

Vabilo k prebiranju zimskega novičnika Dovolj za vse

Pozdravljeni in toplo vabljeni k prebiranju četrtega novičnika, ki ga pripravljamo v okviru projekta *Dovolj za vse – skupnostno upravljanje z življenjskimi viri*. Tokratna številka je posvečena skupnostnim praksam na področju *trajnostne mobilnosti*. Ta v Sloveniji predstavlja ključni ukrep blaženja podnebnih sprememb, prinaša koristi na področju javnega zdravja in izboljšuje kakovost bivanja. Poudarek je na pešačenju, kolesarjenju in uporabi javnega potniškega prometa. Slednji v Sloveniji le v manjšem obsegu pokriva potrebe razpršeno poseljenega prebivalstva, in eden od odzivov na ta problem je razvoj različnih skupnostnih praks na področju mobilnosti.

Z vami delimo vtise s strokovne ekskurzije, kjer smo si ogledali dobro prakso na področju *somobilnosti*, ki jo izvaja Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost, in predstavljamo še nekaj drugih navdihujočih *domaćih in tujih dobrih praks*.

Ob robu dobrim praksam pišemo o pomenu *celostnega prometnega načrtovanja* in izpostavljamo pomen aktivne poti v šolo, ki nas je spodbudila k pripravi *priročnika za izvajanje spremljane poti v šolo s Pešbusom in Bicivlakom*. Objavljamo intervju z direktorjem IPoP Markom Peterlinom o pomenu *vključevanja javnosti* v spremembe na področju prometa ter o skupnostnih praksah na področju mobilnosti, nismo pa spregledali niti plašnega prebujanja Slovenskih železnic, kjer so začeli uvajati izboljšave na področju *potniškega prometa*.

Ker se kljub prepoznanim koristim trajnostne mobilnosti v slovenskih lokalnih skupnostih še vedno pojavljajo dileme in izvajajo projekti, ki so v nasprotju z načeli tega koncepta, predstavljamo delovanje *Koalicije za trajnostno prometno politiko* – združenja organizacij, ki si prizadevajo za sistemske spremembe na področju mobilnosti v Sloveniji. Ne spreglejte tudi prispevka o *spodbudah Eko sklada za lokalne skupnosti*.

V pravnem koticu pa obravnavamo *vzpostavitev con z upočasnjenim prometom* in njihove koristi za kakovost bivanja v urbanih okoljih.

V predprazničnem zatišju tokrat namesto napovednika poročamo o *tretji nacionalni konferenci Dovolj za vse – skupnostno upravljanje z življenjskimi viri z delavnico za koordinatorje skupnostnih projektov*, ki je bila 14. novembra v Ljubljani. Če niste mogli biti tam, vabljeni k pregledu njene zanimive zapuščine.

Prijetno branje in še prijetnejše praznike ter uspešne skupnostne projekte v novem letu vam želimo,

ekipi Umanotere in Focusa

Več o projektu *Dovolj za vse – skupnostno upravljanje z življenjskimi viri* si lahko preberete [tukaj](#).

Vsebina

Zakaj posvečamo novičnik trajnostni mobilnosti?

Skupnostne prakse na področju mobilnosti

- > Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost
- > Nočni avtobusi v času praznikov
- > Trajnostna mobilnost v perifernih območjih
- > Katalog (pretežno) domačih dobrih praks trajnostne mobilnosti
- > Aktivna pot v šolo
- > BICY – slovenski sistem za izposojlo koles
- > Mobility – zadruga za souporabo avtomobilov

Ob robu dobrim praksam

- > Celostno prometno načrtovanje
- > Dovolj spodbujamo aktivno pot v šolo?
- > Priročnik za izvedbo spremljane poti v šolo s Pešbusom in Bicivlakom
- > Intervju z direktorjem IPoP Markom Peterlinom
- > Koalicija za trajnostno prometno politiko
- > Tudi železnice se prebujajo

Pravni koticek

- > Kako do con 30 km/h?

Aktualno

- > Spodbude Eko sklada za lokalne skupnosti

Namesto napovednika

- > Poročilo s Tretje nacionalne konference *Dovolj za vse*

Vnos nove dobre prakse na zemljevid projekta Dovolj za vse

www.DovoljZaVse.si



Zakaj posvečamo novičnik trajnostni mobilnosti?

Začenja se zima in z njo v številnih slovenskih mestih še *poslabšana kakovost zraka*. Pozimi se namreč cestnemu prometu, ki k povišanim koncentracijam onesnaževal prispeva največ, ob neugodnih vremenskih razmerah pridružijo še izpusti iz kurilnih naprav. Nevidni prašni delci v zraku, ki ga dihamo, negativno vplivajo na naše zdravje. Slabši kakovosti zraka zaradi prometa so izpostavljeni predvsem prebivalci urbanih središč.

