaže, da se nova Prometna politika MOL, ki z novo prometno piramido temelji prav na hoji in kolesarjenju v praksi slabo izvaja (več o novi prometni politiki v poglavju *5.4.1 Prometna politika MOL*). Raziskava *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012) je respondente spraševala po najpogostejših razlogih, da se ne odločijo za vožnjo s kolesom in med navedenimi odgovori ni bilo takega, ki bi meril vpliv klime, vremena ali geografskih danosti.

A med razlogi, da se ljudje ne odločajo za kolesarjenje so pogosto tudi higienski razlogi. Ti so posledica dejstva, da je kolesarjenje fizična aktivnost, ob kateri se človek lahko poti, dodatno k temu pripomorejo še visoke poletne temperature. V okviru raziskave o potovalnih navadah, ki je bila v letih 2009 in 2010 narejena med zaposlenimi v štirih organizacijah v Ljubljani, se je pokazal tudi zgoraj omenjeni razlog (Mladenovič in drugi 2012). 16,7 % anketirancev je na delo prihajalo s kolesom, nekolesarji pa so za največjo oviro pri kolesarjenju na delo navedli higienske razloge, skoraj 40 % vprašanih (Mladenovič in drugi 2012, 120–121). Le redki zaposlovalci zagotavljajo primerno in potrebno infrastrukturo (kopalnice in garderobe), zato

je na zaposlenih, da delodajalce spodbujajo k ureditvi potrebne infrastrukture. Higienske razloge so kot ovire pri kolesarjenju omenili štirje od štirinajstih intervjuvancev, če bi na delovnem mestu imeli garderobe in tuš, bi to občutno vplivalo na njihovo odločitev za kolesarjenje na delo.

Podatke o vplivu letnih časov in posledično vremena na pogostost kolesarjenja lahko dobimo iz podatkov o uporabi koles iz sistema Bicike(LJ) ter iz meritev kolesarskega prometa, ki jih merimo z avtomatskimi števci²⁰ na petih lokacijah po mestu. V letih 2012 in 2013 je bilo najmanj voženj opravljenih v decembru, januarju in februarju (cca. od 20.000 do 30.000 voženj), največ pa v maju, juniju, juliju ter oktobru (cca. od 70.000 do 80.000 voženj) (Bertoncelj in Kontić 2014). Podatki iz avtomatskih števec med leti 2007 in 2013 pa kažejo na močno odvisnost s kolesom opravljenih poti od letnega časa in vremena (Bertoncelj in Kontić 2014). Na nizko pogostost potovanj v zimskih mesecih naj bi bolj kot nizke temperature imele vpliv padavine in urejenost infrastrukture, med aprilom in oktobrom pa so velika nihanja, ki so izrazito pogojena z vremenom (prav tam). Dež, mraz in sneg so pomembni omejitveni dejavniki uporabe kolesa, ki se jih s primerno zaščitno opremo da nekoliko omejiti, popolnoma pa jih ne moremo odpraviti. Na osnovi lastne izkušnje in opazovanja lahko trdim, da se dojemanje vremena, npr. rahlega dežja kot ovire v zadnjih letih spreminja, saj je tudi v deževnih dneh na cestah mogoče videti določeno število kolesarjev, ki uporabljajo zaščitne palerine.

4.3 Onesnaženost zraka in hrup

»Na splošno velja, da predstavljajo urbana območja Slovenije najbolj onesnažene pokrajinske ekosisteme, med procesi onesnaževanja pa izstopa onesnaženost zraka in vod« (Plut 2007, 124). Meritve onesnaženosti zraka v centru Ljubljane, na križišču Tivolske ceste in Vošnjakovke ulice so v letu 2015 zabeležile 85 dni s preseženo dovoljeno vrednostjo delcev PM₁₀, ki znaša 50µg/m³, od tega v mesecu novembru in decembru 40 dni, ostali parametri (SO₂, NO₂, NO_x in benzen) so v mejah dovoljenih mejnih vrednosti (Kakovost vode in zraka v Ljubljani 2016). »Ljubljana ima zaradi kotlinske lege skromnejše samočistilne sposobnosti in emisije pogosto presegajo sposobnosti čiščenja sestavin mestnega okolja, zlasti zraka in

²⁰ Avtomatski števci kolesarskega prometa štejejo kolesarski promet na določeni lokaciji, so pomemben vir zbiranja podatkov o mobilnostnih navadah in so mehanizem promocije kolesarjenja. Ne-kolesarjem sporočajo, da ljudje v določenem mestu kolesarijo in jih spodbujajo k spremembi, kolesarjem pa potrjujejo pravilnost njihovega načina mobilnosti (Deffner in drugi 2014).

vod« (Plut 2007, 125). To se odraža v poletnih povečanih koncentracijah ozona, pozimi pa v povišani koncentraciji drobnih delcev PM_{10} . »Onesnaženost zraka z drobnimi delci se pojavi predvsem takrat, ko stabilno ozračje in toplotna inverzija (topel zrak v višjih zračnih plasteh) omogoča zadrževanje izpustov pri tleh in predvsem v kotlinah. Če pa piha veter, se zračne plasti mešajo, onesnaženje pa se razredči. Na zmanjšanje koncentracij drobnih delcev v ozračju vplivata tudi moker sneg in dež« (Agencija RS za okolje 2016). Delci PM_{10} nastajajo pri uporabi fosilnih goriv (premog, nafta in les), v prometu, kot posledica ogrevanja in določenih industrijskih panog, problem postane izrazit v kombinaciji zgoraj opisanih vremenskih razmer in določenih geografskih pogojev, ki so značilni tudi za Ljubljano (Uršič 2016). Zrak, onesnažen z delci PM_{10} negativno vpliva na zdravje ljudi (na očno sluznico, dihala in srčno žilni sistem), tudi na zdravje kolesarjev, ki se vozijo po onesnaženem zraku, na okolje in kulturno dediščino (prav tam).

Drobni delci PM_{10} in dušikov dioksid sta največja onesnaževalca zraka v slovenskih mestih in eden glavnih vzrokov je promet:

V Sloveniji kakovost zraka marsikje ne dosega standardov, ki jih predpisuje zakonodaja. Podatki o onesnaženosti zunanjega zraka z NO_2 v obdobju 2002–2014 izkazujejo veliko mero stabilnosti koncentracij tega onesnaževalca v zraku. [...] Povprečne in povprečne maksimalne koncentracije na prometnih postajah so v tem obdobju krepko presegale mejne vrednosti, ki so predpisane za zaščito zdravja ljudi [...] Po letu 2008 se vrednosti na teh območjih zmanjšujejo zaradi zmanjšanja obsega prometa. Ta je deloma posledica recesije, deloma pa restriktivnih ukrepov mestnih prometnih politik (predvsem v Ljubljani) (Agencija RS za okolje, 2015).

Za dve tretjini prašnih delcev v Sloveniji naj bi bile krive individualne kurilne naprave, v mestih pa naj bi bila polovica posledica prometa, polovica delovanja kurilnih naprav (Alič 2016a). V Sloveniji imamo zakonsko določene mejne vrednosti onesnaženja, nimamo pa opozorilnih in kritičnih vrednosti, prav tako nimamo interventnih ukrepov ob doseganju mejnih vrednosti, imamo le priporočila prebivalcem in ustanovam, da v kritičnih obdobjih prostovoljno omejujejo uporabo avtomobilov in kurilnih naprav. Ker je težko pričakovati omejevanje kurilnih naprav v zimskih mesecih, Ogrin meni, da bi država morala regulirati in omejevati promet v mestih, z zapiranjem določenih cest za osebni promet, z omejevanjem hitrosti, omejevanjem tovornega prometa na obvoznicah ter uvedbo taks za vstop v center mesta (v Alič 2016a). Od 5 do 40 % delcev PM_{10} predstavlja črni ogljik, v mestih je delež višji, in je za CO_2 drugi najpomembnejši povzročitelj podnebnih sprememb, ker z absorbiranjem sončne svetlobe segreva ozračje (Močnik v Cerar 2016). Meritve vrednosti

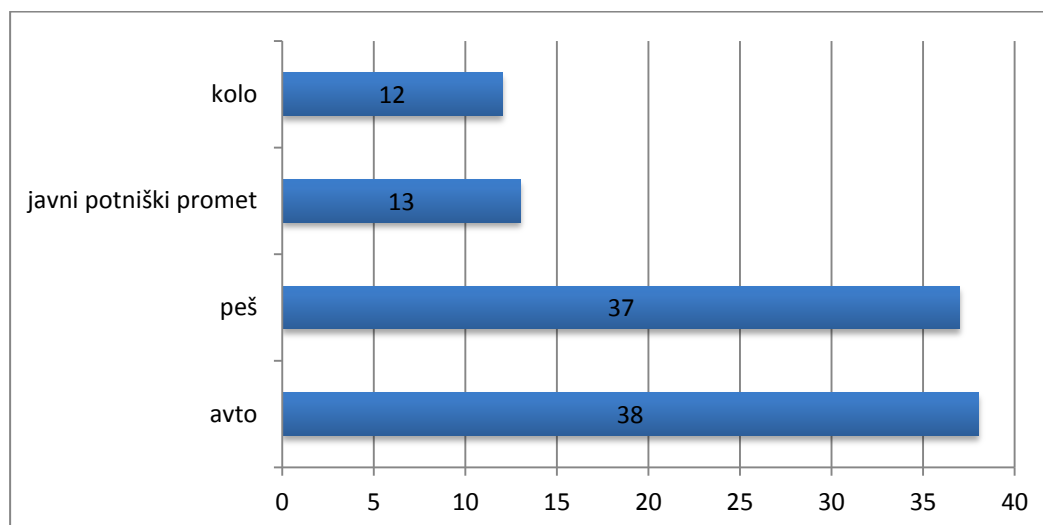
črnega ogljika pred in po omejitvi prometa na Slovenski cesti v Ljubljani so pokazale, da se je lokalni prispevek tega znižal za 70 %, pričakovane se bile višje vrednosti na Tivolski cesti, a se to ni zgodilo (prav tam). Za zniževanje koncentracij drobnih delcev je potrebno usklajeno mednarodno sodelovanje, ker se ti premikajo po zraku in potujejo na tisoče kilometrov.

Hrupu v mestih pogosto posvečamo premalo pozornosti. Mesta postajajo vse bolj glasna, ne le v smislu povečevanja ravni hrupa, vse manj je tudi predelov, ki so tihi. V urbanih območjih je glavni vir hrupa cestni promet, izpostavljenost hrupu ljudje dojemajo kot neprijetno, izpostavljenost nad mejnimi vrednostmi lahko povzroča bolezni srca in ožilja, dolgotrajna izpostavljenost visokim ravnem hrupa povzroča težave pri učenju, izgubo spomina, slabšo koncentracijo ter kapi in infarkte (Georgi in Uhel 2009). Zmanjševanje uporabe osebnih avtomobilov na račun povečevanja uporabe javnega prevoza, hoje in kolesarjenja vpliva na znižanje hrupa v mestih, ter s tem zmanjšuje negativne vplive na zdravje ljudi.

4.4 Delež različnih oblik mobilnosti (ang. modal split)

Do sedemdesetih let prejšnjega stoletja je bilo kolesarjenje v Ljubljani po deležu uporabnikov enakovredno uporabi avtomobila in javnega prometa (Mladenovič in drugi 2012), prvih 45 km ločenih kolesarskih stez je bilo po vzoru Kopenhagna zgrajenih v 70. letih 20. stoletja. Vzpon uporabe osebnega avtomobila se je začel v 60. letih, sledil je postopen padec deleža kolesarjenja (ki se je za desetletja ustalil pri okoli 10 %), hoje in javnega prometa (Mladenovič in drugi 2012, 115). Podobno velja za večino evropskih mest, kjer je bilo kolesarjenje prevladujoč način mobilnosti vsaj do 50. let 20. stoletja, ko se je paradigma urejanja mest drastično spremenila in se usmerila na avtomobil. V zadnjih desetih letih se delež kolesarjev v Ljubljani ponovno povečuje, a še ne obstajajo sistematične raziskave, ki bi to merile, kar samo po sebi govori o percepciji in pomenu kolesarjenja v transportnih politikah. Strukturo transportnih poti v Ljubljani v veliki meri določa nacionalna transportna politika, ki daje prednost gradnji avtocest pred razvojem javnega transporta (Hočevar in Zorman 2012, 53). Uporabniki javnega prometa so tako dokaj homogena skupina, ki jo predstavljajo starejši, upokojenci, mladi, ter brezposelni in tisti z nižjo izobrazbo, kar pomeni, da je odločitev za uporabo javnega transporta pogosto pogojena s posameznikovim položajem v družbi (prav tam). Mestna občina Ljubljana je leta 2013 s Fakulteto za gradbeništvo Univerze v Ljubljani izvedla raziskavo o potovalnih navadah prebivalcev Ljubljane in Ljubljanske urbane regije, deleži so vidni v Grafu 4.5.

Graf 4.5: Delež oblik mobilnosti v Ljubljani

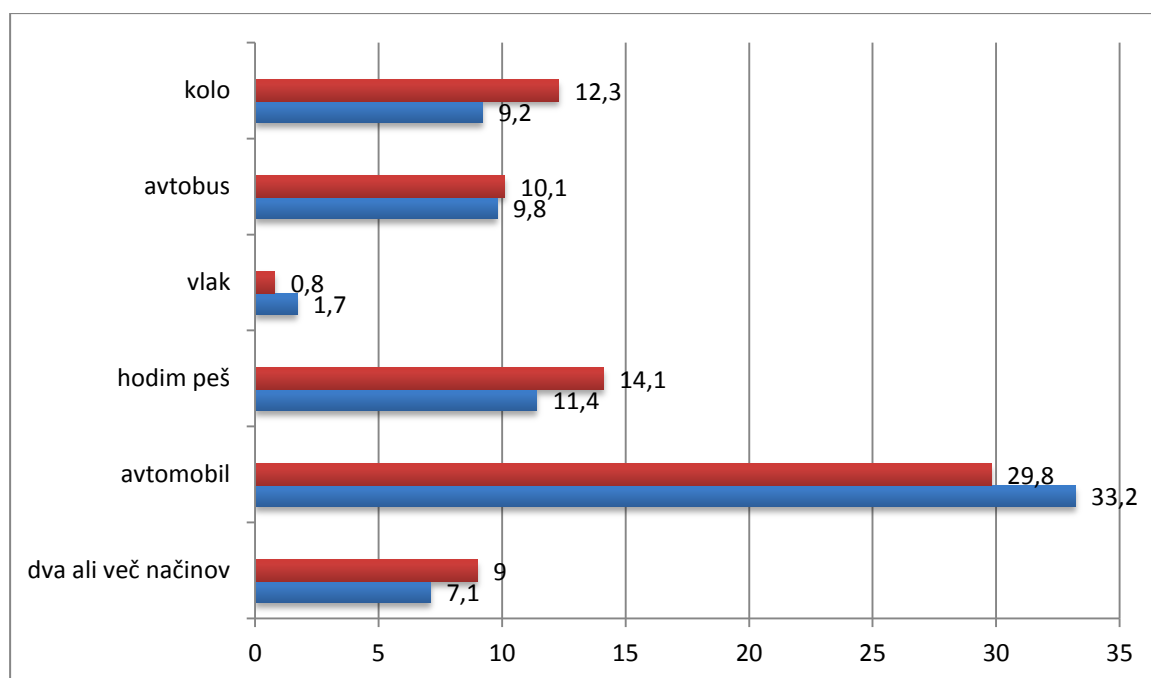


Vir: Bertoncelej in Kontić (2014).

Precej drugačni podatki so na voljo iz raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji 2009–2012* (Uršič in drugi 2012),²¹ kot je razvidno iz grafa 4.6. Pri odgovorih na vprašanje: »Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo oz. v šolo?« večina anketirancev uporablja avtomobil. Med leti 2009 in 2012 je opazen upad uporabe avtomobila iz 33,2 % na 29,8 %, največji porast pa je opazen pri deležu kolesarjev, iz 9,2 % na 12,3 % (prav tam). Delež kolesarjev in tistih, ki uporabljajo javni potniški promet (avtobus in vlak) je v obeh raziskavah skoraj identičen, do nenavadnih razlik pa je prišlo pri odgovorih o hoji (37 % in 14,1 %) ter uporabi avtomobila (38 % in 29,8 %).

Graf 4.6: Odgovori na vprašanje: »Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo oz. v šolo?«

²¹ Raziskava javnega mnenja je potekala v letih 2008/2009 in 2012 in je bila del projekta *CIVITAS ELAN*. Glavni cilj raziskave, ki je merila mnenja ljudi o spreminjanju prometne ureditve v Ljubljani in LUR je bilo iskanje načinov za doseganje konsenza med različnimi deležniki: lokalna in nacionalna oblast, kapital in državljani. Poznavanje in upoštevanje mnenj ljudi je ključni del t. i. načrtovnja "od spodaj navzgor", ki je alternativa pogosto dominantnemu načinu načrtovanja "od zgoraj navzdol" (Uršič in drugi 2012, 5–6). Vzorec anketirancev leta 2009 je bil 1069, leta 2012 pa 1245.



Vir: Uršič in drugi (2012, 29).

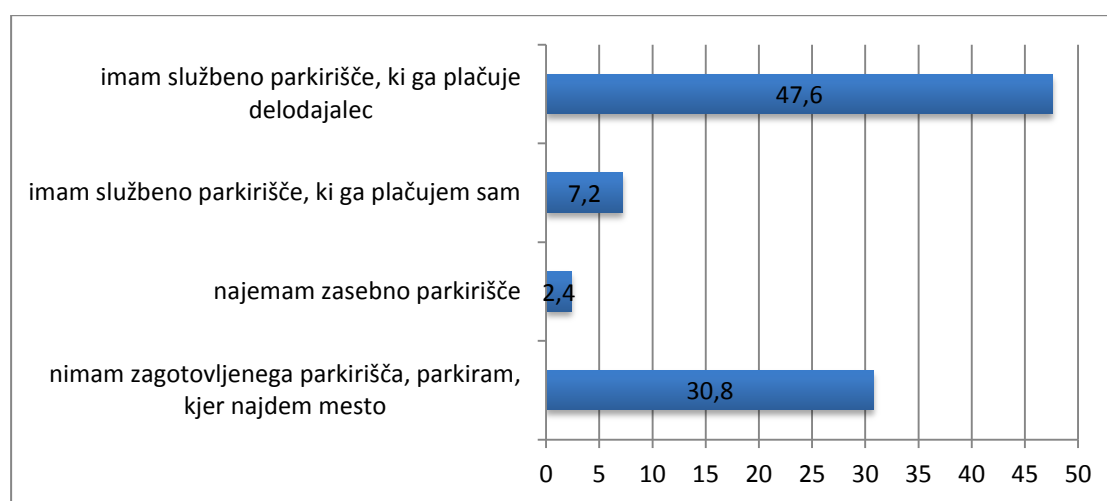
4.5 Vpliv poselitvenih vzorcev na urbano mobilnost

Ljubljanska urbana regija predstavlja regijo z najvišjo gostoto poseljenosti, kjer živi 510.000 ljudi, od tega 278.000 v Ljubljani. Po podatkih za konec leta 2014 ima 84 % Ljubljančanov (ali okoli 91.800) delovno mesto v Ljubljani, iz drugih občin Slovenije pa prihaja v Ljubljano dnevno okoli 112.000 oseb (Delovne migracije 2014). Po celi državi se povečuje delež oseb, ki na delo odhajajo v drugo občino (leta 2014 50,9 % oseb); nekateri za to uporabljajo javni potniški promet, večina pa osebne avtomobile (to je posledica slabega stanja medkrajevnega javnega potniškega prometa, ki se je slabo razvijalo na račun vlaganj v cestno infrastrukturo).²² Dnevne migracije so posledica obdobja zgodnje industrializacije, ko je prišlo do delitve med prostori bivanja in dela, kar se odraža v vzorcih mobilnostih, ki so vse manj kolektivni in poti vedno daljše (Gabrovec in Bole 2009). Za Slovenijo je značilna visoka stopnja urbanizacije in nizka stopnja urbane koncentracije, ki jo Kos (2007, 140) opisuje kot »urbani primanjkljaj«, ki se kaže v nizkem deležu mestnega prebivalstva, le 54 %, ob tem da veliko nekmetov živi v podeželskem prostoru (prav tam). Razpršena poselitev ljudi dela odvisne od uporabe osebnih avtomobilov in ohranja sistem avtomobilitnosti.

²² Dnevne migracije so tudi posledica razpršene poselitve, ta pa je posledica dolgoletne politike prostorskega planiranja, cene energentov, zemljišč, materialov ter želja posameznikov.

Delodajalci zaposlenim (Ljubljancem in migrantom) pogosto zagotavljajo parkirno mesto, kar je za delodajalca strošek in država ter mesto bi lahko z davčnimi stimulacijami spodbujala opuščanje te prakse (npr. obdavčitev parkirnih prostorov podjetij). Rezultati raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012) kažejo, da kar 47,6 % ljudi, ki na delovno mesto pridejo z avtomobilom (v raziskavi so sodelovali Ljubljanci in prebivalci Trzina, Domžal in Kamnika), uporablja službeno parkirišče, ki ga plačuje delodajalec (Graf 4.7).

Graf 4.7: Odgovori na vprašanje: »Ali imate na delovnem mestu zagotovljeno parkirišče za vaš avtomobil?«



Vir: Uršič in drugi (2012, 30).

Intervjuvance, ki so se na delo vozili z avtomobilom, sem spraševala, če bi plačljivo parkiranje na delovnem mestu vplivalo na spremembo mobilnosti. Miha (38 let), ki ima do delovnega mesta le 3 km, je odgovoril, da bi v tem primeru verjetno začel uporabljati kolo, Maja (35 let) verjetno ne, ker ko »bolj kot palica (plačevanje) motivira korenček (dobro počutje, fleksibilnost, hitrost ...)«, Blaž (41 let) pa bi morda bolj pogosto uporabil kolo, a v večini primerov bi vseeno uporabil avtomobil. Tomaž (36 let) se na delo vozi iz Lavrice, razdalja mu pomeni glavno oviro, parkirno mesto si plačuje sam, je cenovno ugodno in plačuje pavšal, tako da mu tudi občasna uporaba kolesa ali javnega prevoza ne bi vplivala na višino stroškov parkiranja avtomobila na delovnem mestu.

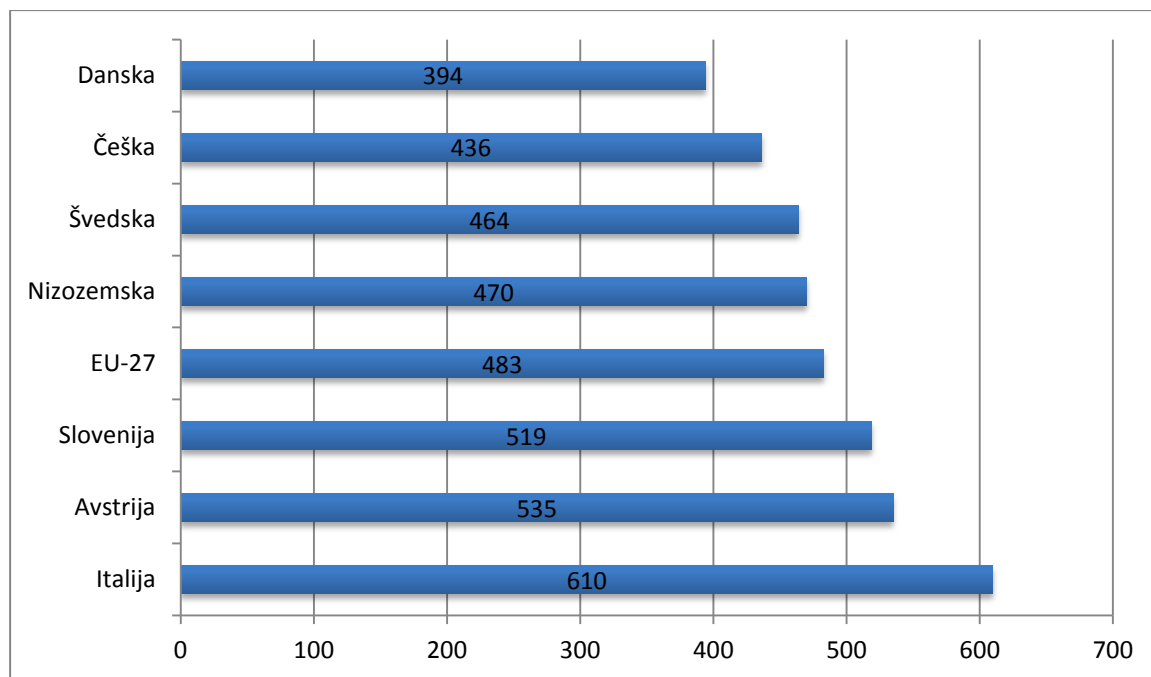
Odgovornost delodajalcev je tudi, da zagotovijo parkirna mesta za kolesa za zaposlene, obiskovalce in stranke (o načinih promocije kolesarjenja s strani delodajalcev bom pisala v

poglavju 5.8 *Promocija kolesarjenja*). Del prometne strategije Ljubljane in okoliških občin je zmanjšanje deleža dnevnih migrantov, ki v mesto pridejo z osebnim avtomobilom in se poveča delež tistih, ki uporabijo vlak, avtobus, parkirišče P+R (ang. park and ride) in kolo. Zmanjšanje avtomobilističnega prometa in zasedenosti parkirnih mest v centru se spodbuja s sistemom parkirišč P+R: parkiraj in se pelji z avtobusom. Sistem P+R omogoča, da se uporabnik do parkirišča na obrobju mesta pripelje s svojim avtomobilom, pot pa nadaljuje z javnim prevozom ali kolesom (t. i. intermodalnost ali večmodalni prevoz). Trenutno je v Ljubljani šest tovrstnih parkirišč, Dolgi most, Ježica, Sinja Gorica, Barje, Stožice in Studenec. V letu 2016 se načrtuje odprtje treh P+R parkirišč, v Zalogu, Črnučah in Stanežičah (Terzić 2016). Na njihovo uporabo pa vpliva cena, oddaljenost od končne destinacije, povezanost z javnim potniškim prometom in enostavnost uporabe. Cenovna politika parkiranja v mestu je dogovor med upravljalcem parkirišča in mestno upravo in lahko ima pomembne posledice na mobilnostne navade uporabnikov.

4.6 Lastništvo osebnih avtomobilov v Sloveniji

Lastništvo osebnih avtomobilov oziroma stopnja motorizacije se opisuje s številom avtomobilov na 1000 prebivalcev in Slovenija v EU sodi med države z največjim povečanjem lastništva osebnih avtomobilov (Plevnik in drugi 2011), stopnja motorizacije je v letu 2012 znašala 519 osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev (Zlobec 2012). Primerjavo stopnje motorizacije Slovenije z nekaterimi članicami EU za leto 2011 prikazuje Graf 4.8.

Graf 4.8: Stopnja motorizacije Slovenije in nekaterih evropskih državah leta 2011



Vir: prirejeno po Plevnik in drugi, 2011.

Raven lastništva osebnih avtomobilov se odraža v njihovi rabi, kar se v urbanih območjih odraža tudi v prometnih zastojih in težavah s parkiranjem²³ (Plevnik in drugi 2011). Povečevanje stopnje motorizacije je povezano z zmanjševanjem gospodinjstev, s povečevanjem števila avtomobilov na gospodinjstvo, spreminjanjem potovalnih navad in življenjskih stilov ter padanjem kakovosti javnega prometa (prav tam).

Kljub visokemu številu avtomobilov na prebivalca je mogoče imeti dober javni promet in uveljavljati načela trajnostne urbane mobilnosti, kar pa žal ne velja za Slovenijo. Ljudje lahko kljub lastništvu avtomobila uporabljajo javni potniški promet in kolesarijo, zato sam podatek o številu avtomobilov ni najbolj pomemben, več pove podatek o številu prevoženih kilometrov (McKone 2010). Na število prevoženih kilometrov pa vplivajo operativni stroški, kot so cena goriva, cestnin, zgoščevalnih taks, parkiranja ter cena in dostopnost alternativnih transportnih načinov.

²³ Ljudje parkiranje zaznavajo kot enega pomembnejših problemov mobilnosti v Ljubljani (Hočevar in drugi 2012). Ukinjanje brezplačnega parkiranja po mestu naleti na največ nasprotovanj, celo več kot zapiranje mestnega središča, omejevanje hitrosti, količki za preprečevanje nedovoljenega parkiranja ter potencialna uvedba zgoščevalne takse (prav tam). To zavračanje stroškov, povezanih s parkiranjem, kaže na eksternalizacijo stroškov, kjer se ljudje ne zavedajo, da je brezplačen parkirni prostor javna dobrina, financirana z javnim denarjem.

Tudi cilji EU so bolj kot na količino avtomobilov vezani na tip avtomobilov, glede na porabo goriva in emisijske standarde (Plevnik in drugi 2013), v Sloveniji je bilo leta 2014 99,2 % avtomobilov z bencinskim ali dizelskim motorjem, električnih vozil je bilo 133 (Pavšič 2015). Stopnja motorizacije je tudi odraz prometno-politične usmeritve mesta, regije ali države: v letu 2013 je 82 % slovenskih gospodinjstev imelo avto, 6 % si ga ni moglo privoščiti, 12 % ga ni potrebovalo, v letu 2014 so gospodinjstva za transport namenila 16 % vseh svojih izdatkov (Pavšič 2015), kar nas uvršča v evropski vrh in priča o velikem številu avtomobilov in njihovi pogosti uporabi.

Z uporabo avtomobilov je povezana tudi t. i. kultura udobja, ki vpliva na vsakdanje prakse in rutinsko izbiranje načina mobilnosti. Pet intervjuvancev je omenilo lenobo, Miha (39 let), sicer gorski kolesar, pravi: »Nisem jutranji tip, pa se ves 'zliman' raje usedem v avto kot na kolo.« Blaž (41 let) pa pravi, da kolesa ne uporablja tudi zaradi lenobe, ter da sam sebi predstavlja največjo oviro. Eva (36 let) ima po službi pogosto opravke, za katere potrebuje avto in pravi, da »bi v bistvu morala zelo premisliti, kateri dan sploh lahko gre s kolesom in potem pač zmaga moč navade v povezavi z lenobo«. Odloča se, da bi se vsaj en dan v tednu začela na delo voziti s kolesom, glavni motiv ji je zdravje in dobro počutje, ki ga povezuje s kolesarjenjem. Lenobo je omenila tudi Jasna (39 let), ki se ji ne da kolesariti, ker rada hodi, za kratke razdalje po centru se ji tudi »ne da odklepati in zaklepati kolesa«.