Promet je v Sloveniji *največji vir izpustov toplogrednih plinov* in eden od sektorjev, kjer se izpusti še kar povečujejo. In ne, niso vsega krivi tovornjaki, ki prečkajo našo državo. Večji delež izpustov povzročimo z osebni prevozi. Na področju pogonskih motorjev se sicer pospešeno uveljavljajo tehnološke novosti, kljub temu pa bo tudi v dobi vozil z nizkimi emisijami pomemben prehod na *življenjski slog brez avtomobila*. Ta poleg prihrankov izpustov zaradi neuporabljenega goriva spodbuja tudi sistemske spremembe, kot so zmanjševanje potrebe po gradnji novih cest in parkirišč ter spodbujanje bolj zgoščene poselitve, poleg tega pa se izogne vprašanju škodljivih vplivov na okolje pri proizvodnji električnih vozil.

V Sloveniji je bilo vrsto desetletij edino vodilo razvoja prometnega sistema gradnja infrastrukture – cest, avtocest, parkirišč, krožišč. Prakse skupnostnih prometnih sredstev je izpodrinil naraščajoči promet z lastnimi osebni vozili. Slovenija je po številu avtomobilov na prebivalca v samem vrhu med državami EU. *Povprečna slovenska družina za prevoze porabi kar 17 % svojega proračuna*, največ od tega prav za prevoze z osebni vozili. V vožnji z avtomobilom ni moč najti nič skupnostnega. Osebni avtomobil kupimo sami, ga sami zavarujemo, sami smo odgovorni za njegovo vzdrževanje in če gre verjeti statistikam, ki kažejo da je *povprečna zasedenost avtomobila v Sloveniji 1,7 potnika*, se v njem praviloma tudi vozimo sami.

Vse bolj je očitno, da je tak prometni sistem problematičen in neučinkovit. Povečuje neenakost na področju dostopnosti, škoduje okolju in je nesprejemljivo prostorsko potraten. Eden od odzivov na probleme, ki jih tak promet povzroča, je razvoj različnih skupnostnih praks na področju mobilnosti.

Dobre prakse trajnostne mobilnosti

(So)mobilnost je pomemben del človekove neodvisnosti



Sopotniki – reportaža s strokovne ekskurzije

Ker je za Slovenijo značilna razpršena poselitev, ki otežuje zagotavljanje mobilnosti z javnim potniškim prometom, hkrati pa zlasti na podeželju narašča socialna izključenost starostnikov, smo v oktobru organizirali strokovno ekskurzijo z ogledom in predstavitvijo dejavnosti Zavoda Sopotniki, zavoda za medgeneracijsko solidarnost. Ta z inovativnim modelom somobilnosti, ki temelji na podpori občin in prostovoljskem delu, *starostnikom na podeželskih območjih ponuja brezplačne prevoze ter vključevanje v aktivno družbeno življenje*. Starostniki predstavljajo ranljivo skupino, ki najtežje rešuje problem mobilnosti, ta pa je ključna za njihovo čim daljše samostojno življenje doma.

Zavod Sopotniki je začel s svojim delovanjem na področju Brkinov in Krasa, zdaj pa deluje že v desetih slovenskih občinah. Ko se z občino dogovorijo za sodelovanje, s sabo prinesejo *celoten organizacijski in informacijski know-how*, kar omogoča hitro vpeljavo storitve z upoštevanjem posebnosti lokalnega okolja. Strošek, ki ga prevzame lokalna skupnost, vključuje (so)financiranje vozila in zaposlitev lokalnega koordinatorja. Njihov model temelji na prostovoljstvu, kar zmanjša stroške storitve do te mere, da postane za občine finančno vzdržna.

Kakovost storitev Sopotnikov podpira funkcionalna računalniška aplikacija, ki so jo razvili sami in olajšuje koordinatorjem in prostovoljcem. Z uvrstitvijo med *evropske dobre prakse socialnih inovacij* za marginalizirana podeželska območja je Zavod Sopotniki dobil zaslužen priznanje za celovito domišljenost in učinkovitost zagotavljanja mobilnosti in socialne vključenosti starostnikov na podeželju.

VIDEO



(www.youtube.com/watch?v=XKboqb5wzIA&feature=youtu.be)

Kot je povedal direktor Zavoda Sopotniki Marko Zevnik, si stalno prizadevajo privabljaliti nove prostovoljce in donatorje, saj **se želijo širiti tudi v druge kraje**, kjer javni prevoz ne omogoča dobrih povezav. Poleg tega želijo svojo dejavnost s prevozov razširiti na zagotavljanje celovitega kakovostnega življenja starostnikov na podeželju.

Somobilnost (angl. carpooling) ni pomembna samo zaradi okoljskih in finančnih koristi, ampak tudi zaradi zmanjšanja izolacije ljudi, ki jo povzročajo individualni prevozi.

V veselem decembru – nočne avtobusne linije

Organizaciji CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, in Center za trajnostni razvoj podeželja Kranj sta bili pobudnici uvedbe nočne avtobusne linije, ki v prazničnem času omogoča **varno, zeleno in dostopno mobilnost vsem željnim zabave in druženja** na osrednjem Gorenjskem.

V VESELEM DECEMBRU
POTOVANJA Z VAŠIH PRAZNIČNIH DRUŽENJ, DOGODKOV, ...
VARNO IN BREZ SKRBL.

BREZPLAČNI NOČNI AVTOBUSNI PREVOZI V KRANJU IN OKOLICI

sobota, 15. 12. 2018 ter petek, 21. 12. 2018

ODHODI AVTOBUSA

1:00 železniška postaja Kranj - 1:05 Globus Kranj ter po trasi
2:30 železniška postaja Kranj - 2:35 Globus Kranj ter po trasi

TRASA NOČNEGA AVTOBUSA

Kranj–Šenčur–Cerklje–Preddvor–Kokrica–Naklo–Kranj
ter vmesne postaje (na zahtevo)

INFORMACIJE

www: info@ctrp-kranj.si
telefon: 040/733-344 ali 040/303-752
cena: **brezplačno**

Prevozi se izvajajo v sklopu projekta Naj te zapelejo zelena mobilnost

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

CIPRA
Društvo za varstvo
v ALPIS

Center za
trajnostni razvoj
podeželja Kranj

Pilotne izvedbe nočnih avtobusnih prevozov kažejo, da je interes med uporabniki velik, saj je bil odziv tako na terenu kot tudi na socialnih omrežjih precejšen. Organizatorji si na ta način tudi prizadevajo **promovirati uporabo obstoječe mreže javnega potniškega avtobusnega in železniškega prometa**, za katero je na Gorenjskem značilna precej nizka stopnja zasedenosti.

Organizaciji občinam in organizatorjem prireditve predlagata uvedbo občasnih prevozov ob večjih dogodkih (npr. koncerti, prireditve) ali obdobjih (npr. veseli december), skupaj z intenzivno promocijo in kontinuiranim izvajanjem. Z uvedbo linij lahko **zmanjšajo stroške** za povračila škode kmetom ob parkiranju na travnikih ter za varovanje parkirišč, **zmanjšajo možnost prometnih nesreč** voznikov pod vplivom alkohola ter **izboljšajo dostopnost družabnih prireditev** za mlade, starejše in vse ostale brez lastnih prevoznih sredstev.

Trajnostna mobilnost v perifernih območjih

Medtem ko v mestih in urbanih območjih inovativne mobilnostne rešitve uživajo vse večjo pozornost javnosti, so v redko poseljenih območjih v splošnem redkejše, dobijo manj institucionalne podpore in manj finančnih sredstev. Mobilnost je v teh območjih močno povezana z lastništvom avtomobila. Zato se projekt **Peripheral Access** v okviru programa Interreg ukvarja prav z izboljšavami sistema javnega prevoza na obrobni, tj. podeželskih, oddaljenih in čezmejnih območjih.



V januarju 2018 so objavili **analizo dobrih praks** s področja **intermodalnosti, inovativnih načinov uporabe inteligentnih komunikacijskih tehnologij in modelov sodelovanja pri pripravi in izvajanju politik trajnostne mobilnosti** na takšnih območjih v državah srednje Evrope. Opisani so številni primeri uvedbe prevozov na zahtevo, električne mobilnosti, integracije različnih prometnih načinov in čezmejnih storitev javnega prometa. Dokument poleg primerov dobrih praks vsebuje **pregled evropskih politik s področja mobilnosti**. Slovenski partner v projektu Peripheral Access je Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije.

Katalog (pretežno) domačih dobrih praks trajnostne mobilnosti

Organizacije Inštitut za politike prostora – IPoP, CIPRA Slovenija, društvo za zaščito Alp, in Focus, društvo za sonaraven razvoj pa so že leta 2016 objavile [zbornik dobrih praks Trajnostna mobilnost v praksi](#), kjer so dobre prakse razdelili v poglavja *Mesta in suburbana naselja*, *Podželje*, *Turistični kraji in Organizacija dogodkov*.



Aktivno v šolo – podpora šolam in občinam pri spodbujanju pešačenja in kolesarjenja v šolo

Program [Aktivno v šolo](#) je nadaljevanje in nadgradnja več projektov in programov – zlasti programa Zdrav šolar, ki je bil s strani Ministrstva za zdravje podprt v letih 2015 in 2016 – ki so se v različnih partnerstvih odvijali od leta 2015. *Spodbuja aktivno pot v šolo ter si prizadeva za zdrav življenjski slog in samostojnost osnovnošolcev.*

V okviru programa sta bila razviti dve krovni aktivnosti spremljane poti v šolo: *Pešbus* in *Bicivlak*. S Pešbusom se učenci v šolo odpravijo peš v organiziranih skupinah po domišljeno načrtanih poteh in po stalnem urniku. Otroci uživajo v sprehodu s svojimi sošolci in v spremstvu odraslih, obenem pa naredijo nekaj dobrega za okolje. Podoben koncept, le da pot v šolo poteka s kolesom, predstavlja bicivlak. Koncept izvedbe se prilagaja potrebam in okoliščinam sodelujočih osnovnih šol. Organizatorji glede na število in starostno strukturo ter geografsko razpršenost udeleženi otrok pripravijo načrt poti in postaj ter natančen vozni red. Skupine učencev spremljajo prostovoljci, starši ipd.