4.7 Ozaveščenost javnosti o vplivih prometa na okolje

O vplivih prometa na okolje smo pisali v poglavju 4.3 *Onesnaženost zraka in hrup*. Transport je pomemben vir emisij toplogrednih plinov, v večini držav je na drugem mestu za proizvodnjo energije. V EU cestni transport predstavlja okoli 20 % vseh emisij in še vedno raste (Reducing emissions from transport 2016). Rezultati raziskav Evropske komisije iz leta 2010 in 2011 pričajo o tem, da se prebivalci Slovenije in držav EU zavedajo posledic za okolje zaradi naraščajočega prometa, ter da bi bili pripravljene sprejeti predloge za rešitev okoljskih problemov, ki jih povzroča promet (Plevnik in drugi 2013). Anketiranci iz Slovenije so bili naklonjeni spremembam karakteristik avtomobilov, ki bi vplivale na raven izpustov plinov: zniževanju hitrosti avtomobila (77 %) in višanju cene avtomobila (62 %), 58 % anketirancev je pripravljenih zamenjati trenutno shemo plačevanja stroškov avtomobila v obliki registracije in davkov z novo, ki bi upoštevala dejansko rabo (prav tam). Večina ljudi se zaveda negativnih posledic prometa in 69 % jih meni, da je izboljššan javni promet

najpomembnejši ukrep za zniževanje okoljskih problemov transporta (prav tam). A ta okoljska angažiranost izraža le namero in prevladujočo družbeno normo o varovanju okolja, ne pove pa dosti o dejanskem ravnanju, ko pride do nakupa avtomobila ali izbiranju med različnimi načini mobilnosti:

Treba je poudariti, da zavedanje ljudi o okoljskih problemih prometa ne vodi avtomatično v spreminjanje mobilnostnih navad. Z zagotavljanjem informacij in ozaveščanjem lahko pomagamo pri spreminjanju vzorcev navad glede trajnostne mobilnosti. Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja (2006) že v svojih načelih in strateških usmeritvah izpostavlja pomen okoljske ozaveščenosti in dialog z vsemi zainteresiranimi ter sodelovanje javnosti. [...] Okoljsko ozaveščanje oziroma krepitev zavesti o skupni odgovornosti za stanje v okolju in vzpodbujanje pripravljenosti za spreminjanje sistema vrednot in življenjskega sloga vseh prebivalcev Slovenije je opredeljeno kot eden od ukrepov doseganja ciljev trajnostnega razvoja. S pomočjo različnih komunikacijskih kanalov, orodij in aktivnosti naj bi skušali krepiti okoljsko in etično zavest ter razvoj vrednot in spremembe navad (Plevnik in drugi 2013).

Ljudje se za kolesarjenje odločajo iz različnih razlogov: hitrosti, priročnosti, občutka svobode, nizkih stroškov, da združijo prijetno s koristnim in se med prevozom na delo še rekreirajo. V splošni javnosti so kolesarji občasno razumljeni kot »okoljski bojevniki«, a so okoljski razlogi redko razlog za odločitev za kolesarjenje. Po rezultatih raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* se ljudje za kolesarjenje na delo ali v šolo iz ekoloških razlogov odločijo v 10,2 % v letu 2012 (8,6 % v letu 2009) (Uršič in drugi 2012). Če okoljski razlogi ne igrajo bistvene vloge pri izbiri načina mobilnosti posameznika, pa bi morali biti občutno bolj pomembni pri mestnih oblasteh in nacionalnih vladah.

Uporaba avtomobila v Ljubljani je zaradi stroškov lastništva in uporabe pogosto iracionalna izbira, avto običajno uporablja le en uporabnik hkrati, v prometnih konicah je časovno nekonkurenčen kolesarjenju, zaradi premagovanja relativno kratkih razdalj bi bili bolj finančno in časovno učinkoviti drugi načini (Hočevar in Zorman 2012, 55).

Trenutna paradigma avtomobilenosti se odraža v neupoštevanju vprašanj o okoljskih stroških in načinih trajnostnega prometa. Določeni diskurzi in teme še morajo postati del individualnih stališč in javnih debat, ter zato še niso bili sposobni imeti vpliva na mobilnostne vrednote, ki še vedno temeljijo na hitrosti, individualizmu, neodvisnosti od omejitev prostora. Zaznavamo indiferenco do skupnih ciljev, racionalne in celostne skrbi za lastno dobrobit, uporabo prihodkov, ali drugih relevantnih tem, in to lahko izhaja iz relativno arhaičnih vzorcev gospodarjenja, življenjskih stilov ter družbenih mrež velikega dela populacije (Hočevar in Zorman 2012, 57).

Rezultati *Javnomnenjske raziskave o možnostih izboljšanja prometne ureditve v Ljubljani – analiza percepcije zgoščevalne takse* (Hočevar in drugi 2012) kažejo, da kolesarji predstavljajo skupino respondentov, ki je najbolj naklonjena uvedbi zgoščevalne takse, so najmanj avtomobilistično usmerjeni ter najbolj pozorni na vprašanja kakovosti zraka (Hočevar 2012b, 38). Kakovost zraka med splošno javnostjo ni percipirana kot resen problem, čeprav je znano, da ima Ljubljana probleme s kakovostjo zraka, o čemer sem pisala v poglavju 4.3 *Onesnaženost zraka in hrup*. Anketiranci kot bistvene posledice trajnostne mobilnosti ne vidijo izboljšanje kakovosti okolja, temveč bolj »ne-okoljske« cilje, kot so izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje (prav tam). Hočevar na osnovi te raziskave, ter raziskave *Kakovosti življenja v Ljubljani* (2010) ter raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012) presenetljivo ugotavlja, »da okoljska ozaveščenost v Ljubljani ni posebej prisotna med populacijo« (Hočevar 2012b, 41). Podobno se je pokazalo v za nalogo opravljenih intervjujih, kjer nihče od intervjuvancev potencialne spremembe načina mobilnosti ni povezoval z okoljskimi razlogi. Od ozaveščenosti, prepričan in znanja pa je odvisna načelna podpora kakršnim koli ukrepom ter še bolj pripravljenost spreminjanja navad in delovanj. O ozaveščanju javnosti o vplivih prometa na okolje bom posredno govorila še v poglavju 5.7 *Spreminjanje družbenih vzorcev, vrednot in življenjskih stilov* ter poglavju 5.6 *Promocija kolesarjenja*.

4.8 Prometne politike Ljubljane

Prometne politike moramo obravnavati kot del širšega odziva na demografske, družbene, ekonomske in okoljske spremembe. 19. stoletje je bilo stoletje železnice, 20. stoletje avtomobila, kaj pa bo zaznamovalo 21. stoletje? Glede na hitrost sprememb in razvoja lahko pričakujemo nepredstavljivo. Sedanjost globalno najbolj zaznamuje rast populacije in tehnološki razvoj. Rast populacije ustvarja potrebe po hrani in mineralnih virih ter vpliva na okolje z zviševanjem emisij (Metz 2014, 1631).

Mestne oblasti imajo vpliv in odgovornost, da se pravočasno in strateško odzovejo na spremembe, ki jih prinaša razvoj. Župan in mestni svet imata vpliv na transportne politike, načrtovanje rabe prostora, stanovanjske politike, ekonomski razvoj, urbano regeneracijo, kulturo, zdravstveno varstvo ter celo vrsto okoljskih vprašanj. Župani po celem svetu svoj vpliv na prihodnost mest izvajajo skozi natančno načrtovanje prometa, ker so prepoznali, da je ta ključen za dobro delovanje mesta (Metz 2014, 1643). A kot pravi Janez Koželj,

podžupan Ljubljane, obstaja odpor s strani administrativnih struktur ter transportnega načrtovanja, ker oklevajo pri popolni implementaciji nove prometne paradigme (več o »novi prometni piramidi« v poglavju 5.4.1 *Prometna politika MOL*) (Koželj 2015). Koželj pravi, da so potrebne nenehne intervencije, ki poberejo veliko časa in živcev, da se zagotovi primeren dizajn in implementacija trajnostnih mobilnostnih in transportnih rešitev v mestu (prav tam). Pomemben korak k zniževanju deleža motornega prometa v centru Ljubljane se je zgodil leta 2007 z vzpostavitvijo t. i. mestne ekološke cone, ki je namenjena povečevanju površin, namenjenih pešcem in kolesarjem ter zniževanju emisij in hrupa (Središče mesta – ekološka cona).

Po svetu obstaja mnogo različnih načinov upravljanja mest. Mesta se učijo na primerih uspehov drugih mest, prevzemajo načine upravljanja, iščejo primere dobrih praks in jih po svoji meri uveljavljajo za reševanje lastnih problemov. Vsako mesto ima svoje karakteristike in mora oblikovati lastno vizijo o tem, kakšno želi postati in kako bo to doseglo (Metz 2014, 1655). A mnogim mestom je skupno vprašanje, kaj narediti z avtomobilom, ker postaja jasno, da so za življenje prijetna mesta mogoča (oziroma je to nujen pogoj) brez uporabe avtomobila kot glavne značilnosti urbanega življenja. V velikih in srednje velikih ter gosto poseljenih mestih avtomobil izgublja svoj vpliv in prostor. Drugje imajo prebivalci več izbire med načini mobilnosti, a je treba sklepati kompromise med prednostmi individualne uporabe avtomobila ter vplivom avtomobilov ter z njim povezanih posledic na celotno urbano izkušnjo in družbo (Metz 2014, 1667). Delovanje in videz mest sta v veliki meri odvisna od teh kompromisov, torej od razmerij med osebnimi koristmi in koristmi družbe in okolja, med gospodarskim razvojem in dostopnostjo ter kakovostjo bivanja in varovanjem okolja. V preveliki skrbi za osebno mobilnost, ki jo omogoča avtomobil, lahko ogrozimo tudi družbene interakcije, ki so nujne za uspeh mesta (prav tam).

4.8.1 Trajnostna urbana strategija Mestne občine Ljubljana 2014–2020

Trajnostna urbana strategija Mestne občine Ljubljana 2014–2020 (TUS-Str-MOL) (Gajšek in drugi 2015) je dokument, ki predstavlja platformo za uskladitev različnih sektorskih razvojnih programov, politik in planov in se neposredno navezuje na programe, s katerimi bo MOL kandidiral za črpanje sredstev EU v okviru *Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020* (Gajšek in drugi 2015). Poleg tega je dokument tudi podlaga za novo urbano politiko lokalnih skupnosti EU, v okviru katere se

uvaja instrument »celovitih prostorskih naložb« (prav tam). Strategija temelji na merilih *Ljubljana – Zelena prestolnica Evrope 2016*,²⁴ izhaja iz *Vizije 2025*, je vpeta v program financiranja 2014–2020 in v *Ljubljana Smart City 2015* ter izvajanje celovitih prostorskih naložb.

Vprašanja oz. problematike, ki jih dokument obravnava, so usklajena z Regionalnim razvojnim programom Ljubljanske urbane regije 2014–2020 in z Dogovorom o razvoju Ljubljanske urbane regije 2014–2020. Prav tako sledi državnim razvojnim dokumentom Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, Partnerskemu sporazumu med EU in RS ter Operativnim programom RS za tekoče programsko obdobje (Gajšek in drugi 2015, 6).

Predstavila bom dele *TUS-Str-MOL*, ki se nanašajo na mobilnost in kakovost življenja v Ljubljani. S trajnostnim prometom v mestu se ukvarja *Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2014–2020*, *Občinski prostorski načrt MOL* ter dokument, ki je nastal z Razvojno regionalno agencijo Ljubljanske urbane regije, *Strokovne podlage urejanja javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji* (2009). Svet MOL je leta 2012 sprejel novo prometno politiko, ki podpira trajnostne oblike mobilnosti in sledi ideji omejevanja rabe osebnega motornega prometa. Cilj nove prometne politike je »izboljšati porazdelitev mobilnosti tako, da se do leta 2020 tretjina prevozov izvede z javnim prometom, tretjina z nemotoriziranim načinom in tretjina z osebnimi vozili« (Gajšek in drugi 2015, 24).

Konkretni ukrepi politike trajnostne urbane mobilnosti, ki jih predvideva *TUS-Str-MOL* (Gajšek in drugi 2015) so:

- obnavljanje voznega parka Ljubljanskega potniškega prometa;
- odprtje polnilnice za vozila na stisnjen zemeljski plin;
- postopno zapiranje mestnega središča za promet, zmanjšanje števila parkirnih mest na javnih površinah ter povečanje prostora, namenjenega pešcem in kolesarjem;
- uporaba električnih vozil Kavalir v peš coni;
- električni turistični vlakec Urban;
- uvedene so bile nove linije LPP, prevoz se širi tudi v območje Ljubljanske urbane regije;

²⁴ 12 kvalitativnih kazalcev Zelene prestolnice Evrope 2016: podnebne spremembe, lokalni promet, zelena urbana območja, naravna in biotska raznovrstnost, kakovost zraka, kakovost zvočnega okolja, proizvodnja in upravljanje z odpadki, poraba vode, eko-inovacije in trajnostno zaposlovanje, energetska učinkovitost, celostno ravnanje z odpadki (Gajšek in drugi ur. 2015).

- uporaba enotne kartice Urbana;
- vzpostavlja se sistem P+R na območju mesta in v Ljubljanski urbani regiji: politika parkiranja »pred vrati ciljnega mesta«, kjer je parkiranje bilo mogoče na vsakem koraku, se umika parkiranju P+R na obrobju mesta, ki je namenjeno predvsem dnevnim vozačem za celodnevno parkiranje;²⁵
- uvajajo se območja z lokalno omejenim dostopom ter karejski sistemi enosmernih ulic;
- poostren je nadzor nad nepravilnim parkiranjem;
- izvajajo se akcije za bolj odgovorno in racionalno rabo avtomobila, promovira se kolesarjenje, hoja ter uporaba javnega potniškega prometa.

Operativni program Evropske kohezijske politike za leta 2014–2020 je strateški izvedbeni dokument, ki je podlaga za črpanje sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, Evropskega socialnega sklada in Kohezijskega sklada v obdobju 2014–2020 (Gajšek in drugi 2015, 33). Dokument določa področja, v katera bo Slovenija vlagala sredstva, sledi sporazumu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje med leti 2014–2020, ki je v skladu s strategijo EU 2020, ter ustreza zahtevam po ekonomski, socialni in teritorialni koheziji (prav tam). Ukrepi za trajnostni urbani razvoj so določeni v treh dokumentih: *Vizija Ljubljane 2025* (MOL 2007), v *Odloku o občinskem prostorske načrtu MOL – strateški del* ter v *Odloku o občinskem prostorskem načrtu MOL – izvedbeni del* (Uradni list RS št. 78/2010), ki opredeljujejo vizijo do leta 2030 (prav tam).

V kontekstu razvoja urbane mobilnosti ter zgoraj omenjenih dokumentov so cilji sledeči:

- da se do leta 2020 končajo predvideni P+R (ang. park and ride) v regiji;
- uvedba rumenih pasov na vpadnicah v mesto;
- uvedba hitrih linij, namenjenih javnemu potniškemu prometu;
- enoten sistem vozovnic za mestni promet, medkrajevne avtobuse ter vlake Slovenskih železnic;
- širjenje kolesarske mreže, kolesarskih postajališč ter kolesarnic;
- širjenje mreže Bicike(LJ);
- nova polnilna mesta za CNG, povečanje števila vozil na CNG v privatnem in javnem sektorju;

²⁵ V letu 2016 se načrtuje odprtje treh P+R parkirišč; v Zalogu, Črnučah in Stanežičah (Terzić 2016).

- nova polnilna mesta za električna vozila, povečanje števila vozil na električni pogon v privatnem in javnem sektorju (Gajšek in drugi 2015, 35–36).

4.8.2 Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2014–2020

Program varstva okolja za MOL 2014–2020 (2014) velja za strateški dokument MOL, ki vzpostavlja idejo Ljubljane kot okolju zavezane evropske prestolnice. »Dokument izhaja iz stanja okolja, določa strateške cilje in natančno evidentira potrebne ukrepe, ki so podlaga trajnostnemu ravnanju in hkrati pomenijo jasno usmeritev pri prostorskem, gospodarskem in družbenem razvoju Ljubljane« (Mestna občina Ljubljana 2014). Prioritete za obdobje 2014–2020 so: dolgoročno zavarovanje vodnih virov, varovanje naravnega okolja, izkoriščanje površin za pridelavo hrane in lokalno samooskrbo in aktivna vloga mestne uprave k spodbujanju trajnostnega načina delovanja, poslovanja in bivanja v občini (prav tam). Del programa varstva okolja je tudi projekt *Ljubljana, pametno mesto*, ki je usmerjen na uporabo informacijskih tehnologij za dvig kakovosti življenja.²⁶

4.8.3 Pobuda CIVITAS (City-Vitality-Sustainability)

Leta 2002 je Evropska komisija pod Generalnim direktoratom za energijo in promet pričela s pobudo CIVITAS, ki je namenjena demonstracijskim projektom prometne politike in tehnologije. Namen projekta je testiranje inovativnih strategij v mestnem prometu, ki naj bi vodile k doseganju zastavljenih ciljev varstva okolja (CIVITAS Ljubljana). Ljubljana je bila kot sledilno mesto vključena v *CIVITAS MOBILIS* med leti 2005 in 2009, v tem času je izvajala ukrepe čistejših goriv, promocije trajnostne mobilnosti s poudarkom na kolesarjenju ter promovirala alternativna goriva (prav tam) Kot vodilno mesto je bila Ljubljana vključena

²⁶ *Ljubljana, pametno mesto* je projekt v katerem MOL v sodelovanju s podjetjem Siemens “razvija, komunicira in promovira svoje projekte in dosežke na področju okoljske učinkovitosti” (Merslavič 2009, 7). Projekcije razvoja so narejene do leta 2050, oziroma 2020; metodološko orodje je *Referenčni energetsko-ekološki model REES MOL*, projekcije pa temeljijo na statistikah MOL ter nacionalnega in mednarodnih statističnih uradov (prav tam) Avtorji študije *Trajnostna urbana infrastruktura* so analizirali dva scenarija, prvi je t. i. ciljni scenarij, po katerem bi Ljubljana do leta 2050 zmanjšala emisije za 50 %, po drugem scenariju trajnostne odličnosti pa za 80 %. Poleg industrije, gospodinjstev, javnega in storivenega sektorja je pri doseganju teh ciljev ključen tudi promet. Avtorji poročila menijo, da lahko oba cilja dosežemo z naslednjimi prometnimi ukrepi:

- dostopen, učinkovit, cenovno sprejemljiv javni promet in trajnostna prometna infrastruktura;
- širjenje omrežja kolesarskih stez in območij za pešce;
- sprememba strukture voznega parka za osebna vozila;
- sprememba strukture voznega parka za avtobuse mestnega prometa;
- sprememba deležev potniških kilometrov (Merslavič 2009, 49).

Do leta 2050 se predvideva zmanjševanje števila potniških kilometrov, še bolj pomembno pa je povečevanje kolesarskih potniških kilometrov, ki naj bi se po projekcijah raziskave do leta 2050 povečali za 40 %, hoja pa le za 3 %, predvidevajo pa tudi veliko rast javnega potniškega prometa (Merslavič 2009, 50). Do znižanja prometnih emisij lahko pride zaradi nižjega skupnega števila potniških kilometrov, zaradi spremenjenih deležev posameznih načinov mobilnosti ter novih tehnologij, ki omogočajo boljši izkoristek energije.

v *CIVITAS ELAN* med leti 2008 in 2012, glavni dosežki sodelovanja, povzeti iz uradne strani projekta, pa so:

Javni promet:

- LPP je posodobljen s 5 hibridnimi avtobusi in 20 avtobusi na metan;
- uporaba informacijskega orodja Telargo, ki omogoča napovedovanje prihodov avtobusov, na postajah LPP-ja so postavljeni prikazovalniki prihodov avtobusov;
- v peš coni obratuje več brezplačnih vozil Kavalir;
- testiranje storitve »prevoz na klic« za gibalno ovirane;
- Google Transit omogoča načrtovanje poti z Javnim potniškim prometom.

Kolesarjenje in hoja:

- MOL je zaposlil koordinatorja za kolesarjenje, ki je skrbel za izboljševanje pogojev kolesarjenja v mestu;
- pripravljena je bila celovita kolesarska strategija, ki je del Prometne politike MOL do leta 2020;
- zaposleni v redarstvu MOL in mestni upravi imajo na uporabo 50 službenih koles;
- izvedba dogodkov za promocijo varnega kolesarjenja in hoje;
- povečanje površin umirjenega prometa in območij za pešce v mestnem jedru.

(Vir: CIVITAS Ljubljana)

Avtorji zbornika *Rethinking everyday mobility* (Trček in Kos 2012), ki predstavlja rezultate projekta *CIVITAS-ELAN*, ugotavljajo, da obstajajo akutni prometni problemi in da se širi zavedanje o potrebnih spremembah (2012, 10). Pogosto so naleteli na močan sistemski odpor, tako da so se radikalne spremembe zdele nemogoče, a so se s pomočjo ukrepov projekta vseeno zgodile (prav tam). Področje prometa je specifično; gre za kombinacijo družbeno-tehničnih dejavnikov, ki nujno zahtevajo sodelovanje tehnikov, tehnologov, organizatorjev, logistov, administratorjev in zadeva množico različnih uporabnikov – sodelovanje med temi različnimi skupinami pa zahteva inovativne pristope (Trček in Kos 2012, 10). *CIVITAS ELAN* izhaja iz predpostavke, da so mesta učeči se sistemi, ter da sta politična predanost in zaveza skupnim ciljem nujni za iskanje alternativ trenutnemu stanju. Avtorji zbornika so prepričani, da je trenutna uporaba avtomobilov v mestih nepotrebna in zastarela, ter da znižuje kakovost življenja. »Ozelenjevanje' mestnega prometa je zagotovo zahtevno delo, a je tudi naloga z

visoko dodano vrednostjo za kakovost življenja v mestu« (Trček in Kos, 2012, 11–12). Spremembe se dogajajo postopno in na dolgi rok, avtorjem poročila se zdi pomembno to, da se pojavljajo in promovirajo alternative obstoječemu stanju in predvidenim idejam nadaljnega razvoja (prav tam). Promoviranje alternativ je v modernih reflektivnih družbah velikega pomena, saj se prav zaradi njene reflektivne narave dogaja mnogo odločevalskih blokad (prav tam). Eden glavnih ciljev projekta je legitimizacija mogočih alternativ obstoječega stanja. Avtorji pa se zavedajo, da kljub temu, da je spreminjanje prometnih vzorcev tehnično vprašanje, gre tudi za družbeno temo, ki zahteva specifične pristope. Sodelovanje v različnih trajnostno usmerjenih mobilnostnih koalicijah, kot je CIVITAS, lahko pripomore k preseganju omejitev, ki jih povzroča neustrezna nacionalna in lokalna zakonodaja.

4.8.4 Ljubljana, Zelena prestolnica Evrope 2016

Ljubljana je bila junija 2014 v Kopenhagenu izbrana za zeleno prestolnico Evrope 2016. Zelena prestolnica Evrope je pobuda Evropske komisije, katere cilj je izraziti priznanje in nagraditi prizadevanja za izboljšanje okolja, gospodarstva in kakovosti življenja v mestih (Zelena prestolnica Evrope 2016). Dve tretjini prebivalcev Evropske unije živi v mestih ali urbanih okoljih in izboljšanje urbanih življenjskih okolij je ena od pomembnih točk 6. Okoljskega akcijskega programa EU, sprejetega leta 2001 (European green capital 2016). Obstaja več evropskih nagrad, ki nagrajujejo izboljševanje posamičnih vidikov življenjskega okolja, nagrada *Zelena prestolnica Evrope* pa naj bi bila glavna, krovna nagrada za mesto, ki je vzor drugim mestom. Področja ocenjevanja so konsistentna okoljska politika, trajnostne mobilnostne rešitve, ki vključujejo izboljševanje javnega prometa, povečevanje deleža zelenih površin, trajnostne načine ravnanja z odpadki in implementacijo inovativnih in poslovnih rešitev za dvig kakovosti urbanega življenjskega okolja (prav tam). Ljubljana je bila izbrana zaradi trajnostnega napredka v prometni infrastrukturi (lokalni promet, ureditev prometa v mestnem središču, povečevanje prostora, namenjenega pešcem in kolesarjem) (prav tam). »Iz mesta, v katerem so prevladovali avtomobili, se Ljubljana spreminja v mesto, kjer imajo prednost sredstva javnega prevoza, pešci in kolesarji. Najvidnejši ukrep, ki je bil sprejet, je bila sprememba prometnega režima na glavni prometnici mesta, Slovenski cesti« (O zeleni prestolnici 2015). Poleg sprememb v prometni infrastrukturi so bile opažene tudi izboljšave pri ohranjanju in varovanju zelenih površin, izboljševanju degradiranih območij, ravnanju z odpadki ter odpadnimi vodami.

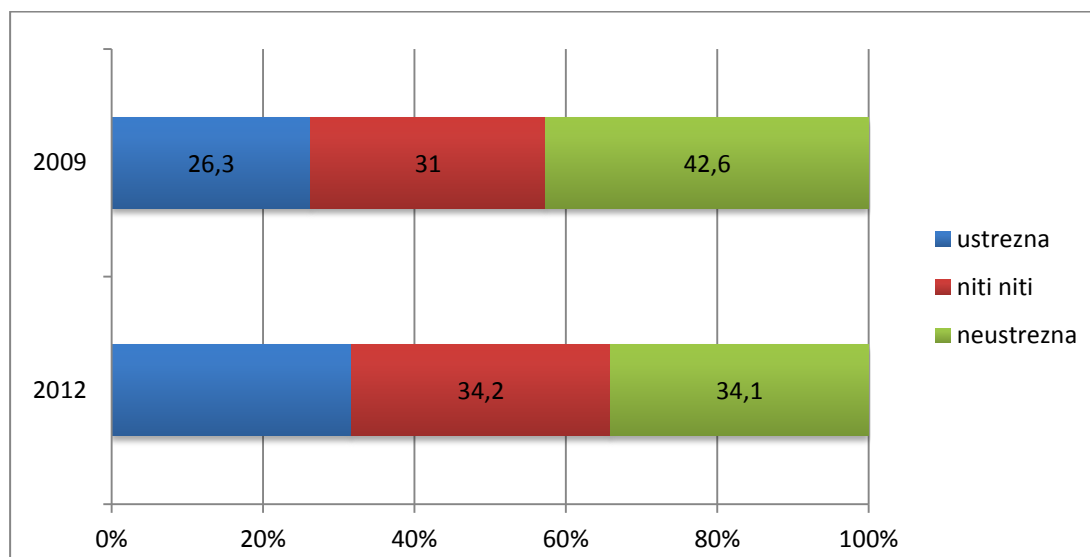
Mestna občina kot zelena prestolnica med Ljubljancani ustvarja in krepi podobo Ljubljane kot mesta, ki varuje okolje in skrbi za dvig kakovosti življenja prebivalcev ter s tem promovira in spodbuja spremembo navad in ravnanj ljudi. O tem priča cela vrsta aktivnosti, ki so posvečene posamičnim tematikam (ravnanje z odpadki, lokalna samooskrba, hrup, zelene površine, energetika, biodiverziteti, trajnostni turizem, trajnostna mobilnost, kakovost zraka, les, prilagajanje na podnebne spremembe, ekološke inovacije in zelena delovna mesta ...), usmerjene na točno določene ciljne skupine in ki vključujejo četrtne skupnosti (prav tam). Pozornemu opazovalcu dogajanja v Ljubljani se zdi, da se vsi dogodki na različne načine povezujejo z nazivom *Zelena prestolnica Evrope*.

Naziv *Zelena prestolnica Evrope* Mestna občina Ljubljana uporablja tudi kot način promocije Ljubljane kot trajnostne turistične destinacije. Tekmovalnost med globalnimi mesti za kapital, turiste, visoko kvalificirano delovno silo, študente in ugled spodbuja mesta, da se tržijo (ang. place marketing), generirajo podobe (ang. city branding) in ustvarjajo t. i. edinstvene konkurenčne prednosti (ang. unique selling point). Problem trženja mest je, tako kot tudi trženja sicer, da je lahko zavajajoče. Mesta se lahko redefinirajo na načine, ki ustrezajo dominantni percepciji uspeha in želja po »prodaji« se lahko odraža v popačenju resnice (Hambleton 2015). Pomembno je, da se zavedamo, kaj bodo od obravnavanja mesta kot tržne dobrine imeli prebivalci in kdo bo od tega imel korist. Katere vrednote predstavlja dominantna percepcija, ali odraža dejansko stanje ter katerim interesom služi? Trženje mest kot zgolj turističnih destinacij lahko povzroči socialno izključenost. Voditelji, ki si prizadevajo za vključujoče mesto (več o tem v poglavju *5.1 Novi načini odločanja in vodenja mesta – vključevalno mesto*), morajo biti odgovorni glede porabe sredstev, ki se namenjajo za trženje (in bi npr. lahko bila namenjena za dvig kakovosti zraka). Alternativno tržnemu generiranju podobe mesta predstavlja oglaševanje od ust do ust, ki z avtentično zgodbo in pozitivno izkušnjo predstavlja nekakšen trajnostni marketing.

4.9 Želje in ideje prebivalcev Ljubljane

O željah in idejah Ljubljank in Ljubljančanov glede kolesarjenja v Ljubljani nam pričajo javnomnenjske raziskave ter usmeritve in cilji delovanja nevladnih organizacij, inštitutov ter posameznikov, povezanih s promocijo kolesarjenja. V Grafu 4.9 so prikazani rezultati zadovoljstva s prometno ureditvijo Ljubljane za kolesarje, zbrani v raziskavi *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012).

Graf 4.9: Zadovoljstvo prometne ureditve v Ljubljani za kolesarje



Vir: Uršič in drugi (2012, 19).