Spremljana pot v šolo v obliki Pešbusa in Bicivlaka prinaša *koristi za otroke in okolje, pa tudi za starše*, ki so sicer ob pomanjkanju časa obremenjeni z jutranjim razvažanjem in gnečo na cestah.



Foto: Osnovna šola Polzela

Izobraževalnih seminarjev za organizacijo spremljane poti v šolo se je v preteklih mesecih udeležilo že 77 učiteljev. Vse več slovenskih šol prepoznava vsestranske koristi aktivne poti v šolo ter podpira starše in otroke pri zdravi in aktivni hoji v šolo. V času zadnjega Evropskega tedna mobilnosti je bilo takšnih šol že 55.

BICY – slovenski sistem za izposajo koles

V velenjskem šolskem centru so razvili sistem za izposajo koles (stebričke, na katere se kolesa priklenejo, prilagoditev koles in potrebno programje), ki že od leta 2012 deluje v Velenju, od 2014 pa tudi v Šoštanju. V sistem so vključena kakovostna kolesa slovenskega proizvajalca KRPAN. Velenjska občina je s sistemom BICY tudi dober primer *krepite lokalnega gospodarstva*. Sodelovanje s šolskim centrom jim zagotavlja neodvisnost pri širjenju mreže postaj, upravljanju in vzdrževanju. Sistem uporablja več kot 10 % prebivalcev, kar je v primerjavi s podobnimi sistemi v drugih mestih izjemno dobra pokritost. Njihov pristop in tehnologija se zdaj širita tudi v nekatere druge kraje po Sloveniji.



Foto: Zavod za turizem Šaleške doline

Zadruga za souporabo avtomobilov Mobility

Zadruga za souporabo avtomobilov Mobility je švicarska zadruga, ki pokriva skoraj vso organizirano souporabo in solastništvo avtomobilov (angl. *car sharing*) v Švici. Zadruga zagotavlja dostop do vozil vseh vrst in tako **nudi ekološko in ekonomično alternativo lastništvu avtomobila**. Na 1.400 lokacijah v 500 mestih upravljajo z več kot 2.700 vozili, ki so namenjena zasebnim uporabnikom in podjetjem. Ima 120.300 uporabnikov (podatek je za leto 2014), od katerih jih je 55.500 članov zadruge.



Poslanstvo zadruge je **združevati javni in individualni prevoz** ter tako zagotavljati mobilnost na vzdržan način, ki bo tudi prihodnjim generacijam omogočil kakovostno življenjsko okolje. Izposoja avtomobilov poteka s pomočjo elektronskega sistema, do katerega je mogoče dostopati prek spleta ali mobilne aplikacije. Uporabnikom omogoča, da **za mobilnost plačujejo samo takrat, ko jo dejansko uporabljajo, in nimajo fiksnih stroškov lastništva avtomobila**. Poleg nižjih stroškov je za stranke pomembno tudi dejstvo, da jim ni treba skrbeti za servisiranje, zavarovanje in nabavo goriva.

V Sloveniji imamo v nekaterih mestih možnost souporabe oz. kratkoročnega najema električnih avtomobilov (Avant2Go), vendar je to komercialna storitev in nima skupnostnega značaja.

Ob rob dobrim praksam

Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje se v Evropi uveljavlja kot glavno orodje za zmanjšanje škodljivih vplivov prometa. Občine in regije, ki si prizadevajo za celostno načrtovanje prometa, se pogosto ponašajo z videzom inovativnosti in naprednosti, prav tako so večje njihove možnosti za uspešen razvoj. Celostne prometne strategije (CPS) so značilno usmerjene v ukrepe za spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti na račun omejevanja osebnega prometa.

V Sloveniji je leta 2016 Ministrstvo za infrastrukturo s kohezijskimi sredstvi podprlo pripravo 65 občinskih Celostnih prometnih strategij (CPS). Takrat se je za trajnostno načrtovanje mobilnosti izobrazilo cca 70 strokovnjakov s področja prometnega in prostorskega načrtovanja. Ministrstvo za okolje in prostor je za pripravo CPS v letih 2017 in 2018 namenilo sredstva Sklada za podnebne spremembe in zagotovilo, da **bodo podpore za pripravo CPS na voljo tudi v prihodnjih letih**. Namen je preseči preživet načina načrtovanja prometa in v večji meri vključiti lokalne prebivalce kot soustvarjalce ukrepov na področju prometa.