Razlike v odgovorih med letoma 2009 in 2012 kažejo na percepcijo izboljšanja pogojev za vse uporabnike prometa (pešci, kolesarji, uporabniki avtobusov, avtomobilisti, uporabniki vlakov, hendikepirane osebe, uporabniki rolerjev), najnižja stopnja izboljšanja je opazna pri pogojih za kolesarjenje. Delež kolesarjev se počasi povečuje, kar povečuje potrebo po izboljšanju obstoječih kolesarskih površin in dodajanju novih (Uršič in drugi 2012). Odgovori na vprašanje: »Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani?« kažejo na avtomobilistično miselnost in zakoreninjenost življenjskih stilov, ki so vezani na redno uporabo avtomobila (Uršič in drugi 2012, 20), saj kot največje probleme navajajo gnečo na cesti in pomanjkanje parkirnih mest. Razlika v odgovorih med leti 2009 in 2012 kaže na spremembo v percepciji kolesarjenja, saj se je delež tistih, ki menijo, da so kolesarske steze slabo urejene iz 26,1 % povečal na 35,5 %, kar podobno kot zgornji podatki kaže na to, da se s povečanjem števila kolesarjev povečuje potreba po urejeni kolesarski infrastrukturi (prav tam). Kot sem pisala že v poglavju 4.1.1 *Stanje kolesarske infrastrukture v Ljubljani*, med odgovori na vprašanje: »Ali se vam zdi potrebno v Ljubljani in Ljubljanski regiji izboljšati železniški promet, mestni avtobusni promet, medkrajevni (primestni) avtobus, uvesti tramvaj, lahko železnico, urediti in razširiti površine za pešce, urediti omrežje kolesarskih poti v mestu in urediti omrežje regionalnih kolesarskih poti?« anketiranci najvišjo podporo namenjajo ureditvi in izboljšanju kolesarskih poti v mestu (81,6 % leta 2012) in regiji (74,8 % leta 2012) (Uršič in drugi 2012, 23).

Slovenska kolesarska mreža je nevladna organizacija, ki združuje več lokalnih kolesarskih mrež z namenom spodbujanja razvoja kolesarjenja in trajnostnega prometa. Del nje je tudi Ljubljanska kolesarska mreža, ki povezuje kolesarje, ki so glede svojih potreb bolj natančni in:

[K]i niso zadovoljni s stanjem v Ljubljani in nameravajo nekaj ukreniti. Siti so tega, da zakone pišejo in sprejemajo ljudje, ki se vozijo v velikih in nevarnih avtomobilih, kolesarje pa vidijo kot nepotrebno nadlego, za katero je zaradi nekih neumnih civilizacijskih norm treba graditi kolesarske steze. Člani mreže verjamejo, da je kolesarjenje edini smiseln množičen način hitrega gibanja v urbanih okoljih in da je treba čim hitreje mesta bolj ali manj zapreti za vsa motorizirana vozila razen javnih prevoznih sredstev, rešilcev in podobnih izjem. To je civilizacijska in življenjska nujnost in čim prej jo bomo izpeljali, tem lepše bo življenje v mestih (Slovenska kolesarska mreža).

Zato so cilji Ljubljanske kolesarske mreže:

- širjenje zavesti, da sta javni prevoz in kolesarjenje najbolj smiselna načina mobilnosti v urbanih okoljih;
- zagotavljanje vključenosti kolesarjenja v vse pomembne prometne in urbanistične načrte;
- sprememba zakona o varstvu v prometu na način, da varuje pešce in kolesarje;
- pravna zaščita kolesarjev v primerih prometnih nesreč ter nasilja s strani voznikov avtomobilov in policije;
- politični pritisk na vse nivoje odločanja;
- skrb za prisotnost problematike kolesarjev v medijih (povzeto po Slovenska kolesarska mreža) (Slovenska kolesarska mreža).

Inštitut za politike prostora je nevladna organizacija na področju trajnostnega urejanja prostora, ki se s svojim delom osredotoča na procese participacije, urbano prenovo, trajnostno mobilnost ter nove prostorske prakse (Inštitut za politike prostora). Njegov direktor, Marko Peterlin, kakovost kolesarske infrastrukture v mestu opisuje z oceno zadovoljivo. Ljudje so začeli več kolesariti, infrastruktura, ki pa je nepovezana in polna kritičnih točk, pa temu ne sledi (Peterlin v Kapitanovič 2014). Peterlin meni, da se Slovenci in Ljubljančani z avtomobili vozimo zaradi pomanjkanja alternativ in ne zaradi posebne miselnosti. Ljudje se prilagajajo racionalnemu načinu obnašanja, zato meni, da posebne spremembe v miselnosti ljudi niso potrebne (prav tam), potrebna je le boljša kolesarska infrastruktura.

Oddelek za varstvo okolja MOL je konec leta 2012 v okviru projekta *Ljubljana, pametno mesto* izvedel akcijo *Ljubljana si ti!*, kjer so zbirali ideje prebivalcev za dvig kakovosti življenja. Odločevalci se pri postavljanju ciljev običajno zatekajo k javnomnenjskim raziskavam, ki merijo naklonjenost javnosti do ciljev, ki so si jih zastavili odločevalci, zato je bil cilj akcije pridobiti ideje in predloge ljudi (Jesenšek 2013). V ožji izbor so se uvrstili trije ukrepi, povezani s kolesarjenjem: postavitve ekspresnih popravljalnic za kolesa, majhne pozornosti za ljudi, ki kolesarijo, nalepke »Hvala, ker koLesarJiš« ter pručke v križiščih, ki omogočajo bolj udobno vožnjo, ker ni potrebno sestopati s kolesa (prav tam). Na splošno so prevladovale pobude za izboljšanje prometa: pobude za širitev sistema Bicike(LJ), brezplačen mestni promet, spremembo prog in urnikov LPP, ureditev kolesarskih stez, ureditev kolesarnic na parkiriščih P+R, zaprtje centra mesta za avtomobile itd. (Jesenšek 2013). MOL naj bi zaradi velikega in pozitivnega odziva akcijo zbiranja pobud nadaljeval, javni podatki o do sedaj zbranih idejah niso na voljo.

5 DOBRE PRAKSE IN INOVACIJE ZA DVIG DELEŽA KOLESARJENJA IN IZBOLJŠANJE KAKOVOSTI ŽIVLJENJA

Izraz inovacija za potrebe tega dela razumem v najširšem pomenu besede: »Inovacija ni le razvoj produkta: je način spreminjanja in izboljšanja naše družbe« (Barroso, EuroCities). Glavne spodbude za inovacije običajno prihajajo iz gospodarstva in potrebe po ekonomski rasti in razvoju, a inovacije potrebujemo tudi za reševanje klimatskih sprememb in reševanje družbenih neenakosti, zato lahko govorimo o t. i. javnih ali družbenih inovacijah, ki predstavljajo konkurenčno prednost Evrope (EuroCities). Mestne oblasti tako nastopajo v dvojni funkciji; kot inovatorji, ki ustvarjajo rešitve problemov, ki jih ustvarja mesto in kot podporniki inovacij, s tem da vzpostavljajo okolje, storitve, partnerstva ter infrastrukturo, ki omogoča inovacije (prav tam)²⁷.

Urry trdi, da je družba vzrok in rešitev klimatskih sprememb, zato se morajo spremeniti družbeno-fizični sistemi in ne posamezniki (2011, 155). Prehod v sisteme, ki delujejo z manjšo uporabo naravnih virov, je bolj verjeten v enakopravnih in demokratičnih družbah, kjer se odločitve sprejemajo lokalno ali vsaj nacionalno (prav tam), zato se nivo mesta zdi idealen, ker omogoča visoko stopnjo participacije in daje ljudem občutek vpletenosti in odgovornosti. Inovacije v urbanih sistemih bogatega severa zagotavljajo bazen tehničnih in načrtovalskih inovacij, ki jih lahko na svoje načine uporabljajo vsa druga mesta. Prehod na nizko ogljično družbo, ki se dogaja v t. i. vodilnih mestih (ang. first movers), ne prinaša koristi le tem mestom, ampak v obliki prenosa inovacij in dobrih praks pomaga graditi nov model urbanega razvoja tudi v drugih delih sveta (Steffen in Bluestone 2011).

»Izboljšava« je del tradicionalnega reševanja problemov, kjer je cilj »več istega«, npr. zagotavljanje enakih storitev na bolj časovno in finančno učinkovit način, inovacija pa pomeni preseganje konvencionalnega upravljanja uspešnosti. Inovacija v javnem sektorju je, da ustvarimo nov pristop, ga preizkusimo v praksi in ugotovimo, če deluje. Je mnogo več, kot le dobra ideja, pomembno je, da pride do prenosa v prakso. Inovacija mora biti lokalna, »narejena po meri« za določen prostor in določeno skupnost, temelječa na lokalnih specifikah,

²⁷ Za opis sodobne urbane tekmovalnosti med mesti se uporablja tudi izraz "pametno mesto", ki označuje vse večjo pomembnost družbenega in okoljskega kapitala v kakovosti urbanega življenja (EuroCities), kjer glavno vlogo igrajo informacijske in komunikacijske tehnologije in učinkovita raba energije. Pametno mesto je po tej definiciji dobro za življenje, ponuja najboljšo možno kakovost življenja in najmanjšo možno porabo virov in energije ter je vključujoče, saj z uporabo tehnologije in inovativnih rešitev izboljšuje družbeno vključenost in zmanjšuje revščino.

virih, znanju itd. Kar nas pripelje do tega, da ni najboljših praks, temveč so le najbolj primerne. Prenos, izmenjava, kopiranje dobrih idej in praks je najbolj osnoven način učenja in razvoja družbe, globalizacija pa omogoča skoraj brezmejno izmenjavo v vseh sferah življenja, tudi v upravljanju mest. Spoštovanje zakonodaje Evropske unije pomeni obvezen prenos praks, instrumentalno učenje od drugih mest pa predstavlja prostovoljen prenos idej. S prenosom tujih idej in praks se lahko izognemo napakam, ki so že bile storjene, spreminjanje načina delovanja nam lahko krepí kulturne kompetence, z izmenjavo idej se krepíjo vezi med mesti, ki rešujejo podobne probleme in sledijo enakim ciljem. Pri učenju iz tujih primerov obstaja nekaj nevarnosti, ki se jim je modro izogniti. Klasična napaka je slepo kopiranje dobre prakse, ki se pogosto ne obnese zaradi lokalne kulture in drugačnega konteksta. Pomembna je senzibilnost do lokalne zgodovine, tradicije in struktur moči, ter senzibilnost do prostora. Iskanje najboljše prakse se pogosto izkaže za nesmiselno početje, treba je poiskati najbolj relevantne prakse (Hambleton 2015, 317). Učenje iz tujih uspešnih zgodb je lahko koristno in stimulira sveže razmišljanje, a uspešna družbena inovacija izhaja iz krajevno usmerjenega procesa (ang. place-based social invention) (prav tam).

Izkušnje mest, ki z inovacijami rešujejo svoje probleme, kažejo, da je vloga javnih voditeljev, da ustvarijo kulturo, v kateri se ceni in spodbuja eksperimentiranje in sprejemanje tveganj. Voditelji morajo spodbujati ljudi, da poizkusijo nekaj novega, zavedajoč se, da bo rezultat nepričakovan in velikokrat neuspešen. A stanje v javni upravi je pogosto drugačno in nagraduje tiste, ki so zanesljivi in konservativni. Nagrajeni so ljudje, ki ne sprejemajo tveganih odločitev, in konservativno delovanje, ki zamuja priložnosti za razvoj, je redko kaznovano (Hambleton 2015, 139–140). V »stabilnih obdobjih« je zadosti, če sprejemamo varne in previdne ukrepe, a ne živimo v stabilnih časih, priča smo izjemnim in hitrim spremembam, zato moramo razviti nove institucionalne strukture, nova znanja in etiko, ki bodo kos procesom spreminjanja (Schon v Hambleton 2015, 140). Radikalne inovacije v javnem sektorju se dogajajo kot posledica skupnega delovanja skupine ljudi, ki si prizadevajo rešiti specifičen problem. Posebej pomembne so postale po gospodarski krizi leta 2008, ko so varčevalni ukrepi politike in menedžerje prisilili, da se usmerijo na nove načine reševanja problemov, na iskanje krajevno usmerjenih (ang. place-based) inovacij, ki jih vodijo predani posamezniki, ki rešujejo dejanske probleme ter tako izboljšujejo kraje, v katerih živijo in delajo (Hambleton 2015).

Mesto Groningen, primer dobre prakse, velja za kolesarsko prestolnico Nizozemske, kjer je 61 % poti opravljenih s kolesom, imajo najčistejši zrak med večjimi nizozemskimi mesti (populacija okoli 200.000, univerzitetno središče, mila klima in ravnina omogočata kolesarjenje celo leto), mestne oblasti pa si zelo prizadevajo za ohranitev in povečanje deleža poti, opravljenih s kolesom zaradi rasti populacije in različnih pritiskov na javne površine (Van der Zee 2015). V 70. letih 20. stoletja se je kot v večini evropskih mest ob popularizaciji osebnega avtomobila začel odvijati klasičen scenarij, ki je predvideval rušitev starih sosesk, gradnjo novih cest čez center mesta in prilagoditev mesta na avtomobile. A mlad politik, Max van den Berg, je v mestnem svetu zasnoval za tisti čas revolucionarno transportno politiko, ki je zahtevala umik avtomobilov iz mestnega centra in ohranjanje prostora za pešce in kolesarje. Njegove ideje so bile označene za drzne, bil je »problematičen administrator«, pod stalnimi napadi in z njim se niso strinjali niti člani njegove stranke. Sam je razlike v načinih urejanja prometa videl tudi kot generacijski spor, v katerem pa je na koncu zmagala mlajša generacija (v Van der Zee 2015). Inovativni in napredni pristop je še vedno prisoten, saj je Groningen prizorišče inovacij na področju kolesarske infrastrukture. Kolesarske površine so ogrevane, kar preprečuje zmrzovanje in padce, semaforji so opremljeni s senzorji za dež, ki ob dežju dajejo prednost kolesarjem, za vse prostorske načrte se predvideva izdelava analize učinkov za kolesarjenje (ang. bicycle effect analysis). Z inovacijami v kolesarski infrastrukturi je mogoče omiliti negativne posledice vremena in kolesarjenje narediti občutno bolj udobno, a je to povezano tudi z visokimi stroški. Lahko rečemo, da so takšne investicije mogoče le v bogatih družbah, a vsaka družba se sama odloča, kako bo porabila svoje javne resurse.

5.1 Novi načini odločanja in vodenja mesta – vključevalno mesto

»Eden od pogojev za srečo je enakopravnost. [...] Ne enakopravnost v prihodkih, ampak enakopravnost v kakovosti življenja, še več, okolje, kjer se ljudje ne počutijo manjvredne, kjer se ljudje ne počutijo izključene« (Penalosa v Montgomery 2013, 3564). Vključevalno mesto (ang. inclusive city) prebivalcem in voditeljem daje orodja za zmanjšanje neenakosti, povečanje družbene pravičnosti in okoljskih odgovornosti ter krepitev skupnosti. »Vključevalno mesto vodijo močne in krajevno usmerjene (ang. place-based v nasprotju z place-less) demokratične institucije. Vsi prebivalci mesta lahko sodelujejo v družbi in gospodarstvu, voditelji pa si prizadevajo za pravičnost in naravno okolje, od katerega smo vsi odvisni« (Hambleton 2015, 16). V razvoj je vključena cela paleta akterjev in aktivnosti, mesta

ohranjajo svoja bogastva in kreativne potencialne, izogibajo se marginalizaciji določenih skupin in tako omogočajo bogastvo raznolikih interakcij. Vključevalna mesta so bogatejša in družbeno pravičnejša, ker delujejo proti družbenemu in ekonomskemu izključevanju in omogočajo sodelovanje ljudem in talentom, ki bi sicer bili marginalizirani in prezrti (Hambleton 2015). Vključevalno mesto temelji na razumevanju lokalnega prostora, prepoznavanju pomembnosti vodenja, predanosti inovacijam in razumevanju delovanja moči (prav tam). Pomembna je krajevna (ang. place-based) perspektiva, ki je drugačna od nacionalne in omogoča pogled glede na potrebe mesta, neodvisno od političnih in strokovnih struktur, omogoča sodelovanje z drugimi mesti, si prizadeva za povečanje blaginje prostora in je predana lokalni skupnosti. S tem ko javni voditelji krepijo in spodbujajo moč skupnosti, mest in lokalne demokracije, posledično zmanjšujejo vpliv različnih multinacionalnih in globalnih (ang. place-less) političnih in ekonomskih institucij, ki ignorirajo posledice svojega delovanja na lokalno okolje (Hambleton 2015, 327).

Pomembna značilnost vključevalnih mest je združevanje družbene in okoljske perspektive, ki poskuša preseči tradicionalno delitev v razmišljanju in delovanju na tiste, ki skrbijo za naravo, in tiste, ki skrbijo za mesto. Še vedno obstaja delitev na urbaniste, ki skrbijo za družbeno-političen vidik, in okoljske strokovnjake, ki se osredotočajo na analizo mesta in regije kot ekološkega sistema. Voditelji mest in načrtovalci prostora in prometa morajo videti preko te delitve in hkrati reševati okoljske in družbene probleme mesta. Krajevno usmerjeno vodenje, ki izhaja iz potreb in specifik določenega kraja, lahko izboljša kakovost življenja. Vsako mesto ima svoje probleme in hierarhije reševanja problemov, različne standarde in poglede na kakovost življenja. Zato Hambleton predlaga, da morajo biti ljudem prijazna mesta vključevalna, izhodišče pa naj bo sreča ljudi (2015, 237). Ideja vključevalnega mesta, ki združuje družbeno in okoljsko perspektivo, ter temelji na lokalnih pogojih in potrebah mesta, lahko prepozna okoljske, družbene, ekonomske, zdravstvene in druge prednosti kolesarjenja ter ga tudi omogoča in primerno spodbuja.

Kopenhagen že leta po različnih standardih in lestvicah velja za mesto, ki ponuja izjemno visoke standarde bivanja, delež kolesarjev je okoli 37 %. Transformacija se je začela v 60. letih 20. stoletja, ko je bilo mesto natrpano z avtomobili in je Kopenhagen kot eno prvih mest uporabilo odprt in eksperimentalen pristop do urbanih inovacij. Mestne oblasti so se s

pomočjo stroke in akademikov²⁸ odzvale na družbena pričakovanja in ideje naprednih družbenih gibanj – glavno mestno ulico Stroget so zaprli za avtomobile in prostor dali pešcem in kolesarjem. Glavna sila preoblikovanja mesta je bila danska politična kultura, ki je predana skupnemu javnemu interesu ter spoznanje političnih voditeljev, da urbano planiranje igra pomembno vlogo pri ustvarjanju vključujočih mest (Hambleton 2015). Kakovost urbanega planiranja ni le v tem, da je lep po izgledu, ampak v dizajnu, ki povezuje ljudi, omogoča druženje, srečevanje in opazovanje, ki ljudi spodbuja, da hodijo, kolesarijo in se zadržujejo v javnih prostorih. Sledilo je omejevanje prometa za avtomobile po drugih ulicah, stalno zmanjševanje števila parkirnih mest za avtomobile, gradnja kolesarskih stez in ostale kolesarske infrastrukture in postopoma se je spremenila razporeditev različnih transportnih načinov, predvsem pa se je ustvarila nova, ljudem prijazna kultura, ki je ljudi spodbudila, da so več časa začeli preživljati v centru mesta (Hambleton 2015). Vse spremembe so se dogajale s sodelovanjem javnosti in različnimi skupinami deležnikov, izhajale so iz potreb in želja lokalnega okolja, spremembe so bile posledice posvetovanj in ljudje so se na njih odzvali pozitivno, postopoma so avtomobile menjali za kolesa (prav tam). Konflikti se odpravljajo s stalnim izboljšanjem pogojev kolesarjenja in promocijskimi aktivnostmi. Primer spreminjanja urbane mobilnosti v Kopenhagenu kaže, da so radikalne spremembe mogoče, če mestne oblasti izvajajo postopne, a vztrajne ukrepe, na katere se ljudje postopoma privajajo. Vključevalni pristop, ki spodbuja komunikacijo in učenje, omogoča, da se pristopi in načini delovanja lahko prilagajajo in spreminjajo v skladu s spremenjenimi percepcijami. Kultura odprtosti do eksperimentiranja omogoča testiranje novih idej in učenje, če ukrep ne uspe, se ga spremeni ali zavrže, neuspeh je del procesa (Hambleton 2015). Za neuspeh velja gradnja kolesarskih stez v osemdesetih letih prejšnjega stoletja, ki so jih zgradili v ulicah, ki so bile vzporedne glavnim cestam, z namenom, da kolesarjem dajo njihov prostor, stran od najbolj avtomobilistično obremenjenih cest. A kolesarji jih niso uporabljali, ker si tudi oni želijo uporabljati najbolj direktno pot. Napačen ukrep je pripeljal do novega pristopa v načrtovanju kolesarske infrastrukture, mesto je spoznalo, da ne more ljudem zapovedati, katere poti naj uporabljajo, saj ljudje sami pokažejo, kam želijo, planiranje mora to opaziti in v skladu s tem načrtovati kolesarske poti (Colville-Andersen 2014).

²⁸ Pomembno vlogo je imel arhitekt Jan Gehl, ki je proučeval spreminjanje urbanega prostora v Kopenhagenu, ter kako to vpliva na obnašanje ljudi v prostoru. Pokazal je, da spodbujanje hoje in kolesarjenja povečuje uporabo javnih prostorov, povečuje varnost in ekonomsko vitalnost mesta. Rezultati Gehlovih opazovanj so spodbujali mestne oblasti, da nadaljujejo z načrtano potjo, javnost pa je sprejela ukrepe, ki so temeljili na predhodnih pozitivnih rezultatih (Hambleton 2015). Gehl je avtor t. i. ideje “mesta za ljudi” (v nasprotju s predhodnim načrtovalskim pristopom “mesta za avtomobile”), planiranja prostora po meri ljudi.

Po principu vključevalnega mesta in z delovanjem »od spodaj navzgor« se je v Budimpešti po letu 2000 zgodil razcvet kolesarske kulture in posledično infrastrukture. Kurirji na kolesih, posamezniki in nevladne organizacije so organizirale različne kolesarske dogodke, na prvem dnevu brez avtomobila, ki ga je organiziral župan, se je zbralo 4000 ljudi in dogodek je bil opažen v medijih in javnosti (Majorne Venn 2015). Temu je sledila organiziranost posameznikov in skupin v madžarski urbani kolesarski klub, ki je začel dialog z načrtovalci mestnih politik. Letni kolesarski dogodek so poimenovali *Kritična masa*, leta 2005 se ga je udeležilo 20.000 kolesarjev, leta 2007 že 50.000. Kolesarski promet se naj bi v nekaj letih povečal za desetkrat in mesto je začelo graditi kolesarsko infrastrukturo, uspeh gibanja *Kritična masa* velja na Madžarskem za enega največjih dosežkov civilnopравnih sredstev (prav tam). Iz *Kritične mase* se je po modelu socialnega podjetništva razvila *Cargonomia*, ki si prizadeva za večjo samooskrbo mesta s hrano, ukvarja pa se z oddajanjem tovornih koles in dostavo lokalno pridelane hrane. Druga skupina je *Bike Maffia*, ki »kolesarjenje uporablja kot orodje socialnega dela« (prav tam), kjer mladi kolesarji z zbiranjem in razdeljevanjem hrane pomagajo brezdomcem.

5.2 Sodelovanje javnosti v procesih odločanja

Sistem upravljanja mest je z vsemi različnimi interesi, lobiji, birokratskimi in zakonodajnimi pravili zelo kompleksen in posamezniki se ob tem lahko počutimo nemočni. Zaradi tega zmotno mislimo, da je le odgovornost mestnih oblasti, da ustvarjajo in ohranjajo »zdravo« mesto. Za mnogo elementov urbanega življenja smo odgovorni tudi prebivalci mesta, soodgovorni smo za naše neposredno bivanjsko okolje, za ostale ljudi in mesto kot tako. Pomembno je, da imamo perspektivo in se zavedamo, da naša dejanja vplivajo na druge ljudi ter na mesto kot celoto (Macdonald 2016, 125). Pravico in odgovornost, da oblikujemo mesto, v katerem živimo, imamo vsi prebivalci. Henri Lefebvre je dejal, da te pravice ne smemo prepustiti državi, ter da ta pravica ni stvar nacionalnosti, etničnosti ali kraja rojstva, ampak si jo pridobimo z bivanjem v mestu. Če živiš v urbanem prostoru imaš naravno pravico sodelovanja v njegovem oblikovanju (Lefebvre v Montgomery 2013, 4484). Sodelovanje javnosti v procesih odločanja je zahteva Evropske unije, ki je zapisana v *Arhuški konvenciji*, ki zagotavlja dostop do informacij, udeležbo javnosti pri odločanju in dostop do pravnega varstva v okoljskih zadevah (The Aarhus convention 2016).

Da se doseže čim večjo legitimnost sprememb v urbani mobilnosti, je nujno odpreti procese odločanja za vse deležnike. Očitno je, da v skupnosti obstajajo želje po sodelovanju, zato je smiselno pripraviti institucionalni okvir za sodelovanje zainteresiranih skupin (Kos 2012, 24). Lahko gre za različne oblike organiziranosti, cilj pa je nekakšna koordinacija, pomoč pri širjenju informacij, znanja in ustvarjanje zaupanja. Institucionalni okvir vključevanja javnosti je vedno vezan na specifičen primer, torej na točno določeno kulturno, socialno, ekonomsko, zgodovinsko okolje; pripravljen je za specifični lokalni in nacionalni kontekst, odvisno od strukture in narave problema samega (Kos 2012, 25–26). Vključevanje javnosti zajema:

- prostor za diskusije;
- zbiranje in širjenje informacij;
- seznanjanje z drugimi znanstvenimi raziskavami in pristopi;
- analiziranje predvidenih učinkov ukrepov;
- dajanje predlogov, nadzorovanje dela drugih akterjev;
- sodelovanje v procesih odločanja;
- sodelovanje pri določanju ciljev, vlog in odgovornosti; ponujanje in vrednotenje alternativ, zagotavljanje uravnoteženega obravnavanja različnih interesov, zagotavljanje fleksibilnosti in prilagodljivosti, transparentnosti in odprtosti procesa odločanja; zagotavljanje potrebnega časa in sredstev ... (Kos 2012, 26).

Kot sem omenila že v uvodu, rezultati raziskav javnega mnenja, opravljeni v okviru projekta *CIVITAS ELAN* kažejo, da prevladujoča kultura avtomobilčnosti povzroča pasivni aktivizem, ki onemogoča hitrejšo uveljavitev trajnostnih transportnih rešitev v Ljubljani in Ljubljanski regiji (Uršič 2012, 79). Tuje prakse kažejo, da so spremembe možne tudi v okoljih, kjer obstaja izražena naklonjenost ukrepom trajnostne mobilnosti, tudi če na začetku obstajajo negativna stališča do predlaganih sprememb (prav tam).

Proces načrtovanja prometnih politik mora upoštevati interese različnih družbenih, ekonomskih, demografskih, političnih in nacionalnih skupin ter si mora prizadevati, da so enakopravno obravnavane in vključene v procese načrtovanja in odločanja. Načrtovanje mora predvideti potencialne ovire, nepredvidene posledice, predvidene koristi in predvsem ponuditi dovolj relevantnih informacij, ki ljudem omogočijo, da se zavejo svoje odgovornosti, sprejmejo racionalno odločitev, spremenijo svoje ravnanje zaradi lastnih interesov ali koristi za skupnosti. Pomembno je, da se doseže stopnja vedenja in zavedanja o vplivu prometa na

kakovost zraka v Ljubljani, ter dejstvo, da smo uporabniki prometa soodgovorni za okolje, v katerem živimo ter da s svojimi ravnanji lahko spremenimo kakovost življenja.

Da se izognemo pasivnemu aktivizmu, je treba spremeniti obstoječe pristope spreminjanja mobilnostnih in transportnih politik. Če se je do sedaj uporabljal t. i. moderni pristop, kjer je veljalo, da se bo deklarativna podpora ukrepov izrazila tudi v praksi, je sedaj čas za t. i. postmoderne pristop (Uršič 2012, 83). Postmoderne pristop si prizadeva vključiti kar se da različne vidike, z namenom zagotovitve čim boljše urbane mobilnosti in visoke kakovosti življenja v mestih (prav tam). Presega idejo, da je reševanje transportnih vprašanj le tehnično vprašanje in izhaja iz predpostavke, da so urbani prostori simbolni odrazi vrednot, družbenega vedenja in posledica delovanj posameznikov, ali kot pravi Soja (v Uršič 2012, 83), prostorsko in transportno načrtovanje je produkt dialektičnega odnosa med družbo in prostorom. V različnih politično-ekonomskih sistemih obstajajo različni načini vplivanja družbe na prostor in v ekonomsko razvitih evropskih državah je močan trend postmoderne planiranja, ki si prizadeva za visoko vključenost javnosti v procese načrtovanja prostora (Uršič 2012, 83). Rezultati raziskav v okviru projekta *CIVITAS ELAN* kažejo, da je sodelovanje javnosti v primeru spreminjanja transportnih politik v Ljubljani in ljubljanski regiji šibka točka, ker je uporabnikom dana le simbolna moč, dejanska moč odločanja in vplivanja na odločitve pa je še vedno v rokah formalnih institucij in t. i. strokovnjakov. Razširjen pristop načrtovanja prometnih politik se kaže pri reševanju prometnih zamaškov na odseku Dolenjske ceste med Rudnikom in Škofljico (ki je sicer svoja občina, ki meji na MOL), kjer ministrstvo za infrastrukturo načrtuje gradnjo zožene štiripasovnice, s katero se iz različnih razlogov ne strinjajo kolesarji in pešci (ki bi na račun širitve prostora, namenjenega avtomobilom, izgubili del svojega prostora in bi se jim zmanjšala varnost v prometu) ter del stroke, ki zagovarja trajnostno mobilnost in predlaga uvedbo reverzibilnih cestnih pasov. Občani Škofljice pa zavračajo oba predloga, oziroma z besedami župana Škofljice: »Zaradi mene lahko speljejo cesto tudi nad Škofljico, samo naj že nekaj naredijo« (Alič 2015b), kar lepo ilustrira odnos ljudi in lokalne oblasti do ministrstva za infrastrukturo in Darsa, ter (ne)uspešnost sodelovanja javnosti v procesih odločanja. Eden od intervjuvancev v raziskavi, Tomaž, ki živi na Lavrici in se na delo vozi v Ljubljano, je opisal izkušnjo iz občinskega sestanka, kjer so lokalne oblasti javnosti predstavljale različne variante nove prometne ureditve: »Nič se še ne ve, pripravljajo cesto, najbolje bi bilo, če bi speljali dovoz na avtocesto, a tudi to nekateri rušijo. Nihče ne bo zadovoljen, vendar bi morali upoštevati večino. V bistvu se ne moreš nič dogovoriti, o takih zadevah morajo odločati višji organi, ker nikoli ne moreš vsem ustreči.

Ljudi bi morali učiti, da so pravila enaka za vse in da če živiš v skupnosti, se ji moraš prilagajati, ne pa da se družba prilagaja tebi.« Dars za leto 2016 načrtuje začetek gradnje avtocestnega priključka Šmarje-Sap, ki naj bi znatno razbremenil promet na odseku Rudnik–Škofljica, ob čemer se zdi ravnanje ministrstva za infrastrukturo najmanj nenavadno. Tako je v začetku novembra 2015 istočasno potekal javni posvet o smiselnosti širitve Dolenjske ceste v štiripasovnico, na Direkciji RS za infrastrukturo pa so sprejemali prijave gradbenih podjetij, ki so se prijavljali na razpis za izvajalca širitve ceste. Uršič takšno planiranje imenuje »pseudo-planiranje«, ker gre za preozko usmerjenost, ki ponuja začasne in parcialne rešitve in ne upošteva širše slike, ki bi zajemala vse uporabnike prometa, širše okolje in družbo (Uršič 2012, 84).

5.3 Uporaba javnomnenjskih raziskav

Merjenje in raziskovanje javnega mnenja je uveljavljena raziskovalna metoda sociološke znanosti in kot mehanizem zbiranja informacij predstavlja enega od načinov sodelovanja javnosti v procesih odločanja. Kot pravi Kos, je javno mnenje lahko trdovratno in neodzivno na strokovne argumentacije, lahko je nestanovitno, predvsem pa ga je pogosto težko racionalno pojasniti (Kos 2002, 105). Rezultate javnega mnenja se včasih zavrača, drugič se jim prepisuje prevelik pomen, lahko se jih interpretira na različne načine (prav tam). Za t. i. družbo postmoderne so značilni fragmentiranost, reflektivnost, konec univerzalnih teorij, nezmožnost velikopoteznih posploševanj (Kos 2002), večinsko javno mnenje pa včasih deluje kot »nadrealistična statistična poenostavitev« (Kos 2002, 119). Posledica reflektivnosti je množica različnih interpretacij prostora, ki se ne podrejajo dominantni podobi prostora, in jih je v praksi, v fizičnem prostoru, težko usklajevati (Kos 2002). Takšno usklajevanje je težko, če sledimo logiki tradicionalnega načrtovanja mestnega prometa, trajnostno načrtovanje pa je bolj odprto za raznolike interpretacije in želje.

»Pri posegih v prostor je zato upoštevanje javnega mnenja nujen, ne pa tudi zadosten pogoj za doseganje legitimnosti« (Kos 2002, 119). Posegi v prostor, spreminjanje prometne ureditve, omejevanje motornega prometa in posledično spreminjanje navad ter dožemanje spreminjanje kakovosti življenja (sprememba prometne ureditve se lahko posamezniku v danem trenutku zdi kot faktor znižanja kakovosti življenja, na dolgi rok pa je za posameznika, družbo in okolje lahko pozitivna sprememba) vpliva na vse »uporabnike« mesta in pričakovani so različni odzivi. Za doseganje legitimnosti posegov v prostor je potrebno poznavanje javnega

mnenja, odprtost procesov odločanja za pobude, mnenja ter sodelovanje zainteresiranih posameznikov in skupin v procesu odločanja (Kos 2002). Kos pravi, da je t. i. paketno piarovsko urejanje odnosov z javnostmi zastarelo in da za doseganje legitimnosti posegov v prostor potrebujemo delovanje participatorne demokracije (2002). Išče se neko pravo mero sodelovanja javnosti, med totalno participacijo, ki je neracionalna, nepraktična in prenaporna, ter instrumentalnim odločevalskim postopkom, ki zagotovo sproži odpor javnosti, ki se noče podrežati nedemokratičnim in pokroviteljskim načinom sprejemanja odločitev (Kos 2002, 121).

Uršič meni (Uršič 2012, 66), da so raziskave javnega mnenja lahko posvetovalni mehanizem, ki zagotavlja višjo vključenost javnosti ter omogočajo določanje razvojnih priorit. Javnomenjske raziskave lahko pomagajo identificirati različne interese, potrebe, pričakovanja; omogočajo, da svoje mnenje izrazijo depreviligrane skupine, in pokažejo tudi na razlike med izraženo hipotetično naklonjenostjo določenemu ukrepu ter dejansko pripravljenostjo na spremembo ravnanja v praksi (Uršič 2012, 66). Ugotavlja, da je v raziskavah javnega mnenja o transportnih politikah v Ljubljani in ljubljanski regiji opaziti veliko diskrepanco med izraženimi mnenji, saj prihaja do izražanja močne podpore spremembam ter hkratno zavračanje praktičnih implementacij (Uršič 2012). Dodaja, da je ta diskrepanca pričakovana, ter da je le navidezna, kar razlaga s t. i. pasivnim aktivizmom, konceptom, ki ga je razvil Gladwell (Uršič 2012). Pasivni aktivizem je družbeni angažma, ki pa se ne realizira v praksi, temelji na besedah in ne na dejanjih; če pasivni aktivizem nekaj »želi« spremeniti, aktivizem to »hoče« spremeniti (prav tam). Uršič se zato sprašuje, zakaj torej ljudje nočejo sprejeti praktičnih ukrepov, ki bi vodili k bolj trajnostnemu prometu, kljub temu, da so izrazili podporo na splošni, konceptualni ravni, zakaj torej izražena mnenja ne vodijo v aktivizem, pač pa v pasivni aktivizem. Dejstvo je, da izražena podpora še ne vodi do spremembe ravnanja. Do nekaterih sprememb ne pride zaradi nizke stopnje legitimnosti, šibke podpore, odprtega ali skritega nasprotovanja pomembnih deležnikov (Uršič 2012, 68). Posameznik je tako lahko dejansko naklonjen ukrepom trajnostne mobilnosti in prometnim rešitvam v Ljubljani, ukrepi so lahko pravilno zastavljeni in bi lahko vplivali na dvig kakovosti življenja, a ne pride do realizacije in spremembe vedenja; zaradi specifičnih, neformalnih družbeno-kulturnih vzorcev in sistemov, ki niso pripravljeni na spremembe tradicionalnih vzorcev življenja in premikanja, ki temeljijo na uporabi avtomobila (Uršič 2012, 68).

Javnomnenjska raziskava *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi, 2012) je lahko za mestno oblast, ki si je za cilj do leta 2020 zadala povečanje deleža kolesarjenja in hoje na 33 % vseh opravljenih poti, vir pomembnih informacij. Poznavanje vzrokov, zakaj ljudje po mestu ne kolesarijo, je zelo pomembno pri določanju razvojnih prioritet in investicij v izboljšanje kolesarske infrastrukture (npr. investicije v boljšo varnost kolesarjev, investicije v izboljšanje varnosti parkiranih koles, promocija varne vožnje, aktivnosti, usmerjene v popularizacijo kolesarjenja ...).

5.4 Prostorsko načrtovanje in prometno planiranje

Kot sem omenila že večkrat, imajo glavno vlogo pri dvigu deleža kolesarjenja transportne politike, ki jo soustvarjajo mestne oblasti, nacionalne države in posredno nadnacionalna združenja. Če banaliziramo, Danci in Nizozemci niso gensko predispozicionirani za kolesarjenje, veliko kolesarijo, ker so temu izrazito naklonjene njihove transportne in davčne politike ter zaradi njihove kulture, življenjskih stilov, vrednostnega sistema idr. Grajeno okolje je odraz družbe in njenih vrednot, če naša ravnanja temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, potem so trajnostna tudi naša mesta. Mesta tako niso sovražniki trajnostnega razvoja, ampak so žrtve družbe in njenih vrednot. »Podlaga urbanizma je lahko samo humanizem, ne pa narava, avto, kapital, teorija ali ideologija. Urbanizem ustvarja pogoje za bivanje ljudi, za rast mest, kreira okvir za življenje« (Demšar 2007, 374). Zgolj promocija kolesarjenja kot načina mobilnosti ima zelo omejen vpliv, potrebne so strukturne spremembe v procesih načrtovanja in sprememba filozofije (Paterson 2007). Potrebna je sprememba urbane oblike, kot se je mesto spremenilo in prilagodilo uporabi avtomobila, se lahko sedaj ponovno prilagodi in spremeni za uporabo koles in hojo. To pomeni povečevanje gostote poselitve in ustvarjanje krajših razdalj med delom, domom, prostori potrošnje in prostega časa na način, da ljudje za preseganje teh razdalj ne bodo potrebovali avtomobilov (prav tam). A kot pravi Demšar: »Planiranje je v krizi. Ne uspe slediti hitrosti spreminjanja, vsakdanjim novim pogojem in je vedno v zamudi. Na drugi strani ne uspe zajeti trajanja, dolge dobe. Zato je bolje, da ne teži k celosti outputa – k enemu in dokončnemu planu, ampak da se osredotoči na tiste teme in elemente prostora, na katere v danih okoliščinah lahko vpliva.« (Demšar 2007, 373).

Ljubljana ima potrebo po bolj natančnih in lokalnim zakonitostim prilagojenih standardih urejanja urbanega prometa, kot jih zagotavlja država (Belak Mrhar 2015). Belak Mrharjeva

meni, da slabi ali neobstoječi nacionalni standardi ne smejo biti izgovor za slabo načrtovanje urbanega prometa, ker lahko mesta prevzemajo tuje dobre in preverjene prakse, ki jih prilagodijo na lokalne potrebe in z določeno stopnjo tveganja in mogočih konfliktov prenesejo v lokalno okolje (ter s tem vplivajo na razvoj nacionalnih standardov) (prav tam). To se je pokazalo tudi pri novi ureditvi Slovenske ceste, kjer je iz različnih razlogov bila opuščena sprva načrtovana ideja o skupnem prometnem prostoru, eden od razlogov je bil, da takšne prometne ureditve slovenska zakonodaja še ne pozna (več o tem v poglavju 5.4.2 *Skupni prometni prostor*).

V Kopenhagenu je kolesarjenje razumljeno kot aktivnost vseh ljudi, ne le pogumnih športnikov. Kopenhagen ima dolgo tradicijo eksperimentiranja, pilotnih projektov, kjer dobro premišljene ideje pretvorijo v začasne prakse, da jih ljudje preizkusijo, posebej so angažirani skeptiki. S premišljenim načrtovanjem se izognejo temu, da bi potencialno dobre ideje bile zaradi neznanja in vnaprejšnjih sodb zavrnjene že na ravni ideje. Če se izkaže, da ukrep le ni dober, se ga odstrani, pridobljeni podatki in izkušnje pa so uporabljeni za izboljšanje ideje (Colville-Andersen 2014). Spremembe se občasno zgodijo tudi nenamerno in nepričakovano. Tako je po letu 2012, ko se je začela gradnja novih metro linij in je bil močno oviran tudi cestni promet, v Kopenhagenu občutno narasel delež kolesarjev in upadel delež avtomobilov. Ljudje se obnašajo kot reke, prilagajajo se na novo stanje in iščejo poti, ki jih bodo hitreje pripeljale na cilj (prav tam). Ob načrtovanju kolesarskih tokov je nujno razumevanje potreb in ravnanj kolesarjev, t. i. urbana antropologija. Uporabniki prometa z načinom premikanja po prostoru ves čas posredujejo sporočila, mesto mora te vzorce prepoznati in se v skladu z njimi spreminjati.

Dobro načrtovanje in oblikovanje kolesarske infrastrukture izboljša obnašanje kolesarjev (Colville-Andersen 2014). Dober dizajn in načrtovanje infrastrukture pomeni tudi manj prometnih prekrškov in nesreč. Ukrepi urbanističnega planiranja, ki se jih priporoča za hiter dvig deleža kolesarjenja so naštetih v Tabeli 5.1.

Tabela 5.1: Ukrepi za dvig deleža kolesarjenja

<p>Izboljšanje kolesarske Infrastrukture</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Izgradnja kolesarskih poti in stez na predelih, kjer jih še ni; • povezanost različnih oblik kolesarskih poti v enovit cestni kolesarski sistem; • širjenje kolesarskih stez, »kolesarske avtoceste«; • obnova obstoječe infrastrukture; • zeleni val za kolesarje; • kolesarski žep (ang. bike box); • prometna signalizacija, ki daje kolesarjem nekaj sekundno prednost pred avtomobili; • obarvane kolesarske steze za boljšo vidljivost kolesarjev; • prednostno pluzenje kolesarskih poti; • uvedba enotnih standardov kakovostne kolesarske infrastrukture.
<p>Izboljšanje »pomožne« kolesarske infrastrukture</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Varovane kolesarnice; • javna razsvetljava na kolesarskih poteh; • ureditev kolesarskih nadvhodov, podhodov in mostov; • postaje za servis koles in polnjenje zračnic; • nagnjeni koši za smeti ob kolesarskih poteh; • izboljšanje možnosti prevoza kolesa na vlaku, omogočiti prevoz kolesa na avtobusu in taksiju; • stojala za nogo, da na križiščih ni potrebno sestopati s kolesa.
<p>Spreminjanje prometne ureditve</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Skupni prometni prostor (ang. shared space); • omogočanje kolesarjenje v obeh smereh v enosmernih ulicah; • enosmerne in slepe ulice; • integracija kolesarjev v prometno ureditev; • izboljšanje pogojev za hojo in javni transport.

<p>Avtomobilom nenaklonjeni ukrepi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Območja brez avtomobilov (ang. car-free zone); • omejevanje hitrosti avtomobilom; • omejevanje dostopa avtomobilom; • zmanjševanje površin, namenjenih za parkiranje; • ukinjanje brezplačnih parkirnih mest na javnih površinah (internalizacija stroškov parkiranja); • rumeni pasovi rezervirani za vozila javnega potniškega prometa.
<p>Ukrepi politik</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zakoni in ukrepi za izboljšanje varnosti kolesarjev; • usklajenost urbanističnih načrtov in mobilnostnega planiranja; • ukinitve subvencij za fosilna goriva; • uvedba zgoščevalnih taks; • ukrepi »pay as you drive« za avtomobile; • plačilo eksternih stroškov rabe avtomobila; • spremenjen način izplačevanja nadomestila stroškov prevoza na delo.

Vir: Colville-Andersen (2014 in 2016); Pelko 2010.

Ključno je, da se sočasno z ukrepi za omejevanje uporabe osebnega avtomobila izboljšujejo kolesarska infrastruktura, pogoji za hojo ter kakovost javnega potniškega prometa. Izolirani ukrepi ne morejo prinesiti rezultatov, ob ukrepih omejevanja enega načina mobilnosti je treba hkrati izvajati ukrepe spodbujanja drugega načina (Gabrovec in Bole 2009).

5.4.1 Prometna politika MOL

Dokument *Prometna politika MOL* je program razvoja Ljubljane (sprejet leta 2012) v skladu s smernicami trajnostne mobilnosti, ki predvideva spremembe za dvig kakovosti življenja, diverzifikacijo načinov mobilnosti, socialno vključenost in spodbujanje k zdravemu življenjskemu stilu. Cilj trajnostne mobilnosti je uporaba prevoznih sredstev, ki so najbolj učinkovita; finančno, glede na izrabo prostora in okoljskih vplivov. »Prometna politika z različnimi ukrepi aktivno vpliva na izbiro vrste mobilnosti tako, da z ustrežno infrastrukturo spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in na drugi strani omejuje osebni motorni promet« (Prometna politika MOL, Navodila – 1. del, 2012, 3).

»Nova prometna piramida« temelji na hoji in kolesarjenju, razvitem javnem prevozu, ki omogoča mobilnost vsem socialnim in starostnim skupinam, avtomobil pa je v novi politiki mobilnosti obravnavan kot »za mesto najmanj primerno prevozno sredstvo zaradi velikega zavzemanja javnega prostora tako pri vožnji kot parkiranju, zaradi visokih stroškov izgradnje cest, parkirišč in garažnih hiš, zaradi velikih izdatkov za registracijo, zavarovanje in gorivo, zaradi škodljivih izpustov izpušnih plinov in trdnih delcev, povzročanja hrupa in ogrožanja prometne varnosti« (Prometna politika MOL, Navodila – 1. del, 2012, 4).

Mobilnostne politike so temelj sprememb in predvidevajo premik od tradicionalnega k trajnostnemu načrtovanju mestnega prometa, kot je razvidno v Tabeli 5.1.

Tabela 5.2: Tradicionalno in trajnostno načrtovanje mestnega prometa

Tradicionalno načrtovanje mestnega prometa	Trajnostno načrtovanje mestnega prometa
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in dostopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija sektorjev za zdravje, okolje, prostor
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje opcij glede na zastavljene cilje

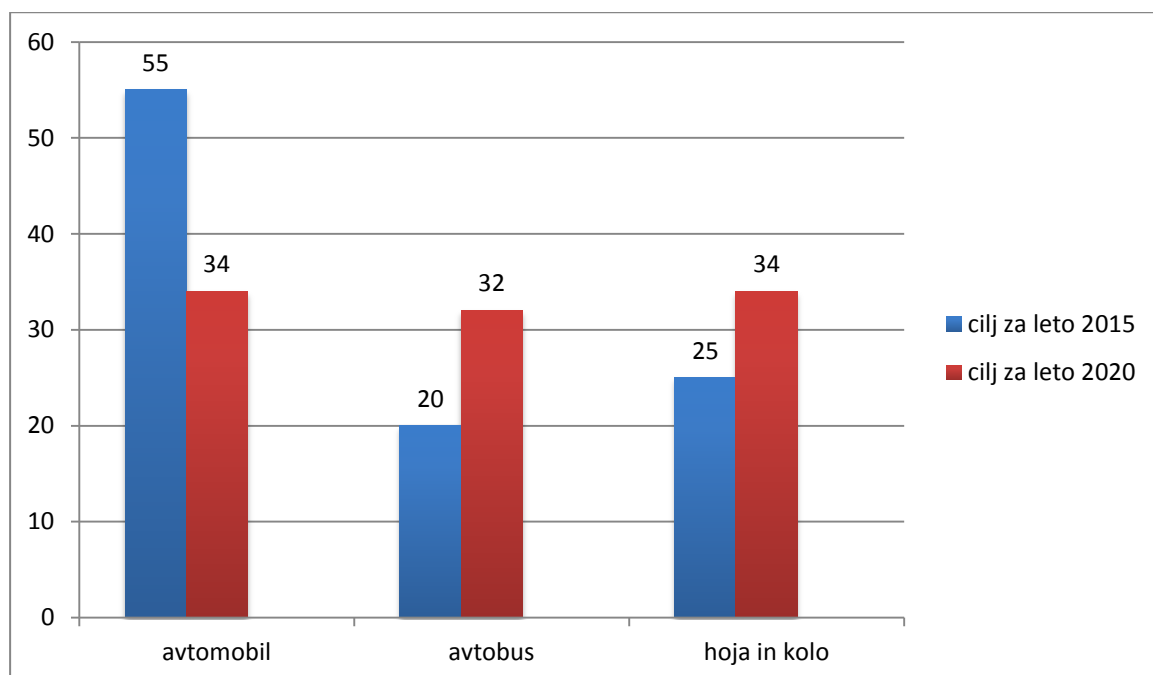
Vir: Prometna politika MOL, Navodila – 1. del (2012, 9).

Načela nove prometne politike so:

- načrtovanje za sobivanje vseh udeležencev v prometu, kjer se nobenega ne izključuje;
- načrtovanje za trajnostno mobilnost, kjer se daje prednost bolj trajnostnim oblikam mobilnosti;
- načrtovanje za varno mobilnost, ta ima prednost pred pretočnostjo in hitrostjo in skrb za ranljive udeležence v prometu (otroke, starejše, gibalno ovirane, kolesarje in pešce);
- načrtovanje živahnih ulic, ker je javno življenje pomemben del kakovosti življenja v mestih;
- načrtovanje prepoznavne in skladne podobe mesta;
- načrtovanje, ki je stroškovno učinkovito (povzeto po: Prometna politika MOL, Navodila – 1. del, 2012).

Cilj spremenjene prometne politike je bistvena sprememba v razporeditvi izbora prometnega sredstva, kot je razvidno v Grafu 5.2.

Graf 5.1: Cilji prometne politike za leti 2015 in 2020



Vir: Prometna politika MOL, Navodila – 1.del (2012, 11).

Načrtovani ukrepi prometne politike MOL za dvig deleža kolesarjev so:

- vzpostavitev neprekinjene in udobne mreže glavnih in povezovalnih kolesarskih poti označenih s smerokazi;

- odprava vseh nevarnih točk v kolesarski mreži;
- 500 dodatnih zunanjih stojal za kolesa letno okoli glavnih zaposlovalcev v mestu;
- širjenje mreže Bicike(LJ);
- promocija mestnega kolesarjenja;
- vzpostavitev treh pokritih kolesarnic na železniški postaji in tržnici;
- ureditev varnih kolesarskih poti;
- 1000 dodatnih kolesarskih stojal na leto ob šolah in fakultetah;
- uvedba plačljivih parkirnih con v okolici izobraževalnih ustanov (Belak Mrhar 2015, 13).

Rezultati ob koncu leta 2015 kažejo, da so zastavljeni cilji za leto 2015 delno doseženi. Ukrepi za zmanjšanje motornega prometa (rumeni pasovi za javni promet, zmanjševanje prostora za avtomobile, posledično skrajšan potovalni čas avtobusov, zaprtje osrednjega dela Slovenske ceste, širjenje površin namenjenih za pešce) so zmanjšali motorni promet na glavnih treh mestnih vpadnicah (Alič 2015a). Cilj nove prometne politike je bil, da se med leti 2008 in 2015 povprečno število motornih vozil na delovni dan na Dunajski in Celovski cesti v smeri centra zniža za 20 %, zgodilo se je znižanje le za 8 %, a nimamo podatkov, kakšen del lahko pripišemo dejanskemu, absolutnemu znižanju števila avtomobilov, ter kakšen del se jih je preusmeril na druge ceste. Podatki glede uporabe javnega prevoza so dvoznačni, povečalo se je število uporabnikov, zmanjšalo pa se je število vseh potovanj, kar je lahko posledica novih načinov mobilnosti, oziroma intermodalnosti, kjer ljudje javni prevoz kombinirajo s hojo, kolesom in uporabo avtomobila. V letu 2015 je bilo število potovanj, opravljenih z mestnim potniškim prometom, od leta 2010, odkar se uporablja kartica Urbana in je mogoče natančno evidentirati poti, najnižje (37,93 milijonov potovanj, največ jih je bilo leta 2010, 42,20 milijona), zmanjšalo se je tudi število uporabnikov Ljubljanskega potniškega prometa (Jesenšek 2016). Cilj nove prometne politike je bil, da se med leti 2010 in 2015 število potovanj poveča za 50 %, zgodil pa se je padec za 11 %. Na LPP menijo, da so s številom uporabnikov dosegli mejo, ki se jo lahko preseže le s spremembami prometne politike na ravni države (Jesenšek 2016). Padanje števila uporabnikov pripisujejo gospodarski situaciji, povečanemu deležu kolesarjenja ter prenovi Slovenske ceste. Cilj nove prometne politike je bil, da se število kolesarjev na Dunajski, Celovski in Drenikovi cesti med leti 2010 in 2015 poveča za 40 %, podatki kažejo, da se je število kolesarjev povečalo za kar 45 %. Podatkov o

povečanju deleža hoje in navadah pešcev ni, po podatkih MOL pa so od leta 2007 površine, namenjene pešcem, povečali za 620 % (v Alič, 2015a).

Glede na spodbudne podatke o povečevanju deleža kolesarjev nekateri pričakujejo, da bi kolesarjenje samo (brez hoje) do leta 2020 doseglo predviden delež 34 % opravljenih poti, vprašanje pa je, kaj se bo dogajalo z uporabo osebnih avtomobilov in javnega potniškega prometa. Kakovostna prometna ureditev posamezniku omogoča, da svobodno in brez večjih težav in z minimalnimi naporji spremeni svoj način mobilnosti. Glede na subjektivne in objektivne razloge in možnosti se posamezniki odločajo za spremembo načina mobilnosti, nekateri za spremembo ne potrebujejo veliko, drugim sprememba pod nobenimi pogoji ne pride v poštev (več o tem bom pisala v poglavju 5.7 *Spreminjanje družbenih vzorcev, vrednot, navad in življenjskih stilov*). Povečevanje deleža kolesarjev se sedaj dogaja na račun ljudi, ki v kolesarjenju vidijo prednost in osebne koristi in jim sprememba ne predstavlja prevelikega varnostnega tveganja ali omejevanja. Težje bo na kolesa in javni potniški promet spraviti ljudi, ki menijo, da je slednji slab, neučinkovit in nepraktičen ter da kolo iz različnih razlogov ne zadosti njihovim mobilnostnim potrebam.

Zgoraj omenjena »nova prometna piramida« ustvarja vrstni red prednosti, ki v primeru konfliktnih situacij v planiranju daje prednost varnosti in udobju pešcev in kolesarjev, sledi javni prevoz, zadnji pa je osebni avtomobil (Prometna politika MOL, Navodila – 2. del, 2012). *Prometna politika MOL* daje tudi natančna navodila za projektiranje, ki v skladu z novo prometno piramido dajejo prednost pešcem in kolesarjem, sledi javni prevoz in potrebe osebnih vozil postavlja na zadnje mesto.²⁹ MOL je uvedel sistem vrednotenja prometnih

²⁹ Priporoča se načrtovanje križišč (krožišča le izjemoma, ker so prostorsko potratna in zmanjšujejo vidnost pešcev in kolesarjev), kjer ima varnost pešcev in kolesarjev prednost pred prepustnostjo javnega prometa in avtomobilov. Svetujejo se križišča z majhnim radijem in brez pentelj, ker upočasnjujejo motorni promet ter pešcem in kolesarjem omogočajo ravno linijo premikanja, olajšajo jim uveljavljanje prednosti ter izboljšajo njihovo vidnost v prometu. Z namenom zagotavljanja udobja in praktičnosti za pešce in kolesarje se namesto podhodov priporoča nadhode. Priporoča se dvig cestišča za pešce in kolesarje v križiščih, kar jim olajša prečkanje in zmanjša hitrost avtomobilov. V načrtovanju križišč se odsvetuje uporabo zavijalnih pasov z vmesnim trikotnim otokom, ker le ti omogočajo višje hitrosti vozilom, kolesarjem in pešcem otežujejo uveljavljanje prednosti. Levi in desni zavijalni pasovi naj se načrtujejo po potrebi, ker zmanjšujejo preglednost križišč in ne na račun zmanjševanja površin za pešce in kolesarje. Če so ob cestišču predvidena parkirna mesta, se naj gradi prehode s pločniki v obliki ledvic, ki povečujejo vidni kot voznika. Na tri ali več pasovni cesti ter na lokacijah s številnimi pešci je treba zgraditi sredinske, pravokotne otoke, ki zmanjšajo hitrost vozil in povečajo vidnost pešcev. V semaforiziranih križiščih se pešcem in kolesarjem uredi predhodni zeleni interval, ki jim daje 3 sekunde prednosti pred zeleno lučjo za avtomobile, kar zmanjšuje možnost nesreč, vedno morajo biti semaforizirani tudi zavijalni pasovi. Uvozi za avtomobile morajo po "novi prometni piramidi" slediti udobju kolesarjev in pešcev, zato morajo biti projektirani tako, da ne prekinjajo nivoja pločnika in kolesarske steze. Glede načrtovanja kolesarskih stez se fizično ločene steze (ločeno od cestišča z zelenico, parkirnimi mesti, stebrički; dvignjen nivo, od avtomobilov ločen prehod, širina med 2 in 3 metri, lahko se uporabi eno ali

projektov, ki sledi novi prometni piramidi, načrtovanju prometnih projektov v smeri izboljšanja kakovosti bivanja prebivalcev, ter uporabi minimalnih standardov za površine namenjene pešcem in kolesarjem, z namenom da se dvigne njihov delež (Prometna politika MOL, Navodila – 2. del, 2012).

Ideja o trajnostni mobilnosti je v strateških dokumentih Ljubljane prisotna že vrsto let, a se zdi, da smo še zelo oddaljeni od strateškega prometnega cilja MOL, kjer naj bi bila tretjina poti opravljena z avtomobilom, tretjina z javnim prevozom in tretjina peš ali s kolesom. Zgoraj omenjeno povečano število kolesarjev med leti 2010 in 2015 kaže, da se do leta 2020 lahko uresniči zastavljen cilj za delež hoje in kolesarjenja, manj realno pa je načrtovano znižanje deleža avtomobilov in povečanje deleža uporabe javnega prometa.

A kako je »nova prometna piramida« zaživela v praksi? Ponovno lahko uporabimo primer dveh predlogov za povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa po Dolenjski cesti med Rudnikom in Škofljico: tripasovnica z reverzibilnim pasom in zožena štiripasovnica. Tripasovnica z reverzibilnim pasom je delo City Studia, predvideva sredinski pas za avtobuse in osebna vozila z vsaj tremi potniki, kjer bi se smer vožnje glede na prometno obremenitev spreminjala zjutraj in popoldne. Načrt predvideva še 12 montažnih krožišč, omejitev vožnje na 50 km/h, prostor za kolesarje in pešce. Prometnotehnični inštitut Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani je pred šestimi leti za Direkcijo RS za infrastrukturo pripravil načrt zožene štiripasovnice, ki ne predvideva kolesarskih stez, pešcem pa je namenjen prostor tik ob motornem prometu (Alič, 2015b). Kot je ugotovil Lipar iz prometnotehničnega inštituta (v Alič 2015b), zožena štiripasovnica rešuje problem prepustnosti avtomobilov, rešitev reverzibilne tripasovnice pa daje prednost pešcem, kolesarjem in javnemu prometu, »na cesti pusti gnečo in s tem odvrne avtomobile« (Lipar v Alič 2015b). V kontekstu prometne politike MOL je rešitev z zoženo štiripasovnico del tradicionalnega načrtovanja mestnega prostora, ideja z reverzibilno tripasovnico pa je v skladu z »novo prometno piramido« in predstavlja trajnostno načrtovanje mestnega prometa.

dvosmerne), kjer je hitrost 50 km/h ter kjer je pretočnost avtomobilov več kot 7500 na dan. Kolesarski pas se uporablja na mesntih cestah, kjer je omejitev hitrosti 50 km/h ter je pretočnost avtomobilov manjša od 7500 na dan in poteka po cestišču. Souporaba cestišča za kolesarje in avtomobile se uporablja v predelih mesta, kjer je omejitev hitrosti 30 km/h ter je pretočnost avtomobilov nižja od 2500 vozil na dan, souporabo se označi s piktogrami. Za večjo varnost in vidljivost kolesarjev se v križiščih uporabi kolesarske otoke, v enosmernih ulicah pa je vožnja za kolesarje dovoljena v obe smeri. Pomembni so tudi detajli, kot so: izogibanje uporabi robnikov pred in za križišči ter jaškov na kolesarskih stezah, fizične prepreke, ki preprečujejo parkiranje avtomobilov na kolesarskih površinah, nameščanje ogledal za tovornjake, da ti pri zavijanju ne spregledajo kolesarjev (Prometna politika MOL, Navodila – 2. del, 2012).