Znotraj samega procesa oblikovanja CPS je pomemben del sodelovanje z javnostjo, tako da je proces sprejemanja odločitev pregleden in obravnava ključne skupine deležnikov. To je poudarjeno tudi v smernicah za pripravo CPS z naslovom [Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost](#). Brošura je že iz leta 2012, vendar je še vedno aktualna.

Celostno prometno načrtovanje se z občinske postopoma seli na regijsko raven. Kot prva je bila v oktobru 2018 potrjena [Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije](#), ki jo sestavlja 26 občin.



Dovolj spodbujamo aktivno pot v šolo?

Leta 1990 je več kot 90 % učencev v šolo hodilo ali kolesarilo, danes pride v šolo peš ali s kolesom le še približno četrтина učencev. Jutranji avtomobilski kaos na dvoriščih šol je nekaj vsakdanjega. Dostava otrok od vrat do vrat jim poleg vseh negativnih posledic (zdravje, okolje ...) vzame tudi dragoceno izkušnjo, ki bi jih pripravila na **samostojno udeležbo v prometu** kasneje.

Na alarmantno stanje so začeli opozarjati učitelji, prebudile pa so se tudi javne institucije, ki skrbijo za javno zdravje, šolstvo, okolje, prostor in promet. Ministrstvo za zdravje že nekaj let podpira [projekt Aktivno v šolo](#), ki spodbuja spremljano hojo in kolesarjenje otrok v šolo.

K projektu je **pristopilo že skoraj 100 osnovnih šol**, večinoma v okviru nekajtedenskih izvedb, nekaj šol pa ga izvaja celo leto. Ker je projekt prinesel odlične rezultate, so ga podprle tudi druge institucije. Ministrstvo za okolje in prostor in Ministrstvo za infrastrukturo sta v 23 občinah sofinancirala izvedbo Pešbusa v času Evropskega tedna mobilnosti 2018.

Javna agencija za varnost prometa poskuša sistematično urediti **načrtovanje šolskih poti** – izdala je [Smernice za pripravo načrtov šolskih poti](#) in pripravila [Platformo načrtov šolskih poti](#). Načrti, ki jih šole pripravijo v tesnem sodelovanju z lokalnimi [Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu](#), so osnova za odpravljanje izpostavljenih mest – za izvajanje (infrastrukturnih) ukrepov na šolskih poteh.



Načrtovanje dobre infrastrukture za otroke pomeni **tudi večjo varnost za vse ostale pešce in kolesarje in s tem večjo kakovost bivanja v lokalni skupnosti**. Pomembni so tudi mehki ukrepi, s katerimi se dodatno spodbuja sodelovanje na lokalni ravni. Poleg Pešbusa se ponekod ponovno obuja [Šolska prometna služba](#) – varovanje otrok na nevarnih prehodih čez cesto.

Sistemska podpora aktivni udeležbi otrok v prometu je dobrodošla z vidika ozaveščanja lokalnih akterjev in širjenja primerov dobrih praks. Največji izzivi pa so organiziranje in vzdrževanje takšnih projektov na lokalni ravni, spreminjanje potovalnih navad staršev, otrok in učiteljev ter vključevanje lokalne skupnosti oz. prostovoljcev.

Priročnik za izvajanje spremljane poti v šolo s Pešbusom in Bicivlakom

Zaradi mnogoterih koristi spremljane poti v šolo in z željo, da bi ključne akterje spodbudili k njenemu izvajanju, smo pripravili [Priročnik za izvajanje spremljane poti v šolo s Pešbusom in Bicivlakom](#), ki nagovarja najpomembnejše deležnike: otroke, starše, šole in lokalne skupnosti (občine). Priročnik odgovarja na vprašanja, kako podati pobudo za spremljano pot v šolo, se povezati s ključnimi akterji, vzpostaviti sodelovanje s šolo ter pobudo izpeljati.



V priročniku bodo koristne nasvete našli vsi, ki bi si želeli spodbuditi aktivno pot v šolo v svojem lokalnem okolju. Podrobna navodila pa so namenjena koordinatorjem Pešbusa in Bicivlaka.

Ko ljudje niso uspešni pri reševanju svojih mobilnostnih problemov, se poskušajo organizirati sami (intervju)

IPOp – Inštitut za politike prostora je nevladna, svetovalna in raziskovalna organizacija na področju trajnostnega urejanja prostora. Osredotoča se na participativne procese, urbano prenovo, trajnostno mobilnost in nove prostorske prakse. Z njegovim direktorjem Markom Peterlinom smo se pogovarjali o pomenu vključevanja javnosti pri spremembah v prometu in o skupnostnih praksah na področju mobilnosti.



Kakšno je zavedanje o pomenu trajnostne mobilnosti v slovenskih občinah?