A prebivalci Škofljice se ne strinjajo z nobenim od zgodnjih predlogov, o čemer smo pisali v poglavju 5.2 *Sodelovanje javnosti v procesih odločanja*.

A trajnostna mobilnost kot politika na primer v Veliki Britaniji ni bistveno spremenila delovanja transportnega sistema in načina potovanj. Zgodile so se določene spremembe, a trajnostna mobilnost ostaja predvsem želja. Sutton meni, da je temu tako, ker trajnostna mobilnost splošni javnosti pomeni zelo malo, nanjo gledajo drugače, kot ljudje, ki se z njo ukvarjajo kot planerji, načrtovalci in politični odločevalci (Sutton 2015). Cilj trajnostne mobilnosti je omejevanje, obvladovanje ter preusmerjanje na bolj energetske učinkovite načine, večina ljudi pa razume mobilnost kot ključen element njihovega življenjskega stila, ki ga želijo optimizirati na način, da bo najbolj ustrežal njihovim željam in potrebam. Načrtovalci in javnost imajo različna izhodišča ter o enakih pojmi govori na povsem različnem način (prav tam). Pomembne spremembe so sicer bile dosežene v Londonu (o tem sem pisala v poglavju 3.4.2 *»Konec avtomobila« in družbe avtomobilčnosti?*), predvsem na račun zgoščevalne takse, izgradnje kolesarskih poti in izboljšane delovanja javnega prevoza. Doseganje ciljev trajnostne mobilnosti je mnogo lažje na nivoju mesta, ker le to ponuja več primernih alternativ osebnemu avtomobilu. Zato je pomembno, da poznamo učinke prometa na okolje in ljudi, dejanske stroške uporabe avtomobilov, ter da o trajnostni urbani mobilnosti govorimo kot o mehanizmu izboljšanja kakovosti življenja in okolja.

5.4.2 Skupni prometni prostor

Skupni prometni prostor (ang. shared space) je pristop urbanističnega planiranja, ki skuša zmanjševati segregacijo med pešci, kolesarji in vozniki in zato odstranjuje vse talne oznake, prometne znake in semaforje. Cilj skupnih mestnih prostorov je povečati varnost na cestah in povečati živahnost cest in križišč, predvsem tistih z veliko pešci, s tem da se spodbuja dogovarjanje in opazovanje. Gre bolj za oblikovalski pristop in ne način oblikovanja, ki bi ga karakterizirale standardne značilnosti infrastrukturnega oblikovanja. Obnašanje posameznika v prometu je pogojeno bolj z grajenim okoljem kot s pravili, omejitvami in običajnimi načini kontrole in nadzora v prometu (Schulz 2006). Gre za paradoks, kjer zmanjševanje pravil vodi k bolj varnim cestam. Več ko je navodil in pravil, bolj ljudje izgublamo občutek osebne odgovornosti, saj se zanašamo na to, da bodo pravila regulirala ravnanje. Ko ni točno določeno, kdo ima prednost, poiščemo očesni kontakt z ostalimi udeleženci, avtomatsko znižamo hitrost, smo v kontaktu z ostalimi ljudmi in smo bolj previdni (Schulz 2006). Skupni

prometni prostor omogoča, da cesta ponovno postane ulica, najbolj osnovni deljeni javni prostor mesta (MacKenzie 2016). Ideja, da so ulice namenjene le avtomobilom in tranzitu, je kot posledica družbe avtomobilitnosti postala samoumevna, a ni treba in v zadnjem času ni zaželeno, da je temu še vedno tako. Ulice predstavljajo prostore premikanja, a so tudi prostori druženja, srečevanja in igre, trgovanja, političnega izražanja, oblikujejo naše fizične in mentalne pokrajine. Koncept skupnega prometnega prostora je dejansko primarna oblika ureditve uličnega prometa, predhodnica formaliziranega urejanja prometa (Senthilingam 2014). Koncept se je po svetu razširil po letu 2000, a tovrsten princip se je uporabljal že prej, po podobnih načelih je bil preurejen tudi Prešernov trg v sredini 80. let (Peterlin 2016). Ukrepi umirjanja prometa se uporabljajo za izboljšanje pogojev uporabe ulic ter za izboljšanje kakovosti življenj prebivalcev in delovanje ekonomskih subjektov. Je tudi način, ki spodbuja uporabnike avtomobilov, da izberejo drugo prevozno sredstvo, saj vsako zmanjševanje priročnosti uporabe avtomobila izboljša konkurenčnost alternativnih oblik (Van Audenhove 2014).

V slovenskih mestih potencial ulice še ni dovolj prepoznan (Černigoj 2015), v Ljubljani se dogajajo spremembe v tej smeri, a s pomanjkanjem poguma in določene stopnje drznosti. Preureditev Slovenske ceste³⁰ v Ljubljani je bila po prvotnih načrtih mišljena kot skupni prometni prostor, trenutna ureditev odseka med Šubičevo in Gosposvetsko cesto pa je območje omejene hitrosti. Cestišče si delijo avtobusi, dostavna vozila, stanovalci z dovolilnicami in kolesarji, omejitev hitrosti je 30 km/h, pločnik je namenjen pešcem in kolesarjem, ki se premikajo s hitrostjo pešcev. Prometni načrtovalec Andrej Cvar to pomanjkanje drznosti (npr. ločitev pločnika in vozišča) ocenjuje kot »stopicanje na mestu« in »korak v nazadnjaštvo« (Cvar v Alič 2015c). Alič navaja nekaj vzrokov, zakaj je v času prenove prišlo do opustitve ideje o skupnem prometnem prostoru: LPP se je bal kolapsa sistema javnega potniškega prometa zaradi prenizke hitrosti vožnje, pomisleki dela stroke, da ljudje niso zreli za tovrstno prometno ureditev, skrb za varnost najšibkejših udeležence v prometu (starejši, vidno ovirani), omejitev pa je tudi zakonodaja, ki še ne predvideva tovrstne ureditve (2015c). Zagovorniki skupnih prometnih prostorov menijo, da je nasprotovanje tej ureditvi prometa bolj posledica slabe komunikacije, kot pa načrtovanja ter da nizke omejitve

³⁰ Del prenovljene Slovenske ceste ima enotno podobo, ki jo zaznamujejo tlakovci, lesene klopi, drevesa, luči, postajališča mestnega avtobusa, kolesarska stojala, mize in stoli gostinskih lokalov, oglasni panoji, sledila bo še fontana.

hitrosti omogočajo varnost tudi za šibkejšje udeležence v prometu (Monderman v Schulc 2006).

Zdi se, da se načrtovalci in odločevalci večkrat bojijo odziva ljudi na predlagane spremembe, bojijo se za varnost pešcev, svarijo o kolapsu sistema, prometnem kaosu, kot da nekako podcenjujejo človeško sposobnost prilagajanja na spremembe (ob uvedbi rumenih pasov na Celovški in Dunajski cesti leta 2013 so skeptiki svarili, da bo takšna ureditev pripeljala do kolapsa sistema). Pomembno je, da so načrtovane spremembe dobro skomunicirane (več o tem vidiku v poglavju 5.8 *Promocija kolesarjenja* in 5.2 *Sodelovanje javnosti v procesih odločanja*) ter da so spremembe postopne in omogočijo postopno prilagajanje na novo situacijo. Zelo pomembno je, da ko pride do pomembne spremembe, v prometnem sistemu obstajajo dostopne alternative, ki ljudem brez večjih težav omogočajo prilagoditev na novo situacijo mobilnosti. Z omejevanjem prometa za osebne avtomobile je hkrati treba krepiti javni potniški promet, primestni železniški promet, izboljševati kolesarsko infrastrukturo ter graditi postajališča P+R.

Skupni prometni prostori so bolj zaželeni kot npr. peš cone, ker mesta so sinonim sobivanja in skupne usode, četudi je to pogosto zapleteno (Paquot v Podkrižnik 2016). Paquot meni, da omejevanje uporabe prostora le za pešce vodi v to, da ne znamo več sobivati. Neracionalnost mesta vidi kot normalnost, saj je odraz neracionalne človeške narave, ki hkrati hoče tišino in hrup, samoto in množico ljudi (prav tam).

Ker si pešci in kolesarji pogosto delijo površine, predvsem ko gre za območja za pešce, je MOL v sodelovanju z Ljubljansko kolesarsko mrežo leta 2013 izvedel kampanjo *Pozor, območje obzirnosti*, ki je opozarjala na strpnost kolesarjev do pešcev, do umirjanja hitrosti in povečane previdnosti ter predlagala alternativne obvozne poti za kolesarje (Bertoncelj in Kontić 2014). Varnost v prometu se zagotavlja tudi s prilagajanjem šibkejšemu in zniževanjem hitrosti. Kakor si prizadevamo za sobivanje avtomobilov in kolesarjev, kjer se kolesar pojavlja v vlogi šibkejšega, se na površinah, namenjenih za hojo, kolesar prilagaja pešču, ki je v tem razmerju počasnejši, manj pozoren na dogajanje okoli sebe in zato šibkejši. Na splošno velja, da je koristno, če ima posameznik izkušnjo uporabe različnih načinov mobilnosti, saj tako postane bolj pozoren in strpen do ostalih udeležencev v prometu. Sobivanje kolesarjev, pešcev, avtobusov in avtomobilov je pomembna kategorija skupnih prometnih prostorov. Prenovljena Slovenska cesta je delno preurejena po principu skupnega

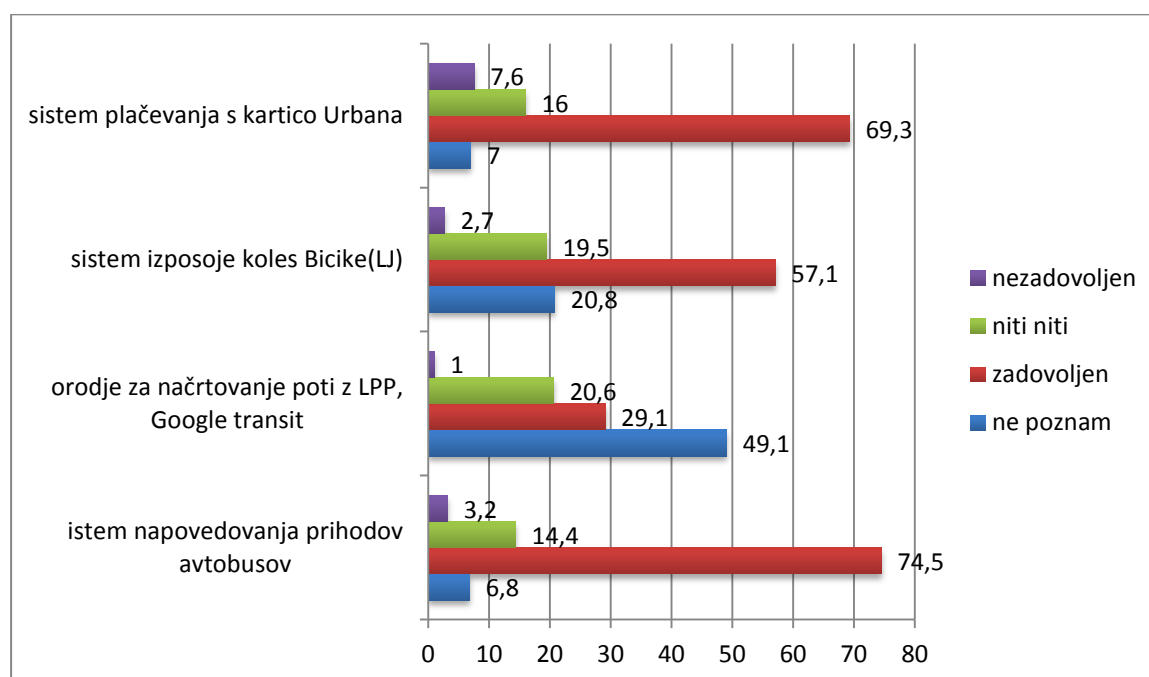
prometnega prostora, kjer se po pločniku lahko s hitrostjo pešcev vozijo tudi kolesarji, kar pa pri nekaterih pešcih vzbuja strah in negativen odnos do kolesarjev, ki z neprimernimi hitrostmi in obnašanjem ovirajo in ogrožajo pešce. Peterlin meni (Peterlin 2016), da naj bomo do kolesarjev bolj prizanesljivi, saj je neobzirnih le peščica kolesarjev, tako kot so neobzirni nekateri vozniki avtomobilov. Spodbuja, da na kolesarje gledamo kot ljudi, ki delajo dobro delo za celotno družbo, saj so izbrali način mobilnosti, ki ne povzroča okoljskih škod in povzroča minimalno porabo prostora (prav tam). A konflikti so del družbene interakcije in tudi idealna kolesarska infrastruktura jih ne more preprečiti. »Pri tem lahko najbolj pomaga ozaveščanje in družbeni pritisk. Vsakomur mora biti jasno, da tudi v prometu velja, šibkejši imajo prednost« (Peterlin 2016, 29).

5.5 Nove tehnologije na področju urbane mobilnosti

»Tehnologija ne prinaša novih načinov potovanja, ampak spreminja način razmišljanja, deljenja informacij in nove načine uporabe tehnologij, ki jih uporabljamo že leta. Z dostopom do podatkov, pametnimi karticami, brezžično komunikacijo, GPS sistemi se že poznana tehnologija na novo prepleta in povezuje v kompleksen sistem, ki je veliko močnejši kot vsota posameznih delov« (Montgomery 2013, 3089). Britton trdi, da prihodnosti ne bodo definirale radikalno nove tehnologije, ki bodo rešile vse naše težave, ampak postopne inovacije in izboljšave orodij, ki jih že poznamo. Hkrati pa je treba upoštevati, da vprašanje mobilnosti ni le tehnološko in ekonomsko vprašanje, ampak tudi sociološko, psihološko in kulturološko, je vprašanje osebnih vrednotnih preferenc (Britton v Montgomery 2013, 2985). Ljudje se v svojih potovalnih preferencah zelo razlikujemo, bolj kot se tega zavedajo načrtovalci mobilnosti. Razlike znotraj neke skupine, npr. prebivalci mesta so večje kot razlike med različnimi kulturami, zato ne obstajajo enostavne in enopotezne rešitve problemov; rešitev lahko prinese le množica različnih odzivov. Mesto se mora zavedati svoje kompleksnosti, tako v ponudbi različnih načinov mobilnosti kot v človeških izkušnjah. Glede mobilnosti zato predlaga, da opustimo staro mobilnost, ki je bila rigidno organizirana le preko enega načina potovanja in sprejmemo novo mobilnost, ki bo vsem ponujala široko možnost izbire (Britton v Montgomery 2013, 3012).

Na vprašanje: »Kako ste zadovoljni z novimi sistemi prometne ureditve v Ljubljani?« so anketiranci leta 2012 odgovarjali, kot je razvidno v spodnjem Grafu 5.3 (izbrani so parametri, ki se nanašajo na uporabo informacijskih tehnologij).

Graf 5.2: Zadovoljstvo z uporabo informacijskih tehnologij



Vir: Uršič in drugi (2012, 40).

Urbana je enotna mestna kartica, ki omogoča plačilo vožnje z LPP, plačilo parkirišč v upravljanju Javnega podjetja Ljubljanska parkirišča, uporablja se za registracijo in izposajo koles iz sistema Bicike(LJ) ter storitve Mestne knjižnice Ljubljana. Navidezno enostavna rešitev uporabnikom zelo poenostavi uporabo javnega potniškega prometa in zmanjšuje mentalne in fizične ovire, nekateri celo trdijo, da enotna karta spreminja kulturo (Montgomery 2015). Iz tega sledi tudi visoko zadovoljstvo uporabnikov, kot je vidno tudi po rezultatih v zgornjem grafu. Vpliv Urbane na intermodalnost prometnih poti je še vedno zanemarljiva, saj uporaba LPP v deležu vseh voženj pada (Uršič in drugi 2012, 39).

Sistem izposoje koles Bicike(LJ) predstavlja skupno rabo oziroma souporabo koles, na nek način gre za novo obliko ekonomije, ki pa jo omogoča uporaba informacijskih tehnologij. Več o tem sistemu bom pisala v poglavju 5.6.1 *Javni sistem izposoje koles Bicike(LJ)*, že leta 2012 je bilo z njim zadovoljnih 57,1 % anketirancev (Uršič in drugi 2012), mreža postajališč se je od takrat še delno razširila, število uporabnikov in voženj pa povečalo.

LPP svojim uporabnikom na njihovih spletnih straneh ponuja uporabo storitve »Načrtovanje poti z Google zemljevidi« (na telefonih pa aplikacijo transit), ki uporabniku glede na izhodiščno in ciljno točko predlaga tri najbolj idealne načine potovanja glede na takratne

vozne rede in izračuna predviden potovalni čas in stroške (Google transit 2011). Tudi to orodje, ki lahko uporabnikom pomaga pri načrtovanju poti in daje informacijo o trajanju poti, je med uporabniki dobro sprejeto, 29,1 % anketirancev je z njim zadovoljnih, je pa še velik neizkoriščen potencial, saj ga 49,1 % anketirancev sploh ne pozna (Uršič in drugi 2012).

Znano je, da informacije o času prihoda naslednjega avtobusa močno zmanjšajo neprijeten občutek ob čakanju in že sama informacija o tem, kdaj bo pripeljal avtobus močno izboljša celotno izkušnjo uporabe javnega potniškega prometa. LPP za sledenje avtobusov uporablja sistem Telargo, ki je osnova za vožnjo avtobusov v rednih intervalih, neodvisno od razmer na cesti. Sistem pa je omogočil tudi razvoj informacijskega orodja, ki omogoča napovedovanje prihodov avtobusov, kar je bilo med anketiranci zelo dobro sprejeto, 74,5 % jih je s tem ukrepom zadovoljnih (Uršič in drugi 2012).

Informacijske tehnologije lahko na različne načine spreminjajo urbano mobilnost. Aplikacije na pametnih telefonih nam lahko služijo kot orodje za načrtovanje kolesarskih poti (npr. Kolesarska karta Ljubljane na Geopediji, ki vključuje iskalnik kolesarskih poti, stojal za kolesa in izposojevališča Bicike(LJ), kolesarjem nevarne točke, ki jih pripravlja Ljubljanska kolesarska mreža ter izletniške točke (Geopedia), aplikacija A to B Ljubljana omogoča načrtovanje poti z avtobusom, hojo in uporabo Bicike(LJ)-a (Bertoncelj in Kontić 2014), aplikacija Bike Citizens npr. omogoča iskanje najprimernejše poti glede na tip kolesa in hitrost ter težavnost (nakloni) vožnje.

Marca 2016 je bil v Ljubljani strokovni javnosti predstavljen projekt DriveGreen: *Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljično družbo*,³¹ katerega produkt bo mobilna aplikacija *1, 2, 3 Ljubljana*, ki bo uporabnikom v Ljubljani dostopna septembra 2016, kasneje pa še uporabnikom v Beogradu, Budimpešti, Newcastlu in Istanbulu. Pri razvoju aplikacije, ki bo uporabnike spodbujala k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti, sodelujejo antropologi, etnologi, inženirji elektrotehnike in strokovnjaki za telematiko. Sprva je bila ideja avtorjev, da bi uporabnike z aplikacijo ozaveščali o izpustih (glede na način vožnje, hitrost, zaviranje ipd.), a se je pokazalo, da je uporabnikom ta informacija preveč abstraktna in nepomembna in ne spreminja navad (o t. i. Giddensovem paradoksu bom pisala v poglavju 5.7 *Spreminjanje družbenih vzorcev, vrednot, navad in življenjskih stilov*). Način

³¹ Partnerji CVS Mobile, ZRC SAZU, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za elektrotehniko, projekt sofinancira Javna agencija za raziskovalno dejavnost.

vožnje ima poleg okoljskih učinkov tudi finančne, saj se lahko z ekonomičnim načinom vožnje prihrani 10 % goriva, a tudi ta potencialen prihranek se ni pokazal kot motivator za spremembo mobilnostnih načinov. Avtorji so na osnovi etnoloških in antropoloških raziskav ocenili, da je podatek o tem, kako (malo) se ljudje gibljemo, precej boljše motivacijsko sredstvo za spreminjanje navad kot ozaveščanje o vplivih na okolje (Podjed 2016a). Zato so pozornost preusmerili na spreminjanje življenjskega sloga s poudarkom na gibanju in zdravju, aplikacija naj bi tako uporabnike prepričala, da se čim manj vozijo z osebnim avtomobilom in naj raje hodijo, se vozijo s kolesom in uporabljajo LPP, ker bodo tako naredili največ za svoje zdravje in svoje neposredno okolje, Ljubljano. Skrbi za okolje so tako odvzeli globalno dimenzijo in se usmerili na neposredno, lokalno okolje, ki daje ljudem večji občutek nadzora in vpliva, saj »svoje mesto dojemamo kot del lastnega življenjskega in izkustvenega sveta, zato zanj tudi bolj poskrbimo, medtem ko se nam zdijo pojmi, kot so podnebje, planet, globalna skupnost in toplogredni plini, precej abstraktnejši in težko doumljivi« (Podjed 2016a, 3). Aplikacija bo uporabniku merila, koliko je v zadnjem dnevu, tednu, mesecu ali letu hodil, kolesaril, tekkel, uporabljal LPP ali avtomobil (glede na čas, kilometre in prihranek emisij CO₂), z različnimi individualnimi (pridobivanje značk) in skupinskimi akcijami (skupinske nagrade) pa bodo spodbujali prehod na trajnostne oblike mobilnosti. Avtorjem se posebej pomembne zdijo skupinske akcije, ki med ljudmi spodbujajo solidarnost, sodelovanje in zavedanje, da pri spreminjanju navad in napredku nismo sami (Podjed 2016b). Aplikacija predstavlja način promocije trajnostnih oblik mobilnosti in je namenjena lokalni skupnosti in izboljšanju kakovosti življenja. Zbrani podatki bodo omogočali načrtovanje in izboljševanje prometne infrastrukture, podatki o različnih skupinah uporabnikov pa bodo omogočali sistematične, ciljno usmerjene promocije za spreminjanje mobilnostnih navad (Podjed 2016b).

Helsinki so leta 2014 predstavili načrte za preobrazbo javnega potniškega prometa do leta 2025 v kakovosten in celovit sistem, kjer bo mobilnost na zahtevo omogočala fleksibilna potovanja od točke do točke in končala potrebo po lastništvu avtomobila. Sprememba temelji na mobilnosti na zahtevo, ki jo omogočajo nove informacijske tehnologije, ki služijo načrtovanju in plačilu poti. Zaradi nižjih stroškov, priročnosti, fleksibilnosti, enotne aplikacije in enotnega plačila za različna prevozna sredstva (avtobus, tramvaj, metro, trajekt, kolo, avto) in enostavnosti uporabe naj bi mobilnost na zahtevo postala konkurenčna zasebnemu lastništvu avtomobila in ga postopoma naredila nezaželenega (Greenfield 2014). Načrtovane

spmembe v mobilnosti so posledica predvidene rasti populacije mesta za 40 % (iz sedanje populacije 600.000) ter načrtu o ogljični nevtralnosti mesta do leta 2050 (prav tam).³²

Eden od načinov zniževanja uporabe avtomobilov je tudi ta, da poti sploh ne potrebujemo opraviti (Metz 2014), saj lahko z uporabo informacijskih tehnologij delo opravimo na domu, nakupujemo preko spleta, komuniciramo z zdravnikom, učiteljem ali davčnim uradnikom.

Kopenhagen je februarja 2016 zamenjal 380 starih semaforjev z novimi, inteligentnimi semaforji, ki bo uporabnikom avtobusov po predvidevanjih skrajšal čas potovanja za med 5 in 20 %, kolesarjem pa za 10 %. Semaforji bodo omogočali še bolj učinkovite zelene valove ter prilagajanje dolžine zelenega intervala glede na kapaciteto kolesarjev, ki se približajo semaforju, z namenom, da se skrajša potovalni čas. Spremembe v prometnih politikah v Kopenhagenu se dogajajo na osnovi odgovora na vprašanje: »Kako bo to vplivalo na potovalni čas kolesarjev?«, potrebe in udobje uporabnikov avtomobilov so na koncu hierarhične lestvice, kamor tudi sodijo po novi urbani mobilnostni paradigmi (Colville-Andersen 2016), razvoj informacijskih tehnologij pa jim omogoča vedno nove inovacije v smeri izboljšanja pogojev za kolesarje.

Z razvojem tehnologije električnih avtomobilov in koles se v tem delu posebej ne ukvarjam. Električna kolesa imajo v urbanih okoljih izjemen potencial, saj so primerna tudi za starejše in fizično manj sposobne uporabnike, uporabniku omogočajo premagovanja daljših razdalj kot navadno kolo in lajšajo kolesarjenje v bolj geografsko razgibanih terenih.

5.6 Nove oblike ekonomije – skupna raba in deljenje prevoza

Deljenje prevoza ali skupna vožnja (ang. car pooling) je oblika nove ekonomije delitve, je način skupne uporabe vozila, ko se poleg lastnika avtomobila v avtomobilu vozijo še druge osebe, v Sloveniji je ta oblika zelo razširjena, predvsem za prevoze med mesti, najbolj

³² Podobne načrte ima tudi Oslo, ki načrtuje popolno prepoved zasebnih avtomobilov v mestu do leta 2019. Glavni motiv za omejevanje avtomobilskega prometa iz mesta je onesnaženje zraka. Oslo namerava cilje doseči z gradnjo novih kolesarskih stez, z uvedbo plačila takse v času prometnih konic (poleg že obstoječe zgoščevalne takse) in zmanjšanja števila parkirnih mest (Cathcard-Keays 2015). S problemom onesnaženosti zraka z delci PM₁₀ se soočata tudi Paris in Milano, prav tako mnogo manjša Ljubljana. Uporabo avtomobilov se močno zmanjšuje tudi v Hamburgu (zapiranje ulic za avtomobilski promet na račun hoje in kolesarjenja ter novih zelenih površin), Madridu (urbani center bo namenjen pretežno pešcem, omejevanje dostopa neosebni avtomobilom v strog center, širitev avtobusnega omrežja, gradnja infrastrukture za pešce, omejevanje uporabe dizelskih goriv v času povečane onesnaženosti zraka z drobnimi delci), Milanu, Dublinu, Bruslju, seznam se ves čas širi.

popularen je portal prevozi.org. Načeloma v tem primeru ne gre za komercialno dejavnost, saj uporabniki v zameno za prevoz plačajo le del stroškov za gorivo in cestnine.

Druga oblika je skupna raba avtomobila, oz. souporaba (ang. car sharing) in predstavlja alternativo klasičnemu lastništvu avtomobila. Omogoča, da se izognemo stroškom lastništva in ohranimo visoko stopnjo mobilnosti, od klasičnega najema avtomobila pa se razlikuje po zelo visoki fleksibilnosti, po samopostrežnosti sistema in uporabi informacijskih tehnologij (za registracijo, podatke o razpoložljivosti in dostopnosti, za plačilo in dostop v vozilo), podjetja, ki ponujajo to storitev, so npr. Autolib, Gocar in ZipCar. V Ljubljani in Sloveniji se souporaba še ni razširila, nekakšne približke ponujajo različna podjetja, ki se sicer ukvarjajo s klasičnim najemom avtomobilov, kot npr. podjetje Avant Car, ki ponuja »mobilnost po vaši meri«.

Po podobnem principu po celem svetu delujejo tudi sistemi skupne rabe koles (ang. bike sharing, o čemer bom pisala v poglavju *5.6.1 Javni sistem izposoje koles Bicike(LJ)*) in čeprav ni direktne povezave med deležem kolesarjenja in uvedbo sistema skupne uporabe kolesa, pa ti sistemi igrajo veliko vlogo v popularizaciji, dostopnosti in izboljševanju družbene sprejetosti kolesarjenja (Mason in drugi 2015, 16). Leta 2007 je bilo v različne sisteme deljene uporabe po svetu vključenih 15.000 koles, leta 2015 že milijon (Mason in drugi 2015, 17), kar je v primerjavi z lastniškimi kolesi še vedno zanemarljivo število, je pa v kombinaciji z izboljšanjem kolesarske infrastrukture ter drugimi politikami promocije kolesarjenja posredno vplivalo na povečan delež kolesarjenja in druge koristi. Mesta eksperimentirajo z vedno novimi tehnologijami, da ugodijo različnim potovalnim potrebam; v uporabi so tricikli in električna kolesa za fizično manj aktivne in stabilne uporabnike, za prevažanje manjših tovorov so na voljo tovorna kolesa. Glede na rast sistemov skupne uporabe koles in s tem povezane inovacije je pričakovati, da gre za segment kolesarjenja, ki bo igral pomembno vlogo v urbanem sistemu mobilnosti. Skupna raba avtomobilov in koles predstavlja pomemben trend v spreminjanju načinov urbane mobilnosti, saj se iz leta v leto povečuje število avtomobilov in koles, ki so predmet skupne uporabe, tako med podjetji (ang. b-to-b), kot med uporabniki (ang. peer-to-peer) in med podjetji in končnimi uporabniki (ang. b-to-customer) (Van Audenhove 2014). Pričakovana je velika rast v zahodni Evropi, ZDA in azijsko-pacifiških mestih, kjer že obstaja zrela urbana mobilnost z dobro razvito infrastrukturo ter odprtost potrošnikov na sprejetje načinov delovanja, ki so okoljsko in ekonomsko bolj učinkoviti in trajnostni (prav tam). Nekateri menijo, da potencial za inovacije v urbani

mobilnosti ni dovolj izkoriščen, ker upravljanje urbane mobilnosti deluje v zelo fragmentiranem sistemu, ki ni odprto za gospodarske inovacije, obstaja pomanjkanje sinergije med različnimi iniciativami in strategijami mesta (npr. med zniževanjem emisij CO₂ in spreminjanjem urbane mobilnosti) (prav tam).