Na splošno bi rekel, da *se zavedanje na tem področju kar povečuje*. Zlasti so k temu prispevale Celostne prometne strategije, ki so jih občine pripravljale v zadnjih letih. Upal bi si trditi, da je v občinah to zavedanje trenutno višje kot na državni ravni. Ni pa seveda v vseh občinah enako, v enih je izrazito višje kot v drugih.

Kako pomembno je pri načrtovanju prometa v mestih in vaseh vključevanje lokalne skupnosti?

Ključno je. *Vključevanje ljudi v kakršnokoli načrtovanje prometnih ureditev je pogoj, da je neka nova ureditev lahko dobro sprejeta med prebivalci*. Če obstaja želja, da se nekaj spremeni, je načeloma vedno prisoten tudi nek odpor, ker so ljudje navajeni funkcionirati po določenih ustaljenih navadah. Dobro je imeti možnost za razumevanje in komentiranje razlogov za spremembe in predlogov novih ureditev, da ljudje razumejo, zakaj je potrebno nekaj spremeniti.

Ali vključevanje lokalne skupnosti pri načrtovanju prometa že samo po sebi vodi v bolj trajnostne rezultate, ali je potrebno za to proces moderirati na način, ki bo rezultiral v boljših pogojih za trajnostne načine mobilnosti?

Vključevanje samo po sebi prispeva k *večji demokratičnosti procesa*, ne pa nujno k rešitvam, ki prispevajo k družbeni koristi. Je pa večja demokratičnost procesa sredstvo, ki lahko *pripomore k boljšim rešitvam v lokalnem okolju*.

Menim, da mora biti proces posvetovanja z javnostjo skrbno moderiran, dobro pripravljen, predvsem pa morajo biti jasni cilji, ki jih zasledujemo pri kakršnihkoli spremembah v prometnih ureditvah. Že pri postavitvi ciljev se moramo posvetovati z različnimi deležniki in širšo javnostjo, in že tu se je dobro strinjati o tem, kaj želimo kot skupnost z njimi doseči. Ko imamo *dobro postavljene cilje*, se lahko tudi začnemo pogovarjati o ukrepih, pri katerih je spet ključen proces posvetovanja z javnostjo. To je normalen način funkcioniranja, ni pa posvetovanje z javnostjo cilj sam po sebi.

Kaj je običajno ključen razlog za razvoj skupnostnih praks na področju mobilnosti?

Eno je, da ljudje sami niso uspešni pri reševanju svojih mobilnostnih problemov. To praviloma velja za vse skupnostne prakse. *Ljudje ugotovijo, da nečesa ne morejo doseči sami in da bi bili bolj uspešni, če bi se povezali in delovali skupaj*. Drug, morda še bolj pogost motiv pa je, da je neka javna politika ali ureditev na nekem področju manj učinkovita. Na področju mobilnosti je to lahko javni promet, ki ne zadosti vsem potrebam po mobilnosti prebivalcev, zato se *ljudje poskušajo organizirati sami*.

Kakšni so trendi skupnostnih praks na področju prometa v Sloveniji?

So v porastu, vendar morda še nismo tako daleč kot kakšna druga država. Se je pa nekaj teh praks pri nas zelo dobro razvilo. Izpostavil bi portal za deljenje prevozov Prevoz.org in prevozi na klic za starejše Zavoda Sopotnik, ki prav tako *nadomeščajo neko pomanjkanje storitev*. Obstajajo torej zelo zanimive prakse, ki se širijo in razvijajo, in so tudi zelo pomembne za zagotavljanje potreb po mobilnosti v Sloveniji. Na drugi strani pa na polju, kjer gre za bolj komercialne storitve, vezane na neke tržne mehanizme, malo zaostajamo tudi zato, ker je tržni potencial pri nas malo manjši.

Kaj pa se na tem področju dogaja v tujini? So morda kakšne prakse, ki bi bile zanimive tudi za slovenski prostor, pa jih tu še ne poznamo?

Veliko jih je. Ene izmed najbolj izrazitih so vezane na *souporabo avtomobilov (car sharing)*, ki ga pri nas poznamo v zelo omejenem obsegu, saj ga izvaja samo en ponudnik in še to na komercialni bazi, medtem ko se kot skupnostna praksa do zdaj pri nas še ni uspel prijati, tudi zaradi raznih sistemskih ovir in manjše gostote poselitve pri nas. Potem obstajajo še razne *mikromobilnostne rešitve* izposoje skupnih koles ali skirojev, ki so lahko navadni ali električni. V tujini poznajo tudi *samoorganizirane prevoze na daljše razdalje* (ang. *microtransit*), ki jih pri nas poznamo zgolj v komercialni obliki.