Pri sistemu skupne uporabe je pomemben in zanimiv tudi vidik politične filozofije, ki na skupno rabo koles ne gleda le kot na način prevoznega sredstva, ampak tudi kot način mobilnosti, ki zmanjšuje onesnaževanje in omogoča mobilnost in svobodo s tem, da posedujemo manj stvari. Gre za post-potrošniški sistem, ki predvideva souporabo prostora in opreme, porabnik pa nima problemov s shrambo, parkiranjem in vzdrževanjem prevoznega sredstva. Ravno gostota ljudi in raznovrstnost storitev v urbanem prostoru lahko človeku omogočita, da se odreče lastnini določenih predmetov, da uveljavi »pravico« do nelastništva. Lastnino sicer povezujemo z bogastvom, bogastvo pa s svobodo, a za prebivalce mnogih mest je lastništvo avtomobila nepotrebno in preveliko finančno breme (Montgomery 2014).

Skupna raba koles (ang. bike sharing) je uveljavljena po celem svetu, že leta 2014 je bila v različnih oblikah prisotna v 650 mestih (običajno gre za javno-zasebno partnerstvo). Prvi sistem skupne rabe je bil vzpostavljen v francoskem mestu La Rochelle leta 1974, za prelomnega pa velja sistem Bicyklen v Kopenhagnu leta 1995, ki so ga kopirala mnoga mesta (Colville-Andresen 2009). Jeseni 2015 pa je dansko zagonsko podjetje AirDonkey na platformi za množično financiranje Kickstarter zbralo sredstva za vzpostavitev sistema deljene uporabe koles med uporabniki, po principu podjetij Uber in AirBnB. Ideja je, da lastnik kolesa, ki tega uporablja malo ali ga ne potrebuje, kolo odda drugemu uporabniku, za nekaj ur, dan ali cel teden in za to prejme dogovorjeno plačilo, potencialni uporabniki so prebivalci mesta in turisti. Lastniki podjetja menijo, da ima njihov komercialen poslovni model prednost pred javno-zasebnim sistemom izposoje, ki jih ponuja mesto, ker bi z zadostnim številom ponudnikov koles uporabnik imel na izbiro širšo paleto različnih koles (z otroškim sedežem, otroška kolesa, tricikli, kolesa za prevoz tovora ipd.), sistem pa ne potrebuje javnih subvencij (Walker 2015b).

Mobilnost na zahtevo (ang. mobility on demand) oziroma javni prevoz na klic v centru Ljubljane (v peš coni) trenutno delno zagotavljajo vozila Kavalir (štiri vozila na električni pogon), njihova uporaba je brezplačna, popularni so med starejšimi in gibalno oviranimi prebivalci mesta ter turisti. Podatki iz leta 2012 kažejo na nizko uporabo in neprepoznavnost

storitve med uporabniki: 13,7 % respondentov vozila Kavalir ne pozna, 74,8 % ga nikoli ne uporablja (Uršič in drugi 2012), novejših podatkov o uporabi ni na voljo, a vlada splošen vtis, da so vozila Kavalir postala zelo priljubljena med prebivalci centra in turisti. V aprilu 2016 je LPP začel z iskanjem ponudnika za nakup dvajsetih avtomobilov, ki jih želijo uporabiti za novo storitev, mobilnost na klic, nekakšen mestni taksi, ki se bo imenoval Kavalir+ (Valenčič 2016). Kavalir+ naj bi služil mobilnostih ljudi, ki jim za njihove potrebe javni prevoz in taksi ne zadošča ali ustreza, storitev bo plačljiva z Urbano (prav tam).

5.6.1 Javni sistem izposoje koles Bicike(LJ)

V Ljubljani je od leta 2011 v uporabi samopostrežni sistem izposoje koles Bicike(LJ), ki po principu skupne uporabe uporabnikom na 36 postajališčih ponuja 360 koles. Kot je praksa tudi drugje, je prva ura uporabe brezplačna in delež teh voženj je 98,40 % (Bicike(LJ) 2016). V letu 2016 MOL in partner projekta Europlakat načrtujeta 20 novih postajališč, ki bodo povečala pokritost mesta in dostopnost izposoje večjemu številu ljudi³³, konec februarja 2016 je v sistem registriranih 77.893 uporabnikov (Rakovec 2016). Za letno registracijo uporabnik potrebuje kartico Urbana in bančni račun, za tedensko pa elektronski naslov in kreditno kartico (Bicike(LJ) 2016), kar nekaterim uporabnikom predstavlja oviro.

Uvedba in uporaba sistema Bicike(LJ) je v Ljubljani po podatkih o številu uporabnikov, po prevoženih kilometrih, številu opravljenih poti ter s tem zmanjšani emisiji CO₂ uspešen projekt, oziroma kot pravijo na MOL: »Gre za učinkovito vzpostavljanje kolesarske infrastrukture, s katero zmanjšujemo škodljive emisije, izboljšujemo zrak in omogočamo uporabnikom preprosto in hitro gibanje po mestu« (Bicike(LJ) 2016).

V Ljubljani zagotovo lahko govorimo o pozitivnem vplivu sistema Bicike(LJ) na popularizacijo kolesarjenja, prepoznavnost in posledično varnost kolesarjenja. Kolesa v sistemu Bicike(LJ) spodbujajo tudi multimodalnost, ljudje jih uporabljajo za kratke poti v centru, ki bi jih sicer opravili peš (npr. pot od postaje javnega potniškega prometa do cilja potovanja). Javni sistem izposoje koles je lahko tudi diskriminatorna praksa, saj so postaje za izposajo po mestu razporejene neenakomerno in ne omogočajo vsem enake stopnje dostopnosti. Slabo pokritost mesta s sistemom Bicike(LJ) sta omenili dve intervjuvanki v

³³ MOL si prizadeva, da bi bila postajališča tudi na parkiriščih P+R, ki bi tudi na ta način postala povezana z mestom. Želje prebivalcev pa so postajališče na Koleziji, v Črnučah ter za Bežigradom pri stolpnici WTC (Rakovec 2016).

raziskavi. Tina (34 let) se v Ljubljano na delo vsak dan pripelje iz Dragomerja, avto parkira na parkirišču P+R Dolgi most ter pot v center nadaljuje z mestnim avtobusom. Če bi na parkirišču bilo postajališče koles Bicike(LJ), bi se z veseljem občasno iz dela do parkirišča peljala s kolesom, ker se bi ji »popoldan prav pasalo zapeljat po soncu s kolesom do avta«. Simona (33 let) je dve leti uporabljala Bicike(LJ) in s storitvijo je bila zadovoljna, razen v situacijah, ko se ji je kam mudilo in na postajališču ni bilo nobenega kolesa ali ko je hotela kolo parkirati in je bilo postajališče polno. »Te komplikacije in premajhna razširjenost kolesarskih postajališč po Ljubljani me je odvrnilo od nadaljnje uporabe storitve.« Drugo omejitev pa predstavlja način registracije, ki za tedensko uporabo predvideva kreditno kartico (problem pa je lahko tudi dostopnost avtomatov za polnjene Urbane na obrobju mesta).

5.7 Spreminjanje družbenih vzorcev, vrednot, navad in življenjskih stilov

Urry trdi, da v trenutnih razpravah o globalnih klimatskih spremembah dominirata dve skupini analitikov (2011). En del predstavljajo znanstveniki različnih naravoslovnih disciplin, ki imajo relativno malo razumevanja o organiziranosti družb in možnih načinih spreminjanja teh v smeri izogibanju klimatskim spremembam, drug del pa predstavljajo ekonomisti (prav tam). Urry (2015, 2) je proti tej akademski delitvi in zanikanju družbe v analizi trenutnih in prihodnjih klimatskih procesov, zato družbo postavlja v center analize klimatskih sprememb in raziskovanje zgodovine, delovanje in posledic visokoogljične družbe. Klimatske spremembe so tudi posledica družbenih procesov, zato je za zmanjševanje negativnih posledic klimatskih sprememb treba spremeniti vzorce družbenega življenja. Urry trdi, da smo priče ekonomskemu imperializmu, kjer je ekonomija kolonizirala druge družboslovne vede in zreducirala človeško obnašanje na »ekonomski izračun« in delovanje trgov (2015, 3). Ena omejitev tega pogleda je, da zanemarja vlogo družbe in družbenih procesov, ki vplivajo na to, ali je družba visoko ali nizko ogljična. Ljudje se redko obnašamo kot racionalna ekonomska bitja, ki racionalizirajo svoje stroške in optimizirajo koristi, pogosteje podlegamo navadam in rutini, pa tudi modi. Vzorci in navade izvirajo iz naše vpetosti v različne družbene prakse in institucije, kot so družina, gospodinjstvo, družbeni razred, spol, šola, narodnost, generacija itd. (prav tam).

Odločitev posameznika o izbiri načina mobilnosti je tako posledica življenjskega stila, ekonomskega statusa, demografskih faktorjev, oddaljenosti doma od cilja, klimatskih in geografskih pogojev, razvitosti različnih transportnih načinov ter različnih informacij, ki si jih

posameznik pridobi iz okolja. Ko posameznik razmišlja in se odloča o spremembi transportnega načina, izhaja iz svojih izkušenj, potreb, pogojev in analize stroškov in koristi. »Ko posameznik preseže ravnotežje med koristmi in stroški, se njegovi stroški zvišujejo, točka ravnotežja predstavlja trenutek »streznitve«, moment, ko se posameznik začne zavedati, da obstajajo alternative in finančno bolj zaželeni načini transporta« (Uršič 2012, 76). Vse nadaljnje investicije časa, energije in stroškov preko točke ravnovesja so za posameznikovo analizo stroškov in koristi nekoristne in vodijo posameznika v območje »strukturnih omejitev« (Giddens v Uršič 2012, 76). Na to se posameznik lahko odzove z novim načinom delovanja, lahko pa se izogne, sabotira, odkrito nasprotuje spremembam ali pa se odloči za nov način transporta (Uršič 2012, 76). Uršič (prav tam) meni, da je koncept individualnih koristi in stroškov primeren za razumevanje nepraktičnih in iracionalnih ravnanj. Z vidika uporabe prostora, vplivov na okolje in ideje o trajnostni mobilnosti se zdi vožnja z avtomobilom v Ljubljani iracionalna, a z vidika posameznika in njegovih potreb racionalna in upravičena. Posameznik se lahko odzove na dva načina. Lahko spremeni ravnanje, kljub temu da mu to prinaša stroške, ker s tem pridobi skupnost, pri tem gre za t. i. altruistični presežek (Fulkner in Tideswell v Uršič 2012, 77), kjer se posameznik žrtvuje za dobrobit skupnosti. Druga reakcija posameznikov, kjer so posledice ravnanj ljudi postavljene v prihodnost in jih skupnost ne dojame kot koristnih, je lahko ravnanje, ki je škodljivo širši skupnosti. Takrat govorimo o t. i. tragediji ljudstva (ang. people's tragedy), avtodestruktivnem scenariju (Hardin v Uršič 2012, 77). Posameznik, ki zaradi okoljskih koristi preneha uporabljati avto in začne kolesariti, hoditi ali uporabljati javni prevoz, kmalu opazi, da s tem skupnost nima trenutnih koristi, ter da ga skupnost zaradi tega ne nagradi, ampak sam sebi s tem povzroči še dodatne stroške. Obstaja možnost, da preneha z altruističnim obnašanjem, ter se vrne v avtodestruktivno ravnanje, ki izkorišča skupne vire in na dolgi rok poslabšuje kakovost življenja celotne skupnosti. Ko gre za podatke o motivaciji za izbiro kolesarjenja kot načina transporta se pokaže, da motivacija običajno niso okoljske koristi, temveč osebne, kot so hitrost, praktičnost, skrb za zdravje in občutek svobode, ki ga ponuja kolesarjenje. V tem smislu posameznik sledi svojim lastnim koristim in hkrati prispeva k boljšemu okolju celotne skupnosti, četudi le-ta njegovega ravnanja posebej ne nagrajuje (o motivaciji za kolesarjenje sem pisala v poglavju *4.1.1 Opis stanja kolesarske infrastrukture v Ljubljani*).

Nevarnosti globalnega segrevanja postajajo vse bolj vidne in očitne, a še vseeno premalo, da bi ljudje sistematično spreminjali svoja ravnanja zaradi grožnje posledic globalnega segrevanja, kar imenujemo Giddensov paradoks (Urry 2011). A ko bodo posledice postale še

bolj vidne in očitne, bo po nekaterih predvidevanjih prepozno za učinkovito ravnanje. Giddens meni, da smo v takšni situaciji zato, ker se večina ljudi težko sooča s prihodnostjo in ker prihodnosti težko dajemo takšen pomen kot življenju in izkušnjam v sedanjosti (v Urry 2011). Giddens je proti uporabi politike strahu za doseganje družbenih sprememb in namesto tega predlaga »pozitivni model nizko-ogljicne prihodnosti«, ki mora izhajati iz sedanjih vzorcev vsakdanjega življenja ljudi ter državo, ki s sodelovanjem z gospodarstvom in novimi tehnologijami krepi odpornost »narave in družbe« na okoljske spremembe (prav tam). Strah ne motivira, zato je treba ponuditi alternative, ki so modne, zaželeno in praktične. Pred t. i. učinkom bumeranga svarijo tudi priročniki o načinih promocije kolesarjenja v mestih in opozarjajo, da lahko oglasna in promocijska sporočila sprožijo negativna stališča (Deffner in drugi 2014, 201). Zato predlagajo izpostavitve splošnih koristi, kot so zdravje, zabava, prihranek časa in denarja; dejanski glavni cilj, znižanje izpustov CO₂ pa se omeni na nevsiljiv način in mimogrede (prav tam).

Bolj kot psihologi in ekonomisti raziskujejo odnos med odločitvami in srečo, bolj postaja jasno, da človek pogosto ni sposoben sprejeti zanj objektivno najbolj racionalne odločitve, dejansko pogosto sprejemamo slabe odločitve (npr. sistematično napačno zaznavanje stroškov lastništva in uporabe avtomobila v nasprotju z uporabo taksija, zaradi navade se na pot z avtomobilom podamo avtomatsko, brez razmisleka o alternativnih možnostih, nagnjeni smo k zmotnim zaznavam, da opravičimo svoje ravnanje). Tudi v redkih primerih, ko imamo vse potrebne informacije, smo nagnjeni k predvidljivim napakam in napačnim kalkulacijam. Naše slabe izbire so pomagale oblikovati moderno mesto in posledično naša življenja. Človeška lastnost, ki omogoča in krepi takšno obnašanje, je naša sposobnost prilagajanja.

Večina dobrih in slabih stvari postane čez čas manj dobrih in manj slabih, saj se na njih navadimo. A lažje se navadimo na stvari, ki so vedno enake, kot na tiste, ki se spreminjajo. Enostavno se navadimo na veselje ob veliki hiši, ki je ves čas enako velika. A težko se navadimo na vožnjo z avtomobilom, ker je beda vsak dan malo drugačna, trobijo nam različni ljudje, zastoji zaradi nesreč se dogajajo na različnih odsekih, vreme povzroča različne težave in tako naprej (Gilbert v Montgomery 2013, 1274–75).

Psihologi običajno delijo motivacijo za delovanje na notranjo in zunanjo, kjer zunanja prinaša vidne koristi, ki nas osrečijo na kratek rok, ne prinesejo pa veliko k dolgotrajnemu občutku sreče. Notranja motivacija pa je na nek način nasprotna temu in je bolj »potovanje« kot sam

cilj. Nagrado prinašajo aktivnosti in situacije, ki nas povezujejo z drugimi ljudmi, ki nas delajo kompetentne, učinkovite, avtonomne, ko se počutimo odgovorne za svoja dejanja. Vplivajo na bolj odporno obliko sreče, ki je trajnejša in jo Carol Ryff imenuje *eudaimonia* (v Montgomery 2013, 1297). Kolesarjenje na delo in po opravkih je lahko samo po sebi nagrada; vsakokrat, saj se nekaterih aktivnosti nikoli ne naveličamo in nam vsakokrat prinesejo veselje.

Dnevna urbana mobilnost izpolnjuje različne psihološke potrebe in za nekatere je prevoz neke vrste herojsko dejanje, ki prinaša določeno mero vznemirjenja in užitka – tako za kolesarje kot voznike avtomobilov. Raziskovalci potovalnih navad ugotavljajo, »da ni pomembno, ali je pot kratka ali dolga, vsako potovanje je ritual, ki lahko spremeni lasten občutek o tem, kaj smo in kakšno je naše mesto v svetu« (Mokhtarian v Montgomery 2013, 2722). Vožnja avtomobila po prazni cesti prinaša voznikom zadovoljstvo, lahko pride do stanja, ki ga psihologi imenujejo tok ali *con*a (ang. flow) in mojstrstvo (ang. mastery), ljudje imajo občutek, da imajo nadzor nad svojim življenjem. Občutek zadovoljstva ljudem prinaša že zgolj dejstvo, da jih drugi ljudje vidijo v njihovem avtomobilu, saj ima dober in drag avtomobil simbolne vrednosti, ki dajejo močne, četudi začasne signale o visokem statusu (Mokhtarian v Montgomery 2013, 2722). Avtomobil je nosilec mnogih kulturnih pomenov, ki presegajo instrumentalne koristi (svoboda, moč, nadzor, status, eleganca, okus, samoizražanje). Če bi bil avto le način prevoza, bi bile spremembe v načinu mobilnosti mnogo bolj enostavne. A kljub temu, npr. večina Američanov, ki se vsak dan vozi na delo z avtomobilom, ne uživa v poti na delo (Montgomery 2013, 2726). Del problema je, da avtomobil ne uspe pričarati občutka sreče in svobode, ki ga omogočajo prazne ceste in ga prikazuje oglaševanje avtomobilske industrije. Moč in čar avtomobila zbledi, ko je obkrožen z drugimi avtomobili.

Spremembe ravnanja (npr. opustitev uporabe avtomobila in pričetek uporabe javnega potniškega prometa ali kolesa) lahko dosežemo z zmanjšanjem ovire za spremembo ravnanja; npr. olajšamo dostop do informacij ter poenostavimo sistem intermodalnosti, ker ljudje potrebujejo informacije, da spremenijo svoje ravnanje. Lahko pa se uporabijo tudi bolj direktne tehnike spreminjanja ravnanj, kot je postavljanje individualnih mobilnostnih ciljev, ki omogočajo povratno informacijo in spodbudo za nadaljnje izboljšanje (Forbes in drugi 2012). Del populacije se čuti odgovorne za stanje okolja in bodo naredili, kar je v njihovi moči, da zmanjšajo svoje negativne vplive na okolje. Drug del populacije pa potrebuje več spodbude. Na izbiro načina mobilnosti posameznika vpliva kombinacija instrumentalnih,

situacijskih in psiholoških dejavnikov in razumevanje teh je ključno za vplivanje na spremembo ravnanja (Anable v Forbes in drugi 2012). Nekatere ljudi tako motivira vizualizacija CO₂ izpustov, druge potencialen finančni prihranek; tehnike vplivanja na ravnanje ljudi morajo zato biti personalizirane, narejene po meri posameznika, glede na različne faktorje motiviranja (prav tam) Do spremembe ravnanja lahko pride, ko obstaja motivacija za spremembo ter nek sprožilec, ki spodbudi spremembo.

Spreminjanje družbene in kulturne sprejemljivosti kolesarjenja je izredno zanimiv in kompleksen proces. Ko so npr. v Tel Avivu leta 1994 želeli kolo uvesti kot nov način mobilnosti, so mestni uradniki idejo zavrnilo z argumentom, da je kolesarjenje način mobilnosti držav tretjega sveta, Tel Aviv pa je moderno mesto, ki bo svoje probleme reševalo z modernimi in sofisticiranimi načini transporta, s hitro železnico. Kasneje je bil argument proti kolesarjenju to, da je kolesarjenje tradicija evropskih mest, Izrael pa država srednjega vzhoda, kjer ljudje uporabljajo avtomobile ali kamele. Več kot 20 let po pobudah o spremembi mobilnostne politike Tel Aviv še vedno nima hitrega vlaka, ima pa pomemben delež kolesarjev (15 % prebivalcev centra se s kolesom vozi v šolo in na delo), kjer je kolesarjenje postalo popularno in modno (Van der Zee 2016). Tako kot pred 100 leti, ko se je mesto gradilo in je bilo kolo glavno prevozno sredstvo, ker si večina ljudi avtomobila ni morala privoščiti. Dejstvo je, da so vsa mesta do 50. let prejšnjega stoletja bila kolesarjem prijazna, vse do spremembe paradigme v urbanističnem planiranju, ko je osrednjo vlogo dobil avtomobil. Ljudje imamo slab in selektiven spomin, pogledamo okrog sebe in menimo, da je od nekdaj tako.

Zelo zanimivo je opazovanje spreminjanje odnosa do kolesarjenja v Sloveniji, predvsem ko pogledamo v drugo polovico 19. stoletja, ko je kolo vstopilo v meščansko in družbeno okolje. Prvi kolesarji so povzročali nesreče in plašili konjske vprege, predvsem kolesarke pa je družba sprejemala z zelo mešanimi občutki (Bojc 2012). Kolesarjenje so na začetku smatrali za zdravju škodljivo, različni zdravniki so svarili pred različnimi negativnimi vplivi na zdravje (okvara dihalnih poti in pljuč, kolesarke so svarili pred sterilnostjo, kolesarska manija naj bi ženske vodila do masovnega samomora, učinke kolesarjenja so primerjali z učinki uživanja hašiša, po drugi strani pa naj bi učinki kolesarjenja zdravili histerijo, hipohondrijo in muhavost žensk) in kolesarke so kršile moralne norme tistega časa (prav tam). S spremembo lepotnih idealov sta fizična aktivnost in kolesarjenje postala sredstvo za doseganje lepote; mobilnost, ki jo nudi kolo, ter s tem povezani občutki svobode in samostojnosti, pa so bili

pomembni emancipatorni dejavniki žensk (prav tam) (kolesarjenje je tudi danes v različnih družbenih okoljih emancipatorna praksa in način zmanjševanja družbene izključenosti s povečevanjem mobilnosti za priseljence, ženske, starejše).

Mnenje in odnos o nečem (o sebi, drugih ljudeh, dejanjih, idejah, aktivnostih) je celotna kognitivna reprezentacija, ki povzame našo oceno o objektu mnenja (Smith in Mackie 2000, 247). Odnos oziroma mnenje je izredno prodorna psihološka kategorija, zato je razumevanje ustvarjanja odnosa in spreminjanja tega ena glavnih tem socialne psihologije. Ljudje si ustvarjamo mnenja, ker nam pomagajo pri obvladovanju družbenega okolja in povezovanju z drugimi ljudmi. Sestavljajo jih trije tipi informacij: prepričanja o negativnih in pozitivnih značilnostih objekta odnosa, občutki in emocije o predmetu ter informacije o preteklih, sedanjih in prihodnjih dejanjih, povezanih z vedenjem do predmeta (Smith in Mackie 2000). Tako nastane tudi naš odnos do kolesarjenja, informacije, ki jih imamo pogosto niso konsistentne, odnos pa vpliva na naše misli, občutke in obnašanje. Ljudje si želimo konsistentnost, zato smo nagnjeni zbiranju enostranskih informacij, ki potrjujejo naše mnenja. Kot sem že omenila, je skrb za okolje med manj pogostimi vzroki, da ljudje kolesarijo (leta 2012 jih je 10,2 % odgovorilo, da kolesarijo zaradi okoljskih koristi, Uršič in drugi 2012). Strah (pred negativnimi posledicami uporabe avtomobilov in okoljskih sprememb; pred okoljskimi katastrofami, onesnaženim zrakom) je lahko način spreminjanja in vplivanja na določen delež ljudi, a če je uporabljen neprimerno, zmanjša motivacijo za spremembo. Da strah lahko deluje, morajo ljudje verjeti, da se bodo napovedane negativne stvari res zgodile, ter da bodo vplivale tudi na njih osebno (Smith in Mackie 2000). Posameznik mora imeti zadostne pogoje, da lahko spremeni svoje ravnanje ter verjeti, da bo sprememba njegovega ravnanja vplivala na skupno stanje okolja.

Kar mislimo in čutimo, vpliva na naša mnenja, ta pa na naša ravnanja. A tudi naša ravnanja vplivajo na naš odnos in mnenje, npr. ločevanje odpadkov vpliva na razvijanje pozitivnega odnosa do varovanja okolja. Mnenja in dejanja so torej tesno povezana, vplivajo drug na drugega, a niso vedno konsistentna in ljudje delujemo tudi v neskladju s svojimi prepričanji (prepričanje je le eden od faktorjev, ki vpliva na naše ravnanje, vpliv imajo npr. tudi družbene norme) (Smith in Mackie 2000).

Poleg odnosa na naša ravnanja vplivajo tudi družbene norme. Odnos je pogosto posledica naše pripadnosti skupini in je običajno v skladu z družbenimi normami, a prihaja tudi do

razkoraka, ko odnos in norma predvidevata različno ravnanje. Družbene norme imajo pomemben vpliv na ravnanje in odnos ljudi in spreminjanje družbenih norm spreminja ravnanja ljudi (Smith in Mackie 2000, 377). Večina družbenih norm je internaliziranih in se zdijo pravilne in zato ravnamo v skladu z njimi. Ljudje sprejmejo družbeni konsenz kot odraz realnosti in odraz njih in ravnanje v skladu z normami družbe potrjuje njihovo pripadnost družbi, ter njihovo identiteto. Vožnja z avtomobilom je v Ljubljani družbeno sprejemljiva: normalno je, da avtomobil hkrati uporablja le en potnik, da ga uporablja za kratke razdalje, brezplačno parkiranje pa sistematično nadomešča plačljivo parkiranje (v zadnjih letih se je bistveno spremenil odnos do parkiranja, plačljivo parkiranje je postalo družbena norma). Tako kot ostale kolektivne navade, tudi mobilnostne navade lahko spremenimo le s spremembo prevladujočih vrednot (Smith in Mackie 2000, 377).

Ko družbenih norm ne sprejemamo ali se nam zdijo neprimerne, se jim začnemo upirati. Normam se lahko upiramo z novimi normami, iskanjem novega konsenza, ki kot novo normo postavlja drugačno obnašanje. Prometna politika MOL (2012) z novo mobilnostno piramido poskuša ustvariti novo družbeno normo urbane mobilnosti, ki kot najbolj zaželeno obliko mobilnosti namesto avtomobila postavlja kolesarjenje in hojo, avtomobil pa definira kot najmanj zaželeno obliko.

Odnosi in norme na družbeno ravnanje ljudi vplivajo na dva načina. Na ravnanje lahko vplivajo direktno, odnos in norme enostavno vplivajo na našo percepcijo in sprožijo ravnanje. Drug način pa je indirektnen, t. i. teorija načrtovanega ravnanja (Smith in Mackie 2000, 411), po kateri na dejanje vpliva namera, ki je oblikovana na osnovi odnosa do nekega ravnanja, družbenih norm, povezanih z ravnanjem ter percepcijo nadzora nad ravnanjem (prav tam). Če to pokažemo na primeru spreminjanja mobilnostnih navad in odločanju za kolesarjenje: posameznik mora verjeti, da je kolesarjenje dobro zanj in/ali družbo, njegov odnos do kolesarjenja mora biti pozitiven, da je kolesarjenje varno in zabavno ter da kolesarijo tudi njegovi prijatelji in znanci. Če posameznik čuti še nadzor nad dejanjem, da je torej fizično in psihično sposoben sodelovati v prometu kot kolesar, bo izoblikoval namero za dejanje, ki se bo lahko odrazila tudi v dejanskem ravnanju.

Ravnanja ljudi včasih niso v skladu z mnenji in vrednotami, ki so jim sicer blizu. Ta nekonsistentnost (t. i. kognitivna disonanca) povzroča neprijetne občutke napetosti, ki ljudi motivira, da spremenijo svoje mnenje, ki tako postane skladno z ravnanji (spremenimo torej

svoje mnenje in ne ravnanja). Tako kot smo ljudje nagnjeni k izogibanju neprijetnim fizičnim situacijam, težimo tudi k izogibanju neugodju zaradi razkoraka med našimi mnenji in ravnanji. Spreminjanje mnenja je mnogo lažje kot spreminjanje naših ravnanj. Po teoriji kognitivne disonance do spremembe mnenj pride, kadar so ljudje prepričani, da jim ravnanje prinaša premajhno nagrado. Kot je premajhna nagrada neučinkovita za opravičevanje ravnanja, ki ni v skladu z vrednotami, je majhna kazen neučinkovita pri odvrčanju od neravnanja, ki ni v skladu z vrednotami (npr. vozimo avtomobil in verjamemo, da emisije škodljivo vplivajo na zdravje ljudi in okolja. Zaradi tega smo v kognitivni disonanci, ki nam povzroča neugodje in posledično spremenimo svoje mnenje in začnemo verjeti, da mi sami ne moremo ničesar spremeniti in še vedno vozimo osebni avtomobil).

5.8 Promocija kolesarjenja

Ovire za spreminjanje načina urbane mobilnosti in višjega deleža kolesarjev so mnoge: pomanjkanje znanja, negotovost, skepsa glede vplivov okoljskih sprememb, fatalizem, nezaupanje v nove informacijske tehnologije, ohranjanje obstoječega življenjskega sloga, pomanjkanje odločnosti državnih in mestnih oblasti, pomanjkanje omogočajočih pobud, pomanjkanje pobud s strani zaposlovalcev, t. i. zastonjarski učinek (ang. free-rider) itd. (Polič 2016). Poznavanje vzrokov, ki ljudi odvrčajo od kolesarjenja po mestu, je pogoj za uspešno promocijo kolesarjenja. Nekatere prepreke rešujemo z izboljšanjem kolesarske infrastrukture (kolesarske poti, omogočanje varnega zaklepanja koles ipd.), druge pa s spreminjanjem navad in življenjskih stilov, pri čemer igra promocija kolesarjenja veliko vlogo (za namene naloge bom obravnavala le promocijo, usmerjeno ljudem, končnim uporabnikom in ne npr. promocije kolesarjenja s strani nevladnih organizacij, usmerjene k planerjem, prostorskim odločevalcem in politikom).

Naloge promocije kolesarjenja so:

- informiranje o stroških in koristih različnih transportnih načinov;
- podiranje mitov in predsodkov o urbanem kolesarjenju;
- spreminjanje mobilnostnih navad;
- vzpostavljanje pozitivne podobe urbanega kolesarjenja;
- pripraviti ljudi do tega, da začnejo (več) kolesariti.