Koalicija za trajnostno prometno politiko

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) je neformalno združenje organizacij in posameznikov, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji. *KTPP spremlja in se odziva na aktualne procese* v slovenski in evropski prometni politiki in hkrati povečuje medsebojno informiranost o dogajanju na prometnem področju. Deluje pod okriljem mreže Plan B za Slovenijo, vodi pa jo CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp.

V letu 2018 je koalicija objavila prenovljene [Teze za trajnostno prometno politiko 3.0](#), ki so *odziv na trenutno stanje na področju mobilnosti in prometa v Sloveniji*.



V zadnjem času so se *kritično odzvali na načrte za širitve ljubljanske obvoznice in mestnih vpadnic*, ki jih ocenjujejo kot strokovno, finančno in okoljsko neutemeljene ter predlagajo prednostno vlaganje v izboljšanje javnega potniškega prometa, predvsem železniške infrastrukture (primestni vlaki, odprava ozkih grl, nova in prenovljena postajališča, višje frekvence, taktni in usklajeni vozni redi, večje udobje), v intermodalnost ter v izgradnjo daljinskih kolesarskih povezav.

Prebujanje železnic

Z nedavno pridobljeno možnostjo [nakupa vozovnic za vlak prek spleta](#) smo dobili občutek, da se je potniški promet Slovenskih železnic začel prebujati iz zimskega spanja. Ta nadvse dobrodošla pridobitev pa ni osamljen primer oživitve.

K upanju, da bo raven potniškega železniškega prometa v prihodnosti na zadovoljivi ravni, prispevajo tudi nove povezave lokalnih in regionalnih vlakov ter pogostejše vožnje, tudi v nočnem času in med vikendi. Po sedmih letih zopet deluje mednarodna [povezava Ljubljana – Trst – Videm](#). Na območju Ljubljane sta odprti dve novi postajališči, in sicer na progi Novo mesto – Ljubljana postajališče Lavrica in na progi Postojna – Ljubljana postajališče Dolgi most, katerih cilj je preusmeritev potnikov primestnega in mestnega prometa na javni železniški prevoz.

Družine, mladi, starejši in skupine imajo na železnici različne [ugodnosti in popuste](#), z vlakom se lahko zapeljemo [v evropska mesta ter na različne prireditve](#) po Sloveniji in v tujini (trenutno so aktualni obiski prazničnih prireditev).

Potnikom Slovenskih železnic je po novem vsak dan med 6. in 22. uro na voljo brezplačna telefonska številka 080 81 11.

Pravni kotiček

»Cone 30« dvigujejo kakovost življenja v mestu – kako do njih?

Cone omejene hitrosti 30 km/h so lahko pomemben dejavnik *oživitve življenja in dviga kakovosti bivanja v posamezni soseski*. Z upočasnitvijo prometa pridobijo vsi – manjša se avtomobilski promet, več je tudi prostora in varnosti za pešce in kolesarje, kar je še posebej pomembno za otroke. Prostor, ki bi bil sicer namenjen prometu, postane za prebivalce soseske bolj odprt in dostopen. Kakovost zraka se izboljša, zmanjša se hrup. Z vzpostavljanjem enakopravnega položaja udeležencev v prometu se gradi kultura trajnostne, predvsem nemotorizirane mobilnosti, in povezuje skupnost.

Prebivalci si takih ureditev želijo – a kako to storiti? [Zakon o cestah](#) določa, da *prometno ureditev na občinskih cestah določajo občine*. To pomeni, da občine to urejajo v *odlokih, ki jih sprejmejo občinski sveti*. Za uvedbo nove »cone 30« je zato potrebno ustrezno spremeniti občinski odlok.



Kaj lahko prepriča občinske svetnike? Najprej *povečanje varnosti prometa*, saj je dokazano, da je v takih conah manj nesreč. Znižanje hitrosti v naseljih pod 50 km na uro in uvajanje con z omejitvami hitrosti priporočata [Nacionalni program varnosti cestnega prometa](#) in priručnik [Hitrost – počasneje je varneje](#). Takim ukrepom so naklonjene tudi številne celostne prometne strategije, ki so jih sprejele občine.

Aktualno

Spodbude Eko sklada za občine za nakup vozil z nižjimi izpusti in za trajnostno mobilnost

Pri Eko skladu so na področju trajnostne mobilnosti trenutno na voljo *nepovratne finančne spodbude občinam za nakup novih avtobusov za izvajanje javnega mestnega potniškega prometa* na območjih občin s sprejetim Odlokom o načrtu za kakovost zraka.



EKO SKLAD

SLOVENSKI OKOLJSKI
JAVNI SKLAD

Za spodbujanje električne mobilnosti kot pomembnega elementa trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih narave in na območjih Natura 2000 so občinam na voljo *nepovratne finančne spodbude za vzpostavitev infrastrukture (novih polnilnih postaj) za električna vozila*.