Namen promocije ni potrošnja določenega tržnega produkta, temveč sprememba vedenja, zato govorimo o t. i. socialnem marketingu (Deffner in drugi 2014, 196). Cilj je, da se z različnimi marketinškimi aktivnostmi spremeni odnos in vedenje udeležencev v prometu, kot npr.:

- povečana informiranost;
- povečana motiviranost za spremembo;
- zamenjava ene rutine z drugo rutino;
- sprememba odnosa, stališč (prav tam).³⁴

Prepričevanje je nepriljubljen način spreminjanja mnenj in ravnanj, povezujemo ga z zavajanjem in goljufanjem, oglaševanjem in političnimi strankami ter spoznanjem, da tisti, ki prepričuje, deluje v svojem najboljšem interesu, ki pogosto ni enak našemu, zato se mu ljudje radi upiramo (Smith in Mackie 2000, 287). Prepričevanje kot način promocije kolesarjenja mora zato biti namenjeno informiranju in povečanju naklonjenosti do kolesarjenja. A rezultat prepričevanja je v osnovi odvisen od posameznika, na koncu gre za to, da sami prepričamo sebe v spremembo mišljenja in ravnanja.

Odnos do nečesa (npr. kolesarjenja) včasih direktno vpliva na delovanje, takrat govorimo o konsistentnosti med odnosom in delovanjem. A odnos ne zadošča za ravnanje, če imajo ljudje občutek, da je ravnanje izven njihovega nadzora, gre za t. i. percepcijo osebnega nadzora, občutek kompetentnosti za ravnanje (Smith in Mackie 2000, 424). Ko imajo ljudje občutek, da lahko vplivajo na svoja ravnanja, postane odnos zelo pomemben in lahko dolgoročno spremeni ravnanje. A včasih niti to ne zadošča za spremembo ravnanja, ko nam neke nepredvidene okoliščine ali pomanjkanje sposobnosti preprečuje akcijo (Smith in Mackie 2000). Na odločitev za kolesarjenje tako vplivajo npr. cena kolesa in tveganje kraje, neugodne klimatske in vremenske razmere, fizičen napor, potreben za premagovanje razdalj ipd.

Zato je pomembno, da so promocije povezane s priklicem pozitivnih čustev in grajenju pozitivnih asociacij, povezanih s kolesarjenjem, različno glede na potrebe posameznih ciljnih skupin, kot prikazuje Tabela 5.1.

³⁴ Promocija kolesarjenja mora biti skladna s strategijo mobilnosti, v primeru Ljubljane z “novo prometno paradigmo”, ne glede na to, kdo izvaja promocijo (npr. EU, MOL, Ministrstvo RS za zdravje, Ministrstvo RS za okolje in prostor, kolesarske ali okoljevarstvene nevladne organizacije, javne institucije, civilna družba ...). Iz analize položaja oz. stanja kolesarstva v mestu se postavijo cilji, ki morajo biti jasni, določljivi, merljivi, realistični, relevantni in časovno določljivi (Deffner in drugi 2014). Na osnovi ciljev se postavi akcijski načrt, ki predstavlja ukrepe za doseg zastavljenih ciljev, sledi izvedba, tej pa evalvacija.

Tabela 5.3: Primeri sporočil za različne ciljne skupine

Ciljna skupina	Sporočilo
Osnovnošolci	Kolesarjenje je zabavno, daje občutek svobode in neodvisnosti. S kolesom postanete udeleženci v prometu.
Odrasli	Kolesarjenje je zabavno, poskrbi za to, da ste »fit« in zdravi.
Vozači	Kolesarjenje prihrani čas in denar ter poskrbi, da ste »fit«.
Kolesarji začetniki	Kolesarjenje je hitro, enostavno in fleksibilno.
Ženske	Kolesarjenje je »šik«, zabavno in oblikuje vaše telo.
Priseljenci	Kolesarjenje pomeni svobodo gibanja in neodvisnost. Je hitro in enostavno.
Starostniki	Kolesarjenje je zdravo in sproščujoče in vam pomaga ohranjati socialne stike.
Vozniki avtomobilov	Kolesarjenje je hitro in prikladno ter prihrani denar.

Vir: Deffner in drugi (2014, 202).

Načeloma je kolesarjenje primerno za vsakega, ki je bolj ali manj telesno pripravljen, a nobeno posamično sporočilo ne bo pritegnilo celotne potencialne populacije, zato je treba oblikovati sporočila, specifična za posamične ciljne skupine (Deffner in drugi 2014, 205). Ciljne skupine lahko določimo glede na starost, demografijo in življenjsko obdobje, glede na točno določene kolesarske navade (vsakodnevni kolesarji, rekreativci, nekolesarji), glede na lokacijo ali mobilnostne stile (povezani z življenjskimi stili in načinom življenja) (prav tam), jih je pa včasih težko doseči.

Potencial za spremembo vedenja (ang. switching potential) je posledica subjektivnih in objektivnih dejavnikov in po nekaterih raziskavah naj bi bila le manjšina voznikov avtomobilov dovzetnih za spremembo načina mobilnosti (Curtis in Headicar v Van Acker in drugi 2012). Objektivni razlogi so razdalja potovanja in razvitost javnega potniškega prometa, med subjektivnimi pa so percepcije, vrednote, odnos do drugih načinov transporta,

zadovoljstvo s trenutnim načinom transporta ter sama pripravljenost na spremembo (Van Acker in drugi 2012). A kot kažejo podatki o načinih mobilnosti v kolesarsko najbolj razvitih mestih, se delež poti, opravljenih z avtomobilom, s sistematičnimi ukrepi da znižati. Prav tako se nenehno spreminjajo potovalne potrebe in želje ljudi in tudi ljudje postajamo vse bolj prilagodljivi na nove razmere, hitreje kot to predvidevajo nekateri prometni modeli (Atkins v Pelko 2010).

Posebno pozornost se namenja promociji kolesarjenja med starejšimi in evropski projekt *Lifecycle*, ki ga v Sloveniji izvaja CINDI Slovenija (Center za upravljanje programov preventive in krepitev zdravja, Nacionalni inštitut za javno zdravje), je namenjen spodbujanju kolesarjenja v vseh življenjskih obdobjih. Ko se ljudje naučimo kolesariti, tega naj ne bi nikoli pozabili, pozabimo pa dejansko kolesariti, projekt zato spodbuja ljudi h kolesarjenju kot transportu, kolesarjenju za zabavo, ter za vzdrževanje fizične pripravljenosti. V okviru projekta se izvajajo tečaji varne vožnje na kolesu za odrasle in starejše ter spoznavanje električnih koles ter koles, prilagojenih za starejše (*Lifecycle*). Za promocijo prometne varnosti najmlajših kolesarjev skrbi pobuda podjetja Butan plin d.d. *Varno na kolesu*, ki promovira varno vožnjo (z uporabo pravilno opremljenega kolesa in čelade) in opozarja na neurejeno kolesarsko infrastrukturo (*Varno na kolesu*).

Neprofitni projekt *Cycling without age*, ki si prizadeva za družbeno vključenost starejših, se je leta 2012 začel na Danskem, danes je prisoten v šestnajstih državah po svetu. Cilj projekta je, da se ljudem v domovih za starejše, ki so gibalno ovirani in sami ne morejo več voziti kolesa, omogoči več socialnih stikov ter pravico »do vetra v laseh« – v posebej predelanih kolesih, rikšah, jih vozijo prostovoljci (novembra 2015 je bil sistem prisoten v 63 od 98 danskih občin, na voljo je bilo več kot 400 rikš ter 3000 prostovoljcev) (*Cycling without age*). Glavni principi delovanja so velikodušnost, počasno kolesarjenje, pripovedovanje zgodb, grajenje medsebojnih odnosov in kolesarjenje za vse starostne skupine (prav tam), ter posledično dvig kakovosti življenja.

Vloga nevladnih organizacij s področja urbanega kolesarjenja je podiranje mitov o urbanem kolesarjenju in skrb za izboljšanje pogojev za kolesarjenje. Društvo Mariborska kolesarska mreža je koordinator Centra mobilnosti Maribor, ki je nastal kot del občinskega projekta *Tramob, trajnostna mobilnost v Mariboru*.

»Osnovni namen delovanja Mariborske kolesarske mreže je spodbujanje razvoja kolesarjenja in trajnostnega prometa. Osrednji cilj organizacije je nenehno povečevanje števila kolesarjev. [...] Dolgoročni cilj delovanja MKM je, da Maribor postane »kolesarjem in pešcem prijazno mesto. [...] Ob tem se goji zavest, da vlaganje v trajnostne načine premikanja po prostoru prinaša dolgoročno blagodejne učinke na celotno družbo« (Društvo Mariborska kolesarska mreža).

Ena glavnih nalog centra je informiranje, izobraževanje in osveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti, ponujajo tudi mobilnostno svetovanje, ki posamezniku svetuje, kako lahko spremeni svoje potovalne navade. *Bike kuhna* je skupnostni program, ki uporabnikom omogoča, da sami popravijo svoje kolo ali pridobijo potrebno znanje. V okviru centra je bil na glavni železniški postaji postavljen Kolesodvor, varovana kolesarnica, namenjena kolesarjem, ki v mesto prihajajo z vlakom. Center ponuja še servis koles, izposajo mestnih in trekning koles ter e-polnilno postajo za polnjenje električnih koles, skuterjev, invalidskih vozičkov in telefonov (Center mobilnosti Maribor). Center organizira različne akcije, kot npr. *Akcija očistimo kolesarnice*, ki prebivalce poziva, da oddajo svoja odslužena kolesa, ki jih v centru obnovijo, zanje najdejo nove uporabnike in jih tako vrnejo na ceste.

Nacionalni inštitut za javno zdravje RS v okviru projekta *CiviNet 2020* izvaja izobraževanja in promocijo »aktivnega transporta« (hoja in kolesarjenje) za povečanje trajnostne mobilnosti in izboljšanje zdravja, ter si prizadeva za zagotovitev ustrezne infrastrukture za kolesarjenje, ker urejenost infrastrukture lahko spodbudi priložnostno gibanje ljudi (Mreža CiviNet).

Pomemben način promocije kolesarjenja je tudi informiranje o varnih prevoznih kolesarskih povezavah v mestu. Obvodna kolesarska pot v Ljubljani (prva od štirih načrtovanih tematskih kolesarskih poti) je kolesarska povezava ob bregovih Ljubljanice od Fužinskega gradu do Špice, ki je speljana po ulicah z manj prometa in nizkimi voznimi hitrostmi, ki kolesarjem omogočajo večjo varnost in pretočnost (Obvodna kolesarska pot v Ljubljani).³⁵ Druga je Gozdna pot, ki povezuje Tivoli in Mostec, aprila 2016 pa je zaživela še Plečnikova pot, ki povečuje Plečnikovo dediščino (Plečnikova tematska pot 2016).

³⁵ Postavitev kažipotov, izdelava zemljevidov in promocija poti je financirana preko programa *Intelligent Energy Europe*, ob podpori programa *Trajnostna mobilnost v mestih*, ki ga izvaja Evropska komisija (Obvodna kolesarska pot v Ljubljani).

»Za mesto po dveh« je skupina posameznikov, ki preko informiranja in podajanja predlogov načrtovalcem prostora spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza v Ljubljani. Namen delovanja je soustvarjanje živega mesta, kjer ljudje hodijo in kolesarijo, zanimivega mesta, kjer se na nivoju ulice odvijajo različne dejavnosti, za kolesarje in pešce varnega mesta, trajnostnega mesta, kjer se spodbuja javni prevoz in zelenega mesta, kjer so ulice ozelenjene z drevesi in cvetjem (Za mesto po dveh).

Evropska unija trajnostno mobilnost med državljani promovira tudi z Evropskim tednom mobilnosti, ki je namenjen spreminjanju potovalnih navad in zniževanju negativnih vplivov prometa na okolje in kakovost življenja. Akcija se je začela kot *Dan brez avtomobila*, sledil je *Evropski teden mobilnosti*, ki se je leta 2015 združil s pobudo *Potuj raznoliko* (ang. Do the right mix), ki izvaja aktivnosti skozi celo leto. Akcija je usmerjena na odgovornost vsakega posameznika in ljudi z različnimi načini spodbuja k spreminjanju ravnanj: prenehajte biti del problema, prihranite čas in denar ter se bolje počutite (Teden mobilnosti).

Dan brez avtomobila je sicer projekt, ki se pod različnimi imeni in v različnih obsegi odvija po celem svetu, zaprtje ulice ali dela mesta omogoči, da je prostor namenjen le kolesarjem in pešcem. Projekt *Ciclovía* (ang. cycleway) se je začel v Bogoti leta 1974, kjer vsako soboto za motorni promet zaprejo del mesta, kar velja za najcenejši projekt prenove javnega prostora. Edini stroški so barikade za zaporo ulic, potrebna je le politična volja, model posnemajo po celem svetu, od Melbourn do Miamija. Začasno zaprte ulice omogočajo mešanja in srečevanja različnih ljudi, ljudi različnih družbenih razredov in demografskih skupin. Ljudje se sprehajajo, kolesarijo, rolkajo, izvajajo jogo, plešejo sambo in se družijo. Zasedejo prostor, ki je sicer namenjen le avtomobilom in se začasno počutijo, da je mesto narejeno po njihovi meri, za njih. V mestu lahko dihajo, se sprehodijo in ga opazujejo s povsem novih zornih kotov. Vsak tak primer začasnega zaprtja ulic za promet je tudi vaja v družbenem marketingu. Vsak tak dogodek je dokaz, da so mesta in ulice fluidne in spreminjajoče se strukture, ki se lahko po želji ljudi poljubno spreminjajo (Hambelton 2015).

Kot sem napisala v poglavju 4.5 *Vpliv poselitvenih vzorcev na urbano mobilnost*, delodajalci zaposlenim pogosto zagotavljajo parkirno mesto, kar za delodajalca predstavlja strošek, zaposlenemu pa omogoči brezskrbno parkiranje avtomobila (47,6 % anketirancev iz raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji* (Uršič in drugi 2012), ki na delovno mesto pridejo z avtomobilom, je odgovorilo, da uporabljajo službeno

parkirišče, ki ga plačuje delodajalec. Zaposlovalci lahko spodbujajo trajnostno mobilnost zaposlenih z različnimi mehкими ukrepi, kot je npr. zagotavljanje primernih parkirnih mest za kolesa, zagotavljanje brezplačnega servisa koles, informiranje zaposlenih o prednostih uporabe kolesa ipd.. Delodajalce v Belgiji, Veliki Britaniji in na Nizozemskem država z davčnimi olajšavami spodbuja, da zaposleni na delo prihajajo s kolesi, od tega imajo korist zaposleni, delodajalec, mesto in okolje, saj jim v obliki različnih davčnih olajšav omogoča nakup službenih koles. V Sloveniji delodajalec zaposlenemu povrne potne stroške prihoda na delo (karta za javni potniški promet ali kilometrina), v Belgiji kolesar za prevožen kilometer poti dobi neobdavčenih 0,22 €, kjer je zgornja dnevna meja 15 km (na Nizozemskem 0,15 € na km, v Veliki Britaniji 0,20 £ na miljo), podjetje mu v brezplačno uporabo da kolo, zagotovi parkirno mesto in nudi zavarovanje in servis (Zgonik 2015). Delodajalec s tem pridobi na ugledu kot okoljsko ozaveščeno podjetje, zaposleni, ki kolesarijo, so v boljši telesni pripravljenosti in posledično manj nagnjeni k bolniškim odsotnostim, izognejo se zamujanju zaposlenih zaradi prometnih zastojev, znižajo si stroške za parkiranje avtomobilov. A potni stroški, ki jih delodajalec izplača zaposlenemu za vožnjo na delo z avtomobilom, nekaterim predstavljajo pomemben del celotnega prihodka in zaposleni niso motivirani, da spremenijo prevozno sredstvo, sploh če imajo zagotovljeno parkirno mesto. Povračilo potnih stroškov problematizira tudi Horvat, direktor Ljubljanskega potniškega prometa, ki predlaga znižanje cen vozovnic primestnega prometa, ki bi lahko spodbudilo vzpostavitev integriranega javnega prevoza (v Alič 2016c). Vloga države je, da z davčno ureditvijo stimulira uporabo trajnostne mobilnosti in ne spodbuja uporabe avtomobila. Kot sem omenila v poglavju 4.2 *Geografske in klimatske značilnosti*, na odločitev, da ljudje ne kolesarijo vplivajo tudi higieniški razlogi, ker ljudje običajno nimajo možnosti, da se na delovnem mestu stuširajo in preoblečejo. Zaposlovalci lahko z zagotavljanjem primernih kapacitet, kot so tuši, garderobe in varna parkirna mesta vplivajo na odločitev zaposlenih, da opustijo vožnjo s kolesom in začnejo kolesariti.

K promociji kolesarjenja na delo je usmerjena nacionalna pobuda *Pripelji srečo v službo*³⁶ (pred tem se je imenovala *V troje*), ki že šest let med mesecem majem in septembrom spodbuja zaposlene (iz enakih ali različnih organizacij), da se organizirajo v skupine po tri in skupaj sodelujejo pri nabiranju kolesarskih kilometrov. Avtorji projekta so kolesarje motivirali z obljubo občutka sreče, ki ga lahko povzroča kolesarjenje na delo, ter z žrebom

³⁶ Prvič je bila akcija izpeljana leta 2010, sicer je del evropskega projekta *Bike2Work*, leta 2015 je potekala v organizaciji Urbanističnega inštituta RS.

praktičnih nagrad ob zaključku nekajmesečnega projekta. Med ostalimi prednostmi kolesarjenja je bila omenjena še telesna pripravljenost, finančni prihranek ter skrb za okolje (Pripelji srečo v službo). Kot sem omenila že v predhodnem poglavju, komunikacijski strategiji sicer opozarjajo pred učinkom bumeranga in odsvetujejo preveč aktivno uporabo okoljskih argumentov zaradi nevarnosti sprožitve negativnih stališč v smislu »tega imam že vrh glave« (Deffner in drugi 2014 201–202). Dobro je, če so promocije kolesarjenja usmerjene tudi na kolektiv, na skupine ljudi, saj nekatere spremembe ravnanja zahtevajo družbeno interakcijo, saj nam drugi ljudje lahko pomagajo, da delujemo v skladu s svojimi prepričanji (Smith in Mackie 2000, 325). Letos so akcijo odprli tudi za posameznike.

6 SKLEPI

Cilj magistrskega dela je bil ugotoviti, zakaj je v Ljubljani še vedno največ poti opravljenih z osebnim avtomobilom in kakšne posledice ima to na kakovost urbanega življenja. Visoka uporaba osebnih avtomobilov je posledica sistema avtomobilitnosti (Urry 2006), ki močno določa prometno ureditev Ljubljane, mobilnostne navade prebivalcev, uporabo javnih prostorov, urbano mobilnost in vsakdanje življenje prebivalcev in obiskovalcev mesta. Ideologija avtomobilitnosti je v Sloveniji in Ljubljani tako vplivna tudi zaradi nizke gostote poselitve, urbanega primanjkljaja in protiurbane ideologije (Kos 2007). Prometna ureditev Ljubljane, ki je še vedno v veliki meri podrejena uporabi avtomobilov, je okoljsko, ekonomsko in družbeno breme, ki se odraža v onesnaženju zraka, hrupu, porabi energije, časa in denarja, porabi prostora, ki bi lahko bil namenjen ljudem in ne avtomobilom, zdravju, življenjskih stilih, dostopnosti in družbeni izključenosti itd. Stopnja razvitosti in kakovosti javnega potniškega prometa in kolesarske infrastrukture je posledica dolgoletne nacionalne in lokalne prometne politike, ki je temeljila na uporabi avtomobila.

Osrednje raziskovalno vprašanje je zato bilo, kako lahko v obstoječem stanju urbane mobilnosti povečamo delež potovanj, opravljenih s kolesom in posledično izboljšamo kakovost urbanega življenja. Nova *Prometna politika MOL*, sprejeta leta 2012, pomeni pomemben načelen obrat stroke in javnih politik k trajnostni mobilnosti, ki kot najbolj zaželeno obliko mobilnosti postavlja hojo in kolesarjenje, sledi uporaba javnega potniškega prometa, na zadnje mesto pa postavlja uporabo avtomobila. Cilji nove prometne politike so z diverzifikacijo načinov mobilnosti, povečanjem socialne vključenosti in bolj zdravimi življenjskimi stili izboljšati kakovosti življenja ljudi (*Prometna politika MOL*, Navodila – 1. del, 2012, 3). Trenutna prometna politika je torej usmerjena k izboljševanju pogojev za hojo in kolesarjenje, ki naj bi prevzela tretjino opravljenih poti (prav tam). Javnomnenjske raziskave (Uršič in drugi 2012), za to delo opravljeni intervjuji s posamezniki, ki ne kolesarijo, podatki o povečevanju deleža kolesarjev v Ljubljani ter izkušnje tujih mest nam jasno kažejo, da bodo ljudje začeli kolesariti ali bolj pogosto uporabljati kolo, če jim zagotovimo za to potrebno infrastrukturo (kot npr. neprekinjene in udobne kolesarske poti, kolesarnice, varna prometna signalizacija) in posledično varnost. Menim, da morajo mestne oblasti bolj striktno in samozavestno slediti prometni strategiji ter jasno izraženim željam ljudi, ki jih od kolesarjenja odvrta pomanjkljiva kolesarska infrastruktura ter s tem povezani problemi varnosti, hitrosti, praktičnosti, celovitosti ... Uvajanje in izvajanje nove *Prometne*

politike MOL je seveda del širšega nacionalnega problema in je tesno povezano z urejanjem prometa in mobilnosti na regionalnem, nacionalnem in nadnacionalnem nivoju in nekonkurenčnostjo javnega potniškega prometa na nivoju države v primerjavi z osebnim avtomobilom, kar se odraža tudi na nivoju Ljubljane.

Urejanje prometa in prostora sta kompleksna procesa, ki morata biti integrirana in strateško usmerjena. Poleg različnih strokovnih doktrin sta podvržena še različnim lobijem, neusklajenemu političnemu odločanju in raznovrstnim odzivom ljudi. Legitimizacija sprememb v prostoru se lahko doseže le z načini odločanja in vodenja, ki združujejo okoljsko in družbeno perspektivo, ter prebivalcem in voditeljem dajejo vzvode za zmanjšanje neenakosti, izboljšanje družbene pravičnosti in okoljske odgovornosti (Hambelton 2015). Legitimizacija sprememb v prostoru je politično zaželeno, še bolj pa praktično uporabna, saj je reševanje problemov sodobnih družb pogosto bolj kot od tehničnih rešitev odvisno od javnega sprejemanja teh (Kos 2012, 15).

Nekateri ljudje po mestu kolesarijo ne glede na stanje kolesarske infrastrukture, nevarnosti, ki so jim s tem izpostavljeni, in vremenske pogoje, a večina ljudi potrebuje več; več varnosti, več prostora, več udobja, več pozornosti in več spodbude. Določen del ljudi zaradi različnih subjektivnih in objektivnih vzrokov ne bo nikoli spremenil načina mobilnosti. Kolesarjenje morda nikoli ne bo glavni način urbane mobilnosti v Ljubljani, lahko pa pripomore k temu, da se zmanjša število in prevlada avtomobilov ter s tem povezani negativni vplivi na kakovost okolja in urbanega življenja. Ukrepi za povečanje deleža kolesarjev morajo zato biti raznovrstni, ciljno usmerjeni in interdisciplinarni. Nove prakse, kot sta skupna in deljena raba, v nekaterih mestih že pomembno vplivajo na lastništvo in uporabo osebnih avtomobilov, v Ljubljani je dobro zaživel sistem skupne uporabe koles Bicike(LJ), ki je poleg povečanja mobilnosti pomembno vplival tudi na prepoznavnost kolesarjenja kot načina urbane mobilnosti. Informacijske tehnologije pomembno izboljšujejo uporabniško izkušnjo vseh uporabnikov prometa, lahko pa so uporabljene tudi kot način promocije kolesarjenja in mehanizem spreminjanja navad ljudi.

Ljudje smo bitja navad in rutin in tudi ob spremenjenih objektivnih pogojih pogosto nadaljujemo s svojimi rutinskimi aktivnostmi. Nagnjeni smo k zmotnim zaznavam, predvidljivim napakam in neracionalnim odločitvam, kar sicer ni v skladu z domnevo o reflektivni naravi modernosti, v kateri se »družbene prakse ves čas preverjajo in spreminjajo

v luči novih informacij o teh samih praksah, ki bistveno spreminjajo njihov značaj« (Giddens v Trček in Kos 2012, 15–16) in je lahko tudi posledica pluralizma v proizvodnji smisla in s tem povezane krize smisla (Berger in Luckmann 1999). Zato je promocija trajnostne mobilnosti, ki informira o dejanskih stroških uporabe osebnega avtomobila in še posebej kolesarjenja, nujen način zviševanja deleža kolesarjev v Ljubljani. Promocija kolesarjenja prispeva k povečanju znanja o vplivih urbane mobilnosti na okolje, zmanjša lahko strah in negotovost, povezano s kolesarjenjem, in lahko vpliva na spremembo življenjskega stila.

Ljubljana se je z vzpostavitvijo ekološke cone v centru mesta leta 2007 podala na zahtevno in nujno potrebno pot spreminjanja urbane mobilnosti in izboljševanja kakovosti urbanega življenja. Javni prostor v mestu se posledično spreminja in ponovno ga zavzemajo in na različne načine uporabljajo ljudje. Ob pozitivnih spremembah postajamo še bolj zahtevni in ambiciozni, ker vidimo, da omejevanje uporabe osebnega avtomobila ni zgolj omejevanje »pravic« voznikov avtomobilov, ampak je predvsem mehanizem za izboljšanje kakovosti prostora in življenja vseh uporabnikov mesta.

7 LITERATURA

2016 Quality of living rankings. 2016. *Mercer*. Dostopno prek: <https://www.imercer.com/content/mobility/quality-of-living-city-rankings.html#list> (3. maj 2016).

Agencija RS za okolje. 2016. Sporočilo za javnost. Dostopno prek: <http://www.arso.gov.si/novice/datoteke/035174-18012016%20NK%20kurjenje%20dimnikarji%20drobni%20delci.pdf> (1. februar 2016).

Alič, Vanja. 2015a. Jankovičeva prometna reforma je obrodila prve sadove: Prometa na vpadnicah je manj. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://www.dnevnik.si/1042723852> (15. november 2015).

--- 2015b. Kljub vsem pomanjkljivostim se Škofljici obeta zožena štiripasovnica. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://www.dnevnik.si/1042721539> (5. oktober 2015).

--- 2015c. Župan Jankovič pokleknil pred prometnim izzivom. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://www.dnevnik.si/1042708973> (11. marec 2015).

--- 2016a. Omejitve prometa zaradi prašnih delcev se ni treba bati. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://www.dnevnik.si/1042729990> (17. februar 2016).

--- 2016b. Ljubljana je prijazna le do izkušenih kolesarjev. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://dnevnik.si/1042731981/lokalno/ljubljana/ljubljana-je-prijazna-le-do-izkusenih-kolesarjev> (17. marec 2016).

Angus, Hilary. 2015a. How to end »war on cars«. *Momentum magazine*. Dostopno prek: <https://momentummag.com/how-to-end-war-on-cars/> (3. september 2015).

--- 2015b. Why Businesses Want Bike Riding Customers. *Momentum magazine*. Dostopno prek: <https://momentummag.com/why-businesses-want-bike-riding-customers/> (1. julij 2015).

Berger, Peter L. in Luckman, Thomas. 1999. *Modernost, pluralizem in kriza smisla*. Ljubljana: Nova revija.

Bojc, Saša. 2012. Kolesarjenje nekoč: zdravi hipohondrijo, žensko muhavost, nevrozo. *Delo*. Dostopno prek: <http://www.delo.si/druzba/panorama/kolesarjenje-nekoc-zdravi-hipohondrijo-zensko-muhavost-nervozo.html> (6. januar 2016).

Barroso, Jose Manuel. *EuroCities*. Dostopno prek: <http://www.eurocities.eu/eurocities/issues/innovation-issue> (6. januar 2016).

Batista Napotnik, Tina. 2016. *Tunel*. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Belak Mrhar, Damijana. 2015. Dolgoročno strateško planiranje in umeščanje kolesarske infrastrukture v prostor na območju MOL in širše regije. *Konferenca Preobrazba Ljubljane v kolesarjem prijazno mesto*, 21. in 22. maj 2015. Dostopno prek: http://documents.rec.org/offices/projects/244_belak_long_term_strategic_planning_....pdf (5. december 2015).

Bertoncelj, Janez in Kontić, Vita, ur. 2014. *Kolesarski letopis 2012–2013*. Ljubljana: Mestna občina Ljubljana. Dostopno prek: www.ljubljana.si/file/1511615/kolesarski_letopis_2014_optimized.pdf (12. januar 2016).

Bicike(LJ). 2016. *Mestna občina Ljubljana*. Dostopno prek: <http://www.ljubljana.si/si/zelena-prestolnica/zelene-tocke/20-trajnostnih-projektov-mol/bicikelj/> (24. marec 2016).

Bloomfield, Steve ur. 2015. Brave new world–global. Quality of life, top 25 liveable cities. *Monocle* 9 (85): 42–65.

Cathcard-Keays, Athlyn. 2015. Will we ever get a truly car-free city? *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/cities/2015/dec/09/car-free-city-oslo-helsinki-copenhagen> (3. februar 2016).

Center mobilnosti Maribor. Dostopno prek: <http://mobilnost.si/programi/> (28. januar 2016).

Cerar, Grega. 2016. Zaprtje Slovenske ceste je za 70 odstotkov znižalo koncentracije črnega ogljika. *MCC RTV*. Dostopno prek: <http://www.rtv slo.si/okolje/zaprtje-slovenske-cestje-je-za-70-odstotkov-znizalo-koncentracije-crnega-ogljika/387704#comments> (14. marec 2016).

CiviNet 2020. *Mreža CIVINET Slovenija-Hrvatska-Jugoistočna Europa*. Dostopno prek: <http://civinet-slohr.eu/wp-content/uploads/2016/02/PROMOCIJA-MOBILNOSTI-IZ-VIDIKA-JAVNEGA-ZDRAVJA.pdf> (12. december 2015).

CIVITAS Ljubljana. Dostopno prek: <http://www.civitasljubljan.si/pobuda-civitasu/osnovni-podatki-in-znacilnosti> (6. oktober 2015).

Colville-Andersen, Mikael. 2009. *Poor La Rochelle, Visionary La Rochelle*. Dostopno prek: <http://www.copenhagenize.com/2009/08/poor-la-rochelle-visionary-la-rochelle.html> (2. februar 2016).

--- 2014. Innovation in, lycra out: what Copenhagen can teach us about cycling. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/cities/2014/oct/16/copenhagen-cycling-innovation-lycra-louts-green-wave-bike-bridges> (3. junij 2015).

---2016. *380 Intelligent traffic signals for Kopenhagen*. Dostopno prek: <http://www.5ze.com/2016/02/380-intelligent-traffic-signals-for.html> (19. februar 2016).

Copenhagenize Index 2016. 2016. Dostopno prek: <http://copenhagenize.eu/index/> (5. februar 2016).

Cox, Peter. 2015. Cycling cultures and social theory. V *Cycling cultures*, ur. Cox, Peter, 14-42. Chester: University of Chester Press. Dostopno prek: <https://books.google.si/books?id=Rg6sCQAAQBAJ&pg=PR6&dq=peter+cox+cycling&hl=sl&sa=X&ved=0ahUKEwizrcqvnbbKAhUMbhQKHb8IDRQQ6AEIKjAC#v=onepage&q&f=false> (1. februar 2016).

Cycling without age. Dostopno prek: www.cyclingwithoutage.org (17. november 2015).

Društvo Mariborska kolesarska mreža. Dostopno prek: <http://kolesarji.org/mariborska-kolesarska-mreza-2/> (16. januar 2016).

Černigoj, Nejc. 2015. Med vpadnico in pešcono. *Mladina*. Dostopno prek: <http://www.mladina.si/167512/med-vpadnico-in-pescono/> (3. julij 2015).

Deffner, Jutta, Ziel, Torben, Hefter, Tomas, Rudolph, Christian, Klemenc, Andrej, Andrejčič Mušič, Polona, Gostič, Klemen. 2014. *Priročnik o vključujočem planiranju in promociji kolesarstva. Gradiva projekta Mobile2020 za usposabljanje multiplikatorjev*. Frakfurt/Hamurg/Ljubljana: Regionalni center za okolje in Institute for social-ecological research. Dostopno prek: http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/Mobile2020_handbook_SI_small.pdf (6. februar 2015).

Delovne migracije. 2014. *Statistični urad RS*. Dostopno prek: <http://www.stat.si/StatWeb/prikazi-novico?id=5160&idp=3&headerbar=2> (16. februar 2016).

Demšar, Miha. 2007. Namesto zaključka. V *O urbanizmu: Kaj se dogaja s sodobnim mestom*, ur. Čerpes, Ilka in Demšar, Miha, 371–379. Ljubljana: Krtina.

Drevenšek, Mojca, ur. 2014. *Parkiraj in prestopi: za trajnostno urbano mobilnost v Ljubljanski urbani regiji*. Ljubljana: RRA LUR. Dostopno prek: <http://spotidoc.com/doc/3073445/bro%C5%A1ura-p---r> (6. september 2015).

Economist Intelligence unit. Dostopno prek: <http://www.eiu.com/home.aspx#introduction> (5. september 2015).

European Cyclists' Federation. *ECF Cycling barometer*. Dostopno prek: <http://www.ecf.com/ecf-cycling-barometer/> (16. januar 2016).

---*Safety numbers*. Dostopno prek: https://ecf.com/wp-content/uploads/ECF_CO2_WEB.pdf (6. januar 2016).

European green capital. 2016. *European Commission* Dostopno prek: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/about-the-award/index.html> (7. november 2015).

Forbes, Paula J., Welss, Simon, Masthoff, Judith, Nguyen, Hien. 2012. *SUPERHUB: Integrating behaviour change theories into a sustainable urban-mobility platform*. Proceedings of BCS HCI 2012 workshops using technology to facilitate behaviour change and support healthy, sustainable living. Dostopno prek: http://ewic.bcs.org/upload/pdf/ewic_hci12_sl_paper6.pdf (11. februar 2016).

Flanagan, William G. 2010. *Urban sociology: images and structure*. Plymouth: Rowman & Littlefield publishers.

Gabrovec, Matej in Bole, David. 2009. *Dnevna mobilnost v Sloveniji*, Georitem 11. Ljubljana: Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU, Založba ZRC.

Gajšek, Milan, Grilc, Uroš, Premelč, Marko, Stanič, Ivan, ur. 2015. *Trajnostna urbana strategija mestne občine Ljubljana 2014–2020 – Predlog*. Dostopno prek: www.ljubljana.si/file/1746113/strmol_dokument_20151019_final.pdf (6. september 2015).

Gardner, Gary. 2010. Power to the pedals. *Worldwatch Institute*. Dostopno prek: <http://www.worldwatch.org/node/6456> (6. oktober 2015).

Georgi, Birgit in Uhel, Ronan. 2009. *Ensuring quality of life in Europe's cities and towns : tackling the environmental challenges driven by European and global change*. Copenhagen : European Environment Agency ; Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, cop. Dostopno prek: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0564933.pdf> (23. oktober 2015).

Glaeser, Edward. 2012. *Triumph of the city*. London: Pan. Macmillan.

Google transit. 2011. *Mestna občina Ljubljana*. Dostopno prek: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/72581/detail.html> (18. marec 2016).

Green, Judith, Steinbach, Rebeca in Datta, Jessica. 2012. The travelling citizen: emergent discourses of moral mobility in a study of cycling in London. *Sociology*, 46(2), 272–289. Sage. Dostopno prek: <http://soc.sagepub.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/content/46/2/272.full.pdf+html> (27. januar 2015).

Greenfield, Adam. 2014. Helsinki's ambitious plan to make car ownership pointless in 10 years. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/cities/2014/jul/10/helsinki-shared-public-transport-plan-car-ownership-pointless> (3. oktober 2014).

Hočevar, Marjan in Zorman, Anže. 2012. Contextual mobility and the new »mobility paradigm«: the nature of travel modes reconsidered. V *Rethinking everyday mobility : results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*, ur. Trček, Franc in Kos, Drago, 15–32. Ljubljana: Založba FDV.

Hočevar, Marjan, Zorman, Anže, Kos, Drago, Uršič, Matjaž, Zavratnik, Simona, Trček, Franc. 2012. *Javnomnenjska raziskava o možnostih izboljšanja prometne ureditve v Ljubljani - analiza percepcije zgoščevalne takse*. Končno poročilo. Ljubljana: MOL, Oddelek za varstvo okolja in UL, Fakulteta za družbene vede. Dostopno prek: http://www.adp.fdv.uni-lj.si/podatki/civitas/ljt12_rm1_v1_r2.pdf (2. november 2015).

Hill, Dave. 2015. Why are London cyclists so white, male and middle-class? *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/uk-news/davehillblog/2015/oct/12/why-are-london-cyclists-so-white-male-and-middle-class> (15. november 2015).

Horton, Dave, Rosen, Paul, Cox, Peter. 2007. Introduction: Cycling and society. V *Cycling and society*, ur. Horton, Dave, Rosen, Paul in Cox, Peter, 1–24. Hampshire: Ashgate Publishing Limited. Dostopno prek: https://books.google.si/books?id=I4rLT_r2Jf4C&printsec=frontcover&dq=peter+cox+cycling+culture&hl=sl&sa=X&ved=0ahUKEwje6NHf87XKAhXD7BQKHTNcAbgQ6AEIzAB#v=onepage&q=peter%20cox%20cycling%20culture&f=false (5. januar 2016).

Hussey, Nick. 2016. *The cycling helmet debate is toxic*. Dostopno prek: <http://www.vulpine.cc/blog/2016/02/04/the-cycling-helmet-debate-is-toxic/> (3. marec 2016).

Jesenšek, Maša. 2013. Več mestnih koles, manj avtomobilov in zastoj LPP. *Delo*. Dostopno prek: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/vec-mestnih-koles-manj-avtomobilov-in-zastoj-lpp.html> (29. marec 2016).

--- 2016. LPP najnižje, odkar potnike štejejo z Urbano. *Delo*. Dostopno prek: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/lpp-najnizje-odkar-potnike-stejejo-z-urbano.html> (7. februar 2016).

Kakovost vode in zraka v Ljubljani. 2016. *Ljubljana, glasilo Mestne občine Ljubljana*. Letnik XXI, številka 1, str. 48. Ljubljana: Mestni svet MOL.

Kapitanovič, Pija. 2014. Marko Peterlin: Če bomo gradili več cest, se bo po njih še več vozilo. *Delo*. Dostopno prek: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/marko-peterlin-ce-bomo-gradili-vec-cest-se-bo-po-njih-se-vec-vozilo.html> (29. marec 2016).

Kammerlander, Moritz, Schanes, Karin, Hartwig Franziska, Jager Jill, Omann Ines, O’Keeffe Michelle. 2015. A resource-efficient and sufficient future mobility system for improved well-being in Europe. *European Journal of Future Research*. December 2015. 1–11. Dostopno prek: <http://link.springer.com/article/10.1007%2Fs40309-015-0065-x> (20. januar 2016).

Kastrup, Marie. 2013. Are cyclists good consumers? *Cycling ambasy*. Dostopno prek: <http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/26/are-cyclists-good-customers/> (12. junij 2015).

Hus, Irma. 2015. Kolesa vedno bolj iskana roba. *Žurnal24*. Dostopno prek: <http://www.zurnal24.si/sezona-kolesarjenja-a-tudi-kraj-clanek-247040> (20. januar 2016).

Kos, Drago. 2002. Praktična sociologija za načrtovalce in urejevalce prostora. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede (Knjižna zbirka Teorija in praksa).

--- 2007. Neurbana nacija. V *O urbanizmu: Kaj se dogaja s sodobnim mestom*, ur. Čerpes, Ilka in Demšar, Miha, 137–164. Ljubljana: Krtina.

--- 2012. Civitas or the legitimation of the city mobility changes. V *Rethinking everyday mobility : results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*, ur. Trček, Franc in Kos, Drago, 15–32. Ljubljana: Založba FDV.

Koželj, Janez. 2015. More cycling in a city is beneficial even for car drivers. *Nagovor na konferenci Preobrazba Ljubljane v kolesarjem prijazno mesto*, 21. in 22. maj 2015. Dostopno prek:

http://www.civitasljubljan.si/uploads/datoteke/CAF%20Conference%20_%20report%281%29.pdf (29. marec 2016).

Landry, Charles. 2007. The holistic city. *Monocle* 1 (5): 54–55.

Lifecycle. Dostopno prek: <http://www.lifecycle.cc/> (23. januar 2016).

Macdonald, Hugo. 2012. Gehl Force – Copenhagen. *Monocle* 4 (35): 109–112.

Macdonald, Hugo. 2016. *How to live in the city*. London: Macmillan.

MacKenzie, Annah. 2016. Reimagining Our Streets as Places: From Transit Routes to Community Roots. *Project for public spaces*. Dostopno prek: <http://www.pps.org/reference/reimagining-our-streets-as-places-from-transit-routes-to-community-roots/> (5. februar 2016).

Majorne Venn, Mariann. 2015. From biking to solidarity. *UrbAct*. Dostopno prek: <http://www.blog.urbact.eu/2015/02/from-biking-to-solidarity/> (4. junij 2015).

Mandič, Srna. 2015. *Kakovost življenja: med novimi blaginjskimi koncepti in družbenimi izzivi*. Dostopno prek: <http://dk.fdv.uni-lj.si/dr/dr48Mandic.PDF> (27. oktober 2015).

Mariborska kolesarska mreža. Dostopno prek: <http://mobilnost.si/programi/> (3. marec 2016).

Markl, Meteja. 2015. Kolesarji - akcijski program. *Javna agencija RS za varnost prometa*. Dostopno prek: <http://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/04/NPVCP-Akcija-KOLESARJI-akcijski-na%C4%8Drt-22-4-2015.pdf> (8. marec 2016).

Mason, Jacob, Fulton Lew, McDonald Zane. 2015. *A global high shift cycling scenario: the potential for dramatically increasing bicycle and e-bike in cities around the world, with estimated energy, CO2, and cost impacts*. Davis: Institute for Transportation & Development policy and the University of California. Dostopno prek: https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf (23. januar 2015).

McKone, Jonna. 2010. The future of sustainable urban mobility: go beyond the car. *The City fix*. Dostopno prek: <http://thecityfix.com/blog/the-future-of-urban-sustainable-mobility-go-beyond-the-car/> (12. februar 2016).

Merslavič, Martina. 2009. *Trajnostna urbana infrastruktura: Ljubljana - pogled v leto 2050: raziskovalni projekt Mestne občine Ljubljana, Centra za energetska učinkovitost Instituta Jožef Stefan in Siemens*. Ljubljana: Siemens. Dostopno prek: https://www.cee.siemens.com/.../Trajnostna_urbana_infrastruktura.pdf (27. november 2015).

Metz, David. 2014. *Peak car: the future of travel*. E-book. London: Apollo House, London.

Mladenovič, Luka, Plevnik, Aljaž, Balant, Mojca, Ružič, Lea. 2012. Cycling in the capital of a new member state: exploring the untapped potential of biking to work in Ljubljana. V *Rethinking everyday mobility : results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*, ur. Trček, Franc in Kos, Drago, 114–130. Ljubljana: Založba FDV.

Montgomery, Charles. 2013. *Happy City: Transforming our lives through urban design*. E-book. London: Penguin.

Moss, Stephen. 2015. End of the car age: how cities are outgrowing the automobile. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/cities/2015/apr/28/end-of-the-car-age-how-cities-outgrew-the-automobile> (5. maj 2015).

Mullan, Elain. 2013. *Exercise, weather, safety, and public attitudes. A qualitative exploration of leisure cyclists's views on cycling for transportation*. Dostopno prek:

<http://sgo.sagepub.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/content/3/3/2158244013497030> (1. november 2015).

Mulej, Oskar. 2011. Ljubljana želi med najboljše na svetu. *Zlati kamen*. Dostopno prek: <http://www.zlatikamen.si/clanki/intervju/ljubljana-zeli-med-najboljse-na-svetu/> (1. februar 2016).

Neslen, Arthur. 2014. Europe's cycling economy has created 650.000 jobs. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/lifeandstyle/2014/nov/12/europes-cycling-economy-has-created-650000-jobs> (18. marec 2016).

Nuvolat, Giampaolo. 2009. Quality of life in cities: a question of mobility and accessibility. V *Quality of life and the millenium challenge*, ur. Moller in Hauscha. Social Indicators Research Series (35): 177–191. Dostopno prek: http://link.springer.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/chapter/10.1007/978-1-4020-8569-7_12 (2. december 2015).

Obvodna kolesrska pot v Ljubljani. Dostopno prek: <http://obvodnapotlj.tumblr.com/> (1. marec 2016).

Ogrin, Matej, Resnik Planinc, Tatjana, Ilc Klun, Mojca in Plevnik, Aljaž. 2013. *Trajnostna mobilnost*. Priročnik za učitelje v osnovnih šolah. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Dostopno prek: <http://www.na-postaji.si/priro%C4%8Dnik/osnovne-%C5%A1ole.pdf> (13. april 2016).

O zeleni prestolnici. 2015. *Mestna obina Ljubljana*. Dostopno prek: <http://www.ljubljana.si/si/zelena-prestolnica/o-zeleni-prestolnici/> (3. april 2016).

Paterson, Matthew. 2007. *Automobile politics*. New York: Cambridge University Press.

Pavšič, Gregor. 2015. Slovenski vozni park se veča in stara, avtomobili povprečno starejši od devetih let. *SiolNet*. Dostopno prek: http://www.siol.net/avtomoto/novice/2015/09/vozni_park.aspx (12. september 2015).

Pelko, Nataša ur. 2010. *Javni promet v Ljubljanski urbani regiji*. Ljubljana: RA LUR.

Dostopno prek:

<http://www.rralur.si/sites/default/files/Javni%20promet%20v%20Ljubljanski%20urbani%20regiji.pdf> (4. junij 2015).

Peterlin, Marko. 2016. Prometna kultura prijaznosti. Ljubljana, *glasilo Mestne občine Ljubljana*. Letnik XXI, številka 1, str. 29. Ljubljana: Mestni svet MOL.

Peters, Adele. 2016. In This Danish City, 5-Year-Olds Bike To School On Their Own. *Fast Company*. Dostopno prek: http://www.fastcoexist.com/3057379/in-this-danish-city-5-year-olds-bike-to-school-on-their-own?utm_content=buffer2d20f&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer (9. marec 2016).

Plečnikova tematska pot. 2016. *Mestna občina Ljubljana*. Dostopno prek:

<http://www.ljubljana.si/si/mol/novice/103270/detail.html> (17. april 2016).

Plevnik, Aljaž, Balant, Mojca, Mladenovič, Luka. 2011. Lastništvo osebnih avtomobilov. 2011. *Agencija RS za okolje*. Dostopno prek:

http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=418 (2. februar 2016).

Plevnik, Aljaž, Kovač, Nataša, Polanec, Vesna. 2013. Ozaveščenost javnosti o vplivih prometa na okolje. *Agencija RS za okolje*. Dostopno prek:

http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=527 (2. februar 2016).

Plut, Dušan. 2007. Sonaravni izzivi urbanega razvoja. V *O urbanizmu: Kaj se dogaja s sodobnim mestom*, ur. Čerpes, Ilka in Demšar, Miha, 117–136. Ljubljana: Krtina.

Podjed, Dan. 2016a. Obvoz do trajnostne mobilnosti. V *Premiki za prihodnost: Raziskovanje načinov vožnje in pristopov za spodbujanje trajnostne mobilnosti*, ur. Podjed, Dan. Ljubljana: ZRC SAZU, Inštitut za slovensko narodopisje.

--- 2016b. Ljubljana, akcija! Predstavitev aplikacije 1, 2, 3 za spodbujanje trajnostne mobilnosti. *Predavanje na znanstvenem simpoziju Premiki za prihodnost*. Ljubljana, 18. marec 2016, ZRC SAZU.

Podkrižnik, Mimi. 2016. Mesto je alkimija, ni racionalno, ne more biti, saj tudi človek ni racionalno bitje. *Sobotna priloga Dela*, 12. 3. 2016. Dostopno prek: <http://www.delo.si/sobotna/mesto-je-alkimija-ni-racionalno-ne-more-biti-saj-tudi-clovek-ni-racionalno-bitje.html> (12. marec 2016).

Polet. 2015. Dunaj za vzpodbujanje kolesarjenja, kaj pa Ljubljana? Dostopno prek: <http://www.polet.si/zgodba-z-nasmehom/dunaj-za-vzpodbujanje-kolesarjenja-kaj-pa-ljubljana> (24. november 2015).

Polič, Marko. 2016. Promet in kakovost bivanja. *Predavanje na znanstvenem simpoziju Premiki za prihodnost*. Ljubljana, 18. marec 2016, ZRC SAZU.

Pripelji srečo v službo. Dostopno prek: <http://www.pripeljisrecovsluzbo.si/index.php> (16. marec 2016).

Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2014–2020. 2014. Dostopno prek: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/okolje-prostor-bivanje/> (16. december 2015).

Proizvodnja in raba električne energije. 2015. *Agenacija RS za okolje*. Dostopno prek: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=722 (3. februar 2016).

Prometna politika MOL, Navodila – 1. del. 2012. Dostopno prek: http://www.ljubljana.si/file/1050259/navodila_1_del_ppmol_final.pdf (17. januar 2016).

Prometna politika MOL, Navodila – 2. del. 2012. prek: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/> (17. januar 2016).

Raba končne energije v prometu. 2014. *Agencija RS za okolje*. Dostopno prek: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=680 (2. februar 2016).

Rakovec, Živa. 2014. Stojal za kolesa ni nikoli preveč. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://www.dnevnik.si/1042677783> (29. avgust 2015).

--- 2016. Mestna občina načrtuje širjenje mreže postajališč Bicikelj. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://www.dnevnik.si/1042730779> (28. februar 2016).

Reducing emissions from transport. 2016. *European Commission*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/index_en.htm (10. januar 2016).

Schulz, Matthias. 2006. Controlled chaos: European cities do away with traffic signs. *Der Spiegel*. Dostopno prek: <http://www.spiegel.de/international/spiegel/controlled-chaos-european-cities-do-away-with-traffic-signs-a-448747.html> (3. december 2015).

Senthilingam, Meera. 2015. Shared space, where the streets have no rules. *CNN*. Dostopno prek: <http://edition.cnn.com/2015/10/05/living/shared-spaces-future-cities/> (1. oktober 2015).

Slavin, Terry. 2015. 'If there aren't as many women cycling as men ... you need better infrastructure'. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/cities/2015/jul/09/women-cycling-infrastructure-cyclists-killed-female> (3. september 2015).

Slovenska kolesarska mreža. Dostopno prek: www.kolesarji.org (2. marec 2016).

Smith, Eliot R., Macke, Diane M. 2000. *Social psychology*, 2nd edition. Philadelphia: Taylor and Francis.

Središče mesta – ekološka cona. *Mestna občina Ljubljana*. Dostopno prek: <http://www.ljubljana.si/si/zelena-prestolnica/zelene-tocke/20-trajnostnih-projektov-mol/sredisce-mesta-eko-cona/> (19. januar 2016).

Steffen, Alex in Bluestone, Carissa ur. 2011. *Worldchanging : a user's guide for the 21st century*. New York: Abrams.

Sutton, John C. 2015. *Gridlock: Congested Cities, Contested Policies, Unsustainable Mobility*. Dostopno prek: <https://books.google.si/books?id=Uv4sCgAAQBAJ&pg=PT193&lpg=PT193&dq=legitimation+of+transport+policy+change&source=bl&ots=Zn-xvyA7XS&sig=ZJqvAcBKXJ6Y8w61xZqEvcUdVQQ&hl=sl&sa=X&ved=0ahUKEwjSjsyJgfDKAhXFpnIKHfL7Chg4ChDoAQgcMAA#v=onepage&q=legitimation%20of%20transport%20policy%20change&f=false> (15. januar 2016).

Teden mobilnosti. Dostopno prek: <http://www.tedenmobilnosti.si/2016/> (7. januar 2016).

Terzić, Matjaž. 2016. Problematika parkirnih mest: Ni idealno, a se morajo prilagajati. *Dnevnik*. Dostopno prek: <https://dnevnik.si/1042729933/magazin/svet-vozil/problematika-parkirnih-mest-ni-idealno-a-se-morajo-prilagajati> (13. februar 2016).

The Aarhus convention. 2016. *European commission*. Dostopno prek: <http://ec.europa.eu/environment/aarhus/> (3. januar 2016).

Trček, Franc in Kos, Drago uredila. 2012. *Rethinking everyday mobility : results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*. Ljubljana: Založba FDV.

Urry, John. 2004. The System of Automobility. *Theory, Culture & Society* 21 (4–5): 25–39. SAGE, London, Thousand Oaks and New Delhi. Dostopno prek: <http://tcs.sagepub.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/content/21/4-5/25.full.pdf+html> (27. januar 2015).

--- 2008. Governance, flows, and end of the car system? *Global Environmental Change* 18: 343–349. Dostopno prek: <http://www.sciencedirect.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/science/article/pii/S0959378008000423> (5. januar 2016)

--- 2011. *Climate change & society*. Cambridge: Polity press.

Uršič, Matjaž. 2012. Public perceptions of changes in Ljubljana's transport and mobility system - identifying key themes, barriers and relevant stakeholders. V *Rethinking everyday mobility: results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*, ur. Trček, Franc in Kos, Drago, 64–90. Ljubljana: Založba FDV.

Uršič, Matjaž, Zorman, Anže, Zavratnik, Simona, Kos, Drago, Hočevar, Marjan in Trček, Franc. 2012. *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji – končno poročilo o rezultatih longitudinalne javnomnenjske raziskave (primerjava 2009–2012)*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Mestna občina Ljubljana in VIVITAS. Dostopno prek: http://www.adp.fdv.uni-lj.si/podatki/civitas/ljpu12_rm1_sl_v1_r2.pdf (15. januar 2016).

Uršič, Simona. 2016. Vpliv delcev PM₁₀ na zdravje. *Ministrstvo za okolje in prostor*. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/dimnikarska_dejavnost/ur sic.pdf (1. februar 2016).

Valenčič, Darja. 2016. Kavalir+: mestni taksi, ki ga lahko plačaš z urbano. *Dnevnik*. (6. april 2016).

Van Audenhove, Francois-Joseph, Korniihuk, Oleksii, Dauby, Laurent, Pourbaix, Jerome. 2014. The future of urban mobility 2.0. *Arthur D. Little, UITP*. Dostopno prek: http://www.uitp.org/sites/default/files/members/140124%20Arthur%20D.%20Little%20%26%20UITP_Future%20of%20Urban%20Mobility%20%200_Full%20study.pdf (10. marec 2016).

Van Acker Veronique, De Vos Elias, Van Cauwenberge Begga, Witlox, Frank. 2012. I want to ride my bicycle...but how bikeable is my neighbourhood? V *Rethinking everyday mobility: results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*, ur. Trček, Franc in Kos, Drago, 91–111. Ljubljana: Založba FDV.

Van der Zee, Renate. 2015. How Groningen invented a cycling template for cities all over the world. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world> (14. avgust 2015).

--- 2016. The transformation of Tel Aviv: how cycling got cool in Israel's hippest city. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/cities/2016/jan/27/cycling-tel-aviv-israel> (29. januar 2016).

Varno na kolesu. Dostopno prek: <http://www.varnonakolesu.si/oprojektu> (12. december 2015).

Walker, Peter. 2015a. How cycling could help the Paris climate talks change the world. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2015/dec/01/how-cycling-could-help-the-paris-climate-talks-change-the-world> (12. december 2015).

--- 2015b. An Uber for bicycles? The grand ambitions of Danish startup AirDonkey. *The Guardian*. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2015/sep/11/uber-for-bicycles-grand-ambitions-of-danish-startup-airdonkey> (12. september 2015).

Za mesto po dveh. Dostopno prek: <http://www.zamestopodveh.org/> (28. januar 2016).

Williams, Austin in Donald, Alastair, ur. 2011. *The lure of the city*. London: Pluto Press.

World population clock. Dostopno prek: <http://www.worldometers.info/world-population/> (13. april 2015).

Zelena prestolnica evrope 2016. Dostopno prek: <http://www.zelenaljubljana.si/> (21. januar 2015).

Zgonik, Alenka. 2015. Eno je imeti kolo, drugo pa kolesariti. *Delo*. Dostopno prek: <http://www.delo.si/novice/okolje/eno-je-imeti-kolo-drugo-pa-kolesariti.html/> (15. september 2016).

Zlobec, Mojca. 2012. Registrirana cestna motorna vozila in prikolice, Slovenija, 2011 – Končni podatki. *Statistični urad RS*. Dostopno prek: <http://www.stat.si/StatWeb/glavnavigacija/podatki/prikazistaronovico?IdNovice=4724> (5. marec 2016).

8 PRILOGA

Priloga A Informacije o intervjujih

Za namen magistrskega dela sem opravila štirinajst polstrukturiranih intervjujev, opravila sem jih v živo, trajali so od 20 do 40 minut. Iskala sem posameznike, ki trenutno ne uporabljajo kolesa kot načina prevoza po mestu, štirje od anketiranih so izkušeni in dolgoletni gorski kolesarji. Zanimalo me je, zakaj ne kolesarijo na delo, ter kaj bi se moralo spremeniti (subjektivne in objektivne okoliščine), da bi začeli (ponovno) kolesariti. Tiste, ki se na delo vozijo z avtomobilom, sem spraševala, ali plačujejo za parkirišče, ter kako bi prehod na plačljivo parkiranje na delovnem mestu vplival na njihovo odločitev glede izbire načina mobilnosti. V Tabeli 8.1: Informacije o intervjuvancih so podatki o starosti, lokaciji bivanja in delovnega mesta ter o tem, ali so intervjuvanci športni kolesarji.

Tabela 8.1: Informacije o intervjuvancih

Ime (psevdonim)	Starost	Bivališče	Delo	Športni kolesar
Maja	35	Trnovo	BTC	ne
Miha	39	Vič	Vič	da
Simona	33	Bežigrad	Bežigrad	ne
Blaž	41	Šiška	Črnuče	ne
Luka	36	Center	Slovenija	ne
Martina	52	Mostec	Center	ne
Janja	41	Črna vas	Rakovnik	da
Lucija	56	Rožna dolina	Center	ne
Tina	34	Dragomer	Center	da
Tomaž	36	Lavrica	Center	da
Jasna	39	Center	Center	ne

Ime (psevdonim)	Starost	Bivališče	Delo	Športni kolesar
Eva	36	Bežigrad	Vič	ne
Maša	34	Center	Center	ne
Iva	35	Tivoli	Center	ne

Prevelika razdalja med delovnim mestom in bivališčem se je v dveh primerih pokazala kot razlog za nekolesarjenje (Lavrica–Ljubljana in Šiška–Črnuče), v treh primerih je bila razdalja med domom in delom krajša kot en kilometer in anketirancem se je hoja zdela najbolj optimalna. Ali je intervjuvanec športni kolesar, me je zanimalo, ker je to sicer kategorija ljudi, za katero pogosto neupravičeno pričakujemo, da bodo kolo uporabljali tudi kot način mobilnosti (npr. ena intervjuvanka tega ne počne zaradi pomanjkanja infrastrukture ter varnosti, intervjuvanec pa zaradi t. i. kulture udobja, oziroma ker »se mu ne da«).

V tabeli 8.2 so nanizani razlogi za nekolesarjenje, ki so jih podali intervjuvanci ter pogostost odgovorov. Intervjuvanci so bili seznanjeni s temo naloge in cilji raziskovanja. Nisem jim sugerirala možnih razlogov, kadar ni bilo povsem jasno, kaj je dejanski razlog, sem postavljala podvprašanja, ki so se nanašala na točno določene razloge, sicer so jih naštevali sami.

Tabela 8.2: Razlogi, da intervjuvanci ne kolesarijo in pogostost odgovorov

Razlog, da ne kolesarijo	Pogostost odgovora (1–14)
pomanjkljiva in slaba kolesarska infrastruktura	6
kraja koles	4
na delovnem mestu nimajo varnega prostora za parkiranje kolesa	3
občutek nevarnosti v cestnem prometu zaradi ostalih udeležencev	6

Razlog, da ne kolesarijo	Pogostost odgovora (1–14)
slaba kultura udeležencev v prometu	5
»kultura udobja« (»se mi ne da« kolesariti)	5
zadovoljstvo z javnim potniškim prometom	2
živijo v neposredni bližini dela	4
vse je blizu in večino poti lahko opravim peš (večji nakupi pa z avtomobilom)	2
težko časovno izvedljivo, ker morajo peljati otroka v in iz vrta	2
vreme	1
če bi na delovnem mestu moral plačati parkiranje, bi manj uporabljal avtomobil	2
higiena	4
preslaba pokritost mesta s sistemom Bicike(LJ), včasih ni kolesa ali pa ga ne moreš parkirati	2
po mestu radi hodijo peš	4
ne počuti se dovolj kompetenten (vidno, slušno zaznavanje dogajanja, sposobnost hitrega odreagiranja, nenehna pozornost na dogajanje okoli sebe)	3
prevelika razdalja	2