V okviru javnega poziva za kreditiranje okoljskih naložb občin so s *ciljem zmanjšanja emisij toplogrednih plinov na voljo krediti* za:

- postavitev kolesarnic in polnilnih postaj za polnjenje električnih baterijskih vozil ter
- nakup vozil na električni ali hibridni pogon.

Za zmanjšanje onesnaževanja zraka so občinam na voljo krediti za:

- izvedbo ukrepov, povezanih s spodbujanjem trajnostne mobilnosti, skladno s sprejeto občinsko prometno strategijo, kot so spodbujanje multimodalnosti, uvajanje sistemov »bike share«, »car share«, izgradnjo kolesarskih poti, nakup koles ali drugih podobnih ukrepov,
- izgradnjo parkirišč po sistemu P+R, z neposredno povezavo na javni potniški promet, ter
- postavitev kolesarnic in polnilnih postaj za polnjenje električnih baterijskih vozil.

Nepovratna sredstva in krediti so na voljo tudi za *nova komunalna vozila na električni pogon*.

Informacije o spodbudah Eko sklada so dostopne [tukaj](#).

Namesto napovednika

Poročilo s tretje nacionalne konference Dovolj za vse

Letošnja, že tretja nacionalna konferenca o skupnostnem upravljanju z življenjskimi viri z naslovom *Načela ustvarjalne skupnosti v praksi* se je odvila 14. novembra. Čedalje večjo prepoznavnost koristi, ki jih prinašajo skupnostni projekti, je s svojo udeležbo potrdilo 90 udeležencev – predstavnikov občin, razvojnih agencij, civilnodružbenih organizacij in civilnih iniciativ, izobraževalnih ustanov, podjetij in državne uprave.

Osrednji predavatelj je bil *Michel Bauwens, praktik in raziskovalec skupnostne ekonomije in družbe v organizaciji P2P Foundation*, ki je govoril o eksponentni rasti skupnostnega načina delovanja in razmišljanja (angl. *cooperativism*), ki se dogaja vsepovsod po svetu. Intervju z Michelom (podcast) je objavljen [tukaj](#).



Udeleženci konference so iz prve roke spoznali skupnostne energetske projekte hrvaške *Zelene energetske zadruga* in vzpostavljanje stanovanjske skupnosti v Ljubljani pod okriljem *Stanovanjske zadruga Zadrugator*, spoznali pa so tudi, kako je *Razvojna zadruga Soča – Trenta* s skupnostno elektrarno prispevala h kakovosti bivanja in k ohranitvi vitalnosti podeželske lokalne skupnosti. Spremljajoča delavnica je bila namenjena krepitvi večšin koordinatorev skupnostnih projektov.

Na [tej spletni strani](#) se nahajajo zvočni posnetki predavanj, predstavitev govorcev, zapis delavniškega dela konference, pobude udeležencev za skupnostne projekte in fotografije.

Vnos nove prakse na zemljevid dobrih praks skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri

Na spletni strani DovoljZaVse.si je predstavljenih že *več kot 50 dobrih praks* na področju skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri v Sloveniji. Predstavljene so prakse s področij *trajnostnega urejanja prostora, trajnostne mobilnosti, samooskrbe s hrano in ekološkega kmetijstva, lokalnega krožnega gospodarstva in trajnostne potrošnje, učinkovite rabe energije in oskrbe z energijo iz lokalnih obnovljivih virov ter participativnega upravljanja.*

Poznate dobro prakso, ki je še ni na zemljevidu? V tem primeru izpolnite obrazec, ki ga najdete pod zavihkom '[Vnos nove prakse](#)'. V obrazec je potrebno vnesti naziv prakse, izbrati področje, na katerega se nanaša, vpisati lokacijo, kjer se praksa izvaja, kontaktne podatke nosilca prakse, povezave na strani, kjer zainteresirani lahko dobijo več informacij o praksi (spletne strani, družabna omrežja, blog ipd.) ter kratek opis prakse. K obrazcu pripnite tudi vsaj eno fotografijo.

Posredovane podatke bo obdelal moderator spletne strani in jih objavil. O objavi prakse na zemljevidu se nosilca prakse obvesti po e-pošti na naslov, ki ga navedete v obrazcu.

Z zemljevidom dobrih praks skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri želimo pokazati na njihovo *številčnost in raznolikost*, predvsem pa *spodbuditi njihov prenos v druga okolja*. Vabimo vas, da si dobre prakse ogledate in uporabite njihov know-how.



Spremljajte novice in napovedi dogodkov na [FB strani Dovolj za vse](#), pridružite se nam na terenskih ogledih dobrih praks in prebirajte novice.

Več o konceptu skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri in njegovih večplastnih koristih si lahko preberete v [vodniku Dovolj za vse – skupnostno upravljanje z življenjskimi viri](#). Vabljeni tudi k uporabi priročnikov za izvajanje skupnostnih projektov in drugih gradiv, objavljenih na spletni strani [Dovolj za vse](#).

